



# **TEUTOBURGER WALD EISENBAHN G m b H**

**Sammlung betrieblicher Vorschriften**

**für den**

**Eisenbahnbetriebsdienst**

**(SbV)**

gültig ab 15.Dezember 2019

Gütersloh, den 12.12.2019

Der Eisenbahnbetriebsleiter



## VERTEILUNGSPLAN

1. 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)
2. Persönlich zuzuteilen :  
Mitarbeiter im Zugbegleit-, Rangier- und Zugführerdienst der auf der TWE verkehrenden EVU  
Führer von Nebenfahrzeugen
3. Zugänglich zu machen:  
Allen übrigen Mitarbeitern im Betriebsdienst



## BERICHTIGUNGEN

Nummer der Berichtigung	gültig ab	berichtigt am	berichtigt durch
Neuausgabe	15.12.2019		



## **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 01.01.2019. Angepasst wurden neben einer neuen Regelung zu §41(2) FV-NE alle Lagepläne sowie die Darstellung des Verzeichnisses der Bahnübergänge in Modul 2.

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-XI
Verzeichnis zusätzlicher Abkürzungen	Seite XII

## Modul 1 Bestimmungen zu Vorschriften

<b>Teil A:</b>	<b>Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)</b>	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 01-3
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 01-4
FV-NE § 6 (3)	Fernsprechbuch	Seite 01-5

### 2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen

FV-NE § 8 (2)	Verständigungsformen	Seite 01-5
FV-NE Anlage 9		
FV-NE § 8 (3)	Eindeutige Verständigung	Seite 01-5
FV-NE § 9 (2)	Schriftliche Weisungen für Züge	Seite 01-5
FV-NE § 10 (4)	Verlassensmeldung	Seite 01-5
FV-NE § 10 (8)	Zugmeldungen über die Zugleitstrecke hinaus	Seite 01-6
FV-NE § 11 (1)	Belegblatt für den Zugleiter	Seite 01-7
FV-NE §12 (1, 2)	Abweichung vom Zugleitverfahren	Seite 01-7
FV-NE § 14	Prüfen des Fahrweges	Seite 01-7
FV-NE § 15	Weichen, Gleissperren - Handverschluss,	Seite 01-8

	Aufbewahrung der Schlüssel	
FV-NE § 15 (12)	Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit	Seite 01-9
FV-NE § 17 (3)	Einfahrt in Stumpfgleis oder in teilweise besetztes Gleis	Seite 01-9
FV-NE § 17 (12)	Ausfall technischer Sicherung von Bahnanlagen	Seite 01-9
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 01-10
FV-NE § 26 (8)	Sperrung von Bahnhofsgleisen oder Weichen	Seite 01-10
FV-NE § 27 (12)	Anschlussstellen, Ladestellen der freien Strecke	Seite 01-10
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 01-16
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 01-17
FV-NE § 52 (4)	Zustimmung zu Rangierfahrten	Seite 01-17
FV-NE § 53 (5)	Rangieren im Gefälle	Seite 01-17
FV-NE § 55 (1a)	Befahren von Übergängen - Technische Sicherung	Seite 01-17
FV-NE § 55 (1c)	Befahren von Übergängen - Bahnübergang nicht technisch gesichert	Seite 01-17
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 01-18
FV-NE § 59 (2)	Rangieren auf den Hauptgleisen - Rangierbewegungen über Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus	Seite 01-18
FV-NE § 59 (3)	Rangieren auf den Hauptgleisen - Gefährdende Rangierbe- wegungen	Seite 01-18
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 01-19
<b>Teil B:</b>	<b>Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn-Signalordnung (ESO)</b>	Seite 01-20
<b>Teil C:</b>	<b>Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)</b>	Seite 01-22
<b>Teil D:</b>	<b>Zusatzbestimmungen für weitere Vorschriften</b>	Seite 01-24
<b>Modul 2</b>	<b>Streckenbeschreibung</b>	Seite 02-1
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 02-18
Verfahrensweisung Wasserstau Wirus-Brücke		Seite 02-38
Standorte und Bezeichnung IMU-Sondertafel		Seite 02-39
Standorte Zugbeeinflussungsanlagen		Seite 02-40
Lagepläne		Seite 02-41



## **Modul 3      Anlagen**

VDV-Schrift 612 13.6.1 Schienenbruch	Seite 03-1
Bedienungsanweisung Funk- und Fernsprechbetrieb	Seite 03-5
EOW 101	Seite 03-7
EOW Gütersloh Nord	Seite 03-10
Bza	Seite 03-16

## **Modul 4      Vordrucke**

Erlaubnisschein	Seite 04-1
Merkblatt „Hinweise für Arbeiten im Bereich von Gleisen“	Seite 04-2
Fahrtbericht Beispiel	Seite 04-3
Fahrtbericht	Seite 04-4
Meldung über Mängel an der TWE-Strecke	Seite 04-5
Vordruck Störungsbuch	Seite 04-6



## 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	Betriebs- leitung
<b>Allgemeines</b>					
Allgemeines Eisenbahngesetz	AEG	16.07.2019			X Z
Eisenbahnbau- und Betriebsordnung	EBO	05.04.2019			X Z
Bau- und Betriebsordnung für An- schlussbahnen	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	01.01.2019	X D	X D	X Z



<b>NE-Vorschriften</b>					
Fahrdienstvorschrift für NE	FV-NE	09.12.2018 (B19)	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	2001			X Z
Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen	SIG RMI	2001			X Z
<b>DB-Vorschriften</b>					
Signalbuch	SB/301	10.12.2017 (B10)	X P	X Z	X Z
Zugbeeinflussungsanlagen bedienen	483	10.12.2017	X P	X Z	X Z



<b>VDV - Schriften</b>					
Betriebsregelwerk VDV	BRW	09.12.2017 (A3)	XX P	X Z	X Z
Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Ob-Ri NE)	VDV 612	Ausg 3/2018			X Z
Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen	VDV 714	08/2013			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

\*



## 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, Varenzell, Verl, Kaunitz, Espeln-Riege, Hövelhof West, Harsewinkel West

### Zugschlussstellen

Als Zugschlussstellen werden 30 m hinter den Trapeztafeln bzw. Einfahrsignalen 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 und für die Leitstelle Bildfahrpläne herausgegeben.

Im Buchfahrplan kann in Spalte 10 die Art der Zuglaufmeldung vorgegeben 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 „Dienstübergabebuch“ 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.



### **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)**

Zuglaufmeldegespräche sind mit „Zuglaufmeldung“ und 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 Tfz 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 Lage EOW 1, 2, 3, 5, 6 und 11 im Bf Gütersloh Nord wird dem Zlr/ örtlicher Betriebsbediensteter am Bedienpult und den Tf durch Weichenlagemelder angezeigt.

Das Signal Hp 1 in den Einfahrtsignalen X und O in Gütersloh Nord beinhaltet eine Festlegung der Weichen 1,2,3,5,6 und 11 aber keine Freimeldung der dahinter 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.



Die Lage der EOW 4 und 10 im Bf Gütersloh Nord sowie der Weiche 101 im Bf Harsewinkel wird durch Weichenlagemelder angezeigt. Die Lage der Weiche 80 in der Abzweigstelle Gütersloh Hbf ist fahrstraßenabhängig.

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

Die „Indirekte Fahrwegprüfung“ ist für alle Betriebsstellen zugelassen.

### **Weichen, Gleissperren – Sicherung von Weichen, Handverschluss, Aufbewahrung der Schlüssel**

**FV-NE § 15**

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 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 Zuleitstrecke im Einsatz befindenden Zf sind.

#### Anzahl und Aufbewahrung der Zf Schl

Im Bf Gütersloh Nord werden in der Zuleitstelle 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 (6 N1-Schlüssel)
- 2 Schlüssel für Gleissperren (neue Bauform) der TWE „Schlüssel-form d“
- 2 Schlüssel für Weichen der TWE „Schlüssel-form b“
- 1 Schlüssel für Gleissperren der TWE (alte Bauform)

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.

An TWE-Wartungspersonal dürfen Zf Schl, wenn keine Berechtigung zum Tf vorliegt, nur nach Vorlage des Erlaubnisscheines (s. Modul 4, Vordruck 1) ausgegeben werden. Der Zlr ist zu informieren.

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 EBI 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:

- Tf der Captrain Deutschland CargoWest GmbH
- 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 im „Dienstübergabebuch“ dokumentiert.



### **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 Einfahrsignale 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 Betra (gem. Obri-NE § 33 und 34) oder „Erlaubnisschein“, (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 und bei einer Dauer von mehr als 24h im Störungsbuch Infrastruktur zu dokumentieren.

### **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 Zähleinrichtungen 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 Zähleinrichtungen dürfen nicht befahren werden. Da diese Bauart mit einer Druckluftbremse ausgestattet ist, dürfen, bei anschließen an die Druckluftbremse des 2-Wege-Baggers, Schienenfahrzeuge bewegt werden. 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 Tzf aufhalten, s. Anhang 10 „Allgemeinverfügung für Mitarbeiter des EBA“.

#### 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 Wagenlänge 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.

### 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 Waggonen 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 - Mindestbremsleistung**

**FV-NE § 41 (1)**

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

### **Mindestbremsleistung nicht erreicht**

**FV-NE § 41 (2)**

Werden die Mindestbremsleistung nicht erreicht, so ist die zulässige Geschwindigkeit entsprechend den vorhandenen Bremsleistungen für jedes fehlende Bremsleistung 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 Gleisabschnitten auf denen keine IMU-Kontakte bedient werden müssen (siehe Modul 2), 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 Entstörpersonals bis zur nächsten Befahrung nicht instand gesetzt 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 (tel. über Durchwahl -19) 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 öBI / EBI 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 Flankenschutzrichtungen sind die den Weichen zugewandten Fahrzeuge mit einem beidseitig wirkenden, anschraub- und verschließbaren 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:

- Tf der Captrain Deutschland CargoWest GmbH
- Mitarbeiter der Bahnmeisterei
- Mitarbeiter der Signalmeisterei



## 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.

Die IMU-Tafel ist eine rechteckige Tafel mit blauem Untergrund und 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. BÜ-Sondertafel  
IMU-Tafel

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- Sondertafeln im Streckennetz der TWE zusammengestellt.



## 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 Unfallmeldetafel 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



## 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



## Behördliche Zuordnung der Betriebsstellen

	<b>Zugehörigkeit der Betriebsstellen</b>			
	Lengerich Hohne	Versmold Niedick	Harsewinkel Marienfeld Abzw. Flugplatz Blankenhagen Gütersloh Nord Gütersloh Ost Verl Bornholte Kaunitz Varensell	Espeln-Riege Hövelhof West Hövelhof
<b>Land</b>	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen	Nordrhein-Westfalen
<b>Regierungs- bezirk</b>	Münster	Detmold	Detmold	Detmold
<b>Kreis</b>	Steinfurt	Gütersloh	Gütersloh	Paderborn
<b>Oberstaats- anwalt</b>		Bielefeld	Bielefeld	Paderborn
<b>Kriminal- polizei</b>		Versmold	Gütersloh	Paderborn
<b>Landgericht</b>		Bielefeld	Bielefeld	Paderborn
<b>Amtsgericht</b>		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.

### Vorübergehende Beschränkungen

der Regelgeschwindigkeit werden durch Ausgabe von La bekannt gegeben.

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

### 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 verschließbaren 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
<b>Strecke Harsewinkel – Harsewinkel West</b>							
Fehlanzeige							



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

	<b>Strecke Versmold - Hövelhof</b>		
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	Marienburg	4,44
62,183	Marienburg	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
	<b>Strecke Harsewinkel – Harsewinkel West</b>		
	Fehlanzeige		



## 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 - Fa. Claas (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. 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.

Das Gleis im Bahnhof Flugplatz darf für Zugkreuzungen zwischen Bf Gütersloh und Bf Harsewinkel genutzt werden. Für die Bedienung der Weichen P1 und P2 werden besondere Schlüssel benötigt. Diese Schlüssel befinden sich beim Leiter Signaltechnik.

#### **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 Vermold mit Halt im Bf Blankenhagen

Züge dürfen nur am Bahnsteig 1 halten.

Anschluss Amprion (km 64,320)

Der Anschluss zweigt im Bahnhof mit der Weiche P1 (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 Fahrt erfolgt in geschobener Fahrweise erst bis zur Anschlussweiche P1. Dabei darf der BÜ km 64,316 zur Aufrechterhaltung der BÜ-Sicherung mit Wagen besetzt bleiben, der BÜ verfügt über Belegtmelder. Nach der Fahrwegeinstellung werden die Wagen als Rangierfahrt in den Anschluss geschoben.

### Fahrt aus dem Anschluß

Nach freifahren des BÜ km 64,316 darf nur bis Bahnsteig 2 Bahnhof Blankenhagen gefahren werden. Erst nach Sicherung des BÜ 64,102 darf die Fahrt bis an den Bahnsteig 1 fortgesetzt werden.

## **Bahnhof Gütersloh Nord (km 68,000)**

Der Bahnhof Gütersloh Nord wird durch die Einfahrsignale O (km 67,280) aus Richtung Vermold 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 Stellisch überprüfen.

Für die Stellung der EOW 4 und 10 ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich.

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 vor der Weiche 4 höchstens 25km/h



- Der Zugleiter hat der nachfolgenden Rangierfahrt zugestimmt
- Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt an der H-Tafel vor Weiche 4

#### 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 Versmold (km 67,320) hinaus ist nur mit Zustimmung des Zlr erlaubt.

Fahrten in die Lokhalle dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit durchgeführt werden.

#### Zugfahrten

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

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

Bei Zugfahrten in Richtung Hövelhof bzw. in Richtung Versmold ist der jeweilige Einschaltkontakt der Sicherungsanlage des BÜ km 68,820 bzw. 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) vorausgefahrener 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 Reitemeier (km 68,374)

Der Anschluss zweigt innerhalb des Bf Gütersloh Nord mit der Weiche P1 vom Hauptgleis in Richtung Gütersloh Nord ab. Der Anschluss ist z. Z. gesperrt. Die Durchführung der Bedienung wird bei Aufhebung der Sperrung geregelt.

### **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 Hövel-



hof ab. Die Weiche 80 wird von Fdl Gf gestellt und ist in der Grundstellung in Richtung Hövelhof elektrisch festgelegt. 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 Stellisch 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 zurück zunehmen. 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 Stellisch 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 zur Zeit 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 zur Zeit gesperrt. Die Durchführung der Bedienung wird bei Aufhebung der Sperrung geregelt.

### **Anschlussstelle Osthushendrich O u. S (km 71,700)**

Die Anst zweigt von der freien Strecke Richtung Hövelhof mit Weiche P1 ab. Die Anst ist zur Zeit 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 auszuschalten.



#### Anschluss Fa. Bertelsmann (km 74,643)

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

#### Anschluss Fa. Stockbrügger (km 75,400)

Der Anschluss zweigt im Bf Gütersloh Ubf mit Weiche P2 vom Hauptgleis in Richtung Vermold 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 Varesell (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 Belegmeldeschleife des BÜ Detmolder Straße frei gefahren werden, d.h. der Zugschluss muss sich mindestens auf Höhe des Überwachungssignals USW 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 Vermold

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)**

Die Anst **Fa. Zewawell** zweigt mit der Weiche P1 von der freien Strecke in Richtung Vermold 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.



Die Anst **Fa. Formaplan** zweigt mit Weiche P3 von der freien Strecke in Richtung Vermold 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 Vermold

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 Vermold - Hövelhof

### **Bf Harsewinkel West (km 3,100),**

Bf-Anfang Trapeztafel km 2,868

Die Bedienungsfahrten zwischen Bf Gütersloh und Bf Harsewinkel West werden als Zugfahrten durchgeführt. Die max. Geschwindigkeit auf der TWE- Strecke beträgt 50 km/h bis Harsewinkel und ab der Weiche 101 auf der Strecke nach Harsewinkel West 30 km/h.

Anschluss der Fa. Claas OHG (ab Weiche 1, km 2,998)

Fahrten auf dem Gleisnetz der Anschlussbahn erfolgen als Rangierfahrten.



### 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 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 Schaltuhr gesteuert eingeschaltet.



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

<b>Abkürzungen</b>	<b>Erläuterung</b>
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 Fz

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 Hilfeinschalttaste (Automatik-HET)

Die automatische Hilfeinschalttaste ist ein Gleiskontakt zum Einschalten der BÜ-Sicherungsanlage und erleichtert dem Tf die Hilfeinschaltung, 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.- Stelle	Bahn- km	Bezeichnung	Siche- rungsart	Sonstiges
Versmold	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	
	Einschaltung Ri Hö: IMU Einschaltung Ri LWS: IMU Ausrüstung: Halbschranke, Läutewerk, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW (nur Richtung LWS) Ausschaltung: Selbsttätig, HAT, RS, US am BÜ 43,141 Handeinschaltung: HET+RS am Schalthaus, ET2 <sub>43,7</sub> bzw. ET2a <sub>43,7</sub> BÜ-Kette: Nein Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
	44,144	Münsterstraße	LzH	
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt Einschaltung Ri LWS: IMU Ausrüstung: Halbschranke, BÜ-Akustik, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW Ausschaltung: Selbsttätig, RS, HAT Handeinschaltung: HET+RS, ET1 <sub>44,1</sub> BÜ-Kette: Nein Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
	44,441	Fußweg	Ü + Us	
	44,654	Kämpenstraße	LzH	
	Einschaltung Ri Hö: IMU Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt Ausrüstung: Halbschranken, BÜ-Akustik, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW 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
Niedick	47,746	Ne 1 Richtung 1	
	48,218	Feldweg	Ü
	48,546	Vorbruchstraße	LzH
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt		
	Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt		
	Ausrüstung: Halbschranken, BÜ-Akustik, Belegtmelder		
	Überwachung: ÜS und ÜSW		
	Ausschaltung: Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung: Automatik-HET, HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen		
	BÜ-Kette: Nein		
	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		
	Ausschaltung: Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung: HET am Schaltheus		
	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	LzH	Rückwärtige Einschaltung bei Halt vor Ne1 Harsewinkel (km 51,852) bei Zügen über 300m Zuglänge
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt			
	Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt			
	Ausrüstung: Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS mit PZB-Streckeneinrichtung			
	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			
	Ausschaltung: Selbsttätig, HAT			
	Handeinschaltung: HET 10m vor BÜ aus Ri Versmold			
	BÜ-Kette: Ja, mit 53,8; 54,2; 54,3; 55,2			
	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			
	Ausschaltung: Selbsttätig, HAT			
	Handeinschaltung: HET am BÜ aus Ri. Versmold			
	BÜ-Kette: Ja, mit 53,5; 54,2; 54,3; 55,2			
	Schlüsselform: TWE-Schlüssel			



	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 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; 55,2 Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
	54,360	Brockhäger Straße	LzA	
Harsewinkel	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt Einschaltung Ri LWS: IMU Ausrüstung: Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder Überwachung: ÜS und ÜSW 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; 55,2 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 Ausschaltung: Selbsttätig, HAT Handeinschaltung: ET1/55,246 im Bf. Harsewinkel, HET am Schalthaus BÜ-Kette: Ja, mit 53,5; 53,8; 54,2; 54,3 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	
		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	
		Ausschaltung:	Selbsttätig	
		Handeinschaltung:	RS 5m vor BÜ aus Ri Hövelhof	
		BÜ-Kette:	Ja, mit 58,1	
		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	
		Ausschaltung:	Selbsttätig, AT1/58,159 am Schalthaus, HAT	
		Handeinschaltung:	ET1/58,159, HET am Schalthaus	
		BÜ-Kette:	Ja, mit 57,6	
		Schlüsselform:	TWE-Schlüssel	
	58,350	Fußweg	Ü + Us	
	58,705	Fußweg	Ü	



	59,072	Anton-Bessmann-Ring	LzH	
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt			
	Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt			
	Ausrüstung: Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS			
	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	
Flugplatz	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	LzH	
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt			
	Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt			
	Ausrüstung: Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS und ÜSW			
	Ausschaltung: Selbsttätig, AT1/64,102/64,316, HAT			
Handeinschaltung: ET1/64,102/64,316, ET2/1, HET auf Bahnsteig, RS am Schalt- haus				
BÜ-Kette: Ja, mit 64,3				
Schlüsselform: TWE-Schlüssel				



Blankenhagen	64,316	Blankenhagener Weg	Bli-Lo	
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt			
	Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt			
	Ausrüstung: Blinklichter, Läutwerk, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS und ÜSW			
	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			
	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	Kahlerstraße	LzH		
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt			
	Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt			
	Ausrüstung: Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS			
	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	
		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	
		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	
		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	
		Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT, UT auf Höhe Parkplatz	
		Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen	
		BÜ-Kette:	Nein	
		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		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen		
	BÜ-Kette:	Ja, mit 70,9; 71,3; 71,5; 71,8; 72,4		
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel		
	70,933	Sundernstraße	LzH	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt		
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt		
	Ausrüstung:	Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder		
	Überwachung:	ÜS und ÜSW		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen, ET2 auf Bahnsteig		
	BÜ-Kette:	Ja, mit 70,7; 71,3; 71,5; 71,8; 72,4		
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel		
	71,332	Am Anger	LzH	
	Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt		
	Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt		
	Ausrüstung:	Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder		
	Überwachung:	ÜS und ÜSW		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen, ET1		
	BÜ-Kette:	Ja, mit 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		
	Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT		
	Handeinschaltung:	HET am Schaltheus		
	BÜ-Kette:	Ja, mit 70,7; 70,9; 71,3; 71,8; 72,4		
	Schlüsselform:	TWE-Schlüssel		
	71,696	Fußweg	Ü	



	71,845	Stadtring Sundern	LzH	
		Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt	
		Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt	
		Ausrüstung:	Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder	
		Überwachung:	ÜS und ÜSW	
		Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT	
		Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen	
		BÜ-Kette:	Ja, mit 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	LzH	
		Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt	
		Einschaltung Ri LWS:	Einschaltkontakt	
		Ausrüstung:	Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder	
		Überwachung:	ÜS und ÜSW	
		Ausschaltung:	Selbsttätig, HAT	
		Handeinschaltung:	HET 10m vor BÜ aus beiden Richtungen	
		BÜ-Kette:	Ja, mit 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	LzH	
		Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt	
		Einschaltung Ri LWS:	IMU	
		Ausrüstung:	Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder	
		Überwachung:	ÜS mit PZB-Streckeneinrichtung und ÜSW	
		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	



Gütersloh Ubf	74,230	Ne 1 Richtung 1	
	74,638	Auf `m Reck	Ü + Us
	74,944	Determeyerstraße	LzH
	Einschaltung Ri Hö: IMU		
	Einschaltung Ri LWS: IMU		
	Ausrüstung: Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder		
	Überwachung: ÜS und ÜSW		
	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	Bli-Lo
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt		
	Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt		
	Ausrüstung: Blinklichter, Läutewerk, Belegtmelder, Haltepunktwecker		
	Überwachung: ÜS und ÜSW		
	Ausschaltung: Selbsttätig, AT1		
Handeinschaltung: ET am Empfangsgebäude, RS			
BÜ-Kette: Nein			
Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
	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		
	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	
	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	LzH	
	Einschaltung Ri Hö:		Einschaltkontakt	
	Einschaltung Ri LWS:		Einschaltkontakt	
	Ausrüstung:		Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder	
	Überwachung:		ÜS	
	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	LzH	
	Einschaltung Ri Hö:		Einschaltkontakt	
	Einschaltung Ri LWS:		IMU	
Ausrüstung:		Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder		
Überwachung:		ÜS		
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		



Verl	79,964	Bahnhofstraße	LzH	
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt			
	Einschaltung Ri LWS: IMU			
	Ausrüstung: Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS			
	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	LzH	
Einschaltung Ri Hö: IMU				
Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt				
Ausrüstung: Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder				
Überwachung: ÜS und ÜSW				
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: Einschaltkontakt				
Einschaltung Ri LWS: IMU				
Ausrüstung: Lichtzeichen, Läutewerk, Belegtmelder				
Überwachung: ÜS und ÜSW				
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			
	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			
	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			
	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			
	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			
	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	
Espeln-Riege	88,120	Ne 1 Richtung 1		
	88,610	Detmolder Straße	LzA	
	Einschaltung Ri Hö: Einschaltkontakt			
	Einschaltung Ri LWS: Einschaltkontakt			
	Ausrüstung: Lichtzeichen, Läutewerk, Haltepunktwecker, Belegtmelder			
	Überwachung: ÜS und ÜSW			
	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			
		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			
		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	LzH			
		Einschaltung Ri Hö:	Einschaltkontakt			
		Einschaltung Ri LWS:	ET am Bahnsteig Hövelhof			
		Ausrüstung:	Halbschranken, Lichtzeichen, BÜ-Akustik, Belegtmelder			
		Überwachung:	ÜS			
		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			
	Ausschaltung: Selbsttätig, UT			
	Handeinschaltung: Automatik-HET			
	BÜ-Kette: Nein			
	Schlüsselform: TWE-Schlüssel			
	0,983	Tecklenburger Weg	Bli-Lo	
Einschaltung Ri Hw: Einschaltkontakt				
Einschaltung Ri Hww: Einschaltkontakt				
Ausrüstung: Blinklichter				
Überwachung: ÜS				
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 - Sondertafel

### Richtung Hövelhof

<b>IMU-Tafel</b>	<b>Standort Bahn-km</b>	<b>BÜ- Sicherungsanlage bzw. Weiche</b>	<b>Bahn-km</b>
IMU1 43,7	43,165	BÜ Westheider Weg	43,704
IMU1 44,1	43,244	BÜ Münsterstraße/Vm	44,144
IMU1-44,6	44,115	BÜ Kämpenstraße	44,654
IMU1-55,2	54,550	BÜ Osteide	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 Vermold

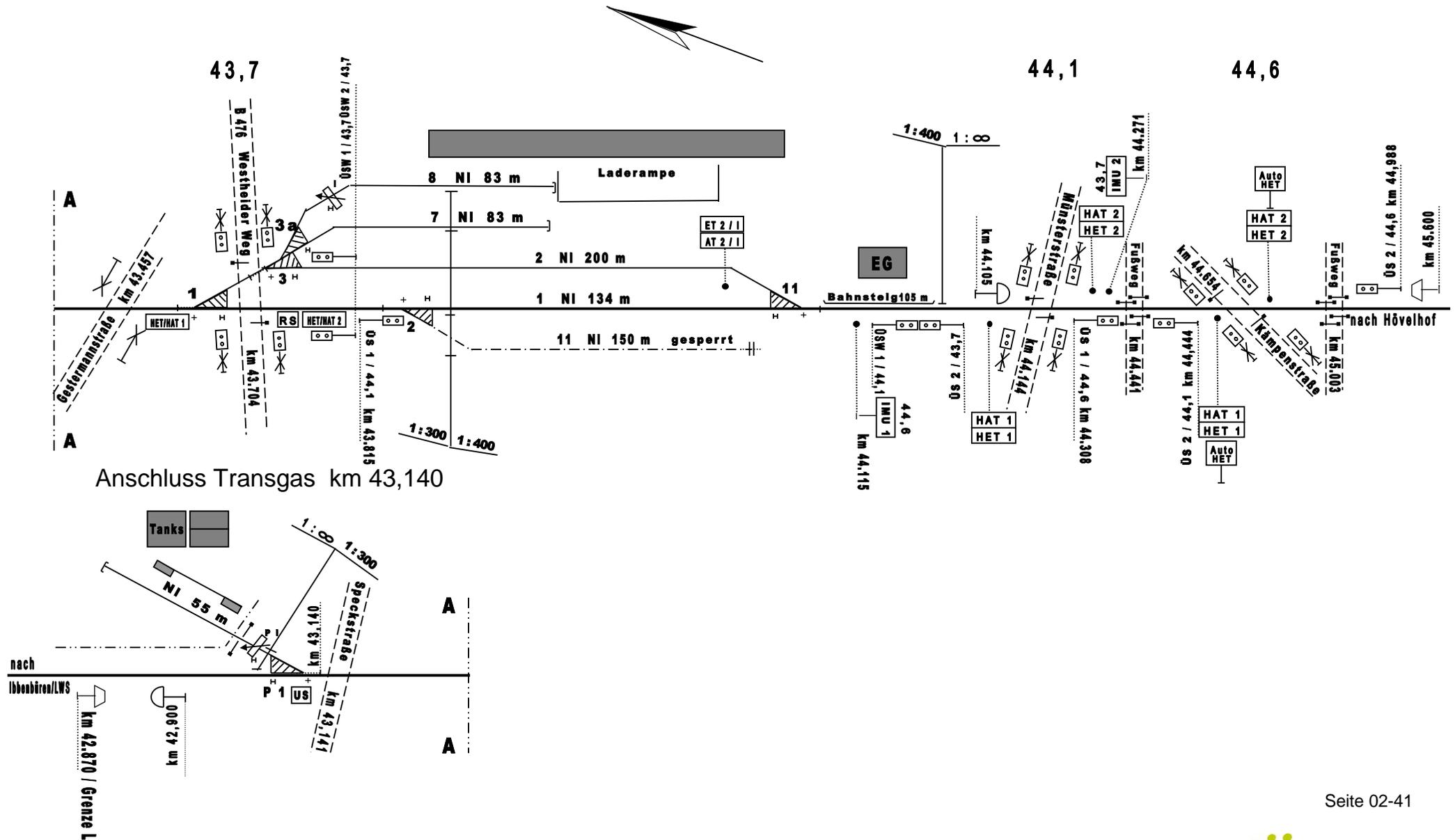
<b>IMU-Tafel</b>	<b>Standort Bahn-km</b>	<b>BÜ- Sicherungsanlage bzw. Weiche</b>	<b>Bahn-km</b>
IMU2-79,9	80,665	BÜ Bahnhofsstraße	79,964
IMU2-79,7	80,343	BÜ Österwieher Straße	79,788
IMU2-74,9	75,562	BÜ Determeyerstraße	74,944
IMU2-73,7	75,065	BÜ Bruder-Konrad-Straße	73,654
IMU2-54,3	54,810	BÜ Brockhäger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



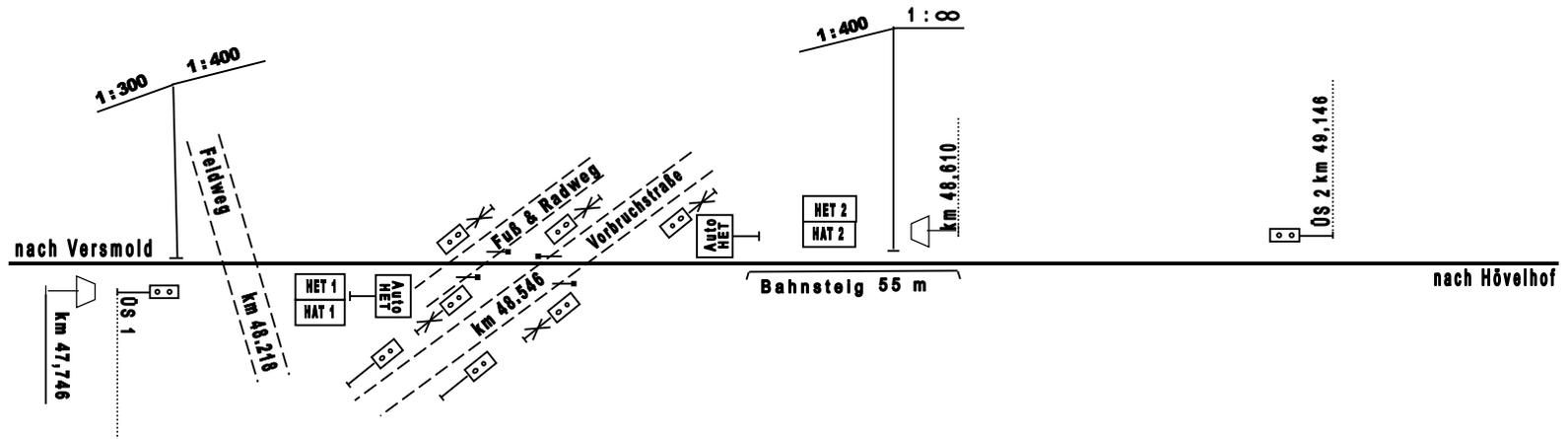
## Standorte der Zugbeeinflussungsanlagen

<b>Art</b>	<b>Standort Bahn-km</b>	<b>In Richtung</b>	<b>BÜ- Sicherungsanlage bzw. Weiche</b>	<b>Bahn-km</b>
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
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

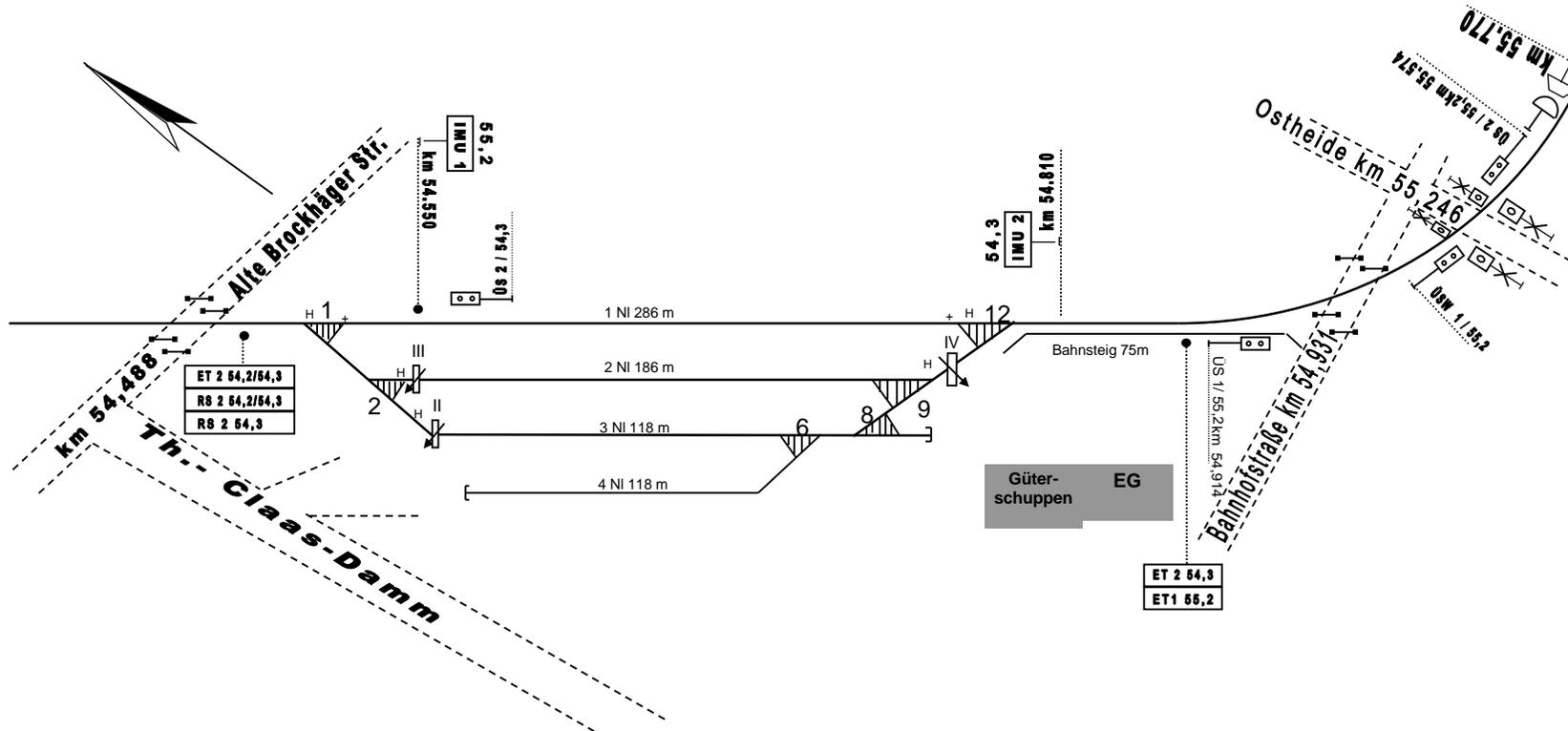


### Niedick km 48,600

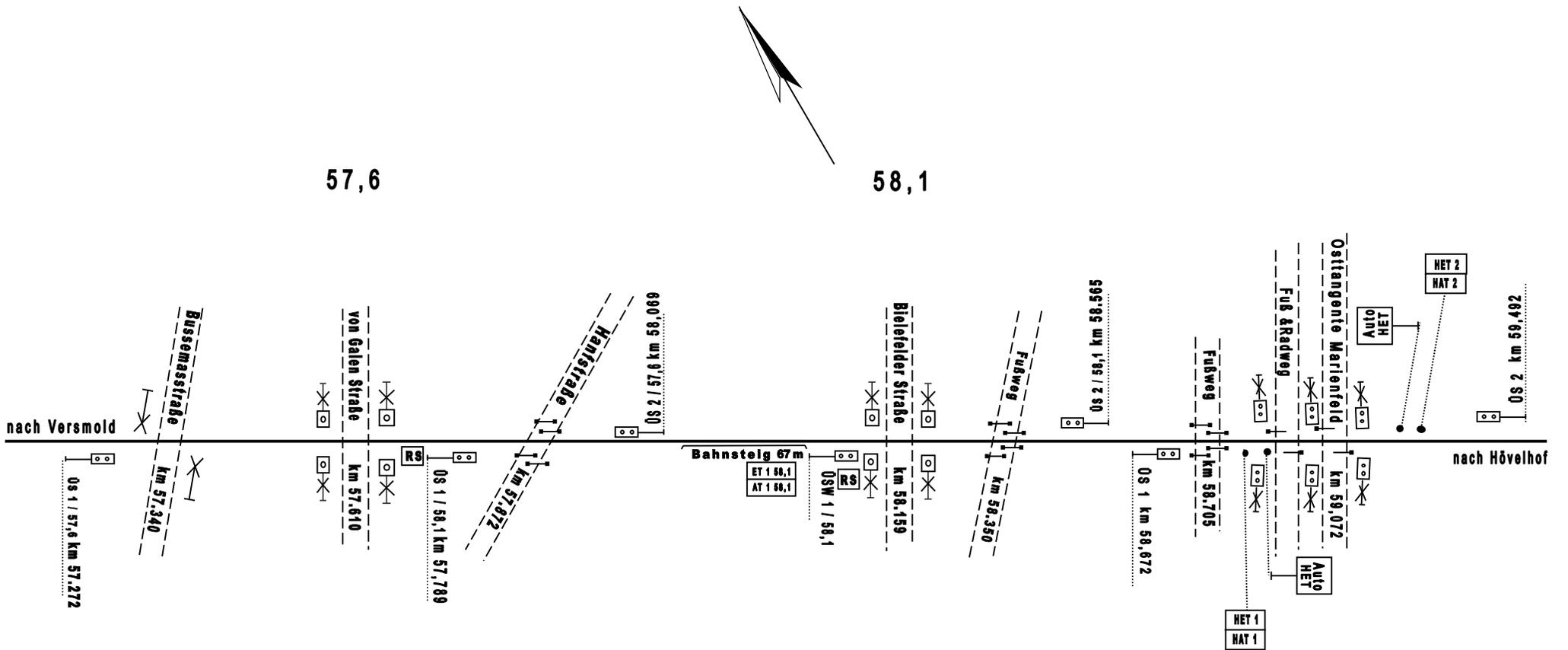




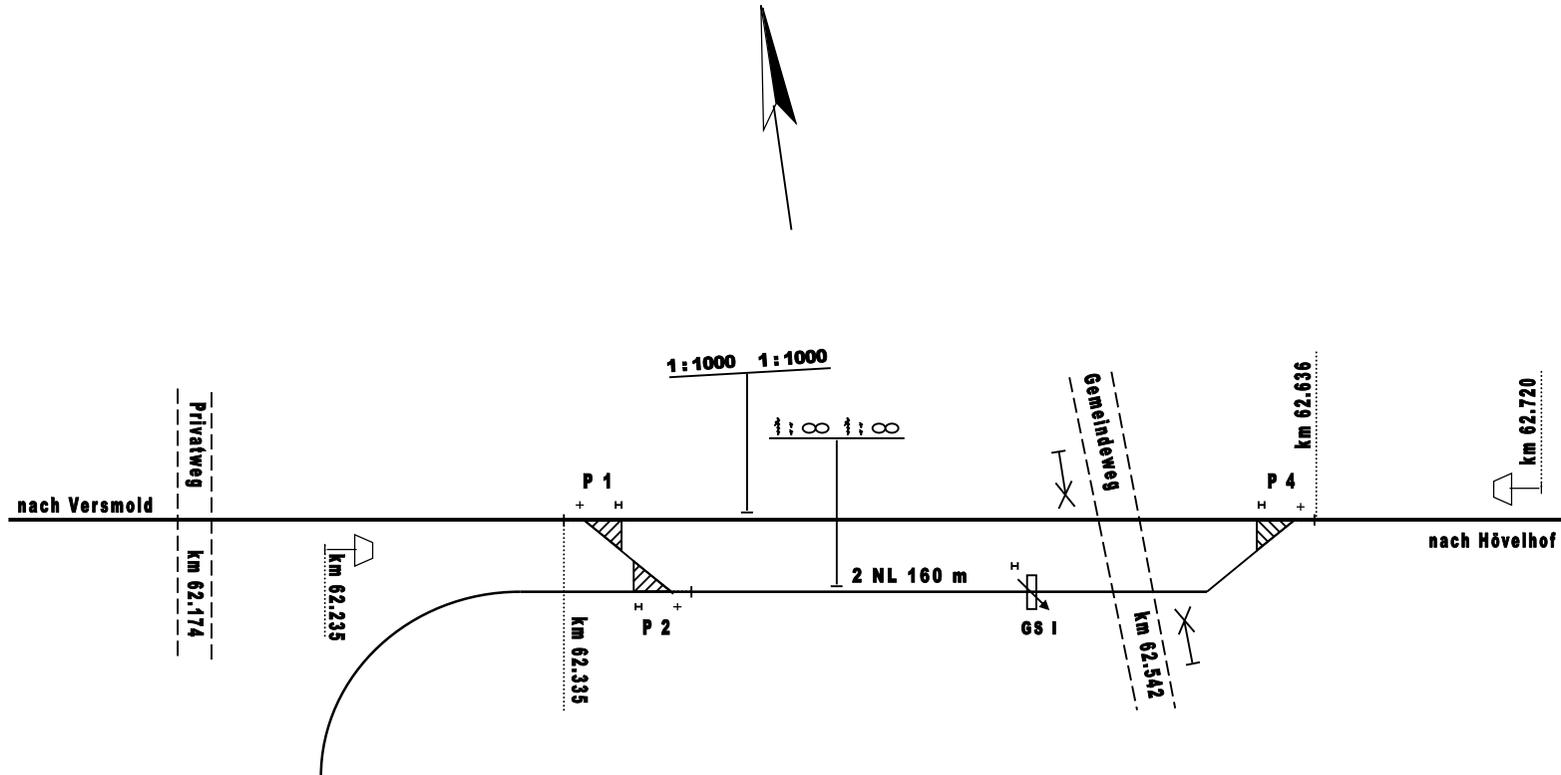
Bahnhof Harsewinkel km 54,900



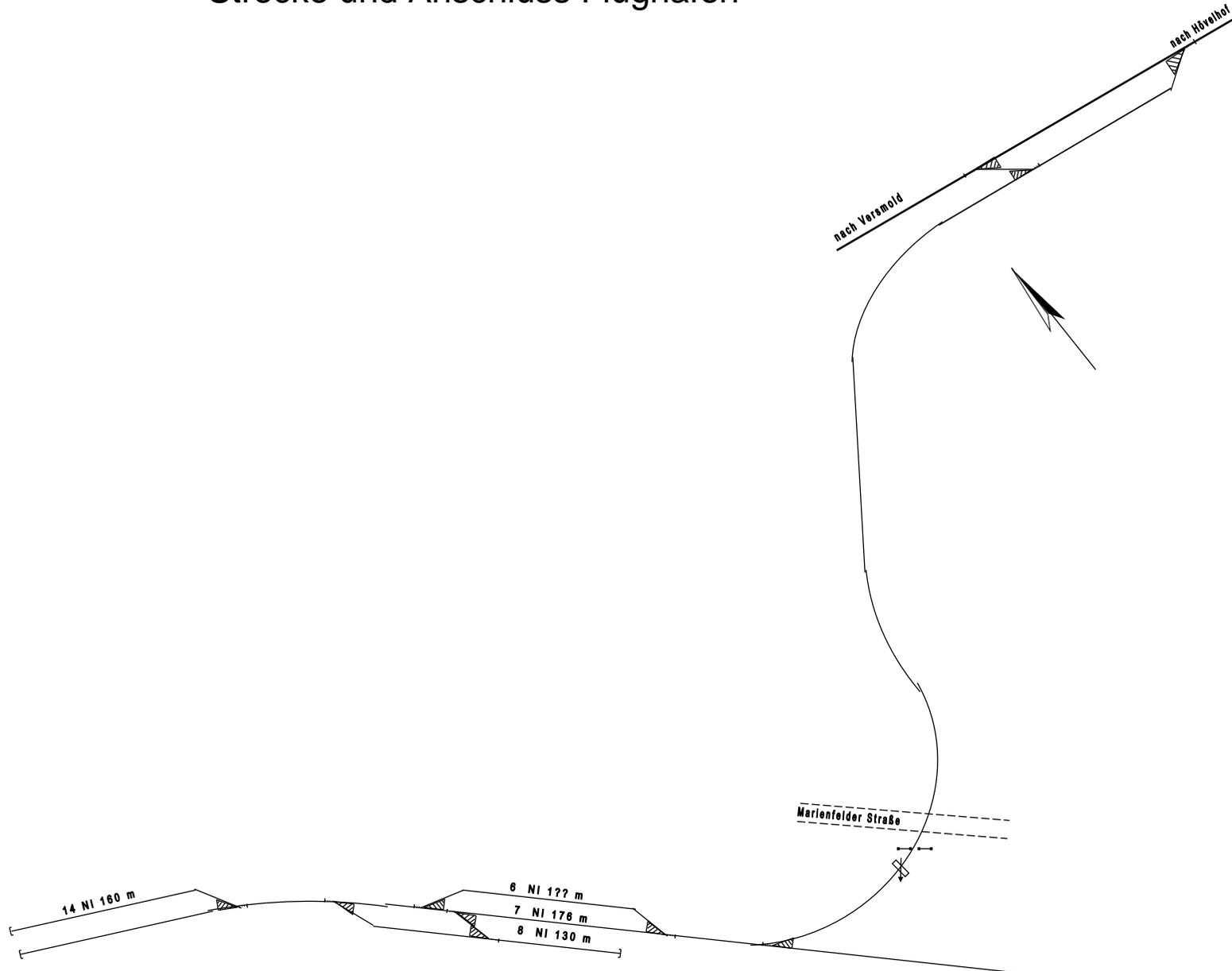
### Haltepunkt Marienfeld km 58,100



# Bahnhof Flugplatz km 62,500

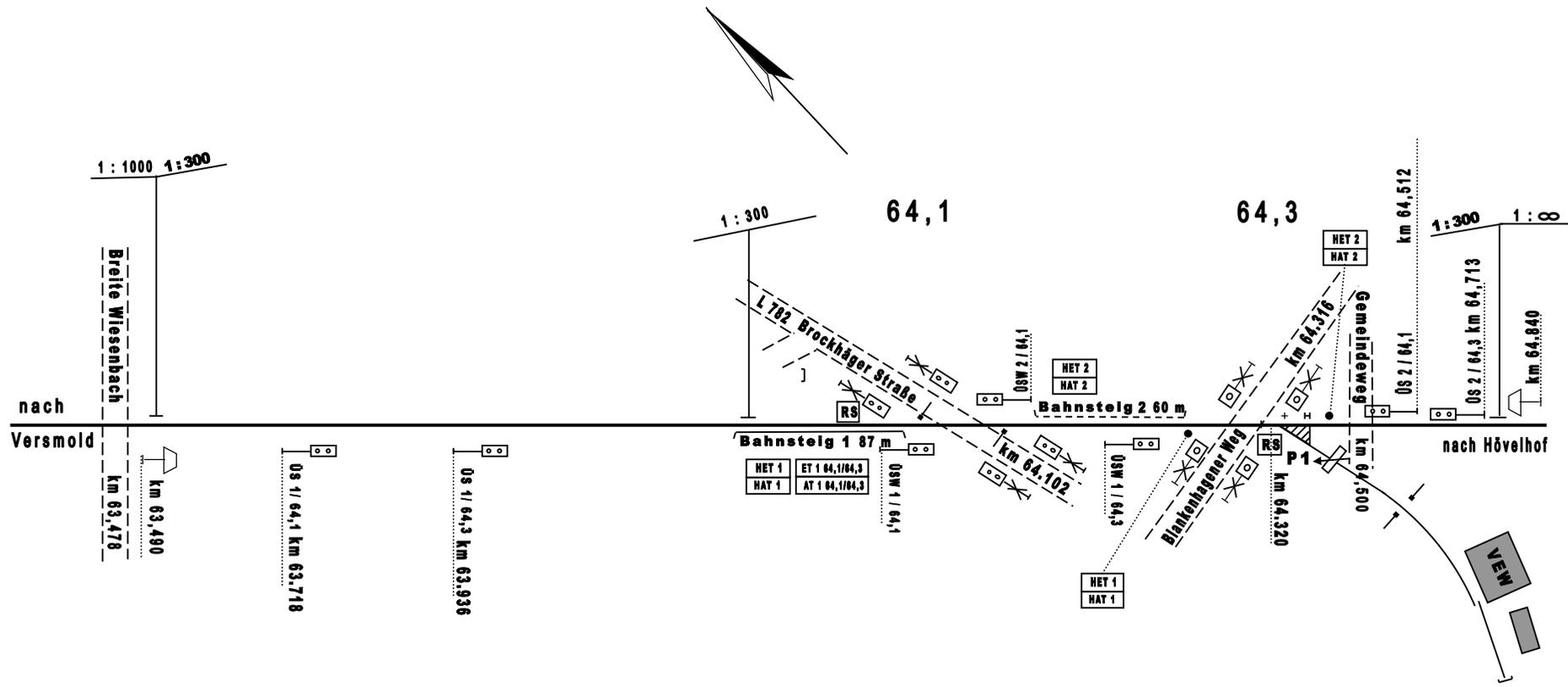


# Strecke und Anschluss Flughafen

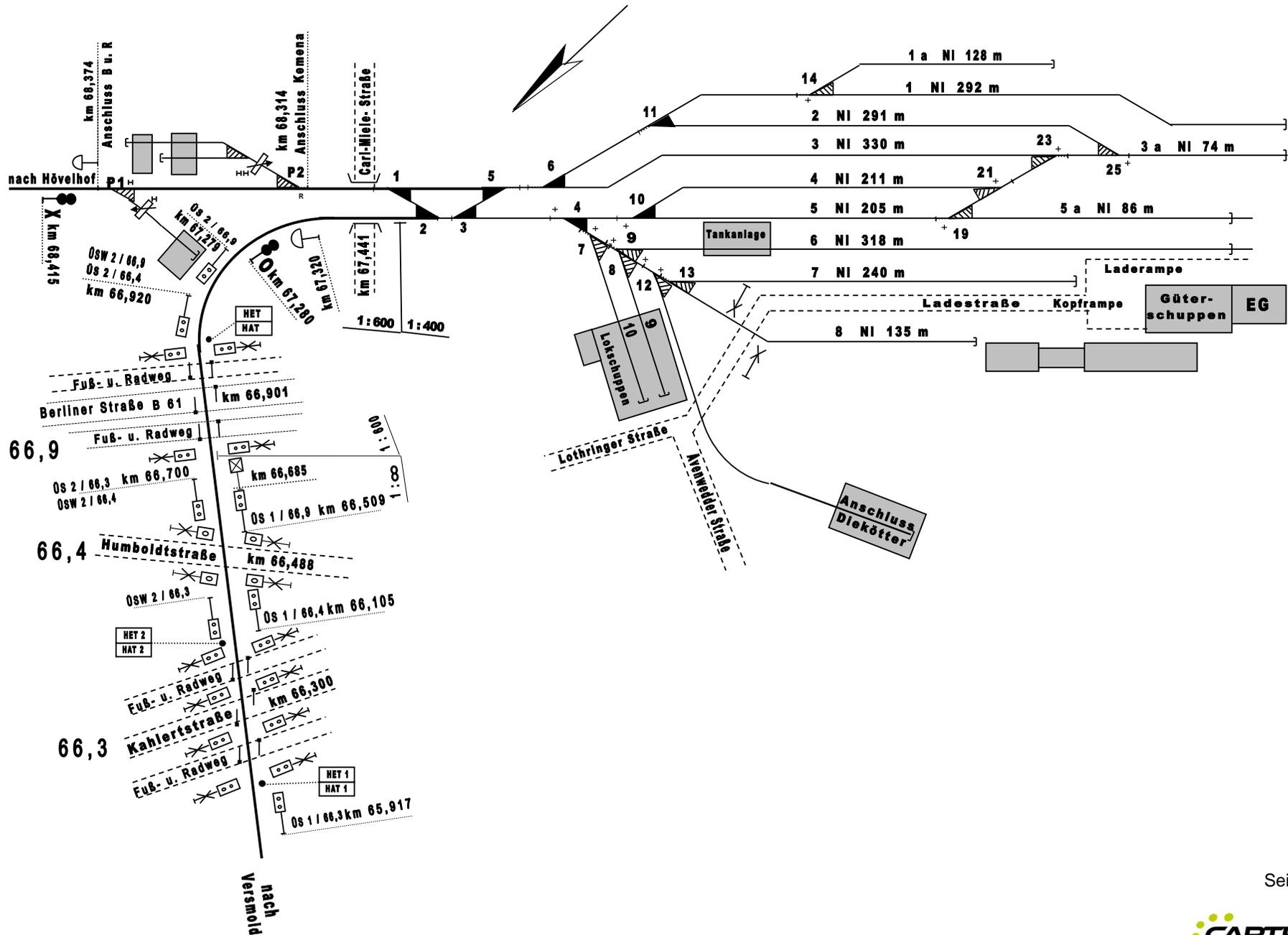


Bahnhof Blankenhagen km 64,000

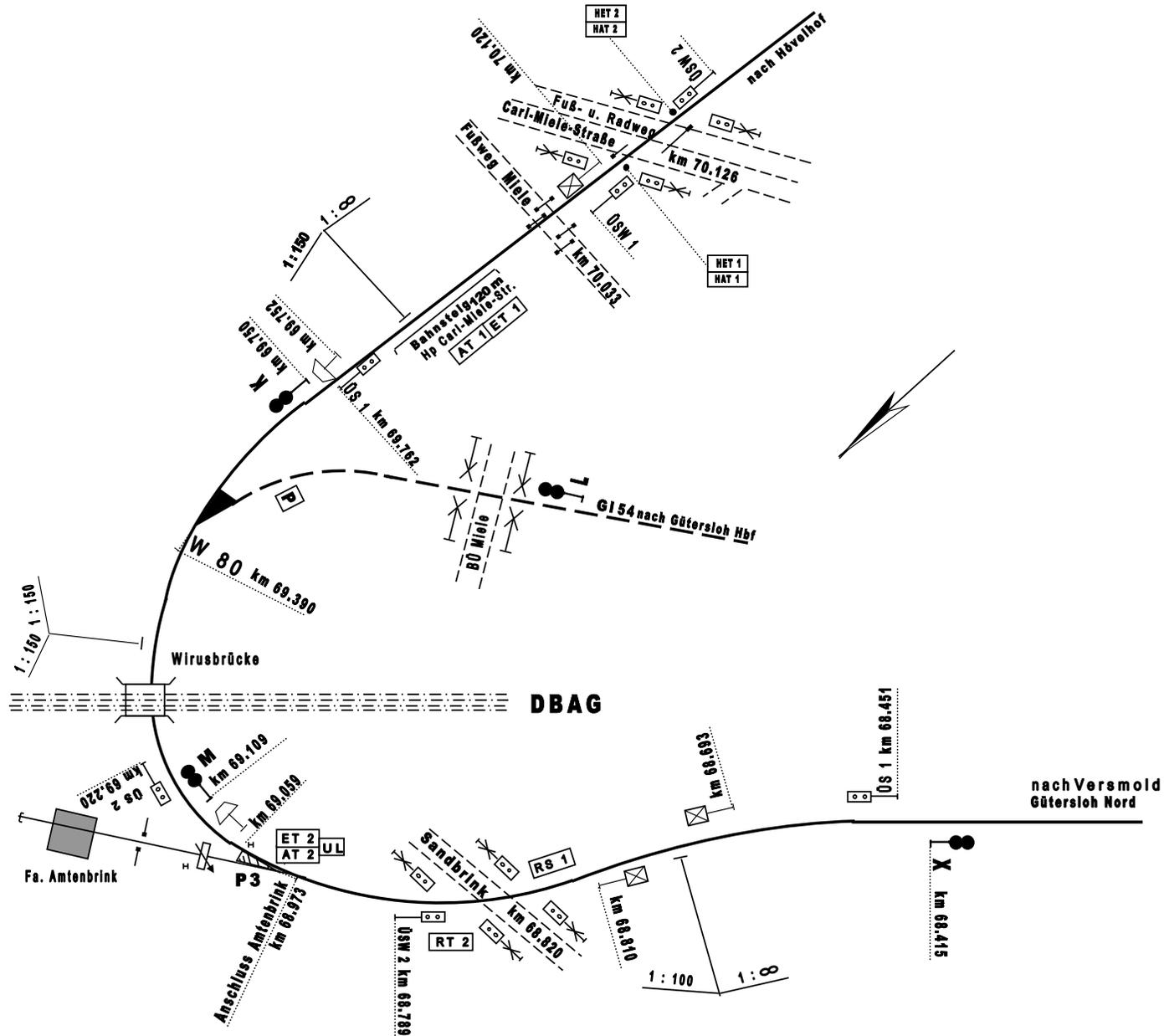
Anschluss Vereinigte Elektrizitätswerke AG, E.ON km 64,320



### Bahnhof Gütersloh Nord km 67,800



Abzweig Gütersloh Hbf km 69,390  
Haltepunkt Carl-Miele-Straße km 70,000

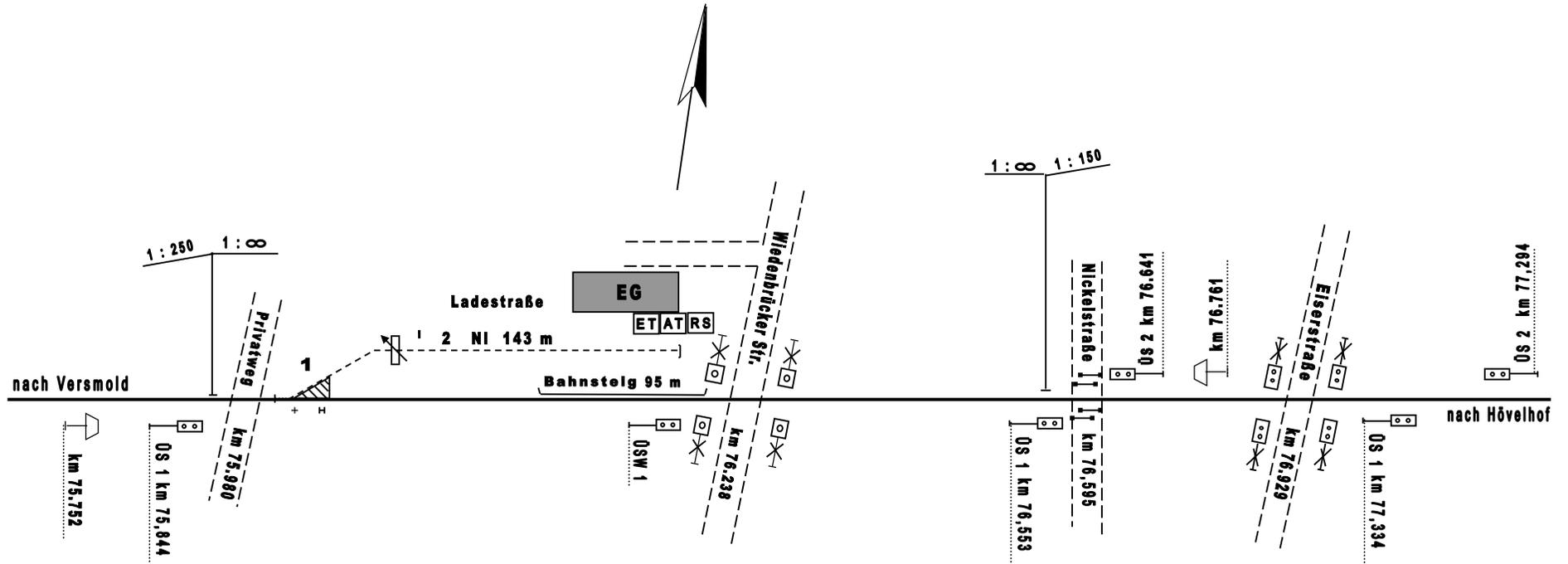




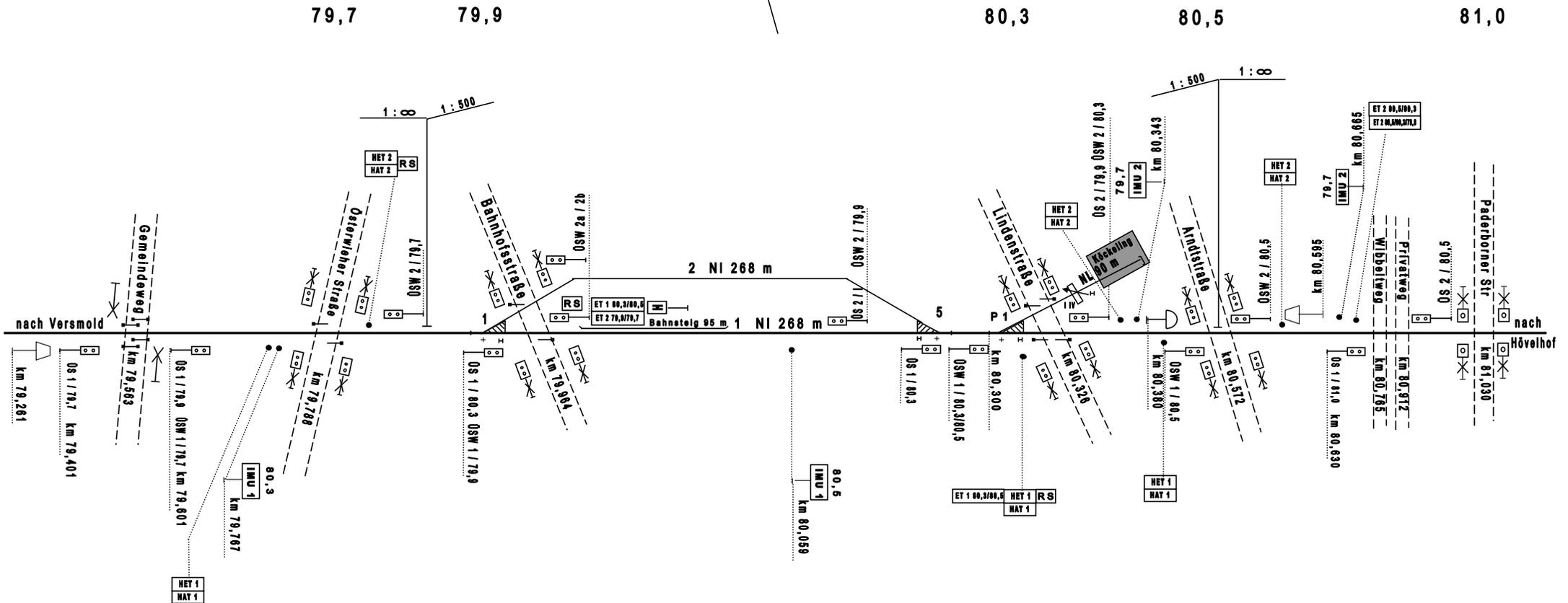




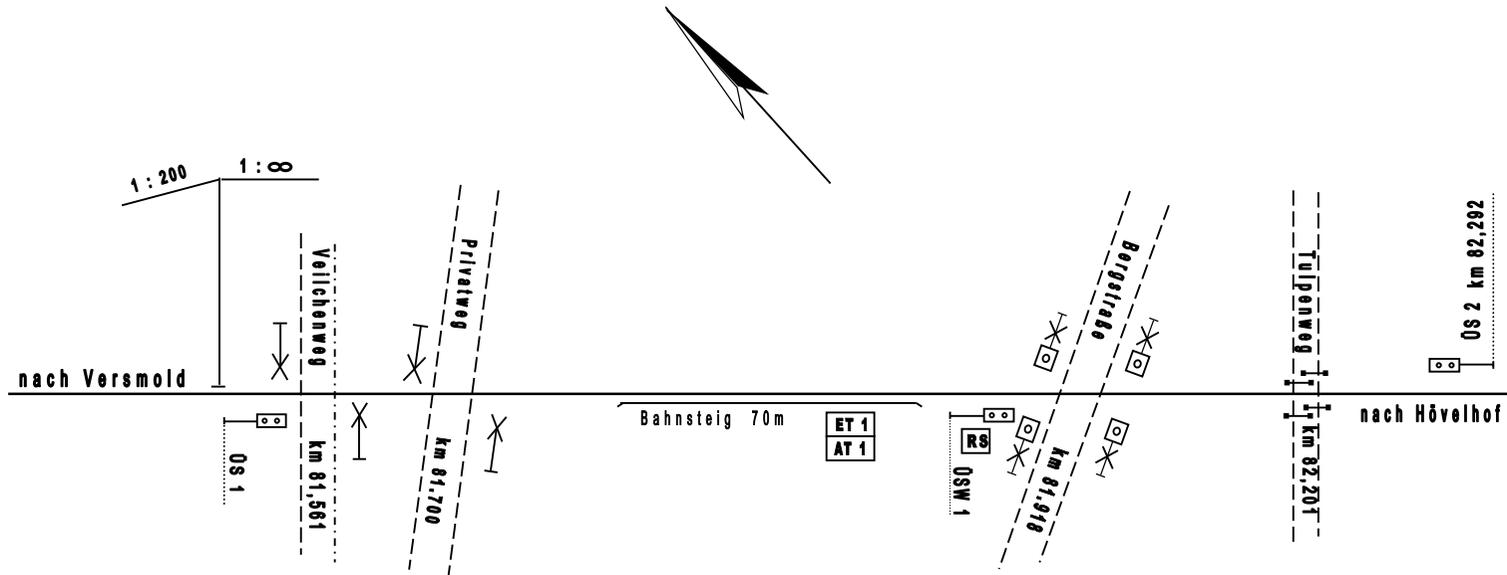
### Bahnhof Varenzell km 76,200



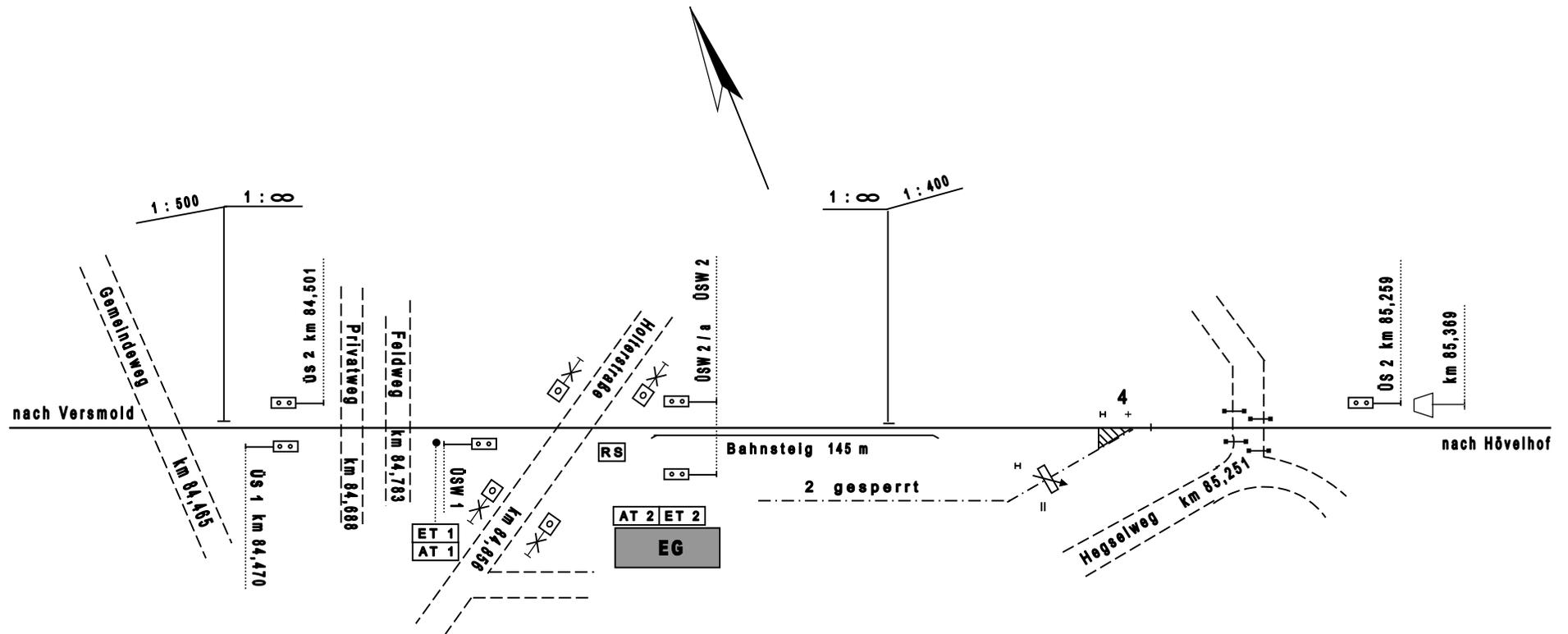
Bahnhof Verl km 80,000  
Anschluss Köckerling km 80,300



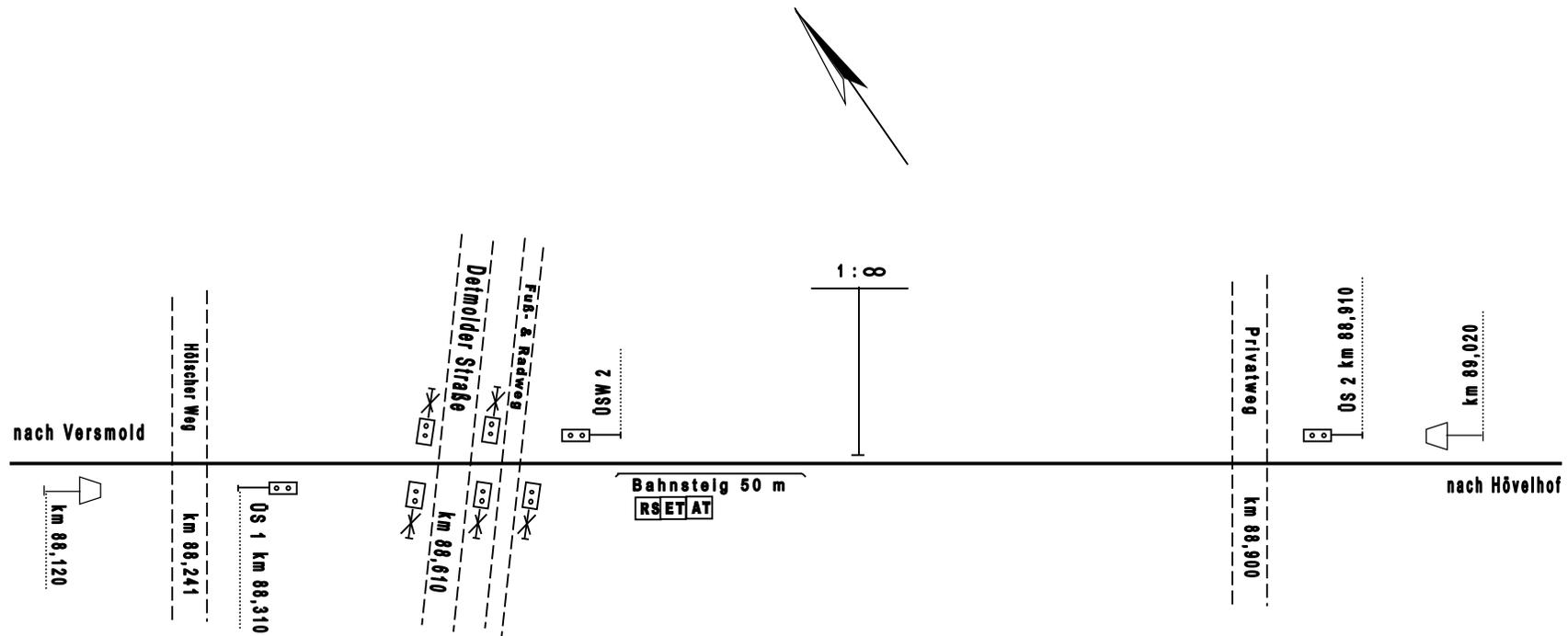
### Haltepunkt Bornholte km 81,900



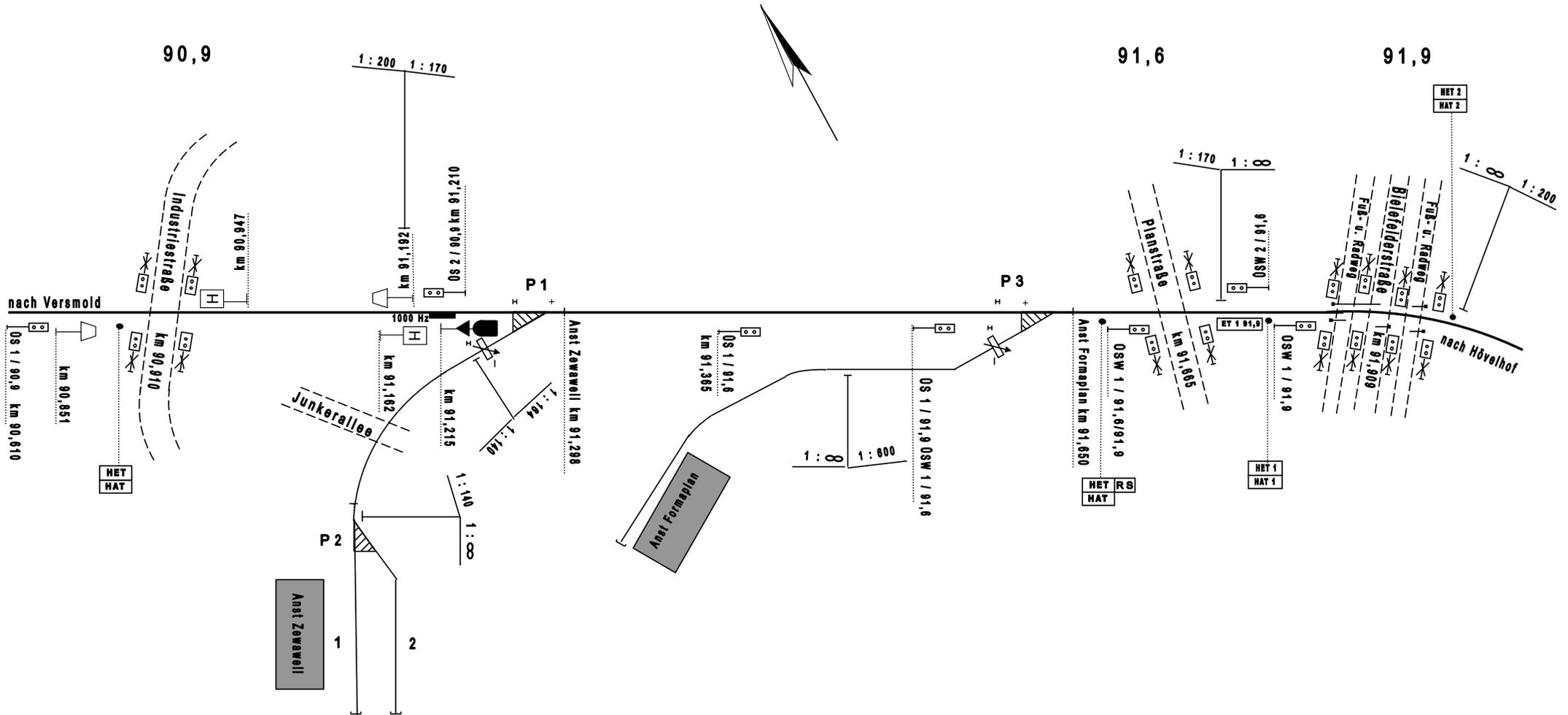
### Zuglaufstelle Kaunitz km 84,900



# Zuglaufstelle Espeln - Riege km 88,700

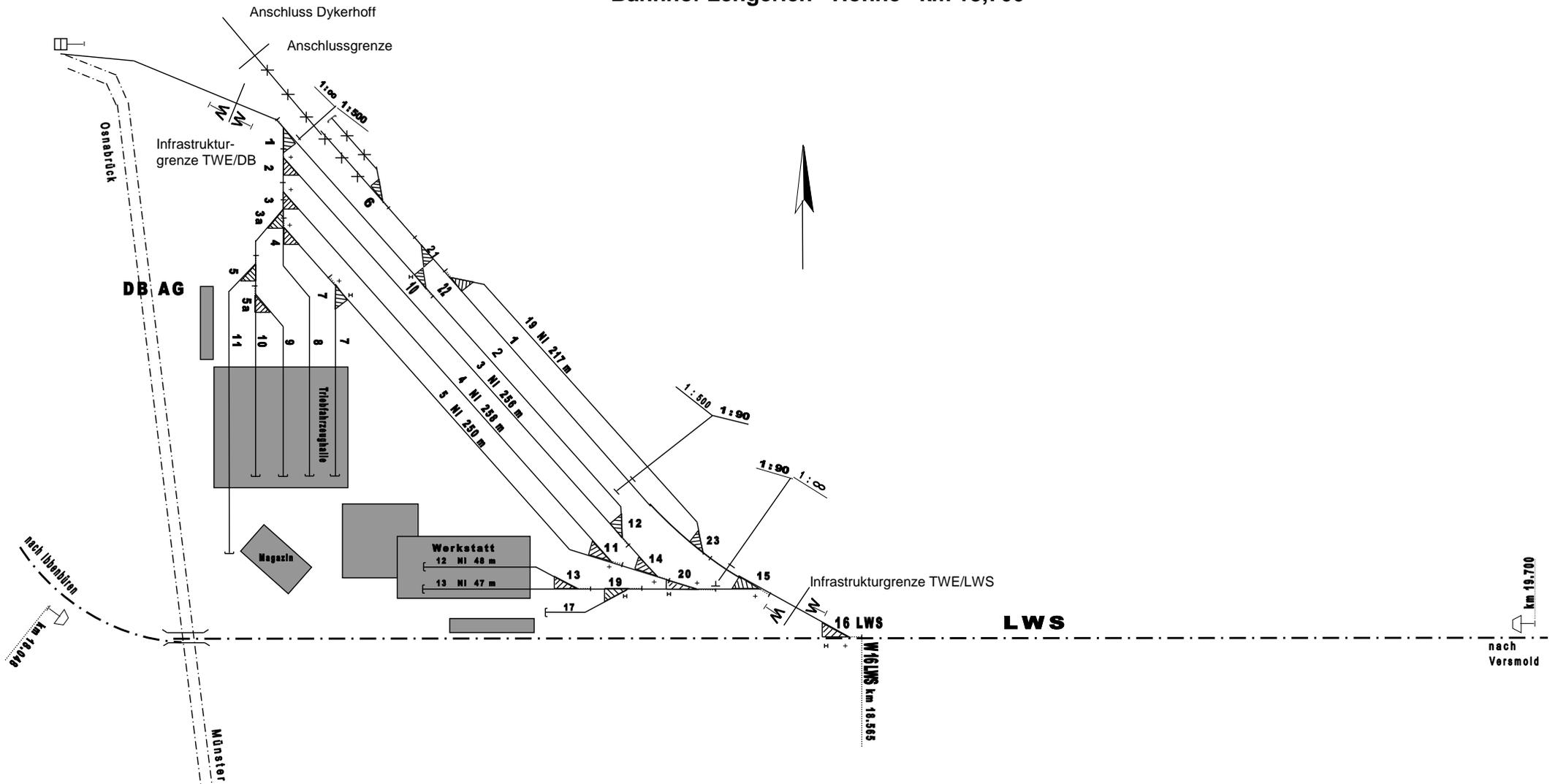


Hövelhof West 91,100, Anst Fa. Zewawell km 91,298 und Anst Fa. Formaplan km 91,650





**Bahnhof 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.

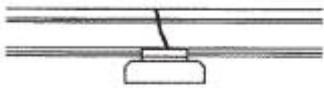
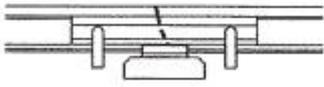
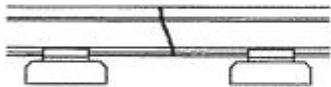
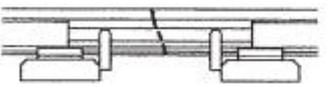
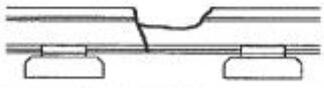
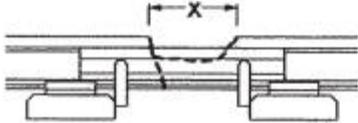
#### **Entscheidung über die Befahrbarkeit**

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.

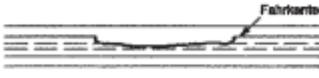
Die Beurteilung des Schienenbruchs bezüglich seiner Befahrbarkeit erfolgt durch das vom EBL / ABL dazu berechnigte Personal. Dieses beobachtet die Bruchstelle während des Befahrens.

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 <sup>1)</sup>	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
1	<p>Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagsplatte</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	<p>Bruch Nr. 1, gesichert mit Notlaschenverband</p> 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	<p>Querbruch innerhalb des Schwellenfaches</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	<p>Bruch Nr. 2, gesichert mit Notlaschenverband</p> 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	<p>Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf (eingetreten oder zu befürchten)</p> 	unbefahrbar	unbefahrbar
3a	<p>Bruch Nr. 3, gesichert mit Notlaschenverband</p> 	<p><math>x \leq 25</math> cm: Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung</p> <p><math>x &gt; 25</math> cm: Bruchlücke unbefahrbar</p>	unbefahrbar



1 lfd. Nr.	2 Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	3 Beurteilung bez. Befahrbarkeit <sup>1)</sup>	
		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 <sup>2)</sup>	Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schritt- geschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 <sup>2)</sup>	wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schritt- geschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 <sup>2)</sup>	Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	unbefahrbar	unbefahrbar
7 <sup>2)</sup>	langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante  Draufsicht auf die Schiene	unbefahrbar	unbefahrbar
8 <sup>2)</sup>	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



#### 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.

### 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, davon 4 im Bf Gütersloh Nord und 1 im Bf Lengerich

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.

Im Bf Lengerich ist der jeweilige diensthabende Tf der Schicht 1 für das Funkgerät verantwortlich.

### 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 Rangierabteilung im Stillstand zu befinden.



### **Besondere Bestimmungen für den Zuggleitfunk**

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 Rangier-signale anwenden.



## 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 Tzf 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 Tzf 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 Tzf.



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 selbstständig 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 Fahrweicheinstellung 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.
- 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

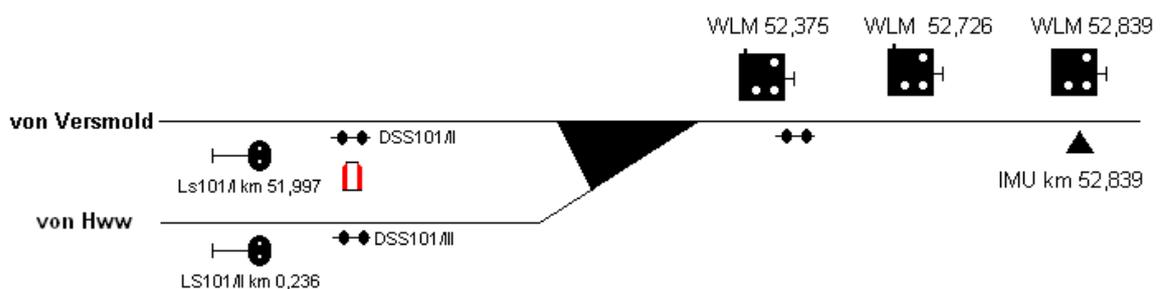
Das Auffahren von Weichen ist verboten. Das Vorgehen nach dem Auffahren einer Weiche richtet sich nach § 61 FV-NE.

### 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. Hinter dem Schlagtasterbaum für die Weiche 4 befindet sich eine H-Tafel mit dem Zusatzschild Gleis 4 bis 10. Diese ist zu beachten. 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 Fahr-



weg. 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 sicher gestellt 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 besorgen. Diese sind beim Zugleiter in der Zugleitung hinterlegt.
- 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 Knebschalter 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.

#### **Vorraussetzungen 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 Einfahrsignale 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 Achszählschaltung überwacht und können nur bei Grundstellung des Achszählers umgestellt werden.

### **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**

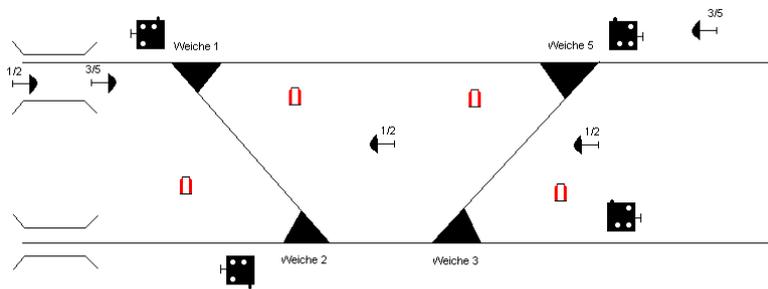
Das Auffahren von Weichen ist verboten. Das Vorgehen nach dem Auffahren einer Weiche richtet sich nach § 61 FV-NE.



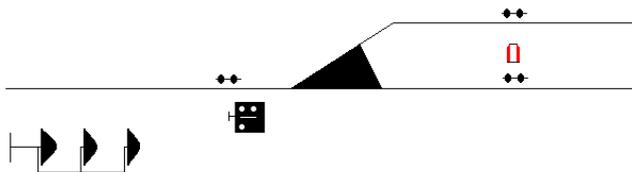
### Weichenhilfsbedienung bei gestörtem Umstellschutz

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

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

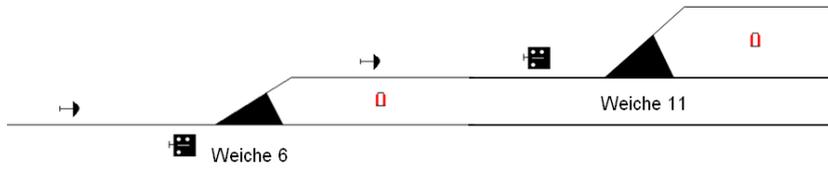


EOW 4 und 10 Gütersloh Nord





EOW in Gütersloh Nord - Weiche 6 und 11





Captrain Deutschland CargoWest GmbH  
Am Grubenhof 2

33330 Gütersloh

Michael Lange

Tel.: +49 (0) 5241 / 2 34 00-107  
Fax.: +49 (0) 5241 / 2 34 00-21  
✉ michael.lange@captrain.de

05.12.2019

**Beförderungsgenehmigung**  
**TWE Bza 001-2020**  
**Gültigkeit: 15.12.2019 bis 12.12.2020**

### 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	Firma Claas SE GmbH Harsewinkel
20b, EVU	Captrain Deutschland CargoWest GmbH
21, Versandbahnhof	Harsewinkel West
22, Bestimmungsbahnhof	verschiedene



23, Beförderungsweg	Harsewinkel West – Harsewinkel (GI 1) - Gütersloh Nord (GI 3) -Gütersloh Hbf (GI 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



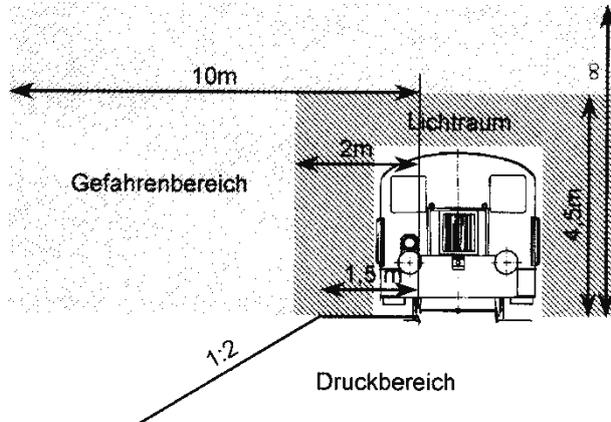
## ERLAUBNISSCHEIN

### für Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleisanlagen

Von bauausführendem Unternehmen auszufüllen	<p><b>1. Vorgesehene Maßnahmen</b></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 Sicherungsaufsicht vorgesehenen Person: _____</p> <p>Unterschrift der für die Sicherungsaufsicht vorgesehenen Person: _____ (Auf Merkblatt „Hinweise für Arbeiten im Bereich von Gleisen“; Ausgabe vom 09.12.2018 wird verwiesen!)</p> <p>Folgende Arbeiten werden ausgeführt:</p> <p>_____</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><b>2. Vorgesehene Sicherungsmaßnahmen</b></p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>Ansprechpartner: Eisenbahnbetriebsleiter _____ Tel.-Nr. _____</p> <p style="padding-left: 150px;">Herr _____</p> <p style="padding-left: 150px;"><b>Zugleiter/</b> _____ Tel.-Nr. _____</p> <p>Unterschrift des Eisenbahnbetriebsleiters: _____</p>
Bahnunternehmen/ Bauunternehmen	<p><b>3. Fertigmeldung über ordnungsgemäße Beendigung der Arbeiten</b></p> <p>Datum: _____ Unterschrift der verantwortl. Person des Bauunternehmens: _____</p> <p>Datum: _____ Unterschrift Bahnmeister: _____</p>

### 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. Gleisperrung
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 Gleisperrung 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 Gleisperrung*)

Durchführung der Gleisperrungen 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



Fahrtbericht

Zugführer: Geisterfahrer

Zug-Nr.	600		601		651		652			
	Std	Min								
soll Abfahrt	8	30	11	00	13	00	14	00		
soll Ankunft	9	00	11	30	13	38	14	38		

1	2	3	4		5		6	7	8	9	10
Zug Nr	Fahrerlaubnis bis	Betriebsstellen	Ankunft		Abfahrt		Achsenzahl	Gesamtzuggewicht	Bremsgewicht	Brh und Bremsstellung	Bemerkungen
			Std.	Min	Std.	Min.					
600	↓	GÜN			9	12	8	140	110	P79	
	↓	HWW	9	44							
601	↓	HWW			11	45	8	100	80	P80	
	↓	HW	11	55	12	15					X 900/ Gf2
	↓	GÜN	12	30							
651	↓	GÜN			13	00	4	120	90	P 75	
	↓	VM	13	45							
652	↓	VM			14	10	4	80	80	P 100	
	↓	HW	14	25	14	40					X 611/ Ne1
	↓	GÜN	15	10							

Besonderheiten:  
 km-Ende: 225 100  
 h-Ende: 1111

abgegebene Berenie/Fpi-Mitteilungen: Befehl Nr 108; 109



Unterschrift: Geisterfahrer





## Meldung über Mängel an der TWE-Strecke

Datum: \_\_\_\_\_ Uhrzeit: \_\_\_\_\_

Name des Meldenden: \_\_\_\_\_

aufgenommen durch: \_\_\_\_\_

**Anlage / Bauteil:**

(bitte ankreuzen)

- |                          |              |                    |
|--------------------------|--------------|--------------------|
| <input type="checkbox"/> | Gleis        | Nummer: _____      |
| <input type="checkbox"/> | Weiche       | Nummer: _____      |
| <input type="checkbox"/> | Brücke       |                    |
| <input type="checkbox"/> | Bahnübergang | Kilometer: _____   |
| <input type="checkbox"/> | Signal       | Bezeichnung: _____ |
| <input type="checkbox"/> | sonstiges    | _____              |

Betriebsstelle, Streckenkilometer: \_\_\_\_\_

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

**Beschreibung:**

---

---

---

---

---

**Durch SigT/Bautechnik auszufüllen:**

Eingabe Zedas Asset am: \_\_\_\_\_

durch: \_\_\_\_\_

Erledigungsmeldung an Zugleitung am: \_\_\_\_\_

durch: \_\_\_\_\_

# STÖRUNGSBUCH

Strecken:           Versmold - 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.

