

ESTWSIM

Bebra Pbf

**Betriebsstellen-
information**

INHALT

1.	ALLGEMEINES	3
2.	Hp Rotenburg (48), HROF	11
3.	Hp Lispenhausen (24), FLIH	12
4.	Bf Bebra Umladebahnhof (24), FB U	13
5.	Abzw Faßdorf (21), FFDF	17
6.	Hp Ronshausen (21), FRON	18
7.	Bf Hönebach (20), FHNB.....	19
8.	Hp Bosserode (20), FBOS	21
9.	Hp Obersuhl (97), FOBS	22
10.	Bf Cornberg (25), FCG	23
11.	Üst Bebra Tunnel (23), FB T.....	25
12.	Bf Blankenheim (19), FBLA	26
13.	Bf Bebra Pbf (23), FB.....	28
14.	Szenarios	35

1. ALLGEMEINES

Die Simulation ESTWSIM Bebra Pbf simuliert den Zugbetrieb im Knotenpunkt Bebra der von den Strecken Göttingen – Fulda (Nord-Süd-Strecke) und Kassel – Erfurt durchkreuzt wird:

ESTW Bebra Pbf

- (Heinebach) – Bebra Pbf – Hönebach – (Gerstungen)
- (Sontra) – Cornberg – Bebra Pbf – Blankenheim – (Mecklar)
- (Bebra Rbf) – Bebra Pbf

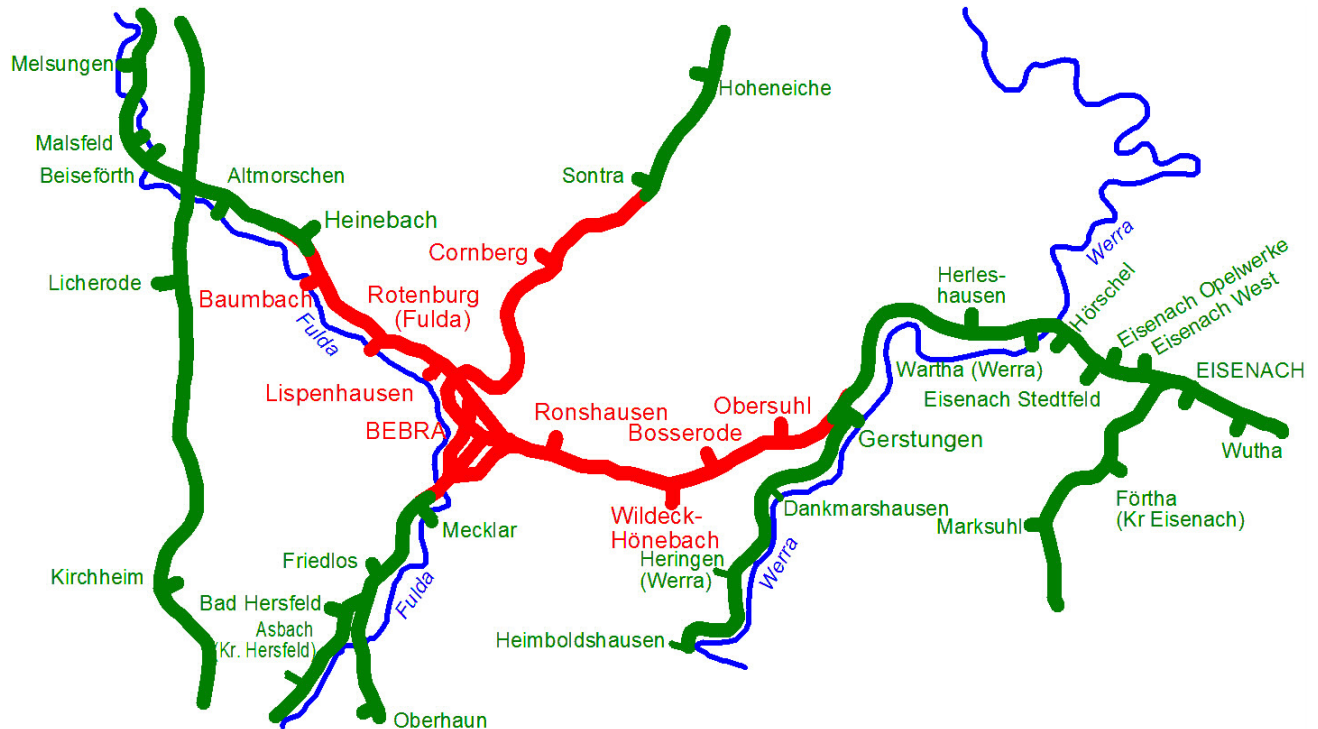
Die dargestellten Gleisanlagen auf den Lupen- und Berübildern stellen den Zustand aus dem Jahr 2003 dar und decken sich in Bezug auf die Gleisgeometrie und Signalstandorte mit dem Original. Hierbei wurden Signalbilder, Durchrutschwege, Fahrstraßen oder sonstige signaltechnische Einrichtungen von der z.Z. vorhandenen Stellwerksbauform SpDr S60 übernommen bzw. nach gültigem Regelwerk projektiert.

Der verwendete Personenzugfahrplan entstammt aus dem Fahrplanjahr 2003, der Güterzugfahrplan ist fiktiv. Aufgabe ist es nun, den Zugverkehr möglichst reibungslos zu steuern. Das Ganze wird ergänzt durch zusätzliche Aufgaben, wie z.B. Rangierdienst in den Bahnhöfen Bebra Pbf und Bebra Umladebahnhof.

In den Bahnhöfen Bebra Pbf, Blankenheim und am Abzw. Faßdorf müssen zudem die Züge je nach Fahrtrichtung selektiert werden – hierbei wird der Fdl teilweise durch die Zuglenkung unterstützt.

Erschwert wird das Disponieren durch fallweise Gleissperrungen aufgrund von Bauarbeiten und durch Umleitungsverkehr.

Betrieben wird die Strecke im sogenannten Mischverkehr, d.h. langsame und schwere Güterzüge teilen sich die Gleise mit schnellfahrendem Fernverkehr. Regionalverkehr mit Bebra Pbf als zentralem Knotenpunkt im Streckenverlauf ergänzt das Zugangebot.



Die Strecken:

- (Kassel – Heinebach) – Bebra Umladebahnhof – Bebra Pbf [KBS 610]

Die Hauptbahn verbindet Kassel mit dem Eisenbahnknoten Bebra von wo aus der Osten und der Süden Deutschlands erreicht werden. Schwere Güterzüge aus dem Ruhrgebiet und aus Norddeutschland rollen Tag und Nacht in Richtung Ost- und Südeuropa zu den wichtigen Wirtschaftszentren, tagsüber ergänzt durch Regionalbahnen Bebra – Kassel und Fulda – Kassel sowie schnellen Fernverkehr der Relation Weimar – Ruhrgebiet.

Die 1849 eröffnete Strecke ist Teil einer Mitte-Deutschland-Verbindung und gehört bahnintern zur Strecke von Halle (Saale) bis kurz vor Kassel. Das offizielle Ende liegt wenige Kilometer vor Kassel, wo sie in die Main-Weser-Bahn einmündet. Nördlich von Kassel wird über Altenbeken und Soest das Ruhrgebiet sowie über Altenbeken und Hameln der Norden erreicht.

Heute ist die Strecke zwischen Kassel und Bebra zweigleisig und elektrifiziert und mit bis zu 130 km/h befahrbar. Im Bereich der Simulation ist signalisierter Falschfahrbetrieb vorhanden.

Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof Bebra Umladebahnhof. Im Osten zweigt das Industriestammgleis Nord ab, im Westen das Industriestammgleis West. Beide Stammgleise schließen mehrere mittelständische Industriebetriebe an. Der Anschluß einer Spedition und die Umladehalle sorgen für weiteres Rangieraufkommen. Nachdem nach 1989 die Verbindungsstrecke Bebra Rbf – Weiterode (zwischen Bebra Pbf und Abzw. Faßdorf gelegen) zurückgebaut wurde, werden mehrere Güterzüge der

Relation Bebra Rbf – Gerstungen/Eisenach über Bebra Umladebahnhof geleitet und müssen hier Kopfmachen. In Bebra Umladebahnhof zweigt westlich die nur wenige Kilometer lange Güterzugstrecke Bebra Umladebahnhof – Bebra Rbf ab.

- Bebra Pbf – Hönebach – (Gerstungen – Erfurt) [KBS 605]

Südlich von Bebra Pbf setzt sich die Strecke Richtung Osten fort und nennt sich ab hier Thüringer Bahn. Der 1849 eröffnete Abschnitt Bebra Pbf – Gerstungen ist durchgehend zweigleisig und elektrifiziert. Die gesamte Strecke ist mit Gleiswechselbetrieb ausgestattet und kann mit bis zu 160 km/h befahren werden. Die Strecke verläuft abwechselnd über hessisches und thüringisches Gebiet und wurde zur Zeit der deutschen Teilung von der DB betrieben. Die Nahverkehrszüge verkehrten anfangs bis Gerstungen, später nur noch bis Obersuhl. Weiter fahren nur die Transitzüge und Güterzüge. Heute verkehren auf der Strecke alle Zuggattungen vom langen und schweren Güterzug bis zum hochwertigen Fernverkehr. Die Güterzüge aus Ostdeutschland und Osteuropa verteilen sich in Bebra in alle drei übrigen Himmelsrichtungen. Im Regionalverkehr pendelt hier die Regionalbahn zwischen Bebra Pbf und Eisenach, während im Fernverkehr neben der schon erwähnten Linie Weimar – Ruhrgebiet zusätzliche IC und ICE zwischen (Berlin –)Halle/Leipzig und Frankfurt die Strecke benutzen. Letztere erreichen jedoch nicht den Bahnhof Bebra Pbf, sondern werden über die Berliner Kurve zwischen Abzw. Faßdorf und Blankenheim an Bebra vorbeigeleitet, um den Fahrtrichtungswechsel zu sparen. Der Abzweig Faßdorf ist zugleich auch der betriebliche Mittelpunkt, der beim Ein- und Ausfädeln der Züge die Aufmerksamkeit des Fahrdienstleiters verlangt. Der 983 m lange Hönebach-Tunnel darf aufgrund seines eingeschränkten Lichtraumprofils nur mit 90 km/h befahren werden. Zwischen Hönebach und Abzw. Faßdorf war die Strecke zeitweise sogar dreigleisig um auf der Steigungsstrecke in Richtung Osten die Kapazität zu erhöhen.

- (Eichenberg – Sontra) – Bebra Pbf [KBS 613]

Die Nord-Süd-Strecke war bis zur Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg neben den beiden Rheinstrecken die wichtigste Nord-Süd-Verbindung. Nach dem Verlust des – bis auf wenige Nachtreisezüge – gesamten Fernverkehrs dominiert hier der Güterverkehr ergänzt durch eine Regionalbahnlinie Göttingen – Bad Hersfeld. Die durchgehend zweigleisige und elektrifizierte Strecke ist mit Gleiswechselbetrieb ausgerüstet. Auf der Cornberger Rampe wurde 1951 zwischen Bebra und Cornberg der erste Gleiswechselbetrieb in Deutschland in Betrieb genommen. Hier sollten die langsamen, bergwärts fahrenden Güterzüge auf dem Gegengleis überholt werden.

Befahrbar war die Strecke zwischen Göttingen und Bebra 1876 wobei zuvor schon einzelne Streckenabschnitte eröffnet wurden. Der Spitzname dieser Strecke lautet Whisky-Wodka-Linie. Nach Kriegsende verlief die Strecke abwechselnd beiderseits der Grenze was einen Betrieb unmöglich machte. Durch einen Gebietstausch zwischen den Siegermächten konnte dieses Problem beseitigt werden. In Anspielung auf den

Austausch zweier Gastgeschenke in Form der bevorzugten geistigen Getränke der Amerikaner und Russen anlässlich der Verhandlungen kam der Spitzname zustande.

Die Kurven- und Steigungsreiche Strecke lässt keine hohen Geschwindigkeiten zu, was letztendlich auch den Ausschlag für den Bau der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg gab. Betrieblicher Mittelpunkt ist die Cornberger Rampe mit den in Spitzenzeiten im Blockabstand verkehrenden Güterzügen.

- Bebra Pbf – Blankenheim – (Mecklar – Fulda) [KBS 610]

Schon seit 1866 ist der südliche Teil der Nord-Süd-Strecke von Bebra bis Fulda befahrbar. Der südliche Teil war bis zur Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke noch stärker belastet da er zusätzlich den Verkehr aus und in Richtung Kassel aufnehmen musste. Damit war diese Strecke die am stärksten belastete Nord-Süd-Verbindung der Deutschen Bundesbahn.

Im Güterverkehr finden sich hier Züge von allen anderen auf Bebra zulaufenden Strecken wieder, im Regionalverkehr die Linien Göttingen – Bad Hersfeld und Fulda – Kassel. Der Fernverkehr besteht im Wesentlichen aus den Zügen der Relation (Berlin –) Halle/Leipzig – Frankfurt über die Berliner Kurve.

Die Höchstgeschwindigkeit der zweigleisigen und elektrifizierten Strecke beträgt 160 km/h, wobei Kurven immer wieder zum Abbremsen zwingen.

Betrieblicher Mittelpunkt ist der Betriebsbahnhof Blankenheim, in den neben der Berliner Kurve auch die Strecken von und nach Bebra Rbf einmünden.

- Abzw. Faßdorf – Blankenheim (Berliner Kurve)

Seit 1914 kann Bebra Pbf durch die Berliner Kurve umfahren werden, wodurch auf der Relation Berlin – Frankfurt der Lok- und Richtungswechsel entfällt. Obwohl wegen des in Bebra notwendigen Lokwechsels zwischen DB und DR nicht genutzt, war die Berliner Kurve während der gesamten deutschen Teilung betriebsbereit und wurde kurz nach dem Fall der innerdeutschen Grenze 1989 wegen baufälliger Brücken gesperrt. Nach deren Sanierung wurde die Berliner Kurve 1990 wieder in Betrieb genommen. Vom Gleis Abzw. Faßdorf – Blankenheim zweigen zwei Zufahrten nach Bebra Rbf ab. Die südliche Zufahrt mündet lediglich in ein zuglanges Gleis, von dem die Züge dann als Rangierfahrt in die Einfahrgruppe zurückgedrückt werden muss oder – in Gegenrichtung – als Rangierfahrt bereitgestellt werden. Für die Mehrzahl der Züge wird jedoch die Ausfahrt über Bebra Umladebahnhof mit Kopfmachen bevorzugt. Eine direkte Fahrmöglichkeit in Richtung Osten besteht seit dem Abbau der bereits erwähnten Verbindung Bebra Rbf – Weiterode nicht mehr.

Die Berliner Kurve ist durchgehend zweigleisig, elektrifiziert und mit Gleiswechselbetrieb ausgerüstet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bis zu 160 km/h.

Vom Regionalverkehr wird die Berliner Kurve nicht befahren, dafür aber im Fernverkehr von IC, ICE und Nachtzügen, die Bebra nicht anfahren. Der Güterverkehr umfährt Bebra hier ebenfalls zwischen Ost und Süd.

- Bebra (Knotenpunkt)

Bebra – mehr muss man einem Eisenbahnkenner nicht sagen. Denn weit über die Landesgrenzen hinaus ist die Kleinstadt Bebra als Eisenbahnstadt bekannt. Aber auch die breite Bevölkerung kann sich unter Bebra etwas vorstellen und selbst bei Heinz Ehrhardt hieß es: „Was, Sie wollen noch bis Afrika? Da müssen Sie aber erst mal in Bebra umsteigen!“ Zusätzlich bekannt wurde Bebra durch seine Funktion als Grenzbahnhof für die Züge von und nach der DDR und West-Berlin. Die Stadt Bebra ist mit und um die Eisenbahn herum gewachsen, und so finden sich folgerichtig im Stadtwappen zwei gekreuzte Schienenstränge, und der Wasserturm wurde zum Wahrzeichen der Stadt.

In Bebra kreuzen sich die wichtige Nord-Süd-Verbindung mit der Mitte-Deutschland-Verbindung, was allein schon zu viel Verkehr führt. Sinnvollerweise wurde daher hier auch eine Lokbehandlungsstelle angelegt. In direkter Nachbarschaft – die Grenzen sind fließend – befindet sich seit 1906 der Rangierbahnhof von Bebra. Es befinden sich in Bebra selbst und in Blankenheim zusammen 6 Fahrstraßenanpassungen sowie 2 Blockstrecken in Richtung Rangierbahnhof.

Alle Züge der bereits genannten Strecken – mit Ausnahme die der Berliner Kurve – berühren Bebra, die Regionalbahnlinien Bebra – Kassel und Bebra – Eisenach enden und wenden hier. Zum Betriebsschluss enden viele weitere Regionalbahnen in Bebra um am nächsten Morgen von hier wieder zu starten. Die IC- und ICE-Züge der Relation Weimar – Ruhrgebiet haben in Bebra einen Verkehrshalt. Im Osten, im Bereich Bebra Pbf, befindet sich auch das Bahnbetriebswerk, das auch für Bebra Rbf zuständig ist. Daraus ergibt sich zwangsläufig reger Lokverkehr. Zu den benachbarten Bahnhöfen rücken die Loks ebenfalls von hier aus bzw. kehren hierher zurück.

Aufgrund der Lage Bebras im Streckennetz, und der hier eingerichteten Personaleinsatzstelle im Bahnbetriebswerk, findet hier bei fast allen Zügen ein Lokpersonalwechsel statt. Die Züge halten dazu im Rangierbahnhof, aber auch direkt an den Bahnsteiggleisen, die dadurch länger belegt sind oder sogar zeitweise durch ihre Länge die Einfahrweichen besetzen. Die Güterzüge der Berliner Kurve haben ihren Lokpersonalwechsel dagegen in Eisenach.

An 10 Bahnsteiggleisen wird bedingt durch die hohe Zugdichte ein sehr anspruchsvoller Betrieb abgewickelt. Insgesamt berühren den Stellbereich Bebra 862 Züge aller Gattungen (547 an einem durchschnittlichen Werktag). Darunter befinden sich 152 (69) Fernverkehrszüge, 193 (156) Regionalzüge und 517 (322) Güterzüge. Darin enthalten sind auch die 69 (36) Fernzüge und 78 (50) Güterzüge durch die Berliner Kurve. Richtig voll wird es in Bebra bei einer Störung auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg, wenn die ICE-Linien zwischen Göttingen und Fulda oder zwischen Kassel und Fulda umgeleitet werden.

Zuginformationen:

- (Kassel – Heinebach) – Bebra Umladebahnhof – Bebra Pbf [KBS 610]
 - ICE-Linie 51 Halle (Saale)/Weimar – Düsseldorf/Dortmund; Überwiegend BR 411 einteilig, einzelne Züge, Hg 160 km/h. In Verbindung mit IC-Linie 51 Zweistundentakt
 - IC-Linie 51 Weimar – Düsseldorf; Wendezüge mit 6 Wagen, Steuerwagen und BR 101 (Lok in Richtung Süden), einzelne Züge, Hg 160 km/h. In Verbindung mit ICE-Linie 51 Zweistundentakt.
 - RB Bebra – Kassel; Wendezüge mit 3 Wagen und BR 110 (Lok in Richtung Osten), Stundentakt, Hg 120 km/h.
 - RE Fulda – Kassel; Wendezüge mit 3 Wagen und BR 110 (Lok in Richtung Osten), Stundentakt, Hg 120 km/h
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.

- Bebra Pbf – Hönebach – (Gerstungen – Erfurt) [KBS 605]
 - ICE-Linie 51 Halle (Saale)/Weimar – Düsseldorf/Dortmund; Überwiegend BR 411 einteilig, einzelne Züge, Hg 160 km/h. In Verbindung mit IC-Linie 51 Zweistundentakt
 - IC-Linie 51 Weimar – Düsseldorf; Wendezüge mit 6 Wagen, Steuerwagen und BR 101 (Lok in Richtung Süden), einzelne Züge, Hg 160 km/h. In Verbindung mit ICE-Linie 51 Zweistundentakt.
 - ICE-Linie 50 Dresden/Leipzig – Frankfurt/Saarbrücken; BR 411, 415, 411+415 und 415+415, Zweistundentakt, Hg 160 km/h.
 - IC-Linie 15 Frankfurt (M) – Berlin/Leipzig/Halle (Saale); 8 Wagen BR 112, Zweistundentakt, Hg 160 km/h.
 - RB Bebra – Eisenach; Wendezüge mit 4 Wagen und BR 143 (Lok in Richtung Osten), Stundentakt, Hg 120 km/h.
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.

- (Eichenberg – Sontra) – Bebra Pbf [KBS 613]
 - RB Bad Hersfeld – Göttingen; Wendezüge mit 3 Wagen und BR 110 (Lok in Richtung Süden), Stundentakt, Hg 120 km/h.
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.

- Bebra Pbf – Blankenheim – (Mecklar – Fulda) [KBS 610]
 - ICE-Linie 50 Dresden/Leipzig – Frankfurt/Saarbrücken; BR 411, 415, 411+415 und 415+415, Zweistundentakt, Hg 160 km/h.
 - IC-Linie 15 Frankfurt (M) – Berlin/Leipzig/Halle (Saale); 8 Wagen BR 112, Zweistundentakt, Hg 160 km/h.
 - RB Bad Hersfeld – Göttingen; Wendezüge mit 3 Wagen und BR 110 (Lok in Richtung Süden), Stundentakt, Hg 120 km/h.
 - RE Fulda – Kassel; Wendezüge mit 3 Wagen und BR 110 (Lok in Richtung Osten), Stundentakt, Hg 120 km/h
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.

- Abzw. Faßdorf – Blankenheim (Berliner Kurve)
 - ICE-Linie 50 Dresden/Leipzig – Frankfurt/Saarbrücken; BR 411, 415, 411+415 und 415+415, Zweistundentakt, Hg 160 km/h.
 - IC-Linie 15 Frankfurt (M) – Berlin/Leipzig/Halle (Saale); 8 Wagen BR 112, Zweistundentakt, Hg 160 km/h.
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.

- Bebra (Knotenpunkt)
 - ICE-Linie 51 Halle (Saale)/Weimar – Düsseldorf/Dortmund; Überwiegend BR 411 einteilig, einzelne Züge, Hg 160 km/h. In Verbindung mit IC-Linie 51 Zweistundentakt
 - IC-Linie 51 Weimar – Düsseldorf; Wendezüge mit 6 Wagen, Steuerwagen und BR 101 (Lok in Richtung Süden), einzelne Züge, Hg 160 km/h. In Verbindung mit ICE-Linie 51 Zweistundentakt.

- RB Bebra – Kassel; Wendezüge mit 3 Wagen und BR 110 (Lok in Richtung Osten), Stundentakt, Hg 120 km/h.
- RB Bebra – Eisenach; Wendezüge mit 4 Wagen und BR 143 (Lok in Richtung Osten), Stundentakt, Hg 120 km/h.
- RB Bad Hersfeld – Göttingen; Wendezüge mit 3 Wagen und BR 110 (Lok in Richtung Süden), Stundentakt, Hg 120 km/h.
- RE Fulda – Kassel; Wendezüge mit 3 Wagen und BR 110 (Lok in Richtung Osten), Stundentakt, Hg 120 km/h
- Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.

2. Hp Rotenburg (48), HROF

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Regionalverkehrs (RB)

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

3. Hp Lispenhausen (24), FLIH

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Regionalverkehrs (RB)

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

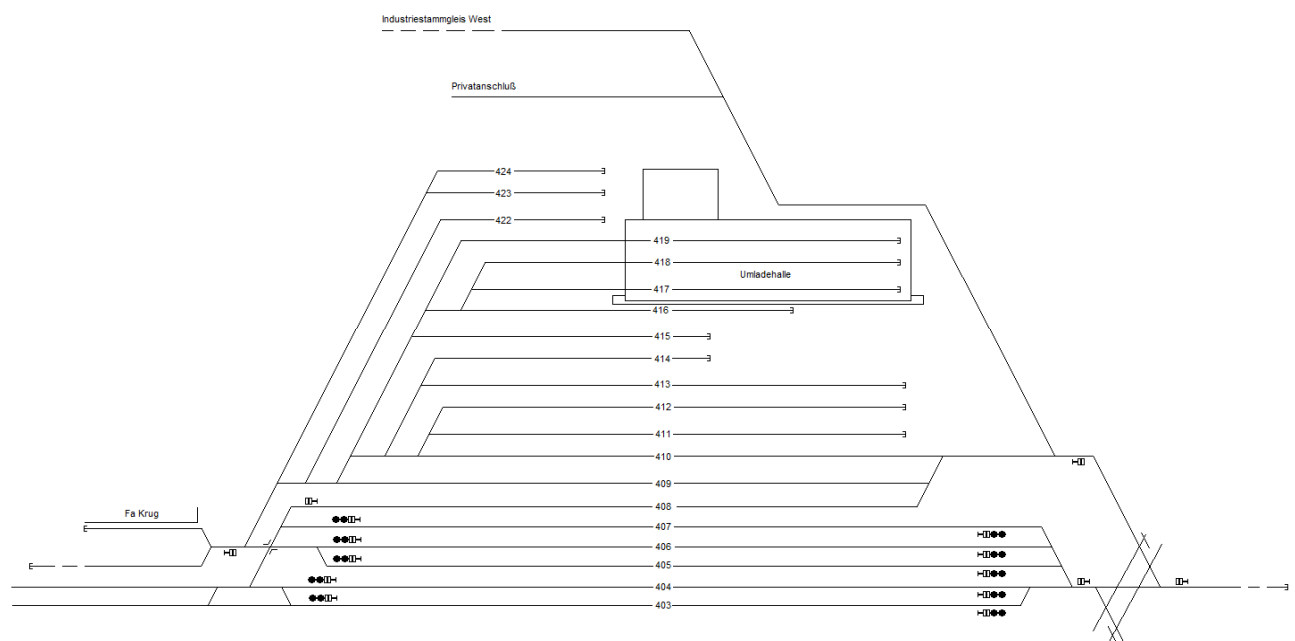
- Keine

4. Bf Bebra Umladebahnhof (24), FB U

AUFGABEN

- Überholungsbahnhof
- Lokwechselbahnhof
- Anschluss- und Ladestelle
- Anschlussbahnhof Strecke Bebra Umladebahnhof – Bebra Rbf
- Zugbildungsbahnhof

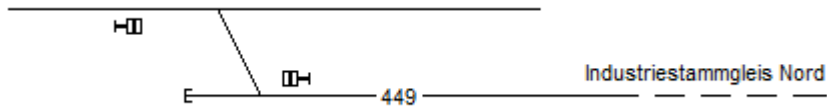
ÖRTLICHE ANLAGEN



- Umladehalle Gl. 408/409 (keine Fahrleitung)
- Ausziehgleis Gl. 426 (keine Fahrleitung)
- Ausziehgleis Gl. 425

ANSCHLÜSSE

- Spedition Krug Gl. 426 (keine Fahrleitung)
- Industriestammgleis West Gl. 410 (keine Fahrleitung)



ANSCHLÜSSE

- Industriestammgleis Nord Gl. 449 (keine Fahrleitung)

NUTZLÄNGEN

Gleis	Länge
24G407	670 m
24G406	670 m
24G405	700 m
24G414	320 m
24G404	740 m
24G403	740 m
24G412	100 m
24G402	970 m
24G411	70 m
24G401	1030 m
24G421	150 m

SELBSTSTELLBETRIEB

Signal	Zugstraße
24A341	24A341.24N407 Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24A341.24N407N Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24A341.24N406 Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24A341.24N406N Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24A341.24N405 Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24A341.24N405N Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24A341.24N404 Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

	24A341.24N404N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24A341.24N403	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24A341.24N403N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
9B451	9B451.24N407	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9B451.24N407N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9B451.24N406	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9B451.24N406N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9B451.24N405	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9B451.24N405N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9B451.24N404	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9B451.24N404N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9B451.24N403	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9B451.24N403N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9B451.24N401	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
24N401	24N401.BURO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
24F454	24F454.24P407	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24F454.24P406	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24F454.24P405	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24F454.24P404	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24F454.24P403	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24F454.24P403R	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24F454.24P402	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
24P404	24P404.23J342	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	24P404.23F452	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
24P402	24P402.23F452	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Ende Fahrleitung W417CD rechter Strang
- Ende Fahrleitung W418 linker Strang
- Ende Fahrleitung W468 rechter Strang

- Ende Fahrleitung W401 rechter Strang

5. Abzw Faßdorf (21), FFDF

AUFGABEN

- Abzweigstelle

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

SELBSTSTELLBETRIEB

Signal	Zugstraße	
21919	21919.FBE	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	21919.FB	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
21983	21983.BH	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
21918	21918.BH	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

6. Hp Ronshausen (21), FRON

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Regionalverkehrs (RB)

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

7. Bf Hönebach (20), FHNB

AUFGABEN

- Überholungsbahnhof
- Haltepunkt für Züge des Regionalverkehrs (RB)

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

NUTZLÄNGEN

Gleis	Länge
20G623	720 m
20G622	750 m
20G632	270 m
20G621	810 m
20G631	220 m

SELBSTSTELLBETRIEB

Signal	Zugstraße	
20A601	20A601.20R623	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	20A601.20N631	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
20N631	20N631.HF	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
20F652	20F652.20P623	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

	20F652.20P622	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	20F652.20P622K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
20P622	20P622.HG	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Rangierstraße nach Gl. 672 abhängig von Erlaubnis

8. Hp Bosserode (20), FBOS

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Regionalverkehrs (RB)

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

9. Hp Obersuhl (97), FOBS

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Regionalverkehrs (RB)

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

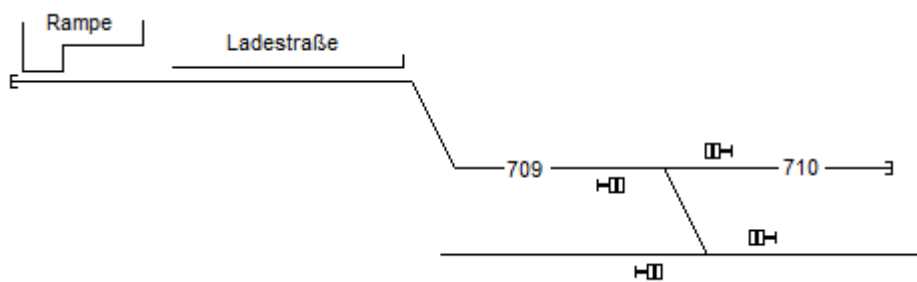
- Keine

10. Bf Cornberg (25), FCG

AUFGABEN

- Überholungsbahnhof

ÖRTLICHE ANLAGEN



- Ladestraße/Rampe Gl. 709 (keine Fahrleitung)
- Ausziehgleis Gl. 710 (keine Fahrleitung)

ANSCHLÜSSE

- Keine

NUTZLÄNGEN

Gleis	Länge
25G711	280 m
25G701	510 m
25G761	80 m
25G701+G761	620 m
25G771	30 m
25G712	170 m
25G702	700 m
25G786	190 m

25G703 715 m

SELBSTSTELLBETRIEB

Signal	Zugstraße	
25A751	25A751.25N702	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	25A751.25N702K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	25A751.25N702L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
25N702	25N702.COSO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
25F754	25F754.25P701	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	25F754.25P703	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
25P701	25P701.COBT	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Rangierstraße nach Gl. 786 abhängig von Erlaubnis
- Rangierstraße nach Gl. 711 abhängig von Erlaubnis
- Ende Fahrleitung W713 rechter Strang
- Mittelweichenteilfahrstraße M,25N761A-25N761
- Mittelweichenteilfahrstraße M,25P701A-25P701

11. Üst Bebra Tunnel (23), FB T

AUFGABEN

- Überleitstelle

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

SELBSTSTELLBETRIEB

Signal	Zugstraße	
23779	23779.BTCO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23782	23782.BTBE	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

12. Bf Blankenheim (19), FBLA

AUFGABEN

- Anschlussbahnhof Strecke Abzw Faßdorf – Blankenheim
- Anschlussbahnhof Strecke Bebra Rbf – Blankenheim

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

NUTZLÄNGEN

Gleis	Länge
19G172	970 m
19G164	1200 m
19G112	760 m
19G115	310 m

SELBSTSTELLBETRIEB

Signal	Zugstraße	
19A110	19A110.BR	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	19A110.19R112	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
19R112	19R112.19T115	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	19R112.BF	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
19T115	19T115.BBE	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

19W372	19W372.19P164	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	19W372.19W115	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
19F145	19F145.19P172	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
19P164	19P164.BM	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
19P172	19P172.BM	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

BESONDERE ANWEISUNGEN

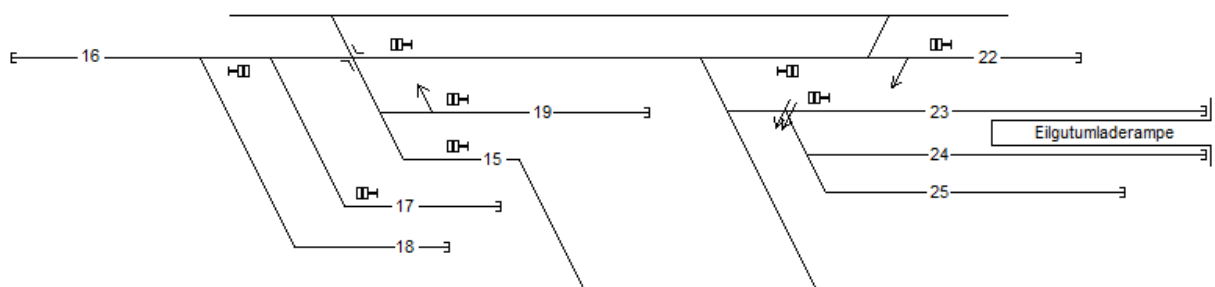
- Keine

13. Bf Bebra Pbf (23), FB

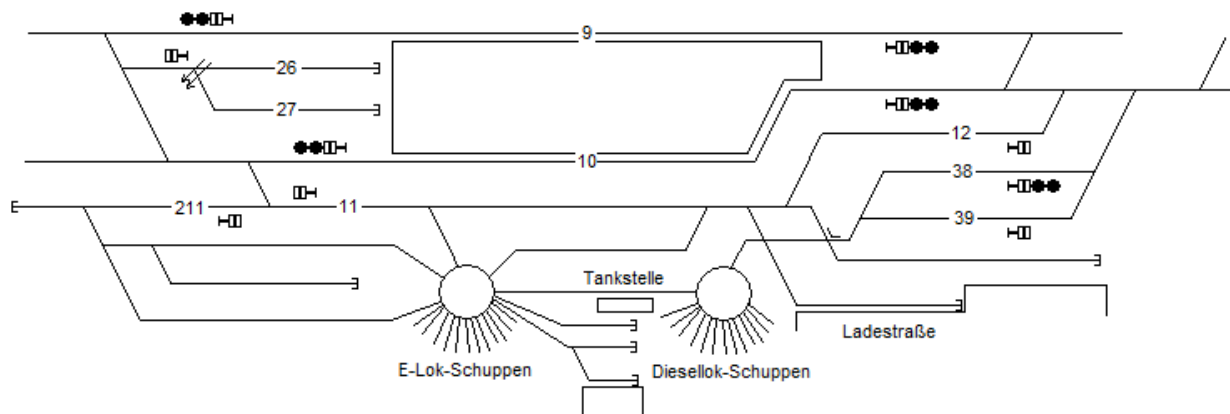
AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Fernverkehrs (ICE/IC) und des Regionalverkehrs (RB/RE)
- Wende- und Endbahnhof der RB-Linien Bebra – Eisenach, Bebra – Kassel
- Überholungsbahnhof
- Ladestelle
- Bahnbetriebswerk
- Lokpersonalwechselstelle
- Zugbildungsbahnhof

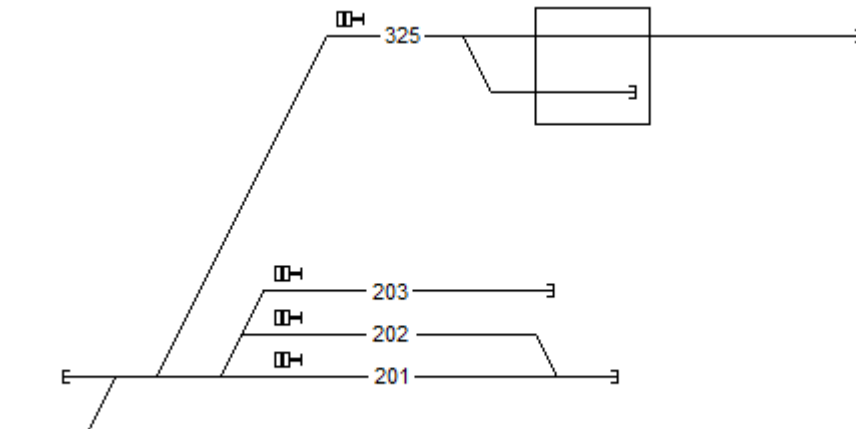
ÖRTLICHE ANLAGEN



- Abstellanlage Gl. 17, 19, 22, 23, 24 ,25
- Bm Gl. 18



- Bahnbetriebswerk Gl. 11, 12, 38, 39, 211
- Ladestraße, Rampe
- Tankstelle



- Abstellanlage Gl. 201, 202, 203

ANSCHLÜSSE

- Umspannwerk Gl. 325 (keine Fahrleitung)

NUTZLÄNGEN

Gleis	Länge
23G241	550 m
23G1	380 m
23G2	490 m
23G102	80 m
23G302	270 m
23G249	150 m
23G3	220 m
23G103	310 m
23G3+23G103	570 m
23G204	70 m

23G4	280 m
23G4+23G103	630 m
23G5	170 m
23G13	180 m
23G15	30 m
23G6	150 m
23G6+23G108	660 m
23G7	230 m
23G8	150 m
23G108	450 m
23G8+23G108	630 m
23G308	320 m
23G260	260 m
23G309	60 m
23G9	580 m
23G210	450 m
23G10	400 m
23G330	30 m
23G340	120 m

SELBSTSTELLBETRIEB

Signal	Zugstraße	
23C351	23C351.23N10	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23C351.23N10K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23C351.23N10L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23C351.23N9	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23C351.9N108	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23C351.9N108K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23C351.9N108R	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23C351.23L6	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

23C352	23C352.23N10	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23C352.23N10K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23C352.23N10L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23C352.23N9	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23C352.9N108	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23C352.9N108K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23C352.9N108R	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23C352.23L6	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23C352.23L4	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23C352.23N103	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23C352.23N2	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23C352.23N1	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23E261	23E261.23N10	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
		23E261.23N10K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23E261.23N10L		Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
23E261.23N9		Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
23E261.9N108		Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
23E261.9N108K		Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
23E261.9N108R		Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
23N1	23N1.BECO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23N1.9B451	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23N1.9B451L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
23N2	23N2.BECO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23N2.9B451	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23N2.9B451L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
23N103	23N103.BECO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23N103.9B451	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23N103.9B451L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
23N5	23N5.BECO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23N5.9B451	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23N5.9B451L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
23N7	23N7.BECO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	
	23N7.9B451	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)	

	23N7.9B451L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
9N108	9N108.BECO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9N108.9B451	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	9N108.9B451L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23N9	23N9.BECO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23N9.9B451	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23N9.9B451L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23N10	23N10.BECO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23N10.9B451	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23N10.9B451L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23N241	23N241.BECO	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23N241.24A341	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23H354	23H354.23S1	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23S1L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23S2	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23S2K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23T103	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23T103L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23S3	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23S3K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23S4	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23S4N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23G5	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23G7	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23L108	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23P6	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23P8	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23P8R	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23P8N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23P9	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23P9K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23P9N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23H354.23P10	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

	23H354.23P10L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23F452	23F452.23S1	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23S1L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23S2	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23S2K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23T103	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23T103L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23S3	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23S3K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23S4	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23S4N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23G5	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23G7	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23L108	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23P6	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23P8	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23P8R	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23P8N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23P9	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23P9K	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23P9N	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23P10	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23F452.23P10L	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23S1	23S1.BEB	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23S2	23S2.BEB	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23S3	23S3.BEB	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23T103	23T103.BEB	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23S4	23S4.BEB	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23P6	23P6.BEB	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23P6.BEF	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23P8	23P8.BEB	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23P8.BEF	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
23P9	23P9.BEB	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23P9.BEF	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

23P10	23P10.BEB	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)
	23P10.BEF	Zuglenkung (abhängig von der Zugnummer)

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Ende Fahrleitung Weiche 361 linker Strang
- 23T103 zeigt Kennlicht bei 23H354.23S3
- 23T103 zeigt Kennlicht bei 23F452.23S3
- 23T103 zeigt Kennlicht bei 23H354.23S4
- 23T103 zeigt Kennlicht bei 23F452.23S4
- 23S3 zeigt Kennlicht bei 23T103.BEB
- Rangierstraße nach Gl. 260 abhängig von Erlaubnis
- Bei Fahrt aus 23G38 hält Lok vor Achszähler; Lok erscheint nach Fahrtstellung

14. Szenarios

Ergänzend zum definierten Startbeginn der Simulation um 5 Uhr morgens können über das Menü „Estwsim -> Datei -> Szenario laden“ neue Startzustände mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden geladen werden. Folgende Aufgaben haben diese zum Inhalt:

1. xxx1__.sce