

Sammlung betrieblicher Vorschriften
zur Fahrdienstvorschrift
für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
(SbV)

zur Abwicklung des Betriebsdienstes auf der
Eisenbahninfrastruktur

Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww)

Holzbachtalbahn (Strecke 3032)

Ausgabe 2019 - gültig ab 01.09.2019

Aufstellungsvermerk

aufgestellt

mitgewirkt

Weferlingen, den 14.08.2018
LWS Lappwaldbahn Service GmbH
Eisenbahnbetriebsleiter
Dirk Nahrstedt

Weferlingen, den 14.08.2018
LWS Lappwaldbahn Service GmbH
Leiter Infrastruktur
Klemens Palt

.....
Nahrstedt

.....
Palt

Berichtigungen

Berichtigung Nummer	Bekanntgabe durch	gültig ab	berichtigt am	eingearbeitet durch
1	EBL	15.11.2019	13.11.2019	öBL
2	EBL/EBA	01.04.2020	08.03.2020	öBL
3	EBL (FV-NE B20)	13.12.2020	30.11.2020	öBL Palt
4	EBL	17.05.2021	29.04.2021	EBL
5	EBL	11.12.2023	06.12.2023	öBL
6				
7				
8				
9				
10				

Berichtigungen werden per Mail an die im Verteiler genannten Stellen verschickt.

Verteiler

Geschäftsführung LWS Lappwaldbahn Service GmbH (LWS)

persönlich dem Betriebspersonal der LWS zuzuteilen:

- Eisenbahnbetriebsleiter
- Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
- örtlicher Betriebsleiter
- Zugleiter
- sonstigen Betriebspersonalen der LWS

Betriebspersonalen von EVU, welche betriebsdienstliche Aufgaben auf der Eisenbahninfrastruktur der LWS wahrnehmen, ist die SbV durch Auslage in folgenden Stellen zugänglich zu machen:

- Betriebsbüro Selters (Ww)
- Betriebsbüro im Bahnhof Weferlingen
- Homepage der LWS Lappwaldbahn Service GmbH (www.lappwaldbahn.de)

DB Netz AG:

- Bezirksleiter Betrieb Regionalnetz WEW
- Fahrdienstleiter Altenkirchen

Firma Schütz:

- SCHÜTZ GmbH & Co.KGaA

Nachrichtlich:

- Landeseisenbahnverwaltung Rheinland-Pfalz

Abkürzungen⁵

Vorbemerkungen⁶

Teil A – zusätzliche betriebliche Bestimmungen⁷

I. Zusatzbestimmungen zur FV-NE⁷

I.I. Allgemeines⁷

I.II. Fahrdienst auf den Betriebsstellen⁹

I.III. Zugfahrdienst¹¹

I. IV. Rangierdienst¹⁴

II. Zusatzbestimmungen zum Signalbuch¹⁶

II.I. Langsamfahrsignale¹⁶

II.II. Schutzhaltssignale¹⁶

II.III. Signale für Schiebelokomotiven¹⁶

II.IV. Rangiersignale¹⁶

II.V. Nebensignale¹⁶

III. Zusatzbestimmungen zum weiteren betrieblichen Regelwerk¹⁶

III.I. zur BUVO-NE¹⁶

III.II. zur DMV-NE/DAT¹⁷

Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse¹⁸

I. Angaben zur Strecke¹⁸

I.I. Strecke 3032 Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww)¹⁸

II. Betriebsverfahren²⁰

II.I. Strecke 3032 Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww)²⁰

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1	Verzeichnis der Ansprechpartner
Anlage 2	Unfallmeldetafeln
Anlage 3	Lagepläne
Anlage 4	Verzeichnis der Brücken und des Tunnels
Anlage 5	Verzeichnis der Bahnübergänge
Anlage 6	Geschwindigkeitsübersicht
Anlage 7	Streckenband
Anlage 8	Merkblatt Schienenbrüche
Anlage 9	Meldekarte dringliche Meldungen
Anlage 10	Grenzlasten

Abkürzungen

ABL	Anschlussbahnleiter
Abzw	Abzweigstelle (Betriebsstelle)
Anst	Anschlussstelle (Betriebsstelle)
Awanst	Ausweichanschlussstelle (Betriebsstelle)
Betra	Bau- und Betriebsanweisung
Bf	Bahnhof
Bfu	Bahnhof unbesetzt
BÜ	Bahnübergang
DA	Dienstanweisung
DAT	Dienstanweisung für die Triebfahrzeugführer der NE
DB	Deutsche Bahn
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBÜT 80	Einheits-Bahnübergangs-Technik Bauart 80
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahn-Verkehrsunternehmen
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Fdl	Fahrdienstleiter
HL-Anlage	Haltlicht-Anlage
Hp	Haltepunkt
LWS	LWS Lappwaldbahn Service GmbH
La	Verzeichnis der Langsamfahrstellen
Mbr	Mindestbremsleistung
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
öBl	örtlicher Betriebsleiter
RiL	Konzernrichtlinie der Deutschen Bahn
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SkI	Schwerkleinwagen
Stv EBL	stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Zlr	Zugleiter

Vorbemerkungen

- (1) Grundlage für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Strecke sind die einschlägigen Gesetze und Verordnungen und die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der LWS. Die Bestimmungen des betrieblichen Regelwerkes sind Bestandteil der Infrastrukturzugangsbedingungen.
- (2) Für den Betriebsdienst auf der Strecke 3032 Selters (Ww) - Altenkirchen (Ww) gelten die Vorschriften und Richtlinien für öffentliche Eisenbahnen und das betriebliche Regelwerk für Nichtbundeseigene Eisenbahnen.
- (3) Für den Betrieb auf den angrenzenden Anschlussbahnen gilt die vom jeweiligen Anschlussbahnleiter herausgegebene Dienstordnung, welche vom Nutzer beim Betreiber abzufordern ist.

Teil A – zusätzliche betriebliche Bestimmungen

I. Zusatzbestimmungen zur FV-NE

I.1. Allgemeines

Die Strecke Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) (Strecke 3032) wird nach der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) betrieben.

zu § 1 (2)

Die Strecke Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) wird im Zugleitbetrieb betrieben. Fahrten auf dieser Strecke sind nur mit Zustimmung des Zugleiters der LWS gestattet.

zu § 1 (3)

Für besondere, temporäre Betriebsverhältnisse werden zusätzliche Betriebsanweisungen herausgegeben. Diese werden per E-Mail verteilt. Diese Betriebsanweisungen beinhalten keine Abweichungen von der FV-NE.

zu § 2 (4)

Das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eingesetzte Betriebsdienstpersonal ist gemäß den einschlägigen Richtlinien auszubilden und zu prüfen.
Betriebsbedienstete müssen, bevor sie selbständig Dienst verrichten, die erforderliche Streckenkunde / Ortskenntnis erworben haben. Diese haben sie, vor der Befahrung / Bedienung der Infrastruktur, gegenüber der LWS schriftlich zu erklären.
(Selbsterklärung Strecken- / Ortskenntnis)

zu § 2 (8)

Es werden keine Ausnahmen für Dienstruhen erlassen.

zu § 3 (2)

Die Grenzen zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke sind im Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse dargelegt.

zu § 3 (11-15)

Für die Strecke 3032 Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) existieren folgende Zuglaufstellen:

- Dierdorf Bfu
- Raubach Bfu
- Hedwigsthal Anst
- Puderbach Bfu
- Neitersen Anst

Der Zugleiter der LWS ist der für die Strecke zuständige Zugleiter.

zu § 3 (19)

Kleinlokomotiven sind Lokomotiven mit einer Motorleistung bis 190 kW und dürfen nur mit besonderer Zustimmung des EBL verkehren.

zu § 4 (3)

Die Zugnummern der verkehrenden Züge werden gemäß dem Zugnummernschema der LWS vergeben.

Züge, welche von der Infrastruktur der DB auf die Infrastruktur der LWS übergehen bzw. welche von der Infrastruktur der LWS auf die Infrastruktur der DB übergehen, behalten die Zugnummer der DB.

zu § 5 (1-3)

Es werden Buchfahrpläne, Sonderzugfahrpläne und Fahrplananordnungen herausgegeben. Abkürzungen und besondere Regelungen entsprechen der FV-NE oder werden erläutert. Die Fahrpläne werden für jeden Einsatztag gesondert gefertigt und sind vor Fahrtbeginn auszuhändigen.

zu § 5 (7)

Die Buchfahrpläne, Sonderzugfahrpläne und Fahrplananordnungen sind auf den Triebfahrzeugen, beim Zugführer und beim Zugleiter vorzuhalten.

zu § 5 (8)

Für den laufenden Tag erfolgt die Bekanntgabe von Sonderzügen, der Ausfall von Zügen, Fahrplanänderungen und sonstige Anweisungen durch den Zugleiter der LWS. Der Zugleiter der LWS führt die Aufschreibungen über den Zugverkehr für die Strecke 3032 Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww).

zu § 6 (3)

Beim Zugleiter der LWS werden ein Fernsprechbuch und ein Fernsprechbuch für Meldungen mit festem Wortlaut geführt.

I.II. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu § 7 (1)

Leiter im Sinne § 7 der FV-NE ist der öBl.

zu § 7 (2)

Es werden keine örtlichen Fahrdienstleiter eingesetzt.

zu § 7 (4)

Bei Zügen, welche ohne Zugführer verkehren, übernimmt der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeuges die Aufgaben des Zugführers.

zu § 8 (1)

Die EVU haben beim Zugleiter der LWS für den Fall einer beabsichtigten Abstellung von Fahrzeugen auf den Hauptgleisen die Zustimmung einzuholen.

zu § 8 (3)

Die Zugführer müssen über ein funktionsfähiges Mobiltelefon verfügen. Vor Fahrtantritt ist die Verständigung mit dem Zugleiter zu prüfen und die Rufnummern auszutauschen. Vor Zulassung der Zugfahrt muss sich der Zugleiter die ordnungsgemäße Funktion des mitgeführten Mobiltelefons mit ausreichender Ladungsreserve bestätigen lassen. Das mitzuführende Mobiltelefon darf bei der Befahrung der Strecke zu keiner Zeit ausgeschaltet werden. Das EVU ist verpflichtet, bei Ausfall des benannten Mobiltelefons, unverzüglich eine andere Erreichbarkeit zu übermitteln.

zu § 9 (1)

Es werden die Befehle nach FV-NE Anlage 10 verwendet.

.

zu § 9 (2)

Die ausgestellten Befehle werden bis zum Ablauf des nächsten Kalenderjahres durch den Zugleiter der LWS aufbewahrt.

zu §10 (5a)

Das geben einer Abstellmeldung kann vom Zugleiter angefordert werden.

zu § 11 (1)

Der Zugleiter der LWS führt das Meldebuch für den Zugleiter gemäß Anlage 7b der FV-NE.

zu § 12 (1)

Die Zugfolge auf der Strecke 3032 Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) wird im Zugleitbetrieb geregelt.

Es wird sichergestellt, dass sich auf der Strecke Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) jeweils nur ein Zug befindet.

Sichergestellt und dokumentiert wird dies durch die Eintragungen im Meldebuch des Zugleiters.

zu § 12 (3)

Das Fahren auf Sicht ist nur im Störfall oder bei Ausnahmesituationen auf ausdrückliche Weisung des EBL gem. Anlage 12 der FV-NE erlaubt.

zu § 14 (1)

Bei der ersten Zugfahrt nach einer Betriebspause von mehr als einer Woche obliegt die Prüfung des Fahrwegs ausschließlich dem Triebfahrzeugführer. Das Fahren auf Sicht wird per Befehl angewiesen.

zu § 14 (4)

Die indirekte Fahrwegprüfung ist nicht zugelassen.

zu § 14 (6)

Die Fahrwegsicherungsmeldung kann vom Zugleiter angefordert werden und wird im Fernsprechbuch dokumentiert.

zu § 15 (10)

Zugführerhauptschlüssel werden im Betriebsbüro in Selters sowie beim Fahrdienstleiter in Altenkirchen vorgehalten. Die Entnahme sowie die Rückgabe werden durch den diensthabenden Mitarbeiter in einem Schlüsselbuch dokumentiert.

zu § 16

Für die Einfahrsignale des Bf Altenkirchen gilt die Ril 301

zu § 20

Zugkreuzungen und Überholungen sind nicht erlaubt.

zu § 22 (1/2)

Die Erteilung bzw. Beendigung der Rangiererlaubnis wird im Fernsprechbuch dokumentiert.

zu § 25 (2)

Für Sonderzüge gilt ein jeweils gesonderter Fahrplan.

zu § 26 (2)

Planmäßige Gleissperrungen werden durch Dienstanweisung oder Beta vom EBL bekanntgegeben.

zu § 27 (12)

Die Bedienung von Anschlussstellen und Ausweichanschlussstellen erfolgt als Sperrfahrt. Der Zugführer hat eine Ankunftsmeldung zu geben.
Bei der Bedienung von Anschlussstellen ist die Bedienungsanweisung des jeweiligen Anschliebers zu beachten.

zu § 30 (3, 5)

Entsprechende Regelungen werden im Einzelfall durch Dienstanweisung oder Beta getroffen.

zu § 30 (7)

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen ist nicht gestattet.

I.III. Zugfahrdienst

zu § 31 (1, 4e)

Das Zugpersonal kann auch aus nur dem Triebfahrzeugführer (Tf gleich Zf) bestehen, wenn durch das einsetzende EVU entsprechende Regelungen getroffen sind.

Beim Verkehren von Sonderzügen werden besondere Anweisungen gemäß § 1 (3) herausgegeben.

zu § 31 (2)

Auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse, ist jeder Zug mit streckenkundigem Personal zu besetzen. Dieses ist dem EIU mit der Erklärung der Streckenkenntnis nachzuweisen.

zu § 31 (4b)

Dampflokomotiven sind grundsätzlich mit einem Triebfahrzeugführer und Heizer zu besetzen. Durch das jeweilige EVU ist der Brandschutz zu gewährleisten.

zu § 31 (9)

Betriebsfremde bzw. nicht zum Dienst eingeteilte Personale dürfen sich nicht ohne Zustimmung des Zugleiters auf Lokomotiven oder abgeteilten Führerräumen aufhalten.

zu § 32 (7)

Schwerwagen, Wagen mit Lademaßüberschreitung sowie andere außergewöhnliche Sendungen dürfen nur mit Zustimmung und auf besondere Weisung des EBL verkehren.

zu § 35 (2)

Auf der Strecke 3032 Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) ist Nachschieben in Abstimmung mit der Zugleitung erlaubt.

zu § 35 (3)

Nachschiebende Triebfahrzeuge sind grundsätzlich mit dem Zug zu kuppeln. Die Verständigung zwischen führenden Triebfahrzeug und Schiebelok muss ständig gewährleistet sein (z.B. mittels Handfunkgeräten).

zu § 36

Nebenfahrzeuge dürfen nur mit besonderer Zustimmung des EBL verkehren.

zu § 38

Auf das Führen der Fahrtberichte wird verzichtet.

zu § 41 (1)

Die erforderlichen Mindestbremsleistung sind im Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse verzeichnet.

zu § 41 (2)

Sollten bei der Bremsberechnung die erforderlichen Mindestbremsstrecke nicht erreicht werden. Ist vor Abfahrt der Zugleiter zu informieren und es ist danach entsprechend seiner Weisung zu verfahren.

zu § 42 (2)

das Signal Zg 1 ist auch am Tag zu führen.

zu § 42 (3)

Es sind Wagenlisten und Bremszettel zu führen.

zu § 42 (5)

Der Triebfahrzeugführer ist für die Abfahrbereitschaft des Zuges verantwortlich.

zu § 44 (12)

Das Halten von Zügen auf der freien Strecke, außer bei Störungen und im Gefahrfall, bedarf der besonderen Zustimmung des Zugleiters der LWS.

zu § 44 (14)

Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter der LWS zu melden und mit der Meldekarte (Anlage 9) zu dokumentieren.

zu § 45 (1)

Die zulässigen Geschwindigkeiten sind im Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse verzeichnet.

zu § 45 (2)

Vorübergehende Langsamfahrstellen werden durch entsprechende Anweisung (La oder Beta) bekanntgegeben. Müssen Langsamfahrstellen kurzfristig eingerichtet werden, sind die Züge durch Befehl zu verständigen. Im Befehl ist ggf. „Lf-Signale fehlen“ einzutragen.

zu § 47 (1)

Das Liegenbleiben eines Zuges ist unverzüglich dem Zugleiter zu melden.

zu § 47 (7)

Bei liegengebliebenen Zügen sind, wenn nicht durch das EVU geregelt, zu sichern: 2 Achsen je 12 Achsen zu sichern.

zu § 48 (9)

Das Zugpersonal kann zur Beurteilung von Schienenbrüchen herangezogen werden. In der Anlage 8 der SbV ist dazu das Merkblatt für Schienenbrüche (Ob-Ri NE) hinterlegt

I. IV. Rangierdienst

zu § 51

Der Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen beim Rangieren ist auf der Strecke 3032 nur auf besondere Anweisung des EBL zulässig.

zu § 52

Bevor mit Rangierbewegungen begonnen wird, ist festzustellen, dass alle Wagen untereinander sowie mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind und die Druckluftbremsen ordnungsgemäß wirken. An einzelne Wagen oder Wagengruppen darf erst herangefahren werden, wenn vorher festgestellt wurde, dass sie festgelegt sind. Abzustellende Wagen dürfen erst vom Triebfahrzeug abgekuppelt werden, wenn sie vorher gegen Entlaufen gesichert wurden.

Alle Wagen einer Rangierabteilung müssen an die durchgehende Druckluftbremse angeschlossen sein und es ist eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

Die Aufgaben des Weichenwärters werden vom Zugpersonal wahrgenommen.

zu § 53 (11)

Das Rangieren mit Seil oder Kette ist nicht zulässig.

zu § 53 (14)

Das Rangieren durch Bahnfremde ist nicht erlaubt.

zu § 55 (1)

Technisch gesicherte Bahnübergänge dürfen beim Rangieren grundsätzlich nur befahren werden, nachdem die Bahnübergangssicherungen eingeschaltet wurden. Übergänge ohne technische Sicherung sind beim Rangieren grundsätzlich vorsichtig, mit maximal 5 km/h und besetzter Spitze zu befahren.

zu § 56

Abstoßen und Ablaufen ist nicht erlaubt.

zu § 58

Hemmschuhe und Radvorleger sind durch die EVU in ausreichender Zahl mitzuführen.

zu § 58 (4, 5)

Abgestellte Fahrzeuge sind stets festzulegen:

- mit Handbremsen
- oder Feststellbremsen
- oder Radvorlegern
- oder mit Hemmschuhen.

zu § 59 (2)

Mit mündlicher Erlaubnis des Zugleiters darf über die Einfahrweiche rangiert werden, auf einen schriftl. Befehl wird verzichtet. Der Zugleiter bringt hierzu das Warnschild gem. Anlage 18 der FV-NE am entsprechenden Belegblatt an.

II. Zusatzbestimmungen zum Signalbuch

II.I. Langsamfahrsignale

Langsamfahrsignale werden auf Anweisung der Betriebsleitung der LWS aufgestellt. Auf Beleuchtung wird verzichtet, wenn sie reflektierend sind. Das Signal Lf 6 steht im Bremswegabstand zum Signal Lf 7.

II.II. Schutzhaltsignale

Auf das Nachtzeichen (rotes Licht) an Schutzhalttafeln Sh 2 wird verzichtet, wenn sie reflektierend sind.

II.III. Signale für Schiebelokomotiven

Die Signale Ts 1 und Ts 2 sind nicht aufgestellt.

II.IV. Rangiersignale

Ist kein Signal Ra 10 aufgestellt, ist für Rangierfahrten über die Einfahrweiche eines Bahnhofs grundsätzlich die Zustimmung des Zugleiters der LWS erforderlich.

II.V. Nebensignale

Das Signal Ne 6 ist nicht aufgestellt.

III. Zusatzbestimmungen zum weiteren betrieblichen Regelwerk

III.I. zur BUVO-NE

zu § 3 (2)

Unfallmeldestelle ist der Zugleiter der LWS Lappwaldbahn Service GmbH.

zu § 4

Bei Ereignissen nach § 1 ist unverzüglich der EBL, über den Bereitschaftshabenden der LWS, zu verständigen. Ebenso sind die entsprechenden Stellen des verkehrenden EVU gem. den bekanntgegebenen Rufnummern (Unfallmeldetafel II) umgehend zu informieren. Bei jeder Entgleisung hat der EBL des jeweiligen EVU die Untersuchung der Lauffähigkeit des Fahrzeuges zu veranlassen und zu bestätigen.

zu § 4 (4)

Unfallmeldungen werden über Mobilfunk übermittelt. Der Triebfahrzeugführer hat ein betriebsbereites Handy mitzuführen, dessen Rufnummer dem Zugleiter vor Abfahrt bekanntgegeben werden muss.

zu § 6 (5)

Bei Ereignissen, die im Zusammenhang mit Straßenverkehrsteilnehmern eintreten, ist zur Tatbestandsaufnahme grundsätzlich ein Lageplan beizufügen.

zu § 8

Meldungen an die Berufsgenossenschaft, an Versicherungen usw. werden grundsätzlich durch den EBL und die Geschäftsführung veranlasst.

III.II. zur DMV-NE/DAT

Für Triebfahrzeugführer sind die gesetzlichen Bestimmungen anzuwenden. Für Zugführer erlischt die Streckenkenntnis, wenn die Strecke länger als 6 Monate nicht befahren wurde.

Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

I. Angaben zur Strecke

I.I. Strecke 3032 Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) km 29,157 – km 60,240

Die eingleisige Nebenbahn Strecke 3032 beginnt am Gleisanschluss Schütz (Selters) und endet in Au (Sieg). Die LWS betreibt den Streckenabschnitt von Selters (Ww) bis Altenkirchen (Ww). Die Betriebsführung der LWS beginnt am Signal Ne 1 im km 29,157 (Selters) und endet am Einfahrsignal „A“ im km 60,240 (Altenkirchen). Die Achslast beträgt 22,5 Tonnen (D4). Der stärkste für die maximale Zuglast maßgebende Streckenwiderstand beträgt in Richtung Selters 9,80 ‰, in Richtung Altenkirchen 8,00 ‰. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, Mbr in *
Bremsstellung P 41 bzw. Mbr in Bremsstellung G 64. Der Vorsignalabstand beträgt 400m.
Abweichungen regelt die aktuelle La der LWS.

Auf der Strecke befinden sich die folgenden Betriebsstellen:

- | | |
|-------------|-------------------|
| - km 36,400 | Dierdorf Bfu |
| - km 41,320 | Raubach Bfu |
| - km 42,593 | Hedwigsthal Anst. |
| - km 44,340 | Puderbach Bfu |
| - km 56,400 | Neitersen Anst |

Gleisanschluss Schütz GmbH & Co KGaA (Selters) km 29,157

Die Infrastrukturgrenze zwischen der LWS und dem Gleisanschluss der Firma Schütz befindet sich in km 29,157. Alle Zugfahrten enden am in km 29,157 stehendem Signal Ne 1. Die Einfahrt in den Gleisanschluss Schütz (Selters) erfolgt als Rangierfahrt nach dessen Zustimmung. Nach dem Passieren der Gleissperre Gs IV ist die AK zu geben.

Zugfahrten, welche vom Gleisanschluss Schütz auf die Infrastruktur der LWS übergehen, beginnen ihre Zugfahrt am Ne 1 in km 28,690. Die Fa ist vor dem Passieren der Gleissperre Gs IV km 28,690 (Schütz) zu stellen.

Dierdorf Bfu km 36,400

Die Grenzen des Bfu Dierdorf bilden die Weichen W1 und W2. Die Weichen W1 und W2 sind handbedient und in Anhängigkeit zur Gleissperre mittels Zugführerhauptschlüssel verschlossen. Das durchgehende Hauptgleis ist Gleis 2. Das Nebengleis 1 hat eine Nutzlänge von 361+ 27 Metern. Der ehemalige Bahnsteig darf für verkehrliche Zwecke nicht mehr genutzt werden.

Raubach Bfu km 41,320

Die Grenzen des Bfu Raubach bilden die Weichen W1 und W2. Die Weichen W1 und W2 sind handbedient und in Anhängigkeit zur Gleissperre mittels Zugführerhauptschlüssel verschlossen. Das durchgehende Hauptgleis ist Gleis 2. Das Nebengleis 3 hat eine Nutzlänge von 266 + 81 Metern. Der ehemalige Bahnsteig darf für verkehrliche Zwecke nicht mehr genutzt werden.

Hedwigsthal Anst km 42,593 (Firma Metsä Tissue GmbH)

Der Anschluss ist momentan gesperrt, die handbediente Anschlussweiche W101 in liegt in km 42,539. Die Weiche ist in Grundstellung in Richtung Selters - Altenkirchen verschlossen.

Puderbach Bfu km 44,340

Die Weichen W1 und W2 sind handbedient und in Anhängigkeit zur Gleissperre mittels Zugführerhauptschlüssel verschlossen. Das durchgehende Hauptgleis ist Gleis 3. Das Nebengleis 1 hat eine Nutzlänge von 387 Metern. Der Bahnsteig hat eine Nutzlänge von 120 Metern.

Neitersen Anst km 56,400 (Firma Axtone GmbH)

Die handbediente und mittels Zugführerhauptschlüssel Anschlussweiche W1 liegt in km 56,400. Im Nebengleis schließt die Firma Axtone GmbH an. Das Nebengleis hat eine Nutzlänge von 80 Metern. Die Weiche ist handbedient und in Anhängigkeit zur Gleissperre mittels Zugführerhauptschlüssel verschlossen. Die Weiche ist in Grundstellung Richtung Selters – Altenkirchen verschlossen.

Zugfahrten aus Richtung Selters halten am Ne1. Der Zugführer gibt die Ankunftsmeldung und stellt die Fahranfrage. Der Zugleiter bietet dem Fahrdienstleiter im Bahnhof Altenkirchen den Zug an.

Zugfahrten aus Altenkirchen halten am gewöhnlichen Halteplatz. Der Zugführer gibt die Ankunftsmeldung und stellt die Fahranfrage. Der Zugleiter meldet dem Fahrdienstleiter im Bahnhof Altenkirchen den Zug zurück.

Altenkirchen (Ww) DB km 60,240

Die Infrastrukturgrenze der LWS und die Bahnhofsgrenze des Bahnhofes Altenkirchen (DB) bildet das in km 60,240 stehende Einfahrsignal „A“. Es wird durch den Fahrdienstleiter Altenkirchen bedient. Der Fahrdienstleiter im Stellwerk Af ist über Ortsfunk C45 zu erreichen.

II. Betriebsverfahren

II.I. Strecke 3032 Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww)

Die Strecke Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) wird im Zugleitbetrieb betrieben. Verantwortlicher Zugleiter für die Strecke ist der Zugleiter der LWS.

- 1) Es darf sich nur ein Zug auf der Strecke befinden.
- 2) Alle Zugfahrten enden am in km 29,157 stehendem Signal Ne 1. Die Einfahrt in den Gleisanschluss Schütz (Selters) erfolgt als Rangierfahrt nach dessen Zustimmung.
- 3) Kreuzungen und Überholungen sind auf der Strecke 3032 nicht möglich.
- 4) Das unbewachte Abstellen von Fahrzeugen auf dem Streckengleis ist nicht zulässig. Müssen bei Bauarbeiten Fahrzeuge zeitweise ohne Triebfahrzeug auf dem Streckengleis abgestellt werden, sind die abzustellenden Fahrzeuge beidseitig mit verschließbaren Radvorlegern gegen Entlaufen zu sichern.

Anlage 1

zur SbV der Holzbachtalbahnen Selters (Ww) - Altenkirchen(Ww) (Strecke 3032)

Ausgabe 2019 - gültig ab 01.09.2019

Verzeichnis der Ansprechpartner

<u>Ansprechpartner</u>	<u>Rufnummer</u>	<u>Bemerkung</u>
Unfallmeldestelle	01 62 / 2 19 92 00	Zugleiter der LWS
Sven Klopp**	01 51 / 46 53 90 79	Eisenbahnbetriebsleiter
Thomas Süß**	01 52 / 0 93 28 149	Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
Zugleitung der LWS	01 62 / 2 19 92 00	
Geschäftsleitung LWS	03 90 61 / 98 58 – 203	*)
Kai Uwe Ebert	01 70 / 8 02 66 04	Geschäftsführer LWS
Klemens Palt	01 51 / 44 04 28 60	Leiter Infrastruktur
Florian Bulba	01 51 / 44 04 28 77	örtlicher Betriebsleiter
Fahrdienstleiter Altenkirchen GSM-R (Einzelruf Nr.) Mail	01 51 / 27 40 36 18 72 02 62 02 KAK.GU-Fdl@deutschebahn.com	
Anschluss Schützwerk	02 62 6 / 77 18 52 1	Werksrangierer
Unfallmeldestelle Fa. Schütz Selters	02 62 6 / 77 26 0	

*)

Planmäßige Geschäftszeiten Betriebsbüro LWS Montag – Freitag 08:00 – 16:00 Uhr

**

Momentan von der Aufsichtsbehörde noch nicht bestätigt

Anlage 2

zur SbV der Holzbachtalbahnhof Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) (Strecke 3032)

Ausgabe 2019 - gültig ab 01.09.2019

Unfallmeldetafel I gemäß BUVO-NE

Triebfahrzeug _____ / Betriebsstelle _____

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

Gleissperrung veranlassen

Verletzte?

Krankenwagen anfordern (s. Seite 3)

Erste Hilfe leisten (Verbandskasten auf dem Triebfahrzeug)

Feuer oder Feuergefahr?

Feuer bekämpfen (Löscher auf dem Triebfahrzeug, im Gepäckwagen, im Dienstraum)

Feuerwehr anfordern (s. Rufnummer am Telefon und sonst über Notruf)

Unfallmeldestelle verständigen:

Was ist geschehen (Zeit, Unfallort, Verletzte, Feuer)?

Was ist bereits veranlasst?

Bahnanlagen und Fahrzeuge betriebsfähig?

Gefährliche Stoffe freigeworden (Gefahrenklasse bzw. Gefahrzettel-Nr.)?

Aufräumarbeiten notwendig

Leitung der Unfallstelle übernehmen:

Spuren und Beweisstücke sichern

Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

Eintreffende Helfer einweisen

Für Absperrung sorgen

Untersuchenden Stellen Auskunft geben

Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Weitere Betriebsdurchführung vereinbaren

Wenn Notfallmanager eintrifft, Leitung übergeben.

Krankenwagen, Rettungsdienst, Erste Hilfe

Unfallort (Straße), Zahl der Verletzten, ungefähre Art der Verletzungen angeben!

Unfallmeldestelle

Zugleiter der LWS 01 62 / 2 19 92 00

Feuerwehr und Krankenwagen 112

Integrierte Leitstelle (ILtS) Montabaur 0 26 02 / 91 40

Polizei 110

POI Altenkirchen km 60,240 – km 47,800 0 26 81 / 94 60

POI Straßenhaus km 47,800 – km 34,400 0 26 34 / 95 20

POI Montabaur km 34,400 – km 29,157 0 26 02 / 92 26 0

Geschäftsleitung LWS 03 90 61 / 98 58 – 203

Eisenbahnbetriebsleiter Sven Klopp 01 51 / 46 53 90 79

Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters Thomas Süß 01 52 / 0 93 28 149

örtlicher Betriebsleiter der LWS Florian Bulba 01 51 / 44 04 28 77

Fahrdienstleiter Altenkirchen 01 51 / 27 40 36 18

Werksrangierer (Rb) Fa. Schütz 0 26 26 / 77 18 52 1

Pförtner Fa. Schütz Selters 0 26 26 / 77 26 0

Unfallmeldestelle Landeseisenbahnaufsicht LEA Bürostunden 06 13 1 / 16 - 22 72

Außerhalb der Bürostunden Herr Schué 01 51 / 42 45 04 88

oder Herr Sarfert 01 51 / 42 45 25 23

Zusätzlich per Mail an VZ7@mwwlw.rlp.de und REF8705@mwwlw.rlp.de

Unfallmeldetafel II gemäß BUVO-NE

Für die Unfallmeldestelle:
LWS Lappwaldbahn Service GmbH,
Am Bahnhof 4,
39356 Weferlingen

Aufgestellt

mitgewirkt

Weferlingen, den 14.08.2018
Eisenbahnbetriebsleiter
Dirk Nahrstedt

Weferlingen, den 14.08.2018
Leiter Infrastruktur
Klemens Palt

Maßnahmen und Meldungen

1. Unfallstelle sichern
2. Züge zurückhalten
3. Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen
4. öBl verständigen. Dabei angeben:
Gefährliche Stoffe freigeworden
Gefahrenklasse bzw. Gefahrzettelnummer?
Grundwasser gefährdet?
Aufräumarbeiten erforderlich?
5. Bautechnische Dienststelle verständigen.
6. Maschinentechnische Dienststelle Verständigen
7. Signaltechnische Dienststelle Verständigen
8. Fahrleitungstechnische Dienststelle Verständigen
9. Polizei Verständigen
10. Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebes (Umsteigeverkehr / Schienenersatzverkehr/Umleitung)
11. Wenn Mitarbeiter oder Triebfahrzeuge der DB oder einer anderen Bahn betroffen sind oder deren Betrieb berührt wird (Zugausfall, Verspätung, Verkehren eines Gerätewagens):
Meldung an Übergangsbahnhof
12. Bei Waldbrand: Forstdienststelle Verständigen
13. Wenn Zollbedienstete oder Zollgut betroffen sind: Meldung an Zollamt
14. Weitere Hilfskräfte der Bahn herbeirufen
15. Auf Anforderung des öBl: Gerätewagen anfordern
16. Auf Anforderung des öBl: Straßenkran anfordern

Unfallmeldetafel III gemäß BUVO - NE

Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an Eisenbahnaufsichtsbehörde	Meldung an Polizei
		<p>Wenn „Ja“ sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse eilig zu melden, bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktags.</p> <p>Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb zweier Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde.</p>	
1	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden.	Ja	Ja
2	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten		Ja
3	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten	Ja	Ja
4	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zusammenhängen		Ja
4.1	Dabei; Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden	Ja	Ja
5	Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt immer vor, wenn Presse vor Ort)	Ja	
5.1	Dabei; Ereignisse, an denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind.	Ja	Ja
6	Tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffe in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen (wenn nicht von einer Strafanzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll).	Ja	
6.1	Dabei; Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge	Ja	Ja
7	Explosionen, größere Brände, Brand in Reisezügen	Ja	Ja
8	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 h unterbrochen wird	Ja	
9	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen.	Ja	
10	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmens liegt, Beweise zu sichern	Ja	Ja

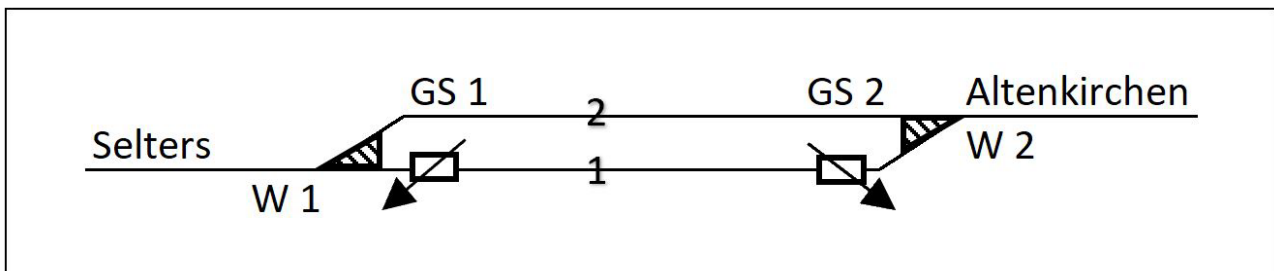
Anlage 3

zur SbV der Holzbachtalbahn Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) (Strecke 3032)

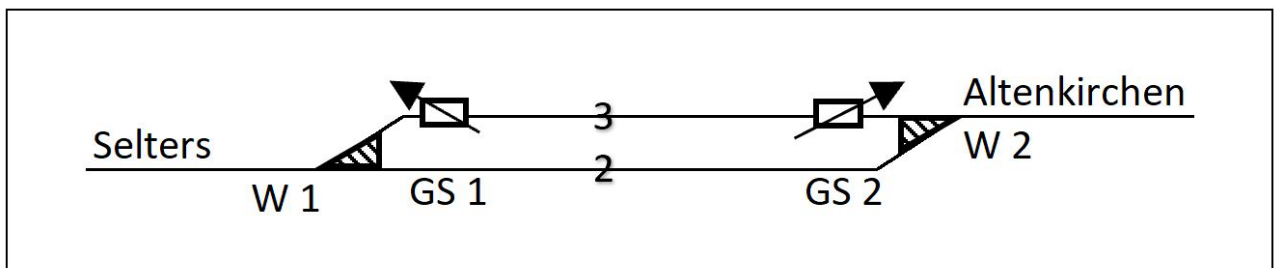
Ausgabe 2019 - gültig ab 01.09.2019

Lagepläne Strecke 3032 Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww)

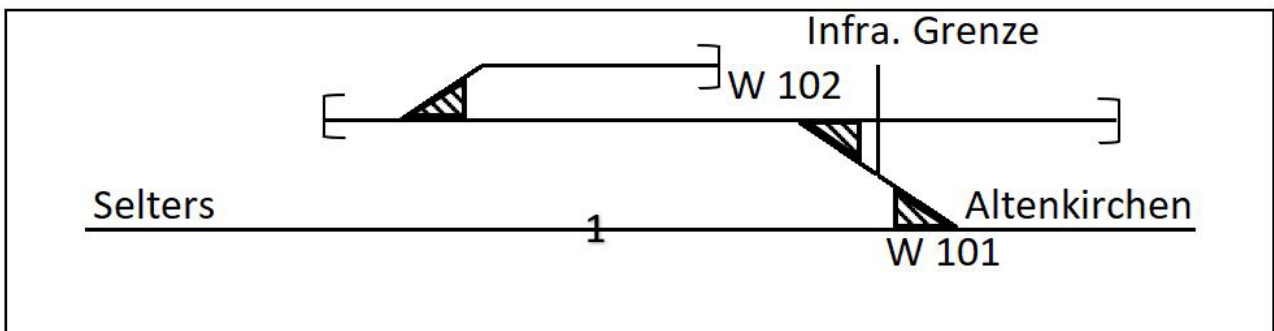
Dierdorf Bfu km 36,400



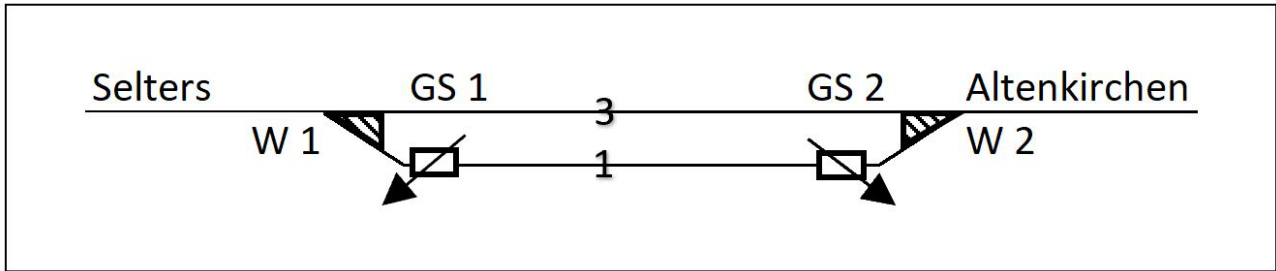
Raubach Bfu km 41,320



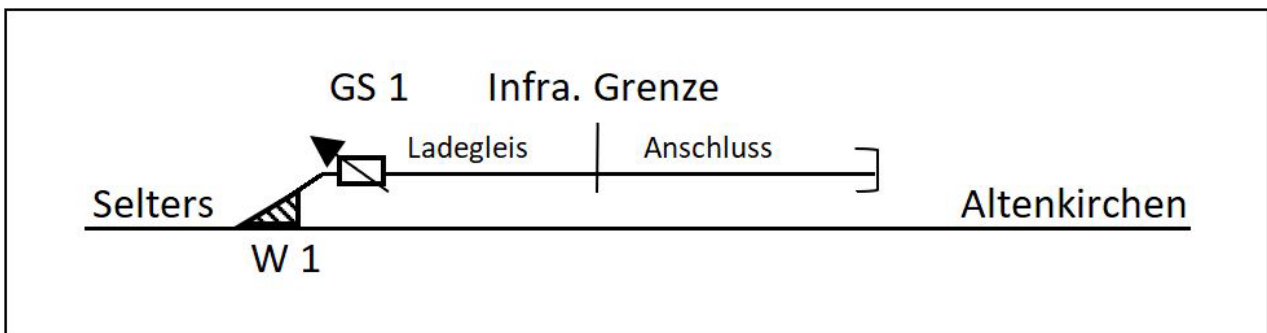
Hedwigsthal Anst. km 42,593



Puderbach Bfu km 44,340

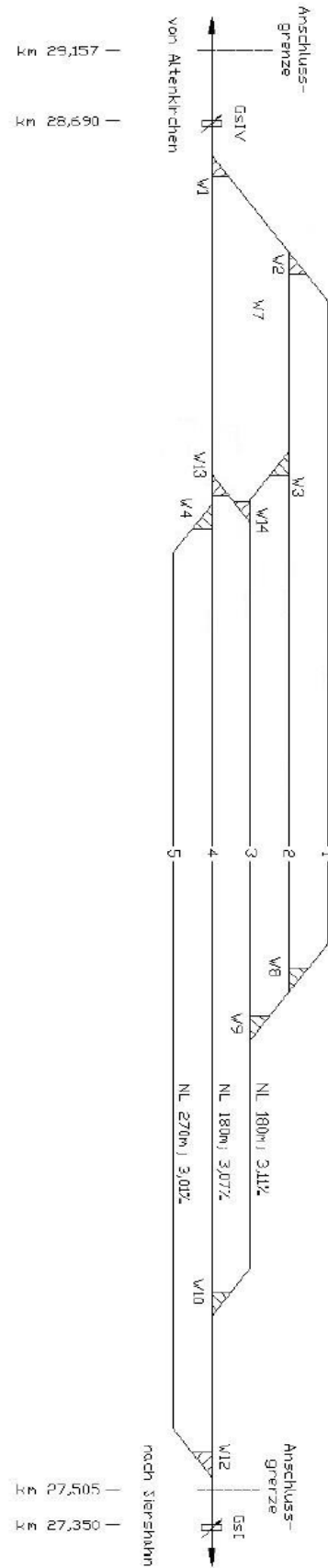
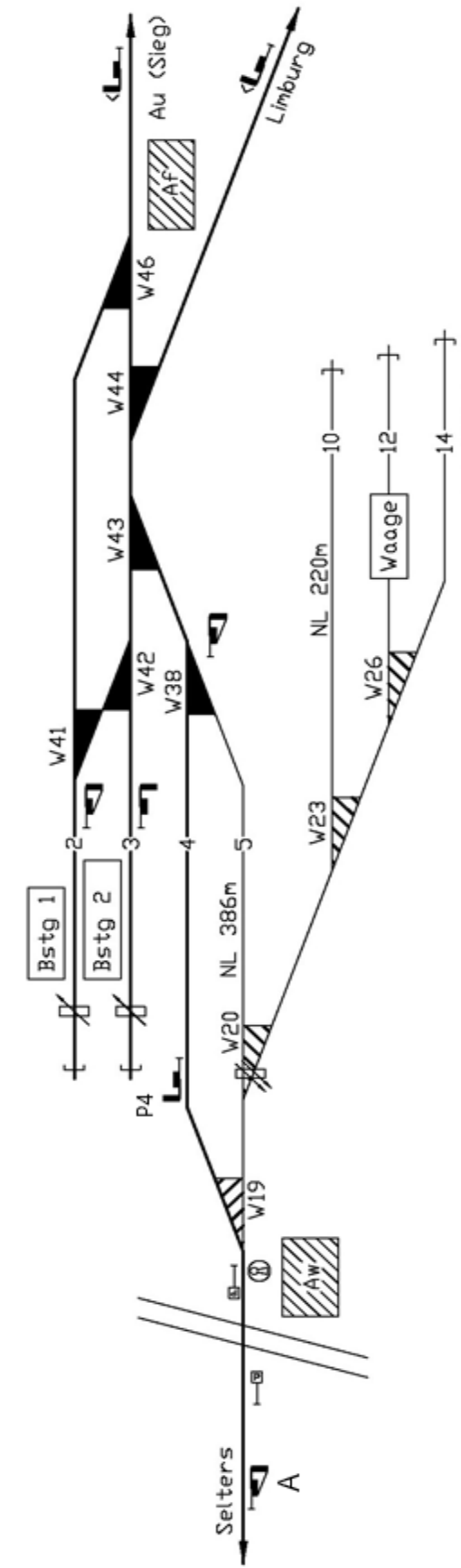


Neitersen Anst km 56,400



Altenkirchen (Ww) km 60,240

Selters (Ww) km 29,157



Anlage 4

zur SbV der Holzbachtalbahn Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) (Strecke 3032)

Ausgabe 2019 - gültig ab 01.09.2019

Verzeichnis der Brücken und des Tunnels

km	Art	Bezeichnung	Bemerkung
29,173	Brücke	Eisenbahnüberführung	K136
30,665	Brücke	Straßenbrücke	
31,674	Brücke	Eisenbahnüberführung	
32,900	Brücke	Bachbrücke	Marienrachdorf
33,590	Brücke	Eisenbahnüberführung	
33,691	Brücke	Bach- und Wegebrücke	Brückrachdorf
34,482	Brücke	Straßenbrücke	
35,800	Brücke	Bachbrücke	Giershofen
35,569	Brücke	Eisenbahnüberführung	
38,010	Brücke	Eisenbahnüberführung	
40,435	Brücke	Straßenbrücke	
40,590	Brücke	Bachbrücke	Raubach
41,011	Brücke	Bachbrücke	Raubach
41,090	Brücke	Straßenbrücke	
42,303	Brücke	Brücke über Flutgraben	Hedwigstal
42,686	Brücke	Bachbrücke	Raubach (Kläranlage)
42,880	Brücke	Bachbrücke	Raubach
43,480	Brücke	Bachbrücke	Puderbach
43,546	Brücke	Bachbrücke	Puderbach
43,896	Brücke	Fußgängerbrücke	
44,672	Brücke	Bachbrücke	Bf Puderbach
44,875	Brücke	Bachbrücke	Puderbach
45,508	Brücke	Bachbrücke	Burg Reichenstein
46,372	Brücke	Bachbrücke	Oberähren
48,125	Brücke	Straßenbrücke	

Anlage 4

zur SbV der Holzbachtalbahn Selters (Ww) - Altenkirchen(Ww) (Strecke 3032)

Ausgabe 2019 - gültig ab 01.09.2019

Verzeichnis der Brücken und des Tunnels

km	Art	Bezeichnung	Bemerkung
48,262	Brücke	Bachbrücke	Niederähren
48,900	Brücke	Bachbrücke	Seifen
48,940	Tunnel	38m lang	Seifen
49,052	Brücke	Bachbrücke	Seifen
49,840	Brücke	Eisenbahnüberführung	
49,910	Brücke	Straßenbrücke	
50,013	Brücke	Bach- und Wegebrücke	Seifen
50,504	Brücke	Bachbrücke	Seelbach
50,812	Brücke	Straßenbrücke	
51,250	Brücke	Eisenbahnüberführung	
52,749	Brücke	Straßenbrücke	
53,690	Brücke	Eisenbahnüberführung	
55,170	Brücke	Bachbrücke	Berzhausen
55,579	Brücke	Bachbrücke	Neitersen

Anlage 5

zur SbV der Holzbachtalbahnhof Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) (Strecke 3032)

Ausgabe 2019 - gültig ab 01.09.2019

Verzeichnis der Bahnübergänge

km	Bezeichnung	Art der Sicherung / Bemerkung
29,680	Ehem. Bahnsteig Hp Goddert	nicht technisch gesichert
30,114	Hinter dem Gründchen	nicht technisch gesichert
31,396	L 306 Landesstraße	Posten
31,904	Marienrachdorf Sessenhäuser Straße	nicht technisch gesichert
32,768	Brückrachdorf In der kurzen Gewinn	nicht technisch gesichert
35,709	Giershofen Brückrachdorfer Weg	nicht technisch gesichert
35,733	Giershofen Vordergasse	nicht technisch gesichert
35,876	Giershofen Bei Holzbach	nicht technisch gesichert
36,144	Giershofen/Dierdorf Bahnhofstraße	Posten
37,006	Dierdorf B 413/Neuwieder Straße	technisch gesichert
37,365	Dierdorf Alter Weg	nicht technisch gesichert
38,607	Wienau Hp Wienau	nicht technisch gesichert
39,098	Wienau Die Bruchheck	nicht technisch gesichert
39,448	Wienau In der Neuenbitz	nicht technisch gesichert
39,973	Raubach Bei dem Börnchen	nicht technisch gesichert
40,909	Raubach Schulzentrum/Kindergarten	Posten
41,087	Raubach K 124/Harschbacher Straße	Posten
41,559	Raubach Kläranlage	nicht technisch gesichert
42,301	Hanroth Papierfabrik Hedwigsthal	technisch gesichert
42,579	Hanroth Gleisanschluss Hedwigsthal	nicht technisch gesichert
42,966	Puderbach Niederdreiser Mühle	nicht technisch gesichert
43,392	Puderbach Holzbach	nicht technisch gesichert
44,151	Puderbach L 264/Mittelstraße	technisch gesichert (ET)
44,735	Puderbach Firma Afflerbach	nicht technisch gesichert
44,909	Puderbach Flur 14	nicht technisch gesichert
45,429	Reichenstein In der Leiau	nicht technisch gesichert
45,574	Reichenstein L 267/Hp Reichenstein	technisch gesichert
45,815	Reichenstein Burgstraße	nicht technisch gesichert
46,248	Reichenstein L 267/Reichensteiner Berg	technisch gesichert

Anlage 5

zur SbV der Holzbachtalbahnhof Selters (Ww) - Altenkirchen(Ww) (Strecke 3032)

Ausgabe 2019 - gültig ab 01.09.2019

Verzeichnis der Bahnübergänge

km	Bezeichnung	Art der Sicherung / Bemerkung
46,748	Döttesfeld/Oberähren Hinter der faulen Heide	nicht technisch gesichert
47,022	Döttesfeld/Oberähren Mittelstraße	nicht technisch gesichert
47,345	Döttesfeld/Oberähren In der Döttesfelder Wiese	nicht technisch gesichert
48,323	Seifen-Niederähren Auf der Steinaue	nicht technisch gesichert
48,726	Seifen-Niederähren Flur 5	nicht technisch gesichert
49,150	Seifen L 269	technisch gesichert
52,328	Seelbach In der Fuchsbitz	nicht technisch gesichert
52,527	Seelbach/Bettgenhausen K 135	technisch gesichert (ET)
53,979	Berzhausen K 11	technisch gesichert (ET)
55,073	Obernau In der Steegwiese	nicht technisch gesichert
55,377	Obernau In den Weiden	nicht technisch gesichert
56,229	Neitersen Im Werd	nicht technisch gesichert
56,730	Neitersen Südstraße	technisch gesichert
57,675	Schöneberg Hauptstraße	nicht technisch gesichert
58,708	Leuzbach Am schiefen Morgen	nicht technisch gesichert
60,014	Leuzbach Almersbacher Straße	technisch gesichert

Nicht technisch Gesicherte Bahnübergänge sind durch Pfeifen und Übersicht, ggf. La, gesichert.

Anlage 6

zur SbV der Holzbachtalbahn Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) (Strecke 3032)

Ausgabe 2019 - gültig ab 15.10.2019

Geschwindigkeitsübersicht

Fahrtrichtung Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww)

ab km	km/h	Betriebsstelle/Bemerkung
29,157	50	Infrastrukturgrenze Firma Schütz
31,396	0	Postensicherung
31,400	50	
35,250	LF 6 (2)	
35,650	LF 7 (2) 2 X BÜ	Bahnübergänge km 35,706 + 35,733
36,144	0	Postensicherung
36,200	50	
38,200	LF 6 (2)	
38,600	LF 7 (2) BÜ	Bahnübergang km 38,607
40,909	0	Postensicherung
41,087	0	Postensicherung
41,100	50	
52,527	0	ET
53,979	0	ET
54,669	LF 6 (2)	
55,070	LF 7 (2) BÜ	Bahnübergang km 55,073
55,080	50	
56,200	NE 1	Neitersen
60,240	ESIG A	Infrastrukturgrenze DB

Anlage 6

zur SbV der Holzbachtalbahn Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) (Strecke 3032)

Ausgabe 2019 - gültig ab 15.10.2019

Geschwindigkeitsübersicht

Fahrtrichtung Altenkirchen (Ww) – Selters (Ww)

ab km	km/h	Betriebsstelle/Bemerkung
60,240	50	Infrastrukturgrenze DB
56,400	NE 1	Neitersen
55,470	LF 6 (2)	
55,080	LF 7 (2) BÜ	Bahnübergang km 55,073
53,979	0	ET
52,527	0	ET
52,520	50	
44,151	0	ET
41,087	0	Postensicherung
40,909	0	Postensicherung
40,900	50	
39,010	LF 6 (2)	
38,610	LF 7 (2) BÜ	Bahnübergang km 38,607
36,144	0	Postensicherung
36,130	LF 6 (2)	
35,730	LF 7 (2) 2XBÜ	Bahnübergänge km 35,733 + 35,706
35,700	50	
31,396	0	Postensicherung
29,157	NE 1	Infrastrukturgrenze Firma Schütz

Anlage 7

zur SbV der Holzbachtalbahn Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww) (Strecke 3032)

Ausgabe 2019 - gültig ab 01.09.2019

Streckenband

Selters	Bahnübergänge			Sicherung
	km	Bezeichnung		
	<u>29,157</u>	Infrastrukturgrenze Schütz		
	29,680	Goddert	Ehem. Bahnsteig Hp Goddert	S
	30,114	Goddert	Hinter dem Gründchen	S
	31,396	Marienrachdorf	L 306	Posten
	31,904	Marienrachdorf	Sessenhäuser Straße	S
	32,768	Brückrachdorf	In der kurzen Gewann	S
	35,709	Giershofen	Brückrachdorfer Weg	Ü/S
	35,733	Giershofen	Vordergasse	S
	35,876	Giershofen	Bei Holzbach	S
	36,144	Giershofen/Dierdorf	Bahnhofstraße	Posten
Dierdorf	36,400	Bfu Dierdorf		
	37,006	Dierdorf	B 413/Neuwieder Straße	LzHLo
	37,365	Dierdorf	Alter Weg	S
	38,607	Wienau	Hp Wienau	Ü/S
	39,098	Wienau	Die Bruchheck	S
	39,448	Wienau	In der Neuenbitz	S
	39,973	Raubach	Bei dem Börnchen	S
	40,909	Raubach	Schulzentrum/Kindergarten	Posten
	41,087	Raubach	K 124/Harschbacher Straße	Posten
Raubach	41,320	Bfu Raubach		
	41,559	Raubach	Kläranlage	S
	42,301	Hanroth	Papierfabrik Hedwigsthal	BliLo
	42,579	Hanroth	Gleisanschluss Hedwigsthal	S
Hedwigsthal	42,593	Anst Hedwigsthal / Firma Metsä Tissue GmbH		

Bahnübergänge

	km	Bezeichnung		Sicherung
	42,966	Puderbach	Niederdreiser Mühle	S
	43,392	Puderbach	Holzbach	S
	44,151	Puderbach	L 264/Mittelstraße	ET
Puderbach	44,340	Bfu Puderbach / Ladestraße		
	44,735	Puderbach	Firma Afflerbach	S
	44,909	Puderbach	Flur 14	S
	45,429	Reichenstein	In der Leiau	S
	45,574	Reichenstein	L 267/Hp Reichenstein	LzHLo
	45,815	Reichenstein	Burgstraße	S
	46,248	Reichenstein	L 267/Reichensteiner Berg	LzHLo
	46,748	Döttesfeld/Oberähren	Hinter der faulen Heide	S
	47,022	Döttesfeld/Oberähren	Mittelstraße	Ü/S
	47,345	Döttesfeld/Oberähren	In der Döttesfelder Wiese	S
	48,323	Seifen-Niederähren	Auf der Steinaue	S
	48,726	Seifen-Niederähren	Flur 5	S
	48,940	Seifen	Tunnel (38m)	
	49,150	Seifen	L 269	BliLo
	52,328	Seelbach	In der Fuchsbitz	S
	52,527	Seelbach/Bettgenhausen	K 135/Hauptstraße	ET
	53,979	Berzhausen	K 11/Hautstraße	ET
	55,073	Obernau	In der Steegwiese	Ü/S
	55,377	Obernau	In den Weiden	S
	56,229	Neitersen	Im Werd	S
Neitersen	56,400	Anst Neitersen / Firma Axtone GmbH		
	56,730	Neitersen	Südstraße	BliLo
	57,675	Schöneberg	Hauptstraße	Ü/S
	58,708	Leuzbach	Am schiefen Morgen	S
	60,014	Leuzbach	Almersbacher Straße	BliLo
	60,240	Infrastrukturgrenze DB		
Altenkirchen	61,1			
Limburg		Au (Sieg)		

Anlage 8

zur SbV der Holzbachtalbahnhof Selters (Ww) - Altenkirchen(Ww) (Strecke 3032)

Ausgabe 2020 - gültig ab 13.12.2020

13.6 Sofortmaßnahmen bei Schäden am Oberbau gemäß Obri-NE

13.6.1 Schienenbruch

Ein Schienenbruch ist ein Durchbruch der ganzen Schiene oder ein Ausbruch von Teilen des Schienenkopfes.

Die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem „Merkblatt für Schienenbrüche“ (Tab. 13-1) aufgeführt.

13.6.1.1 Befahrbarkeit

Es ist zu unterscheiden zwischen befahrbaren und unbefahrbaren Schienenbrüchen.

Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn:

a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist.

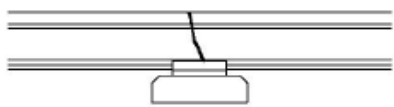
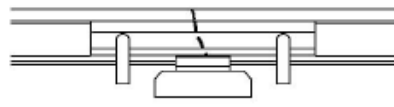



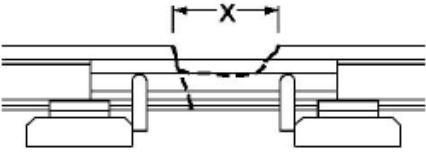
Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenkammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind oder dies beim Befahren zu erwarten ist.





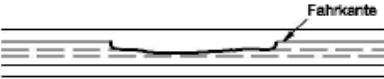

b) auf Brücken und in Tunneln wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches während des Befahrens nicht möglich ist.

Entscheidung über die Befahrbarkeit

Der EBL / ABL legt fest, welche seiner Mitarbeiter zur Entscheidung über die Befahrbarkeit eines Schienenbruches berechtigt sind. Das betreffende Personal muss darüber besonders unterwiesen sein.

Die Beurteilung des Schienenbruchs bezüglich seiner Befahrbarkeit erfolgt durch das vom EBL / ABL dazu berechnigte Personal. Dieses beobachtet die Bruchstelle während des Befahrens. Ein noch nicht gesicherter, aber befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist.

1	2	3	4
lfd. Nr.	Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
1	Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagsplatte 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	Bruch Nr. 1, gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	Querbruch innerhalb des Schwellenfaches 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	Bruch Nr. 2, gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf (eingetreten oder zu befürchten) 	unbefahrbar	unbefahrbar
3a	Bruch Nr. 3, gesichert mit Notlaschenverband 	$x \leq 25$ cm: Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung $x > 25$ cm: Bruchlücke unbefahrbar	unbefahrbar

1	2	3	
Ifd. Nr.	Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
3b	eingebaute Ersatzschiene über 4 Schwellenfelder 	befahrbar im Außenstrang von Bögen mit $r < 500$ m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außenstrang von Bögen mit $r < 500$ m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 ²⁾	Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 ²⁾	wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 ²⁾	Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	unbefahrbar	unbefahrbar
7 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante  Draufsicht auf die Schiene	unbefahrbar	unbefahrbar
8 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Außenkante. Draufsicht auf die Schiene.  Draufsicht auf die Schiene	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung

1) Der EBL / ABL kann hiervon abweichende Festlegungen treffen.

2) Nr. 4 bis 8: Ersatzschienen einbauen oder Schienen auswechseln.

Tabelle 13-1: Merkblatt für Schienenbrüche

Meldekarte für dringliche Meldungen,

Zug _____ Stunde _____ Min
Nummer _____ Datum _____
Zeit des Vorfalls / der Feststellung

Triebfahrzeugführer _____ Tel.Nr.: _____ EVU: _____
Name

Bf: _____ Abzw: _____ BÜ: _____

Strecke zwischen: _____ und _____

Gleis von km _____ nach km _____

1. Signalisierung / Streckeneinrichtung der Zugbeeinflussung

zweifelhaftes Signalbild / Signal fehlt / defekt / verdeckt durch _____

Signal _____

Indusi-Streckeneinrichtung gestört _____

2. Bahnübergang

kein Überwachungssignal Blinklicht-/Lichtzeichenanlage gestört

Sonstiges _____

3. Oberbau und Oberleitung

Schienenbruch schlechte Gleislage schadhafte Oberleitung

Sonstiges _____

4. Vegetation

Baum rechts links oben hängt im Profil ca. Durchmesser _____

Strauch rechts links oben hängt im Profil ca. Durchmesser _____

5. Sonstige dringliche Meldungen (ggf. auch weitere Angaben/Ergänzungen zu den Nr. 1 bis 5)

Bf/Bw _____ Datum _____

Meldekarte leserlich ausfüllen und per E-Mail ggf. mit Foto des Schadens,

an zugleitung@lappwaldbahn.de senden!