



Bereich Netz
N 12
☎ 0221- 390 1214

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der Eisenbahnstrecken der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Teil 1
Allgemeines

Gültig ab 13.12.2015

Bekanntgaben

Nr. der Bekanntgabe	Gültig vom	Berichtigt am	durch
Neuherausgabe	13.12.2015		

Aufgestellt:
N 12
Köln, den 24.11.2015

gez. Vogt

Genehmigt:
Betriebsleiter EIU
Köln, den 27.11.2015

gez. i.A. B. Suermann

Inhaltsverzeichnis

A.	Allgemeine Hinweise zur SbV der HGK	3
B.	Hinweise für die Benutzung der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)	4
C.	Beschreibung der vorhandenen Infrastrukturanlagen	6
D.	Ergänzende Bestimmungen zur Ril 408	11
E.	Ergänzende Bestimmungen zur Ril 301	16
F.	Zusatzbestimmungen zur PZB 90 für den HGK-Bereich	19
G.	Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	22

A. Allgemeine Hinweise zur SbV der HGK

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) beinhaltet die örtlichen Zusätze für das Zug- und Rangierpersonal sowie die Angaben für das Streckenbuch für die Eisenbahninfrastruktur (EIU) HGK AG.

Die Infrastruktur der Häfen und Güterverkehr Köln AG ist ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen gem. § 3 (2) Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

Es gelten die nachfolgend aufgeführten Regelwerke der DB AG bzw. VDV Vorschriften in ihrer jeweils gültigen Fassung mit den ergänzenden Bestimmungen der SbV.

- Ril 301
- Ril 408
- Ril 436
- Ril 482.8001
- Ril 492.0753
- Ril 492.0755
- Ril 915 01
- GGVSEB und RID

Den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) werden folgende Unterlagen für die Trassennutzung zur Verfügung gestellt:

- Fahrplan gem. Ril 408.20
- Geschwindigkeitsheft der HGK
für Güterzüge, Arbeitszüge und Triebfahrzeugleerfahrten
- La / Betriebsanweisungen /Betra
- SbV (Sammlung betrieblicher Vorschriften)

Die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen stellen sicher, dass Aus- und Fortbildung der im Netz der HGK eingesetzten Betriebspersonale erfolgt ist. Die Überwachung der Betriebspersonale obliegt dem zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und ist auf Nachfrage jederzeit gegenüber dem HGK EIU vorzulegen. Der Betriebsleiter EIU ist berechtigt, dies jederzeit zu prüfen.

B. Hinweise für die Benutzung der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

1. Die SbV enthält für alle Strecken und Betriebsstellen zusätzliche Regeln zur Ril 408/Ril 436/Ril 482.8001 und für Regeln zu anderen Vorschriften sowie die Angaben für das Streckenbuch.

Den Regeln sind Stichworte zugeordnet, in Klammern ist ein Hinweis auf die Textstelle gegeben.

2. Die Angaben gelten für beide Fahrtrichtungen, wenn ihre Gültigkeit nicht durch einen Pfeil oder im Text nur auf eine Fahrtrichtung beschränkt ist. Der Pfeil nach unten zeigt die Fahrtrichtung an, die durch die Reihenfolge der Betriebsstellen gekennzeichnet wird. Der Pfeil nach oben zeigt die Gegenrichtung an.
3. Angaben, die für das Gegengleis gelten, sind in Winkel $< >$ gesetzt.
4. Bei Nebenbahnen ist hinter der Streckenbezeichnung der Zusatz (Nebenbahn) angegeben.
5. Es bedeutet bei Sichern von Bahnübergängen:

ET = Einschalttaste mit Schaltschüssel oder Taste unmittelbar vor der Abfahrt bedienen; die Meldelampe muss blinken, bevor der Zug abfahren darf. Die Anlage wird zugbewirkt ausgeschaltet.

Autom

ET = Sie müssen an das Schild „AutomatikET“ heranfahren. Sie dürfen den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren ein weißes Licht leuchtet oder blinkt. Leuchtet oder blinkt kein weißes Licht gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 6.

AT = Ausschalttaste mit Schaltschüssel bedienen, wenn der Bahnübergang nicht zugbewirkt geöffnet wird.

HET = Hilfseinschalttaste mit Schaltschüssel unmittelbar vor Befahren des Bahnübergangs betätigen. Die Anlage wird zugbewirkt ausgeschaltet.

Autom

HET Sie müssen bis an das Schild „AutomatikHET“ heranfahren. Sie dürfen den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.0671 Abschnitt 2 Absatz 6.

RS = Rangierschalter unmittelbar vor Befahren des Bahnübergangs mit Schaltschlüssel bedienen; die Meldelampe muss leuchten, bevor die Rangierfahrt fortgesetzt wird. Sofort nach Befahren des Bahnübergangs die Anlage mit RS wieder ausschalten.

- UT = Unwirksamkeitstaste unmittelbar vor dem Befahren des Einschaltpunktes mit Schaltschlüssel bedienen. Wenn die Meldelampe leuchtet, ist der Einschaltkontakt der Anlage für die Dauer von 30 Sekunden unwirksam geschaltet.
- US = Unwirksamkeitsschalter unmittelbar vor dem Befahren des Einschaltpunktes mit Schaltschlüssel bedienen. Wenn die Meldelampe leuchtet, ist der Einschaltkontakt unwirksam geschaltet.

C Beschreibung der vorhandenen Infrastrukturanlagen

Bereich Süd (Teil 2 der SbV):

Bremsweg: 400 m

Streckenklasse D4 (Achslast 22,5 t, Meterlast 8 t)

Strecke: Hürth-Kendenich – Nord-Süd-Bahn (Awanst Hürth Mitte/Ville Nord)

Diese Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben.

Streckengeschwindigkeit Vzul 30 km/h

Größte Neigung/Steigung: 25,1 ‰ auf 325 m zwischen BÜ Kendenicher Str. und Weiche 772

Mindestbrems Hundertstel	P	G
Richtung Nord-Süd-Bahn	29	31
Richtung Hürth-Kendenich	36	43

Strecke: Hürth-Kendenich – Brühl-Vochem - Köln-Godorf Hafen

Streckengeschwindigkeit Vzul 50 km/h

Größte Neigung/Steigung: 17,6 ‰ auf 130 m dann 16,5 ‰ auf 303 m im Bf Brühl-Vochem zwischen EÜ Brühl Brücke und BÜ Bergerstraße

Mindestbrems Hundertstel	P	G
Richtung Köln-Godorf Hafen	42	66
Richtung Hürth-Kendenich	35	53

Strecke: Hürth-Kendenich – Brühl-Vochem - Brühl DB

Streckengeschwindigkeit

Richtung Brühl DB Vzul 40 km/h

Richtung Hürth-Kendenich Vzul 50 km/h

Größte Neigung/Steigung: 14,1 ‰ auf 240 m zwischen BÜ Schmittenstraße und EÜ DB.

Mindestbrems Hundertstel	P	G
Richtung Brühl DB	34	49
Richtung Hürth-Kendenich	35	53

Strecke: Hürth-Kendenich – Brühl-Vochem - Wesseling

Streckengeschwindigkeit Vzul 50 km/h

Größte Neigung/Steigung: 17,6 ‰ auf 130 m dann 16,5 ‰ auf 303 m im
Bf Brühl-Vochem zwischen EÜ Brühl Brücke
und BÜ Bergerstraße

Mindestbrems-hundertstel	P	G
Richtung Wesseling	42	66
Richtung Hürth-Kendenich	41	64

Strecke: Köln-Godorf Hafen - Hersel

Streckengeschwindigkeit Vzul 50 km/h

Größte Neigung/Steigung: 6,4 ‰ auf 330 m zwischen EU Zufahrt Hafen und
Bf Godorf.

Mindestbrems-hundertstel	P	G
Richtung Hersel	36	54
Richtung Köln-Godorf Hafen	36	54

Strecke: Brühl-Vochem – Hürth-Kendenich - Frechen

Streckengeschwindigkeit Vzul 50 km/h

Die Strecke zwischen Hürth-Kendenich und Nord-Süd-Bahn wird im Zugleitbetrieb
betrieben.

Größte Neigung/Steigung: 25,1 ‰ auf 325 m zwischen BÜ Kendenicher Str. und
Weiche 772

Mindestbrems-hundertstel	P	G
Richtung Frechen	41	57
Richtung Brühl-Vochem	36	49

Strecke: Wesseling - Köln

Streckengeschwindigkeit Vzul 50 km/h

Größte Neigung/Steigung: 6,4 ‰ auf 330 m zwischen EU Zufahrt Hafen und
Bf Godorf.

Mindestbrems-hundertstel	P	G
Richtung Köln	40	54
Richtung Wesseling	40	54

Strecke: Brühl Mitte – Köln-Klettenberg

Streckengeschwindigkeit Vzul 50 km/h

Größte Neigung/Steigung: 14,1 ‰ auf 240 m zwischen BÜ Schmittenstraße und EÜ DB.

Mindestbremschwerlast	P	G
Richtung K-Klettenberg	38	59
Richtung Brühl Mitte	34	45

Strecke: Brühl Mitte – Bonn-Dransdorf

Streckengeschwindigkeit Vzul 50 km/h

Größte Neigung/Steigung: 11 ‰ zwischen Bf Bornheim und BÜ Weg zur Wolfsburg.

Mindestbremschwerlast	P	G
Richtung B-Dransdorf	41	64
Richtung Brühl Mitte	38	59

Bereich Nord (Teil 3 der SbV):

Bremsweg: 400 m

Streckenklasse D4 (Achslast 22,5 t, Meterlast 8 t)

Strecke: Köln-Niehl Hafen - Frechen

Streckengeschwindigkeit

Richtung Frechen Vzul 50 km/h

Richtung Köln-Niehl Hafen Vzul 45 km/h

Größte Neigung/Steigung: 16,5 ‰ auf 159 m zwischen Köln-Niehl Hafen und BÜ Sebastianstraße

Mindestbremschwerlast	P	G
Richtung Frechen	34	52
Richtung Köln-Niehl Hafen	41	61

Strecke: Köln-Nippes - Frechen

Streckengeschwindigkeit

Richtung Frechen Vzul 50 km/h

Richtung Köln-Nippes Vzul 45 km/h

Größte Neigung/Steigung: 13,2 ‰ auf 316 m zwischen SÜ Widderdorfer Str. und BÜ Stolberger Str.

Mindestbremschwerlast	P	G
Richtung Frechen	34	52
Richtung Köln-Nippes	39	55

Strecke: Frechen - Wachtberg

Streckengeschwindigkeit Vzul 25 km/h (Rangierfahrt)

Größte Neigung/Steigung: 18,5 ‰ auf 128 m zwischen Weiche 1 und Weiche 53

Mindestbrems-hundertstel	P	G
Richtung Wachtberg	23	27
Richtung Frechen	25	29

Strecke: Frechen - Quarzwerke

Streckengeschwindigkeit Vzul 25 km/h (Rangierfahrt)

Größte Neigung/Steigung: 17,1 ‰ auf 900 m zwischen EÜ Brücke Friedhof und Weiche 1

Mindestbrems-hundertstel	P	G
Richtung Quarzwerke	23	27
Richtung Frechen	25	29

Strecke: Köln-Ehrenfeld – Köln-Bickendorf – Köln-Niehl (Hafen)

Streckengeschwindigkeit

Richtung Köln-Niehl (Hafen) Vzul 45 km/h

Richtung Köln-Ehrenfeld Vzul 50 km/h

Größte Neigung/Steigung: 16,5 ‰ auf 159 m zwischen Köln-Niehl Hafen und BÜ Sebastianstraße

Mindestbrems-hundertstel	P	G
Richtung Köln- Niehl (Hafen)	41	61
Richtung Köln- Ehrenfeld	31	48

Oberleitungsnetz im Bereich der Eisenbahninfrastruktur HGK AG

Die Eisenbahnstrecken der

- Stadtbahnlinie 7 zwischen Abzw/Üst Köln-Lind und Bf Frechen (Mischverkehrsstrecke)
- Stadtbahnlinie 16 zwischen Hp Heinrich-Lübke-Ufer (Köln) und Bf Hersel (Mischverkehrsstrecke zwischen Bf Wesseling und Bf Hersel),
- Stadtbahnlinie 18 zwischen Üst Köln-Klettenberg und Üst Alfter (Mischverkehrsstrecke zwischen Hürth-Kendenich und Brühl-Vochem) sowie
- Querbahn zwischen Bf Brühl-Vochem und Bf Wesseling (Mischverkehrsstrecke)

haben ein Oberleitungsnetz, welches mit 750 V Gleichspannung versorgt wird. In der Regel liegt die Fahrdrahthöhe über Schienenoberkante (SO) bei 5500 mm. Mindestfahrdrahthöhe über SO lt. EBO beträgt 4850 mm.

Im Eisenbahnbereich Industriebahn Zons-Nievenheim sind die Gleise 16, 17 und 18 im Übergabebahnhof Nievenheim mit einer ständig unter Spannung stehender Oberleitung (15.000 Volt) der DB überspannt.

Das Oberleitungsnetz der DB wird mit 15 kV Wechselspannung 16,7 Hz versorgt. In der Regel liegt die Fahrdrahthöhe über SO 5,50 m – 6,0 m. Die Mindestfahrdrahthöhe über Schienenoberkante lt. EBO beträgt 4950 mm.

Personen, die auf elektrisch betriebenen Strecken Dienst verrichten, müssen über die Gefahren und über die Anlagen, soweit es ihren Aufgaben entspricht, unterwiesen sein.

D. Ergänzende Bestimmungen zur Ril 408 Fahrdienstvorschrift

408.0101 Abschnitt 2 / 408.2101 Abschnitt 2

Zusätzliche Regeln

Die jeweils gültigen zusätzlichen Regeln (BA, La, Fplo, Betra etc.) liegen auf der Netzleitzentrale zur Einsicht bereit und sind wenn erforderlich (z.B. La) bei jeder Zugfahrt mitzuführen.

408.0101 Abschnitt 3

Ausnahmen, Abweichungen

Ausnahmen bzw. Abweichungen können ausschließlich durch den Betriebsleiter (EIU) der HGK genehmigt werden.

408.2411 Abschnitt 2

Diktieren von schriftlichen Befehlen über Betriebsfunk

Das Diktieren von schriftlichen Befehlen über Betriebsfunk ist auch im offenen Funksystem zugelassen.

Voraussetzungen sind:

1. *dass der Zug hält,*
2. *dass andere Gespräche auf dem gleichen Kanal eingestellt sind und*
3. *dass eine störungsfreie Übermittlung möglich ist.*

Können die vorgenannten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, so muss der Befehl über Fernsprecher diktiert werden. Der Fdl muss ggf. den Triebfahrzeugführer auffordern, sich am Signalfernsprecher zu melden.

408.2431

Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen

Die Angaben werden durch den Schichtleiter der Netzleitzentrale bekannt gegeben. Die vorgenannte Stelle ist berechtigt, einen Fahrdienstleiter mit der Bekanntgabe zu beauftragen.

408.2435

Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

Außergewöhnliche Sendungen und außergewöhnliche Fahrzeuge dürfen ausschließlich auf Anweisung des Betriebsleiters EIU verkehren.

408.2452

Aufenthalt entfallen lassen

Ausfall eines Aufenthaltes bei Reisezügen ist nicht zulässig. Ausnahmen werden im jeweiligen Fahrplan bzw. der Fahrplananordnung bekannt gegeben.

408.0601 Abschnitt 7

Befahren von Weichen mit beweglichen Herzstückspitzen bei falscher Weichenstellung

Die bewegliche Herzstückspitze einer Weiche darf nicht aufgefahren werden. Ist es dennoch geschehen, so ist dies sofort dem Fahrdienstleiter zu melden, auch wenn eine Beschädigung der Herzstückspitze nicht erkennbar ist. Die Weiche darf nur nach Weisung der techn. Fachkraft geräumt werden.

Die Weiche einschließlich der beweglichen Herzstückspitze darf erst wieder befahren werden, wenn ein signal- und ein oberbautechnischer Mitarbeiter den ordnungsgemäßen Zustand an Ort und Stelle festgestellt hat.

Radsätze, die eine Weiche bei falsch liegender Herzstückspitze ohne Entgleisung überrollen bzw. überfahren, sind wie entgleiste Radsätze zu behandeln.

408.0625 Abschnitt 1 Absatz 2

Meldung über die Bedienung der Sandstreueinrichtung einer Zug- oder Rangierfahrt bei Gleisfreimeldeanlagen mit Gleisstromkreisen in den Bahnhöfen Wesseling, (Teil 2) Köln-Niehl (Teil 3) und Köln-Bickendorf (Teil 3).

Wurde bei einer Zug- oder Rangierfahrt die Sandstreueinrichtung in Verbindung mit einem Anhalte- oder Bremsvorgang bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder weniger betätigt bzw. ausgelöst, so ist anzuhalten und der Fahrdienstleiter sofort mit Standortangabe über das Sandstreuen zu verständigen.

Eine Weiterfahrt ist erst nach Zustimmung durch den Fahrdienstleiter zulässig.

408.0641 Abschnitt 5

Windmeldeanlagen

Windmeldeanlagen sind nicht vorhanden. Etwaige Maßnahmen bei Sturm/Orkan werden durch den Schichtleiter der Netzleitzentrale bekannt gegeben.

408.0651 (408.2651) Abschnitt 1 und Abschnitt 2

Fahrgeschwindigkeiten bei gestörter Zugbeeinflussungsanlage

Die maximal zulässige Geschwindigkeit bei gestörter Zugbeeinflussung beträgt 40 km/h.

408.0651 (408.2651) Abschnitt 2

Anordnung für die Durchführung von Fahrten auf den Strecken der HGK für Triebfahrzeuge und andere führende Fahrzeuge ohne HGK- PZB (PZB 90 Bauart HGK)

PZB-Fahrzeugeinrichtungen sind – auch bei Rangierfahrten – grundsätzlich einzuschalten und eingeschaltet zu lassen. Abweichende Regelungen hiervon (z.B. Abschalten bei Rangierfahrten nach 30 Min. gem. Ril 483) gelten nicht.

Ausnahmen sind mit dem Betriebsleiter EIU zu vereinbaren.

PZB-Fahrzeug-einrichtung	Auflagen
<i>PZB 90 Modul DB oder ähnliche PZB</i>	<ul style="list-style-type: none">a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt höchstens 40 km/h.b) Der Triebfahrzeugführer <u>muss</u> eine gültige Streckenkenntnis besitzen.c) Die Netzleitzentrale der HGK ist zu verständigen.
<i>ohne PZB bzw. bei gestörter PZB</i>	<ul style="list-style-type: none">a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt höchstens 40 km/h.b) Der Triebfahrzeugführer <u>muss</u> eine gültige Streckenkenntnis besitzen.c) Die Netzleitzentrale der HGK ist zu verständigen.d) Das führende Fahrzeug muss neben dem Triebfahrzeugführer mit einem Beimann besetzt sein. Dieser Beimann muss nachweislich in der Lage sein, die Zugeinheit ordnungsgemäß abzubremesen sowie über entsprechende Kenntnisse gem. Eisenbahnsignalordnung verfügen.
	----- oder -----
	<ul style="list-style-type: none">a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt höchstens 25 km/h.b) Der Triebfahrzeugführer <u>muss</u> eine gültige Streckenkenntnis besitzen.c) Die Netzleitzentrale der HGK ist zu verständigen.

408.2681, Abschnitt 3 und 4

Überbrückung der Notbremse

Die Bedienung der Notbremsüberbrückung ist nicht zulässig.

408.2691 Abschnitt 2

Fahrgeschwindigkeiten bei gestörter Sicherheitsfahrschaltung

Die maximal zulässige Geschwindigkeit bei gestörter Sicherheitsfahrschaltung beträgt 40 km/h.

408.2691 Abschnitt 3

Bedienung vom hinteren Führerraum aus

Die maximal zulässige Geschwindigkeit bei Bedienung vom hinteren Führerraum beträgt 40 km/h.

408.2721 Abschnitt 3

Bremshundertstel fehlen

Maßnahmen bei fehlenden Mindestbremshundertstel werden durch den Schichtleiter der Netzleitzentrale mitgeteilt.

408.48

Rauchverbot in Güterbahnhöfen

Auf allen Güterbahnhöfen ist es verboten, zu rauchen oder mit offenem Feuer zu hantieren bzw. es zu unterhalten.

408.4813 Abschnitt 3 Absatz 1 d) 3.

Zustimmung des Weichenwärters

Hochhalten eines Armes oder einer weißleuchtenden Handleuchte

Das Hochhalten eines Armes oder einer weißleuchtenden Handleuchte gilt wegen Verwechslungsgefahr nicht als Zustimmung des Ww zur Rangierfahrt.

408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1

Geschwindigkeit beim Rangieren vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern

Vor Befahren einer ortsgestellten, gegen die Spitze zu befahrende Weiche prüft der Triebfahrzeugführer bzw. der beauftragte Rangierbegleiter die ordnungsgemäße Endlage der Weiche; die Rangierfahrt hat zu diesem Zweck ggf. anzuhalten.

408.4814 Abschnitt 5

Freien Fahrweg ansagen

Ansage des freien Fahrweges ist grundsätzlich nicht zulässig. Ausnahmen sind in Kap. G, Beschreibung der örtlichen Verhältnisse, angegeben.

408.4814 Abschnitt 11 Absatz 1

Verschieben durch Menschen

Verschieben durch Menschen ist nicht zulässig.

408.4818

Abstoßen oder Ablaufen

Ablaufen oder Abstoßen ist nur in den gem. Kap. G, Beschreibung der örtlichen Verhältnisse beschriebenen Bereichen zulässig.

408.4821 Abschnitt 2

Hemmschuhe

Es sind folgende Hemmschuhe zu verwenden:

Schienenform	Farbanstrich der Hemmschuhe
S 41, S 49, S 54	gelb mit blauem Zusatzanstrich im Griffbereich
8, UIC 60	gelb
6	gelb mit rotem Zusatzanstrich im Griffbereich

In Kapitel G sind die in den Bahnhöfen erforderlichen Hemmschuhe beschrieben.

408.4821 Abschnitt 2

Vorhalten und Aufbewahren der Hemmschuhe

Nicht benutzte Hemmschuhe sind auf die Hemmschuhsteine zu legen.



Unbrauchbare Hemmschuhe sind sofort aus dem Gleisbereich zu entfernen und zu sammeln.

E. Ergänzende Bestimmungen zur Ril 301 - Signalbuch -

Erweiterter Signalbegriff des Signals Zs 7 - Vorsichtsignal -

Mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde wurde der Signalbegriff des Vorsichtsignals wie folgt erweitert:

Halt vor Bahnübergängen mit hauptsignalüberwachten Bahn-übergangs-Sicherungsanlagen. Weiterfahrt nach Sicherung!

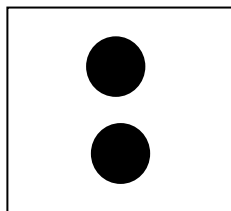
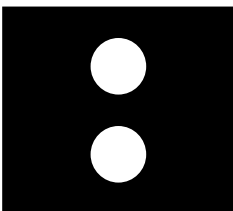
Diese Bahnübergänge sind in den Buchfahrplänen (Geschwindigkeitsheft) mit dem Zeichen  gekennzeichnet. Erhält ein Zug Signal Zs 7 zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal, so gilt dies gleichzeitig auch als Unterrichtung des Zuges über den Ausfall der technischen Sicherung der im folgenden Blockabschnitt vorhandenen und im Buchfahrplan (Geschwindigkeitsheft) mit dem Zeichen  gekennzeichneten Bahnübergänge. Zs 7 ersetzt in diesen Fällen den schriftlichen Befehl 8 gem. Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz 1. Die Sicherung des Bahnübergangs erfolgt nach Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz 2 bis 7.

301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6

Der Bremsweg auf allen Strecken der HGK beträgt 400 m.

Zusätzliches Signalschild am Mast unter der Pfeiftafel (Bü 4) gemäß BÜV NE (Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen).

Zwei weiße Punkte auf schwarzen Grund oder zwei schwarze Punkte auf weißem Grund

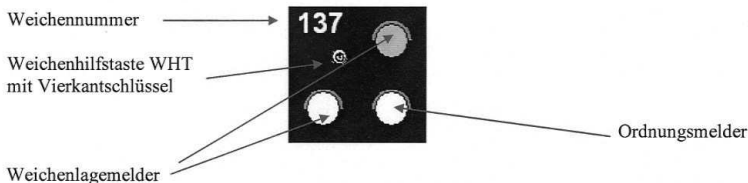


Das Signalschild unter der Pfeiftafel bedeutet, dass der Triebfahrzeugführer das Pfeifsignal etwa in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang wiederholen muss.

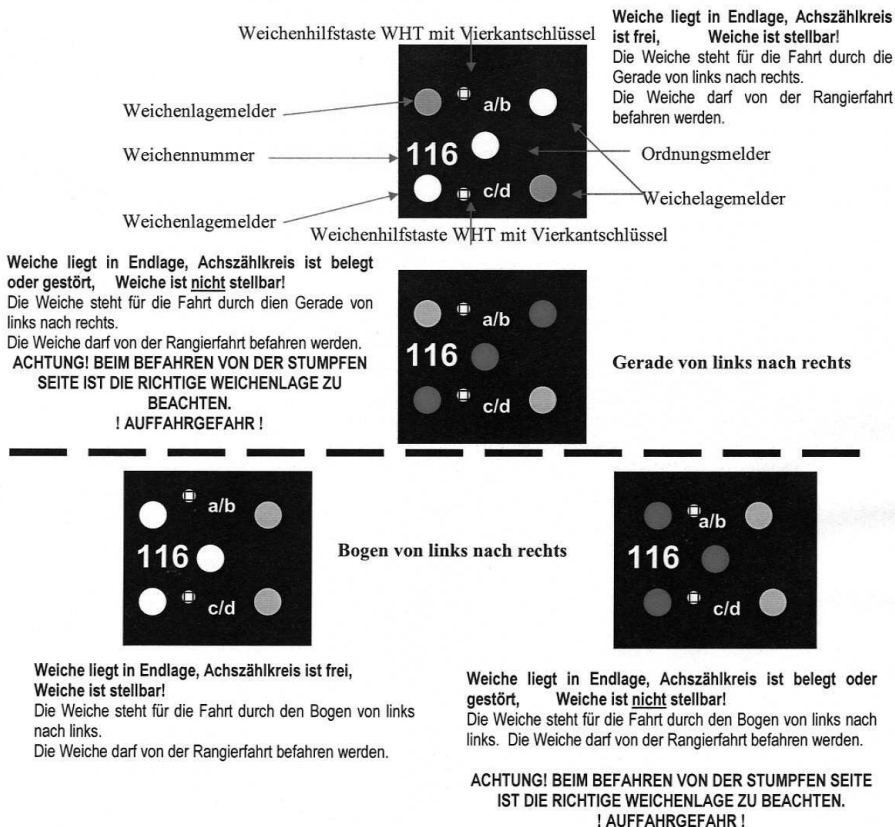
Weichenlagemelder für elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW)

Weichenlagemelder

Bedien- und Anzeigeelemente eines WLM für einfache Weichen:



Bedien- und Anzeigeelemente eines WLM für doppelte Kreuzungsweichen



Für die Bedienung der elektrisch ortsgestellten Weichen siehe Anlage 2 zur SbV.

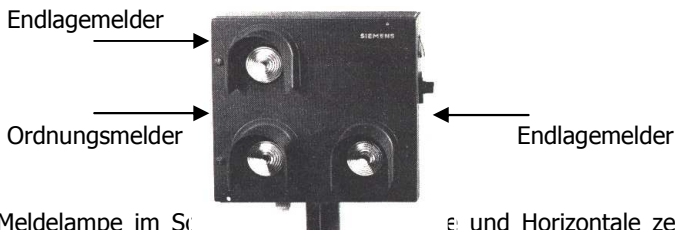
Weiter:

Weichenlagemelder für elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW)

(gilt nur für Weiche 512 im Btf Wesseling)

Elektrisch ortsgestellte Weichen sind mit den Lichtsignalen Wn 1 und Wn 2 ausgerüstet, die gleichzeitig als elektrische Weichenlagemelder dienen.

Der Weichenlagemelder zeigt die Ordnungsstellung und die Endlage der jeweiligen Weichenzunge an.



Die Meldelampe im Signal ϵ und Horizontale zeigt unabhängig von der Weichenlage die Ordnungsstellung der zugehörigen Weiche an, während die beiden übrigen Meldelampen die Weichenlage anzeigen. Während eine Weiche umläuft, erlischt der Endlagemelder, und der Ordnungsmelder blinkt.

Bei der Endlage leuchten stets zwei Meldelampen, und zwar:

a) übereinander - von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen



○ = Weiche steht für die Fahrt durch den geraden Zweig

b) nebeneinander - von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen



○ ○ = Weiche steht für die Fahrt durch den gebogenen Zweig

Leuchtet wegen eines Lampenausfalls nur ein Lichtpunkt, so ist mittels Umschalter am Gehäuse des Weichenlagemelders von Haupt- auf Nebenfaden umzuschalten.

Ein erloschener Weichenmelder sagt aus, dass die Weiche gestört ist (keine Weichenendlage).

F. Zusatzbestimmungen zur PZB 90 für den HGK-Bereich

Auf HGK-Strecken erfolgt auf den Mischverkehrs- und Güterverkehrsstrecken die punktförmig wirkende Zugbeeinflussung durch **PZB 90 mit besonderen Funktionen für den HGK-Bereich**.

Auf HGK-Strecken sind nur 2000 Hz-Gleismagnete und 1000 Hz-Gleismagnete vorhanden.

2000 Hz-Gleismagnet (an Hauptsignalen und an Konfliktpunkten):

- bei unerlaubter Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal wird unmittelbar eine Zwangsbremmung ausgelöst, außer bei vorheriger Betätigung des Befehlsschalters. Bei Betätigung des Befehlsschalters ist eine Fahrt mit max. 45 km/h zulässig.
- er ist an Konfliktpunkten (Vermeidung von Fehlleitung eines Güterzuges auf eine reine Stadtbahnstrecke) wirksam bei Signalbegriff Hp 0, Hp 1 oder unabhängig von einem Signal ständig wirksam geschaltet.

Konfliktpunkte:

Wirksam geschaltete Gleismagnete bei Signalbegriff Hp 0 oder Hp 1:

- Wesseling Zsig S 524
- Wesseling Süd Esig F 794 und A 791
- Pbf Fischenich Esig F 295 und F 296
- Brühl-Vochem Esig A 391 und A 392
- Köln-Lind Bksig 195 und 196
- Haus Vorst Bksig 491 und 492

Ständig wirksam geschaltete 2000 Hz-Gleismagnete:

- Brühl-Vochem in beiden durchgehenden Hauptgleisen der Querverbindung in km 0,35 (Fahrtrichtung Brühl-Vochem)
in Gleis 947 (Kurve in Richtung Brühl Nord) zwischen der Weiche 941 und Zsig S 947 in km 0,49
- Frechen in beiden durchgehenden Hauptgleisen in km 17,7 (Fahrtrichtung Frechen)
- Wesseling im Gleis Köln-Bonn in Höhe Ra 10

1000 Hz-Gleismagnet:

ihm obliegt bei einer Vorsignalwarnstellung bzw. bei

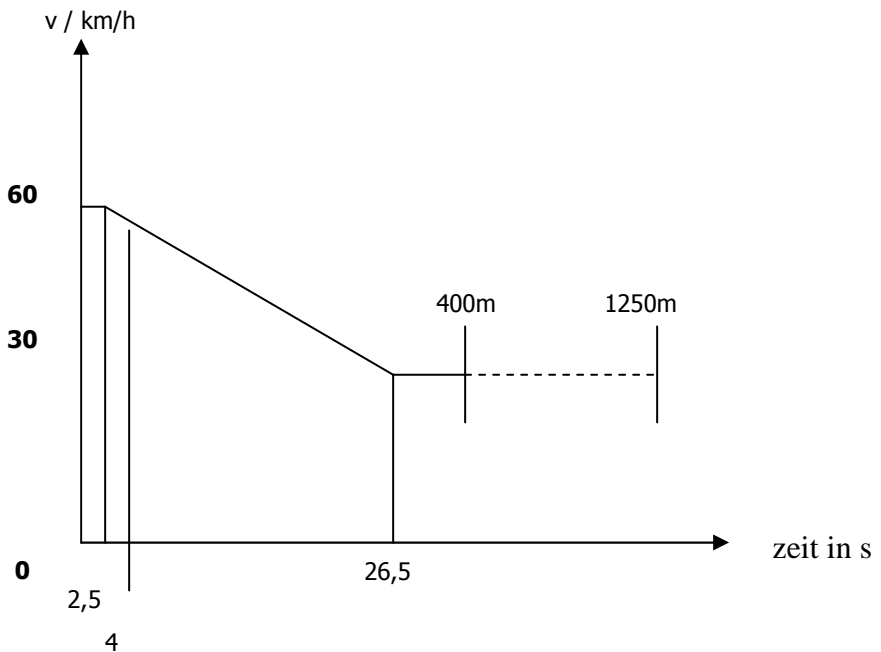
Signalbegriff Bü 0 an Überwachungssignalen:

eine Wachsamkeitsprüfung des Triebfahrzeugführers innerhalb von 4 Sekunden sowie nach bestandener Wachsamkeitsprüfung die Überwachung der anschließenden Geschwindigkeitsreduzierung gemäß der HGK-Überwachungskurve.

Ständig wirksam geschaltete 1000 Hz-Gleismagnete:

- zwischen Bf Brühl-Vochem und Bf Fischenich in Höhe der Vorsignaltafel (Blocksignal 275) in km 9,492 im Gegengleis
- zwischen Bf Brühl-Vochem und Bf Köln-Godorf Hafen in beiden Gleisen in Höhe der Vorsignaltafeln (Einfahrtsignale 992 und 993) in km 5,820
- zwischen Bf Wesseling und Bf Köln-Godorf Hafen in Höhe der Vorsignaltafel (Einfahrtsignale 991) in km 0,675
- Im Bf Köln-Niehl; Bft Niehl
in Gleis 9 in Höhe der Vorsignaltafel (Zsig S 9) in km 2,580,
im Gleis 40 in Höhe der Vorsignaltafel (Asig P 40),
im Gleis 40 in Höhe der Vorsignaltafel (Zsig S 40) und
im Gleis 50 (Zuführungsgleis KV-Terminal Nord, Deutsche Infineum, Ford West / AVG in Höhe der Vorsignaltafel (Ls 50^{II})

HGK-Überwachung nach 1000 Hz-Beeinflussung



Der Überwachungsweg von 400 m ist ohne Befreiungsmöglichkeit
Möglich ist die Befreiung im Bereich >400 bis 1250 m, danach endet die Überwachung

Umschaltstellen von PZB 90-Modus HGK auf DB / DB auf Modus HGK

An folgenden Übergangspunkten ist manuell vom Triebfahrzeugführer umzuschalten:

Übergabestelle: Brühl-Vochem (HGK) – Brühl (DB)	
Richtung DB	Richtung HGK
Vor der Abfahrt in Brühl-Vochem	Nach der Ankunft in Brühl-Vochem
Übergabestelle: Köln-Bickendorf (HGK) – Köln-Ehrenfeld (DB)	
Richtung DB	Richtung HGK
Vor der Abfahrt in Köln-Bickendorf	Nach der Ankunft in Köln-Bickendorf
Übergabestelle: Köln-Bickendorf (HGK) – Köln-Nippes (DB)	
Richtung DB	Richtung HGK
Vor der Abfahrt in Köln-Bickendorf	Nach der Ankunft in Köln-Bickendorf

G. Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

**Zentrale Notfallrufnummer auf der Netzleitzentrale der HGK
2555 oder 0221 3902555**

Der *Bereich Netz* der HGK AG ist Betreiber der Eisenbahninfrastrukturanlagen der HGK AG. Bei der HGK wurden analog zur DB AG die Richtlinienkompetenz zur Anlagensicherheit und der sicheren Führung des Eisenbahnbetriebes dem Bereich Netz als Eisenbahninfrastrukturunternehmen übertragen. Dies betrifft unter anderem auch den Aufbau bzw. die Vorhaltung eines Notfall-/Unfallmanagements für den Eisenbahninfrastrukturbetrieb.

Das Notfall-/Unfallmanagement umfasst die gesamte Organisation der Maßnahmen zur Bewältigung von Störungen im operativen Eisenbahnbereich, gefährlichen Unregelmäßigkeiten, Unfällen, Krisen und Katastrophen. Hierbei ist für HGK Netz die geltende Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Abkürzung „BUVO-NE“) bindendes Regelwerk, welches vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen anzuwenden bzw. zu beachten ist.

Die Forderungen der BUVO-NE werden mit der Einführung der VAW „Notfall-/Unfallmanagement“ umgesetzt. Sie dient dem Zweck, die Aufgaben der BUVO-NE (d.h. Einleiten von ersten Maßnahmen bei Ereignissen, erste Hilfe zu leisten und Abgeben der notwendigen Meldungen u.a.) den jeweiligen Organisationseinheiten bzw. Dritten zuzuweisen.

Zentrales Schriftwerk für die Abgabe von Meldungen sind die Unfallmeldetafeln I, II und der Meldeplan HGK Netz.

Geltungsbereich

Die Unfallmeldetafeln I, II und der Meldeplan HGK Netz haben Gültigkeit im Bereich der Eisenbahninfrastruktur der HGK; darüber hinaus für alle Fachdienste, deren Aufgabenerledigung in den Bahnbetrieb eingebunden ist.

Die Unfallmeldetafel I gilt für alle auf der Infrastruktur der HGK verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Beachtung ist im Rahmen der Vereinbarung über den Zugang zur Infrastruktur gem. § 14 Absatz (4) AEG sicherzustellen.

Aufgaben des Eisenbahnverkehrsunternehmens EVU

Durch das EVU ist sicherzustellen, dass bei einem meldepflichtigen Ereignis umgehend (spätestens 60 Minuten nach Alarmierung) ein Fachberater des jeweiligen EVU den Notfallmanager bei der Abwicklung des Ereignisses vor Ort unterstützt.

MUSTER

Unfallmeldetafel I für Triebfahrzeugführer

Häfen und Güterverkehr Köln AG

Bereich Netz

(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel I

Strecke / Netz Eisenbahnstrecken der HGK Betriebsstelle: Nettleitzentrale HGK

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen)

Funk Kanal:

Telefon:

0221 – 390 2555

Mobilfunk:

01788 390 110

... 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 (Löcher 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.

Stand:

09.11.2010

Datum

Festlegung der Unfallmeldebezirke

Betriebsbereich Süd:

Betriebsstellen	Zuständig
<p>Zugleitstrecke</p> <p>Bf Hürth-Kendenich – Nord-Süd-Bahn</p> <p>Gleise 761/762 Weiche 92 einschließlich Awanst Ville Nord</p>	<p>Zugleiter auf der Netzleitzentrale</p> <p>Ruf-Nr. 0221/390-2570</p>
<p>Bahnhof Hürth-Kendenich</p> <p>Stadtbahnlinie 18 ausgenommen Bf Brühl-Vochem und Zugleitstrecke</p> <p><u>Unfallmeldegrenzen:</u> Richtung Brühl- Vochem: BÜ Schmittenstrasse *)</p>	<p>özF Hürth- Kendenich</p> <p>Frequenz 466,19 Mhz</p> <p>Ruf-Nr. 0221/390-2502</p>
<p>Bahnhof Brühl-Vochem</p> <p>gesamter Bereich Bf Brühl-Vochem</p> <p><u>Unfallmeldegrenzen:</u> Strecke Brühl- Vochem – Brühl Gbf: bis zum Schild "Grenze HGK / DB" in km 0,888 Richtung Wesseling: Esig F 976 *) Richtung H.- Kendenich BÜ Schmittenstrasse *)</p>	<p>özF Brühl- Vochem</p> <p>Frequenz 466,37 Mhz</p> <p>Ruf-Nr. 0221/390-2507</p>
<p>Bahnhof Köln-Godorf Hafen</p> <p>gesamter Bereich</p> <p><u>Unfallmeldegrenzen:</u> Richtung Brühl-Vochem Standort Signal 992/993 *) Richtung Wesseling Standort Signal 991 *)</p>	<p>özF Brühl- Vochem</p> <p>Frequenz 466,43</p> <p>Ruf-Nr. 0221/390-2507</p>
<p>Bahnhof Wesseling</p> <p>gesamter Bereich Stadtbahnlinie 16</p> <p><u>Unfallmeldegrenzen:</u> Richtung Köln-Godorf Hafen Signal 991 des Bahnhofs Köln-Godorf Hafen *) Richtung Brühl-Vochem Esig F 976 *)</p>	<p>özF Wesseling</p> <p>Frequenz 458,39 Mhz</p> <p>Ruf-Nr. 0221/390-2508</p>

*) Diese Unfallmeldegrenzen sind gleichzeitig auch Umschaltgrenzen für den Zugfunkkanal.

Betriebsbereich Nord:

Betriebsstellen	Zuständig
<p>Bahnhof Köln-Niehl mit allen Anlagen und Bft Hafen (Gleisanschlüsse, Terminal Westkai) <u>Unfallmeldegrenze:</u> Richtung Köln-Bickendorf bis einschließlich Bahnübergang Etzelstraße in km 5,39 *)</p>	<p>özF Köln- Niehl Bft Hafen Frequenz 458,47 Mhz Bft Niehl Frequenz 468,15 Mhz Ruf-Nr. 0221/390-2504</p>
<p>Bahnhof Köln-Bickendorf mit allen Anlagen <u>Unfallmeldegrenzen:</u> Richtung Köln-Niehl bis vor Bahnübergang Etzelstraße in km 5,39 *) Richtung Frechen bis Blocksignal 193 der Abzw/Üst Köln-Lind (km 13,292) *) Richtung Bf Köln-Ehrenfeld km 0,592 (Esig F) Richtung Bf Köln-Nippes km 2,516 (Schild „Eigentumsgrenze HGK/DB“)</p>	<p>özF Köln-Bickendorf Frequenz 468,10 Mhz Ruf-Nr. 0221/390-2503</p>
<p>Bahnhof Frechen mit allen Anlagen <u>Unfallmeldegrenzen:</u> Richtung Köln-Bickendorf Blocksignal 193 der Abzw/Üst Köln-Lind in km 13,292 *) Richtung RWE Power Weiche 53</p>	<p>özF Frechen Frequenz 468,275 Mhz Ruf-Nr. 0221/390-2500</p>

*) Diese Unfallmeldegrenzen sind gleichzeitig auch Umschaltgrenzen für den Zugfunkkanal.

Sonstige Betriebsbereiche:

Betriebsstellen	Zuständig
Eisenbahnbereich Zons - Nievenheim <u>Unfallmeldegrenzen:</u> DB AG Bf Nievenheim südl. Bereich Weichen 54/55 in km 23,2 DB AG Bf Nievenheim nördl. Bereich Weiche 81 in km 23,85 Haupt- und Nebenstrecke jeweiliger Anschließer	Schichtleiter NLZ Ruf-Nr. 0221 390 2570
Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen <u>Unfallmeldegrenzen:</u> DB AG Bf Köln-Kalk Nord Signal HS 1	Schichtleiter NLZ Ruf-Nr. 0221 390 2570

Flussdiagramm des Unfallmeldewesens

Unfallmeldeposten (Unfallmeldetafel I)	
HGK Netz	EVU
<ul style="list-style-type: none"> - Fdl Stellwerk „Sf“ - Fdl Stellwerk „Hf“ - Fdl Stellwerk „Wf“ - Fdl Stellwerk „Ff“ - Fdl Stellwerk „Bf“ - Fdl Stellwerk „Nf“ <p style="text-align: center;">in der Regel nicht besetzt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Triebfahrzeugführer (auch EBO-Stadtbahn) - Rangierbegleiter - Rangierer - Örtliche Rangieraufsichten/Zugabfertigungen in: Köln-Niehl, Köln-Niehl Hafen, Köln-Bickendorf, Frechen, Köln-Godorf Hafen, Brühl-Vochem,

