Formfreie örtliche Richtlinien Bahnhof Rheinfort:

[Anmerkungen in eckigen Klammern zur Erläuterung zum Einsatz als Fremo-Bahnhof]

Bezeichnungen und Gleislängen siehe Skizze, Angaben zu links und rechts beziehen sich auf die Skizze

Grundsätzlich:

Von links gibt es zwei Anbindungen:

- DB-Strecke, elektrifiziert, signaltechnisch mögliche Einfahrten in die Gleise 1-7, Einfahrten dürfen nur in freie Gleise erfolgen, Ausfahrten aus den Gleisen 1-8. Es gibt keinen Streckenblock und keine Zungummernmeldeanlage. Es wird nach Ril 408 (Fahrdienstvorschrift) gefahren, das beutet Zugmeldungen mit Anbieten und Annehmen,

- Anschlussbahn: Fahrten in und aus den Gleis 3-8 möglich, bei den Fahrten handelt es sich um Rangierfahrten, damit Einfahrten in besetzte Gleise möglich. Abstimmung vor Fahrten vorher Fernmündlich mit Zugleitung der Anschlussbahn, einen Fahrplan ist nicht erforderlich [Inwieweit einer erforderlich ist, damit der Hafen weiß, wann er zustellen muss, musst Du wissen]

Von rechts gibt es eine Anbindung:

- DB-Strecke nach „Siegfriedsborn“, Ein- und Ausfahrten in die Gleise 1-4, gefahren wird im technisch unterstütztem Zugleitbetrieb, Zugleiter ist der Fdl Rheinfort, Signale sind, so vorhanden und bedienbar, zu bedienen.

- Die Fahrzeit Rheinfort – Siegfriedsborn beträgt etwa 12 Minuten, dazwischen gibt es keine Kreuzungsmöglichkeit. Ein Halbstundentakt mit Kreuzung in Rheinfort ist somit gerade eben möglich. Etwa auf halber Strecke liegt die Awanst „Bergen“ Eine Fahrt zum Einschließen in der Awanst, als auch eine Rückfahrt dauert je etwa 20 Minuten. Ein Bedienung ist somit nicht im Halbstundenakt nicht möglich, sondern nur während eines Stundentaktes

- [Siegfriedsborn entspricht Xanten, Bergen der Awanst Alpen, wenn man von Rheinfort als Millingen ausgeht, die Awanst stellt die nördliche Anbindung an das Solvaywerk (siehe der eine Bericht) dar. Das Ganze wird nur durch den zweigleisigen Schattenbahnhof Siegfriedsborn, der an Rheinfort anschließt, dargestellt, das weitere Szenario soll Dir aber helfen abzuschätzen, in welchen Abstand dort die Züge fahren können. Wenn also ein Personenzug nach rechts in den Schattenbahnhof gefahren ist, kann der nächste erst 25-30 Minuten später aus dem Schattenbahnhof kommen]

Die Gleise 1-4 gehören der DB-Netz AG, die Gleise 5-8 sowie die Tankstelle der Anschlussbahn, die Anschlussgrenze liegt zwischen den Weichen 1und 3 sowie 4 und 8. Trotzdem sind beide Teile durch einen gemeinsamen Fahrdienstleiter der DB Netz überwacht, DB Loks sind im ganzen Bahnhof zugelassen, sodass die Trennung im normalen Betrieb keine Rolle spielt.

Auf der Anschlusstrecke selber sind aber nur Triebfahrzeuge der Anschlussbahn zugelassen. Sowohl DB als auch externe EVU übernehmen und übergeben die Züge in Rheinfort von der/ an die Anschlussbahn [Inwieweit dass in Nied passt, musst Du schauen, ich weiß ja nicht, ob der Hafen eigene Loks haben wird, wenn nicht, kann man natürlich in Rheinfort nur Kopf machen und mit der gleichen Lok weiterfahren, generell wäre es am passendsten, wenn es im Hafen ein oder zwei stationierte Bediener gibt, die auch Zustellfahrten von/nach Rheinfort erledigen, wenn das natürlich für die zu langweilig ist, nie auf die Strecke zu kommen, kann man das Konzept auch anderes aufbauen]

Gleise im Detail:

Gleis 1/2:

- Bahnsteige (4 Wagen + Lok;2x420/425),
- In beiden Gleisen sind Durchfahrten ohne Halt möglich
- beide Gleise sind elektrifiziert
- Gleis 2 durchgehenden Hauptgleis, Gleis 1 Kreuzungs- und Wendegleis
- Bei Kreuzungen: Gleichzeitige Einfahrten nicht möglich (Ausschluss der D-Wege), bevorzugte Reihenfolge bei Kreuzung: Fahrten von links zuerst, bevorzugt nach Gleis 2 (wegen sonst sehr langer Hp2 Fahrt), Dann Einfahrt von rechts nach Gleis 1 (Abfahrt aus Schattenbahnhof, wenn Zug von links steht). Andere Gleise und Reihenfolgen möglich, führt aber zur Verlängerung von Fahr- und Standzeit

Gleise 3

- Elektrifiziertes Gütergleis
- Bahnsteig für 4 Wagen + Lok, nicht in Netzfahrplan genutzt, kann für Betriebsabweichungen genutzt werden, sollte aber gerade beim Einsatz von Eloks vermieden werden, da überspannt Gütergleise Mangelware sind. Einziges Bahnsteiggleis, von dem man im Sonderfall ohne Sägen in den Anschluss fahren kann.
- Bevorzugt als Einfahrgleis genutzt, da die Bahnsteigkante die Wagenmeister bei der Ausgangsuntersuchung stört
- Durchfahrten ohne Halt sind möglich

Gleis 4

- Elektrifiziertes Gütergleis
- Keine Durchfahrten ohne Halt möglich

Gleise 3 /4

Für den Fall, das beide Gleise belegt sind, ist das Umsetzten von Loks durch die Gleise 1 und 2 vorgesehen, Rangierstraßen dafür sind eingerichtet, Von den Weichen 2 sowie 15 ist jeweils bis zur Rangierhalttafel eine Loklänge Platz, dort Wagen umzusetzen ist in der Regel nicht vorgesehen

Gleise 5

- Gütergleis mit Spitzenüberspannung (2 Loklängen)
- Beim Einsatz von Eloks wegen der Spitzenüberspannung bevorzugt als Ausfahrgleis zu nutzen

Gleise 6/7

- Nicht elektrifizierte Gütergleise ohne Besonderheiten

Gleis 8

- Abstellgleis
- Stumpfgleis
- Kann auch für Ausfahrten kurzer Züge genutzt werden

Gleise 16/17

- Lokabstellung, nicht elektrifiziert
- Jeweils 2 Abstellpositionen
- Gleis 17 mit Dieseltankstelle

Gleis 23

- Anschlussgleis der Firma [unbekannt, aktueller Gedanke Speditionshalle, was da verladen wird kannst Du Dir passend zu Szenario ausdenken]

Gleis 24

- Lokabstellung, elektrifiziert
- 2 Abstellpositionen

Gleis 25

- Bahnmeisterei
- [ich vermute mal, es wird bei Fremo keinen SKL- oder Robel-Umlauf geben, daher kannst Du das auch Abstellgleis nutzen, oder jeder der Möchte kann da zur Deko Dienstahrzeuge abstellen]