

**Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)
Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth**

der Regiobahn GmbH

gültig vom 01.06.2010

aufgestellt
Mettmann, den 01.06.2010
Der Eisenbahnbetriebsleiter

gez. Joachim Korn
(Joachim Korn)

Abdruck - auch auszugsweise – ist nur mit
schriftlicher Genehmigung des Betriebsleiters
der REGIOBAHN GmbH gestattet

Verteilungsplan

- 1) Landeseisenbahnverwaltung
 - Regiobahn GmbH
 - Rheinisch-Bergische Eisenbahn GmbH
 - DB Schenker Rail Deutschland AG
 - Neusser Eisenbahn
 - DB Netz AG
 - Kalkwerke Oetelshofen
- 2) Persönlich zuzuteilen:
 - Fahrdienstleiter / Zugleiter
 - Triebfahrzeugführer
 - Führer von Nebenfahrzeugen
- 3) Zugänglich machen:
 - Den übrigen Mitarbeitern im Betriebsdienst

Nachweis der Bekanntgaben

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|------------|---------|-------------|-------------------------------|------------|-----------|
| Geprüft | | Ifd. Nr. | Bekanntgaben / Berichtigungen | | |
| am | durch | | In SbV eingearbeitet | | |
| | | | gültig ab | am | durch |
| 03.11.2011 | J. Korn | 1 | 11.12.2011 | 11.12.2011 | Regiobahn |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

1 Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundes-eigene Eisenbahnen (FV-NE)

1.1 Allgemeines

Zu § 1 (3)

Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben oder die bis zu ihrer Aufnahme in die SbV angeordnet werden, werden mit Dienstanweisung bekanntgegeben. Diese Dienstanweisungen sind in einem besonderen Ordner aufzubewahren.

Zu § 3 (2)

Die Grenzen zwischen den Bahnhöfen bzw. Zuglaufstellen und der freien Strecke sind im Abschnitt 5 „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ beschrieben.

Zu § 3 (11)

Als Zugschlussstelle für einen geräumten Streckengleisabschnitt gilt der Ort der abzugebenden Zuglaufmeldung (Ankunftsmeldung bzw. Verlassensmeldung).

Zu § 3 (14)

Zugleitstelle für die Zugleitstrecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth ist der Zugleiter der Regiobahn im Bf Mettmann Stadtwald.

Zu § 3 (21)

Nebenfahrzeuge dürfen nur mit besonderer Genehmigung des EBL in Zügen verkehren.

Zu § 4 (3 + 4)

Die Zugnummern werden durch die DB Netz AG vergeben und sind im Buch- und Bildfahrplan ersichtlich.

Zu § 5 (2)

Es werden folgende Fahrpläne ausgegeben:

Bildfahrpläne

Buchfahrpläne

Sonderzugfahrpläne/ Vordrucke Fahrplanmitteilungen.

Abkürzungen werden in den jeweiligen Fahrplänen erläutert.

Zu § 5 (4)

Die Bahnhofsfahrordnungen sind im Buchfahrplan eingearbeitet.

Zu § 5 (7)

Auf allen Triebfahrzeugen sind Vordrucke Fahrplanmitteilungen vorzuhalten.

Zu § 6 (1)

Der Zugleiter der Regiobahn führt das „Zugmeldebuch Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth“ nach Anlage 7 der FV – NE (eigener Vordruck).

Zu § 6 (2)

Das „Zugmeldebuch Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth“ nach FV – NE Anlage 8 wird nicht auf den Zuglaufstellen geführt. Die Meldebücher für Zuglaufmeldungen werden dem beteiligten Fahrpersonal über die EVU zugeteilt und von diesen geführt.

Zu § 6 (3)

Das Fernsprechbuch wird beim Zugleiter nach eigenem Vordruck geführt.

Zu § 6 (4)

Nach Abschluss der jeweiligen fahrdienstlichen Unterlagen sind diese dem Eisenbahnbetriebsleiter zuzuführen, der diese bis zum Ablauf des folgenden Kalenderjahres aufbewahrt.

1.2 Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu § 7 (2)

Der Zugleiter der Regiobahn regelt den gesamten Zuglauf der VZB-Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth nach FV – NE.

Zu § 7 (4)

Der Triebfahrzeugführer nimmt die Aufgaben des Zugführers wahr.

Bei Zugfahrten mit nicht streckenkundigen Triebfahrzeugführern nimmt ein Lotse die Aufgaben des Zugführers wahr.

Zu § 9 (1)

Auf jedem Triebfahrzeug sowie beim Zugleiter ist jeweils ein Befehlsblock nach Anlage 10 der FV – NE vorzuhalten.

Zu § 9 (2)

Ausgestellte Befehle sind während der Gültigkeit sichtbar auf dem Führerstand aufzubewahren. Nach Erledigung können diese weggelegt werden.

Zu § 9 (3)

Fernmündlich oder über Funk übermittelte Befehle sind auf Befehlsvordruck einzutragen.

Zu § 10 (3)

Alle Zuglaufmeldungen sind mit dem Wort „Zuglaufmeldung“ einzuleiten.

Zu § 11 (1)

Der Zugleiter führt das „Zugmeldebuch Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth“ nach besonderer Vorlage der Regiobahn.

Die Triebwagenfahrer und Lokführer führen das „Meldebuch für Zuglaufmeldungen“ nach FV – NE Anlage 8. Die Zuglaufstelle, bis zu der der Zugleiter dem Zug Fahrerlaubnis erteilt hat, ist in Spalte 2 des Meldebuches vorab zu vermerken.

Zu § 14 (4)

Indirekte Fahrwegprüfung ist nicht zugelassen.

Zu § 15 (6)

Die im Abschnitt 5 unter den einzelnen Bahnhöfen genannten Weichen und Flankenschutzeinrichtungen sind in Grundstellung verschlossen. Diese Weichen, Flankenschutzeinrichtungen und sonstige Signalanlagen können nur mit einem Zugführerschlüssel aufgeschlossen werden.

Zu § 15 (10)

Die Zugführerschlüssel werden den EVU für ihr Personal übergeben und persönlich zugeteilt. Die Mitarbeiter der EVU haften für die sichere Aufbewahrung der übergebenen Schlüssel. Der Verlust von Zugführerschlüsseln ist dem Eisenbahnbetriebsleiter der Regiobahn sofort zu melden. Ersatzschlüssel werden unter Verschluss beim EBL der Regiobahn vorgehalten.

Ohne Zugführerschlüssel dürfen die Gleise der Regiobahn zwischen Mettmann Stadtwald und Dornap-Hahnenfurth nicht befahren werden.

Zu § 17 (11)

Bei gestörter Verständigung darf nicht gefahren werden.

Zu § 18 (3 + 5)

Wenn Bahnübergangsposten oder Rotten zu verständigen sind, erteilt der Zugleiter den Zügen Fahrerlaubnis bis zur Zuglaufstelle vor dem betroffenen BÜ bzw. vor der Arbeitstelle und ordnet Ankunfts meldung und Fahranfrage an. Er darf die Fahrerlaubnis zur Weiterfahrt erst erteilen, wenn er den Bahnübergangsposten bzw. die Rotte verständigt hat.

Zu § 20 (2)

Züge dürfen und können im Bereich der Regiobahn nur in den Bahnhöfen Mettmann Stadtwald und Dornap-Hahnenfurth kreuzen.

Zu § 25 (2)

Der Zugleiter ist für das Einlegen von Sonderzügen und die Bekanntgabe des Ausfalles von Zügen zuständig.

Zu § 27 (Allgemein)

Bei Sperrfahrten auf der Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth ist die Lok talseitig anzuordnen.

Zu § 27 (3)

Die erforderlichen Mindestbrems hundertstel für Sperrfahrten sind im Kapitel 5 bekannt gegeben.

Zu § 30 (allgemein)

Nebenfahrzeugfahrten sind nur auf besondere Anordnung des EBL zugelassen.

1.3 Zugfahrdienst

Zu § 31 (9)

Betriebsfremde dürfen auf den Strecken der Regiobahn nur mit schriftlicher Genehmigung des EBL der Regiobahn auf Lokomotiven oder in abgeteilten besetzten Führerräumen der Trieb- oder Steuerwagen mitfahren. Mitarbeiter der Aufsichtsbehörde (EBA und LEA), der Regiobahn und leitende Mitarbeiter der EVU dürfen auf Lokomo-

tiven oder im abgeteilten besetzten Führerraum der Trieb- oder Steuerwagen mitfahren, wenn sie im Besitze einer schriftlichen Berechtigung sind und eine dienstliche Notwendigkeit erkennbar ist. Die Anzahl und das Verhalten der Personen dürfen den Triebfahrzeugführer nicht in der Ausübung seiner Tätigkeit behindern.

Zu § 32 (5)

Wagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, dürfen auf den Strecken der Regiobahn nur auf besondere Anordnung des EBL verkehren.

Zu § 32 (7)

Anweisungen für Schwerwagen, Wagen mit Lademaßüberschreitung und andere außergewöhnliche Sendungen erlässt der EBL für jeden Einzelfall.

Zu § 36 (allgemein)

Fahrten mit Nebenfahrzeugen sind nur auf besondere Anordnung des EBL zugelassen.

Zu § 38 (1)

Auf das Führen von Fahrtberichten wird verzichtet.

Zu § 41 (1)

Die erforderlichen Mindestbremsleistung für Zugfahrten sind unter der Ordnungszahl 5.1 bekanntgegeben.

Zu § 45 (1)

Die zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten sind in Kapitel 5 bekanntgegeben.

Zu § 47 (1)

Das Liegenbleiben eines Zuges ist dem Zugleiter sofort zu melden.

1.4 Rangierdienst

Allgemein

Im Bahnhof Dornap-Hahnenfurth (Beschreibung siehe Kapitel 5) kann rangiert werden.

Bei Rangierfahrten in den Bahnhöfen der Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth ist die Lok stets talseitig anzuordnen.

Zu § 52 (4) a)

Bevor mit Rangierbewegungen begonnen wird, ist festzustellen, dass alle Wagen untereinander und mit dem Tfz gekuppelt sind und dass die erforderlichen Druckluftbremsen ordnungsgemäß wirken. Eine vereinfachte Bremsprobe ist durchzuführen. An einzelne Wagen oder Wagengruppen darf erst herangefahren werden, wenn vorher festgestellt wurde, dass sie festgelegt sind. Abzustellende Wagen dürfen von der Lok erst abgekuppelt werden, wenn sie vorher gegen Entlaufen gesichert sind.

Zu § 52 (4) f)

Spezialkupplungen, selbsttätige Mittelpufferkupplungen etc. dürfen nach Maßgabe des befördernden EVUs behandelt werden.

Zu § 53 (7)

Das Verschieben von Wagen ist verboten.

Zu § 53 (11)

Das Rangieren mit Seil oder Kette ist nicht zugelassen.

Zu § 53 (12)

Das Verschieben mit fahrbaren Rangierhilfsmitteln und mit ortsfesten Rangieranlagen ist nicht zugelassen.

Zu § 53 (13)

Verschieben durch Menschen, Tiere, straßenfahrbare Geräte und Kraftfahrzeuge ist nicht zugelassen.

Zu § 53 (14)

Bahnfremde dürfen nicht rangieren.

Zu § 56 (1)

Abdrücken, Abstoßen- und Ablaufenlassen ist nicht zugelassen.

Zu § 57 (8) g)

Hemmschuhe und Radvorleger sind auf den Güterzuglokomotiven aufzubewahren.

Zu § 58 (3)

Abgestellte Fahrzeuge sind stets festzulegen.

Zu § 59 (2)

Das Rangieren über die Rangierhalttafel bzw. die Einfahrweiche hinaus ordnet der Zugleiter mit schriftlichem Befehl Abschnitt 10: „Rangieren im Bahnhof ... über Rangierhalttafel bis ... Uhr in Richtung ... erlaubt.“ Dieser Befehl braucht nicht quittiert zu werden. Der Zugleiter hat für die Zeit des Rangierens über die Rangierhalttafel hinaus den entsprechenden Bahnhof und die angrenzende Strecke zu sperren.

Zu § 60 (2)

Eine Zugfahrt darf ohne Halt an der Trapeztafel in eine Rangierfahrt übergehen.

1.5 Anlagen und Anhänge

Zu Anlage 7

Ein eigener Vordruck wird verwandt.

2 Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB)

Zu 301.0501 Nr. 2, Nr. 4 und Nr. 5

Die Langsamfahrsignale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 sind reflektierend aber nicht beleuchtet.

Zu 301.1401 Nr. 1 (5)

Trapeztafeln sind nicht beleuchtet.

Zu 301.1401 Nr. 2 (8)

Vorsignaltafeln sind nicht beleuchtet.

3 Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundes-eigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

Zu 5.2

Unfallmeldestelle ist die Leitstelle der Regiobahn GmbH.

Zu 5.5

Der Notfallmanager ist über die Leitstelle der Regiobahn GmbH zu erreichen.

4 Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Bedienungen von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Sig VB-NE)

Zu § 9 (3)

Für die Signalanlagen der Strecke KME nach KDOH ist das Arbeits- und Störungsbuch für die Strecke Mettmann – Kaarster See zu verwenden.

Dieses liegt beim Zugleiter auf.

4.1 Besondere Bestimmungen für Rückfallweichen

Die Grundstellungen der Rückfallweichen sind unter Abschnitt 5.1.3 bei der Bahnhofserläuterung Dornap-Hahnenfurth beschrieben. Diese Weichen werden von Zugfahrten stumpf aufgefahren. Die aufgefahrene Weiche kehrt nach Durchfahrt aller Fahrzeuge durch eine Rückholfeder mit Verzögerung wieder in die Grundstellung zurück.

Die Rückfallweichen dürfen von Rangierfahrten aufgefahren werden. Die Weichen sind jeweils von der gesamten Rangierfahrt aufzufahren. Das Rückkehren der Weichen in die Endlage ist zu überprüfen.

Nebenfahrzeuge dürfen Rückfallweichen nicht auffahren. Für sie muss die Weiche stets vorher umgestellt werden.

Alle Rückfallweichen können, wenn sie mit dem Zugführerschlüssel aufgeschlossen wurden, umgestellt werden. In umgestellter Lage dürfen sie nicht aufgefahren werden. Aus diesem Grunde ist der Bahnhof vorher zu sperren (siehe 1.4 Rangierdienst, Allgemein).

4.2 Bedienung der EOW 5

Diese EOW ist beiderseits vor der Weichenspitze und für die Fahrtrichtung nach Westen mit Schlagschaltern in drei Bedienungshöhen ausgerüstet. Nach Bedienen des Schlagschalters und Umlaufen der Weiche wird die neue Lage der Zungen über eine Weichenstellmelder am Weichenanfang mit jeweils zwei leuchtenden weißen Lichtpunkten nach beiden Seiten durchscheinend angezeigt.

Zwei Lichter senkrecht übereinander: Die Fahrt geht nach links auf die Weiche 3 zu.

Zwei Lichter waagrecht nebeneinander: Der Fahrweg liegt nach rechts auf das Stumpfgleis 931 zu.

Bei der Weiterfahrt berührt das Fahrzeug einen Schienenschalter, der für die Festlegung der Weiche in dieser Lage sorgt. Die Weiche ist wieder stellbereit, wenn das Fahrzeug den Schienenschalter am Ende der Weiche frei fährt.

Bei der Gegenrichtung, also in Richtung Osten und in den Bahnhof hinein, stellen sich die Weichenzungen beim langsamen Befahren über den jeweiligen Schienenkontakt passend zum Fahrweg um und ein.

4.3 Störfälle zur Weiche 5 EOW

Schlüssel für den Störfall werden unter Verschluss des ehemaligen Stellwerkes im Bedienraum aufbewahrt. Hierin finden Sie:

- Schlüssel für AzGrt
- Spannungsabschalter für den Weichenantrieb W5
- Kurbel für Handumstellung der Weiche

Der Weichen-Stellungsmelder ist auf den erwarteten Lichterwechsel hin stets sorgfältig zu beobachten. Dunkelt der Melder nur kurz ab und leuchtet in gleicher Stellung wieder auf, so ist die Weiche durch Manipulation am Schienenkontakt oder eine andere Störung festgelegt und nicht wieder freigefahren worden. Die **Weiche ist dann nicht stelbar** und das System muss am Schaltkasten vor dem Stellwerk über einen Schlüsselschalter „AzGrt“ in Grundstellung gebracht werden.

Ist eine **Lampe ausgefallen**, so kann an der gleisabgewandten Schmalseite des Meldegehäuses ein Schalter umgelegt werden, mit dem die Zweifäden (Nebenfäden) der Lampen angeschaltet werden. **Die Störung ist meldepflichtig**, damit die Lampe rechtzeitig ausgetauscht werden kann.

Ist eine **Störung des Antriebs** (S700) erkennbar, so ist am kleinen Zusatzgehäuse des Antriebskastens der Steckschlüssel des Spannungsabschalters einzuführen und drehend zu bedienen. Erst danach kann mit Hilfe der angesetzten Handkurbel der Antrieb umgestellt werden. Die Störung ist meldepflichtig !

Alle anderen Störungen sind der REGIOBAHN Betriebsleitstelle zu melden !

5 Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

5.1 Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth (Ostast)

Die Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth erstreckt sich eingleisig vom Bahnhof Mettmann Stadtwald (hochstehendes Ls W 50) in km 16,157 bis Bahnhof Dornap-Hahnenfurth (Schwellenkreuz km 21,150).

Diese Strecke wird nach FV-NE im Zugleitbetrieb betrieben.

Zugleiter für die Strecke ist der Zugleiter der Regiobahn in der Servicestation in Mettmann Stadtwald.

| | |
|---|----------------------------------|
| Streckengeschwindigkeit | → maximal 40 km/h |
| Bremsweg | → 400 m |
| Neigung | → in Richtung Mettmann Stadtwald |
| größte Neigung | → 12,091 Promille |
| Streckenklasse | → DE |
| kleinster Halbmesser | → 279,4 m |
| Mindestbrems Hundertstel (60 km/h) | → P 34 MBR |
| | → G 49 MBR |
| Mindestbrems Hundertstel für Sperrfahrten | |
| - gezogen (40 km/h) | → P 34 MBR |
| | G 49 MBR |
| - geschoben (30 km/h) | → P 24 MBR |
| | G 31 MBR |

Alle Zugfahrten sind mit Handy auszurüsten. Dem Zugleiter sind die Handynummern für die Zugfahrten mitzuteilen. Der Zugleiter hat die Postrufnummer **(0 21 04) 3 05 – 3 00**.

5.1.1 Bahnhof Mettmann Stadtwald

siehe örtliche Richtlinien Kapitel 1.2.3.

5.1.2 Strecke Bahnhof Mettmann Stadtwald – Bahnhof Dornap-Hahnenfurth

- **BÜ km 16,735 (Bollenhöhe) / BÜ km 16,968 (Am Röttgen)**

- Lichtzeichenanlage
- lokführerüberwacht
- Ausschaltung durch Gleisschaltmittel
- Grundsteller vorhanden

5.1.3 Bahnhof Dornap-Hahnenfurth

Anlagen (siehe auch Örtliche Richtlinien der Regiobahn Kapitel 5)

Der Bahnhof Dornap-Hahnenfurth erstreckt sich von km 18,950 (Trapeztafel) bis km 21,150 (Schwellenkreuz). Der Bremswegabstand zur Trapeztafel in km 18,950 wird

durch eine Vorsignaltafel in km 18,550 gekennzeichnet. In km 19,150 befindet sich eine Ra 10-Tafel.

Es befinden sich folgende Weichen und Gleissperren im Bahnhof:

- Weiche 3 - Handweiche, Grundstellung links, schlüsselabhängig
- Weiche 5 - EOW, Grundstellung rechts
- Weiche 6 - Rückfallweiche, Grundstellung rechts, schlüsselabhängig
- Weiche 7 - Rückfallweiche, Grundstellung rechts, schlüsselabhängig
- Weiche 9 - Handweiche, ohne Grundstellung
- Weiche 19 - Handweiche, Grundstellung rechts, mit HV 73 verschlossen
- Weiche 21 - Handweiche, ohne Grundstellung
- Weiche 22 - Handweiche, Grundstellung links
- Weiche 24 - Handweiche, Grundstellung rechts
- Weiche 25 - Handweiche, ohne Grundstellung, nicht schlüsselabhängig
- Weiche 28 - Handweiche, ohne Grundstellung
- Weiche 29 - Handweiche, ohne Grundstellung
- Weiche 30 - Handweiche, ohne Grundstellung
- Weiche 34 – Handweiche, Grundstellung links, schlüsselabhängig
- Gleissperre I - handbedient, Grundstellung aufliegend, schlüsselabhängig
- Gleissperre II - Grundstellung aufliegend, schlüsselabhängig

Im Bereich der Weiche 3 befindet ein Fernmeldekasten mit einer Daumschen Schlüsselsperre. Mit dem Zugführerschlüssel können die Schlüssel für die Weiche 3 und die Gleissperren I und II freigegeben werden.

Die Weichen 6 und 7 lassen sich mit Hilfe des Zugführerschlüssels umstellen.

Die Gleise im Bahnhof Dornap-Hahnenfurth haben folgende Nutzlängen:

| | |
|-----------|-------|
| Gleis 901 | 860 m |
| Gleis 903 | 590 m |
| Gleis 904 | 545 m |
| Gleis 905 | 515 m |
| Gleis 906 | 515 m |

Fahrten nach Dornap-Hahnenfurth werden bis zur Trapeztafel vor dem Bahnhof Dornap-Hahnenfurth **als** Zugfahrten mit V_{zul} Streckengeschwindigkeit durchgeführt und ohne Zwischenhalt daran vorbei mit auf max. 15 km/h abgeminderter Geschwindigkeit durch den Weichenbereich in den Gleisen 903 – 904 – 905 beendet. Dabei ist die Weiche 3 auf den entsprechenden Fahrweg nach links verschlossen und die EOW 5 stellt sich über Schienenkontakt selbst ein.

☞ Stellungsmelder beobachten !

Für **nachfolgende Fahrten in den bereits belegten** und damit für Zugfahrten gesperrten Bahnhof gilt folgende Regelung:

- Der Zugleiter erteilt die Fahrerlaubnis bis zur Trapeztafel vor dem Rangierbahnhof mit Befehl 11. Nach Verständigung mit weiteren Rangierabteilungen und nach Verständigung des Zugleiters darf als Rangierfahrt eingefahren werden.

Innerhalb des Bahnhofs regeln die EVUs den Rangierbetrieb selbst und sorgen bei mehreren gleichzeitig arbeitenden Rangiereinheiten für die gegenseitige betriebssichere Abstimmung über Funk oder andere Hilfsmittel.

Alle **Stellvorrichtungen** werden durch die EVUs bedient. Die **Schmierung der Weichen** und deren Gleitstühle/Stellvorrichtungen erfolgt nach Bedarf durch die Regiobahn.

Die **Abriegelungsstellen zum Anschliesser Kalkwerke Oetelshofen** sind bei den Weichen 21 – 34 – Gs I – unter Anwendung des Zf-Schlüssels durch die EVUs zu sichern.

Muss bei Bedienung des Anschlusses Kalkwerke Oetelshofen **über die Weichen 21 und 3 in Richtung Trapeztafel ausgezogen werden**, so ist zuvor die Zustimmung des Zugleiters Mettmann einzuholen, damit dieser die Strecke Mettmann Stadtwald-Dornap-Hahnenfurth sperren kann.

Die EOW 5 läuft nach Nutzung selbsttätig in Schutzlage auf das Stumpfgleis 931 zurück.

Die Gleise 901 und 915 bleiben wie bisher und bei den Gleissperren 1 sowie Weiche 34 abgeriegelt in der Verfügbarkeit und Zuständigkeit der Kalkwerke Oetelshofen.

Den Kalkwerken Oetelshofen ist es nach der „Anweisung für das Rangieren im Bahnhof Dornap-Hahnenfurth durch den Anschliesser Fa. Kalkwerke Oetelshofen“ gestattet, selbständig zu rangieren.

Zugfahrten

Alle Zugfahrten aus und nach Richtung Mettmann Stadtwald fahren in die Gleise 903 bis 905 ein und aus.

Gleisanschluss Oetelshofen

- BOA Gleisanschluss mit eigenem Eisenbahnbetriebsleiter
- Anschlussgrenzen: Grenze 1 in km 19,000 in Gleis 901, Grenze 2 in km 20,600.