



Bereich Netz
N 12
☎ 0221- 390 1214

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der Eisenbahnstrecken der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Teil 4
Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen

Gültig ab 13.12.2015

Bekanntgaben

Nr. der Bekanntgabe	Gültig vom	Berichtigt am	durch
Neuherausgabe	13.12.2015		

Aufgestellt:
N 12
Köln, den 24.11.2015

gez. Vogt

Genehmigt:
Betriebsleiter EIU
Köln, den 27.11.2015

gez. i.A. B. Suermann

Inhaltsverzeichnis

5	Eisenbahnbereich Köln- Deutz Hafen	301
5.1	Allgemeine Information	301
5.2	Verzeichnis der Betriebsstellen	302
5.3	Verzeichnis der Bahnübergänge	302
5.4	Beschreibung der Betriebsstellen	303
5.4.1	Bf Köln-Deutz, Köln- Poll, Köln- Vingst	304
5.5	Anweisung für die Durchführung des Zugmeldeverfahrens und für die Bedienung der Signalanlage des Stellwerks an der "Gleiskreuzung Poll/Salmstraße auf dem Gleis zwischen Köln- Vingst und Köln-Poll im Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen	315

5 Eisenbahnbereich Köln- Deutz Hafen

Zentrale Notfallrufnummer

Dringende Meldungen bei einer Betriebsgefahr oder in einem Notfall sind über die Ruf-Nummer **0221 390 2555** sofort an die Netzleitzentrale der HGK zu melden.

5.1 Allgemeine Information

Die Rangierfahrt fährt vom Bf Köln-Kalk Nord kommend zunächst bis zum Signal Ra 11 mit dem Zusatzschild, **Halt! Weiterfahrt erst nach Fahrwegprüfung und Zustimmung der Netzleitzentrale HGK** ". Am Signal Ra 11 ist zusätzlich das Orientierungszeichen – eine weiße rechteckige Tafel mit der Aufschrift „OB“ angebracht. Der Eisenbahnbetrieb im Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen wird gemäß Richtlinie (Ril) 482.8001 – Ortsstellbereiche durchgeführt. Abweichend von Ril 482.8001 Abschnitt 1 Absatz 1 befindet sich an der Kreuzung Poll/Salmstraße ein Stellwerk mit dem Fahrstraßen für die Querfahrt der Eisenbahn – Kreuzung mit Stadtbahnlinie 7 der KVB AG – eingestellt werden. Siehe hierzu Abschnitt 5.5 dieser Anweisung.

Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM) für den Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen ist der Schichtleiter der Netzleitzentrale (NLZ) der HGK AG (Tel. 0221 390 2570 oder 0178 8390 110).

Der Triebfahrzeugführer (Tf) der Rangierfahrt meldet sich beim Schichtleiter der NLZ an. Bei dieser Meldung teilt der Triebfahrzeugführer bzw. Rangierbegleiter dem Schichtleiter der NLZ seine Mobilrufnummer mit. Sollte noch eine andere Rangierfahrt im Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen anwesend sein, unterrichtet der Schichtleiter der NLZ die einfahrende Rangierfahrt hierüber und teilt ihr die Mobilrufnummer der anderen Rangierfahrt mit.

Achtung! Vor der Weiterfahrt in den Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen hat sich die Rangierfahrt mit der zweiten Rangierfahrt über die einzelnen Rangiertätigkeiten gemäß Modul 408.4811 zu verständigen.

Bevor eine Rangierfahrt den Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen verlässt bzw. über das Signal Ra 11 mit dem Zusatzschild „**Halt für Rangierfahrten, weiterfahrt erst nach Zustimmung durch die DB AG**“ in Richtung Köln-Kalk Nord hinausrangiert, muss die Rangierfahrt die Zustimmung des Fdl „Ksf“ Bf Köln-Kalk Nord einholen.

Nachdem der Fdl Ksf die Zustimmung hierzu erteilt, meldet sich die Rangierfahrt beim Schichtleiter der NLZ ab.

Die örtlichen Zusätze für die Hafengleise in Köln-Deutz sind in der Anweisung für die Bedienung der Hafengleise in Köln-Deutz, angeschlossen an den Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen enthalten.

5.2 Verzeichnis der Betriebsstellen

Bf Köln-Vingst	Übergabebahnhof
Bf Köln-Poll	Sammelbahnhof
Bereich Köln-Deutz Hafen	Hafengleise

5.3 Verzeichnis der Bahnübergänge

BÜ in km	Bezeichnung des BÜ	Art der Sicherung	Anzahl der Posten	Besonderheit
4,84	Poller Holzweg	Nichttechnisch gesichert - Bü 4 (Pfeiftafel)-		Vmax 15 km/h
4,48	Auf dem Sandberg	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken (Überwachungssignal (Lo))	2	Posten nur bei Ausfall der techn. Sicherung
4,27	Siegburger Straße	Blinklichtzeichenanlage (Überwachungssignal (Lo))	2	Posten nur bei Ausfall der techn. Sicherung
3,92	Poller Kirchweg/ Mittelpfad	Nichttechnisch gesichert -Umlaufsperrern - Bü 4 (Pfeiftafel)-		Vmax 15 km/h
3,74	Müllergasse	Nichttechnisch gesichert Bü 4 mit zusätzlichem Signalschild gem. BÜV NE § 9 (2)	1	Posten muss rheinseitig stehen
3,69	BÜ Privatweg	Nichttechnisch gesichert Bü 4 mit zusätzlichem Signalschild gem. BÜV NE § 9 (2)		Auf Fußgänger achten

5.4 Beschreibung der Betriebsstellen

301.0101 Abschnitt 1 Absatz 1

Hauptsignale (Hp)

Verwendung der Signalbegriffe Hp 0 und Hp 1 für Rangierfahrten

Der Bereich der Kreuzung des Eisenbahngleises mit den Straßenbahngleisen in Köln- Poll ist für die Eisenbahn mit Hauptsignal Hp 0/Hp 1 gesichert.

Mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde gilt der Signalbegriff Hp1 auch für die in diesem Bereich verkehrenden Rangierfahrten.

301.1501

Signale für Bahnübergänge (BÜ), Signale BÜ 0, BÜ 1, BÜ 2, BÜ 4 und BÜ 5 Verwendung der Signalbegriffe für Rangierfahrten

Die Signale für Bahnübergänge gelten in allen Bereichen uneingeschränkt auch für Rangierfahrten.

Besonderheiten bzgl. des BÜ Müllergasse und BÜ Privatweg zwischen Köln- Vingst und Köln- Poll

BÜ Müllergasse in km 3,744

aus Richtung Köln- Vingst:

Pfeiftafel (Signal BÜ 4) mit einem zusätzlichen Signalschild gem. BÜV NE § 9 (2) in km 3,789

in Richtung Köln- Vingst:

Pfeiftafel (Signal BÜ 4) mit einem zusätzlichen Signalschild gem. BÜV NE § 9 (2) in km 3,699

BÜ Privatweg in km 3,694

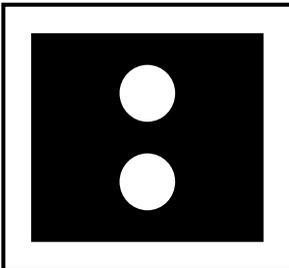
aus Richtung Köln- Vingst:

Pfeiftafel (Signal BÜ 4) mit einem zusätzlichen Signalschild gem. BÜV NE § 9 (2) in km 3,759

in Richtung Köln- Vingst:

Pfeiftafel (Signal BÜ 4) mit einem zusätzlichen Signalschild gem. BÜV NE § 9 (2) in km 3,629 (Höhe der Weiche 23) für die Gleise 1 bis 3

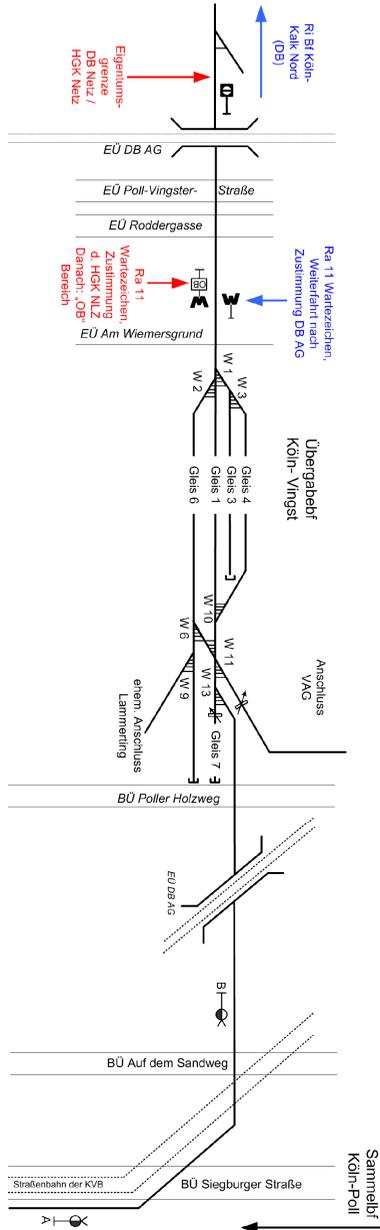
Signalschild für Pfeiftafel gemäß BÜV NE (Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen) § 9 (2)



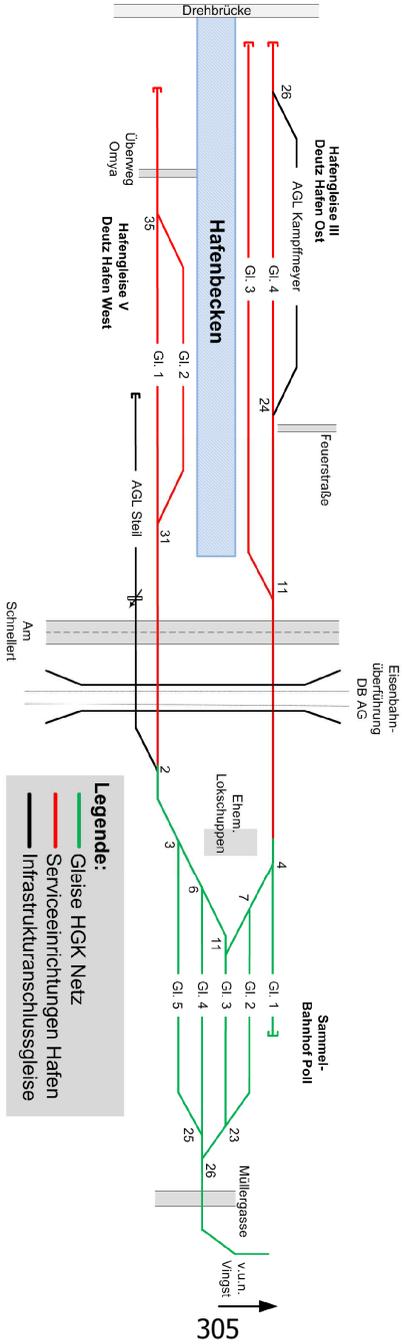
Das Signalschild unter der Pfeiftafel bedeutet, dass der Triebfahrzeugführer das Pfeifsignal etwa in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang wiederholen muss.

5.4.1 Bf Köln-Deutz, Köln-Poll, Köln-Vingst

Übergabebahnhof Köln-Vingst



Köln-Poll und Köln-Deutz Hafen



Die Eisenbahnanlagen erstrecken sich rechtsrheinisch von Köln- Vingst bis zum Deutzer Hafen.

Sie bestehen aus:

dem Bahnhof Köln-Vingst mit den Gleisen 1, 3, 4 und 6 und dem Verbindungsgleis zum Bf Köln-Kalk Nord der Deutschen Bahn AG, dem Streckengleis zum Bahnhof Köln-Poll, dem Bahnhof Köln-Poll mit den Gleisen 1, 2, 3, 4 und 5.

Die Hafengleise am Hafenbecken Köln-Deutz Hafen schließen über die Weiche 2 bzw. Weiche 4 des Bf Köln-Poll an die Eisenbahninfrastruktur des Eisenbahnbereiches Köln-Deutz Hafen der HGK AG an.

Gleise und Anschlussgleise

Köln- Poll

Gleis 1	Abstellgleis	152 m Nutzlänge
Gleis 2	Ein- und Ausfahrgleis	361 m Nutzlänge
Gleis 3	Ein- und Ausfahrgleis	344 m Nutzlänge
Gleis 4	Aufstellgleis	413 m Nutzlänge
Gleis 5	Aufstellgleis	466 m Nutzlänge

Köln- Vingst

Gleis 1	Zustell- und Abholgleis	552 m Nutzlänge
Gleis 3	Stumpfgleis / Aufstellgleis	458 m Nutzlänge
Gleis 4	Zustell- und Abholgleis	501 m Nutzlänge
Gleis 6	Aufstellgleis	509 m Nutzlänge
	bis zur Verlängerung Prellbock	736 m Nutzlänge
Gleis 7	Abstellgleis	260 m Nutzlänge

Privatgleis - Anschließter mit eigenen Gleisanlagen

OTLG (vormals V.A.G.) - Köln- Vingst

Abstellen von Wagen im Übf Köln-Vingst

Das Zuführungsgleis (Gleis 7) zum ehemaligen Anschluss Dachser (Verlängerung Gleis 1) ist hinter der Gleissperre zum Abstellen von Wagen freigegeben.

Gleis 7 hat eine Nutzlänge von 260 m und einen Gleisabschluss. Das Befahren des Gleises 7 ist nur mit Schrittgeschwindigkeit und unter Beobachtung eines Mitarbeiters von N 151 der HGK AG zulässig.

Die abgestellten Wagen sind durch Hemmschuhe zu sichern. Die Gleissperre ist wieder aufzulegen und zu verschließen.

Gleise mit einem Gefälle von mehr als 1 : 400 (2,5 ‰)

Das Streckengleis zwischen Poll und Vingst hat ab BÜ Siegburger Strasse (höchster Punkt) bis etwa zur Weiche Nr. 26 (Bahnhof Köln-Poll) bis zu 12,0 ‰ Gefälle in Richtung Bahnhof Köln-Poll und ab BÜ Siegburger Strasse (höchster Punkt - auf wenigen Metern -) bis etwa zum Überführungsbauwerk der DB (vor BÜ Poller Holzweg) bis zu 15,6 ‰ Gefälle in Richtung Überführungsbauwerk. Das Streckengleis zwischen Bf Köln-Kalk Nord und Bahnhof Köln-Vingst hat eine maßgebende Neigung von 5,0 ‰ in Richtung Bahnhof Köln-Vingst. Die Bahnhofsgleise im Bahnhof Köln-Vingst haben ein Gefälle von bis zu 3,0 ‰ in Richtung BÜ Poller Holzweg.

Weichen und Signale

Weichen

Alle Weichen werden von den Rangierbediensteten ortsgestellt und sind mit Wn - Signalen versehen.

Grundstellung Weiche 13

Die Weiche 13 im Bf Vingst ist in Grundstellung mit einem Riegelhandschloss im geraden Strang (Rechtslage) verschlossen.

Für das Befahren der Weiche in bzw. aus Richtung Poll ist die Weiche 13 mittels Weichenschlüssel Bauform A 0 aufzuschließen und umzustellen.

Nach dem Befahren ist die Weiche wieder in Grundstellung zu verschließen.

Signale

Die Hauptsignale (Deckungssignale) A, B, C und F an der Gleiskreuzung der KVB AG (Salmstraße) gelten für Rangierfahrten.

Gleisbeleuchtung im Bereich Vingst

Der Schaltkasten befindet sich in Höhe der Weiche 1 und ist mit einem Vierkantschlüssel zu öffnen. Es ist besonders darauf zu achten, den Schalter unter Verschluss zu halten, um Unbefugten die Betätigung nicht zu ermöglichen.

Telekommunikationseinrichtungen

Stellwerk Gleiskreuzung Poll/Salmstraße
Fernsprechleitung zum Stellwerksmeister der KVB-Leitstelle.

Einschränkungen des Regellichttraumes

Einschränkungen des Regellichttraumes bestehen an den Lichtmasten in den Bahnhöfen (unterschiedlich unter 2,20 m).

An den eingeschränkten Stellen dürfen sich keine Personen aufhalten, wenn das Gleis befahren wird. Alle Rangierfahrten sind besonders vorsichtig auszuführen. Das Herauslehnen aus den Fahrzeugen ist in diesen Bereichen verboten. Die Beschränkungen des Regellichttraumes sind gemäß Technische Regeln für Arbeitsstätten ASR A1.3 – Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung (alt UVV BGV A 8) durch weißen Anstrich gekennzeichnet.

408.4811

Regelung für die Abwicklung der Rangierfahrten in bzw. aus dem Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen

Einfahrt:

Bevor eine Rangierfahrt vom Fdl „Ksf“ Bf Köln-Kalk Nord in den „Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen“ abgelassen wird, meldet er die Rangierfahrt mit Namen des EVU`s dem Schichtleiter der Netzleitzentrale (NLZ) der HGK an.

Der Schichtleiter stimmt der Rangierfahrt zu, wenn eine Trassenanmeldung/-bestellung vorliegt.

Wenn der Schichtleiter der Rangierfahrt zugestimmt hat, erteilt der Fdl „Ksf“ seine Zustimmung zur Fahrt in den Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen.

Die Rangierfahrt fährt zunächst bis zum Signal Ra 11 mit dem Zusatzschild **„Halt! Weiterfahrt erst nach Fahrwegprüfung und Zustimmung der Netzleitzentrale HGK (Ruf-Nr. 0221-3902570)“** und dem zusätzlich angebrachten Orientierungszeichen „OB“ und meldet sich dann beim Schichtleiter der NLZ an.

Bei dieser Meldung teilt der Triebfahrzeugführer bzw. Rangierbegleiter dem Schichtleiter der NLZ seine Mobilrufnummer mit. Sollte noch eine andere Rangierfahrt im Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen anwesend sein, unterrichtet die NLZ die einfahrende Rangierfahrt hierüber und teilt ihr die Mobilrufnummer der anderen Rangierfahrt mit.

Die Rangierfahrten erhalten von der NLZ eine Nummer entsprechend des Nummernverzeichnisses. Zusätzlich ist der Name des EVU`s anzugeben, z. B. Rf 53020 (EVU XXX), Rf 53021 (EVU YYY) usw..

Achtung! Vor der Weiterfahrt in den Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen hat sich die Rangierfahrt mit der zweiten Rangierfahrt über die einzelnen Rangiertätigkeiten gemäß Modul 408.4811 zu verständigen.

Siehe SbV 408.4811 Abschnitt 7 *„Gleichzeitiges Rangieren mit zwei Triebfahrzeugen im Bereich Köln- Deutz Hafen, Rangierabsprache, Verständigung der Beteiligten“*

Sind mehr als zwei Rangierfahrten im Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen gelten die vorgenannten Bestimmungen für alle Rangierfahrten.

Ausfahrt:

Bevor eine Rangierfahrt den Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen verlässt bzw. über das Signal Ra 11 mit dem Zusatzschild **„Halt für Rangierfahrten, weiterfahrt erst nach Zustimmung durch die DB AG“** in Richtung Köln-Kalk Nord hinausrangiert, muss die Rangierfahrt die Zustimmung des Fdl „Ksf“ Bf Köln-Kalk Nord einholen.

Nachdem der Fdl Ksf die Zustimmung hierzu erteilt, meldet sich die Rangierfahrt bei der NLZ ab.

408.4811 Abschnitt 7

Örtliche Besonderheiten

Durchführung der Fahrten zwischen den Bahnhöfen Köln- Poll und Köln- Vingst

Wird eine Fahrt vom Bahnhof Köln- Poll zum Bahnhof Köln- Vingst oder umgekehrt erforderlich, so ist hierfür ein ausgebildeter Bediensteter zum Stellpult an die Kreuzung Poll zu beordern, der die dortigen Sicherungsanlagen bedient.

Alle Wagen sind an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen. Es ist eine volle Bremsprobe durchzuführen. Das letzte Fahrzeug der Rangierfahrt muss eine wirkende Bremse haben.

Die Rangierfahrten müssen in Köln- Poll und Köln Vingst soweit einfahren, dass die Bahnübergänge Müllergasse und Poller Holzweg nicht gesperrt bleiben.

Gültigkeit der Signale

Der Signalbegriff **Hp 1** - im Bereich der Gleiskreuzung der Linie 7 der KVB in Köln- Poll **gilt für Rangierfahrten.**

Durchführen von geschobenen Rangierfahrten

Das Schieben von Wagen hat, ausgenommen in Bahnhofsgleisen und einzelnen Gleisanschlüssen, nur in Ausnahmefällen zu erfolgen.

Alle geschobenen Wagen sind an die Hauptluftleitung anzuschließen.

Die Wirksamkeit der Bremsen ist durch eine vereinfachte Bremsprobe festzustellen.

Auf dem vordersten Fahrzeug (Stirnseite) der geschobenen Rangierfahrt muss sich der Rangierbegleiter befinden. Kann er nicht auf dem vordersten Wagen (Stirnseite) Aufstellung nehmen, so hat er der Rangierfahrt seitlich voranzugehen.

408.4811 Abschnitt 7

Örtliche Besonderheiten

Fahrten mit Kleinwagen (KI)

Fahrten mit Nebenfahrzeugen dürfen nur in Absprache mit dem Schichtleiter der Netzleitzentrale HGK (Tel. 0221 390 2570 oder 0178 8390 110) verkehren. Der Schichtleiter der Netzleitzentrale darf die Zustimmung nur erteilen, wenn in der erforderlichen Zeit keine weitere Rangierfahrt in dem betreffenden Bereich tätig ist bzw. eine dort tätige Rangierfahrt über das Verkehren des Nebenfahrzeuges fernmündlich unterrichtet ist. Die Weisungen des Schichtleiters der Netzleitzentrale sind für den Nebenfahrzeugführer verbindlich. Die Beendigung der Fahrt ist dem Schichtleiter der Netzleitzentrale unverzüglich zu melden.

408.4814 Abschnitt 3

Geschwindigkeiten

Die Geschwindigkeiten, mit denen höchstens gefahren werden darf, betragen

aufgrund der Örtlichkeiten

1. Gezogene Rangierfahrten = **max. 15 km/h**
außer:
in Gleisanschlüssen = **max. 10 km/h**
2. Alle geschobenen Rangierfahrten = **max. 10 km/h**
3. Alle gezogenen u. geschobenen Rangierfahrten im Bereich der Durchfahrten/-gänge zwischen bzw. unmittelbar hinter den Lagerhallen/Gebäuden = **Schrittgeschwindigkeit**

Außerdem ist vor diesen Abschnitten/Bereichen mehrmals (im Abstand von ca. 10 Sek.) das **Achtungssignal (Zp 1) bis zum Erreichen dieser Stelle** zu geben.

Ein Achtungssignal ist in **jedem Fall** noch kurz vor Befahren der vorgenannten Stellen zu geben.

an den nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen und Überwegen
(ausgenommen BÜ Poller Holzweg
und BÜ Poller Kirchweg/Mittelpfad) = Schrittgeschwindigkeit

an den nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen
Poller Holzweg und BÜ Poller Kirchweg/Mittelpfad = 15 km/h

Lf-Stelle 5 km/h im Bf Köln-Poll

Im Bf Köln-Poll ist zur Sicherung der vorhandenen Straßeneinfahrt zwischen dem BÜ „Am Schnellert“ und dem ehem. Lokschuppen der HGK im Stammgleis zu den Hafengleisen III eine Lf-Stelle 5 km/h eingerichtet.

In beiden Richtungen sind Signale Lf 4 (mit der Kennziffer 0,5) und Lf 5 sowie Andreaskreuze wie folgt aufgestellt:

Fahrtrichtung: Hafengleis III

Signale Lf 4 (mit der Kennziffer 0,5) und Lf 5 sowie ein Andreaskreuz mit dem Zeichen 308 „Vorrang vor dem Gegenverkehr“ wie im Plan dargestellt

Fahrtrichtung: Vingst

Signale Lf 4 (mit der Kennziffer 0,5) und Lf 5 (steht links vom Gleis) sowie ein Andreaskreuz mit dem Zeichen 208 „Gegenverkehr Vorrang gewähren“ wie im Plan dargestellt.

408.4814 Abschnitt 3 Absatz 2

Gleisbogen mit einem Radius kleiner als 150 m

Im Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen liegt im Bereich zwischen Bf Köln-Poll und den Hafengleisen V der Gleisradius bei 120 m.

Es ist zu beachten, dass nur Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die einen Gleisradius von 120 m befahren dürfen.

Für das Befahren dieses Gleises muss die Schraubenkupplung so weit ausgespindelt werden, dass zwischen den Kupplungsmuttern und den freien Spindelenden (Endscheibe, Stift, Splint) noch ein Gewindegang frei bleibt (Langmachen).

408.4815

Weichen

Verschließbare Weichen (z.B. Weiche 13 im Bf Vingst) sind in der vorgeschriebenen Grundstellung zu verschließen. Die Schlüssel zu den Weichenverschlüssen und Gleissperren sind besonders gekennzeichnet und werden in Köln-Kalk Nord am Schlüsselbrett beim EVU DB Schenker Rail Disponenten aufbewahrt.

Weitere Schlüssel für W 13 befinden sich bei NLZ / Notfallrufbereitschaft.

Schlüssel mit HGK-Schließung 02 sowie Schlüssel für verschlossene Weichen oder Gleissperren, die für die Rangiertätigkeiten geöffnet bzw. abgelegt werden müssen, erhalten weitere EVU auf Anfrage und Nachweis des Bedarfs vom EIU HGK AG.

408.4816 Abschnitt 1

Sichern von Bahnübergängen

Bei allen durch Posten zu sichernde Bahnübergänge und Überwege erteilt der Rangierbegleiter dem Triebfahrzeugführer den Auftrag zum Befahren des Überganges (Weiterfahrt).

- BÜ Poller Holzweg

Der BÜ ist nichttechnisch gesichert.

Bü 4 (Pfeiftafel), die Höchstgeschwindigkeit beträgt 15 km/h.

- BÜ Auf dem Sandberg

Technisch gesichert mit Lichtzeichenanlage, Halbschranken und Überwachungssignalen Bü 0, Bü 1.

Bei Ausfall der techn. Sicherung hat Sicherung mit 2 Posten zu erfolgen.

- BÜ Siegburger Straße

Technisch gesichert mit Blinklichtanlage ohne Halbschranken, mit Überwachungssignalen Bü 0, Bü 1.

Vor dem Einschalten der Blinklichtanlage und vor dem Befahren des Bahnübergangs Siegburger Straße ist darauf zu achten, dass der Bahnübergang Siegburger Str. frei ist und sich kein Fahrzeugstau dort gebildet hat.

Bei Ausfall der techn. Sicherung hat Sicherung mit 2 Posten zu erfolgen.

- BÜ Poller Kirchweg/Mittelpfad

Der BÜ ist nichttechnisch gesichert.

Bü 4 (Pfeiftafel), Umlaufsperrern; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 15 km/h.

Bü 4 von Bf Köln-Vingst km 3,949

BÜ 4 nach Köln-Vingst km 3,889

- BÜ Müllergasse

Der BÜ ist nichttechnisch gesichert.

Pfeiftafel (Signal BÜ 4) mit einem zusätzlichen Signalschild gem. BÜV NE § 9 (2)

Der BÜ wird mit einem Posten gesichert, der sich westlich der Gleisanlagen (Richtung Rhein) aufzustellen hat.

Wird beim Bilden oder Zerlegen einer Rangierfahrt über den BÜ Müllergasse längere Zeit rangiert, hat der Rangierbegleiter das Rangiergeschäft in angemessenen Zeitabständen zu unterbrechen, um ggf. den Straßenverkehr durchzulassen.

- BÜ Privatweg im Bahnhof Köln-Poll

Der Fußweg ist nichttechnisch gesichert.

Pfeiftafel (Signal BÜ 4) mit einem zusätzlichen Signalschild gem. BÜV NE § 9 (2)

Bei allen Rangierbewegungen in diesem Bereich ist besonders auf Fußgänger zu achten. Der Triebfahrzeugführer hat sein Fahrverhalten entsprechend darauf einzustellen. Bei **geschobenen Wagen** hat der Rangierbedienstete **an der Spitze** der Abteilung ebenfalls besonders auf Fußgänger zu achten.

408.4821 Abschnitt 1

Bremsen bei Rangierfahrten

- Rangieren mit der Druckluftbremse

Alle Rangierfahrten im Eisenbahnbereich Köln- Deutz Hafen sind mit wirkender Druckluftbremse durchzuführen. Es müssen alle Wagen an die Hauptluftleitung angeschlossen sein.

Grundsätzlich ist die Wirksamkeit der Bremsen durch eine vereinfachte Bremsprobe festzustellen.

Für die Durchführung der Rangierfahrten zwischen Bf Köln-Kalk Nord, Bf Köln-Vingst und Bf Köln- Poll ist die Wirksamkeit der Bremsen durch eine volle Bremsprobe festzustellen.

408.4831 Abschnitt 1 und 2

Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Das Abstellen von Fahrzeugen hat stets grenzzeichenfrei und sicher zu erfolgen. In Gleisen mit einem Bahnübergang/Überweg sind die Wagen stets so festzulegen, dass ein Entlaufen über den Bahnübergang sicher verhindert wird.

Das Festlegen der Wagen mit Hemmschuhen ist in Gleisen mit Gefälle/ Neigungen bis zu 2,5 ‰ auch für längere Zeit zugelassen.

Werden Fahrzeuggruppen durch das Anziehen von Handbremsen gesichert, so sind aufgrund der maßgebenden Neigung je eine Handbremse für folgende Achsen anzuziehen:

Bis zu 5 ‰ = 28 Achsen

bis zu 10 ‰ = 16 Achsen

bis zu 15 ‰ = 10 Achsen

bis zu 25 ‰ = 6 Achsen

Es sind jedoch stets die erste und die letzte Handbremse anzuziehen.

Das Abstellen von Fahrzeugen in den Verbindungsgleisen Kalk - Vingst – Poll ist untersagt.

408.4821 Abschnitt 2

Verwendung besonderer Hemmschuhformen

Es werden Hemmschuhe für die Schienenform 6, gelber Grundanstrich mit rotem Zusatzanstrich im Griffbereich verwendet.

408.4851

Gleise sperren- Zuständigkeiten und Maßnahmen

Planmäßige Gleissperrungen werden durch eine Betriebs- und Bauanweisung (Beta) oder Betriebliche Anordnung (BA) durch die HGK bekannt gegeben.

482.8001 – Ortsstellbereich –

Der Beginn des Ortsstellbereich für den Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen ist durch ein Orientierungszeichen – weiße rechteckige Tafel mit der Aufschrift „OB“ gekennzeichnet.

Ansprechpartner bzw. Ansprechstelle für Tf im Ortsstellbereich ist der Schichtleiter auf der NLZ der HGK AG als Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM).

Rangierbewegungen im Ortsstellbereich

Innerhalb des Ortsstellbereiches entfällt die Verständigung gemäß Modul 408.4813 Abs. 1 (1a); es ist davon auszugehen das innerhalb des Ortsstellbereiches mehrere Fahrten stattfinden; zu Vermeidung von gegenseitigen Gefährdungen verständigen sich diese untereinander.

Für Rangierbewegungen im Ortsstellbereich übernimmt der Rangierbegleiter / Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Weichenwärters (Ww). Jeder Tf ist grundsätzlich selbst für die Rangierfahrt verantwortlich. Ausnahme sind Fahrten zwischen Bf Köln-Kalk Nord und Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen. Bei diesen Fahrten muss der Fdl Ksf der DB AG bzw. der Schichtleiter der NLZ HGK AG zustimmen.

Für den Gleisabschnitt zwischen den Signalen A und B an der "Gleiskreuzung Poll/Salmstraße" gelten besondere Bestimmungen (siehe 5.5 Anweisung für die Durchführung des Zugmeldeverfahrens und für die Bedienung der Signalanlage des Stellwerks an der "Gleiskreuzung Poll/Salmstraße auf dem Gleis zwischen Köln-Vingst und Köln-Poll im Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen).

Art der Verständigung im Ortsstellbereich

Die Verständigung zwischen den im Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen arbeitenden Loks untereinander erfolgt über Mobiltelefon. Die mobile Rufnummer muss allen Beteiligten bekannt sein.

Rangierfahrten ohne Mobiltelefon sind im OB-Bereich nicht zulässig.

Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten, Notfälle und gefährliche Ereignisse (auch bei Bauarbeiten) sind nach eigener Gefahrenabwehr umgehend dem Schichtleiter auf der NLZ zu melden.

Nachweis für Besonderheiten im Ortsstellbereich

Der Schichtleiter auf der NLZ führt den Nachweis für Besonderheiten im Ortsstellbereich für den Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen.

5.5 Anweisung für die Durchführung des Zugmeldeverfahrens und für die Bedienung der Signalanlage des Stellwerks an der "Gleiskreuzung Poll/ Salmstraße auf dem Gleis zwischen Köln-Vingst und Köln-Poll im Eisenbahnbereich Köln-Deutz Hafen

1. Allgemeines

Die Eisenbahnstrecke von Köln- Poll nach Köln- Vingst kreuzt im Bereich Poll/Salmstraße die Straßenbahngleise der Linie 7 von und nach Köln-Porz.

Die Kreuzung ist mit folgenden Hauptsignalen gesichert:

Blocksignal A, Richtung Vingst

Blocksignal B, Richtung Poll

Blocksignal C, Richtung Porz

Blocksignal F, Richtung Deutz

} Linie 7 der KVB

Die Steuerung der Signalanlage erfolgt durch ein Stellwerk vor Ort. Der Relaisraum einschließlich der Stromversorgungsanlage befindet sich im Schalthaus der Lz- Anlage „Auf dem Sandberg“. Die Bedieneinrichtungen für die Signalanlage (Stelltafel) befindet sich in einem Schrank neben dem Streckengleis in Höhe des Bahnsteiges der Richtung Porz.

In der Grundstellung ist die Stelltafel ausgeschaltet, d.h. die Einschalt-Schlüsseltaste befindet sich in der Stellung „KVB“ und der Sicherheitsschlüssel muss abgezogen sein. Das Stellwerk ist unbesetzt.

Die Blocksignale der KVB befinden sich im Selbststellbetrieb, die Blocksignale der Eisenbahn sind in der Haltstellung verschlossen.

Die Bedienung des Stellwerks erfolgt durch einen hierfür ausgebildeten und geprüften Mitarbeiter der Eisenbahn.

Soll eine Fahrt der Eisenbahn über die Kreuzung stattfinden, meldet sich der Mitarbeiter der Eisenbahn - Weichenwärter - fernmündlich beim Stellwerksmeister der KVB -Leitstelle, bevor er den „Sicherheits-Schlüssel“ an der Stelltafel betätigt und teilt diesem mit, dass eine Fahrt der Eisenbahn stattfinden soll.

Wortlaut der Meldung:

**„Hier Stellwerk Kreuzung Poll/Salmstraße, Name
Eisenbahn beabsichtigt um ... Uhr eine Querfahrt!“**

Die Antwort des Stellwerksmeisters der KVB-Leitstelle lautet:

„Eisenbahn kann um ... Uhr eine Querfahrt durchführen!“ oder ggf. **„Querfahrt muss warten!“**

Bei **„Querfahrt muss warten!“** hat die KVB-Leitstelle den Grund anzugeben.

Der Bediener der Eisenbahn hat die Annahme bzw. Weisung entsprechend zu wiederholen und leitet die Wiederholung mit den Worten **„Ich wiederhole“** ein.

Falls die KVB -Leitstelle einer Fahrt ausnahmsweise nicht sofort zustimmt, ist wie in Ziff. 2.7 beschrieben, zu verfahren.

Das Gespräch wird bei der KVB auf Band gespeichert und ist von dem Bediener der Eisenbahn im ausliegenden Fernsprechbuch zu vermerken.

Im Anschluss hieran ist die Stelltafel durch den „Sicherheits-Schlüssel“ für die beabsichtigte Eisenbahnfahrt (Querfahrt) einzuschalten, um bei Annäherung der Querfahrt die Fahrstraße sofort einstellen zu können.

Hat die Querfahrt den Streckenabschnitt verlassen, meldet der Bediener der Eisenbahn dem Stellwerksmeister der KVB-Leitstelle die Beendigung der Querfahrt mit dem Wortlaut:

„Hier Stellwerk Kreuzung Poll/Salmstraße, Name ..., Eisenbahn hat umUhr die Querfahrt beendet!“

Die Meldung ist ebenfalls in das Fernsprechbuch einzutragen.

2. Behandlung der Personenzüge der KVB-AG und der Güterzüge/ Übergabefahrten- Querfahrten - der Eisenbahn

Personenzüge

Die Züge der KVB-AG (Straßenbahn) schalten sich durch Befahren von Kontakten selbsttätig die Signale C und F in die Fahrtstellung Hp 1. Eine entsprechende Ausleuchtung zeigt dies an der Stelltafel an.

In dieser Betriebsphase ist die Stelltafel **nicht einzuschalten**.

2.2 Bedienung der Signalanlage für Eisenbahnfahrten im Regelfall, (sowie Fahrten auf Vorsichtsignal)

Nachdem sich die Übergabefahrt (Querfahrt) vom Bahnhof Poll oder vom Bahnhof Vingst angemeldet hat, ist der Stellwerksmeister der KVB - Leitstelle zu verständigen.

Danach ist die Stelltafel durch Einstecken und Betätigen (Drehen) des „Sicherheits-„ Schlüssels auf HGK einzuschalten. Hierdurch wird die selbsttätig von den KVB -Zügen geschaltete „Fahrstraße“ blockiert (vgl. Ziff. 2.1).

2.3 Einstellen der Fahrstraße für die Querfahrt der Eisenbahn

Die Fahrstraße ist durch Betätigen der entsprechenden Starttaste = Signaltaste A oder B in Verbindung mit der zugehörigen Zieltaste = „nach Köln-Kalk Nord“ (Vingst) oder „nach Hafen“ (Poll) einzustellen.

Vor Einstellen der Fahrstraße ist zu prüfen, ob alle Hauptsignalmelder (Straßenbahn/ Eisenbahn) an der Stelltafel Halt zeigen und die Vorsichtsignalmelder nicht leuchten. Die eingestellte Fahrstraße ist durch entsprechendes Ausleuchten auf der Stelltafel ersichtlich.

Nach Einstellen der Fahrstraße ist die Blinklichtanlage des BÜ Siegburger Str. durch entsprechende Schlüsselung (1/4-Drehung gegen den Uhrzeigersinn) am Schaltschrank (Stahlblechschrank) einzuschalten. Der Schlüssel befindet sich an einer Kette neben der Stelltafel.

In **Fahrtrichtung Vingst** wechselt das Signal A von „Hp 0“ in „Hp 1“ erst nach Einschalten der Blinklichtanlage.

In **Fahrtrichtung Deutz** wechselt nach dem Einstellen der Fahrstraße das Signal B sofort von „Hp 0“ in „Hp 1“.

Erst wenn die Rangierfahrt den BÜ „Auf dem Sandberg“ befährt, ist die Blinklichtanlage des BÜ „Siegburger Straße“ einzuschalten.

Vor dem Einschalten der Blinklichtanlage und vor dem Befahren des Bahnübergangs Siegburger Straße ist darauf zu achten, dass der Bahnübergang Siegburger Str. frei ist und sich kein Fahrzeugstau dort gebildet hat.

Kann die Blinklichtanlage nicht eingeschaltet werden, ist der BÜ Siegburger Str. durch zwei Posten gem. Modul 408.4816 Abs. 2 zu sichern.

2.4 Auflösen der Fahrstraße

Hat die Querfahrt den Bahnübergang Siegburger Str. bzw. den Bahnübergang „Auf dem Sandberg“ (Fahrstraßen - Zugschlussstelle) mit der letzten Wagenachse befahren und ist das entsprechende Signal A oder B in die Haltstellung (Hp 0) zurückgefallen, ist die Fahrstraße wie folgt aufzulösen:

Zuerst die Mitwirk taste (MWT) drücken. Anschließend die jeweilige Signaltaste A oder B (Starttaste) und gleichzeitig die Fahrstraßen - Auflösetaste (FAT) betätigen.

Die Ausschaltung der Blinklichtanlage und der Haltfall des entsprechenden Hauptsignals erfolgt mit Befahren des Schienenkontaktes (K 3).

Die Stelltafel ist durch Schlüsseldrehung auszuschalten und der „Sicherheits-Schlüssel“ ist wieder neben die Stelltafel zu legen.

Dem Stellwerksmeister der KVB -Leitstelle ist die Beendigung der Querfahrt mitzuteilen.

2.5 Fahrten auf Vorsichtsignal

a) Kommt das Signal A bzw. B nicht in die Stellung „Hp 1“, kann durch Drücken der Ersatzsignal-Gruppentaste (ErsGt) mit der zugehörigen Signaltaste A oder B das Vorsichtsignal gestellt werden.

Die Stelltafel muss bei diesem Vorgang wie im Regelfall für die Querfahrt eingeschaltet sein/bleiben und die Straßenbahnsignale C und F müssen sich in der Grundstellung (Halt) befinden.

Vor Bedienen des Ersatzsignals ist örtlich durch Augenschein zu prüfen, ob der Kreuzungsbereich Eisenbahn/Straßenbahn zwischen den Signalen C und F frei ist, sich also kein KVB -Zug (mehr) in diesem Abschnitt befindet.

b) das Stellen des Vorsichtsignals wird durch ein Zählwerk in der Stelltafel registriert. Die Störung ist in das Störungsbuch einzutragen und dem Stellwerksmeister der KVB -Leitstelle zu melden.

c) bei Fahrt auf Vorsichtsignal wird das Einschalten der Blinklichtanlage nicht besonders technisch überprüft (keine Abhängigkeit wie in Ziff. 2.3 beschrieben).

In diesem Zusammenhang auch beachten, dass sich die Blinklichtanlage nach ca. 4 Minuten selbsttätig wieder ausschaltet.

2.6 Löschen des Vorsichtsignals und Hilfsauflösung einer Fahrstraße

Hat die Querfahrt die „Fahrstraßen - Zugschlussstelle“ (vgl. Ziff. 2.4) befahren, ist das Ersatzsignal durch Drücken der Signal-Haltgruppentaste (HaGt) zusammen mit der betreffenden Signaltaste A oder B wieder zu löschen. Ebenso ist zu verfahren, wenn ein Hp -Signal ausnahmsweise nicht in die „Halt-Stellung“ kommt.

Das Vorsichtsignal erlischt 300 Sekunden nach Einschalten selbsttätig.

Eine nicht aufgelöste Fahrstraße ist durch Betätigen der Mitwirkaste (MWT) - nachdem die Querfahrt die „Fahrstraßen - Zugschlussstelle“ befahren hat - und anschließend durch Drücken der betreffenden Signaltaste A oder B in Verbindung mit der Fahrstraßen -Hilfsauflösetaste (FHT) aufzulösen.

Die Bedienung der FHT wird im Zählwerk registriert und ist in das Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

2.7 Fahrten ohne Haupt- bzw. ohne Vorsichtsignal

Grundsätzlich sollen keine Eisenbahn-Querfahrten ohne Haupt- bzw. Vorsichtsignal durchgeführt werden.

Der technische Entstörungsdienst ist dringend über die Leitstelle der KVB anzufordern.

Kann die Störung nicht in kurzer Zeit behoben werden und duldet die Übergabefahrt keinen Aufschub, so kann der Bediener der Kreuzung Poll dem Rangierbegleiter der Eisenbahn-Querfahrt mündlich oder fernmündlich den Auftrag zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal erteilen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Vom Stellwerksmeister der KVB -Leitstelle, der von der Störung bereits Kenntnis hat, ist erneut die ausdrückliche Zustimmung für die Querfahrt mit folgendem Wortlaut einzuholen:

„Hier Stellwerk Kreuzung Poll/Salmstraße, Name..... Die Eisenbahn beabsichtigt, um Uhr, eine Querfahrt.“

Die Antwort des Stellwerksmeisters lautet:

„Eisenbahn kann um ... Uhr eine Querfahrt durchführen“ oder ggf. „Querfahrt muss warten“!

Falls die Zustimmung nicht sofort erfolgen kann, ist die Anfrage (nach Abstimmung mit dem Stellwerksmeister der KVB -Leitstelle) nach einer gewissen Wartezeit zu wiederholen, bzw. der Stellwerksmeister der KVB ruft zurück, sobald die Querfahrt erfolgen kann.

Die Zustimmung erfolgt dann mit den Worten:

„Eisenbahn kann jetzt um Uhr Querfahrt durchführen“!

2. Die Stelltafel muss wie im Regelfall durch den „Sicherheits-Schlüssel“ für die Querfahrt eingeschaltet sein.

3. Örtlich durch Augenschein prüfen, ob der Kreuzungsbereich Eisenbahn/ Straßenbahn zwischen den Signalen C und F frei ist, sich also kein KVB -Zug (mehr) in diesem Abschnitt befindet.
4. An den Signalen C und F der Straßenbahngleise muss sich jeweils ein Sicherungsposten befinden, der die Straßenbahnzüge mit einer weiß-rot-weißen Signalfahne bzw. bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit einer rot-leuchtenden Handlampe anhält.
Die Sicherungsposten sind erst aufzustellen, wenn die Zustimmung des Stellwerksmeisters der KVB zur Querfahrt erteilt ist. Die Sicherungsposten sind bei der Leitstelle der KVB (Betriebsaufsicht) fernmündlich anzufordern.
Für das Ausschalten der Stelltafel und die Meldung der Beendigung der Querfahrt gilt Ziff. 2.4.

3. Meldestelle für Störungen

Grundsätzlich sind alle Störungen der Anlage dem Stellwerksmeister der KVB -Leitstelle zu melden (der die Störungsbeseitigung veranlasst) und in das Arbeits- und Störungsbuch entsprechend einzutragen. Die Störungsbeseitigung wird vom Unterhaltungspersonal der KVB ebenfalls im Arbeits- und Störungsbuch vermerkt.

4. Störung der Fernsprechverbindung

Sollte die Fernsprechverbindung (Zugmeldeleitung) mit dem Stellwerksmeister der KVB -Leitstelle gestört sein, muss der Eisenbahn-Zug solange vor dem Kreuzungsbereich warten, bis eine einwandfreie Verständigung mit der KVB -Leitstelle möglich ist.

Hierzu kann auch der Signalfernsprecher an den nahegelegenen Straßenbahnsignalen (Signalfernsprecher) benutzt werden. Eine weitere Möglichkeit zur Verständigung mit der KVB -Leitstelle besteht über den Telefonanschluss 0221 - 547-33 61. Auch diese Gespräche werden über Sprachspeicher aufgezeichnet.

Im Übrigen ist die KVB -Leitstelle zu veranlassen, die Störung der „Zugmeldeleitung“ unverzüglich zu beseitigen.

5. Sonstiges

Bei auch nur vorübergehendem Verlassen des Stellpultes ist es zu verschließen, damit ggf. keine Unbefugten irgendwelche Eingriffe dort vornehmen können.

Kurzfassung der Bedienungshandlung des Bedieners der Eisenbahn an der Kreuzung Poll bei Fahrten auf Haupt- und Vorsichtsignal

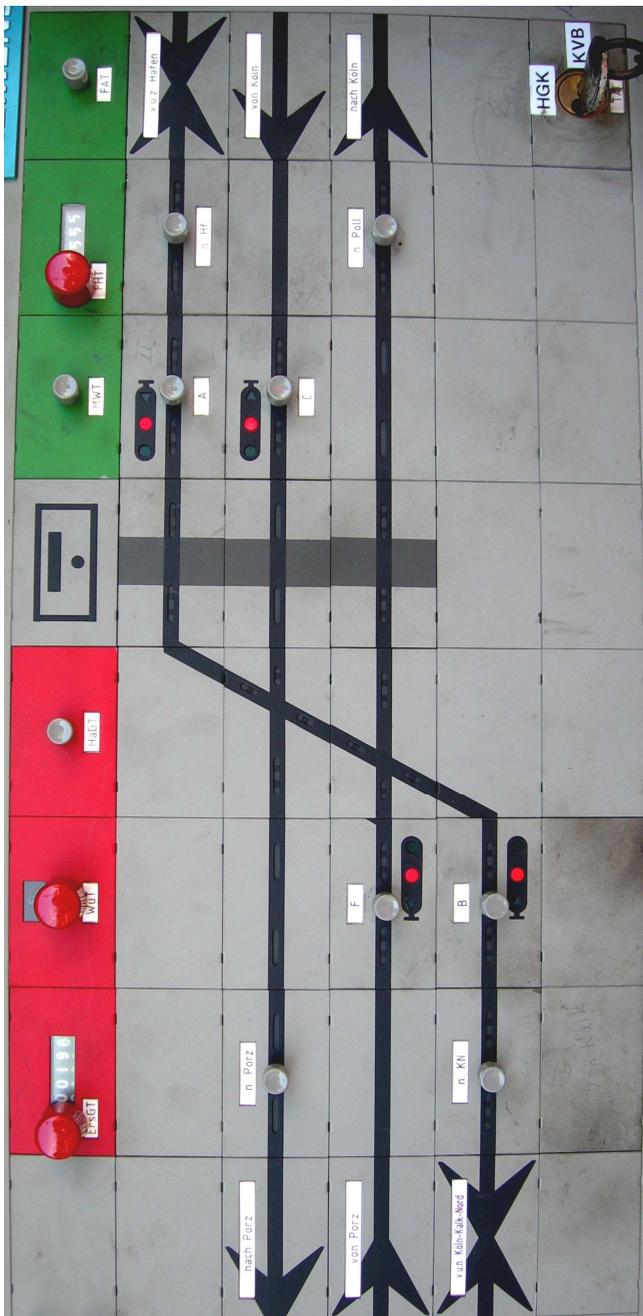
1. Anmeldung der Übergabefahrt (Querfahrt) der Eisenbahn abwarten.
2. Meldung an den Stellwerksmeister der KVB -Leitstelle wie folgt:
„Hier Stellwerk Kreuzung Poll/Salmstraße, Name, Eisenbahn beabsichtigt um Uhr eine Querfahrt!“
Antwort der Leitstelle:
„Eisenbahn kann um Uhr eine Querfahrt durchführen!“ oder ggf.
„Querfahrt muss warten!“
Die Annahme bzw. Weisung ist vom Bediener der Eisenbahn entsprechend zu wiederholen.
3. Stelltafel für die beabsichtigte Querfahrt mit dem Sicherheitsschlüssel einschalten. Vorher prüfen, ob alle Signale (Straßenbahn/Eisenbahn) in Grundstellung (Halt) sind, bzw. keine Fahrstraße eingelaufen (ausgeleuchtet) ist.
4. Fahrstraße durch Drücken der Start- und Zieltaste einstellen.
5. Blinklichtanlage am Schaltschrank durch Schlüsseldrehung einschalten. Vor Einschalten darauf achten, dass der BÜ Siegburger Str. frei ist und sich dort kein Fahrzeugstau gebildet hat.
6. Bei Fahrt auf Vorsichtsignal (das Vorsichtsignal wird durch Betätigen der Ersatzsignalgruppentaste (ErsGT) in Verbindung mit der entsprechenden Signaltaste A oder B gestellt), wird das ordnungsgemäße Einschalten der Blinklichtanlage nicht besonders technisch überprüft.
Vor Bedienen des Vorsichtsignals prüfen, ob der Kreuzungsbereich Eisenbahn/-Straßenbahn frei ist.
Kann die Blinklichtanlage nicht eingeschaltet werden, bzw. ist sie gestört, ist der BÜ Siegburger Straße gem. Modul 408.0823 Abs. 2 durch 2 Posten zu sichern.
7. Nach Befahren des Bahnüberganges Siegburger Straße bzw. „Auf dem Sandberg“ (Fahrstraßen - Zugschlussstelle) ist die Fahrstraße durch Betätigen der Mitwirk taste (MWT) und anschließend durch Drücken der entsprechenden Signaltaste A oder B in Verbindung mit der Fahrstraßenauflösetaste (FAT) aufzulösen. Ein gestelltes Ersatzsignal ist nach Befahren der Fahrstraßen - Zugschlussstelle durch Betätigen der Signal-Haltgruppentaste (HaGT) in Verbindung mit der betreffenden Signaltaste A oder B zu löschen. Ebenso ist zu verfahren, wenn ein Hauptsignal ausnahmsweise nicht in die Halt-Stellung zurückfällt.

8. Eine nicht aufgelöste Fahrstraße ist durch Betätigen der Mitwirk taste (MWT) - nach Befahren der Fahrstraßen - Zugschlussstelle - und anschließend durch Betätigen der Fahrstraßenhilfsauflösetaste (FHT) in Verbindung mit der betreffenden Signaltaste A oder B aufzulösen.
9. Die Stelltafel ist wieder in die Grundstellung zu schalten und der Sicherheitsschlüssel ist neben die Stelltafel zu legen.
10. Eine Fahrstraße darf bei Störungen nur dann zurückgenommen werden, wenn die Eisenbahnquerfahrt hiervon verständigt ist und vor dem Signal A bzw. B zum Halten gekommen ist.
11. Meldung an den Stellwerksmeister der KVB -Leitstelle, dass die Querfahrt beendet ist mit folgendem Wortlaut:
„Hier Stellwerk Kreuzung Poll, Salmstraße, Name, Eisenbahn hat um Uhr die Querfahrt beendet.
Anmeldung und Beendigung der Querfahrt sind im Fernsprechbuch einzutragen.

Stelltafel Kreuzung Poll/Salmstraße

auf der nächsten Seite

Stelltafel Kreuzung Poll/Salmstraße



- HaGT ○ Signalhaltgruppentaste
 - FAT ○ Fahrstraßenauflösetaste
 - WuT ○ Weckerunterbrechertaste
 - MWT ○ Mitwirkgruppentaste
- ErsGT ○ Zählwerk für Vorsichtsignalbedienung
- FHT ○ Fahrstraßenhilfsauflösetaste mit Zählwerk
- S
- Signal-Störmeider