



Bereich Netz  
N 12  
☎ 0221- 390 1214

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

Teil 5  
Eisenbahnbereich Industriebahn Zons-Nievenheim

**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**

<b>6</b>	<b>Eisenbahnbereich Industriebahn Zons-Nievenheim</b>	<b>401</b>
<b>6.1</b>	<b>Allgemeine Information</b>	<b>401</b>
<b>6.2</b>	<b>Verzeichnis der Betriebsstellen</b>	<b>401</b>
<b>6.3</b>	<b>Verzeichnis der Bahnübergänge</b>	<b>403</b>
<b>6.4</b>	<b>Beschreibung der Betriebsstellen</b>	<b>405</b>
<b>6.4.1</b>	<b>Bf Nievenheim</b>	<b>405</b>
<b>6.4.2</b>	<b>Haupt- und Nebenstrecke</b>	<b>407</b>

---

## 6 Eisenbahnbereich Industriebahn Zons-Nievenheim

---

### 6.1 Allgemeine Information

---

Alle Fahrten im EBO-Eisenbahnbereich „Industriebahn Zons – Nievenheim“ werden als Rangierfahrten gemäß Richtlinie (Ril) 408.48 durchgeführt.

### 6.2 Verzeichnis der Betriebsstellen

**Übergabebahnhof Nievenheim,**

**Hauptstrecke,** beginnend im Übergabebahnhof Nievenheim in km 0,0 bis zum Gleisanschluss Alu-Norf in km 5,8 sowie

**Nebenstrecke,** beginnend an der EOW 12 in km 0,0 (km 2,9 der Hauptstrecke) bis zum Gleisanschluss uct in km 1,6.



## 6.3 Verzeichnis der Bahnübergänge

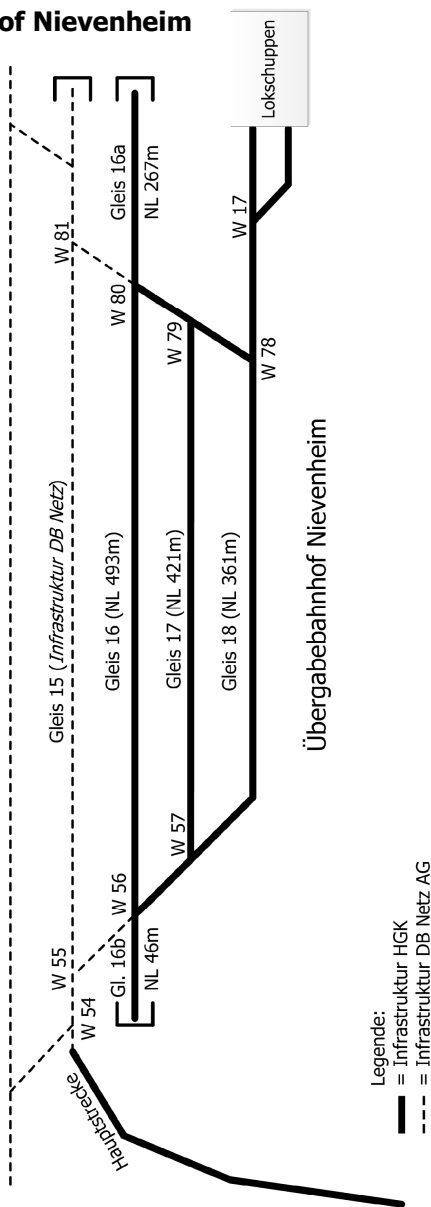
Nummer des BÜ	Name des BÜ	Art der Sicherung	Kilometerangabe
1	Kirschfeld	<u>nichttechn gesichert</u> Bü 4	Zwischen Lokschruppen und Weiche 78
2	Kohnacker	<u>nichttechn gesichert</u> Bü 4 <b>Zusätzlich Richtung Nievenheim</b> Bü 4 mit zus. Signalschild gem. BÜV NE § 9 (2)	1,07 (Hauptstrecke)
2A	Überfahrt Euro Auctions	Lichtzeichenanlage	1,30 (Hauptstrecke)
3	Ernteweg	Blinklichtanlage	1,64 (Hauptstrecke)
4	Weg (Feldweg)	<u>nichttechn gesichert</u> <b>Richtung Alu Norf</b> Bü 4 mit zus. Signalschild gem. BÜV NE § 9 (2) <b>Richtung Nievenheim</b> Übersicht auf die Bahnstrecke	2,29 (Hauptstrecke)
5	Edisonstraße I	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	2,88 (Hauptstrecke)
6	Zufahrt Spedition Seifert	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	3,12 (Hauptstrecke)
7	Entfällt		
8	St.-Peter-Str. / Bahnstr.	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Fußwegschränke	3,77 (Hauptstrecke)
9	Zufahrt Offergeld	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	4,15 (Hauptstrecke)
10	Edisonstraße II	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	4,27 (Hauptstrecke)
11	Zinkhüttenweg	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Fußwegschränke	4,67 (Hauptstrecke)
12	Stüttger Weg	<u>nichttechn gesichert</u> Bü 4 mit zus. Signalschild gem. BÜV NE § 9 (2)	5,80 (Hauptstrecke)

<b>Nummer des BÜ</b>	<b>Name des BÜ</b>	<b>Art der Sicherung</b>	<b>Kilometerangabe</b>
13	B 9 (Düsseldorfer Str.)	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und Fußwegschränke	0,50 (Nebenstrecke)
14	Überfahrt Lagerplatz (Fuchs Dorsten)	nichttechn gesichert Übersicht auf die Bahnstrecke Befahren des BÜ mit 10 km/h und Bü 4	0,59 (Nebenstrecke)
15	Weg (Postweg)	nichttechn gesichert Übersicht auf die Bahnstrecke Befahren des BÜ mit 5 km/h	0,99 (Nebenstrecke)
16	Bahnstraße	Lichtzeichenanlage	1,04 (Nebenstrecke)
17	Sachtlebenstrasse I	Lichtzeichenanlage	1,64 (Nebenstrecke)
18	Sachtlebenstrasse II	Lichtzeichenanlage	1,64 (Nebenstrecke)

6.4 Beschreibung der Betriebsstellen

6.4.1 Bf Nievenheim

Übergabebahnhof Nievenheim



Der Eisenbahnbetrieb Industriebahn Zons-Nievenheim besteht aus:

- dem Übergabebahnhof Nievenheim,
- der Hauptstrecke, beginnend im Übergabebahnhof Nievenheim in km 0,0 bis zum Gleisanschluss Alu-Norf in km 5,8 sowie
- der Nebenstrecke, beginnend an der EOW 12 in km 0,0 (km 2,9 der Hauptstrecke) bis zum Gleisanschluss uct in km 1,6.

Der Übergabebahnhof Nievenheim schließt an den Bf Nievenheim der DB AG südlich mit den Weichen 54 und 55 (km 23,2 der DB AG), nördlich mit der Weiche 81 (km 23,85 der DB AG).

Die Weichen 54, 55, werden vom Stellwerk „Df“ Bf Dormagen ferngestellt, die Weiche 81 ist ortsbedient und mit einem Riegelhandschloss versehen.

### **Gleise:**

Gleis 16	Nutzlänge 493 m
Gleis 17	Nutzlänge 421 m
Gleis 18	Nutzlänge 361 m
Gleis 16a	Nutzlänge 261 m nördliches Ausziehgleis aus Gleis 16
Gleis 16b	Nutzlänge 46 m südliches Ausziehgleis aus Gleis 16 (teilweise durch Sh 2 Scheibe gesperrt)

Von Gleis 18 zweigt über die Weiche 78 das Gleis 19 in Richtung Lokschuppen ab. Ab der Weiche 17 teilt sich das Gleis 19 im Bereich des Lokschuppens in die Gleise 20 und 21.

Das Streckengleis zweigt südlich über die Weichen 55 und 54 über Gleis 15 (Überholungsgleis der DB AG) ab.

### **Oberleitung:**

Die Gleise 16, 17 und 18 sind mit einer ständig unter Spannung stehender Oberleitung (15.000 Volt) überspannt.

Das Berühren der unter Spannung stehenden Oberleitungen, Befestigungsteilen und Isolatoren, sowie herabhängender Teile ist lebensgefährlich und verboten.

***Dasselbe gilt für die Annäherung. Es ist immer ein Abstand von mindestens 1,50 m einzuhalten.***

Es ist verboten, Fahrzeuge unter eingeschalteter Oberleitung zu beladen, zu entladen oder zu besteigen oder mit langen Gegenständen (Stangen, Brettern usw.) oder mit Spritzwasser in der Nähe solcher Leitungen zu arbeiten.

Arbeiten dieser Art dürfen erst ausgeführt werden, wenn der Strom abgeschaltet und die Oberleitung geerdet ist.

Die Oberleitung des Gleises 16 endet an der Südseite des Übf hinter der Weiche 56, an der Nordseite hinter der Weiche 80 jeweils im Ausziehgleis.

Im Streckengleis des Eisenbahnbereiches Zons-Nievenheim endet die Oberleitung hinter der Weiche 54.

Das jeweilige Ende der Oberleitung ist durch Signale EI 6 „Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern“ gekennzeichnet.

Das Abschalten der Oberleitung erfolgt über den Fdl „Df“ Bf Dormagen.

Es befinden sich drei Erdungsstangen im Lokschuppen



## 6.4.2 Haupt- und Nebenstrecke

### **Signale**

Das zu den Anschließern führende Streckengleis zweigt an der Südseite des Übf Nievenheim in Verlängerung des Gleises 15 ab. Fahrten in das Streckengleis werden durch das Ls-Signal 16-18<sup>I</sup> oder 15<sup>I</sup>, Fahrten aus dem Streckengleis auf Lichtsignal 15<sup>II</sup> zugelassen. Die Signale werden durch den Fdl „Df“ Bf Dormagen bedient. Die Ls-Signale 16 – 18<sup>I</sup> und 16<sup>II</sup> sind betrieblich nur eingeschaltet, wenn Fahrten aus den Gleisen 16-18 über die Weichen 55 und 54 bzw. umgekehrt in den Bereich der DB AG stattfinden sollen.

In der übrigen Zeit sind die Signale betrieblich abgeschaltet. Dies wird durch ein weiß leuchtendes Kennlicht angezeigt.

Die Verständigung zwischen den EVU und dem Fdl Df erfolgt über GSM-R.

### **Weichen**

#### **Ortsgestellte Weichen in Übf Nievenheim:**

17, 56 a/b, 57, 78, 79, 80 a/b und 80 c/d.

Die Weichen 54, 55 und 56 c/d sind an das Stellwerk Dormagen angeschlossen und werden durch den Fdl „Df“ gestellt.

Die Weichen 81 und 80 a/b sind mit Schössern versehen und in Folgeabhängigkeit auf- und abzuschließen. Die Schlüsselfreigabe für die Weiche 81 durch den Fdl Dormagen erfolgt auf Antrag des Bedieners.

Nach beendetem Rangieren ist der Schlüssel wieder in die Schlüsselsperre einzuschließen.

#### **Ortsgestellte Weichen im Streckengleis**

Weichen-Nr.	Km-Angabe	Abzweigung zum
20	1,511 (Hauptstrecke)	Anschluss Fa. Euro Auctions
19	2,100 (Hauptstrecke)	Anschluss Fa. Amprion
5	3,799 (Hauptstrecke)	Anschluss Fa. Drees
3	3,915 (Hauptstrecke)	ehem. Anschluss Zinkhütte
4	3,966 (Hauptstrecke)	Anschluss Fa. Offergeld I
2	4,579 (Hauptstrecke)	Anschluss Fa. Glasrecycling
1	5,186 (Hauptstrecke)	Anschluss Fa. Gerling und Holz
14	0,376 (Nebenstrecke)	Anschluss Fa. Pentosin
7	1,117 (Nebenstrecke)	Anschluss Offergeld III
8	1,268 (Nebenstrecke)	Anschluss Fa. Müller-Die lila Logistik Ost
9 *	1,413 (Nebenstrecke)	Umfahrungsgleis
10 *	1,526 (Nebenstrecke)	Richtung Anschluss uct (Neu)
11 *	1,622 (Nebenstrecke)	Umfahrungsgleis

Alle Weichen werden von den Rangierbediensteten ortsgestellt und sind mit Wn - Signalen versehen.

Alle ortsgestellten Weichen auf den Streckengleisen sind - ausgenommen die mit einem \* versehenen Weichen – mit einem Weichenschloss versehen und in Richtung Streckengleis verschlossen.

Die Schlüssel befinden sich bei der Rangieraufsicht EVU RheinCargo (RC).

## **Elektrisch ortsgestellte Weichen**

Weichen-Nr.	Km-Angabe	Abzweigung zum
12	2,931 (Hauptstrecke) 0,000 (Nebenstrecke)	Beginn der Nebenstrecke
13	0,124 (Nebenstrecke)	Anschluss Spedition Seifert

### **EOW 12**

Der Weichenumstellvorgang kann ausgelöst werden:

- Manuell durch Zielen des Infrarotgebers auf einen Infrarotempfänger (spitzbefahren),
- Fahrzeugbewirkt durch Umstellkontakte an beiden Weichensträngen (stumpfbefahren),
- Manuell durch Bedienung der Hilfstaste WHT.

Am Weichenlagemelder (WLM) der EOW 12 wird die Weichenlage angezeigt.

Wn 1 Gerader Zweig (zwei übereinanderstehende Lichter) in bzw. aus Richtung uct (Nebenstrecke)

Wn 2 Gebogener Zweig (zwei nebeneinanderstehende Lichter) in bzw. aus Richtung VAW (Hauptstrecke)

Vor dem Befahren der EOW 12 von der spitzen Seite (aus Richtung Nievenheim), erfolgt das Umstellen der EOW durch Zielen des Infrarotgebers (IRE) auf einen Infrarotempfänger.

In Richtung Alu-Norf an einem Infrarotempfänger, der unmittelbar vor dem BÜ 4 Feldweg links vom Gleis in km 2,272 an einem Mast angebracht ist.

An dem Mast ist ein Schild mit der Aufschrift „Fahrweg VAW“ angebracht.

In Richtung uct an einem Infrarotempfänger, der hinter dem BÜ 4 Feldweg in km 2,564 rechts vom Gleis an einem Mast angebracht ist.

An dem Mast ist ein Schild mit der Aufschrift „Fahrweg UCT“ angebracht.

Zeigt der Weichenlagemelder der EOW 12 nicht die erforderliche Weichenlage an, so kann die EOW 12 vor Ort durch Bedienung der Hilfstaste „**WHT**“ umgestellt werden.

An der Stirnseite des Weichenlagemelders befindet sich eine Weichenhilfstaste (WHT) als Schlüsseltaster mit einer Schließung „Vierkantschlüssel“.

### **EOW 13**

Die EOW 13 ist im gebogenen Zweig verschlossen und mit einem Formsignal Wn 2 ausgestattet.

Ein Umstellen der Weiche 13 ist nur durch LST-Personal möglich

In Übrigen gelten die Anordnungen der Bedienungsanweisung für elektrisch ortsgestellte Weichen (Anlage 2 zur SbV).

### **Schlüssel für Gleissperren, Weichen, Infrarotgeber (IRE), etc**

Schlüssel mit HGK-Schließung 02 sowie Schlüssel für verschlossene Weichen oder Gleissperren, die für die Rangiertätigkeiten geöffnet bzw. abgelegt werden müssen, erhalten die EVU auf Anfrage und Nachweis des Bedarfs vom EIU HGK AG.

### **Gleisanschließer**

Nummer	Name des Anschließers	Status
01	Fa. Schillings in km 0,9	zurzeit keine Bedienung
02	Fa. Euro Auctions in km 1,5	wird bedient
03	Anschluss Fa. Amprion (Trafostation) in km 2,1	wird bedient
04	Fa Drees in km 3,8	zurzeit keine Bedienung
05	Fa Offergeld I in km 4,0	zurzeit keine Bedienung
06	Fa. Glasrecycling in km 4,6	zurzeit keine Bedienung
07	Fa. Gerling in km 5,2	wird bedient
08	Fa. VAW Hydro in km 5,8	wird bedient
09	Fa. Alu Norf in km 5,8	wird bedient
10	Fa. Seifert (VS Logistics) in km 0,2 Nebenstrecke	zurzeit keine Bedienung
11	Fa. Pentosin in km 0,4 Nebenstrecke	wird bedient
12	Fa. Offergeld III in km 1,1 Nebenstrecke	zurzeit keine Bedienung
13	Fa. Müller-Die lila Logistik Ost in km 1,2 Nebenstrecke	wird bedient
13 und 14	Fa. uct in km 1,6 Nebenstrecke	wird bedient

### ***Telekommunikationseinrichtungen***

Rangieraufsicht EVU RheinCargo (RC):

Festnetz: Tel. 02133 – 532035

Fax 02133 – 532036

Mobil: 0178 8390 126

Rangierdienst EVU RheinCargo

Mobil: Tel. 0178 8390 127

Funk: HGK-Funkfrequenz 458,390 MHz (Wilhelm)

**Zentrale Notfallrufnummer für den gesamten Bereich der HGK  
2555 oder 0221 390 2555**

## **408.4811**

### **Durchführen von geschobenen Rangierfahrten**

Alle geschobenen Wagen sind an die Hauptluftleitung anzuschließen.

Die Wirksamkeit der Bremsen ist durch eine vereinfachte Bremsprobe festzustellen.

Auf dem vordersten Fahrzeug (Stirnseite) der geschobenen Rangierfahrt muss sich der Rangierbegleiter befinden. Kann er nicht auf dem vordersten Wagen (Stirnseite) Aufstellung nehmen, so hat er der Rangierfahrt seitlich voranzugehen.

## **408.4811 Abschnitt 3**

### **Gleichzeitiges Rangieren mit zwei Triebfahrzeugen, Rangierabsprache, Verständigung der Beteiligten**

Wird im Eisenbahnbereich IZN gleichzeitig mit zwei Triebfahrzeugen rangiert, so haben sich die beiden Triebfahrzeugführer bzw. die zuständigen Rangierbegleiter über die durchzuführenden Rangierfahrten abzusprechen. Bei der Verständigung ist sicherzustellen, dass sich die Rangierfahrten gegenseitig nicht gefährden.

## **408.4811 Abschnitt 7**

### **Örtliche Besonderheiten**

#### **Fahrten mit Kleinwagen (KI)**

Fahrten mit Nebenzugfahrzeugen dürfen nur in Absprache mit dem Schichtleiter der Netzleitzentrale HGK (Tel.: 0221 / 390-2570 oder 0178/8390110) verkehren. Der Schichtleiter der Netzleitzentrale HGK darf die Zustimmung nur erteilen, wenn in der erforderlichen Zeit keine weitere Rangierfahrt in dem betreffenden Bereich tätig ist bzw. eine dort tätige Rangierfahrt über das Verkehren des Nebenzugfahrzeuges fernmündlich unterrichtet ist. Die Weisungen des Schichtleiters der Netzleitzentrale HGK sind für den Nebenzugfahrzeugführer verbindlich. Die Beendigung der Fahrt ist der Schichtleiter der Netzleitzentrale HGK unverzüglich zu melden.

Für die Absprache zwischen EVU und Fahrzeugführer des Nebenzugfahrzeuges gelten analog die Bestimmungen zu 408.4811 Abschnitt 3 zum gleichzeitigen Rangieren von 2 Triebfahrzeugen dieser SbV.

## **408.4813 Abschnitt 3**

### **Zustimmung für Rangierfahrten von der Eisenbahninfrastruktur DB Netz**

#### **Hinfahrt**

- Einfahrt in den Bf Nievenheim (DB Netz) nach Gleis 15
- Dann Anmeldung zur Fahrt in den Eisenbahnbereich IZN bei der Netzleitzentrale (NLZ) der HGK. Dies gilt auch für Fahrten, die erstmalig auf der Infrastruktur IZN ihre Arbeit aufnehmen
- Die NLZ prüft, ob sich bereits eine Rangierfahrt auf der Infrastruktur der IZN befindet oder ob gefährdende Rangierbewegungen stattfinden.
- Wenn sichergestellt ist, dass keine Rangierfahrten / -bewegungen stattfinden, erfolgt die Zustimmung der NLZ zur Bedienungsfahrt.

- Die Bedienfahrt holt sich dann die Zustimmung vom Fdl Dormagen (DB Netz) für die Fahrt aus Gleis 15 in den Eisenbahnbetrieb IZN ein.
- Die Beendigung der Rangiertätigkeit meldet der Bediener sofort der NLZ

### ***Rückfahrt***

- Der Bediener meldet die Fahrt bei der NLZ an.
- NLZ erteilt der Bedienfahrt die Zustimmung, wenn sich keine andere Bedienfahrt im Rangierweg befindet und keine gefährdenden Rangierbewegungen durchgeführt werden
- Fahrt in den Bf Nievenheim nach Gleis 15 nach Zustimmung Fdl Dormagen (DB Netz).
- Die Bedienfahrt meldet sofort der NLZ die Beendigung der Rangierfahrt auf der Infrastruktur der IZN.

Die Meldungen sind zu dokumentieren.

## **408.4814 Abschnitt 3**

### **Geschwindigkeiten**

Die Geschwindigkeiten, mit denen höchstens gefahren werden darf, betragen

1. Rangierfahrten **= max. 25 km/h**

außer:

nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen **= max. 20 km/h**

in Gleisanschlüssen **= max. 10 km/h**

BÜ 15 Weg (Postweg) **= max. 5 km/h**

Gleis 16a (nördliches Ausziehgleis aus Gleis 16) darf in Richtung Gleisabschluss nur mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 10 km/h befahren werden.

## **408.4816 Abschnitt 1**

### **Bahnübergänge sichern**

#### **- BÜ 01 Kirschfeld**

Der BÜ ist nichttechnisch gesichert.

Sicherung durch Signale BÜ 4 - Pfeiftafel –

In Richtung Loksuppen ist eine Zuordnungstafel angebracht.

#### **- BÜ 02 Kohnacker**

Der BÜ ist nichttechnisch gesichert.

Sicherung durch Signale BÜ 4 - Pfeiftafel –

#### ***zusätzlich Richtung Nievenheim:***

am Signal BÜ 4 ist ein zusätzliches Signalschild gemäß BÜVNE§9(2) angebracht.

#### **- BÜ 2A Überfahrt EuroAuctions**

Technisch gesichert mit Lichtzeichenanlage durch Überwachungssignale BÜ 0, BÜ 1.

Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Überwachungssignale angezeigt.

Bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch AutomatikHET.

Bedieneinrichtungen auf dem Streckengleis:

RS 1 und 2 mit Überwachungsleuchte:

Rangierschalter mit Schlüsselschalter (RS) sind beidseitig des BÜ Überfahrt Euro Auctions jeweils vor dem Signal BÜ 2 –Rautentafel- vorhanden.

Der Rangierschalter ist zu bedienen, bei Rangierfahrten in den Einschaltstrecken die den BÜ befahren und wieder in der Gegenrichtung zurückfahren. Bevor die Rangierfahrt fortgesetzt wird muss die Überwachungsleuchte leuchten. Nach Befahren des Bahnübergangs die Anlage mit RS wieder ausschalten.

US 1 und 2 mit Überwachungsleuchte:

Unwirksamkeitsschalter mit Schlüsselschalter (US) sind beidseitig des BÜ Überfahrt Euro Auctions jeweils vor dem Signal BÜ 2 –Rautentafel- vorhanden.

Solange die Überwachungsleuchte leuchtet ist der Einschaltkontakt unwirksam geschaltet.

Der Unwirksamkeitsschalter ist zu bedienen, bei Rangierfahrten in den Einschaltstrecken jedoch der BÜ nicht befahren wird.

RS 3 mit Überwachungsleuchte:

Rangierschalter 3 (befindet sich am BÜ) unmittelbar vor Befahren des Bahnübergangs mit Rangierschlüssel bedienen; die Überwachungsleuchte muss leuchten, bevor die Rangierfahrt fortgesetzt wird. Sofort nach Befahren des Bahnübergangs die Anlage mit RS wieder ausschalten.

### **- BÜ 03 Ernteweg**

Technisch gesichert mit einer Blinklichtanlage.

Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Überwachungssignale angezeigt.

Bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch Posten.

### **- BÜ 04 Weg (Feldweg)**

Der BÜ ist nichttechnisch gesichert.

#### ***Richtung Alu Norf***

Sicherung durch Signale BÜ 4 - Pfeiftafel –

am Signal BÜ 4 ist ein zusätzliches Signalschild gemäß BÜVNE §9(2) angebracht.

#### ***Richtung Nievenheim:***

Gesichert durch Übersicht auf die Bahnstrecke

### **- BÜ 05 Edisonstraße 1**

Technisch gesichert mit Lichtzeichenanlage, Halbschranken und Überwachungssignalen BÜ 0, BÜ 1.

Die Einschaltung erfolgt durch IRE.

Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Überwachungssignale angezeigt.

Bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch Bedienung HET und HAT.

### **- BÜ 06 Zufahrt Spedition Seifert (neu: VS Logistics)**

Technisch gesichert mit Lichtzeichenanlage, Halbschranken und Überwachungssignalen BÜ 0, BÜ 1.

Die Einschaltung erfolgt durch IRE.

Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Überwachungssignale angezeigt.

Bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch Bedienung HET und HAT.

### **- BÜ 08 St. Peter Str. / Bahnstr.**

Technisch gesichert mit Lichtzeichenanlage, Halbschranken und Überwachungssignalen BÜ 0, BÜ 1.

Die Einschaltung erfolgt durch IRE.

Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Überwachungssignale angezeigt.

Bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch Befahren einer Zuginwirkstelle „AutomatikHET“.

Mit dem ersten Fahrzeug muss bis an das Schild „AutomatikHET“ herangefahren werden.

### **- BÜ 09 Zufahrt Offergeld**

Technisch gesichert mit Lichtzeichenanlage, Halbschranken und Überwachungssignalen BÜ 0, BÜ 1.

Die Einschaltung erfolgt zugbewirkt.

Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Überwachungssignale angezeigt.

Das Überwachungssignal in Richtung Nievenheim (steht links vom Gleis) steht 10 m vor dem BÜ Zufahrt Offergeld. Das ÜS ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse aus einer Entfernung von 150 m einwandfrei zu erkennen.

Besteht ab dem Bremsseinsatzpunkt (gekennzeichnet durch ein schwarz - weiß schräg gestreiftes Mastschild) keine Sicht auf das Überwachungssignal, so gilt der BÜ als **nicht** gesichert.

In diesem Fall und bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch Posten

Die technische BÜ-Sicherungsanlage „Zufahrt Offergeld“ befindet sich im Eigentum der Fa. Offergeld. Bei einem Ausfall der techn. Sicherungsanlage ist die Fa. Offergeld unter Ruf-Nr. 02133-77990 zu verständigen.

### **- BÜ 10 Edisonstraße II**

Technisch gesichert mit Lichtzeichenanlage, Halbschranken und Überwachungssignalen BÜ 0, BÜ 1.

Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Überwachungssignale angezeigt.

Das Überwachungssignal in Richtung Anschluss VAW steht 10 m vor dem BÜ Edisonstraße II. Das ÜS ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse aus einer Entfernung von 150 m einwandfrei zu erkennen.

Besteht ab dem Bremseinsatzpunkt (gekennzeichnet durch ein schwarz - weiß schräg gestreiftes Mastschild) keine Sicht auf das Überwachungssignal, so gilt der BÜ als **nicht** gesichert.

In diesem Fall sowie bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch Befahren einer Zugeinwirkstelle „AutomatikHET“.

Mit dem ersten Fahrzeug muss bis an das Schild „AutomatikHET“ herangefahren werden.

### **- BÜ 11 Zinkhüttenweg**

Technisch gesichert mit Lichtzeichenanlage, Halbschranken und einer Fußwegschränke durch Überwachungssignalen BÜ 0, BÜ 1.

Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Überwachungssignale angezeigt.

Bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch AutomatikET (aus Richtung Nievenheim) bzw. AutomatikHET (in Richtung Nievenheim).

Bei Ausfahrt aus dem Anschluss Glasrecycling erfolgt die Einschaltung durch Befahren der AutomatikET.

Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch einen Überwachungssignalwiederholer angezeigt.

Für die Einfahrt in den Anschluss Glasrecycling aus Richtung Nievenheim ohne Befahren des BÜ Zinkhüttenweg kann die BÜ-Sicherungsanlage durch Betätigung eines Unwirksamkeitsschalter unwirksam geschaltet werden.

Unwirksamkeitsschalter für die BÜ-Sicherungsanlage sind beidseitig des BÜ Zinkhüttenweg jeweils vor dem Signal BÜ3 –Rautentafel- vorhanden Sie dürfen nur bedient werden wenn der BÜ Zinkhüttenweg nicht befahren werden soll bzw. bei Baumaßnahmen in der jeweiligen Einschaltstrecke.

### **- BÜ 12 Stüttger Weg**

Der BÜ ist nichttechnisch gesichert.

Sicherung durch Signale BÜ 4 - Pfeiftafel – mit einem zusätzlichen Signalschild gemäß BÜV NE § 9 (2) (zwei schwarze Punkte auf weißem Grund).

### **- BÜ 13 B 9 (Düsseldorfer Str.)**

Technisch gesichert mit einer Lichtzeichenanlage, Halbschranken und Fußwegschränke. Die Einschaltung erfolgt durch Befahren einer Zugeinwirkstelle.

Mit dem ersten Fahrzeug muss bis an das Schild AutomatikET herangefahren werden. Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Überwachungssignale angezeigt.

Bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch Bedienung der HET und HAT.

### **- BÜ 14 Überfahrt Lagerplatz (Rebau I, neu: Fuchs Dorsten)**

Der BÜ ist nichttechnisch gesichert.

Gesichert durch Übersicht auf die Bahnstrecke und BÜ 4 – Pfeiftafel.

Befahren des BÜ mit 10 km/h.



Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird durch die Signale Lf 6 und Lf 7 mit der Kennziffer „1“ angezeigt

Richtung uct                      Lf 6 in km 0,479  
Lf 7 und BÜ 4 – Pfeiftafel in km 0,535  
Richtung Nievenheim        Lf 6 in km 0,793  
Lf 7 und BÜ 4 – Pfeiftafel in km 0,625

Unter den Signalen Lf 7 ist eine Tafel mit der Aufschrift „BÜ“ angebracht. Sie bedeutet, dass die Geschwindigkeit erhöht werden darf, wenn das führende Fahrzeug die Mitte des Bahnübergangs erreicht hat.

### **- BÜ 15 Weg (Postweg)**

Der BÜ ist nichttechnisch gesichert.

Gesichert durch Übersicht auf die Bahnstrecke

Befahren des BÜ mit **5 km/h.**

Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird durch die Signale Lf 6 und Lf 7 mit der Kennziffer „0,5“ angezeigt

**Richtung uct**                      Lf 6 in km 0,768                      Lf 7 in km 0,968

**Richtung Nievenheim**        Lf 6 in km 1,154                      Lf 7 in km 1,012

Unter den Signalen Lf 7 ist eine Tafel mit der Aufschrift „BÜ“ angebracht. Sie bedeutet, dass die Geschwindigkeit erhöht werden darf, wenn das führende Fahrzeug die Mitte des Bahnübergangs erreicht hat.

### **- BÜ 16 Bahnstraße**

Technisch gesichert mit einer Lichtzeichenanlage.

Die Einschaltung erfolgt durch Befahren einer Zugeinwirkungstelle.

Mit dem ersten Fahrzeug muss bis an das Schild AutomatikET herangefahren werden. Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Überwachungssignale angezeigt.

Bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch Bedienung der HET und HAT.

### **- BÜ 17 Sachtlebenstraße I (Stammgleis)**

Technisch gesichert mit einer Lichtzeichenanlage.

Die Einschaltung erfolgt durch Betätigen einer ET.

Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Aufleuchten einer Überwachungslampe (ÜL) angezeigt.

Bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch Posten.

### **- BÜ 18 Sachtlebenstraße II (Gleis zur Kranbahn)**

Technisch gesichert mit einer Lichtzeichenanlage.

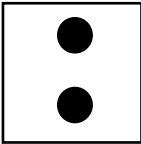
Die Einschaltung erfolgt durch Betätigen einer ET.

Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage wird durch Aufleuchten einer Überwachungslampe ÜL angezeigt.

Bei Ausfall der techn. Sicherung erfolgt die Sicherung durch Posten

Die technische BÜ-Sicherungsanlage „Sachtlebenstrasse II“ befindet sich im Eigentum der Fa. uct. Bei einem Ausfall der techn. Sicherungsanlage ist die Fa. uct unter Ruf-Nr. 02133-77000 zu verständigen.

## **Zusätzliches Signalschild für Pfeiftafel gemäß BÜV NE (zwei schwarze Punkte auf weißem Grund)**



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

### **408.4816 Abschnitt 1 Absatz 2 Ausfall der technischen Bahnübergangssicherung**

Bei Ausfall der technischen Sicherung bei technisch gesicherten Bahnübergängen erfolgt die Sicherung gemäß Modul 408.4816 Abs. 2.

### **408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3 Bahnübergangssicherung bei geschobenen Rangierfahrten**

Beim Befahren nichttechnisch gesicherter Bahnübergänge mit geschobenen Rangierfahrten sind diese durch Posten zu sichern.

### **408.4818 Abschnitt 1 Absatz 1 Gleise in die Wagen nicht abgestoßen werden oder Ablaufen dürfen**

Das Abstoßen und Ablaufenlassen von Wagen ist in allen Gleisen verboten.

### **408.4821 Abschnitt 1 Bremsen bei Rangierfahrten - Rangieren mit der Druckluftbremse**

Alle Rangierfahrten im Eisenbahnbereich Zons-Nievenheim sind mit wirkender Druckluftbremse durchzuführen. Es müssen alle Wagen an die Hauptluftleitung angeschlossen und eingeschaltet sein. Der Lastwechsel muss sich in der entsprechenden Stellung befinden.

Grundsätzlich ist die Wirksamkeit der Bremsen durch eine vereinfachte Bremsprobe am letzten Wagen festzustellen.

### **408.4821 Abschnitt 2 Verwendung Hemmschuhformen**

<b>Gleise</b>	<b>Schienenformen</b>	<b>Hemmschuhformen</b>
	S 49, S 54,	gelber Grundanstrich und blauer Zusatzanstrich im Griffbereich
	UIC 60	gelber Grundanstrich

## **408.4831 Abschnitt 1 und 2**

### **Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen**

Das Abstellen von Fahrzeugen hat stets grennzeichenfrei, sicher und ohne Betriebsbehinderung zu erfolgen. In Gleisen mit einem Bahnübergang/Überweg sind die Wagen stets so festzulegen, dass ein Entlaufen über den Bahnübergang sicher verhindert wird.

Das Festlegen der Wagen mit Hemmschuhen ist in Gleisen mit Gefälle/Neigungen bis zu 2,5 ‰ auch für längere Zeit zugelassen.

Außerhalb der Dienstzeiten des Rangierpersonales des bedienenden EVU dürfen in den Gleisen 16 bis 18 keine Wagen abgestellt werden. In Ausnahmefällen dürfen nur Güterwagen abgestellt werden, die beidseitig durch abschließbare Radvorleger zu sichern sind. Die Abstellung ist mit Gleisangabe und Bestätigung der ordnungsgemäßen Sicherung der Netzleitzentrale HGK zu melden. Die Meldung ist zu dokumentieren.

## **408.4851**

### **Gleise sperren - Zuständigkeiten und Maßnahmen**

Planmäßige Gleissperrungen werden durch eine Betriebs- und Bauanweisung (Beta) oder Betriebliche Anordnung (BA) bekannt gegeben.

Wird eine unvorhergesehene (sofortige) Sperrung eines Gleises erforderlich, ist der Schichtleiter der Netzleitzentrale HGK (Tel.:0221 / 390-2570 oder 0178/8390110) sofort zu verständigen.