

**Sammlung betrieblicher Vorschriften zur
Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
(SbV) zur Abwicklung des Betreibdienstes auf der
Eisenbahninfrastruktur Strecke 3032 Teilabschnitt Selters
(Ww) – Altenkirchen (Ww)**

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

VERTEILER

Geschäftsführung Holzbachtalbahn GmbH

persönlich dem Betriebspersonal der Holzbachtalbahn GmbH zuzuteilen:

- Zugleiter
- Trassenmanager
- Instandhaltungsmanager
- Notfallmeldestelle
- Notfallmanager
- Örtlicher Betriebsleiter
- Lotsen
- Bahnübergangsposten
- sonstigen Betriebspersonalen der Holzbachtalbahn GmbH

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

- Büro Selters (Ww)
- Homepage der Holzbachtalbahn GmbH (<http://www.holzbachtalbahn.net>)

DB InfraGO AG:

- Bezirksleiter Betrieb Regionalnetz WEW
- Fahrdienstleiter Altenkirchen

Firma Schütz:

- SCHÜTZ GmbH & Co. KGaA

Nachrichtlich:

- Landeseisenbahnverwaltung Rheinland-Pfalz

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

INHALT

Verteiler	2
Verzeichnis der Anlagen	4
Abkürzungen	4
Vorbemerkungen.....	4
TEIL A – Zusätzliche betriebliche Bestimmungen.....	5
1. Zusatzbestimmungen zur FV-NE	5
1.1 Fahrdienst auf den Betriebstellen	6
1.2 Zugfahrdienst.....	8
1.3 Rangierdienst	10
2 Zusatzbestimmungen zum Signalbuch.....	11
2.1 Langsamfahrtsignale	11
2.2 Schutzhaltssignale	11
2.3 Signale für Schiebelokomotiven	11
2.4 Rangiersignale.....	11
2.5 Nebensignale.....	11
3. Zusatzbestimmungen zum weiteren betrieblichen Regelwerk	11
3.1 Zur BuVo-Ne.....	11
3.2 Zur DMV-NE/DAT	12
TEIL B – BESCHREIBUNG DER ÖRTLICHEN VERHÄLTNISSE.....	12
1. Angaben zur Strecke	12
2. Betriebsverfahren	14

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

Anlage 1	Unfallmeldetafel I
Anlage 2	Unfallmeldetafel II
Anlage 3	Unfallmeldetafel III
Anlage 4	Ansprechpartner
Anlage 5	Verzeichnis der Strecke

ABKÜRZUNGEN

AK	Ankunftsmeldung
Anst	Anschlussstelle
Betra	Bau- und Betriebsanweisung
Bf	Bahnhof
Bfu	Bahnhof unbesetzt
DMV-NE/DAT	Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
GS	Gleissperre
KW	Kilowatt (Leistung)
La	Zusammenstellung der Langsamfahrstellen
Lf	Langsamfahrtsignale
Mbr	Mindestbremshunderstel
öBl	örtliche Betriebsleiter
Ob-Ri NE	VDV-Schrift 612 Oberbau - Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen
RiL	Richtlinie
Tf	Triebfahrzeugführer
Ww	Westerwald
Zf	Zugführer

VORBEMERKUNGEN

- (1) Grundlage für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Strecke sind die einschlägigen Gesetze und Verordnungen und die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Holzbachtalbahn GmbH. 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.

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

TEIL A – ZUSÄTZLICHE BETRIEBLICHE BESTIMMUNGEN

1. ZUSATZBESTIMMUNGEN ZUR FV-NE

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 Holzbachtalbahn GmbH 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 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 Holzbachtalbahn GmbH 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 Holzbachtalbahn GmbH 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.

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

zu § 4 (3)

Die Zugnummern der verkehrenden Züge werden gemäß dem Zugnummernschema der Holzbachtalbahn GmbH vergeben.

Züge, welche von der Infrastruktur der DB InfraGO AG auf die Infrastruktur der Holzbachtalbahn GmbH übergehen bzw. welche von der Infrastruktur der Holzbachtalbahn GmbH auf die Infrastruktur der DB InfraGO AG übergehen, behalten die Zugnummer der DB InfraGO AG.

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 Holzbachtalbahn GmbH. Der Zugleiter der Holzbachtalbahn GmbH führt die Aufschreibungen über den Zugverkehr für die Strecke 3032 Selters (Ww) – Altenkirchen (Ww).

zu § 6 (3)

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

1.1 FAHRDIENST AUF DEN BETRIEBSTELLEN

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 Triebfahrzeugs die Aufgaben des Zugführers.

zu § 8 (1)

Die EVU haben beim Zugleiter der Holzbachtalbahn GmbH 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.

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

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 Holzbachtalbahn GmbH aufbewahrt.

zu §10 (5a)

Das Geben einer Abstimmeldung kann vom Zugleiter angefordert werden.

zu § 11 (1)

Der Zugleiter der Holzbachtalbahn GmbH 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.

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

zu § 12 (3)

Das Fahren auf Sicht ist nur im Störungsfall 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 Einfahrtsignale des Bf Altenkirchen gilt die Ril 301

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

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 Betra 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 Anschließers zu beachten.

zu § 30 (3, 5)

Entsprechende Regelungen werden im Einzelfall durch Dienstanweisung oder Betra getroffen.

zu § 30 (7)

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen ist nicht gestattet.

1.2 ZUGFAHRDIENST

zu § 31 (1, 4e)

Das Zugpersonal kann auch aus nur dem Tf (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 Tf 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)

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

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 Fahrberichte wird verzichtet.

zu § 41 (1)

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

zu § 41 (2)

Sollten bei der Bremsberechnung die erforderlichen Mindestbremshundertstel 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 Holzbachtalbahn GmbH.

zu § 44 (14)

Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter der Holzbachtalbahn GmbH 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 Betra) 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.

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

zu § 47 (7)

Bei liegengeliebenen 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

1.3 RANGIERDIENST

zu § 51

Der Einsatz von funkfernsteuerten 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.

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

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.

2 ZUSATZBESTIMMUNGEN ZUM SIGNALBUCH

2.1 LANGSAMFAHRSIGNALE

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

2.2 SCHUTZHALTSGEWEISE

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

2.3 SIGNALE FÜR SCHIEBELOKOMOTIVEN

Die Signale Ts 1 und Ts 2 sind nicht aufgestellt.

2.4 RANGIERSIGNALE

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

2.5 NEBENSIGNALE

Das Signal Ne 6 ist nicht aufgestellt.

3. ZUSATZBESTIMMUNGEN ZUM WEITEREN BETRIEBLICHEN REGELWERK

3.1 ZUR BUVO-NE

zu § 3 (2)

Unfallmeldestelle ist der Zugleiter der Holzbachtalbahn GmbH.

zu § 4

Bei Ereignissen nach § 1 ist unverzüglich der EBL, über den Bereitschaftshabenden der Holzbachtalbahn GmbH, 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.

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

zu § 8

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

3.2 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

1. ANGABEN ZUR STRECKE

Liste aus SNB-BT

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 Holzbachtalbahn GmbH betreibt den Streckenabschnitt von Selters (Ww) bis Altenkirchen (Ww). Die Betriebsführung der Holzbachtalbahn GmbH beginnt am Signal Ne 1 im km 29,157 (Selters) und endet am Einfahrtsignal „A“ im km 60,240 (Altenkirchen). Die Achslast beträgt 22,5 Tonnen (D4). Der stärkste für die maximale Zuglast maßgebende Streckenneigung 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 Holzbachtalbahn GmbH.

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 Holzbachtalbahn GmbH 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 Holzbachtalbahn GmbH 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.

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

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 Grenzen des Bfu Puderbach 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 3. Das Nebengleis 1 hat eine Nutzlänge von 387 Metern. Der ehemalige Bahnsteig hat eine Nutzlänge von 120 Metern und darf für verkehrliche Zwecke nicht mehr genutzt werden.

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.

Aufgrund des geringen Abstands vom Einfahrtsignal des Bf Altenkirchen zum nächsten Bahnübergang, müssen Zugfahrten aus Richtung Selters am NE 1 halten. 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 Signal NE 1. 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 Holzbachtalbahn GmbH und die Bahnhofsgrenze des Bahnhofes Altenkirchen (DB) bildet das in km 60,240 stehende Einfahrtsignal „A“. Es wird durch den Fahrdienstleiter Altenkirchen bedient. Der Fahrdienstleiter im Stellwerk Af ist über Ortsfunk C45 zu erreichen.

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------

2. BETRIEBSVERFAHREN

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 Holzbachtalbahn GmbH.

- Es darf sich nur ein Zug auf der Strecke befinden.
- 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.
- Kreuzungen und Überholungen sind auf der Strecke 3032 nicht möglich.
- 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.

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Jan Eppinger
---	-----------------------------	------------------------------