Bedienungsanweisung Bielefeld-Sieker

Stand Mai 2023

Inhaltsverzeichnis

1 Verteiler ... 3

2 Allgemeine Bestimmungen ... 4

2.1 Eisenbahninfrastrukturbetreiber ... 4

2.2 Für den Bahnbetrieb zuständige Stelle ... 4

2.3 Geltungsbereich ... 4

3 Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur der Serviceeinrichtung ... 4

3.1 Anschluss an DB-Netze Infrastruktur ... 4

3.2 Gleisanlagen der Serviceeinrichtung Eurobahn ... 4

3.3 Weichen ... 5

3.4 Gleise ... 5

3.5 Gleisabschlüsse ... 5

3.6 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik ... 6

3.7 Maßgebliche Neigung ... 6

3.8 Bahnübergänge ... 6

4 Betriebliche Regelungen ... 6

4.1 Betriebsverfahren ... 6

4.2 Einfahrt in die Serviceeinrichtung, Ausfahrt aus der Serviceeinrichtung ... 7

4.3 Zulässige Geschwindigkeiten ... 7

4.4 Einfahrt in die Wartungshalle ... 7

4.5 Maximale Zuglänge ... 7

4.6 Abstellen von Fahrzeugen ... 7

4.7 Festlegen abgestellter Fahrzeuge ... 7

4.8 Abstellverbot ... 8

4.9 Bremsen ... 8

4.10 Bedienen der Bremse/ Einfahrt in die Wartungshalle ... 8
4.11 Abstoßen und Ablaufen lassen ... 8
4.12 Bahnübergänge sichern ... 8
4.13 Rangieren ... 9
4.14 Lärmminimierung ... 9

5 Befüllen mit Luft ... 10
5.1 Gleisbogen mit einem Radius kleiner als 150 m befahren ... 10
5.2 Gleisabschluss Gleis 6 ... 10
5.3 Beleuchtungsanlagen ... 10
5.4 Betanken VT Talent mit Heizöl ... 11

6 Kommunikationsanlagen ... 11
6.1 Ortsfeste Kommunikationsanlagen ... 11
6.2 Funkverständigung ... 11

7 Anforderungen an das Personal ... 12

8 Notfallmanagement ... 12
8.1 Unfallmeldestelle ... 12
8.2 Sperren von Gleisen ... 12

9 Zusatzbestimmungen zu Ril 301 ... 12

10 Anlage 1 Lageplan Serviceeinrichtung eurobahn Bielefeld-Sieker ... 13

11 Anhang 1 Betriebliche Bestimmungen der DB zur Bedienung der Awanst Sieker ... 14
11.1 Anhang 10 ... 14
11.2 Allgemeine Bestimmungen ... 14
11.3 Betriebliche Bestimmungen ... 15

1 Verteiler

zuzustellen:

- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen -

  Landeseisenbahnverwaltung Nordrhein-Westfalen beim EBA, Ast Essen
- Eisenbahnbetriebsleiter des EVU Eurobahn GmbH & Co. KG
- Stv. Eisenbahnbetriebsleiter des EVU Eurobahn GmbH & Co. KG
- Örtlicher Betriebsleiter des EVU Eurobahn GmbH & Co. KG
- DB Netze AG, Niederlassung West, Duisburg
- DB Netze AG, Niederlassung West, Betriebsstandort Hamm
- DB Netze AG, NL West, Regionalnetz Lipperland-Senne
- Übergangsbahnhof Serviceeinrichtung Eurobahn / DB Netz AG (Fdl Stw „Bof"; über DB Netze AG) **persönlich**

zuzuteilen:

- den im Zugführer- und im Triebfahrzeugführerdienst eingesetzten Mitarbeitern (über die zugangsberechtigten EVU),
- allen Werkstattmitarbeitern der Serviceeinrichtung Bielefeld-Sieker,
- Mitarbeitern der Verkehrsdisposition Dieselnetz der eurobahn **zugänglich zu machen:**
- allen übrigen Betriebsbediensteten der zugangsberechtigten EVU

2 Allgemeine Bestimmungen

2.1 Eisenbahninfrastrukturbetreiber

Die Eisenbahninfrastruktur „Serviceeinrichtung Bielefeld-Sieker“ wird vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen Eurobahn GmbH & Co. KG, Reinhardtstraße 52, 10117 Berlin betrieben.

Die Serviceeinrichtung Bielefeld-Sieker“ (ESEK) ist eine öffentliche Eisenbahn gem. §3 (2) Satz 2 AEG.

2.2 Für den Bahnbetrieb zuständige Stelle

Die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle ist der

Örtliche Betriebsleiter
Unionstraße 3
59079 Hamm
☎ Tel. 02381-9694-254, Fax -195.

2.3 Geltungsbereich

Diese Bedienungsanweisung ist gültig für die Serviceeinrichtung Bielefeld-Sieker, Meisenstr. 65, 33607 Bielefeld. Sie ist geltendes Regelwerk für alle zugangsberechtigten EVU.

3 Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur der Serviceeinrichtung

3.1 Anschluss an DB-Netze Infrastruktur

In km 18,325 der Strecke Lage (Lippe) – Bielefeld Ost der DB Netz AG sind die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG und der Eurobahn durch die Anschlussweiche 1 zwischen den Bahnhöfen Hillegossen und Bielefeld-Ost miteinander verbunden. Der Flankenschutz wird durch die Schutzweiche 2 gewährleistet. Die Grenze befindet sich an der Tafel „Infrastrukturgrenze“.

3.2 Gleisanlagen der Serviceeinrichtung Eurobahn

Die Eisenbahninfrastruktur „Serviceeinrichtung Bielefeld-Sieker“ ist nach EBO § 4 (7) eine nicht elektrifizierte Ausweichanschlussstelle (Awanst).

Die Awanst besteht aus der Abstellanlage Gleis 1 – 3. Über die Doppelweiche 14 a/b sind die Werkstattgleise 4 – 6 der Instandsetzungseinrichtung (Wartungshalle) angeschlossen.

Zwischen Gleis 4 und 5 befindet sich unmittelbar vor der Wartungshalle zusätzlich die Einrichtung zur Brennstoffaufnahme (Tankstelle für Dieselkraftstoff) und zur Fäkalienentsorgung.

Weitere Einzelheiten können dem Lageplan in Anlage 1 entnommen werden.

3.3 Weichen

Folgende Weichen sind im Bereich des Anschluss eurobahn vorhanden:

Bezeichnung	Daten	Bemerkungen
W 1	EW 190 - 1:9	Anschlussweiche
W 2	EW 190 - 1:9	Schutzweiche
DW 14a/b	DW 140 - 1:7 / 1:5,16	Sonderkonstruktion Schreck-Mieves
W 12	EW 140 - 1:6	
W 13	ABW 928,168 / 172,786 - 1:6	
W 21	ABW 215 - 1:4,8	
W 10	EW 140 - 1:6	Weiche neu
W 11	EW 190 - 1:7,5	Weiche erneuert

Alle Weichen innerhalb der Serviceeinrichtung Bielefeld-Sieker sind ortsgestellte Handweichen, die mit schwarz-weißen Hebelgewichten versehen sind.

3.4 Gleise

Folgende Gleise sind im Bereich des Anschluss eurobahn vorhanden:

Gleis-Nr.	Nutzlänge (ca.)	Bemerkungen
1a	100 m	Gleisabschnitt W2 bis DW 14a/b
1b	13 m	Gleisabschnitt W2 bis Prellbock
1	114 m + 102 m	Abstellgleis W12 – W11 Abstellgleis W11 bis Prellbock
2	84 m	Abstellgleis
3	65 m	Umfahrungsgleis *
4	105 m	Tankanlage, Hallengleis
5	135 m	Tankanlage, Hallengleis
6	70 m	Hallengleis

* von hier sind die Gleise 4 und 6 mit 1 Talent erreichbar, ohne den BÜ zu befahren.

3.5 Gleisabschlüsse

Die Verlängerung von Gleis 1 ist mit einem Bremsprellbock abgeschlossen.

Die Hallengleise 4 und 5 besitzen in die Wand der Werkstatthalle integrierte Gleisabschlüsse. Das Hallengleis 6 ist mit einem Festprellbock mit Puffereinrichtung und Bremselementen abgeschlossen.

3.6 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Im Bereich der Serviceeinrichtung sind sich keine signaltechnischen Einrichtungen vorhanden.

Die signaltechnischen Einrichtungen zur Bedienung der Awanst sind im Anhang 1 der DB-Netz AG beschrieben.

3.7 Maßgebliche Neigung

Die maßgebliche Neigung beträgt 28 ‰ (1:36) am Bahnübergang „Am Wiehagen“ mit Neigungswechsel auf dem BÜ.

3.8 Bahnübergänge

Zwischen dem Bahnhof Bielefeld Ost und der Anschlussweiche W 1 befinden sich die Bahnübergänge

- BÜ 47 „Otto-Brenner-Straße“ in km 18,648 . Der BÜ 47 ist durch eine signalgesteuerte Lichtzeichenanlage mit Halbschranken (EBÜT 80) gesichert.
- BÜ 46 „Meisenstraße“ in Km 18,345, für Fußgängerverkehr mit Umlaufsperren
- Innerhalb der Awanst Bielefeld-Sieker der eurobahn befindet sich der nichttechnisch gesicherte BÜ „Am Wiehagen“.

In Richtung Hillegossen befindet sich der BÜ 45 „Am Strebkamp“ in Km 17,895. Der BÜ ist als Lichtzeichenanlage mit Halbschranken (EBÜT 80) ausgeführt.

4 Betriebliche Regelungen

4.1 Betriebsverfahren

Für den Betrieb auf der Eisenbahninfrastruktur der Serviceeinrichtung Bielefeld-Sieker der Eurobahn kommt die Richtlinie 408 der DB Netz AG in Verbindung mit der Ril 301 zur Anwendung, soweit die dortigen Regelungen zutreffend sind.

Innerhalb der Infrastruktur der Serviceeinrichtung finden Fahrzeugbewegungen ausschließlich als Rangierfahrten gemäß Ril 408.0801 ff. statt.

Eine Sperrfahrt beginnt und endet an der Infrastrukturgrenze.

Die Fahrten von / zur Awanst. Bielefeld-Sieker auf der Strecke der DB Netz AG erfolgen als Sperrfahrten nach Ril 408.0481 und 408.0482.

4.2 Einfahrt in die Serviceeinrichtung, Ausfahrt aus der Serviceeinrichtung

Die betrieblichen Bestimmungen der DB AG Regionalnetz Münster-Ostwestfalen für die Ein/Ausfahrt in/aus der Serviceeinrichtung Bielefeld-Sieker enthält Anhang 1:

„BETRIEBLICHE BESTIMMUNGEN ZUR BEDIENUNG DER AWANST SIEKER IN KM 18,325 DER EINGLEISIGEN NEBENBAHN BIELEFELD – LAGE (LIPPE)
ZWISCHEN DEN BAHNHÖFEN BIELEFELD-OST UND HILLEGOSSEN“

Vor der Ausfahrt aus der Awanst ist vor Vorbeifahrt an der Infrastrukturgrenze die fernmündliche Zustimmung des Fdl Bielefeld-Ost vor jeder einzelnen Sperrfahrt einzuholen.

4.3 Zulässige Geschwindigkeiten

In der Serviceeinrichtung beträgt die zulässige Geschwindigkeit gemäß Ril 408, Modul 408.0821 Abschnitt (3) 25 km/h. Ausgenommen hiervon ist die Einfahrt in die Werkstatthalle.

4.4 Einfahrt in die Wartungshalle

Die Einfahrt in die Wartungshalle ist nur mit besonderer Vorsicht und höchstens Schrittgeschwindigkeit (< 5 km/h) gestattet. Vor Einfahrt hat der Eisenbahnfahrzeugführer die Zustimmung des Werkstattpersonals einzuholen. Diese Zustimmung kann entfallen, wenn bei der Einfahrt die Spitze der Rangierfahrt durch entsprechend eingewiesenes Werkstattpersonal besetzt wird.

4.5 Maximale Zuglänge

Die maximal zulässige Zuglänge für die Rangierfahrten in der Serviceeinrichtung beträgt 150 m. Ausnahmen hiervon genehmigt der EBL.

4.6 Abstellen von Fahrzeugen

Auf den Gleisen 1–3 dürfen Fahrzeuge abgestellt werden.
Auf Gleis 2 dürfen nur 1 Talent (3-Teiler) oder 2 Talent (2-Teiler) abgestellt werden. Der Überweg ist freizuhalten.
Das Gleis 3 ist nach Möglichkeit als Umfahrungsgleis freizuhalten.

Auf Gleis 4 und 5 dürfen Fahrzeuge nur zur Herstellung der Fahrbereitschaft und der Zugvorbereitung abgestellt sein.

Vor Übernahme eines Fahrzeuges hat sich jeder Eisenbahnfahrzeugführer bei der Disposition zu melden und das ihm zugewiesene Fahrzeug zu erfragen. Vor Abstellung eines Fahrzeuges hat sich jeder Eisenbahnfahrzeugführer bei der Disposition nach dem Abstellort für das jeweilige Fahrzeug zu erkundigen.

4.7 Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Die Sicherung abgestellter Fahrzeuge erfolgt nach den Regeln der Ril 408.0841.

4.8 Abstellverbot

Im Bereich Gleis 1a dürfen grundsätzlich keine Fahrzeuge abgestellt werden.

4.9 Bremsen

Zu bewegende Fahrzeuge sind grundsätzlich an die Hauptluftleitung anzuschließen. Alle brauchbaren Bremsen sind einzuschalten.

4.10 Bedienen der Bremse/ Einfahrt in die Wartungshalle

Bei Halt im Bereich zwischen dem BÜ „Am Wiehagen“ und der Schutzweiche 2 ist zusätzlich zur Federspeicherbremse (bzw. Hand-/Feststellbremse) die Druckluftbremse an allen Fahrzeugen anzulegen.

Bei der Einfahrt in die Wartungshalle gilt, dass grundsätzlich, wenn sich das besetzte Triebfahrzeug nicht an der Spitze der Rangierfahrt befindet, die Druckluftbremse von der Spitze der Rangierabteilung bedienbar sein muss.

Bei geschobenen Wagengruppen ist hierfür ein Luftbremskopf gemäß Ril 408.0831, Abschnitt 3 zu verwenden. Bei geschobenen Triebzügen darf ersatzweise das Führerbremsventil an der Spitze genutzt werden.

4.11 Abstoßen und Ablaufen lassen

Das Abstoßen und ablaufen lassen von Fahrzeugen ist in der Serviceeinrichtung verboten.

4.12 Bahnübergänge sichern

Der Bahnübergang „Am Wiehagen“ ist technisch nicht gesichert. Die Sicherung erfolgt nach Ril 408.0823 Abs (3) mit folgender örtlicher Regelung.

Die Abgabe des Achtungssignals Zp 1 ist aus Lärmschutzgründen nicht erlaubt!

Ist eine Fahrt mit nur einem Triebfahrzeugführer besetzt, muss ein zusätzlicher Mitarbeiter mit entsprechender Unterweisung die Postensicherung übernehmen.

Bei Doppeltraktionsfahrten, die aus einer Sperrfahrt in eine Rangierfahrt bzw. aus einer Rangierfahrt in eine Sperrfahrt übergehen, sind zwingend zwei Mitarbeiter mit entsprechender Unterweisung notwendig, um den reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten. Hierbei übernimmt ein Mitarbeiter die Postensicherung und ein Mitarbeiter die Bedienung der Signalanlagen. Steht ausnahmsweise kein Posten zur Verfügung und der Triebfahrzeugführer rangiert alleine, darf auf die Postensicherung verzichtet werden, wenn dabei folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Halt vor dem Bahnübergang,
- Warnung der Wegebenutzer durch Signal Zp1,
- Befahren des Bahnübergangs, wenn dies ohne Gefährdung des Straßenverkehrs möglich ist, mit Schrittgeschwindigkeit bis etwa die Straßenmitte erreicht ist mit einer Rangierfahrt, bei der sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze befindet.

Auf allen Triebfahrzeugen sind für die Postensicherung Signalfahnen mitzuführen.

4.13 Rangieren

Bevor Fahrzeuge innerhalb der Awanst bewegt werden, hat sich der Triebfahrzeugführer beim Disponenten zu erkundigen, ob noch andere Fahrzeugbewegungen stattfinden. Zweck, Ziel und Besonderheiten der Fahrzeugbewegungen sind dann vom Disponenten zu koordinieren. Die Abstellplätze der Fahrzeuge werden vom Disponenten festgelegt.

Der Übergang von einer Rangierfahrt in eine Sperrfahrt ist ohne Halt ist nicht zugelassen.

4.14 Lärmminimierung

Auf Grund der Wohnbebauung im Umfeld des Betriebshofes ist die Lärmbelastung beim Betrieb von Fahrzeugen im Bereich der Awanst Bielefeld-Sieker zwingend zu minimieren. Dies gilt gleichermaßen für Wartungsarbeiten wie für den V- und A-Dienst planmäßig ein- oder ausfahrender Fahrzeuge:

- Fahrzeugbewegungen sind generell auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken.
- Motorenlaufzeiten, insbesondere außerhalb der Wartungshalle, sind auf die minimal notwendige Dauer zu beschränken, auch wenn dadurch z. B. keine Klimatisierung der Fahrzeuge erfolgt.
- Im V-Dienst sind nach Erreichen des notwendigen HBL-Druckes auch während des Bremsprobelaufs oder PZB-Tests die Motoren auszuschalten.
- Das Auffüllen der HBL hat grundsätzlich nur mit niedriger Motordrehzahl (Leerlaufdrehzahl) zu erfolgen.
- Motorenprüfläufe sind in der Werkstatt durchzuführen, dabei sind die Hallentore geschlossen zu halten.
- Lärmintensive Arbeiten (wie z. B. Makrofontests) sind generell nur bei geschlossenen Hallentoren auszuführen.
- Bei der Ein- und Ausfahrt aus der Awanst Sieker als Sperrfahrt sind die Motoren während der Standzeiten beim Schlüsseln im Bereich des BÜ „Am Wiehagen“ unbedingt auszuschalten.

5 Befüllen mit Luft

Die Befüllung des Luftsystems von Triebfahrzeugen in den Werkstatthallen ist grundsätzlich über die Fremdversorgung vorzunehmen. Auf dem Außengelände erfolgt die Befüllung weiterhin mit den Dieselmotoren ausschließlich in Leerlaufdrehzahl!

(übernommen aus BW 03-2004)

5.1 Gleisbogen mit einem Radius kleiner als 150 m befahren

Der kleinste Bogenradius innerhalb der Awanst beträgt 140 m.

Beim Befahren von Gleisbogen mit einem Radius von 100 m bis kleiner als 150 m muss bei Fahrzeugen mit Schraubenkupplung diese so weit ausgespindelt werden, dass zwischen den Kupplungsmuttern und den freien Spindelenden (Endscheibe, Stift, Splint) noch ein Gewindegang frei bleibt (Langmachen).

5.2 Gleisabschluss Gleis 6

Der Gleisabschluss in der Werkstatthalle Gleis 6 ist als Sonderkonstruktion mit abnehmbaren Pufferträger und bremsender Puffereinrichtung ausgeführt. Für diesen Prellbock gelten folgende Regeln:

- Die Einfahrt von Fahrzeugen in die Halle ist nur bei ordnungsgemäß aufgelegtem und befestigtem Pufferträger gestattet.
- Die Mitarbeiter der Werkstatt sind verantwortlich dafür, dass keine Fahrzeugbewegungen in der Halle stattfinden, sobald der Pufferträger gelöst oder entfernt wurde.
- Die Einfahrgeschwindigkeit in die Halle beträgt maximal 5 km/h.
- Nach einer Auffahrt, bei der die bremsende Puffereinrichtung eingeschoben wurde, ist diese zurückzustellen. Hierzu ist die Bedienungsanweisung des Herstellers zu beachten.
- Die bremsende Puffereinrichtung ist regelmäßig durch die Werkstatt zu kontrollieren. Bei Beschädigungen am Prellbock oder der bremsenden Puffereinrichtung ist dies der Betriebsleitung zu melden.

5.3 Beleuchtungsanlagen

Das Gleisfeld in der Betriebsstelle ist beleuchtet.

5.4 Betanken VT Talent mit Heizöl

Das Betanken der Heizöltanks der VT Talent an Tankstelle der Eurobahn in Bielefeld-Sieker ist unter Beachtung folgender Auflagen gestattet:

- Es ist ausschließlich die Kleinmengenpistole zu benutzen.
- Während des Tankvorganges ist die LED-Füllstandsanzeige zu beobachten. Es darf nur bis zur Höhe der Markierung „- 1 LED“ betankt werden.

Das Volltanken des Heizöltanks darf auch weiterhin ausschließlich an Tankstellen mit Grenzwertgeber (zB DB Energie Bielefeld Hbf) erfolgen.

(übertragen aus BDA 12-2010)

6 Kommunikationsanlagen

6.1 Ortsfeste Kommunikationsanlagen

Eine Fernsprechverbindung zum Fahrdienstleiter (Fdl) in Bielefeld Ost besteht vom Streckenfernsprecher in km 18,381, Rufzeichen [--- •]. [1]

Der Fdl Bielefeld-Ost Stellwerk „Bof“ ist unter der

Rufnummer **0151-27403363** erreichbar.

6.2 Funkverständigung

Für die Verständigung im Rangierdienst in der Awanst Sieker ist der Kanal C 20 zu verwenden.

(übernommen aus BW 03-2004)

[1] --- 3 Kurbelumdrehungen; • 1 Kurbelumdrehung

7 Anforderungen an das Personal

Betriebspersonale gemäß § 47 EBO der zugangsberechtigten EVU müssen über die Kenntnisse gültigen Regelwerkes verfügen. Die Schulung und Unterweisung ist vom einsetzenden EVU sicherzustellen.

Die Mitarbeiter der EVU müssen, bevor sie in der Serviceeinrichtung Hilfstätigkeiten beim Rangieren übernehmen, nachweislich in die Örtlichkeiten der Awanst Bielefeld-Sieker eingewiesen sein. Insbesondere ist die Kenntnis der Bedienung der Anschlussweichen, des Anschlusssperrfeldes (siehe Anhang 1) und der fahrdienstlichen Meldungen nachzuweisen.

Zugangsberechtigte EVU haben allen ihren eingesetzten Personalen insbesondere diese Bedienungsanweisung zugänglich zu machen und deren Inhalte zu vermitteln.

8 Notfallmanagement

8.1 Unfallmeldestelle

Die Unfallmeldetafel I ist zu beachten.

Unfallmeldestelle für alle Unfälle oder gefährlichen Ereignisse innerhalb der Serviceeinrichtung ist die Leitstelle Hellwegnetz der Eurobahn.

Die Leitstelle ist unter folgenden Rufnummern erreichbar:

☎ 02381/9694-221

Bei außergewöhnlichen Ereignissen auf der Infrastruktur der DB Netz AG ist der Fdl Bielefeld-Ost Stellwerk „Bof“ Notfallmeldestelle. Er ist unter der

Rufnummer **0151-27403363** erreichbar.

Zugfunk GSM-R ist nicht vorhanden.

8.2 Sperren von Gleisen

Die Sperrung von Gleisen erfolgt durch die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle (siehe Ziffer 1.2).

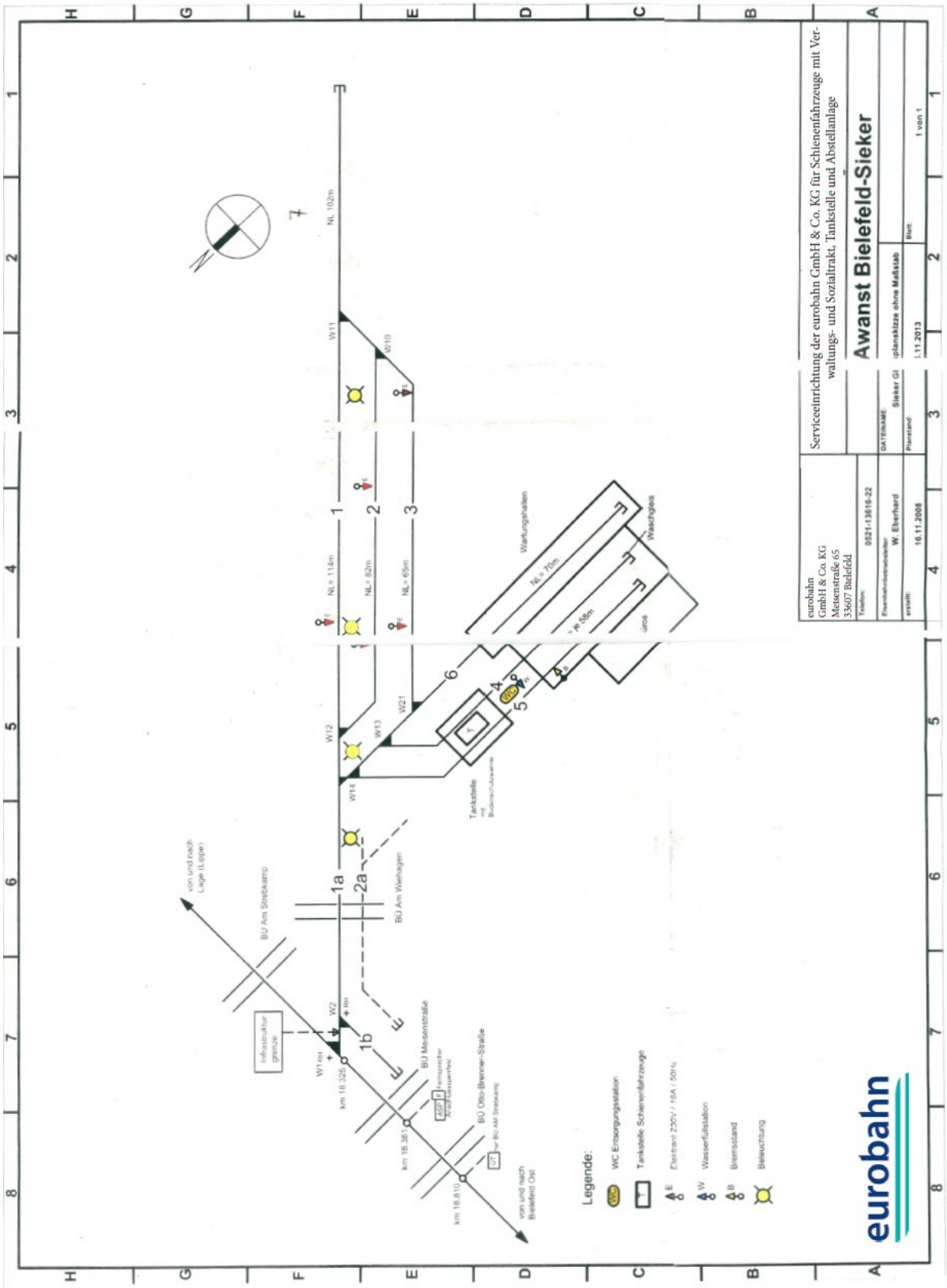
☎ Tel. 02381-9694-254, Fax -195.

9 Zusatzbestimmungen zu Ril 301

zu Ril 301.0801

Weichensignale sind nicht rückstrahlend ausgeführt.

10 Anlage 1 Lageplan Serviceeinrichtung eurobahn Bielefeld-Sieker



11 Anhang 1 Betriebliche Bestimmungen der DB zur Bedienung der Awanst Sieker

11.1 Anhang 10

zu den Örtlichen Richtlinien
Lipperlandbahn EBIO

Betriebliche Bestimmungen zur Bedienung der Awanst Sieker in km 18,325 der eingleisigen Nebenbahn Bielefeld – Lage (Lippe) zwischen den Bahnhöfen Bielefeld Ost und Hillegossen

11.2 Allgemeine Bestimmungen

A) Lage des Anschlusses

Der Gleisanschluss Sieker ist eine Ausweichanschlussstelle zwischen den Bahnhöfen Bielefeld Ost und Hillegossen und zweigt mit der Anschlussweiche 1 in km 18,325 aus dem Streckengleis ab. Die Anschlussweiche 1 ist eine einfache ortsgestellte Weiche, Streckenblock ist vorhanden.

B) Beschreibung des Anschlusses

Der Gleisanschluss umfasst die Gleisanlagen der Eurobahn GmbH u. Co KG. Alle Gleisanlagen im Anschluss sind durch ortsgestellte Weichen miteinander verbunden.

Zu den Außenanlagen gehören:

Anschlussweiche 1 Durch Riegelschloss in Grundstellung in Abhängigkeit von der Schutzweiche 2 verschlossen

Schutzweiche 2 Durch doppeltes Riegelschloss in abweisender Stellung verschlossen. Schlüssel im Schlüsselschalter AS.

Anschlusssperrfeld ASP In Schrank in km 18,395. Wird durch das Blocken des am Ring des Weiche 2-Schlüssels befestigten Blockschlüssels festgelegt und das Anschlussfreigabefeld AFR wird freigegeben (Einschluss in die Awanst).

Innenanlagen im Stellwerk „Bof“

Schlüsselsperre über Blockfeld 01. Beinhaltet den Weiche 2-Schlüssel. Durch Entnahme des Schlüssels werden die Ausfahrsignale Richtung

Hillegossen und das Erlaubnisfeld gesperrt. Am Ring dieses Schlüssels ist der Blockschlüssel für das ASP befestigt.

Anschlussfreigabefeld AFR Blockfeld 01. Im AFR ist ein Blockschlüssel festgelegt, der durch Blocken des ASP freigegeben wird. Am Ring dieses Schlüssels ist ein zweiter Schlüssel (gleiche Schlüsselform wie Weiche 2-Schlüssel) für die Schlüsselsperre befestigt.

Zwischen dem Bahnhof Bielefeld Ost und der Anschlussweiche 1 befinden sich der

- Bahnübergang 47 „ Brennerstraße “ , signalgesteuerte Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und
- Bahnübergang 46 „ Meisenstraße “, nur für Fußgängerverkehr, ausgerüstet mit Umlaufsperren.

Eine Fernsprechverbindung zum Fdl Bielefeld Ost besteht vom besonderen Fernsprecher neben dem Schaltschrank in km 18, 395.

11.3 Betriebliche Bestimmungen

A) Allgemeines

Der Gleisanschluss wird zu den im Fahrplan angegeben Zeiten durch planmäßige Sperrfahrten von Bielefeld Ost aus bedient. Zuständige Zugmeldestelle für alle betrieblichen Anordnungen ist der Fdl „Bof“, Bielefeld Ost.

Der Zugführer muss mit den Einrichtungen der Awanst vertraut und gemäß Ril 482.9001 Signalanlagen bedienen – Allgemeines –, geprüft sein.
Bei Sperrfahrten der Eurobahn GmbH und Co Kg werden die Triebfahrzeugführer durch deren Eisenbahnbetriebleiter nach einem Auszug aus der Ril 482.9018 – Signalanlagen bedienen – Felderblock - nachweislich unterwiesen und geprüft.

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt für alle Fahrten 30 Km/h (siehe Buchfahrplan).

Über außerplanmäßige Bedienungsfahrten entscheidet der Fdl Bielefeld Ost im Einvernehmen mit den Fdl Oerlinghausen.

Das Verkehren mehrerer Sperrfahrten nacheinander ist zulässig. Sollen sich mehr als eine Sperrfahrt im Sperrabschnitt befinden, dürfen diese erst nach Übermittlung von Befehl 9 Grund Nr. 3 zugelassen werden.

B) Fahrt zur Awanst Sieker

Die Zeiten des Fahrplans gelten als vereinbart.

Es gelten die Bestimmungen für das Sperren der Gleise der freien Strecke und die Durchführung von Sperrfahrten der Ril 408.01-09 Züge fahren und Rangieren.

Der Fdl Bielefeld Ost ist zuständige Zugmeldestelle für alle betrieblichen Anordnungen und zuständig für die Sperrung des Gleises Bielefeld Ost – Hillegossen.

Nachdem das Gleis gesperrt ist und die blockelektrischen Voraussetzungen erfüllt sind (Erlaubnis in Bielefeld Ost), entnimmt der Fdl den Weiche 2-Schlüssel aus der Schlüsselsperre Sieker Großmarkt und händigt ihn zusammen mit dem Blockschlüssel für das ASP (am Schlüsselring) an den Zugführer der Sperrfahrt aus.

Die Ausfahrt erfolgt auf Ersatzsignal, weil die Ausfahrsignale in Bielefeld Ost in Richtung Hillegossen nunmehr nicht bedienbar sind.

Vor der Ersatzsignalbedienung (bzw. vor der Aushändigung eines Befehls 2) schaltet der Fdl Bielefeld Ost den Bahnübergang „Brenner Straße“ mit ET gemäß Ril 482.9033 Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen- ein.

Die Sperrfahrt hält an der UT in km 18,824 und schlüsselt mit DB 24 Schlüssel die UT für den Bahnübergang “Am Strebkamp“. Der Einschaltkontakt ist dann für 1 Minute unwirksam geschaltet und kann befahren werden, ohne dass der Bahnübergang “Am Strebkamp“ geschlossen wird.

Am Schrank in km 18,395 hält die Sperrfahrt an.

Der Zugführer schließt mit dem Schlüssel die Weiche 2 auf, legt diese in die richtige Stellung und bekommt damit den Schlüssel für die im Streckengleis liegende Anschlussweiche 1 frei.

Nach aufschließen und umlegen der im Streckengleis liegenden Anschlussweiche 1 fährt die Sperrfahrt in den Anschluss.

Nachdem die Sperrfahrt vollständig in den Anschluss eingefahren ist, schließt der Zugführer sie ein und nimmt dabei die Bedienungshandlungen in umgekehrter Reihenfolge vor.

Den Blockschlüssel (am Ring mit Schlüssel für Weiche 2) führt er in das Anschlusssperrfeld ein, ohne es vorerst zu blocken. Dem Fahrdienstleiter meldet er fernmündlich:

“ Sperrfahrt (Nr.) ..... in Ausweichanschlussstelle Sieker mit allen Fahrzeugen eingetroffen“, trägt diese Meldung in das im Schaltschrank liegende Fernsprechbuch ein und blockt dann das Anschlusssperrfeld ASP, wodurch der Blockschlüssel und damit der Schlüssel für Weiche 2 festgelegt werden.

Der Fdl Bielefeld Ost trägt die Meldung in das Zugmeldebuch ein, meldet die Beendigung der Sperrfahrt dem Fdl Oerlinghausen und hebt die Sperrung des Gleises Bielefeld Ost – Hillegossen auf mit dem Wortlaut :

“ Sperrfahrt (Nr.) ..... in Ausweichanschlussstelle Sieker beendet. Sperrung des Gleises von Bielefeld Ost nach Hillegossen aufgehoben“.

Anschließend entnimmt er dem AFR den Blockschlüssel, der durch das Blocken des ASP frei geworden ist. Den am Schlüssel befindlichen zweiten Schlüssel für die Anschlussweiche 2 führt er in die Schlüsselsperre über dem Blockfeld 01 ein und schließt sich die Ausfahrsignale Richtung Hillegossen und sein Erlaubnisfeld wieder frei.

Das Streckengleis darf nicht für Rangierzwecke und auch nicht zum Abstellen von Fahrzeugen benutzt werden.

C) Rückfahrt nach Bielefeld Ost

Nachdem die Voraussetzungen für die Rückfahrt erfüllt sind, meldet der Zugführer dem Fdl Bielefeld Ost die Bereitschaft der Sperrfahrt zur Rückfahrt nach Bielefeld Ost.

Der Fdl Bielefeld Ost sperrt sodann das Streckengleis Bielefeld Ost – Hillegossen, führt den Hilfsschlüssel in das Anschlussfreigabefeld ein und blockt dieses Feld.

Anschließend erteilt er der Sperrfahrt die Zustimmung zur Abfahrt mit folgendem Wortlaut: “Sperrfahrt (Nr.) ..... darf von Awanst Sieker nach Bielefeld Ost abfahren.“ Die Zustimmung zur Abfahrt ist in dem im Schaltschrank ausliegenden Fernsprechbuch nachzuweisen. Das Anschlusssperrfeld (im Schaltschrank km 18,395) ist nun entblockt und der Blockschlüssel und damit der Weiche 2-Schlüssel für sind wieder frei. Mit dem Weiche 2-Schlüssel sind die Bedienungshandlungen wie bei der Hinfahrt auszuführen.

Nachdem die Sperrfahrt in das Streckengleis umgesetzt hat und die Schließarbeiten beendet sind (Weiche 2-Schlüssel frei) fährt die Sperrfahrt nach Bielefeld Ost.

Die Einfahrt in den Bahnhof Bielefeld Ost erfolgt auf Hauptsignal, im Störungsfall auf Ersatzsignal oder Befehl 2. Nach Rückkehr meldet der Zugführer dem Fahrdienstleiter die Vollständigkeit der Sperrfahrt (Eintrag in das Zugmeldebuch) und gibt die Schlüssel an ihn zurück.

Der Fdl führt den Weiche 2-Schlüssel in die Schlüsselsperre über Blockfeld 01 ein und schließt sich die Ausfahrsignale Richtung Hillegossen und sein Erlaubnisfeld wieder frei.

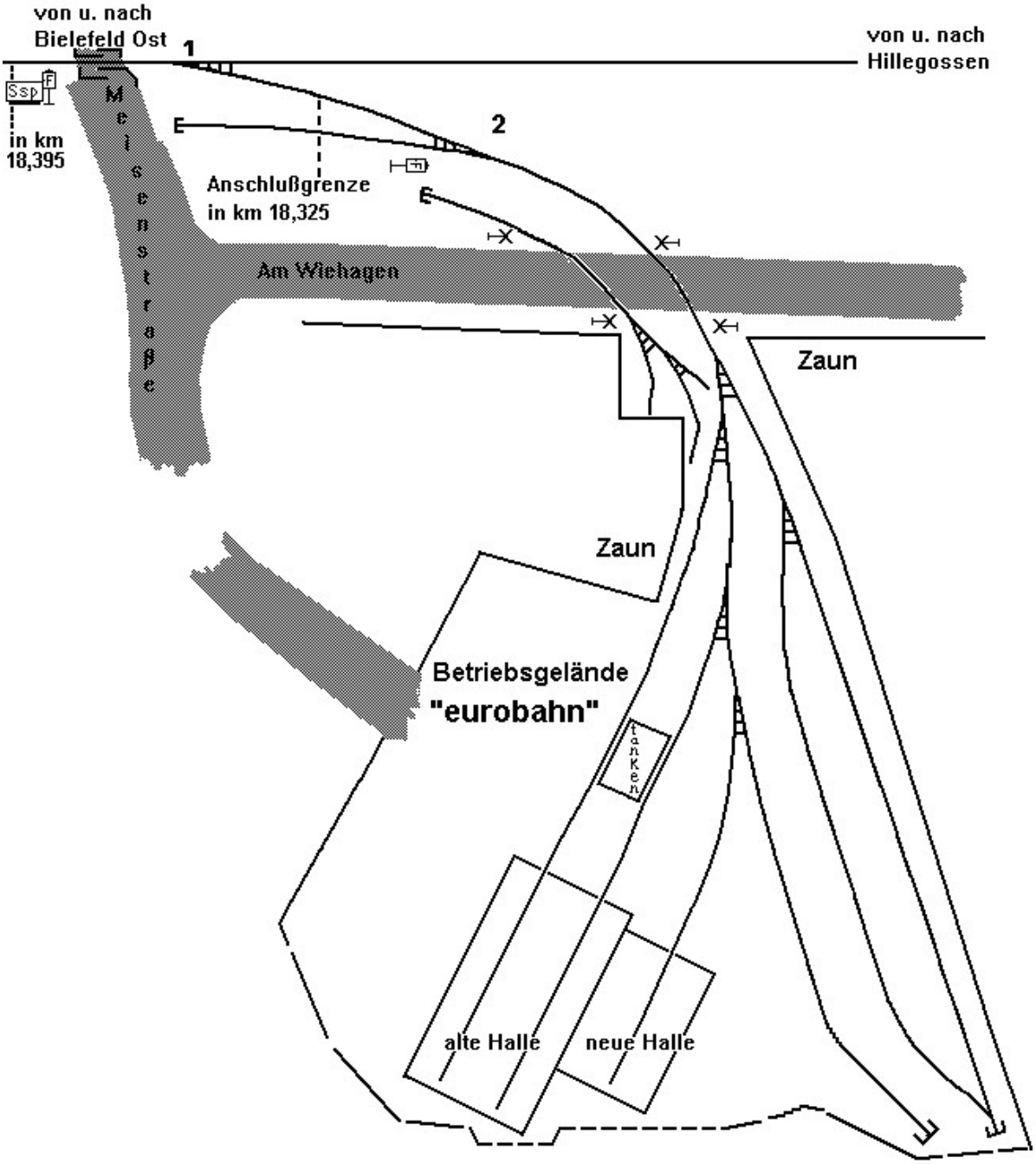
Alsdann meldet er dem Fdl Oerlinghausen die Beendigung der Sperrfahrt und hebt die Sperrung des Gleises Bielefeld Ost – Hillegossen wieder auf.

Anlage 1: Lageplan der Awanst Sieker

Anlage 2: Grundsätze der Bedienung der Signalanlagen der Awanst Sieker

Aufgestellt:	Mitgewirkt:
Regionalnetz Münster- Ostwestfalen	Regionalnetz Münster-Ostwestfalen
12.10.2009	12.10.2009
Gez. Kirste	Gez. Graf
I.NVR-W-R MOW (B)	I.NVR-W-R MOW (IH)

Anlage 1 Lageplan Ausweichanschlussstelle Sieker in km 18,325 zwischen den Bahnhöfen Hillegossen und Bielefeld Ost



Anlage 2

Grundsätze der Bedienung der Signalanlagen
Ausweichanschlussstelle Sieker

Zu den Signalanlagen der Awanst Sieker gehören die ortsgestellten Weichen mit den angebrachten Riegelschlössern sowie die Blockeinrichtungen.

Blockeinrichtungen:

Das Anschlusssperrfeld steht in Abhängigkeit mit dem Anschlussfreigabefeld beim Fahrdienstleiter Bielefeld Ost. Das Anschlusssperrfeld ist ein Wechselstromblockfeld.

Bedienung des Wechselstromfeldes:

Die Blocktaste des Wechselstromblockfeldes ist zügig und vollständig niederzudrücken und in dieser Stellung festzuhalten. Anschließend ist die Kurbel des Blockinduktors mit gleichmäßiger Geschwindigkeit von etwa 2 Umdrehungen in der Sekunde so lange, mindestens jedoch sechsmal, zu drehen bis die Farbscheibe ihre Farbe vollständig gewechselt hat. Das Blocken darf nicht unterbrochen werden. Nach dem Blocken ist die Blocktaste wieder loszulassen.

Die Blocktaste darf nur niedergedrückt werden, wenn geblockt werden soll. Sie darf nicht niedergedrückt werden, wenn das Blockfeld während einer Blockung des Fahrdienstleiters Bielefeld Ost gerade wechselt.

Weiße Farbscheibe =	Anschlusssperrfeld ist geblockt und Blockschlüssel ASP ist verschlossen
Rote Farbscheibe=	1. Entnahme des Blockschlüssels möglich 2. Einführen des Blockschlüssels mit anschließender Bedienung des Wechselstromfeldes

Blocktaste
Farbscheibe
Kurbelinduktor
Blockschlüssel ASP
Weichenschlüssel K°