

SWK-Mobil GmbH

Sammlung
betrieblicher Vorschriften
(SbV)

SCHLUFF

Gültig ab 01.04.2015

Aufgestellt:
Krefeld, im März 2015
Der Eisenbahnbetriebsleiter

Verteilerplan

1. Landeseisenverwaltung (LEV)
Geschäftsführung
Eisenbetriebsleiter (EBL)
Vertreter des Betriebsleiters

2. persönlich zuzuteilen:

den im Triebfahrzeugfahrdienst und Rangierdienst eingesetzten Bediensteten

3. zugänglich zu machen:

allen Betriebsbediensteten

Berichtigungen			
Nummer der Berichtigung	Bemerkungen	gültig ab	Berichtigt am durch
1	Bü „Forstwaldstraße“ Lz-Anlage	21.07.2021	22.07.21 / Wieclawski
2			
3			

Vorbemerkungen

(1) Für die Eisenbahninfrastruktur auf der

SWK-Mobil GmbH

gelten folgende Vorschriften:

1. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
 2. Eisenbahn-Signalordnung (ESO) mit Signalbuch (SB DS 301)
 3. Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
 4. Vorschrift für Bremsen und Druckbehälter der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (VBD-NE / IBD-NE)
 5. Betriebsunfallverhütungsvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)
 6. Bestimmungen über sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter (Anhang V zur Betriebsunfallvorschrift) (DB - DS 424/V)
 7. Allgemeine Dienstanweisungen für die Bediensteten der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (DAB)
 8. Dienstanweisung für Dienststellenleiter der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (DAD)
 9. Dienstanweisung für Triebfahrzeugbedienstete der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (DAT)
 10. Unfallverhütungsvorschrift BGV D30 Schienenbahnen
 11. Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)
 12. Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)
- (2) Für den Betriebsdienst auf den angrenzenden Anschlussbahnen gelten die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) und - soweit erforderlich - die vom Eisenbahnbetriebsleiter herausgegebenen Anweisungen für deren Bedienung.

(3) Diese Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die für den Betriebsdienst vom EBL zusätzlich zu den Vorschriften nach (1) herausgegebenen Bestimmungen.

(4) Allgemeine Hinweise zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes:

Auf der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH finden Fahrplanfestgelegte Personenwagenfahrten (Schluff) und Rangierfahrten statt.

Das eingesetzte Personal der zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) muss orts- und streckenkundig sein.

Inhalt der Sammlung

Teil A	Zusätzliche betriebliche Bestimmungen	Seite
	I. Zusätzliche Bestimmungen zu der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)	- 4 -
12 -	II. Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch (SB)	-
14 -	III. Zusätzliche Bestimmungen zu den übrigen Betriebsvorschriften	-
	Teil B	
	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse	
	I. Zugehörigkeit der Betriebsstellen	- 16 -
	II. Verzeichnis der Bahnübergänge	- 17 -
	III. Beschreibung der technischen Bahnübergangssicherungsanlagen	- 19 -
40 -	IV. Betriebsstellen und Rangierbezirke	-
	Betriebsstelle „ Betriebshof SWK “, Betriebsstelle „ Bahnhof St. Tönis “, Betriebsstelle „ Bahnhof Nord “, Betriebsstelle „ Bahnhof Hüls “, Betriebsstelle „ Bahnhof Hülser Berg “	
	V. Bedienungsvorschriften für Anschlussbahnen und Anschlussgleise	- 42 -

Anmerkungen

Die genannten §§ beziehen sich auf die FV-NE, soweit nicht andere Vorschriften genannt sind.

Änderungen und Ergänzungen werden vom EBL durch Berichtigungsblätter bekanntgegeben.

Teil A

Zusätzliche betriebliche Bestimmungen

I. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 1 (2) und (3)

Auf der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH werden Fahrplanfestgelegte Personenwagenfahrten (Schluff) und Rangierfahrten durchgeführt.

zu § 2 (3)

Betriebsbedienstete haben, bevor sie selbständig den Dienst verrichten dürfen, in einer Verwendungsprüfung die erforderlichen Kenntnisse nachzuweisen. Diese Prüfung wird vom EBL abgenommen.

Die Befähigung zum Triebfahrzeugführer bzw. Lokrangierführer ist vor der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH vom zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nachzuweisen.

Prüfungen anderer zugangsberechtigter Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) werden anerkannt.

zu § 2 (7)

Der Dienstplan wird wöchentlich herausgegeben.

zu § 3 (2)

An der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH verkehren nur Rangierabteilungen.

zu § 6

Der Fahrdienstleiter führt ein Dienstbuch und vermerkt in einer gesonderten Übersicht alle An- und Abmeldungen der Fahrten über Funk zur Fahrt auf der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH.

2. Abschnitt. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 7 (2)

Der Fahrdienstleiter regelt in eigener Verantwortung die Durchführung der Fahrten auf der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH.

zu § 15 (2)

Alle Weichen und Gleissperren auf der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH sind orts- und handbedient. Weichen sind nach der Überfahrt wieder in die gekennzeichnete Grundstellung zu bringen, Gleissperren sind nach Vorbeifahrt wieder aufzulegen. Weichen und Gleissperren sind - wenn nach Teil B dieser SbV vorgeschrieben - wieder zu verschließen.

zu § 15 (5)

Bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen der SWK-Mobil GmbH findet die Schlüssel-form "a₀" Anwendung.

Die erforderlichen Schlüssel sind persönlich zugeteilt.

Ein Aufbewahrungsort ist nicht festgelegt.

Der Lokrangierführer oder soweit eingeteilt der Rangierbegleiter ist für das Öffnen und Verschließen der Weichen und Gleissperren verantwortlich.

zu § 26

Gleissperrungen werden durch den Fahrdienstleiter bekanntgegeben.

3. Abschnitt. Zugfahrtdienst

- Die genannten §§ dieses Abschnitts werden sinngemäß für den Rangierdienst bei den zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) angewandt. -

zu § 31 (2)

Das von den zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eingesetzte Rangierpersonal ist persönlich bekannt und orts- sowie streckenkundig.

Auf einen schriftlichen Nachweis wird verzichtet.

zu § 31 (9)

Die Regelungen bezüglich der Mitfahrt auf dem Führerstand finden Anwendung.

zu § 32 (1)

Hinsichtlich der Länge der Fahrzeugabteilungen gelten folgende Einschränkungen:

- bei den Fahrten auf der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH maximal 700 m,

zu § 32 (8)

Bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen der SWK-Mobil GmbH gilt die Streckenklasse D 4 mit 22,5 t Achs- und 8 $\frac{t}{m}$ Meterlast.

zu § 38

Für jeden Dienst wird ein Dienstleistungsbericht nach besonderem Muster (Anlage Muster 1) geführt.

zu § 44 (8) in Verbindung mit Anlage 13 der FV-NE

Ist für einen Bahnübergang nach Teil B II. dieser SbV Postensicherung angeordnet, wird diese durch den Lokrangierführer (Lrf) vorgenommen. Er kann diese Aufgabe einem Rangierbegleiter - soweit eingeteilt - übertragen.

zu § 44 (11)

Bei Ausfall der Pfeifeinrichtung sind die entsprechenden Bahnübergänge nach Anlage 13 (17) der FV-NE durch Posten zu sichern.

zu § 47 (3)

Zur Hilfeleistung bei Unfällen führt der Lokrangierführer den auf dem Schienenfahrzeug vorhandenen Verbandkasten mit.

4. Abschnitt. Rangierdienst

zu § 51 (8) Rangierpersonal

Das Rangierpersonal jeder Rangierabteilung besteht bei dem zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aus einem Lokrangierführer und aus einem Rangierbegleiter.

Der Lokrangierführer überträgt dann Aufgaben – wie das Kuppeln, das Umstellen von Weichen, die Betätigung der Schalteinrichtungen von Bahnübergangssicherungsanlagen oder die Postensicherung - dem Rangierbegleiter.

Ausnahmen werden durch den Eisenbahnbetriebsleiter im Dienstplan bekanntgegeben.

Bei **Ausfall der Funkfernsteuerung** darf er die Fahrwegbeobachtung dem Rangierbegleiter übertragen.

zu § 51 (10) in Verbindung mit Anlage 9 IV (17)

Das Kontrollsprechen hat in Fahrwegabständen von 50 m bis max. 100 m zu erfolgen.

zu § 51 (12)

Innerhalb der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH ist die Rangierseite die rechte Seite in Fahrtrichtung.

Bei Rangierbewegungen entlang von Laderampen ist die der Rampe abgewandte Seite die Rangierseite.

zu § 51 (13)

Die örtlichen Besonderheiten werden unter den Ausführungen dieser SbV zu den zusätzlichen betrieblichen Bestimmungen (Teil A) und zur Beschreibung der örtlichen Verhältnisse (Teil B) bekanntgegeben.

zu § 53 (5)

Bei allen Fahrten an der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH sind stets alle Schienenfahrzeuge an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

In den Neigungsabschnitten ist das Abstellen von Fahrzeugen verboten.

zu § 53 (7, 8, 12 und 13)

Auf der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH ist das Verschieben von Wagen ohne Lokrangierführer / Rangierbegleiter nicht erlaubt.

Zu Anschlussbahnen, auf den Wagen ohne Rangierbegleiter bewegt werden, ist Teil B Abschnitt V. dieser SbV zu beachten. Die Anschlussbahnen und Anschließer haben hierzu besondere Betriebsdienstanweisungen herausgegeben.

zu § 55

Die Art der Sicherung von Bahnübergängen ist im Teil B II. und III. dieser SbV geregelt.

zu § 55 (1 c) in Verbindung mit Anlage 13 (17) der FV-NE

Rangiert der Lokrangierführer allein, so übernimmt er an den Bahnübergängen, die durch Posten zu sichern sind, die Sicherung. Nachdem der Straßenverkehr zum Stillstand gekommen ist oder der Lokrangierführer festgestellt hat, dass sich keine Personen oder Fahrzeuge dem Bahnübergang in gefährdender Weise nähern, setzt er die Rangierabteilung in Bewegung.

zu 56 (1 d)

Es ist verboten Wagen abzustößen oder ablaufen zu lassen.

zu § 57 (1)

Siehe die Ausführungen zu § 53 (5) „Bremsen in Gefälleabschnitten“

Beim Zustellen und Abholen der „Ganzzüge“ bzw. deren Teilwagengruppen sind stets alle Fahrzeuge an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

zu § 58 (2)

Hemmschuhe werden an folgenden Stellen aufbewahrt.

- innerhalb des Bahnhofs „St. Tönis“:
 - im Gleis 3,
- innerhalb des Bahnhofs „Nord“
 - zwischen dem Gleis 3 und 6,
- innerhalb des Bahnhofs „Hüls“
 - zwischen dem Gleis 1 und 2

zu § 58 (3)

Je 44 Radsätze gelten durch eine Hand- oder Feststellbremse als gesichert.

Im Bereich des Bahnhofs „St. Tönis“, „Nord“ und „Hüls“ sind in allen Gleisen Wagen stets festzulegen.

Abstellverbot:

An der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH außer Bahnhofsbereichen ist das Abstellen von Wagen **verboten**.

zu § 58 (5 a)

Beim Sichern der Triebfahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung ist nach der für das betreffende Triebfahrzeug geltenden Bedienungsanweisung zu verfahren.

Bestimmungen zu den Anlagen der FV-NE

zu Anlage 9 (I)

Bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG wird ein einkanaliger Funk verwendet.

zu Anlage 9 (II)

Die einzelnen Sprechstellen tragen folgende „Rufnamen“:

- Betriebsstelle (Disponent) „Stadtbahn“
- Stellwerk „Stellwerk“
- Triebfahrzeuge „EVU Name, Loknummer“

zu Anlage 9 in Verbindung mit den Sicherheitsregel für den Betrieb von Funkfernsteueranlagen bei Eisenbahnen – BGR 122

Jede Rangierfahrt bedarf der mündlichen oder fernmündlichen Zustimmung des Fahrdienstleiters. Diese Gespräche werden auf einem Vordruck mit Rufnamen, Fahrziel und Uhrzeit schriftlich festgehalten.

Bei längeren Aufenthalten (außer planmäßigen) und nicht planmäßigen Fahrten auf der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH ist durch den Lokrangierführer nach spätestens einer Stunde eine Standortmeldung abzugeben.

zu Anlage 13 (17)

Die erforderlichen Signalmittel (Fahne, Signalstab) sind auf der Lok mitzuführen.

zu Anlage 14

Die Gleisbegehungen erfolgen nach Anweisung des Eisenbahnbetriebsleiters oder örtlichen Betriebsleiters durch einen geeigneten Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG.

Es werden gemäß Abschnitt A (8) dieser SbV Aufschreibungen unter Verwendung der vorgesehenen Formulare geführt.

zu Anlage 17 (1)

Es finden die Bestimmungen der DB AG Anwendung.

zu Anlage 19

Zur Erstellung des Fahrtberichtes sind die vorhandenen Vordrucke „Dienstleistungsbericht“ zu verwenden.

II. Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB) 301 DS/DV

- Die Signale, die nur für Züge gültig sind, werden sinngemäß für den Rangierdienst bei dem zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) angewandt. -

Abschnitt B

VI. Langsamfahrsignale (Lf)

zu Signal Lf 4 - Geschwindigkeitstafel -

Die Geschwindigkeitstafeln finden entsprechend AB 68 (c) Anwendung. Die Signale stehen im Abstand des Bremswegs und sind nicht beleuchtet.

VIII. Signale an einzeln fahrenden Fahrzeugen (Fz)

zu Signal Fz 1 - Rangierlokomotivsignal -

Es ist statt Signal Fz 1 stets das Signal Zg 1 a zu führen.

zu Signal Zg 2 - Schlussignal -

Das Signal Zg 2 wird nicht geführt.

IX. Weichensignale (Wn)

Weichensignale werden durchgängig angewandt.

In Bereichen der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH sind die Weichensignale nicht beleuchtet oder rückstrahlend.

XVI. Nebensignale (Ne)

zu Signal Ne 5 –Haltetafel –

Das Signal steht an den Stellen vor Bahnübergängen, an denen die Spitze einer Rangierabteilung anzuhalten hat, damit die störungsfreie Arbeitsweise der Lichtzeichenanlage oder der Bahnübergangs- Straßenverkehrs- Signalanlage (BÜSTRA) gewährleistet ist.

Die Signale sind nicht beleuchtet oder rückstrahlend.

XVII. Signale für Bahnübergänge (Bü)

zu den Signalen Bü 0 – Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung – und Bü 3 – Merkpfehl –

Steht das Signal Bü 0, unmittelbar vor dem Bahnübergang ist der für das Abbremsen ausreichend Abstand durch einen Merkpfehl - Signal Bü 3 – gekennzeichnet.

Abschnitt C: Künftig wegfallende Signale 3. Im Abschnitt B nicht enthaltene Signale

zu Signal Ne 8 – Gefahrenanstrich –

Wo das Signal Ne 8 weiter erforderlich bleibt, wird es im Rahmen von planmäßigen Instandhaltungsarbeiten durch schwarz-gelben Gefahrenanstrich ersetzt.

III. Zusatzbestimmungen zu den übrigen Betriebsvorschriften

zu Betriebsunfallverhütungsvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)

§ 3 (2) -Unfallmeldestelle - und § 4 (1) -Erste Maßnahmen und Unfallmeldungen

-

Unfallmeldestelle ist die Betriebsleitstelle der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG.

Während der planmäßigen Dienstzeit ist die Betriebsleitung ständig durch den Fahrdienstleiter besetzt, der über den Rangierfunk erreichbar ist.

Verkehrt außerhalb der planmäßigen Dienstzeit nur eine Rangiereinheit kann der Eisenbahnbetriebsleiter oder dessen Stellvertreter im Rahmen der Rufbereitschaft die Aufgaben der Unfallmeldestelle wahrnehmen. Das dafür vorgesehene Mobiltelefon ist vom Lokrangierführer / Triebfahrzeugführer eingeschaltet mitzuführen.

zu Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten (DAT)

1.4 (3)

Die Triebfahrzeugbediensteten werden im Rahmen ihrer Ausbildung mit den örtlichen Verhältnissen bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen der SWK Mobil GmbH vertraut gemacht und weisen die Streckenkenntnis im Rahmen der Triebfahrzeugführerprüfung nach.

zu Sig-VB-NE

zu § 1 – Einteilung der Signalanlagen –

- a) Stellwerke:
keine
- b) Streckenblockeinrichtung:
keine
- c) Technische Bahnübergangssicherungsanlagen:
Die technischen Bahnübergangssicherungsanlagen sind gemäß BÜV-NE ausgeführt.
Hierzu sind die Ausführungen nach Teil B Abschnitt III. dieser SbV zu beachten.

zu § 4

Als Weichenspitzenverschlüsse kommen die Bauformen Klammer- oder Hakenverschluss zur Anwendung.

zu § 5

Die bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen der SWK Mobil GmbH zu verschließenden Weichen und Gleissperren werden mittels Schlüssel der Form „b₀“ abgeschlossen.

zu BÜV-NE

zu § 6

Die Art der Ankündigung der Eisenbahnfahrzeuge ist, für jeden Bahnübergang gesondert, im Teil B in den Abschnitten II. und III. dieser SbV geregelt.

zu § 12 (2)

Bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen der SWK Mobil GmbH sind Lichtzeichen- und BÜSTRA-Anlagen nach a) 1. mit Überwachungssignalen (Lo), Quittungssignalen (Qs) vorhanden. Dabei kommen sowohl fahrzeug- wie auch handgeschaltete Anlagen zur Anwendung. Die Bedienung dieser Anlagen im Regel- und im Störfall sind dem Teil B Abschnitt III. dieser SbV zu entnehmen.

Teil B

Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

I. Zugehörigkeit der Betriebsstellen

Land	Nordrhein-Westfalen	
Bezirksregierung	Düsseldorf	
Stadt / Kreis	Stadt Krefeld	02151 / 86-0
Staatsanwaltschaft	Krefeld	02151 / 847-0
Polizeipräsidium	Krefeld	02151 / 634-0
Polizeiwache	Krefeld-Uerdingen	02151 / 634-1660
Amtsgericht	Krefeld	02151 / 847-0
Landgericht	Krefeld	02151 / 847-0

Lage des Bahnübergangs		Bezeichnung des BÜs	technisch nicht gesichert	technisch gesichert			Betriebliche Anordnungen		
Rangierbezirk	in km			Art der Sicherung	Schalt- und Überwachungseinrichtungen		Zulässige Geschwindigkeit in km/h		Besondere Hinweise
		Straße		Üs	HET/HAT	Besonderheiten	aus Richtung	aus Gegenrichtung	
							i.b.R. am BÜ		
SWK - St. Tönis	2,975	Gatherhofstraße		BL / H	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	SWK 20	St. Tönis 20	
SWK - St. Tönis	3,945	Oberbenrader Straße		Lz / H	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	SWK 20	St. Tönis 20	
SWK - St. Tönis	4,075	Oberbenrader Weg	Übersicht, Pfeifen				SWK 20	St. Tönis 20	
SWK - St. Tönis	4,188	Industriestraße		Lz / H	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	SWK 20	St. Tönis 20	
SWK - St. Tönis	4,720	Ostring		BL / H	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	SWK 20	St. Tönis 20	
SWK - Bhf. Nord	2,240	Westparkstraße		BÜSTRA	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	SWK 20	Bhf. Nord 20	
SWK - Bhf. Nord	2,000	Maurenbrecherstraße	Übersicht, Pfeifen, Sperrgitter				SWK 20	Bhf. Nord 20	
SWK - Bhf. Nord	2,350	Weeserweg (Gasreg.)	Übersicht, Pfeifen, Sperrgitter				SWK 20	Bhf. Nord 20	
SWK - Bhf. Nord	2,863	Weeserweg		BL / H	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	SWK 20	Bhf. Nord 20	
SWK - Bhf. Nord	3,509	Gutenbergstraße		Lz / H	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	SWK 20	Bhf. Nord 20	
SWK - Bhf. Nord	3,738	St. Töniser Straße		BÜSTRA	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	SWK 20	Bhf. Nord 20	
Bhf. Nord - Hüls	2,985	Ramisch Kleinwefers		Lz	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	3,024	Neuer Weg		Lz / H	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	3,196	Moritzstraße	Übersicht, Pfeifen, Sperrgitter				Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	3,407	Girmesgath		Lz	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	3,528	VBL		Lz	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	3,688	Weyerhofstraße		Lz	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	3,815	Knuffmann		Lz / H	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	3,965	Birkschenweg		Lz / H	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	4,239	Kleinewefersstraße		Lz / H	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	4,500	Pestalozzistraße	Übersicht, Pfeifen, Sperrgitter				Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	4,842	Siempelkampstraße		Lz / H	i.b.R. am BÜ	nb siehe III	Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	5,477	Stichstraße Hüls Str.	Übersicht, Pfeifen				Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	6,095	Drügstraße	Übersicht, Pfeifen				Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	6,942	Unterm Steeg	Postensicherung				Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	7,191	Gottfried-Kruß-Straße	Übersicht, Pfeifen, Sperrgitter				Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	7,354	Privat SWK AQUA	Übersicht, Pfeifen, Werkstore				Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Bhf. Nord - Hüls	7,631	Reisendenzuwendug Bhf. Hüls	verschlossene Tore				Bhf. Nord 20	Hüls 20	
Hüls - Hülsberg	7,716	Kempener Straße		Lz / V			Hüls 20	Hülsberg 20	elektrisch Handbedingt
Hüls - Hülsberg	8,085	St. Huberter Landstr.	Postensicherung				Hüls 20	Hülsberg 20	
Hüls - Hülsberg	8,413	Am Strathhof	Postensicherung				Hüls 20	Hülsberg 20	
Hüls - Hülsberg	8,803	Am Pothspick	Übersicht, Pfeifen				Hüls 10	Hülsberg 10	

Lage des Bahnübergangs		Bezeichnung des BÜs	technisch nicht gesichert	technisch gesichert			Betriebliche Anordnungen		
Rangierbezirk	in km	Straße	Art der Sicherung	Schalt- und Überwachungseinrichtungen			Zulässige Geschwindigkeit in km/h		Besondere Hinweise
				Üs	HET/HAT	Besonderheiten	aus Richtung	aus Gegenrichtung	
Hüls - Hülsberg	8,962	Kleverstraße	Vollschranken	V			Hüls	Hülsberg	Vollschranken handbedingt
Hüls - Hülsberg	9,287	Am Brustert	Postensicherung				Hüls	Hülsberg	
Hüls - Hülsberg	9,827	Lookdyk	Übersicht, Pfeifen				Hüls	Hülsberg	
Hüls - Hülsberg	10,082	Bachstelzendyk	Übersicht, Pfeifen				Hüls	Hülsberg	
Hüls - Hülsberg	10,437	Rohrammerdyk	Übersicht, Pfeifen				Hüls	Hülsberg	
Hüls - Hülsberg	10,820	Sperberdyk	Übersicht, Pfeifen				Hüls	Hülsberg	
Hüls - Hülsberg	11,192	Talring West	Postensicherung				Hüls	Hülsberg	
Hüls - Hülsberg	11,540	Talring Ost	Vollschranken	V			Hüls	Hülsberg	Vollschranken handbedingt
DB Netz - SWK	1,295	Nauenweg		Lz / H	i.b.R.	i.b.R. am Bü	DB Netz	SWK	
DB Netz - SWK	1,716	An Lunkebeins Kull	Übersicht, Pfeifen				DB Netz	SWK	
DB Netz - SWK	2,095	Forstwaldstraße		Lz	i.b.R.	i.b.R. am Bü	DB Netz	SWK	
DB Netz - SWK	2,584	Hüttensteig West	Postensicherung				DB Netz	SWK	
DB Netz - SWK	2,584	Hüttensteig Ost	Postensicherung				DB Netz	SWK	

III. Beschreibung der technischen Bahnübergangssicherungsanlagen

3.1 Allgemeines

Bei Ausfall der fahrzeugbewirkten Einschaltung (Signal Bü 0) ist vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten, nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 2.975 – Gatherhofstraße -

- Blinklichtzeichenanlage mit Halbschranken
- Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 205,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 1a (Fahrt aus der Richtung DB-Netz AG) ist in Entfernung von 215,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 210,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 315,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1a (Fahrt aus der Richtung DB-Netz AG) ist in Entfernung von 325,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 330,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Geschwindigkeit in beiden Richtungen beträgt 20 km/h
- Signal Lf 4 (20 km/h)

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung SWK Betriebshof
die Einschaltung erfolgt in Richtung SWK Betriebshof durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 3.306 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung Bhf. St. Tönis
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. St. Tönis durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 2.661 (Rautentafel Bü2) bzw. Einschaltpunkt K1a im Bahn-Kilometer 2.651 (Rautentafel Bü2)

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- muss der Bahnübergang bei Rangierarbeiten zum Freifahren der Weichen Nr. 13 bzw. der Weichen Nr. 14 mehrfach befahren werden, ist der Rangierschalter RS am Bü neben dem Schalthaus einzuschalten, die fahrzeugbewirkte Ausschaltung des Bahnübergangs ist dann außer Funktion!
Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der Bahnübergang durch ausschalten des RS wieder freizugeben, aufgrund des starken Straßenverkehrs sind die Sperrzeiten jedoch so gering wie möglich zu halten

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 2.975 – Oberbenrader Straße -

- Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
- Überwachungssignal ÜS 2I (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 230,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignalwiederholer ÜSW 2I (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 20,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 1I (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 238,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2I (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 320,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1I (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 328,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Geschwindigkeit in beiden Richtungen beträgt 20 km/h
- Signal Lf 4 (20 km/h)

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. St. Tönis
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. St. Tönis durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2I im Bahn-Kilometer 4.265 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung SWK Betriebshof
die Einschaltung erfolgt in Richtung SWK Betriebshof durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1I im Bahn-Kilometer 3.617 (Rautentafel Bü2)
eine ET mit ÜL für die gleichzeitige Einschaltung des Bü Oberbenrader Str. und Bü Industriestr. für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 ist neben dem Schalt-
haus vorhanden

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- keine

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 4.188 – Industriestraße -

- Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
- Überwachungssignal ÜS 2II (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 231,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 1II (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 231,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignalwiederholer ÜSW 1II (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 25,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2II (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 321,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1II (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 321,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Geschwindigkeit in beiden Richtungen beträgt 20 km/h
- Signal Lf 4 (20 km/h)

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. St. Tönis
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. St. Tönis durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2II im Bahn-Kilometer 4.517 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung SWK Betriebshof
die Einschaltung erfolgt in Richtung SWK Betriebshof durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1II im Bahn-Kilometer 3.867 (Rautentafel Bü2)

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang nicht vorhanden!

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 4.720 – Ostring -

- Blinklichtzeichenanlage mit Halbschranken
- Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 205,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 137,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 315,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 im Gleis Nr. 2 Bhf. St. Tönis (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 211,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Geschwindigkeit in beiden Richtungen beträgt 20 km/h
- Signal Lf 4 (20 km/h)

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. St. Tönis
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. St. Tönis durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 4.426 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung SWK Betriebshof
die Einschaltung erfolgt in Richtung SWK Betriebshof durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 4.952 (Rautentafel Bü2)

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- muss der Bahnübergang bei Rangierarbeiten zum Freifahren der Weiche Nr. 3 bzw. der Weiche Nr. 2 mehrfach befahren werden, ist der Rangierschalter RS beidseitig am Bü einzuschalten, die fahrzeugbewirkte Ausschaltung des Bahnübergangs ist dann außer Funktion!
Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der Bahnübergang durch ausschalten des RS wieder freizugeben, aufgrund des starken Straßenverkehrs sind die Sperrzeiten jedoch so gering wie möglich zu halten
- Rangiertaste RT ist nach bedarf zu nutzen.

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 2.350 – Weeserweg -

- Blinklichtzeichenanlage mit Halbschranken
- Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung DB-Netz AG) ist in Entfernung von 291,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2a (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 291,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 291,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 351,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung DB-Netz AG) ist in Entfernung von 351,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2a (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 330,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Geschwindigkeit in beiden Richtungen beträgt 20 km/h
- Signal Lf 4 (20 km/h)

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung SWK Betriebshof
die Einschaltung erfolgt in Richtung SWK Betriebshof durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 2.701 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. St. Tönis durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 2.512 (Rautentafel Bü2) bzw. Einschaltpunkt K2a im Bahn-Kilometer 2.701 (Rautentafel Bü2)

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeuggesteuert
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- muss der Bahnübergang bei Rangierarbeiten zum Freifahren der Weiche Nr. 7 bzw. der Weichen Nr. 18 und 21 mehrfach befahren werden, ist der Rangierschalter RS am Bü gegenüber dem Schaltheis einzuschalten, die fahrzeuggesteuerte Ausschaltung des Bahnübergangs ist dann außer Funktion!
Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der Bahnübergang durch ausschalten des RS wieder freizugeben, aufgrund des starken Straßenverkehrs sind die Sperrzeiten jedoch so gering wie möglich zu halten
- Rangiertaste RT ist nach Bedarf zu nutzen.

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ's vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 2.240 – Westparkstraße -

- Lichtzeichenanlage (BÜSTRA)
- Überwachungssignale ÜS 1 (Bü 1) und ÜS 2 (Bü 2) sind jeweils 10 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Geschwindigkeit in beiden Richtungen beträgt 15 km/h
- Signal Lf 4 (15 km/h)

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung SWK Betriebshof
die Einschaltung erfolgt durch Einhaltung der Lokomotive vor dem Bahnübergang auf der Autoschleife
- Einschaltung Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt durch Einhaltung der Lokomotive vor dem Bahnübergang auf der Autoschleife

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- Auf Grund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten zu unterlassen!

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der fahrzeugbewirkten Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 3.509 – Gutenbergstraße -

- Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
- Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 170,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 170,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 365,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 272,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung SWK Betriebshof
die Einschaltung erfolgt in Richtung SWK Betriebshof durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 3.781 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Nord durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 3.104 (Rautentafel Bü2)
eine ET mit ÜL für die Einschaltung des Bü Gutenbergstraße für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 ist rechts vor dem Bü vorhanden

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- Auf Grund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten zu unterlassen!

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 3.738 – St. Töniser Straße -

- Lichtzeichenanlage (BÜSTRA)
- Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 215,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 239,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 311,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 335,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung SWK Betriebshof
die Einschaltung erfolgt fahrzeugbewirkt beim Befahren des Einschaltkontaktes K2 im Bahn-Kilometer 4.073 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt fahrzeugbewirkt beim Befahren des Einschaltkontaktes K1 im Bahn-Kilometer 3.427 (Rautentafel Bü2)

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- Auf Grund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten zu unterlassen!

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der fahrzeugbewirkten Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 2.985 – Ramisch Kleinwefers -

- Lichtzeichenanlage
- Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 81,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 279,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 111,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 369,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Nord durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 3.354 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung Bhf. Hüls
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Hüls durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 2.874 (Rautentafel Bü2)

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- muss der Bahnübergang bei Rangierarbeiten mehrfach befahren werden, ist der Rangierschalter RS am Bü Neuer Weg vor dem Schalthaus einzuschalten, die fahrzeugbewirkte Ausschaltung des Bahnübergangs ist dann außer Funktion!
Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der Bahnübergang durch ausschalten des RS wieder freizugeben, aufgrund des starken Straßenverkehrs sind die Sperrzeiten jedoch so gering wie möglich zu halten

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 3.024 – Neuer Weg -

- Lichtzeichenanlage mit Halbschanken
- Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf.. Nord) ist in Entfernung von 120,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 240,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 150,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 330,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Nord durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 3.354 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung Bhf. Hüls
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Hüls durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 2.874 (Rautentafel Bü2)

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- muss der Bahnübergang bei Rangierarbeiten mehrfach befahren werden, ist der Rangierschalter RS am Bü vor dem Schalthaus einzuschalten, die fahrzeugbewirkte Ausschaltung des Bahnübergangs ist dann außer Funktion! Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der Bahnübergang durch ausschalten des RS wieder freizugeben, aufgrund des starken Straßenverkehrs sind die Sperrzeiten jedoch so gering wie möglich zu halten

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 3.407 – Gimesgath -

- Lichtzeichenanlage
- Überwachungssignal ÜS 1 mit Zusatzschild **Bü1, 2** (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 237,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 mit Zusatzschild **Bü1** (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 242,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignalwiederholer ÜSW 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist 15,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 347,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 332,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. Hüls
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Hüls durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 3.060 (Rautentafel Bü2) mit Zusatzschild **Bü1, 2**
- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Nord durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 3.739 (Rautentafel Bü2) mit Zusatzschild **Bü1**

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- Auf Grund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten zu unterlassen!

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 3.528 – VBL -

- Lichtzeichenanlage
- Überwachungssignal ÜS 1 mit Zusatzschild Bü1, 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 358,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 mit Zusatzschild Bü2, 3 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 398,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignalwiederholer ÜSW 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) und ÜSW 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) sind jeweils 15,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 468,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 488,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. Hüls
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Hüls durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 3.060 (Rautentafel Bü2) mit Zusatzschild Bü1, 2
- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Nord durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 4.016 (Rautentafel Bü2) mit Zusatzschild Bü2, 3

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- Auf Grund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten zu unterlassen!

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 3.688 – Weyerhofstraße -

- Lichtzeichenanlage
- Überwachungssignal ÜS 1 mit Zusatzschild Bü2, 3+3a (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 233,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 mit Zusatzschild Bü2+3 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 238,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignalwiederholer ÜSW 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) und ÜSW 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) sind jeweils 15,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 323,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 328,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. Hüls
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Hüls durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 3.365 (Rautentafel Bü2) mit Zusatzschild Bü2, 3+3a
- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Nord durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 4.016 (Rautentafel Bü2) mit Zusatzschild Bü2+3

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- Auf Grund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten zu unterlassen!

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 3.815 – Knuffmann -

- Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
- Überwachungssignal ÜS 1 mit Zusatzschild Bü2, 3+3a (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 360,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 mit Zusatzschild Bü3a+4 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 387,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignalwiederholer ÜSW 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) und ÜSW 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) sind jeweils 15,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 450,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 527,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. Hüls
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Hüls durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 3.365 (Rautentafel Bü2) mit Zusatzschild Bü2, 3+3a
- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Nord durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 4.342 (Rautentafel Bü2) mit Zusatzschild Bü3a+4

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- Auf Grund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten zu unterlassen!

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 3.965 – Birkschenweg -

- Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
- Überwachungssignal ÜS 1 mit Zusatzschild Bü4 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 225,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 mit Zusatzschild Bü3a+4 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 237,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignalwiederholer ÜSW 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) und ÜSW 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) sind jeweils 15,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 310,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 377,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. Hüls
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Hüls durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 3.655 (Rautentafel Bü2) mit Zusatzschild Bü4
- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Nord durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 4.342 (Rautentafel Bü2) mit Zusatzschild Bü3a+4

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- Auf Grund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten zu unterlassen!

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 4.239 – Kleinwefersstraße -

- Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
- Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 225,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignalwiederholer ÜSW 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) und ÜSW 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) sind jeweils 15,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 225,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 319,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 310,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Nord durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 4.549 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung Bhf. Hüls
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Hüls durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 3.920 (Rautentafel Bü2)
eine ET mit ÜL für die Einschaltung des Bü Kleinwefersstraße in Richtung Bhf. Hüls für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 ist rechts vor dem Bü vorhanden

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- muss der Bahnübergang bei Rangierarbeiten mehrfach befahren werden, ist der Rangierschalter RS am Bü in Richtung Bhf. Hüls recht vom Gleis einzuschalten, die fahrzeugbewirkte Ausschaltung des Bahnübergangs ist dann außer Funktion!
Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der Bahnübergang durch ausschalten des RS wieder freizugeben, aufgrund des starken Straßenverkehrs sind die Sperrzeiten jedoch so gering wie möglich zu halten

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ's vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 4,842 – Siempelkamp Straße -

- Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
- Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 225,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 225,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltkontakt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 310,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltkontakt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 310,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Geschwindigkeit in beiden Richtungen beträgt 20 km/h
- Signal Lf 4 (20 km/h)

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. Hüls
die Einschaltung erfolgt fahrzeuggesteuert beim Befahren des Einschaltkontaktes K2 im Bahn-Kilometer 4.532 (Rautentafel BÜ2)
- Einschaltung Richtung Bhf. Nord
die Einschaltung erfolgt fahrzeuggesteuert beim Befahren des Einschaltkontaktes K2 im Bahn-Kilometer 5.152 (Rautentafel BÜ2)

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeuggesteuert
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind neben dem Schalt-
haus am BÜ angebracht

Rangierarbeiten:

- muss der Bahnübergang bei Rangierarbeiten mehrfach befahren werden, ist der Rangierschalter RS am BÜ in Richtung Bhf. Hüls recht vom Gleis einzuschalten, die fahrzeuggesteuerte Ausschaltung des Bahnübergangs ist dann außer Funktion!
Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der Bahnübergang durch ausschalten des RS wieder freizugeben, aufgrund des starken Straßenverkehrs sind die Sperrzeiten jedoch so gering wie möglich zu halten

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der fahrzeuggesteuerten Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 7.716 – Kempener Straße -

- Lichtzeichenanlage mit Vollschraken

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. Hülser Berg
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Hülser Berg durch manuelle Einschaltung der Vollschraken und Lichtzeichenanlage
- Einschaltung Richtung Bhf. Hüls
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Hüls durch manuelle Einschaltung der Vollschraken und Lichtzeichenanlage

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen durch manuelle Ausschaltung der Anlage

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal Bü 0) ist der Bahnübergang durch Sicherungsposten zu sichern.

BÜ km 1.295 – Nauenweg -

- Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
- Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung DB-Netz AG) ist in Entfernung von 290,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 290,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung DB-Netz AG) ist in Entfernung von 380,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 380,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Geschwindigkeit in beiden Richtungen beträgt 15 km/h
- Signal Lf 4 (15 km/h)

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung SWK Betriebshof
die Einschaltung erfolgt in Richtung SWK Betriebshof durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 0.915 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung DB-Netz AG
die Einschaltung erfolgt in Richtung DB-Netz AG durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 1.675 (Rautentafel Bü2)

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind jeweils neben dem Bü angebracht

Rangierarbeiten:

- muss der Bahnübergang bei Rangierarbeiten mehrfach befahren werden, ist der Rangierschalter RS am Bü neben dem Schalthaus einzuschalten, die fahrzeugbewirkte Ausschaltung des Bahnübergangs ist dann außer Funktion! Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der Bahnübergang durch ausschalten des RS wieder freizugeben, aufgrund des starken Straßenverkehrs sind die Sperrzeiten jedoch so gering wie möglich zu halten

bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der fahrzeugbewirkten Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die HET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage erforderlichenfalls über HAT auszuschalten.

BÜ km 2.095 – Forstwaldstraße -

- Lichtzeichenanlage (gelb/rot)
- Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung DB-Netz AG) ist in Entfernung von 120,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2a (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 190,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 190,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltkontakt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 320,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltkontakt K1 (Fahrt aus der Richtung DB-Netz AG) ist in Entfernung von 270,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Einschaltkontakt K2a (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 320,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt
- Geschwindigkeit in beiden Richtungen beträgt 20 km/h
- Signal Lf 4 (20 km/h)

Einschaltung:

- Einschaltung in Richtung Bhf. Nord / Bhf. St. Tönis
die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Nord / Bhf. St. Tönis fahrzeugbewirkt beim Befahren des Einschaltkontaktes - Einschaltkontakt K1 im Bahn-Kilometer 1.825 (Rautentafel Bü2)
- Einschaltung in Richtung in Richtung DB-Netz AG
erfolgt durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltkontakt K2 im Bahn-Kilometer 2.415 (Rautentafel Bü2) bzw. Einschaltkontakt K2a im Bahn-Kilometer 2.415 (Rautentafel Bü2)

Sollte seitens Lokomotive keine Sendeeinrichtung vorhanden sein kann am Bahnübergang mithilfe der Einschalttaste (ET) die am Bahnübergang steht eingeschaltet werden. Die Überwachungsleuchte über der ET signalisiert das BÜ1, wenn der Bahnübergang gesichert ist.

Ausschaltung:

- Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt
- Die Ausschalttaste AT mit Schlüssel Form 6 sind einseitig (Fahrt in Richtung DB-Netz AG) recht vor dem BÜ angebracht

Rangierarbeiten:

- Auf Grund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten zu unterlassen!

Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der fahrzeugbewirkten Einschaltung (Signal Bü 0) ist zur Sicherung des BÜ´s vor dem Bahnübergang anzuhalten und über die ET die Bahnübergangssicherungsanlage einzuschalten. Nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage gegebenenfalls über AT auszuschalten, wenn der Ausschaltkontakt gestört ist.

Postensicherung bei Fahrten in Richtung DB-Netz AG ist verboten!

Der Bahnübergang besitzt einen Grundsteller, der ein Öffnen des Bahnübergangs nach 2 Minuten erzeugt, wenn die Ausschaltpunkte nicht befahren wurden. Nach einer Fahrt über den Bahnübergang werden die Einschaltpunkte für 30 Minuten abgeschaltet, um eine rückwertige-Einschaltung zu vermeiden.

Hinweis: die ÜL wird nach 23 Sekunden eingeschaltet und hat eine Leuchtdeuer von 7 Sekunden.

IV. Betriebsstellen und Rangierbezirke

4.1 Bhf.. St. Tönis

Der Bahnhofsbereich erstreckt sich von dem Prellbock im Gleis 2 bis zum Anfang der Weiche Nr. 3.

Hinsichtlich Lage und Besonderheiten der Gleise im Bahnhof ist die Anlage 1 dieser SbV zu beachten.

größte Neigung	1,5 ‰
kleinster Halbmesser	190 m

Betriebszustand Normalbetrieb:

Da im Bahnhof ausschließlich Rangierfahrten stattfinden, ist der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter für die Überwachung der richtigen Lage der Weichen in seinem Fahrweg verantwortlich.

Über alle Störungen ist der Fahrdienstleiter bzw. Rangiermeister sofort zu unterrichten.

4.2 Bhf.. Nord

Der Bahnhofsbereich erstreckt sich von der Weiche Nr. 2 bis zum Anfang der Weiche Nr. 28.

Hinsichtlich Lage und Besonderheiten der Gleise im Bahnhof ist die Anlage 1 dieser SbV zu beachten.

größte Neigung	2,0 ‰
kleinster Halbmesser	190 m

Betriebszustand Normalbetrieb:

Da im Bahnhof ausschließlich Rangierfahrten stattfinden, ist der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter für die Überwachung der richtigen Lage der Weichen in seinem Fahrweg verantwortlich.

Über alle Störungen ist der Fahrdienstleiter bzw. Rangiermeister sofort zu unterrichten.

4.3 Bhf.. Hüls

Der Bahnhofsbereich erstreckt sich von der Weiche Nr. 2 bis zum Anfang der Weiche Nr. 5.

Hinsichtlich Lage und Besonderheiten der Gleise im Bahnhof ist die Anlage 1 dieser SbV zu beachten.

größte Neigung	1,5 ‰
kleinster Halbmesser	190 m

Betriebszustand Normalbetrieb:

Da im Bahnhof ausschließlich Rangierfahrten stattfinden, ist der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter für die Überwachung der richtigen Lage der Weichen in seinem Fahrweg verantwortlich.

Über alle Störungen ist der Fahrdienstleiter bzw. Rangiermeister sofort zu unterrichten.

4.4 Bhf.. Hülser Berg

Der Bahnhofsbereich erstreckt sich von der Weiche Nr. 1 bis zum Prellbock im Gleis 1.

Hinsichtlich Lage und Besonderheiten der Gleise im Bahnhof ist die Anlage 1 dieser SbV zu beachten.

größte Neigung	2,5 ‰
kleinster Halbmesser	190 m

Betriebszustand Normalbetrieb:

Da im Bahnhof ausschließlich Rangierfahrten stattfinden, ist der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter für die Überwachung der richtigen Lage der Weichen in seinem Fahrweg verantwortlich.

Über alle Störungen ist der Fahrdienstleiter bzw. Rangiermeister sofort zu unterrichten.

4.5 Betriebsstelle Betriebshof SWK

Die Betriebsstelle erstreckt sich von der Weiche Nr. 14 bis zur Weiche Nr. 18.

Hinsichtlich Lage und Besonderheiten der Gleise in der Betriebsstelle ist die Anlage 5 dieser SbV zu beachten.

größte Neigung	1,0 ‰
kleinster Halbmesser	190 m

Betriebszustand Normalbetrieb:

Da im Bereich der Betriebsstelle ausschließlich Rangierfahrten stattfinden, ist der Lokrangierführer bzw. Rangierbegleiter für die Überwachung der richtigen Lage der Weichen in seinem Fahrweg verantwortlich.

Über alle Störungen ist der Fahrdienstleiter bzw. Rangiermeister sofort zu unterrichten.

V. Bedienungsvorschriften für Anschlussbahnen und Anschlussgleise

5.1 Anschlussgleise an der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH

5.1.1	
Rangierbezirk	SWK - St. Tönis
Anschließer	Altmann GmbH
Betriebsführung	Altmann GmbH, Krefeld
Lage	Die Anschlussbahn fängt an der Weiche Nr. 74 an
Gleislänge	700,0 m
Beschreibung	<p>Der Gleisanschluss ist durch ein Tor verschlossen. Das Tor wird durch Mitarbeiter des Anschließers geöffnet und geschlossen. Es sind folgende Anlagen vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none">1 Weiche,2 Prellbockkrampen,1 Stück Gleissperre <p>siehe Anweisung für den Eisenbahnbetrieb der Fa. Altmann GmbH, Krefeld.</p>

5.1.2	
Rangierbezirk	Bhf. Nord - Hüls
Anschließer	Siempelkamp GmbH
Betriebsführung	Hafen Krefeld GmbH & Co. KG
Lage	Die Anschlussbahn erfolgt über Weiche Nr. 64 und fängt an der Weiche Nr. 1 an
Gleislänge	840,0 m
Beschreibung	<p>Der Gleisanschluss ist durch ein Tor verschlossen. Das Tor wird durch Mitarbeiter des Anschließers geöffnet und geschlossen. Es sind folgende Anlagen vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none">2 Weichen,2 Prellböcke,1 Stück Gleissperre (Außer dem Anschluss) <p>siehe Anweisung für den Eisenbahnbetrieb der Fa. Siempelkamp GmbH, Krefeld.</p>

Muster 1

Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Prüfbericht Untersuchung der Dampflok nach der Fahrt	Lok Nr. <u>Kilometerstand</u>
--------------------------------	--	----------------------------------

Dienstantritt:	Dienstende:
----------------	-------------

Festgestellte Unregelmäßigkeiten:

.....

.....

.....

.....

.....

Dieser Bericht ist nach Beendigung des Dienstes der Betriebsleitung des RHK per Fax zu Übermitteln.

FAX Nr.: 02151 / 52 73 43

Unterschrift Lokführer

