



Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

Strecke 9361 Kahl (Main) – Schöllkrippen

Gez.:

.....
Eisenbahnbetriebsleiter
Dipl. Ing. (FH) Manfred Richter

Redaktion: Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH Am Bahnhof 1 63825 Schöllkrippen		Aufgestellt: Am 23.08.2015 Eisenbahnbetriebsleiter: Dipl. Ing. (FH) Manfred Richter
Die Urheberrechte liegen bei der KVG Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH. Jegliche Form der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedarf der Zustimmung der Geschäftsleitung der Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH.		
Werden in der Sammlung betrieblicher Vorschriften dienst- und tätigkeitsbezogene Bezeichnungen für Personen genannt, trifft dies in gleicher Weise auf Frauen und Männer zu.		

Bekanntgabe B 9

Gültig ab: 01. Juli 2018

Gültige Vorschriften für den Betrieb auf der Kahlgrundbahn

Auf der Infrastruktur der Kahlgrundbahn gelten nachfolgend genannte Vorschriften und Bestimmungen in der jeweils gültigen Fassung.

Gesetzliche Grundlagen:	Gesetze
EBO – Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ESO – Eisenbahn-Signalordnung	
Eingeführte Vorschriften	Vorschriften
Ril 301	Signalbuch
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Buvo – NE	Bahnbetriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigen Eisenbahnen
Sig VB NE	Vorschrift für die Bedienung der Signalanlagen bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
DMV-NE	Dienstanweisung für die Mitarbeiter im Verkehrswesen bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
BüV-NE	Bahnübergangsvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
DMV-NE	Dienstanweisung für die Mitarbeiter im Verkehrswesen der Nichtbundeseigener Eisenbahnen
UVV	Unfallverhütungsvorschrift
VDV 714	Tauglichkeitsrichtlinie
VDV 753	Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie
VDV 754	Richtlinie über die Anforderung und Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb
VDV 755	Streckenkenntnis-Richtlinie

Verteilungsplan

Regierung von Mittelfranken - Landeseisenbahnaufsicht Nordbayern
KVG:

- Geschäftsführer
- Eisenbahnbetriebsleiter
- Vertreter. Eisenbahnbetriebsleiter
- örtlicher Betriebsleiter
- Zugleiter Schöllkrippen
- Mitarbeiter Bahnmeisterei
- Leiter Signaltechnik
- Betriebs Werkstatt

Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Trassennutzungsvertrag

- WestFrankenBahn
- Museumseisenbahn Hanau
- Dritte Nutzungsberechtigte

DB Netz AG –

- Bezirksleiter Betrieb Bf Hanau
- Fdl Großkrotzenburg

*

Weitergabe darüber hinaus nur mit Zustimmung der KVG

Berichtigungen

Änderung Nr.		Bearbeiter	Gültig ab:	
B1		M. Richter	20.08.2001	eingearbeitet
B2		M. Richter	01.09.2002	eingearbeitet
B3		M. Richter	20.01.2003	eingearbeitet
B4			01.12.2005	eingearbeitet
B5	(komplette Überarbeitung)	M. Scheppan	07.07.2008	eingearbeitet
B6		M. Scheppan	15.07.2013	eingearbeitet
B7	(Neuausgabe)	M. Richter	13.12.2015	eingearbeitet
B8	Verschiedenes (Druckfehler; Einarbeitung von Dienstweisungen; Fehlerberichtigungen)	M. Richter	01.02.2016	eingearbeitet
B9	komplette Überarbeitung	M Richter	01.07.2018	

Inhaltsverzeichnis	Seite
Abkürzungen	6 *
Infrastruktur	8 *
Betriebliche Regelungen für die Infrastrukturschnittstelle Bf Kahl am Main	9 *
Teil Zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu den gültigen Regelwerken	
A	
I. Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE	10
1. Abschnitt Allgemeines	10
2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen	13
3. Abschnitt Zugfahrdienst	24
4. Abschnitt Rangierdienst	26
II. Zusätzliche Bestimmungen zur Eisenbahn-Signalordnung	28
III. Zusätzliche Bestimmungen zur Buvo-NE	29
IV. Zusätzliche Bestimmungen zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)	29
Teil B Beschreibung der örtlichen Verhältnisse	
I. Angaben für alle Betriebsstellen	30
II. Zugangsstellen (Bahnsteige)	32
III. Bahnhof Kahl (Main) und Infrastrukturschnittstelle zur DB Netz AG	33
IV. Betriebsstellen	35
Bahnhof Kahl (Main) KVG	35
Haltepunkt Alzenau Nord	37
Bahnhof Alzenau (Unterfr.)	38
Haltepunkt Alzenau Burg	41
Bahnhof Michelbach	42
Bahnhof Strötzbach	44
Haltepunkt Schimborn	46
Ausweichanschlussstelle und Haltestelle Blankenbach	47
Bahnhof Schöllkrippen	49
V. Bahnübergänge	53
VI. Elektronisches Zugsicherungssystem	63
VII. Zugfunk der KVG	67
VIII. Beförderung gefährlicher Güter	68
IX. Brennbare Flüssigkeiten	69

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1 Streckenübersicht
- Anlage 2 Buchfahrplan
- Anlage 3 Meldebuch für den Zugleiter
- Anlage 4 Fernsprechbuch
- Anlage 5 Streckenmeldebuch
- Anlage 6 Bestimmungen für das Verkehren von dampfbetriebenen Schienenfahrzeugen
- Anlage 7 Bedienungsanweisung für die BÜ mit verschlossenen Handschranken
- Anlage 8 Bleibt frei
- Anlage 9 Vorlage für Zusammenfassung der Langsamfahrstellen und Betrieblichen Besonderheiten - La
- Anlage 10 Verzeichnis der örtlich zugelassenen Geschwindigkeiten - VzG
- Anlage 11 Schienenschmieranlagen
- Anlage 12 Elektrisch ortsgestellte Weichen - EOW
- Anlage 13 Rückfallweichen
- Anlage 14 Zuglaufmeldungen / Zugmeldungen zwischen Zugleiter und Fahrdienstleiter
- Anlage 15 Bereitschaft Zugleitung / Bahnmeisterei

Abkürzungen

Allgemein:

Bahnbetriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	Buvo-NE
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft	DB AG
Bau- und Betriebsanweisung	Betra
Betriebsregelwerk für Eisenbahnverkehrsunternehmen	BRW *
Dienstanweisung	DA
Dienstsache	DS
Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung	EBO
Eisenbahnbetriebsleiter	Ebl
Eisenbahnbetriebsleiter - Vertreter	VEbl
Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
Fahrdienstleiter	Fdl
Fahrdienstvorschrift	FV
Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	FV-NE
Gleisabschluss	Glab
Konzernrichtlinie der Deutschen Bahn AG	KoRil
Oberbauvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	Obri-NE
Örtlicher Betriebsleiter	öBl
Rangierabteilung	Rabt
Rangierfahrt	Rf
Richtlinie der Deutschen Bahn AG	Ril
Sammlung betrieblicher Vorschriften	SbV
Stellwerk	Stw
Triebfahrzeug	Tfz
Triebfahrzeugführer	Tf

Betrieblich

Fahranfrage	Fa
Fahrerlaubnis	Fe
Ankunftsmeldung	Ak
Haltmeldung	Hm
Ausfahrt	A
Ausfahrtsignal	Asig
Ausweichanschlussstelle	Awanst
Bahnhof	Bf
Blocksignal	Bksig
Blockstelle	Bk
Einfahrt	E
Einfahrtsignal	Esig
Kahl Main KVG	KMK
Kahl Kopp	KKH
Alzenau Nord	AMH
Alzenau (Unterfr)	ALZU
Alzenau Burg	ALB
Kälberau	KLB
Michelbach	MIB
Herrenmühle	HEM
Niedersteinbach	NSB
Strötzbach	SB
Mömbris-Mensengesäß	MBM
Schimborn	SCH
Königshofen	KHO
Blankenbach	BLB
Schöllkrippen	SK

Infrastruktur

Strecke Kahl (Main) – Schöllkrippen

Nicht maßstäbliches Streckenband siehe Anlage 1

Ausführliche Beschreibung der Strecke, Bahnhöfe und Anlage siehe Teil B

eingleisige nichtelektrifizierte Nebenbahn

$V_{max} = 80 \text{ km/h}$

Größte Neigung 16,4 ‰ zwischen Bahn-km 6,110 und Bahn-km 6,150

Betriebsverfahren: Zugleitbetrieb gemäß FV-NE - Sitz des Zugleiters ist Schöllkrippen

Zugleitbetrieb zwischen Kahl (Main) – Schöllkrippen. *

Betriebsverfahren *

	Voraussetzung	Bemerkung
Zugleitverfahren ohne Abgabe von Zuglaufmeldungen	Keine Störungen oder Ausfälle des Technisch unterstützten Zugleitbetriebs	Keine Abgabe von Zuglaufmeldungen
Zugleitverfahren	Einführung durch Zugleiter	Abgabe von Zuglaufmeldungen gemäß Buchfahrplan oder auf Anordnung des Zugleiters
Verzicht auf Zugleitverfahren (Ein-Zug-Betrieb *)	Zwischen Kahl (Main) und Schöllkrippen verkehrt nur ein Zug. Es dürfen nur Zugfahrten gemäß gültigen Buchfahrplan stattfinden.	Ist bei Beginn der Dienstruhe durch den Zugleiter einzuführen und nach Dienstbeginn aufzuheben. **)

*) „Ein-Zug-Betrieb“ bedeutet nach § 12 (1) FV-NE den Verzicht auf die Abgabe von Zuglaufmeldungen *

***) Beginn und Ende des Verzicht auf die Abgabe von Zuglaufmeldungen sind durch den Zugleiter den Triebfahrzeugführern und dem FdI Großkrotzenburg mitzuteilen. *

Ausrüstung mit technisch unterstütztem Zugleitbetrieb (TUS) – Elektronisches Stellwerk Typ MCDS der Firma Bombardier

Bei störungsfreiem Betrieb des Streckensicherungssystems werden keine Zuglaufmeldungen abgegeben

In der Zugleitung befindet sich ein elektronisches Stellwerk. Der Zugleiter hat die Möglichkeit Fahrstraßen einzustellen. *

Die Strecke ist mit PZB-Magneten ausgerüstet. *

1000 Hz an Ne 2 und Üs *

500 Hz *

1000 Hz an Hp und Ne 1 *

1000 Hz Magnete an Ne 1 sind ständig wirksam *

Signalisierung mit Hauptsignalen

Die Hauptsignale sind mit den Begriffen Hp0 und Hp1 ausgestattet. Die Signalisierung entspricht nicht in jeder Form der ESO.

siehe Teil II

Signale in den Betriebsstellen

Betriebsstelle	HS + Ne		DB Netz AG	
	Ri 1	Ri 2	Ri 1	Ri 2
Bf Kahl (Main) KVG	S 11;	Ne 1	LS 806;	Asig P806; LS 856
Bf Alzenau (Unterfr)	S 21; S 23;	S 22; S 24		
Bf Michelbach	Ne 1; ÜS RFW; S 31	Ne 1, ÜS RFW; S 32		
Bf Strötzbach	S 41; S 43	S 42; S 44		
Hp Schimborn	S 61	S 62		
Bf Blankenbach	Ne 1	Ne 1		
Bf Schöllkrippen	S 81; Zs 3	S 82		

Besonderheiten bestehen im Bahnhof Kahl (Main) KVG. Die Sicherungssysteme der KVG und der DB Netz AG wirken unabhängig voneinander.

Anschluss an die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG besteht im Bahnhof Kahl (Main).
 Zuständig ist der Fahrdienstleiter Bahnhof Großkrotzenburg
 Abgabe von Meldungen an den Fdl Großkrotzenburg erfolgen nach den Regeln der DB Netz AG.

Die Gleisanlagen der Strecke Kahl (Main) – Schöllkrippen sind innerhalb des Bahnhofs Kahl (Main) über die Gleise 804 und 806 mit der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG (Strecke Hanau – Aschaffenburg) verbunden.

Die betriebliche Grenze der beiden Eisenbahninfrastrukturen befindet sich in Höhe des Lichtsperrsignals Ls 804 (Gleis 804) bzw. des Ausfahrsignals P 806 (Gleis 806).
 Die betriebliche Zuständigkeit für die Anlagen der DB Netz AG im Bahnhof Kahl (Main) hat der Fahrdienstleiter Großkrotzenburg.

Zugfahrten über die Infrastrukturgrenze sind über das Gleis 806 möglich, im Gleis 804 wird ausschließlich rangiert.

Betriebliche Regelungen für die Infrastrukturschnittstelle KVG – DB Netz AG

Richtung Großkrotzenburg – Alzenau (Unterfr)

Zugfahrten aus Richtung Großkrotzenburg nach Gleis 806 lässt der Fahrdienstleiter Großkrotzenburg zu. Diese Züge fahren ab dem Einfahrsignal Kahl (Main) ohne Halt über die Infrastrukturgrenze hinweg.

Weiterfahrt in Ri Alzenau (Unterfr.) über Kennlicht am LS (DB Netz AG) und nach Anforderung durch den TF Hp1 Signal S11

Richtung Alzenau (Unterfr.) – Großkrotzenburg

Einfahrt in Kahl (Main) KVG nach Gleis 806. Weiterfahrt über Hp2 Asig P 806 – Bedienung durch Fdl Großkrotzenburg

Zur Regelung und Sicherung der Zugfahrten aus und nach Gleis 806 sind im KVG-Gleis 806 neben den Anlagen des Streckensicherungssystems der KVG auch signaltechnische Anlagen der DB Netz AG vorhanden. **Für den Zugverkehr zwischen den beiden Eisenbahninfrastrukturen ist daher eine besondere Abstimmung zwischen dem Zugleiter Schöllkrippen und dem Fahrdienstleiter Großkrotzenburg erforderlich.**

Teil A

zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu den gültigen Regelwerken

I. Zusätzliche Bestimmungen zur FV-NE

Erhält ein Zug während der Fahrt eine PZB-Zwangsbremung, ist diese unmittelbar nach Stillstand des Zuges an die Zugleitung/Bereitschaft mit Angabe des Standortes zu melden. Sollte der Grund der Zwangsbremung durch den Triebfahrzeugführer ersichtlich sein, hat er dies mit anzugeben. *
Weiterfahrt erst nach fernmündlicher Zustimmung des Zugleiters. *
Bei PZb-Zwangsbremung an einem Hauptsignal darf die Weiterfahrt nur mit Befehl 2 erfolgen. *

1. Abschnitt: Allgemeines

Bei Einführung des Zugleitverfahrens mit der Anordnung zur Abgabe von Zuglaufmel- Zu §1 (3) *
dungen ist durch den Zugleiter der Selbststellbetrieb zu deaktivieren. *
Fahrstraßen dürfen nur nach Erteilen der Fahrerlaubnis durch den Zugleiter eingestellt *
werden. *
Befehl 2 zur Vorbeifahrt am Hp 0 darf erst nach Erteilung der Fahrerlaubnis ausgestellt *
werden. *

Bestimmungen mit nur vorübergehender Bedeutung werden als Dienst- bzw. Bau- und *
Betriebsanweisungen herausgegeben. Diese werden vom Eisenbahnbetriebsleiter, sei- *
nem Stellvertreter oder in deren Auftrag herausgegeben und jedes Jahr durchlaufend *
nummeriert. *

Dienstanweisungen werden in einen Ordner (Weisungsbuch) bei der Zugleitung ausge- *
legt. Der Nachweis hat in einer Liste zu erfolgen. *

Der Zugleiter Schöllkrippen nimmt die Weisungen entgegen oder stellt diese im Auftrag *
des EBL bzw. Vebl aus und heftet sie in die Weisungsbücher. Die Weisungen sind dabei *
in der Reihenfolge in das Inhaltsverzeichnis einzutragen und chronologisch geordnet *
einzuheften. *
Die schriftlichen Weisungen sind in elektronischer Form an die EVU mit Trassennut- *
zungsvertrag an eine, vom EVU benannte Stelle zu übermitteln. *
Die Verteilung innerhalb des betreffenden EVU liegt in dessen Verantwortung. *
Zusätzlich ist ein Exemplar an der Tafel vor dem Eingang der Zugleitung anzubringen *

Für die saisonbedingte Öffnung von Bahnübergängen, die mit verschlossenen Schran- *
ken gesichert sind, werden keine Dienstanweisungen herausgegeben. Die Information *
der Tf erfolgt über die Betriebsleitungen / Einsatzleitungen der EVU. *
Durch den Zugleiter ist die Information per Mail an die EVU zu übermitteln. *

Ungültige Weisungen sind unmittelbar nach Aufhebung aus dem Weisungsbüchern zu *
entfernen und im Inhaltsverzeichnis mit Datum der Ungültigkeit zu streichen.

Die Gleise der DB Netz AG im Bahnhof Kahl (Main) sind mit Fahrleitungen überspannt. Zu §1 (4) *
Es gelten die Regeln der DB Netz AG .

Die Zugschlussstellen für die Einfahrt und die Ausfahrt sind im Teil B, IV. „Bahnhöfe und Zu §3 (11) *
Zuglaufstellen“ festgelegt. Die Zugschlußstelle befindet sich für einfahrende Züge auf *
allen Betriebsstellen jeweils 10 m hinter dem Grenzzeichen der Einfahrweiche.

Einteilung der Zugleitstrecke
Zugleitstelle und Sitz des Zugleiters ist Schöllkrippen

Zu §3 (14) und
(15)

Zuglaufmeldestellen:

Kahl (Main) KVG	U
Alzenau (Ufr)	U
Michelbach (Ufr)	U
Strötzbach	U
Schimborn	U
Schöllkrippen	B

Zuglaufstellen

Alzenau Nord	U
Alzenau Burg	U
Kälberau	U
Niedersteinbach	U
Mömbris	U
Königshofen	U
Blankenbach	U

U = unbesetzt, B = mit Betriebsbediensteten besetzt

Betriebliche Grenze der Zugleitstrecke für übergehende Züge ist das Ausfahrtsignal P806 in Richtung Großkrotzenburg im Bahnhof Kahl (Main) am Infrastrukturanschluss zur DB Netz AG.

Das Nebenfahrzeug der KVG (Skl) darf nicht in Züge eingestellt werden.

Zu §3 (21)

Bei übergehenden Zügen behält der Zug die Zugnummer und die Zugart der DB Netz AG. Regelzüge innerhalb der Infrastruktur erhalten die Zugart P für Reisezüge, G für Güterzüge oder Sdz für nicht regelmäßig verkehrende Züge.

Zu § 4 (3) und
(4)

Züge der Westfrankenbahn verkehren unter der Zugart entsprechend der Aufschlüsselung der DB AG.

Für Sonderzüge sind fünfstellige Zugnummern gemäß der Aufschlüsselung Anlage 2 zu vergeben.

Jede Zugnummer darf am Tag nur einmal vergeben werden. Zugnummern gelten über 24:00 Uhr hinaus bis zum Zielbahnhof.

Für Fahrten mit Nfz; Skl oder für Arbeitszüge werden Fahrplanmitteilungen mit dem Verzeichnis der örtlich zugelassenen Geschwindigkeiten als Anlage herausgegeben. Diese müssen mindestens enthalten:

Zu § 5 (1)

Nummer des Zuges / der Sperrfahrt

Bezeichnung des führenden Fahrzeuges (Baureihe oder Bezeichnung (Skl, Unimog; USM u. a.)

Zuglänge

Bruttogewicht einschl. Triebfahrzeug

Mindestbremsleistung

Abgabe von Zuglaufmeldungen mit Angabe der Betriebsstelle

Abfahrzeit

Späteste Ankunftszeit

An betrieblichen Fahrplänen werden ausgegeben: Buch- und Sonderzugfahrpläne

Zu §5 (2)

Als Buchfahrplan wird ein gesonderter Vordruck in Anlehnung an die Anlage 3 FV-NE verwendet. Muster des Vordrucks und Erklärungen siehe Anlage 2

Das Zugpersonal der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hat die Buchfahrpläne selbst zu berichtigen. Die Bekanntgabe der Änderungen erfolgt durch die Zugleitung an eine, durch die EVU jeweils zu benennende Stelle. Diese muss den Eingang der Änderungen bestätigen. Die Verteilung obliegt der Verantwortung des EVU.

Es werden Austausch-, Ergänzungsblätter oder der komplette Fahrplan herausgegeben. Die Herausgabe kann in Absprache mit dem EVU auch in elektronischer Form erfolgen.

Für die rechtzeitige Verteilung der Fahrpläne an die EVU ist die Zugleitung verantwortlich, für die Verteilung innerhalb des EVU dieses selbst.

Von der Zugleitung ist ein Merkkalender zu führen. In diesem Kalender (Kalenderbuch mit separater Seite für jeden Tag) werden die betrieblichen Besonderheiten dokumentiert. Es gilt die für die betrieblichen Unterlagen gültige Aufbewahrungsfrist. Der Zugleiter hat sich vor Beginn seines Dienstes über betriebliche Besonderheiten zu informieren.

Der Zugleiter führt das „Meldebuch für den Zugleiter“ nach FV-NE, Anlage 7. Der Vordruck für die Strecke Kahl (Main) – Schöllkrippen ist in der Anlage 3 enthalten.

Dort werden alle Zugmeldungen, Zuglaufmeldungen und sonstigen fahrdienstlichen Aufträge und Meldungen dokumentiert

Bei eingeschalteten und ordnungsgemäß arbeitenden Sprachspeicher und Wirksamkeit des Streckensicherungssystems wird auf die Eintragungen verzichtet. (siehe auch §8(2)). Bei Ausfall des Sprachspeichers sind sofort alle Meldungen zu dokumentieren.

Verkehrt auf der Strecke nur ein Zug, gelten hierzu besondere Regelungen, siehe dazu Teil C, IV.

Das Fernsprechbuch wird vom Zugleiter geführt für alle Gespräche, die nicht über den Zugfunk geführt werden oder wenn der Sprachspeicher ausgefallen ist. Der Vordruck für die Strecke Kahl (Main) – Schöllkrippen ist in der Anlage 4 enthalten.

Für die Kahlgrundbahn wird zusätzlich ein Streckenmeldebuch geführt. Dieses liegt im Aufenthaltsraum der Triebfahrzeugführer, des auf der Strecke regelmäßig verkehrenden EVU aus.

Folgende Einträge sind vorzunehmen:

- die Abfahrt des ersten Zuges,
- die Ankunft des letzten Zuges,
- alle Streckensperrungen
- Ein-Zug-Betrieb

Vordruck des Streckenbuches siehe Anlage 5

Damit erhalten die Triebfahrzeugführer des regelmäßig auf der Strecke verkehrenden EVU zusätzlich zu DA und Betra die Information über Sperrungen von Gleisen. Der Zugleiter muss sich bei Dienstantritt nach Ende der Dienstruhe der Zugleitung und vor Einführung des Zugleitverfahrens ohne Zuglaufmeldungen über den Belegungszustand der Strecke informieren.

*
*
*
*
*

Bei Betriebsbeginn hat sich der Triebfahrzeugführer des ersten Zuges davon zu überzeugen, dass die Ankunft des letzten Zuges des Vortages bzw. der Nacht oder keine aktuell gültige Gleissperrung im Streckenmeldebuch eingetragen sind und die Bestätigung (Unterschrift in Spalte 10) vorliegt. In Spalte 18 bestätigt er das durch seine Unterschrift.

Durch den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges wird in den Spalten 2 bis 5 die Abfahrt des ersten Zuges eingetragen. Der Zugleiter nimmt in Spalte 6 bei Dienstbeginn Kenntnis. Nach Betriebsschluss hat der Triebfahrzeugführer des letzten Zuges im Streckenmeldebuch die Ankunft des letzten Zuges mit Zugnummer und Ankunftszeit einzutragen und damit zu bestätigen, dass er die Strecken frei gefahren hat (Spalten 7 – 10). Noch Zu §6 (3)

Verkehren Zugfahrten oder Sperrfahrten anderer EVU während der Betriebsruhe der Zugleitung, hat die Eintragungen der streckenkundige Begleiter der KVG vorzunehmen. Sind diese Züge mit einem streckenkundigen Mitarbeiter des jeweiligen Verkehrsunternehmens besetzt, sind in der Fahrplanmitteilung Festlegungen für den Meldeweg zu treffen.

2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Besonderheiten für den Zugverkehr und Langsamfahrstellen werden dem EVU durch das Verzeichnis betrieblicher Besonderheiten und Langsamfahrstellen – La – mitgeteilt. Die La wird in der Regel wöchentlich verteilt. Diese gilt ab Freitag 0:00 Uhr bis zum darauffolgenden Donnerstag 24:00 Uhr. Die Verteilung erfolgt 3 Tage vor in Kraft treten. Zu § 7 (3)

Treten während der Gültigkeit Änderungen ein, ist eine Berichtigung zur La an die EVU unmittelbar nach Bekanntwerden der Änderung zu versenden. Am ersten Tag der Änderung sind die Züge je nach Art der Änderung durch Befehl oder über den Zugfunk zu verständigen.

Alle betriebswichtigen Gespräch sind über den Zugfunk der KVG zu führen (beachte hierzu: Richtlinien für den Funkverkehr – FV-NE, Anlage 9). Zu §8 (2)

Die Zugmeldungen mit dem Fahrdienstleiter Großkrotzenburg sind dabei mit inbegriffen. Dieser verfügt dafür über ein mobiles Zugfunkgerät der KVG. Zuglaufmeldungen, außer Verlassensmeldung, dürfen nur bei Stillstand des Zuges abgegeben werden.

Funkgespräche werden auf einem Sprachspeicher beim Zugleiter Schöllkrippen aufgezeichnet.

Als Rückfallebene und bei Verzicht auf das Zugleitverfahren dürfen betriebswichtige Gespräche über Mobiltelefon an den Zugleiter – Rufnummer 06024 / 65 52 15 - abgegeben werden.

Durch das verkehrende EVU ist sicherzustellen, dass der Tf ein betriebsbereites Mobiltelefon mit sich führt. Die Nummer muss dem Zugleiter bekannt sein.

Seitens des EVU sind die Mobiltelefonnummern der Triebfahrzeuge (bzw. Triebfahrzeugführer) rechtzeitig der Zugleitung mitzuteilen.

Befindet sich nur ein Zug auf der Strecke gelten hierzu besondere Regelungen, siehe dazu Anlage 15.

Bei Störungen oder Ausfall des Funks erfolgt die fahrdienstliche Verständigung über Mobiltelefone.

Im Regelfall wird auf den Eintrag im Meldebuch für den Zugleiter verzichtet. Zugmeldungen zwischen dem Zugleiter und dem FdI Großkrotzenburg sind immer zu dokumentieren. Dies gilt nicht bei Verzicht auf das Zugleitverfahren. Zu 8 (5) *

In nachfolgenden Fällen ist Zugleitbetrieb mit der Abgabe von Zuglaufmeldungen einzuführen und es sind die Meldungen im Meldebuch für den Zugleiter zu dokumentieren:

- Anordnung des Zugleiters zur Abgabe von Zuglaufmeldungen
- Störungen oder Ausfall des TUZ
- Störung oder Ausfall des Sprachspeichers
- Störung oder Ausfall des Zugfunk

Fahrdienstliche Meldungen über Mobilfunk

Das EVU hat Regeln zur Dokumentation beim Triebfahrzeugführer zu treffen. Diese sind der KVG mitzuteilen. *

Sonstige fahrdienstliche Meldungen und Aufträge, die nicht der Durchführung des Zugverkehrs dienen, sind im Fernsprechbuch zu dokumentieren. Die Dokumentation beim Triebfahrzeugführer regelt das jeweilige EVU. *

Bei Verzicht auf das Zugleitverfahren entfallen die Eintragungen

Es sind die Vordrucke gemäß Anlage 10 FV-NE zu verwenden. Die Ausfüllanleitung ist zu beachten. Zu § 9.(1) *

Befehle dürfen nur bei Stillstand des Zuges übermittelt werden. Der ZI hat sich dies über Funk beim Tf bestätigen und den Standort des Zuges übermitteln zu lassen. *

In den Befehlen dürfen die Zusätze bei den Zugnummern (Zugart) weggelassen werden. Die Namen der Betriebsstellen dürfen nicht abgekürzt werden mit Ausnahme folgender, bei denen nur der unterstrichene Teil anzugeben ist:

Kahl (Main)
Alzenau (Unterfranken)
Michelbach (Unterfranken)

Im Übermittlungscode ist die laufende Nummer des Befehls und der Namenskürzel des Zugleiters einzutragen. *

Auf einem Vordruck dürfen mehrere Befehle diktiert werden, wenn diese vom Triebfahrzeugführer in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden können. Für jeden weiteren in der Reihenfolge auszuführenden Auftrag, der auf dem Befehlsvordruck nicht nach dem zuvor erteilten Auftrag eingetragen werden kann, ist ein neuer Befehlsvordruck auszufertigen.

Die Vordrucke müssen fortlaufend nummeriert werden, z.B. Vordruck 1 von 3 Der letzte Vordruck wird unterschrieben.

Nach dem Diktieren durch den Zugleiter müssen die Wortlaute aller erteilten Befehle durch den Triebfahrzeugführer wiederholt werden. Der Zugleiter bestätigt dann die Richtigkeit oder korrigiert Fehler. Anschließend nennt der Zugleiter Ort, Datum, Uhrzeit und seinen Namen.

Diese Angaben werden auf dem letzten Vordruck des Befehls vermerkt. Der Triebfahrzeugführer vermerkt beim Zugleiter den Zusatz „gez.“, gibt dem Zugleiter seinen Namen bekannt und unterzeichnet selbst mit „i.A.“.

Werden im Nachgang weitere Befehle für diesen Zug erforderlich, muss ein zweiter Befehl übermittelt werden, wenn die Handlungsabfolge nach Abarbeitung des ersten Befehls erfolgt. Noch zu § 9 (1)

Liegt die Ursache für eine weitere Handlung zwischen den bereits erteilten Weisungen, ist der erste Befehl mittels eines weiteren Befehls zurückzuziehen und danach ein neuer Befehl auszustellen.

Gilt ein Befehl für mehrere Züge an einem Tag, so kann der Zugleiter unter Beachtung, dass der gleiche Triebfahrzeugführer diese Züge fährt, die Zugnummern für mehrere Züge auf dem Befehl vermerken. Ergibt sich eine Änderung durch Wechsel des Tf, muss ein neuer Befehl ausgestellt und übermittelt werden.

Befehle werden auf der Strecke Kahl (Main) – Schöllkrippen nur beim Zugleiter (Urschrift) und beim Triebfahrzeugführer ausgefertigt. In Schöllkrippen kann die Durchschrift direkt vom Zugleiter an den Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden. Zu §9 (2)

Befehle dürfen nur durch einen anderen Befehl zurückgezogen werden. Die Bestimmungen zur FV-NE § 9 (3) und (4) sind zu beachten. Dies darf nur im Stillstand des Zuges dann geschehen, wenn der Triebfahrzeugführer dem Zugleiter den Standort des Zuges mitgeteilt hat. Zu §9 (3) *

Im Regelbetrieb werden keine Zuglaufmeldungen abgegeben. Durch den Zugleiter wird die Abgabe von Zuglaufmeldungen gemäß Spalte 9 des Buchfahrplan angeordnet. Bei Verkehren von Sonderzügen ordnet der Zugleiter die Abgabe von Zuglaufmeldungen an. Zu §10 (2) *

Zugmeldungen werden vom Zugleiter bzw. dem Fdl Großkrotzenburg abgegeben. – Anlage 14 Teil A. *

Bei Verzicht auf das Zugleitverfahren werden keine Zugmeldungen durch den Zugleiter abgegeben. Anlage 14, Teil B ist zu beachten. *

In diesen Fällen hat der Triebfahrzeugführer nach Abfahrt vom Haltepunkt Alzenau Burg eine Verlassensmeldung an den Fdl Großkrotzenburg abzugeben. Bei Verspätungen ist zusätzlich die Angabe der Verspätungsminuten erforderlich. *

Für Zugfahrten, die in Kahl (Main) KVG auf der Infrastruktur der KVG enden hat der Zugleiter den Fahrdienstleiter Großkrotzenburg mit dem Wortlaut: *

Zug ... (Zugnummer) vsl. ab Alzenau Burg (Minute) bis Gleis 806“ zu verständigen. *

Wenn nicht im Fahrplan vorgeschrieben hat der Zugleiter für diese Züge in Alzenau Burg die Abgabe einer Ankunftsmeldung anzuordnen. *

Züge, die über den Bahnhof Kahl (Main) hinaus in Richtung Großkrotzenburg fahren, werden an den benachbarten Fahrdienstleiter Großkrotzenburg vor Abfahrt in Alzenau Burg mit Angabe über Pünktlichkeit des Zuges oder eventuelle Verspätungsminuten angeboten. Signal S 24 darf erst auf Hp 1 gestellt werden, wenn der Zug angenommen wurde. Zu §10 (3) *

Durch den Tf ist nach Halt oder Durchfahrt in Alzenau Burg dem Zugleiter eine Meldung über die Pünktlichkeit des Zuges abzugeben. *

Züge, welche ab Kahl (Main) KVG unter einer anderen Zugnummer in Richtung Großkrotzenburg weiterfahren, sind stets mit dieser Zugnummer anzubieten. *

Ist die Zugleitung nicht besetzt – Verzicht auf Zugleitverfahren – wird auf die Abgabe von Zuglaufmeldungen verzichtet. Der Fahrdienstleiter Großkrotzenburg darf nach Aufhebung des Zugleitverfahrens Züge gemäß der vorhandenen Aufstellung auf die Infrastruktur der KVG ohne Zugmeldung übergehen lassen. *

Zuglaufmeldungen werden nur bei Ausfall des Streckensicherungssystems oder auf Anordnung des Ebl oder seines Vertreters abgegeben. Zu §10 (4) *

Die Fahrerlaubnis gilt immer bis zum Ausfahrtsignal der benannten Zuglaufmeldestelle. Der Zugleiter kann ein anderes Ziel der Fahrerlaubnis benennen, wenn es betrieblich erforderlich ist. Die Fahrerlaubnis darf nur zu einem markanten Punkt (z. Bsp. Bahnsteig; Ne 1) gegeben werden. *

Halt an der Trapeztafel werden durch Eintrag im Fahrplan oder Befehl bekannt gegeben. Für den Bahnhof Schöllkrippen gilt die Fahrerlaubnis bis zum Gleisabschluss Gleis 81. *

Der Zugleiter muss eine erteilte Fahrerlaubnis zurücknehmen, *

- wenn gemäß § 2a (2) ein Nothaltauftrag abgegeben wird *
- wenn eine Kreuzung auf Grund von Verspätungen verlegt werden soll, *
- wenn in Ausnahmefällen kurzfristig ein Sdz verkehren soll. *

oder

- weil ein Fahrzeug störungsbedingt nicht ab- bzw. weiterfahren kann.

Er muss sich dafür zunächst den Standort des Zuges melden lassen. Die Rücknahme der Fahrerlaubnis erfolgt mit den Worten: „Fahrerlaubnis für Zug (Zugnummer) zurückgenommen.“ Der Triebfahrzeugführer dieses Zuges wiederholt den Wortlaut und darf dann nicht abfahren oder muss sofort anhalten.

Befindet sich maximal ein Zug auf der Strecke und die Zugleitung ist im Ausnahmefall besetzt, so kann der Zugleiter eine Fahrerlaubnis für mehrere Zugfahrten erteilen. Siehe dazu §12(1).

Für Sonderzüge sind durch die Zugleitung Fahrpläne aufzustellen.

Zu §10 (7) *

Ändern sich durch das Verkehren eines Sonderzuges die Reihenfolge der Züge oder es erfolgt eine zusätzliche Kreuzung mit einem planmäßig verkehrenden Zuges, wird der planmäßig verkehrende Zug durch Befehl über eine zusätzliche Kreuzung informiert. Für den planmäßig verkehrenden Zug fordert der Zugleiter über Funk bei Bedarf zusätzliche Zuglaufmeldungen ab. *

Bei wirkendem Streckensicherungssystem wird auf die Ausstellung von Befehlen über Verlegung oder hinzugekommene Kreuzungen verzichtet. *

Bei kurzfristig erforderlichen Sonderzügen (Arbeitszüge; Hilfszüge) ist durch den Zugleiter Zugleitbetrieb einzuführen. Dieser darf erst nach Beendigung der Fahrt des Sonderzuges aufgehoben werden.

Hat das führende Fahrzeug keinen IMU-Sender, erfolgt die Einstellung der Fahrstraßen durch den Zugleiter *

Der benachbarte Fahrdienstleiter ist der Fahrdienstleiter Großkrotzenburg der DB Netz AG. Dieser hat seinen Dienstposten auf dem Stellwerk Großkrotzenburg, das die Anlagen der DB Netz AG des Bahnhofes Kahl fernstellt. Zu § 10 (8)

Beim Anbieten eines Zuges aus Großkrotzenburg in Richtung Alzenau – Schöllkrippen vom benachbarten Fahrdienstleiter an den Zugleiter Schöllkrippen wird bei der Annahme durch den Zugleiter auf den Zusatz, bis zu welchem Bahnhof die Fahrerlaubnis erteilt wird, verzichtet.

Der anbietende benachbarte Fahrdienstleiter Großkrotzenburg muss dem Triebfahrzeugführer für die Einfahrt in das Gleis 806 des Bahnhofes Kahl (Main) aus Richtung Großkrotzenburg keine Fahrerlaubnis erteilen. Eine Fahrerlaubnis wird ggf. erst für die Ausfahrt aus Kahl (Main) in Richtung Alzenau/Schöllkrippen durch den Zugleiter erteilt.

Auf das Rückmelden für Züge über die Infrastrukturgrenze KVG – DB Netz wird in beide Richtungen im Regelbetrieb verzichtet. Der benachbarte Fahrdienstleiter Großkrotzenburg und der Zugleiter Schöllkrippen können jeweils richtungsbezogen des Rückmelden einführen. Noch zu § 10 (8)

Züge in Richtung Großkrotzenburg werden durch den Zugleiter angeboten. Wird die Annahme verweigert, hat der Zugleiter sofort die Haltsperrung für Signal S 24 einzulegen und den Triebfahrzeugführer zu informieren.
Die Weiterfahrt des Zuges nach Kahl (Main) KVG darf erst nach Zustimmung des Fdl Großkrotzenburg erfolgen.

Es wird beim Zugleiter das „Meldebuch für den Zugleiter“ nach Anlage 3 geführt. Dort werden alle Züge, Zugmeldungen und Zuglaufmeldungen dokumentiert. Zu §11 (1)
Es werden alle über den Zugfunk der KVG abgegebenen Gespräche auf dem Sprachspeicher beim Zugleiter Schöllkrippen aufgezeichnet.
Nicht über Zugfunk abgegebene Zuglaufmeldungen und sonstige fahrdienstliche Aufträge und Meldungen sind jedoch immer zu dokumentieren, siehe §8(2).
Zur Dokumentation der Meldungen bei Ausfall des Zugfunks insgesamt und/oder des Sprachspeichers siehe §8(2).

Durch den EBL sind in unregelmäßigen Abständen die Situation des Ausfalls des Funkes oder des Sprachspeichers unabhängig von deren Funktion und damit die in diesem Fall notwendige Dokumentation der Meldungen anzuordnen.

Jeder Zug ist im „Meldebuch für den Zugleiter“ in einer eigenen Zeile zu erfassen. Zu §11 (2)
In der Fahrtrichtung Kahl (Main – Schöllkrippen) geschieht dies für von Hahnau/Großkrotzenburg kommende und in die Kahlgrundbahn einfahrende Züge durch die Zugmeldung. In Kahl oder einer anderen Zuglaufstelle beginnende Züge müssen vor Abfahrt in eine neue Zeile eingetragen werden.

Für die Fahrtrichtung Schöllkrippen – Kahl (Main) muss vor Abfahrt des Zuges in Schöllkrippen oder einer anderen Zuglaufstelle der Strecke die Zugnummer in eine Zeile des Meldebuches eingetragen werden.
Nach Enden des Zuges oder Verlassen der Strecke in Kahl (Main) wird die Zugnummer schräg durchgestrichen (siehe auch §12(4)).

Befindet sich nur ein Zug auf der Strecke Kahl (Main) – Schöllkrippen wird vom Zugleitverfahren abgesehen. Zu § 12 (1)
Die Aufhebung des Zugleitverfahrens darf erst erfolgen, wenn nur planmäßig ein Zug auf der Strecke verkehrt oder Sonderzüge nur während der Betriebsruhe der planmäßig stattfindenden Zugfahrten verkehren.

Die Aufhebung des Zugleitverfahrens ist dem Fdl Großkrotzenburg und dem Triebfahrzeugführer des, auf der Strecke verkehrenden Zuges mit dem Wortlaut „Zugleitverfahren aufgehoben“ mitzuteilen.
Die Aufhebung und Wiedereinführung des Zugleitverfahrens sind im Meldebuch für den Zugleiter in der Spalte Bemerkungen mit Uhrzeit und Namenszeichen des Zugleiters zu vermerken

Meldungen an den Zugleiter sind über Festnetztelefon 06024 / 655 215 – Weiterleitung an Bereitschaftshandy – abzugeben.

befindet sich nur ein Zug auf der Strecke so kann bei eingeführtem Zugleitverfahren eine Fahrerlaubnis für mehrere Zugfahrten erteilt werden. Der Wortlaut dafür lautet: „Fahrerlaubnis für die Züge von (Nummer des ersten Zuges) einschließlich (Nummer des letzten Zuges), zwischen Kahl (Main) und Schöllkrippen erteilt“.

Die Fahrerlaubnis wird im „Meldebuch für den Zugleiter“ durch eine Beleglinie über die gesamte Strecke mit Pfeil in beiden Richtungen dokumentiert. Dabei wird in der Spalte der Zugnummer neben der des ersten Zuges zusätzlich „bis einschließlich (Zugnummer)“ eingetragen. Noch zu § 12 (1)

Auf das Zugmeldeverfahren zum benachbarten Fahrdienstleiter Großkrotzenburg wird verzichtet.

Nach Aufhebung des Zugleitverfahrens hat der Triebfahrzeugführer des letzten planmäßigen Zuges vor der Betriebsruhe die Ankunft im Streckenmeldebuch mit Zugnummer und Ankunftszeit sowie das Freisein der Strecke zu bestätigen.

Für Sonderzüge außerhalb der planmäßigen Zugfahrten ist der Eintrag durch den streckenkundigen Begleiter der KVG vorzunehmen

Bei Sonderzügen mit streckenkundigen Triebfahrzeugführern oder streckenkundigen Begleitern, die nicht Mitarbeiter der KVG sind, ist der Meldeweg in einer Fahrplananordnung zu regeln.

*
*
*
*
*
*
*

Bei Betriebsbeginn hat sich der Triebfahrzeugführer des ersten Zuges vor Abfahrt davon zu überzeugen, dass die Ankunft des letzten Zuges des Vortages im Streckenmeldebuch eingetragen ist (Strecke frei), die Bestätigung (Unterschrift) vorliegt und keine Sperrung eingetragen ist. In Spalte 18 des Streckenmeldebuches bestätigt er dies durch seine Unterschrift. Er trägt weiterhin im Streckenmeldebuch in den Spalten 2 bis 5 die Abfahrt des ersten Zuges ein. Die Strecke ist damit belegt.

Vor Aufnahme des Zugleitverfahrens hat sich der Zugleiter vom Eintrag im Streckenmeldebuch zu überzeugen.

Er teilt die Wiedereinführung des Zugleitverfahrens dem FdI Großkrotzenburg und dem Triebfahrzeugführer des sich auf der Strecke befindlichen Zuges mit.

„Zugleitung besetzt, Zugleitverfahren ohne Abgabe von Zuglaufmeldungen eingeführt“
Eintrag im Streckenmeldebuch.

*
*
*
*
*

Das Fahren im Sichtabstand ist nicht zugelassen.

Zu §12 (3)

Auf der Strecke Kahl (Main) – Schöllkrippen ist ein Zugsicherungssystem vom Typ MCDS (Hersteller Bombardier) vorhanden. Zu §12 (4)

Die Anforderungen erfolgen durch den Tf über IMU-Schleifen. Zuglaufmeldungen werden nicht abgegeben.

Bei Störungen am Streckensicherungssystem bzw. auf Anordnung des EBL (Beta; DA) werden Zuglaufmeldungen durch den Zugleiter angeordnet. Das „Meldebuch für den Zugleiter“ ist zu führen.

Bei Verspätungen (auch absehbaren) von 5 Minuten und mehr ist durch den Triebfahrzeugführer unverzüglich der Zugleiter zu verständigen. Dieser informiert bei Zügen in Richtung Hanau den benachbarten Fahrdienstleiter Großkrotzenburg der DB Netz AG im Rahmen der Zugmeldung oder ggf. separat. Zu §13 (1) und (3)

Bei Aufhebung des Zugleitverfahrens wird der benachbarte Fahrdienstleiter Großkrotzenburg durch den Triebfahrzeugführer durch Ankunfts meldung mit dem Zusatz „planmäßig“ oder Angabe der Verspätungsminuten im Haltepunkt Alzenau Burg informiert, wenn der Zug über die Kahlgrundbahn hinaus nach Großkrotzenburg/Hanau fahren soll.

Bei Störung der Belegtmeldung Gleis 806 im Bahnhof Kahl (Main) KVG ordnet der Zugleiter die Abgabe der Verlassensmeldung an. Zu §14 (1)

Verlassensmeldung darf durch den Tf gegeben werden, wenn der Zug mit Zugschluß am Signal P 806

bzw.

Signal S 11
vorbeigefahren ist.

*
*
*
*
*

Auf Grund von verkürzten Durchrutschwegen wird die Einfahrtsgeschwindigkeit in den Bahnhof Kahl (Main) aus Richtung Alzenau ab Ne 1 V_{\max} 30 km/h festgelegt.

*
*

Für die Bahnhöfe Michelbach und Strötzbach sind verkürzte Durchrutschwege aus beiden Richtungen vorhanden. Ab Bahnsteiganfang, ist die Geschwindigkeit auf V_{\max} 30 km/h zu ermäßigen. Lf Signale sind nicht aufgestellt. Für Alzenau (Unterfr.) gilt die Geschwindigkeitsbeschränkung ab Grenzzeichen Weiche 20 bzw. W 21. Erkennt der Triebfahrzeugführer Hp 1 am jeweiligen Signal, darf er Buchfahrplangeschwindigkeit fahren.

Bei Störung an einer Rückfallweiche ist vor der Weichenspitze anzuhalten. Die Zugleitung / Bereitschaft ist sofort zu informieren. Zu § 15 (1) Anlage 16

Der Triebfahrzeugführer hat sich vom ordnungsgemäßen Anliegen der Weichenzunge örtlich zu überzeugen. Die Regeln in Anlage 13 sind zu beachten. (22)

Kann der Tf die ordnungsgemäße Lage der Rückfallweiche nicht eindeutig feststellen, darf die Weiche erst nach Freigabe durch den Mitarbeiter der KVG befahren werden.

Durch den Zugleiter ist sofort die Bereitschaft der Bahnmeisterei zu verständigen.

Die betreffende Weiche darf erst wieder von der Spitze befahren werden, wenn die Störung beseitigt wurde und hierzu die Meldung des Mitarbeiters der Bahnmeisterei vorliegt.

In den Bahnhöfen Alzenau (W21, 23), Michelbach (W31, 32) und Strötzbach (W41, 43) sind Rückfallweichen vorhanden. Diese sind grundsätzlich maximal mit 40 km/h zu befahren. Zu §15 (4)

Die Überwachung der Endlage der Rückfallweichen erfolgt in den einzelnen Bahnhöfen wie folgt:

Im Bahnhof Alzenau durch die Einfahrsignale S 21 (Weiche 21) bzw. S 22 (Weiche 23), die Endlage der Weichen ist Bestandteil der Fahrstraße.

Im Bahnhof Michelbach durch die Deckungssignale für die Rückfallweiche (Einfahrsignale sind nicht vorhanden), Deckungssignal A für die Weiche 31, Deckungssignal B für die Weiche 32.

Im Bahnhof Strötzbach durch die Einfahrsignale S 41 (Weiche 41) bzw. S 42 (Weiche 43), die Endlage der Weichen ist Bestandteil der Fahrstraße.

Ersatzschlüssel für Weichen und Gleissperren befinden sich am Schlüsselbrett beim Zugleiter. Diese dürfen nur bei Bedarf gegen Quittung ausgegeben werden. Zu § 15 (5)

Die betreffende Betriebsstelle ist durch den Zugleiter zu sperren.

Erfolgt die Herausgabe von Schlüsseln für betriebliche Zwecke, darf die entsprechende Weiche oder Gleissperre nur mit Genehmigung des Zugleiters bedient werden. Der Mitarbeiter hat das Umlegen und verschließen in Grundstellung sowie die Verwahrung des/der Schlüssel dem Zugleiter über Funk bzw. Mobiltelefon zu bestätigen.

Genehmigung und Verwahrung sind im Meldebuch unter Meldungen und Vermerke mit Uhrzeit und Name des Mitarbeiter, dem die Schlüsselausgehändigt wurden, einzutragen. Bleibt die Meldung bis zum Verkehren eines planmäßigen Zuges aus, sind alle Züge bis zum Eingang der Meldung oder Rückgabe der Schlüssel mit Befehl 12; Grund Nr. 35 zu informieren. Vmax wird auf 40 km/h begrenzt.

Die Schlüssel für die Weichen und Gleissperren befinden sich in den Bahnhöfen Alzenau, Michelbach, Strötzbach und der Awanst Blankenbach in der jeweiligen Schlüsselsperre des Bahnhofes. Im Bahnhof Kahl (Main) befindet sich der Schlüssel für die Weiche 821 (mit Folgeabhängigkeit für die Weiche 822 und die Gleissperre I) in der Schlüsselsperre. Zu §15 (10)

Die Schlüssel der Schlüsselsperren dürfen erst nach Freigabe für den Bahnhof durch den Zugleiter mittels erteilter Rangiererlaubnis und eingeschaltetem Rangierbetrieb entnommen werden. Bevor die Rangiererlaubnis zurückgegeben wird muss der jeweilige Schlüssel wieder in der Schlüsselsperre verschlossen sein.

Die Schlüssel für die Weichen 824, 825 und 827 sowie die Gleissperre 841 des Bahnhofes Kahl (Main) sind in der Weichenbude 825 verschlossen. Die Freigabe erfolgt technisch durch den Fahrdienstleiter Großkrotzenburg, ist jedoch immer über den Zugleiter Schöllkrippen anzufordern.

Für den Bahnhof Schöllkrippen werden vier Schlüssel für die Weichen 85, 86, 87 und 89 sowie die Gleissperre IV am Schlüsselbrett beim Zugleiter aufbewahrt. Die Ausgabe erfolgt gegen Quittung.

Ersatzschlüssel für die Weichen und Gleissperren der übrigen Bahnhöfe befinden sich im Ersatzschlüsselschrank beim Zugleiter in Schöllkrippen. Die Anzahl der Ersatzschlüssel ist im Schrank aufgelistet.

Die Fahrtstellung der Signale ist durch den Triebfahrzeugführer über IMU-Schleifen anzufordern. Bei einigen Signalen erfolgt die Fahrtstellung durch Anforderung über Achszähler (siehe Teil B, VI.). Zu §16(1)

Bei Störungen, verkehren von führenden Triebfahrzeugen ohne oder gestörten IMU-Sender, ist die Fahrstraße durch den Zugleiter einzustellen. Die Bedienung der Signale obliegt dem Zugleiter.

Der Selbststellbetrieb ist zu deaktivieren.

Für das Ausfahrtsignal S24 des Bahnhofes Alzenau in Richtung Kahl (Main) darf der Selbststellbetrieb wegen der Zugmeldungen zum benachbarten Fahrdienstleiter nicht eingeschaltet sein. Dies gilt nicht bei Ein-Zug-Betrieb (siehe Teil C, IV.).

Der Selbststellbetrieb der Signale im Streckensicherungssystem der Strecke Kahl (Main) – Schöllkrippen ist unter § 16(1) beschrieben. Zu §16 (2)
Selbstblocksignale sind nicht vorhanden.

Sind Zuglaufmeldungen angeordnet muss der Selbststellbetrieb aller Signale ausgeschaltet sein. Die Signale dürfen dann nur vom Zugleiter in Fahrtstellung gebracht werden. Zu §16 (4)

Je nach Erfordernis kann eine Ausschaltung des Selbststellbetriebes für die gesamte Strecke oder für einzelne Signale erfolgen.

*
*

Der Wortlaut für den mündlichen Auftrag für die Einfahrt in einen Bahnhof nach Halt an Zu §17 (1)
der Trapeztafel lautet: „Zug (Zugnummer) darf in den Bahnhof (Name) einfahren.“
Die Genehmigung zur Einfahrt darf nur durch den Zugleiter erteilt werden.

Im Bahnhof Schöllkrippen erfolgt die Einfahrt in ein Stumpfgleis, das teilweise besetzt sein Zu §17 (3)
kann. Im Bahn-km 22,357 befindet sich ein alleinstehendes Zs3. Dieses signalisiert die
Ziffern „3“ – Einfahrt in Stumpfgleis – oder „2“ – Einfahrt in teilweise besetztes Gleis -
(siehe Teil A, II. zu AB39).

Bei gestörten oder erloschenen Zs 3 hat der feststellende Triebfahrzeugführer sofort die
Zugleitung/Bereitschaft zu verständigen. Es ist auf Sicht mit höchstens 20 km/h ab Ein-
fahrweiche zu fahren.

Alle weiteren Züge erhalten Befehl 12; Grund 5 höchstens 20 km/h.

Die Höchstgeschwindigkeit darf ab Einfahrweiche höchstens 20 km/h betragen.

*
*
*
*

Sollen Züge auf einer Zuglaufstelle (Blankenbach; Niedersteinbach; Mömbris- Zu §17 (6)
Mensengesäß) enden und beginnen hat der Zugleiter die Signalsperre für die Signale, die
auf die betreffende Zuglaufstelle weisen im Stellwerk einzulegen. Die Signalsperre darf
erst wieder ausgelegt werden, wenn sich der betreffende Zug unter Deckung eines Hp-
Signals befindet.

Bei gestörter Funkverbindung auf dem Tzf darf die Fahrt grundsätzlich bis zum nächsten Bahnhof fortgesetzt werden. Eine Weiterfahrt ist dort dann erst möglich, wenn eine Verständigung über Mobiltelefon hergestellt werden kann. Bei der Nutzung von Mobiltelefon zu Kommunikation trägt der Zugleiter die Telefonnummer des Triebfahrzeugführers in die Spalte 11 des Meldebuches für den Zugleiter in die zum Zug gehörige Zeile ein. Es ist ein Probegespräch zwischen Zugleiter und Triebfahrzeug zu führen. Liegen keine Störungen im Streckensicherungssystem vor, darf der Zug fahrplanmäßig weiterfahren. Auf jeder Betriebsstelle ist nach Halt des Zuges die Verständigung zu prüfen.

Zu §17
(11)

Züge mit unvollständigem Spitzensignal sind dem Zugleiter zu melden. Das unvollständige Spitzensignal ist auf dem nächsten Bahnhof in Ordnung zu bringen. Ist das nicht möglich, darf bis zum dem Bahnhof gefahren werden, in dem das Spitzensignal repariert werden kann.

Zu §19 (2)

Da nicht technisch gesicherte Bahnübergänge zu befahren sind, muss der Zugleiter den Triebfahrzeugführer bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mittels Befehl beauftragen, mit höchstens 30 km/h zu fahren (Befehl 12) und auch vor den nicht mit Pfeiftafeln gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung Signal Zp1 nach AB 132 der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) zu geben.

*

Eine Abfahrt aus dem Bahnhof Schöllkrippen mit unvollständigem Spitzensignal ist nicht erlaubt. Das Zg 1 ist vor Abfahrt herzustellen oder das Spitzensignal zu tauschen.

Züge mit erloschenem Spitzensignal müssen nach den Regeln des §19 (2) FV-NE anhalten und das erloschene Spitzensignal dem Zugleiter melden.

Zu §19 (3)

Eine Weiterfahrt bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter (Nebel, starker Regen, starker Schneefall u. a.) ist nicht zulässig.

Kann das Spitzensignal nicht repariert werden, ist ein Hilfstriebfahrzeug zu stellen. Ist dies nicht möglich, darf der Zugleiter die Weiterfahrt bis zur nächsten Abstellmöglichkeit unter folgenden Bedingungen zulassen:

Der Zugleiter beauftragt den Zug mittels Befehl 12; Grund 42 mit maximal 30 km/h weiterzufahren. Durch den Triebfahrzeugführer ist die Geschwindigkeit so einzurichten, dass er vor Gefahren rechtzeitig zum Halten kommt. Vor jedem nicht technisch gesicherten Bü ist anzuhalten. Weiterfahrt nach Abgabe Zp 1 und Beobachtung des Straßenverkehrs mit Schrittgeschwindigkeit bis Mitte Bü.

Bei technisch gesicherten Bü und Erkennung von Bü 1 darf der Bü befahren werden. Muss der Tf auf Grund der Sichtverhältnisse seine Geschwindigkeit auf <20 km/h reduzieren, hat er trotz Bü 1 vor dem Übergang zu halten. Hilfseinschaltung ist zu aktivieren bzw. der Bü ist mit Schrittgeschwindigkeit nach Abgabe Zp 1 und Beobachtung des Straßenverkehrs zu befahren.

Kreuzungen sind auf folgenden Betriebsstellen zugelassen:

Zu §20 (2)

Alzenau
Michelbach
Strötzbach
Schöllkrippen

(Kreuzung nur durch Rangieren des abfahrenden Zuges in das Gleis 81 hinter das Ausfahrtsignal S82 nach Einfahrt des endenden Zuges möglich.

Sind bedingt durch Störungen oder Bauarbeiten Kreuzungen in Kahl (Main) unter Nutzung Gleis 807 erforderlich, so regelt dies im Einzelfall der öBl.

*

*

Im Regelbetrieb erfolgt die Einfahrt in folgende Gleise :

Zu §20 (3)

Bahnhof	Richtung Schöllkrippen	Richtung Kahl (Main)
Kahl (Main)	806	806
Alzenau	22	21
Michelbach	31	32
Strötzbach	41	42
Schöllkrippen	81	--

Auf eine gesonderte Bekanntgabe im Buchfahrplan wird verzichtet. Die dafür vorgesehene Spalte 9 entfällt.

Das Hereinrufen der vor der Trapeztafel (Ne 1) haltenden Züge erfolgt über Funk, im Störfall über Mobiltelefon, durch den Zugleiter, siehe auch §17(1). Zu §20 (4) *

In den Bahnhof Michelbach darf grundsätzlich gleichzeitig eingefahren werden. Halte an den Trapeztafeln Kahl (Main) und Michelbach sind nicht erforderlich. Sollte ein Halt an einer Trapeztafel erforderlich werden ordnet der Zugleiter dies mit Befehl an oder es ist im Fahrplan für Sonderzüge oder Sperrfahrten angegeben. Zu §20 (5) *

Im Regelbetrieb (Verzicht auf Zuglaufmeldungen) werden die Züge mittels Zugbahnfunk über Kreuzungsverlegungen oder zusätzliche Kreuzungen verständigt. Auf die Verständigung durch Befehl wird in diesem Fall verzichtet. Sind Zuglaufmeldungen angeordnet erfolgt die Information über Kreuzungsverlegungen oder zusätzliche Kreuzungen mittels Befehl 22. Wenn erforderlich ist Befehl 22.1, zu übermitteln. Zu §20 (9)

Überholungen sind im Regelbetrieb nicht vorgesehen. Bedingt durch die Rückfall- und Handweichen in den Bahnhöfen sind Überholungen ohne Umstellen der Weichen durch das Zugpersonal nicht möglich. Zu §21 (2) und (3)

Grundsätzlich kann auf folgenden Betriebsstellen überholt werden:

- Alzenau
- Michelbach
- Strötzbach

Im Falle einer durch Sonder- oder schadhafte Züge erforderlichen Überholung regelt der Zugleiter den Ablauf. Es darf in diesem Fall nur mit Zuglaufmeldungen auf diesen Bahnhof zu bzw. von diesem abgefahren werden.

Befehl 21 für Bahnhof Michelbach und Befehl 22 für alle Betriebsstellen sind für den überholenden Zug zu übermitteln.

Bei Überholungen muss sich der Zugleiter die Einstellung des Fahrweges für den überholenden Zug durch eine Fahrwegsicherungsmeldung (Wortlaut in § 21(4) FV-NE) bestätigen lassen, bevor er die Einfahrt in diesen Bahnhof zulässt (durch Fahrerlaubnis ab dem vorliegenden Bahnhof oder nach Halt am Hauptsignal /. Ne 1 bzw. Zulassen der Zugfahrt/Befehl 2).

Sonderzüge werden durch die Zugleitung (Erstellung des Fahrplans) eingelegt. Der Zugleiter informiert die betroffenen Regelzüge über die zusätzlichen Kreuzungen über Funk. Bei Störungen des Streckensicherungssystems mit Befehl. Zu §25 (2)

Wird ein Streckengleis zwischen zwei Zuglaufmeldestellen gesperrt, ist durch den Zugleiter im Streckensicherungssystem die Haltsperre an den, auf den gesperrten Abschnitt weisenden Signalen zu setzen. Erst nach Aufhebung der Streckensperrung darf die Haltsperre gelöscht werden. Zu §26

Die Sperrung darf zwischen zwei Zuglaufstellen erfolgen. Die Abgabe von Zuglaufmeldungen ist durch den Zugleiter ab der davorliegenden Zuglaufmeldestelle (Ak+Fa) und der, vor dem gesperrten Gleis befindlichen Zuglaufstelle (Ak+Fa) anzuordnen. Zum Sperren von Gleisen im Bahnhof Kahl (Main) siehe Teil C, III.

Planmäßige Sperrungen wegen Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten werden durch den EBL oder in seinem Auftrag durch den öBl angewiesen. Das gesperrte Gleis ist als Baugleis zu deklarieren. Für das Einrichten des Baugleises im Zusammenhang mit einer Beta ist der Zugleiter verantwortlich. Zu §26 (2)

Der Streckenabschnitt darf erst gesperrt werden, wenn sich der letzte durchfahrende Zug unter Deckung des nächsten Signals (S oder Ne 1) befindet.

Bei unvorhergesehenen Sperrungen ist der EBL sofort zu informieren. Zu §26 (3)

Das Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke darf nur im Rahmen einer Betriebs- und Bauanweisung (Beta) oder Dienstanweisung vorgenommen werden, wenn es dort zugelassen wird. Die Regelungen dafür werden dort genannt. Zu §27 (14)

Fahren im Sichtabstand, auch für Skl und /oder Nfz, ist untersagt. Zu §30 (7)
Für planmäßig gesperrte Gleisabschnitte ist das Nachfahren von Fahrzeugen in der Betriebs- und Bauanweisung geregelt.

3. Abschnitt: Zugfahrdienst

Neben der Streckenkunde müssen das Triebfahrzeugpersonal und die Zugführer auch für das Zugleitverfahren gemäß FV-NE ausgebildet und geprüft sein. Die örtliche Einweisung regelt das betreffende EVU. Bei Neuverkehren erfolgt die erste Einweisung durch den Ebl oder einen, von diesen bestimmten Mitarbeiter durch das EIU. Die örtliche Unterweisung beinhaltet auch das Bedienen der Schlüsselsperren sowie das Umstellen der Weichen und Gleissperren auf unbesetzten Betriebsstellen. Zu §31 (2)

Können auf Grund der Zuglänge nicht alle Fahrzeuge am Bahnsteig halten, sind nach Möglichkeit die Türen der außerhalb des Bahnsteiges stehenden Fahrzeuge geschlossen zu halten. Zu §32 (1)
Regelungen zur Sicherung der Reisenden sind durch das EVU zu treffen.
Die genauen Bahnsteiglängen sind im Teil B, II. aufgeführt.

Von km 2,326 bis km 2,500 wird ein Wasserschutzgebiet berührt. Zu § 32 (6)

Die höchstzulässige Radsatzlast und das höchstzulässige Fahrzeuggewicht je Längeneinheit beträgt für die Abschnitte Zu § 32 (8)

		Radsatzlast	Fahrzeuggewicht je Längeneinheit
Kahl/Main – Strötzbach	D4	22,5 t.	8,0 t/m
Strötzbach – Schöllkrippen	C4	20,0 t.	8,0 t/m
.	D4	bei V_{max} 30 km/h auf den Brücken 22,5 t	8,0 t/m

Das Nebenzugfahrzeug der KVG (Skl) darf wegen fehlender Sifa immer nur zwei-männig besetzt fahren. Der Beimann muss in der Lage sein, dass Fahrzeug im Notfall zum Halten zu bringen und gegen weitere Bewegung zu sichern. Zu §36 (1)

Für Fahrten des Skl der KVG wird bei wirkendem Streckensicherungssystem auf den Fahrtbericht verzichtet. Ist Zugleitbetrieb eingeführt, wird der Fahrtbericht geführt. Zu §38 (1) und (3)

Verkehren dritte EVU mit Nfz trifft das betreffende EVU eigene Regelungen zur Dokumentation von Meldungen, die nicht über den Zugbahnfunk gegeben werden

Der Zugleiter erfasst diese Meldungen im Fernsprechbuch mit Datum; Uhrzeit und Name des Tf oder Zf.

Es gilt die Bremstafel für 400 m nach Anlage 22 der FV-NE. Zu §41 (1)

Die örtlich zulässigen Geschwindigkeiten sind im Buchfahrplan und im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten – Anlage 10 - angegeben. Zu §45 (2)

Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt zwischen
Km 0,0 Kahl/Main – km 1,1 Kahl Kopp/Heide 60 km/h
Km 1,1 Kahl Kopp/Heide – km 3,8 BÜ Industriestraße 80 km/h
Km 3,8 BÜ Industriestraße – km 22,7 Schöllkrippen 60 km/h
Km 22,7 Schöllkrippen – km 23,0 Streckenende 30 bzw. 20 km/h
Die Angaben im Buchfahrplan Spalte 2 sind zu beachten. Zu §45 (3)

Bei Arbeitszügen legen der EBL oder der öBl die zulässige Geschwindigkeit in der Betriebs- und Bauanweisung (Betra) oder Dienstanweisung fest. Durch den Zugleiter kann eine Fahrplanmitteilung gemäß zu §5 (2) an den Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.

Rückfallweichen dürfen mit maximal 40 km/h (spitz bzw. stumpf) befahren werden. Zu §45 (4) c)

Bleibt ein Zug auf der Strecke liegen, hat der Tf dies sofort dem Zugleiter mitzuteilen. Der Streckenabschnitt ist sofort zu sperren und die Haltsperre an den, auf diesen Abschnitt weisenden Signalen, einzulegen. Fahrten zur Bergung dürfen nur als Sperrfahrten durchgeführt werden. Das Einlegen der Sperrfahrt erfolgt mit Befehl. Es gelten die Regelungen für die Durchführung von Sperrfahrten. Zu §47 (1)

Nach Freiziehen des Streckenabschnittes hat der Tf dem Zugleiter diesen mit dem Wortlaut:

„Strecke zwischen (Name der Zuglaufmeldestelle) und ... (Name der Zuglaufmeldestelle) frei und befahrbar“
zu melden

Durch den Zugleiter dürfen dann die Haltsperren wieder ausgelegt und die Belegung des betreffenden Streckenabschnitts aufgehoben werden.

Kommt ein Einfahrsignal nicht in Fahrtstellung oder zeigt ein Überwachungssignal für die Rückfallweichen in Michelbach kein weißes Licht, ist davon auszugehen, dass eine Störung der Rückfallweiche vorliegt. Zu § 48

Der Tf ist mit Befehl zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal mit Halt vor der Spitze der betreffenden Weiche aufzufordern. Durch den Tf ist vor Ort zu prüfen, ob die Weiche in der Grundstellung ordnungsgemäß anliegt. Die Prüfung ist dem Zugleiter/Bereitschaftshabenden mitzuteilen. Liegt die entsprechende Weichenzunge ordnungsgemäß an, darf die Weiche mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

Die Weiche ist vor dem nächsten Zug, der die entsprechende Weiche spitz befährt, durch die Bahnmeisterei zu prüfen.

Regelungen zu den BÜ-BÜ-Abhängigkeiten sind in Teil B, V. enthalten. Zu §48 (2)

Ein Triebfahrzeugführer, der unerwartet eine offene Schranke bemerkt, muss auf jeden Fall vor dem BÜ auf eine Geschwindigkeit abbremesen, die es ihm ermöglicht im Gefahrenfall rechtzeitig anzuhalten, falls er erkennt, dass ein Fußgänger oder Straßenfahrzeug vor dem BÜ nicht anhält. Das gilt nicht für die mit Handschranken gesicherten BÜ in km 8,0; 15,5; 15,6 und 18,1 (siehe hierfür Teil B, V.). Zu §48 (3)

Muss ein Zug zwischen der Rautentafel und dem Bahnübergang mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage anhalten oder ist die Geschwindigkeit des Zuges in diesem Abschnitt niedriger als 20 km/h, so ist nach §44 (8) FV-NE zu verfahren. Das gilt nicht für Halte an Bahnsteigen in den Einschaltstrecke mit Überwachungssignalwiederholer am Bahnsteigende oder zwischen Bahnsteig und Bahnübergang. Diese Halte sind in Teil B, V. „Bahnübergänge“ genannt. Zu §48 (4)

Bei ausgefallener PZB im Streckensicherungssystem ordnet der Zugleiter über Zugbahnfunk sofort eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h für den betreffenden Streckenabschnitt an. Weitere Zugfahrten sind durch Befehl 12, Grund 34 zu verständigen. Dauerbefehl wird zugelassen. Zu § 48 (7)

Bei Ausfall der PZB-Fahrzeugeinrichtung hat der Tf sofort den Zugleiter zu verständigen.

Die Fahrt darf bis zum Endbahnhof der Strecke mit V_{\max} 50 km/h fortgeführt werden.

Bei Zugfahrten in Richtung Hanau Hbf sind ab Kahl (Main) die Richtlinien der DB Netz AG zu beachten.

4. Abschnitt: Rangierdienst

Rangiert werden darf in einem Bahnhof grundsätzlich nur mit der Erlaubnis des Zugleiters. Ausnahmen für Bf Schöllkrippen siehe Teil B Zu §51 (13)
Rangierbewegungen sind nur innerhalb der Rangiergrenzen des Bahnhofs (Signal Ra 10 bzw. Einfahrweiche) erlaubt. Rangierfahrten über Ra 10 / Einfahrweiche dürfen nur bei Besetzung der Zugleitung mit Befehl in Ausnahmefällen erfolgen. *

Das Zugpersonal erteilt die Anfrage beim Zugleiter mit folgendem Wortlaut:

„Darf im Bahnhof (Name) rangiert werden?“

Nach Prüfung der Voraussetzungen (keine Zugfahrt in Richtung des Bahnhofs) erteilt der Zugleiter die Rangiererlaubnis:

„Im Bahnhof (Name) darf ab (Uhrzeit) rangiert werden.“

Sollen in einem Bahnhof mehrere Rangierabteilungen gleichzeitig rangieren, haben diese sich vor Beginn der Rangierarbeiten zu verständigen.

Nach Zustimmung darf der Schlüsselschalter für den Rangierbetrieb durch das Zugpersonal bedient werden und die entsprechenden Weichenschlüssel werden in der Schlüsselsperre frei geschaltet.

Am Hp Signal erscheint ein weißes Licht - entspricht Sh 1. Am Hp 0 zeigenden Signal darf vorbeigefahren werden.

Nach Beendigung des Rangierens ist die Grundstellung aller Weichen und Gleissperren herzustellen die Schlüssel in der Schlüsselsperre zu verschließen. Rücknahme der Rangiererlaubnis mittels Schlüsselschalter. Das weiße Licht am Hp erlischt.

Meldung an den Zugleiter durch das Zugpersonal:

„Rangieren im Bahnhof ... (Name) mit ... (Uhrzeit) beendet.“

„Zug (Nummer)/Rangierfahrt in (Name des Bahnhofes) Gleis (Nummer) abgestellt.“

Weitere Besonderheiten beim Rangieren in den einzelnen Betriebsstellen siehe Teil B, IV.

Im Baugleis nach § 26 (2) beträgt die Rangiergeschwindigkeit grundsätzlich 20 km/h. Zu §53 (2)
Andere Geschwindigkeiten werden durch die Betriebs- und Bauanweisung (Beta) oder Dienstanweisung bekanntgegeben.

An den Hauptsignalen wird Sh 1 durch weißes Standlicht ersetzt. Mit vorliegender Rangierlaubnis (siehe zu §51 (13)) darf an den haltzeigenden Hauptsignalen vorbeigefahren werden. Zu §54 (6)c

Das gilt nicht für das Asig P806 in Kahl (Main) Richtung Großkrotzenburg.

Das Rangieren auf durch Übersicht gesicherte Bahnübergänge hat mit Vorsicht und unter Beobachtung anderer Verkehrsteilnehmer zu erfolgen. Bei Bedarf ist Achtungssignal zu geben. Durch Übersicht gesicherte Bahnübergänge, die nicht beiderseitig gut beleuchtet sind, dürfen bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter nicht durch haltende Züge oder Rangierabteilungen besetzt werden. Zu §55 (1)c

Zur Sicherung der nicht technisch gesicherte BÜ siehe Teil B., V.

Das Befahren des Überweges für Reisende im Bahnhof Michelbach hat mit größter Vorsicht zu erfolgen. Erforderlichenfalls ist Achtungssignal zu geben. Zu §55 (2)

Bei durchfahrenden Zügen in Richtung Kahl /Main ist ab Bahnsteigmitte mit V_{\max} 20 km/h auf Sicht zu fahren. *

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Eisenbahnfahrzeugen ist auf der gesamten Eisenbahninfrastruktur der KVG verboten. Zu §56 (1)

Die Hemmschuhe sind auf dem Bahnhof Schöllkrippen an den dafür vorgesehenen Ständern aufzubewahren. Zu §57 (8)

Für die Sicherung von Fahrzeugen auf allen anderen Betriebsstellen ist das EVU gemäß FV-NE § 57(2) – Anhang III verantwortlich. Eventuell ausgelegte Hemmschuhe sind durch das EVU wieder mitzuführen. Eine Aufbewahrung vor Ort darf nur mit Zustimmung des EIU erfolgen. Durch das EVU ist sicher zu stellen, dass die Hemmschuhe oder Radvorleger vor Missbrauch gesichert werden.

Die Regelungen zum Abstellen von Fahrzeugen auf durchgehenden Hauptgleise bei Dienstruhe gelten nicht für den Bahnhof Schöllkrippen, Gleis 81. Zu §59(1)

Der Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt bzw. einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt ist sicherungstechnisch nicht möglich. Zu § 60

Werden Rückfallweichen stumpf befahren, sind sie in Fahrtrichtung zu räumen. Eine Änderung der Fahrtrichtung im Bereich der Weiche ist untersagt. Zu §61 (1)

Durch das Nebenfahrzeug Skl 53 dürfen Rückfallweichen aufgefahren werden. Die Höchstgeschwindigkeit darf 5 km/h nicht überschreiten (Genehmigung des STWIVT vom 09.08.2002, Az. 7972-VII/3c-24 095). Das Auffahren mit Anhängern ist nur zulässig, wenn dieser durch Beladen das Gewicht des Skl 53 erreichen.

II. Zusätzliche Bestimmungen und Abweichung von Signalen zur Eisenbahn-Signalordnung

Die Hp Signale sind mit Hp 0 und Hp 1 ausgestattet Hp-Signale *
Weiterhin sind folgende Signalbilder vorhanden

- ein weißes Licht am Asig. unter Hp 0 = in der Betriebsstelle dürfen Rangierfahrten Sh 1 durchgeführt werden (entspricht Sh 1).
- ein weißes A über Hp 0 am Asig = Fahranforderung wurde gestellt, System prüft das Freisein der Strecke, eingebundene Bü-Anlagen werden eingeschaltet. nach Freigabe der Strecke mit Hp 1 erlischt das weiße A.

Im Bahnhof Kahl (Main) ist das Formsignal Zs 3 mit der Kennziffer „3“ für die Einfahrt aus Alzenau an der Trapeztafel angebracht. Zs 3

Am alleinstehenden Geschwindigkeitsanzeiger Z 81 (Zs3) in km 22,357 (hinter dem Signal S 81) im Bahnhof Schöllkrippen sind folgende Anzeigen möglich:

- „3“ Einfahrgleis ist Stumpfgleis und in voller Länge befahrbar
- „2“ Einfahrgleis ist durch Fahrzeuge teilweise besetzt

Das Signal Z 81 ist nicht vorangekündigt. Der angezeigte Geschwindigkeitsbegriff ist ab Bü „Mühlweg“ – Bahn-km 22,624 einzuhalten.

Geschwindigkeitsprüfabschnitt mit Überwachung 30 km/h hinter Bü. *

Langsamfahrtsignale Lf 1 – Lf 3 werden im Einvernehmen mit dem EBL bei außerplanmäßigen Langsamfahrstellen aufgestellt. Grundsätzlich hat dies nach spätestens 72 h zu erfolgen. In dringenden Fällen ist die Zustimmung des Ebl nachträglich einzuholen. Die Entscheidung trifft der öBl Lf

Signal Lf 2 – Anfangsscheibe - und Signal Lf 3 – Endscheibe - werden bei Signalisierung mit Lf 6 und Lf 7 nicht mehr aufgestellt. Noch vorhandene Signale Lf 2 und Lf 3 behalten Ihre Gültigkeit.

Die Signale werden bei Dunkelheit nicht beleuchtet und sind mit rückstrahlender Folie ausgestattet.

Das Achtungssignal ist stets zu geben, wenn Personen im oder am Gleis arbeiten, auch wenn sie bereits aus dem Gleis getreten sind. Dem Triebfahrzeugführer ist die Wahrnehmung des Zuges anzuzeigen. Zs 1

Die Überwachungssignale für die Bahnübergänge ÜS
Wingertstraße (km 5,279)
Kälberau, Bahnhofstraße (km 7,057) – hier der Üsw
Wendelinusstraße (km 12,015)
stehen in Fahrtrichtung Kahl jeweils links vom Gleis.

An den Signalen BÜ 4 – Pfeiftafel – sind z.T. neben dem „P“ zwei schwarze Punkte auf weißem Grund angebracht. Bü

Das bedeutet, dass das Signal vor dem Bahnübergang nur einmal aufgestellt ist. Der Triebfahrzeugführer muss das Pfeifsignal etwa auf halbem Weg zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang wiederholen.

Ist unter dem Signal BÜ 4 eine Zusatztafel mit zwei waagerechten schwarzen Strichen angebracht, so gilt dieses BÜ 4 für den zweiten Bahnübergang. Die Regel der Wiederholung des Pfeifens auf halbem Weg zwischen dem Signal BÜ 4 und dem Bahnübergang bezieht sich auf diesen zweiten Bahnübergang.



Die Überwachungssignale der Rückfallweichen sind als Deckungssignale ausgeführt. Ne 12; Ne 13a; Ne 13b
Im Bahnhof Michelbach aus beiden Richtungen in Form Ls-Signal,

III. Zusätzliche Bestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)

Unfallmeldestelle ist die Zugleitstelle Schöllkrippen oder bei Nichtbesetzung der Bereitschaftshabende. Zu §3 (2)

Die Zugleitung ist mit den Unfallmeldetafeln I und II gemäß Anlage 1 und Anlage 2a Buvo-NE sowie der Unfallmeldetafel III (Anlage 3) ausgerüstet. *
Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die Triebfahrzeuge mit Anlage 2b – Meldetafel EVU auszurüsten. *

Verbandmittel werden auf dem Bahnhof Schöllkrippen bereitgehalten. Zu § 7

Bei einem gefährlichen Ereignis oder anderen Unregelmäßigkeiten in Kahl (Main) haben sich der Zugleiter und der Fdl gegenseitig zu informieren.

IV. Zusätzliche Bestimmungen zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)

Der Zugleiter führt ein Arbeits- und Störungsbuch nach dem Vordruck Obri NE Dort werden alle Störungen, Unregelmäßigkeiten, Arbeiten und Prüfungen eingetragen. Zu §9 (1) und (3)

Teil B Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

I. Angaben für alle Betriebsstellen

Zugehörigkeit der Betriebsstellen

Strecke 9361 Kahl (Main) - Schöllkrippen

Bezeichnung	zuständige Stelle	Rufnummer / Adresse
Land	Freistaat Bayern	
Landkreis	Aschaffenburg	
Eigentümer der Strecke	Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Am Bahnhof 12 63825 Schöllkrippen 06024/655-0
Betriebsführung, Instandhaltung	Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH	Siehe oben
Zugleitung KVG	Schöllkrippen	06024 / 655-215
Polizei	Polizeiinspektion Alzenau	06023 / 944-0

Allgemeine Weisungen

Besonderheiten im Zustand der örtlichen Anlagen auf den jeweiligen Betriebsstellen (z. B. Ausfall der Bahnsteigbeleuchtung) sind vom Zugpersonal umgehend dem Zugleiter zu melden. Dieser informiert die zuständigen Stellen.

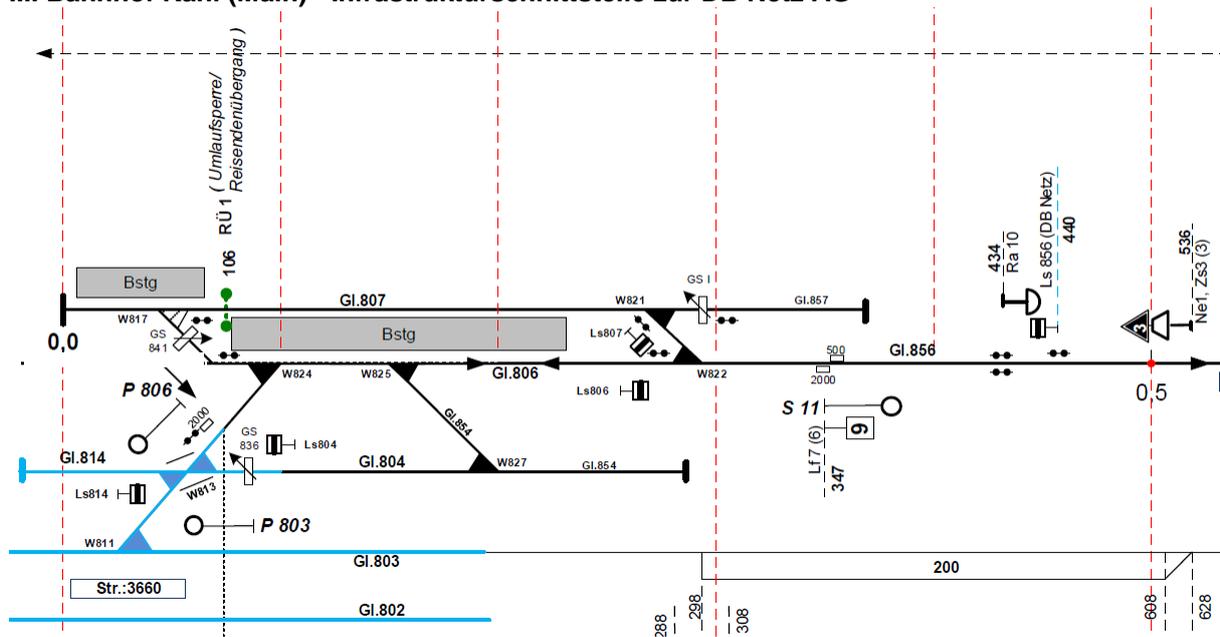
Telefonieren mit Handy ist im Gleisbereich untersagt. Es ist dafür immer aus dem Gefahrenraum zu treten.

1	2	3a	3b	3c	3d	3e	3f	4a	4b
Betriebsstelle	Geschwindigkeitsbeschränkung bei Einfahrt in Stumpfgleis/ besetztes Gleis ... km/h	Besondere Vorsicht beim Rangieren Gefälle In Richtung ... im Gl/ hinter Weiche ... 1)		Anzahl Radsätze, die durch jeweils eine angezogene Hand- oder Feststellbremse gesichert werden	Abstoßen und Ablaufen verboten nach Gleis	Rangierabteilung ohne bediente Bremse nur Achsen je eine bediente Bremse für je weitere Achsen		Geschwindigkeitsbeschränkung Einfahrt (E) Ausfahrt (A) Rangiergeschwindigkeit (R)	... km/h
	§ 17 (3)	§ 53 (5)		§44(19), §58(3) Unter Beachtung Sicherheitshinweis VDV vom 14.03.05	§ 56 (1)	§ 57 (1)		Signalbuch AB 12	
Strecke Kahl (Main) – Schöllkrippen (Kahlgrundbahn)									
Bf. Kahl	-	Alzenau W822 8 ‰	2 ‰		alle			E A R	30 3) 60 25
Bf. Alzenau	-	Kahl W21 12,8 ‰ Michelbach W23 4,15 ‰	7,5 ‰		alle			E A R	30 40 25
Bf Michelbach	-	Alzenau W31 5 ‰ Strötzbach W32 10 ‰	2 ‰		alle	Bestimmung nach Anhang II FV-NE in Abhängigkeit des eingesetzten Triebfahrzeuges!		E A R	30 20 4)/40 25
Bf Strötzbach	-	Michelbach W41 3,29 ‰ Blankenbach W43 5,889 ‰	5,24 ‰		alle			E A R	40 40 25
Awanst Blankenbach	-	Strötzbach W71 0,36 ‰ Schöllkrippen W72 9,15 ‰	6,2 ‰		alle			E A R	60 5) 60 5) 25
Bf Schöllkrippen	20/30 6)	Blankenbach W81 10,2 ‰	1,7 ‰		alle			E A R	20/30 6) 40 25/Schritt 7)

II. Zugangsstellen (Bahnsteige)

Zugangsstelle	Art und Lage des Bahnsteiges (in Richtung Schöllkrippen)	Länge	Höhe	Fahrgast-info	Wetter-schutz	Bemerkung
Kahl (Main)	Inselbahnsteig	102 m	55 cm	X	X	Zugang durch Unterführung
Kahl-Kopp/Heide	Seitenbahnsteig links	50 m	38 cm		X	An diesem verkürztem Bahnsteig können bei längeren Zügen nicht alle Türen/Fahrzeuge am Bahnsteig halten.
Alzenau Nord	Seitenbahnsteig links	120 m	55 cm	X	X	
Alzenau	Seitenbahnsteig rechts	105 m	55 cm	X	X	
Alzenau Burg	Seitenbahnsteig rechts	110 m	55 cm	X	X	
Kälberau	Seitenbahnsteig links	108 m	55 cm	X	X	
Michelbach	Inselbahnsteig	100 m	55 cm	X	X	Zugang über Reisendenüberweg über Gleis 32 unter Deckung des Asig S32
Herrenmühle	Seitenbahnsteig links	35 m	38 cm			An diesem verkürztem Bahnsteig können bei längeren Zügen nicht alle Türen/Fahrzeuge am Bahnsteig halten.
Niedersteinbach	Seitenbahnsteig links	115 m	55 cm	X	X	Zugang über BÜ 13,435
Strötzbach	Inselbahnsteig	114 m	55 cm	X	X	
Mömbris-Mensengesäß	Seitenbahnsteig rechts	99 m	55 cm	X	X	
Schimborn	Seitenbahnsteig rechts	109 m	55 cm	X	X	
Königshofen	Seitenbahnsteig links	111 m	55 cm	X	X	
Blankenbach	Seitenbahnsteig links	109 m	55 cm	X	X	
Schöllkrippen	Seitenbahnsteig links	73 m	55 cm	X	X	

III. Bahnhof Kahl (Main) - Infrastrukturschnittstelle zur DB Netz AG



Im Bahnhof Kahl (Main) schließt die Kahlgrundbahn Kahl (Main) – Schöllkrippen an die Strecke 3660 Hanau – Aschaffenburg der DB Netz AG an. Es sind getrennte Gleisanlagen der KVG und der DB Netz AG vorhanden, die durch einen Infrastrukturanchluss über die DKW 813 miteinander verbunden sind. Über den Infrastrukturanchluss sind Zug- und Rangierfahrten auf gesicherten Fahrstraßen möglich.

Die Infrastrukturgrenze zwischen DB AG und KVG bildet der Schienenstoß der DKW 813 in Richtung Gleis 806.

Der Infrastrukturanchluss erfolgt über die Weichenverbindung vom Gleis 803 (DB Netz AG) über die Weichen 811 und die DKW 813 zum Gleis 806.

Anlagen der KVG

Gleise

Gleis	Bezeichnung	Nutzlänge
806	Hauptgleis mit Bahnsteigkante	127 m
807	Nebengleis mit Bahnsteigkante	145 m
807a	Nebengleis - Verlängerung Gleis 807 hinter W 817	37 m
804/854	Nebengleis –gesperrt	374 m

Weichen / Gleissperren

Weiche / Gleissperre	Art	Spezifikation	Schutz	Freigabe
817	Handweiche			
821	Handweiche	Verschlossen Hv 73	Flankenschutz	SSP 11
822	Handweiche			SSP 11
824	Handweiche	Verschlossen Hv 73	Fahrstraße	SSP Wb 825
825	Handweiche	Verschlossen Hv 73	Fahrstraße	SSP Wb 825
827	Handweiche	Verschlossen Hv 73	Flankenschutz	SSP Wb 825
Gs I	handbedient	verschlossen	Flankenschutz	SSP 11

SSP 11 Freigabe durch Zugleiter

SSP Wb 825 Freigabe durch Fdl Großkrotzenburg

Signalanlagen

Ne 1	Bahnhofsgrenze aus Ri Alzenau
Zs 3	Einfahrt aus Richtung Alzenau
S 11	Ausfahrtsignal in Ri Alzenau

Reiseverkehrsanlagen

Inselbahnsteig Gleis 806 / 807.

Anlagen der DB Netz AG

Signaltechnische Anlagen der DB Netz AG

P 806	Asig. in Richtung Großkrotzenburg
Ls 806	Ende der Fahrstraße aus Ri Großkrotzenburg
Ls 804	Rangierfahrten aus Gleis 804 Ri Großkrotzenburg
Ls 856	Ortsfreigabe durch Fdl Großkrotzenburg

Zwischen den signaltechnischen Anlagen der KVG und der DB Netz AG im Bahnhof Kahl (Main) besteht keine technische Abhängigkeit. Alle erforderlichen Abstimmungen sind betrieblich zu regeln.

Durchführung der Zugfahrten

a) Zugfahrten von Schöllkrippen - Alzenau nach Kahl (Main)

Fahrstraße Sig S 24 (Asig Alzenau) – P 806 (Asig DB Netz AG)
Anforderung Tf oder Einstellung durch Zügleiter
Ausfahrt P 806 - Fahrstraße DB Netz AG

b) Zugfahrten von Kahl (Main) in Richtung Alzenau – Schöllkrippen

Fahrstraße DB Netz AG – Ls 806
Ausfahrt S 11 – S 21

c) Nahstellbetrieb DB Netz

Über den Nahstellbetrieb werden die Lichtsperrsignale Ls 806, 807 und 856 geschaltet. Bei eingeschaltetem Nahstellbetrieb zeigen die genannten Signale Kennlicht.

*

Bei ausgeschaltetem Nahstellbetrieb zeigen die Ls 806, 807 und 856 Hp 0 und die Weichen 811 und 813 c/d (beide DB Netz AG) sind nicht verschlossen. Zugfahrten über die Infrastrukturgrenze können durch den Fdl Großkrotzenburg erfolgen. Ein- und Ausfahrten von Kahl aus/in Richtung Alzenau sind nicht möglich. Fahrstraße S 24 endet dann am Ls 856.

Für Zugfahrten in Richtung Alzenau darf die Anforderung durch den TF / Einschaltung der Fahrstraße durch den Zügleiter erst erfolgen, wenn Ls 806 Kennlicht zeigt (Schließzeiten der Bü).

Bei eingeschaltetem Nahstellbetrieb zeigen die Lichtsperrsignale Ls 806, 807 und 856 Kennlicht. Zugfahrten über die Infrastrukturgrenze durch den Fdl Großkrotzenburg können signaltechnisch nicht erfolgen.

Fahrstraße S 24 endet am Signal P 806. Ausfahrt über S 11.

Der Nahstellbetrieb wirkt nicht auf die Schlüsselsperre in der Wb 825. Deren Schlüssel muss separat freigegeben werden.

d) Zusammenwirken KVG – DB Netz im Bahnhof Kahl am Main

Es erfolgen Zugmeldungen zwischen Zügleiter und Fahrdienstleiter. Bei Nichtbesetzung der Zügleitung – Verzicht auf Zügleitverfahren - hat der Tf im Hp Alzenau Burg eine Meldung an den Fdl abzugeben – siehe zu § 13 (1) und (3).

Einschaltung des Rangierbetriebes darf nur mit Zustimmung des Fdl Großkrotzenburg erfolgen. Schlüsselfreigabe in Absprachen mit Fdl.

Einfahrt ab Ne 1 mit 30 km/h – Lf 7 aufgestellt.

Am Ls 856 muss mit Hp 0 gerechnet werden. Fahrweise ist dementsprechend anzupassen.

Rangieren:

Siehe auch zu § 51 (13)

Rangiererlaubnis ist durch den Zf beim ZI oder Bereitschaftshabenden anzufordern. Einschaltung durch den Zugleiter oder, wenn Zugleitung nicht besetzt ist bzw. im Störfall, durch den ZF mittels RT 11 in Höhe W 842 .Die SSP 11 wird freigegeben.

wird in der Regel durch den Zugleiter sicherungstechnisch erteilt. Die RT 11 in Höhe Weichenspitze W 824 (Rückseite der Wb 825) darf nur im Störfall im Auftrag des Zugleiters bedient werden. Ebenfalls auf der Rückseite der Wb 825 befindet sich die Schlüsselsperre SSP 11. In der SSP ist der Schlüssel für die Weiche 821 verschlossen. Der Schlüssel für die Weiche 822 bzw. die Gs I befindet sich in der Weiche 821 (Folgeabhängigkeit).

Bei Bedarf Anforderung der Freigabe der SSP Wb 825 vom Fdl Großkrotzenburg.

Für SSP Wb 825 ist folgender Handlungsablauf vorzunehmen

Nach Ertönen Summton Schlüssel entfernen und im unteren Bereich des Schlüsselwerkes einschließen

Riegel leicht nach links verschieben.

Schlüssel für die Weichen werden frei.

Rückgabe der Schlüssel in umgekehrter Reihenfolge

Die Meldung über das Beenden des Rangierbetriebes darf erst erfolgen, wenn sich alle Weichen- und Gleissperrenschlüssel wieder in den entsprechenden SSP befinden und technisch gesichert sind.

Die Rangiererlaubnis des Zugleiters Schöllkrippen gilt ausschließlich für den KVG-Teil des Bahnhofes Kahl (Main) und ist begrenzt durch die Ra 10-Tafel Richtung Alzenau und das Asig 806 Richtung Großkrotzenburg. Die Ls 806 und 807 sind zu beachten.

Rangierfahrten vom Asig P806 aus Richtung Großkrotzenburg bzw. von DB Netz aus in das Gleis 806 hinein sowie in das und aus dem Gleis 804 werden vom Weichenwärter DB Netz (Fahrdienstleiter Großkrotzenburg) zugelassen.

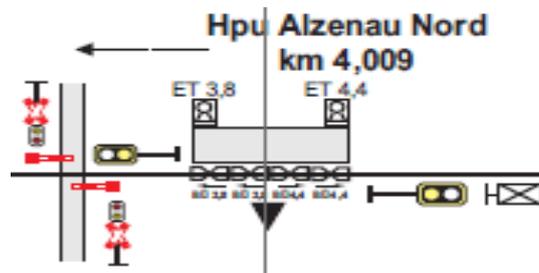
Zusätzliche Bestimmungen:

Die Zugschlussstelle für die Einfahrt aus Alzenau befindet sich in Höhe des Ls 806. Zu §10 (5)
Die Zugschlussstelle für die Ausfahrt befindet sich in Richtung Alzenau in Höhe der Trapeztafel der Gegenrichtung und Richtung Großkrotzenburg in Höhe der Infrastrukturschnittstelle.

Für die Sperrung Gleis 806 gemäß einer Bau- und Betriebsanweisung hat der Zugleiter die Zustimmung des Fdl Großkrotzenburg mit dem Wortlaut: Zu § 26 (2) *
„Kann Gleis 806 im Bahnhof Kahl am Main KVG ab (Uhrzeit) gesperrt werden.“ - bei *
Bedarf mit Zusatz „gesperrtes Gleis wird zum Baugleis erklärt“ *
Nach Zustimmung des Fdl wird das Gleis 806 mit folgenden Wortlaut gesperrt: *
„Gleis 806 ab (Uhrzeit) gesperrt“- bei Bedarf mit Zusatz „gesperrtes Gleis wird zum *
Baugleis erklärt“ *

Fahrten (Sperr- oder Rangierfahrten) aus Richtung DB Netz AG sind stets durch den Fdl dem Zugleiter vorzumelden und dürfen erst nach dessen Zustimmung eingelassen werden. *

km 4,0 Haltepunkt Alzenau Nord



Bei Aufhebung des Zugleitverfahrens wird für jeden Zug nach Kahl (Main) oder darüber hinaus nach Großkrotzenburg – Hanau, durch den Triebfahrzeugführer eine Verlassensmeldung an den benachbarten Fahrdienstleiter Großkrotzenburg der DB Netz AG gegeben. Die Verlassensmeldung darf gegeben werden, wenn der Zug den Bahnsteig geräumt hat.

Am Bahnsteig Alzenau Nord sind für die Einschaltung der benachbarten Bahnübergänge folgende Einrichtungen vorhanden:

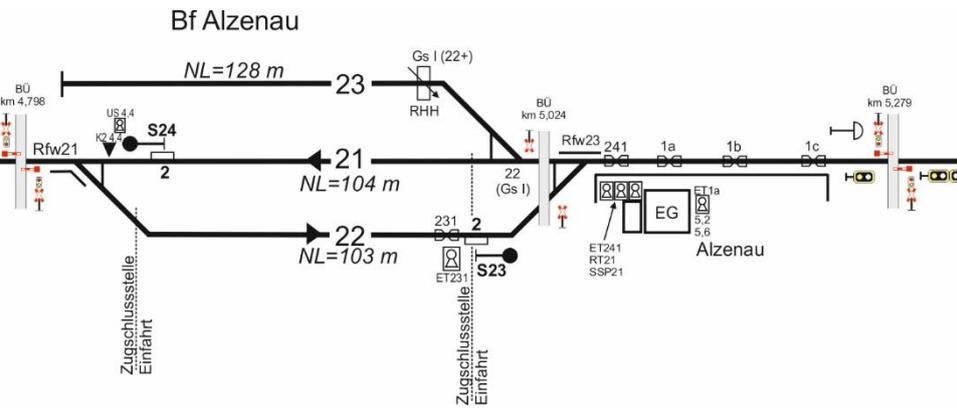
Fahrtrichtung Alzenau – Schöllkrippen:

In Höhe Mitte und Ende des Bahnsteiges befinden sich jeweils eine IMU-Schleife zur Einschaltung des BÜ km 4,4 Dieselstraße. Alternativ kann die Einschaltung über die ET am Bahnsteigende erfolgen. Schienenkontakt sind in dieser Fahrtrichtung für den BÜ km 4,4 nicht vorhanden. **Es muss daher jeder Zug in Richtung Schöllkrippen in Alzenau Nord halten.**

Fahrtrichtung Kahl (Main)

In Bahnsteigmitte und am Bahnsteigende befinden sich jeweils eine IMU-Schleife zur Einschaltung des BÜ km 3,8 Industriestraße. Alternativ kann die Einschaltung über die ET am Bahnsteigende erfolgen. Schienenkontakt sind in dieser Fahrtrichtung für den BÜ km 3,8 nicht vorhanden. **Es muss daher jeder Zug in Richtung Kahl (Main) in Alzenau Nord halten.**

km 4,9 Bahnhof Alzenau und Bahnhofsteil Alzenau Hp



Signale

S21	Einfahrtsignal
S22	Einfahrtsignal
S23	Ausfahrtsignal
S24	Ausfahrtsignal

Gleise

Gleis Nr.			Nutzlänge	
21	Hauptgleis	Richtungsbetrieb nach Kahl am Main	104 m	DSS 205 – S24
22	Hauptgleis	Richtungsgleis nach Schöllkrippen	103 m	DSS 203 – S23
23	Nebengleis		128 m	DSS 204 - Gleisabschluss

Weichen/Gleissperren

21	Rückfallweiche	
22	ortsbedient	Handverschluss - Schlüsselabhängig mit Gs 1
23	Rückfallweiche	
Gs I	ortsbedient	Handverschluss

Die Rückfallweichen sind jeweils in die Fahrstraßen eingebunden. Weichensignale sind nicht vorhanden. *

Fahrstraßen:

a) Fahrtrichtung Schöllkrippen

Fahrstraße S21 – S23 wird im Selbststellbetrieb durch Befahren des Kontaktes „An1“ unmittelbar vor dem Bahnsteig Alzenau Nord angefordert..

In Hp-Abhängigkeit befindet sich der BÜ km 4,798 „Rodenbacher Straße“.

Fahrstraße S23 – S31 nach Michelbach wird im Selbststellbetrieb durch Belegen des ersten Gleisfreimeldeabschnittes des Bahnhofes Alzenau (in Höhe Signal S 21) angefordert. Sollen Züge aus Kahl (Main) im Bahnhof Alzenau enden muss die UT23 ca. 10 m hinter dem BÜ km 4,385 (am alten Hp. Mahle) rechts des Gleises bedient werden, die ein selbsttätiges Einlaufen der Fahrstraße Richtung Michelbach verhindert.

b) Fahrtrichtung Kahl (Main)

Die Anforderung der Zugfahrstraße für die Einfahrt S22 – S24 erfolgt mit Befahren des Einschaltkontaktes des BÜ km 5,665 „Burgstraße“. Dieser BÜ ist in Fahrtrichtung Hp-Abhängig. Über den Einschaltkontakt wird ebenfalls der BÜ in Bahn-km 5,276 „Wingertstraße“ wirksam geschaltet. Überwachung erfolgt über Üs hinter BÜ „Burgstraße“

Fahrstraße für Ausfahrt S24 nach Kahl (Main) wird über die IMU-Schleife am Bahnsteigende Alzenau angefordert. oder im Störfall über die ET 241 am Schalthaus Alzenau. Der BÜ km 4,798 „Rodenbacher Straße“ befindet sich in Hp-Abhängigkeit. Der Selbststellbetrieb für das Signal S24 ist jedoch wegen der Zugmeldungen zum Fahrdienstleiter Großkrotzenburg, außer bei Ein-Zug-Betrieb deaktiviert. Entfernen der Haltsperrung durch den Zugleiter darf erst erfolgen, wenn der Zug durch den Fdl Großkrotzenburg angenommen wurde.

c) Rangieren:

Siehe auch zu § 53 (13)

Die Zustimmung des Zugleiters oder des Bereitschaftshabenden der KVG ist einzuholen.
Einschaltung des Rangierbetriebes durch den Zugleiter, bei Nichtbesetzung der Zugleitung oder im Störfall, durch den Zf mittels RT 21 am Schalthaus.
Freigabe der Weichenschlüssel in der SSP 21 am Schalthaus.

Zwischen der Gs I im Gleis 23 und der W 22 besteht Folgeabhängigkeit. Der Schlüssel für die W 22 befindet sich in der Gs I und wird mit Ablegen der Gleissperre frei.

Rangierfahrten über den Einschaltkontakt des BÜ Bahn-km 4,4 dürfen nur mit Bedienung des US hinter S24 erfolgen. Der Schlüssel ist dabei im US fest zu halten.

BÜ Rodenbacher Str. km 4,798 ist mit AUTO-HET ausgerüstet.

Muss der BÜ im Rahmen einer Rangierfahrt befahren werden, ist vor dem BÜ zu halten. Befahren erst wenn die Schranken geschlossen sind.

Die IMU- Schleife der Gegenrichtung muss mit mindestens einer Achse befahren werden, um Störungen am BÜ zu vermeiden.

Der Tf hat sich vom ordnungsgemäßen Öffnen der Schranken nach Räumung des BÜ zu überzeugen. Geht die Anlage nicht wieder in Grundstellung, ist der Zugleiter zu verständigt. Der BÜ ist über den Bedienplatz des Streckensicherungssystems durch den Zugleiter in Grundstellung zu bringen..

Zusätzliche Bestimmungen:

Züge in Fahrtrichtung Kahl (Main) dürfen nach Verkehrshalt am Bahnsteig Alzenau HP bei halt zeigendem Ausfahrtsignal S24 bis zum Signal vorziehen, wenn eine Zugkreuzung stattfindet und der Zugleiter mündlich zugestimmt hat.

Die Zugschlussstelle für die Einfahrt befindet sich jeweils 10 m hinter dem Grenzzeichen der Einfahrweiche. Die Zugschlussstelle für die Ausfahrt jeweils in Höhe des Einfahrtsignals der Gegenrichtung. Zu §10 (5)

Im Bahnhof Alzenau sind gleichzeitige Einfahrten erlaubt. Zu §11 (2)

Die Grundstellung und Endlage der Rückfallweichen 21 und 23 wird durch die Signale S21 bzw. S22 überwacht. Zu §15 (4)

Für die Signale S 23 und S 24 sind die Durchrutschwege verkürzt. Zu §45 (4)
Aus Richtung Kahl (Main) ab Grenzzeichen W 21 und aus Richtung Schöllkrippen ab
Grenzzeichen W 22 darf die Geschwindigkeit 30 km/h nicht überschreiten.
Lf Signale sind nicht aufgestellt.
Erkennt der Tf am S 23 bzw. S 24 die Stellung Hp 1 darf Buchfahrplangeschwindigkeit
gefahren werden. *

Der Rangierbetrieb des Bahnhofes Alzenau darf nur eingeschaltet werden, wenn das Zu §51 (13)
Fahrzeug im Gleis 21 oder 22 steht. Steht das Fahrzeug am Bahnsteig, so ist die Ein-
schaltung nicht möglich.
In Richtung Kahl ist kein Ra 10 vorhanden. Rangierfahrten über die Weiche 21 dürfen
nur mit Befehl 14.1. ausgeführt werden.

Das Abstellen von Fahrzeugen in den Gleisen 21 und 22 sowie zwischen W 21 und Ra Zu §58 (3)
11 in Richtung Kahl am Main ist wegen der starken Neigung untersagt. Fahrzeuge dür-
fen nur in Gleis 23 abgestellt werden.

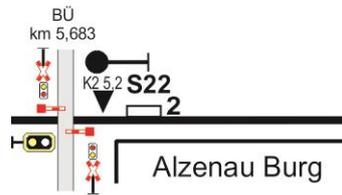
km 5,05 Bahnhofsteil Alzenau Hp (Bahnsteig)

Einschalteinrichtungen für Bahnübergänge

Fahrtrichtung Schöllkrippen:

Einschaltung der BÜ km 5,2 „Wingertstraße“ und 5,6 „Burgstraße“ über IMU-Schleife am Bahnsteig.
Überwachung durch ÜS bzw. ÜSW erfolgt zuerst für den Bü „Burgstraße“. ÜS für den Bü „Wingertstraße“
schaltet verzögert auf Bü 1.
Hilfseinschaltung mittels ET 1a (Bahnsteigmitte) oder ET 1b (Bahnsteigende).
Für durchfahrende Zügen können die Bü durch den Zugleiter eingeschaltet werden. Der Tf ist vom Sichern
der Bü zu verständigen. Stellung der ÜS ist zu beachten.

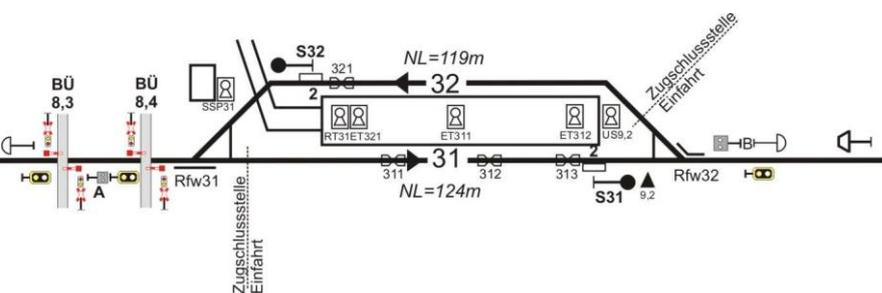
Km 5,753 Hp Alzenau Burg



Zusätzliche Bestimmungen

Züge in Richtung Kahl (Main) geben bei Ankunft oder Durchfahrt am Hp Alzenau Burg eine Meldung, dass der Zug planmäßig in Alzenau Burg angekommen ist oder bei Verspätung die Angabe der Verspätungsmi-
nuten über den Zugfunk der KVG an den Zugleiter Schöllkrippen. Diese ist formlos und wird nicht doku-
mentiert und dient dem rechtzeitigen Anbieten des Zuges an den benachbarten Fahrdienstleiter.
Bei Aufhebung des Zugleitbetriebes ist die Meldung durch den Triebfahrzeugführer direkt an den FdI Groß-
krotzenburg zu geben.

km 8,56 Bahnhof Michelbach



Signale

Ne 1	Einfahrt von Kahl am Main
Ne 1	Einfahrt von Schöllkrippen
S31	Ausfahrtsignal
S32	Ausfahrtsignal
	Deckungssignal A Rückfallweiche 31
	Deckungssignal B Rückfallweiche 32

Gleise

Gleis Nr.			Nutzlänge	
31	Hauptgleis	Richtungsbetrieb nach Schöllkrippen	124 m	DSS 303 – S31
32	Hauptgleis	Richtungsgleis nach Kahl am Main	119 m	DSS 304 – S32

Weichen

31	Rückfallweiche
32	Rückfallweiche

Für die Rückfallweichen sind jeweils Deckungssignale vorhanden. In Fahrtrichtung Schöllkrippen steht das Deckungssignal A 68 m vor der Weiche 31. In Fahrtrichtung Kahl (Main) steht das Deckungssig-

nal B 30 m vor der Weiche 32.

Die Deckungssignale zeigen jeweils bei Grundstellung der Weichen und Endlage der Weichenzungen ein weißes Licht. Die Weiche kann dann befahren werden. Bei Abweichung von der Grundstellung oder wenn die Weichenzungen nicht richtig anliegen, zeigen die Deckungssignale ein rotes Licht. Näheres dazu siehe Anlage 13.

Fahrstraßen:

a) Fahrtrichtung nach Schöllkrippen

Die Fahrstraße für die Einfahrt ist Bestandteil der Fahrstraße S23 für die Ausfahrt des Bahnhofes Alzenau.

Die Zugfahrstraße für die Ausfahrt S31 – S41 nach Strötzbach wird im Selbststellbetrieb über die IMU-Schleifen am Bahnsteig durch den Tf angefordert.

Im Störfall über den Zugleiter oder Schlüsselung der ET 311 (Mitte Bahnsteig) bzw. ET 312 (Ende Bahnsteig).

b) Fahrtrichtung Kahl (Main)

Die Zugfahrstraße für die Einfahrt ist Bestandteil der Zugfahrstraße für die Ausfahrt Bahnhof Strötzbach. Die Ausfahrzugstraße S 32 – S 22 wird im Selbststellbetrieb über die IMU-Schleife am Bahnsteigende angefordert. Im Störfall über den Zugleiter oder die ET 321 am Bahnsteigende. Die BÜ km 8,447 Cornillstraße und 8,367 Kälberauer Str. befinden sich in Hp-Abhängigkeit. Die Einschaltung dieser BÜ erfolgt mit Anforderung der Zugfahrstraße für die Ausfahrt.

c) Rangieren:

Siehe auch zu § 51 (13)

Rangierbetrieb darf nur nach Zustimmung des Zugleiters / Bereitschaftshabenden der KVG eingestellt werden. Im Regelfall erfolgt dies über den Bedienplatz des Zugleiters.

Einschaltung durch den Zf mittels RT31 in Höhe Reisendenübergang. Freiwerden der Weichenschlüssel in der SSP 31 am Schalthaus Höhe W 31.

In Richtung Kahl (Main) befinden sich die BÜ km 8,447 Cornillstraße und 8,367 Kälberauer Str. Beide verfügen über AUTO-HET.

Muss einer oder beide BÜ im Rahmen einer Rangierfahrt befahren werden, ist vor dem BÜ zu halten. Befahren erst wenn die Schranken geschlossen sind.

Die IMU- Schleife der Gegenrichtung des jeweiligen BÜ muss mit mindestens einer Achse befahren werden, um Störungen am BÜ zu vermeiden.

Der Tf hat sich vom ordnungsgemäßen Öffnen der Schranken nach Räumung des BÜ zu überzeugen. Geht die Anlage nicht wieder in Grundstellung, ist der Zugleiter zu verständigt. Der BÜ ist über den Bedienplatz des Streckensicherungssystems durch den Zugleiter in Grundstellung zu bringen..

Beim Rangieren in Richtung Schöllkrippen muss der US für den BÜ km 9,2 vor Vorbeifahrt am S31 bedient werden – Einschaltung BÜ wird verhindert. Der US muss bis zur Beendigung der Rangierbewegungen eingeschaltet bleiben.

Zusätzliche Bestimmungen:

Im Bahnhof Michelbach erfolgt der Zugang zum Mittelbahnsteig über Gleis 32 unter Deckung des Ausfahrsignals S32. Der Reisendenübergang ist mit besonderer Vorsicht zu befahren. Zu §7 (5)

Durchfahrende Züge in Richtung Kahl (Main) dürfen hier ab Mitte des Bahnsteiges mit maximal 20 km/h fahren.

Erforderlichenfalls ist Achtungssignal zu geben..

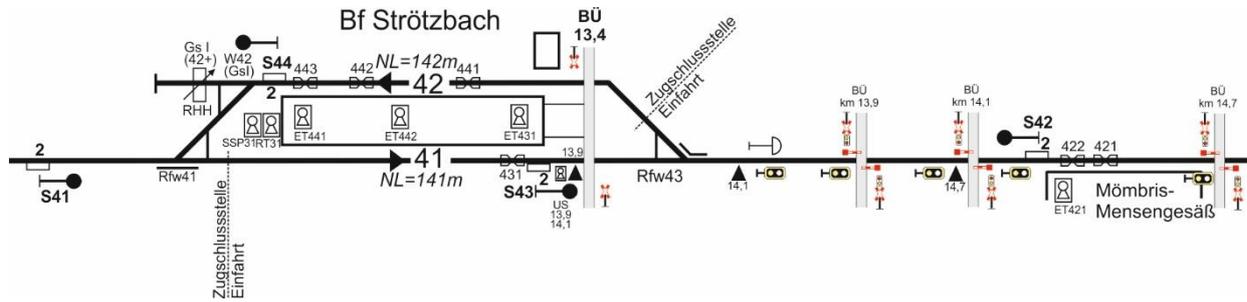
Die Zugschlussstelle für die Einfahrt befindet sich jeweils 10 m hinter dem Grenzzeichen der Einfahrweiche. Die Zugschlussstelle für die Ausfahrt in Höhe der Trapeztafel für die Gegenrichtung. Zu §10 (5)

Im Bahnhof Michelbach sind gleichzeitige Einfahrten erlaubt. Zu §11 (2)

Die Einfahrtsgeschwindigkeit aus beiden Richtungen beträgt ab Bahnsteiganfang wegen verkürzter Durchrutschwege 30 km/h. Lf Signale sind nicht aufgestellt. Zu §45 (4)

Erkennt der Tf am S 31 die Stellung Hp 1 darf Buchfahrplangeschwindigkeit gefahren werden.

km 13,40 Bahnhof Strötzbach



Signale

- S41 Einfahrsignal
- S42 Einfahrsignal
- S43 Ausfahrsignal
- S44 Ausfahrsignal

Gleise

Gleis Nr.		Nutzlänge	
41	Hauptgleis Richtungsbetrieb nach Schöllkrippen	141 m	DSS 403 –S43
42	Hauptgleis Richtungsgleis nach Kahl am Main	142 m	DSS 404 – S44
42a	Nebengleis		

Weichen

- 41 Rückfallweiche
- 42 Rückfallweiche

In Gleis 42a dürfen keine Fahrzeuge, auch nicht vorübergehend, abgestellt werden – geringe Nutzlänge

Die Rückfallweichen sind jeweils in die Fahrstraßen eingebunden. Weiche 42 ist über die SSP in Signalabhängigkeit.

Fahrstraßen:

a) Fahrtrichtung nach Schöllkrippen

Die Fahrstraße S41 – S43 wird im Selbststellbetrieb mit der Fahrstraße des Bahnhofes Michelbach (S 31 – S 41) angefordert.

Die Fahrstraße S43 – S61 nach Schimborn wird im Selbststellbetrieb über die IMU-Schleife Ende Bahnsteig oder die ET 431 (Laternenmast Ende Bahnsteig) angefordert.

b) Fahrtrichtung Kahl (Main)

Fahrstraße S42 – S44 wird im Selbststellbetrieb über die IMU-Schleifen in Höhe zwei Drittel oder Ende des Bahnsteiges oder die ET 421 am Bahnsteigende Richtung Strötzbach angefordert.
Die Fahrstraße S44 – S 32 wird im Selbststellbetrieb über die IMU-Schleifen in Höhe erstes Drittel, zweites Drittel bzw. Ende des Bahnsteiges oder über die ET 441 (Höhe Mitte Bahnsteig) / ET 442 am Bahnsteigende am jeweiligen Laternenmast angefordert.

Bahnübergänge

In Richtung Kahl am Main erfolgt die Einschaltung der BÜ Bahn-km 14,177 „Staatsstraße 2305“ und Bahn-km 13,945 „Fronhofen“ mit Anforderung der Fahrstraße S 42. Die BÜ- Anlagen befinden sich in Hp-Abhängigkeit.

Rangieren:

Siehe auch zu § 53 (13)

Rangierbetrieb darf nur nach Zustimmung des Zugleiters / Bereitschaftshabenden der KVG eingestellt werden. Im Regelfall erfolgt dies über den Bedienplatz des Zugleiters.

Bei Nichtbesetzung der Zugleitung über die RT 41 am Bahnsteigende Richtung Michelbach erfolgt die Einschaltung der Rangiererlaubnis für den Bahnhof.

Schlüssel für die W 41 und 43 sowie Gs I befinden sich in der SSP 41 am Bahnsteigende in Richtung Michelbach. Zwischen Gs I und W 42 uist eine Folgeabhängigkeit vorhanden. Der Schlüssel für die W 42 befindet sich in der Gs I. Mit Ablegen der Gs I wird der Schlüssel für W 42 frei.

Für Rangierfahrten in Richtung Schöllkrippen ist der BÜ in Bahn-km 13,9 mittels US vor Beginn der Rangierarbeiten unwirksam zu schalten. Der US ist bis zur Beendigung der Rangierfahrten eingeschaltet zu lassen. Schlüssel verbleibt im US.

Der BÜ in Bahn-km 13,435 ist mit besonderer Vorsicht zu befahren

Die Rangierhalttafel (Ra 10) befinden sich in km 13,605 (in Richtung Schöllkrippen).

Zusätzliche Bestimmungen:

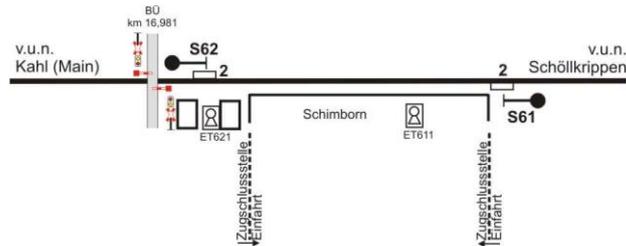
Die Zugschlussstelle für die Einfahrt befindet sich jeweils 10 m hinter dem Grenzzeichen der Einfahrweiche, die Zugschlussstelle für die Ausfahrt in Höhe des Einfahrsignals der Gegenrichtung. Zu §10 (5)

Die Grundstellung und Endlage der Rückfallweichen 41 und 43 wird durch die Signale S41 bzw. S42 überwacht. Zu §15 (4)

Die Einfahrtsgeschwindigkeit aus beiden Richtungen beträgt ab Bahnsteiganfang wegen verkürzter Durchrutschwege 30 km/h. Lf Signale sind nicht aufgestellt. Erkennt der Tf bei der Einfahrt am jeweiligen Ausfahrtsignal Hp 1, darf mit Buchfahrplangeschwindigkeit gefahren werden. Zu §45 (4) *

Rangierfahrten über die Weiche 41 dürfen nur mit Befehl 14.1. durchgeführt werden. Zu § 51 (13)

km 17,00 Blockstelle mit Hp Schimborn



Signale

S61	Selbstblocksignal
S62	Selbstblocksignal

Fahrstraßen:

a) Fahrtrichtung Schöllkrippen

Fahrstraße S61 – S61 nach Schöllkrippen wird im Selbststellbetrieb über den Einschaltkontakt des BÜ Bahn-km 16,981 „zur Aue“ oder über die ET 611 in Bahnsteigmitte angefordert.

Endende Züge haben in Bahn-km 16,391 – Höhe UT-Taste zu halten. Nach Schlüsselung der UT kann die Fahrt fortgesetzt werden – Verhinderung der selbsttätigen Anforderung der Fahrstraße S61

b) Fahrtrichtung Kahl (Main)

Fahrstraße S62 – S42 nach Strötzbach wird im Selbststellbetrieb über den Einschaltkontakt des BÜ Bahn-km 16,981 „zur Aue“ oder die ET 621 am Bahnsteigende am Schalthaus angefordert.

Vor dem Einschaltkontakt des o.g. BÜ ist km 17,571 die UT 62 vorhanden. Soll ein Zug aus Schöllkrippen kommend bei Selbststellbetrieb des Signals S 62 in Schimborn wenden, so muss diese UT bedient werden, die das Einlaufen der Fahrstraße von Signal S 62 bis Signal S 42 verhindert.

Endende Züge haben in Bahn-km 17,571 – Höhe UT-Taste zu halten. Nach Schlüsselung der UT kann die Fahrt fortgesetzt werden – Verhinderung der selbsttätigen Anforderung der Fahrstraße S62.

Signalsicht

Achtung: Bedingt durch die Lage im Bogen ist die Sicht auf die Signale S61 und S62 begrenzt. Sie beträgt ca. 95 m (S61) bzw. 60 m (S62). Die Einfahrgeschwindigkeit darf ab Bahnsteiganfang aus beiden Richtungen höchstens 30 km/h betragen. Der Triebfahrzeugführer hat seine Geschwindigkeit so einzurichten, dass der Zug vor dem Signal (S61 oder S 62) bei Hp 0 gefahrlos zum Halten gebracht werden kann.

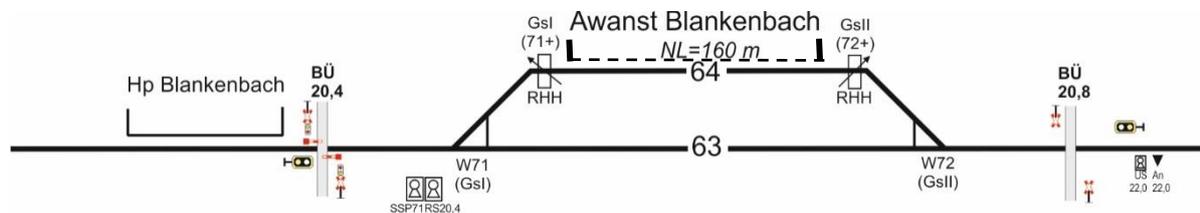
Bei Erkennen von Hp1 darf mit Buchfahrplangeschwindigkeit gefahren werden–siehe auch zu § 45 (4)

Zusätzliche Bestimmungen:

Die Zugschlussstelle für die Einfahrt befindet sich jeweils am Bahnsteiganfang. Zu §10 (5)

Die Einfahrgeschwindigkeit aus Richtung Schöllkrippen beträgt ab Bahnsteiganfang 30 km/h - BÜ in Bahn-km 16,981 befindet sich im Gefahrpunktabstand. Zu §45 (4)

km 20,40 Ausweichanschlußstelle Blankenbach



Gleise			Nutzlänge	
Gleis Nr.				
63	durchgehendes Hauptgleis		175 m	Grz W 71 – Grz W 72
64	Nebengleis	Seitenrampe	160 m	DSS 604– DSS 605

Weichen

71	ortsbedient	Handverschluss - Schlüsselabhängig mit Gs I
72	ortsbedient	Handverschluss - Schlüsselabhängig mit Gs II
Gs I	ortsbedient	Handverschluss
Gs II	ortsbedient	Handverschluss

Für die Bedienung ist die Strecke zwischen Hp Schimborn und Bf Schöllkrippen zu sperren. Die Bedienung erfolgt durch Sperrfahrten.

Für Sperrfahrten, die in Blankenbach enden bzw. beginnen ist immer Zugleitverfahren durch den Zugleiter einzuführen.

Bedienung der Awanst hat im Regelfall immer von Schöllkrippen aus zu erfolgen.
 Sperrfahrten enden und beginnen aus beiden Richtungen immer am Bahnsteig

Bü in Bahn-km 20,445 ist für Rangierfahrten mit RS zu sichern und nach Beendigung des Rangierens wieder auszuschalten.

Wird die Bedienung aus Richtung Kahl erforderlich, endet die Sperrfahrt am Bahnsteig vor Bü Bahn-km 20,445. Nach Öffnung des Bü (Ablauf der Grundstellzeit) wird der Bü mittels RS geschlossen und nach Beendigung des Rangierens wieder geöffnet.

Rangieren:

Der Rangierbetrieb für die Awanst Blankenbach kann nur vom Zugleiter über die Bedienoberfläche eingeschaltet werden.

Zwischen Gsp I und W 71 sowie Gsp II und W 72 besteht Schlüsselabhängigkeit.

Es ist jeweils zuerst die Gsp aufzuschließen und abzulegen. Dabei wird der entsprechende Weichenschlüssel frei.

In Höhe der Spitze der Weiche 71 befindet sich die SSP 71. Ein Schlüssel für die Gleissperren I und II ist elektrisch verschlossen. Mit Einschalten des Rangierbetriebes wird der Schlüssel in der SSP frei.

Es kann jeweils nur auf einer Seite rangiert werden.

Der RS befindet sich neben der SSP 71.

Beim Rangieren in Richtung Schöllkrippen ist über den Bü in Bahn-km 20,823 bei der Annäherung auf Sicht zu fahren.

Auf beiden Bü dürfen keine Fahrzeuge, auch nicht vorübergehend, abgestellt werden.

In Richtung Schöllkrippen darf nur bis Bahn-km 22,861 (Rautentafel) rangiert werden. Die Länge der Rangierabteilung darf 40 m nicht überschreiten – Verhinderung der Anforderung Fahrstraße S 81 sowie der Einschaltung für Bü Langenborn.

Muss in in Ausnahmefällen Richtung Schöllkrippen über Bü rangiert werden, ist vor Beginn der Rangierbewegung der US für Bü 22,0 zu betätigt. Verhinderung der Anforderung Fahrstraße S 81.

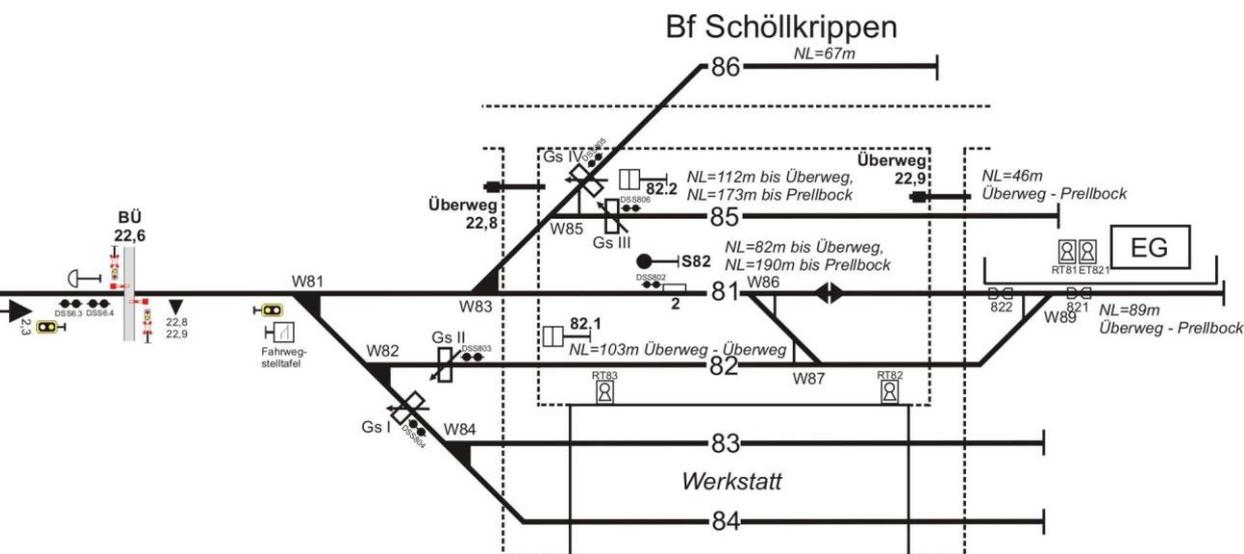
An der Rampe im Gleis 64 besteht Profileinschränkung. In diesem Bereich darf das Gleis 64 nur mit besonderer Vorsicht befahren werden.

Als Rangierseite wird die, der Rampe abgewandte Seite festgelegt. Auf Trittsicherheit zwischen den Gleisen 63 und 64 ist zu achten. .

Zusätzliche Bestimmungen:

Für Sperrfahrten Ist Befehl 24 mit folgenden Angaben auszustellen:	Zu § 27 (3) *
Sperrfahrt Nr. fährt bis Blankenbach und kehrt zurück als Sperrfahrt Nr.	*
..... nach Schöllkrippen.	*
V _{max} 50 km/h	*
Mbr Ri Blankenbach P 58; G 90	*
Ri Schöllkrippen P 46; G 73	*
Späteste Ankunftszeit (Uhrzeit)	*
Vordruck 2 von 2 . Befehl 23.1 (Ankunftsmeldung in Blankenbach) und 23.2 (Fahranfrage in Blankenbach)	*
Für endende Sperrfahrten in Blankenbach sind nur die Angaben für eine Sperrfahrt einzutragen.	*
	*
Sperrfahrten erhalten Zugnummern gemäß Buchfahrplan	Zu § 27 (4) *
Nach Halt am Bahnsteig hat der Tf eine Ankunftsmeldung abzugeben.	Zu § 27 (12) *
Auflösung der Fahrstraße und Freigabe des Rangierbetriebes durch den Zugleiter.	*
Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der Schlüssel wieder in der SSP anzubringen.	*
	*
Durch den Tf ist dem Zugleiter die Beendigung der Rangierarbeiten zu melden sowie das Freisein Gleis 63 zu bestätigen und Fahranfrage zu stellen. Nach Fahrerlaubnis durch den Zugleiter erfolgt Abfahrt der Sperf. Eintrag im Meldebuch.	*
	*
	**
Verbleiben alle Fahrzeuge in der Awanst hat der Tf folgende Meldung abzugeben:	*
„Rangieren in Blankenbach beendet, Gleis 63 frei von Fahrzeugen“	*
Der Zugleiter wiederholt die Meldung. Eintrag im Meldebuch in Spalte Bemerkungen.	*
Zur Bedienung der Ausweichanschlußstelle ist durch den Zugleiter die Teilfahrstraße S82 – G63 einzustellen. Ausfahrt auf Signal S82. Bei Bedarf S61 – G 63; Durchfahrt Schimborn auf S61. Nach Ankunftsmeldung und Auflösung der Teilfahrstraße Haltesperren S61 und S82 einlegen.	Zu § 27 (13) *
Rückfahrt gemäß Befehl. Anforderung Fahrstraße S81 erfolgt mittels Kontakt. Einfahrt auf S 81. Bei Bedarf	*
Nach Ankunft in Schöllkrippen (Durchfahrt in Schimborn) bzw. Beendigung der Sperrfahrt in Blankenbach Haltesperren auslegen.	*
	*
Im Gleis 63 dürfen Fahrzeuge <u>nur vorübergehend</u> abgestellt werden. Die Fahrzeuge sind vor dem entkuppeln in jeden Fall vor unbeabsichtigter Bewegung zu sichern. Gleis 63 muss mit Beendigung der Rangierarbeiten wieder frei sein.	Zu §58 (3) *
Im Gleis 64 abgestellte Fahrzeuge sind vor Entkuppeln sofort zu sichern. Als Sicherung wird ein Radvorleger oder zwei Hemmschuhe auf beiden Schienen in Richtung Kahl (Main) zugelassen.	*
	*
	*
	*
	*

km 23,00 Bahnhof Schöllkrippen



Schöllkrippen ist Kopfbahnhof als Endbahnhof der Strecke.

Sitz weiterer Dienststellen

- Geschäftsleitung
- Betriebsleitung
- Zugleitung im Bahnhofsgebäude
- Bahnbetriebswerkstatt
- Bahnmeisterei
- Signal- und Fernmeldemeisterei

Signale

S81 Einfahrsignal
 S82 Ausfahrsignal

Gleise:

Gleis	Funktion	Nutzbare Länge	
Gleis 81	Hauptgleis, Stumpfgleis	82 m	S82 – Überweg
		190 m	S82 – Prellbock 190m
		89 m	Überweg – Prellbock 89m
Gleis 82	Nebengleis, Umfahr- und Abstellgleis, („Frankfurter Gleis“)	103 m	Überweg – Überweg 103m
Gleis 83	Nebengleis, Werkstattgleis		
Gleis 84	Nebengleis, Werkstattgleis		
Gleis 85	Nebengleis, Abstellgleis, Tankstelle („Schülerzuggleis“)	112 m	Gs – Überweg
		190 m	Gs – Prellbock
		46 m	Überweg – Gleisabschluß
Gleis 86	Nebengleis, Abstellgleis, („Baywa-Gleis“)	67 m	67m

Weichen und Gleissperren

Bezeichnung

W 81	Elektrisch ortsgestellt	
W 82	Elektrisch ortsgestellt	
W 83	Elektrisch ortsgestellt	
W 84	Elektrisch ortsgestellt	
W 85	ortsgestellt	Handschloss
W 86	ortsgestellt	Handschloss
W 87	ortsgestellt	Handschloss
W89	ortsgestellt	Handschloss

Gs I	Elektrisch ortsgestellt	Gleis 83 und 84
Gs II	Elektrisch ortsgestellt	Gleis 82
Gs III	Elektrisch ortsgestellt	Gleis 85
Gs IV	ortsgestellt	Gleis 86

Zwischen Gleis 81 und 85 befindet sich die Tankanlage. Beim Betanken der Triebfahrzeuge sind die Bestimmungen über brennbare Flüssigkeiten zu beachten.

Fahrstraßen:

a) Fahrtrichtung Schöllkrippen

Die Fahrstraße S81 – Prellbock wird im Selbststellbetrieb über den Einschaltkontakt des BÜ km 22,000 „Langenborn“ angefordert. Die BÜ Bahn-km 22,000 „Langenborn“ befindet sich in Hp Abhängigkeit.

b) Fahrtrichtung Kahl (Main)

Die Fahrstraße S82 – S62 wird im Selbststellbetrieb über die IMU-Schleifen in Höhe Mitte bzw. Ende des Bahnsteiges oder über die ET 821 am Bahnsteigabgang angefordert. Der BÜ in Bahn-km 22,624 „Mühlweg“ befindet sich in Hp-Abhängigkeit. Die Einschaltung dieses BÜ erfolgt mit Anforderung der Fahrstraße für die Ausfahrt. Ebenfalls mit Anforderung der Fahrstraße S 82 wird der BÜ Bahn-km 22,0 Langenborn eingeschaltet.

Die Anforderung der Fahrstraßen S 82 darf erst erfolgen, wenn der Tf die Abfahrbereitschaft des Zuges hergestellt hat (Bü Langenborn)

Unmittelbar nach Aufleuchten Hp 1 hat der Tf abzufahren. Verzögerung der Abfahrt kann zur Folge haben, dass der Bü in km 22,000 – Langenborn nicht mehr gesichert ist. ÜS ist zu beachten.

Rangieren:

Die Durchführung der Rangierfahrten und der Einsatz von Mitarbeitern obliegen der Verantwortung des EVU bzw. des Leiters der Fahrzeuginstandhaltung.

Muss in Ausnahmefällen bei Nichtbesetzung der Zugleitung rangiert werden, darf der Triebfahrzeugführer den Rangierbetrieb ohne Zustimmung des Bereitschaftshabenden ein- und ausschalten.

Finden danach keine Zugfahrten mehr statt, werden die Gleissperren nicht aufgelegt.

Durch das EVU ist im jeden Fall zu gewährleisten, dass abgestellte Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert werden.

Rangierbetrieb ist durch den Mitarbeiter des EVU oder der Betriebswerkstatt auszuschalten, welcher den Rangierbetrieb eingeschaltet hat.

Über den abzweigenden Strang der W81 (Rechtslage) darf wegen dem engen Zweiggleisradius von 117 m nur mit Schrittgeschwindigkeit rangiert werden.
Fahrzeuge, die nur größere Radien als 117 m befahren können, dürfen den abzweigenden Strang der Weiche 81 nicht befahren.

Über die RT 81 (am Bahnsteigende), 82 und 83 (beide an der Außenwand der Werkstatt) des Bahnhofes Schöllkrippen kann der Rangierbetrieb des Bahnhofes eingeschaltet werden. Die RT darf nur mit Zustimmung des Zugleiters bedient werden.

Bei eingeschaltetem Rangierbetrieb

- werden die Gleissperren automatisch abgelegt
- laufen die EOW beim Befahren von der stumpfen Seite selbsttätig in die erforderliche Stellung.
- kann der Fahrweg von der spitzen Seite der Weichen 81 bis 84 an der Weichenstelltafel Höhe Spitze der W81 eingestellt werden.
- zeigen, neben dem Ausfahrtsignal S82, auch die hochstehenden Signale 82.1 (Gleis 82) und 82.2 (Gleis 85) ein weißes Licht.

Näheres zu den EOW siehe Teil B, VII.

Die Rangierhalttafel (Ra 10) befindet sich in Bahn-km 22,590 (in Richtung Kahl).

Rangierfahrten in Richtung Kahl:

Auf Grund des gemeinsamen Achszählkreises der Weichen hat die Rangierabteilung immer bis Höhe Stelltafel zu fahren.

Rangierfahrten über die W81 dürfen in der Regel nur eine Länge von 50 m haben. Die Rangierabteilung hat spätestens vor der Einschalterschleife der Auto-HET – orangener Merkpfehl – zu halten.

Bei längeren Rangierabteilung hat die Rangierabteilung vor dem orangenen Merkpfehl zu halten. Der Bü ist durch RS zu sichern – Schlüssel verbleibt bis zur Beendigung der Fahrten über den Bü im RS.

Erst nach Freifahren der Schleife der Auto-HET darf der Schlüssel aus RS entfernt werden.

Der Tf (Rb) hat sich zu überzeugen, dass die Anlage ordnungsgemäß wieder öffnet. Ist dies nicht der Fall ist der Zugleiter zu verständigen. Öffnung des Bü über den Bedienplatz des Zugleiters.

Beim Abstellen von Fahrzeugen im Gleis 82 darf in Richtung EG der Achszähler vor der Werksüberfahrt nicht durch ein Fahrzeug belegt werden. Die Lage des Achszählers ist durch ein Signal Ra 13 (Isolierzeichen) gekennzeichnet

Werkstatt:

Die Werkstatt befindet sich an den Gleisen 83 und 84. **Die Grenze zwischen Werkstatt und Bahnhof bildet das Ende des Asphaltes vor den Werkstatttoren** Richtung Kahl (Main). Dort befinden sich auch die Achszähler für die Belegung der Weiche 84. Für alle Fahrzeugbewegungen im Bereich der Werkstatt über diese Stelle hinaus ist eine Rangiererlaubnis des Zugleiters erforderlich. Das Lichtsignal von der Werkstatt aus gesehen links neben Gleis 84 wird durch die Waschanlage geschaltet und zeigt nicht den eingeschalteten Rangierbetrieb des Bahnhofes an.

Für das Umsetzen von Triebfahrzeugen zwischen den Werkstattgleisen wird zugelassen, dass Werkstattmitarbeiter der WFB bis hinter die Bedientafel in Richtung Kahl (Main) fahren dürfen. *

Weichen und Gleissperren:

Die EOW 81 bis 83 sind in die Fahrstraßen eingebunden. An den Elektrisch Ortsgestellten Weichen und den elektrischen Gleissperren sind Lagemelder vorhanden, die die Lage der Weiche bzw. der Gleissperre signalisieren (siehe Anlage 12).

Die Schlüssel der Weichen 85 bis 87 und 89 und der Gs IV befinden sich beim Zugleiter und werden quitiert ausgegeben.

Werkstattüberfahrten:

An beiden Enden der Werkstatt sind werksinterne Überfahrten vorhanden. Diese sind durch Rundumleuchte, Tonsignal und elektrische Schranken (auf der werkstattabgewandten Seite) gesichert.

Die Schranken können ausschließlich vom Zugleiter bedient werden und sind nicht abhängig von einer Fahrstraße oder vom Rangierbetrieb.

Die Schranken dürfen vom Zugleiter nur geöffnet werden, wenn keine Zugfahrt ansteht und keine Rangiererlaubnis erteilt ist. Sie sind nach der angemeldeten Überfahrt sofort wieder zu schließen. Dabei hat sich der Zugleitung über die Aufnahmen der Überwachungskameras zu überzeugen, dass die Gleise frei sind.

Fahrer von Fahrzeugen, die die Überweg benutzen wollen, melden sich in der Werkstatt an. Ein Werkstattmitarbeiter beantragt dann beim Zugleiter persönlich oder telefonisch die Öffnung der Schranken.

Die Anweisungen des Zugleiters sind bindend. Ein Überfahren der Überwege ist nur in Begleitung eines Werkstattmitarbeiters zulässig. Es ist besonders darauf zu achten, dass die Fahrzeuge nicht im Regellichtraum parken und insbesondere auch nur in Begleitung eines Werkstattmitarbeiters zurückfahren.

Hemmschuhständer:

Hemmschuhständer zur Aufnahme der Hemmschuhe sind an den Gleisen 81, 82 und 85 vorhanden. Nicht mehr benötigte Hemmschuhe sind in den Hemmschuhständer zurück zu legen. *

Zusätzliche Bestimmungen:

Die Zugschlussstelle für die Einfahrt befindet sich in Höhe des Ausfahrsignals S82, Zu §10 (5)
die Zugschlussstelle für die Ausfahrt in Höhe des Einfahrsignals S81.

Die Einfahrtsgeschwindigkeit aus Richtung Kahl beträgt ab der Spitze der Einfahrtweiche wegen Einfahrt in ein Stumpfgleis 30 km/h, bei teilweise belegtem Gleis 20 km/h (Signalisierung durch Zs 3 ohne Zsv 3). Zu §45 (4)

V. Bahnübergänge

1 Verzeichnis der Bahnübergänge

km	Bezeichnung	Sicherung
0,100RÜ	Zugang zum Mittelbahnsteig im Bf Kahl (Main)	Umlaufsperr
0,800	Freigerichter Straße	LZH/F
1,085	Königsberger Straße	LZH/F
2,175	Forelle	LZH
3,810	Industriestraße	LZH/F
4,385	Fußweg alter Hp Mahle	Umlaufsperr
4,444	Dieselstraße	Bli H
4,798	Rodenbacher Straße	LZH
5,024	Fußweg Bf Alzenau	Umlaufsperr
5,279	Wingertstraße	LZH
5,683	Burgstraße	LZH/F
6,475	Zeller Weiche, Feldweg Märkerstraße	Ü
7,057	Bahnhofstraße	LZH
7,267	Fußweg Karl-Amberg-Str.	Umlaufsperr
7,438	Hinterer Feldweg Karl-Amberg-Straße	Ü
8,043	Feldweg Michelbach	ntg, verschl. Handschranke
8,367	Kälberauer Straße	LZH
8,437	Cornillstraße	LZH
8,523RÜ	Zugang zum Mittelbahnsteig im Bf Michelbach	Umlaufsperr
9,226	Birkenberg	LZH
9,670	Fußweg Herrnmühle	Umlaufsperr
10,257	Privatweg Jäger	Ü
10,850	Privatweg Wohnhaus Seidel	Ü
11,030	Auf der Wohnstadt	LZH/F
12,018	Wendelinusstraße	Bli H
12,399	Kahlmühlenweg	Ü
12,521	Feldweg Gärten Niedersteinbach	Ü
12,748	Kahlgrundradweg Niedersteinbach	Ü
13,435	Mühlweg Bf Strötzbach	Ü
13,945	Fronhofen, Strötzbach I	LZH
14,177	Staatsstraße 2305, Strötzbach II	LZH
14,752	Bahnhofstraße, Hp Mensengesäß	LZH
15,573	Feldweg I zwischen Brücke 6/7	Ü, verschl. Handschranke
15,688	Feldweg II Brücke 7	Ü, verschl. Handschranke
16,181	Feldweg III Teiche	Ü
16,790	Feldweg IV St. Bruno-Siedlung	Ü
16,981	Schimborn Zur Aue	LZH
17,500	Feldweg Hauhofer Feld	Ü
18,100	Feldweg Frühlingstraße	Ü, verschl. Handschranke
18,500	Königshofen Krombacher Straße	Bli H
18,935	Feldweg Brücke 9	Ü
19,185	Feldweg Biotop Geisenhöfer Str.	Ü
19,600	Fiederichsmühle	Ü
20,445	Bahnhofstraße	Bli H
20,823	Feldweg Wingertweg	Ü
21,386	Kahlgrundradweg Blankenbach	Ü
22,000	Langenborn	LZH/F
22,624	Mühlweg	LZH
22,800	Bw-Überfahrt (kein BÜ!)	Schranke, Rundumleuchte
22,928	Bw-Überfahrt (kein BÜ!)	Schranke, Rundumleuchte

Ü: - durch Übersicht gesichert, LZH – Lichtzeichenanlage mit Halbschranken; F – Fußweg mit Schranke oder Umlaufgitter
 Bli – Blinklichtanlage; H – Halbschranken; Rü - Reisendenüberweg

Technisch gesicherte Bahnübergänge

Allgemeines

Die Anschaltung der Bahnübergangssicherungsanlagen erfolgt im Regelbetrieb über Schienenkontakte bzw. Ein- und Ausschalterschleifen, IMU-Schleifen, Einschalttasten oder über die Anforderung einer Fahrstraße.

Mit der Einschaltung schaltet bei Blinklichtanlagen das Blinklicht, bei Lichtzeichenanlagen zunächst das Gelblicht und drei Sekunden später das Rotlicht ein. I.d.R. schaltet bei ÜS-Anlagen das Überwachungssignal auf Bü 1, wenn die Anlage Rotlicht zeigt und die Halbschranken sich ca. 10 Sekunden nach aufleuchten des roten Lichtes aus der Ruhestellung lösen. Das ÜS für den Bü in Bahn-km 5,279 schaltet aus beiden Richtungen erst nach Schließen der Halbschranken auf Bü 1.

Die Geschwindigkeit des Zuges darf in der Einschaltstrecke gemäß §44 (10) FV-NE 20 km/h nicht unterschreiten. Die Einschaltstrecke beginnt an der Rautentafel BÜ 2 (Einschaltkontakt bzw. Einschalterschleife) und endet am BÜ. Die Mindestgeschwindigkeit gilt nicht, wenn

- sich ein Haltepunkt innerhalb der Einschaltstrecke befindet und ein Überwachungssignalwiederholer vorhanden ist

oder

- der Zug an einem Halt zeigenden Signal anhält.

Nähere Erläuterungen dazu siehe hier unter 2i). Für alle anderen Anlagen gilt §44 (10) FV-NE. Diese Regelung gilt auch für die unter 2c) genannten BÜ, die durch den Tf eingeschaltet werden und die nicht über die Rautentafel BÜ 2 verfügen. Die Einschaltstrecke beginnt für diese BÜ am Halteplatz des Zuges am jeweiligen Bahnsteig.

Überwachung

Die technischen Bahnübergangssicherungsanlagen sind entweder Hp-überwacht (Einbindung in die Fahrstraße) oder durch Überwachungssignale (Bü 0/1 gemäß Signalebuch) lokführerüberwacht.

Hilfseinschaltung

Einschalttaste (ET) oder IMU

Bei Anlagen, die mit ET einzuschalten sind, ist immer alternativ eine Einschaltung mittels IMU möglich. Folgende Anlagen sind durch den Tf einzuschalten:

- BÜ km 3,8 Industriestraße, Fahrtrichtung Kahl (Main) – ET/IMU am Hp Alzenau Nord
- BÜ km 4,4 Dieselstraße, Fahrtrichtung Alzenau – Schöllkrippen – ET/IMU am Hp Alzenau Nord
- BÜ km 5,2 Wingertstraße/5,6 Burgstraße (gemeinsame Einschaltung), Fahrtrichtung Michelbach - Schöllkrippen – ET/IMU am Bahnsteig Alzenau

Die ET bzw. IMU ist dort zu betätigen, wenn der Zug abfahrbereit ist. *

Alle Züge müssen daher am Haltepunkt Alzenau Nord (beide Fahrtrichtungen) und am Bahnsteig Alzenau (Fahrtrichtung Michelbach – Schöllkrippen) anhalten. Dieser Halt ist im Fahrplan gekennzeichnet. *

Der Halt in Alzenau (Unterfranken) kann entfallen, wenn der Zugleiter dem Tf die Schließung der BÜ bestätigt hat. Ebenfalls kann der Halt in Alzenau Burg in Richtung Schöllkrippen entfallen, wenn durch den Zugleiter die Fahrstraße über den Bedienplatz gestellt hat. *

Bei führenden Fahrzeugen ohne IMU ist in Richtung Kahl am Main der Bü in Bahn-km 3,8 „Industriestraße“ durch den Tf mittels ET am Bahnsteig einzuschalten. *

BÜ-BÜ-Abhängigkeiten

Bei BÜ-BÜ-Abhängigkeiten befindet sich in der Einschaltstrecke eines BÜ der Einschaltpunkt eines weiteren BÜ oder zwei BÜ haben einen gemeinsamen Einschaltpunkt.

Bei Ausfall einer oder mehrerer technischer Sicherungen innerhalb einer BÜ-BÜ Anlage sind alle Bahnübergänge innerhalb der Abhängigkeiten als gestört zu betrachten. § 48 (2) gilt für alle Anlagen der BÜ innerhalb der Abhängigkeiten.

Vorhandene BÜ-BÜ-Abhängigkeiten
 Richtung Schöllkrippen:

Anlage 1	Anlage 2	Anlage 3
Bahn-km 5,2	Bahn-km 5,6	
Bahn-km 8,3	Bahn-km 8,4	
Bahn-km 13,9	Bahn-km 14,1	Bahn-km 14,7
Richtung Kahl am Main		
Bahn-km 2,1	Bahn-km 1,0	Bahn-km 0,8

Die genannten Anlagen verfügen jeweils pro Fahrtrichtung über mehrere Überwachungssignale bzw. –wiederholer. Die Zugehörigkeit der Signale zu den Anlagen ist bei den Anlagen in km 8,3/8,4 und 13,9/14,1/14,7 jeweils mit den Zusatztafeln „Bü 1“, Bü 1 Bü 2“, „Bü 2“ bzw. Bü 3 (nur bei 14,7) am Überwachungssignal gekennzeichnet. Bei den Anlagen km 1,0/0,8 gilt das Üs für beide BÜ, die Wiederholer jeweils für den BÜ, vor dem sie stehen.

Folgende BÜ Anlagen sind mit RT oder RS ausgerüstet.

- BÜ km 8,3 Staatsstraße 2444/8,4 Cornillstraße (RS derzeit nicht in Betrieb)
- BÜ km 11,0 Auf der Wohnstadt
- BÜ km 20,4 Blankenbach
- Bü km 22,6 Schöllkrippen

Die Anlage bleibt geschlossen, wenn sich der Schlüssel im Anschlag befindet. Nach Beendigung der Rangierbewegungen oder wenn der Überweg nicht mehr befahren wird, muss der RS ausgeschaltet werden.

Der Rangierschalter für die BÜ km 8,3 und 8,4 ist nicht in Betrieb. Die Einschaltung der BÜ kann über Auto-HET oder durch den Zugleiter mittels Dauereinschaltung erfolgen.

Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT)

Die HET und HAT sind planmäßig nur für Fahrten, die in der Einschaltstrecke halten oder langsamer als 20 km/h fahren und für Kleinwagenfahrten, bei denen die Einschaltkontakte/-schleifen nicht wirken, zu bedienen.

Bei Zweiwegefahrzeugen ist generell davon auszugehen, dass die Einschaltkontakte / -schleifen nicht wirksam werden. Für diese Fahrten ist eine Anlage immer mit HET wirksam zu schalten.

Sie können außerdem im Störfall betätigt werden. Wird eine Anlage mit HET eingeschaltet, so ist diese nach dem Befahren des Überwegs mit HAT wieder auszuschalten. Welche Anlagen über HET/HAT verfügen ist in der Tabelle angegeben.

Unwirksamkeitstaster (UT) / Unwirksamkeitsschalter (US)

Einige Anlagen verfügen über UT bzw. US um den Einschaltkontakt befahren zu können, ohne dass die Sicherungsanlage einschaltet.

UT bzw. US befinden sich in Höhe des Einschaltkontaktes bzw. kurz davor. Sie sind auf freier Strecke z.T. mit runden reflektierenden Scheiben ausgerüstet auf der Seite, von der auf den Einschaltkontakt zugefahren wird.

UT ermöglichen ein einmaliges Überfahren eines Kontaktes ohne Einschaltung der Anlage, US sind so lange zu bedienen, wie über den Kontakt gefahren wird, ohne dass eine Einschaltung erfolgen soll.

In der nachfolgenden Tabelle ist genannt, welche Anlagen über UT/US verfügen.

Automatik-HET (Auto-HET)

Im Störfall ist die technische Sicherung des Bü über Auto-HET Hilfseingeschaltet werden.

Der Tf hat vor der Hinweistafel „Auto-HET“ zu halten.

Weiterfahrt kann erfolgen, wenn

- mindestens ein rotes Licht der Straßen Signalanlage erkannt wurde
- und wenn vorhanden
- die Halbschranken geschlossen sind.

Haltepunkte vor einem BÜ – Hp-Wecker

Befindet sich in der Einschaltstrecke eines BÜ ein Haltepunkt, so ist dieser gegebenenfalls mit einem Hp-Wecker ausgerüstet. Die Regelungen des § 48 (2) gelten hier bei planmäßigem Halt nicht.

Folgende Haltepunkte liegen in einer Einschaltstrecke:

Richtung Schöllkrippen	Richtung Kahl am Main	
Hp Mömbris-Mensengesäß	Hp Kälberau	
Hp Königshofen	Hp Kahl-Kopp/Heide	Hp-Wecker vorhanden.
Hp Blankenbach		

Ertönt nach dem Halt am Bahnsteig in Königshofen der Haltepunktwecker, hat der abfahrbereite Zug sofort abzufahren. Erlischt das Bü 1 am Üsw hat der Tf die AT (Ausschalttaste) mittels Schlüssel zu betätigen.

Nach vollständigen Öffnen der Halbschranken und wenn das roten Licht an der Straßenanlage erloschen ist, hat der Tf die technische Sicherung mittels ET wieder einzuschalten.

Abfahrt des Zuges wenn am Üsw Bü 1 erscheint.

Rangieren über BÜ mit Auto-HET

Halt vor Tafel Auto-HET

Nach Sicherung des Bü Fahrt über den Bü bis hinter die Ausschaltsschleife

Der Tf muss sich davon überzeugen, dass die technische Sicherung wieder in Grundstellung (öffnen) gegangen ist

Rückfahrt wie vor

Bei langen Rangierabteilungen, bei denen gewährleistet ist, dass gleichzeitig die Aus- und Einschaltsschleife belegt wird, braucht nur auf die Ausschaltsschleife gefahren werden.

Zweiwegefahrzeuge

Beim Einsetzen von Zweiwegefahrzeugen auf einem technisch gesicherten BÜ, der mit Auto-HET ausgerüstet ist, ist folgender Ablauf einzuhalten:

- Fahrt **auf** die Einschaltsschleife der Gegenrichtung
- Nach Einschaltung der Anlage Fahrt in Arbeitsrichtung
- Bü öffnet nach Be- und Freifahren der Ausschaltsschleife

Aussetzen

- Fahrt auf Einschaltsschleife
- Nach Sicherung Bü Weiterfahrt **auf** Ausschaltsschleife
- Nach Ausschaltung der Anlage Fahrt auf den Bü zum Aussetzen

Störungen

Bei Störungen an technisch gesicherten Bahnübergängen ist nach §48 (2) zu verfahren (siehe besondere Bestimmungen dazu im Teil A). Die Störung ist dem Zugleiter unverzüglich mitzuteilen.

Überfahrten zur Betriebswerkstatt im Bahnhof Schöllkrippen

Die Überfahrten im Bahnhof Schöllkrippen in km 22,8 und 22,9 sind nicht öffentliche innerbetriebliche Überfahrten. Die Sicherung erfolgt durch Schranken, ein Tonsignal und eine Rundumleuchte.

Die Anschaltung des Tonsignals und der Rundumleuchte erfolgt, wenn

- ein einfahrender Zug über den Kontakt K1 fährt, hier ist auch ein Überwachungssignal vor der Weiche 81 vorhanden
- der Rangierbetrieb eingeschaltet ist
- die Ausfahrzugstraße ab Signal S82 eingelaufen ist.

Überwachung der Sicherung mittels Rundumleuchte durch ÜS vor Weiche 81 bzw. S 82

Eine Überwachung der geschlossenen Schranken erfolgt nicht.

Die Schranken können ausschließlich per Knopfdruck durch den Zugleiter geöffnet und geschlossen werden. Eine Abhängigkeit zur Fahrstraße bzw. zum Rangierbetrieb ist nicht vorhanden.

An beiden Überwegen sind Überwachungskameras vorhanden, mit denen der Zugleiter das Freisein des Überweges prüfen kann.

Regelungen zum Anmelden der Schrankenöffnung sind unter B, IV., Bahnhof Schöllkrippen enthalten.

Nachstehende Übersicht listet alle technisch gesicherten BÜ mit Art der Einschaltung und weiteren Besonderheiten auf.

Technisch gesicherte Bahnübergänge

Bahn- km	Bezeichnung	Gemeinde	Si- che- rung	Überwa- chung		Einschaltung		Auto- HET	Besonderheiten
				Ri1	Ri2				
0,800	Freigerichter Stra- ße	Kahl (Main)	LzH/F	Hp	Üs	Anforderung Fahrstraße (Zuglei- ter, IMU-Schleife oder ET am Bahnsteig Kahl)	Schienenkontakt K2 (gemeinsam mit BÜ km 1,0)	ja	Gemeinsame Einschaltung BÜ km 0,8 und 1,0 ET2/AT2 am Bahnsteigende Kahl-Kopp/Heide
1,085	Königsberger Stra- ße	Kahl (Main)	LzH	Hp	Üs	Anforderung Fahrstraße (Zuglei- ter, IMU-Schleife oder ET am Bahnsteig Kahl)	Schienenkontakt K2 (gemeinsam mit BÜ km 0,8)	ja	Gemeinsame Einschaltung BÜ km 0,8 und 1,0 Hp-Wecker Ri 2 am Hp Kahl-Kopp/Heide ET2/AT2 am Bahnsteigende Kahl-Kopp/Heide
2,175	Forelle		LzH	Üs	Üs	Schienenkontakt K1	Schienenkontakt K2	ja	HET2/AT2 ca. 15 m von BÜ Ri Alzenau
3,810	Industriestraße	Alzenau	LzH	Üs	Üs	Schienenkontakt K1	IMU-Schleife oder ET2 am Bahnsteig Alzenau Nord kein Schienenkontakt !!	ja	ET2/AT2 am Bahnsteig Al- zenau Nord Halt für jeden Zug Ri Kahl in Alzenau Nord UT1 vor K1
4,444	Dieselstraße	Alzenau	LzH	Üs	Üs	IMU oder ET1 am Hp Alzenau Nord kein Schienenkontakt !!	Schienenkontakt K2	ja	ET1/AT1 am Bahnsteig Al- zenau Nord Halt für jeden Zug Ri Al- zenau in Alzenau Nord US vor K2 (hinter S24)
4,798	Rodenbacher Stra- ße	Alzenau	LzH	Hp	Hp	Schienenkontakt „An1“ (Anfor- derung der Einfahrzugstraße Alzenau S21 – S23)	Anreizung Fahrstraße (Zuglei- ter, IMU-Schleife oder ET am Bahnsteig Alzenau)	ja	
5,279	Wingertstraße	Alzenau	Lz	Üs	Üs	IMU-Schleife oder ET1a, ET1b am Bahnsteig Alzenau kein Schienenkontakt !!	Schienenkontakt K2	ja	Gemeinsame Einschaltung BÜ km 5,2 und 5,6 Ri 1 Halt für jeden Zug Ri Mi- chelbach in Alzenau HET/HAT am BÜ Üs 2 links vom Gleis

5,683	„Alzenau Burg“	Alzenau	LzH/F	Üs	Hp	IMU-Schleife oder ET1a, ET1b am Bahnsteig Alzenau kein Schienenkontakt !!	Schienenkontakt WK4(K2) (Anreizen der Einfahrzugstraße Alzenau S22 – S24)	ja	Gemeinsame Einschaltung BÜ km 5,2 und 5,6 Ri 1 Halt für jeden Zug Ri Michelbach in Alzenau
7,057	Kälberau Bahnhofstraße	Kälberau	LzH	Üs	Üs	Schienenkontakt K1	Schienenkontakt K2	Ja	Hp-Wecker Ri 2 am Hp Kälberau ET2/AT am Bahnsteig
8,367	Kälberauer Straße	Michelbach	LzH	Üs	Hp	Schienenkontakt K1 (gemeinsam mit BÜ 8,4)	Anreizung Fahrstraße (Zugleiter, IMU-Schleife oder ET am Bahnsteig Michelbach)	Ja	Gemeinsame Einschaltung BÜ km 8,3 und 8,4 RS am Bahnsteigende Ri Kahl außer Betrieb
8,437	Cornillstraße	Michelbach	LzH	Üs	Hp	Schienenkontakt K1 (gemeinsam mit BÜ 8,3)	Anreizung Fahrstraße (Zugleiter, IMU-Schleife oder ET am Bahnsteig Michelbach)	Ja	Gemeinsame Einschaltung BÜ km 8,3 und 8,4 RS am Bahnsteigende Ri Kahl außer Betrieb
9,226	Birkenberg	Michelbach	LzH	Üs	Üs	Schienenkontakt K1	Schienenkontakt K2	Ja	US am Bahnsteigende Michelbach vor K1 Hp-Wecker Ri 2 und ET/AT am Hp Herrenmühle HET2/HAT2 am BÜ
11,030	Auf der Wohnstadt	Mömbris	LzH	Üs	Üs	Schienenkontakt K1	Schienenkontakt K2	Ja	US1 vor K1, US2 vor K2, RS am Gleis
12,018	Wendelinusstraße	Brücken	BliH	Üs	Üs	Schienenkontakt K1	Schienenkontakt K2	nein	wegen verkürzter Einschaltstrecke ab Hp Niedersteinbach max. 40 km/h, Üs 2 links vom Gleis
13,945	Fronhofen (Strötzbach I)	Mömbris	LzH	Üs	Hp	Schienenkontakt K1	Anreizung Fahrstraße (Zugleiter, IMU-Schleife oder ET am Bahnsteig Mömbris), gemeinsam mit BÜ 14,1	Ja	BÜ-BÜ-Abhängigkeit km 13,9-14,1-14,7 Ri 1, gemeinsame Einschaltung mit 14,1 Ri 2 US Ri 1 für km 13,9 und 14,1 am Bahnsteigende Strötzbach vor K1 13,9
14,177	Staatsstraße 2305 (Strötzbach II)	Mömbris	LzH	Üs	Hp	Schienenkontakt K1	Anreizung Fahrstraße (Zugleiter, IMU-Schleife oder ET am Bahnsteig Mömbris), gemeinsam mit BÜ 13,9	Ja	BÜ 13,9 und 14,1: Kopplung Ri 1, gemeinsame Einschaltung Ri 2 US K1 13,9 und K1 14,1 vor

									K1 13,9
14,752	Mensengesäß Bahnhofstraße	Mömbris	LzH	Üs	Üs	Schienenkontakt K1	Schienenkontakt K2	nein	ET1/AT am Hp Mömbris, Hp-Wecker Ri 1 am Hp Mömbris UT vor K2
16,981	Schimborn Zur Aue	Schimborn	LzH	Üs	Hp	Schienenkontakt K1	Anreizung Fahrstraße	Ja	
18,500	Königshofen, Kro- mbacher Straße	Königshofen	BliH	Üs	Üs	Schienenkontakt K1	Schienenkontakt K2	nein	ET1/AT am Hp Königshofen, Hp-Wecker Ri 1 am Hp Kö- nigshofen
20,455	Blankenbach, Bahnhofstraße	Blankenbach	BliH	Üs	Üs	Schienenkontakt K1	Schienenkontakt K2	nein	RS vor Weiche 71
22,000	Langenborn	Schöllkrippen	LzH/F	Üs	Üs	Schienenkontakt K1 (Anforde- rung der Fahrstraße für die Einfahrt Schöllkrippen)	Über Fahrstraße am S82 (IMU- Schleife oder ET am Bahnsteig Schöllkrippen)	Ja	US vor K1
22,624	Mühlweg	Schöllkrippen	LzH	Üs	Hp	Schienenkontakt K1	Anreizung Fahrstraße (Zuglei- ter, IMU-Schleife oder ET am Bahnsteig Schöllkrippen)	Ja	Einschaltstrecke Ri2 beginnt im Gleis 81 Bf Schöllkrippen!
22,800	Bw-Überfahrt I	Schöllkrippen	Rund uml.	Üs	kei- ne	Schienenkontakt K1	Über Fahrstraße (IMU-Schleife, ET oder RT am Bahnsteig Schöllkrippen)	nein	innerbetriebliche Überfah- ren Schranken können vom ZI per Knopfdruck bedient wer- den
22,928	Bw-Überfahrt II	Schöllkrippen	Rund uml.	Üs	kei- ne	Schienenkontakt K1	Über Fahrstraße (IMU-Schleife, ET oder RT am Bahnsteig Schöllkrippen)	nein	

Erläuterung der Abkürzungen:

Ri 1	→	Fahrtrichtung Kahl/Main – Schöllkrippen
Ri 2	→	Fahrtrichtung Schöllkrippen – Kahl/Main
		Die Ziffern 1 und 2 geben bei unten stehenden Abkürzungen immer die Zugehörigkeit zur Fahrtrichtung an.
AT	→	Ausschalttaste zum Ausschalten einer Anlage
Automatik-HET	→	Automatische Einschaltung der BÜ-Anlage über Einschaltsschleife bei Befahren
ET	→	Einschalttaste zum Einschalten einer Anlage
HET/HAT	→	Hilfseinschalt- / Hilfsausschalttaste
IMU-Schleife	→	Induktionsschleife zum Einschalten mittels IMU-Sender
IS	→	Isolierte Schiene
K1	→	Schieneneneinschaltkontakt Ri 1
K2	→	Schieneneneinschaltkontakt Ri 2
RS	→	Rangierschalter zum Ein- und Ausschalten von Anlagen
RT	→	Rangiertaste zum Einschalten von Anlagen
ÜS	→	Überwachungssignal
ÜSW	→	Überwachungssignalwiederholer
UT	→	Unwirksamkeitstaste zum Ausschalten von Schienenkontakten für jeweils eine Fahrt
US	→	Unwirksamkeitsschalter zum Ausschalten von Schienenkontakten für beliebig häufige Fahrten
BÜ	→	Bahnübergang
BliH	→	Blinklichtanlage mit Halbschranke
Lz	→	Lichtzeichenanlage
LzH	→	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
LzH/F		Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Fußwegschränke

3 Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge

3 a) Sicherung der nicht technisch gesicherten BÜ

BÜ km	Wegcharakteristik	Sicherung in Fahrtrichtung	
		Schöllkrippen	Kahl (Main)
4,385	Fuß- und Radweg	Ü	Ü
5,024	Fuß- und Radweg	Ü	Ü
6,475	Feld- und Waldweg	Ü	P
7,267	Fuß- und Radweg	P	Ü
7,438	Feld- und Waldweg	P	P
8,043	Feld- und Waldweg	Ü 1)	P 1)
9,670	Fuß- und Radweg	Ü	Ü
10,257	Privatweg	P	Ü
10,850	Privatweg	Ü	Ü
12,399	Gemeindestraße	P+Lf 20	P+Lf 20
12,521	Feld- und Waldweg	P	P
12,748	Feld- und Waldweg	P	Ü
13,435	Gemeindestraße	P+Lf 20	Ü
15,573	Feld- und Waldweg	P 1)	P 1)
15,688	Feld- und Waldweg	P 1)	P 1)
16,181	Feld- und Waldweg	Ü	P
16,790	Feld- und Waldweg	P	P
17,500	Feld- und Waldweg	Ü	P
18,100	Feld- und Waldweg	P 1)	P 1)
18,935	Feld- und Waldweg	P	P
19,185	Feld- und Waldweg	P	P
19,600	Gemeindestraße	P+Lf 20	Ü
20,823	Feld- und Waldweg	P	Ü
21,386	Feld- und Waldweg	Ü	P

Erläuterung:

Ü: Übersicht,

P: Pfeiftafel,

Lf 20: Langsamfahrt 20 km/h

1) BÜ durch verschlossene Handschranke gesichert (siehe 3b)

3b) nicht technisch gesicherte BÜ mit verschlossenen Handschranken

Die Bahnübergänge in km

- 8,043 Feldweg Michelbach
- 15,573 Feldweg I zwischen Brücke 6/7
- 15,688 Feldweg II Brücke 7
- 18,100 Feldweg Frühlingsstraße
- 19,185 Feldweg Biotop

*

besitzen jeweils verschlossene Vollschraken mit örtlicher Bedienung.

Diese BÜ dürfen mit Zustimmung des Zugleiters entweder durch den Benutzer oder durch Mitarbeiter der KVG geöffnet werden. EVU ist bei kurzzeitiger Öffnung bis 12 Stunden mit Befehl zu informieren. Für diese BÜ gelten die Bestimmungen gemäß Anlage 7..

Die Schlüssel befinden sich beim Zugleiter und werden quittiert ausgegeben.

Die Schranken sind in der Regel geschlossen und verschlossen. Die zugehörigen BÜ 4 - Pfeiftafel sind abgedeckt (ungültig).

Erfolgt auf Anforderung das Öffnen der Schranken für einen längeren Zeitraum, wird die Abdeckung entfernt. Signal BÜ 4 ist zu beachten. Die EVU werden Mail an die jeweilige Betriebsleitung informiert.

*

*

Muss in Ausnahmefällen eine Öffnung kurzfristig erfolgen, sind die Züge über Zugfunk zu verständigen.

*

*

VI. Elektronisches Zugsicherungssystem

1 Allgemeines

Auf der Strecke Kahl/Main – Schöllkrippen ist ein Zugsicherungssystem vom Typ MCDS (Hersteller Bombardier) vorhanden.

Die Bestimmungen im Teil A zu § 12 (4) FV-NE sind zu beachten.

Zugfahrten werden durch Zugfahrstraßen gesichert. Gleisabschnitte (Gleisfreimeldeanlagen) sind durch Achszähler begrenzt.

Die Hauptsignale weichen in ihrer Form und Signalisierung von den Bestimmungen der ESO und der Ril 301 ab. Als Hauptsignale sind diese gemäß ESO mit weiß-rot-weißem Mastschild und Signalbezeichnung gekennzeichnet.

Folgende Signalbegriffe werden gezeigt.

Hp 0	ein rotes Licht	Halt für Zug- und Rangierfahrten
Hp 1	Ein grünes Licht	Fahrt mit zugelassener Streckengeschwindigkeit gemäß Bfpl
Sh 1	Ein weißes Licht	Innerhalb der Betriebsstelle dürfen Rangierfahrten durchgeführt werden
Anforderung	Ein weißes „A“	Übermittelt die Bestätigung der Anforderung

Die Hp-Signale sind mit PZB-Magneten 2000 Hz ausgerüstet. Bei eingeschalteten Rangierbetrieb (Sh 1) werden die PZB-Magnete der Ausfahrtsignale unwirksam geschaltet.

2 Signale/Signalstandorte

Bahnhof	Signal	Standort	Anforderung Fahrstraße im Selbststellbetrieb
Fahrtrichtung Kahl (Main) – Schöllkrippen			
Bahnhof Kahl (Main)	Ausfahrtsignal S 11	km 0,347	IMU-Schleifen am Bahnsteig Kahl, ET111/112
Bahnhof Alzenau	Einfahrtsignal S 21	km 4,659	Kontakt, selbsttätiges Einlaufen
	Ausfahrtsignal S 23	km 4,978	Kontakt, selbsttätiges Einlaufen oder IMU vor Signal, ET 231 bei beginnender Zugfahrt
Bahnhof Michelbach	Trapeztafel	km 7,779	entfällt (Fahrstraße S 23 – S 31)
	Ausfahrtsignal S 31	km 8,627	IMU-Schleifen am Bahnsteig Michelbach, ET 311/312
Bahnhof Strötzbach	Einfahrtsignal S 41	km 13,072	Kontakt, selbsttätiges Einlaufen
	Ausfahrtsignal S 43	km 13,434	IMU-Schleife am Bahnsteig Strötzbach, ET 431
Blockstelle Schimborn	Blocksignal S 61	km 17,102	Kontakt, selbsttätiges Einlaufen, ET 611 bei beginnender Zugfahrt
Bahnhof Blankenbach	Trapeztafel	km 20,055	entfällt (Fahrstraße S 61 – S 81)
	ohne Ausfahrtsignal		
Bahnhof Schöllkrippen	Einfahrtsignal S 81	km 21,960	Kontakt, selbsttätiges Einlaufen
	Z 81	km 22,380	Zs3, zeigt „2“ oder „3“, gilt ab Spitze der Weiche 81.

Fahrtrichtung Schöllkrippen – Kahl (Main)			
Bahnhof Schöllkrippen	Ausfahrtsignal S 82	km 22,874	IMU-Schleifen am Bahnsteig Schöllkrippen, ET 821
Bahnhof Blankenbach	Trapeztafel	km 20,880	entfällt (Fahrstraße S 82 – S 62)
	ohne Ausfahrtsignal		
Blockstelle Schimborn	Blocksignal S 62	km 16,994	Kontakt, selbsttätiges Einlaufen, ET 621 bei beginnender Zugfahrt
Bahnhof Strötzbach	Einfahrtsignal S 42	km 14,579	IMU-Schleifen am Bahnsteig Mömbris, ET 421
	Ausfahrtsignal S 44	km 13,306	IMU-Schleifen am Bahnsteig Strötzbach, ET 441/442
Bahnhof Michelbach	Trapeztafel	km 8,847	entfällt (Fahrstraße S 44 – S 32)
	Ausfahrtsignal S 32	km 8,523	IMU-Schleife am Bahnsteig Michelbach, ET 321
Bahnhof Alzenau	Einfahrtsignal S 22	km 5,704	Kontakt, selbsttätiges Einlaufen
	Ausfahrtsignal S 24	km 4,891	IMU-Schleife am Bahnsteig Alzenau, ET 241
Bahnhof Kahl (Main)	Trapeztafel	km 0,436	entfällt (Fahrstraße S 24- Bf. Kahl(M))
	Ausfahrtsignal P 806	km 0,125	Signal der DB Netz AG

3 Selbststellbetrieb

Im Regelbetrieb erfolgt die Anforderung der Fahrstraße durch den Tf mittels IMU-Schleife bzw. Kontakte. In den Bahnhöfen und in der Blockstelle Schimborn ist auch eine Anforderung über die jeweilige ET-Schlüsseltaste möglich. Im Störfall oder auf Grund von Anordnungen sowie beim Einsatz von führenden Eisenbahnfahrzeugen ohne IMU-Sender ist eine Anforderung über den Bedienplatz des Zugleiters möglich. Dieser kann Fahrstraßen anfordern und Bahnübergänge, die über Signal überwacht werden, schließen.

3.1. Fahrtanforderung durch den Triebfahrzeugführer

Nach Halt auf einer IMU-Schleife ist der IMU-Sender des führenden Triebfahrzeuges zu betätigen. Anforderungen der Fahrstraße erfolgt.

Am Signal leuchtet weißes „A“ kurz auf,

Im Bedienfeld gelb blinkender Balken am jeweiligen Signal

Wird die Anforderung der Fahrstraße – „A“ leuchtet nicht –nicht aufgenommen, Bedient der Tf die Schlüsseltaste ET am Bahnsteig (siehe B IV).

Bedienung erfolgt durch Drücken des Tasters (schwarz) und Drehen des Schlüssels in Stellung „1“.

Ist hierbei eine Anforderung ebenfalls nicht möglich, ist die Zugleitung (Bereitschaft) zu informieren.



3.2 Selbsttätiges Einlaufen der Fahrstraße über Kontakte für die Anforderung

Einige Fahrstraßen laufen, wenn für das betreffende Startsignal der Selbststellbetrieb eingeschaltet ist, beim Befahren des jeweiligen Kontaktes selbsttätig ein. In der Auflistung der Signale unter 2 ist enthalten, welche Signale das betrifft.

3.3 Selbststellbetrieb im Regelverkehr

Im Regelbetrieb wird mit Selbststellbetrieb und Anforderung der Fahrstraßen durch den Triebfahrzeugführer gefahren. Abweichende, entfallende oder zusätzliche Kreuzungen werden durch den Zugleiter bekannt gegeben. Ggf. muss dieser dafür den Selbststellbetrieb – wenn erforderlich – ausschalten und die Signalsperre setzen.

3.4 Züge ohne IMU Sender am führenden Fahrzeug *

Verkehren Züge ohne oder mit gestörten IMU-Sender am führenden Fahrzeug, ist die Fahrstraße vom Zugleiter einzustellen. Vor Beginn der Zugfahrt ist zwischen dem Zugleiter und dem Triebfahrzeugführer bzw. dem streckenkundigen Begleiter die rechtzeitige Standortmeldung des Zuges vor der Betriebsstelle zu vereinbaren. Schließzeiten für einbezogene Bahnübergänge sind so kurz wie möglich zu halten. *

4 Rangieren und Wenden vom Zügen

Auf folgenden Bahnhöfen ist die Einschaltung des Rangierbetriebes möglich:

Kahl/Main
Alzenau
Michelbach
Strötzbach
Blankenbach
Schöllkrippen



Die signaltechnische Sperrung für den Rangierbetrieb kann vor Ort über den Rangiertaster oder über den Bedienplatz beim Zugleiter eingeschaltet werden.

Voraussetzung ist, dass der Zug/die Rangierabteilung im Bahnhofsgleis steht und die Weichenabschnitte frei von Fahrzeugen sind.

Während der Besetzung der Zugleitung ist der Rangierbetrieb immer durch den Zugleiter ein- und auszuschalten.

Rangieren während der Nichtbesetzung der Zugleitung ist nicht gestattet. Ausnahme hierzu bildet der Bahnhof Schöllkrippen (siehe Teil B IV). *

Muss in Ausnahmefällen auf anderen Bahnhöfen rangiert werden, ist die Zustimmung des Bereitschaftshabenden der Zugleitung einzuholen. *

Der RT ist nach Zustimmung durch den Tf zu bedienen. Das Ende der Rangierarbeiten ist dem Bereitschaftshabenden zu melden. *

Zum Bedienen der RT muss der schwarze Taster gedrückt und gleichzeitig der Schlüssel nach „1“ gedreht werden. Die SSP im Bahnhof werden freigegeben.

An den Ausfahrtsignalen des Bahnhofs leuchtet am Hp ein weißes Licht (entspricht Sh1) auf. Es darf auf allen Gleisen des Bahnhofs rangiert werden.

Die Einfahrtsignale – wo vorhanden - und die Ausfahrtsignale der benachbarten Bahnhöfe sind dann in der Stellung „Hp 0“ verschlossen.

Eine signaltechnisch freigegeben Rangiererlaubnis kann mittels RT nur zurückgegeben werden, wenn sich alle Schlüssel wieder in der SSP befinden und damit wieder Weichen und Gleissperren in Grundstellung verschlossen sind.

Isolierbereiche der Weichen müssen frei von Fahrzeugen sein.

Die Beendigung der Rangierarbeiten ist dem Zugleiter / Bereitschaftshabenden zu melden. Bei Nichtbesetzung der Zugleitung beauftragt der Bereitschaftshabende den Tf /Mitarbeiter der Werkstatt den Rangierbetrieb mit RT auszuschalten.

5 Bahnübergänge

Die Hp-abhängigen BÜ sind in der Tabelle unter Teil B, V. durch die Überwachungsart „Hp“ gekennzeichnet.

6 Störungen

Der Selbststellbetrieb kann durch folgende Ursachen gestört sein:

- Fahrstraße wird nicht aufgelöst, (Fahrstraße wird nicht ordnungsgemäß ausgefahren; Achszähler-Fehlzählung)
- Blockabschnitte werden nicht ausgefahren
- Fahrwegelemente gestört (Gleisfreimeldung, Schlüsselsperren, Zungenprüfer, Signale)
- Störungen an Bahnübergängen mit Signalabhängigkeit
- Störungen bei der Datenübertragung
- Fahrzeug steht nicht ordnungsgemäß auf der IMU-Schleife

Bei Störungen verständigt der Triebfahrzeugführer umgehend den Zugleiter und, wenn notwendig, verständigt der Zugleiter sofort die entsprechenden technischen Stellen der KVG.

Bei fehlender oder zweifelhafter Anzeige am Bedienplatz oder Ausfall des Bedienplatzes des Zugleiters muss dieser die Züge anhalten, sich deren Standort nennen lassen. Zugleitbetrieb mit Abgabe von Zuglaufmeldungen ist anzuordnen. Alle auf der Strecke befindlichen Züge sind im Meldebuch für den Zugleiter einzutragen (siehe auch §11 (2)). Es darf nur mit Zuglaufmeldungen bis zum Ende der Zugfahrt weitergefahren werden. Ggf. ausgeschaltete Selbststellbetriebe an den Hauptsignalen sind nach dem Hochfahren des Rechners immer wieder eingeschaltet. Nach Beseitigung der Störung sind Zuglaufmeldungen mindestens für einen Zug in jeder Richtung über die gesamte Strecke abzugeben. Arbeitet das System wieder fehlerfrei kann die Abgabe von Zuglaufmeldungen aufgehoben werden. Die Vorbeifahrt an Halt zeigenden Hauptsignalen wird mit Befehl angeordnet, wenn die Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

Alle Störungen und ihre Beseitigung sind im Arbeits- und Störungsbuch zu dokumentieren.

VII. Zugfunk der KVG

Anlage 9 FV-NE

Auf der Infrastruktur der KVG ist Zugleitfunk, Rangierfunk und Zugbahnfunk vorhanden.
Zugleitfunk hat stets Vorrang vor Rangierfunk und Zugbahnfunk.
Rangierfunk hat Vorrang vor Zugbahnfunk

1. Aufbau, technische Organisation, Frequenzen

Der Zugfunk erstreckt sich über die gesamte Strecke

1.1 Vorhandene Funkgeräte

Festgerät mit Sprachspeicher bei der Zugleitung
fest eingerichtetes Gerät beim Fdl Großkrotzenburg
Handfunkgeräte sind für Mitarbeiter der Bahnmeisterei, der Signal- und Fernmelde-
meisterei und für Sonderverkehre
Handfunkgeräte für Sicherungsposte, Aufsichtsführende
auf dem Skl
im Kfz der Bahnmeisterei und der Signalunterhaltung
Bahnbetriebswerkstatt

1.2 technische Organisation

Der Zugfunk arbeitet im Wechselsprechverfahren, d.h. es kann immer nur eine Stelle sprechen. Wer spricht, kann nicht gleichzeitig hören.

Die fest eingebauten Geräte (ortsfeste und mobile) sind vor Ort an die vorhandene Stromversorgung angeschlossen. Die Feststation in Schöllkrippen wird bei Stromausfall zusätzlich durch eine Notstromversorgungsanlage gespeist.
Die tragbaren Handfunkgeräte werden von auswechselbaren Batterien (Akkus) versorgt.

Der Funksprechverkehr wird im "offenen" System durchgeführt: Alle eingeschalteten Funkstellen hören mit.

1.3 Frequenzen

Alle Betriebsarten werden zusammengefasst auf der Frequenz 69,830 MHz betrieben.

2. Ausrüstung der Fahrzeuge

Das führende Eisenbahnfahrzeug ist vor Beginn der Fahrt bzw. vor Einfahrt in die Infrastruktur der KVG mit einem Gerät für den Zugleitfunk auszustatten. Verantwortlich hierfür ist das betriebsdurchführende EVU.

Kann ein führendes Fahrzeug im Ausnahmefall nicht mit einem Handfunkgeräten ausgerüstet werden, ist der Zugleitfunk über Mobiltelefon zu führen. Alle Gespräche werden bei der Zugleitung aufgezeichnet.

3. Ausrüstung mit Mobilien Geräten

streckenkundige Begleiter, Bautrupps und Sicherungsposten sind mit tragbaren Handfunkgeräten auszurüsten.

4. Sprachspeicher

Alle Funkgespräche des Zugfunks werden durch einen Sprachspeicher beim Zugleiter in Schöllkrippen aufgezeichnet.

Die Kassette hat eine Aufzeichnungsdauer von ca. 12 Std.

Der Wechsel der Kassette darf nur durch den Eisenbahnbetriebsleiter, seinen Vertreter *
oder den örtlichen Betriebsleiter vorgenommen werden. Störungen bzw. erforderlicher *
Kassettenwechsel sind dem örtlichen Betriebsleiter durch den Zugleiter unverzüglich zu
melden. Dieser veranlasste den Wechsel der Kassette

Bei gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb oder Bahnbetriebsunfällen, bei denen staatliche *
Organe (EUUK, Staatsanwaltschaft) an der Untersuchung beteiligt sind, darf die Kas- *
sette nur in deren Auftrag entnommen werden *

VIII. Beförderung gefährlicher Güter

Für Beförderung von Wagen mit gefährlichen Gütern ist die „Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)“ zu beachten.

Gefahrguttransporte dürfen nur nach vorheriger Anmeldung und auf besondere Anordnung verkehren. Hierzu ist eine gesonderte Fahrplananordnung aufzustellen.

Zwischen Kahl am Main und Schöllkrippen dürfen keine explosionsgefährdenden oder ekelerregenden Güter transportiert werden.

Unter Verantwortung des transportierenden EVU sind die erforderlichen Unterlagen gemäß GGVSEB auf dem Triebfahrzeug mitzuführen. Die Fahrzeuge einschließlich der Beförderungsunterlagen sind körperlich zu übergeben.

IX. Brennbare Flüssigkeiten

Brennbare Flüssigkeiten im Sinne der GGVSEB werden in folgende Gruppen eingeteilt:

Gruppe A

Gefahrenklasse I

Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 21° C (z.B. Benzin)

Gefahrenklasse II

Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von 21° C bis 55° C (z.B. Terpentinöl)

Gefahrenklasse III

Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C bis 100° C (z.B. Dieselmotorenkraftstoff, leichtes Heizöl)

Anlagen für schweres Heizöl müssen wie Anlagen der Gefahrenklasse III behandelt werden, da schweres Heizöl einen Flammpunkt unter 100° C haben darf.

Gruppe B

Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 21°C, die oder deren brennbaren flüssigen Bestandteile sich bei 15°C in jedem beliebigen Verhältnis mit Wasser lösen (z.B. Spiritus).

Umfüllstellen sind Orte, an denen betriebsmäßig ortsbewegliche Behälter sowie Behälter auf Fahrzeugen gefüllt oder geleert werden. Umfüllstellen müssen ausreichend gegen Zündquellen gesichert sowie gegen unbefugtes Befahren und Betreten abgesperrt werden können. Sie sollen an Stumpfgleisen liegen und möglichst weit von Gebäuden entfernt sein.

Für Treibstoffe der Gefahrenklassen A I, A II und B betragen die Mindestabstände von Kesselwagenumfüllstellen (gemessen von der Gleismitte):

5 Meter bei Behältern, die im Gaspendelverfahren gefüllt oder entleert werden, oder die über Leitungen, die mit den Behältern dicht verbunden sind, bei geschlossenem Dom entleert werden,

8 Meter bei Behältern, die über Leitungen, die mit den Behältern dicht verbunden sind, bei offenem Dom entleert werden,

13 Meter bei Behältern, die von unten gefüllt und bei denen die den Behältern entweichenden Dämpfe über einen Entlüftungsstutzen ins Freie geführt werden,

18 Meter bei Behältern, die im freien Einlauf gefüllt werden.

Die Mindestabstände zu 3 b) - d) vergrößern sich beim Einsatz von Dampflokomotiven mit Kohlefeuerung um jeweils 7 Meter. Bei Gleisanschlüssen verringern sie sich jeweils um 2 Meter.

Wenn festgelegte Mindestabstände nicht eingehalten werden können, ist durch betriebliche Maßnahmen, z.B. Sperrung von Gleisen, sicherzustellen, dass die festgelegten Abstände eingehalten werden. Sind solche betrieblichen Maßnahmen nicht durchführbar, ist das Füllen oder Entleeren während der Vorbeifahrt von Triebfahrzeugen einzustellen. Vorher sind die Domdeckel und Absperreinrichtungen zu schließen und die Leckmengen zu beseitigen oder mit Sand abzudecken.

Während des Umfüllens sind geeignete Feuerlöscher bereitzuhalten.

Nicht explosionsgeschützte elektrische Handleuchten dürfen während des Umfüllens nicht benutzt werden.

Umfüllstellen für Treibstoffe der Gefahrenklasse A III erfordern keine Mindestabstände.

Es ist sicherzustellen, dass auf Eisenbahnkesselwagen, die gefüllt oder entleert werden, andere Fahrzeuge nicht auffahren können.

Unbefugten ist das Betreten der Umfüllstelle während des Umfüllens zu verbieten. Rauchverbot und Verbot des Umgangs mit offenem Feuer und Licht ist zu beachten.

