

SWK-Mobil GmbH

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

Eisenbahninfrastrukturbereich Schluff

Gültig ab 18.05.2026

aufgestellt:

Krefeld, im Mai 2026

durch

Eisenbahnbetriebsleiter René Fratscher

Berichtigungen / Ergänzungen			
Nummer der Berichtigung	Bemerkungen/Seite	gültig ab:	Änderungen
1	Neufassung	18.05.2026	
2			
3			
4			
5			

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bezeichnung
A	Abschlüsse an Bahnübergängen
AT	Ausschalttaste
Bli	Blinklichtzeichenanlage
BÜ	Bahnübergang
BÜSTRA	Bahnübergangs- und Straßensicherungsanlage
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ET	Einschalttaste
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
H	Halbschranken
HAT	Hilfsausschalttaste
Lf	Langsamfahrstelle
Tf	Triebfahrzeugführer
Ls	Lichtsperrsignal
LST	Leit- und Sicherung
Ls GT	Lichtsignal-Gruppen-Taste
Lz	Lichtzeichenanlage
P	Pfeifsignal vor dem Bahnübergang
Po	Postensicherung
Qs	Quittungssignalen
Rb	Rangierbegleiter
Ri	Richtung
RS	Rangierschalter
RHK	Hafen Krefeld GmbH & Co. KG
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SHT	Signalhalttaste
U	Umlaufsperr
Ü	Übersicht an die Bahnstrecke
ÜL	Überwachungslampe
ÜS	Überwachungssignal
ÜSW	Überwachungssignalwiederholer
V	Vollschranken
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Vgl	Vergleich
WGT	Weichengruppentaste
WLM	Weichenlagemelder
WT	Weichentaste
Ww	Weichenwärter
WWA	Weichenwarnalarm

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gleisplan Eisenbahninfrastruktur:	8
Abbildung 2: Magnetschalter Graf Bismarck XV Lok 1:.....	9
Abbildung 3: Ablageort Hemmschuhe.....	12
Abbildung 4: Gleisplan Bezirk DB InfraGO – SWK:	15
Abbildung 5: Gleisplan Bezirk SWK - St. Tönis:.....	17
Abbildung 6: Gleisplan Bezirk SWK - Bhf. Nord:.....	20
Abbildung 7: Gleisplan Bezirk Bhf. Nord – Hüls:	23
Abbildung 8: Abbildung Hüls - Hülser Berg:	28

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Bahnübergänge DB InfraGO - SWK	15
Tabelle 2: Nauenweg; Lage 1,295	16
Tabelle 3: Forstwaldstraße; Lage: 2,095	16
Tabelle 4: Übersicht der Bahnübergänge SWK- St. Tönis.....	17
Tabelle 5: BÜ Gatherhofstraße; Lage 2,975.....	17
Tabelle 6: BÜ Oberbenrader Straße; Lage 3,945.....	18
Tabelle 7: BÜ Industriestraße; Lage 4,188.....	18
Tabelle 8: BÜ Ostring; Lage 4,720	19
Tabelle 9: Gleisanschluss Altmann	19
Tabelle 10: Übersicht der Bahnübergänge SWK – Bhf. Nord	20
Tabelle 11: BÜ Weeserweg; Lage 2,863	21
Tabelle 12: BÜ Gutenbergstraße; Lage 3,509.....	21
Tabelle 13: BÜ St. Töniser Straße; Lage 3,738.....	22
Tabelle 14: BÜ Westparkstraße; Lage 2,240	22
Tabelle 15: Übersicht der Bahnübergänge Bahnhof Nord - Hüls.....	23
Tabelle 16: BÜ Ramisch Kleinwefers; Lage 2,985	24
Tabelle 17: BÜ Neuer Weg; Lage 3,024.....	24
Tabelle 18: BÜ Girmesgath; Lage 3,407	25
Tabelle 19: BÜ Weyerhofstraße; Lage 3,688	25
Tabelle 20: BÜ Knuffmann; Lage 3,815	26
Tabelle 21: BÜ Birkschenweg; Lage 3,965	26
Tabelle 22: BÜ Kleineweferstraße; Lage: 4,239.....	27
Tabelle 24: Gleisanschluss Siempelkamp.....	27
Tabelle 25: Übersicht der Bahnübergänge Hüls - Hülser Berg	29

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Bestimmungen	7
1.1	Allgemeines	7
2	Zusätzliche betriebliche Bestimmungen	10
2.1	Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE).....	10
2.2	Zusatzbestimmungen zum Signalbuch Ril 301	13
2.3	Zusätzliche betriebliche Bestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE).....	13
2.4	DGUV Vorschrift 73 – Schienenbahnen	14
3	Örtliche Bestimmungen	15
3.1	Bezirk DB InfraGO – SWK	15
3.1.1	Bahnanlage.....	15
3.1.2	Bahnübergänge	15
3.2	Bezirk SWK – St. Tönis.....	16
3.2.1	Bahnanlage.....	16
3.2.2	Bahnübergänge	17
3.2.3	Gleisanschlüsse	19
3.3	Bezirk SWK – Bhf. Nord.....	20
3.3.1	Bahnanlage.....	20
3.3.2	Bahnübergänge	20
3.4	Bezirk Bhf. Nord – Hüls.....	22
3.4.1	Bahnanlage.....	22
3.4.2	Bahnübergänge	23

3.4.3	Gleisanschlüsse	27
3.5	Hüls – Hülser Berg	28
3.5.1	Bahnanlage	28
3.5.2	Bahnübergänge	29

1 Allgemeine Bestimmungen

1.1 Allgemeines

- (1) Die Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH werden nach den Bestimmungen der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben. Hierbei gelten zusätzlich folgende aktuelle Vorschriften und Gesetze:
 - Signalbuch Ril. 301 (SB)
 - Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen (VDV-Schrift 714)
 - Bremsen bedienen und prüfen – Bremsvorschrift (VDV-Schrift 757)
 - Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
 - Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)
 - 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 Betriebsleiter herausgegebenen Anweisungen für deren Bedienung.
- (3) Diese Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die für den Betriebsdienst vom Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) zusätzlich zu den Vorschriften nach Absatz (1) herausgegebenen Bestimmungen. Änderungen und Ergänzungen werden vom EBL durch Dienstanweisungen bekanntgegeben.
- (4) Beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen der SWK-Mobil GmbH findet sowohl fahrplanfestgelegter Personenverkehr (Schluff) und Güterverkehr statt, alle Fahrten sind Rangierfahrten. Personenverkehr findet immer gezogen statt.
- (5) Die Weiche 70 ist die Anschlussweiche zur DB InfraGO AG und befindet sich am Deutschen Ring in Krefeld.
- (6) Das eingesetzte Personal des EVUs muss ortskundig sein.
- (7) Folgende Abbildung zeigt die Bahnanlage der Eisenbahn der SWK-Mobil GmbH an. Der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG hat die Betriebsführung für die Gleisinfrastruktur übernommen. Diese werden im Folgenden als Eisenbahninfrastruktur bezeichnet.

(9) Dieser ist in folgende Betriebsstellen aufgeteilt:

- Betriebsstelle „Betriebshof SWK“,
- Betriebsstelle „Bahnhof St. Tönis“,
- Betriebsstelle „Bahnhof Nord“,
- Betriebsstelle „Bahnhof Hüls“,
- Betriebsstelle „Bahnhof Hülser Berg“

(10) Infolge des ausschließlichen Rangierbetriebs ist die richtige Lage der Weichen im vorgesehenen Fahrweg durch den Triebfahrzeugführer bzw. Rangierbegleiter zu überwachen. Über alle Störungen ist das Stellwerk Eisenbahninfrastruktur sofort zu unterrichten.

(11) Das historische Triebfahrzeug „Graf Bismarck XV Lok 1“ verfügt über einen Magnetschalter. Unmittelbar vor Befahrung eines BÜ der mit einem Magnetschalter gemäß dieser SbV ausgestattet ist, hat der Triebfahrzeugführer den Magnetschalter zu aktivieren, vgl. Abbildung 2. Mit dem Magnetschalter wird der BÜ gemäß geltenden Regeln eingeschaltet.

(12) Abbildung 2: Magnetschalter Graf Bismarck XV Lok 1:



(13) Ein Quittierungssignal (QS) ist in Grundstellung dunkel, es ist vor dem BÜ anzuhalten. QS sind immer mittels Schlüssel an der ET einzuschalten. Die Ausschaltung erfolgt in der Regel fahrzeuggesteuert. Der Triebfahrzeugführer darf die ET bedienen, sofern kein Rückstau oder sonstige Besetzung des BÜ vorliegt, die eine Sicherung behindern könnte.

(14) Mit blinkendem Signal darf der Triebfahrzeugführer den BÜ befahren, sofern dieser frei von Wegebenutzer ist. Falls ein BÜ eine technische Störung aufweisen sollte und dies nicht schriftlich in einer Betra oder Dienstanweisung vom EBL bekannt ist, muss die Störung an die Eisenbahninfrastruktur von dem Triebfahrzeugführer gemeldet werden.

2 Zusätzliche betriebliche Bestimmungen

2.1 Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für nichtbundes-eigene Eisenbahnen (FV-NE)

(1) Die nachfolgenden Bestimmungen für den Zugdienst, werden sinngemäß für den Rangierdienst angewandt.

(2) zu § 2 (4) - Befähigung

Die Betriebsbediensteten weisen ihre Befähigung bzw. Identität auf Verlangen durch Vorlage folgender Unterlagen nach:

- Triebfahrzeugführer / Triebfahrzeugführer durch einen gültigen Führerschein, mit Zusatzbescheinigung und Dienstausweis
- sonstige Betriebsbedienstete durch einen gültigen Dienstausweis

(3) zu § 6 - Fahrdienstliche Unterlagen der Betriebsstellen

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

(4) zu § 7- Über die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes

Der Weichenwärter regelt in eigener Verantwortung die Durchführung der Fahrten auf der Eisenbahninfrastruktur der SWK-Mobil GmbH. Er überwacht und stellt sicher, dass nur eine Rangierabteilung im Bereich der SWK-Mobil GmbH verkehrt.

(5) zu § 15 (5) - Handverschluss

Bei der Eisenbahninfrastruktur findet die Schlüsselform "B0" und DB 6 Anwendung. Die Schlüssel der Bauform "B0" werden dem verkehrenden EVU in ausreichender Form zur Verfügung gestellt. Diese können die Schlüssel persönlich zuteilen. Ein Aufbewahrungsort ist nicht festgelegt.

Weiter ist der Triebfahrzeugführer oder so weit eingeteilt der Rangierbegleiter für das Öffnen und Verschließen der Weichen und Gleissperren verantwortlich.

(6) zu § 15 (12) - u. § 61 (2) Auffahren von Weichen

Wird eine Weiche aufgefahren oder entstehen sonstige Betriebsunregelmäßigkeiten an der Eisenbahninfrastruktur, so sind diese Unregelmäßigkeit umgehend dem Weichenwärter zu melden. Der Weichenwärter hat diese Meldung in das Arbeits- und Störungsbuch Teil B einzutragen. Eine aufgefahrene Weiche oder Beschädigungen an der Eisenbahninfrastruktur darf erst wieder befahren werden, wenn ihr ordnungsgemäßer Zustand durch einen Fachkundigen Mitarbeiter der Eisenbahninfrastruktur oder den Notfallmanager örtlich festgestellt worden ist. Die Erledigung ist durch den Fachkundigen Mitarbeiter der Eisenbahninfrastruktur oder dem Notfallmanager im Arbeits- und Störungsbuch Teil B zu quittieren / zu dokumentieren.

(7) zu § 26 – Planmäßige Sperrung

Planmäßige Gleissperrungen werden schriftlich in Form einer Betriebs- und Bauanweisung (Beta) durch einen Mitarbeiter des EIU der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG angeordnet. Die Beta wird den Betriebsbediensteten durch Aushang im Stellwerksraum und im Betriebsgebäude örtlich bekannt gegeben. Darüber hinaus sind Beta durch Mitarbeiter der Eisenbahninfrastruktur an betroffene Bauunternehmen und EVU nachweislich per E-Mail zu übermitteln, sofern diese betroffen sind. Sperrungen sind in das Arbeitsbuch durch den Weichenwärter einzutragen. Vor Befahrung hat durch eine verantwortliche Person (Fachkundiger Mitarbeiter des EIU oder in der Beta genannte Person) eine Frei- und Befahrbarkeitsmeldung zu erfolgen.

(8) zu § 32 (1) – Länge der Züge

Die maximale zulässige Länge von Rangiereinheiten darf 700 m nicht überschreiten.

(9) zu § 31 (2) - Ortskunde

Betriebsbedienstete sind in die Betriebsverhältnisse der Eisenbahninfrastruktur eingewiesen und ortskundig. Die Ortskunde ist vom zuständigen EVU zu dokumentieren und auf Verlangen vorzuweisen.

(10) zu § 32 (8) - Einschränkungen in der Zulassung von Wagen

Bei der Eisenbahninfrastruktur gilt die Streckenklasse D 4 bzw. 22,5 t Achs- und 8 t/m Meterlast.

(11) zu § 44 (11) - Pfeifeinrichtung gestört

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

(12) zu § 48 (19) Dokumentation und Wiedergabe der Meldungen

Menschlich verursachte Betriebsunregelmäßigkeiten sind an die Meldestelle gemäß Unfallmeldetafel zu melden und vom Weichenwärter der Eisenbahn der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG in das Arbeits- und Störungsbuch einzutragen. Diese sind anschließend an das verursachende EVU und dem Eisenbahnbetriebsleiter per E-Mail weiterzuleiten. Für das EVU des Hafen Krefeld ist die E-Mail-Adresse betriebsleitung@rheinhafen-krefeld.de zu verwenden.

Zur Entstörung kann der Weichenwärter eine Fachkraft der Eisenbahninfrastruktur unter 0151/64329257 beauftragen. Diese Rufnummer ist 24/7 erreichbar. Sofern die Entstörung während der Früh- und Spätschicht (montags bis samstags) erfolgen kann ist diese während dieser Zeit durchzuführen. Der Betroffene Bereich ist dann zu sperren.

(13) zu § 51 (12) - Während der Fahrt

Die Rangierseite ist die Seite in Fahrtrichtung rechts, sofern in den örtlichen Bestimmungen, vgl. Kapitel (2), keine anderen Vorgaben getroffen sind.

(14) zu § 52 (4 f) - Kuppeln

Es ist der Einsatz einer automatischen Rangierkupplung nicht zugelassen.

(15) zu § 53 (2) – Geschwindigkeit

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei der Durchführung von Rangierfahrten 25 km/h, weitere Geschwindigkeitsreduzierungen sind örtlich signalisiert.

(16) zu § 53 (5) - Rangieren im Gefälle

Das Abstellen von Fahrzeugen in Gefällen größer 2,5 ‰ ist nicht zugelassen. Die Gefälleabschnitte sind in den örtlichen Bestimmungen, Kapitel (2) vorgegeben.

(17) zu § 53 (7, 8, 12 und 13) – Durchführen

Vor Beginn der ersten Schluffahrt aus dem Betriebshof, hat der Triebfahrzeugführer die Fahrt bei dem Weichenwärter der Eisenbahninfrastruktur anzumelden.

Auf der Eisenbahninfrastruktur ist das Verschieben von Wagen ohne Triebfahrzeugführer / Rangierbegleiter nicht zulässig. Der jeweilige Anschlussbahnleiter legt für seinen zuständigen Gleisanschluss Betriebsdienstweisungen fest, die hiervon ausgeschlossen sein können. Diese sind in Kapitel 3 der jeweiligen örtlichen Bestimmungen festgelegt.

(18) zu § 55 (1 c) in Verbindung mit Anlage 13 (17) der FV-NE - Bahnübergang nicht technisch gesichert

Rangiert der Triebfahrzeugführer allein, so übernimmt er an den Bahnübergängen, die durch Posten zu sichern sind, die Sicherung. Die durch Posten zu sichernden Bahnübergängen sind in Kapitel 3 der jeweiligen örtlichen Bestimmungen festgelegt. Im Falle von Störungen, werden die Postensicherung in einer entsprechenden Dienst-anweisung vorgegeben.

(19) zu § 56 (1 d) - Ablauf- und Abstoßverbot für bestimmte Gleise

Das Ablaufen oder Abstoßen ist auf der Eisenbahninfrastruktur nicht zugelassen.

(20) zu § 57 – Aufhalten von Fahrzeugen

Es gelten die Vorschriften der VDV 757. Bei allen Rangierfahrten sind alle Fahrzeuge stets an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen, sofern dies möglich ist. Personenverkehr ohne durchgehende Druckluftbremse sind nicht zugelassen. Bei Rangierfahrten, die nicht vom Triebfahrzeugführer von der Spitze aus gesteuert werden, ist grundsätzlich der Luftbremskopf einzusetzen.

(21) zu § 58 (2) – Festlegemittel

Es gelten die Bestimmungen der VDV 757. Nicht benötigte Hemmschuhe sind im Gleisbereich an den hierfür vorgesehenen Ablageorten – Hemmschuhsteine, Hemmschuhhalterungen, Boxen - abzulegen.

An Stellen im eingeschotterten Gleisbereich, wo in unmittelbarer Nähe kein vorgenannter Ablageort vorhanden ist, sind nicht benötigte Hemmschuhe neben dem Gleis im Schwellenfach (Bereich zwischen zwei Schwellen) quer zur Schiene abzulegen, wobei die Hemmschuhspitze am Schienenfuß anliegt (siehe Abbildung 3: Ablageort Hemmschuhe).

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

(22) Abbildung 3: Ablageort Hemmschuhe



Hinweis: Mit dieser Maßnahme soll das Auffinden von Hemmschuhen im eingeschotterten Gleisbereich erleichtert und die Gefahr von Stolperunfällen reduziert werden. Ist eine Ablage nicht möglich, so ist grundsätzlich zu beachten, dass Hemmschuh im Gleisbereich nicht zwischen den Schienen liegen dürfen. Hemmschuhe sind immer so abzulegen, dass möglichst keine erhöhte Stolpergefahr entsteht.

(23) zu § 58 (3) - Festlegungspflicht

Wenn Schlufffahrten geplant sind, dürfen keine Fahrzeuge in die Fahrwege außerhalb der Bahnhofsbereiche abgestellt werden.

(24) zu Anlage 9 (I) - Allgemeines, Begriffe, Betriebsarten

Bei der Eisenbahninfrastruktur wird ein einkanaliger Rangierfunk verwendet.

(25) zu Anlage 9 (II) - Durchführung des Funksprechverkehrs

Die einzelnen Sprechstellen tragen folgende „Rufnamen“:

- Weichenwärter: „Stadtbahn“
- Triebfahrzeuge der RHKE (Nr.): „Stadtbahn + Triebfahrzeugnummer“
andere Triebfahrzeuge: „EVU Name + Triebfahrzeugnummer“
- Betriebsstelle (Disponent) „Stadtbahn“
- Stellwerk „Stellwerk“
- Triebfahrzeuge „EVU Name, Loknummer“
- Schluff „Schluff Lok 1“

Der Betriebsfunk wird aufgezeichnet. Im Falle von gefährlichen Ereignissen darf der Rangierfunk zu Aufklärungszwecken ausgewertet werden.

Wenn ein Triebfahrzeugführer allein rangiert, muss spätestens alle 30 min. eine Standortmeldung abgeben, sofern der Weichenwärter keine fernmündliche Kommunikation mit dem Triebfahrzeugführer hatte. Nach spätestens 30 min. des letztmaligen Kontaktes muss nach dem Triebfahrzeugführer gesucht werden.

2.2 Zusatzbestimmungen zum Signalbuch Ril 301

- (1) Modul 301.1201 zu Signal Fz 1 -Rangierlokomotivsignal-
- (2) An Triebfahrzeugen ist stets das Signal Zg 1 zu führen.
- (3) Modul 301.0801 Weichensignale (Wn)

Weichensignale werden durchgängig angewandt. In Bereichen der Eisenbahninfrastruktur sind die Weichensignale nicht beleuchtet oder rückstrahlend.

- (4) Modul 301.1401 Nebensignale (Ne) zu Signal Ne 5 –Haltetafel –

Das Signal Ne 5 steht an den Stellen vor Bahnübergängen, an denen die Spitze einer Rangierabteilung anzuhalten hat, damit die störungsfreie Arbeitsweise der Lichtzeichenanlage oder BÜSTRA gewährleistet ist oder die Postensicherung in der vorgeschriebenen Weise zu erfolgen hat.

- (5) Modul 301.1501 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. Anstelle des Signals BÜ 3 kann auch eine weiße oder weiß-schwarz-weiße Säule aufgestellt sein.

2.3 Zusätzliche betriebliche Bestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)

- (1) Unfallmeldestelle ist das Stellwerk Bahnhof Krefeld Ost Hafen.
- (2) Während der planmäßigen Dienstzeit ist das Stellwerk von dem Weichenwärter besetzt, der über Funkkanal „Bahn Krefeld“ und die Tel.-Nr. 02151 – 52 73 17 zu erreichen ist. Die Unfallmeldetafel I wird dem EVU vom EIU zur Verfügung gestellt. Wenn das Stellwerk nicht besetzt ist, ist vorab eine Rufumleitung auf die Bereitschaft Tel.-Nr. 0151/57465602 umzustellen.

- (3) Die Unfallmeldetafel II hängt im Stellwerksraum und an der Informationstafel im Flur des Betriebsgebäudes.
- (4) In den Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtung sind die geltenden Dienstzeiten definiert. Während der planmäßigen Dienstzeit ist die Betriebsleitung ständig durch den Weichenwärter besetzt, der über den Rangierfunk erreichbar ist.
- (5) Verkehrt außerhalb der planmäßigen Dienstzeit nur eine Rangiereinheit wird die Unfallmeldestelle durch die Rufbereitschaft Tel.-Nr. 0151/57465602 wahrgenommen.

2.4 DGUV Vorschrift 73 – Schienenbahnen

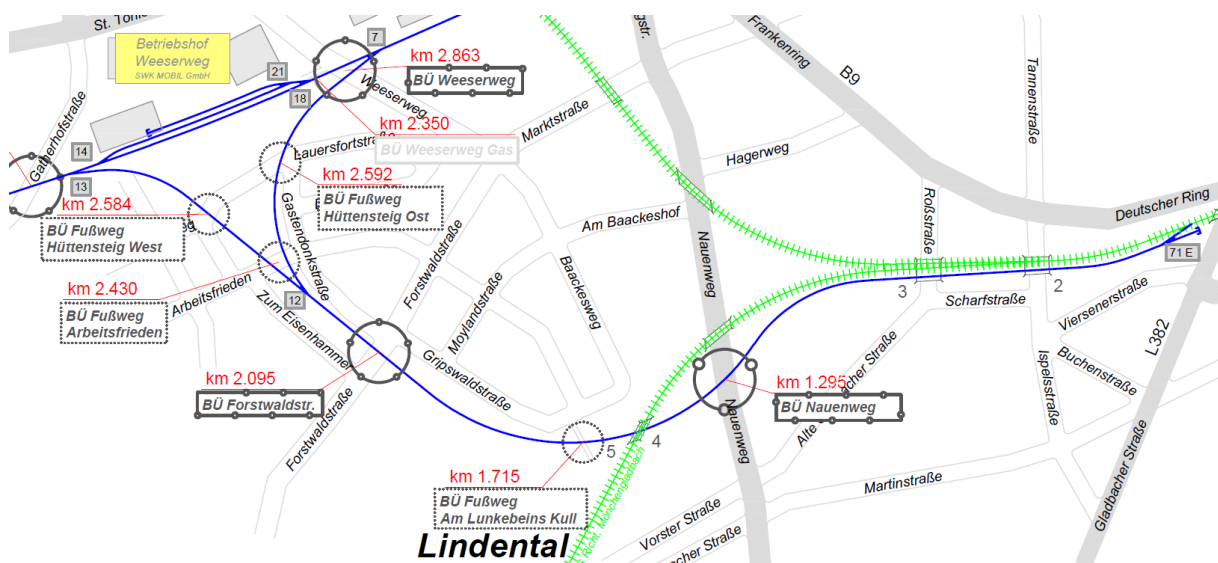
- (1) Zu § 17 – Signalmittel und Warnkleidung
- (2) Mitarbeiter im Bahnbetrieb von EVU müssen gemäß DGUV-I 214-090 mindestens eine Warnweste Sicherheitsschuhen der Schutzklasse 3 tragen. Das EVU oder der Gleisanschließer von Anschlussbahnen kann weitere persönliche Schutzausrüstung vorgeben. Diese sind in im letzten Kapitel der örtlichen Bestimmungen.

3 Örtliche Bestimmungen

3.1 Bezirk DB InfraGO – SWK

3.1.1 Bahnanlage

- (1) Der Bezirk DB InfraGO – SWK erstreckt sich vom Gleisanschluss Weiche 70, bis Weiche 13 und Weiche 7 am Gleisdreieck und beinhaltet die dazwischenliegenden Rangierabschnitte.
- (2) Größte Neigung: 3,0 ‰ in Richtung BÜ Nauenweg
- (3) Kleinster Halbmesser: 190 m
- (4) Abbildung 4: Gleisplan Bezirk DB InfraGO – SWK:



3.1.2 Bahnübergänge

- (1) Tabelle 1: Übersicht der Bahnübergänge DB InfraGO - SWK

Lage	Kreuzung	Art der Sicherung	Verweis
1,295	Nauenweg	Lz+V+Lf (20 km/h)	Tabelle 2
1,716	An Lunkebeins Kull	Ü+P+Lf (20 km/h)	
2,095	Forstwaldstraße	Li+Lf (20 km/h)	Tabelle 3
2,584	Hüttensteig West	Ü+P+Lf (20 km/h)	
2,584	Hüttensteig Ost	Ü+P+Lf (20 km/h)	

(2) Tabelle 2: Nauenweg; Lage 1,295

Bauart	Lichtzeichenanlage mit Vollschraken
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	15 km/h
Standorte Signale	-Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung DB InfraGO AG) ist in Entfernung von 380,0 m vor dem BÜ aufgestellt. -Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 380,0 m vor dem BÜ aufgestellt.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt mittels ET/AT. -Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung DB InfraGO AG) ist in Entfernung von 290,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem BÜ aufgestellt. -Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 290,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem BÜ aufgestellt.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Ein RS ist vorhanden, die Nutzung des RS ist nicht zugelassen.
Störung	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.

(3) Tabelle 3: Forstwaldstraße; Lage: 2,095

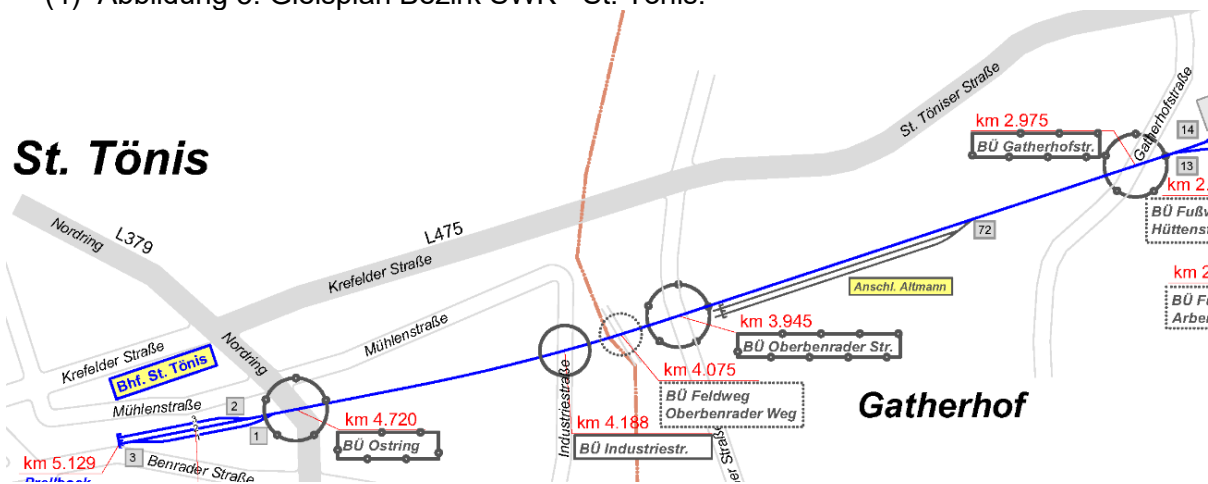
Bauart	Lichtzeichenanlage
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung DB InfraGO AG) ist in Entfernung von 150,0 m vor dem BÜ aufgestellt. -Überwachungssignal ÜS 2a (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 210,0 m vor dem BÜ aufgestellt. -Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 210,0 m vor dem BÜ aufgestellt.
Einschaltung	-Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 260,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem BÜ aufgestellt. -Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung DB InfraGO AG) ist in Entfernung von 205,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem BÜ aufgestellt. -Einschaltpunkt K2a (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 255,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem BÜ aufgestellt.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt -HET und HAT für die Betätigung mit Schlüssel DB 6 sind einseitig (Fahrt in Richtung DB InfraGO AG) recht vor dem BÜ angebracht
Rangierarbeiten	Ein RS ist vorhanden, die Nutzung des RS ist nicht zugelassen.
Störung	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.

3.2 Bezirk SWK – St. Tönis

3.2.1 Bahnanlage

- (1) Der Bezirk SWK – St. Tönis erstreckt sich von Weiche 13, Lage 2.900 bis Gleisabschluss Gleis 1 und 2 Lage Im 5.129.
- (2) Größte Neigung: 1,5 ‰
- (3) Kleinster Halbmesser: 190 m

(4) Abbildung 5: Gleisplan Bezirk SWK - St. Tönis:



3.2.2 Bahnübergänge

(1) Tabelle 4: Übersicht der Bahnübergänge SWK- St. Tönis

Lage	Kreuzung	Art der Sicherung	Verweis
2,975	Gatherhofstraße	Bli+H+Lf (20 km/h)	Tabelle 5
3,945	Oberbenrader Straße	Lz+H+Lf (20 km/h)	Tabelle 6
4,075	Oberbenrader Weg	Ü+P+Lf (20 km/h)	
4,188	Industriestraße	Lz+H+Lf (20 km/h)	Tabelle 7
4,720	Ostring	Bli+H+Lf (20 km/h)	Tabelle 8

(2) Tabelle 5: BÜ Gatherhofstraße; Lage 2,975

Bauart	Blinklichtzeichenanlage mit Halbschranken
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	<ul style="list-style-type: none"> - 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 DBInfra GO) 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 DBInfra GO) 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.
Einschaltung	<ul style="list-style-type: none"> - Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. - Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 315,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. - Einschaltpunkt K1a (Fahrt aus der Richtung DB InfraGO AG) ist in Entfernung von 325,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. - Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung St. Tönis) ist in Entfernung von 330,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt.
Ausschaltung	<ul style="list-style-type: none"> - Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen zeitbewirkt. - HET und HAT sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Muss der Bahnübergang bei Rangierarbeiten zum Freifahren der Weichen 13 bzw. der Weichen 14 mehrfach befahren werden, ist der Rangierschalter RS am BÜ neben dem Schalt haus einzuschalten, die zeitbewirkte Ausschaltung des BÜ 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.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

(3) Tabelle 6: BÜ Oberbenrader Straße; Lage 3,945

Bauart	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-Überwachungssignal ÜS 2I (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in einer 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.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. -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. -Eine ET mit ÜL für die gleichzeitige Einschaltung des BÜ Oberbenrader Str. und BÜ Industriestr. für die Betätigung ist neben dem Schalthaus vorhanden
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen zeitbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Aufgrund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten nicht zugelassen.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

(4) Tabelle 7: BÜ Industriestraße; Lage 4,188

Bauart	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-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.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. -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.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen zeitbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Aufgrund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten nicht zugelassen.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

(5) Tabelle 8: BÜ Ostring; Lage 4,720

Bauart	Blinklichtzeichenanlage mit Halbschranken
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-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.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. -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.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Muss der BÜ bei Rangierarbeiten zum Freifahren der Weiche 2 oder 3 mehrfach befahren werden, ist der RS am BÜ einzuschalten und gilt beidseitig, die fahrzeugbewirkte Ausschaltung des BÜ ist dann außer Funktion. Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der BÜ durch Ausschalten des RS wieder freizugeben, aufgrund des starken Straßenverkehrs sind die Sperrzeiten jedoch so gering wie möglich zu halten.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

3.2.3 Gleisanschlüsse

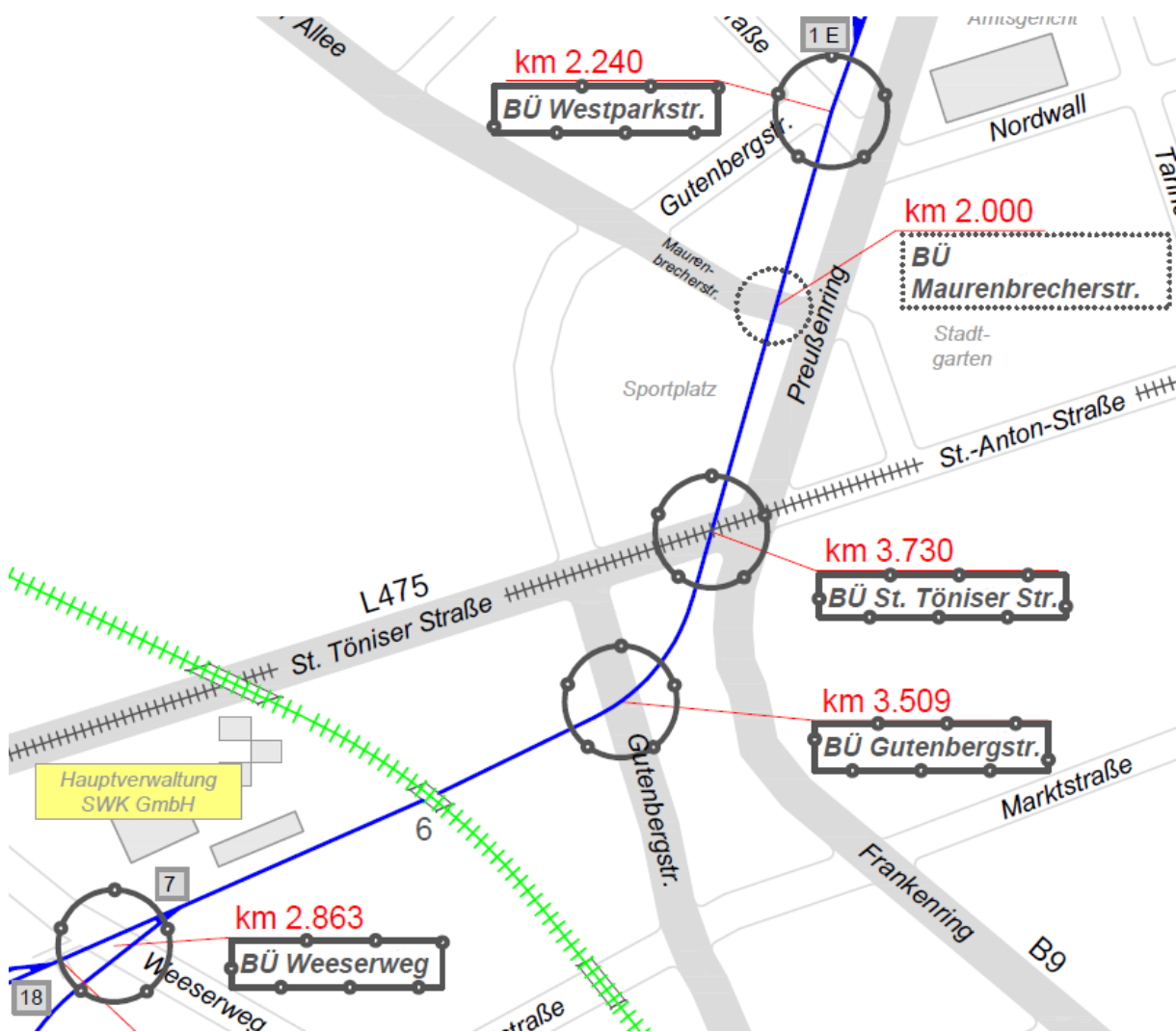
(1) Tabelle 9: Gleisanschluss Altmann

Gleisanschließer	Altmann
Betriebsführung	Altmann
Betriebsleiter	André Kopp
Lage	Gleis zweigt bei km 3.415 an der Weiche 72 ab.
Anschlussgrenze	Anschlussgrenze befindet sich vor dem Tor, am Weichenende 72.
Gleislänge	700 m
Höchstgeschwindigkeit	5 km/h
Neigung	< 2,5 ‰
Anlagenbestandteile	1 Weiche, 2 Gleise, 1 Laderampe, 1 Gleissperre
Bedienung	<p>Vor Bedienung des Anschlusses Altmann, meldet der Ww des Hafens Krefeld die Fahreinheit bei Altmann an. Vor der geplanten Zustellung hat der Tf sich zu vergewissern, dass die Motorhaube der geladenen PKW in Richtung der Entladerampe orientiert ist.</p> <p>Die Weiche 72 ist in Rechtslage verschlossen. Die Gleissperre zwischen Weiche 72 und Gleistor ist in Grundstellung aufliegend und schlüsselabhängig von Weiche 72. Mit dem freierwendenden Schlüssel der Gleissperre kann die Weiche 72 in Linkslage gelegt werden. Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der Tf oder Rb, die im Bedienungsbereich oder an Wagen beschäftigt mit Zp 1 zu warnen.</p> <p>Unmittelbar nach Bedienung des Gleisanschlusses ist die Weiche 72 und die Gleissperre in Grundstellung zurückzulegen und zu verschließen.</p> <p>Vor Einfahrt in den Anschluss öffnet Altmann das Gleistor. Der Tf ist für die Sicherung der Wagen verantwortlich. Für das Umsetzen, Sichern nach dem Umsetzen, Entladen und Gleistor nach Abschluss der Zustellung, ist der Anschlussinhaber verantwortlich. Für die innerbetrieblichen Rangiertätigkeiten gilt die gültige Fassung der Bedienungsanweisung Altmann. Es dürfen maximal so viele Wagen zugestellt werden, dass das Gleistor geschlossen werden kann.</p>

3.3 Bezirk SWK – Bhf. Nord

3.3.1 Bahnanlage

- (1) Der Bezirk SWK – Bhf. Nord erstreckt sich von Weiche 13 in Linkslage, bis Weiche 1E und beinhaltet den dazwischenliegenden Rangierabschnitt.
- (2) Größte Neigung: 2,0 ‰
- (3) Kleinster Halbmesser: 190 m
- (4) Abbildung 6: Gleisplan Bezirk SWK - Bhf. Nord:



3.3.2 Bahnübergänge

- (1) Tabelle 10: Übersicht der Bahnübergänge SWK – Bhf. Nord

Lage	Kreuzung	Art der Sicherung	Verweis
2,800	Weeserweg (Gasreg.)	Ü+P+A+Lf (20 km/h)	
2,863	Weeserweg	Bli+H+Lf (20 km/h)	Vgl. Tabelle 11
3,509	Gutenbergstraße	Lz+H+Lf (20 km/h)	Vgl. Tabelle 12
3,738	St. Töniser Straße	BÜSTRA+Lf (20 km/h)	Vgl. Tabelle 13
2,000	Maurenbrecherstraße	Ü+P+A+Lf (20 km/h)	
2,240	Westparkstraße	BÜSTRA+Lf (20 km/h)	Vgl. Tabelle 14

(2) Tabelle 11: BÜ Weeserweg; Lage 2,863

Bauart	Blinklichtzeichenanlage mit Halbschranken
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung DB InfraGO 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.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. -Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 351,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung DB InfraGO AG) ist in Entfernung von 351,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Einschaltpunkt K2a (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 330,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Muss der BÜ bei Rangierarbeiten zum Freifahren der Weiche 7 bzw. der Weichen 18 und 21 mehrfach befahren werden, ist der RS am BÜ gegenüber dem Schaltheus einzuschalten, die fahrzeugbewirkte Ausschaltung des BÜ ist dann außer Funktion. Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der BÜ durch Ausschalten des RS wieder freizugeben, aufgrund des starken Straßenverkehrs sind die Sperrzeiten jedoch so gering wie möglich zu halten.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

(3) Tabelle 12: BÜ Gutenbergstraße; Lage 3,509

Bauart	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-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.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. -Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 365,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 272,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Aufgrund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten nicht zugelassen.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

(4) Tabelle 13: BÜ St. Töniser Straße; Lage 3,738

Bauart	Lichtzeichenanlage (BÜSTRA)
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-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.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. -Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 311,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 335,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Aufgrund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten nicht zugelassen.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

(5) Tabelle 14: BÜ Westparkstraße; Lage 2,240

Bauart	Lichtzeichenanlage (BÜSTRA)
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-Quittierungssignal QS 1 (Fahrt aus der Richtung SWK Betriebshof) ist in Entfernung von 10,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Quittierungssignal QS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 10,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt.
Einschaltung	Die Einschaltung erfolgt durch eine automatische ET fahrzeugbewirkt.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Aufgrund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten nicht zugelassen.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

3.4 Bezirk Bhf. Nord – Hüls

3.4.1 Bahnanlage

- (1) Der Bezirk Bahnhof Nord – Hüls erstreckt sich von Weiche 1E im Bahnhof Krefeld Nord, bis Weiche 5 im Bahnhof Krefeld Hüls und beinhaltet den dazwischenliegenden Rangierabschnitt.
- (2) Größte Neigung: 2,0 ‰
- (3) Kleinster Halbmesser: 190 m

(4) Abbildung 7: Gleisplan Bezirk Bhf. Nord – Hüls:



3.4.2 Bahnübergänge

(1) Tabelle 15: Übersicht der Bahnübergänge Bahnhof Nord - Hüls

Lage	Kreuzung	Art der Sicherung	Verweis
2,985	Ramisch Kleinewefers	Lz+Lf (20 km/h)	Tabelle 16
3,024	Neuer Weg	Lz+H+Lf (20 km/h)	Tabelle 17
3,196	Moritzstraße	Ü+P+A+Lf (20 km/h)	
3,407	Girmesgath	Lz+Lf (20 km/h)	Tabelle 18
3,688	Weyerhofstraße	Lz+Lf (20 km/h)	Tabelle 19
3,815	Knuffmann	Lz+H+Lf (20 km/h)	Tabelle 20
3,965	Birkschenweg	Lz+H+Lf (20 km/h)	Tabelle 21
4,239	Kleinewefersstraße	Lz+H+Lf (20 km/h)	Tabelle 22
4,500	Pestalozzistraße	Ü+P+A	
4,842	Siempelkampstraße	Po	
5,477	Stichstraße Hülser Str.	Ü	
6,095	Drügstraße	Ü	
6,403	Lüngerweg	Ü+P	
6,942	Unterm Steeg	Po	
7,191	Gottfried-Kruß-Straße	Ü+P+A	
7,354	Privat SWK AQUA	Ü+P+A+Lf (20 km/h)	
7,631	Reisendenzuwendug Bhf. Hüls	Po+Lf (20 km/h)	

(2) Tabelle 16: BÜ Ramisch Kleinwefers; Lage 2,985

Bauart	Lichtzeichenanlage
Schlüssel	
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-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.
Einschaltung	- -Die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Nord durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K2 im Bahn-Kilometer 3.354 (Rautentafel BÜ 2). -Die Einschaltung erfolgt in Richtung Bhf. Hüls durch Betätigung des Einschalters seitens Lokomotive - Einschaltpunkt K1 im Bahn-Kilometer 2.874 (Rautentafel BÜ 2).
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 Schaltheis 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
Störung	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.

(3) Tabelle 17: BÜ Neuer Weg; Lage 3,024

Bauart	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 120,0 m vor dem BÜ aufgestellt. -Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 240,0 m vor dem BÜ aufgestellt.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. -Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung 150 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem BÜ aufgestellt. -Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung 330 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem BÜ aufgestellt.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	-Muss der BÜ bei Rangierarbeiten mehrfach befahren werden, ist der RS am BÜ gegenüber dem Schaltheis einzuschalten, die fahrzeugbewirkte Ausschaltung des BÜ ist dann außer Funktion. -Nach Abschluss der Rangierarbeiten ist der BÜ durch Ausschalten des RS wieder freizugeben, aufgrund des starken Straßenverkehrs sind die Sperrzeiten jedoch so gering wie möglich zu halten.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

(4) Tabelle 18: BÜ Girmesgath; Lage 3,407

Bauart	Lichtzeichenanlage
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-Überwachungssignal ÜS 1 mit Zusatzschild BÜ 1, 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 237,0 m vor dem BÜ aufgestellt. -Überwachungssignal ÜS 2 mit Zusatzschild BÜ 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 242,0 m vor dem BÜ aufgestellt. -Überwachungssignalwiederholer ÜSW 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist 15,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. -Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 347,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 332,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Aufgrund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am BÜ die Rangierarbeiten nicht zugelassen.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

(5) Tabelle 19: BÜ Weyerhofstraße; Lage 3,688

Bauart	Lichtzeichenanlage
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-Überwachungssignal ÜS 1 mit Zusatzschild „BÜ 2, 3+3a“ (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 233,0 m vor dem BÜ aufgestellt. -Überwachungssignal ÜS 2 mit Zusatzschild „BÜ 2+3“ (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 238,0 m vor dem BÜ 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.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. -Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 323,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 328,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Der BÜ Weyerhofstraße ist mit dem BÜ Knuffmann in Abhängigkeit geschaltet.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Aufgrund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am BÜ die Rangierarbeiten nicht zugelassen.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

(6) Tabelle 20: BÜ Knuffmann; Lage 3,815

Bauart	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-Überwachungssignal ÜS 1 mit Zusatzschild „BÜ 2, 3+3a“ (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 360,0 m vor dem BÜ aufgestellt. -Überwachungssignal ÜS 2 mit Zusatzschild „BÜ 3a+4“ (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 387,0 m vor dem BÜ 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.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. -Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 450,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 527,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Der BÜ Knuffmann ist mit dem BÜ Weyerhofstraße in Abhängigkeit geschaltet. -Der BÜ Birkschenweg ist lediglich aus Richtung Bf Krefeld Hüls in Abhängigkeit geschaltet.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt. -HET und HAT für die Betätigung sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Aufgrund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am BÜ die Rangierarbeiten nicht zugelassen.
Störung	Bei gestörter Lichtzeichenanlage bzw. bei Ausfall der Einschaltung (Signal BÜ 0) ist zur Sicherung vor dem BÜ anzuhalten und über die HET einzuschalten. Nach Befahren des BÜ ist die Anlage über HAT auszuschalten.

(7) Tabelle 21: BÜ Birkschenweg; Lage 3,965

Bauart	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-Quittierungssignal QS 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von ca. 24,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Quittierungssignal QS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von ca. 24,0 m vor dem Bahnübergang aufgestellt.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt durch eine ET. -Der BÜ Birkschenweg ist mit dem BÜ Knuffmann aus Richtung Bf Krefeld Hüls in Abhängigkeit geschaltet.
Ausschaltung	-Ausschaltung erfolgt in beiden Richtungen fahrzeugbewirkt.
Rangierarbeiten	Aufgrund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten nicht zugelassen.
Störung	-Wird durch einen stehenden Zug eine Standzeit von 30 min. überschritten, muss der nachfolgende BÜ Knuffmann mittels HAT ausgeschaltet und HET eingeschaltet werden, weil der BÜ sonst nicht aktiv. Diese Regelung gilt kommend aus Richtung Hüls in Richtung Betriebsbahnhof.

(8) Tabelle 22: BÜ Kleineweferstraße; Lage: 4,239

Bauart	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Schlüssel	DB 6
Geschwindigkeit	20 km/h
Standorte Signale	-Überwachungssignal ÜS 1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 225,0 m vor dem BÜ 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 BÜ aufgestellt. -Überwachungssignal ÜS 2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 225,0 m vor dem BÜ aufgestellt.
Einschaltung	-Die Einschaltung erfolgt gemäß nur mit den in Kapitel 1.1 Absatz (11) beschriebenen historischen Triebfahrzeug mittels Magnetschaltung. -Einschaltpunkt K1 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Nord) ist in Entfernung von 319,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. -Einschaltpunkt K2 (Fahrt aus der Richtung Bhf. Hüls) ist in Entfernung von 310,0 m (Rautentafel BÜ 2) vor dem Bahnübergang aufgestellt. -eine ET mit ÜL für die Einschaltung des BÜ Kleinewefersstraße 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 sind jeweils neben dem BÜ angebracht.
Rangierarbeiten	Aufgrund fehlenden Unwirksamkeit- und Rangierschaltungen sind am Bahnübergang die Rangierarbeiten nicht zugelassen.
Störung	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.

3.4.3 Gleisanschlüsse

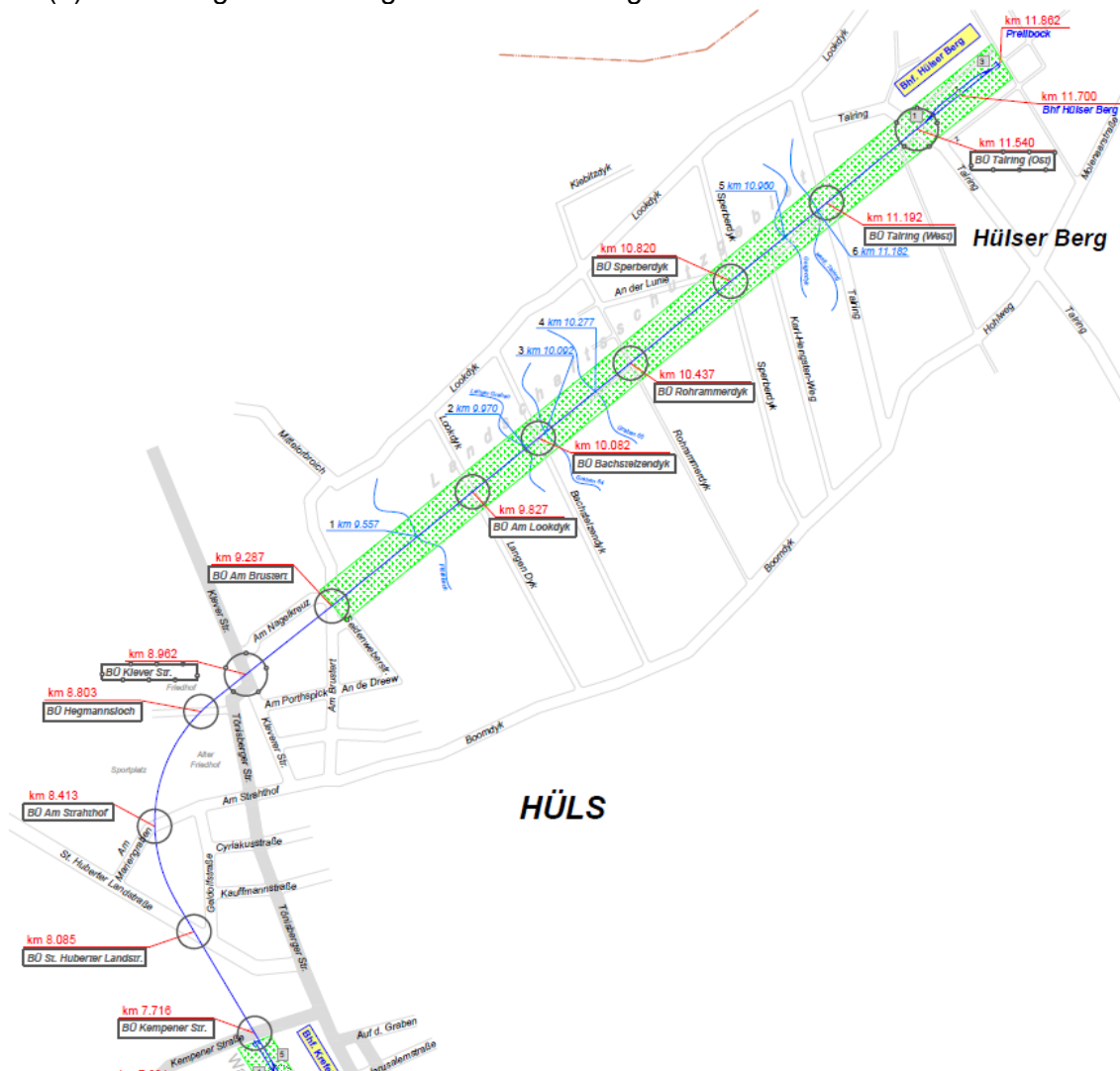
(1) Tabelle 23: Gleisanschluss Siempelkamp

Gleisanschließer	Siempelkamp
Betriebsführung	Siempelkamp
Betriebsleiter	Klaus Lenz
Lage	Gleis zweigt bei km 3.415 an der Weiche 84 ab.
Anschlussgrenze	Anschlussgrenze befindet sich am Weichenanfang der Weiche 1.
Gleislänge	840,0 m
Höchstgeschwindigkeit	5 km/h
Neigung	< 2,5 ‰
Anlagenbestandteile	2 Weichen, 3 Gleise, 3 Gleisabschlüsse, 1 Gleissperre
Bedienung	<p>Vor Bedienung des Anschlusses Siempelkamp, tauscht sich das zustellende EVU mit Siempelkamp aus.</p> <p>Die Weiche 64 ist in Linkslage verschlossen. Die Gleissperre zwischen Weiche 64 und Weiche 1 ist in Grundstellung aufliegend und schlüsselabhängig von Weiche 64. Mit dem freiwerdenden Schlüssel kann die Weiche 64 in Rechtslage gelegt werden. Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der Tf oder Rb, die im Bedienungsbereich oder an Wagen beschäftigt mit Zp 1 zu warnen.</p> <p>Die Zustellung der Wagen hat über Weiche 2 in Rechtslage zu erfolgen. Unmittelbar nach Bedienung des Gleisanschlusses ist die Weiche 64 und die Gleissperre in Grundstellung zurückzulegen und zu verschließen.</p> <p>Vor Einfahrt in den Anschluss hat der Tf das Gleistor Siempelkamp zu öffnen. Der Tf ist für die Sicherung der Wagen und das Widerverschließen des Gleistors verantwortlich. Für das Umsetzen, Sichern nach dem Umsetzen, Entladen und nach Abschluss der Zustellung, ist der Anschlussinhaber verantwortlich. Für die innerbetrieblichen Rangiertätigkeiten gilt die gültige Fassung der Bedienungsanweisung Siempelkamp. Es dürfen maximal so viele Wagen zugestellt werden, dass das Gleistor geschlossen werden kann.</p>

3.5 Hüls – Hülser Berg

3.5.1 Bahnanlage

- (1) Der Bezirk Hüls – Hülser Berg erstreckt sich von Weiche 5 Bahnhof Krefeld Hüls, bis Gleisabschluss in Gleis 1 Bahnhof Hülser Berg und beinhaltet den dazwischenliegenden Rangierabschnitt.
- (2) Größte Neigung: 2,5 ‰
- (3) Kleinster Halbmesser: 190 m
- (4) Abbildung 8: Abbildung Hüls - Hülser Berg:



3.5.2 Bahnübergänge

(1) Tabelle 24: Übersicht der Bahnübergänge Hüls - Hülser Berg

Lage	Kreuzung	Art der Sicherung	Verweis
7,716	Kempener Straße	Po	
8,085	St. Huberter Landstr.	Po+Lf (20 km/h)	
8,413	Am Strathhof	Po+Lf (20 km/h)	
8,803	Hegmannsloch	Ü+P+Lf (10 km/h)	
8,962	Klever Straße	Po+Lf (20 km/h)	
9,287	Am Brustert	Po+Lf (20 km/h)	
9,827	Lookdyk	Ü+P+Lf (20 km/h)	
10,082	Bachstelzendyk	Ü+P+Lf (20 km/h)	
10,437	Rohammerdyk	Ü+P+Lf (20 km/h)	
10,820	Sperberdyk	Ü+P+Lf (20 km/h)	
11,192	Talring West	Ü+P+Lf (20 km/h)	
11,540	Talring Ost	Po+Lf (20 km/h)	