

**TEUTOBURGER WALD EISENBAHN
G m b H**

Sammlung betrieblicher Vorschriften

für den

Eisenbahnbetriebsdienst

(SbV)

gültig ab 15.Dezember 2024

Gütersloh, den 25.11.2024

Der Eisenbahnbetriebsleiter

VERTEILUNGSPLAN

Landeseisenbahnverwaltung

Eisenbahnbetriebsleiter EIU

Stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter

Eisenbahnbetriebsleiter oder SMS-Verantwortlicher der auf der TWE-Strecke verkehrenden EVU

Besetzte Betriebsstellen

Leiter Infrastruktur

Leiter Betriebswerkstatt

Geschäftsführer Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH

Fahrdienstleiter DBAG Lengerich, Gütersloh Hbf und Lage (Hövelhof)

Persönlich zuzuteilen :

Mitarbeiter im Zugbegleit-, Rangier- und Zugführerdienst der auf der TWE verkehrenden EVU

Führer von Nebenfahrzeugen

Zugänglich zu machen:

Allen übrigen Mitarbeitern im Betriebsdienst

BERICHTIGUNGEN

Nummer der Berichtigung	gültig ab	berichtigt am	berichtigt durch
Neuausgabe	15.12.2024		

EINLEITUNG

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften beruht auf §1(3) der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE). Sie enthält die zusätzlichen Anordnungen des Eisenbahnbetriebsleiters (EBL).

Die vorliegende Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) ersetzt die SbV vom 12.12.2021. Angepasst bzw. neu eingefügt wurden Regelungen im Rahmen der 22. Aktualisierung der FV-NE, Änderungen an den Lageplänen sowie einige redaktionelle Anpassungen.

Im Teil A sind die allgemeinen Zusatzbestimmungen für die TWE zur Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) aufgeführt.

Weitere Zusatzbestimmungen sind im Teil B zur Eisenbahn-Signalordnung (ESO), im Teil C zur Betriebsunfallvorschrift für NE-Bahnen (Buvo-NE) und im Teil D für weitere Vorschriften.

Inhaltsverzeichnis

Vorsatz

Verteilerplan	Seite I
Nachweis der Berichtigungen	Seite II
Einleitung	Seite III
Inhaltsverzeichnis	Seiten IV-VII
Verzeichnis der gültigen Vorschriften	Seiten VIII-X
Verzeichnis zusätzlicher Abkürzungen	Seite XI

Modul 1 Bestimmungen zu Vorschriften

Teil A:	Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)	Seite 01-1
----------------	--	------------

1. Abschnitt: Allgemeines

FV-NE § 1 (3)	Abweichungen, Ausnahmen	Seite 01-2
FV-NE § 2 (7)	Mitarbeiter im Betriebsdienst	Seite 01-2
FV-NE § 2a (3)	Unregelmäßigkeiten	Seite 01-2
FV-NE § 3	Begriffserklärungen	Seite 01-3
FV-NE § 4 & 5	Züge und Fahrpläne	Seite 01-4
FV-NE § 5 (2,3)	Fahrpläne	Seite 01-4
FV-NE § 5 (7)	Verteilung der Fahrplanunterlagen	Seite 01-4
FV-NE § 5 (8)	Merktafel, Merkblatt	Seite 01-4
FV-NE § 6 (1)	Fahrdienstliche Unterlagen	Seite 01-5
FV-NE § 6 (2)	Zuglaufmeldungen unbesetzte Betriebsstellen	Seite 01-5
FV-NE § 6 (3)	Fernsprechbuch	Seite 01-5

2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen

FV-NE § 8 (2)	Verständigungsformen	Seite 01-6
FV-NE Anlage 9		
FV-NE § 8 (3)	Eindeutige Verständigung	Seite 01-6
FV-NE § 9 (2)	Schriftliche Weisungen für Züge	Seite 01-6
FV-NE § 10 (4)	Verlassensmeldung	Seite 01-6
FV-NE § 10 (8)	Zugmeldungen über die Zugleitstrecke hinaus	Seite 01-7
FV-NE § 11 (1)	Belegblatt für den Zugleiter	Seite 01-8
FV-NE §12 (1, 2)	Abweichung vom Zugleitverfahren	Seite 01-8

FV-NE § 14	Prüfen des Fahrweges	Seite 01-8
FV-NE § 15	Weichen, Gleissperren - Handverschluss, Aufbewahrung der Schlüssel	Seite 01-9
FV-NE § 15 (12)	Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit	Seite 01-10
FV-NE § 17 (3)	Einfahrt in Stumpfgleis oder in teilweise besetztes Gleis	Seite 01-10
FV-NE § 17 (12)	Ausfall technischer Sicherung von Bahnanlagen	Seite 01-10
FV-NE § 20 (2)	Kreuzungen	Seite 01-10
FV-NE § 21 (2)	Überholungen	Seite 01-10
FV-NE § 26 (2)	Planmäßige Sperrung von Streckengleisen	Seite 01-11
FV-NE § 26 (8)	Sperrung von Bahnhofsgleisen oder Weichen	Seite 01-11
FV-NE § 27 (12)	Anschlussstellen, Ladestellen der freien Strecke	Seite 01-11
FV-NE § 30 (3)	Fahrdienstliche Behandlung von Nebenfahrzeugen	Seite 01-11

3. Abschnitt: Zugfahrdienst

FV-NE § 31 (2)	Streckenkenntnis	Seite 01-12
FV-NE § 31 (9)	Mitfahren auf dem Triebfahrzeug	Seite 01-12
FV-NE § 32 (1)	Länge der Züge	Seite 01-12
FV-NE § 32 (8)	Einschränkungen in der Zulassung von Wagen	Seite 01-13
FV-NE § 34 (2)	Geschobene Züge	Seite 01-13
FV-NE § 35 (2)	Nachgeschobene Züge	Seite 01-14
FV-NE § 38 (1)	Fahrtbericht	Seite 01-14
FV-NE § 41 (1)	Bremsberechnung - Mindestbremsleistung	Seite 01-14
FV-NE § 41 (2)	Mindestbremsleistung nicht erreicht	Seite 01-14
FV-NE § 42 (3)	Zusammensetzung des Zuges - Unterrichtung des Triebfahrzeugführers	Seite 01-14
FV-NE § 44 (2)	Streckenbeobachtung durch Triebfahrzeugführer	Seite 01-14
FV-NE § 44 (12)	Anhalten auf freier Strecke	Seite 01-15
FV-NE § 44 (19)	Abstellen von Zügen	Seite 01-15
FV-NE § 45 (2) e	Bekanntgabe der Fahrgeschwindigkeiten	Seite 01-15
FV-NE § 48 (2)	Ausfall der techn. Sicherung an Bahnübergängen	Seite 01-15
FV-NE § 48 (4)	BÜ mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage	Seite 01-15
FV-NE § 48 (8)	Ausfall von Streckeneinrichtungen	Seite 01-16
FV-NE § 48 (9)	Schienenbrüche	Seite 01-17

4. Abschnitt: Rangierdienst

FV-NE § 51 (13)	Örtliche Besonderheiten	Seite 01-18
FV-NE § 52 (4)	Zustimmung zu Rangierfahrten	Seite 01-18
FV-NE § 53 (5)	Rangieren im Gefälle	Seite 01-18
FV-NE § 55 (1a)	Befahren von Übergängen - Technische Sicherung	Seite 01-18
FV-NE § 55 (1c)	Befahren von Übergängen - Bahnübergang nicht technisch ge-	Seite 01-18

	sichert	
FV-NE § 56 (1)	Ablauf- und Abstoßverbot für bestimmte Gleise	Seite 01-18
FV-NE § 57 (1)	Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen	Seite 01-18
FV-NE § 58 (2,3)	Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen - Festlegemittel, Allgemeines	Seite 01-19
FV-NE § 59 (2)	Rangieren auf den Hauptgleisen - Rangierbewegungen über Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus	Seite 01-19
FV-NE § 59 (3)	Rangieren auf den Hauptgleisen - Gefährdende Rangierbewe- gungen	Seite 01-19
FV-NE § 60 (1,2)	Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	Seite 01-19
FV-NE § 61 (2)	Auffahren von Weichen – Maßnahmen nach dem Auffahren	Seite 01-20
Teil B:	Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn-Signalordnung (ESO)	Seite 01-21
Teil C:	Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	Seite 01-23
Teil D:	Zusatzbestimmungen für weitere Vorschriften	Seite 01-25
Modul 2	Streckenbeschreibung	Seite 02-0
	Behördliche Zuordnung der Betriebsstellen	Seite 02-1
	Zulässige Regelgeschwindigkeiten	Seite 02-2
	Betriebsstellen mit Gefälle größer...	Seite 02-3
	Brücken ohne Geländer	Seite 02-4
	Beschreibung örtl. Verhältnisse	Seite 02-5
	Bahnübergänge	Seite 02-19
	Verfahrensweisung Wasserstau Wirus-Brücke	Seite 02-43
	Standorte und Bezeichnung IMU-Sondertafel	Seite 02-44
	Standorte Zugbeeinflussungsanlagen	Seite 02-45
	Lagepläne	Seite 02-46

Modul 3 Anlagen

VDV-Schrift 612 13.6.1 Schienenbruch	Seite 03-1
Bedienungsanweisung Funk- und Fernsprechbetrieb	Seite 03-5
Bedienungsanweisung Stellwerk Gütersloh Nord	Seite 03-7
Bedienungsanweisung EOW 101	Seite 03-15
Bedienungsanweisung EOW Gütersloh Nord	Seite 03-18
Bza	Seite 03-24

Modul 4 Vordrucke

Erlaubnisschein	Seite 04-1
Merkblatt „Hinweise für Arbeiten im Bereich von Gleisen“	Seite 04-2
Meldung über Mängel an der TWE-Strecke	Seite 04-3
Vordruck Störungsbuch	Seite 04-4

Verzeichnis der gültigen Vorschriften

Für den Bereich der Teutoburger Wald Eisenbahn gelten die erlassenen Rechtsverordnungen gem. § 26 AEG und die daraus abgeleiteten Regelwerke in ihrer jeweils aktuellen Fassung.

Für den jeweiligen Personenkreis bedeuten X = Kenntnisse bzw. XX = Mitführungspflicht,

P = persönliche Zuteilung, Z = Zugänglich im Dienstraum, D = Behandlung im DU

	Abkürzung	Gültig ab/letzte Berichtigung	Tf	Zlr	Betriebsleitung
Allgemeines					
Allgemeines Eisenbahngesetz	AEG	22.12.2023			X Z
Eisenbahnbau- und Betriebsordnung	EBO	05.04.2019			X Z
Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen	BOA	12.10.2013			X Z
Eisenbahnbetriebsleiterverordnung	EBV	10.10.2016			X Z
Eisenbahn-Signalordnung	ESO	18.09.2015			X Z
Vorschriften Berufsgenossenschaft	VBG	Verschiedene	X Z	X Z	X Z
Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen	GGVSEB	18.08.2023	X D	X D	X Z

NE-Vorschriften					
Fahrdienstvorschrift für NE	FV-NE	15.12.2024 (B22)	XX P	X P	X P
Betriebsunfallvorschrift Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)	BUVO-NE	22.06.2010	X Z	X Z	X Z
Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE	SIG-VB-NE	Ausg 1992		X Z	X Z
Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei NE	BÜV-NE	08/2020			X Z
Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen	SIG RMI	2001			X Z
DB-Vorschriften					
Signalbuch	SB/301	13.12.2020 (B11)	X P	X Z	X Z
Zugbeeinflussungsanlagen bedienen	483	10.12.2017	X P	X Z	X Z

VDV - Schriften					
Betriebsregelwerk VDV	BRW	15.12.2019 (A4)	XX P	X Z	X Z
Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Ob-Ri NE)	VDV 612	03/2018			X Z
Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen	VDV 714	03/2020			X Z
Bedienungsanweisung für die Anschlussbahn – Empfehlungen zu deren Aufstellung	VDV 750	06/2008			X Z
Empfehlungen zur Auswahl geeigneter Betriebsverfahren für eingleisige Eisenbahnstrecken	VDV 752	03/2004			X Z
Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb	VDV 754	08/2016			X Z
Streckenkenntnis-Richtlinie	VDV 755	08/2016	X D		X Z
Leitfaden für die strukturierte Entscheidungsfindung in Eisenbahnunternehmen	VDV 756	04/2008			X Z
Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift -	VDV 757	15.12.2019	X P		X Z
Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb	VDV 758	06/2019	X D		X Z

Verzeichnis zusätzlicher Abkürzungen

Anschlussbahn	AB
Bahnübergangsposten	BÜP
Captrain Deutschland CargoWest GmbH	CCW
Deutsche Bahn AG	DB
Dienstanweisung	DA
Eisenbahnbetriebsleiter	EBL
Eisenbahnbetriebsleiterverordnung	EBV
Eisenbahnbundesamt	EBA
Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
Elektrisch ortsbediente Gleissperre	EOGs
Empfangsgebäude	EG
Fahrdienstleiter Hbf Gütersloh (DB)	Fdl Gf
Fahrdienstleiter ESTW Lage für Bf Hövelhof (DB)	Fdl Höv
Fahrdienstleiter Bf Lengerich (DB)	Fdl Lf
Funkfernsteuerung	FFSt
Induktive Meldeübertragung	IMU
Landeseisenbahnverwaltung	LEV
Liste vorübergehender Langsamfahrstellen	La
Lappwaldbahn Service GmbH (anschließendes EIU)	LWS
Nichtbundeseigene Eisenbahn	NE
Örtlicher Betriebsbedienstete	öBb
Personenbahnhof	Pbf
Regelbuch für Mitarbeiter im Bahnbetrieb	RBM-A
Royal Air Force	RAF
Schienenkleinkraftwagen	SkI
Sicherheitsposten	Sipo
Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH (EIU)	TWE
Umschlagsbahnhof	Ubf
Vorgezogene Lichtzeichen	vLz

Modul 1 – Bestimmungen
gültig ab 15.12.2024

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH



TEIL A

**Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für
Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)**

1. Abschnitt: Allgemeines

Abweichungen, Ausnahmen

FV-NE § 1 (3)

Zusätzliche Regelungen in Form von

- Dienstanweisungen (DA)
- Organisationsanweisungen (OA)
- Betren
- Fplo'en und
- sonstiges

werden für die Zugleitung der TWE in einem Weisungsbuch hinterlegt. Zusätzlich werden die oben angeführten Weisungen den verschiedenen EVU übermittelt. Die Weitergabe dieser zusätzlichen Regelungen regelt jedes EVU in eigener Zuständigkeit.

Mitarbeiter im Betriebsdienst

FV-NE § 2 (7)

Die Tf haben zusätzlich Befehlsformulare und die Wagenliste und/oder den Bremszettel sowie die jeweils gültige La mit sich zu führen.

Bei der Beförderung von gefährlichen Gütern hat jedes Mitglied einer Zugbesatzung neben dem Eisenbahnfahrzeugführerschein auch einen amtlichen Lichtbildausweis (Personalausweis oder Reisepass) mit sich zu führen.

Unregelmäßigkeiten

FV-NE § 2a (3)

Für dem Zlr gemeldete Unregelmäßigkeiten an den Bahnanlagen hat dieser den Vordruck „Mängel an der TWE-Strecke“ (Modul 4, Vordruck 4) auszufüllen. Der Meldezettel ist per Mail an folgende Stellen weiterzuleiten:

- Leiter Signaltechnik
- Leiter Bautechnik und Infrastrukturbetrieb
- Geschäftsführung TWE GmbH
- Eisenbahnbetriebsleiter

Bei Mängeln bzw. Störungen, die augenscheinlich eine unmittelbare Beseitigung bzw. die eine fachkundige Begutachtung erfordern, ist der Leiter Infrastruktur / der Bereitschaftshabende sofort vom Zlr zu verständigen.

Begriffserklärungen

FV-NE § 3

Zugleitbetrieb

Auf nachstehenden Strecken fahren Züge im Zugleitbetrieb:

Versmold - Hövelhof (ausschließlich Bf Hövelhof)

Harsewinkel - Harsewinkel West

Die Leitung und Überwachung des Dienstes auf den Betriebsstellen obliegt, soweit benannt, dem öBl ansonsten dem EBl der TWE.

Zugleitstelle

Die Zugleitstelle der TWE ist Gütersloh Nord.

Zugmeldestellen

Die Übergabe von Zügen zwischen der TWE und Bf Hövelhof (DB) bzw. Gütersloh Hbf (DB) erfolgt im Zugmeldeverfahren. Die Zugmeldestelle ist Gütersloh Nord.

Zuglaufstellen

Unbesetzte Zuglaufstellen sind:

Versmold, Harsewinkel, Flugplatz, Blankenhagen, Abzw. Gütersloh Hbf, Gütersloh Ubf, Varsell, Verl, Kaunitz, Espeln-Riege, Hövelhof West, Harsewinkel West

Zugschlussstellen

Als Zugschlussstellen werden 30 m hinter den Trapeztafeln festgelegt. Abweichend davon sind die Zugschlussstellen für Gütersloh Nord in Modul 2 „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ festgelegt.

Züge und Fahrpläne

FV-NE § 4 & 5

Auf den Streckenabschnitten

- Versmold – Gütersloh Nord und Harsewinkel – Harsewinkel West
- Gütersloh Nord – Hövelhof

dürfen Güterzüge und Reisezüge oder mehrere Reisezüge nicht gleichzeitig verkehren. Dies ist sowohl bei der Fahrplanerstellung als auch vom Zugleiter bei Abweichungen im Zugbetrieb zu beachten.

Vorrang bei Konflikten hat bei

- der Fahrplanerstellung - der zuerst bestellte Zug
- bei Abweichungen im Zugbetrieb - der planmäßig laufende Zug

Fahrpläne

FV-NE § 5 (2,3)

Es werden Buchfahrpläne herausgegeben.

Im Buchfahrplan kann in Spalte 10 die Art der Zuglaufmeldung vorgeben

werden. Es bedeuten:

- Ak = Ankunfts meldung
- Fa = Fahranfrage/Fahrerlaubnis
- V = Verlassensmeldung

Sonderzüge werden mit Fahrplananordnung eingelegt. Hierbei kann auf Vergleichs- und Linienfahrpläne in den Buchfahrplanheften verwiesen werden.

Verteilung der Fahrplanunterlagen

FV-NE § 5 (7)

Die Zugleitstelle erhält den Buchfahrplan. Die für den Jahresfahrplan bestellten Züge sind in den Buchfahrplänen der EVU enthalten.

Fahrplananordnungen für Sonderzüge sind kurzfristig nach dem Erstellen durch den Ersteller an die Zugleitstelle und das EVU zu senden.

Merktafel, Merkblatt

FV-NE § 5 (8)

Es werden keine Merktafeln oder Merkblätter geführt.

Fahrdienstliche Unterlagen

FV-NE § 6 (1)

Der Stand des Weichenauffahrzählwerkes ist bei Dienstübergabe vom übernehmenden Zlr im „Arbeitsbuch für Signalanlagen“ zu kontrollieren und bei Bedarf einzutragen mit Vermerk, Datum und Unterschrift. Der diensthabende Zlr ist für den aktuellen Zählerstand verantwortlich. Bekanntgaben, Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten werden vom Zlr in das Belegblatt eingetragen. Der übergebende Zlr bestätigt mit Datum, Uhrzeit und Unterschrift die Vollständigkeit der Eintragungen. Der übernehmende Zlr quittiert nach erfolgter Dienstübergabe mit Datum, Uhrzeit und Unterschrift die Kenntnisnahme der Eintragungen.

Die Herausgabe der Zugführer- Schlüsselbunde wird im „Nachweis der Zugführerschlüssel“ dokumentiert.

Zuglaufmeldungen unbesetzte Betriebsstellen

FV-NE § 6 (2)

Zuglaufmeldungen auf unbesetzten Betriebsstellen trägt der Zlr in das Belegblatt ein.

Fernsprechbuch

FV-NE § 6 (3)

Es wird kein Fernsprechbuch geführt.

2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen - Verständigungsformen

FV-NE § 8 (2)

FV-NE Anlage 9

In der SbV, Modul 3, Anlage 2 „Bedienungsanweisung für den Funk- und Fernsprechbetrieb“ sind die Funkbetriebsarten und Funkbereiche sowie die Durchführung des Funksprechverkehrs und zusätzliche Bestimmungen für den Zugleitfunk bekannt gegeben.

Zur Verständigung mit dem Zugleiter ist ein Funkgerät erforderlich, welches auf einer Frequenz von 152,830 khz arbeitet!

Eindeutige Verständigung

FV-NE § 8 (3)

Zugmeldegespräche sind mit „Zugmeldung“ einzuleiten.

Fernmündliche fahrdienstliche Meldungen werden grundsätzlich über Durchwahl -19 geführt und damit automatisch auf einen Sprachspeicher aufgezeichnet.

Schriftliche Weisungen für Züge

FV-NE § 9 (2)

Es wird ein Fahrtbericht geführt. Näheres s. zu § 38 (1).

Vom Zugführer sind zusätzlich zu den Eintragungen im Muster der Modul 4, Vordruck 2 folgende Eintragungen zu machen:

- Eine Linie ist zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis senkrecht mit einer Pfeilspitze bis zu der Zuglaufstelle einzutragen, bis zu der die Zugfahrt vom Zugleiter zugelassen wurde.
- Findet eine außerplanmäßige Kreuzung statt oder wird eine Kreuzung verlegt, so ist bei der Betriebsstelle, bei der die Kreuzung stattfinden soll, die Befehls-Nr. einzutragen.

Abweichend von FV-NE § 9 (2) bleibt die Durchschrift der Befehle bis zum Schichtende auf dem Tzf und wird nach Schichtende beim Zlr abgegeben.

Meldungen nach dem Zugmeldeverfahren – Verlassensmeldung

FV-NE § 10 (4)

Verlassensmeldungen werden vom örtlichen Betriebsbediensteten oder den in den Buchfahrplänen Spalte 10 dafür vorgesehenen Mitarbeitern sowie von anderen Mitarbeitern (z.B. Bahnmeisterei, Signalmeisterei) abgegeben.

Zugmeldungen über die Zugleitstrecke hinaus

FV-NE § 10 (8)

Für Fahrten aus und in Richtung der Infrastruktur der LWS in Bahn-km 42,870 gilt das Verfahren gem. §10 (8) der FV-NE. Benachbarter Zugleiter ist die Zugleitung der LWS. Diese ist erreichbar unter:

Lappwaldbahn Service GmbH
Am Bahnhof 4
39356 Weferlingen
Zugleitung: 0162 2199200 (24 Stunden erreichbar)
Fax: 039061 9858-198
E-mail: fahrplanbuero@lappwaldbahn.de

Ablauf:

TWE → *LWS*:

- Zug erreicht gemäß Fplo Versmold, Ankunftsmeldung an Zlr TWE
- Fahranfrage an Zlr TWE
- Zlr TWE bietet Zlr LWS den Zug an
- Annahme eines Zuges durch Zlr LWS mit Angabe bis zu welcher Betriebsstelle seiner Zugleitstrecke der Zug fahren darf, z.B. „Zug..... bis.....ja.“; sofern eine Annahme des Zuges nicht möglich ist, ist dieser zu weigern.
- Zlr TWE übermittelt dem Zf die Fahrerlaubnis und vermerkt sie auf dem Belegblatt
- Zlr LWS meldet den Zug dem Zlr TWE zurück, nachdem er für ihn eine Zuglaufmeldung erhalten hat oder der Zug bei ihm eingetroffen ist. Alternativ kann in der Fplo eine Verlassensmeldung Vm abgefordert sein.

LWS → *TWE*:

- Zlr LWS bietet dem Zlr TWE den Zug an
- Annahme eines Zuges durch den Zlr TWE mit Angabe bis zu welcher Betriebsstelle seiner Zugleitstrecke der Zug fahren darf, z.B. „Zug..... bis.....ja.“; sofern eine Annahme des Zuges nicht möglich ist, ist dieser zu weigern.
- Zlr TWE meldet den Zug dem Zlr LWS zurück, nachdem er für ihn eine Zuglaufmeldung erhalten hat oder der Zug bei ihm eingetroffen ist.

Die Gespräche sind grundsätzlich über die Telefonnummer **05241-23400 19** (Sprachspeicher) zu führen.

Für Fahrten über die Zugleitstrecke hinaus mit Übergang auf die Infrastruktur der DB Netz AG gelten folgende Regelungen:

Abweichend zur FV-NE wird, bei Fahrten über die Zugleitstrecke hinaus, durch den Zugleiter der Fahrauftrag bis zur letzten an die DB angrenzende Betriebsstelle erteilt. Die Fahrerlaubnis bis Gütersloh Hbf bzw. Hövelhof darf der Zugleiter erst nach Abwicklung des Zugmeldeverfahrens mit dem Fdl der DB erteilen.

Vor Abwicklung des Zugmeldeverfahrens mit dem Fdl in Gütersloh Hbf und Hövelhof (im ESTW Lage) sind etwaige Befehle oder Weisungen an die Zf der Züge zu übermitteln.

Bei Zügen von Gütersloh Nord nach Hövelhof mit einem Zuggewicht von mehr als 800 t ist vor dem Zugmeldeverfahren mit dem Fdl Höv abzustimmen, wann eine freie Einfahrt in den Bahnhof möglich ist.

Mit Stellung des Ausfahrtsignals in Hövelhof wird die Fahrerlaubnis bis zur Betriebsstelle Hövelhof West erteilt.

Mit Stellung des Ausfahrtsignals in Gütersloh Hbf wird die Fahrerlaubnis bis zur Betriebsstelle Gütersloh Nord erteilt.

Belegblatt

FV-NE § 11 (1)

Es wird das „Belegblatt für den Zugleiter“ entsprechend der FV-NE, Anlage 6 geführt. Die Belegblätter werden bei der TWE archiviert.

Abweichung vom Zugleitverfahren

FV-NE § 12 (1,2)

Wenn nur ein Zug auf der Strecke eingesetzt ist und der Zug mit einem Fahrplan eingelegt ist, kann bei nicht besetzter Zugleitstelle vom Zugleitverfahren abgesehen werden.

Der Verzicht auf Zugleitverfahren wird vom EBL im Einzelfall mit Dienstanweisung oder Fahrplan geregelt.

Prüfen des Fahrweges

FV-NE § 14

Die Handweichen im Streckengleis sind in Grundstellung verschlossen. Ihre Lage wird durch Festlegung ihrer Grundstellung bestimmt und durch Überwachung der Zugführerschlüsselbunde in der Zugleitstelle kontrolliert.

Die „Indirekte Fahrwegprüfung“ ist für alle Betriebsstellen zugelassen.

**Weichen, Gleissperren – Sicherung von Weichen, Handverschluss, FV-NE § 15
Aufbewahrung der Schlüssel**

Vor Befahren des Streckennetzes der TWE sind vom durchführenden EVU benötigte Schlüsselbunde beim Zugleiter Gütersloh abzuholen. Bei jeder Zugfahrt muss sich mindestens ein Satz Zugführerschlüssel (Zf Schl) auf dem Triebfahrzeug befinden.

Weichen im durchgehenden Hauptgleis, außer im Bf Gütersloh Nord, werden durch Handverschluss gesichert.

Die Weichen und Gleissperren gelten als gesichert, wenn die Zugführer-Schlüsselbunde vollständig an ihren planmäßigen Aufbewahrungsort oder bei dem sich auf der Zugleitstrecke im Einsatz befindenden Zf sind.

Anzahl und Aufbewahrung der Zf Schl

Im Bf Gütersloh Nord werden in der Zugleitstelle die Zf Schl 8, 9 und 10 aufbewahrt.

Die Zf Schl enthalten jeweils folgende Schlüssel:

- 1 Schlüssel für die Weiche 101 AzGrT - Schließung SSG 10
- 1 Schlüssel für Bli-Lo und LzA - Schließung Stufenschlüssel
- 1 Schlüssel für LzA - Schließung 6 N1
- 2 Schlüssel für Gleissperren (neue Bauform) der TWE - Schlüsselform d
- 2 Schlüssel für Weichen der TWE - Schlüsselform b
- 1 Schlüssel für Gleissperren alte Bauform der TWE

Beim Zugleiter in Gütersloh Nord werden noch zusätzliche Schlüssel für die Bedienung Gütersloh Ubf vorgehalten.

Aus- und Rückgabe der Zf Schl

Die Zf Schl dürfen nur an Zf der auf den Strecken der TWE GmbH zugelassenen EVU ausgegeben werden.

Die TWE-Bahnunterhaltung besitzt für eigene Zwecke in Lengerich-Hohne und in Gütersloh je einen Zf Schlüsselsatz. Die Benutzung der Zf Schl darf erst nach Zustimmung durch den Zugleiter erfolgen.

Die Herausgabe an Dritte wird vom EBl bekannt gegeben.

Die Zf Schl werden vom Zlr persönlich ausgehändigt und nach Beendigung des Dienstes von den Empfängern diesem vollständig zurückgegeben.

Dokumentation

Der Zlr trägt im „Nachweis der Zugführerschlüssel“ den Empfänger des Zf Schl, die Bezeichnung des Zf Schl, das Ausgabedatum sowie den Fahrauftrag bzw. Arbeitsauftrag (Zug Nr.) ein. Der Eintrag muss vom Empfänger des Zf Schl (bei Ausgabe im Bf Gütersloh) mit Unterschrift bestätigt werden. Der Zlr bestätigt die Rückgabe und Vollständigkeit der Zf Schl im „Nachweis der Zugführerschlüssel“.

Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

FV-NE § 15 (12)

Zur Feststellung des ordnungsgemäßen Zustandes der Weiche nachdem sie aufgefahren wurde, sind folgende Mitarbeiter berechtigt:

- Mitarbeiter der Bahnmeisterei
- Mitarbeiter der Signalmeisterei

Einfahrt in Stumpfgleis oder teilweise besetztes Gleis

FV-NE § 17 (3)

In den Bf Gütersloh Nord fahren alle Züge in Stumpfgleise bzw. in teilweise besetzte Gleise mit reduzierter Einfahrtgeschwindigkeit ein, s. Buchfahrplan.

Ausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen

FV-NE § 17 (12)

Meldungen über Störungen der technischen Sicherung eines BÜ (auch lokführerüberwachte Anlagen) werden durch den Zugleiter auf dem Belegblatt dokumentiert und der TWE Infrastruktur zur Störungsbeseitigung gemeldet.

Kreuzungen Überholungen

FV-NE § 20 (2) FV-NE § 21 (2)

Kreuzungen und Überholungen sind auf folgenden Betriebsstellen zugelassen:

Versmold, Harsewinkel, Gütersloh Nord, und Gütersloh Ubf .

Da in Gütersloh Nord Einfahrtssignale vorhanden sind, werden Kreuzungen und Überholungen nicht durch Fahrplan oder Befehl bekannt gegeben.

Bei Kreuzungen und Überholungen darf der als erstes einfahrende Zug nicht länger sein als die nutzbare Gleislänge.

Planmäßige Sperrung von Streckengleisen

FV-NE § 26 (2)

Die Anordnungen des EBL erfolgen mittels Beta oder „Erlaubnis-schein“, (s. Modul 4, Vordruck 1).

Sperrung von Bahnhofsgleisen oder Weichen

FV-NE § 26 (8)

Sperrungen von Bahnhofsgleisen und die Aufhebung dieser Sperrungen sind im Belegblatt zu dokumentieren. Dauern Sperrungen tagesübergreifend an, werden diese Sperrungen in das Belegblatt des Folgetages übertragen.

Anschlussstellen, Ladestellen der freien Strecke

FV-NE § 27 (12)

Die Bedienung der Anschlussstellen und der Ladestellen auf der freien Strecke ist im Modul 2 unter dem Punkt „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ geregelt.

Fahrdienstliche Behandlung von Nebenfahrzeugen

FV-NE § 30 (3)

- Schienenkleinwagen (Skl)
Streckenfahrten mit dem Skl werden wie Züge behandelt. Wegen fehlender Sifa ist der Skl grundsätzlich 2-männig zu besetzen.
- 2-Wege-Bagger – ohne Druckluftbremse
Der Einsatz im Gleisbereich erfolgt mit einer Fahrgeschwindigkeit von max. 5 km/h. Elektrische Zählleinrichtungen dürfen nicht befahren werden. Das Bewegen anderer Schienenfahrzeuge mit dem 2-Wege-Bagger ist nicht gestattet.
- 2-Wege-Bagger – mit Druckluftbremse
Der Einsatz im Gleisbereich erfolgt mit einer Fahrgeschwindigkeit von max. 20 km/h. Elektrische Zählleinrichtungen dürfen nicht befahren werden. Es dürfen Schienenfahrzeuge bewegt werden, die an die Druckluftbremse des 2-Wege-Baggers angeschlossen sind. Das zulässige Gewicht der mit dem Bagger bewegbaren Schienenfahrzeuge ist der Dokumentation des Baggers zu entnehmen.
- Andere Nebenfahrzeuge
Andere Nebenfahrzeuge dürfen nur mit besonderer Genehmigung des EBL die Strecke befahren.

In einer Beta können Abweichungen geregelt sein.

3. Abschnitt: Zugfahrtdienst

Streckenkenntnis

FV-NE § 31 (2)

Das auf den Strecken der TWE eingesetzte Zugpersonal muß ausgebildet und geprüft sein.

Mitfahren auf dem Triebfahrzeug

FV-NE § 31 (9)

Es dürfen sich höchstens 4 Personen gleichzeitig im Führerstand eines Triebfahrzeuges aufhalten.

Mitarbeiter des EBA dürfen sich im Führerstand des Tfz aufhalten.

Länge der Züge

FV-NE § 32 (1)

Züge zwischen Harsewinkel und Gütersloh Nord

Die Zuglänge ist aufgrund der Gleislänge in Gütersloh Nord auf 300m beschränkt.

Hat das EVU zusätzlich die Gleise 4 und/oder 5 in Gütersloh Nord angemietet und sind diese frei von Fahrzeugen, ist eine größere Zuglänge bis zu 400m zulässig.

1. Züge bis 340m:

- Einfahrt nach Gleis 3
- Entkuppeln der Lok vom Wagenzug am Grenzzeichen der Weiche 23
- Umfahren über die Gleise 4 oder 5

2. Züge zwischen 340 und 400m:

- a) keine Bza an der Spitze und Gleise 4 und 5 frei:
 - Einfahrt nach Gleis 3
 - Nach Halt weiter als Rangierfahrt nach Gleis 3a bis ca. 60m Wagenzuglänge hinter Grenzzeichen W23 sind
 - am Grenzzeichen W23 abhängen und die 60m Wagenzulänge umsetzen nach Gleis 4
 - anschließend Umfahren der Wagengruppen über Gleis 5
- b) Bza an der Zugspitze
 - Einfahrt nach Gleis 3
 - Nach Halt weiter als Rangierfahrt nach Gleis 3a
 - Weiche 5 frei fahren und umstellen
 - zurücksetzen bis Grenzzeichen Weiche 23 frei ist
 - Lok abhängen und Umfahren über die Weichen 2 und 1

Züge nach DB-Bf Hövelhof

Die Zuglänge in Hövelhof haltender und endender Züge darf 200 m nicht überschreiten. Die Länge in Richtung Paderborn durchfahrender Züge richtet sich nach den Regelungen der DB Netz AG für die Sennebahn.

Geschobene Züge

Die Länge der Züge darf 150 m nicht überschreiten.

Einschränkung in der Zulassung von Wagen

FV-NE § 32 (8)

Auf allen Strecken beträgt die höchstzulässige Achslast 20,0 t.

Die höchstzulässige Meterlast beträgt 8,0 t/m.

Folgende Ausnahmen sind zulässig:

	Maximale Achslast (t)	Einschränkungen
Lokomotiven	22,5	Keine
Beladene Waggons	22,5*	$v_{MAX}=30$ km/h
Beladene Wagen bei Anschliessern	22,5	$v_{MAX}= 5$ km/h

* Die Beförderung dieser Wagen ist nur in dafür zugelassenen Zügen erlaubt. Die zugelassenen Züge müssen im Fahrplan mit dem Zusatz aT gekennzeichnet sein. Fehlt im Fahrplan der Zusatz aT, dürfen in diese Züge solche Wagen nicht eingestellt werden.

Geschobene Züge

FV-NE § 34 (2)

Im Nahbereich dürfen Züge von der Spitze aus funkferngesteuert gefahren werden, wenn auf dem ersten Fahrzeug ein Tritt mit min. 35 cm x 35cm, eine Bühne oder ein Führerraum vorhanden ist. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben muss vor dem Zug hergegangen werden. Das Schieben von Zügen mit kurzgekuppelten Waggons ist untersagt. Die Geschwindigkeit richtet sich nach §45 FV-NE
Funkferngesteuerte geschobene Streckenfahrten dürfen, soweit technisch möglich, mit höchstens 30km/h und max. über eine Strecke von 5 km durchgeführt werden, (s. Modul 2 - Geschwindigkeitsbeschränkungen). Während der Fahrt muss der Tf den Zug von der Spitze aus steuern.

Nachgeschobene Züge

FV-NE § 35 (2)

Das Nachschieben von Zügen mit kurz gekuppelten Waggons ist untersagt.

Fahrtbericht

FV-NE § 38 (1)

Als Fahrtbericht wird abweichend von der FV-NE, Anlage 19 der Vordruck der TWE für alle Zugfahrten ausgenommen die Fahrten Gütersloh Nord – Gütersloh Hbf geführt. Der Vordruck befindet sich in Modul 4. Die Fahrtberichte sind in der Zugleitung abzugeben und werden durch die TWE archiviert.

Bremsberechnung - Mindestbrems Hundertstel

FV-NE § 41 (1)

Es gilt die Bremsstafel für den 400 m Bremsweg.
In den Fahrplänen sind 49 Mbr in P und 76 Mbr in G vorzuschreiben.

Mindestbrems Hundertstel nicht erreicht

FV-NE § 41 (2)

Werden die Mindestbrems Hundertstel nicht erreicht, so ist die zulässige Geschwindigkeit entsprechend den vorhandenen Brems Hundertsteln für jedes fehlende Brems Hundertstel um 1 km/h herabzusetzen. Dies ist dem Triebfahrzeugführer durch Befehl des Zugleiters bekannt zu geben und im Fahrtbericht zu vermerken.

**Zusammensetzung des Zuges -
Unterrichtung des Triebfahrzeugführers**

FV-NE § 42 (3)

Der Tf hat im Dienst den jeweils gültigen Buchfahrplan und/oder die Fahrplananordnung, die gültige La sowie den Fahrtbericht mitzuführen. Die Unterlagen sind auf dem Führerstand sichtbar auszulegen.

Streckenbeobachtung durch Triebfahrzeugführer

FV-NE § 44 (2)

Die auf der Strecke der TWE eingesetzten Triebfahrzeuge müssen über eine funktionierende mit dem System der TWE kompatible IMU-Schalteinheit (Frequenz 91,000 kHz) und funktionsfähige PZB-Ausrüstung verfügen!
Auf Streckenabschnitten, auf denen keine IMU-Kontakte bedient werden müssen, bzw. keine PZB-Streckeneinrichtung vorhanden ist (siehe Modul 2), ist es nicht erforderlich, dass die durch die EVU eingesetzten Fahrzeuge mit einem IMU-Kontakt oder PZB ausgerüstet sein müssen. Für die PZB gelten die Bestimmungen der Richtlinie 483.

Anhalten auf freier Strecke

FV-NE § 44 (12)

Das Anhalten mit Triebfahrzeugen und besetzten Reisezügen auf Brücken ohne Dienstweg oder Geländer ist nach Möglichkeit zu vermeiden.

Ist ein Halt an o. a. Stellen unvermeidbar, so verständigt der Zf nach dem Halt das übrige Zugpersonal und die Reisenden entsprechend. Im Notfall sind dann die Ausstiegsmöglichkeiten zu nutzen, welche außerhalb des o. a. Gefahrenbereich sind. Bei besetzten Reisezügen ist ggf. durch den Übergang zu einem anderen Wagen zu gehen und dort auszusteigen.

Brücken ohne Dienstweg oder Geländer dürfen nur betreten werden nachdem der entsprechende Streckenabschnitt vom Zlr gesperrt wurde.

Beim Begehen der Strecke durch dazu Berechtigte ist sinngemäß zu verfahren.

Die Brücken mit Angabe des Bahn - km sind in Modul 2 aufgeführt.

Abstellen von Zügen

FV-NE § 44 (19)

Das Abstellen von Zügen und Zugteilen ist an die Zugleitung in Gütersloh Nord zu melden.

Bekanntgabe der Fahrgeschwindigkeiten

FV-NE § 45 (2) e

Eingeschränkte Fahrgeschwindigkeiten, die auf Regeln in der SbV beruhen, sind im Modul 2 zusammengefasst.

**Totalausfall der technischen Sicherung an Bahnübergängen
(auch Handschaltung nicht mehr möglich)**

FV-NE § 48 (2)

Kann eine BÜ- Anlage nach Ersteinsatz des Entstörs-personals bis zur nächsten Befahrung nicht instandgesetzt werden, sind die Lichtzeichen und Schrankenbäume in Anlehnung an die BÜV-NE, Anlage 1(2) abzudecken. Solange im Störfall die Lichtzeichen und Schrankenbäume nicht abgedeckt sind, ist der infrage kommende Streckenabschnitt zu sperren. Erst nach Meldung der erfolgten Abdeckung der Anlagenteile darf der Zlr die Streckensperrung aufheben. Danach ist der BÜ abweichend von FV-NE § 48 (2) mit Sicherung durch Bahnübergangsposten gemäß FV-NE, Anlage 13 (17) zu befahren.

Der öBl / EBl bzw. die Notfallbereitschaft kann im Einzelfall (beispielsweise Ausfall oder Nichtvorhandensein der IMU-Fahrzeugausrüstung) Abweichungen zulassen.

BÜ mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage

FV-NE § 48 (4)

In Einschaltstrecken folgender BÜ darf kurzfristig angehalten werden (max. 60 s) ohne die Sicherung nach FV-NE 48 (2) durchzuführen. Näheres siehe Modul 2.

In Fahrtrichtung Hövelhof

BÜ km 81,981 Bergstraße

In Fahrtrichtung Versmold

BÜ km 88,610 Detmolder Straße

BÜ km 84,856 Holter Straße

BÜ km 76,238 Wiedenbrücker Straße

BÜ km 73,654 Bruder- Konrad- Straße

Störung an Streckeneinrichtungen

FV-NE § 48 (8)

Bei Ausfall der IMU-Streckeneinrichtung gelten die Bestimmungen des §48 (8) der FV-NE.

Arbeiten und Störungen an Bahnübergangssicherungsanlagen sowie an der Leit- und Sicherungstechnik werden grundsätzlich in den vor Ort vorhandenen Arbeits- und Störungsbüchern eingetragen.

Für einen Überblick über längerfristige Störungen an der Infrastruktur, wird ein „Störungsbuch Infrastruktur“ geführt. Dieses liegt in der Zugleitung Gütersloh aus.

In dieses Störungsbuch werden alle Störungen an der Infrastruktur, Bahnübergangssicherungsanlagen und der Leit- und Sicherungstechnik eingetragen, die länger als 24 h andauern und den Eisenbahnbetrieb beeinträchtigen. Weiterhin werden Sperrungen von Bahnhofsgleisen eingetragen, die länger als 24 h andauern. Die Eintragungen erfolgen in der Regel durch die Mitarbeiter der Infrastruktur. An Wochenenden können die Mitarbeiter der Infrastruktur auch die Mitarbeiter der Zugleitung mit den Eintragungen beauftragen. Längerfristige Störungen, die den Verkehr der EVU betreffen, werden über das Verzeichnis der Langsamfahrstellen veröffentlicht.

Schienenbrüche

FV-NE § 48 (9)

Bei Schienenbrüchen und deren Beurteilung auf Befahrbarkeit gelten im Bereich der TWE-Infrastruktur die Regelungen der VDV-Schrift 612. Regelungen dazu sind im Modul 1, Abschnitt D getroffen und die für Schienenbrüche relevanten Auszüge sind im Modul 3 aufgeführt.

4. Abschnitt: Rangierdienst

Örtliche Besonderheiten

FV-NE § 51 (13)

Örtliche Besonderheiten für das Rangieren sind im Anhang 2 „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ genannt.

Zustimmung zu Rangierfahrten

FV-NE § 52 (5)

Vor allen Fahrzeugbewegungen ist die Zustimmung des Zlr Gütersloh einzuholen. Die Kommunikation erfolgt dabei telefonisch über die Rufnummer 05241/234 00-19 mit Sprachspeicher. Vor der Zustimmung des Zlr darf nicht rangiert werden, dies gilt auch bei gestörter Verständigung.

Rangieren im Gefälle

FV-NE § 53 (5)

Betriebsstellen mit mehr als 2,5‰ Gefälle sind in Modul 2 „Betriebsstellen mit Gefälle größer 2.5 ‰ und Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen“ aufgelistet.

Befahren von Bahnübergängen - Technische Sicherung

FV-NE § 55 (1a)

Im Modul 2 „Bedienungsanweisung für die technisch gesicherten Bahnübergänge“ ist die Art der technischen Sicherung und ihre Bedienung beschrieben.

Befahren von Bahnübergängen - Bahnübergang nicht technisch gesichert

FV-NE § 55 (1c)

Im Modul 2 „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse sind alle Bahnübergänge im Bereich der Betriebsstellen mit Angabe ihrer Sicherung aufgelistet.

Ablauf- und Abstoßverbot für bestimmte Gleise

FV-NE § 56 (1)

Das Ablaufen und Abstoßen von Wagen ist nicht zugelassen.

Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

FV-NE § 57 (1)

Regelungen hierzu treffen die auf der Infrastruktur der TWE verkehrenden EVU in Abstimmung mit dem EBL der TWE.

**Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen –
Festlegemittel, Allgemeines**

FV-NE § 58(2,3)

Auf Gleisen mit einer Neigung größer 2,5 ‰ sind die Fahrzeuge abweichend von FV-NE § 58 (3), Anhang III gemäß SbV Modul 2 festzulegen. Bei fehlenden Flankenschutzeinrichtungen sind die den Weichen zugewandten Fahrzeuge mit einem beidseitig wirkenden, anschraub- und verschleißbaren Radvorleger zu sichern.

In der Modul 2 „Betriebsstellen mit Gefälle größer 2.5 ‰ und Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen“ sind die Abstellgleise in den Betriebsstellen aufgeführt.

Hemmschuhe und Radvorleger werden in den Bahnhöfen Lengerich Hohne und Gütersloh Nord vorgehalten.

Für Bedienfahrten zu anderen Betriebsstellen sind ausreichend Festlegemittel mitzuführen.

**Rangieren auf den Hauptgleisen -
Rangierbewegungen über Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus**

FV-NE § 59 (2)

Die Erlaubnis zum Rangieren über die Rangierhalttafel bzw. Einfahrweiche hinaus kann vom Zlr fernmündlich erteilt werden.

Anstelle des Warnschildes nach FV-NE, Anlage 5 ist der angrenzende Streckenabschnitt vom Zlr zu sperren.

**Rangieren auf den Hauptgleisen -
Gefährdende Rangierbewegungen**

FV-NE § 59 (3)

Bei Ein- und Ausfahrt von Zügen ist das Rangieren auf Bahnhöfen untersagt. Im Bahnhof Gütersloh Nord dürfen Rangierfahrten, die den Fahrweg der ein- oder ausfahrenden Züge nicht berühren, durchgeführt werden.

Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

FV-NE § 60(1,2)

Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt ist in Gütersloh Nord zugelassen. Die dafür notwendigen Voraussetzungen sind im Anhang 2 „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ beschrieben.

Auffahren von Weichen – Maßnahmen nach dem Auffahren

FV-NE § 61 (2)

Zur Feststellung des ordnungsgemäßen Zustandes der Weiche nachdem sie aufgefahren wurde, sind folgende Mitarbeiter berechtigt:

- Mitarbeiter der Bahnmeisterei
- Mitarbeiter der Signalmeisterei

Modul 1 – Bestimmungen
gültig ab 12.12.2021

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH



TEIL B

Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn-Signalordnung (ESO)

Signale, die zeitweilig betrieblich abgeschaltet sind, zeigen an Stelle der sonst vorgesehenen Signalbilder ein weißes Kennlicht. Kennlicht

Signale sind nicht beleuchtet, aber rückstrahlend.

Langsamfahrsignale (Lf)

Das Signal Lf 1 steht in einem Abstand zum Signal Lf 2, der dem tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht. Lf 1

Das Signal Lf 2 kann sich auf der Rückseite des Signals Lf 3 befinden. Lf 2 und 3

Wenn zwischen der Tafel Lf 4 und dem Bahnübergang, für den dieses Signal gilt, noch ein anderer Bahnübergang liegt, sind an den Masten der Tafel zwei weiße Striche angebracht. Lf 4

Signale an Zügen (Zg)

Züge und Rangierfahrten fahren grundsätzlich auch bei Tageslicht mit Spitzensignal. Zg 1a

Signale für Bahnübergänge (BÜ)

Wenn an Masten für das Signal BÜ4 zwei weiße Punkte auf schwarzem Grund angebracht sind, muss der Tf in etwa Streckenmitte zwischen Pfeiftafel und BÜ erneut pfeifen. BÜ4

Die Tafel (Halt vor BÜ! Weiterfahrt nach Sicherung) steht vor den BÜ, die erst nach Einschalten der technischen Sicherung befahren werden dürfen. Sie entspricht dem Signal der DB. BÜ-Sondertafel

Die IMU-Tafel ist eine rechteckige blaue Tafel mit weißer Aufschrift. Die Aufschrift enthält die Bezeichnung IMU, die Streckenrichtung (1 oder 2) und den Bahn- km der zu steuernden Einrichtung. Zum Einschalten der bezeichneten Signalanlage ist an der IMU-Tafel die IMU-Einrichtung auf dem Tfz zu betätigen. Ist die IMU-Einrichtung auf dem Triebfahrzeug defekt, ist bei Bedarf die zu steuernde Einrichtung manuell mittels Schlüsselschalter am BÜ zu bedienen. Hat ein Fahrzeug keine IMU-Einrichtung, ist eine Ausnahmegenehmigung des EBL erforderlich. Diese kann bei einzelnen Fahrten auf der TWE-Infrastruktur die Bedienung der Anlagen mittels Schlüsselschalter erlauben. Regelmäßig stattfindende Fahrten (mehr als eine Fahrt/Woche) fallen nicht unter diese Regelung. An Einschaltstellen von BÜ- Sicherungen steht gleichzeitig das Signal BÜ2 (Rautentafel). In der SbV, Anlage 7 sind die Standorte und Bezeichnungen der IMU- Tafeln im Streckennetz der TWE zusammengestellt. IMU-Tafel

Modul 1 – Bestimmungen
gültig ab 12.12.2021

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH



Teil C

**Zusatzbestimmungen zu der Betriebsunfallvorschrift
für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)
- Ausgabe 2010 -**

Notfallmanagement TWE

BUVO-NE 5

Neben den Regelungen der BUVO-NE sind von den Zugleitern und dem zuständigen Leitungspersonal die Festlegungen des Notfallmanagement TWE zu beachten.

Unfallmeldestelle

BUVO-NE 5.2

Unfallmeldestelle gemäß BUVO-NE 5.2 ist für den Gesamtbereich der TWE die Zugleitstelle im Bf Gütersloh Nord. Hier liegt die Unfallmelde-
tafel 2 aus.

Verhalten der Mitarbeiter

BUVO-NE 5.9

Nach Freiwerden gefährlicher Güter sind die Schriftlichen Weisungen gemäß RID zu beachten.

Hilfsmittel für den Rettungsdienst

BUVO-NE 5.9.2

Jedes im Zugverkehr eingesetztes Triebfahrzeug muss mit einem Verbandkasten ausgerüstet sein. Weitere Verbandsmittel befinden sich in der Zugleitstelle im Bf Gütersloh Nord und in der Werkstatt Lengerich.

Unterrichtung der Eisenbahnaufsichtsbehörde

BUVO-NE 6

Zusätzlich zu den in der BUVO-NE 6 beschriebenen Regelungen ist nach Ereignissen gemäß BUVO-NE 4.2.1 unverzüglich eine Unfallmeldung mit kurzer Schilderung des Herganges an die LEV und an die OAB zu faxen. Die Meldung wird vom Leiter an der Unfallstelle (EBI oder dessen Stellvertreter bzw. Notfallbereitschaft) abgegeben.

Fax LEV: 0201-242 0299

Fax OAB: 0211-837 4262

Modul 1 – Bestimmungen
gültig ab 12.12.2021

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH



Teil D

Zusatzbestimmungen für weitere Vorschriften

SIG-VB-NE

Aufzeichnungen über Arbeiten und Unregelmäßigkeiten - Allgemeines Arbeitsbuch

**SIG-VB-NE
§9 (1,3)**

Bei registrierpflichtigen Handlungen im Bf Gütersloh Nord - Veränderung am Zählerstand der Weichenauffahrzählwerke - sind Zählerstände und die Ursachen vom Zlr / öBb in das Arbeitsbuch Teil D einzutragen. Die Aufzeichnungen sind nach SIG-VB-NE § 9, Anlage 6 und 8 vorzunehmen. Eintragungen im Teil B des Arbeitsbuches werden vom Personal Signaltechnik vorgenommen.

Verständigung und Maßnahmen bei Arbeiten und Unregelmäßigkeiten - Eintragen, Melden

**SIG-VB
NE § 10**

An allen technisch gesicherten BÜ liegen Störungsbücher aus. Diese Bücher werden vom Personal Signaltechnik geführt. Eingetragen werden Störungsursachen und deren Beseitigung.

Zugbeeinflussungsanlagen

Alle Fahrten von mit PZB-Einrichtung ausgerüsteten Triebfahrzeugen sind, auch auf der Infrastruktur der TWE, mit eingeschalteter PZB zu fahren. Es gelten die Regelungen der Richtlinie 483.0101 der DB Netz entsprechend.

VDV-Schrift 612

Vorgehensweise bei einem Schienenbruch

**VDV-Schrift
612 13.6.1**

Stellt ein Triebfahrzeugführer einen Schienenbruch durch Befahren fest, meldet er diesen an die Zugleitung Gütersloh Nord.

Der Zugleiter hat die entsprechende Stelle zu sperren und informiert den Leiter Instandhaltung oder den Leiter Bautechnik und Infrastrukturbetrieb, damit die Stelle begutachtet wird. Diese Stellen dürfen auch andere mit der Begutachtung des Schienenbruchs beauftragen.

Vor Ort ist anschließend der Schienenbruch zu prüfen und zu entscheiden oder dieser befahrbar oder unbefahrbar ist. Diese Entscheidung dürfen treffen:

a) auf Brücken:

- der Eisenbahnbetriebsleiter
- der stellvertretende Eisenbahnbetriebsleiter
- der Leiter Instandhaltung
- der Leiter Signaltechnik
- der Leiter Bautechnik und Infrastrukturbetrieb

b) bei allen anderen Gleisen und Weichen:

neben den oben genannten Personen die Mitarbeiter der Bahnmeisterei und die Triebfahrzeugführer.

Hinweis:

Bis zur Bruchstelle ist eine Fahrt als Sperrfahrt nach Befehl des Zugleiters möglich, so dass der Triebfahrzeugführer die Begutachtung und Entscheidung über die Befahrbarkeit anhand des Auszuges aus der VDV-Schrift 612 in Modul 3 übernehmen kann.

Modul 2 – Streckenbeschreibung
gültig ab 15.12.2024

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH



Modul 2

Streckenbeschreibung

Behördliche Zuordnung der Betriebsstellen

	Zugehörigkeit der Betriebsstellen			
	Lengerich Hohne	Versmold Niedick	Harsewinkel Marienfeld Abzw. Flugplatz Blankenhagen Gütersloh Nord Gütersloh Ost Verl Bornholte Kaunitz Varensell	Espeln-Riege Hövelhof West Hövelhof
Land	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen
Regierungs- bezirk	Münster	Detmold	Detmold	Detmold
Kreis	Steinfurt	Gütersloh	Gütersloh	Paderborn
Oberstaats- anwalt	Münster	Bielefeld	Bielefeld	Paderborn
Kriminal-po- lizei	Tecklenburg	Versmold	Gütersloh	Paderborn
Landgericht	Münster	Bielefeld	Bielefeld	Paderborn
Amtsgericht	Tecklenburg	Halle (W)	Gütersloh	Delbrück

Zulässige Regelgeschwindigkeiten (zu FV-NE § 45 (2))

Strecke Versmold - Hövelhof	50 km/h
Strecke Harsewinkel - Harsewinkel West	30 km/h
Bahnhof Lengerich Hohne	Rangiergeschwindigkeit

Dauerhafte Beschränkungen

der Regelgeschwindigkeit auf den TWE- Strecken durch z.B. Bahnübergänge und Brücken sind dem Buchfahrplan zu entnehmen.

Gleis 54 zwischen Abzw. Gütersloh Hbf und Gütersloh Hbf	30 km/h
Züge mit Wagen mit einer Achslast > 20,0 t	30 km/h

Vorübergehende Beschränkungen

der Regelgeschwindigkeit werden durch Ausgabe von La bekannt gegeben.

Anschlussgleise

In allen Anschlüssen, soweit nicht durch Bedienungsanweisung des Anschließers anderweitig festgelegt.	10 km/h
---	---------

Betriebsstellen mit Gefälle > 2,5 ‰ (zu FV-NE § 53(5))

Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen (zu FV-NE § 58(2,3))

In Gleisen mit einem Gefälle von > 2,5 ‰ und ohne Flankenschutzeinrichtungen müssen die den Weichen zugewandten Wagen mit verschlossener Handbremse oder mit anschraubbaren oder verschleißbaren Radvorlegern gesichert werden.

Bahn- km	Betriebsstelle	Gefälle > 2,5 ‰ (‰)	Bereich	Gefälle in Fahrtrichtung	Abstell- gleis	Nutz- länge (m)	Flanken- schutz
64,000	Blankenhagen	3,3 ‰	durchgängig	Versmold			
68,300	Anschluss Kemena	12,0 ‰	Zwischen der Anschlussweiche P2 und der Handweiche im Anschluss	Weiche P2		300	ja
Strecke Harsewinkel – Harsewinkel West							
Fehlanzeige							

Brücken ohne Geländer (zu SbV §44(12) FV-NE)

	Strecke Versmold - Hövelhof		
Bahn-km	zwischen		Länge
44,217	Versmold	Niedick	7,85
46,495	Versmold	Niedick	4,07
46,783	Versmold	Niedick	6,45
47,861	Versmold	Niedick	5,45
48,090	Versmold	Niedick	8,60
49,915	Niedick	Harsewinkel	4,25
52,118	Niedick	Harsewinkel	12,72
57,460	Harsewinkel	Marienfeld	4,44
62,183	Marienfeld	Flugplatz	3,33
65,030	Blankenhagen	Gütersloh Nord	3,32
71,703	Gütersloh Nord	Gütersloh Ubf	9,40
75,757	Gütersloh Ubf	Varensell	6,80
83,534	Bornholte	Kaunitz	4,35
84,652	Bornholte	Kaunitz	6,20
87,799	Kaunitz	Espeln-Riege	3,25
90,306	Espeln-Riege	Hövelhof West	5,10
90,664	Espeln-Riege	Hövelhof West	2,69
	Strecke Harsewinkel – Harsewinkel West		
	Keine Brücken ohne Geländer vorhanden		

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH

Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Vorbemerkung

In der Beschreibung der örtlichen Verhältnisse sind für jede Bahnbetriebsstelle die Lage im Streckennetz und die Besonderheiten beschrieben. Dies umfasst betriebliche und dispositive Abläufe, die zu beachten sind.

Die in den Betriebsstellen vorhandenen bzw. zu schaltenden Sicherungsanlagen und deren Bedienungsanleitungen sind dem Kapitel „Bahnübergänge und deren technische Sicherung“ zu entnehmen.

Betriebsstellen:

I. Strecke Versmold - Hövelhof

Bahnhof Versmold (km 44,100)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 42,870)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 45,600)

Anschluss Transgas (km 43,140)

Im Bf Versmold zweigt der Anschluss Transgas mit der Weiche P1 vom Hauptgleis in Richtung Versmold ab. Die Bedienung erfolgt vom Bf Gütersloh aus. Der Tf hat sich im Anschluss vor dem Beifahren an die abzuholenden Wagen davon zu überzeugen, dass diese von der Abfüllanlage getrennt sind.

Fahrten in den Anschluss

Die Zustellung der Wagen erfolgt aus dem Bahnhof in geschobener Fahrweise. Während der Fahrwegeinstellung in den Anschluss (Weiche P1) darf der BÜ km 43,143 mit Wagen besetzt sein.

Fahrten aus dem Anschluss

Nach Ausfahrt aus dem Anschluss ist die Sicherungsanlage des BÜ km 43,704 über den IMU-Kontakt oder Handeinschaltung einzuschalten.

Zuglaufstelle Niedick (km 48,600)

Trapeztafel (km 47,746)

Trapeztafel (km 48,610)

Bahnhof Harsewinkel (km 54,900)

Bf-Anfang Richtung Hövelhof: Trapeztafel (km 51,852)

Bf-Ende Richtung Hövelhof: Trapeztafel (km 55,704)

Bf-Anfang aus Richtung Harsewinkel West: Trapeztafel (km 1,420)

Abzweigweiche zum Bahnhof Harsewinkel West (Claas KGaA mbH) (km 52,339)

Im Bf Harsewinkel zweigt die Strecke Harsewinkel - Harsewinkel West mit der Grundstellungsweiche 101 von der Strecke Versmold - Hövelhof ab. In Grundstellung liegt die Weiche 101 in Richtung Versmold.

Die Fahrwegeinstellung erfolgt zugbedient mittels IMU-Einrichtung. Die Lage der Weiche 101 wird durch Weichenlagemelder angezeigt. Weitere Festlegungen siehe Modul 3 Anlage zur EOW 101.

Züge in Richtung Hövelhof aus Richtung Versmold

Die Fahrwegeinstellung über die Weiche 101 erfolgt durch Schienenkontakt 101/I (km 51,865). Die Fahrerlaubnis wird durch Lichtsperrsignale Ls 101/I (km 51,977) angezeigt.

Bei Signalstellung „Sh 0“ darf nur auf mündlichen Befehl des Zlr bis vor die Weiche 101 gefahren werden.

Bei Zuglängen > 300 m ist ein Halt vor der Trapeztafel (km 51,852) des Bf Harsewinkel wg. rückwärtige Einschaltung des BÜ km 51,439 (Oesterweger Straße) zu vermeiden.

Züge aus Richtung Harsewinkel West

Die Fahrwegeinstellung über die Weiche 101 im Bf Harsewinkel geschieht durch Schienenkontakt 101/II (km 0,286). Die Fahrerlaubnis wird durch Lichtsperrsignal Ls101/II (km 0,236) angezeigt. Bei Signalstellung „Sh 0“ darf auf mündlichen Befehl des Zlr nur bis vor die Weiche 101 gefahren werden.

Rangierfahrten im Bf Harsewinkel

Es dürfen Rangierfahrten nur über die BÜ km 54,360 und km 54,210 (Richtung Versmold) sowie über den BÜ km 55,246 (Richtung Hövelhof) stattfinden.

Haltepunkt Marienfeld (km 58,100)

Bahnhof Flugplatz (km 62,335 bis 62,636)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 62,235)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 62,720)

Im Bahnhof Flugplatz zweigt das Zuführungsgleis zum ehemaligen Flugplatz mit den Grundstellungsweichen P1 (km 62,335) bzw. P4 (km 62,636) vom Hautgleis ab. Diese Anschlußbahn ist derzeit außer Betrieb und das Gleis 2 betrieblich gesperrt.

Bahnhof Blankenhagen (km 64,000)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 63,490)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 64,840)

Züge in Richtung Hövelhof mit Halt im Bf Blankenhagen

Züge dürfen nur am Bahnsteig 1 halten.

Züge in Richtung Versmold mit Halt im Bf Blankenhagen

Züge dürfen nur am Bahnsteig 1 halten.

Anschluss Amprion (km 64,320)

Der Anschluss zweigt im Bahnhof Blankenhagen mit einem Zungen- und herzstücklosen Abzweig (ZHA, km 64,320) in Richtung Hövelhof ab. Die Bedienung des Gleises erfolgt vom Bf Blankenhagen (Bahnsteig 1) aus.

Regelungen zur Sicherung der Bahnübergänge sind dem Kapitel „Bahnübergänge und deren Sicherung inkl. Bedienungsanweisung der technisch gesicherten BÜ“ zu entnehmen.

Fahrt in den Anschluss

Die Bedienung des Anschlusses erfolgt geschoben und erfordert eine gültige Beta, da vor der eigentlichen Bedienung Umbauarbeiten am ZHA vorgenommen werden müssen (Verschwenken der Schienen in Richtung des Anschlusses).

Fahrt aus dem Anschluß

Nach freifahren des BÜ km 64,316 darf nur bis zum ÜSW2a für den BÜ Brockhäger Straße im Bahnhof Blankenhagen gefahren werden. Erst nach Sicherung des BÜ 64,102 darf die Fahrt bis an den Bahnsteig 1 fortgesetzt werden. Vor der Fahrt in Richtung Gütersloh Nord müssen die Schienen der ZHA wieder in Richtung des Streckengleises verschwenkt werden.

Bahnhof Gütersloh Nord (km 68,000)

Der Bahnhof Gütersloh Nord wird durch die Einfahrsignale O (km 67,280) aus Richtung Versmold und X (km 68,415) aus Richtung Hövelhof gesichert. Die Grundstellung der Signale ist Halt „Hp 0“.

Zwischen den Einfahrsignalen O bzw. X und den Einfahrweichen des Bahnhofes besteht keine Abhängigkeit.

Bei Zugfahrten erfolgt die Bedienung der EOW 1, 2, 3, 5, 6 und 11 ausschließlich vom Bedienpult in der Zugleitstelle.

Der örtliche Betriebsbedienstete muss vor Stellung des Einfahrsignals die Lage der Weichen 1,2,3,5,6 und 11 am Stelltisch überprüfen.

Für die Stellung der EOW 4 und 10 ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich. Die Lage wird durch Weichenlagemelder angezeigt.

Für Einfahrten in die Gleise 4 – 7 gilt:

Der Übergang von Zugfahrten in Rangierfahrten ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz sind erlaubt, wenn alle der folgenden Kriterien erfüllt sind:

- Die Geschwindigkeit aus der vorherigen Zugfahrt beträgt an der H-Tafel in km 67,4/68,1 höchstens 25km/h
- Der Zugleiter hat der nachfolgenden Rangierfahrt zugestimmt
- Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt an der H-Tafel in km 67,4/68,1

Rangieren im Bahnhof Gütersloh Nord

Sowohl das ordnungsgemäße Umlaufen der Weiche als auch die Endlage wird anhand der Ausleuchtung im Bedienpult angezeigt.

Die EOW 1, 2, 3, 5, 6 und 11 besitzen keinen Umstellschutz. Weichenhilfsbedienungen können nur durch die im Weichenlagemelder eingebauten Taster ausgeführt werden.

Werden die EOW 4 und 10 stumpf befahren, erfolgt die Umstellung der Weichen durch Befahren des jeweiligen Schienenkontaktes. Aufgrund kurzer Umstellungsstrecken darf die Rangiergeschwindigkeit dabei 10 km/h nicht übersteigen.

Die Lage der EOW wird durch Weichenlagemelder angezeigt. Die Überprüfung der Weichenlage der übrigen handgestellten Weichen im Bf erfolgt durch örtliche Kontrolle des Tf.

Das Rangieren über die Rangierhalttafel in Richtung Hövelhof (km 68,300) bzw. Richtung Vermold (km 67,320) hinaus ist nur mit Zustimmung des Zlr erlaubt.

Fahrten in die Lokhalle dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit durchgeführt werden.

Zugfahrten

Das Signalbild Hp 1 an den Einfahrsignalen X und O in Gütersloh Nord beinhaltet eine Festlegung der Weichen 1,2,3,5,6 und 11 aber keine Freimeldung der hinter den Signalen liegenden Gleise, Weichen und keine Aussage über die Einstellung des richtigen Fahrweges. Im Buchfahrplan wird allen Zügen daher vE vorgeschrieben. Der Tf übernimmt die Fahrwegprüfung.

Einfahrende Züge in die Gleise 2 bis 3 enden am Halteplatz vor den Grenzzeichen der Weiche 25 (Gleis 2) und Weiche 23 (Gleis 3). Einfahrende Züge in die Gleis 4 bis 7 enden an der H-Tafel vor der Miele-Brücke (aus Richtung Harsewinkel km 67,4, aus Richtung Hövelhof/Gütersloh Hbf km 68,1).

Alle im Bf eingefahrenen Züge müssen vom Zf dem Zlr / öBb mit nachstehendem Wortlaut gemeldet werden: „Zug (Nummer) vollständig in Gütersloh Nord angekommen“.

Die Zugschlussstelle

- bei Einfahrten in die Gleis 2 bis 3 ist hinter dem Grenzzeichen der Weiche 6
- bei Einfahrten in die Gleise 4 bis 7 ist hinter dem Grenzzeichen der Weiche 4.

Gleichzeitige Ein- und/oder Ausfahrten sind bei Beachtung der entsprechenden Fahrwegeinstellung zugelassen.

Ausfahrende Züge beginnen in Richtung Vermold an der Hektometertafel km 67,4 und in Richtung Hövelhof/Gütersloh Hbf an der Hektometertafel km 68,1. Die Fahrten bis zu den Hektometertafeln sind Rangierfahrten. Bei Passieren der Hektometertafeln mit der Spitze des Zuges darf auf die zulässige Geschwindigkeit beschleunigt werden.

Bei Zugfahrten in Richtung Hövelhof/Gütersloh Hbf ist der Einschaltkontakt der Sicherungsanlage des BÜ km 68,820 und bei Zugfahrten und in Richtung Vermold der Einschaltkontakt der Sicherungsanlage des BÜ km 66,901 vom Zlr am Stellpult wirksam zu schalten. Nach Befahren des jeweiligen BÜ ist der entsprechende Einschaltkontakt wieder unwirksam.

Der Zlr darf einen Zug in Richtung Hövelhof nur dann folgen lassen, wenn ein in Richtung Gütersloh Hbf (DB) vorausgefahrter Zug vom Fdl Gf zurückgemeldet worden ist und das Signal M am Abzweig Gütersloh Hbf vom Fdl Gf auf Kennlicht gestellt ist.

Anschluss Fa. Kemena (km 68,314)

Der Anschluss zweigt innerhalb des Bf Gütersloh Nord mit der Weiche P2 vom Hauptgleis Richtung Hövelhof ab. Der Gleisanschluss ist mit einer Gleissperre mit Handverschluss gesichert. Es besteht eine Abhängigkeit (Schließzwang) zwischen der Gleissperre und der Weiche P2. Der Weg zwischen Gleissperre und Weiche P2 ist beleuchtet. Zwischen der Gleissperre und der Weiche dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.

Anschluss Brüggershempke und Reinkemeier (km 68,374)

Der Anschluss ist zurückgebaut und die Weiche P1 in Grundstellung festgelegt.

Anschlussstelle Fa. Amtenbrink GmbH (km 68,973)

Die Anst zweigt von der freien Strecke mit der Weiche P3 in Richtung Hövelhof ab. Die Bedienung der Anst erfolgt mittels Sperrfahrten vom Bf Gütersloh Nord aus. Dabei wird der Streckenabschnitt Gütersloh Nord – Abzweig Gütersloh Hbf vom Zlr gesperrt.

Fahrten in die Anst

Die Zustellung der Wagen erfolgt in geschobener Fahrweise. Vor Fahrtbeginn ist der Einschaltkontakt für die Sicherungsanlage des BÜ km 68,820 vom Zlr am Stellpult wirksam zu schalten. Nach Einstellung des Fahrweges durch den Tf werden die Wagen als Rangierfahrt in die Anst geschoben. Bei der Einfahrt hat der Tf das Werkstor zu öffnen und sich davon zu überzeugen, dass der Kranbetrieb eingestellt und der Gleisbereich frei ist.

Fahrten aus der Anst

Nach der Ausfahrt müssen vom Tf das Werkstor geschlossen und die Anst wieder verschlossen werden. Die Fahrt zum Bf Gütersloh Nord erfolgt in gezogener Fahrweise. Vor dem Befahren des BÜ km 68,820 ist vom Tf die Sicherungsanlage des BÜ einzuschalten.

Abzw. Gütersloh Hbf (km 69,400)

Anfang Trapeztafel km 69,059

Ende Trapeztafel km 69,752

Zugfahrten zwischen den Bf Gütersloh Nord und Gütersloh Hbf (DB)

Zugfahrten von und nach Gütersloh Hbf werden durch Fahrplan bekannt gegeben. Sonderfahrten können der Fdl Gf und der Zlr nach Abstimmung anordnen. Sie müssen vom Zlr dokumentiert werden.

Vor Abwicklung des Zugmeldeverfahrens mit dem Fdl Gf sind etwaige Befehle oder Weisungen an die Zf der Züge zu übermitteln.

Die Zugfahrten werden in gezogener Fahrweise über das Verbindungsgleis 54 durchgeführt und durch Hauptsignale geregelt.

Das Gleis 54 zweigt mit Weiche 80 (km 69,390) vom Streckengleis in Richtung Hövelhof ab. Die Weiche 80 wird von Fdl Gf gestellt und ist in der Grundstellung in Richtung Hövelhof elektrisch festgelegt. Die Lage der Weiche 80 ist fahrstraßenabhängig. Das Einfahrsignal M (km 69,109) für Gütersloh Hbf (DB) und das Blocksignal K (km 69,719) für Züge aus Richtung Hövelhof sind in der Grundstellung betrieblich abgeschaltet und zeigen ein weißes Kennlicht.

Das Signal L im Verbindungsgleis steht in der Grundstellung auf Halt „Hp 0“.

Die Kennlichtschaltung der Signale sowie der Signal- und Weichenverschluss werden dem Zlr durch ein weißes Ruhelicht „NB Ein“ (Nahstellbetrieb ein) auf dem Stellpult angezeigt.

Bei Störungen der Signale erhalten die Züge vom Fdl Gf nach Zustimmung des Zlr zur Vorbeifahrt das Ersatzsignal „Zs1“.

Störungen an den Signalen K, L und M, an der Weiche 80 und an den Blockeinrichtungen sind vom Zlr dem Fdl Gf zu melden. Das Beheben der Störungen wird vom Fdl Gf veranlasst.

Unfälle zwischen Gütersloh Hbf (DB) und Weiche W 80 müssen vom Tf über den Zlr dem Fdl Gf als Unfallmeldestelle für diesen Abschnitt gemeldet werden. Unfälle zwischen Weiche 80 und Bf Gütersloh Nord meldet der Tf dem Zlr als verantwortliche Unfallmeldestelle.

Zugfahrten vom Bf Gütersloh Nord nach Gütersloh Hbf (DB)

Mit Bedienung der Taste „NB Aus“ (Nahstellbetrieb aus) fordert der Zlr den Fdl Gf auf, den Nahstellbetrieb und damit die Kennlichtschaltung zurückzunehmen. Die Lampe „NB Aus“ zeigt ein weißes Blinklicht. Nachdem der Fdl Gf die Signale K und M auf Halt „Hp 0“ gestellt hat geht die Lampe „NB Aus“ in ein weißes Ruhelicht über und die Lampe „NB Ein“ erlischt. Der Fdl Gf kann jetzt das Signal M auf Fahrt „Hp 1“ stellen. Dieses wird dem Zlr durch ein grünes Ruhelicht angezeigt.

Der Fdl Gf meldet die Einfahrt des Zuges in den Hbf Gütersloh (DB) dem Zlr. Die Meldung darf frühestens nach Räumung der Weiche 80, die auf dem Stelltisch des Fdl Gf angezeigt wird, erfolgen.

Mit der Taste „NB Ein“ fordert der Zlr den Fdl Gf auf, den Nahbetrieb wieder einzustellen. Der Lampe „NB Ein“ blinkt bis der Fdl Gf die Signale K und M wieder in die Grundstellung gestellt hat. Danach zeigt sie ein weißes Ruhelicht und die Lampe „NB Aus“ erlischt.

Zugfahrten von Gütersloh Hbf (DB) nach Bf Gütersloh Nord

Die Signale K und M werden vom Fdl Gf auf Halt „Hp 0“ gestellt. Dadurch wird die Zustimmung vom Zlr angefordert. Ein langsam schlagender Wecker ertönt bis der Zlr das Blockfeld 01 mit der Blocktaste geblockt hat. Damit erfolgt gleichzeitig die Festlegung der Signale K und M. Das Signal L wird vom Fdl Gf auf Langsamfahrt „Hp 2“ gestellt. Nach Freifahren der Weiche 80 leuchtet beim Zlr ein weißer Melder auf. Mit Bedienen der Blocktaste kann der Zlr dann das Blockfeld 01 wieder entblocken. Mit der Taste „NB Ein“ (Nahstellbetrieb Ein) fordert der Zlr den Fdl Gf anschließend auf, den Nahstellbetrieb wieder einzustellen.

Haltepunkt Gütersloh Carl-Miele-Straße (km 70,000)

Anschlussstelle Fa. Wolters (km 70,415 / 70,538)

Die Anst Fa. Wolters zweigt von der freien Strecke mit den Weichen P1 (km 70,415) in Richtung Hövelhof und P2 (km 70,538) in Richtung Versmold ab. Die Anst ist zurzeit gesperrt. Die Durchführung der Bedienung wird bei Aufhebung der Sperrung geregelt.

Anschlussstellen Fa. Wilhelm Lienke u. Fa. Gustav Wolf (km 71,097)

Die Anst Wilhelm Lienke u. Fa. Gustav Wolf zweigen mit der Weiche P2 von der freien Strecke in Richtung Versmold ab. Die Anst ist zurzeit gesperrt. Die Durchführung der Bedienung wird bei Aufhebung der Sperrung geregelt.

Haltepunkt Gütersloh Ost (km 73,100)

Haltepunkt Spexard (km 73,800)

Bahnhof Gütersloh Ubf (km 75,110)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 74,230)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 75,700)

Rangierfahrten

Die Zugbildung Bf Gütersloh Ubf erfolgt im Fahrgleis 1.

Bei Fahrten von und nach den Gleisen 3 bis 5 schaltet sich automatische die Sicherungsanlage des BÜ Lupinenweg (km 0,130) im Zuführungsgleis ein.

Die Tf hat vor dem Befahren des BÜ Lupinenweg (km 0,130) die Rangierabteilung anzuhalten und zu überprüfen, ob der BÜ gesichert ist.

Die Sicherungsanlage des BÜ km 74,944 ist nach dem Befahren vom Tf am BÜ wieder auszuscha-

Anschluss Fa. Stockbrügger (km 75,400)

Der Anschluss zweigt im Bf Gütersloh Ubf mit Weiche P2 vom Hauptgleis in Richtung Versmold ab. Wegen Einschränkungen in der Sicht, ist der Bahnübergang Lupinenweg erst zu befahren, wenn er durch einen Posten gesichert wurde. Die Postensicherung ist durch das EVU durchzuführen!

Fahrten in den Anschluss

Die Zustellung der Wagen erfolgt in geschobener Fahrweise über die Weiche P2.

Fahrten aus dem Anschluss

Die Wagen werden bis über die Weiche P2 gezogen. Die Weiche ist durch den Tf zu verschließen.

Bahnhof Varensell (km 76,200)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 75,725)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 76,761)

Bahnhof Verl (km 80,000)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 79,261)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 80,595)

Anschluss Fa. Gebrüder Köckerling (km 80,300)

Der Anschluss zweigt im Bf Verl mit Weiche P1 vom Hauptgleis in Richtung Hövelhof ab. Der Anschluss ist z. Z. gesperrt. Die Durchführung der Bedienung wird bei Aufhebung der Sperrung geregelt.

Haltepunkt Bornholte (km 81,900)

Zuglaufstelle Kaunitz (km 84,900)

Anfang: Trapeztafel (km 84,360)

Ende: Trapeztafel (km 85,369)

Zuglaufstelle Espeln – Riege (km 88,700)

Anfang: Trapeztafel (km 88,120)

Ende: Trapeztafel (km 89,020)

Züge in Richtung Hövelhof mit Halt in Espeln-Riege

Bei Halt in Espeln-Riege muss die Belegtmeldescheife des BÜ Detmolder Straße frei gefahren werden, d.h. der Zugschluss muss sich mindestens auf Höhe des Überwachungssignals ÜSW 2 befinden.

Zuglaufstelle Hövelhof West (km 91,100)

Anfang: Trapeztafel (km 90,851)

Ende: Trapeztafel (km 91,192)

Züge in Richtung Hövelhof

Züge mit einer Länge von mehr als 230m halten gemäß Fahrplan oder Weisung des Zugleiters vor Ne1 in km 90,851 an; der BÜ 90,910 wird mittels HAT ausgeschaltet. Nach Fahrerlaubnis durch den Zugleiter und Fahrt erwarten am Einfahrvorsignal wird der BÜ 90,910 mittels HET eingeschaltet und die Weiterfahrt erfolgt in den Bahnhof Hövelhof.

Züge mit einer Länge bis zu 230m halten vor dem Ne5. Nach Fahrerlaubnis durch den Zugleiter und Fahrt erwarten am Einfahrvorsignal erfolgt die Weiterfahrt in den Bahnhof Hövelhof. Abweichend hiervon dürfen Züge mit einer Länge von bis zu 70m nach Fahrerlaubnis des Zugleiters weiterfahren bis zum Einfahrsignal des Bahnhofs Hövelhof und die Zustimmung des Fahrdienstleiters dort abwarten.

Züge in Richtung Versmold

Züge ohne Fahrerlaubnis des Zugleiters über Hövelhof West hinaus halten am Signal Ne5 in km 90,947; der BÜ 90,910 ist mittels HAT auszuschalten. Nach Fahrerlaubnis durch den Zugleiters ist der BÜ 90,910 mittels HET einzuschalten und die Fahrt fortzusetzen

Anschlussstelle Fa. Zewawell AG & Co. (km 91,298)

Anschluss Fa. Formaplan, Holzwerkstoffe GmbH & Co. (km 91,650)

Der Anschluss **Fa. Zewawell** ist zurückgebaut und die Weiche P1 in Grundstellung festgelegt.

Die Anst **Fa. Formaplan** zweigt mit Weiche P3 von der freien Strecke in Richtung Versmold ab. Die Bedienung der Anst erfolgt nach Abstimmung zwischen Zugleiter und Fahrdienstleiter Hövelhof DB. Dabei wird der Streckenabschnitt Bf Hövelhof (DB) – Hövelhof West vom Zlr gesperrt. Die Anst ist z. Z. gesperrt. Die Durchführung der Bedienung wird bei Aufhebung der Sperrung geregelt.

Bahnhof Hövelhof (km 92,600)

Der Bahnhof Hövelhof wird durch das Einfahrsignal G (km 92,000) gesichert. Dieses Signal befindet sich abweichend links vom Gleis. Auf der rechten Seite befindet sich in Höhe des Signals eine Schachbretttafel. Am Einfahrsignal befindet sich ein 2000Hz-Magnet der PZB-Streckenausrüstung, am Einfahrvorsignal befindet sich ein 1000Hz-Magnet der PZB-Streckenausrüstung.

In Richtung TWE-Strecke befindet sich kein Ra10, vor Rangierfahrten über die Weiche 19 in Richtung TWE ist daher der Streckenabschnitt Hövelhof – Hövelhof West zu sperren.

Der Übergang von Zügen zwischen der TWE und der DB erfolgt als Zugfahrt im Zugmeldeverfahren zwischen dem Zugleiter und dem Fahrdienstleiter Hövelhof (im ESTW Lage) über die Weiche 19 (km 92,200) in den Bf Hövelhof (DB).

Züge in Richtung Versmold

Die Züge müssen dem Zlr vom Fahrdienstleiter Hövelhof angeboten werden. Bei Annahme des Zuges gilt die Fahrerlaubnis der Züge durch Stellung des Ausfahrtsignals auf Fahrt bis zur nächsten Betriebsstelle (siehe zu FV-NE § 10 (8)).

II. Strecke Harsewinkel - Harsewinkel West

Bahnhof Harsewinkel (km 54,900)

Beschreibung siehe Strecke Versmold - Hövelhof

Bf Harsewinkel West (km 3,100, Infrastruktur Claas KGaA mbH),

Bf-Anfang Trapeztafel km 2,631

Die Bedienungsfahrten zwischen Bf Gütersloh und Bf Harsewinkel West werden als Zugfahrten durchgeführt.

Anschluss der Claas KGaA mbH (ab Weiche 1, km 2,998)

Fahrten auf dem Gleisnetz der Anschlussbahn erfolgen als Rangierfahrten und sind in der Bedienungsanweisung geregelt.

III. Bahnhof Lengerich Hohne

Bf-Anfang: Infrastrukturgrenze TWE/LWS an der Weiche 16 örtlich gekennzeichnet
Bf-Ende Richtung DB-Bf Lengerich (Westf): hinter WA W 1 örtlich gekennzeichnet

Rangierfahrten

Die Gleise des Bf Lengerich-Hohne zweigen mit der Weiche 16 (Infrastruktur LWS, km 18,565) vom durchgehenden Hauptgleis (Infrastruktur LWS) ab.

Alle Rangierabteilungen auf der Infrastruktur der TWE benötigen eine Rangiererlaubnis, die durch den Zlr TWE erteilt wird. Dies gilt auch für in die TWE-Infrastruktur ein- und ausfahrende Rangierabteilungen sowie für Zugfahrten von der Infrastruktur der LWS in die Infrastruktur der TWE. Die Rangiererlaubnis im Bahnhof Lengerich-Hohne gilt nur zwischen den Wartezeichen bei den Weichen 1 und 16. Das Rangieren über das Wartezeichen bei der Weiche 16 hinaus erfordert eine Rangiererlaubnis für das Hauptgleis (zwischen den Ne1 km 18,048 und 19,700) durch den ZLr LWS. Für das Rangieren über das Wartezeichen bei der Weiche 1 hinaus ist eine Zustimmung durch den Fdl DB Netz in Lengerich erforderlich. Beginn und Ende der TWE-Rangiererlaubnis sind vom Zlr TWE im digitalen Dienstübergabebuch mit Uhrzeit Beginn, Name des Tf, Mobilfunknummer und Uhrzeit Ende festzuhalten. Das Rangierpersonal muss unter der gemeldeten Mobilfunknummer ständig erreichbar sein. Sofern bereits Rangierbewegungen stattfinden, hat sich die neu hinzukommende Einheit mit den übrigen Einheiten zu verständigen.

Fahrten zwischen Bf Lengerich-Hohne und Bf Lengerich (Westf) (DB)

Fahrten zwischen Bf Lengerich-Hohne und Bf Lengerich (Westf) (DB) werden als Rangierfahrten durchgeführt.

Für Übergabefahrten in den Bf Lengerich (Westf) (DB) sind die Angaben zum Streckenbuch der DB Netz AG zu beachten. Vor der Vorbeifahrt am Ra11 vor der Weiche 1 ist die Zustimmung beim Zugleiter Gütersloh Nord einzuholen.

Übergang von Fahrten zwischen TWE und LWS im Bf Lengerich-Hohne

Für jede Fahrt und vor Beginn von Rangierbewegungen ist von Mitarbeitern des EVU eine separate Rangiererlaubnis beim Zlr TWE einzuholen. Die Weichen der Infrastruktur TWE im Bahnhof Lengerich-Hohne sind mit Ausnahme der Weiche 20 nicht verschlossen. Die Weiche 20 (Zufahrt zur Werkstatthalle CCW Gleise 12, 13 und 17) ist mit einem „B-Schlüssel“ verschlossen der an allen Schlüsselbunden vorhanden ist. Mit Reisenden besetzte Personenzüge/-fahrten halten stets vor spitz befahren Weichen. Von Mitarbeitern des EVU ist die richtige Lage der Weichen zu überprüfen und ggf. in die korrekte Lage zu bringen. Grundsätzlich verbleibt die Verantwortung und Zugleitung für den jeweiligen Streckenabschnitt beim jeweiligen EIU.

Ablauf der Rangierfahrten durch den Bahnhof Lengerich-Hohne (TWE):

Fahrt vom Bf Lengerich (DB Netz) über TWE-Infrastruktur zur LWS-Infrastruktur

- Rechtzeitig vor Vorbeifahrt am Ra11 (DB Netz/ TWE) ist durch den Zugführer die Rangiererlaubnis des Zlr TWE einzuholen
- Fahrweg durch Gleis 2 Bf Lengerich-Hohne (TWE)
- Fahrt als Rangierabteilung von DB in Richtung TWE bis Ra11 vor Weiche 16
- Halt am Ra11 vor W16 (TWE/ LWS)
- Fahranfrage/ -erlaubnis an Zlr LWS
- Nach Verlassen des Bf Lengerich Hohne TWE - Rückgabe Rangiererlaubnis an Zlr TWE

Fahrt von der LWS-Infrastruktur über TWE-Infrastruktur zum Bf Lengerich (DB Netz)

- Halt vor W16 (TWE/ LWS)
- Einholung Rangiererlaubnis Zlr TWE
- Fahrweg durch Gleis 2 Bf Lengerich-Hohne (TWE)
- Halt an Ra11 in Richtung (DB Netz/ TWE)
- Nach Verlassen des Bf Lengerich Hohne TWE - Rückgabe Rangiererlaubnis an Zlr TWE

Beleuchtung im Südkopf im Bf Lengerich-Hohne Bereich Weiche 11-23

Die Beleuchtung im Südkopf kann per Telefon eingeschaltet werden. Hierzu ist die Nummer 05481 / 38919-13 zu wählen. Ein Dämmerungsschalter ist nicht installiert. Die Beleuchtung bleibt für 2 Std Schaltuhrgesteuert eingeschaltet.

Bahnübergänge und deren Sicherung inkl. Bedienungsanweisung der technisch gesicherten (BÜ zu FV-NE §55 (1c))

Abkürzungen	Erläuterung
AT	Ausschalttaste einer BÜ- Sicherungsanlage
BÜSTRA	BÜ- Sicherungsanlage mit technischer Abhängigkeit zur Straßenverkehrsanlage
ET	Einschalttaste einer BÜ- Sicherungsanlage
HET/HAT	Hilfseinschalt-/ Hilfsausschalttaste
IMU-Schleife	Induktionsschleife zum Einschalten mittels IMU-Sender
IS	Isolierte Schiene
RS	Rangierschalter zum Ein- und Ausschalten von BÜ- Sicherungsanlagen (mit Schlüsselverschluss)
ÜL	Überwachungslampe an Handschaltern
ÜS	Überwachungssignal
ÜSW	Überwachungssignal – Überwachungssignal- Wiederholer
US	Unwirksamkeitsschalter zum Ausschalten von Schienenkontakten für beliebig häufige Fahrten
UT	Unwirksamkeitstaste (zeitabhängige Wirkung, kein Schlüsselverschluss)
BÜ	Bahnübergang
DG	Dienstgebäude
EG	Empfangsgebäude

Automatische Einschaltung von BÜ- Sicherungsanlagen

Beim Befahren des Einschaltkontaktes durch den Zug laufen nachstehende Schaltvorgänge ab:

Bei **Blinklichtanlagen** schaltet sich das rote Blinklicht der Straßensignale und nachfolgend das weiße Blinklicht des Überwachungssignals (ÜS) ein.

Bei **Lichtzeichenanlagen** schaltet sich das gelbe Licht des Straßensignals ein, das nach 3 bzw. 5 sec (bei Geschwindigkeit auf der Straße von 50 bzw. 70 km/h) in rotes Licht wechselt. Erst danach zeigt das Überwachungssignal (ÜS) weißes Blinklicht.

Bei **Lichtzeichenanlagen mit Halbschranken** senken sich diese ca. 12 sec nach Aufleuchten des roten Lichtes. Nach Ablauf der Signalstellerzeit (anlagenabhängig) erlischt das ÜS. Ca. 5 sec nachdem die letzte Achse des Eisenbahnfahrzeugs den Ausschaltkontakt K 3 verlassen hat, erlischt das rote Licht der Lichtzeichenanlage. Nach weiteren 20 sec schaltet sich die BÜ- Sicherungsanlage wieder in die Grundstellung.

Handeinschaltung mit Einschalttaste (ET)

Müssen Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen mit der ET eingeschaltet werden, ist diese erst zu betätigen, wenn der Zug abfahrbereit ist. Der Zug darf erst abfahren, wenn das zugehörige Überwachungssignal (ÜS, ÜSW) blinkt oder die Überwachungslampe (ÜL) an der ET aufleuchtet.

Handausschaltung mit Ausschalttaste (AT)

Verzögert sich die Ausfahrt eines Zuges und der Haltestellenwecker ertönt (ca. 60 sec nach Befahren des Einschaltkontaktes), ist die BÜ- Sicherungsanlage mit der AT auszuschalten. Die Zugfahrt darf erst nach erneutem Einschalten der Anlage mit der ET fortgesetzt werden.

Handein- bzw. Handausschaltung mit Rangierschalter (RS)

Für Rangierfahrten über BÜ sind die Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen mit dem RS einzuschalten. Dabei verbleibt der Schlüssel wegen Zwangsführung im RS. Der BÜ darf erst nach Aufleuchten der Überwachungslampe in dem RS befahren werden. Nach Beendigung der Rangierfahrt ist die Anlage mit dem RS wieder auszuschalten. Der Schlüssel wird damit wieder freigegeben.

Einschaltung mit der IMU- Einrichtung auf dem Ffz

Beim Befahren der Einschaltstelle betätigt der Tf die IMU- Einrichtung und schaltet damit die Sicherungsanlage ein. Die Einschaltstelle ist durch blaue IMU- Tafeln gekennzeichnet.

Ausschaltung über isolierte Schiene (IS) / BÜ- Belegtmelder

Ist eine isolierte Schiene oder ein BÜ- Belegtmelder mit zwei Fahrzeugsensoren vorhanden, so verhindern diese das Ausschalten der Anlage solange der BÜ durch Eisenbahnfahrzeuge besetzt ist. Die Anlage schaltet sich erst aus, nachdem der Ausschaltkontakt befahren und die isolierte Schiene bzw. der zweite Fahrzeugsensor in Fahrtrichtung freigefahren wurde.

Hilfsein- und Hilfsausschalttasten (HET / HAT)

Diese Tasten sind nur für Fahrten, die in der Einschaltstrecke halten und Kleinwagenfahrten, bei denen Einschaltkontakte nicht wirken, sowie in Störungsfällen zu betätigen. Wird eine Anlage mit der HET eingeschaltet, so schaltet sie sich selbsttätig aus oder sie ist mit HAT auszuschalten.

Automatische Hilfseinschalttaste (Automatik-HET)

Die automatische Hilfseinschalttaste ist ein Gleiskontakt zum Einschalten der BÜ-Sicherungsanlage und erleichtert dem Tf die Hilfseinschaltung, da das Fahrzeug nicht verlassen werden muss. Zur Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage muss auf Höhe des Schildes "Automatik HET" auf der Kontaktschleife angehalten werden.

Sicherungsarten von Bahnübergängen

Kurzzeichen

1. Übersicht auf die Bahnstrecke	Ü
2. Hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge	P
3. Übersicht auf die Bahnstrecke in Verbindung mit hörbaren Signalen	Ü + P
4. Übersicht auf die Bahnstrecke und Umlaufsperrn oder ähnlich wirkende Einrichtungen	Ü + Us
5. Hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge und Umlaufsperrn oder ähnlich wirkende Einrichtungen	P + Us
6. Lichtzeichenanlage	LzA
7. Blinklichtanlage	Bli-Lo
8. Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	LzH

Die in der Anlagenbezeichnungen „Anlage I, II, III, 70,1“ usw. beziehen sich auf die Sicherungsanlagen der jeweiligen Bahnübergänge.

Ist in der Ausstattung der Bahnübergänge ein „Haltepunktwecker“ angegeben, ertönt für diese Bahnübergänge mit vorgelagerten Bahnsteigen bei Halten länger als 60s ein Weckersignal. Wenn der Halt länger dauert, ist der Bahnübergang per AT auszuschalten und bei Weiterfahrt mittels ET wieder einzuschalten.

Strecke Versmold – Hövelhof

Betr.-km	Bezeichnung	Sicherungsart	Sonstiges	
42,870	Ne 1 Richtung 1			
43,141	Speckstraße	Ü + P	Bei Bedienung Anschluss Transgas BÜ während der Fahrwegeinstellung und vor Verschließen des Anschlusses besetzen	
43,457	Gerstermannstraße	Ri LWS Ü Ri Höv P +20 km/h		
43,704	Westheider Weg	LzH		
Versmold	Einschaltung Ri Hö: IMU Einschaltung Ri LWS: IMU Ausrüstung: Halbschranken, Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW (nur Richtung LWS) Abweichende Signalstandorte: ÜS2 links vom Gleis, ÜSW2 links vom Gleis Ausschaltung: Selbsttätig, HAT, RS, US am BÜ 43,141 Handeinschaltung: HET+RS am Schaltheis, ET2 _{43,7} bzw. ET2a _{43,7} BÜ-Kette: Nein Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
	44,144	Münsterstraße	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö: IMU Einschaltung Ri LWS: Einschalterschleife Ausrüstung: Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW Abweichende Signalstandorte: ÜS2 links vom Gleis Ausschaltung: Selbsttätig, RS, HAT Handeinschaltung: HET+RS, ET1 _{44,1} BÜ-Kette: Nein Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
	44,441	Fußweg	Ü + Us	

	44,654	Kämpenstraße	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö: IMU Einschaltung Ri LWS: Einschalterschleife Ausrüstung: Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW Abweichende Signalstandorte: keine Ausschaltung: Selbsttätig, HAT Handeinschaltung: Automatik-HET, HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen BÜ-Kette: Nein Schlüsselform: Scheidt-Bachmann N6			
	45,003	Fußweg	Ü + Us	
	45,335	Wiesenstraße	Ü + P	
	45,600	Ne 1 Richtung 2		
	45,906	Gemeindeweg	Ü + P	
	46,253	Rebhuhnstraße	Ü + P	
	47,200	Wibbelpatt	Ü + P	
	47,727	Privatweg TWE	Ü	
	47,746	Ne 1 Richtung 1		
	48,218	Feldweg	Ü	
	48,546	Vorbruchstraße	LzHF	
Niedick	Einschaltung Ri Hö: Einschalterschleife Einschaltung Ri LWS: Einschalterschleife Ausrüstung: Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW Abweichende Signalstandorte: keine Ausschaltung: Selbsttätig, HAT Handeinschaltung: Automatik-HET, HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen BÜ-Kette: Nein Schlüsselform: Scheidt-Bachmann N6			
	48,610	Ne 1 Richtung 2		
	49,245	Gemeindeweg	Ü + P	

	49,563	Haller Straße	Bli-Lo	
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt			
	Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt			
	Ausrüstung: Blinklichter, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS			
	Abweichende Signalstandorte: keine			
	Ausschaltung: Selbsttätig, HAT			
	Handeinschaltung: HET am Schalthaus			
	BÜ-Kette: Nein			
	Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
	50,268	Berkendiek	Ü	
	50,832	Deipenberken	Ü + P	
	51,200	Gemeindeweg	Ü + P	
	51,439	Österweger Straße / K50	LzHF	Rückwärtige Einschaltung bei Halt vor Ne1 Harsewinkel (km 51,852) bei Zügen über 300m Zuglänge
	Einschaltung Ri Hö: Einschalterschleife			
	Einschaltung Ri LWS: Einschalterschleife			
	Ausrüstung: Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS mit PZB-Streckeneinrichtung			
	Abweichende Signalstandorte: keine			
	Ausschaltung: Selbsttätig			
	Handeinschaltung: Automatik-HET, UT			
	BÜ-Kette: Nein			
	Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
Harsewinkel	51,852	Ne 1 Richtung 1		
	51,640	Privatweg	Ü	
	51,770	Spannweg	Ü + P	
	52,345	Feldweg	Ü	
	52,669	Fußweg	Ü	
	52,821	Im Witten Sand	Ü + P	
	53,008	Privatweg	Ü	
	53,198	Gemeindeweg	Ü	

	53,501	Hesselteicher Straße	LzA	
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt Ausrüstung: Lichtzeichen, Läutewerk Überwachung: ÜS und ÜSW Abweichende Signalstandorte: keine Ausschaltung: Selbsttätig, HAT Handeinschaltung: HET 10m vor BÜ aus Ri Versmold BÜ-Kette: Ja, mit 53,8; 54,2; 54,3 Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
	53,679	Fußweg	P + Us	
	53,894	Im Vechtel	LzA	
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt Ausrüstung: Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW Abweichende Signalstandorte: keine Ausschaltung: Selbsttätig, HAT Handeinschaltung: HET am BÜ aus Ri. Versmold BÜ-Kette: Ja, mit 53,5; 54,2; 54,3 Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
Harsewinkel	54,038	Fußweg	P + Us	
	54,210	Am Abrocksbach	LzA	
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt Ausrüstung: Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW Abweichende Signalstandorte: keine Ausschaltung: Selbsttätig Handeinschaltung: ET2/54,360/54,210 und ET2a/54,360/54,210 im Bf. Harsewinkel, RS am Schalthaus BÜ-Kette: Ja, mit 53,5; 53,8; 54,3 Schlüsselform: TWE-Schlüssel			

54,360	Brockhäger Straße	LzA	
Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt Einschaltung Ri LWS: IMU Ausrüstung: Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW Abweichende Signalstandorte: keine Ausschaltung: Selbsttätig, HAT Handeinschaltung: ET2/54,360/54,210 und ET2a/54,360/54,210 im Bf. Harswinkel, HET, RS 5m vor Schalthaus aus Ri Hövelhof BÜ-Kette: Ja, mit 53,5; 53,8; 54,2 Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
54,488	Alte Brockhäger Straße	P + Us	
54,931	Bahnhofstraße	P + Us	
55,246	Ostheide	Bli-Lo	
Einschaltung Ri Hö: IMU Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt Ausrüstung: Blinklicht, Läutewerk, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW Abweichende Signalstandorte: BÜ2 Richtung 1 (IMU1) links vom Gleis Ausschaltung: Selbsttätig, HAT Handeinschaltung: ET1/55,246 im Bf. Harsewinkel, HET am Schalthaus BÜ-Kette: Nein Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
55,704	Ne 1 Richtung 2		
55,835	Privatweg	Ü	
56,075	Steinhäger Straße	LzH	
Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt Ausrüstung: Halbschranken, Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder Überwachung: ÜS Abweichende Signalstandorte: keine Ausschaltung: Selbsttätig, HAT Handeinschaltung: HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen BÜ-Kette: Nein Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
56,157	Privatweg	Ü	

	56,273	Feldweg	P		
	56,583	Fußweg	P		
	56,780	Privatweg	Ü		
	56,894	Fußweg	Ü		
	57,016	Remse II	P		
	57,340	Bussemasstraße	Ü		
	57,610	Von Galen Straße	Bli-Lo		
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt				
	Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt				
	Ausrüstung: Blinklicht, Läutewerk				
	Überwachung: ÜS				
	Abweichende Signalstandorte: ÜS1 im verkürzten Bremswegabstand				
	Ausschaltung: Selbsttätig				
	Handeinschaltung: RS 5m vor BÜ aus Ri Hövelhof				
	BÜ-Kette: Nein				
	Schlüsselform: TWE-Schlüssel				
	57,872	Hanfstraße	Ü + Us		
	58,159	Bielefelder Straße	Bli-Lo		
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt				
	Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt				
	Ausrüstung: Blinklicht, Läutewerk, Belegtmelder				
	Überwachung: ÜS und ÜSW				
	Abweichende Signalstandorte: keine				
	Ausschaltung: Selbsttätig, AT1/58,159 am Schalthaus, HAT				
	Handeinschaltung: ET1/58,159, HET am Schalthaus				
	BÜ-Kette: Nein				
	Schlüsselform: TWE-Schlüssel				
	58,350	Fußweg	Ü + Us		
	58,705	Fußweg	Ü		

	59,072	Anton-Bessmann-Ring	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö: Einschalterschleife			
	Einschaltung Ri LWS: Einschalterschleife			
	Ausrüstung: Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS			
	Abweichende Signalstandorte: keine			
	Ausschaltung: Selbsttätig, HAT			
	Handeinschaltung: Automatik-HET, HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen			
	BÜ-Kette: Nein			
	Schlüsselform: Scheidt-Bachmann N6			
	59,119	Privatweg	Ü + P	
	59,608	Privatweg	Ü	
	60,260	Privatweg	Ü	
	60,439	Privatweg	Ü + P	
	60,686	Feldweg	Ü	
	61,070	Feldweg	Ü	
	61,407	Privatweg	Ü	
	61,785	Feldweg	Ü	
Flughplatz	62,235 Ne 1 Richtung 1			
	62,174	Privatweg	Ü	
	62,542	Gemeindeweg	Ü	
	62,720 Ne 1 Richtung 2			
	62,842	Gemeindeweg	Ü	
Blankenhagen	63,490 Ne 1 Richtung 1			
	63,478	Breite Wiesenbach	Ü + P	
	64,102	Brockhäger Straße / L782	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö: Einschalterschleife			
	Einschaltung Ri LWS: Einschalterschleife			
	Ausrüstung: Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS und ÜSW			
	Abweichende Signalstandorte: keine			
Ausschaltung: Selbsttätig, AT1/64,102/64,316, HAT				
Handeinschaltung: ET1/64,102/64,316, ET2/1, HET auf Bahnsteig, RS am Schalthaus				
BÜ-Kette: Ja, mit 64,3				
Schlüsselform: TWE-Schlüssel				

Blankenhagen	64,316	Blankenhagener Weg	Bli-Lo	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltschleife		
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt		
	Ausrüstung:	Blinklichter, Läutewerk, Belegtmelder		
	Überwachung:	ÜS und ÜSW		
	Abweichende Signalstandorte	keine		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, AT1/64,102/64,316, HAT		
	Handeinschaltung:	ET1/64,102/64,316, HET am Bahnsteig, RS am Schalthaus		
	BÜ-Kette:	Ja, mit 64,1		
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel		
	64,500	Gemeindeweg	Ü	
	64,840	Ne 1 Richtung 2		
	65,075	Privatweg	Ü	
	65,151	Holler Straße	Bli-Lo	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt		
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt		
	Ausrüstung:	Blinklichter		
	Überwachung:	ÜS		
	Abweichende Signalstandorte	keine		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen		
	BÜ-Kette:	Nein		
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel		
	65,680	Privatweg	Ü	
	65,823	Privatweg	Ü	
	66,300	Kahlertstraße	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltschleife		
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltschleife		
	Ausrüstung:	Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder		
	Überwachung:	ÜS		
	Abweichende Signalstandorte	keine		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen		
	BÜ-Kette:	Ja, mit 66,4; 66,9		
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel		

	66,488	Humboldtstraße	LzA	
	Einschaltung Ri Hö:		Einschaltkontakt	
	Einschaltung Ri LWS:		Einschaltkontakt	
	Ausrüstung:		Lichtzeichen, Läutewerk	
	Überwachung:		ÜS	
	Abweichende Signalstandorte		keine	
	Ausschaltung:		Selbsttätig, HAT	
	Handeinschaltung:		HET 10m vor BÜ aus Ri Hövelhof	
	BÜ-Kette:		Ja, mit 66,3; 66,9	
	Schlüsselform:		TWE-Schlüssel	
	66,901	Berliner Straße	LzH	
	Einschaltung Ri Hö:		Einschaltkontakt	
	Einschaltung Ri LWS:		Einschaltkontakt (wirksam schalten durch Zugleiter)	
	Ausrüstung:		Halbschranken, Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder	
	Überwachung:		ÜS	
	Abweichende Signalstandorte		BÜ2 Richtung 2 links vom Gleis	
	Ausschaltung:		Selbsttätig, HAT	
	Handeinschaltung:		HET 10m vor BÜ aus Ri Hövelhof	
	BÜ-Kette:		Ja, mit 66,3; 66,4	
	Schlüsselform:		TWE-Schlüssel	
	68,820	Sandbrink	LzA	
	Einschaltung Ri Hö:		Einschaltkontakt (wirksam schalten durch Zugleiter)	
	Einschaltung Ri LWS:		Einschaltkontakt	
	Ausrüstung:		Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder	
	Überwachung:		ÜS	
	Abweichende Signalstandorte		keine	
	Ausschaltung:		Selbsttätig, HAT	
	Handeinschaltung:		ET an Anst Amtenbrink, RS 20m vor BÜ aus beiden Richtungen	
	BÜ-Kette:		nein	
	Schlüsselform:		TWE-Schlüssel	
	70,033	Fußweg Miele	Ü + Us	

70,126	Carl-Miele-Straße	LzH	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt	
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt	
	Ausrüstung:	Halbschranken, Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder	
	Überwachung:	ÜS und ÜSW	
	Abweichende Signalstandorte	keine	
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT, UT auf Höhe Parkplatz	
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen	
	BÜ-Kette:	Ja, mit 70,3; 70,9; 71,3; 71,5; 71,8; 72,4	
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel	
70,318	Wolters	LzH	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt	
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt	
	Ausrüstung:	Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder	
	Überwachung:	ÜS und ÜSW	
	Abweichende Signalstandorte	keine	
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT	
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen	
	BÜ-Kette:	Ja, mit 70,1; 70,7; 70,9; 71,3; 71,5; 71,8; 72,4	
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel	
70,793	Carl-Bertelsmann-Straße	LzH	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt	
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt	
	Ausrüstung:	Halbschranken, Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder	
	Überwachung:	ÜS und ÜSW	
	Abweichende Signalstandorte	keine	
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT	
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen	
	BÜ-Kette:	Ja, mit 70,1; 70,3; 70,9; 71,3; 71,5; 71,8; 72,4	
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel	

	70,933	Sundernstraße	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt		
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltschleife		
	Ausrüstung:	Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder		
	Überwachung:	ÜS und ÜSW		
	Abweichende Signalstandorte	keine		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen, ET2 auf Bahnsteig		
	BÜ-Kette:	Ja, mit 70,1; 70,3; 70,7; 71,3; 71,5; 71,8; 72,4		
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel		
	71,332	Am Anger	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltschleife		
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltschleife		
	Ausrüstung:	Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder		
	Überwachung:	ÜS und ÜSW		
	Abweichende Signalstandorte	ÜSW1“ links vom Gleis		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen, ET1		
	BÜ-Kette:	Ja, mit 70,1; 70,3; 70,7; 70,9; 71,5; 71,8; 72,4		
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel		
	71,599	Verler Straße	LzH	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt		
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt		
	Ausrüstung:	Halbschranken, Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder		
	Überwachung:	ÜS und ÜSW		
	Abweichende Signalstandorte	BÜ 2 Richtung 1 links vom Gleis		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	HET am Schaltheus		
	BÜ-Kette:	Ja, mit 70,1; 70,3; 70,7; 70,9; 71,3; 71,8; 72,4		
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel		
	71,696	Fußweg	Ü	

	71,845	Stadtring Sundern	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö:		Einschaltschleife	
	Einschaltung Ri LWS:		Einschaltschleife	
	Ausrüstung:		Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder	
	Überwachung:		ÜS und ÜSW	
	Abweichende Signalstandorte		keine	
	Ausschaltung:		Selbsttätig, HAT	
	Handeinschaltung:		HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen	
	BÜ-Kette:		Ja, mit 70,1; 70,3; 70,7; 70,9; 71,3; 71,5; 72,4	
	Schlüsselform:		TWE-Schlüssel	
	72,070	Privatweg	Ü	
	72,210	Privatweg	Ü + P	
	72,426	Auf der Haar	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö:		Einschaltschleife	
	Einschaltung Ri LWS:		Einschaltschleife	
	Ausrüstung:		Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder	
	Überwachung:		ÜS und ÜSW	
	Abweichende Signalstandorte		keine	
	Ausschaltung:		Selbsttätig, HAT	
	Handeinschaltung:		HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen	
	BÜ-Kette:		Ja, mit 70,1; 70,3; 70,7; 70,9; 71,3; 71,5; 71,8	
	Schlüsselform:		TWE-Schlüssel	
	72,776	Hardenbergstraße	Ü + Us	
	73,089	Sunderkötters Weg	P	
	73,515	Am Coesfeld	P	

	73,765	Bruder-Konrad-Straße	LzHF		*
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltschleife			
	Einschaltung Ri LWS:	IMU			
	Ausrüstung:	Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegmelder			
	Überwachung:	ÜS mit PZB-Streckeneinrichtung und ÜSW			
	Abweichende Signalstandorte	keine			
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT, UT in Richtung Hövelhof			
	Handeinschaltung:	Automatik-HET, HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen, ET2 in Gütersloh Ubf			
	BÜ-Kette:	Nein			
	Schlüsselform:	Scheidt-Bachmann N6			
	74,142	Fußweg	Ü + Us		
	74,230	Ne 1 Richtung 1			
	74,638	Auf ` m Reck	Ü + Us		
	74,944	Determeyerstraße	LzHF		
Gütersloh Ubf	Einschaltung Ri Hö:	IMU			
	Einschaltung Ri LWS:	IMU			
	Ausrüstung:	Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegmelder			
	Überwachung:	ÜS und ÜSW			
	Abweichende Signalstandorte	ÜSW2 links vom Gleis			
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT			
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen, RS, ET1, ET2			
	BÜ-Kette:	Nein			
Schlüsselform:	TWE-Schlüssel außer ET2 (Scheidt-Bachmann N6)				
	75,409	Gemeindeweg	Ü + P		
	75,700	Ne 1 Richtung 2			

Varensell	75,725	Ne 1 Richtung 1		
	75,980	Privatweg	Ü	
	76,238	Wiedenbrücker Straße	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö: Einschalterschleife			
	Einschaltung Ri LWS: Einschalterschleife			
	Ausrüstung: Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS			
	Abweichende Signalstandorte: keine			
	Ausschaltung: Selbsttätig, AT1, UT (Schlüssel DB 24) in Richtung Hövelhof			
	Handeinschaltung: Automatik-HET, ET am Empfangsgebäude			
	BÜ-Kette: Nein			
	Schlüsselform: DB21			
	76,595	Nickelstraße	P + Us	
	76,761	Ne 1 Richtung 2		
76,929	Eiserstraße	LzA		
Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt				
Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt				
Ausrüstung: Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder				
Überwachung: ÜS				
Abweichende Signalstandorte: keine				
Ausschaltung: Selbsttätig, HAT				
Handeinschaltung: HET 10m vor BÜ aus Ri Versmold				
BÜ-Kette: Ja, mit 77,3				
Schlüsselform: TWE-Schlüssel				
77,334	Strothweg	LzA		
Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt				
Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt				
Ausrüstung: Lichtzeichen, Läutewerk				
Überwachung: ÜS				
Abweichende Signalstandorte: keine				
Ausschaltung: Selbsttätig, HAT				
Handeinschaltung: HET 10m vor BÜ aus Ri Versmold				
BÜ-Kette: Ja, mit 76,9				
Schlüsselform: TWE-Schlüssel				
77,622	Ickelweg	Ü		

	77,770	Feldweg	Ü	
	78,026	Westweg	P	
	78,234	Privatweg	Ü	
	78,392	Östernweg	Ü + P	
	78,720	Westring	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö: Einschalterschleife			
	Einschaltung Ri LWS: Einschalterschleife			
	Ausrüstung: Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS			
	Abweichende Signalstandorte: keine			
	Ausschaltung: Selbsttätig			
	Handeinschaltung: Automatik-HET, HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen			
	BÜ-Kette: Nein			
	Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
	78,919	Adlerstraße	Ü + Us	
	79,238	Wachtelweg	P	
Verl	79,261	Ne 1 Richtung 1		
	79,563	Gemeindeweg	P + Us	
	79,788	Österwieher Straße	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö: Einschalterschleife			
	Einschaltung Ri LWS: IMU			
	Ausrüstung: Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS			
	Abweichende Signalstandorte: keine			
Ausschaltung: Selbsttätig, HAT				
Handeinschaltung: ET2/79,964/79,788, HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen				
BÜ-Kette: Ja, mit 79,9; 80,3; 80,5; 81,0				
Schlüsselform: TWE-Schlüssel				

79,964	Bahnhofstraße	LzHF	
Einschaltung Ri Hö:		Einschaltschleife	
Einschaltung Ri LWS:		IMU	
Ausrüstung:		Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder	
Überwachung:		ÜS	
Abweichende Signalstandorte		keine	
Ausschaltung:		Selbsttätig, HAT	
Handeinschaltung:		ET2/79,964/79,788, HET 10m vor BÜ aus Ri. Vm, RS mit ÜL	
BÜ-Kette:		Ja, mit 79,7; 80,3; 80,5; 81,0	
Schlüsselform:		TWE-Schlüssel	
80,328	Lindenstraße	LzHF	
Einschaltung Ri Hö:		IMU	
Einschaltung Ri LWS:		Einschaltschleife	
Ausrüstung:		Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder	
Überwachung:		ÜS und ÜSW	
Abweichende Signalstandorte		keine	
Ausschaltung:		Selbsttätig, HAT	
Handeinschaltung:		ET1/80,328/80,572, HET 10m vor BÜ aus beiden Ri, RS mit ÜL	
BÜ-Kette:		Ja, mit 79,7; 79,9; 80,5; 81,0	
Schlüsselform:		TWE-Schlüssel	
80,572	Arndtstraße	LzA	
Einschaltung Ri Hö:		IMU	
Einschaltung Ri LWS:		Einschaltkontakt	
Ausrüstung:		Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder	
Überwachung:		ÜS und ÜSW	
Abweichende Signalstandorte		keine	
Ausschaltung:		Selbsttätig, HAT	
Handeinschaltung:		ET1/80,328/80,572, HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen	
BÜ-Kette:		Ja, mit 79,7; 79,9; 80,3; 81,0	
Schlüsselform:		TWE-Schlüssel	
80,595	Ne 1 Richtung 2		
80,765	Wibbeltweg	Ü + P	
80,912	Privatweg	Ü	

	81,030	Paderborner Straße	Bli-Lo	
		Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt	
		Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt	
		Ausrüstung:	Blinklichter	
		Überwachung:	ÜS und ÜSW	
		Abweichende Signalstandorte	keine	
		Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT	
		Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus Ri Versmold	
		BÜ-Kette:	Ja, mit 79,7; 79,9; 80,3; 80,5	
		Schlüsselform:	TWE-Schlüssel	
	81,297	Feldweg	Ri 2 P	
	81,568	Veilchenweg	Ü + P	
	81,700	Privatweg	Ü + P	
	81,918	Bergstraße	Bli-Lo	
		Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt	
		Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt	
		Ausrüstung:	Blinklichter, Läutewerk, Haltepunktwecker, Belegtmelder	
		Überwachung:	ÜS und ÜSW	
		Abweichende Signalstandorte	keine	
		Ausschaltung:	Selbsttätig, AT1, HAT	
		Handeinschaltung:	ET1, HET auf Bahnsteig, RS	
		BÜ-Kette:	Nein	
		Schlüsselform:	TWE-Schlüssel	
	82,201	Tulpenweg	P	
	82,404	Privatweg	Ü	
	82,596	Holter Landstraße	Ü + P	
	82,835	Feldweg	Ü	
	83,146	Hanwarweg	Ü + P	
	83,385	Horstweg	Ü + P	
	83,712	Privatweg	Ü	

	83,871	Gemeindeweg	LzA		
	Einschaltung Ri Hö:		Einschaltkontakt		
	Einschaltung Ri LWS:		Einschaltkontakt		
	Ausrüstung:		Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder		
	Überwachung:		ÜS		
	Abweichende Signalstandorte		keine		
	Ausschaltung:		Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:		HET 10m vor BÜ aus Ri Versmold		
	BÜ-Kette:		Ja, mit 84,1		
	Schlüsselform:		TWE-Schlüssel		
	84,122	Kapellenweg	LzH		
	Einschaltung Ri Hö:		Einschaltkontakt		
	Einschaltung Ri LWS:		Einschaltkontakt		
	Ausrüstung:		Halbschranken, Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder		
	Überwachung:		ÜS		
	Abweichende Signalstandorte		keine		
	Ausschaltung:		Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:		HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen		
	BÜ-Kette:		Ja, mit 83,8		
	Schlüsselform:		TWE-Schlüssel		
	84,265	Alter Kapellenweg	Ü		
Kaunitz	84,360	Ne 1 Richtung 1			
	84,465	Gemeindeweg	Ü		
	84,688	Feldweg	Ü		
	84,783	Feldweg	Ü		
	84,856	Holter Straße	Bli-Lo		
		Einschaltung Ri Hö:		Einschaltkontakt	
		Einschaltung Ri LWS:		Einschaltkontakt	
		Ausrüstung:		Blinklichter, Läutewerk, Haltepunktwecker	
		Überwachung:		ÜS und ÜSW	
		Abweichende Signalstandorte		keine	
	Ausschaltung:		Selbsttätig, AT1, AT2		
	Handeinschaltung:		ET1, ET2, RS		
	BÜ-Kette:		nein		
	Schlüsselform:		TWE-Schlüssel		
	85,251	Hegselweg	P + Us		

	85,369	Ne 1 Richtung 2		
	85,423	Privatweg	Ü	
	85,617	Privatweg	Ü	
	86,045	Huckeweg	Ü + P	
	86,487	Kattenheider Straße	P	
	86,800	Feldweg	Ü	
	87,292	Privatweg	Ü	
	87,385	Kattenheider Weg	Ü + P	
	87,696	Privatweg	Ü	
	87,930	Privatweg	Ü + P	
	88,241	Hölscher Weg	P	
	88,120	Ne 1 Richtung 1		
	88,610	Detmolder Straße	LzA	
Esneln-Riege		Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt	
		Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt	
		Ausrüstung:	Lichtzeichen, Läutewerk, Haltepunktwecker, Belegtmelder	
		Überwachung:	ÜS und ÜSW	
		Abweichende Signalstandorte	keine	
		Ausschaltung:	Selbsttätig, AT2	
		Handeinschaltung:	ET2, RS auf Bahnsteig	
		BÜ-Kette:	nein	
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel		
	88,900	Privatweg	Ü	
	89,020	Ne 1 Richtung 2		
	89,093	Privatweg	Ü	
	89,533	Privatweg	Ü	
	89,733	Privatweg	Ü	
	90,086	Privatweg	Ü	
	90,352	Privatweg	Ü	
	90,603	Privatweg	Ü	

Hövelhof West	90,851	Ne 1 Richtung 1		
	90,910	Industriestraße	LzA	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt		
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt		
	Ausrüstung:	Lichtzeichen, Läutewerk		
	Überwachung:	ÜS		
	Abweichende Signalstandorte	ÜS1/ÜS2 im verkürzten Bremswegabstand		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus Ri Versmold		
	BÜ-Kette:	Nein		
Schlüsselform:	TWE-Schlüssel			
	91,192	Ne 1 Richtung 2		
	91,665	Planstraße	LzA	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt		
	Einschaltung Ri LWS:	ET am Bahnsteig Hövelhof		
	Ausrüstung:	Lichtzeichen, Läutewerk		
	Überwachung:	ÜS		
	Abweichende Signalstandorte	ÜS1 im verkürzten Bremswegabstand		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus Ri Versmold, RS		
	BÜ-Kette:	Ja, mit 91,9		
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel, DB 21 ET am Bahnsteig		
	91,909	Bielefelder Straße	LzHF	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltschleife		
	Einschaltung Ri LWS:	ET am Bahnsteig Hövelhof		
	Ausrüstung:	Halbschranken, Fußgängerschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder		
	Überwachung:	ÜS		
	Abweichende Signalstandorte	ÜS1 im verkürzten Bremswegabstand		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	ET1 am Schalthaus Planstraße, HET am Schalthaus		
	BÜ-Kette:	Ja, mit 91,6		
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel, DB 21 ET am Bahnsteig		

Strecke Harsewinkel - Harsewinkel West

Harsewinkel	0,470	K 2623 / Oesterweger Straße	LzH	
	Einschaltung Ri Hww: Einschaltkontakt			
	Einschaltung Ri Hw: Einschaltkontakt			
	Ausrüstung: Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS			
	Abweichende Signalstandorte: keine			
	Ausschaltung: Selbsttätig, UT			
	Handeinschaltung: Automatik-HET			
	BÜ-Kette: Nein			
	Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
Harsewinkel	0,983	Tecklenburger Weg	Bli-Lo	
	Einschaltung Ri Hw: Einschaltkontakt			
	Einschaltung Ri Hww: Einschaltkontakt			
	Ausrüstung: Blinklichter			
	Überwachung: ÜS			
	Abweichende Signalstandorte: keine			
	Ausschaltung: Selbsttätig			
	Handeinschaltung: Nicht vorhanden			
	BÜ-Kette: Nein			
Schlüsselform: Keine Schließung vorhanden				
	1,420	Ne 1 Richtung 2		

Verfahrensanweisung bei Wasserstau km 68,9-69,3 („Wirus-Brücke“)

Nach starken Regenfällen ist mit erhöhtem Wasserstau im Bereich km 68,9 bis 69,3 („Wirus-Brücke“) zu rechnen. Bei entsprechender Wetterlage ist sich dem Bereich mit Schrittgeschwindigkeit zu nähern. Steht das Wasser oberhalb der Schienenoberkante, ist zur Vermeidung schwerer Schädigungen der Triebfahrzeuge die Durchfahrt untersagt, bis sich der Wasserstand unter Schienenoberkante gesenkt hat.

Ist wegen anhaltender Regenfälle nicht mit einer Absenkung zu rechnen oder führt die Wartezeit zu erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten, ist der Bereitschaftshabende zu verständigen. Dieser kann unter Abwägung der Umstände die Durchfahrt mit Schrittgeschwindigkeit zulassen!

In der Zugleitung befindet sich ein Schlüssel für das Pumpenhaus, dort kann der Bereitschaftshabende die Funktionsfähigkeit der Pumpe überprüfen und ggf. weitere Schritte einleiten.

Standorte und Bezeichnung der IMU - Tafel

Richtung Hövelhof

IMU-Tafel	Standort Bahn-km	BÜ- Sicherungsanlage bzw. Weiche	Bahn-km
IMU1 43,7	43,165	BÜ Westheider Weg	43,704
IMU1 44,1	43,244	BÜ Münsterstraße	44,144
IMU1-44,6	44,115	BÜ Kämpfenstraße	44,654
IMU1-55,2	54,550	BÜ Ostheide	55,246
IMU1-74,9	74,394	BÜ Determeyerstraße	74,944
IMU1-80,3	79,767	BÜ Lindenstraße	80,328
IMU1-80,5	80,059	BÜ Arndtstraße	80,572

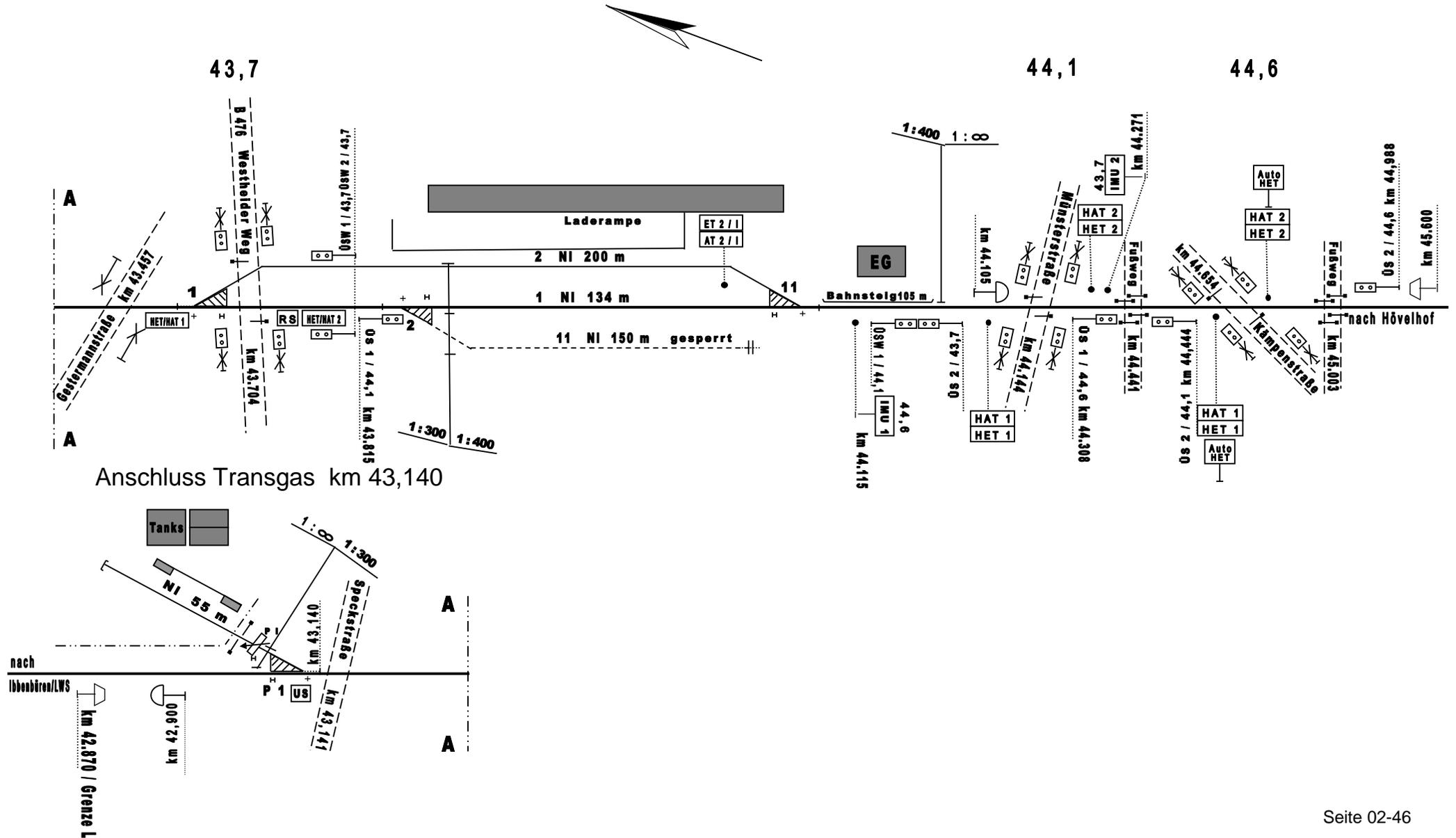
Richtung Versmold

IMU-Tafel	Standort Bahn-km	BÜ- Sicherungsanlage bzw. Weiche	Bahn-km
IMU2-79,9	80,665	BÜ Bahnhofsstraße	79,964
IMU2-79,7	80,343	BÜ Österwieher Straße	79,788
IMU2-74,9	75,562	BÜ Determeyerstraße	74,944
IMU2-73,7	75,065	BÜ Bruder-Konrad-Straße	73,654
IMU2-54,3	54,810	BÜ Brockhäger Straße	54,360
IMU 101	52,839	Weiche 101	52,339
IMU2 43,7	44,271	BÜ Westheider Weg	43,704

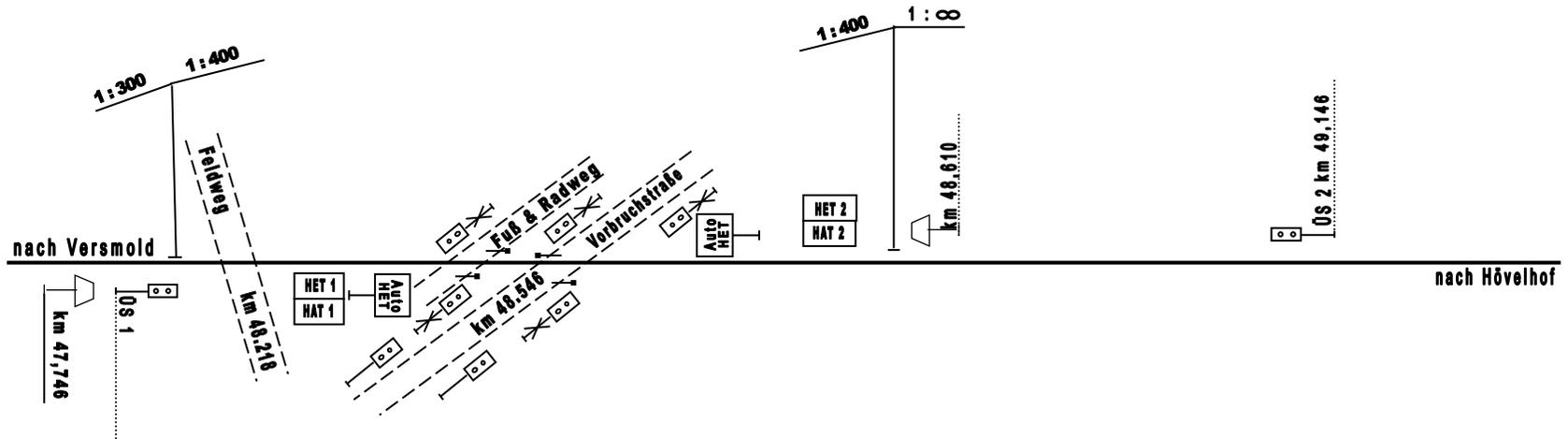
Standorte der Zugbeeinflussungsanlagen

Art	Standort Bahn-km	In Richtung	BÜ- Sicherungsanlage bzw. Weiche	Bahn-km
ÜS mit 1000Hz	51,739	Versmold	BÜ Österweger Straße/K50	51,439
ÜS mit 1000Hz	51,139	Hövelhof	BÜ Österweger Straße/K50	51,439
ÜS mit 1000Hz	74,165	Versmold	BÜ Bruder-Konrad-Straße	73,654
ÜS mit 1000Hz	73,365	Hövelhof	BÜ Bruder-Konrad-Straße	73,654
ÜS mit 1000Hz	75,838	Versmold	BÜ Wiedenbrücker Straße	76,238
ÜS mit 1000Hz	76,638	Hövelhof	BÜ Wiedenbrücker Straße	76,238
Vs mit 1000Hz	91,215	Hövelhof	Einfahrt Hövelhof	92,0
Hs mit 2000Hz	92,0	Hövelhof	Einfahrt Hövelhof	92,0

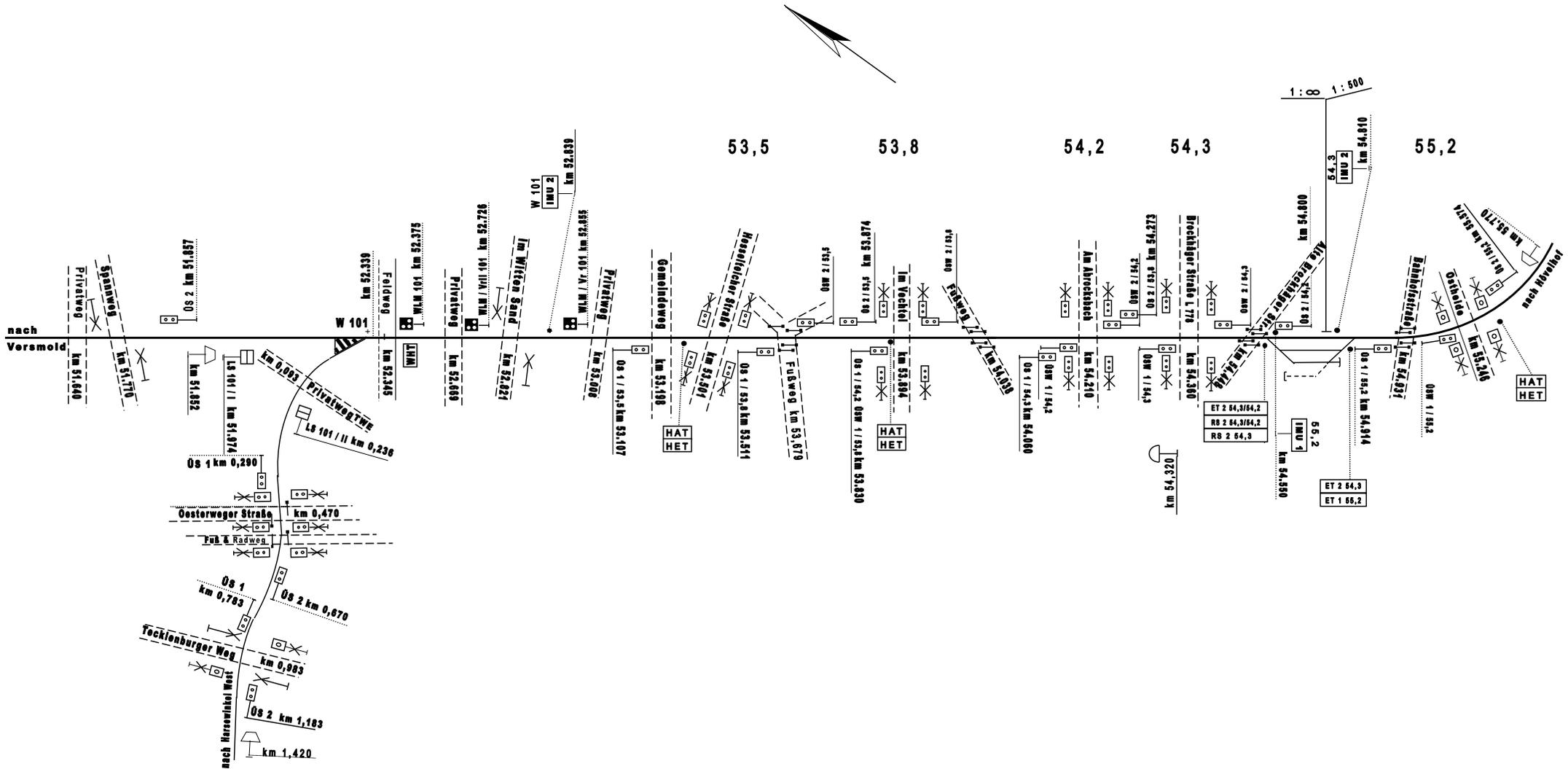
Bahnhof Versmold km 44,100



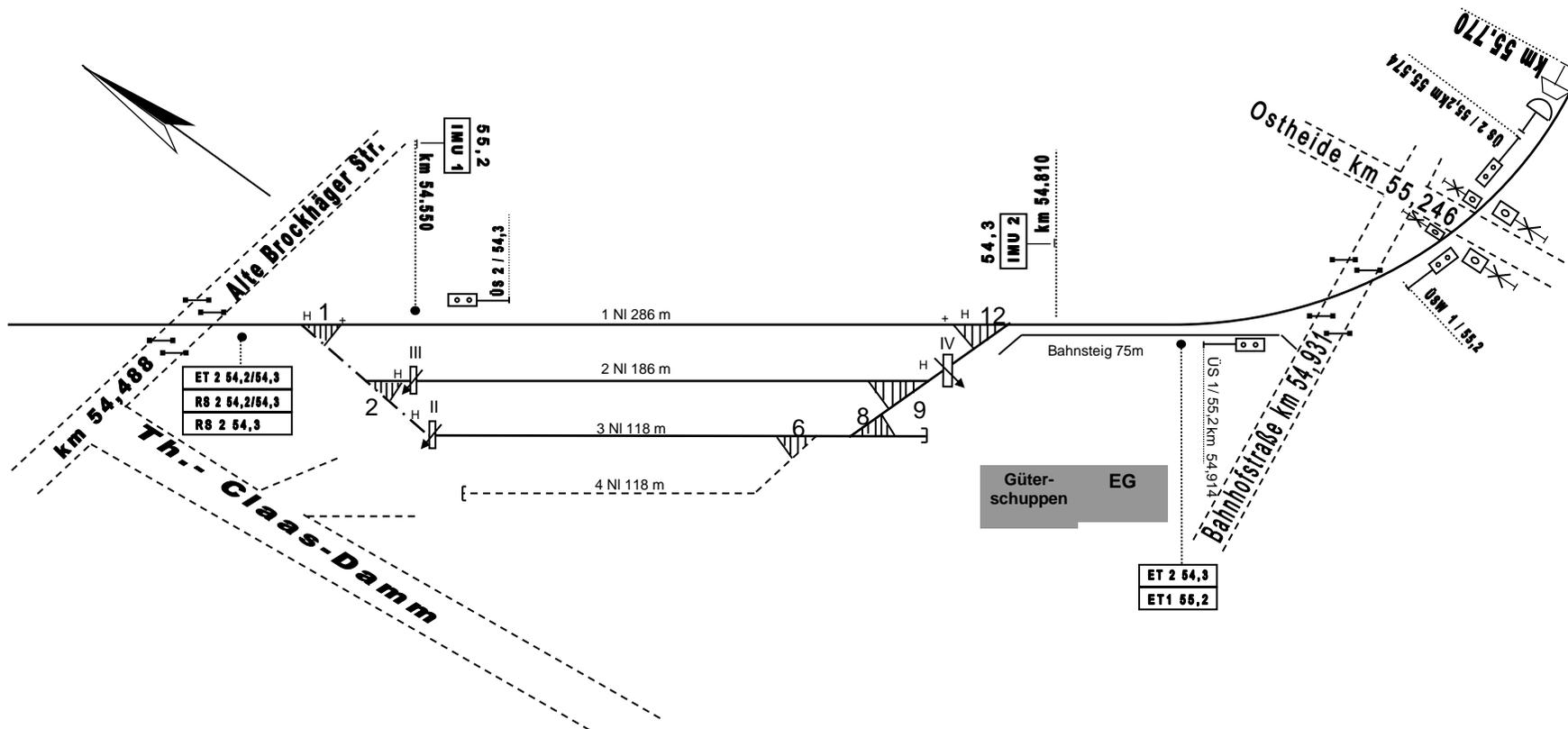
Niedick km 48,600



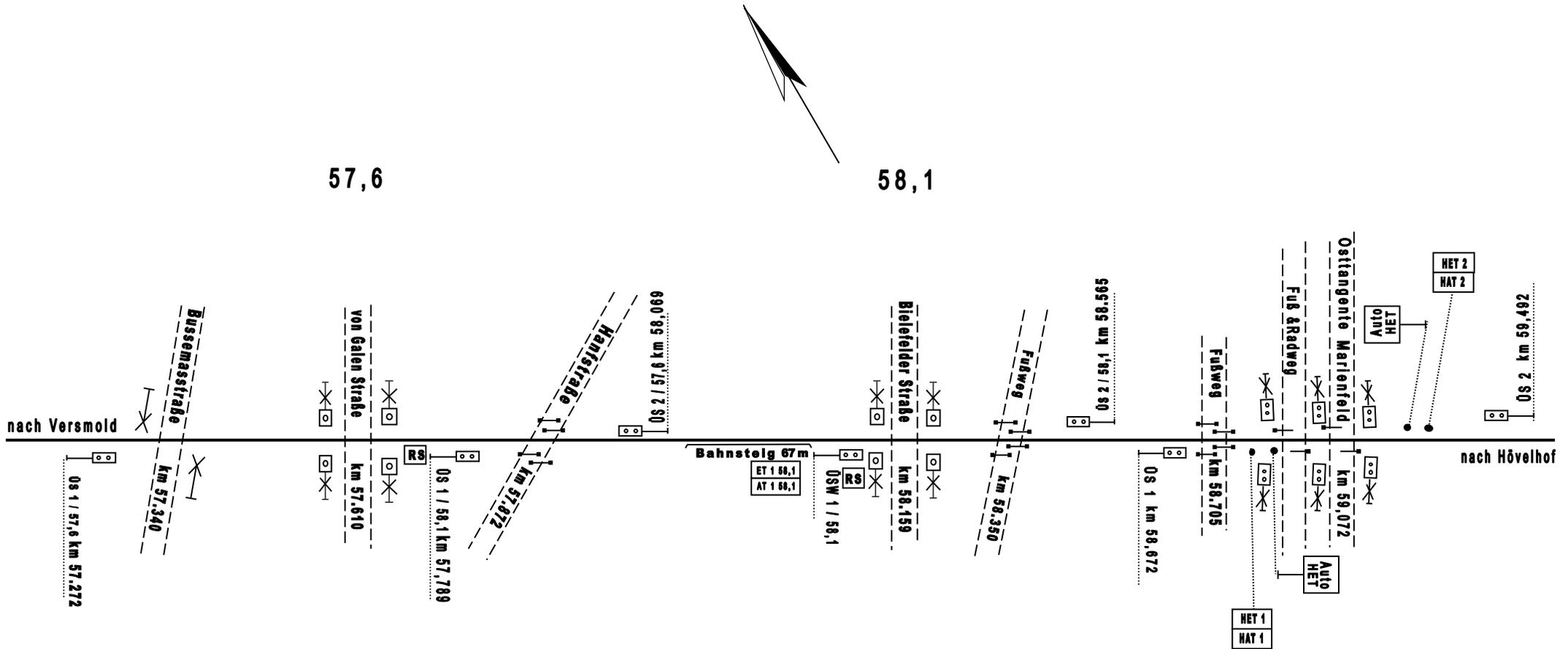
Bahnhof Harsewinkel km 54,900
Abzweigweiche 101 km 52,339



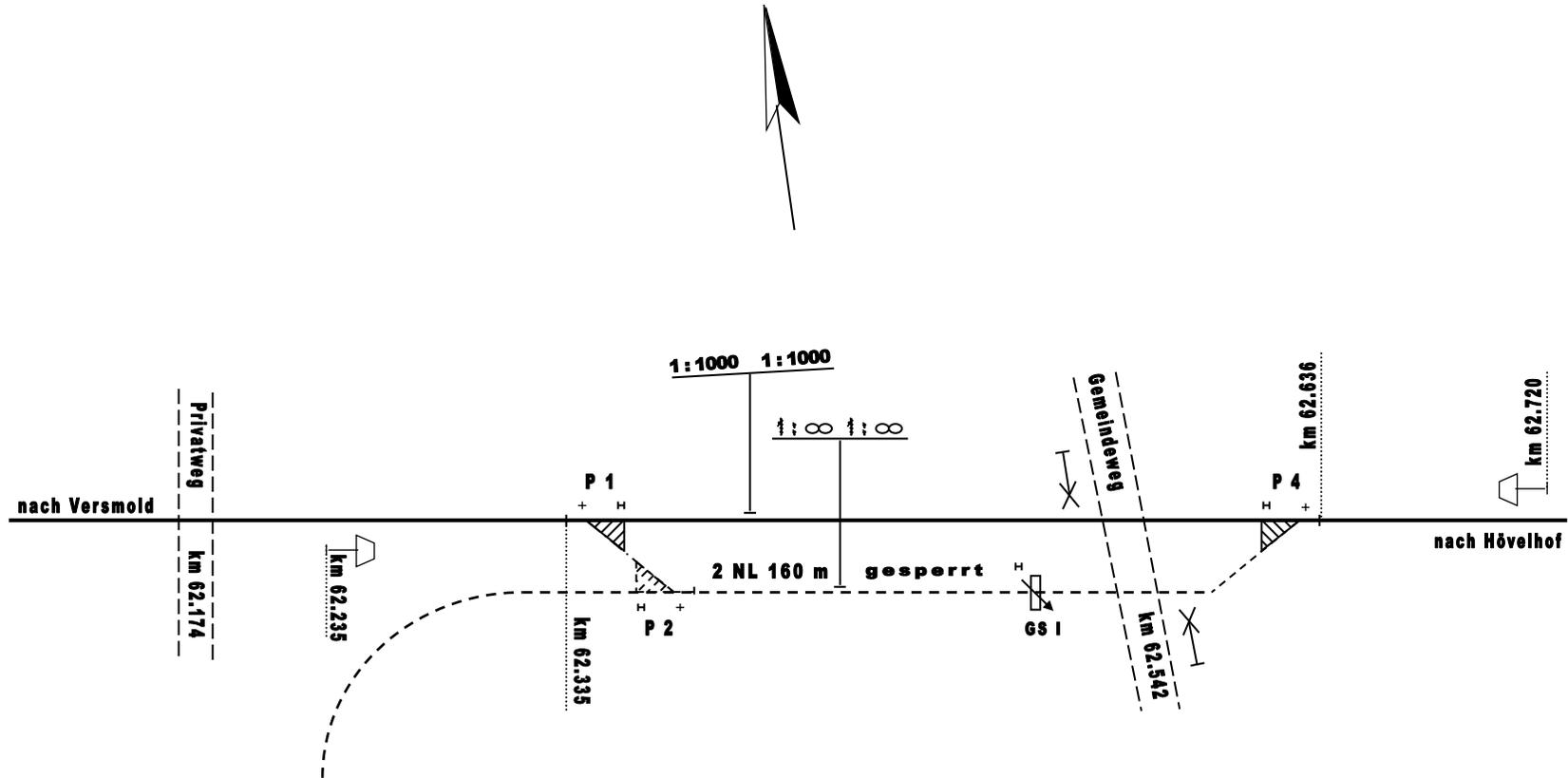
Bahnhof Harsewinkel km 54,900



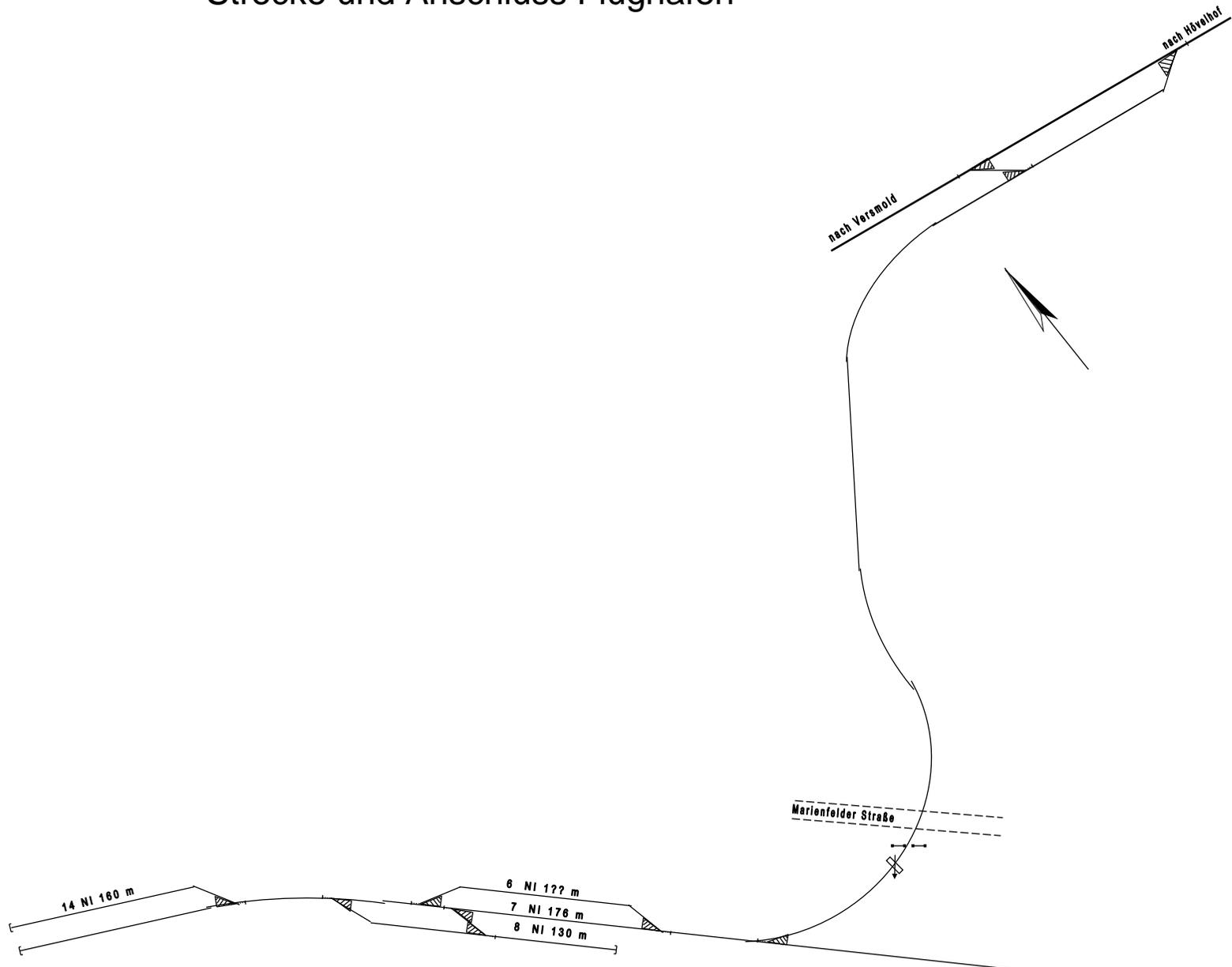
Haltepunkt Marienfeld km 58,100



Bahnhof Flugplatz km 62,500

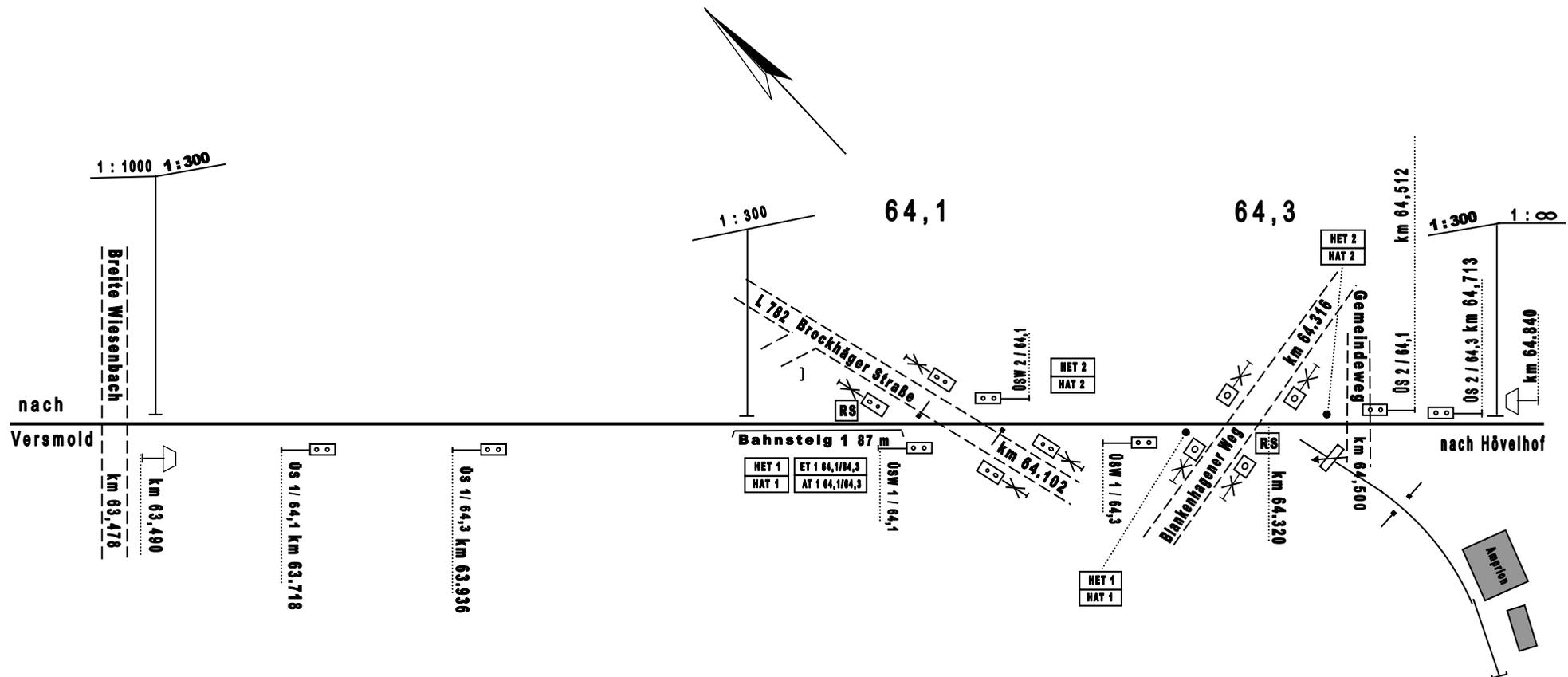


Strecke und Anschluss Flughafen

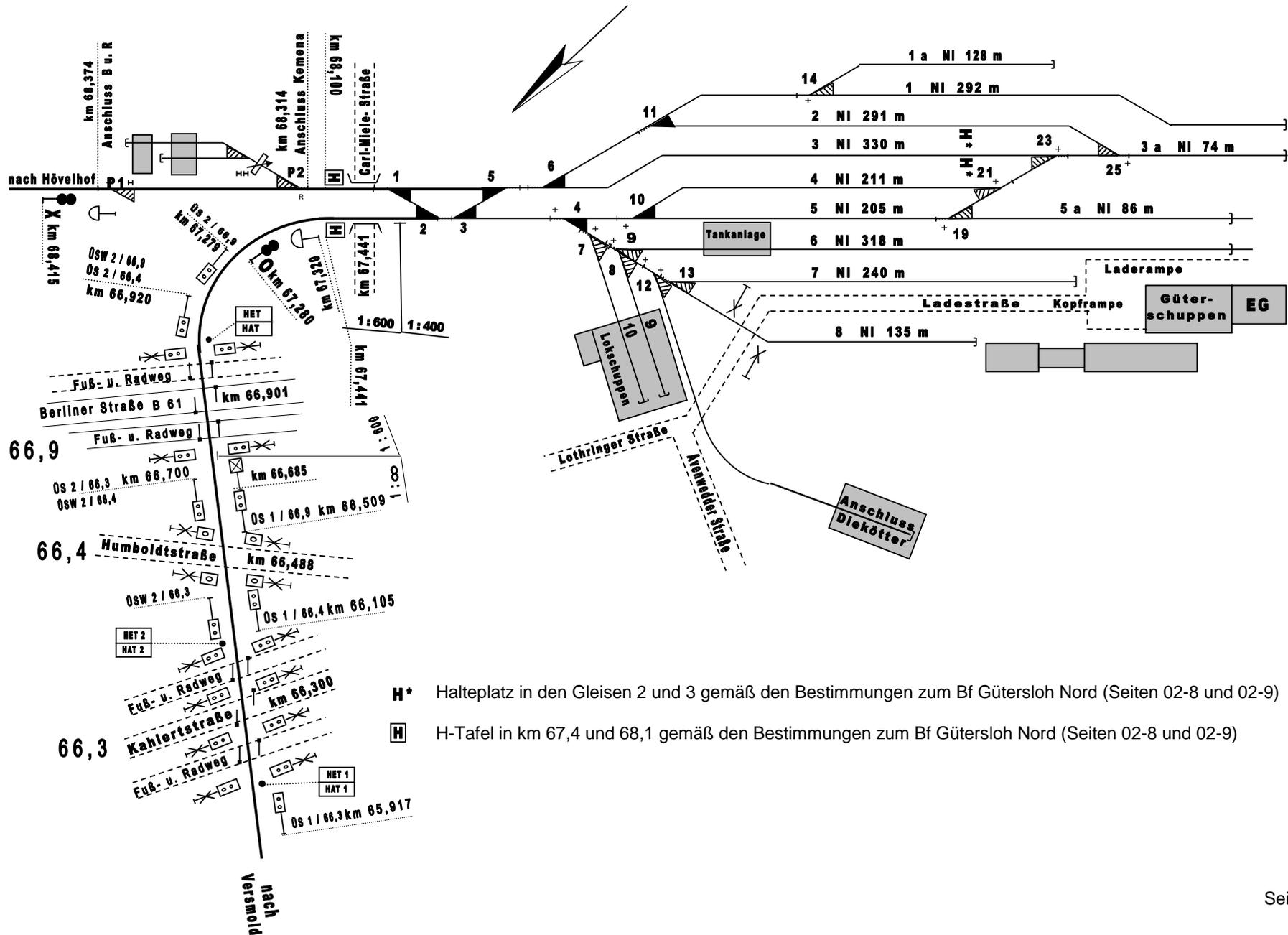


Bahnhof Blankenhagen km 64,000

Anschluss Vereinigte Elektrizitätswerke AG, E.ON km 64,320



Bahnhof Gütersloh Nord km 67,800

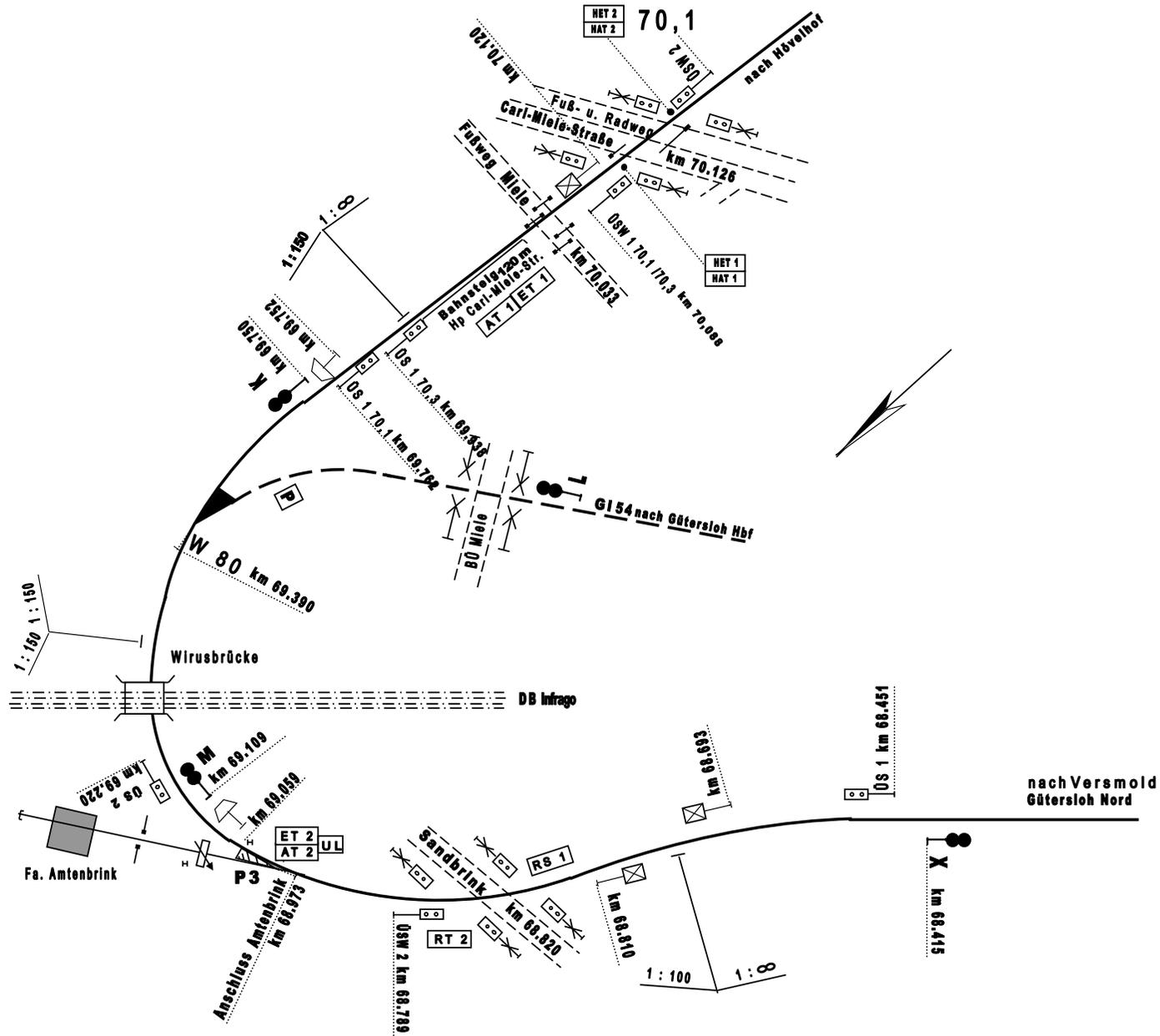


H* Halteplatz in den Gleisen 2 und 3 gemäß den Bestimmungen zum Bf Gütersloh Nord (Seiten 02-8 und 02-9)

H H-Tafel in km 67,4 und 68,1 gemäß den Bestimmungen zum Bf Gütersloh Nord (Seiten 02-8 und 02-9)

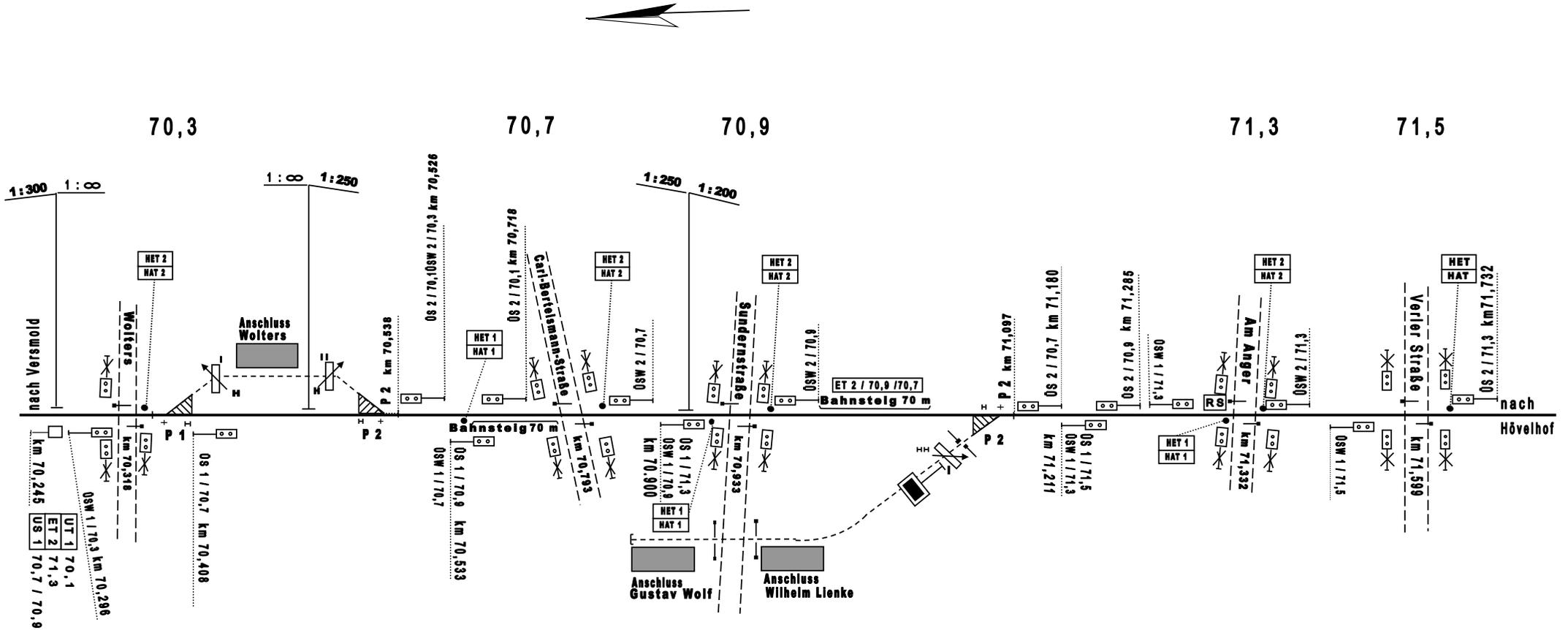
Abzweig Gütersloh Hbf km 69,390

Haltepunkt Carl-Miele-Straße km 70,000



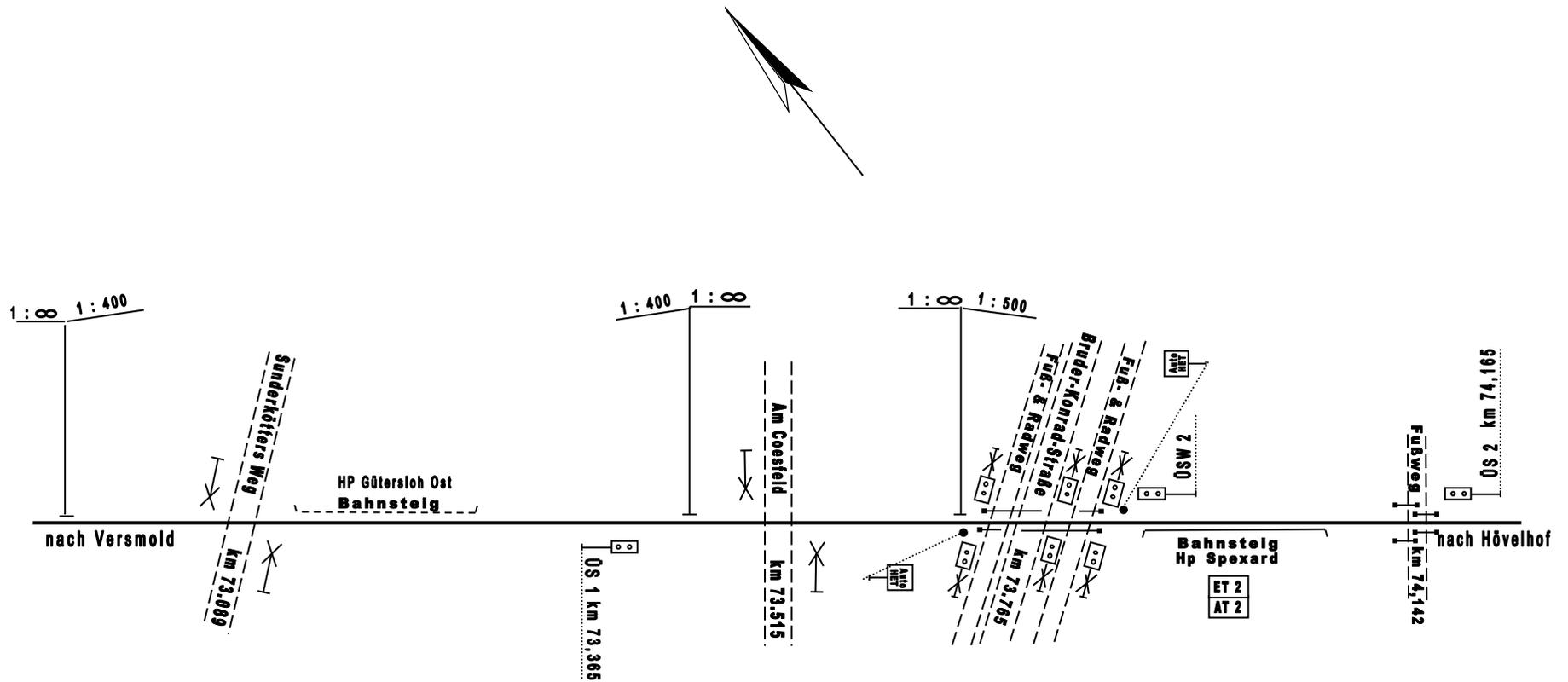
Anschlussstelle Fa. Wolters (km 70,415)

Anschlussstellen Fa. Lienke, Fa. Wolf (km 71.097) und Osthushendrich

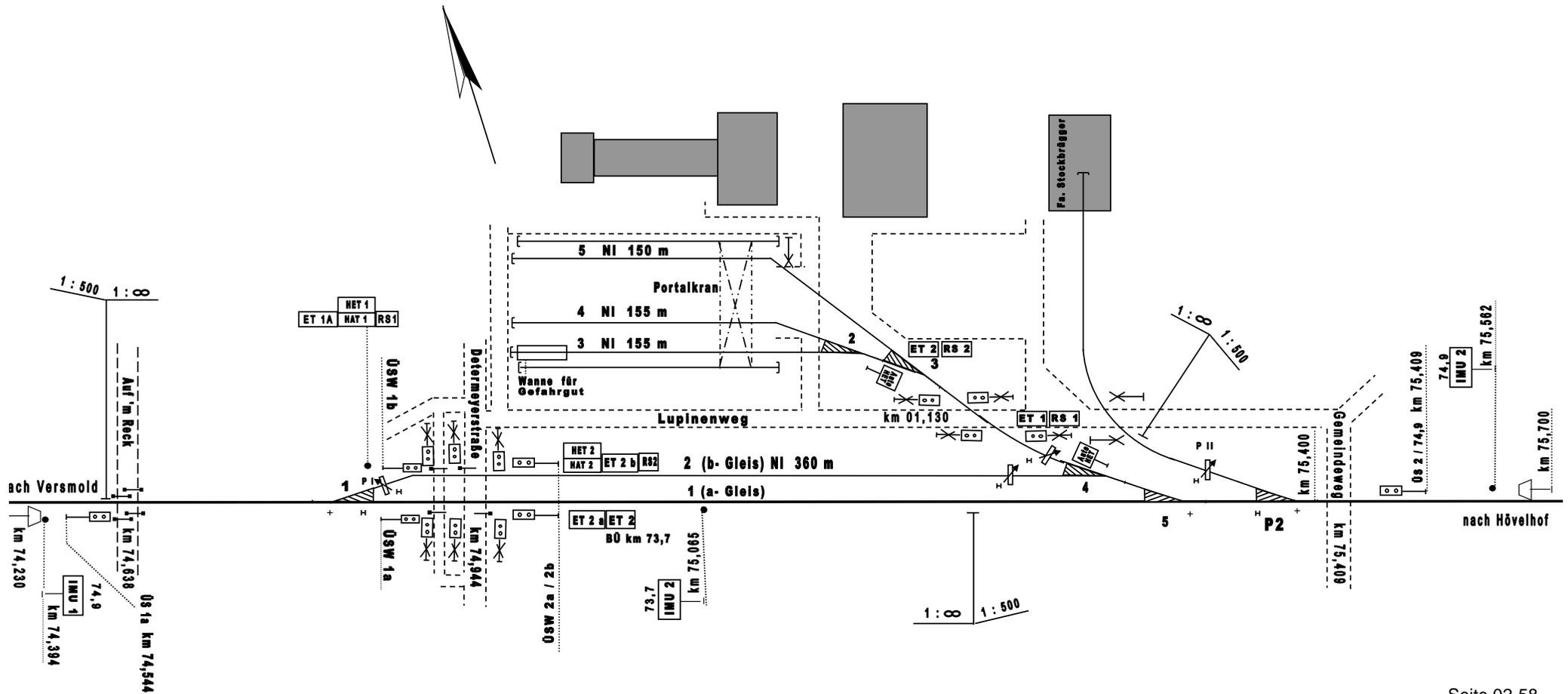


Haltepunkt Gütersloh Ost km 73,100

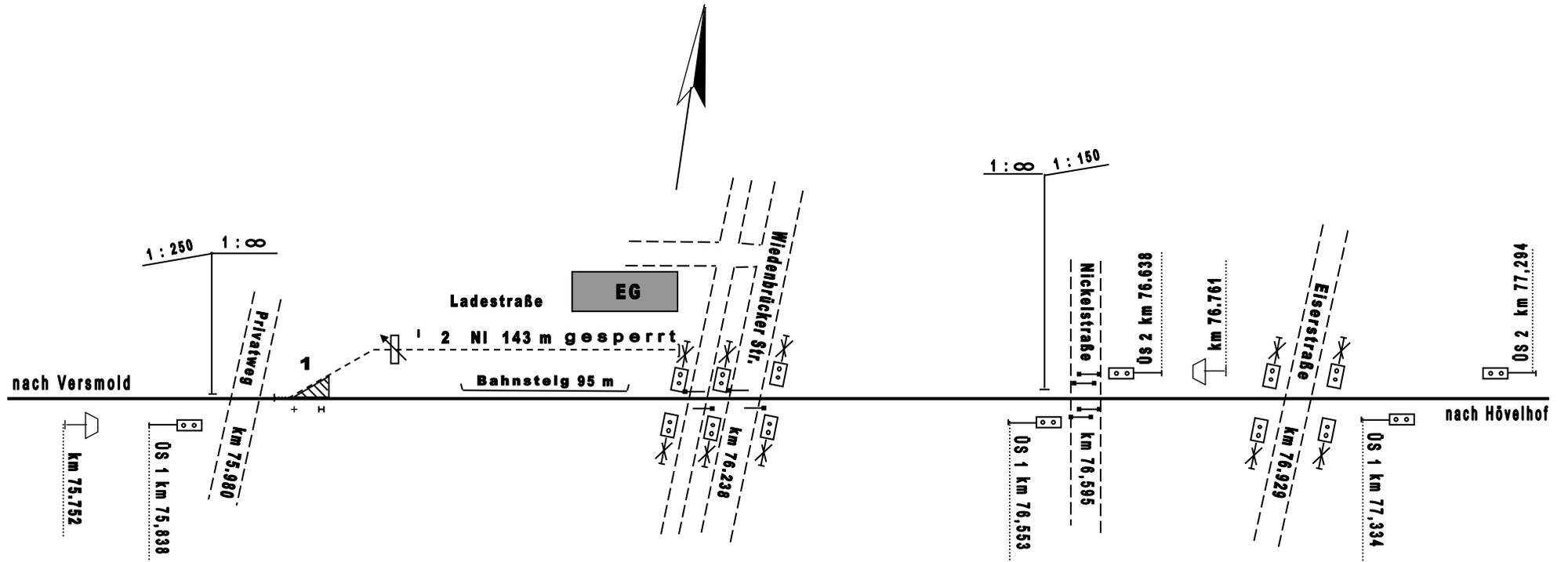
Haltepunkt Spexard km 73,800



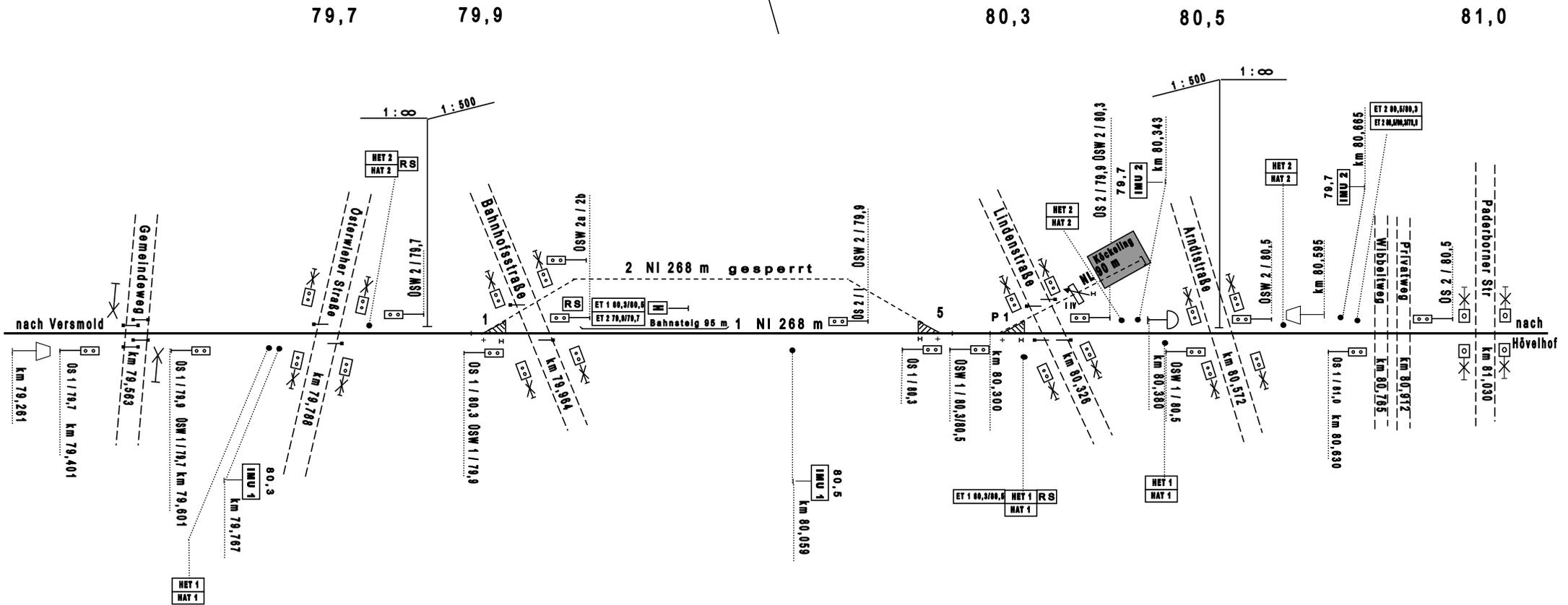
Gütersloh Ubf km 75,110
Anschluss Stockbrügger km 75,400



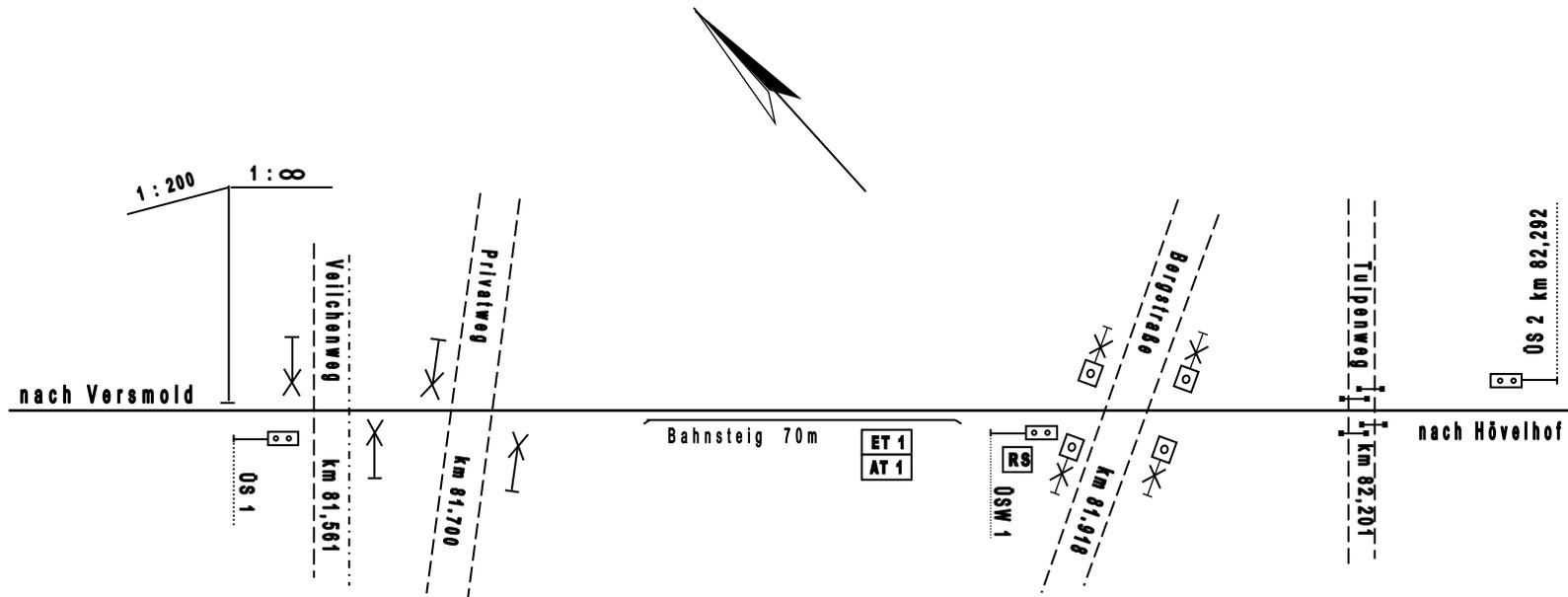
Bahnhof Varesell km 76,200



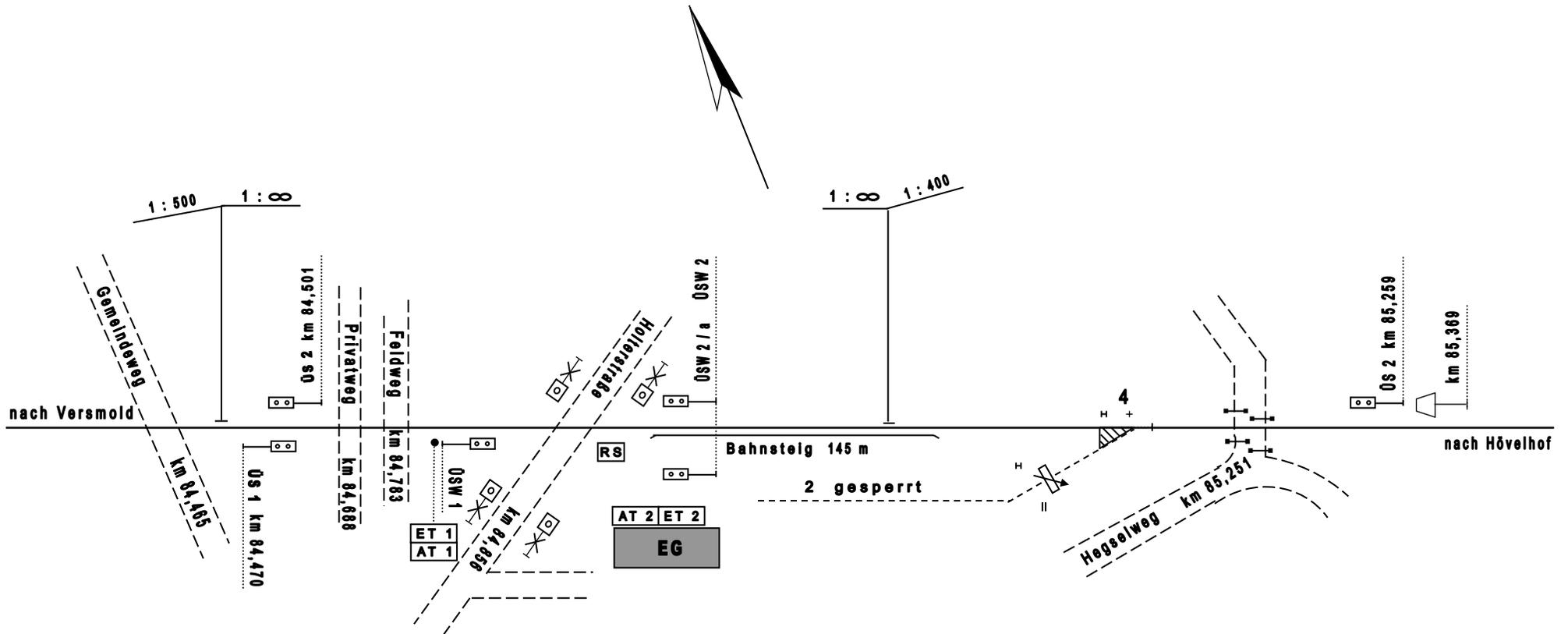
Bahnhof Verl km 80,000
Anschluss Kockerling km 80,300



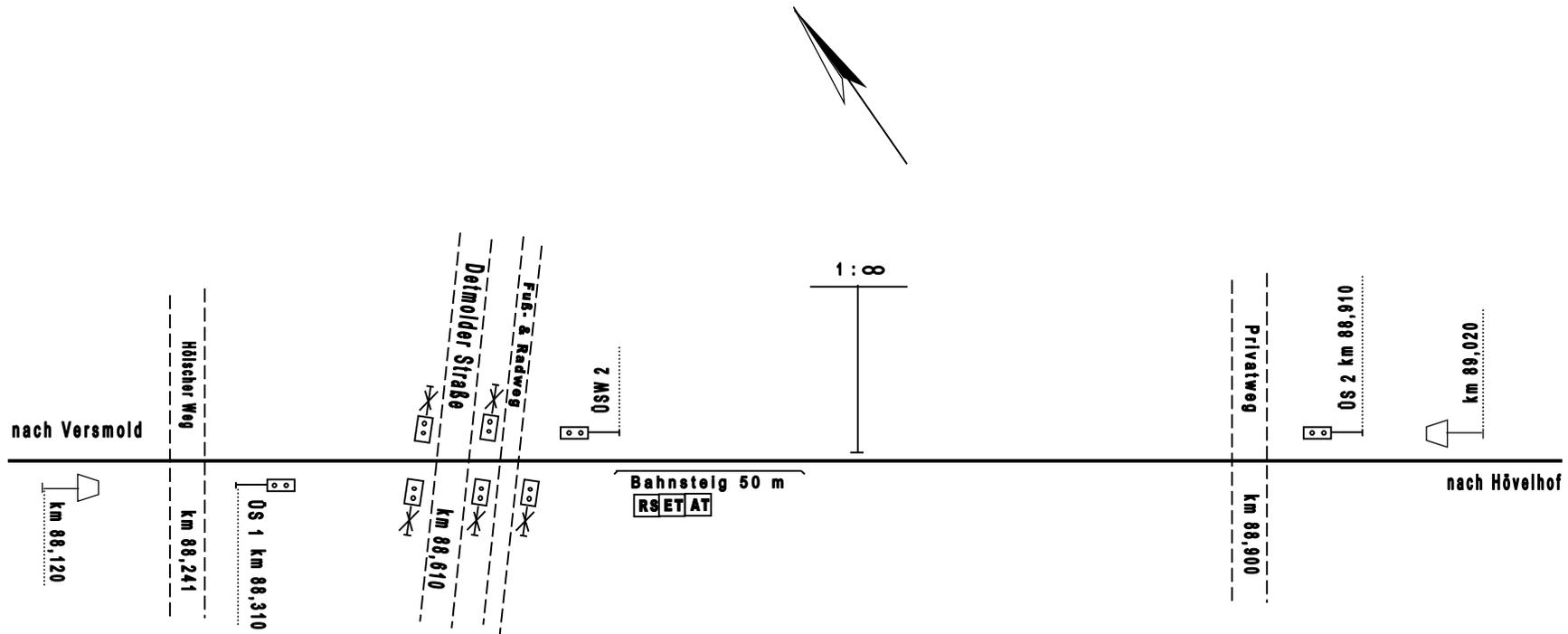
Haltepunkt Bornholte km 81,900



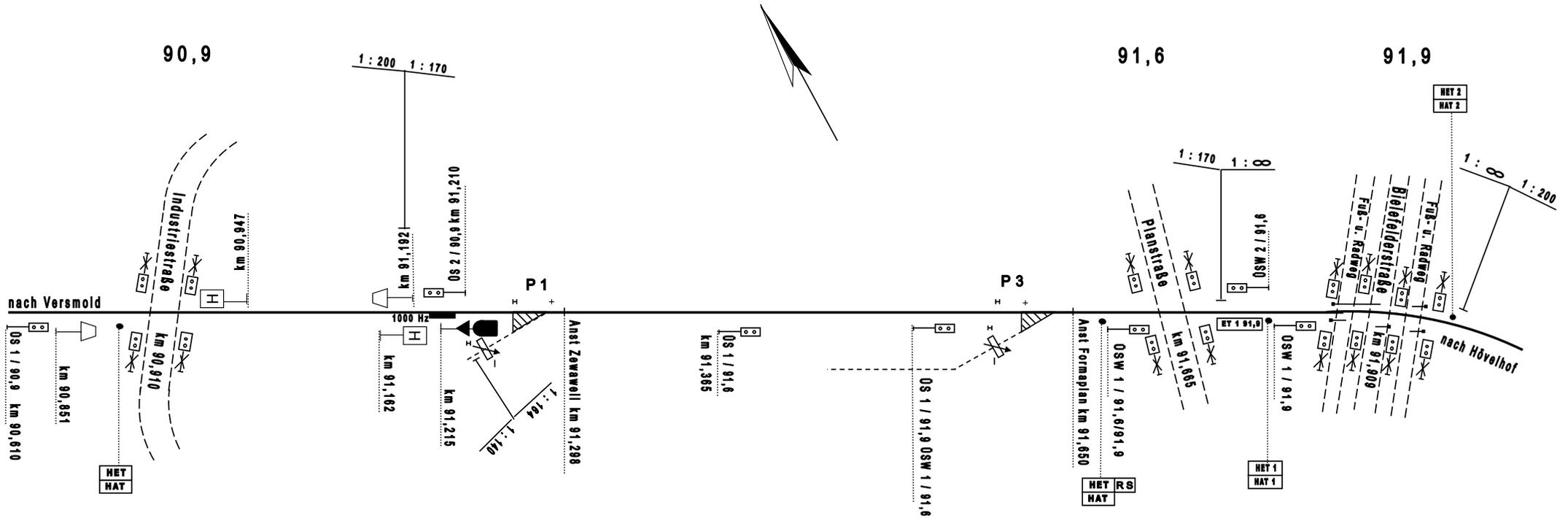
Zuglaufstelle Kaunitz km 84,900



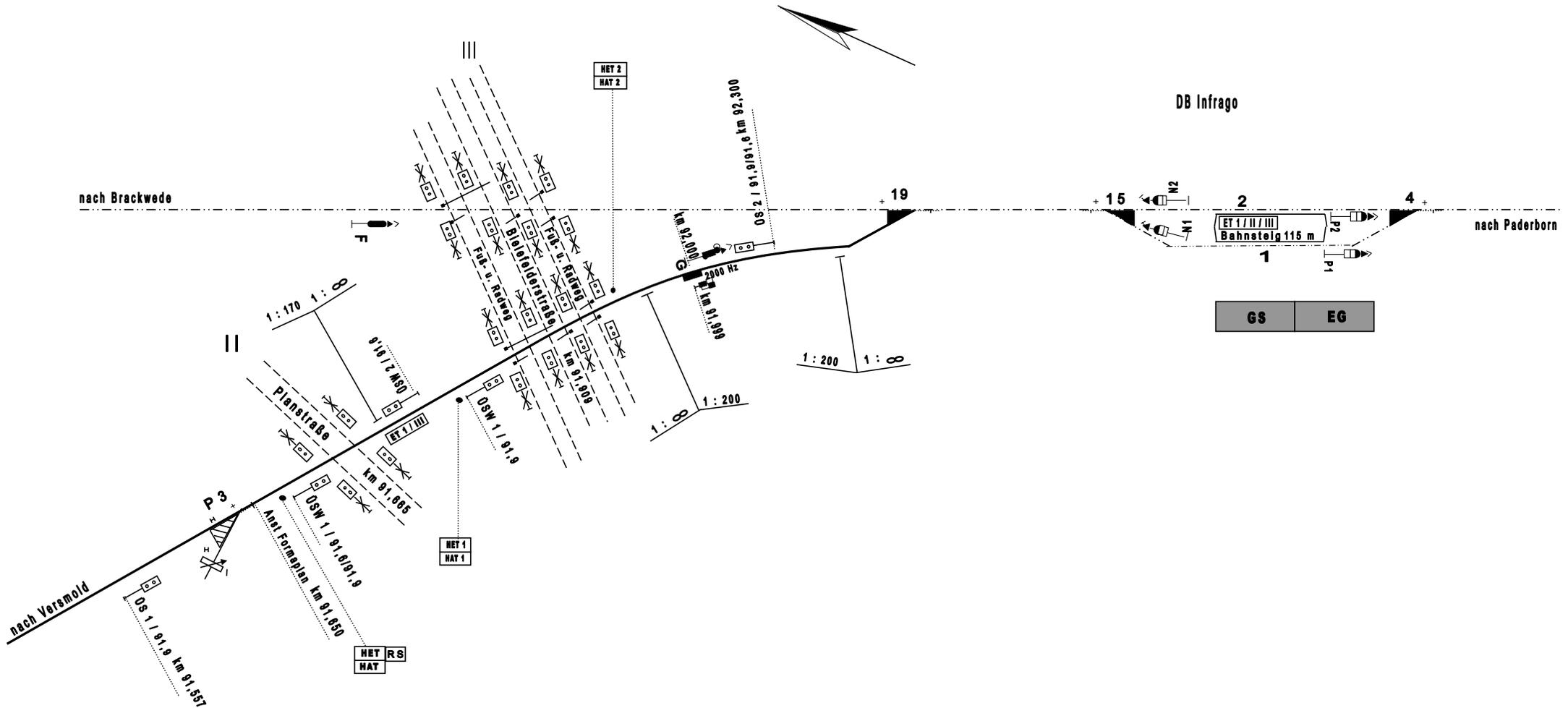
Zuglaufstelle Espeln - Riege km 88,700



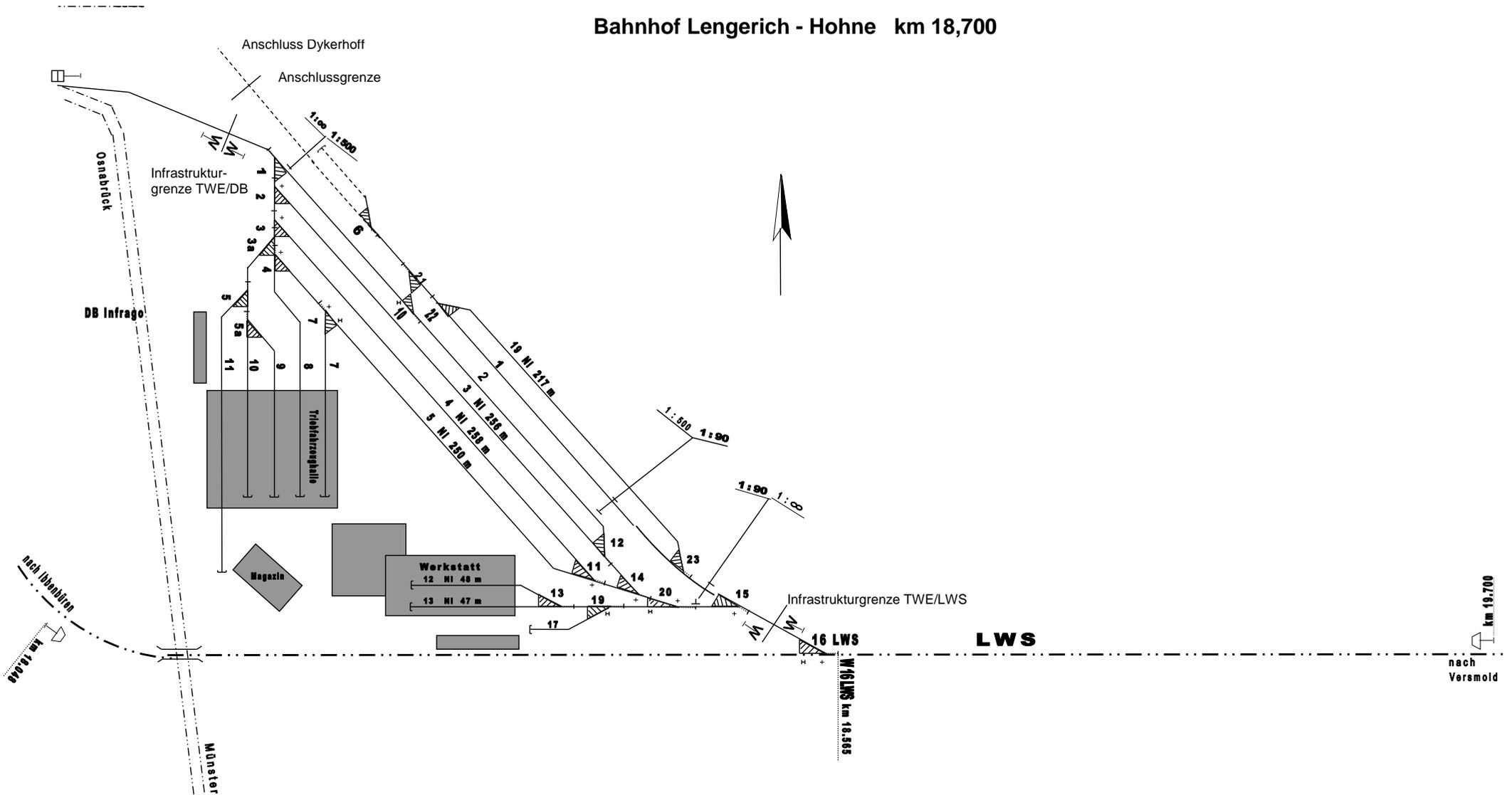
Hövelhof West 91,100, Anst Fa. Zewawell km 91,298 und Anst Fa. Formaplan km 91,650



Bahnhof Hövelhof (DB AG) km 92,600



Bahnhof Lengerich - Hohne km 18,700



13.6.1 Schienenbruch

Ein Schienenbruch ist ein Durchbruch der ganzen Schiene oder ein Ausbruch von Teilen des Schienenkopfes.

Die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem „Merkblatt für Schienenbrüche“ (Tab. 13-1) aufgeführt.

13.6.1.1 Befahrbarkeit

Es ist zu unterscheiden zwischen befahrbaren und unbefahrbaren Schienenbrüchen.

Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn:

- a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist.

Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenkammer Teile des Schienenkopfes heraus gebrochen sind oder dies beim Befahren zu erwarten ist.

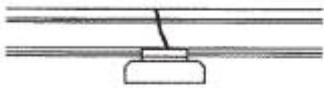
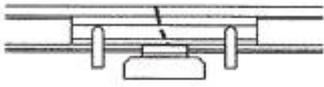
- b) auf Brücken und in Tunneln wegen beengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches während des Befahrens nicht möglich ist.

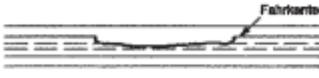
Entscheidung über die Befahrbarkeit

Der EBL / ABL legt fest, welche seiner Mitarbeiter zur Entscheidung über die Befahrbarkeit eines Schienenbruches berechtigt sind. Das betreffende Personal muss darüber besonders unterwiesen sein.

Die Beurteilung des Schienenbruchs bezüglich seiner Befahrbarkeit erfolgt durch das vom EBL / ABL dazu berechnete Personal. Dieses beobachtet die Bruchstelle während des Befahrens.

Ein noch nicht gesicherter, aber befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist.

1	2	3	4
Ifd. Nr.	Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
1	Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagsplatte 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	Bruch Nr. 1, gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	Querbruch innerhalb des Schwellenfaches 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	Bruch Nr. 2, gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf (eingetreten oder zu befürchten) 	unbefahrbar	unbefahrbar
3a	Bruch Nr. 3, gesichert mit Notlaschenverband 	x ≤ 25 cm: Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung x > 25 cm: Bruchlücke unbefahrbar	unbefahrbar

1 lfd. Nr.	2 Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	3 Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahn- höfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
3b	eingebaute Ersatzschiene über 4 Schwellen- felder 	befahrbar im Außen- strang von Bögen mit r < 500 m bis höch- stens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außen- strang von Bögen mit r < 500 m bis höch- stens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 ²⁾	Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schritt- geschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 ²⁾	wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schritt- geschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 ²⁾	Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	unbefahrbar	unbefahrbar
7 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante  Draufsicht auf die Schiene	unbefahrbar	unbefahrbar
8 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Außen- kante. Draufsicht auf die Schiene. 	befahrbar mit Schritt- geschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schritt- geschwindigkeit und Bewachung

1) Der EBL / ABL kann hiervon abweichende Festlegungen treffen.
2) Nr. 4 bis 8: Ersatzschienen einbauen oder Schienen auswechseln.

Tabelle 13-1: Merkblatt für Schienenbrüche

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH

13.6.1.2 Maßnahmen bei Schienenbrüchen

Meldung

Die Lage (Gleis und km-Station) des festgestellten Schienenbruchs ist sofort der nächsten Betriebsstelle zu melden.

Ist die Beseitigung eines Schienenbruchs nicht sofort durch Auswechslung der gebrochenen Schiene möglich, so sind vor dem Befahren der Gefahrenstelle die nachstehenden baulichen und betrieblichen Maßnahmen durchzuführen.

Bedienungsanweisung für den Funk- und Fernsprechbetrieb

(zu FV-NE §8 (2) bzw. FV-NE, Anlage 9)

Zugleit- und Zugbahnfunk werden bei der TWE funktechnisch zusammengefasst betrieben. Der Zugleitfunk wird mittels Mobilfunk und Telefon durchgeführt. Zug- und Rangierfunk finden auf Funkkanal 1, Frequenz 152,8300 MHz statt.

Zwischen allen Sprechfunkstellen sind Sprechverbindungen möglich. Die Funkeinrichtungen arbeiten im Wechselsprechverfahren, d.h. es kann immer nur eine Stelle sprechen. Wer spricht kann nicht gleichzeitig hören.

Der Funkverkehr wird auf einem Sprachspeicher aufgezeichnet.

Funkbereiche:

- | | |
|---------------|--------------------------------|
| - Zugleitfunk | Alle Streckenabschnitte |
| - Zugbahnfunk | Alle Streckenabschnitte |
| - Rangierfunk | Bereiche aller Betriebsstellen |

Vorhandene Einrichtungen:

- Festnetzanschluss mit Sprachspeicher in Gütersloh Nord (Durchwahl -19).
- Ortsfeste Funkstelle im Bf Gütersloh Nord
- Mobile Funkstellen und Mobiltelefone auf allen Tfz.
- Fünf Handfunksprechgeräte

Die Aus- und Rückgabe der Handfunksprechgeräte sowie das Abstellen im Ladegerät wird im Bf Gütersloh Nord vom Zlr überwacht. Dazu ist das Formblatt "Ausgabennachweis der Funkgeräte" vom Zlr auszufüllen.

Durchführung des Funk- bzw. Fernsprechverkehrs

Die ortsfeste Funkstelle Gütersloh Nord hat den Rufnamen „Gütersloh“. Die mobilen Funkstellen auf den Tfz haben beim Zugbahnfunk den Rufnamen entsprechend der jeweiligen „Zugnummer“, beim Rangierfunk den Rufnamen entsprechend der jeweiligen „Loknummer“. Die Rufnamen von Handfunkgeräten ergeben sich aus „Dienststellung und Name“.

Vor Einsatz der Kommunikationsgeräte ist zwischen den beteiligten Stellen eine Sprechprobe durchzuführen.

Während des Rangierbetriebes ist das Telefonieren mit Mobiltelefonen untersagt. Müssen in Ausnahmen aus betrieblichen Gründen Gespräche geführt werden, hat sich die Ran-

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH

gierabteilung im Stillstand zu befinden.

Besondere Bestimmungen für den Zugleitfunk

Zur Regelung des Zuglaufes hat der Tf Zuglaufmeldungen an den Zlr zu machen. Er nimmt damit die entsprechenden betrieblichen Aufgaben eines Zf wahr. Der Zlr hat die fahrdienstlichen Eintragungen sofort nach Eingang der Meldung zu machen.

Zuglaufmeldungen und alle sonstigen betrieblichen Meldungen und Aufträge sind nach dem in der FV-NE § 10 vorgeschriebenen Wortlaut abzugeben. Damit die Meldungen gespeichert werden können, sind sie grundsätzlich über Tel. mit Durchwahl „19“ abzugeben, s. FV-NE § 8 (2).

Arbeits- und Bautrupps (z. B. Gleisbaurotten, Sicherungsposten, Streckenwärter) haben bei Bedarf Mobilfunkgeräte mitzuführen. Die jeweiligen Telefonnummern sind dem Zlr bekannt zu geben.

Besondere Bestimmungen für den Rangierfunk

Aufträge für den Rangierfunk werden über Funk vom Zlr abgegeben und vom Lrf zu bestätigen. Rangierdienstliche Meldungen haben Vorrang vor sonstigen (z. B. verkehrlichen) Gesprächen und Meldungen. Wenn die angerufene Sprechstelle (z. B. Tfiz) auf einen über Funk gegebenen Auftrag nicht reagiert, die Funkeinrichtungen gestört sind oder bei unmittelbarer Betriebsgefahr, müssen die Beteiligten soweit möglich Rangiersignale anwenden.

Beschreibung und Bedienungsanweisung des Stellwerks Gütersloh Nord

Das Stellwerk in Gütersloh Nord besteht aus zwei technisch voneinander unabhängigen Teilen – die Drucktasten-Signalanlage für den Einfahrbereich des Bahnhofes Gütersloh Nord und Blockfeld/Anzeigetafel für die Anbindung an das Stellwerk Gf in Gütersloh Hbf und die Zugfahrten zwischen den beiden Bahnhöfen.

Drucktasten-Signalanlage

In die Drucktasten-Signalanlage (Dr-Signalanlage) sind die Signale O und X sowie die Weichen 1, 2, 3, 5, 6 und 11 einbezogen. Bei Zentralstellbetrieb (ZB-Betrieb) werden die Signale und Weichen vom Gleisbildstellpult, bei Ortsbetrieb (OB-Betrieb) werden die Weichen von den Schlagtastern im Bahnhof gestellt.

Beschreibung der Anlage

1. Allgemeines

Die Dr-Signalanlage besteht aus der Innen- und Außenanlage

Zur Innenanlage gehören das Gleisbildpult mit seinen Tasten und Meldern, die Relaisanlagen und die Stromversorgungsanlagen. Die Relais- und Stromversorgungsanlagen befinden sich im Gebäude Klessmannsweg 26.

Zur Außenanlage gehören die Schlagtaster, die Signale, die Weichen und die Kabel mit ihren Armaturen zur Verbindung der Innen- und Außenanlage

2. Innenanlage

Am Gleisbildstellpult ist das ausgeleuchtete Gleisbild mit den Gleisabschnitten, den Signalen und Weichen in schematischer Form dargestellt. Die Bedienung der Einrichtungen erfolgt über Drucktasten. Diese Tasten gehen nach der Bedienung in die Ruhestellung zurück.

Aus der Stellung der Tasten ist die Stellung der gesteuerten Einrichtung daher nicht zu ersehen.

Die Betriebszustände der einzelnen Signale und Weichen werden durch optische Anzeigemelder wiedergegeben.

Störungen werden durch Blinklicht und akustische Zeichen (z.B. Weichenwecker) angezeigt.

Eine Grundstellung der Weichen 1, 2, 3, 5, 6 und 11 gibt es nicht. Die Plusstellung ist die Stellung auf dem geraden Strang.

3. Außenanlage

Vor den Weichen stehen die Schlagtaster, die Lage der Weichen wird durch die Weichenlagemelder angezeigt.

Bedienung des Gleisbildpultes

1. Allgemeines

Das Gleisbildpult wird bei Betätigung des Schlüsselschalters ausgeleuchtet. Dabei wird gleichzeitig der Betriebszustand der Signale und Weichen sowie der sonstigen Stelleinrichtungen angezeigt.

Beim Stellen der Signale und Weichen müssen zwei Tasten gleichzeitig gedrückt werden. Hierdurch wird vermieden, dass bei ungewolltem oder versehentlichem Drücken einer einzelnen Taste Stellvorgänge ausgelöst werden.

Im ZB-Betrieb laufen die Weichen 1 und 2, 3 und 5 paarweise, die Weichen 6 und 11 grundsätzlich um.

2. Einstellen von Fahrstraßen

Maßgebend für das Einstellen der Fahrstraßen ist der Verschlussplan.

		Gleis								+	+	+		
O	Harsewinkel	1	+	+	-		-	-			+			
O	Harsewinkel	2	+	+	-		-	-			-			
O	Harsewinkel	3	+	+	-		-	+						
O	Harsewinkel	4	+	+	+		+							
O	Harsewinkel	5	+	+	+		+							
O	Harsewinkel	6	+	+	+		+							
O	Harsewinkel	7	+	+	+		+							
X	Hövelhof	1	+	+	+		+	-			+			
X	Hövelhof	2	+	+	+		+	-			-			
X	Hövelhof	3	+	+	+		+	+						
X	Hövelhof	4	-	-	+		+							
X	Hövelhof	5	-	-	+		+							
X	Hövelhof	6	-	-	+		+							
X	Hövelhof	7	-	-	+		+							

Bei Ausfahrten sind die Weichen sinngemäß einzustellen

Müssen für die einzustellende Fahrstraße Weichen umgestellt werden, so ist die jeweilige Weichentaste gleichzeitig mit der Weichengruppentaste (WGT) zu drücken.

Während des Umlaufens zeigt die Meldelampe in dem Gleisstrang, in den die Weiche umstellt, gelbes Blinklicht.

Wenn die Weiche die Endlage erreicht hat, zeigt die Meldelampe durch gelbes Standlicht die Lage der Weiche an.

1. Stellen der Signale

Die Einfahrsignale O und X werden in Stellung Hp1 durch gleichzeitige Betätigung der jeweiligen Signaltaste und der Fahrtgruppentaste (FGT) gebracht. Am Signal und am Gleisbildpult wechselt das Signalbild von Hp0 auf Hp1.

In Stellung Hp 0 werden die Signale O bzw. X durch gleichzeitige Betätigung der jeweiligen Signaltaste und der Haltgruppentaste (HGT) gebracht. Am Signal und am Gleisbildpult wechselt das Signalbild von Hp1 auf Hp0.

2. Stellen der Weichen

Siehe unter Punkt 2.

3. Sonstige Schalteinrichtungen

Wirksamschaltung der Einschaltkontakte der BÜ-Sicherung B 61/Berliner Straße und Am Sandbrink

Für Züge in Richtung Versmold ist der Einschaltkontakt K2 mit der Wirksamkeitstaste (WT Lg) im Gleisbildpult wirksam zu schalten. Die Wirksamschaltung wird durch gelbes Kontrolllicht angezeigt.

Für Züge in Richtung Hövelhof ist der Einschaltkontakt K1 mit der Wirksamkeitstaste (Hö) im Gleisbildpult wirksam zu schalten. Die Wirksamschaltung für den BÜ Sandbrink wurde nachträglich in das Stellpult eingebaut und unterscheidet sich durch eine abweichende Tastenform.

ZB-OB-Betrieb

Wenn die Weichen 1, 2, 3, 5, 6 und 11 örtlich von den Schlagtastern aus gestellt werden sollen, erfolgt die Betriebsabgabe an die Schlagtaster durch die gleichzeitige Betätigung der OB- und der WGT-Taste.

Umgekehrt werden durch gleichzeitige Betätigung der ZB- und WGT-Taste die Stellvorgänge wieder auf das Gleisbildpult übertragen.

Bedienung der Schlagtaster

1. Allgemeines

Mit Zustimmung des Zugleiters können im OB-Betrieb die Weichen 1, 2, 3, 5, 6 und 11 örtlich von den Schlagtastern gestellt werden. Die Zustimmung ist persönlich, über Funk oder fernmündlich einzuholen.

OB-Betrieb ist nur möglich, wenn die Einfahrtsignale O und X die Stellung Hp 0 zeigen.

2. Umschalten auf OB-Betrieb

Bei Rangierarbeiten im Bereich der Weichen 1 bis 11 sind die Schaltvorgänge grundsätzlich von den Schlagtastern aus vorzunehmen. Die Umstellung auf OB-Betrieb regelt der Zugleiter.

Wenn der Abgabe in den OB-Betrieb zugestimmt wird, ist die OB- gleichzeitig mit der WGT-Taste im Gleisbildpult zu drücken. Am Gleisbildpult können dann keine Stellvorgänge ausgeführt werden. Die Zustimmung ist dem Tf mitzuteilen. Dabei ist nötigenfalls die Dauer des OB-Betriebs festzulegen.

3. Stellen der Weichen

Die Weichen werden durch die jeweiligen Schlagtaster umgestellt. Während des Umstellvorganges blinken die Weichenlagemelder. Nach dem Umstellvorgang ist die Lage der Weichen durch Weichenlagemelder erkennbar.

4. Rücknahme OB-Betrieb

Wenn die Stellvorgänge wieder auf das Gleisbildpult übertragen werden sollen, ist dies dem Zugleiter persönlich, per Funk oder fernmündlich mitzuteilen. Die Meldung hat im Stillstand der Rangierabteilung zu erfolgen. Die Rückstellung auf ZB-Betrieb erfolgt durch gleichzeitiges Drücken der ZB- und WGT-Taste.

Störungen

Störungen an den Weichen oder Signalen werden durch Aufleuchten der Störungslampe (ST) angezeigt. Gleichzeitig ertönt ein Summer. Der Summer lässt sich durch Betätigung der SUT-Taste abschalten. Alle Störungen sind in das Störungsbuch einzutragen. Störungen, die nicht sofort behoben werden können, sind der Signaltechnik zu melden. Das Auffahren von Weichen ist ebenfalls in das Störungsbuch einzutragen.

Das Auffahrzählwerk (AFZ) zeigt an, wenn Weichen aufgefahren werden. Aufgefahrene Weichen sind in Auffahrrichtung zu räumen. Anschließend ist durch Drücken der Weichengruppentaste zu prüfen, ob die die Weiche ordnungsgemäß umläuft.

Blockfeld/Anzeigetafel zur Anbindung an das Stellwerk Gf in Gütersloh Hbf

Die Sicherung der Zugfahrten im Bahnhof Gütersloh wird durch Signalabhängigkeiten gewährleistet. Hierzu gibt es eine technische Verbindung zum Stellwerk Gf, die aus dem kurbelbedienten Blockfeld und einer Anzeigetafel mit Tasten und Leuchtmeldern besteht.

Die Weiche 80 im Abzweig Gütersloh Hbf in km 69,390 wird vom Stellwerk Gf des Bahnhofs Gütersloh Hbf bedient.

Zum Bedienbereich des Stellwerkes Gf im Bahnhof Gütersloh Hbf zählen neben der Weiche 80 folgende Signale:

- Das Einfahrsignal M in km 69,109 am Streckengleis Richtung Hövelhof für Einfahrten aus Richtung TWE in den Bahnhof Gütersloh Hbf in die Gleise 9, 10, 11 und 12
- die Zwischensignale P 9, P 10, P 11 und P 312 für die Fahrten aus den Gleisen 9, 10, 11 und 312 in das Verbindungsgleis 054
- das Blocksignal L am Verbindungsgleis zur TWE
- das Blocksignal K in km 69,719 am Streckengleis Hövelhof - Gütersloh Nord für Züge aus Richtung Hövelhof.

In der Grundstellung zeigen die Signale K und M Kennlicht. Das Signal L ist in Stellung Hp 0 und die Weiche 80 in Linksstellung verschlossen. Das Kennlicht und der Verschluss werden dem Zugleiter der TWE in Gütersloh Nord an der Anzeigetafel durch ein weißes Ruhelicht (NB „EIN“) angezeigt. Die Fahrten von und nach Hövelhof können in diesem Zustand ohne Mitwirkung des Stellwerkes Gf durchgeführt werden.

Durchführung der Zugfahrten

Gütersloh Nord – Gütersloh Hbf

Für Zugfahrten von Gütersloh Nord nach Gütersloh Hbf müssen zuerst die Signale K und M in die Stellung Hp 0 gebracht werden. Der Zugleiter der TWE in Gütersloh Nord bedient die Taste „Aus“ (Nahstellbetrieb aus). Hierdurch fordert er den Fahrdienstleiter Gütersloh Hbf auf, den Nahstellbetrieb (= die Kennlichtschaltung) zurückzunehmen.

Bis zur Rücknahme durch den Fahrdienstleiter Gf blinkt die Lampe NB „Aus“ beim Zugleiter, sie geht dann in Ruhelicht über und die Lampe NB „Ein“ erlischt.

Der Fahrdienstleiter Gf kann die Fahrstraße einstellen und das Signal M auf Fahrt (Hp2) stellen. Die Fahrtstellung wird dem Zugleiter durch ein grünes Ruhelicht angezeigt.

Nach Durchführung der Fahrt fordert der Zugleiter Gütersloh Nord den Fahrdienstleiter Gf mit der Taste „Ein“ (Nahstellbetrieb ein) auf, die Kennlichtschaltung einzuschalten. Der

Melder NB „Ein“ blinkt, bis der Fahrdienstleiter Gf den Nahstellbetrieb eingeschaltet hat und geht dann in ein weißes Ruhelicht über.

Gütersloh Hbf – Gütersloh Nord

Für Zugfahrten von Gütersloh Hbf nach Gütersloh Nord müssen die Signale K und M, wie im Abschnitt Gütersloh Nord – Gütersloh Hbf beschrieben, zuerst in die Stellung Hp 0 gebracht werden.

Der Fahrdienstleiter Gf stellt anschließend die Fahrstraße ein. Dadurch wird die Zustimmung vom Zugleiter der TWE angefordert. Ein langsam schlagender Wecker ertönt bis der Zugleiter das Blockfeld „01“ (TWE) durch Herunterziehen des Hebels und Kurbeln geblockt hat.

Ist das Blockfeld 01 der TWE geblockt, erfolgt im Stellwerk Gf automatisch die Festlegung der Fahrstraße. Das zur Fahrstraße gehörende Zwischensignal im Bahnhof Gütersloh Hbf und das Signal L kommen in Fahrtstellung.

Nach Freifahren der Weiche 80 leuchtet auf der Anzeigetafel beim Zugleiter der TWE der weiße Melder „Za“ auf. Dieser zeigt, dass das Zustimmungsabgabefeld (01) wieder entblockt werden kann. Dies geschieht durch Herunterdrücken der Rückblocktaste und Kurbeln. Das Rückblocken muss durchgeführt werden, weil sonst keine Grundstellung der Weiche 80 und das Signals L erreicht werden kann.

Anschließend wird die Kennlichtschaltung der Signale M und K wie im Abschnitt Gütersloh Nord – Gütersloh Hbf wiederhergestellt.

Im Fall von Gefahren kann durch Drücken der rot unterlegten Taste „L“ auf der Anzeigetafel das Signal L vom Zugleiter Gütersloh Nord zurückgenommen werden

Störungen

Bei Störungen der Signale K, L und M erhalten die Züge Ersatzsignale zur Vorbeifahrt an den Signalen.

Auftretende Störungen an den Signalen K, L und M und an der Weiche 80 sind, ebenso wie Störungen an den Blockanlagen, von der DB Netz zu beseitigen. Die Störungen sind unverzüglich dem Fahrdienstleiter Gütersloh Hbf und dem Zugleiter Gütersloh Nord zu melden. Sie sind in das Störungsbuch beim Fahrdienstleiter Gf einzutragen.

Zugmeldungen, Zugmeldebücher

Die Zugmeldungen zwischen Gütersloh Hbf und Gütersloh Nord werden fernmündlich über die separate Telekommunikationseinrichtung erstattet. Zum Zugmeldeverfahren gehören das Anbieten, Annehmen und Zurückmelden. Jede Meldung ist durch das Wort Zugmeldung einzuleiten. Beim Anbieten und Annehmen ist nur die Annahme zu wiederholen. Jede Wiederholung ist einzuleiten durch die Worte „ich wiederhole“. Die Richtigkeit der Wiederholung ist durch das Wort „Richtig“ zu bestätigen.

Der Zugleiter Gütersloh Nord darf

1. Einen Zug von Gütersloh Hbf nur annehmen, wenn der TWE-Streckenabschnitt zwischen Gütersloh Nord und Gütersloh Ubf frei ist
2. Einen Zug dem Fdl Gütersloh Hbf erst anbieten, wenn für den vorausfahrenden Zug in Richtung Hövelhof von der Zuglaufmeldestelle Gütersloh Ubf oder einer weiter gelegenen Zuglaufmeldestelle die Ankunftsmeldung vorliegt
3. Einen Zug in Richtung Hövelhof erst dann von Gütersloh Nord folgen lassen, wenn ein in Richtung Gütersloh Hbf vorausgefahrener Zug vom Fdl Gütersloh Hbf zurückgemeldet worden ist
4. Einem Zug aus Richtung Hövelhof nur bis zur Abzweigstelle Gütersloh Hbf Fahrerlaubnis erteilen, wenn vor diesem Zug noch ein Zug zwischen Gütersloh Hbf und Gütersloh Nord durchgeführt werden soll, oder wenn diese Strecke noch durch einen Zug besetzt ist.
5. Die Rückmeldung eines Zuges darf erst dann erfolgen, wenn
 - a) Bei Fahrten nach Gütersloh Nord der Zug vollständig an der unter Modul 2 genannten Zugschlussstelle des jeweiligen Einfahrgleises vorbeigefahren ist
 - b) Bei Fahrten nach Gütersloh Hbf der Zug vollständig das Signal L verlassen hat

Der Fdl Gütersloh Hbf führt für die Züge ein Zugmeldebuch, der Zugleiter Gütersloh Nord trägt die Züge in das Belegblatt ein.

Wenn die separate Verständigung zwischen dem Fdl Gütersloh Hbf und dem Zugleiter Gütersloh Nord nicht möglich ist, müssen die Zugmeldungen ersatzweise durch öffentliches Telefon erfolgen. Fahren auf Sicht ist nicht gestattet.

Bedienungsanweisung für die Elektrisch Ortsgestellte Weiche (EOW) 101

Allgemeines

Die Weiche 101 befindet sich im Bahnhof Harsewinkel im km 52,375. Die Grundstellung der Weiche ist gerade von Harsewinkel in Richtung Versmold. Die Grundstellung wird nach dem Befahren automatisch wieder eingenommen. Die Grundstellung der Weiche wird an den zugehörigen Weichensignalen und den Ls-Signalen 101/I und 101/II signalisiert.

Bedienung

Die Bedienung der Weiche 101 erfolgt bei Fahrten aus Richtung Harsewinkel durch die Auslösung des IMU-Kontaktes in km 52,839. Die Weichenlage wird an den Weichenlagemeldern in km 52,839; 52,726 und 52,375 signalisiert. Sollte die Weiche nach der Bedienung des IMU-Kontaktes nicht in die richtige Lage gelaufen sein, besteht die Möglichkeit die Weiche durch schlüsseln mittels Weichenhilfstaste an den Weichenlagemeldern in km 52,726 und 52,375 umzustellen. Zum Umstellen ist der Tasterschlüssel für die Weiche 101 zu benutzen der an allen Zf-Schlüsselbunden vorhanden ist.

Bei Fahrten von Harsewinkel West erfolgt das Stellen der Weiche 101 durch das Befahren eines Gleisschaltmittels (Gsm) in km 0,286. Die richtige Stellung der Weiche wird durch das Ls 101/II signalisiert.

Züge in Richtung Hövelhof aus Richtung Versmold

Die Fahrwegeinstellung über die Weiche 101 erfolgt durch Schienenkontakt 101/I (km 51,865). Die Fahrerlaubnis wird durch Lichtsperrsignale Ls 101/I (km 51,977) angezeigt. Bei Signalstellung „Sh 0“ darf nur auf mündlichen Befehl des Zlr bis vor die Weiche 101 gefahren werden. Die Umstellung der Weiche kann dann durch den Tf mit der Weichenhilfstaste an der Weiche 101 erfolgen. Wird nach Bedienung der WHT nicht die gewünschte Weichenlage mit Ordnungsstellung erreicht, ist die Weiche als „gestört“ zu betrachten. Danach ist nach SbV, Modul 3 Anlage zur EOW 101 zu verfahren. Bei Weiterfahrt ist die Sicherungsanlage des BÜ km 55,246 an der BÜ - Sondertafel IMU1-55,2 (km 54,550) mit der IMU-Einrichtung auf dem Tfz einzuschalten. Bei Zuglängen > 300 m ist ein Halt vor der Trapeztafel (km 51,852) des Bf Harsewinkel wg. rückwärtige Einschaltung des BÜ km 51,439 (Oesterweger Straße) zu vermeiden.

Züge in Richtung Versmold bzw. Harsewinkel West

Die Sicherungsanlage des BÜ km 54,360 ist an der BÜ - Sondertafel IMU2-54,3 (km 54,810) mit der IMU-Einrichtung auf dem Tfz einzuschalten. Die Lage der Weiche 101 wird am Weichenlagemelder WLM / Vr (km 52,855) angezeigt. Eine ggf. notwendige Umstellung der Weiche 101 erfolgt an der Sondertafel IMU 101 (km 52,839) mit der IMU - Einrichtung auf dem Tfz.

Die richtige Lage der Weiche 101 ist vom Tf am Weichenlagemelder WLM / Vr II (km 52,727) zu überprüfen. Bei „falscher“ Weichenlage oder gestörter Weiche 101 ist vor der Weiche 101 anzuhalten. Die Weiche wird dann vom Tf mit der Weichenhilfstaste am WLM 101 (km 52,376) umgestellt. (Schlüsselschließung SSG 10).

Züge mit Tzf ohne bzw. nicht wirksamer IMU-Einrichtung müssen bei „falscher“ Weichenlage vor dem WLM Vr II (km 52,727) anhalten. Die Weiche 101 ist anschließend vom Tf mittels Schlüsselschalter umzustellen.

Nach dem Befahren der Weiche 101 in Richtung Harsewinkel West läuft diese selbsttätig in die Grundstellung zurück.

Züge in Richtung Versmold bzw. Harsewinkel West mit Halt im Bf Harsewinkel

Die Sicherungsanlage des BÜ km 54,360 darf an der BÜ - Sondertafel IMU2-54,3 (km 54,810) **nicht** eingeschaltet werden. Vor Weiterfahrt sind die Anlagen der BÜ km 54,360 und km 54,210 einzuschalten.

Züge aus Richtung Harsewinkel West

Die Fahrwegeinstellung über die Weiche 101 im Bf Harsewinkel geschieht durch Schienenkontakt 101/ II (km 0,286). Die Fahrerlaubnis wird durch Lichtsperrsignal Ls101/II (km 0,236) angezeigt. Bei Signalstellung „Sh 0“ darf auf mündlichen Befehl des Zlr nur bis vor die Weiche 101 gefahren werden. Die Umstellung der Weiche erfolgt dann durch den Tf mit der Weichenhilfstaste an der Weiche 101, (Schlüsselschließung SSG 10). Wird nach Bedienung der WHT nicht die gewünschte Weichenlage mit Ordnungsstellung erreicht, ist die Weiche als „gestört“ zu betrachten. Danach ist nach SbV, Modul 3 Anlage zur EOW 101 zu verfahren.

Bei Weiterfahrt Richtung Hövelhof ist die Sicherungsanlage des BÜ km 55,246 an der BÜ - Sondertafel IMU1-55,2 (km 54,550) mit der IMU-Einrichtung auf dem Tzf einzuschalten.

Bedienung bei Störungen

Wenn eine EOW im Störfall nicht umläuft, ist sie mit der Handkurbel umzustellen.

Dabei ist folgendermaßen vorzugehen:

- Handkurbel und Spannungsabschalter besorgen. Diese sind im Fernsprechkasten an der Weiche 101 hinterlegt. Der Fernsprechkasten ist mit einem Vorhängeschloss gesichert der mit dem Universal-Lockschlüssel verschlossen ist
- Mit Spannungsabschalter Weichenantrieb abschalten.
- Handkurbel in die vorgesehene Öffnung des Weichenantriebes einführen und Weiche in die gewünschte Endlage kurbeln. Am Spitzenverschluss ist die Endlage der Weiche zu kontrollieren.
- Handkurbel wieder abziehen.
- Mit Spannungsabschalter den elektrischen Weichenantrieb wieder einschalten.

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH

- Handkurbel und Spannungsabschalter wieder an den dafür vorgesehenen Ort hinterlegen.

Weichenhilfsbedienung bei gestörtem Umstellschutz

Diese Störung darf nur von einem technisch Berechtigten der TWE-Signaltechnik beseitigt werden.

Auffahren von Weichen

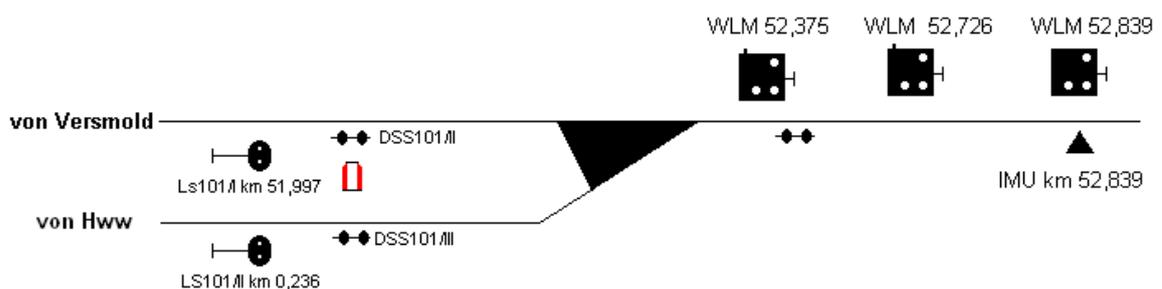
Das Auffahren von Weichen ist verboten. Das Vorgehen nach dem Auffahren einer Weiche richtet sich nach § 61 FV-NE.

5)sonstige mögliche Störungen

Ist der Weichenlagemelder erloschen, ist wahrscheinlich der Hauptfaden einer Lampe des WLM defekt. Dann ist der Knebelschalter am Gehäuse des WLM von Schalterstellung 1 in Schalterstellung 2 umzustellen. Zeigt der WLM wieder Ordnungsstellung, kann die Weiche befahren werden. Bleibt der WLM dunkel, hat sich der Lrf vom ordnungsgemäßen Wirken des Spitzenverschlusses der Weiche zu überzeugen.

Dieses Umstellen und alle Störungen sind dem Zugleiter zu melden, der sie in das Arbeitsbuch einträgt und den technischen Berechtigten der Signaltechnik meldet.

EOW 101 Bahnhof Harsewinkel



Bedienungsanweisung für Elektrisch Ortsgestellte Weichen (EOW) 4 und 10 im Bahnhof Gütersloh Nord

Beschreibung der EOW-Technik

Ausstattung

Die Weichen 4 und 10 sind einfache Weichen, die örtlich bedient werden. Die Umstellung der Weichen erfolgt durch elektrischen Antrieb. Die Weichen sind mit Weichenlagemeldern ausgestattet, und zeigen die Lage der Weichen mittels LED-Leuchten an. Die Weichen legen sich nach dem Befahren und Freifahren der Gleisfreimeldeeinrichtungen wieder in ihre Vorzugslage zurück.

Freimeldeeinrichtung

Die Weichen werden durch Achszähler auf frei- bzw. belegt sein überwacht. Weiterhin dienen sie dazu, beim Befahren der Weichen von der stumpfen Seite den Umstellvorgang einzuleiten.

Schaltschränke

Die elektronische Steuerung der Weichen befindet sich jeweils in einem Schaltschrank. An diesen Schaltschränken sind außen die Achszählergrundstellungstasten (AZGRT) und die Weichenauffahrtaste (WAT) angebracht. Der Schlüssel zur Bedienung der AZGRT sowie der Schlüssel für die WAT sind verplombt am Schlüsselbrett angebracht, die Ausgabe des Schlüssels erfolgt nur nach Rücksprache mit der Fachkraft LST bzw. der Bereitschaft LST.

Weichenlagemelder und Kennzeichnung der Vorzugslage der Weichen

Die Weichenlagemelder (WLM) dienen zum einen der Anzeige der Lage der Weichenzungen, und bieten darüber hinaus die Möglichkeit im Falle einer Störung die Weiche umzulegen. Hierzu ist an der Seite des WLM per Schlüsselbedienung die dort angebrachte Weichenhilfstaste (WHT) frei zu schalten und per Drucktaster die Weiche umzulegen. Die Schlüssel zur Bedienung der WHT werden am Schlüsselbund angebracht. Die Bedienung der WHT ist dem örtlichen Betriebsbediensteten (öBb) des Bf Gütersloh Nord zu melden. Die Weichenvorzugslage wird durch einen weißen Strich an den Frontseiten der WLM gekennzeichnet. Beim WLM blinkt der untere Leuchtmelder beim Umlegen der Weichenzungen sowie bei Störungen.

Befahren der EOW

von der stumpfen Seite

Der Tf/Rb beobachtet von der Spitze seiner Rangierfahrt die Lage der Weiche im Fahrweg. Erkennt der Tf/Rb, dass die Weiche sich noch nicht umgestellt hat bzw. die erforderliche Endlage noch nicht erreicht ist, darf er die Weiche mit höchstens 10 km/h befahren. Erkennt der Tf/Rb, dass die Weiche keine Endlage erreicht bzw. gestört ist, hält er vor dem Herzstück der Weiche an, und meldet die Störung an den öBb des Bf Gütersloh Nord. Die Weichen dürfen nicht mechanisch aufgefahren werden. Eine Störung der Weichen ist umgehend dem öBb des Bf Gütersloh Nord mit Uhrzeit und Ort der Störung zu melden

von der spitzen Seite

Erkennt der Tf/Rb, dass die Weiche nicht den gewünschten Fahrweg anzeigt, ist die Weiche über Betätigung der Schlagtaster an den Schlagtasterbäumen in die richtige Stellung zu bringen. Hierzu befährt er den Bereich des Schlagtasters und bis zur Weiche mit höchstens 10 km/h so, dass ein Halten bei nicht umgestellter Weiche sichergestellt wird. Der Tf/Rb beobachtet den Umstellvorgang der Weichen anhand des WLM. Erst wenn der WLM die ordnungsgemäße Endlage anzeigt, darf er die Weiche befahren. Eine Störung der Weichen ist umgehend dem öBb des Bf Gütersloh Nord mit Uhrzeit und Ort der Störung zu melden.

Was sind mögliche und bisher bekannte Störungen?

Störung am Schlagtaster

Der Schlagtaster ist nach Möglichkeit im 90° Winkel von oben direkt zu bedienen. Bei einer unsachgemäßen Bedienung kann der Stellimpuls nicht korrekt an die Stelllogik in den Schaltschränken übermittelt werden. Wenn auch nach mehrmaliger Bedienung des gleichen Schlagtasters keine Umstellung der Weiche erfolgt, so sind auch die anderen Schlagtaster am Schlagtasterbaum zu probieren. Erst wenn an allen Schlagtastern der Umstellvorgang nicht eingeleitet werden kann, so sind andere Maßnahmen der Störungsbeseitigung erlaubt.

Störung am elektrischen Weichenantrieb

Bei Störungen am elektrischen Weichenantrieb ist nach Absprache mit dem öBb des Bf Gütersloh Nord eine Umstellung am Weichenantrieb von Hand durchgeführt werden. Dazu ist bei dem öBb des Bf Gütersloh Nord der Schlüssel für die Abschaltung der Weichenantriebe sowie die Kurbel für die Weichenantriebe gegen Unterschrift abzuholen. Der Weichenantrieb ist mittels des Schlüssels am Kasten des Weichenantriebs stromlos zu schalten. Durch das Stromlosschalten des Weichenantriebs wird eine mechanische Blockade des Antriebs aufgehoben und der Mitarbeiter an der Weiche kann die Kurbel in die erforderliche Öffnung einführen und dann umkurbeln. Der Mitarbeiter hat nach dem Umkurbeln der Weiche zu kontrollieren, dass die Weiche die erforderliche Endlage erreicht hat, da ansonsten Entgleisungsgefahr besteht.

Störung der Achszähler sowie Auffahren der Weiche

Die Bedienung und das Zurücksetzen der AZGRT und der WAT erfolgt durch die Fachkraft LST. Nach Rücksprache des öBb Gütersloh Nord mit der Fachkraft LST darf diese Bedienung auch durch den Tf/Rb erfolgen. Zuvor ist der Schlüssel gegen Unterschrift vom Tf/Rb beim öBb Gütersloh in Empfang zu nehmen.

mögliche Störungen

Wenn eine EOW im Störfall nicht umläuft, ist sie mit der Handkurbel umzustellen. Dabei ist folgendermaßen vorzugehen:

- Handkurbel und Spannungsabschalter beim Zugleiter besorgen.
- Mit Spannungsabschalter Weichenantrieb abschalten.
- Handkurbel in die vorgesehene Öffnung des Weichenantriebes einführen und Weiche in die gewünschte Endlage kurbeln. Am Spitzenverschluss ist die Endlage der Weiche zu kontrollieren.
- Handkurbel wieder abziehen.
- Mit Spannungsabschalter den elektrischen Weichenantrieb wieder einschalten.
- Handkurbel und Spannungsabschalter wieder an den dafür vorgesehenen Ort hinterlegen.

Ist der Weichenlagemelder erloschen, ist wahrscheinlich der Hauptfaden einer Lampe des WLM defekt. Dann ist der Knebelschalter am Gehäuse des WLM von Schalterstellung 1 in Schalterstellung 2 umzustellen. Zeigt der WLM wieder Ordnungsstellung, kann die Weiche befahren werden. Bleibt der WLM dunkel, hat sich der Rangierleiter vom ordnungsgemäßen wirken des Spitzenverschlusses der Weiche zu überzeugen.

Dieses Umstellen und alle Störungen sind dem Zugleiter zu melden, der sie in das Arbeitsbuch einträgt und den technischen Berechtigten der Signaltechnik meldet.

Bedienung

Allgemeines

Die Weichen 1/2; 3/5; 6 und 11 sind EOW die im Regelfall durch den Zugleiter der TWE über das Bedienpult im Zugleiterraum ferngesteuert werden. Die Weichen 4 und 10 werden nicht fernüberwacht und nur im Ortsbetrieb bedienbar.

Voraussetzungen für die Ortsbedienung der Weichen

Um die Weichen 1/2; 3/5; 6 und 11 in Ortsbedienung bedienen zu können stellt der Lrf im Bahnhof Gütersloh Nord an den Zugleiter eine Anfrage. Dieser darf die Weichen für den Ortsbetrieb erst freigeben wenn:

- die beiden Einfahrtsignale Hp0 zeigen.
- der Zugleiter die Freigabe zum Rangieren im Nahbereich im Belegblatt eingetragen hat.

Sollen sich mehrere Rangierabteilungen im Bahnhof Gütersloh bewegen, müssen die Lrf verständigt werden.

Nach dem der Lrf das Bedienen der EOW im Ortsbereich beim Zugleiter angemeldet hat stimmt der Zugleiter, nach Eintreffen der Voraussetzungen, dem Bedienen der Weichen im Nahbereich zu. Er stellt an seinem Bedienpult auf Ortsbetrieb um und teilt dies dem Lrf mit.

Die EOW sind grundsätzlich nur mit den vorhandenen Schlagtastern bzw. den an den Weichensignalen angebrachten Drucktastern zu bedienen. Der Rangierleiter bzw. Lokrangierführer ist für das Stellen der Weichen, die Überwachung des Umstellvorgangs und die damit verbundene Herstellung des Rangierweges selbst verantwortlich.

Die Weichen 1 und 2 sowie 3 und 5 lassen sich nicht separat, sondern nur paarweise umstellen. Die in dieser Bedienungsanweisung behandelten Weichen sind nicht, hinsichtlich ihres Freiseins der Weiche von Fahrzeugen, überwacht. Das heißt, bei unsachgemäßer Bedienung könnte eine Weiche unter einem Fahrzeug gestellt werden. Ausgenommen hiervon sind die Weichen 4 und 10. Diese beiden Weichen werden durch eine Achszähl-schaltung überwacht und können nur bei Grundstellung des Achszählers umgestellt werden.

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH

Beim Rangieren auf die Weiche von der

- Weichenspitze her fährt der Lrf vorsichtig an die Weiche heran so dass er rechtzeitig, bei falschliegender Weiche, anhalten und die Weiche am Schlagtaster oder am Drucktaster (Weichensignal) umstellen kann.
- vom Grenzzeichen fährt der Lrf vorsichtig an die Weiche heran, so das er spätestens am Herzstück der Weiche, bei falschliegender Weiche, anhalten und die Weiche am Schlagtaster oder am Drucktaster (Weichensignal) umstellen kann. Abweichend hiervon werden die Weichen 4 und 10 durch Befahren des jeweiligen Gsm gestellt.

Die Gsm der Weichen 4 und 10 dürfen nur befahren bzw. bedient werden, wenn die Weiche frei von Fahrzeugen ist. Wenn die Weiche besetzt ist, lässt sich die Weiche nicht umstellen (wird durch die Achszähler überwacht).

Das ordnungsgemäße Umlaufen ist stets am Weichenlagemelder zu beobachten.

Auffahren von Weichen

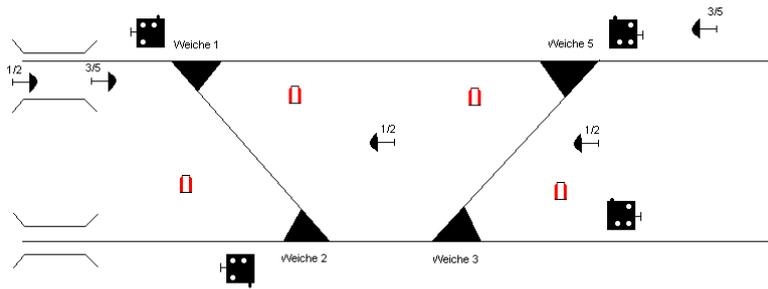
Das Auffahren von Weichen ist verboten. Das Vorgehen nach dem Auffahren einer Weiche richtet sich nach § 61 FV-NE.

Weichenhilfsbedienung bei gestörtem Umstellschutz

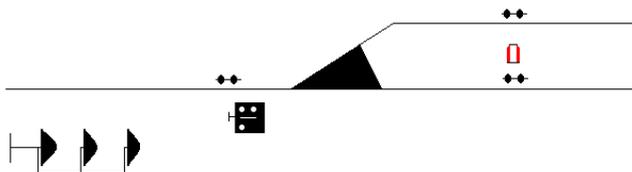
Diese Störung darf nur von einem technisch Berechtigten der TWE-Signaltechnik beseitigt werden.

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH

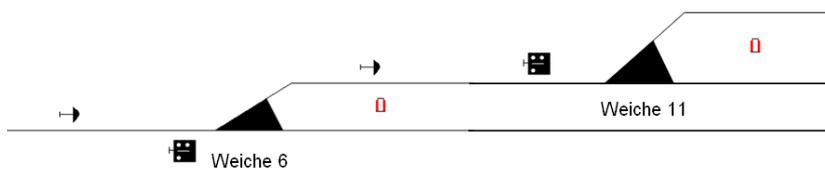
EOW in Gütersloh Nord Weichen 1 bis 5 (ausschließlich W4)



EOW 4 und 10 Gütersloh Nord



EOW in Gütersloh Nord - Weiche 6 und 11



Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH, Am Grubenhof 2, 33330 Gütersloh

Captrain Deutschland CargoWest GmbH
Am Grubenhof 2

33330 Gütersloh

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Kontakt	Datum
...	...	Michael Lange Tel.: +49 (0)5241 / 301 28-50 Mail: michael.lange@rdc-deutschland.de	20.11.24

Beförderungsgenehmigung
TWE Bza 001-2025
Gültigkeit: 15.12.2024 bis 13.12.2025

Beförderung für Claas Harsewinkel

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1, Ladegut | Claas Erntemaschinen verschiedene Typen/Ausführungen |
| 2, Anzahl gleicher Sendungen | mehrere |
| 3, Wagenbauart | Laa(k)s der Transwaggon (TWA 800A und B) |
| 4, Radsatzstand/Drehzapfenabstand | 2 x 9000 mm / 2 x 9500 mm |
| 5, Anzahl der Radsätze | 2 x 2 |
| 6, Länge über Puffer | 27000 mm / 28230 mm |
| 7, Eigengewicht des Wagens | 24,5 t |
| 8, Gewicht der Ladung | max. Auslastung der Wagen |
| 9, Meterlast | max. 2,41 t/m |
| 10, Radsatzlast | max. 16,25 t |
| 11, Länge der Ladung | max. 2 x 13200 mm |

Kritische Punkte der Lademaßüberschreitung in mm

Pkt	12 (a+b)	(13)	(14)	(15)	(18)	(18) 250
A	1580	850 – 2850	4750	2200	1719	1804
B	1555	2850 – 4050	4750	2200	1726	1820
C	1515	4050 – 4550	4750	2200	1699	1798

20, Absender
20b, EVU
21, Versandbahnhof

Claas KGaA mbH Harsewinkel
Captrain Deutschland CargoWest GmbH
Harsewinkel West

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH
Am Grubenhof 2, 33330 Gütersloh

T +49 (0) 52 41 301 28 - 0
www.rdc-deutschland.de

Geschäftsführung
Dipl.-Ing. Henrik Wilkening

Handelsregister
Amtsgericht Gütersloh
HRB 9825

USt-IdNr.
DE811186343

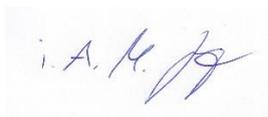
Bankverbindung
Société Générale S.A.
DE60 5121 0800 1095 0357 50
SOGEDeff

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH

22, Bestimmungsbahnhof	verschiedene
23, Beförderungsweg	Harsewinkel West – Harsewinkel (Gl 1) - Gütersloh Nord (Gl 3) -Gütersloh Hbf (Gl 9 oder 10)
24, Regel-/ Sondergüterzug	vorgegebene Regelzüge oder Sonderzüge bis Gütersloh Hbf
29, Beförderungsbedingungen	Vorsichtig rangieren, Nicht abstoßen und ablaufen lassen

Mit freundlichen Grüßen

Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH



i. A. Michael Lange

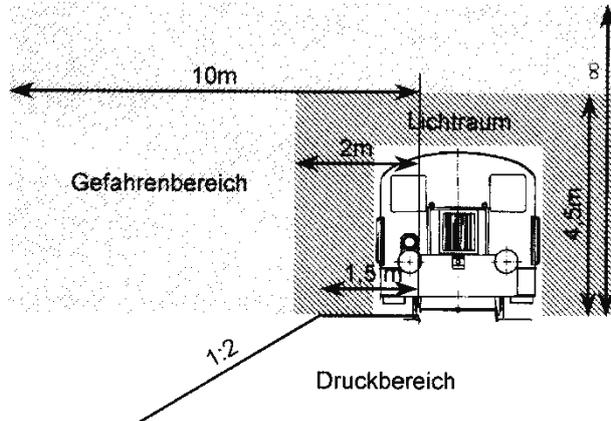
ERLAUBNISSCHEIN

für Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleisanlagen

Von bauausführendem Unternehmen auszufüllen	<p>1. Vorgesehene Maßnahmen</p> <p>Zeitraum von: _____ bis: _____</p> <p>täglich in der Zeit von: _____ bis: _____</p> <p>zw. Bahn-km von: _____ bis: _____</p> <p>zwischen den Betriebsstellen von: _____ bis: _____</p> <p>oder _____ bis _____</p> <p>im Bahnhof: _____ Gleis(e) _____</p> <p>Name und Anschrift der bauausführenden Firma (Firmenstempel): _____</p> <p>Name der für die Sicherheitsaufsicht vorgesehenen Person: _____</p> <p>Unterschrift der für die Sicherheitsaufsicht vorgesehenen Person: _____ <small>(Auf Merkblatt „Hinweise für Arbeiten im Bereich von Gleisen“; Ausgabe vom 09.12.2018 wird verwiesen!)</small></p> <p>Folgende Arbeiten werden ausgeführt:</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>Die Arbeiten finden statt:</p> <p><input type="checkbox"/> im Gefahrenbereich</p> <p><input type="checkbox"/> im Lichtraumprofil</p> <p><input type="checkbox"/> im Druckbereich</p>
Von Bahnunternehmen auszufüllen	<p>2. Vorgesehene Sicherungsmaßnahmen</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>Ansprechpartner: Eisenbahnbetriebsleiter Herr _____ Tel.-Nr. _____</p> <p style="padding-left: 150px;">Zugleiter/ _____ Tel.-Nr. _____</p> <p>Unterschrift des Eisenbahnbetriebsleiters: _____</p>
Bahnunternehmen/ Bauunternehmen	<p>3. Fertigmeldung über ordnungsgemäße Beendigung der Arbeiten</p> <p>Datum: _____ Unterschrift der verantwortl. Person des Bauunternehmens: _____</p> <p>Datum: _____ Unterschrift Bahnmeister: _____</p>

Merkblatt „Hinweise für Arbeiten im Bereich von Gleisen“**Begriffsbestimmungen**

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

**Allgemeines**

Arbeiten im Bereich von Gleisen sind durch die TWE zu genehmigen, wenn die Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleisanlagen durchgeführt werden. Die Genehmigung wird mittels eines ordnungsgemäß ausgefüllten Erlaubnisscheines erteilt. **Ohne einen von der TWE 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.

Bei Arbeiten im Gefahrenbereich sind die Belange der DIN VDE 0105-103 sowie DIN VDE 1000-103 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 bzw. Bahnübergangsposten(BÜP)

Sicherungsmaßnahmen**Arbeiten außerhalb des Lichtraumprofils bzw. Druckbereichs der Gleisanlage**

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 Schieneninnenkante mittels geeigneter Mittel (z. B. feste Absperrung) durchgängig zu kennzeichnen bzw. abzugrenzen. Richtung Gleis dürfen sich hinter der Abgrenzung keine Personen aufhalten.

Arbeiten innerhalb des Lichtraumprofils bzw. Druckbereichs der Gleisanlage

Bei Arbeiten innerhalb des Lichtraumprofils sind besondere, durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen festzulegende Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Dies sind entweder Gleissperrung oder Stellung eines Sicherungspostens bzw. eines Bahnübergangspostens. Bei Arbeiten im Druckbereich werden gesondert 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 der Baustelle und bei Wiederbefahrbarkeit
- *Sicherung durch Sicherungsposten*
 - Erstellen einer BETRA
 - Einweisen der Sicherungsposten durch die Sicherungsaufsicht
 - Ablösen der Sicherungsposten
 - Festlegen von Annäherungsstrecken
 - Aufsuchen von Sicherheitsräumen oder Nischen entsprechend § 6 Abs. 1 BGV D 33
 - Durchführen der Hörprobe
 - Laufende Anpassung der Sicherungsmaßnahmen an veränderte bahnbetrieblich bedingte Gefährdungssituationen

Verfahren zum Erhalt eines Erlaubnisscheins

1. Mitteilung des Bauvorhabens an die TWE mit der Bitte um Zustimmung.
2. Erhalt eines Erlaubnisschein-Vordrucks durch die TWE.
3. Ausfüllen der gekennzeichneten Felder durch das bauausführende Unternehmen.
4. Vorlage des ausgefüllten Erlaubnisscheins bei der TWE.
5. Die TWE legt Sicherungsmaßnahmen fest und händigt den Erlaubnisschein dem bauausführenden Unternehmen aus. Die Kopie des Erlaubnisscheins bleibt bei der TWE.
6. Nach Beendigung der Bauarbeiten wird die ordnungsgemäße Beendigung beidseitig festgestellt und im Teil 3 des Erlaubnisscheins dokumentiert.

09.12.2018

Meldung über Mängel an der TWE-Strecke

Datum: _____ Uhrzeit: _____

Name des Meldenden: _____

aufgenommen durch: _____

Anlage / Bauteil:

(bitte ankreuzen)

- Gleis Nummer: _____
- Weiche Nummer: _____
- Brücke
- Bahnübergang Kilometer: _____
- Signal Bezeichnung: _____
- sonstiges _____

Betriebsstelle, Streckenkilometer: _____

(innerhalb von Betriebsstellen bitte den Namen,
sonst den Streckenkilometer angeben)

Beschreibung:

Durch SigT/Bautechnik auszufüllen:

Eingabe Störungserfassung am: _____

durch: _____

Erledigungsmeldung an Zugleitung am: _____

durch: _____

STÖRUNGSBUCH

Strecken: Vermold - Hövelhof
 Harsewinkel - Harsewinkel West

Beginn:.....

Ende:.....

Eintragung von Störungen an der Infrastruktur und der Leit- und Sicherungstechnik, die den Betrieb mehr als 24h beeinträchtigen.

Störungen an Bahnübergängen werden zusätzlich in den Arbeits- und Störungsbüchern an den Anlagen eingetragen. Längerfristige Störungen, die den Verkehr der EVU betreffen, werden über das Verzeichnis der Langsamfahrstellen veröffentlicht.

