Sammlung

betrieblicher Vorschriften

SbV

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Monheim, den 01. Mai 2018

Geschäftsführer

Eisenbahnbetriebsleiter

Herausgeber

Betriebsleitung der
Bahnen der Stadt Monheim GmbH
Daimlerstraße 10a, 40789 Monheim

Verteilungsplan

1. MBV-NRW, Landeseisenbahnverwaltung, Außenstelle Köln
2. Geschäftsleitung der BSM
3. Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) und der Stellvertreter des EBL
4. Örtliche Betriebsleiter (öBl) und Betriebsleitstelle
5. Zugleitung
6. Betriebsdienst-MA im Fahrdienst (EVU)
7. Zugänglich zu machen alle übrigen Bediensteten (Internet)

Berichtigungen

Nummer der Berichtigung	Gültig ab :	berichtigt am	berichtigt durch
01-2015	**01-10-2015**	**Neuausgabe**	**HDI**
01-2017	**01-11-2017**		**HDI**
01-2018	**01-05-2018**	**12-04-2018**	**HDI**

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungen können zusammengesetzt sein. Abkürzungen in Firmen- und Produktnamen, in Signalbezeichnungen u.ä. sowie nach Duden werden nicht aufgeführt.

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AzGrT	Achszählgrundstellungstaste
Betra	Bau- und Betriebsanweisung
Bf	Bahnhof
Bfpl	Buchfahrplan
BG	Berufsgenossenschaft
BGV	Berufsgenossenschaftliche Vorschrift
BL	Betriebsleiter (siehe auch EBL, öBl)
BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
Brh	Bremshundertstel
BSM	Bahnen der Stadt Monheim
BT	Bedientafel
BÜ	Bahnübergang
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsche Norm
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EOW	Elektrisch ortsgestellte Weiche
EOW-G	Elektrisch ortsgestellte Weiche in Vorzugslage
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
ET	Einschalttaste (BÜ)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Fplo	Fahrplananordnung
FV-NE	Fahrdienstvorschrift nichtbundeseigene Eisenbahnen
Gbf	Güterbahnhof
GGVSEB	Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern
Gl	Gleis
Gsp	Gleissperre
Gz	Güterzug
HET	Hilfseinschalttaste (BÜ)
HG (zul.)	Höchstgeschwindigkeit
i.d.F.	in der Fassung
i.d.g.F.	in der gültigen Fassung
i.d.R.	in der Regel
IMU	Induktive Meldeübertragung
Indusi	Induktive Zugsicherung (Dreifrequenzbauart)
La	Übersicht vorübergehender Langsamfahrstellen und betrieblicher
LEA	Landeseisenbahnverwaltung
Lo-Anlage	technische Bahnübergangssicherung mit Überwachung durch den Tf (Überwachungssignale)
Lrf	Lokrangierführer
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahn(en)
NL	Nutzlänge
Ntg.	Nicht technisch gesichert
Mbr	Mindestbremshundertstel
ÖBb	örtlicher Betriebsbediensteter
öBl	örtlicher Betriebsleiter
PZ	Personenzug
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung (siehe auch Indusi)
Rabt	Rangierabteilung
Rb	Rangierbegleiter
Rf	Rangierfahrt
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises

	dangereuses (RID) - Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anhang C zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) -
Ril	Richtlinie (DB AG)
RS	Rangierschalter (BÜ)
s.	siehe
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
Sig	Signal
Sipo	Sicherheitsposten
Tf	Triebfahrzeugführer (Eisenbahnfahrzeugführer)
Tfz	Triebfahrzeug
TUZ	Technisch unterstützter Zugleitbetrieb
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität
Ügbf	Übergabebahnhof
VB	vorgezogene Bedienstelle
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
W	Weiche
Wg	Wagen
Z	Zug
Zf	Zugführer
Zlr	Zugleiter

Allgemeines

Der Inhalt der Sammlung ist gegliedert in folgende Hauptabschnitte:

Teil A:	Allgemeines, Grundlagen
Teil B:	Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
Teil C:	Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB)
Teil D:	Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift (Buvo-NE)
Teil E:	Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE)
Teil F:	Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB)
Teil G:	Zusatzbestimmungen zu der Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen – Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DMV-NE)
Teil H:	Zusatzbestimmungen zur Unfallverhütungsvorschrift (UVV)
Teil I:	Anweisung für den Betriebsfunk bei der BSM (Anlage 9 FV-NE)
Teil J:	Anweisung für funkferngesteuerte Triebfahrzeuge

Bahnen der Stadt Monheim

Anhang 1	Streckenübersicht
Anhang 2	Langenfeld Ügbf
Anhang 3	Strecke Langenfeld Ügbf – Monheim-Blee - Strecke ist ab km 2,00 stillgelegt -
Anhang 4	Strecke Langenfeld Ügbf – Monheim Gbf
Anhang 4 Anlage 1	Verzeichnis BÜ
Anhang 4 Anlage 2	BÜ „Niederstraße“
Anhang 4 Anlage 3	Monheim Gbf
Anhang 4 Anlage 4	Anschluss Fa. Viessmann
Anhang 4 Anlage 5	Anschluss Fa. Hammesfahr
Anhang 4 Anlage 6	Anschluss Fa. Homburg

Teil A – Allgemeines, Grundlagen

1. Abschnitt Allgemeines

Geltungsbereich

Die vorliegende Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) gilt für den Bereich der Strecken der Bahnen der Stadt Monheim (BSM).

Vorschriften Sämtliche Strecken der BSM werden nach den Bestimmungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Eisenbahn Signalordnung (ESO) betrieben.
Die Betriebsabwicklung auf den Strecken der BSM erfolgt in Anwendung der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE). Die Mitarbeiter der EVU müssen in der Anwendung dieser Vorschrift nachweislich geschult sein.

Anschluss- Die an das Streckennetz der BSM anschließenden Privatgleisanschlüsse und Anschlussbahnen unterliegen den Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) des Landes NRW.

Streckeneinteilung und Geschwindigkeit

Strecke	zul. Radstzlast [to]	zul. Meterlast [to]	Strecken-klasse	Gz zul. V [km/h]	erf. Brh	Pz zul. V [km/h]	erf. Brh
Langenfeld - Monheim-Nord	22,5	8,0	**D 4**	20	60	/	/

Ausrüstung Folgende Nachweise / Ausrüstungsgegenstände hat der Tf beim Führen eines Tfz im Bereich der BSM mitzuführen:

- Triebfahrzeugführerschein mit zugehörigem Beiblatt (VDV 753) bzw. Zusatzbescheinigung (TfV)
- Nachweis der Streckenkenntnis / Nachweis der Einweisung durch den EBL bzw. seinen Beauftragten
- Lichtbildausweis
- Warnweste
- richtig zeigende Uhr
- rot und weiß leuchtende Handlampe
- GSM – Telefon (Handy / Festgerät)
- weiß-rot-weiße Signalfahne
- Schlüssel DB 21
- Streckenchlüssel
- Schlüssel Privatbahnschließung SSG 10
- Fahrplanunterlagen / La / SbV der BSM

Teil B - Zusatzbestimmungen zur FV-NE

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 2 (3) Befähigung

Die Betriebsbediensteten weisen ihre Befähigung wie folgt nach:

a. Triebfahrzeugführer / Lokrangierführer
Vorlage des TFFS gem. VDV 753 bzw. Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) mit zugehörigem Beiblatt / Zusatzbescheinigung

b. sonstige Betriebsbedienstete
(Zugleiter, Zugführer, Schaffner, Rangierbegleiter, usw.)
in einer formlosen Prüfung gemäß VDV 754 vor dem örtlichen Betriebsleiter (öBl).

zu § 2 (7) Dienstpläne / -zeiten

Die regulären Dienstzeiten der BSM sind:

Leitstelle:	Mo bis Do	07.30 Uhr bis 16.30 Uhr
	Fr	07.30 Uhr bis 12.30 Uhr

Die Einteilung der Dienste wird über einen Dienstplan geregelt.
Für Dienste außerhalb dieser Zeiten werden Sonderdienstpläne erstellt.

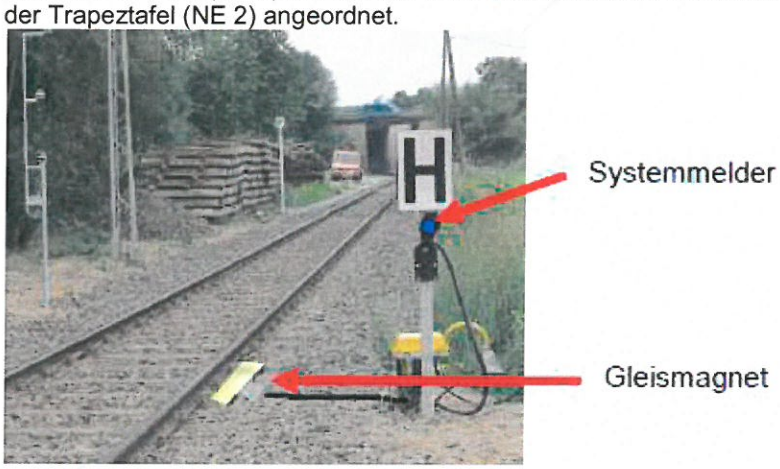
zu § 3 (15) Zuglaufstellen/Zuglaufmeldestellen

Zuglaufmeldestellen sind:

Langenfeld Übergabebahnhof	LfÜ
Monheim Gbf	MGbf

zu § 3 (16) Technische Einrichtungen – Zugbeeinflussung / Gegen- und Nachfahrschutz

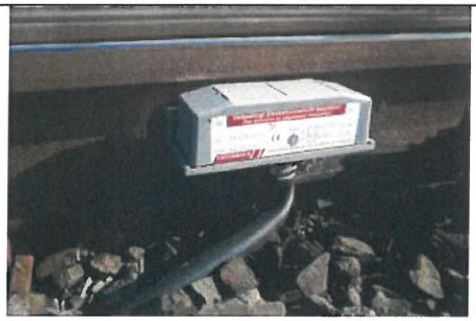
Zur Erreichung des Gegen- und Nachfahrschutzes werden schaltbare Gleismagnete in Höhe der H-Tafel (NE 5) im Bahnhof und bei bestimmten betrieblichen Varianten in Höhe der Trapeztafel (NE 2) angeordnet.



Jeder Gleismagnet erhält einen Systemmelder. Der Melder zeigt dem Triebfahrzeugführer den Zustand des Systems mit folgender Information an:

Zustand Gleismagnet	LED-Anzeige
wirksam oder gestört	Blaues Dauerlicht
unwirksam	Blaues Blinklicht

Die Anschaltung des Systemmelders erfolgt aus der Indusi-Schalteinrichtung.


Schienenkontakt

Die Schienenkontakte dienen als Zugortungs- bzw. Achszählkontakt für die Mitwirkung im System. Die Schienenkontakte werden in den Kreuzungsbahnhöfen an den Grenzzeichen der Weichen am Anfang und am Ende der Bahnhofsgleise angeordnet.

zu § 5 (2) **Arten der Fahrpläne**

Es werden Dienstfahrpläne (Buch- und Sonderzugfahrpläne) ausgegeben.
Im Buchfahrplan und in Sonderzugfahrplänen wird die Spalte 2 weggelassen, ebenso die Spalten 4, 7, 8, 9 und 10, da keine planmäßigen Kreuzungen stattfinden, die Züge grundsätzlich das durchgehende Hauptgleis benutzen und Zuglaufmeldungen stets vom Zugführer (Triebfahrzeugführer) über GSM gegeben werden.

zu § 5 (8) **Betriebliche Hinweise**

Für alle Strecken wird je ein Merkblatt mit folgenden Einträgen erstellt:
- La
- gesperrte Streckenabschnitte
- gesperrte Weichen
- gesperrte Gleisanschlüsse

Das Merkblatt behält Gültigkeit bis zur nächsten Änderung; alle Änderungen werden per Aushang zur Kenntnis gebracht.

zu § 6 (1) **Formblatt**

Bei der Zlr liegt das "Meldebuch für den Zugleiter" nach Anlage 7 FV-NE auf (s. auch § 11).

2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu § 8 (2) **Verständigungsform**
Die fahrdienstliche Verständigung einschließlich Zuglaufmeldungen erfolgt über GSM.

zu § 8 (3) **Eindeutige Verständigung**
Zuglaufmeldungen werden von definierten Zuglaufmeldestellen, zu denen auch die befahrenen Gleisanschlüsse zählen, durch den Tf oder Rb, wenn beauftragt, bzw. Lrf abgegeben.
Die Meldungen sind unabhängig davon, ob Zug- oder Rangierfahrt, abzugeben.
Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen zur Regelung und Sicherung der Zugfahrten werden dem Tf / Lrf direkt übermittelt.

zu § 10 **Betriebsverfahren**
Auf den Strecken der BSM ist das Zugleitverfahren eingeführt.
Der Zuglauf wird durch Fahranfrage („Darf Zug ... ... Uhr bis ... fahren?") und Fahrerlaubnis („Zug ... darf ....Uhr bis ... fahren.") sowie die Ankunftsmeldung („Zug ... in ....") geregelt.

zu § 11 (1) **Anwendung (Zugmeldebuch, Belegblatt, Meldebuch)**
Beim Zugleiter liegt das "Meldebuch für den Zugleiter" auf; dort werden alle Zuglaufmeldungen dokumentiert.
Dazu sind die Zuglaufmeldungen per Telefon grundsätzlich an die Nummer **02173 9574 75** der Leitstelle abzugeben; die geführten Gespräche werden auf einem Sprachspeicher aufgezeichnet.

zu § 12 (1) **Abweichungen vom Zugmelde- oder Zugleitverfahren**
Auf der Strecke wird in der Regel nur ein Zug eingesetzt; im Ein-Zug-Betrieb wird auf das Zugleitverfahren verzichtet. Der Verzicht auf das Zugleitverfahren und der Verzicht auf das Führen eines Belegblatts vermerkt der Zugleiter im "Meldebuch für Zugleiter".

Vor Einfahrt auf die Infrastruktur der BSM hat sich der Tf bei der Leitstelle BSM unter **02173 9574 75** zu melden.
Der Verzicht auf das Zugleitverfahren wird durch die Leitstelle BSM dem Tf bestätigt.
Wird der Betrieb auf der Strecke der BSM beendet, meldet dies der Tf der Leitstelle BSM. Er hat das Freisein der durchgehenden Streckengleise durch eine Vollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu bestätigen.

Die Durchführung des Zugleitverfahrens erfolgt auf besondere Anordnung.
Wird das Zugleitverfahren eingeführt, hat sich der Zlr beim Fdl in Langenfeld sowie beim Tf zu melden, das Zugleitverfahren darf erst aufgenommen werden, wenn sich kein Zug auf der freien Strecke befindet. Der Zlr meldet:

„Zugleitverfahren aufgenommen um ... Uhr, in ...."

Bei Beendigung des Zugleitverfahrens meldet sich der Zlr beim Fdl in Langenfeld sowie beim Tf
„Zugleitverfahren beendet um ... Uhr, in ...."

Alle Meldungen sind durch den Zl im "Meldebuch für Zugleiter" zu notieren.

zu § 12 (4) **Technisch unterstützter Zugleitbetrieb**
Hinsichtlich der Durchführung wird in Zentralen und Dezentralen Betrieb unterschieden. Bei Ein-Zug-Betrieb kann eine Freigabe für die dezentrale Bedienung der EOW und TuZ-Anlage erfolgen.

zu § 14 (1) **Zeitpunkt und Umfang der Prüfung (des Fahrwegs)**
Bei der Fahrwegprüfung obliegt die Prüfung von Weichen, Gleissperren und Durchrutschweg auf unbesetzten Betriebsstellen dem Triebfahrzeugführer durch Inaugenscheinnahme.

zu § 15 **Weichen, Gleissperren und Sperrsignale; Signalabhängigkeit**
In verschiedenen Rangierbereichen und in einzelnen Zugfahrtstraßen der BSM sind elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW) installiert.

zu § 15 (1) **Weichen**
Da, wo erforderlich (insbesondere im dezentralen Betrieb und dort, wo keine EOW-Technik zum Einsatz kommt) ist der Tf / Lrf für die richtige Stellung und das Verschließen der Weichen und Gleissperren verantwortlich.

zu § 15 (2) **Grundstellung**
Da die Abzweigstelle Wasserwerk nicht besetzt ist, hat die Weiche 9 keine Grundstellung. Sie bleibt in der jeweils zuletzt befahrenen Stellung liegen (siehe besondere Beschreibung zur Bedienung dieser Weiche).

zu § 15 (5) **Aufbewahrung der Schlüssel**
zu § 15 (10) Da, wo erforderlich (insbesondere im dezentralen Betrieb und dort, wo keine EOW-Technik zum Einsatz kommt) ist der Tf / Lrf für die richtige Stellung und das Verschließen der Weichen und Gleissperren verantwortlich.

Die Schlüssel der unbesetzten Bahnhöfe, Anschlussstellen, Gleisanschlüsse usw., werden dem Zugführer gegen Unterschrift ausgehändigt.
Vor Freischließen der Weichen oder Gleissperren ist die Zustimmung des Zugleiters einzuholen. Nach Abschluss des Rangiervorgangs / einer Anschlussbedienung sind aus Sicherheitsgründen alle Weichen- und Gsp-Schlüssel nach Umlegen und Verschließen der Weichen und Gleissperren wieder abzuziehen und mitzuführen. Die Herstellung der Grundstellung ist dem Zugleiter im Mehrzugbetrieb unverzüglich im Ein-Zug-Betrieb zum Betriebsende mitzuteilen.
Bei Dienstende hat der Tf / Lrf die Vollzähligkeit der Schlüssel zu überprüfen.

Ersatzschlüssel befinden sich in der Leitstelle und beim Leiter BW. Letzterer kann entsprechende Schlüssel nach Festlegung von Zeitumfang gegen eine Empfangsbestätigung (Vermerk über Aus- und Rückgabe) ausgeben. Über die Ausgabe und den Zeitumfang ist der Zugleiter zu verständigen, welcher einen Eintrag im Zugmeldebuch vornimmt.

zu § 15 (11,12) Auffahren
Wird eine Weiche trotz Verbot aufgefahren, so ist diese in Fahrtrichtung zu räumen. Der Zlt. ist vom Tf sofort über das Auffahren zu informieren und sperrt die betroffene Weiche. Die Weiche wird erst nach Inspektion durch eine Fachkraft LST oder dem EBL wieder frei gegeben.

zu § 18 (5) **Verständigung der Rotten**
Rotten bzw. Baumaßnahmen im Gleisbereich werden generell durch Sicherungsposten gesichert. Der Sipo ist über GSM mit der Zugleitung verbunden.
Dem Sipo sind über GSM alle Züge zu melden, die sich seiner Arbeitsstelle nähern. Die Befahrbarkeit des Arbeitsbereichs ist dem Zugleiter zu bestätigen; erst dann darf die Zugfahrt zugelassen werden.
Wird die Verbindung zum Sipo unterbrochen, ist durch den Zugleiter sofort HALT für Zugfahrten in dem entsprechenden Bereich auszurufen; ist ein Verbindung zum Sipo nicht möglich, dürfen Zugfahrten nur mit Befehl zum HALT vor der Arbeitsstelle zugelassen werden.

Arbeitsstellen im oder unmittelbar am Gleis werden 50 m davon durch Sh 2-Scheiben abgeriegelt.

Bei allen anderen Beeinflussungen des Eisenbahnbetriebs durch Baumaßnahmen erstellt der öBl in Abstimmung mit dem EBL einen Erlaubnisschein der BSM (Betra); ohne diesen Erlaubnisschein dürfen keine Baumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur BSM begonnen oder durchgeführt werden.

zu § 20 (2) **Kreuzungsbahnhöfe**
Kreuzungen sind zugelassen in den Bahnhöfen
- Übergabebahnhof Langenfeld
- Güterbahnhof Monheim

zu § 20 (3) **Sonderzüge**
Verkehren Sonderzüge, werden Zugkreuzungen und die Kreuzungsbetriebsstellen vom Zugleiter festgelegt, der hierzu einen Befehl ausstellt.

zu § 21 (2) **Überholungsbahnhöfe** Überholungen sind zugelassen in den Bahnhöfen
- Übergabebahnhof Langenfeld
- Güterbahnhof Monheim

zu § 21 (3) **Sonderzüge**
Verkehren Sonderzüge, werden Überholungen vom Zugleiter festgelegt, der hierzu einen Befehl ausstellt.

3. Abschnitt Zugfahrdienst

zu § 31 (2) Streckenkunde
Der Tf bzw. Lrf muss streckenkundig sein. Diese Streckenkunde muss vor dem EBL bzw. dessen Beauftragten erworben werden. Eine Liste der streckenkundigen Mitarbeiter liegt aus in der Leitstelle der BSM. Ausschließlich dort gelistete Tf/ Lrf dürfen die Infrastruktur der BSM befahren.

zu § 32 (1) Länge der Züge und Rangierabteilungen
Bei Güterzügen dürfen die Zuglänge von max. 250 m nicht überschritten werden. Größere Längen sind vor Einfahrt in die BSM mit der Betriebsleitung der BSM abzustimmen

zu § 32 (5) Wagen die durch Ladung oder Steifkupplung verbunden sind
Es dürfen höchstens **3** Wagenpaare eingestellt werden.

zu § 32 (6) Wagen mit gefährlichen Gütern
Der Transport gefährlicher Güter (RID / GGVSEB) bedarf der besonderen Anmeldung bei der BSM. Transporte der Gefahrengruppe 1, 2 und 7 sind grundsätzlich verboten; der EBL kann Ausnahmen zulassen. Beim Verkehren von Zügen mit Gefahrgut (RID) ist der BSM eine Kopie der Wagenliste oder einer vergleichbaren Unterlage zu übermitteln, aus der die Art des Gefahrguts, die beförderte Menge, die jeweilige Wagennummer und die Reihung innerhalb des Zugs erkennbar ist.
Ferner sind der BSM schriftliche Weisungen im Sinne des § 36 GGVSEB über die zu befördernden Gütern zur Verfügung zu stellen.

zu § 34 Geschobene Züge
Geschobene Züge sind zulässig. Die zulässige Geschwindigkeit geschobener Züge beträgt **20 km/h**.

zu § 35 Nachgeschobene Züge
Das Nachschieben von Zügen wird generell mit Befehl durch den Zlr angeordnet und das Verfahren vorgegeben.
Regelmäßig nachgeschoben werden darf auf der Strecke Langenfeld Ügbf – Monheim Gbf (Ganzzüge). Die Geschwindigkeit darf **20 km/h** nicht überschreiten.

zu § 37 Zugdaten
Es wird eine Wagenliste geführt.

zu § 44 (5) Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörtem Signal/Störungen an
zu § 48 (8) Streckeneinrichtungen
Die Leuchtmelder der Bedieneinrichtungen zum Unwirksamschalten der 2000-Hz Magnete sind bei gestörter Einrichtung wie erloschene Signale zu betrachten. Vorbeifahrt nur auf Anordnung durch den Zlt. bzw. öBl.

zu § 45 (2) Fahrgeschwindigkeiten - Bekanntgabe
Die Fahrgeschwindigkeiten werden im Fahrplan bekannt gegeben.

zu § 48 (4) Unregelmäßigkeiten in der Einschaltstrecke der BÜ's
Kann eine Mindestgeschwindigkeit von **20 km/h** nicht eingehalten werden, ist vor dem BÜ anzuhalten; die Anlage ist über ET / HET erneut einzuschalten.
Darüber hinaus sind die gegebenen Weisungen zu den jeweiligen technischen Sicherungen für die Bedienung und Überwachung zu beachten.

4. Abschnitt Rangierdienst

zu § 51 (10) Verständigung
Zusätzliche Anweisungen sind in der „Anweisung für den Betriebsfunk" bei der BSM enthalten; s. Teil I

zu § 53 (2) Geschwindigkeit
Die Geschwindigkeit beim Rangieren in den Bahnhöfen ist auf **20 km/h** begrenzt.

zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle
Auf Gleisabschnitten mit einem Gefälle von mehr 2,5‰ sind Rangierbewegungen mit besonderer Vorsicht durchzuführen. Vor Beginn von Rangierbewegungen ist zu prüfen, dass sämtliche Wagen gekuppelt sind; auch andere rangierdienstliche Handlungen (z.B. Beisetzen, Ankuppeln usw.) sind mit erhöhter Vorsicht durchzuführen.
s. auch besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen.

zu § 55 (1a) Sichern von Bahnübergängen
Befahren s. besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen.

zu § 55 (1b) Sichern von Bahnübergängen
Ausfall der Sicherung **Lok- und Zugpersonal**
Wenn ein Zug bei Signalstellung BÜ 0 vor dem BÜ anhalten muss, ist vor der Weiterfahrt zu versuchen, die Bahnübergangssicherung durch Bedienen der ET / HET von Hand einzuschalten. Ist die technische Sicherung auch durch Handeinschaltung nicht herzustellen, muss der BÜ durch Posten gemäß Anlage 13 (17) FV-NE gesichert werden. Bei Zügen, die nur mit einem Tf bzw. Lrf besetzt sind, darf der BÜ nach dem Anhalten ohne Sicherung durch Posten befahren werden, nachdem die Wegebenutzer durch Achtungssignal gewarnt sind.
Durch das Zugpersonal festgestellte Störungen sind umgehend der Leitstelle zu melden.
Bei länger anhaltenden Störungen sind die Überwachungssignale abgedeckt oder durch Kreuze für ungültig erklärt. In diesem Fall haben alle Züge vor dem BÜ anzuhalten und ihn vor Weiterfahrt nach § 48 (2) FV-NE zu sichern.

zu § 55 (1c) Sichern von Bahnübergängen
Bei allen BÜ, für die Postensicherung vorgeschrieben ist, hat die Postensicherung durch den Rb bzw. Lrf zu erfolgen.
Das Rangieren über nicht technisch gesicherte BÜ hat mit größter Vorsicht zu erfolgen.
Nichttechnisch gesicherte BÜ dürfen nicht durch haltende Züge oder Rangier-Abteilungen gesperrt werden.

zu § 56 (1 Ablauf- und Abstoßverbot für bestimmte Gleise
Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Wagen ist generell verboten.

zu § 57 Aufhalten von Fahrzeugen
Bei allen Rangierbewegungen sind grundsätzlich alle Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen. Es ist eine einfache Bremsprobe mit Durchgangsprüfung gemäß VDV 757 durchzuführen.

zu § 58 (2-5) Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen
Unabhängig von den Neigungsverhältnissen sind abgestellte Fahrzeuge stets festzulegen.
Für das Sichern abgestellter Fahrzeuge dürfen auch über einen längeren Zeitraum geeignete und zugelassene Hemmschuhe verwendet werden; Steine, Holzkeile o.ä. sind verboten. S. auch besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen.

zu § 60 (1-2) Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt und umgekehrt
Alle Fahrten zwischen Langenfeld DB und Langenfeld Ügbf sind Rangierfahrten und enden in den Gleisen 1 - 4.
Zwischen Langenfeld Ügbf und Monheim Gbf bzw. Monheim-Blee und zurück verkehren Zugfahrten im Zugleitbetrieb.
Alle anderen Fahrten gelten als Rangierfahrten.

Start- und Zielsignale der Zugfahrten sind die jeweiligen NE 5 (H-Tafel).
Der Übergang von einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt ist nur nach Anhalten erlaubt.

Teil C Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB)

301.0002/6 **Nachtzeichen der Signale**
Signaltafeln sind nicht beleuchtet und im Allgemeinen nicht rückstrahlend.

301.0501/4-5 **Signale Lf 2 und Lf 3 – Anfangs- und Endscheibe**
Anfangs- und Endscheiben (Lf 2 und Lf 3) werden nicht aufgestellt.

301.0901/2 **Signal Zp 1 – Achtungssignal**
Das Achtungssignal (Zp 1) ist stets zu geben, wenn Bahnunterhaltungsarbeiter oder andere im oder am Gleis beschäftigt sind, auch wenn diese bereits aus dem Gleis getreten sind.

301.1101/2 **Signal Zg 1 – Spitzensignal**
Das Spitzensignal ist auch bei Tage zu führen.

301.1101/3 **Signal Zg 2 – Schlusssignal**
Die Züge führen das vereinfachte Schlusssignal Zg 2.

301.1501/9 **Signal Bü 4 – Pfeiftafel**
Die Pfeiftafel steht nur einmal vor dem BÜ. Wenn das Pfeifsignal auf halbem Wege zwischen Pfeiftafel und BÜ wiederholt werden soll, sind unter der Pfeiftafel als Zusatzzeichen senkrecht 2 schwarze Punkte angebracht.

301.1401/5 **Signal NE 5 – H-Tafel**
In Ergänzung ist das Signal auf Zuglaufstellen als Zugziel-, Zugbeginnsignal, ggf. mit Zusatzkennzeichen, aufgestellt.

301.1501/9 **Signal Bü 4 – Pfeiftafel**
In Ergänzung werden Bü 4 i.d.R. mit einer Zweipunktafel ausgestattet, damit entfällt das Aufstellen der zweiten Signaltafel.
Das Pfeifsignal ist in diesen Fällen auf halber Annäherungsstrecke zu wiederholen.

Deckungssignal für EOW

Das Signal zeigt weißes Licht, wenn die Weiche in Grundstellung liegt oder rotes Licht in allen übrigen Fällen.
Das Signal hat ein Mastschild nach Ril 301.0002, 8 (1a).
Bei weißem Licht darf die EOW mit der zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden.
Vor der EOW ist zu halten wenn:

- rotes Licht leuchtet
- rotes und weißes Licht leuchtet
- das Deckungssignal erloschen ist
- das weiße Licht nicht deutlich erkennbar ist

Vorbeifahrt nur nach Zustimmung der Leitstellt BSM.

Teil D Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)

zu § 3 (4) **Aufbau des Unfallmeldewesens**

Unfallmeldestelle der BSM - Strecken ist die Betriebsleitstelle (Zugleiter) Monheim.
Die Unfallmeldestelle ist gleichzeitig Meldestelle gemäß der Gefahrgutverordnung Straße Eisenbahn und Binnenschiff (GGVSEB).

Notfallmeldewesen:

Stellwerk Bf Langenfeld (DB Netz AG)
0151 274 00 395

Notfallmeldestelle der BSM
02173 9574 75

Unfallmeldetafel I

Strecke / Netz Infrastruktur der BSM Betriebsstelle

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben für alle Mitarbeiter im Betriebsdienst

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (ggf. Notruf an Fdl Bf Langenfeld absetzen über GSM-R)

Funk Kanal:

Telefon: **02173 9574 75**
Mobilfunk: **0177 49 57 475**

....Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen
... Was ist geschehen?
Ort: Strecke von ... nach .... ; Bahn-km
Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben
Feuer ausgebrochen?
... Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?
....Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?
Unfallstelle sichern

... Erste Hilfe leisten
... Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:
... Spuren und Beweisstücke sichern
... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)
... Eintreffende Helfer einweisen
... Für Absperrung sorgen
... Untersuchenden Stellen Auskunft geben
... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Notfallmanager des EIU bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Teil E Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE)

- leer -

Teil F Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit der Eisenbahn und in der Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Im Bereich der Infrastruktur der BSM dürfen
keine Gefahrgüter der Klassen 1, 2 und 7 transportiert werden.

Eine **Lagerung von Gefahrgütern** im Bereich der Infrastruktur der BSM ist **verboten**.

Eine **transportbedingte Unterbrechung** ist nur für höchstens **24 Stunden** zulässig.

1. Grundlagen:

Grundlage für Behandlung und Beförderung der Gefahrgutsendungen im Bereich der BSM sind:

- FV-NE, aktuelle Fassung
- Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB / RID)
- Durchführungsrichtlinien Gefahrgut

2. Verhaltensregeln:

Wer freiwerdendes Gefahrgut entdeckt, muss handeln!

Selbstsicherung:

- Gefahrzone gegen oder quer zur Windrichtung verlassen
- Rauchverbot

- Zündquellen beseitigen Stoff nicht berühren
- Unfallstelle absperren, andere vor der Gefahr warnen
- Bei Brand an Fahrzeugen mit Großzetteln
  a) Unfallstelle großflächig räumen
  b) Deckung aufsuchen

Feststellen:

- Gefahrstoff
- Gefahrzettel
- Austrittsart
- Austrittsmenge

Meldung der Informationen

- an Fdl oder Notfallleitstelle gemäß Unfallmeldetafel I

3. Transportunterbrechung von Gefahrgutwagen:

Sollen Gefahrgutwagen im Bereich der Infrastrukturen der **BSM im Rahmen einer max. 24h dauernden Transporportunterbrechung** abgestellt werden, gilt folgendes Verfahren:
Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist bei der Beförderung (hierzu gehören die eigentliche Beförderung, Übernahme und Ablieferung sowie Aufenthalte im Verlauf der Beförderung) gefährlicher Güter verpflichtet, die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.
Daher müssen Angaben zum Inhalt lt. Begleitpapieren sowie der Standort der Wagen mit gefährlichen Gütern dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen jederzeit bekannt sein.

Standort und Beaufsichtigung bzw. Besichtigung der Wagen
Abgestellte Wagen sind gemäß RID zu überwachen.
Gefahrgutwagen werden nicht von Mitarbeitern der **BSM** überwacht; das transportierende EVU hat für eine Überwachung im Sinne RIB / GGVSEB zu sorgen und dies dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU) nachzuweisen.

Für die Besichtigung der Gefahrgutwagen an Ort und Stelle (Sonn- und Feiertage ausgenommen) gelten folgende Fristen:
- alle Gefahrgutwagen, ausgenommen mit radioaktiven Stoffen nach jeweils 8 Stunden
- Radioaktive Stoffe nach Absprache mit der zuständigen Aufsichtsbehörde

Die Absprache trifft der Gefahrgutbeauftragte des EVU.

Besichtigungsumfang
- Türen und Luken geschlossen?
- Tritt Ladegut aus?
- Liegen Hinweise auf Eingriffe betriebsfremder bzw. andere Unregelmäßigkeiten vor?

Bei Kesselwagen und Tankcontainern muss besonders geprüft werden:
- sind offensichtliche Undichtigkeiten vorhanden?
- sind frische Überlaufspuren erkennbar?
- sind augenscheinlich erkennbare Mängel am Tank oder an der Tankbefestigung vorhanden?
- befindet sich das Bodenventil nach der Anzeigeneinrichtung in Stellung „Zu"?
- befindet sich das Zapfventil in Stellung „Zu" (Handrad in Endstellung „Zu")?
- sind Schutzkappen bzw. Blindflansche vor den Zapfventilen vorhanden?

Bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten ist unverzüglich die BSM zu verständigen,
das die notwendigen Maßnahmen einleitet.

Besichtigung und Dokumentation
Das transportierende EVU ist für die Durchführung der Eingangsuntersuchung und die regelmäßigen Besichtigungen der Gefahrgutwagen verantwortlich. Die Überprüfungen bzw. Besichtigungen können vom Mitarbeiter des EVU selbst oder von anderen eingewiesenen Betriebsbediensteten (Lokführer, Rangierbegleiter usw.) durchgeführt werden.
Alle Überwachungsmaßnahmen sind im Nachweisbuch des EVU zu vermerken.

Aufbewahren der Beförderungspapiere
Die Beförderungspapiere zu den beladenen und leeren Gefahrgutwagen werden bei dem
- Mitarbeiter der Leitstelle des EVU aufbewahrt, so dass sie jederzeit griffbereit sind.

Teil G Zusatzbestimmungen zu der Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DMV NE)

- leer –

Teil H Zusatzbestimmungen zur Unfallverhütungsvorschrift (UVV)

Befahren von Gleisanschlüssen

Der Rangierleiter hat vor und während der Bedienung darauf zu achten, dass

- Rangierarbeiten im Anschluss, Ladearbeiten und sonstige Arbeiten im Gleisbereich eingestellt werden
- Gleis- oder Hallentore im geöffneten Zustand gesichert sind
- Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, von diesen zurück treten
- bei Kesselwagen keine Leitungen zur Be- oder Entladung angeschlossen sind
- Gegenstände in der Nähe der Gleise vom nächsten Schienenstrang einen Abstand von mindestens 1,50 m im geraden und von 1,80 m in gekrümmten Gleis wahren
- Gegenstände so festzulegen sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können
- zugestellte Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen durch Anziehen der Handbremsen, durch Kuppeln mit gebremsten Wagen oder durch Radvorleger bzw. Hemmschuhe zu sichern sind
- alle im Anschluss vorkommenden Unfälle und Beschädigungen an den Anschlussanlagen und Wagen, insbesondere alle Entgleisungen, sofort der Zugleitstelle Monheim zu melden sind. Wegen der Betriebsgefahr, die durch Wiedereinstellung entgleister Wagen hervorgerufen werden kann, dürfen diese auf keinen Fall verschwiegen werden. Meldung ist auch zu erstatten, wenn keine Schäden ersichtlich sind.

Entgleiste Wagen dürfen erst dann wieder in Züge eingestellt werden, wenn sie von einem wagentechnischen Beamten untersucht und für lauffähig erklärt worden sind.
Bei der Aufnahme des Tatbestandes durch den örtlichen Betriebsleiter oder dessen Beauftragten ist ein Vertreter des Anschließers hinzuzuziehen.

Arbeiten im Bereich von Gleisen

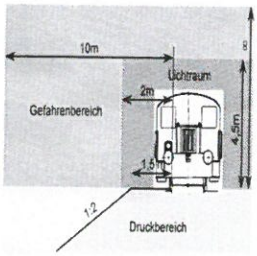
(BGV D33) Die Anmeldung von Arbeiten im Bereich von Gleisen ist grundsätzlich über den Zugleiter vorzunehmen.

Die Aufhebung von Streckensperrungen oder Einschränkungen im Voraus ist strikt verboten.

Merkblatt „Hinweise für Arbeiten im Bereich von Gleisen“

Begriffsbestimmungen

Als Gefahrenbereich, Lichtraumprofil und Druckbereich werden von der BSM die Räume entlang der Bahnstrecke gemäß nachfolgender
Skizze festgelegt:



Allgemeines

Arbeiten im Bereich von Gleisen sind durch die BSM zu genehmigen, wenn die Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleisanlagen
durchgeführt werden. Die Genehmigung wird mittels eines ordnungsgemäß ausgefüllten Erlaubnisscheines erteilt. **Ohne einen von der BSM genehmigten Erlaubnisschein darf mit den Arbeiten nicht begonnen werden.**
Bei den Arbeiten sind die gängigen Arbeitsschutzvorschriften, insbesondere die BGV A 1 (ehemals VBG 1) – Unfallverhütungsvorschrift „Allgemeine Vorschriften“ sowie die BGV D 33 (ehemals VBG 38a) – Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ zu beachten.

Mögliche Sicherungsarten bei Arbeiten im Bereich von Gleisen und deren Rangfolge

1. Berühren des Lichtraumes durch geeignete Maßnahmen ausschließen
2. Gleissperrung
3. Sicherung durch Sicherungsposten

Sicherungsmaßnahmen

Arbeiten außerhalb des Lichtraumprofils bzw. Druckbereichs
Werden Arbeiten innerhalb des Gefahrenbereichs, aber nicht innerhalb des Lichtraumprofils oder des Druckbereichs durchgeführt, so ist der Gleisbereich in einem Abstand von 2 m gemessen von Schienenaußenkante mittels geeigneter Mittel (z. B. mobiler Zaun) durchgängig zu kennzeichnen bzw. abzugrenzen. Richtung Gleis dürfen sich hinter der Abgrenzung keine Personen aufhalten.

Arbeiten innerhalb des Lichtraumprofils bzw. Druckbereichs
Bei Arbeiten innerhalb des Lichtraumprofils sind besondere, durch das Eisenbahninfrastruktur-unternehmen festzulegende Sicherungsmaßnahmenerforderlich. Dies sind entweder Gleissperrung oder Stellung eines Sicherungspostens. Bei Arbeiten im Druckbereich werden besondere Maßnahmen festgelegt.

Aufgaben der Sicherungsaufsicht

- *Sicherung bei Arbeiten außerhalb des Lichtraumes*
  Überwachung der Maßnahmen, die ein Berühren des Lichtraumes ausschließen
- *Sicherung durch Gleissperrung*
  Durchführung der Gleissperrungen und dessen Freimeldung nach Räumung und bei Wiederbefahrbarkeit
- *Sicherung durch Sicherungsposten*
  - Einweisen der Sicherungsposten
  - Ablösen der Sicherungsposten
  - Festlegen von Annäherungsstrecken
  - Aufsuchen von Sicherheitsräumen oder Nischen entsprechend § 6 Abs. 1 BGV D 33 (ehemals VBG 38a)
  - Durchführen der Hörprobe
  - Anpassen der Sicherungsmaßnahmen an veränderte bahnbetrieblich bedingte Gefährdungssituationen

Teil I Zusatzbestimmungen zu den Richtlinien für den Funksprechverkehr (Anlage 9 FV-NE)

1. Der Betriebsfunk:

Zugleitfunk: es besteht kein Zugleitfunk
Zugleitgespräche werden über GSM-Telefonverbindungen zwischen Tfz und Betriebsleitstelle Monheim, hier Anschluss **02173 9574 75**, abgewickelt. Dieser Anschluss verfügt über einen Sprachspeicher, die Gespräche werden aufgezeichnet.

Rangierfunk: Der Rangierfunk wird zur Sprechverbindung zwischen Tf und Rb bzw. zwischen Lrf / Tf und der Betriebsleitstelle Monheim eingesetzt.
Regelungen, die der Überwachung gemäß UVV beim Lrf-Betrieb dienen, trifft das EVU

2. Sprechstellen mit folgenden Rufnamen:

Rangierfunk: Triebfahrzeug „...." mit Kennung EVU (z.B. Lok A-Bahn)

Handfunkgeräte mit *Rangierer A-Bahn*

Zugleitstelle mit *BSM Zentrale*

Die Funkeinrichtung arbeitet nach dem „Wechselsprechverfahren", d.h. es darf immer nur eine Stelle sprechen. Wer ein Gespräch sendet (spricht), kann nicht gleichzeitig ein Gespräch empfangen (hören). Die Gespräche werden im offenen System durchgeführt, d.h. alle angeschlossenen Sprechstellen können mithören.

3. Es sind folgende Sprechverbindungen möglich:

3.1 Zwischen Fahrzeuggerät und Handfunkgerät des Zugbegleiters
3.2 Zwischen Fahrzeuggerät und Zugleitstelle Monheim

Fahrzeuge mit eigener Antriebskraft ohne fest installiertes Funkgerät sind mit einem Handfunkgerät zu versehen, bei Bedarf auch Arbeits- und Bautrupps (z.B. Gleisbaurotte, Streckenläufer usw.).
Für die Ausgabe und Aufbewahrung des tragbaren Gerätes ist die öBl zuständig.

Kein Funkgerät darf ohne ordnungsgemäß angeschlossene Antenne betrieben werden.
Alle Störungen und Beschädigungen sind sofort der Zugleitung unter **02173 9574 75** zu melden.

Die Funkgeräte müssen während des Betriebsbeinsatzes durchgehend, auch bei Personalwechsel eingeschaltet sein. Sie sind nur auszuschalten, wenn die Tfz abgestellt und vom Personal verlassen sind. Über alle Störungen und Ausfälle von Funkgeräten hat der Zlr Einträge im Zugmeldebuch zu machen.

Schadhafte Funkgeräte sind umgehend auszuwechseln; für die Wartung und für die Unterhaltung der Geräte ist die Werkstatt in Monheim zuständig.

Nach Dienstschluss sind die tragbaren Handfunkgeräte in das Ladegerät einzusetzen.

Die an den Fahrzeugbewegungen Beteiligten müssen stets bereit sein, ersatzweise Rangiersignale anzuwenden, wenn die aufgerufene Sprechstelle (z.B. Tfz) auf einen über Funk gegebenen Auftrag nicht reagiert, die Funkeinrichtung gestört bzw. ausgefallen ist, oder bei unmittelbarer Betriebsgefahr.
Deshalb müssen alle Beteiligten auch bei Anwendung des Rangierfunks Signalmittel mitführen und nach Möglichkeit Sichtverbindung halten.

Teil J Betriebsanweisung für funkferngesteuerte Triebfahrzeuge

1. Einsatzbedingungen:

Allgemeines Im Bereich der BSM können Triebfahrzeuge mit Funkfernsteuerung (FFS) eingesetzt. Die FFS wird im Rangierbetrieb und für Zugfahrten bis Vmax = 20 km/h eingesetzt.
Auf mögliche Inkompatibilitäten mit anderen Funksteuerungen (z.B. Krane) wird hiermit hingewiesen. Die BSM hat hierauf keinen Einfluss.

Zulassung Mit FFS darf nur der Betriebsbedienstete ein Fahrzeug in Bewegung setzten, der seine Qualifikation in einer gesonderten Verwendungsprüfung zum Lrf gemäß § 2 (3) FV-NE bzw. als Ergänzung zum Eisenbahnfahrzeugführerschein nachgewiesen hat.
Für die zulässige Funkfrequenz hat das einsetzende EVU eigenverantwortlich selbst zu sorgen.

Vorschriften Zusätzlich zu den einschlägigen technischen und betrieblichen Vorschriften und Anweisungen gilt:
- die BG-Regel "Betrieb von Funkfernsteueranlagen bei Eisenbahnen" (BGR 122) in der jeweils gültigen Fassung.

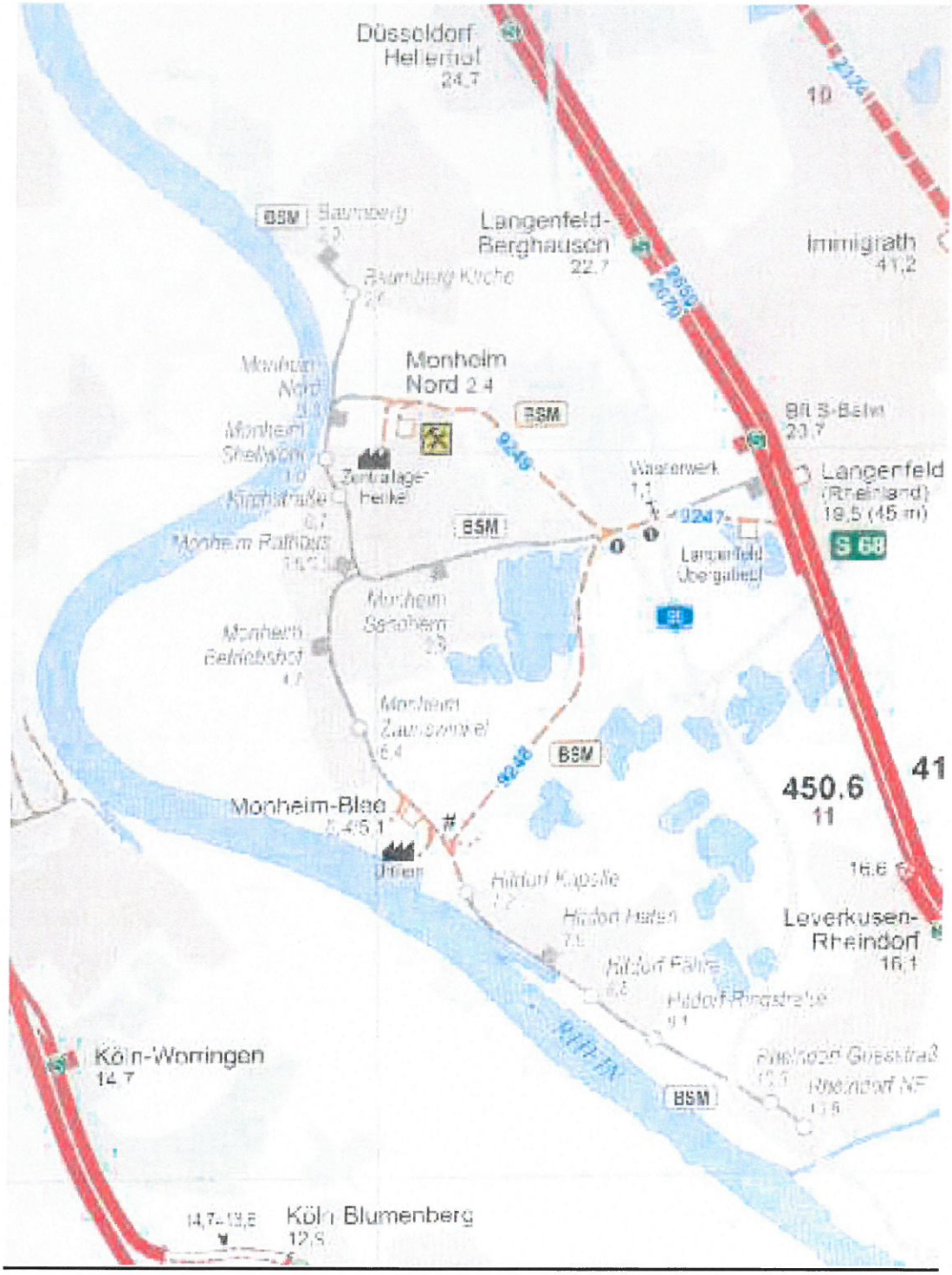
2. Einsatzbereiche:

Betriebsstellen
Im Bereich der BSM wird die FFS auf allen Strecken eingesetzt.

Anschlussgleise
Anschlussbahnen und Anschlussgleise dürfen mit FFS befahren werden, wenn in der Bedienungsanweisung des betreffenden Gleisanschlusses nichts Gegenteiliges angeordnet wird.

Anhang 1

Streckenübersicht



Anhang 2

Ügbf Langenfeld

Teil A - Zusatzbestimmungen zur FV - NE

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 32 (1) Länge der Züge und Rangierabteilungen
Die Strecken der BSM dürfen mit einer maximalen Zuglänge von 250 m befahren werden.

4. Abschnitt Rangierdienst

zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle
Als Gleisabschnitte mit mehr als 2,5‰ gelten alle Gleise in Langenfeld Ügbf

zu § 58 Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen
Im Gleis 1 dürfen Wagen nur während des Rangierens abgestellt werden.

1. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Anschlussgrenze DB:	Bahnhof Langenfeld (DB), km 19.766 (hinter W 52/Gsp 53)	
Bahnhofsgrenze NE:	entspricht der Anschlussgrenze im km 19.766	
Hauptgleis:	Gleis 1	
Nebengleise:	Gleise 2, 3 und 4	
gesperrte Gleise:	Gleis 5 (Oberbaumangel)	
Weichen:	EOW 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16	
Gleissperren:	in Gleis 1	Fdl Langenfeld

Gleislängen (Nutzlängen) Langenfeld Übergabebahnhof

	zwischen RA 12	Zwischen Schienenkontakten
Gleis 1	417 m	260 m
Gleis 2	319 m	290 m
Gleis 3	279 m	290 m
Gleis 4	380 m	260 m
Gleis 5 (Stumpfgleis)	110 m	96 m

2. Betriebsbeschreibung

2.1 Übergängen Bf Langenfeld – Ügbf Langenfeld

Außerplanmäßige Bedienungsfahrten sind zwischen dem Zugleiter der BSM und dem Fahrdienstleiter Stellwerk Lf des Bahnhofs Langenfeld zu vereinbaren.

Die Sprechverbindung ist über Funk oder GSM zur realisieren.

Unfälle und Unregelmäßigkeiten, die im Übergabebahnhof Langenfeld verursacht werden, meldet der Tf / Rl gemäß der Unfallmeldetafel 1 sofort der Leitstelle BSM. Der örtliche Betriebsleiter der BSM ist umgehend zu verständigen.

2.1.1 Übergang vom Bf Langenfeld (DB) zum Ügbf Langenfeld (BSM)

Die Zugfahrten enden im Bf Langenfeld (DB). Die Aufstellung der Rangierabteilung erfolgt im Gleisabschnitt „055“ in unmittelbarer Nähe zum Stellwerk Lf.

Der Tf holt sich über GSM bei dem Zugleiter der BSM die Freigabe für die Einfahrt in den Ügbf Langenfeld ein. Die Weiterfahrt zum Ügbf Langenfeld erfolgt am Ls 055 nach Signal Sh 1 als Rangierfahrt. Der Tf gibt über Telefon 02173 9574 75 eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter der BSM. Weiterfahrt gemäß Zugleitverfahren der BSM.

Der Fahrdienstleiter Stellwerk Lf des Bahnhofs Langenfeld stellt sicher, dass durch Rangierfahrten zur BSM keine Zug- bzw. Rangierfahrten behindert oder gefährdet werden. Den Weisungen des Fahrdienstleiters Stellwerk Lf des Bahnhofs Langenfeld ist vom Rangierpersonal unbedingt Folge zu leisten.

2.1.2 Übergang vom Ügbf Langenfeld (BSM) nach Bf Langenfeld (DB)

Zug- und Rangierfahrten aus Richtung Monheim kommend enden im Gleisabschnitt „055". Über Zugfunk oder GSM meldet sich der Triebfahrzeugführer (Tf) vor Abfahrt in Monheim Gbf mit Namen, Zugnummer, Anzahl Achsen und Zuggewicht beim Fahrdienstleiter (Fdl) Langenfeld an. Die Ausfahrt erfolgt auf mündlichen Auftrag. Am Ls 053 meldet sich der Tf erneut beim Fdl Lf, die Weiterfahrt erfolgt auf Sh 1.
Nach Verlassen des Ügbf Langenfeld mit Zugschluss gibt der Tf eine Vollständigkeitsmeldung an den Zlr der BSM in Monheim über GSM. Weiterfahrt gemäß Zugmeldeverfahren der DB.

2.1.3 Sonderregelungen für nächtlichen Übergänge zwischen Langenfeld (BSM) und Langenfeld (DB) sowie bei Ein-Zug-Betrieb

Der Tf meldet sich mit voraussichtlicher Abfahrtszeit von Monheim Gbf bei der Leitstelle unter 02173 9574 75. Die Leitstelle bestätigt die Ausfahrt und erteilt die Fahrterlaubnis für die Zugfahrt von Monheim Gbf über Langenfeld (BSM) bis Anschlussgrenze Langenfeld (DB) am Ls 053.

Weiter gemäß 2.1.2 Übergang vom Ügbf Langenfeld nach Bf Langenfeld. Die Freimeldung nach Verlassen des Ügbf Langenfeld mit Zugschluss durch den Tf an den Zlr der BSM entfällt.

2.2 Allgemeine Anlagebeschreibung Ügbf Langenfeld

Der Übergabebahnhof Langenfeld ist mit EOW-Technik ausgerüstet.

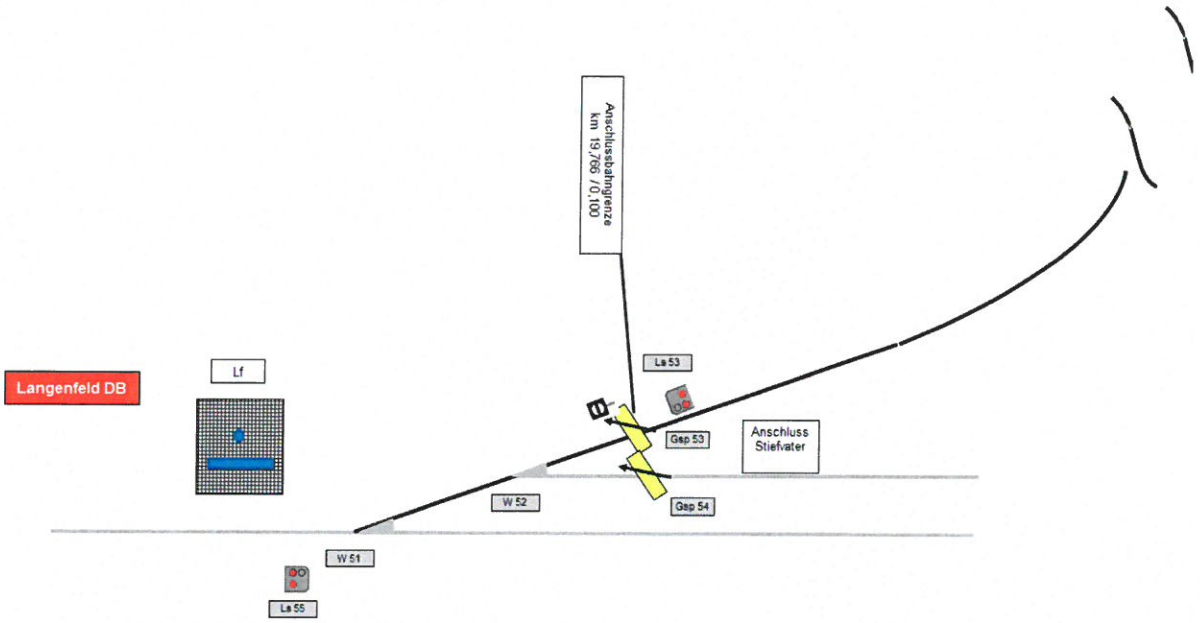
Um Vandalismusschäden vorzubeugen ist der Bahnhof im Grundzustand ausgeschaltet (alle WLM Dunkel). Die Ein- und Ausschaltung erfolgt vom EVU manuell durch entsprechende Schalthandlungen an den Bedientafeln am Ost- und Westkof des Bahnhofes.

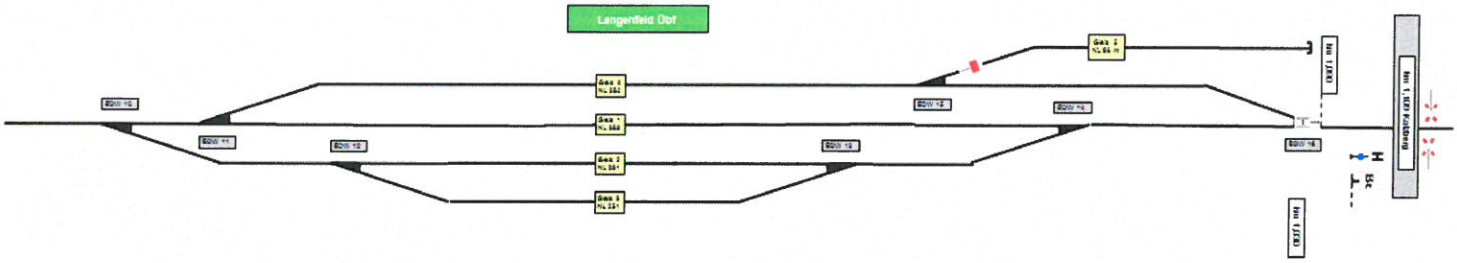
Die EOW 10, 11, 12, 13, 14 und 16 haben jeweils eine eigene Vorgezogene Bedienstelle (VB) mit drei Bedienebenen, um die Weichen vom Fahrzeug aus umzustellen. Die WLM dieser Weichen benötigen somit keine Grobhandtaster, lediglich die EOW 16 verfügt über diesen. Das Stellen der EOW 9 erfolgt über eine Fahrwegstelltafel.

Ein Befahren darf nur nach Zustimmung des Zlr der BSM erfolgen.

Die EOW-Anlage ist gestört, wenn das jeweilige Weichensignal dunkel ist, das Weichensignal kein Ruhelicht zeigt oder die Bedienung der Fahrwegstelltafel bzw. der vorgezogenen Bedienstelle wirkungslos bleibt.

Im Störungsfall darf die Weichenhilfstaste (WHT) an der EOW bedient werden. Durch Bedienen des Schlüsselschalters (SSG 10) wird die Weiche umgestellt. Die Weiche darf befahren werden, wenn das Weichensignal Ruhelicht zeigt.


Anschlussbahngrenze
km 19,766 / 0,100
Langenfeld DB
Lf
La 53
Gsp 53
Anschluss
Stiefvater
Gsp 54
W 52
W 51
La 55


Langenfeld Dbf

Anhang 3

Strecke Langenfeld Ügbf – Monheim-Blee (Strecke 2; VzG 9248)

Teil A - Zusatzbestimmungen zur FV – NE

Der Streckenabschnitt W 9 – Monheim Blee

ist ab km 2,000 stillgelegt

Anhang 4

Strecke Langenfeld Ügbf – Monheim Gbf (Strecke 1; VzG 9249)

Teil A - Zusatzbestimmungen zur FV-NE

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 32 (1) Länge der Züge und Rangierabteilungen
Die Strecken der BSM dürfen mit einer maximalen Zuglänge von 250 m befahren werden.

4. Abschnitt Rangierdienst

zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle
Als Gleisabschnitte mit mehr als 2,5‰ gelten alle Gleise zwischen Langenfeld Ügbf und Monheim Gbf.

zu § 58 Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen
In den Streckengleisen dürfen keine Wagen abgestellt werden.

1. örtliche Gegebenheiten

bleibt offen

2. Allgemeine Betriebsbeschreibung

2.1 Zentrale Bedienung

2.1.1 Ausfahrt vom Ügbf Langenfeld Monheim Gbf

- Einstellen der EOW 9 an der BT 5 in Ri Monheim Gbf durch EVU-Bedienhandlung
- Stellung der Fahranfrage
- Einstellung des Fahrweges / Erteilung der Fahrerlaubnis
- Gleismagnet am NE 5 wird unwirksam geschaltet (alle auf den Fahrwegweisenden Gegensignale in Wirkstellung verschlossen)

nach befahren Schienenkontakt hinter dem Gleismagneten erfolgt die Wirksamkeitschaltung

2.1.2 Einfahrt in der Ügbf Langenfeld

- Kontrolle der Endlage der EOW anhand des Deckungssignals (weißes Kennlicht)
- TuZ-Systemmelder am NE 1 (Trapeztafel) blinkt blau
- Zugfahrt endet am NE 5 (H-Tafel) im Ügbf Langenfeld

2.2 Dezentrale Bedienungen

Die Freigabe für die dezentrale Bedienung der EOW und TuZ Anlage wird nur erteilt, wenn:

- der Zugleiter sich am Bedienarbeitsplatz ausgeloggt hat oder
- Einzugbetrieb nach § 12 (1) FV-NE stattfindet.

Die dezentrale Bedienung der TuZ Anlage ist nur eingeschränkt auf ganze Fahrwege möglich. Zwischenfahrwege zu Trapeztafeln auf der Strecke sind nicht möglich.

Die Bedienung der EOW Anlage im Langenfeld Ügbf ist lediglich dezentral über die Bedienelemente der EOW Außenanlage möglich.

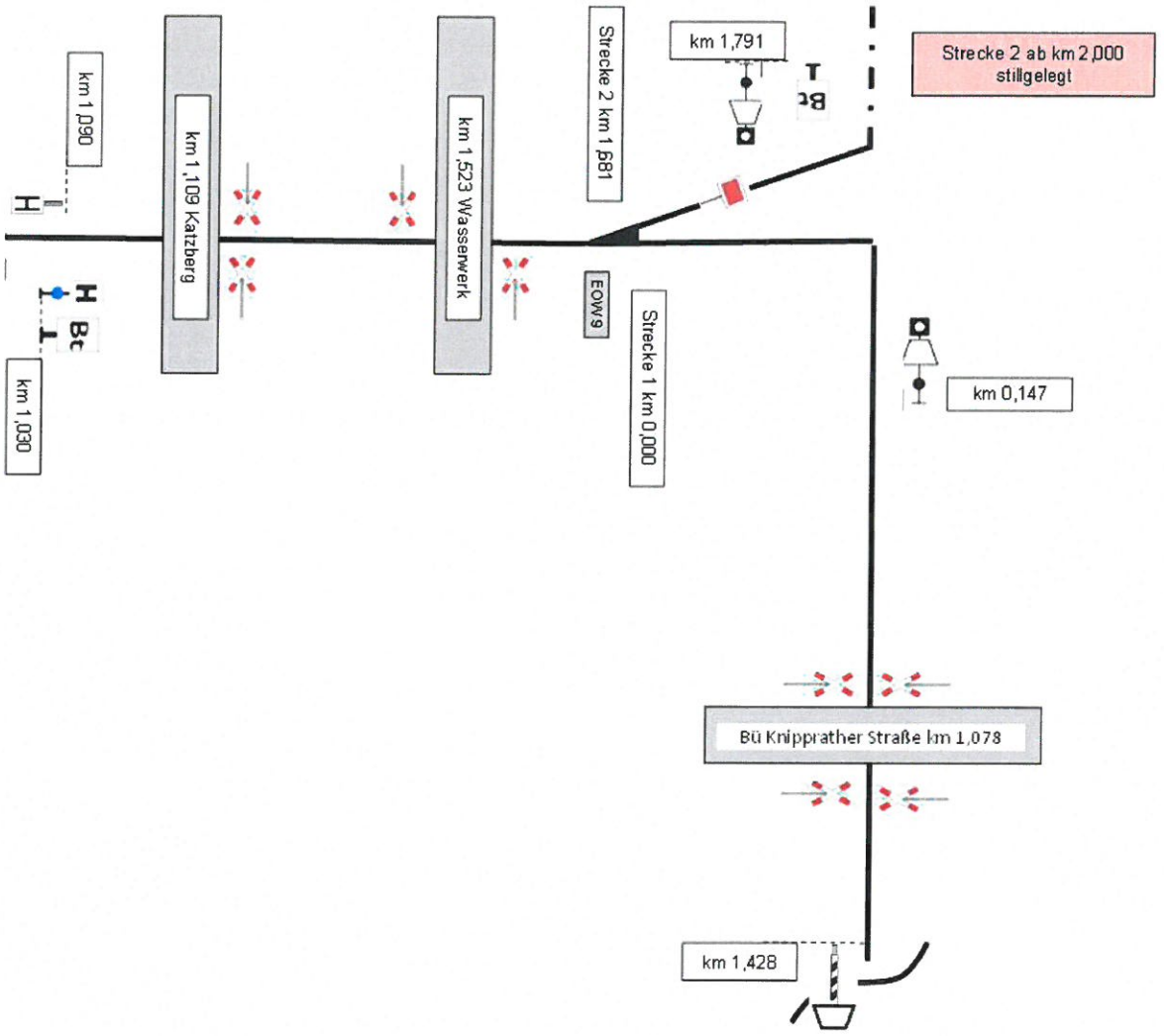
2.2.1 Ausfahrt vom Ügbf Langenfeld nach Monheim Gbf

BT 5, am NE 5 in Ri Monheim-Blee bzw. Monheim Gbf

- Einschaltung der Anlage
- Kontrolle, dass Freigabe an der BT 5 leuchtet
- Einstellen der EOW 9 analog der Zentralen Bedienung durch Bedienhandlung EVU
- TuZ-Systemmelder am NE 5 blinkt blau

2.2.2 Einfahrt in den Ügbf Langenfeld

- Durch Befahren des Gleiskontaktes K 2 wird Weichenzunge der EOW 9 in die richtige Lage gebracht und verschlossen.
- Kontrolle der ordnungsgemäßen Endlage mittels zugehörigem Deckungssignals
- Weitere Ausführung s. Monheim Gbf



Anhang 4 Anlage1

Verzeichnis der BÜ Abzw. Monheim – Monheim Gbf

BÜ	km	Kreuzung mit	Überwachung/ Bedienung	Sicherungsart
22	1,078	Öffentlicher Weg (Knipprather Weg)	- ntg BÜ -	Übersicht mit Pfeiftafeln
23	1,580	Niederstraße	Lo-Anlage, ET/ AT, UT	
24	2,265	Daimlerstraße	- ntg BÜ -	Postensicherung; Schrittgeschwindigkeit mit Zp 1 nach HALT vor dem BÜ
25	0,411	Rheinparkallee	- ntg BÜ -	Postensicherung; Schrittgeschwindigkeit mit Zp 1 nach HALT vor dem BÜ

Anhang 4, Anlage 2

Bahnübergang "Niederstraße“ in Monheim

Lage der Anlage

Der höhengleiche Bahnübergang "Niederstraße“ in km 1,580 der BSM wird durch eine Blinklichtanlage für den Straßenverkehr technisch gesichert.

Einschaltung der Anlagen aus Rtg. Monheim (N):

K 1 in km 1,433
UT in km 1,746 mit ÜL

Einschaltung der Anlagen aus Rtg. Langenfeld (S):

K 2 in km 1,746

Ausschaltung der Anlage:

K 3 Der Ausschaltkontakt K 3 in km 1,572 (am BÜ südliche Seite) ist nicht besonders gekennzeichnet

Überwachungssignal (ÜS)

Überwachungssignale ÜS 1 in km 1,493 und ÜS 2 in km 1,686

Grundstellerzeit

150 Sekunden

Einschalt- und Ausschalttaste (ET, AT)

ET 2 in km 1,587 (an der nördlichen Seite des BÜs)

Wirkungsweise der Anlagen

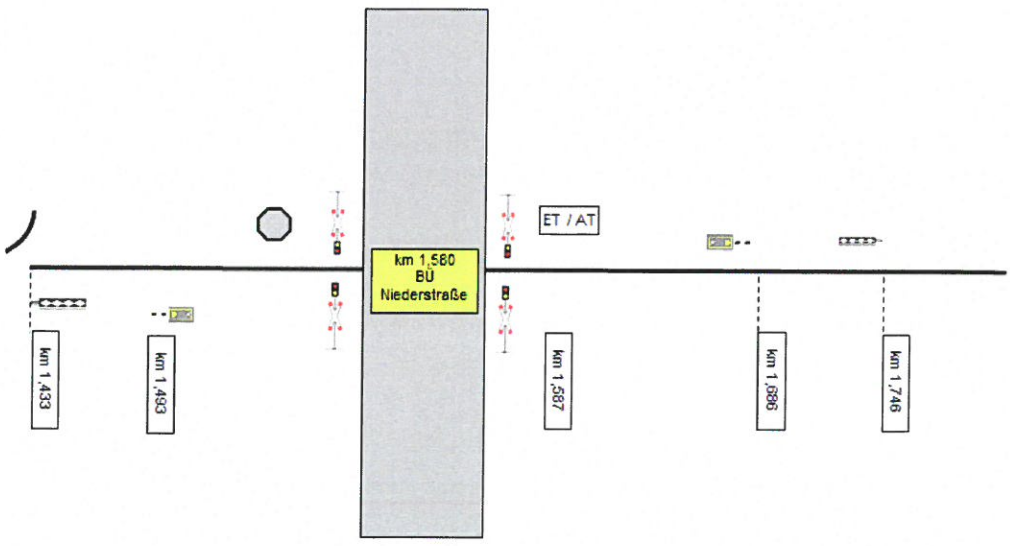
Zugfahrt Monheim - Langenfeld

a) Einschaltung der Anlagen mit K 1 in km 1,433
b) ÜS 1 in km 1,493 zeigt die Einschaltung und das korrekte Arbeiten der Anlage an
c) Ausschaltung der Anlage erfolgt Zug bewirkt durch K 3.

Zugfahrt Langenfeld - Monheim

a) Einschaltung der Anlagen mit K 2 in km 1,746
b) ÜS 2 in km 1,686 zeigt die Einschaltung und das korrekte Arbeiten an
c) Ausschaltung der Anlage erfolgt Zug bewirkt durch K 3.

Bei allen weiteren Fahrten (Bedarfsfahrten) ist die Straße durch Posten gegen die Zug- oder Rangierfahrt abzusichern.



Anhang 4, Anlage 3

Bahnhof Monheim Gbf

1. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Bahnhofsgrenze NE:	Trapeztafel in km 1,428	aus Rtg. Langenfeld
Hauptgleis:	Einfahrgleis Gleis 2	NL: 220 m
	Ausfahrgleis Gleis 1	NL: 232 m
Nebengleise:	Gleis 1 (Laderampe/Güterabf.)	NL: 139 m
	Gleis 2	NL: 115 m
	Hallengleis	NL: 41 m
	GA Homburg (W 35 – Prellbock)	NL: 185 m
	GA Hammesfahr (W 35 – Rheinparkallee)	NL: 385 m
Weichen:	EOW 31, 34, 36; W 32, 33, 34, 35, 37	
Gleissperren:	GA Homburg	
Bahnübergänge:	Siehe Verzeichnis BÜ	
Privatgleisanschlüsse:	Hammesfahr hinter BÜ Rheinparkallee km 0,432	

2. Betriebsbeschreibung

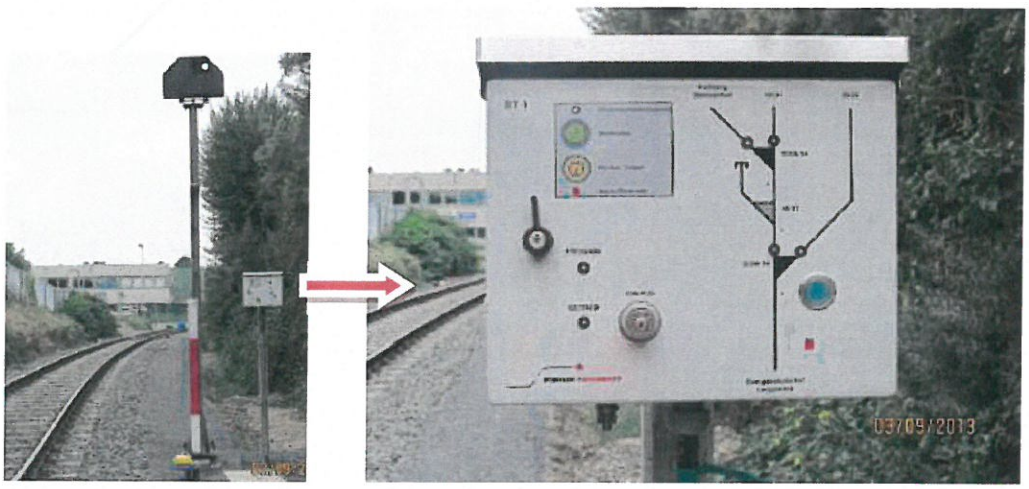
2.1 Allgemeines

Unfälle und Unregelmäßigkeiten, die im Monheim Gbf verursacht werden, meldet der Tf gemäß der Unfallmeldetafel 1 sofort dem Zugleiter Monheim.
Fernsprechverbindung besteht zwischen Monheim Gbf und dem Zugleiter per GSM.

Der Bahnhof Monheim ist mit EOW-Technik ausgerüstet. Die EOW 31, 34 und 36 sind mit Grobhandtaster ausgestattet.

Die EOW 36 (Einfahrweiche aus Rtg. Langenfeld) mit Vorzugslage ist in Grundstellung in Richtung Gleis 2 verschlossen. Der Weichenantrieb ist spannungsfrei geschaltet (die Weiche ist nicht stellbar). Die Endlage der Weiche wird über einen Zungenprüfkontakt und die Spannungsabschaltung über das Deckungssignal aktiv geprüft. Das Deckungssignal zeigt in Grundstellung ein weißes Ruhelicht oder rotes Licht in allen übrigen Fällen.

Im Störungsfall ist die Weiterfahrt nur auf Anordnung durch den Zlr. / öBl / EBL erlaubt.



Deckungssignal EOW 36 und Bedientafel 1, bei Einfahrt Monheim Gbf

Neben den NE 5 (H-Tafeln) in den Gleisen 1 und 2 befinden sich die TuZ-Bedientafeln zur Ausfahrteinstellung Richtung Ügbf Langenfeld im dezentralen Betrieb durch das EVU.

2.2 Einfahrten nach Monheim Gbf

- TuZ-Systemmelder am NE 2 leuchtet
- Kennlicht am Deckungssignal zeigt Grundstellung der EOW 36 an (Einfahrt nach Gl. 2)

2.3 Fahrten vom und zum Betriebshof

- Nach Befahrung des Schienenkontaktes der EOW 34 aus Gl 2 in Rtg. Homburg erfolgt Umstellung dieser (Anzeige am Weichenlagemelder)
- Durch Freifahren des Achszählabschnittes geht EOW 34 wieder in Grundstellung (siehe auch zugehöriger WLM)
- Bedienungs- und Funktionsablauf der EOW 31 ist analog

Die Zustellung der Waggons erfolgt im Bereich der öffentlichen Ladestraße und der Güterabfertigung. Die Waggons sind nach erfolgter Zustellung sofort durch Hemmschuhe festzulegen

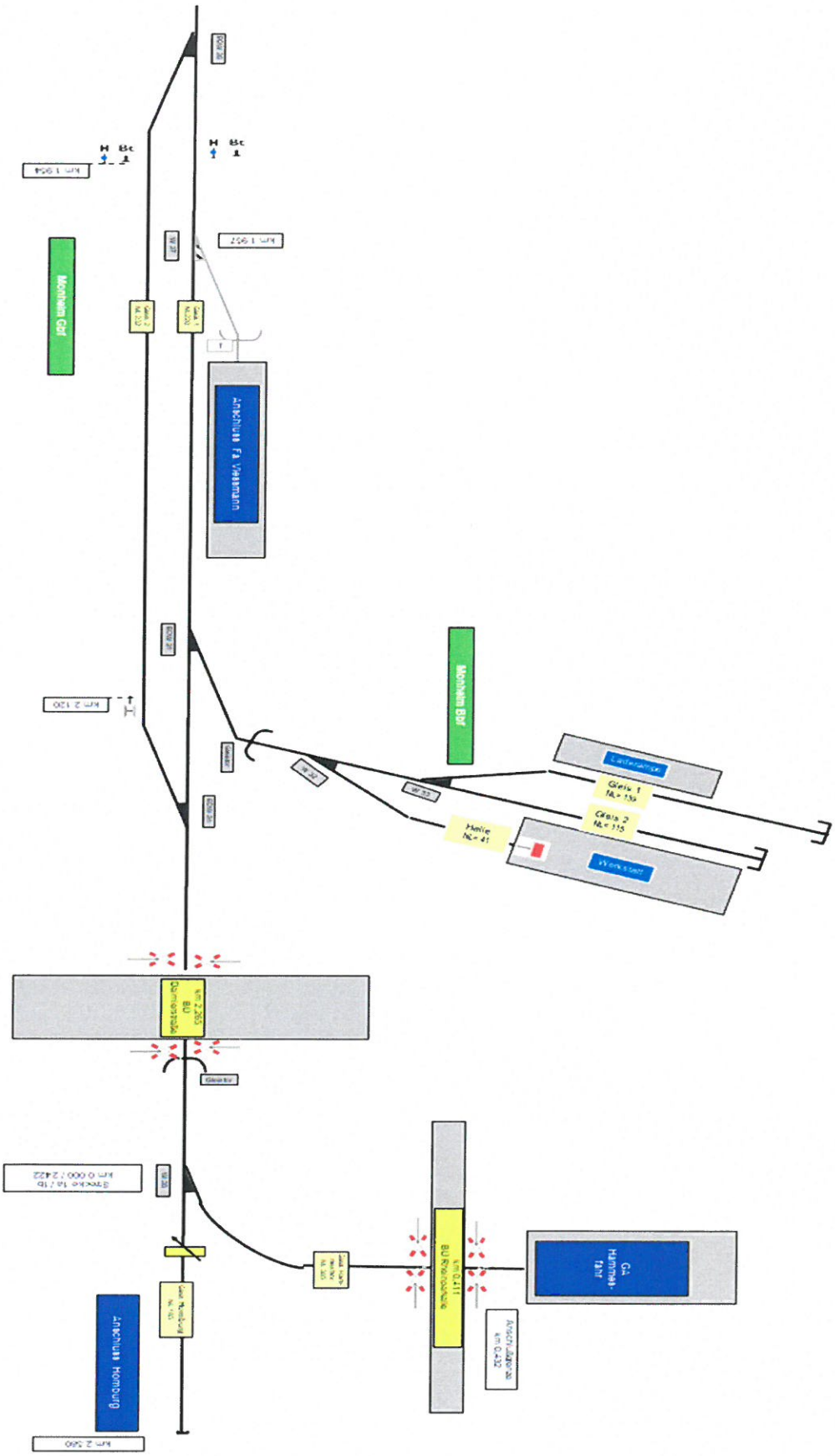
Vor der Einfahrt in die Wagenhalle ist anzuhalten. Der Triebfahrzeugführer hat das Hallentor von innen über einen Drucktaster manuell zu öffnen und zu schließen.

2.4 Ausrangieren Ri EOW 36

- EOW 36 in Grundstellung signaltechnisch verschlossen, daher Aufhebung des Weichenverschlusses erforderlich
- Umstellung mittels TuZ-Bedienung
- Nach Freifahren Achszählkreis erfolgt automatische Rückstellung in Grundstellung und signaltechnischer Verschluss

2.5 Ausfahrten Ri Langenfeld Ügbf bei dezentraler Bedienung

- Einschalten der Bedientafeln durch EVU und Fahrwegeinstellung im dezentralen Betrieb
- Sobald alle Voraussetzungen gegeben, erfolgt Unwirksamschaltung des entsprechenden Gleismagneten am betreffenden NE 5.


Monheim Gbf
Anschluss Fa. Viebahn
Monheim Bbf
Gleis 1
Gleis 2
Halle
Anschluss Homburg

Anhang 4, Anlage 4
Privatgleisanschluß Fa. Viessmann (ehem. Seidel)

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anschlussgrenze NE:	km 1,957	hinter W 37
Gleise:	Hallengleis Viessmann	NL: XX m
Weichen:	/	
Gleissperren:	/	
Tore:	1	
Wagenübergabe:	Zustellung/Abholung	Hallengleis
Geschwindigkeit:	max. 5 km/h	
Besonderheiten:	Anschluß ist gesperrt; Sh 2 – Scheibe ist aufgestellt Anschlussgleis endet am Hallenende; mit Riegelhandschloss im geraden Strang verschlossen; Schlüssel bei Zugleiter in Verwahrung.	

Die Waggons sind bei der Zustellung in die Halle zu schieben und daher zunächst bis auf die Gleisanlage im Bereich der Güterhalle (BSM) zu ziehen. Nach dem Umsetzen der Lok an das entgegengesetzte Zugende werden die Waggons bis hinter die Weiche zum Gleisanschluss der Fa. Viessmann zurückgezogen und in das Anschlussgleis geschoben. Die Weiche 37 ist eine mechanisch ortgestellte Weiche, die über Riegel gesichert ist.

Bei geschlossenem Tor ist die Öffnung des Tores durch Beschäftigte der Fa. Viessmann zu veranlassen. Die Einfahrt in den Hallenbereich erfolgt unter Abgabe eines akustischen Signals.
Vor dem Befahren des Hallengleises ist durch den Rangierer sicherzustellen, dass die am Ende des Hallengleises befindliche im Boden versenkbare Bremsschuhe hochgeklappt sind. Das Anfahren der Lok oder Waggons gegen die Bremsschuhe ist im jedem Fall zu vermeiden.

Anhang 4, Anlage 5

Privatgleisanschluß Fa. Hammesfahr

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anschlussgrenze NE:	km 0,432	HK Gehweg; s. Hinweisschild
Gleise:	Anschlussgleis Hammesfahr	NL: 400 m
Weichen:	/	
Gleissperren:	/	
Tore:	1	
Wagenübergabe:	Zustellung/Abholung	Hallengleis
Geschwindigkeit:	max. 5 km/h	
Besonderheiten:	BÜ Rheinparkallee mit Postensicherung Anschlussgleis endet am Hallenende; bei gleichzeitiger Bedienung des Anschuss Homburg ist das Gleistor in geöffneter Lage festzulegen.	

Vor Befahren des BÜ Daimlerstraße ist anzuhalten und mit Posten zu sichern. Die Weiche 35 muss durch das EVU in Fahrtrichtung gelegt werden.
Vor dem Befahren des BÜ Rheinparkallee ist anzuhalten. Bei geschlossenem Tor ist die Öffnung der Tores durch Beschäftigte der Fa. Hammesfahr zu veranlassen. Der BÜ ist durch Posten mit rot-weiß-roter Signalflagge zu sichern.

Die Einfahrt in den Hallenbereich erfolgt unter Abgabe eines akustischen Signals. Vor dem Befahren des Hallengleises ist durch den Rangierer sicherzustellen, dass keine Personen sich im Gleis befinden sowie keine Gegenstände ins Lichtraumprofil (z.B. Überfahrbleche) des Gleises ragen.
Außerdem sind die Rillen frei sind von Gegenständen zu halten.

Die im Hallenbereich abgestellten Waggons sind sofort durch die vor Ort befindlichen Hemmschuhe gegen unbeabsichtigtes Wegrollen festzulegen.
Grundsätzlich ist das Abstellen von Wagen nur auf den geraden Gleissträngen des Anschlussgleises gestattet.

Anhang 4, Anlage 6

Privatgleisanschluß Homburg

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anschlussgrenze NE:	km 2,395	W 35
Gleise:	Ladegleis	NL: 185 m
Weichen:	/	
Gleissperren:	1	
Tore:	1	
Wagenübergabe:	Zustellung/Abholung	Ladestraße
Geschwindigkeit:	max. 5 km/h	
Besonderheiten:	BÜ Daimlerstraße mit Postensicherung bei gleichzeitiger Bedienung des Anschuss HAMMESFAHR ist das Gleistor in geöffneter Lage festzulegen	

Das Ladegleis ist Infrastruktur der BSM und beginnt an der Weiche 35. Im hinteren Bereich ist es mit einer Portalkranbahn überbaut. Vor dem Befahren des Gleisanschlusses ist die Gleissperre zu öffnen. Vor dem Befahren ist sicher zu stellen, dass keine Ladetätigkeiten im Gleisbereich durchgeführt werden. Die im Ladegleis abgestellten Waggons sind sofort durch Hemmschuhe gegen unbeabsichtigtes Wegrollen festzulegen; keine Abstellung nur unter Luft zulässig.

Bei einer Abstellzeit von mehr als 8 h ist die Gleissperre zu verschließen.

Bei Abstellen von Wagen über Grenzzeichen W 35 ist das Gleistor an der Daimlerstraße zu schließen.