

Anhang A

Beschreibung der örtlichen Verhältnisse und besonderen betrieblichen Regelungen

I. Angaben zur Strecke

Fahren ohne Streckenkunde gem. § 32 (2) FV-NE und VDV-Schrift 755 „Streckenkenntnis-Richtlinie“ ist nicht zulässig.

Zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit	60 km/ h
Bremswegabstand	400 m
Zugfunk (Systemwechsel an der Infrastrukturgrenze)	P-GSM D
Größte maßgebliche Neigung	22 ‰

Mindestbremsleistung

Höchstgeschwindigkeit	40 km/ h	60 km/ h
Heimbach (Nahe) – Baumholder		
Mbr P	21	43
Mbr G	34	59
Baumholder – Heimbach (Nahe)		
Mbr P	46	76
Mbr G	73	- / -

Belastbarkeit der Strecke

Streckenklasse	Radsatzlast	Meterlast
D 4	22,5 t	8 t/m

Ausnahmen sind nur auf Anordnung zulässig.

Zulässige Zuglängen

Güterzüge: 420 m

Reisezüge: 140 m

Zughakengrenzlasten / zulässige Druckkräfte- und Lasten beim Nachschieben

Heimbach (Nahe) – Baumholder	
Zughakengrenzlast [t]	1600
max. Druckkraft [kN]	120
Last bei max. Druckkraft [t]	440
Baumholder – Heimbach (Nahe)	
Zughakengrenzlast [t]	5500
max. Druckkraft [kN]	120
Last bei max. Druckkraft [t]	1400

Grenzlasten für Triebfahrzeuge¹

Tfz-Leistung [kW]	Grenzlasten [t]	
	Heimbach - Baumholder	Baumholder - Heimbach²
500	270	1200
750	450	2000
1000	650	2000
1250	750	2000
1500	850	2000
1750	1000	2000
2000	1250	3000

II. Betriebsstellen

¹ Die angegebenen Werte sind überschlägig ermittelt, genaue Werte können nur bei Vorlage der Tfz-Parameter durch die EVU durch die RPE ermittelt werden.
Von den EVU selbst ermittelte Werte bedürfen der Zustimmung der RPE.

² Für die Grenzlast ist i.d.R. die Anfahrzuglast für die Neigung 1: ∞ des Tfz anzusetzen.
Von den EVU selbst ermittelte Werte bedürfen der Zustimmung der RPE.

Hp Heimbach Ort

km 2,631

Die Betriebsstelle Hp Heimbach Ort ist unbesetzt.
Der Bahnsteig (NL 140 m) befindet sich bahnrechts.

Hp Ruschberg

km 5.568

Die Betriebsstelle Hp Heimbach Ort ist unbesetzt.
Der Bahnsteig (NL 140 m) befindet sich bahnrechts.

Bf Baumholder

km 8,930

Zuglaufmeldestelle

Betriebsdienstliche Abkürzung: Bh

1. Allgemeines

Die Betriebsstelle Baumholder ist unbesetzt.
Die Betriebsstelle Baumholder besteht räumlich aus drei Bereichen:

- a) Ein- und Ausfahrgleise,
- b) Rangierbezirk (RBez.) Baumholder Bahnhof,
- c) Rangierbezirk (RBez.) Anschluß US-Army.

Die Betriebsstelle kann in drei Betriebsarten bedient werden:

- a) Personenverkehr,
- b) Güterverkehr,
- c) Rangieren.

In der Betriebsart „Personenverkehr“ findet Selbststellbetrieb statt, Ein- und Ausfahrten nach und von den Gleisen 1 und 2 (Bahnsteige).

In der Betriebsart „Güterverkehr“ findet Selbststellbetrieb mit Ein- und Ausfahrten nach und von Gleis 5 statt.

Die Zugfahrten von Heimbach (Nahe) enden am Lichtsperrsignal „Ls 301 X“ und fahren ohne Halt weiter als Rangierfahrt nach Gleis 5.

Die Zugfahrten Richtung Heimbach (Nahe) werden als Rangierfahrten in Gleis 5 gebildet, die Rangierfahrt geht ohne Halt am Ausfahrtsignal „BA“ in die Zugfahrt über.

In der Betriebsart „Rangieren“ wird die Betriebsstelle örtlich bedient (Nahbedienung).

Die Weichen sind dabei als

- ortsgestellte, handbediente Weichen (mit und ohne festgelegte Grundstellung, sowie teilweise verschlossen),
- elektrisch ortsgestellte Weichen - **EOW** -
- Rückfallweichen - **RÜW** -

ausgeführt.

2. Sicherungstechnische Anlagen / Bedien- und Meldegebäude

Die sicherungstechnischen Anlagen der Betriebsstelle Baumholder werden von Personal der EVU (im weiteren „Zugpersonal“), je nach eingestellter Betriebsart bedient.

Das Zugpersonal nimmt die Aufgaben des Weichenwärters (Bediener von Signalanlagen) im Sinne der SIG-VB-NE wahr; es darf daher nur entsprechend ausgebildetes und in Örtlichkeiten eingewiesenes Personal durch die EVU eingesetzt werden.

Zur Bedienung der Sicherungs- und Kommunikationstechnik sowie zur Aufbewahrung von Schlüsseln und Hilfsgeräten befindet sich ein Bedien- und Meldegebäude (Schalthaus), Höhe Weiche DKW 16 sowie Schlüsselbedienungsstellen auf den Bahnsteigen.

Im Bediengebäude befinden sich Bedien- und Überwachungseinrichtungen:

- für die Bedienung der Streckenblockeinrichtung,
- Schlüssel für die Weichenschlösser,
- für die Hilfsbedienung an den EOW,
- für weitere Einrichtungen (Beleuchtung, Elektranten, Weichenheizungen),
- ein Schlüsselkasten mit Ersatzschlüsseln (plombiert)

sowie

- OB-Fernsprecher,
- Fernsprecher (BASA),
- Fax-Gerät,
- betriebliche Unterlagen.

Ferner Geräte und Werkzeuge:

- Spannungsabschalter und Weichenkurbel,
- Weichenschlösser / Zungensperren (HV 73),
- Gerätebrett mit Werkzeug.

Der Zugangsschlüssel für das Bedienegebäude ist entweder die Schlüssel-form DB „14 12 93 N“, sog. „Steuerwagenschlüssel“ oder EVU-Schließung „vlexx“.

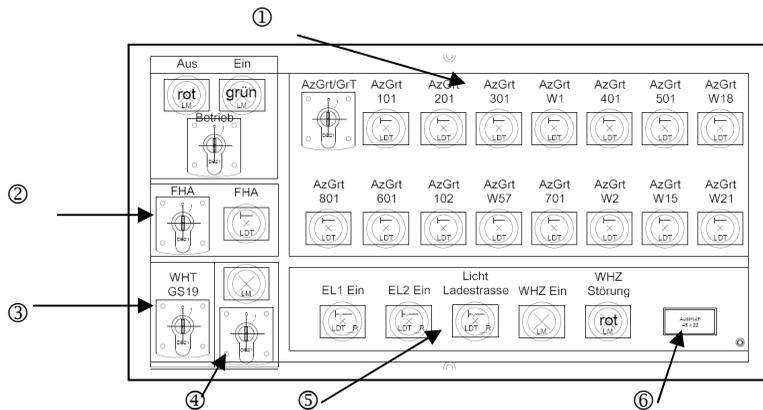
Für alle Hilfsbedienungen (Bedienegebäude / WHT an den EOW-Lagemeldern) wird die Schlüsselform DB 21 benötigt.

2.1. Bedienpult

Das Bedienpult dient bei der Betriebsart „Güterverkehr“ der Anforderung der Ausfahrt Richtung Heimbach (Nahe) sowie der Beseitigung von Störungen (Achszählkreisgrundstellung „AzGr“) und Fahrstraßenhilfsauflösung „FHA“.

Weiterhin können weitere Einrichtungen des Bahnhofs (Beleuchtung / Weichenheizung) manuell geschaltet werden.

Die Bedienungen für Ausfahranforderung und Hilfsbedienungen benötigen immer die entsprechende Bedienung des Schlüsseltasters (Schlüssel DB 21) und des, wenn erforderlich des entsprechenden Drucktasters.



- ① Bedienfeld Achszählkreis-Grundstellung (AzGrT)
- ② Bedienfeld Fahrstraßenhilfsauflösung (FHA)
- ③ Hilfsbedienung (WHT) für Gleissperre 19
- ④ Schlüsseltaste für Anforderung „Ausfahrt“ in Betriebsart „Güterverkehr“
- ⑤ Bedienfeld für Zusatzeinrichtungen (Beleuchtung, Elektranten)
- ⑥ Zählwerk für die Hilfsbedienungen

Die Tasten bzw. Schalter verfügen teilweise über Leuchtmelder, die die jeweilige Funktion bzw. den Betriebszustand anzeigen.

Des Weiteren befinden sich zwei Schlüsselschalter für die Schlüssel der Weichen W 23 und W 24 / W56 sowie die Schlüssel für die Rückfallweichen im Bediengebäude.

3. Telekommunikation / Funk

Die Betriebsstelle Baumholder besitzt für die Übermittlung betriebs- und fahrdienstlicher Aufträge und Meldungen folgende Telekommunikations- und Funkeinrichtungen:

- a) Telefon: OB-Verbindung von Heimbach (Nahe) Rufzeichen: —
Betriebsfernsprechnet (BASA): 958 / 8124
- b) Fax: 06783 / 993823
- c) Funk: Ortsfunk, Betriebsart C, Kanal 22.

Zur **RPE- Zugleitstelle Mulda (Sa.)** bestehen folgende Verbindungen:

- a) Telefon: Betriebsfernsprechnet (BASA): 984 / 777
Öffentliches Telefonnetz: 037320 / 80 957
Notfall-Mobil-Tel.: 0175 / 5628738
Zuglaufmeldetelefon und Unfallmeldestelle 018358520031
- b) Fax: 037320 / 80 598
- c) Funk: Einwahl aus GSM-R / P-GSM D 901 984 / 777
018358520032
Zuglaufmeldetelefon und Unfallmeldestelle 018358520031
Anruf über Ortsfunk im Bf. Baumholder C 22

Zum **Fdl Bf Heimbach (Nahe), DB Netz AG** bestehen folgende Verbindungen:

- a) Telefon: OB-Verbindung Rufzeichen: — —
Betriebsfernsprechnet (BASA): 956 / 87 -56
-59
GSM-R Langwahlnummer 75019502
Öffentliches Telefon: 06782 / 99 46 -56
-59
- b) Fax: 06782 / 99 46 39, BASA-Fax: 956 / 87-39

Bedienung und Benutzung des Zugfunk

Die Zugfunkversorgung auf der Strecke erfolgt auf der Basis P-GSM D (National Roaming) mit den GSM-R-Fahrzeuggeräten.

Der Systemwechsel DB GSM-R / P-GSM D erfolgt an der Infrastrukturgrenze.

4. Gleise

Gleis	NL			Verwendung	Bemerkungen
	[m]	von	bis		
1	245	Ra 12 W 18	Ra 12 W 59	Einfahrgleis PV	Bahnsteig 140 m Abstellverbot
2	245	Ra 12 W 18	Ra 12 W 59	Einfahrgleis PV / Umfahrgleis	Bahnsteig 140 m Abstellverbot
3	355	Ra 12 W 23	Ra 12 W 56	Umfahr- und Abstellgleis	
5	426	Ra 13	Ra 12 W 57	Einfahrgleis GV	Abstellverbot
6	115		W 24	Abstellgleis	eingezäunt SPNV
14	265	W 21 WLM	Gleis- ende	Auszieh- / Berggleis	Stumpfgleis Abstellverbot  = 100 m
15	232	Gs 19 W 17	Gleis- ende	Abstellgleis	Stumpfgleis
16	286	Gs19 W 17	Gleis- ende	Ladegleis	Stumpfgleis
17	530	Ra 13	Gleis- ende	Seitenrampen- gleis	Stumpfgleis

Der Anschluß der US-Army (RBez. US-Army) schließt in der DKW 2 an die Anlagen der Betriebsstelle Baumholder an.

Für das Befahren des Anschlusses sind die Anweisungen des Anschlusses zu beachten.

5. Zugfahrwege / Ein- und Ausfahrten

Die Zugfahrten enden je nach eingestellter Betriebsart:

5.1. Personenverkehr

H-Tafeln (Ne 5), Bahnsteigende km 8,961.

5.2. Güterverkehr

Lichtsperrsignal 301 X, km 7,958

Die Züge gegen ohne Halt in ein Rangierfahrt nach Gleis 5 über.

Die Zugfahrten beginnen je nach eingestellter Betriebsart:

5.3. Gewöhnlicher Halteplatz der Gegenrichtung in den Gleisen 1 und 2.

5.4. Güterverkehr

Ausfahrtsignal BA, km 7,639

Die Züge gegen ohne Halt aus einer Rangierfahrt von Gleis 5 über.

5.5. Fahrten von Heimbach (Nahe)

Signal / Signalbe- zeichnung	Standort [km]		Betriebsart	
	Gleis		Personenverkehr	Güterverkehr
1	2a	2b	4	5
Esig „BE“	7,579		Ks 1	Ks 2
Ls „301 X“	7,958		Sh 1	Hp 0 mit Sh 1 Weiterfahrt ohne Halt als Rf (PZB 2000 Hz) $v_{\max} = 25 \text{ km/h}$
H-Tafel	8,961		Ne 5 Zugziel „Halt“	. / .
	1	2		
Hinweis- tafel	8,940		. / .	Halt, Ende Einfahrt
	5			

5.6. Fahrten nach Heimbach (Nahe)

Signal / Signalbe- zeichnung	Standort [km]		Betriebsart	
	Gleis		Personenverkehr	Güterverkehr
1	2a	2b	4	5
Zsig	8,712		ZU 1 = Ks 1	. / .
	1 ZU 1	2 ZU 2	ZU 2 = Ks 1 mit Zs 3 (Kz 5)	
Lf 7	8,604		¥ (Kz 6)	. / .
„Ra G“ Ra 11	7,669		. / .	Sh 1
Asig	7,639		Ks 1	Ks 1

6. Zugschlußprüfung

Zugschlußstellen		
von Heimbach (Nahe)		nach Heimbach (Nahe)
Personenverkehr	Güterverkehr	
Zsig (ZU 1 / ZU 2) der Gegenrich- tung	Ra 13 (Isolierzei- chen) W 22	Esig „BE“ km 7,579

Die Zugschlußprüfung ist, wenn vorgeschrieben, vom Tf / Zf durchzuführen, wenn die Fahrt aus Heimbach (Nahe) in der Betriebsstelle am vorgesehenen Halteplatz zum Halten gekommen ist oder bei besonderer Beauftragung durch den Zlr, der Zugschluß die Zugschlußstelle passiert hat. Die Verlassensmeldung ist, wenn sie durch Fahrplan oder Befehl angeordnet ist, nach Vorbeifahrt des Zuges am Esig „BE“ der Gegenrichtung abzugeben.

7. Nachschieben von Zügen

Züge dürfen von Heimbach (Nahe) Richtung Baumholder bei entsprechender Festlegung im Fahrplan nachgeschoben werden.

Das Nachschieben ist am Signal Ts 1 vor Weiche 15 (km 8,430) einzustellen.

8. Bedienung des Streckenblocks

Die Strecke verfügt über Streckenblock, der in der Betriebsstelle Baumholder durch das Zugpersonal im Zusammenwirken mit dem Fdl Heimbach (Nahe) zu bedienen ist.

Der Streckenblock ist so ausgeführt, daß nach einer Zugfahrt von Baumholder nach Heimbach (Nahe) die Erlaubnis automatisch (selbsttätiger Erlaubniswechsel) nach Heimbach (Nahe) fällt.

8.1. Betriebsart „Personenverkehr“

Bei Zügen Richtung Baumholder sind keine Handlungen des Zugpersonals erforderlich.

Bei Zugfahrten Richtung Heimbach (Nahe) bedient der Tf / Zf den entsprechenden Schlüsseltaster am Bahnsteig und meldet anschließend beim Fdl Heimbach (Nahe) über Zugfunk die Abfahrbereitschaft. Nach Abgabe der Erlaubnis, wird der Fahrweg aus Gleis 1 bzw. Gleis 2 eingestellt.

Das jeweilige Zsig zeigt den Begriff Ks 1, ebenso das Asig „BA“.

Lösen Fahrstraßen nicht auf, können sie mit Hilfe der Fahrstraßenhilfsauflösetaste (FHA) im Schaltheis aufgelöst werden, diese Hilfsauflösung darf nur nach Zustimmung durch Zlr RPE durchgeführt werden.

8.2. Betriebsart „Güterverkehr“

Bei Zügen Richtung Baumholder sind keine Handlungen des Zugpersonals erforderlich.

Bei Zugfahrten Richtung Heimbach (Nahe) wird fertiggestellte Zug in Gleis 5 aufgestellt. Die Weiche W 22 (Isolierzeichen Ra 13) muß frei bleiben.

Der Fahrweg ist mittels Schlagtaster Richtung „Streckengleis“ einzustellen.

Der Tf / Zf meldet beim Zlr RPE über Zugfunk oder BASA die Abfahrbereitschaft / Fahrplananfrage des fertiggestellten Zuges in Gleis 5.

Nach vom Zlr bestätigtem Wechsel der Betriebsart von „Rangieren“ zu „Güterverkehr“ kann die Zuggarnitur vorgezogen werden, im Schaltgebäude ist der Schlüsseltaster ④ für Anforderung „Ausfahrt“ zu bedienen und dies dem Zlr zu bestätigen.

Nach Abgabe der Erlaubnis durch den Fdl Heimbach (Nahe) zeigt das Asig „BA“ den Begriff Ks 1. Die Ausfahrt nach Fahrerlaubnis durch Zlr erfolgt als Rangierfahrt bis Asig „BA“.

9. Betrieb auf der Betriebsstelle

Betriebsart „Rangieren“

Rangierfahrwege einstellen und Fahrwegprüfung

Bedienung EOW und Rückfallweichen

Das Einstellen und die Prüfung der Rangierfahrwege auf der unbesetzten Betriebsstelle obliegt in der Betriebsart „Rangieren“ dem EVU-Personal. Die Rangierfahrwege werden durch ortsgestellte Weichen (EOW, RÜW, Handweichen) eingestellt.

Das Umschalten in die Betriebsart „Rangieren“ durch den Zlr RPE erfolgt auf Anforderung über Zugfunk, dabei dürfen keine Fahrten durchgeführt werden. Alle durch Isolierzeichen gekennzeichneten Achszählkreise müssen unbelegt sein.

Mit Fahrzeugen dürfen besetzt sein:

- alle Abstellgleise (sofern kein Abstellverbot)
- Gleise 1 und 2 zwischen Zsig ZU 1 und ZU 2 und H-Tafeln am Bahnsteigende
- Gleis 5 zwischen Ra 13 der Weiche W 22 und Hinweistafel vor W 56.

Die Schlüssel für die mit Riegelhandschloß verschlossenen Weichen

- W 23
- W 24 / W 56

befinden sich Schalthaus in Bedientischen in entsprechen Schlüssel-sperren. Zum Umschalten der Betriebsarten müssen sich diese Schlüssel in den Sperren befinden.

Für die Rückfallweichen RÜW 57 und RÜW 59 befindet sich ein Bedienschlüssel (Befahren entgegen der Grundstellung) ebenfalls im Schalthaus.

9.1 Bedienung der EOW (elektrisch ortsgestellte Weichen)

Die Weichenlagemelder (WLM) an den EOW signalisieren die jeweilige Lage der Weichen gem. Signalbuch „Weichensignale (Wn)“.

Die EOW der Betriebsstelle haben jeweils eine festgelegte Grundstellung, in die sie nach Umstellen und Befahren selbsttätig zurücklaufen.

Die Grundstellungen der EOW werden durch entsprechende weiße Streifen auf den Weichenlagemeldern kenntlich gemacht, z.B.:



Weiche „Wn 1“



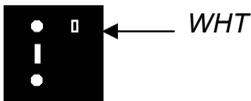
DKW „Wn 3“

Zum Umstellen der EOW (EOW-Gruppen; Rangierfahrwege) sind die entsprechenden Schlagtaster, die jeweils in drei Bedienebenen an Masten angebracht sind und stets rechts im Sinne des einzustellenden Fahrwegs neben dem Gleis stehen, zu bedienen.

Stumpf befahren laufen die EOW fahrzeugsbewirkt selbsttätig in die richtige Lage.

Die Zielgleise sind an den jeweiligen Tastermasten mit Hinweisschildern angeschrieben, z.B.: Streckengleis, Gleis 17.

Läuft eine EOW durch Tasterbedienung oder beim Stumpfbefahren nicht ordnungsgemäß um, so kann sie mit einem Schlüsseltaster, bei DKW zwei (WHT, Schlüssel „DB 21“) an den Weichenlagemeldern hilfsweise bedient werden. Der Schlüssel **muß** nach der Tasterbedienung abgezogen werden.



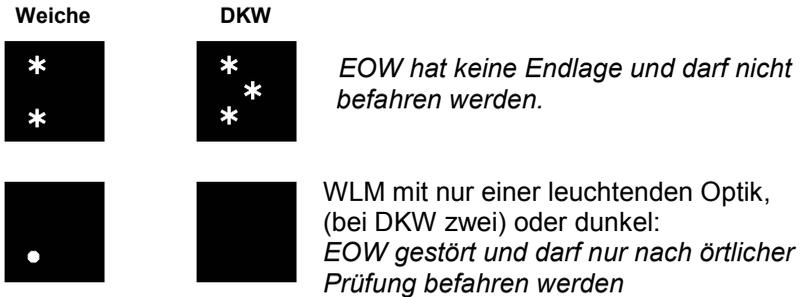
Die Gleisbereiche die zum Umstellen der EOW frei von Fahrzeugen sein müssen, sind durch Isolierzeichen „Ra 13“ gekennzeichnet:



Lassen sich EOW in der Betriebsart „Rangierbetrieb“ nicht umstellen, kann der jeweilige Gleisbereich (Achszählkreis) gestört sein, er kann dann nach Prüfung des Freiseins durch Schlüsselbedienung (Ⓢ Darstellung Bedienpult) im Bediengebäude zurückgesetzt werden. Dabei ist gleichzeitig der Schlüsseltaster AzGrT / GrT sowie der besetzt zeigende AzGrT-Taster (gelb leuchtend) zu bedienen.

Lassen sich dann EOW weder durch Tasterbedienung noch durch die WHT umstellen, gelten sie als gestört.

Ist bei einer EOW eine Endlage nicht erreicht, wird dies durch blinkende Weichenlagemelder angezeigt; z.B.:



Bei Störungen der EOW-Technik ist stets der Zlr zu informieren, nur mit dessen Zustimmung dürfen in diesem Fall EOW-Antriebe elektrisch abgeschaltet (Spannungsabschalter) und mit Hilfe der Weichen-Kurbel umgestellt (umgekurbelt) werden.

Gestörte EOW sind auf Anweisung des Zlr durch Handverschluß zu sichern.

9.2. Bedienung der Rückfallweichen

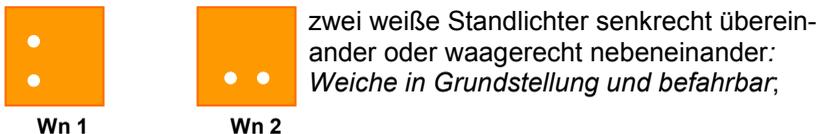
Rückfallweichen (RÜW) dürfen aufgefahren werden.

Sie haben festgelegte Grundstellungen, in die sie nach jedem Auffahren durch eine hydraulisch gedämpfte Rückholfeder selbsttätig zurückgestellt werden.

Aufgefahrene Rückfallweichen sind immer vollständig zu räumen, es darf auf **keinen Fall** vor Erreichen der Grundstellung gegen die Spitze zurückgezogen werden.

Die Signaloptiken der Weichenlagemelder (WLM) der Rückfallweichen sind nur von der Weichenspitze her sichtbar.

Sie signalisieren die Lage der Rückfallweichen wie folgt:





ein weißes Blinklicht:
Weiche im Umstellvorgang oder nicht in Grundstellung und nur nach örtlicher Prüfung befahrbar.

Müssen Rückfallweichen spitz entgegen der Grundstellung befahren werden, ist das jeweilige Handschloß aufzuschließen. Nach dem Aufschließen können Rückfallweichen wie handbediente Weichen gestellt werden, die ordnungsgemäße Endlage wird **nicht** signalisiert und ist augenscheinlich zu prüfen.

Die Umstellgewichte der Rückfallweichen sind wie folgt gekennzeichnet:



in Grundstellung

10. Bahnübergänge im Bereich der Betriebsstelle

Im Bereich des Bf. Baumholder befindet sich der techn. gesicherte BÜ „Panzerstraße“ km 8,075 Richtung Gleis 17 und RBez. Anschluß US-Army.

Die Überwachungssignale (ÜS 1 und ÜS 2) sind vor den Weichen W 1 und DKW 2 aufgestellt.

Die Einschaltung der techn. BÜ-Sicherung erfolgt in Verbindung mit der Anwahl des entsprechenden Rangierfahrweges über die Schlagtaster.

Die ordnungsgemäße Einschaltung wird mit Signal Bü 1 an den Überwachungssignalen (ÜS) signalisiert, die unmittelbar vor dem Bahnübergang aufgestellt sind.

Aufgrund der örtlichen Besonderheit (Militär- / Kolonnenverkehr) hat der Tf / Rb das Freisein des BÜ von Straßenfahrzeugen vor Befahren augenscheinlich zu prüfen.

Es erfolgt keine PZB-Überwachung.

Die Gültigkeit des ÜS 1 für die Richtung nach Gleis 17 und RBez. US-Army wird mit Zuordnungstafel kenntlich gemacht:



Die ÜS werden nicht durch Signale Bü 2 „Rautentafel“ angekündigt.

BÜ km	Einschaltung durch Schlagtaster	Sicherung / Überwachung	Bemerkungen
8,075 Ri Gl. 17 / RBez. US- Army	VB 17	Lichtzeichenanlage (Lz vB) mehrsprachige Zusatz- schilder Überwachungssignale	Privatstraße kein öffentlicher Verkehr „Panzerstraße“
	VB 22.1		
	VB 301.1		
	VB 301.2		

Die Ausschaltung erfolgt fahrzeugbewirkt über Induktionsschleifen nach Räumung des BÜ.

11. Bremsen beim Rangierdienst / Festlegen von Fahrzeugen

Im Bereich des Bahnhofs befinden sich folgende Gleisbereiche in einer größeren Neigung als 2,5 ‰ :

Abschnitt		Gleise	Neigung (‰)	Gefälle in Richtung
Von	bis			
Streckengleis Heimbach (Nahe)	Weiche 15	Strecken- gleis	17	Heimbach (Nahe)
Streckengleis Heimbach (Nahe)	DKW 2	Strecken- gleis	15	Heimbach (Nahe)

Aufgrund der Neigungsverhältnisse ist i.d.R. mit dem Tfz Richtung Heimbach (Nahe) zu rangieren und es sind beim Rangieren alle Wagen an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

Rangieren ohne durchgehende Druckluftbremse mit Ausnahme des Ablaufbergs (Gleis 14) ist nur bei Störungen der durchgehenden Druckluftbremse gem. der Tabelle gestattet:

Gleis	Maßgebende Neigung [%]	Abstoß- / Ablaufverbot	Festlegen von Fahrzeugen Anzahl Radsätze je festgelegtem Radsatz	Bremsen beim Rangieren Nur bei Störungen der durchgehenden Druckluftbremse	
				Tfz an der Talseite	
				ohne bediente Bremse	je bediente Bremse für weitere
				Radsätze	
Streckengleis	17,0	alle Gleise	4	8	2
Gleise 1, 2, 3, 5, 6 15, 16, 17	< 2,5		24	30	8