



SbV

Sammlung betrieblicher Vorschriften Regelungen zur FV – NE

für die Strecken

Linz (Rhein) – Kalenborn
-Kasbachtalbahn-

Engers - Siershahn
-Brexbachtalbahn-

und für die Serviceeinrichtungen in den Bahnhöfen

Bendorf
Linz (Rhein)
Rheinbrohl

gültig ab 01.04.2021

Yves Küster
Eisenbahnbetriebsleiter

Nachweis der Bekanntgaben

Nummer der Bekanntgabe	gültig ab	am	berichtigt durch
Neudruck	01.05.2019		neu gedruckt
Aktualisierung 1	11.12.2020	09.11.2020	Yves Küster EBL
Aktualisierung 2	01.04.2021		Yves Küster EBL

Verteilungsplan

1. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Rheinland-Pfalz, Landeseisenbahnverwaltung
Eisenbahnbundesamt Außenstelle Frankfurt am Main
Eisenbahnbetriebsleiter
örtliche Betriebsleiter
Betriebsbüro Linz am Rhein
DB Netz AG Regionalbereich Mitte (I.NVS-MI) und (I.NP-MI-B)
2. persönlich zuzuteilen den eingesetzten:
Triebfahrzeugführern
Triebfahrzeugbegleitern
Zugführern
Zugleiter
Lokrangierführern
Rangierbegleitern
Führern von Nebenfahrzeugen
3. zugänglich zu machen allen übrigen Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb

Aktualisierung 1, Zusammenstellung der Änderungen

Folgende Änderungen werden mit der Aktualisierung 1 in die Sammlungen betrieblicher Vorschriften eingearbeitet:

Hinweis: In den Abschnitten sind Zeilen mit Textänderungen am Rand durch „*“ gekennzeichnet. Kleine Rechtschreibkorrekturen wurden nicht mit einem Randsternchen „*“ als Änderung gekennzeichnet, da es sich lediglich um eine redaktionelle Änderung handelt und keine Sinnänderung des Abschnitts bewirkt.

Titel im Deckblatt

Strecke Linz – Kalenborn

Abschnitt 1.2.1 Allgemeines

- Zu § 1 (3)

Abschnitt 1.2.2 Fahrdienst auf Betriebsstellen

- Zu § 7 (4)
- Zu § 12 (1)
- Zu § 27 (5)

Abschnitt 1.2.4 Rangierdienst

- Zu § 51
- Zu § 57 (8a)

Strecke Engers – Siershahn

Abschnitt 6.2.1 Allgemeines

- Zu § 2 (7)

Abschnitt 6.2.2 Fahrdienst auf Betriebsstellen

- Zu § 7 (4)
- Zu § 10 (1)
- Zu § 12 (1)
- Zu § 26 (2)

Abschnitt 9 Erklärung

-bleibt frei-

Inhaltsverzeichnis

1.	EVG Strecke 3033 Linz (Rhein) – Kalenborn	9
1.1	Liste der wichtigsten für die Strecke Linz (Rhein) - Kalenborn der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH gültigen Vorschriften	9
1.2	Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)	10
1.2.1	Allgemeines	10
1.2.2	Fahrdienst auf den Betriebsstellen	11
1.2.3	Zugfahrdienst	12
1.2.4	Rangierdienst	13
1.2.5	Zugehörige Anlagen	15
1.3	Zusatzbestimmungen zum Signalbuch der DB Netz AG (Ril 301)	15
1.4	Zusatzbestimmungen zum Betrieb auf Steilstrecken (Ril 465.001 DB AG)	17
1.5	Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	19
1.6	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse Strecke Linz (Rhein) – Kalenborn	20
1.6.1	Allgemeines	20
1.6.2	Übersicht über die Neigungsverhältnisse	21
1.6.3	Bahnhof Linz (Rhein)	22
1.6.4	Streckenabschnitt Bf Linz (Rhein) – Hp Kasbach	24
1.6.5	Haltepunkt Kasbach	25
1.6.6	Strecke Hp Kasbach – Hp Steffens Brauerei	26
1.6.7	Haltepunkt Steffens Brauerei	26
1.6.8	Strecke Hp Steffens Brauerei – Bf Kalenborn	27
1.6.9	Bahnhof Kalenborn	29
1.7	Streckenabschnitte mit Gefährdungspotential	32
2.	EVG Serviceeinrichtung Betriebsgelände mit Wartungseinrichtungen in Linz (Rhein)	34
2.1	Liste der wichtigsten für die Serviceeinrichtung Betriebsgelände mit Wartungseinrichtungen in Linz (Rhein) gültigen Vorschriften	34
2.2	Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)	34
2.2.4	Rangierdienst	34
2.2.5	Zugehörige Anlagen	37
2.3	Zusatzbestimmungen zum Signalbuch der DB Netz AG (Ril 301)	37
2.4	-bleibt frei-	
2.5	Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	37
2.6.	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse der Serviceeinrichtung Betriebswerkstatt Linz (Rhein)	37
2.6.1	Allgemeines	38
2.6.2	Betriebswerkstatt Linz (Rhein)	38
2.6.3	Weichen	38
2.6.4	Gleise	38
2.6.5	Infrastrukturgrenze	39
2.6.6	Bahnübergänge	39
2.6.7	Sondereinrichtungen	39
2.6.8	Fahrleitung	39
2.6.9	Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsraumes	39
2.6.10	schematischer Gleisplan Bahnhof Linz (Rhein)	39

3.	EVG Serviceeinrichtung Zugbildungs- und Abstellgleise in Linz (Rhein)	
3.1	Liste der wichtigsten für die Serviceeinrichtung Zugbildungs- und Abstellgleise in Linz (Rhein) gültigen Vorschriften	40
3.2	Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG (Ril 408)	40
3.2.5	Zugehörige Anlagen	40
3.3	Zusatzbestimmungen zum Signalbuch der DB Netz AG (Ril 301)	40
3.4	-bleibt frei-	
3.5	Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	40
3.6.	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse Serviceeinrichtung Linz (Rhein)	40
3.6.1	Allgemeines	40
3.6.2	Bedienung der Serviceeinrichtung	41
3.6.3	Weichen	41
3.6.4	Gleise	42
3.6.5	Infrastrukturgrenzen	43
3.6.6	Bahnübergänge	43
3.6.7	Fahrleitung	43
3.6.8	Sondereinrichtungen	43
3.6.9	Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsraumes	43
3.6.10	schematischer Gleisplan Bahnhof Linz (Rhein)	43
4.	EVG Serviceeinrichtung Abstellgleis in Bendorf (Rhein)	
4.1	Liste der wichtigsten für die Serviceeinrichtung Abstellgleis in Bendorf (Rhein) gültigen Vorschriften	45
4.2	Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG (Ril 408)	45
4.2.5	zugehörige Anlagen	45
4.3	Zusatzbestimmungen zum Signalbuch der DB Netz AG (Ril 301)	45
4.4	-bleibt frei-	
4.5	Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	45
4.6.	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse der Serviceeinrichtung Bendorf (Rhein)	45
4.6.1	Allgemeines	45
4.6.2	Bedienung der Serviceeinrichtung	45
4.6.3	Weichen	45
4.6.4	Gleise	45
4.6.5	Infrastrukturgrenze	46
4.6.6	Fahrleitung	47
4.6.7	Bahnübergänge	47
4.6.8	Sondereinrichtungen	47
4.6.9	Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsraumes	47
4.6.10	Bilder der Serviceeinrichtung	47
5.	EVG Serviceeinrichtung Abstellgleise in Rheinbrohl	48
5.1	Liste der wichtigsten für die Serviceeinrichtung Abstellgleise in Rheinbrohl gültigen Vorschriften	48
5.2	Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG (Ril 408)	48

5.2.5	Zugehörige Anlagen	48
5.3	Zusatzbestimmungen zum Signalbuch der DB Netz AG (Ril 301)	48
5.4.	-bleibt frei-	
5.5	Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	48
5.6.	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse der Serviceeinrichtung Rheinbrohl	48
5.6.1	Allgemeines	48
5.6.2	Bedienung der Serviceeinrichtung	49
5.6.3	Weichen	49
5.6.4	Gleise	49
5.6.5	Infrastrukturgrenzen	50
5.6.6	Fahrleitung	50
5.6.7	Bahnübergänge	50
5.6.8	Sondereinrichtungen	50
5.6.9	Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsraumes	50
5.6.10	Schematischer Gleisplan Bahnhof Rheinbrohl	51
6.	EVG Strecke 3032 Engers (Rhein) – Siershahn (zurzeit Baugleis)	52
6.1	Liste der wichtigsten für die Strecke 3032 Engers (Rhein) - Siershahn gültigen Vorschriften	52
6.2	Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundes eigene Eisenbahnen (FV-NE)	52
6.2.1	Allgemeines	52
6.2.2	Fahrdienst auf den Betriebsstellen	53
6.2.3	Zugfahrdienst	55
6.2.4	Rangierdienst	57
6.2.5	Zugehörige Anlagen	58
6.3	Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (Ril 301)	58
6.4	Zusatzbestimmungen für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SigVB-NE)	59
6.5	Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	59
6.6	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse Strecke Engers (Rhein) - Siershahn	60
6.6.1	Allgemeines	60
6.6.2	Übersicht über die Neigungsverhältnisse	61
6.6.3	Bahnhof Engers (Rhein)	62
6.6.4	Streckenabschnitt Bahnhof Engers (Rhein) – Halte- und Ausweichanschlussstelle Bendorf-Sayn (geplant)	62
6.6.5	Halte- und Ausweichanschlussstelle Bendorf-Sayn (geplant)	63
6.6.6	Strecke Halte- und Ausweichanschlußstelle Bendorf-Sayn – Bahnhof Grenzau	63
6.6.7	Bahnhof Grenzau	65
6.6.8	Strecke Bahnhof Grenzau – Bahnhof Ransbach	68
6.6.9	Bahnhof Ransbach	69
6.6.10	Strecke Bahnhof Ransbach – Bahnhof Siershahn	73
6.6.11	Bahnhof Siershahn	74
6.7	Streckenabschnitte mit Gefährdungspotential	78
6.8	Liste der Bahnübergänge mit Sicherungsart	78
6.9	- bleibt frei -	80
6.10	Liste der Zuglaufmeldungen mit Wortlaut	80
6.11	Liste der Zugmeldungen mit Wortlaut	82

7.	EVG Strecke 3034 Grenzau – Höhr-Grenzhausen (geplant)	
8.	Anweisung für den Eisenbahnbetrieb in der Anschlussstelle Tonwerke Ludwig GmbH &Co. KG (geplant)	
9.	Anweisung für den Eisenbahnbetrieb auf dem Baugleis Engers – Grenzau und Grenzau – Höhr Grenzhausen	82
10.	Anhang und Anlagen	
10.1	Anlage 1: DB AG Ril 465.0001 Betrieb auf Steilstrecken (Steilstreckenvorschrift)	93
10.2	Anlage 2 DB AG Ril 436.0001Z01 Bedieneinrichtung an der Schnittstelle ESTW-ZLB	94
10.3	Anlage 3: Verzeichnis der gebräuchlichsten Abkürzungen	95
10.4	Anlage 4: Regeln für Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge	96
10.5	Anlage 5: Hinweise zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven unter dem besonderen Gesichtspunkt des Brandschutzes auf der Infrastruktur der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft	100
10.6	Anlage 6: Telefonverzeichnis	104
10.7	Anlage 7 Schematischer Gleisplan Bahnhof Linz (Rhein)	107
10.8	Anlage 8: Überwachungsblatt für den Zugverkehr auf der Strecke Linz (Rhein) – Kalenborn	108
10.9	Anlage 9: Änderungsverzeichnis	109

1. Strecke Linz – Kalenborn

1.1 Liste der wichtigsten gültigen Vorschriften

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
ESO	Eisenbahnsignalordnung
LEisenbG	Landesgesetz über Eisenbahnen und Bergbahnen des Landes Rheinland-Pfalz
Ril 301	DB AG Signalbuch
Ril 408.58	FV-DB, Rangieren
Ril 436.0001Z01	Bedieneinrichtung an der Schnittstelle ESTW-ZLB
Ril 465.0001	DB AG Betrieb auf Steilstrecken, Besondere Vorschriften über das Bremsen
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für NE
SIG-VB-NE	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE
DAT	Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten der NE
DMV	Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen – Teil 1 Nichtbundeseigene Bahnen
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge für NE
VDV-Schrift 612	Oberbaurichtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
VDV-Schrift 714	Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdienstauglichkeit in Verkehrsunternehmen
VDV-Schrift 752	Empfehlungen zur Auswahl geeigneter Betriebsverfahren für eingleisige Strecken
VDV-Schrift 754	Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Betriebsdienst bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
VDV-Schrift 755	Streckenkenntnis – Richtlinie
UVV	Unfallverhütungsvorschriften der Verwaltungsberufsgenossenschaft (VBG)
TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung

Die vorgenannten Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Vorschriften gelten in der jeweils aktuellen Ausgabe

1.2. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) für die Strecke Linz (Rhein) - Kalenborn

1.2.1 Allgemeines

- zu § 1 (2) **Geltungsbereich** Diese Anweisung für den Eisenbahnbetrieb gilt auf der Strecke Linz (Rhein) – Kalenborn.
- zu § 1 (3) **Abweichungen Ausnahmen SbV** Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben, werden vom EBL oder vom öBl im Auftrage des EBL durch gesonderte Anweisungen für den Eisenbahnbetrieb bekannt gegeben und in elektronischer Form mittels Tablet PC an das Betriebspersonal bekanntgeben. Sie müssen vor Schichtbeginn die Anweisungen für den Eisenbahnbetrieb am Tablet PC einsehen und sich damit vor Fahrtbeginn vertraut zu machen. Wenn die Anweisungen für den Eisenbahnbetrieb die Schnittstelle der Eisenbahnbetriebsführung betreffen, werden sie an den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter Oberlahnstein übermittelt.
- zu § 3 (21) **Nebenfahrzeuge** Sie dürfen nur mit für die Steilstrecke zugelassenen Nebenfahrzeugen auf der Steilstrecke fahren. Sie müssen im Besitz einer gültigen Fahrplananordnung der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH sein.
- zu § 5 (2) **Fahrpläne** Vom EBL oder einem vom ihm beauftragten Mitarbeiter werden Buch- und Sonderzugfahrpläne herausgegeben. Abkürzungen sind in den jeweiligen Fahrplänen erläutert.
- zu § 5 (4) **Bahnhofsfahrordnung** Auf die Herausgabe von Bahnhofsfahrordnungen wird verzichtet.
- zu § 6 (3) **Fernsprechbuch** Sie müssen als Zugführer zur Überwachung des Zugverkehrs ein Überwachungsblatt nach Kapitel 10.5 Anlage 5 führen.
- zu § 6 (4) **Aufbewahrungsfrist** Der öBL bewahrt die fahrdienstlichen Unterlagen auf.

1.2.2 Fahrdienst auf den Betriebsstellen

- zu § 7 (1) **Leiter der Dienststelle** Es sind keine Leiter von Betriebsstellen eingesetzt.
- zu § 7 (4) **Aufsicht am Zuge** Bei Reisezügen aus Wagen mit offenen Plattformen ist der Zugführer verantwortlich die Sperrgitter auf den Plattformen vor Abfahrt

des Zuges zu verschließen und während der Zugfahrt stets geschlossen halten. Die Aufgaben können an einen Zugbegleiter übertragen werden.

zu § 8 (2)
**Verständigungs-
formen**

Die Strecke Linz (Rhein) - Kalenborn verfügt über kein eigenes Zugfunksystem.
Die Verständigung mit dem özF Oberlahnstein erfolgt im Bf Linz (Rhein) über GSM-R und von der Strecke aus über P-GSM (D).

Die **Rufnummern der Betriebsstellen** sind im Kapitel 10.3 Anlage 3 verzeichnet.

zu § 12 (1)
Verzicht

Auf der Strecke Linz (Rhein) – Kalenborn darf immer nur ein Zug verkehren. Es wird daher vom Zugleitverfahren abgesehen.
Für die Zugfahrten von und auf die Strecke Linz (Rhein) – Kalenborn gilt zusätzlich das Modul 436.0001Z01 der DB Netz AG. (siehe Anlage 2)

Sie übernehmen als Zugführer stets die Funktion des Zugleiters für die Strecke Linz (Rhein) – Kalenborn.

Um sicher zu stellen, dass sich nur ein Zug auf der Strecke befindet, gibt es nur einen Zugführerschlüssel für die Bedienung der Schnittstelle ESTW-ZLB. Dieser Schlüssel ist mit einem Messingschild und der Aufschrift

„Fahrerlaubnis Linz – Kalenborn“.

versehen.

Dieser Zugführerschlüssel ist auf jeder Fahrt mitzuführen.

Ohne diesen Schlüssel mit dem angehangenen Messingschild dürfen Sie nicht fahren!

Der Einsatz eines Zugleiters wird erforderlich, wenn Sperrfahrten zum Bergen von Zügen, Zugteilen oder geplante Sperrfahrten erforderlich sind. In diesen Fällen nimmt der Zugleiter den Schlüssel mit dem angehangenen Messingschild in seine Obhut und meldet sich danach beim örtlich zuständigen Fahrdienstleiter Oberlahnstein an.

*
*
*
*
.....

Nach Beendigung seiner Zugleitertätigkeit und vor der Abgabe des Schlüssel mit dem angehangenen Messingschild meldet der Zugleiter sich beim örtlich zuständigen Fahrdienstleiter Oberlahnstein ab.

zu § 12 (3)
**Fahren im
Sichtabstand**

Sie dürfen auf der Strecke Linz (Rhein) - Kalenborn nicht im Sichtabstand fahren.

zu § 14 (2)
besetzte

Alle Betriebsstellen der Strecke Linz (Rhein) – Kalenborn sind stets unbesetzt.

Bahnhöfe

zu § 14 (5)
**Kennzeichnung
besetzter
Einfahrgleise** Auf die Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise wird verzichtet.

zu § 15 (3)
Flankenschutz Sie müssen als Zugführer vor dem Verlassen des Bahnhofs Kalenborn alle Weichen und Gleissperren des Bahnhofs in Grundstellung bringen und verschließen.

zu § 15 (9)
Weichensignale Auf die Aufstellung von Weichensignalen in Hauptgleisen wird teilweise verzichtet.
Alle Weichen in Hauptgleisen sind verschlossen.

zu § 18 (5)
Benachrichtigung der Rotten Sie dürfen nur dann im Gleis arbeiten, wenn das Gleis gesperrt ist.

zu § 26 (2)
**planmäßige
Sperrung von
Streckengleisen** Der EBL darf die Anordnungen zur planmäßigen Sperrung von Gleisen an den öBL delegieren.

zu § 27 (5)
**Sperrfahrten
Zustimmung
Fahrerlaubnis** Sie dürfen ohne die Zustimmung des Zugleiters keine Sperrfahrt fahren. *
*
*
*

zu § 30 (3)
**Nebenfahr-
zeuge** Für die Steilstrecke zugelassene Nebenfahrzeuge sind im Abschnitt 1.4 „Zusatzbestimmungen zum Betrieb auf Steilstrecken“ zur Ril 465.001 aufgeführt.

1.2.3 Zugfahrdienst

zu § 32 (8)
**Einschränkungen in der
Zulassung von
Wagen** Einschränkungen in der Zulassung von Wagen sind in der Steilstreckenvorschrift (Ril 465.001) bekannt gegeben.

zu § 33 allg.
Vorspann Sie dürfen in Fahrtrichtung Kalenborn – Linz (Rhein) maximal zwei arbeitende Triebfahrzeuge an der Spitze in den Zug einstellen. (siehe Ril 465.001).
Abweichungen sind nicht erlaubt.

zu § 34 allg.
**geschobene
Züge** Sie dürfen in Fahrtrichtung Linz (Rhein) – Kalenborn nur geschobene Züge und Sperrfahrten fahren. (siehe Ril 465.001)
Das Vorspannen eines arbeitenden Triebfahrzeuges ist zulässig.

zu § 35 (3)
Kuppeln Sie müssen nachschiebende Triebfahrzeuge stets mit dem Zug kuppeln und an die Hauptluftleitung anschließen.
Sie müssen das Führerbremsventil des nachschiebenden Triebfahrzeuges in Mittel- oder Bremsabschlußstellung bringen

und die vorhandene Absperreinrichtung schließen.

- zu § 38 allg.
Fahrtbericht Auf das Führen von Fahrtberichten wird verzichtet.
- zu § 41 (1)
**Mindestbrems-
hundertstel** Es wird die Bremsstufe für 700 m nach Anhang 9 der Ril 465.001 angewendet. Die erforderlichen Mindestbremsstufen sind im Kopf der Fahrplananordnung oder im Abschnitt 1.6.1 „**Beschreibung der örtlichen Verhältnisse**“ dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb bekanntgegeben.
- zu § 44 (12)
**Anhalten auf
freier Strecke** Sie dürfen auf freier Strecke und außerhalb von Haltestellen und Haltepunkten nur in Notfällen oder auf besondere Anweisung durch den EBL oder den öBL halten.
- zu § 45 (1)
Abhängigkeiten Die zulässigen Geschwindigkeiten sind im Abschnitt 1.6. „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ angegeben.
- zu § 47
allgemein
**Unregelmäßig-
keiten während
der Fahrt** Beim Verlassen des Zuges auf der freien Strecke besteht Absturzgefahr. Stellen, an denen die Absturzsicherheit nicht gewährleistet ist, sind im Abschnitt 1.7 „**Streckenabschnitte mit Gefährdungspotential**“ verzeichnet.

Gefährdungen im Bereich der Strecke von km 0,0 bis km 1,230 sind zuerst dem örtlich zuständigen Fahrdienstleiter Oberlahnstein zu melden.
- zu § 47 (7)
**Stehenlassen
eines Zugteils** Sie dürfen einen Zugteil nicht stehen lassen, bevor nicht alle Feststellbremsen angezogen und notwendigen Radvorleger angebracht wurden. Sie müssen alle Reisenden aus dem Zugteil evakuieren, bevor Sie den Zugteil stehen lassen

1.2.4 Rangierdienst

- zu § 51 allg.
Rangierdienst Beim Rangieren zwischen dem Bahnhof Linz und dem Bw der EVG sind grundsätzlich alle wirkenden Druckluftbremsen an die Hauptluftleitung anzuschließen. Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen und Wagen ist verboten! *
*
*
*
- Sie müssen vor der Einfahrt in die Werkstatthalle halten und Signal Zp1 geben.
- Sie dürfen Gruben, welche mit Personen besetzt sind, nicht befahren.
- zu § 51 (3)
**Abdrücken
Ablaufen** Sie dürfen auf allen Betriebsstellen der Strecke Linz (Rhein) - Kalenborn keine Eisenbahnfahrzeuge abdrücken oder ablaufen lassen

zu § 51 (4) Abstoßen	Sie dürfen auf allen Betriebsstellen der Strecke Linz (Rhein) - Kalenborn keine Eisenbahnfahrzeuge abstoßen.
Zu § 51 (13) örtliche Besonderheiten BW Linz EVG	Für Rangierfahrten die im Bereich der Serviceeinrichtung des Betriebswerkes von Gleis 221 bzw. 222 nach Gleis 121 oder umgekehrt durchgeführt werden sollen, ist der Kennlichtbezirk Nb2 eingerichtet. Der Kennlichtbezirk Nb2 gehört zum Stellwerksbereich des ESTW Oberlahnstein Nord.
zu § 53 (2) Geschwindigkeit	Sie dürfen beim Rangieren mit besetzten Triebwagen oder Reisezugwagen nicht schneller als 10 km/h fahren.
zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle	Sie dürfen nur mit Wagen rangieren, welche an die Hauptluftleitung angeschlossen sind. Sie müssen das Triebfahrzeug bei Rangierarbeiten stets auf der Talseite kuppeln. Im Bahnhof Kalenborn dürfen Sie nicht über die Bahnhofsgrenze (Ne1 der Gegenrichtung) hinaus rangieren.
zu § 53 (10) Verschieben ohne Rangierpersonal	Sie dürfen keine Eisenbahnfahrzeuge ohne Rangierpersonal verschieben.
zu § 53 (11) Rangieren mit Seil oder Kette	Sie dürfen Eisenbahnfahrzeuge nicht mit Seil oder Kette rangieren
zu § 53 (12) Rangieren mit Rangierhilfsmitteln	Sie dürfen Eisenbahnfahrzeuge nicht mit fahrbaren Rangierhilfsmitteln rangieren.
zu § 53 (13) Verschieben durch Menschen, Tiere und straßenfahrbare Geräte	Sie dürfen Eisenbahnfahrzeuge nicht durch Menschen, Tiere oder straßenfahrbaren Geräten verschieben.
Zu § 53 (14) Mithilfe von Bahnfremden	Sie dürfen Bahnfremde nicht zum Verschieben von Eisenbahnfahrzeugen einsetzen.
zu § 54 (4) Fahrwegsicherung bei Rangierfahrten mit Reisenden	Bei der Durchführung von Rangierfahrten mit Reisenden dürfen keine weiteren Rangierfahrten im Bereich der Serviceanlagen durchgeführt werden. Sie als Triebfahrzeugführer müssen das Rangierverbot allen anderen Triebfahrzeugführern in diesem Bereich übermitteln.
zu § 57 (1) Bremsen beim Rangieren mit	siehe § 53 (5)

Triebfahrzeugen

- zu § 57 (8)a
Hemmschuhe Sie müssen genügend Hemmschuhe auf den Triebfahrzeugen mitführen. Hierzu sind mindestens 2 Hemmschuhe pro Tfz aufzulegen. *
Sie müssen die auf den Betriebsstellen deponierten Hemmschuhe nach der Benutzung an den dafür vorgesehenen Aufbewahrungsort zurückbringen. *
- zu § 58 (2)
Festlegemittel Sie müssen für die Zugfahrt auf der Steilstrecke auf dem Triebfahrzeug genügend Radvorleger mitführen (siehe Ril 465.001 Abschnitt 6 Abs.3). *
- zu § 58 (3)
Festlegungspflicht Sie müssen die auf den Betriebsstellen deponierten Radvorleger nach der Nutzung an den dafür vorgesehenen Aufbewahrungsort zurückbringen. *
- Abgestellte Fahrzeuge sind im gesamten Bereich der Infrastruktur der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH fest zu legen.
- Eine Feststellbremse kann durch jeweils 2 Hemmschuhe ersetzt werden.
- noch § 58 (3) In Abschnitten mit einer Neigung von mehr als 40 ‰ sind die Fahrzeuge stets mit Radvorlegern festzulegen.
- zu § 58 (5)
Erleichterungen Sie müssen die abgestellten Fahrzeuge nur auf der Talseite festlegen.
- zu § 60 (2)
**Übergang
Zugfahrt in
Rangierfahrt** Sie dürfen nicht ohne Halt von einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen.

1.2.5 Zugehörige Anlagen

Alle Anlagen sind im Abschnitt 10 dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb aufgeführt.

1.3 Zusatzbestimmungen zur Ril 301 Signalbuch (SB)

- zu 301.0001
Vorbemerkungen Auf der Strecke Linz-Kalenborn werden keine Signale der Eisenbahnsignalordnung angewendet, welche nicht in der Ril 301 der DB Netz AG abgebildet sind.
- zu 301.0501.1.1
Allgemeines Anfangs- und Endscheiben, Signale Lf2 und Lf3, werden auf Grund der niedrigen Streckengeschwindigkeit nicht aufgestellt.
- zu 301.0501.2.4
Signal Lf1 Es werden nur Tagzeichen aufgestellt.
- zu 301.0501.2.8
Signal Lf1 Langsamfahrtscheiben Lf 1 werden auf Grund der niedrigen Streckengeschwindigkeit stets am Anfang einer vorrübergehenden Langsamfahrstelle aufgestellt.

- zu 301.0501.8.4 Geschwindigkeits-Ankündesignale Lf6 werden auf Grund der niedrigen
Signal Lf6 Streckengeschwindigkeit nicht aufgestellt.
- zu 301.0501.9.1 Geschwindigkeitssignale Lf7 werden auf Grund der niedrigen
Signal Lf7 Streckengeschwindigkeit am Anfang einer Langsamfahrstelle
aufgestellt.
- zu 301.1101.2.2 Die Nachtzeichen sind auch am Tage zu führen.
Signal Zg1

1.4. Zusatzbestimmungen zum Betrieb auf Steilstrecken Ril 465.001

zu 3 Abs. 6
**Einsatzge-
nehmigung**

Der Absatz 6 wird nicht angewendet!

Sie dürfen mit den folgenden Triebfahrzeugbaureihen auf der Steilstrecke Linz (Rhein) – Kalenborn Züge fahren:

Dampflokomotiven der **Baureihen 082, 094 und 095** wenn sie mit einer durchgehenden, selbsttätigen Druckluftbremse, einer Zusatzbremse, einer Gegendruckbremse, einer Handbremse und einem Bergwasserstandglas ausgerüstet sind.

Diesellokomotiven der **Baureihen 213, 215, 218 und 225**, wenn sie mit einer durchgehenden, selbsttätigen, mehrlötigen Druckluftbremse, einer Zusatzbremse, einer hydrodynamischen Getriebekbremse und einer Handbremse ausgerüstet sind.

Triebwagen der **Baureihen 796 und 798**, wenn sie mit einer durchgehenden, selbsttätigen, mehrlötigen Druckluftbremse, einer Motorbremse, einer direkt angesteuerten Magnetschienenbremse und einer Handbremse ausgerüstet sind.

Diese Triebwagen dürfen mit maximal einem Steuerwagen der **Baureihe 996 und 998** verkehren, aber nur wenn dieser ebenfalls mit einer durchgehenden, selbsttätigen, mehrlötigen Druckluftbremse und einer Handbremse ausgerüstet ist.

zu 3 Abs.6
**Einsatzge-
nehmigung**

Für alle hier nicht genannten Triebfahrzeugbaureihen muss der Einsatz durch den EBL genehmigt sein.

zu 4 allgemein
**Bremsausrüs-
tung der Wagen**

Die Bremsklötze der Wagen müssen eingeschliffen sein.
Es dürfen nur an der Hälfte aller Achsen eines Wagens die Bremsklötze gewechselt worden sein.

zu 4 Abs. 1
Reisezugwagen

Der Absatz 1 wird nicht angewendet!

zu 5 Abs. 3
Nebenfahrzeuge

Der Absatz 3 wird nicht angewendet!

Sie dürfen mit Nebenfahrzeugen nur mit der Genehmigung des EBL auf der Steilstrecke fahren.

Der EBL prüft die Nebenfahrzeuge vor der Erteilung einer Genehmigung.

Folgenden Nebenfahrzeugen haben die Genehmigung des EBL, auf der Steilstrecke Linz (Rhein) – Kalenborn zu fahren:

weiter Nebenfahrzeuge	Schwerkleinwagen der Baureihe Klv 53 unter folgenden Bedingungen: <ul style="list-style-type: none">- Es darf nur ein bergwärts gekuppelter Kleinwagenanhänger der Baureihen Kla 01, Kla 03 oder Kla 04 mitgeführt werden.- Die Nutzlast darf 4,5 t nicht übersteigen.- Bei Talfahrt muss der zweite Gang eingelegt und eingekuppelt sein.- Bei Talfahrt darf der Schwerkleinwagen der Baureihe Klv 53 ohne zusätzlichen Begleiter verkehren, wenn die Schrittgeschwindigkeit nicht überschritten wird.
	Die vorgenannten Fahrzeuge müssen an beiden Längsträgern die Aufschrift tragen: <p style="text-align: center;">Zugelassen für Steilstrecke Linz – Kalenborn</p>
zu 6 Abs. 2 Radvorleger	Sie müssen bei Zügen, welche aus einem Triebwagen und einem Steuerwagen bestehen, auf dem Zug mindestens 4 Radvorleger mitführen.
zu 8 Abs.1 Stellung der Triebfahrzeuge im Zug	Sie dürfen bei allen Fahrten auf der Steilstrecke das arbeitende Triebfahrzeug nur auf dem Zugende in Richtung Linz (Rhein) einstellen. Sie müssen bei der Bergfahrt von lokbespannten Zügen und Rangierfahrten stets einen Wagen mit einem Beobachtungsstand und Bremseinrichtung an der Zugspitze einreihen. Der Beobachtungsstand ist durch den Zugführer oder Rangierbegleiter zu besetzen. Der Zugführer oder Rangierbegleiter muss während der Fahrt die Strecke beobachten und den Zug oder die Rangierfahrt im Notfall mit der Bremseinrichtung anhalten. Sie dürfen bei Talfahrten mit Triebwagen in Mehrfachtraktion bis zu drei gekuppelte Einheiten in Züge einstellen, wenn <ul style="list-style-type: none">- es sich um gleiche Fahrzeuge derselben Baureihe handelt und- sich sämtliche Fahrzeuge in Arbeitsstellung befinden und- sämtliche vom Wirken der der selbsttätigen Druckluftbremse unabhängig arbeiteten Bremssysteme vom Führenden Fahrzeug aus bedient werden können
zu 11 Abs. 1 Bremsprobe an Zügen	Sie müssen vor jeder Fahrt auf der Steilstrecke eine volle Bremsprobe durchzuführen. Sie müssen die Bremsprobe auch auf die Handbremsen und Besandungseinrichtungen ausdehnen. Sie müssen auch die Wirksamkeit der dynamischen Bremsen sowie der Motorbremsen und, falls vorhanden, der Magnetschienenbremse prüfen.
zu 12 allgemein Bedienen der Bremsen	Sie müssen bei Talfahrten das Trieb- oder Nebenfahrzeug zusätzlich zum Trieb- oder Nebenfahrzeugführer stets mit einem Beimann besetzen.

Der Beimann muss in der Lage sein, den Zug im Notfall zum Halten zu bringen und zu sichern.

zu 13 Abs. 1
Befördern langer Ladungen

Sie dürfen Ladungen, welche auf mehr als einem Wagen aufliegen, nur mit der Genehmigung des EBL befördern.

zu 14 allgemein
Außergewöhnliche Vorkommnisse

Sie melden als Zugführer besondere Vorkommnisse, Unregelmäßigkeiten, außergewöhnliche Ereignisse und Unfälle im Bereich des Bahnhof Linz (Rhein) bis km 0,000 - 1,230 unverzüglich an den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter Oberlahnstein

Sie melden als Zugführer besondere Vorkommnisse, Unregelmäßigkeiten, außergewöhnliche Ereignisse und Unfälle im Bereich ab km 1,230 bis Streckenende unverzüglich an den EBL.

Der örtlich zuständige Fahrdienstleiter Oberlahnstein und der EBL treffen jeder für seinen Verantwortungsbereich die notwendigen Maßnahmen und an der Schnittstelle gegebenenfalls im gegenseitigen Einvernehmen.

Sie dürfen als Zugführer, Zugleiter oder örtlich zuständiger Fahrdienstleiter einen Hilfszug nur mit der Erlaubnis des EBL der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft als Sperrfahrt und mit dem Befehl zum Fahren auf Sicht in Richtung Kalenborn fahren.

Zu 14 Abs.10
Weiterfahrt

Der Beimann muss vor der Weiterfahrt des Zuges alle aufgelegten Radvorleger abnehmen und alle Handbremsen lösen.

Zu 15 Abs. 1
Baugleis

Ist die Strecke im Rahmen einer Bau- und Betriebsanweisung (Beta) gesperrt oder zum Baugleis erklärt, müssen Sie Rangierfahrten stets wie Zugfahrten durchführen

1.5. Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

zu Punkt 5
Unfallmeldestelle

Unfallmeldestelle für die von der EVG betriebene Infrastruktur ist:

- Betriebsbüro der EVG in Linz +49 2644 8090-0
oder
- Eisenbahnbetriebsleiter der EVG +49 170 7027 173
oder
- Örtlicher Betriebsleiter ÖBL +49 151 7267 4370

Jedes Triebfahrzeug ist mit der Unfallmeldetafel I ausgerüstet.

1.6. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse der Strecke 3033 Linz (Rhein) – Kalenborn

1.6.1 Allgemeines

Die Strecke Linz (Rhein) – Kalenborn ist eine nichtbundeseigene, eingleisige, dem öffentlichen Verkehr dienende Nebenbahn. Auf dieser Nebenbahn wird die Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) angewendet. Die Nebenbahn beginnt gegenüber dem Empfangsgebäudes des Bf Linz(Rhein) in km 0,000 auf einer Höhe von 59,60 m und endet im Bf Kalenborn in km 8,980 auf einer Höhe von 356,30 m. Die Grenze zwischen der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG und der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH liegt in km 1,230.

Bei dieser Nebenbahn handelt es sich um eine Steilstrecke.

Die Steilstrecke beginnt in km 1,280 und endet in km 8,359.

Streckengeschwindigkeit für Züge aus Regelfahrzeugen

Bergfahrt:	40 km/h
Talfahrt:	30 km/h

Streckengeschwindigkeit für Nebenfahrzeuge mit eigenem Kraftantrieb	20 km/h
---	---------

Es wird die Bremswegtafel für 700m Bremsweg der Ril 465, Anhang 9 der DB AG angewendet

Mindestbremsleistung für klotzgebremste Züge	P 76 Mbr
--	----------

Mindestbremsleistung für Nebenfahrzeuge mit eigenem Kraftantrieb	P 65 Mbr
--	----------

Kleinster Bogenhalbmesser	190 m
---------------------------	-------

größte Neigung	1:17,5 oder 57,1 ‰ auf 150 m
----------------	------------------------------

größte zulässige Achslast	22,5 t
---------------------------	--------

größte zulässige Meterlast	6,8 t
----------------------------	-------

maximale Zuglasten

Bergfahrt mit einer arbeitenden Lokomotive	130 t
--	-------

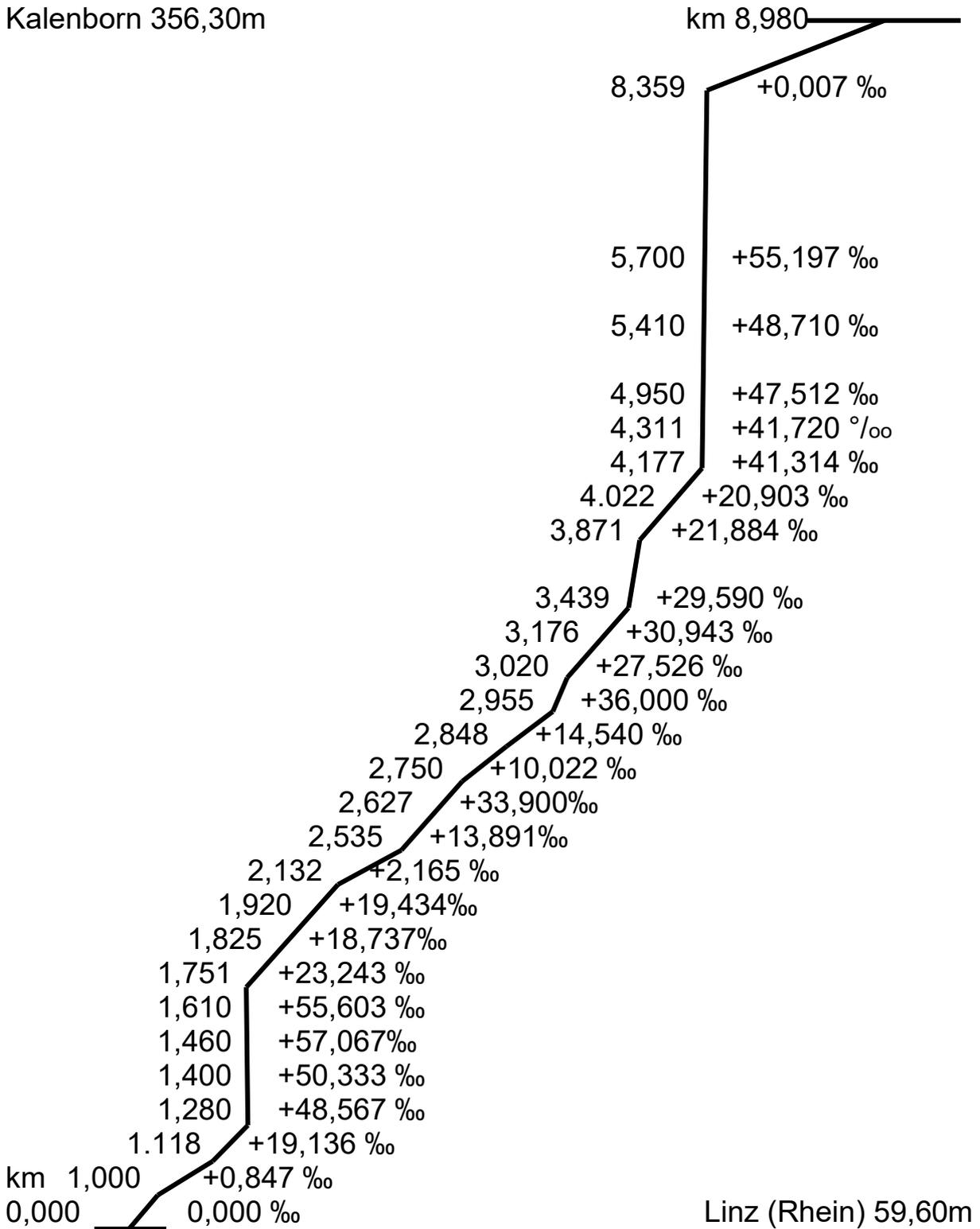
Bergfahrt zwei arbeitenden Lokomotiven	250 t
--	-------

Talfahrt Reisezüge	150 t
--------------------	-------

Talfahrt Dienst- oder Güterzüge	250 t
---------------------------------	-------

1.6.2 Übersicht der Neigungsverhältnisse der Strecke Linz (Rhein) – Kalenborn

Kalenborn 356,30m



Linz (Rhein) 59,60m

1.6.3 Bahnhof Linz (Rhein) der DB Netz AG

Bahnhofsbereich	Der Bahnhof Linz (Rhein) liegt im km 113,300 (Empfangsgebäude) der DB Netz AG Strecke 2324 (Duisburg-Wedau - Niederlahnstein) und im km 0,000 der EVG Strecke 3033 (Linz am Rhein – Kalenborn)		
Gleise	Nummer	Nutzlänge	sonstige Angaben
	1	k. A.	Bahnsteiggleis Richtung Koblenz
	2	k. A.	Bahnsteiggleis Richtung Köln
	3	589 m	Bahnsteiggleis alle Richtungen
	4	532 m	Güterzuggleis alle Richtungen
	5	462 m	Güterzuggleis alle Richtungen
	13	k. A.	Abstellgleis
	14	keine	Streckengleis Linz - Kalenborn
	106	k. A.	Abstellgleis
	107	k. A.	Abstellgleis
	108	192 m	Abstellgleis
	109	220 m	Abstellgleis
	112	108 m	Abstellgleis
	121	k. A.	Abstellgleis
	210	321 m	Abstellgleis
212	298 m	Abstellgleis	
Signale	Bezeichnung	Lage km	sonstige Angaben
	Asig 11N1	113,526	Ausfahrt Richtung Koblenz
	Asig 11N3	113,374	Ausfahrt Richtung Koblenz
	Asig 11N4	113,331	Ausfahrt Richtung Koblenz
	Asig 11N5	113,248	Ausfahrt Richtung Koblenz
	Zsig 11ZU2	112,770	Ausfahrt Richtung Köln
	Zsig 11ZU3	112,770	Asig Richtung Kalenborn Zsig Richtung Köln
	Zsig 11ZU4	112,792	Asig Richtung Kalenborn Zsig Richtung Köln
	Zsig 11ZU5	112,786	Asig Richtung Kalenborn Zsig Richtung Köln
	Esig 11B	1,413	Einfahrt aus Richtung Kalenborn
	Signalhaltmelder	113,378	Für Esig 11B zwischen Weiche 11W22 und Weiche 11W23
Bahnsteige	Bezeichnung	Nutzlänge	sonstige Angaben
	Bahnsteig 1	281 m	Gleis 1, Hausbahnsteig
	Bahnsteig 2	281 m	Gleis 2, Inselbahnsteig, Zugang durch Tunnel
	Bahnsteig 3	281 m	Gleis 3, Inselbahnsteig, Zugang durch Tunnel

Betriebsgrenzen	<p>Betriebsgrenze der Serviceeinrichtung Betriebsgelände mit Wartungseinrichtungen mit den Gleisen 221, 222, 321 und 323 der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH ist das Ls 11LW14Y an der Weiche 11W14.</p> <p>Betriebsgrenze der Serviceeinrichtung Abstellgleis 121 der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH ist das Ls 11LW14X an der Weiche 11W14.</p> <p>Betriebsgrenzen der Serviceeinrichtung Zugbildungs- und Abstellgleise mit den Gleisen 107, 108, 109, 112, 210, 212, 310 und 312 der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH ist jeweils das Weichenende der Weichen 106, 108, 110 und 127.</p>		
Bahnübergänge im Betriebsstellenbereich	keine		
Sonstiges	<p>Es gelten die örtlichen Richtlinien zur Ril 408.01-09 für das Zugpersonal der DB Netz AG Niederlassung Mitte Strecke 16.</p> <p>Vor der Abfahrt des Zuges in Richtung Kalenborn bedient der Zugführer die Bedieneinrichtung an der Schnittstelle ESTW-ZLB nach Ril 436.001Z01.</p> <p>Diese Bedieneinrichtungen befinden sich</p> <ul style="list-style-type: none"> - für das Gleis 103 auf dem Bahnsteig in der Nähe der Treppe - für das Gleis 104 kurz vor dem Signal 11ZU4 - für das Gleis 105 kurz vor dem Signal 11ZU5 		

Schematischer Gleisplan Bahnhof Linz (Rhein)

siehe Anlage 10.7

1.6.4 Streckenabschnitt Linz (Rhein) – Kasbach

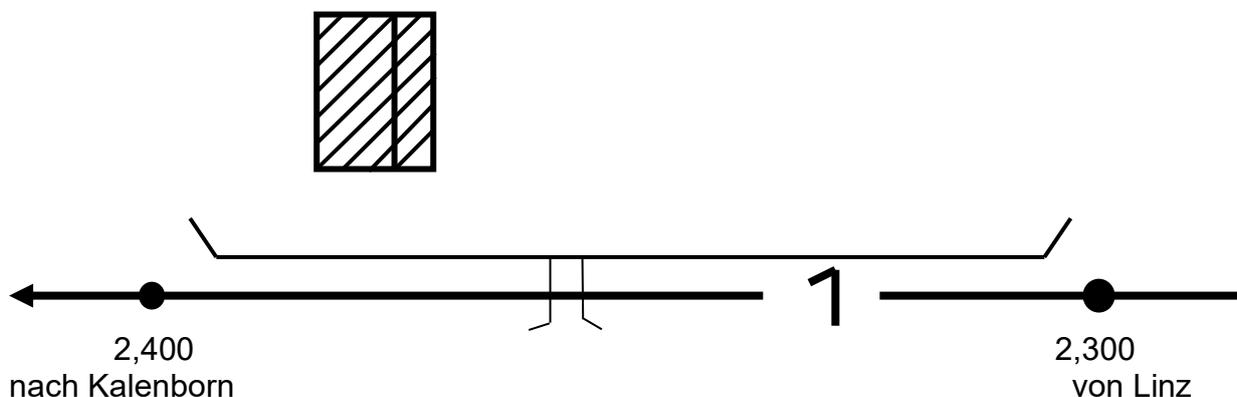
Km	Betriebsstelle	Bemerkungen
0,000	Bf Linz	Bahnsteig Gleis 3
1,000	Neigungswechsel	+0,847 ‰
1,115	Ra 10	in Gleis 104
1,118	Neigungswechsel	+19,136 ‰
1,230	Grenze Infrastruktur	im Gleis 14
ab 1,230	hoher Damm	Absturzgefahr! Teilweise kein Randweg
1,280	Neigungswechsel Anfang Steilstrecke	+48,557 ‰
1,400	Neigungswechsel	+50,333 ‰
1,413	Einfahrt Signal 11B Bf Linz (Rhein)	aus Richtung Kalenborn
1,460	Neigungswechsel	+57,067 ‰
1,483	Brücke im Damm	Überführung über Ortsstraße (In der Mark)
ab 1,520	Einschnitt	rechte Seite hohe Stützmauer
1,570	Fußgängerbrücke	über Einschnitt
1,610	Neigungswechsel	+55,603 ‰
ab 1,640	Normale Streckenlage	
ab 1,690	Einschnitt	rechte Seite hohe Stützmauer
1,751	Neigungswechsel	+23.243 ‰
1,825	Neigungswechsel	+18,737 ‰
1,868	Brücke	Kasbacher Viadukt, km 1,830 – 1,910 Länge 80m, Höhe 18 m Randweg profilfrei
ab 1,910	hoher Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
1,920	Neigungswechsel	+19,434 ‰
ab 1,950	Einschnitt	
2,049	Brücke	Unterführung Bremsberg Basalt AG
2,132	Neigungswechsel	+2,165 ‰
2,175	Vorsignal 11VB	Vorsignal für Esig 11B
ab 2,180	hoher Damm	Absturzgefahr! Rechts kein Randweg
2,203	Brücke im Damm	Überführung Flutgraben Bergstraße
2,265	Brücke im Damm	Überführung K 21 Länge 10m, Höhe 7m
2,300	Haltepunkt Kasbach	Bahnsteig

1.6.5 Haltepunkt Kasbach

Haltepunktbereich	Der Haltepunkt Kasbach liegt in km 2,300		
maximale Neigung	von km 2,132 bis km 2,535 - 1:460 oder 2,165 ‰		
Gleise	durchgehendes Streckengleis		
Weichen	keine		
Gleissperren	keine		
Bahnsteige	Bezeichnung	Nutzlänge	sonstige Angaben
	1	80 m	Hausbahnsteig am Streckengleis
Ladestellen	keine		
Privatgleisanschlüsse	keine		
Bahnübergänge	km 2,365, Dienstweg als Zugang zum Betriebsgelände links der Bahn, nicht öffentlich, Sicherung durch die Übersicht des Tf		
Reisenden-sicherung	durch Zugführer		
Sonstiges	<p>Um einen Halt im starken Gefälle vor dem Einfahrsignal 11B des Bahnhofs Linz / Rhein (km 1,413) bei Zugfahrten nach Linz (Rhein) aus Richtung Kalenborn zu vermeiden, hält jede Zugfahrt am Signal Ne 5 (km 2,273) am Bahnsteig des Haltepunktes Kasbach und wartet, bis das Vorsignal 11VB (km 2,175) die Fahrtstellung des Einfahrsignals 11B des Bahnhof Linz (Rhein) signalisiert.</p> <p>Durch die Fahrt bis an die Haltetafel werden zwei Achszählkontakte überfahren.</p> <p>Dadurch wird dem örtlich zuständigen Fahrdienstleiter Oberlahnstein die Fahrt eines Zuges aus Richtung Kalenborn am Bedienplatz akustisch angekündigt.</p> <p>Erfolgt keine Fahrtstellung des Einfahrsignal 11B müssen sie als Triebfahrzeugführer Verbindung mit dem örtlich zuständigen Fahrdienstleiter Oberlahnstein aufnehmen.</p>		

Haltepunkt Kasbach

Steilstrecke Linz / Rhein - Kalenborn

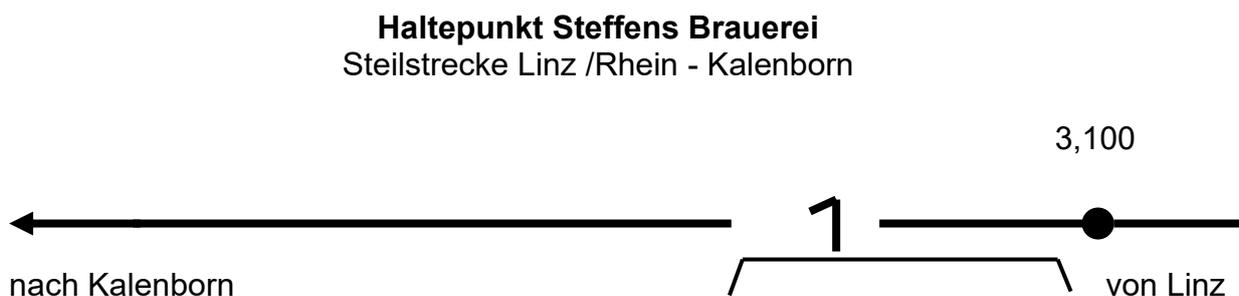


1.6.6 Streckenabschnitt Kasbach – Steffens Brauerei

Km	Betriebsstelle	Bemerkungen
ab 2,360	Normale Streckenlage	
2,535	Neigungswechsel	+13,891 ‰
ab 2,540	Hanglage	Absturzgefahr! Kein Randweg, rechts hohe Stützmauer
2,627	Neigungswechsel	+33,900 ‰
ab 2,660	Einschnitt	
2,750	Neigungswechsel	+10,022 ‰
ab 2,820	hoher Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
2,847	Brücke	Überführung Waldweg, Länge 6m, Höhe 5m. Randweg nicht profilfrei !
2,848	Neigungswechsel	+14,540 ‰
2,955	Neigungswechsel	+36,000 ‰
ab 2,970	Hanglage	
3,020	Neigungswechsel	+27,526 ‰
ab 3,120	hoher Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
3,162	Brücke	Bachdurchlass. Randweg nicht profilfrei!
3,170	Haltepunkt Steffens Brauerei	

1.6.7 Haltepunkt Steffens Brauerei

Haltepunktbereich	Der Haltepunkt Steffens Brauerei befindet sich in km 3,170
maximale Neigung	von km 3,176 bis km 3,639 - 1:33,2 oder 30,1 ‰
Gleise	durchgehendes Streckengleis
Einsteighilfe	Länge 25 m
Ladestellen	keine
Bahnübergänge im Betriebsstellenbereich	keine
Reisendensicherung	durch Zugführer
Sonstiges	-



1.6.8 Streckenabschnitt Steffens Brauerei - Kalenborn

Km	Betriebsstelle	Bemerkungen
3,176	Neigungswechsel	+30,943 ‰
3,262	Brücke	Überführung Waldweg, Zugang Brauerei, Länge 5m, Höhe 6m. Randweg nicht profilfrei!
ab 3,280	Einschnitt	
ab 3,320	hoher Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
3,397	Brücke	Überführung Waldweg und Bach, Länge 9m, Höhe 6m. Randweg nicht profilfrei!
3,439	Neigungswechsel	+29,590 ‰
ab 3,440	Einschnitt	
ab 3,530	hoher Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
3,562	Brücke	Überführung Waldweg und Bach, Länge 9m, Höhe 6m. Randweg nicht profilfrei!
ab 3,620	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
ab 3,690	Normallage	
ab 3,760	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
3,871	Neigungswechsel	+21,884 ‰
3,818	Brücke	Überführung Waldweg und Bach, Länge 7m, Höhe 7m. Randweg nicht profilfrei!
ab 3,970	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
4,022	Neigungswechsel	+20,903 ‰
ab 4,030	Einschnitt	
ab 4,120	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
4,177	Neigungswechsel	+41,314 ‰
ab 4,220	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
4,311	Neigungswechsel	+41,720 ‰
ab 4,400	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
4,420	Brücke	Überführung Waldweg und Bach, Länge 7m, Höhe 8m. Randweg nicht profilfrei!
ab 4,490	Einschnitt	
ab 4,540	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
ab 4,630	Einschnitt	
ab 4,700	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
4,783	Brücke	Überführung Waldweg, Länge 4m, Höhe 4m. Randweg nicht profilfrei!
ab 4,870	Einschnitt	
ab 4,950	Damm	Absturzgefahr!

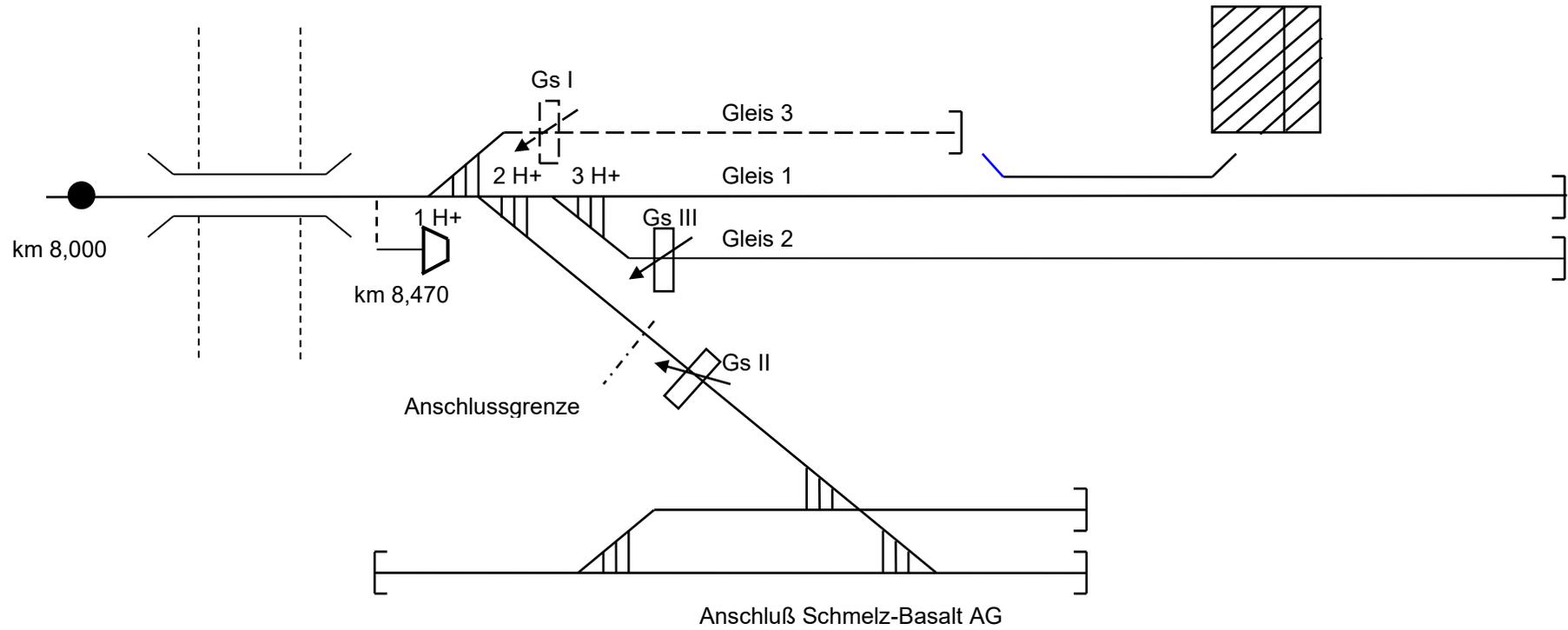
	Neigungswechsel	Kein Randweg, +47,512 ‰
Km	Betriebsstelle	Bemerkungen
4,972	Brücke	Überführung Waldweg und Bach, Länge 7m, Höhe 7m. Randweg nicht profilfrei!
ab 5,110	Hanglage	
ab 5,200	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
ab 5,340	Normallage	
5,410	Neigungswechsel	+48,710 ‰
ab 5,510	Einschnitt	Randwege vorhanden
ab 5,600	hoher Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
ab 5,650	Hanglage	
5,700	Neigungswechsel	+55,197 ‰
ab 5,730	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
ab 5,780	Einschnitt	
ab 6,010	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
ab 6,100	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
ab 6,190	Einschnitt	
6,270	Bachdurchlass	Absturzgefahr! Kein Randweg
ab 6,270	Normallage	
6,690	Brücke	Unterführung Waldweg im Einschnitt
ab 6,780	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
ab 6,970	Einschnitt	
7,475	Brücke	Bachdurchlass
ab 7,490	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
ab 7,530	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
ab 7,590	Normallage	
Ab 7,680	Einschnitt	
ab 8,230	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
8,359	Neigungswechsel	0,000 ‰
8,454	Brücke	Überführung L 253. Kein Randweg!
8,470	Ne 1 Bf Kalenborn	
8,940	Sh 2 Tafel	Ende der betriebenen Strecke

1.6.9 Bf Kalenborn

Bahnhofsbereich	Der Bahnhof Kalenborn erstreckt sich vom Signal Ne1 (Trapeztafel) in km 8,470 bis km 8,980.		
Neigung	1: ∞ oder 0,000 ‰		
Gleise	Bezeichnung	Nutzlänge	sonstige Angaben
	1	277 m 80 m	Einfahrtgleis von Höhe Ne 1 bis Weiche 1
	2	265 m	Abstellgleis
	3	219 m	Abstellgleis, zurzeit gesperrt
Weichen	Bezeichnung	Lage km	sonstige Angaben
	1	8,552	Gleis 1 nach Gleis 3
	2	8,582	Gleis 1 nach Anschluss Schmelzbasalt
	3	8,612	Gleis 1 nach Gleis 2
Gleissperren	Bezeichnung	Lage km	sonstige Angaben
	I		im Gleis 3
	II		im Anschluss Schmelz Basalt AG Linz
	III	8,665	im Gleis 2
Bahnsteige	Bezeichnung	Länge	Lage
	1	42 m	in Gleis 1
Ladestellen	keine		
Infrastrukturgrenzen	Schmelz Basalt AG Linz. Die Infrastruktur des Privatanschlussgleises der Schmelzbasalt AG Linz liegt zwischen der Weiche 2 und der Gleissperre 2.		
Bahnübergänge im Bahnhofsbereich	km 8,720 Fußweg, Zugang Schmelzbasalt, nicht mehr in Nutzung, Tür zum Werksgelände dauerhaft verschlossen,		
Geschwindigkeiten	Rangieren mit Vmax 10 km/h		
Reisendensicherung	durch Zugführer		
Sonstiges	<p>Die Weichen und Gleissperren des Bahnhof Kalenborn sind ortsgestellt und verschlossen.</p> <p>Die Schlüssel sind in einem Schlüsselwerk im Aufenthaltsraum im Bw Linz verschlossen.</p> <p>Die Weichen und Gleissperren werden vom Zugführer oder anderen Eisenbahnbediensteten in dessen Auftrag bedient.</p> <p>Der Zugführerschlüssel für das Schlüsselwerk im Aufenthaltsraum befindet sich bei der örtlichen Betriebsleitung in Linz (Rhein).</p> <p>Bei einem Verlust des Schlüssels ist sofort der Eisenbahnbetriebsleiter zu informieren und vor Weiterführung des Betriebes ist dessen Weisung einzuholen.</p> <p>Rangierarbeiten im Bahnhof Kalenborn dürfen nur bis zum Signal Ne 1 durchgeführt werden.</p> <p>Sie müssen das Triebfahrzeug bei Rangierarbeiten immer auf der Spitze der Rangierabteilung Richtung Linz (Rhein) einstellen.</p> <p>Sie dürfen Eisenbahnfahrzeuge im Bahnhof Kalenborn nur in den Gleisen 2 und 3 unter Verschluss der Gleissperren abstellen.</p> <p>Wenn sie im Gleis 1 des Bahnhofs Kalenborn Fahrzeuge vorübergehend für Rangierzwecke abstellen, müssen sie sie durch Anziehen der Handbremsen oder durch Kuppeln mit Wagen, die durch Handbremsen festgelegt sind, gegen unbeabsichtigte</p>		

	<p>Bewegung sichern.</p> <p>Sie dürfen vor der Weiche 1 in Richtung Linz (Rhein) keine Fahrzeuge abstellen.</p> <p>Sie müssen als Zugführer nach Beendigung der Rangierarbeiten im Bahnhof Kalenborn alle Weichen und Gleissperren wieder in Grundstellung bringen und verschließen.</p>
--	--

Bahnhof Kalenborn
Steilstrecke Linz (Rhein) - Kalenborn



1.7 Streckenabschnitte mit Gefährdungspotential

von [km]	bis [km]	Objekt	Gefahr
1,230	1,520	hoher Damm	Absturzgefahr! Teilweise kein Randweg
1,830	1,910	Brücke	Kasbacher Viadukt, Länge 80m, Höhe 33m
1,910	1,950	hoher Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
2,180	2,360	hoher Damm	Absturzgefahr! Rechts kein Randweg
2,540	2,660	Hanglage	Absturzgefahr! Links Stützmauer, kein Randweg
2,820	2,970	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
2,847		Brücke	Randweg nicht profilfrei! Waldweg, Zugang Brauerei
3,120	3,280	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
3,262		Brücke	Randweg nicht profilfrei! Waldweg, Zugang Brauerei
3,320	3,440	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
3,397		Brücke	Randweg nicht profilfrei! Waldweg und Bach
3,530	3,620	hoher Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
3,562		Brücke	Randweg nicht profilfrei! Waldweg und Bach
3,620	3,690	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
3,760	3,970	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
3,818		Brücke	Randweg nicht profilfrei! Waldweg und Bach
3,970	4,030	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
4,120	4,220	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
4,220	4,400	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
4,400	4,490	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
4,420		Brücke	Randweg nicht profilfrei! Waldweg und Bach
4,540	4,630	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
4,700	4,870	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg

von [km]		bis [km]	Objekt
4,783		Brücke	Randweg nicht profilfrei! Waldweg
4,950	5,110	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
5,200	5,340	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
5,600	5,650	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
5,730	5,780	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
6,010	6,100	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
6,100	6,190	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
6,270		Bachdurchlass	Absturzgefahr! Kein Randweg
6,780	6,970	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
7,490	7,530	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
7,530	7,590	Hanglage	Absturzgefahr! Talseitig kein Randweg
8,230	8,480	Damm	Absturzgefahr! Kein Randweg
8,454		Brücke	Randweg ohne Sicherheitsabstand. Landstraße

2. Serviceeinrichtung Betriebsgelände mit Wartungseinrichtungen in Linz (Rhein)

2.1 Liste der wichtigsten für die Serviceeinrichtung Betriebsgelände mit Wartungseinrichtungen in Linz (Rhein) der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH gültigen Vorschriften

Siehe Punkt 1 dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb

2.2 Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) für Bereich der Serviceeinrichtung des Betriebswerkes

2.2.4 Rangierdienst

Zu § 51 (13) örtliche Besonderheiten

Für Rangierfahrten die im Bereich der Serviceeinrichtung des Betriebswerkes von Gleis 221 bzw. 222 nach Gleis 121 oder umgekehrt durchgeführt werden sollen, ist der Kennlichtbezirk Nb2 eingerichtet. Der Kennlichtbezirk Nb2 gehört zum Stellwerksbereich des ESTW Oberlahnstein Nord.

noch §51 (13)

Zuständiger Weichenwärter ist der özF Oberlahnstein, Steuerbezirk 06 Rechter Rhein, Betriebszentrale Frankfurt (M).

Mit Einschaltung des Kennlichtbezirks Nb2 wird die Weiche 11W14 in Rechtslage verschlossen und die Lichtsperrsignale 11LW14X und 11LW14Y werden auf Kennlicht geschaltet.

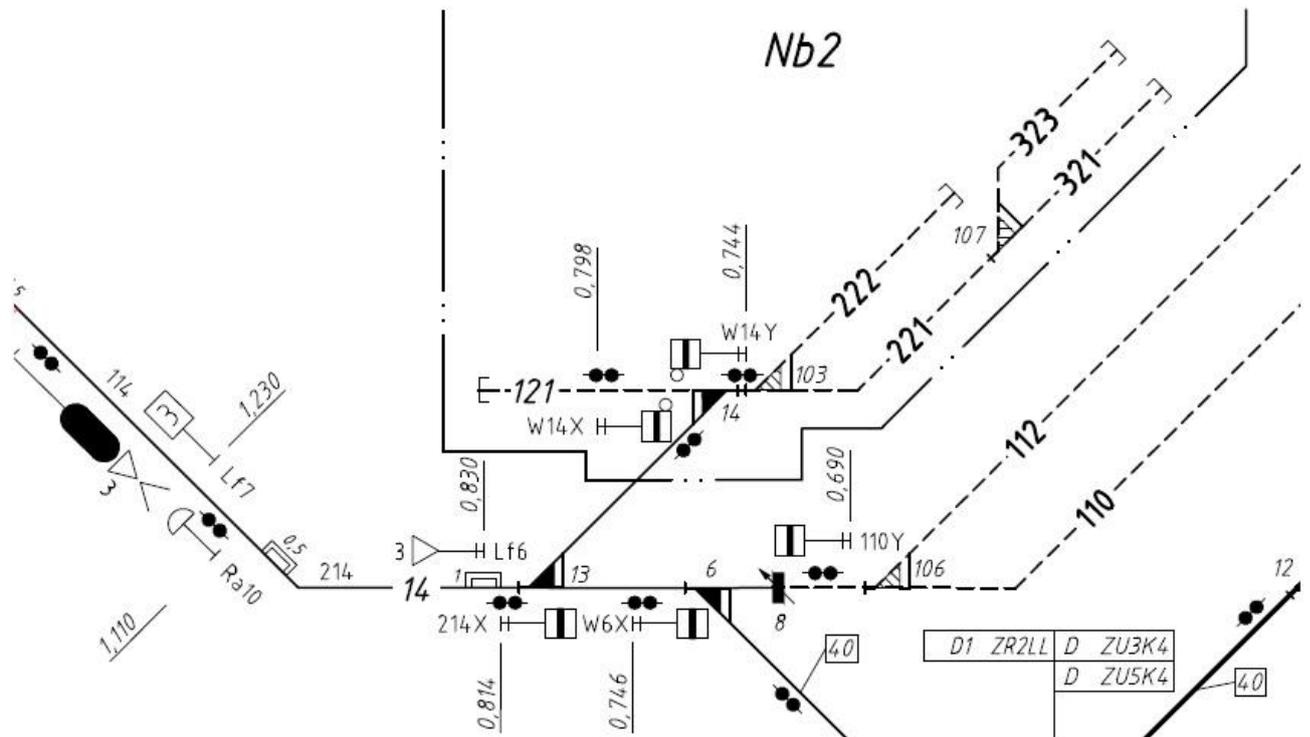
Über die Einschaltung des Kennlichtbezirkes Nb2 muss sich der Triebfahrzeugführer / Rangierbegleiter mit dem Weichenwärter besonders verständigen.

In diesem Fall kann bei eingeschaltetem Kennlicht auf eine weitere Verständigung mit dem Weichenwärter und Zustimmung zur Fahrt verzichtet werden.

Rangierfahrten die beim Rangieren ein Kennlicht zeigendes Lichtsperrsignal antreffen und sich nicht mit dem Weichenwärter über dessen Einschaltung verständigt haben, müssen sich vor der Vorbeifahrt an dem Kennlicht zeigenden Lichtsperrsignal mit dem Weichenwärter verständigen.

Dies gilt auch nach Arbeitsaufnahme des Triebfahrzeugführers / Rangierbegleiters innerhalb des Bereiches der Serviceeinrichtung des Betriebswerkes oder nach einer Arbeitsunterbrechung.

Wenn die Einschaltung des Kennlichtbezirkes nicht mehr erforderlich bzw. das Rangieren beendet ist, muss der Triebfahrzeugführer / Rangierbegleiter ebenfalls den Weichenwärter verständigen.



zu § 53 (2)
Geschwindigkeit

Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren ist 5 km/h.

zu § 53 (10)
**Verschieben ohne
Rangierpersonal**

Sie dürfen im Bereich der Serviceeinrichtung des Betriebswerkes keine Fahrzeuge ohne Rangierpersonal verschieben.

zu § 53 (11)
**Rangieren mit Seil
oder Kette**

Sie dürfen im Bereich der Serviceeinrichtung des Betriebswerkes mit Kette oder Seil rangieren, wenn sich das Triebfahrzeug stets im gleichen Gleis wie die Rangierabteilung und zwischen der Rangierabteilung und der Einfahrweiche zum Betriebswerk befindet.

zu § 53 (12)
**Rangieren mit
Rangierhilfsmitteln**

Sie dürfen im Bereich der Serviceeinrichtung des Betriebswerkes mit fahrbaren Rangierhilfsmitteln rangieren.

zu § 53 (13)
**Verschieben durch
Menschen, Tiere
und straßen-
fahrbare Geräte**

Die UVV-Richtlinien sind zu beachten.

Sie dürfen im Bereich der Serviceeinrichtung des Betriebswerkes durch Menschen oder straßenfahrbare Geräte verschieben.

Die UVV-Richtlinien sind zu beachten.

Zu § 53 (14)
**Mithilfe von
Bahnfremden**

Sie dürfen im Bereich der Serviceeinrichtung des Betriebswerkes Bahnfremde nicht zum Verschieben von Eisenbahnfahrzeugen einsetzen.

- zu § 54 (4)
**Fahrwegsicherung
bei Rangierfahrten
mit Reisenden** Sie dürfen Rangierfahrten mit Reisezugwagen, welche mit Reisenden besetzt sind, von der Serviceeinrichtung des Betriebswerk Linz zum Bahnhof Linz / Rhein oder umgekehrt durchführen, wenn auf der Anschlussbahn des Betriebswerkes keine weiteren Fahrzeugbewegungen stattfinden.
- zu § 57 (1)
**Bremsen beim
Rangieren mit
Triebfahrzeugen** siehe § 53 (5)
- zu § 57 (8)a
Hemmschuhe Sie müssen die im Bereich des Betriebswerkes deponierten Hemmschuhe nach der Benutzung an den dafür vorgesehenen Aufbewahrungsort zurückbringen.
- zu § 58 (3)
Festlegepflicht Abgestellte Fahrzeuge sind im gesamten Bereich der Infrastruktur der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH fest zu legen.
- Eine Feststellbremse kann durch jeweils 2 Hemmschuhe ersetzt werden.
- zu § 58 (5)
Erleichterungen Es werden keine Erleichterungen zugelassen.

2.2.5 Zugehörige Anlagen

Alle Anlagen sind im Abschnitt 10 dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb aufgeführt.

2.3 Zusatzbestimmungen zur Ril 301 Signalbuch (SB)

zu 301.0001
Vorbemerkungen Im Bereich der Serviceanlage werden keine Signale der Eisenbahnsignalordnung angewendet, welche nicht in der Ril 301 der DB Netz AG abgebildet sind

zu 301.0501.1.1
Allgemeines Auf Grund der erlaubten Rangiergeschwindigkeit vom 5 km/h und den beengten räumlichen Verhältnissen werden keine Lf Signale aufgestellt.

2.4. -bleibt frei

2.5 Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

zu Punkt 5.
Unfallmeldestelle Unfallmeldestelle für die von der EVG betriebene Infrastruktur ist:

Betriebsbüro der EVG in Linz	+49 2644 8090-0	*
oder		*
Eisenbahnbetriebsleiter der EVG	+49 170 7027 173	*
oder		*
Örtlicher Betriebsleiter	+49 151 7267 4370	

Jedes Triebfahrzeug ist mit der Unfallmeldetafel I ausgerüstet.

2.6 Beschreibung der örtlichen Verhältnisse der Serviceeinrichtung Betriebsgelände mit Wartungseinrichtungen der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH im Bahnhof Linz (Rhein)

2.6.1 Allgemeines

Die Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH betreibt ein am Bahnhof Linz (Rhein) angeschlossenes Betriebsgelände mit Wartungseinrichtungen als Serviceeinrichtung.

Diese Serviceeinrichtung dient der Wartung, Pflege und Unterhaltung von Schienenfahrzeugen.

Alle Fahrzeugbewegungen innerhalb der Serviceeinrichtung sind Rangierfahrten.

Für alle Rangierfahrten ist die Zustimmung des anwesenden Wartungsleiters erforderlich.

Bei Abwesenheit des Wartungsleiters ist der Triebfahrzeugführer der Rangierabteilung im Betriebswerk für alle weiteren Fahrten verantwortlich.

Alle Rangierfahrten aus der Serviceeinrichtung des Betriebswerkes heraus auf die Infrastruktur der DB Netz AG sind mit dem Weichenwärter (örtlich

zuständiger Fahrdienstleiter Oberlahnstein) über GSM-R Betriebsart Rangieren im Zugfunk gemäß Ril 481.0302 der DB Netz AG zu vereinbaren.

Die höchst zulässige Geschwindigkeit für die Rangierfahrten ist 5 km/h.

Die beiden Gleise 321 und 323 enden in einer Wartungshalle.

2.6.2 Betriebswerkstatt Linz / Rhein

2.6.3 Weichen

Unterhaltung

Weiche 11W14	EW-S49-190-1:9-I-Fsch-St	DB
Weiche 103	EW-S49-190-1:9-I-Fsch-H	EVG
weiche 105	EW-S49-190-1:9-I-Fsch-H	EVG
Weiche 107	EW-S49-190-1:9-I-Fsch-H	EVG

2.6.4. Gleise

Länge

Unterhaltung

Gleis 121	von WE 11W14 bis Gleisabschluss		EVG
	Länge:	212 m	
	Nutzlänge:	155 m	
	Ra12-W 14:	43 m	
	Isolierstoß:	52 m	
	Ls-Signal:	57 m	
Gleis 221	von WE103 bis WA107		EVG
	Länge	180 m	
	Nutzlänge:	134 m	
	Ra12-W1	kein	
	BÜ-Anfang:	27m	
	BÜ-Ende:	46 m	
	Grube, offen, Anfang:	82 m	
	Rampe, Anfang:	129 m	
	Rampe, Ende:	139 m	
	Grube, offen, Ende:	91 m	
Grube, Ende:	159 m		
Gleis 222	von WE103 bis Gleisabschluss		EVG
	Länge:	232 m	
	Nutzlänge:	167 m	
	Ra12-W11:	kein	
	BÜ-Anfang:	27 m	
	BÜ-Ende:	62 m	
	Holzschwellen ab:	154 m	
Gleis 321	von WE107 bis Hallentor		EVG
	Länge:	81 m	
	Nutzlänge:	37 m	
	Ra12-W12:	44 m	
	Betonplatten, Anfang:	64 m	
Gleis 323	von WE107 bis Hallentor		EVG
	Länge:	82 m	

Nutzlänge:	38 m
Ra12-W12:	44 m
Betonplatten, Anfang:	67 m

2.6.5. Infrastrukturgrenze

- Weichenanfang Weiche 11W14

2.6.6 Bahnübergänge

Hinter der Weiche 103 sind die Gleise 221 und 222 als Zufahrt zum Betriebsgelände mit Bitumen eingedeckt.

2.6.7. Sondereinrichtungen:

a.) Schlackengrube im Gleis 221

c.) Seitenrampe im Gleis 221

c.) Gleise 321 und 323 enden in einer Wartungshalle.

d.) Gleis 323 hat eine Gleisgrube in dieser Wartungshalle.

2.6.8. Fahrleitungen

Der gesamte Bereich der Serviceanlage ist nicht mit Fahrleitung überspannt.

2.6.9. Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsraum

Das Gleis 221 hat im Bereich der Seitenrampe keinen Sicherheitsraum.

Es besteht die Gefahr des Einguetschens!

2.6.10 Schematischer Gleisplan Bahnhof Linz (Rhein)

siehe Anlage 10.8

3. Serviceeinrichtung Zugbildungs- und Abstellgleise der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH im Bahnhof Linz (Rhein)

3.1 Liste der wichtigsten für die Serviceeinrichtung Zugbildungs- und Abstellgleise der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH im Bahnhof Linz (Rhein gültigen Vorschriften)

Siehe Punkt 1 dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb

3.2 Zusatzbestimmungen zur Ril 408.58 „Rangieren“ der DB AG

zurzeit keine.

3.2.5 Zugehörige Anlagen

Alle Anlagen sind im Abschnitt 10 dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb aufgeführt.

3.3 Zusatzbestimmungen zur Ril 301 Signalbuch (SB)

zu 301.0001 **Vorbemerkungen** Im Bereich der Serviceanlage werden keine Signale der Eisenbahnsignalordnung angewendet, welche nicht in der Ril 301 der DB Netz AG abgebildet sind.

zu 301.1201.2. **Signal Fz1** Alle Triebfahrzeuge haben auch bei Tageslicht auf beiden Enden das Signal Zg1a zu führen.

3.4 -bleibt frei-

3.5. Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

zu Punkt 5. **Unfallmeldestelle** Unfallmeldestelle für die von der EVG betriebene Infrastruktur ist:

Betriebsbüro der EVG in Linz	+49 2644 8090-0
oder	
Eisenbahnbetriebsleiter der EVG	+49 170 7027 173
oder	
Örtlicher Betriebsleiter	+49 151 7267 4370

Jedes Triebfahrzeug ist mit der Unfallmeldetafel I ausgerüstet.

3.6 Beschreibung der örtlichen Verhältnisse der Serviceeinrichtung Zugbildungs- und Abstellgleise der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH im Bahnhof Linz (Rhein)

3.6.1 Allgemeines

Die Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH (EVG) betreibt die Gleise 107, 108, 109, 112, 121, 210, 212, 310 und 312 im Bahnhof Linz (Rhein) als Serviceeinrichtung als Zugbildungsgleise, Wagenbehandlungs- und Abstellgleise.

Diese Gleise sind an vier Stellen an die Infrastruktur der DB-Netz AG angeschlossen.

Die Grenze zwischen der Infrastruktur dem DB Netz und der von der EVG betriebenen Serviceeinrichtung jeweils das Weichenende der Weichen 106, 108, 110 und 127

3.6.2. Bedienung der Serviceeinrichtung:

- a. Im Bereich der Serviceeinrichtung Zugbildungs- und Abstellgleise der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft in Linz (Rhein) wird die Ril 408 der DB Netz AG angewendet.
- b. An der Infrastrukturgrenze EVG / DB Netz AG beginnt der Ortsstellbereich (OB) „Abstellanlage der DB Netz AG. Die Grenzen des Ortsstellbereich sind mit dem Orientierungszeichen „Beginn Ortsstellbereich“ nach Ril 301.9001 Abschnitt 15 der DB Netz AG gekennzeichnet.
Bevor Sie als Triebfahrzeugführer aus der Serviceeinrichtung der EVG in den Ortsstellbereich der DB Netz AG hineinfahren, müssen Sie sich beim örtlich zuständigen Fahrdienstleiter Oberlahnstein als zuständiger Stelle (BözM) für den Ortsstellbereich melden
Die Verständigung mit dem özF ist über GSM-R Betriebsart Rangieren im Zugfunk gemäß Ril 481.0302 der DB Netz AG zu durzuführen.
- c. Sie dürfen innerhalb der Serviceeinrichtung der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft ohne Zustimmung des Weichenwärters für den Bahnhof Linz (Rhein) der DB Netz AG rangieren.

3.6.3 Weichen		Grundstellung	Unterhaltung
Weiche 109	EW-S49-190-1:9-l-Fsch-H	rechts	DB
Weiche 111	EW-S49-190-1:7,5-r-Fsch-H	links	DB
Weiche 112	EW-S49-190-1:9-l-Fsch-H	rechts	DB
Weiche 113	EW-S49-190-1:9-r-Fsch-H	rechts	DB
Weiche 121	EW-S49-190-1:9-l-Fsch-H	rechts	EVG
Weiche 122	EW-S49-190-1:9-l-Fsch-H	rechts	EVG
Weiche 123	EW-S49-190-1:9-r-Fsch-H	links	EVG
Weiche 124	EW-S49-190-1:9-l-Fsch-H	rechts	EVG
Weiche 125	EW-S49-190-1:9-l-Fsch-H	links	EVG
Weiche 126	EW-S49-190-1:9-l-Fsch-H	links	EVG
Weiche 127	EW-S49-190-1:9-l-Fsch-H	links	DB

3.6.4. Gleise	Länge	Unterhaltung
Gleis 107 von WA 113 bis WA 126		EVG
Länge:	304 m	
Nutzlänge:	174 m	
Brücke		
Ra12-W 28	86 m	
Ra12-W 35	260 m	
Gleis 108 von WA 113 bis WA 122		EVG
Länge:	182 m	
Nutzlänge:	61 m	
Brücke:	15 m	
Ra12-W 28:	66 m	
Ra12-W 33:	127 m	
Gleis 109 von WA 111 bis WA 125		EVG
Länge:	263 m	
Nutzlänge:		
Leitschiene:	66 m	
Ra12-W 111:	37 m	
Brücke:	59 m	
Ra12-W 125:		
Gleis 122 von WA 106 bis WA 112		EVG
Länge:	k.A.	
Nutzlänge:	k.A.	
Ra12-W 106:	k.A.	
Ra12-W 112:	k.A.	
Gleis 210 von WA 111 bis WA 121		EVG
Länge:	k.A.	
Nutzlänge:	k.A.	
Leitschiene:	k.A.	
Ra12-W 111:	70 m	
Brücke:	84 m	
Ra12-W 123	k.A.	
Gleis 212 von WA 112 bis WE 124		EVG
Länge:	258 m	
Nutzlänge:	171 m	
Ra12-W 112:	44 m	
Brücke:	80 m	
Gebäude, Mitte:	99 m	
Ra12-W 124:	215 m	
Gleis 310 von WE123 bis Ende		EVG
Länge:	102 m	
Nutzlänge:		
Ra12-W 123		
Gleiswaage:	75-82 m	
Lademaß:	85 m	

Gleise	Länge	Unterhaltung
Gleis 312 von WA 124 bis Ende		EVG
Länge:	77 m	
Nutzlänge:	77 m	
Ra12-W 124		

3.6.5. Infrastrukturgrenzen

- Weichenende Weiche 106
- Weichenende Weiche 108
- Weichenende Weiche 110
- Weichenende Weiche 127

3.6.6. Bahnübergänge

keine

3.8.7. Fahrleitung

Die Gleise der Serviceeinrichtung sind nicht mit Fahrleitung überspannt. Sie werden aber von den Quertragwerken der Nachbargleise gekreuzt.

3.6.8. Sondereinrichtungen

Je eine Zugvorheizanlage 1000V / 16,7Hz befindet sich an jedem Ende zwischen den Gleisen 106 und 107.

Die Zugvorheizanlagen werden von der DB Energie GmbH betrieben.

Die Gleiswaage im Gleis 310 ist außer Betrieb.

Das Lademaß in Gleis 310 ist außer Betrieb.

3.6.9. Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsraum

keine

3.6.10 Schematischer Gleisplan Bahnhof Linz Rhein

siehe Anlage 10.7

4. **EVG Serviceeinrichtung Abstellgleis im Bahnhofsteil Bendorf (Rhein) des Bahnhofs Engers der DB AG**

4.1 **Liste der wichtigsten für die Serviceeinrichtung der EVG im Bahnhofsteil Bendorf (Rhein) gültigen Vorschriften**

Siehe Punkt 1 dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb

4.2 **Zusatzbestimmungen zur Ril 408.58 „Rangieren“ der DB AG**

zurzeit keine

4.2.5 **zugehörige Anlagen**

Alle Anlagen sind im Abschnitt 10 dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb aufgeführt.

4.3 **Betriebszeiten**

Die Betriebszeiten sind festgelegt für den Zeitraum Montag – Freitag jeweils 08.00 – 16.00 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten ist Rangierbetrieb nur nach vorheriger Zustimmung der EVG möglich, wenn die Unfallmeldestelle der EVG besetzt werden kann.

4.3 **Zusatzbestimmungen zur Ril 301 Signalbuch (SB)**

zu 301.0001
Vorbemerkungen Im Bereich der Serviceanlage werden keine Signale der Eisenbahnsignalordnung angewendet, welche nicht in der Ril 301 der DB Netz AG abgebildet sind.

zu 301.1201.2.
Signal Fz1 Alle Triebfahrzeuge haben auch bei Tageslicht auf beiden Enden das Signal Zg1a zu führen.

4.5. **Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)**

zu 5.
Unfallmeldestelle Unfallmeldestelle für die von der EVG betriebene Infrastruktur ist:

Betriebsbüro der EVG in Linz	+49 2644 8090-0
oder	
Eisenbahnbetriebsleiter der EVG	+49 170 7027 173
oder	
Örtlicher Betriebsleiter	+49 151 7267 4370

Jedes Triebfahrzeug ist mit der Unfallmeldetafel I ausgerüstet.

4.6 Beschreibung der örtlichen Verhältnisse der Serviceeinrichtung der EVG im Bahnhof Bendorf (Rhein)

4.6.1 Allgemeines

Die Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH (EVG) betreibt das Gleis 610 im Bahnhofsteil Bendorf (Rhein) der DB Netz AG als öffentliche Serviceeinrichtung.

Das Gleis 610 zweigt an der Weiche 642 von Gleis 603 des Bahnhofs Bendorf (Rhein) ab.

Die Grenze zwischen der Infrastruktur der DB Netz AG und der von der EVG betriebenen Serviceeinrichtung liegt unterhalb der Autobahnbrücke in im km 0,187 des Gleises 610 (durch Schild markiert).

Die Serviceeinrichtung der EVG im Bahnhof Bendorf (Rhein) der DB Netz AG dient der Abstellung von Eisenbahnfahrzeugen.

4.6.2 Bedienung der Serviceeinrichtung

1. Im Bereich der Serviceeinrichtung der EVG gilt die Ril 408 der DB Netz AG.
2. Nach der Einfahrt mit einem Zug in den Bahnhof Bendorf (Rhein) meldet sich der Zugführer (Zf) oder Triebfahrzeugführer (Tf) beim Fahrdienstleiter Engers der DB Netz
3. Der Fdl gibt dann den Schlüssel für die Weiche 642 an der Schlüsselsperre III frei. Die Schlüsselsperre befindet sich im F-Kasten an der Weiche 642.
4. Nach dem Aufschließen und Umlegen der Weiche 642 wird der Schlüssel für die Gleissperre 641 im Weichenschloss frei gegeben.
5. Nach dem Aufschließen und Ablegen der Gleissperre 641 kann in das Gleis 610 ein und ausgefahren werden.
6. An der Infrastrukturgrenze unterhalb der Autobahnbrücke befindet sich eine verschließbares und klappbares SH2 – Signal. Die über Schlüssel verfügende Zugangsberechtigte schließen das dazugehörige Schloß auf und legen das Signal SH2 um, um in die Serviceeinrichtung zu befahren.
7. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Serviceeinrichtung beträgt 10 km/h.
8. Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist das Signal SH2 wieder in senkrechter Position zu verschließen.
9. Nach Beendigung der Rangierarbeiten sind die Gleissperre 641 und die Weiche 642 wieder in Grundstellung zu bringen und abzuschließen. Der Schlüssel der Weiche 642 wird wieder in der Schlüsselsperre III verschlossen.

4.6.3. Weichen		Grundstellung	Unterhaltung
Weiche 642 Netz	EW-S49-190-1:9-I-Fsch-H	rechts	DB

4.6.4. Gleise		Länge	Unterhaltung
Gleis 610	WA642 bis Gleisende		EVG
	Länge:	479 m	
	Nutzlänge:	292 m	
	RA12-W610	43 m	
	Gleissperre Gs 641	45 m	

4.6.5. Infrastrukturgrenze

Unterhalb der Autobahnbrücke im km 0,187 des Gleis 610, durch Schild gekennzeichnet.

4.6.6. Streckenklasse

Gleis 610 ist für die Streckenklasse C4 genehmigt. Eine Radsatzlast von 20,0 t und eine Meterlast von 8,0 t/m darf nicht überschritten werden.

4.6.7. Fahrleitung

Das Gleis 610 ist im Bereich der EVG nicht mit Fahrdraht oder Tragleitungen überspannt

4.6.8. Bahnübergänge

keine, Gleis ist am Ende teilweise eingedeckt.

4.6.9. Sondereinrichtungen

keine

4.6.10. Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsraum

keine

4.6.11 Bilder der Serviceeinrichtung



2324_EVG_KBEN_SSPIII_20110311
EVG_KBEN_W642_20110311_002



2324



2324_EVG_KBEN_BtrbGrz_20110311_001

5. EVG Serviceeinrichtung im Bahnhof Rheinbrohl (Rhein) der DB AG

5.1 Liste der wichtigsten für die Serviceeinrichtung der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH im Bahnhof Rheinbrohl gültigen Vorschriften

Siehe Punkt 1 dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb

5.2 Zusatzbestimmungen Ril 408.58 „Rangieren“ der DB AG

zurzeit keine

5.2.5 Zugehörige Anlagen

Alle Anlagen sind im Abschnitt 5.6.10 dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb dargestellt.

5.4 Zusatzbestimmungen zur Ril 301 Signalbuch

zu 301.0001 **Vorbemerkungen** Im Bereich der Serviceanlage werden keine Signale der Eisenbahnsignalordnung angewendet, welche nicht in der Ril 301 der DB Netz AG abgebildet sind

zu 301.1201.2. **Signal Fz1** Alle Triebfahrzeuge haben auch bei Tageslicht auf beiden Enden das Signal Zg1a zu führen.

5.5 Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

zu Punkt 5. **Unfallmeldestelle** Unfallmeldestelle für die von der EVG betriebene Infrastruktur ist:

Betriebsbüro der EVG in Linz	+49 26 26 40 90 90-23
oder	
Eisenbahnbetriebsstelle der EVG	+49 170 170 27 80 804
oder	
Örtlicher Betriebsleiter	+49 151 7267 4370

Jedes Triebfahrzeug ist mit der Unfallmeldestelle ausgerüstet.

5.6 Beschreibung der örtlichen Verhältnisse der Serviceeinrichtung im Bahnhof Rheinbrohl

5.6.1 Allgemeines

Die EVG betreibt die Gleise 4, 5 und 6 im Bahnhof Rheinbrohl als Serviceeinrichtung zur vorübergehenden Abstellung Eisenbahnfahrzeugen. Die Infrastruktur-Grenze zwischen der DB Netz AG und der EVG ist die Gleissperre H 6A.

5.6.2. Bedienung der Serviceeinrichtung

1. Im Bereich der Serviceeinrichtung der EVG gilt die Ril 408 der DB Netz AG.
2. Nach der Einfahrt mit Zug in den Bahnhof meldet sich der Zugführer (Zf) oder Triebfahrzeugführer (Tf) beim örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (öZF) des Bahnhof Rheinbrohl und bittet um die Freigabe des Nahstellbereiches.
4. Der der Zugführer (Zf) oder Triebfahrzeugführer (Tf) holt sich den Schlüssel für die Weiche 7 aus der Schlüsselsperre.
5. Nach dem Aufschließen der Weiche 7 wird der Schlüssel für die Gleissperre H A6 frei. Die Gs kann nun aufgeschlossen und abgelegt werden.
7. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Serviceeinrichtung beträgt 10 km/h
8. Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist die Weiche 7 sowie die Gleissperre H A6 in Grundstellung zu bringen und abzuschließen. Der Schlüssel der Weiche 7 wird wieder in der Schlüsselsperre verschlossen.

5.6.3. Weichen

		Grundstellung	Unterhaltung
Weiche 7	EW-S49-190-1:9-r-Fsch-H	links	DB
Weiche 8	EW-S49-190-1:9-r-Fsch-H	keine	EVG
Weiche 15	EW-S49-190-1:9-r-Fz-H	rechts	EVG
Weiche 16	EW-S49-190-1:9-l-Fz-H	rechts	EVG
Weiche 18	EW-S49-190-1:9-l-Fz-H	festgelegt	EVG

5.6.4. Gleise

		Länge	Unterhaltung
Gleis 4	von WE 7 bis Abschluß Länge: Nutzlänge: RA12-W10 Gleissperre Gs H 6A Ra12-W16	722 m fehlt fehlt	EVG
Gleis 5	von WE 8 bis WE 15 Länge: Nutzlänge: Ra12-W11 Rampe der Güterabfertigung Ra12-W15	420 m fehlt fehlt	EVG
Gleis 6	von WE 15 bis Abschluß Länge: Nutzlänge: Ra12-WA15		EVG

5.6.5. Infrastrukturgrenze

Gleissperre H 6A im Gleis 4

5.6.6. Fahrleitung

Alle vorgenannten Gleise haben keine Fahrleitung. Die Gleise 4 und 5 sind aber von den Tragseilen der Fahrleitungen für die Gleise 1 bis 3 überspannt. Gleis 6 kann als Freiladegleis benutzt werden.

5.6.7 Bahnübergänge

Im südlichen Teil des Bahnhof Rheinbrohl befindet sich ein durch Vollschraken gesicherter, nicht öffentlicher Bahnübergang. Dieser Bü darf nicht mit abgestellten Fahrzeugen zugestellt werden.

5.6.8 Sondereinrichtungen

keine

5.6.9. Einschränkungen des Sicherheitsabstands

Das Gleis 5 hat im Bereich der Laderampe der Güterabfertigung keinen Sicherheitsraum.

Es besteht die Gefahr des Einguetschens!

6. EVG Strecke 3032 Engers – Siershahn

6.1.1 Liste der wichtigsten für die Strecke 3032 gültigen Vorschriften

Siehe Punkt 1 dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb

6.2. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) für die Strecke Engers – Siershahn

6.2.1 Allgemeines

zu § 1 (2) und zu § 12 (1) Abweichungen vom Zugleit- verfahren	Auf der gesamten Strecke (Engers) Grenzau – Ransbach wird das Verkehren der Züge und die Zugfolge von einem Zugleiter durch den Zugleitbetrieb nach FV-NE geregelt. Es darf immer nur ein Zug auf der Strecke zwischen Grenzau und Siershahn verkehren. Dabei übernimmt der Zugführer des verkehrenden Zuges die Aufgaben und Verantwortung des Zugleiters, wenn kein Zugleiter eingesetzt ist.
zu § 2 (7) Ausrüstung	Die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb führen während des Dienstes eine rot blendbare Handlampe mit. Diese SbV wird elektronisch mittel Tablet PC an das Betriebspersonal ausgeben und muss während des Dienstes eingesehen werden können.
zu § 3 (21) Nebenfahrzeuge	Fahrten mit zugelassenen Nebenfahrzeugen dürfen nur auf Fahrplananordnung und mit der Genehmigung des EBL oder des öBl verkehren.
zu § 5 (2) Fahrplanarten	Es werden Bild-, Buch- und Fahrplananordnungen für Sonderzüge herausgegeben. Abkürzungen werden in den jeweiligen Fahrplänen erläutert.
zu § 5 (4) Bahnhofsfahr- ordnung	Auf die Herausgabe von besonderen Bahnhofsfahrordnungen wird verzichtet.
zu § 6 (1) Meldebuch für Zugleiter	Die Zugleiter führen zur Überwachung des Zugverkehrs das Meldebuch für Zugleiter nach Anlage 7 zu § 6 (1) FV-NE.
zu § 6 (4) Aufbewahrungs- frist	Der öBl bewahrt die fahrdienstlichen Unterlagen mindestens 12 Kalendermonate auf.

*
*
*

6.2.2 Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 7 (1) Leiter der Dienststelle	Es sind keine Leiter von Betriebsstellen eingesetzt.	
zu § 7 (4) Aufsicht am Zuge	Bei Reisezügen aus Wagen mit offenen Plattformen sind die Sperrgitter auf den Plattformen vor Abfahrt des Zuges zu verschließen und während der Zugfahrt stets geschlossen zu halten. Hierfür ist der Zugführer verantwortlich. Die Aufgaben können übertragen werden.	* * * *
zu § 8 (2) Verständigungsformen	Die Strecke (Engers) Grenzau - Siershahn verfügt über kein eigenes Zugfunksystem. Die Telefonnummern der Betriebsstellen sind in der Anlage 5 verzeichnet. Als Zugführer oder Triebfahrzeugführer müssen Sie ein Mobiltelefon auf dem Zug mitführen, dessen Rufnummer Sie dem Zugleiter bei Dienstbeginn bekanntgeben. Es ist ein Probegespräch zu führen.	
zu § 9 (3) Mündlich übermittelter Befehl	Alle übermittelten Befehle sind auf einem Befehlsvordruck nach FV-NE Anlage 10 zu § 9 (1) niederzuschreiben.	
zu § 10 (1) Regelung der Zugfolge	Zwischen den Betriebsstellen Grenzau und Ransbach wird das Zugleitverfahren eingeführt.	
Abgabe von Meldungen	Zuglaufmeldungen sind im Fahrplan vorgeschrieben und sind nach § 10 der FV – NE abzugeben.	
	Die Zuglaufmeldungen werden per Sprachspeicher aufgezeichnet.	* * * * * *
	Alle verkehrenden Züge werden durch Übermittlung einer Fahrplananordnung bekannt gegeben. Das Verkehren von Zügen ohne Fahrplananordnung ist verboten.	* * * *
	Der Zugleiter meldet sich bei Dienstbeginn und Dienstende beim Fahrdienstleiter des Bf Siershahn, sofern Rangierfahrten zwischen Ransbach und Siershahn verkehren sollen. Dienstbeginn und Dienstende sind vom Zugleiter in das Meldebuch einzutragen.	
	Der Zutritt zum Stellwerk Ransbach regelt der EBL. Grundsätzlich sind hierzu nur das Betriebspersonal mit der Funktion Zugleiter oder Weichenwärter berechtigt.	
	Bei einer längeren Betriebspause erhöht sich die Gefahr, dass die Strecke durch Fremdkörper blockiert und Betriebsanlagen nicht mehr uneingeschränkt betriebsfähig sind.	

Ab einer Betriebspause von mehr als zwei Wochen ist für die nächste Zugfahrt für den zu befahrenden Streckenabschnitt in die jeweilige Richtung das Fahren auf Sicht anzuordnen. Hierfür ist ein Befehl gemäß Anlage 10 FV-NE zu erteilen.

*
*
*
*

zu § 12 (1)
**Verzicht auf das
Zugleitverfahren**

Wenn nur ein Zug auf der Brexbachtalbahn eingesetzt wird, übernimmt der Zugführer die Aufgaben des Zugleiters, falls kein Zugleiter eingesetzt ist. Er meldet sich bei Arbeitsbeginn und Arbeitsende beim Fahrdienstleiter des Bf Siershahn, sofern Rangierfahrten zwischen Ransbach und Siershahn verkehren sollen. Arbeitsbeginn und Arbeitsende sind vom Zugleiter in das Meldebuch und einzutragen.

Um sicher zu stellen, dass sich nur ein Zug auf der Strecke befindet, vermerkt der Zugleiter Ransbach das Ruhen des Zugleitbetriebes und vermerkt dies im Belegblatt. Hierzu müssen zusätzlich Merkhinweise „Warnschild“ nach FV – NE Anlage 18 sowie das Hinweisschild „Zugleitverfahren ruht“ an den Fahrstraßenhebel des Stellwerkes angebracht werden. Die Meldung ist bei der Betriebsleitung Linz dem zuständigen EBL/Öbl abzugeben.

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

zu § 12 (3)
**Fahren im
Sichtabstand**

Das Fahren im Sichtabstand ist auf der Strecke Grenzau – Siershahn nicht zugelassen.

zu § 14 (2)
**Besetzte
Bahnhöfe**

Wenn nur ein Zug auf der Brexbachtalbahn eingesetzt ist, sind alle Betriebsstellen der Strecke Grenzau – Siershahn unbesetzt, wenn es im Fahrplan nicht anders geregelt ist.

Beim Verkehren von mehreren Zügen ist der Bahnhof Ransbach immer durch einen Zugleiter zu besetzen.

Bei Arbeitsbeginn hat der Zugleiter einen Uhrzeitvergleich mit allen Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb durchzuführen.

Für die Bedienung des Stellwerkes Ransbach und anderer betrieblicher Aufgaben kann er sich zusätzlich eines Weichenwärters oder örtlichen Betriebsbediensteten bedienen.

zu § 14 (5)
**Kennzeichnung
besetzter
Einfahrgleise**

Auf die Kennzeichnung besetzter Einfahrgleise wird verzichtet. Beim Verkehren von mehreren Zügen regelt der Zugleiter die Einfahrt in besetzte Gleise durch das Erteilen von Fahrerlaubnissen. Das Abstellen von Fahrzeugen in den Einfahrgleisen der Betriebsstellen ist beim Verkehren von mehreren Zügen untersagt.

Zu § 15 (3)
Flankenschutz

Die Weichen und Gleissperren der Betriebsstellen sind nach einem Verschlussplan in ihren Grundstellungen verschlossen und die Schlüssel befinden sich in einer

Schlüsselsperre auf der Betriebsstelle.

zu § 18 allg.
Benachrichtigung der Schrankenwärter Bahnübergangsposten

Auf der Strecke (Engers) - Grenzau - Siershahn gibt es keine wärterbediente Schrankenanlage.

Beim dem Einsatz von Bahnübergangsposten an gestörten Bahnübergangsanlagen oder während Bauarbeiten sind diese in das Zugleitverfahren ein-zu-binden.

zu § 26 (2)
Planmäßige Sperrung von Streckengleisen

Der EBL kann die Anordnungen zur planmäßigen Sperrung der Strecke (Engers) Grenzau – Siershahn oder eines Bahnhofsgleises an den öBl- der Eifelbahn delegieren. Baubedingte Sperrungen sind durch eine Bau- und Betriebsanweisung (Beta) rechtzeitig vor geplanter Sperrung bekanntzugeben.

Arbeiten im Gleis werden nur unter Sperrung der Strecke durchgeführt.

zu § 27 (2)
Sperrfahrten Arten

Bei geschobenen Sperrfahrten ist auf der besetzten Spitze immer ein Luftbremskopf zu benutzen.

6.2.3 Zugfahrdienst

zu § 31 (9)
Mitfahren auf dem Triebfahrzeug

Der EBL oder der öBl erteilt die Genehmigung zur Mitfahrt auf Führerständen und in abgeteilten, besetzten Führerräumen. Wenn dienstliche Gründe dagegensprechen, darf der Tf die Mitfahrt Dritter untersagen. Es dürfen sich nicht mehr als 4 Personen auf Führerständen und in abgeteilten, besetzten Führerräumen befinden.

zu § 32 (2)
Schlussbremse

Das letzte Fahrzeug im Zug muss immer eine wirkende Bremse (Schlussbremse) haben

zu § 33 allg.
Vorspann

Züge dürfen in beiden Fahrtrichtungen maximal zwei arbeitende Triebfahrzeuge an der Spitze führen.

zu § 35 (3)
Nachschiebendes Triebfahrzeug kuppeln

Nachschiebende Triebfahrzeuge sind mit dem Zug zu kuppeln und an die Hauptluftleitung anzuschließen. Das Führerbremssventil ist in Mittel- oder Bremsabschlußstellung zu bringen und bei vorhandenen Absperreinrichtungen zu verschließen.

zu § 38 allg.
Fahrtbericht

Auf das Führen eines Fahrtberichtes wird verzichtet.

zu § 41 (1)
Mindestbrems-hundertstel

Es gilt die Bremsstafel für 400 m nach Anlage 22 der FV-NE. Die erforderlichen Mindestbrems-hundertstel sind im Fahrplan und im Abschnitt 5, Beschreibung der örtlichen Verhältnisse, dieser SbV bekannt gegeben.

zu 41 (2) Mindestbrems- hundertstel nicht erreicht	Fehlende Mindestbrems-hundertstel sind dem Zugleiter zu melden. Dieser legt anhand der noch vorhandenen Brems-hundertstel und der max. Streckenneigung von 22 ‰ die neue Vmax fest. Den Wert entnimmt der Zugleiter der Anlage 22 der FV-NE, Brems-tafel für 400 m Bremsweg.
zu § 42 (4) Handgebremste Züge oder Zugteile	Züge, welche handgebremst gefahren oder mit einem durchgehend gebremsten Teil und einem handgebremsten Teil gefahren werden, sind nicht zugelassen.
zu §44 (2) - (4) Triebfahrzeug- führer Zugführer	Die Funktionen des Triebfahrzeugführers, des Triebfahrzeugbegleiters, des Zugführers, des Zugbegleiters und des Rangierbegleiter sind im jeweiligen Dienstplan festzulegen.
zu §44 (4) Beaufsichtigung des Zuges durch Zugführer	Der Zugführer übernimmt die Reisendensicherung Bei Kreuzungen oder Überholungen übernimmt der Zugführer des im Bahnhof befindlichen Zuges die Reisendensicherung
zu § 44 (12) Anhalten auf freier Strecke	Halte auf freier Strecke außerhalb von Haltestellen und Haltepunkten sind nur auf besondere Anweisung durch den EBL erlaubt.
zu § 45 (1) Fahrgeschwin- digkeiten	Die zulässigen Geschwindigkeiten sind im Fahrplan der Strecke (Engers) – Siershahn angegeben.
zu § 47 (1) Unregelmäßig- keiten während der Fahrt	Stellen, an denen die Absturzsicherheit nicht gewährleistet ist, sind in Abschnitt 6.7 „Strecken mit Gefährdungspotential“ dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb verzeichnet.
zu § 47 (7) Stehenlassen eines Zugteils	Ist nicht sichergestellt, dass so viele Hand- und Feststellbremsen angezogen und Radvorleger angebracht wurden, dass sich der Zug nicht in Bewegung setzt, darf ein Zugteil nicht stehen gelassen werden.

6.2.4 Rangierdienst

zu § 51 allg. Rangieren	Auf allen Betriebsstellen darf nur mit Fahrzeugen rangiert werden, die an die durchgehende Hauptluftleitung angeschlossen sind. Mindestens 2/3 aller Bremsen in der Rangierabteilung <u>müssen</u> wirksam sein. <u>Rangierfahrten, die mit Reisenden besetzt sind dürfen nur mit angeschlossenem Luftbremskopf geschoben werden.</u> <u>Die Funktion des Luftbremskopfes ist vor Fahrtantritt zu prüfen</u>
zu § 51 (3) Abdrücken	Das Abdrücken ist auf allen Betriebsstellen verboten. Der Ablaufbetrieb ist auf allen Betriebsstellen verboten.

Ablaufen

- zu § 51 (4)
Abstoßen Das Abstoßen ist auf allen Betriebsstellen verboten.
- zu § 51 (8)
Rangierbegleiter Der Rangierbegleiter übernimmt auch die Reisendensicherung.
- zu § 53 (2)
Geschwindigkeit Die Geschwindigkeit beim Rangieren beträgt auf allen Betriebsstellen höchstens 25 km/h. Das gilt auch für mit Reisenden besetzte Rangierfahrten.
- zu § 53 (5)
Rangieren im Gefälle Die Stellen mit einer Neigung von mehr als 2,5 ‰ sind im Abschnitt 6.6 „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ dieser SBV genannt.
- zu § 53 (10)
Verschieben ohne Rangierpersonal Es dürfen keine Fahrzeuge ohne Rangierpersonal verschoben werden.
- zu § 53 (11)
Rangieren mit Seil oder Kette Das Rangieren mit Kette oder Seil ist auf allen Betriebsstellen nicht erlaubt.
- zu § 53 (12)
Rangieren mit Rangierhilfsmitteln Das Verschieben mit fahrbaren Rangierhilfsmitteln ist nicht erlaubt.
- zu § 53 (13)
Verschieben durch Menschen Tiere, straßenfahrbare Geräte und Kraftfahrzeuge Das Verschieben durch Menschen, Tiere, straßenfahrbare Geräte und Kraftfahrzeuge ist nicht erlaubt.
- Zu § 53 (14)
Mithilfe von Bahnfremden Betriebsfremde dürfen zum Rangieren von Wagen nicht eingesetzt werden.
- zu § 54 (4)
Fahrwegsicherung bei Rangierfahrten mit Reisenden Während der Durchführung von mit Reisenden besetzten Rangierfahrten dürfen keine weiteren Fahrzeugbewegungen stattfinden.
- zu § 57 (8)a
Hemmschuhe Hemmschuhe sind auf den Triebfahrzeugen vorzuhalten. Sie sind nach Ihrer Nutzung an den dafür vorgesehenen Aufbewahrungsort

zurückzubringen.

zu § 58 (2)
Festlegen Abschließbare Radvorleger zum Sichern von Fahrzeugen sind im Stellwerk Ransbach vorzuhalten. Sie sind nach Ihrer Nutzung an den dafür vorgesehenen Aufbewahrungsort zurückzubringen.

zu § 58 (3)
Allgemeines Abgestellte Fahrzeuge sind stets festzulegen.

zu § 58 (5)
Erleichterungen Es werden keine Erleichterungen zugelassen.

zu § 60 (2)
**Übergang
Zugfahrt in
Rangierfahrt** Sie dürfen als Triebfahrzeugführer nicht ohne Halt von einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen.

6.2.5 Zugehörige Anlagen

Alle Anlagen sind im Abschnitt 10 dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb aufgeführt.

6.3 Zusatzbestimmungen zur Ril 301 Signalbuch (SB)

zu 301.0001
Vorbemerkungen Auf der Strecke Engers-Siershahn werden keine Signale der Eisenbahnsignalordnung angewendet, welche nicht in der Ril 301 der DB Netz AG abgebildet sind

zu 301.0501.1.1
Allgemeines Anfangs- und Endscheiben, Signale Lf2 und Lf3, werden auf Grund der niedrigen Streckengeschwindigkeit nicht aufgestellt.

zu 301.0501.2.4
Signal Lf1 Es werden nur Tagzeichen aufgestellt.

zu 301.0501.2.8
Signal Lf1 Langsamfahrtscheiben Lf 1 werden auf Grund der niedrigen Streckengeschwindigkeit stets am Anfang einer vorrübergehenden Langsamfahrstelle aufgestellt.

zu 301.0501.8.4
Signal Lf6 Geschwindigkeits-Ankündesignale Lf6 werden auf Grund der niedrigen Streckengeschwindigkeit am Anfang einer Langsamfahrstelle aufgestellt.

zu 301.0501.9.1
Signal Lf7 Geschwindigkeitssignale Lf7 werden auf Grund der niedrigen Streckengeschwindigkeit nicht aufgestellt, außer an Bahnübergängen.

zu 301.1101.2.2
Signal Zg1 Die Nachtzeichen sind auch am Tage zu führen.

zu 301.1101.3.8 Alle Züge dürfen auch nur eine Tafel oder ein Licht führen.

Signal Zg2

6.4. Zusatzbestimmungen für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SigVB-NE)

zurzeit keine

6.5. Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

zu Punkt 5
Unfallmeldestelle Unfallmeldestelle für die Brexbachtalbahn, auch bei BÜ-Störungen, ist:

Zugleiter in Ransbach	+49 2623 8699930
oder	
Betriebsbüro der EVG in Linz	+49 2644 8090-18
oder	
Eisenbahnbetriebsleiter der EVG	+49 170 7027 173
oder	
Örtlicher Betriebsleiter der EVG	+49 151 7267 4370

Jedes Triebfahrzeug ist mit der Unfallmeldetafel I ausgerüstet.

6.6 Beschreibung der örtlichen Verhältnisse der Strecke (Engers) - Grenzau – Siershahn

6.6.1 Allgemeines

Die Strecke Engers - Siershahn ist eine nichtbundeseigene, eingleisige, dem öffentlichen Verkehr dienende Nebenbahn, die nach der Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) betrieben wird.

Die Nebenbahn beginnt im Bahnhof Engers im Kilometer 0,000 und endet im Bahnhof Siershahn in km 21,650.

Die Grenze zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG / EVG) ist die Gleissperre im km 11,612 und das Einfahrsignal A des Bahnhof Siershahn im km 21,037.

Streckengeschwindigkeit für Züge aus Regelfahrzeugen und für Nebenfahrzeuge mit eigenem Kraftantrieb:

Grenzau – Ransbach beide Richtungen	30 km/h
Ransbach und Siershahn beide Richtungen (Rangierfahrten)	25 km/h

Mindestbremsleistung	P 32
nach Bremstafel für 400 m Bremsweg der FV-NE Anlage 22	G40

Kleinster Halbmesser	190 m
----------------------	-------

größte Neigung	21,103 ‰ (oder 1:47,4)
----------------	------------------------

größte zulässige Achslast	22,5 t
---------------------------	--------

größte zulässige Meterlast	8,0 t/m
----------------------------	---------

Streckenklasse	D4
----------------	----

maximale Zuglasten Grenzau – Siershahn:	triebfahrzeugabhängig
---	-----------------------

maximale Zuglasten Siershahn – Grenzau:	triebfahrzeugabhängig
---	-----------------------

GGVSEB Transporte sind bis zur Inbetriebnahme der Gesamtstrecke nicht zugelassen.

6.6.2 Übersicht der Neignungsverhältnisse der Strecke Grenzau – Siershahn

km	Länge	Neigung	Höhe über NN
11,557	95 m	+12,519 ‰	223,860 m
11,652	28 m	+11,636 ‰	224,705 m
11,680	102 m	±0,000 ‰	225,345 m
11,782	105 m	+1,476 ‰	225,345 m
11,887	101 m	-1,006 ‰	225,500 m
11,988	162 m	+2,481 ‰	225,398 m
12,150	116 m	+9,750 ‰	225,799 m
12,266	107 m	+21,103 ‰	226,930 m
12,373	277 m	+16,300 ‰	229,188 m
12,650	453 m	+14,201 ‰	233,703 m
13,103	163 m	+16,589 ‰	240,136 m
13,266	272 m	+14,441 ‰	242,840 m
13,538	217 m	+15,359 ‰	246,768 m
13,755	395 m	+14,620 ‰	250,101 m
14,150	333 m	+16,099 ‰	255,876 m
14,483	193 m	+13,918 ‰	261,237 m
14,676	159 m	+16,000 ‰	263,864 m
14,835	196 m	+13,337 ‰	266,390 m
15,031	114 m	+16,000 ‰	269,004 m
15,145	165 m	+13,527 ‰	270,828 m
15,310	90 m	+14,889 ‰	273,060 m
15,400	120 m	+15,000 ‰	274,400 m
15,520	280 m	+15,429 ‰	276,200 m
15,800	200 m	+16,550 ‰	280,520 m
16,000	150 m	+15,800 ‰	283,830 m
16,150	130 m	+14,923 ‰	286,200 m
16,280	230 m	+12,343 ‰	288,140 m
16,510	250 m	+14,600 ‰	290,974 m
16,760	267 m	+12,049 ‰	294,629 m
17,027	139 m	+9,599 ‰	297,846 m
17,166	80 m	+0,338 ‰	299,185 m
17,246	83 m	-1,358 ‰	299,212 m
17,329	353 m	±0,000 ‰	299,100 m
17,682	103 m	-0,874 ‰	299,100 m
17,785	160 m	+2,150 ‰	299,010 m
17,945	105 m	+1,390 ‰	299,354 m
18,050	200 m	+4,000 ‰	299,500 m
18,250	250 m	+6,400 ‰	300,300 m
18,500	505 m	+5,899 ‰	301,900 m
19,005	270 m	+7,652 ‰	304,879 m
19,275	225 m	+5,000 ‰	306,945 m
19,500	330 m	+0,788 ‰	308,070 m
19,830	216 m	-6,000 ‰	308,330 m
20,046	194 m	-5,098 ‰	307,034 m
20,240	207 m	-6,251 ‰	306,045 m
20,447	238 m	-7,850 ‰	304,784 m
20,685	120 m	-1,000 ‰	302,842 m
20,805		-5,002 ‰	302,722 m

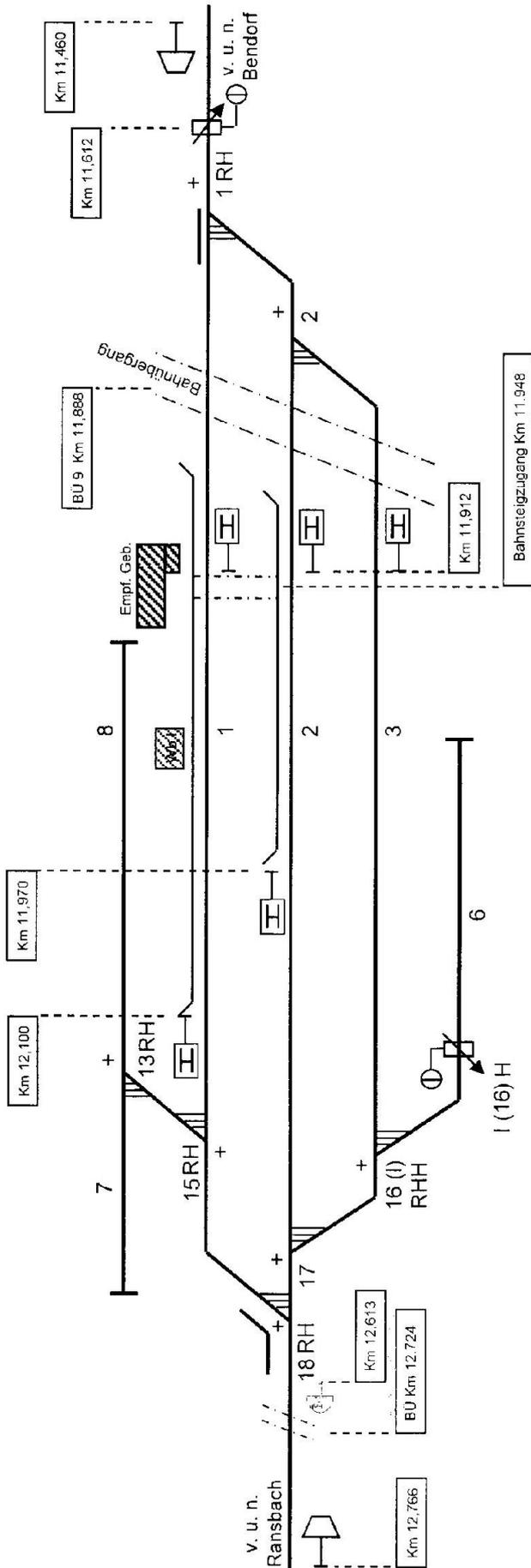
6.6.3 Bahnhof Grenzau

Bahnhofsbereich	Der Bahnhof Grenzau liegt im km 11,900 (Empfangsgebäude) der NE-Bahn (Engers) Grenzau – Siershahn und im km 0,000 der Strecke Grenzau – Höhr-Grenzhausen		
Neigung	zwischen 0,000 und +21,103‰		
Gleise	Nummer	Nutzlänge	sonstige Angaben
	1	342 m	Durchgehendes Hauptgleis, Bahnsteiggleis beide Richtungen Durchfahr Gleis für alle Züge
	2	406 m	Bahnsteiggleis beide Richtungen
	3	373 m	Abstell-, und Überholgleis
	6	71 m	Abstellgleis, Stumpfgleis
	7	75 m	Abstellgleis, Stumpfgleis, gesperrt
	8	200 m	Streckengleis von und nach Höhr-Grenzhausen
Signale	Bezeichnung	Lage km	sonstige Angaben
	Esig F	12,766	Einfahrt aus Ri KSIH ungültig, ersetzt durch Ne1-Tafel
	Ne5 ½/II	11,912	Haltetafel zwischen Gleis 1 und 2, Ende der Zugfahrten aus Ri KSIH
	Ne5 1/I	12,100	Haltetafel zwischen Gleis 1; Ende der Zugfahrten aus Ri KENR
	Ne5 2/I	11,970	Haltetafel zwischen Gleis 2; Ende der Zugfahrten aus Ri KENR
	Ra10	12, 566	Rangierhalt in Ri KRAN
Weichen	W1	11,733	Handweiche, verschlossen. Grundstellung Ri Gleis 1
	W2	11,773	Handweiche, Grundstellung Ri Gleis 2
	W13	12,221	Handweiche, verschlossen, Grundstellung Ri Gleis 7
	W15	12,293	Handweiche, verschlossen. Grundstellung Ri Gleis 1
	W16	12,319	Handweiche, verschlossen, Grundstellung Ri Gleis 3
	W17	12,362	Handweiche, Grundstellung Ri Gleis 2
	W18	12,415	Handweiche, verschlossen. Grundstellung Ri Gleis 1
Gleissperren	Gsl	11,612	Gleissperre im Ausfahrtgleis Ri KENR, ortsgestellt, abgeschlossen mit Sh2-Tafel
	GsII	12,273	Gleissperre im Gleis 6, ortsgestellt, abgeschlossen
Bahnsteige	Bezeichnung	Nutzlänge	sonstige Angaben
	Bahnsteig 1	146 m	Gleis 1, Hausbahnsteig
	Bahnsteig 2	73 m	Gleis 2, Inselbahnsteig, Zugang über Gleis 1
Privatgleisanschlüsse	keine		

Bahnübergänge im Betriebsstellenbereich	<p>BÜ 9 in km 11,888 Kreisstraße 117, mechanische Vollschraken, zurzeit außer Betrieb, Postensicherung für Rangierfahrten</p> <p>BÜ 10 in km 12,724 Wirtschaftsweg, gesichert durch die Übersicht und Pfeiftafeln (Bü4)</p> <p>Reisendenüberweg (RÜ), Zugang Bahnsteig 2 in km 11,948</p>
Besonderheiten	<p>Der Bahnhof beginnt aus Richtung Engers an der Gleissperre mit der Sh2 Tafel in km 11,652 vor dem Tunnelportal des Moosbergtunnels.</p> <p>Alle Zugfahrten aus Richtung Ransbach enden im Gleis 1 vor dem RÜ zu Bahnsteig 2 oder im Gleis 2, 3 oder Gleis 8 an der H-Tafel.</p> <p>Der Zugführer gibt dem Zugleiter eine Ankunftsmeldung.</p> <p>Alle Zugfahrten in Richtung Ransbach beginnen im Gleis 1, 2, 3 oder Gleis 8.</p> <p>Der Zugführer holt sich nach Feststellung der Abfahrbereitschaft beim Zugleiter die Fahrerlaubnis.</p> <p>Der Zugführer gibt dem Zugleiter auf Verlangen eine Verlassensmeldung.</p> <p>Während einer Zugfahrt dürfen keine anderen Fahrzeugbewegungen im Bf Grenzau durchgeführt werden. Allen im Bahnhof befindlichen Abteilungen ist ein Rangierverbot durch den Zugleiter auszusprechen.</p> <p>Die Weichen und Gleissperren des Bf Grenzau sind nach einem Verschlussplan in ihren Grundstellungen verschlossen und die Schlüssel befinden sich in einer Schlüsselsperre im F-Kasten auf den Bahnsteig Gleis 1.</p> <p>Für jede Rangierbewegung muss der Bf Grenzau durch den Zugleiter gesperrt werden und die Erlaubnis zum Rangieren durch den Zugleiter erteilt werden. Danach darf der Zugführerschlüssel in die Schlüsselsperre des Bf Grenzau gesteckt werden und die Schlüssel für die Rangierarbeiten entnommen werden.</p> <p>Nach dem Beenden der Rangierarbeiten sind alle Weichen und Gleissperren des Bf Grenzau in Grundstellung zu bringen, zu verschließen und die Schlüssel in der Schlüsselsperre zu verschließen.</p> <p>Der Zugführer meldet dem Zugleiter die Beendigung der Rangierarbeiten.</p> <p>Die Einfahrt in den Bf Grenzau erfolgt ab dem Esig (Ne 1 Tafel) mit maximal 20 km/h.</p> <p>Die Ausfahrt aus dem Bahnhof Grenzau erfolgt bis zum Einfahrtssignal (Ne 1 Tafel) mit maximal 20 km/h (BÜ-Sicherung).</p>

weiter Besonderheiten	<p>Das Abstellen von Fahrzeugen im Gleis 1 ist nur zum Fahrtrichtungswechsel erlaubt.</p> <p>Im Zugleitbetrieb übernimmt der Zugführer des im Bahnhof Grenzau befindlichen Zuges die Aufgaben des örtlichen Betriebsbeamten. Er hat dafür zu sorgen, dass der Fahrweg für den folgenden Zug richtig liegt und das Einfahrtsgleis frei ist.</p> <p>Der Zugführer übernimmt auch die Reisendensicherung.</p> <p>Während der Betriebsruhe sind alle im Bf Grenzau abgestellten Fahrzeuge, Rangierabteilungen und Züge jeweils vor dem ersten und hinter dem letzten Fahrzeug mit einem abgeschlossenen Radvorleger zu sichern.</p> <p>An der Gleissperre im km 11,612 im Bahnhof Grenzau beginnt das Baugleis in Richtung Engers km 0,00</p> <p>Der Schlüssel für die Gleissperre befindet sich im Stellwerk Ransbach.</p> <p>Der Schlüssel wird vom Zugleiter nur an den technischen Berechtigten für das Baugleis ausgegeben.</p> <p>Der technische Berechtigte ist jeweils namentlich und mit der Telefonnummer zu benennen.</p> <p>Der technische Berechtigte kann beim Verkehr mit nur einem Bauzug oder Arbeitszug auf der Gesamtstrecke Engers – Siershahn auch der Arbeitszugführer sein.</p> <p>Alle Bedienungsfahrten vom und zum Baugleis sind Rangierfahrten.</p> <p>Der technische Berechtigte meldet sich vor dem Verlassen des Baugleises beim Zugleiter in Ransbach und holt sich die Rangiererlaubnis für den Bahnhof Grenzau.</p> <p>Der Zugleiter hat, bevor er die Rangierfahrt zulässt, den Bahnhof Grenzau für Rangierarbeiten zu sperren. Die Sperrung ist in das Meldebuch für den Zugleitbetrieb ein zu tragen.</p> <p>Nach jedem Passieren der Gleissperre ist diese in der Grundstellung zu verschließen. Der Verschluss der Gleissperre ist dem Zugleiter zu melden und die Rangierfreigabe für den Bahnhof Grenzau ist durch den Zugleiter aufzuheben.</p>
--------------------------	--

Lageplan Bahnhof Grenzau



6.6.8 Streckenabschnitt Bahnhof Grenzau - Bahnhof Ransbach

Km	Betriebsstelle	Bemerkungen
11,612	Gleissperre mit Sh2-Tafel	Trennung zwischen öffentlicher Eisenbahn und Baugleis
11,708	Brücke, Überführung Brexbachstraße	keine
11,883	Brücke, Überführung Brexbach	keine
11,888	BÜ 9, Grenzau, K 117	Postensicherung
11,900	Bahnhof Grenzau	Bahnsteig Gleis 1 oder 2
12,475	Brücke, Überführung Brexbach	keine
12,566	Signal Ra 10, Rangierhalt	in Ri KRAN
12,584	Signal BÜ4, Pfeiftafel	für BÜ 10 aus Ri KGRA
12,724	BÜ 10 Kammerforst, Wirtschaftsweg	keine
12,766	Signal Ne1 Esig Bf Grenzau Signal Lf7 Kennziffer 2 Formsignal B	Esig aus Ri KRAN wegen BÜ 10 Formsignal B ungültig
12,864	Signal BÜ4, Pfeiftafel	für BÜ 10 aus Ri KRAN
12,986	Signal Lf6, Kennziffer 2	für BÜ 10 aus Ri KRAN
13,166	Signal Ne2 Vorsignaltafel Signal Lf6 Kennziffer 2	Vorsignal für Esig aus Ri KRAN
13,387	Brücke, Überführung Brexbach	keine
13,468 13,509	Hüttenfeld-Tunnel 41 m	keine
13,670	Brücke, Überführung Brexbach	keine
13,818	Signal BÜ4, Pfeiftafel	für BÜ 11 aus Ri KGRA
13,856	Brücke Überführung Brexbach,	keine
14,013	BÜ 11 Faulbach, Wirtschaftsweg.	Keine
14,220	Signal BÜ4, Pfeiftafel	für BÜ 11 aus Ri KRAN
14,668	Signal BÜ4, Pfeiftafel	für BÜ 12 aus Ri KGRA
14,878	BÜ 12 Hundsdorf, Scheymühle Wirtschaftsweg	keine
14,974	Brücke, Überführung Brexbach	keine
15,088	Signal BÜ4, Pfeiftafel	für BÜ 12 aus Ri KRAN
15,165	Signal BÜ4, Pfeiftafel	für BÜ 13 aus Ri KGRA
15,230	Signal Ne2 Vorsignaltafel	Vrsig für Esig aus Ri KGRA
15,290	Hp Hundsdorf	aufgelassen
15,305	BÜ 13 Hundsdorf, Gemeindeweg, Masselbachstraße	keine
15,445	Signal BÜ4, Pfeiftafel	für BÜ 13 aus Ri KRAN
15,630	Signal Ne1 Trapeztafel	Esig Bf KRAN
15,632	Signal BÜ2, Einschaltpunkt	für BÜ 14 aus Ri KGRA
15,756	Überwachungssignal 1	für BÜ 14 aus Ri KGRA
16,156	BÜ 14 Ransbach, K 116, Hundsdorferstraße	technisch gesichert
16,184	Brücke, Überführung Brexbach	keine
16,548	Signal BÜ2, Einschaltpunkt	für BÜ 16 aus Ri KGRA
16,556	Überwachungssignal 2	für BÜ 14 aus Ri KRAN
16,671	Signal BÜ2, Einschaltpunkt	für BÜ 14 aus Ri KRAN
16,700	Überwachungssignal 1	für BÜ 16 aus Ri KGRA
16,746	Signal Ra10, Rangierhalt	Ri KGRA
16,897	BÜ 15 Ransbach, Fußweg, Weiherstraße	Umlaufsperre

17,095	BÜ 16 Ransbach, L 307, Rheinstraße	technisch gesichert
17,175	Brücke, Überführung Hauptstraße	keine
17,269	Überwachungssignal 2	für BÜ 16 in Ri KGRA in Gleis 1 und Gleis 2
17,370	Bahnhof Ransbach	keine

6.6.9 Bahnhof Ransbach

Bahnhofsbereich	Der Bahnhof Ransbach liegt im km 17,370 (Empfangsgebäude) der NE-Bahn (Engers) Grenzau – Siershahn		
Neigung	siehe Tabelle unter 6.6.2		
Gleise	Nummer	Nutzlänge	sonstige Angaben
	1	342 m	Bahnsteiggleis beide Richtungen
	2	406 m	durchgehendes Hauptgleis Bahnsteiggleis beide Richtungen
	3	373 m	Abstellgleis, beidseitig angebunden
	4	37 m	Abstellgleis, beidseitig angebunden
	5	187 m	Abstellgleis, beidseitig angebunden
	6	71 m	Stumpfgleis, Kopframpe
	7	84 m	Stumpfgleis, Seitenrampe
	8	71 m	Abstellgleis, Stumpfgleis
	9	153 m	Ausziehgleis, Stumpfgleis
100	3228 m	ehemaliges Streckengleis bis Siershahn	
Signale	Bezeichnung	Lage km	sonstige Angaben
	Ne1	15,630	Einfahrt aus Ri KGRA
	Ne1	21,037	Einfahrt aus Ri KSIH
	ÜS1	15,756	für BÜ 14 aus Ri KGRA
	ÜS2	16,556	für BÜ 14 aus Ri KRAN
	ÜS1	16,700	Für BÜ 16 aus Ri KGRA
	ÜS2 I und II	17,269	für BÜ 16 Gleis 1 und 2 in Ri KGRA
	ÜS1 I und II	17,607	für BÜ 17 Gleis 1 und 2 in Ri KSIH
	US2	18,048	für BÜ 17 aus Ri KSIH
	ÜS1	18,165	für BÜ 18 aus Ri KRAN
	ÜS2	18,185	für BÜ 18 aus Ri KSIH
	Bü2	15,632	Rautentafel für BÜ 14 aus Ri KGRA
	Bü2	16,671	Rautentafel für BÜ 14 aus Ri KRAN
	Bü2	17,380	ET für BÜ 16 in Ri KGRA ET für BÜ 17 in Ri KSIH
	Bü2	18,160	Automatik-ET für BÜ 18 in Ri KSIH
	Bü2	18,167	Rautentafel für BÜ 17 aus Ri KSIH
	Bü2	18,250	Rautentafel für BÜ 18 aus Ri KSIH
	Ne5	17,269	Haltetafel zwischen Gleis 1 und 2, Ende der Rangierfahrten aus Richtung KSIH
Ne5	17,607	Haltetafel zwischen Gleis 1 und 2, Ende der Zugfahrten aus Richtung KGRA	
Ra 10	16,746	Rangierhalt in Ri KGRA	
Weichen	Bezeichnung	Lage km	sonstige Angaben
	W1	17,182	Ferngestellt Grundstellung Ri Gleis 2
	W2	17,215	Ferngestellt Grundstellung Ri Gleis 1
	W3	17,215	Ferngestellt Grundstellung Ri Gleis 2

weiter Weichen	W4	17,242	Ferngestellt Grundstellung Ri Gleis 3
	W5	17,272	Handweiche Grundstellung Ri Gleis 3
	W6	17,371	Handweiche Grundstellung Ri Gleis 5
	W9	17,528	Handweiche Grundstellung Ri Gleis 3
	W10	17,556	Handweiche Grundstellung Ri Gleis 3
	W11	17,583	Handweiche Grundstellung Ri Gleis 3
	W14	17,656	zurzeit abgebunden, mit HV 73 gesichert, Grundstellung Ri Gleis 2
	W17	17,716	Ferngestellt Grundstellung Ri Gleis 2
	W18	17,809	Ferngestellt Grundstellung Ri Gleis 2
	W100	18,991	Handweiche zu Agl. Ludwig (derzeit gesperrt) Grundstellung Ri Strecke
Gleissperren	Gs II	17,260	Gleissperre im Gleis 7, ferngestellt
	Gs III	17,272	Gleissperre im Gleis 3 und Gleis 4, ferngestellt
	Gs IV	17,615	Gleissperre im Gleis 3, zurzeit abgebunden, verschlossen
	Gs VI	17,770	Gleissperre im Gleis 9, ferngestellt
Bahnsteige	Bezeichnung	Nutzlänge	sonstige Angaben
	Bahnsteig 1	158 m	Gleis 1, Hausbahnsteig
	Bahnsteig 2	150 m	Gleis 2, Inselbahnsteig, Zugang nur über Gleis 1
Privatgleisanschlüsse	Agl. Ludwig in km 18,991 (derzeit gesperrt)		
Bahnübergänge im Bahnhofsbereich	BÜ 14 in km 16,156 Hundsdorferstraße, K 116 BÜ 15 in km 16,897 Weiherstraße, Fußweg BÜ 16 in km 17,095 Rheinstraße, L 307 RÜ Zugang Bahnsteig 2 in km 17,380 BÜ 17 in km 17,672 von-Reifenberg-Straße, Ortsstraße BÜ 18 in km 18,175 Buchhahnweg, Ortsstraße BÜ 19 in km 18,556 Waldweg BÜ 20 in km 20,224 Waldweg		
Besonderheiten	<p>Alle Zug- und Rangierfahrten aus beiden Richtungen enden an den Signalen Ne5 zwischen Gleis 1 und Gleis 2.</p> <p>Im Mehrzugbetrieb ist das gleichzeitige Einfahren von zwei Zügen oder Rangierabteilungen in den Bahnhof verboten.</p> <p>Wenn nur ein Zug oder Rangierabteilung verkehrt ist das Gleis 2 Hauptdurchfahrtsgleis.</p> <p>Bei Dienstende hat der Zugleiter die Fahrstraße für Züge durch Gleis 2 zu stellen und die Fahrstraßenhebel a 1/2 sowie n 2/1 einzulegen. Die Hebelbank ist mit dem Hebelbankschloss zu verschließen. Der Schlüssel des Hebelbankschloss ist in die Schlüsselsperre einzuführen und durch das Herausnehmen des Zugführerschlüssels zu sichern.</p>		

<p>weiter Besonderheiten</p>	<p>Der Zugführer meldet die Ankunft des Zuges oder der Rangierabteilung dem Zugleiter Ransbach.</p> <p>Der Zugführer gibt dem Zugleiter Ransbach auf Verlangen eine Verlassensmeldung.</p> <p>Alle Zugfahrten in Richtung Grenzau beginnen im Gleis 1 oder 2. Der Zugführer holt sich nach Feststellung der Abfahrtbereitschaft beim Zugleiter die Fahrerlaubnis.</p> <p>Aufgrund des manuellen Einschaltens der technischen BÜ-Sicherungen sind im Bf Ransbach (Ww) keine Durchfahrten zugelassen.</p> <p>Wenn die Überwachungssignale bei der Abfahrt aufgrund von Störungen BÜ0 zeigen, ist so vorsichtig zu fahren, dass vor dem BÜ rechtzeitig angehalten werden kann (verkürzter Bremsweg).</p> <p>In der Einschaltstrecke des BÜ 17 in km 17,672 von-Reifenberg-Straße in Fahrtrichtung Siershahn-Ransbach darf die Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h nicht unterschritten werden. Bei BÜ1 sind keine hilfswesen Sicherungen nötig.</p> <p>Während einer Zugfahrt oder mit Reisenden besetzten Rangierfahrten dürfen keine anderen Fahrzeugbewegungen im Bahnhof Ransbach durchgeführt werden. Allen im Bahnhof befindlichen Abteilungen ist ein Rangierverbot durch den Zugleiter auszusprechen</p> <p>Bei Bedienung des Anschluss Ludwig (derzeit gesperrt) übergibt der Zugleiter dem Rangierbegleiter den Schlüssel für das Anschlussgleis. Der Schlüssel für die Weiche 100 befindet sich in der Schlüsselsperre des Bahnhof Ransbach.</p> <p>Für jede Rangierfahrt muss der Bahnhof Ransbach durch den Zugleiter gesperrt werden und die Erlaubnis zum Rangieren durch den Zugleiter erteilt werden.</p> <p>Nach dem Beenden der Rangierarbeiten sind alle Weichen und Gleissperren des Bahnhof Ransbach in Grundstellung zu bringen.</p> <p>Der Zugführer meldet dem Zugleiter die Beendigung der Rangierarbeiten.</p> <p>Im Mehrzugbetrieb befindet sich der Zugleiter im Stellwerk des Bahnhofs Ransbach und übernimmt auch die Aufgaben des örtlichen Betriebsbeamten.</p> <p>Der Zugleiter kann sich zur Erfüllung seiner Aufgaben eines ausgebildeten örtlichen Betriebsbeamten bedienen.</p> <p>Während der Betriebsruhe sind alle im Bahnhof Ransbach abgestellten Fahrzeuge durchgängig zu kuppeln. Durchgängig gekuppelte Fahrzeugeinheiten, Rangierabteilungen und Züge sind jeweils in beide Fahrtrichtungen zu sichern.</p> <p>Die Meldungen des Zugleiters Ransbach werden digital gespeichert. Diese Anlage ist unter Verschluss gegen Manipulation gesichert. Der Speicherinhalt ist regelmäßig dem EBL zur Prüfung und Aufbewahrung auszuhändigen. Zugangsberechtigte werden durch den EBL ernannt.</p> <p>Die höchstzulässige Rangiergeschwindigkeit beträgt 25 km/h.</p>
---	---

Betrieblichen Durchführung im Bahnhofsgleis des Bahnhofes Ransbach zwischen KRAN und KSIH und umgekehrt

Alle Fahrzeuge müssen an die durchgängige Hauptluftleitung angeschlossen werden.

Das erste und letzte Fahrzeug muss immer eine wirkende Druckluftbremse besitzen.

Mindestens 2/3 ~~die Hälfte~~ aller Bremsen in der Rangierabteilung müssen wirksam sein.

Die Spitze einer geschobenen Rangierabteilung ist immer zu besetzen.

Bei geschobenen Rangierabteilungen ist ein Luftbremskopf zu verwenden.

Die Verständigung beim Rangieren beinhaltet:

- die Verständigung über Ziel, Zweck und Besonderheiten von Fahrzeugbewegungen
- die Zustimmung des Weichenwärters zur Rangierfahrt
- die Übermittlung von Rangiersignalen vor und während der Rangierfahrt
- das Kontrollsprechen und Zielsprechen
- Probegespräche
- Nothaltdurchsagen

Vor Fahrzeugbewegungen, bei denen sich der Triebfahrzeugführer nicht an der Spitze befindet, ist ein Probegespräch zur Kontrolle der Sprechverbindung zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter zu führen.

Fahraufträge und Rangieranweisungen dürfen grundsätzlich nur in einer Einzelverbindung erteilt werden.

Befindet sich der Triebfahrzeugführer während der Fahrzeugbewegung nicht an der Spitze der Rangierfahrt, muss der Rangierbegleiter, der den Fahrweg an der Spitze der Rangierfahrt beobachtet, den Triebfahrzeugführer etwa alle 10 Sekunden ansprechen und die betrieblich relevanten Informationen übermitteln, z. B. „Lok 3, Spitze am Bahnsteiganfang, weiter kommen“.

Rechtzeitig vor dem Ziel, bei der Annäherung an einen Gefahrenpunkt oder wenn der Auftrag zur Verringerung der Geschwindigkeit erteilt wurde, muss der Rangierbegleiter an der Spitze der Rangierfahrt durch ständiges Zielsprechen die Rangierfahrt bis zum Halt führen. Dabei sollen Angaben zur Zielentfernung gemacht werden, z. B. "Lok 3, noch 30 Meter, noch 20 Meter, langsamer werden, noch 10 Meter, Halt."

Unterbleibt das Kontroll- oder das Zielsprechen, wird die Durchsage unverständlich oder reißt sie ab, muss der Triebfahrzeugführer die Rangierfahrt sofort anhalten.

Vermutet oder erkennt der Rangierbegleiter eine Funkstörung, z. B. weil der Triebfahrzeugführer nicht angemessen auf seine Aufträge reagiert, muss er die Rangierfahrt sofort anhalten.

Betriebliche Abwicklung zwischen den Bahnhöfen Ransbach und Siershahn	<p>Ausrüstung des Betriebspersonals zu Rangiertätigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Rot abblendbare Handleuchte• Mindestens Warnweste orange-rot mit Reflexstreifen• Arbeitsschutzhandschuhe aus Leder• Sicherheitsschuhe halbhoch/niedrig (S2)• Schutzhelm oder Anstoßkappe <p>Für Fahrten von der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG zur Brexbachtalbahn und umgekehrt gelten folgende betriebliche Bestimmungen:</p> <p>Der Bahnhof Ransbach schließt in km 21,037 unmittelbar ohne freie Strecke an den Bahnhof Siershahn an.</p> <p>Der Übergang zwischen diesen beiden Bahnhöfen findet als Rangierfahrt statt. Die Übergabe / Übernahme der Rangierfahrten ist zwischen dem Zugleiter, Zugführer oder Rangierbegleiter der Brexbachtalbahn und dem Fdl Siershahn vorzunehmen.</p> <p>Grundsätzlich sind alle Gespräche im Zusammenhang mit der Durchführung der Rangierfahrten über GSM-R zu führen.</p> <p>Der Bahnübergang in km 21,090 ist technisch nicht gesichert. Die Sicherung erfolgt durch Posten oder das Rangierpersonal.</p> <p>Nach Vorbeifahrt einer Rangierfahrt am Esig A in km 21,037 in den Bahnhof Ransbach gibt der Zugführer/Rangierbegleiter dem Fdl Siershahn eine Verlassensmeldung für den Bahnhof Siershahn.</p> <p>Nach Vorbeifahrt einer Rangierfahrt am Ne1 in km 21,037 in den Bahnhof Siershahn gibt der Zugführer/Rangierbegleiter dem Zugleiter Ransbach eine Verlassensmeldung für den Bahnhof Ransbach.</p> <p>Die Strecke Grenzau - Ransbach wird als Zugleitstrecke betrieben. Dem Zugleiter der Brexbachtalbahn obliegen die Zugfahrten auf der Strecke Grenzau - Ransbach.</p>
--	---

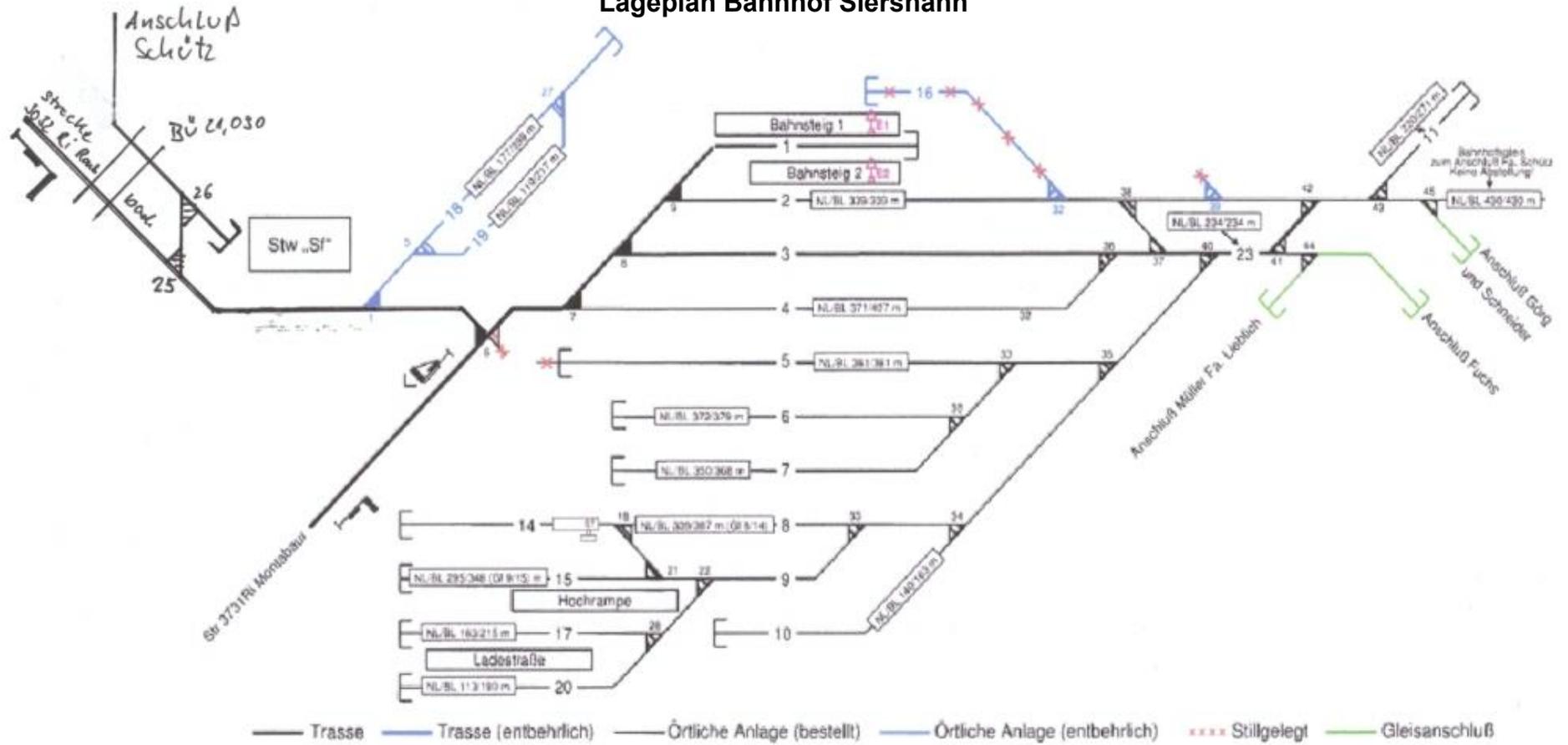
6.6.10 Streckenabschnitt - Bahnhof Ransbach - Bahnhof Siershahn

Km	Betriebsstelle	Bemerkungen
17,370	Bahnhof Ransbach	Bahnsteig Gleis 1 oder 2
17,607	Überwachungssignal 1 I und II	für BÜ 17 aus Ri KRAN in Gleis 1 und 2
17,672	BÜ 17 Ransbach, Ortsstraße, von-Reifenberg-Straße	technisch gesichert
18,047	Überwachungssignal 2	für BÜ 17 aus Ri KSIH
18,160	Automatik-ET	für BÜ 18 aus Ri KRAN
18,165	Überwachungssignal 1	für BÜ 18 aus Ri KRAN
18,167	Signal BÜ2, Rautentafel	Einschaltpunkt für BÜ 17
18,175	BÜ 18 Ransbach, Buchhahnweg	technisch gesichert
18,180	Signal Lf7, Kennziffer 3	Für BÜ 18 mit Zusatzschild BÜ
18,185	Überwachungssignal 2	für BÜ 18 aus Ri KSIH
18,250	Signal Lf7, Kennziffer 0,5 Signal BÜ2, Rautentafel	für BÜ 18 aus Ri KSIH
18,361	Signal BÜ4, Pfeiftafel	für BÜ 19 aus Ri KRAN
18,556	BÜ 19 Ransbach, Waldweg	keine
18,650	Signal Lf6, Kennziffer 0,5	für BÜ 18 aus Ri KSIH
18,751	Signal BÜ4, Pfeiftafel	für BÜ 19 aus Ri KSIH
18,778	Brücke Bachdurchlass Masselbach	keine
18,991	Anschlussstelle Ludwig (KRAT)	zurzeit gesperrt
19,690	Brücke, Unterführung DB Netz	Strecke 2690
19,760	Signal Lf6, Kennziffer 1	für BÜ 20 aus Ri KRAN
19,790	Brücke, Unterführung BAB 3	keine
20,030	Brücke, Unterführung L 303 Kirchstraße	keine
20,159	Signal BÜ4, Pfeiftafel, Signal Lf7, Kennziffer 1	für BÜ 20 aus Ri KRAN
20,219	Signal Lf7, Kennziffer 3	mit Zusatzschild BÜ
20,224	BÜ 20 Ebernhahn, Wirtschaftsweg,	keine
20,229	Signal Lf7, Kennziffer 3	mit Zusatzschild BÜ
20,240	Haltepunkt Ebernhahn (KEB)	zurzeit außer Betrieb, kein Halt
20,289	Signal BÜ4, Pfeiftafel, Signal Lf7, Kennziffer 1	für BÜ 20 aus Ri KSIH
20,551	Brücke über Wirtschaftsweg	keine
20,569	Signal Ne2, Vorsignaltafel	Vrsig für Esig aus Ri KRAN, 1000 Hz aktiv
20,639	Signal Lf6, Kennziffer 1I	für BÜ 20 aus Ri KSIH
21,037	Formsignal A Ne1	Esig aus Ri KRAN, 2000 Hz aktiv Einfahrt Bf KRAN aus Ri KSIH
21,090	BÜ 21 Siershahn, Ortsstraße, Berggarten	Halt! Postensicherung
21,453	BÜ 22 Siershahn, Ortsstraße Bahnhofstraße	mechanische Vollschanke, stellwerksbedient
21,650	Bahnhof Siershahn	

6.6.11 Informationen zum Bahnhof Siershahn

Bahnhofsbereich	Der Bahnhof Siershahn liegt im km 21,650 (Empfangsgebäude) der Strecke Engers – Siershahn - Au		
Grenzen	Die Infrastrukturgrenze zwischen beiden Eisenbahnen liegt in km 21,037.		
Gleise	18	177 m	Umfahrungsgleis, beidseitig angeschlossen, gesperrt
	19	119 m	Bahnsteiggleis, beidseitig angeschlossen, gesperrt
	Esig A	21,037	Einfahrt aus Richtung Ransbach
Weichen	W1	k. A	ferngestellt
	W5	k. A	Handweiche
	W25	k. A	Handweiche, verschlossen
	W27	k. A	Handweiche
Privatgleisanschlüsse	Anschluss Firma Schütz Höhe Einfahrtsgleis aus Ri Ransbach, angeschlossen über Weiche 25		
Bahnübergänge im Bahnhof	BÜ km 21,090 Berggarten, Postensicherung BÜ km 21,435 Bahnhofstraße, mechanische Vollschranke		

Lageplan Bahnhof Siershahn



6.7 Streckenabschnitte mit Gefährdungspotential

von [km]	bis [km]	Objekt	Gefahr
11,612	21,037	kein	keine

6.8 Liste der Bahnübergänge mit der Sicherungsart

Nr.	Km	Ort	Wegart	Sicherungsart
9	11,888	Grenzau	Kreisstraße 117	Posten
10	12,724	Kammerforst	Wirtschaftsweg	Übersicht, Pfeifsignale, Lf 7
11	14,013	Faulbach	Wirtschaftsweg	Übersicht, Pfeifsignale
12	14,878	Hundsdorf	Wirtschaftsweg	Übersicht, Pfeifsignale
13	15,306	Hundsdorf	Ortsstraße	Übersicht, Pfeifsignale
14	16,156	Ransbach	Kreisstraße 116	Blinklicht, Halbschranken
15	16,897	Ransbach	Fußweg	Übersicht, Drängelgitter
16	17,095	Ransbach	Landstraße 307	Lichtzeichen, Halbschranken
17	17,672	Ransbach	Ortsstraße	Lichtzeichen, Halbschranken
18	18,174	Ransbach	Ortsstraße	Lichtzeichen, Halbschranken
19	18,561	Ransbach	Wirtschaftsweg	Übersicht, Pfeifsignale
20	20,224	Ebernhahn	Wirtschaftsweg	Übersicht, Pfeifsignale, Lf 7
21	21,090	Siershahn	Ortsstraße	Posten
22	21,435	Siershahn	Ortsstraße	Vollschranken (durch Fdl)

6.9 Liste der Zuglaufmeldungen mit Wortlaut

Zuglaufmeldungen: Zugleiter - Zugführer

Alle Zuglaufmeldungen beginnen mit dem Wortlaut „Zuglaufmeldung“.

Fahranfrage (FA): Darf Zug (Zugnummer) (Uhrzeit) bis (Zuglaufmeldestelle) fahren?

Fahrerlaubnis (FE): Zug (Zugnummer) darf (Uhrzeit) bis (Zuglaufmeldestelle) fahren.

Ankunftsmeldung (AK): Zug (Zugnummer) ist um (Uhrzeit) in Zuglaufmeldestelle angekommen.

Verlassensmeldung (V):	Zug (Zugnummer) hat (Uhrzeit) (Zuglaufmeldestelle) (VM) verlassen.
Rangieranfrage:	Darf in der Betriebsstelle (Name) rangiert werden? Rangiererlaubnis: Das Rangieren in der Betriebsstelle (Name) ist ab (Uhrzeit) erlaubt.
Rangieren beendet:	Die Rangierarbeiten in der (Betriebsstelle) sind beendet. Alle Weichen und Gleissperren der (Betriebsstelle) in Grundstellung und verschlossen. Zugführerschlüssel abgezogen und in Verwahrung. Alle Hauptgleise der (Betriebsstelle) frei und befahrbar.
Abstellmeldung	Zug (Zugnummer) oder Rangierabteilung im (Betriebsstelle) in Gleis (Nummer) grenzzeichenfrei abgestellt.

7. **EVG Strecke 3034 Grenzau – Höhr-Grenzhausen (geplant)**
8. **Anweisung für den Eisenbahnbetrieb in der Anschlußstelle Thonwerke Ludwig (geplant)**

9. Anweisung für den Eisenbahnbetrieb auf dem Baugleis der Eisenbahnstrecke 3032 vom Esig G des Bf Engers (km 1,258) bis zum Bahnhof Grenzau (km 11,612) und der Eisenbahnstrecke 3034 vom Bf Grenzau (km 0,000) bis zum Gleisende (km 1,662)

I. Erklärung

1. Für Streckenabschnitt der Strecke 3032 Bf Grenzau (km 11,612) bis zum Esig Bf Siershahn (km 21,037) wurde die dauerhafte Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebes durch die Landeseisenbahnaufsicht erteilt. Die Erklärung zum Baugleis wurde für den o. g. Streckenabschnitt mit Zugang der Betriebserlaubnis aufgehoben. *
2. Der Streckenabschnitt der Strecke 3032 Esig Bf Engers (km 1,258) bis Bf Grenzau (km 11,612) und die Strecke 3034 Bf Grenzau (km 0,000 bis zum Gleisende (km 1,662) sind als Infrastruktur ohne Konzession zum EIU der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH hinzugekommen. *

II. Streckenparameter

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Rangierbewegungen beträgt 20 km/h.

erforderliche Mindestbremsleistung nach	P 32
Bremstafel für 400 m Bremsweg der	G 40
FV-NE Anlage 22 zum § 42	
Kleinster Halbmesser:	190 m
größte Neigung:	21,103 ‰ (oder 1:47,4)
größte zulässige Achslast:	22,5 t
größte zulässige Meterlast:	8,0 t/m
Streckenklasse:	D4
maximale Anhängelasten:	
Engers – Grenzau	triebfahrzeugabhängig
Grenzau – Engers:	triebfahrzeugabhängig
Grenzau – Höhr-Grenzhausen	triebfahrzeugabhängig
Höhr-Grenzhausen. – Grenzau	triebfahrzeugabhängig

GGVSE-Transporte sind bis auf Weiteres nicht zugelassen!

III. Anweisungen für den Eisenbahnbetrieb

1. Die Strecke 3032 Engers – Grenzau gilt von Esig G Engers (km 1,258) bis zum Bahnhof Grenzau (km 11,612) durchgehend als Baugleis.
2. Ebenso gilt die Strecke 3034 Grenzau – Höhr Grenzhausen (km 1,662) durchgehend als Baugleis.
3. Der Abschnitt zwischen ESig G Engers km 1,258 und km 1,750 ist für das Befahren mit jeglichen Eisenbahnfahrzeugen gesperrt; in km 1,750 befindet sich ein Schwellenkreuz und eine SH2-Tafel.
4. Alle anderen Abschnitte dürfen durchgehend mit Eisenbahnfahrzeugen nach § 32 EBO befahren werden.
5. Über den Einsatz von schienengebundenen Arbeitsgeräten entscheidet der Eisenbahnbetriebsleiter.
6. Für den Eisenbahnbetrieb auf dem Baugleis gelten die Fahrdienstvorschriften der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (FV-NE) in gültiger Fassung.
7. Für den Eisenbahnbetrieb auf dem Baugleis gelten die Signale der Eisenbahnsignalordnung (ESO) und als deren Auszug die Ril 301.0001 - 0009 (Signalbuch), in der jeweils aktuellen Fassung, zur Zeit Bekanntgabe 11 vom 13.12.2020 der DB AG.
8. Am Anfang und am Ende des Baugleises sind Wärterhaltscheiben so aufzustellen, dass sowohl Rangierfahrten in das Baugleis als auch aus dem Baugleis heraus Halt gebieten.
9. Alle Fahrten werden als Rangierfahrten durchgeführt.
10. Alle Fahrzeuge einer Rangierabteilung müssen an die Hauptluftleitung angeschlossen und die brauchbaren Bremsen müssen eingeschaltet sein.
11. Es ist täglich vor dem erstmaligen Befahren des Baugleises eine volle Bremsprobe durchzuführen.
12. Bei geschobenen Rangierabteilungen ist ein Luftbremskopf an der Spitze einzusetzen.
13. Die höchstzulässige Geschwindigkeit beträgt 20 Km/h, an alle Bahnübergängen 10 Km/h. Mit Personen im Gleis muss jederzeit gerechnet werden.
14. Die maximal zulässige Radsatzlast beträgt 22,5 t.
15. Bei allen Fahrten ist an den Triebfahrzeugen das Dreilicht-Spitzensignal zu führen. Bei Fahrten in Bereichen fehlender Profolfreiheit dürfen führende Fahrzeuge mit Stecklampen abschnittsweise ohne Seitenlampen verkehren.

16. Alle Rangierfahrten im Baugleis sind mit einem Triebfahrzeugführer und einem Rangierbegleiter zu besetzen. Ausgenommen sind einzeln fahrende Triebfahrzeuge, einzeln fahrende Skl mit Anhängern und einzeln fahrende Zweiwegefahrzeuge, die ohne Rangierbegleiter verkehren dürfen.
17. Der Triebfahrzeugführer/Zugführer verständigt den Zugleiter Ransbach – sofern vorhanden - über die beabsichtigte Rangierfahrt in das Baugleis. Nachdem dieser der Fahrt zugestimmt hat, fährt die Rangierfahrt bis zum Standort der Wärterhaltscheibe (Signal Sh2). Nach Entfernen der Wärterhaltscheibe und Fahrt in das Baugleis ist diese wieder aufzustellen und das Aufstellen dem Zugleiter zu bestätigen.
18. Der Triebfahrzeugführer/Zugführer verständigt den Zugleiter Ransbach – sofern vorhanden - über die beabsichtigte Rangierfahrt aus dem Baugleis. Dieser stimmt der Fahrt zu. Nach Entfernen der Wärterhaltscheibe und Fahrt aus dem Baugleis sind diese wieder aufzustellen und das Aufstellen dem Zugleiter zu bestätigen.
19. In Grenzau befinden sich in km 11,612 zwei Sh2-Signaltafeln, die vor Passieren einer Rangierabteilung entfernt und nach Passieren einer Rangierabteilung wieder aufgestellt werden müssen. Verantwortlich hierfür ist der Triebfahrzeugführer /Arbeitszugführer.
20. Um ein sicheres Abstellen der Rangierabteilung im Gefälle zu gewährleisten, müssen alle Rangierabteilungen genügend Hemmschuhe und Radvorleger mitführen.
21. Der Arbeitszugführer oder Rangierbegleiter muss mit dem Triebfahrzeugführer bei geschobenen Rangierabteilungen in ständiger Sprechverbindung stehen (Betriebsfunk der EVG).
22. Müssen mehrere Rangierabteilungen in dem Baugleis gleichzeitig verkehren, so müssen sich alle Arbeitszugführer und Rangierbegleiter über die beabsichtigten Fahrten in geeigneter Weise unterrichten und in ständiger Sprechverbindung auf dem gleichen Funkkanal stehen (Betriebsfunk der EVG).
23. Bei allen Fahrten im Baugleis ist auf die richtige und ordnungsgemäße Lage der Weichen zu achten.
24. Vor folgenden Bahnübergängen ist **immer anzuhalten**, die Weiterfahrt ist erst nach der Sicherung durch einen BÜ-Posten zulässig.
 - km 1,938 Bendorf, Concordiastraße
 - km 2,358 Bendorf, Hauptstraße, B413
 - km 2,547 Bendorf, Horchemsweg/Hellenpfad
25. Die übrigen Bahnübergänge (Wald- und Wirtschaftswege) dürfen ohne Anhalten befahren werden. Vor dem Befahren ist an den noch vorhandenen Pfeiftafeln (Signal BÜ 4) das Achtungssignal zu geben. Bei fehlendem Signal BÜ 4 ist das Achtungssignal ca. 100 m vor dem BÜ zu geben. Bei Annäherung an den BÜ ist auf sich nähernde

Fahrzeuge und Personen zu achten, ggf. das Achtungssignal zu wiederholen oder anzuhalten. Die Fahrgeschwindigkeit ist an die Übersicht anzupassen und ggfls. zu reduzieren.

- 26 Auf Nebenfahrzeugen mitfahrende Personen haben im Führerhaus Platz zu nehmen. Beförderungen von volljährigen Personen auf der Ladefläche sind nur zulässig, wenn diese Personen auf der Ladefläche sitzen. Ausnahme hierzu: Ist bei geschobenem Anhänger die Sicht des Fahrers durch die Ladung beeinträchtigt, hat eine unterwiesene Person im Sichtbereich des Triebfahrzeugführers den Fahrweg zu beobachten. Diese Person hat sich einen festen Halt zu verschaffen und ist von der vorstehenden Regelung ausgenommen.
- 27 Auf der Ladefläche mitfahrende Personen sind zur Vermeidung von Hörschäden vor dem Geben von Pfeifsignalen zu warnen.
- 28 Werden fahrbare Arbeitsgeräte mit oder ohne eigenen Antrieb bei gleichzeitigen Fahrten von Rangierabteilungen eingesetzt, ist/sind vor der Nutzung der Arbeitsgeräte der/die Arbeitszugführer bzw. Fahrer von Rangierabteilungen über Weg und Ziel der Arbeitsgeräte zu informieren.
- 29 Lässt das Arbeitsgerät das Aussetzen und Abstellen neben dem Gleis zu, so ist das Arbeitsgerät profillfrei abzustellen. Andernfalls ist das Gerät mit Bremse und ggf. Hemmschuh oder Radvorleger gegen Abrollen zu sichern. Die Triebfahrzeugführer und Arbeitszugführer sind über den Standort zu unterrichten. Das abgestellte Fahrzeug muss aus ausreichender Entfernung erkennbar sein. Eine Abstellung im Tunnel ist nicht zulässig. Auf Grund der Neigungsverhältnisse ist das unbewachte Abstellen auf der freien Strecke nicht zugelassen.
- 30 Vor der Einfahrt in einen Tunnel muss der Triebfahrzeugführer ein akustisches Achtungssignal geben (Pfeifen). Dieses ist in Tunnelmitte sowie bei Ausfahrt aus dem Tunnel zu wiederholen, um unbefugte Personen im Gleis zu warnen.
- 31 Bei geschobenen Rangierabteilungen ist das Achtungssignal durch den Rangierbegleiter vom ersten Fahrzeug in geeigneter Weise zu geben. Dieser Satz gilt nicht für Schwerkleinwagen mit geschobenen Kleinwagenanhänger und einer Ladungshöhe von höchstens 1 m.
32. Vor dem ersten Einsatz im Baugleis haben sich die Triebfahrzeugführer und Arbeitszugführer durch geeignete Maßnahmen streckenkundig zu machen. Posten zur Sicherung von Bahnübergängen sind örtlich zu unterweisen. Über die Vermittlung der Streckenkunde und die Unterweisung der BÜ-Sicherungsstellen ist schriftlicher Nachweis zu führen. Diese Nachweise werden vom Eisenbahnbetriebsleiter zur Einsichtnahme durch die Aufsichtsbehörden aufbewahrt (siehe Anlage 5).
33. Beim Einsatz von Fahrzeugen und Maschinen sind die Angaben in den technischen Handbüchern zwingend zu beachten. Das gilt insbesondere für das Auf- und Abrüsten sowie das Führen von Trieb- und Nebenfahrzeugen.

34. Die Einhaltung dieser Anweisung für den Eisenbahnbetrieb ist verbindlich und wird durch Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb mit aufsichtführender Funktion überwacht.

Anlage 1: schematischer Gleisplan Bf Bendorf-Sayn

Anlage 2: schematischer Gleisplan Bf Grenzau

Anlage 3: schematischer Gleisplan Bf Ransbach

Anlage 4: schematischer Gleisplan Bf Siershahn

Anlage 5: Liste der zurzeit streckenkundigen Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb

Kontakt Daten: **Eisenbahnbetriebsleiter**

Yves Küster
Mobil: 0170 7027 173

Fdl. Siershahn

Tel. 0151 2740 0442

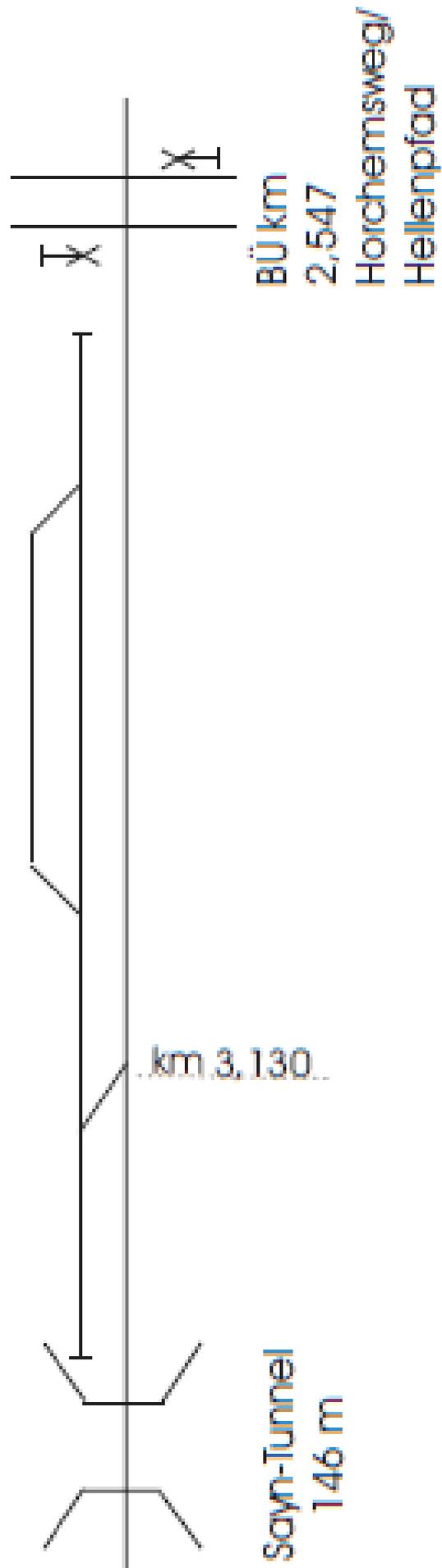
Büro Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH

Rheinhöller 3
53545 Linz am Rhein
Tel. 02644 / 8090-0

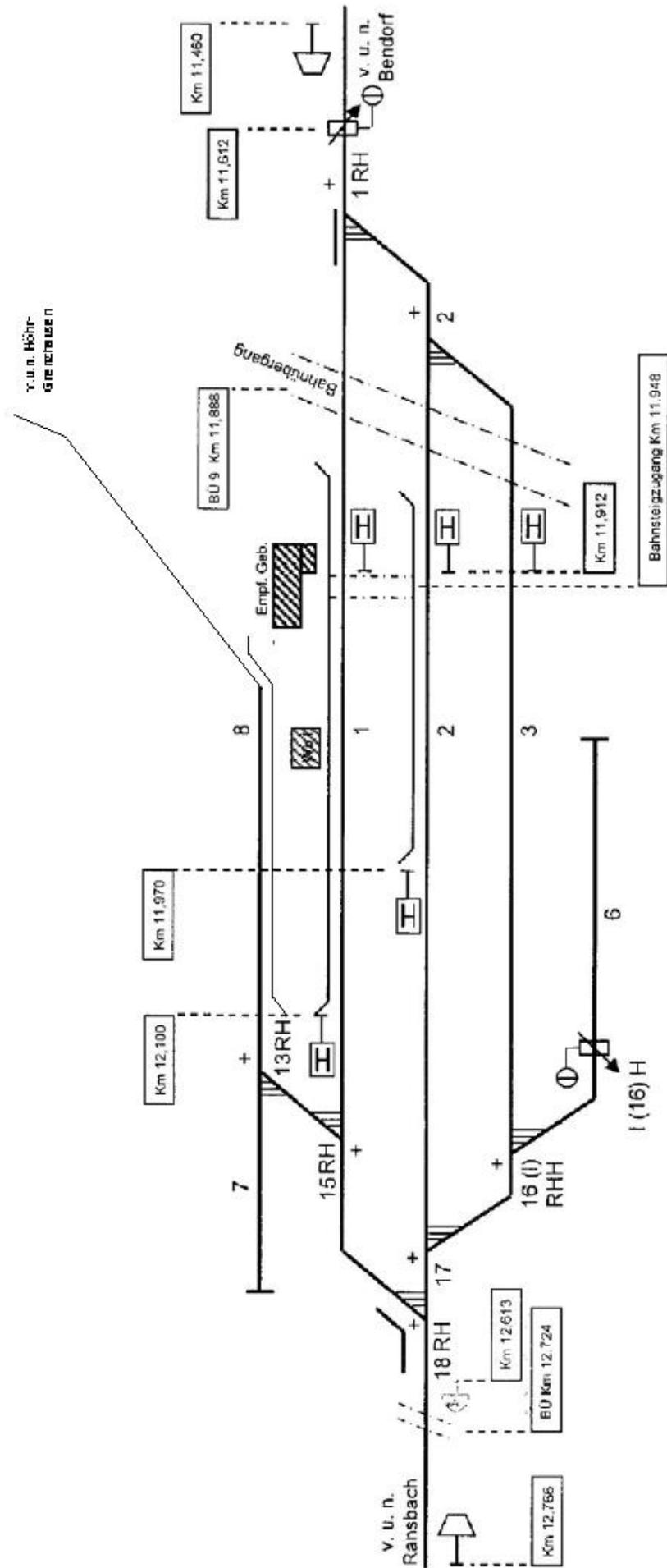
Verteiler:

Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt
Ministerium des Inneren für Sport und Infrastruktur, Mainz -
Landeseisenbahnverwaltung -
DB Netz AG, Regionalnetz Westerwald, Limburg
Fahrdienstleiter Siershahn
Eisenbahnbetriebsleiter
Triebfahrzeugführer
Arbeitszugführer
Rangierbegleiter
BÜ-Sicherungsstellen

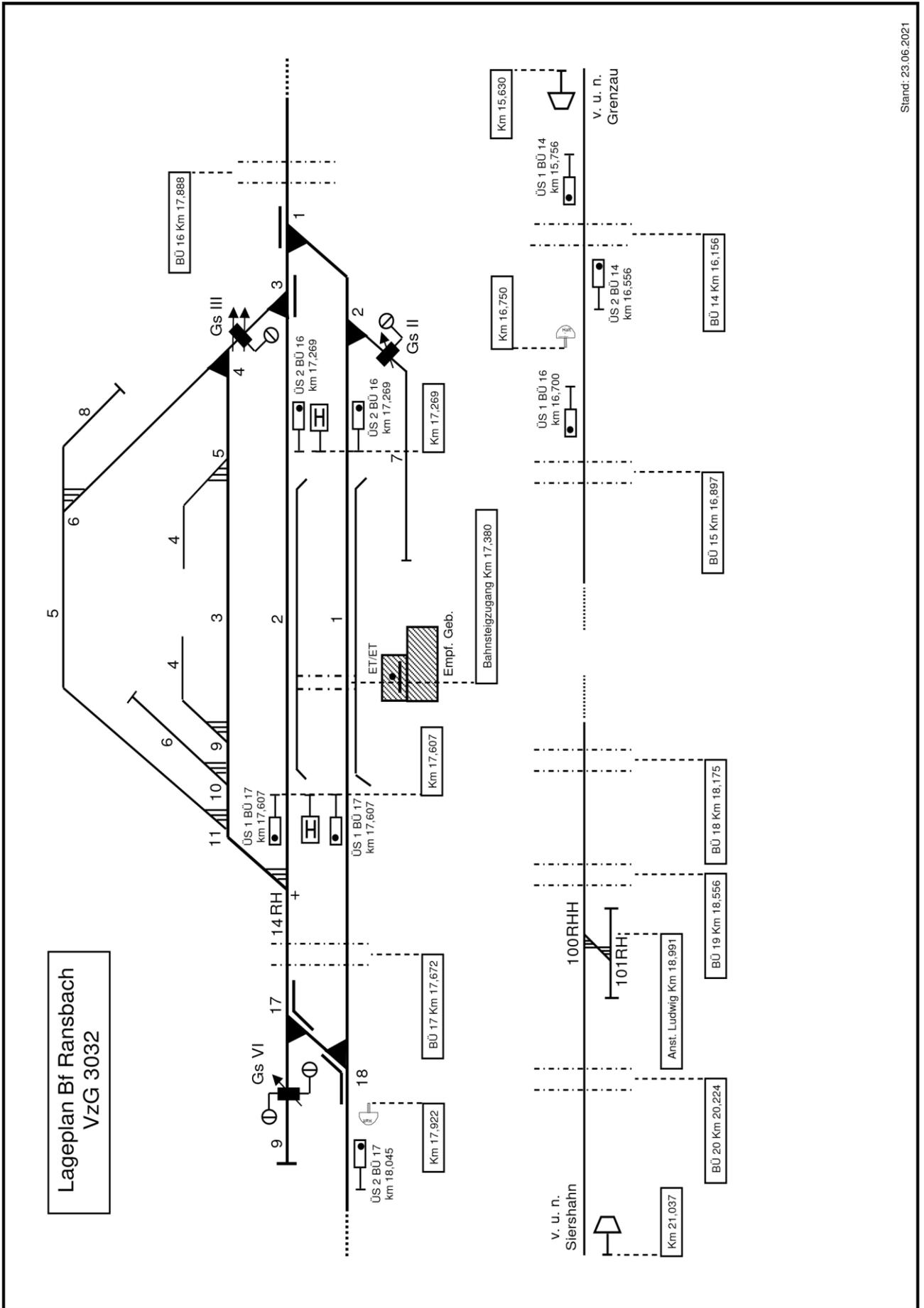
9.1 Anlage 1: schematischer Gleisplan Bf Bendorf-Sayn



9.2 Anlage 2: schematischer Gleisplan Bf Grensau

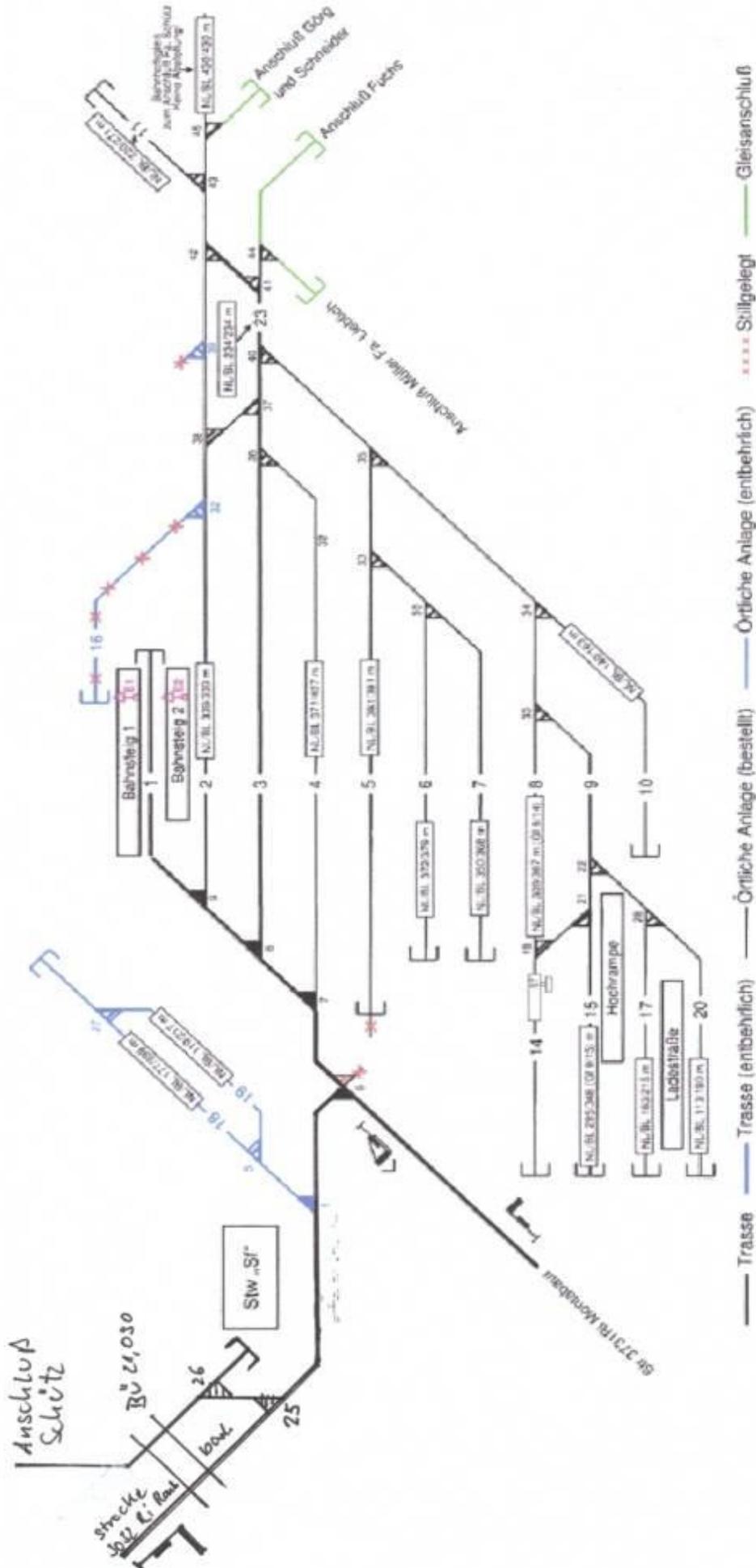


9.3 Anlage 3: schematischer Gleisplan Bf Ransbach



Stand: 23.06.2021

9.4 Anlage 4: schematischer Gleisplan Bf Siershahn



F O C C B C

9.5 Anlage 5: Liste der zurzeit für die vorgenannten Streckenkundigen
Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb

-bleibt offen, wird zur Zeit aktualisiert-

10. Anlagen

**10.1 Anlage 1: KoRil 465.0001 Betrieb auf Steilstrecken
(Steilstreckenvorschrift)**

**10.2 Anlage 2 DB AG Ril 436.0001Z01 Bedieneinrichtung an der
Schnittstelle
ESTW-ZLB**

10.3 Anlage 3 Verzeichnis der gebräuchlichsten Abkürzungen

Bendorf	Bahnhof	KBEN
Bendorf-Sayn	Haltepunkt	KBES
Ebernhahn	Haltepunkt	KEB
Engers	Bahnhof	KENR
Grenzau	Bahnhof	KGRA
Höhr-Grenzhausen	Bahnhof	KHG
Hundsdorf	Haltepunkt	KHUD
Kalenborn	Bahnhof	KKAB
Kasbach	Haltepunkt	KKBA
Königswinter	Bahnhof	KKOW
Linz (Rhein)	Bahnhof	KLI
Ransbach	Bahnhof	KRAN
Rheinbrohl	Bahnhof	KRBR
Siershahn	Bahnhof	KSIH
Anschluß Ludwig	Anschlussstelle	KRAT

10.4 Anlage 4 Regeln für Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge

1 Allgemeines

- (1) Dieses Modul gilt für Schienenfahrzeuge, bei denen unmittelbar im Fahrzeug-aufbau durch offenes Feuer Dampf erzeugt wird. Sie werden nachfolgend nur Dampflokomotive genannt.
- (2) Hinsichtlich des Brandrisikos wird unterschieden in:
 - Dampflokomotiven mit Rostfeuerung,
 - Dampflokomotiven mit Öl- oder Gasfeuerung,
 - Dampflokomotiven mit Kohlenstaubfeuerung.
- (3) Beim Betrieb von Dampflokomotiven sind geeignete Maßnahmen zu treffen um unerwünschte Brände zu vermeiden und um die Ausbreitung von Bränden zu minimieren.
- (4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) hat hinsichtlich des Brand-schutzes Fahrten mit Dampflokomotiven im Rahmen der nachfolgend genannten Regelungen zu gewähren.

2 Schutzziele, Verantwortlichkeiten

- (1) Die Dampflokomotive muss technisch so ausgestattet sein, dass das Risiko einer Brandentstehung durch unkontrollierten Verlust der Heizmedien, z.B. durch glühende Kohleteilchen, durch Heizöl- und Gasverluste sowie Kohlenstaubverlust, weitgehend minimiert werden kann.

Der betreibende Eisenbahnverkehrsunternehmer (EVU) ist für den ordnungsgemäßen technischen Zustand der Dampflokomotive verantwortlich.

- (2) Das Triebfahrzeugpersonal (Triebfahrzeugführer und Heizer) muss ausreichende Qualifikation und Praxiserfahrung besitzen, um Brände durch unangemessenes Bedienen der Dampflokomotive zu vermeiden.

Das Zugpersonal muss hinsichtlich des Notfallkonzeptes des EIU ausreichende Kenntnisse besitzen.

Das EVU ist für den Einsatz von geeignetem Zugpersonal verantwortlich.

- (3) Das EIU hat vorbeugende Maßnahmen zu treffen, um das von der Infrastruktur ausgehende Brandrisiko gering zu halten. Dampfzugfahrten dürfen nur durchgeführt werden, wenn aufgrund des Einsatzes der Dampflokomotive
 - a) die Gefahr einer Entzündung der Vegetation am Fahrweg und im angrenzenden Bereich gering ist,

- b) an technischen oder baulichen Anlagen keine erhöhten Risiken für Personen bestehen, und
- c) im Schadensfall betriebliche Auswirkungen in akzeptablen Grenzen gehalten werden können.

Um diese Schutzziele zu erreichen sind die nachfolgend beschriebenen Regelungen zu beachten.

3 Betriebliche Einschränkungen für Dampflokomotiven mit Rostfeuerung

- (1) Dampflokomotiven mit Rostfeuerung dürfen keine Züge bespannen, in denen Gefahrgut transportiert wird.
- (2) Dampfzugfahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven dürfen nur auf solchen Streckenabschnitten durchgeführt werden, bei denen die zum Brandschutz erforderlichen Schutzabstände zu Anlagen mit brennbaren Gasen und Flüssigkeiten eingehalten werden.
- (3) Dampfzugfahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven dürfen grundsätzlich nicht in Zeiten durchgeführt werden, in denen der internationale Waldbrandgefahrenindex (Warnstufe) des Deutschen Wetterdienstes (DWD) mit 5 für die vorgesehenen Streckenbereiche angegeben wird.

In den Monaten März bis Oktober werden nach der Waldbrandgefahrenprognose des DWD Warnstufen in einer 4-Tage-Vorausschau veröffentlicht und täglich aktualisiert.

Nähere Informationen und die aktuellen Warnstufen können der folgenden Internet-Adresse entnommen werden: www.dwd.de.

4 Notwendige Maßnahmen für Dampfzugfahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven

- (1) Zur Brandverhütung ist die sach- und situationsgerechte Bedienung einer rostgefeuerten Dampflokomotive von großer Bedeutung. Wesentliche Verhaltensweisen des Triebfahrzeugpersonals sind in dem Merkblatt

„Hinweise zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven“

zusammengestellt.

- (2) Um auf Strecken mit einem Oberbau aus Holzschwellen Schäden an den Holzschwellen zu verhindern, sind bei Dampfzugfahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven folgende Bedingungen zu erfüllen:

- die Aschkastennäseinrichtung ist während der Fahrt häufiger zu betätigen,
so dass die anfallende Asche und Schlacke stets gelöscht ist,

- die Bodenklappen des Aschkastens sind stets geschlossen zu halten,
- Ausschlacken auf der freien Strecke ist unzulässig,
- die Benutzung von Schürgeräten zur Feuerbehandlung ist auf ein Mindestmaß zu beschränken,
- unnötige Halte sind auszuschließen.

- (3) Um Gefahren abzuwenden, kann es erforderlich sein, für bestimmte Anlagen oder Streckenabschnitte Betriebseinschränkungen auszusprechen bzw. konkrete Brandschutzmaßnahmen vorzusehen, um solche Betriebseinschränkungen zu vermeiden.

Schutzbedürftige Anlagen sind z.B.:

- nach unten hin offene Brücken über schiffbare Wasserstraßen und Straßen,
- Brücken mit Fahrbahnabdeckungen aus Holz.

Um Schäden vorzubeugen, sind für Streckenabschnitte mit den genannten Anlagen folgende Bedingungen zu erfüllen:

- diese Stellen sind mit einem gut durchgebrannten Feuer zu befahren,
- das Feuern und die Benutzung von Schürgeräten zur Feuerbehandlung ist nicht zulässig,
- alle Luftklappen des Aschkastens sind möglichst geschlossen zu halten (die in Fahrtrichtung hintere stets),
- die Aschkastennäseeinrichtung ist bereits vor dem Streckenabschnitt zu betätigen,
- ein Ausschlacken auf der freien Strecke ist nicht zulässig,
- die Rauchkammernäseeinrichtung ist rechtzeitig in Tätigkeit zu setzen,
- die Fahrtechnik ist so einzurichten, dass durch richtiges Einregulieren des Schieberkastendruckes und der Steuerung kein unnötiger Löscheauswurf erfolgt,
- unnötige Halte sind auszuschließen.

5 Verhalten bei Tunnelfahrten

- (1) Ein Halt in einem Tunnel ist grundsätzlich zu vermeiden, sofern dieser Halt nicht aus Gründen der Gefahrenabwehr notwendig oder aus Gründen der Betriebssicherheit, z.B. durch Signal, gefordert wird.

Die Fahrtechnik durch den Tf ist so einzurichten, dass der Schieberkastendruck und Steuerung so einreguliert sind, dass unnötig hoher Abgas- und Löscheauswurf vermieden wird.

Ein Abblasen der Kesselsicherheitsventile ist zu vermeiden. Lassen es die Streckenverhältnisse zu, sind Tunnel möglichst mit Schwungfahrt zu durch-fahren.

- (2) Kommt eine Dampflokomotive ausnahmsweise in einem Tunnel zum Halten, sind vom Tf Maßnahmen zu ergreifen, die einen Rauch- und Dampfeintrag in den Tunnel so gering wie möglich halten.
- (3) Vor Befahren eines Tunnels ist die Feuerungstechnik so einzurichten, dass ein ausreichender Kesseldruck vorhanden und bei rostgefeuerten Dampflokomotiven das Feuer gut durchgebrannt ist. Unmittelbar vor der Einfahrt in einen Tunnel und im Tunnel selbst ist Feuern und Feuerbehandlung zu vermeiden.
- (4) Während einer angeordneten Evakuierung (Selbstrettung) sind die Reisenden durch das Zugpersonal anzuleiten.

6 Mitteilungs-/Meldepflichten

- (1) Das EIU hat dem EVU in einer Fahrplananordnung mitzuteilen auf welchen Streckenabschnitten besondere Verhaltensweisen erforderlich sind.

Zusätzliche Bestandteile der Fahrplananordnung sind z.B.:

- Streckenabschnitte mit Oberbaus aus Holzschwellen,
- Anlagen mit brennbaren Gasen und Flüssigkeiten,
- Schutzbedürftige Anlagen.

- (2) Das EIU teilt dem EVU spätestens bis 12.00 Uhr des Vortages mit, ob eine Fahrt mit rostgefeuerter Dampflokomotive wegen des Risikos eines Vegetationsbrandes nicht möglich ist. Eine Ablehnung ist stets zu begründen.

- (3) Alle durch Dampflokomotiven verursachten Brände sind dem EIU zu melden gemäß der BUVO-NE zu untersuchen und zu erfassen.

10.5 Anlage 5

Merkblatt**Hinweise zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven unter dem besonderen Gesichtspunkt des Brandschutzes auf der Infrastruktur der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft****1. Heutige Situation**

Nach der Beendigung des Regelbetriebes mit Dampflokomotiven auf dem Infrastrukturnetz der öffentlichen Eisenbahnen in Deutschland wurden die vorhandenen Brandstreifen nach und nach aufgelassen, gleichzeitig fanden bei der Planung von baulichen und technischen Anlagen an dieser Infrastruktur die Gesichtspunkte des Dampfzugbetriebes keine besondere Berücksichtigung mehr. Hinzu kommt, dass heute aus Gewässer- und Naturschutzgründen nur noch das Schotterbett selbst vom Aufwuchs freigehalten wird. Diese veränderten Rahmenbedingungen haben Einfluss bei der Gesamtbetrachtung des Brandrisikos beim Eisenbahnbetrieb mit rostgefeuerten Dampflokomotiven.

Da die Brandgefahren in erster Linie vom technischen Zustand der zum Einsatz kommenden Dampflokomotiven ausgehen und zusätzlich von den Handlungen des Triebfahrzeugpersonals abhängig sind, müssen konkretisierte Anforderungen an Triebfahrzeuge und Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb gestellt werden

2. Zweck

Dieses Merkblatt soll dazu dienen, Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Ihre personelle und organisatorische Verantwortung im vorbeugenden Brandschutz hinzuweisen. Dieses soll auch das Triebfahrzeugpersonal nochmals auf wesentliche Verhaltensweisen im vorbeugenden Brandschutz sensibilisieren. Da in der Praxis - den äußeren Verhältnissen und Einflüssen entsprechend - weitaus detailliertere Kenntnisse erforderlich sind, ist eine qualifizierte Aus- und Fortbildung unumgänglich.

Wir weisen darauf hin, dass dieses Merkblatt nicht abschließend alle möglicherweise auftretenden Fälle berücksichtigen kann. Es entbindet die EVU daher nicht von der Anstellung eigener Sicherheitserwägungen.

3. Allgemeine Voraussetzungen des Triebfahrzeugpersonals

- Nachweisliche Qualifikation und Praxiserfahrung für das Führen der eingesetzten Dampflokomotive
- Nachweisliche Qualifikation des Heizers
- Nachweisliche Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers (Tf)
- Nachweisliche Streckenkenntnis des Heizers (Hz)
(bei Geschwindigkeiten größer 60 km/h)

Hinweise:

Der Triebfahrzeugführer benötigt neben der baureihenbezogenen Qualifikation auch umfassende Praxiserfahrung, um aus brandschutztechnischer Sicht eine optimale Sicherheit zu gewährleisten. Als Qualifikationsstandard für Triebfahrzeugführer und Heizer wird

beispielsweise die Ausbildung zum Dampflokfürer und Heizer bei einem EVU mit einer Sicherheits-bescheinigung oder von einer anerkannten Schulungseinrichtung gemäß § 5 AEG anerkannt.

Gute Streckenkenntnisse sind erforderlich, damit für die unterschiedlichen Streckentopographien genügend Dampfenergie für die planmäßige Fortbewegung vorhanden ist. Dies erfordert vorausschauendes Feuern und richtige Feuerbehandlung.

4. Maßnahmen vor einer Fahrt (technische Voraussetzungen)

Vor jedem Einsatz der Dampflokomotive sind folgende Einrichtungen auf deren einwandfreien Zustand und Funktion zu prüfen:

- Dichtheit des Aschkastens (insbesondere Bodenklappen, sowie vordere, hintere und seitliche Luftklappen),
- Gängigkeit der Boden- und aller Luftklappen am Aschkasten,
- Funktion der Kohlenässeinrichtung (Tenderbrause).
- Funktion der Aschkastennässeinrichtung,
- Funktion der Rauchkammernässeinrichtung,
- Zustand des Funkenfängers in der Rauchkammer,
- Zustand des Feuerschirms.

Eine Zugfahrt darf nur durchgeführt werden, wenn alle vorab genannten Einrichtungen sich in einwandfreiem Zustand befinden und funktionstüchtig sind.

Vor jeder Fahrt müssen die Bodenklappen des Aschkastens gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert werden.

5. Verhalten und Maßnahmen während der Fahrt

Allgemeine Maßnahmen, welche immer zu beachten sind:

- Das Feuern und die Feuerbehandlung durch Schürgeräte ist stets so auszuführen, dass möglichst kein Funkenflug entsteht.
- Rauchkammer- und Aschkastennässeinrichtungen sind während der Fahrt häufig anzustellen, wie auch die Kohlenässeinrichtung. Die Intensität richtet sich nach der tatsächlichen Lokomotiveleistung.
- Nach der Benutzung der Schürgeräte muss der Aschkasten und die Rauchkammer genässt werden
- Vor dem Aufwerfen der Kohle ist stets zu prüfen ob zusätzliches Nässen der Kohle erforderlich ist.
- Unter normalen Umständen ist die in Fahrtrichtung hintere Luftklappe des Aschkastens geschlossen zu halten.

Maßnahmen, welche an besonderen Streckenabschnitten zu beachten sind:

Besondere Streckenabschnitte werden durch die Fahrplanordnung vorgegeben.

- Es darf möglichst kein Feuern und keine Feuerbehandlung stattfinden (ein Feuern muss somit streckenbezogen und vorausschauend erfolgen).
- Alle Aschkastenluftklappen sind möglichst geschlossen zu halten.
- Die Aschkastennässeinrichtung ist bereits vor dem Streckenabschnitt zu betätigen.
- Die Rauchkammernässeinrichtung ist vor dem Streckenabschnitt zu betätigen.

Maßnahmen bei stürmischen und/oder trockenen Verhältnissen:

Die Maßnahmen sind stets den jeweiligen Verhältnissen anzupassen:

- Bei stürmischen Witterungsverhältnissen sind neben der hinteren Luftklappe auch die seitlichen Luftklappen des Aschkastens zu schließen. Eine genügende Luftzufuhr zum Feuer ist trotzdem zu gewährleisten.
- Die Kohle, vor allem Klarkohle, ist vor dem Aufwerfen stärker zu Nässen.
- Bei trockenen Verhältnissen ist die Aschkastennässeinrichtung sowie Rauchkammernässeinrichtung häufiger anzustellen.

6. Erläuterungen zu brandschutzrelevanten Einrichtungen

Funkenfänger:

Der Funkenfänger ist ein wesentliches Element des Brandschutzes, da er größere glühende Teilchen im Luftstrom nicht nach außen dringen lässt. Bevor der heiße Luftstrom vom Feuerbett aus durch den Schornstein abgeführt wird, muss er den Funkenfänger passieren. Der Funkenfänger besteht aus einem Maschensieb, das den Schornstein und das Blasrohr innerhalb der Rauchkammer voll ständig umgibt und pendelnd zur Selbstreinigung aufgehängt ist. Die Rauchgase werden durch den Funkenfänger geleitet und somit können anfallende Kohleteilchen ausgefiltert werden. Aus diesem Grund darf das Maschenmaß nicht mehr als 6 mm betragen.

Schürgeräte zur Feuerbehandlung:

Beim Schüren und der Feuerbehandlung mit Schürgeräten werden einerseits besonders viele Kohleteilchen vom Rauchgas mitgerissen und andererseits besteht die Gefahr, dass größere Mengen noch glühender Teilchen in den Aschkasten fällt. Verursacht durch den Luftstrom können vom Aschkasten Kohleteilchen durch die Aschkastenklappen nach außen gelangen. Deshalb hat das Lokpersonal wesentlichen Einfluss, ob, wie viel, wo und wann Funkenflug auftreten kann.

Bodenklappen des Aschkastens:

Die Bodenklappen sind für die Enttierung und Reinigung des Aschkastens erforderlich. Die Rückstände der verbrannten Kohle fallen vom Rost in den Aschkasten und verbleiben dort. Deshalb müssen die Bodenklappen gegen unbeabsichtigtes Öffnen während der Fahrt gesichert sein.

Luftklappen des Aschkastens:

Um das Feuer mit Sauerstoff zu versorgen muss unter dem Rost Luft zugeführt werden. Hierzu sind vorne, hinten und in der Regel auch seitlich Luftklappen am Aschkasten angebracht. Im normalen Betrieb ist die vordere geöffnet und die hintere geschlossen, damit durch den vom Fahrtwind erzeugten Luftstrom möglichst keine glühende Kohleteilchen herausfallen. Die Luftklappen werden nach der erforderlichen Fahrleistung geöffnet und mit den vorherrschenden Witterungsverhältnissen abgestimmt. Trotzdem können glühende Kohleteilchen nach außen gelangen, aber in besonderen Fällen kann durch das vollständige Schließen der Luftklappen die Gefahr minimiert werden; was jedoch nur zeitlich begrenzt möglich ist.

Aschkastenklappen:

Die Bodenklappen und Luftklappen werden als Sammelbegriff Aschkastenklappen genannt.

Aschkastennässeinrichtung:

Die Aschkastennässeinrichtung ist während der Fahrt häufig zu betätigen um ein Ausglühen des Aschkastens zu vermeiden. Weil nach einer Feuerbehandlung besonders viele glühende Teilchen in den Aschkasten fallen, ist das Nässen danach besonders zu empfehlen.

Feuerschirm:

Der Feuerschirm soll in erster Linie günstigere Verbrennungsbedingungen schaffen, übernimmt aber auch die Funktion eines Prallbleches und versperrt somit Kohleteilchen den direkten Eintritt in die Rauchrohre.

Rauchkammernässeinrichtung:

Damit die größtenteils noch glühenden Kohleteilchen die Rauchkammerwände nicht ausglühen, müssen sie während der Fahrt häufig abgelöscht werden.

Kohlenässeinrichtung:

Das richtige Nässen der Kohlen unterstützt eine gute Verbrennung des Kohlenstaubes.

10.6 Anlage 6 Telefonverzeichnis (Stand: 01.05.2019)**Eifelbahnverkehrsgesellschaft mbH**

Rheinhöller 3

53545 Linz am Rhein

Telefon

02644 / 8090-0

Telefax

02644 / 8090-28

Eisenbahnbetriebsleiter

Yves Küster

Mobiltelefon

0170 70 27 173

Email

yves.kuester@ksv-europe.de

stellv. Eisenbahnbetriebsleiter

Andreas Stickler

Mobiltelefon

Mobil 0160 97 46 29 68

E-Mail

andreas.stickler@deutschebahn.com

Geschäftsführer

Jörg Seyffert

Mobiltelefon

0171 2123 495

Email

joerg.seyffert@zugtouren.de

Zugleiter Ransbach (Strecke 3032)

02623 / 8699930

Zugleiter Linz (Rhein) (Strecke 3033)

02644 / 8090-18

Telefonverzeichnis (Stand: 01.04.2016)**DB Netz AG**

Regionalbereich Mitte

Betriebszentrale

Fahrdienst (I.NP-MI-B (F))

Pfarrer-Perabo-Platz 4

60326 Frankfurt am Main

Telefon

069 / 265-1058

Telefax

069 / 265-37110

Bezirksleiter Betrieb BZ Frankfurt am Main:

Wolfgang Schütrumpf

Mobiltelefon

Email

Wolfgang.Schuetrumpf@deutschebahn.com

Steffen Eigner

Mobiltelefon

Email

Steffen.Eigner@deutschebahn.com

Henrik Nikulski

Mobiltelefon

Email

Henrik.Nikulski@deutschebahn.com

Fdl Andernach	0151 2740 0290
Telefax	02632 / 496-828
Bad Hönningen Fdl özF Oberlahnstein	069 / 265-19491
Bad Honnef Fdl özF Troisdorf	0151 2740 0346
Engers Fdl özF Bendorf	0151 2740 0330
Fdl Königswinter özF Troisdorf	0203 / 2985 9183
Linz am Rhein Fdl özF Oberlahnstein	069 / 265-19491
Neuwied Fdl	0151 2740 0417
Oberlahnstein özF Telefax	069 / 265-19491 069 / 265-19542
Rheinbrohl Fdl özF Oberlahnstein	069 / 265-19491
Siershahn Fdl Telefax	0151 2740 0442 02623 / 924-615

Notfallrufnummern Strecke 3032

Bundespolizei ab Esig Siershahn	0180 5234 566
Polizei	Notruf 110
Wache Höhr-Grenzhausen	02624 / 94020
Wache Montabaur	0602 / 92260
Feuerwehr	Notruf 112
Feuerwehr Höhr-Grenzhausen	02624 / 91820
Feuerwehr Ransbach-Baumbach VG Mobiltelefon	02623 / 3131 0171 7804 905
Feuerwehr Ransbach-Baumbach Stadt Mobiltelefon	02623 / 1351 0160 1568 739
Feuerwehr Wirges	02602 / 7116
Rettungsleitstelle Westerwaldkreis	Notruf 112

Notfallrufnummern Strecke 3033

Bundespolizei Strecke 3033 bis km 1,230 0180 5234 566

Polizei

Notruf 110

Wache Linz (Rhein), km 1,230-8,980

02644 943-0

Feuerwehr

Notruf 112

Feuerwehr Linz (Rhein)

02644 2331

Feuerwehr Kasbach

02644 80404

Feuerwehr Vettelschoß-Kalenborn

02645 3498

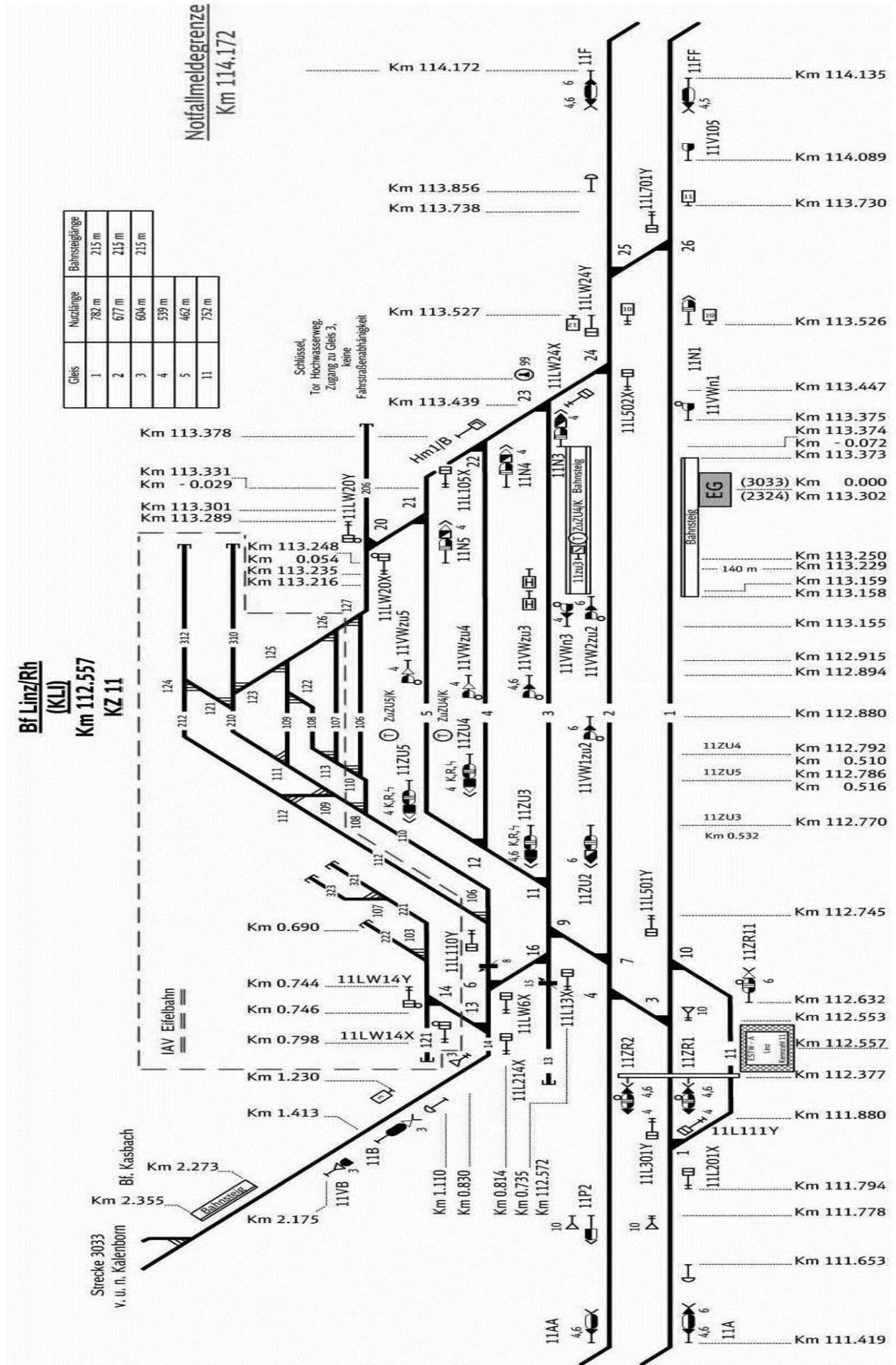
Franziskus Krankenhaus
Magdalena-Daemen-Str. 20
53545 Linz / Rhein

02644 55 -1

Notarzt Linz (Rhein)

02644 19 222

10.7 Anlage 7 Schematischer Gleisplan Linz (Rhein)



10.8 Anlage 8 Überwachungsblatt für den Zugverkehr auf der Strecke Linz (Rhein) - Kalenborn

Datum	Zug (Nummer) Linz - Kalenborn	Zug (Nummer) Kalenborn - Linz	Abfahrt in Linz (Uhrzeit)	Ankunft in Linz (Uhrzeit)	Zugführer (Name)	Zugführer Unterschrift	Bemerkungen Besonderheiten

