

Sammlung betrieblicher Vorschriften
zur Fahrdienstvorschrift
für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
(SbV)

zur Abwicklung des Betriebsdienstes auf den
Eisenbahninfrastrukturen

Ibbenbüren - Versmold exkl. (km 42,870)

und

Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

Aufstellungsvermerk

aufgestellt

Weferlingen, den 12.02.16
LWS Lappwaldbahn Service GmbH
Eisenbahnbetriebsleiter
Dirk Nahrstedt

.....
Nahrstedt

mitgewirkt

Weferlingen, den 12.02.16
LWS Lappwaldbahn Service GmbH
Leiter Infrastruktur
Klemens Palt

.....
Palt

Berichtigungen

Berichtigung Nummer	Bekanntgabe durch	gültig ab	berichtigt am	eingearbeitet durch
1	D.Nahrstedt	01.04.2018	28.03.2018	K.Palt
2	D.Nahrstedt	19.04.2018	18.04.2018	K.Palt
3	D.Nahrstedt	25.08.2018	06.08.2018	K.Palt
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

Verteiler

- Geschäftsführung LWS Lappwaldbahn Service GmbH (LWS)

persönlich zuzuteilen dem Betriebspersonal der LWS:

- Eisenbahnbetriebsleiter
- Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
- örtlicher Betriebsleiter
- Zugleiter
- Triebfahrzeugführer
- Rangierbegleiter
- Zugbegleiter
- sonstigen Betriebspersonalen der LWS

sonstigen Betriebspersonalen von EVU, welche betriebsdienstliche Aufgaben auf der Eisenbahninfrastruktur der LWS wahrnehmen ist die SbV durch Auslage in folgenden Stellen zugänglich zu machen:

- Betriebsbüro im Bahnhof Weferlingen
- Homepage der LWS Lappwaldbahn Service GmbH (www.lappwaldbahn.de)

TWE AG:

- Zugleitstelle der TWE in Gütersloh Nord

DB Netz AG:

- Fahrdienstleiter der DBAG in Ibbenbüren

Nachrichtlich:

- Landeseisenbahnverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen

Abkürzungen.....	5
Vorbemerkungen.....	6
Teil A – zusätzliche betriebliche Bestimmungen	7
I. Zusatzbestimmungen zur FV-NE.....	7
I.I. Allgemeines	7
I.II. Fahrdienst auf den Betriebsstellen	9
I.III. Zugfahrdienst	12
I. IV. Rangierdienst	14
II. Zusatzbestimmungen zum Signalbuch	16
II.I. Langsamfahrtsignale	16
II.II. Schutzhaltssignale	16
II.III. Signale für Schiebelokomotiven	16
II.IV. Rangiersignale	16
II.V. Nebensignale.....	16
III. Zusatzbestimmungen zum weiteren betrieblichen Regelwerk	17
III.I. zur BUVO-NE.....	17
III.II. zur DMV-NE/DAT	17
Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse.....	18
I. Angaben zur Strecke	18
I.I. Strecke 9165 Ibbenbüren Ost – Versmold exkl.	18
I.II. Strecke 9166 Brochterbeck – Hafen Saerbeck	26
II. Betriebsverfahren.....	27

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1	Verzeichnis der Ansprechpartner
Anlage 2	Unfallmeldetafel
Anlage 3	Lagepläne
Anlage 4	Verzeichnis der Brücken und Durchlässe
Anlage 5	Verzeichnis der Bahnübergänge
Anlage 6	Geschwindigkeitsübersicht
Anlage 7	Verzeichnis der Zugschlussstellen
Anlage 8	Betriebsstellen mit Gefälle > 2,5 ‰ und Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen
Anlage 9	Standorte und Bezeichnung der IMU-Sondertafel 41
Anlage 10	Standorte Zugbeeinflussungsanlagen
Anlage 11	Nachweis über Schlüsselausgabe beim FdI Esch
Anlage 12	AzObri 37
Anlage 13	DB-Vorschrift- Ganzzüge von und zur TWE
Anlage 14	Bedienungsanweisungen für die technisch gesicherten Bahnübergänge

Abkürzungen

Abzw	Abzweigstelle (Betriebsstelle)
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Anst	Anschlussstelle (Betriebsstelle)
Awanst	Ausweichanschlussstelle (Betriebsstelle)
Betra	Bau- und Betriebsanweisung
Bf	Bahnhof
Bfu	Bahnhof unbesetzt
BG	Berufsgenossenschaft
BÜ	Bahnübergang
DA	Dienstanweisung
DAT	Dienstanweisung für die Triebfahrzeugführer der NE
DB	Deutsche Bahn AG
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBÜT 80	Einheits-Bahnübergangs-Technik Bauart 80
EBV	Eisenbahn-Betriebsleiter-Verordnung
EIAV	Eisenbahninfrastruktur-Anschlussvertrag
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
EVU	Eisenbahn-Verkehrsunternehmen
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Fdl	Fahrdienstleiter
Fdl If	Fahrdienstleiter Bf Ibbenbüren (DB
HL-Anlage	Haltlicht-Anlage
Hp	Haltepunkt
IMU	Induktive Meldeübertragung
LWS	LWS Lappwaldbahn Service GmbH
La	Verzeichnis der Langsamfahrstellen
Mbr	Mindestbremschundertstel
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
öBl	örtlicher Betriebsleiter
RiL	Konzernrichtlinie der Deutschen Bahn
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
Skl	Schwerkleinwagen
Stv EBL	stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Zlr	Zugleiter

Vorbemerkungen

- (1) Grundlage für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Strecke sind die einschlägigen Gesetze und Verordnungen, insbesondere die Eisenbahn-Infrastruktur-Benutzungs-Verordnung (EIBV) und die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der LWS. Die Bestimmungen des betrieblichen Regelwerkes sind Bestandteil der Infrastrukturzugangsbedingungen.
- (2) Für den Betriebsdienst auf der Strecke
Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck gelten die Vorschriften und Richtlinien für öffentliche Eisenbahnen und das betriebliche Regelwerk für Nichtbundeseigene Eisenbahnen, insbesondere die:
 - Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO),
 - Eisenbahn-Signalordnung (ESO) mit dem Signalbuch (RiL 301),
 - Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE),
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE),
 - Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)
 - Oberbaurichtlinie für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE).
- (3) Weitere betrieblich Vorschriften für den Betrieb der Infrastruktur sind die:
 - Vorschrift über die Sicherung der Bahnübergänge bei NE-Bahnen (BÜV-NE),
 - Unfallverhütungsvorschrift „Schienenbahnen“ (BGV D 30),
 - Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (BGV D 33)
- (4) Für den Betrieb auf den angrenzenden Anschlussbahnen gilt die vom jeweiligen Anschlussbahnleiter herausgegebene Dienstordnung.
- (5) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die für den Betriebsdienst zusätzlich zu den nach (3) herausgegebenen Bestimmungen soweit diese die Nutzung der Infrastruktur der LWS betreffen.

Teil A – zusätzliche betriebliche Bestimmungen

I. Zusatzbestimmungen zur FV-NE

I.1. Allgemeines

Die Strecke Ibbenbüren - Versmold exkl. sowie die Strecke Brochterbeck – Hafen Saerbeck werden nach der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) betrieben.

zu § 1 (2)

Die Strecke Ibbenbüren - Versmold exkl. sowie die Strecke Brochterbeck – Hafen Saerbeck wird im Zugleitbetrieb betrieben. Fahrten auf diesen Strecken sind nur mit Zustimmung des Zugleiters der LWS gestattet.

zu § 1 (3)

Für besondere Betriebsverhältnisse werden zusätzliche Betriebsanweisungen herausgegeben. Diese Betriebsanweisungen beinhalten keine Abweichungen von der FV-NE.

zu § 2 (4)

Das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eingesetzte Betriebsdienstpersonal ist gemäß den einschlägigen Richtlinien auszubilden und zu prüfen.

Betriebsbedienstete müssen, bevor sie selbständig Dienst verrichten, die erforderliche Streckenkunde / Ortskenntnis erworben haben. Diese haben sie, vor der Befahrung / Bedienung der Infrastruktur gegenüber der LWS schriftlich zu erklären.
(Selbsterklärung Strecken- Ortskenntnis)

zu § 2 (7)

Es werden keine Ausnahmen für Dienstruhen erlassen.

zu § 3 (2)

Die Grenzen zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke sind im Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse dargelegt.

zu § 3 (11-15)

Für die Strecke Ibbenbüren - Versmold exkl. existieren folgende Zuglaufstellen:

- Ibbenbüren Ost
- Brochterbeck
- Tecklenburg
- Lengerich (Westf) Stadt
- Lengerich-Hohne Pbf
- Lengerich-Hohne
- Lienen
- Bad Iburg
- Bad Laer
- Versmold exkl.

Der Zugleiter der LWS ist der für die Strecke zuständige Zugleiter.

Für die Strecke Brochterbeck – Hafen Saerbeck existieren folgende Zuglaufstellen:

- Brochterbeck
- Dörenthe
- Hafen Saerbeck

Der Zugleiter der LWS ist der für die Strecke zuständige Zugleiter.

zu § 3 (19)

Kleinlokomotiven sind Lokomotiven mit einer Motorleistung bis 190 kW und dürfen nur mit besonderer Zustimmung des EBL verkehren.

zu § 4 (3)

Die Zugnummern der verkehrenden Züge wird gemäß dem Zugnummernschema der LWS vergeben. Die Züge in Richtung Versmold exkl. bzw. Hafen Saerbeck erhalten gerade Zugnummern, Züge in Richtung Ibbenbüren Ost bzw. Hafen Saerbeck erhalten ungerade Zugnummern.

Züge, welche von der Infrastruktur der DB / TWE auf die Infrastruktur der LWS übergehen bzw. welche von der Infrastruktur der LWS auf die Infrastruktur der DB / TWE übergehen, behalten die Zugnummer der DB / TWE.

zu § 5 (1-3)

Es werden Buchfahrpläne, Sonderzugfahrpläne und Fahrplananordnungen herausgegeben. Die Fahrpläne weichen vom Muster nach Anlage 3 FV-NE ab. Aufbau und Bedeutung gehen aus dem Fahrplan hervor, Abkürzungen und besondere Regelungen entsprechen der FV-NE oder werden erläutert. Die Fahrpläne werden für jeden Einsatztag gesondert gefertigt und sind vor Fahrtbeginn auszuhändigen.

zu § 5 (7)

Die Buchfahrpläne, Sonderzugfahrpläne und Fahrplananordnungen sind auf den Triebfahrzeugen, beim Zugführer und beim Zugleiter vorzuhalten.

zu § 5 (8)

Für den laufenden Tag erfolgt die Bekanntgabe von Sonderzügen, der Ausfall von Zügen, Fahrplanänderungen und sonstige Anweisungen durch den Zugleiter der LWS. Der Zugleiter der LWS führt die Aufschreibungen über den Zugverkehr für die Strecke Ibbenbüren - Versmold exkl. und die Strecke Brochterbeck – Hafen Saerbeck.

zu § 6 (3)

Beim Zugleiter der LWS werden ein Fernsprechtagebuch, ein Fernsprechtagebuch für Meldungen mit festem Wortlaut und ein Schlüsselbuch geführt.

I.II. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu § 7 (1)

Leiter im Sinne des § 7 der FV-NE ist der öBl.

zu § 7 (2)

Es werden keine örtlichen Fahrdienstleiter eingesetzt.

Zu § 7 (3)

Vor Einfahrt auf die Strecke der LWS an der Schnittstelle LWS / TWE in Versmold ist vom Zugführer im Bahnhof Versmold die Fahrerlaubnis zur Einfahrt auf die Strecke der LWS beim Zugleiter der TWE einzuholen.

Vor Einfahrt in den Bahnhof Versmold an der Schnittstelle TWE / LWS ist vom Zugführer die Fahrerlaubnis zur Einfahrt in den Bahnhof Versmold, an der letzten Zuglaufmeldestelle beim Zugleiter der LWS einzuholen.

zu § 7 (4)

Bei Zügen, welche ohne Zugführer verkehren, übernimmt der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeuges die Aufgaben des Zugführers.

zu § 8 (1)

Die EVU haben beim Zugleiter der LWS für den Fall einer beabsichtigten Abstellung von Fahrzeugen auf den Hauptgleisen die Zustimmung einzuholen.

zu § 8 (3)

Die Zugführer müssen über ein funktionsfähiges Mobiltelefon verfügen. Vor Fahrtantritt ist die Verständigung mit dem Zugleiter zu prüfen und die Rufnummern auszutauschen. Vor Zulassung der Zugfahrt muss sich der Zugleiter die ordnungsgemäße Funktion des mitgeführten Mobiltelefons mit ausreichender Ladungsreserve bestätigen lassen. Das mitzuführende Mobiltelefon darf bei der Befahrung der Strecke zu keiner Zeit ausgeschaltet werden. Das EVU ist verpflichtet, bei Ausfall des benannten Mobiltelefons, unverzüglich eine andere Erreichbarkeit zu übermitteln.

zu § 9 (1)

Auf jedem Triebfahrzeug ist ein Befehlsblock nach FV-NE vorzuhalten.

zu § 9 (2)

Die ausgestellten Befehle werden bis zum Ablauf des nächsten Kalenderjahres durch den Zugleiter der LWS aufbewahrt.

zu § 11 (1)

Der Zugleiter der LWS führt das Meldebuch für den Zugleiter gemäß Anlage 7 der FV-Ne sowie ein Zugmeldebuch.

zu § 12 (1)

Die Zugfolge auf der Strecke Ibbenbüren - Versmold exkl. sowie der Strecke Brochterbeck – Hafen Saerbeck wird im Zugleitbetrieb geregelt.

Es wird sichergestellt, dass sich auf der Strecke Ibbenbüren - Versmold exkl. und auf der Strecke Brochterbeck – Hafen Saerbeck jeweils nur ein Zug befindet.

Sichergestellt und Dokumentiert wird dies durch die Eintragungen im Meldebuch des Zugleiters.

zu § 12 (3)

Das Fahren auf Sicht ist nur im Störfall oder bei Ausnahmesituationen auf ausdrückliche Weisung des EBL gem. Anlage 12 der FV-NE erlaubt.

zu § 14 (1)

Bei der ersten Zugfahrt nach einer Betriebspause von mehr als 30 Tagen obliegt die Prüfung des Fahrwegs ausschließlich dem Triebfahrzeugführer. Dabei ist auf Sicht zu fahren.

zu § 14 (4)

Die indirekte Fahrwegprüfung ist nicht zugelassen.

zu § 15 (10)

Zugführerhauptschlüssel werden in der Zugleitstelle im Bf Gütersloh Nord (TWE) und im Bf Lengerich-Hohne unter Verschluss im Schlüsselkasten der Werkstatt (TWE) vorgehalten. Diese Zf Schl enthalten jeweils folgende Schlüssel:

- 1 Schlüssel für die Weiche 101 AzGrT „Schließung SSG 10“
- 1 Schlüssel für Bli-Lo und LzA „Schließung Stufenschlüssel“
- 1 Schlüssel für LzA (6 N1-Schlüssel)
- 2 Schlüssel für Gleissperren (neue Bauform) der TWE „Schlüsselform d“
- 2 Schlüssel für Weichen der TWE „ Schlüsselform b“
- 1 Schlüssel für Gleissperren der TWE (alte Bauform)

Beim DB Fdl in Esch ist ebenfalls ein ZfSchl hinterlegt
Dieser Zf Schl enthält folgende Schlüssel:

- 1 Schlüssel für Bli-Lo und LzA „Schließung Stufenschlüssel“
- 1 Schlüssel für LzA (6 N1-Schlüssel)
- 2 Schlüssel für Weichen der TWE „ Schlüsselform b“

Der Schlüssel für die Zungensperre an Weiche 16 im Bahnhof Lengerich-Hohne ist unter Verschluss im Schlüsselkasten der Werkstatt (TWE).

Die Entnahme sowie die Rückgabe werden durch den diensthabenden Zugleiter bzw. Weichwärter in einem Schlüsselbuch dokumentiert.

zu § 17 (11)

Können vorgeschriebene Zuglaufmeldungen wegen gestörter Fernsprechverbindung nicht abgegeben werden, darf die Fahrt erst nach Wiederherstellung der Verständigung fortgesetzt werden. Fahren auf Sicht ist nicht gestattet.

zu § 20 (2) und § 21 (2)

Kreuzungs- und Überholungsbahnhöfe sind Ibbenbüren Ost, Brochterbeck, Lengerich-Hohne, Bad Iburg und Bad Laer.

zu § 25 (2)

Für Sonderzüge gilt ein jeweils gesonderter Fahrplan mit einer entsprechenden Dienstanweisung.

zu § 26 (2)

Planmäßige Gleissperrungen werden durch Dienstanweisung oder Betra vom EBL bekanntgegeben.

zu § 27 (12)

Die Bedienung von Anschlussstellen und Ausweichanschlussstellen erfolgt als Sperrfahrt. Der Zugführer hat die Ankunft aller Fahrzeuge in der Anschlussstelle an den Zugleiter zu melden. Bei der Bedienung von Anschlussstellen ist die Bedienungsanweisung des jeweiligen Anschliebers zu beachten.

zu § 30 (3, 5)

Entsprechende Regelungen werden im Einzelfall durch Dienstanweisung oder Betra getroffen.

zu § 30 (7)

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen ist nicht gestattet.

I.III. Zugfahrdienst

zu § 31 (1, 4e)

Das Zugpersonal kann auch aus nur dem Triebfahrzeugführer (Tf gleich Zf) bestehen, wenn durch das einsetzende EVU entsprechende Regelungen getroffen sind.

Beim Verkehren von Sonderzügen werden besondere Anweisungen gemäß § 1 (3) herausgegeben.

zu § 31 (2)

Auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse, ist jeder Zug mit streckenkundigem Personal zu besetzen. Abweichungen hiervon werden durch den EBL mit einer Dienstanweisung geregelt.

zu § 31 (4b)

Dampflokomotiven sind grundsätzlich mit einem Triebfahrzeugführer und Heizer zu besetzen. Durch das jeweilige EVU ist der Brandschutz zu gewährleisten.

zu § 31 (9)

Betriebsfremde bzw. nicht zum Dienst eingeteilte Personale dürfen sich nicht ohne Zustimmung des Zugleiters auf Lokomotiven oder abgeteilten Führerräumen aufhalten.

zu § 32 (1)

Züge von und nach DB- Bf Ibbenbüren. Die Zuglänge darf 400 m nicht überschreiten.

zu § 32 (7)

Schwerwagen, Wagen mit Lademaßüberschreitung sowie andere außergewöhnliche Sendungen dürfen nur mit Zustimmung und auf besondere Weisung des EBL verkehren.

zu § 32 (8)

Auf allen Strecken beträgt die höchstzulässige Achslast 20,0 t. Die höchstzulässige Meterlast beträgt 8,0 t/m.

zu § 35 (3)

Nachschiebende Triebfahrzeuge sind grundsätzlich mit dem Zug zu kuppeln. Die Verständigung zwischen führenden Triebfahrzeug und Schiebelok muss ständig gewährleistet sein (z.B. mittels Handfunkgeräten).

zu § 36

Nebenfahrzeuge dürfen nur mit besonderer Zustimmung des EBL verkehren.

zu § 41 (1)

Die erforderlichen Mindestbremsleistung sind im Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse verzeichnet.

zu § 42 (3)

Es sind Wagenlisten und Bremszettel zu führen.

zu § 42 (5)

Der Triebfahrzeugführer ist für die Abfahrbereitschaft des Zuges verantwortlich.

zu § 44 (12)

Das Halten von Zügen auf der freien Strecke, außer bei Störungen und im Gefahrfall, bedarf der besonderen Zustimmung des Zugleiters der LWS.

Das Anhalten mit Triebfahrzeugen und besetzten Reisezügen auf Brücken ohne Dienstweg oder Geländer ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Ist ein Halt an o. a. Stellen unvermeidbar, so verständigt der Zf nach dem Halt das übrige Zugpersonal und die Reisenden entsprechend. Im Notfall sind dann die Ausstiegsmöglichkeiten zu nutzen, welche außerhalb des o. a. Gefahrenbereich sind. Bei besetzten Reisezügen ist ggf. durch den Übergang zu einem anderen Wagen zu gehen und dort auszusteigen.

Die Brücken mit Angabe des Bahn - km sind in Anlage 4 aufgeführt.

zu § 44 (14)

Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich dem Zugleiter der LWS zu melden.

zu § 45 (1)

Die zulässigen Geschwindigkeiten sind im Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse verzeichnet.

zu § 45 (2)

Vorübergehende Langsamfahrstellen werden durch entsprechende Anweisung (La oder Betra) bekanntgegeben. Müssen Langsamfahrstellen kurzfristig eingerichtet werden, sind die Züge durch Befehl zu verständigen. Im Befehl ist ggf. „Lf-Signale fehlen“ einzutragen.

zu § 47 (1)

Das Liegenbleiben eines Zuges ist unverzüglich dem Zugleiter zu melden.

zu § 47 (7)

Bei liegengebliebenen Zügen sind 2 Achsen je 12 Achsen zu sichern.

I. IV. Rangierdienst

zu § 51

Der Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen beim Rangieren ist auf den Strecken nur auf besondere Anweisung des EBL zulässig.

zu § 52

Bevor mit Rangierbewegungen begonnen wird, ist festzustellen, dass alle Wagen untereinander sowie mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind und die Druckluftbremsen ordnungsgemäß wirken. An einzelne Wagen oder Wagengruppen darf erst herangefahren werden, wenn vorher festgestellt wurde, dass sie festgelegt sind. Abzustellende Wagen dürfen erst vom Triebfahrzeug abgekuppelt werden, wenn sie vorher gegen Entlaufen gesichert wurden.

Alle Wagen einer Rangierabteilung müssen an die durchgehende Druckluftbremse angeschlossen sein und es ist eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

Die Aufgaben des Weichenwärters werden vom Zugpersonal wahrgenommen.

zu § 53 (11)

Das Rangieren mit Seil oder Kette ist nicht zulässig.

zu § 53 (5)

Betriebsstellen mit mehr als 2,5‰ Gefälle sind in der Anlage 8 aufgelistet.

zu § 53 (14)

Das Rangieren durch Bahnfremde ist nicht erlaubt.

zu § 55 (1)

Technisch gesicherte Bahnübergänge dürfen beim Rangieren grundsätzlich nur befahren werden, nachdem die Bahnübergangssicherungen eingeschaltet wurden. Übergänge ohne technische Sicherung sind beim Rangieren grundsätzlich vorsichtig, mit maximal 5 km/h und besetzter Spitze zu befahren.

zu § 56

Abstoßen und Ablaufen ist nicht erlaubt

zu § 58

Hemmschuhe und Radvorleger sind durch die EVU in ausreichender Zahl mitzuführen. Durch die LWS vorgehaltene Festlegungsmittel sind nach Gebrauch durch die EVU an die vorgeschriebenen Aufbewahrungsorte zurück zu bringen.

zu § 58 (4, 5)

Abgestellte Fahrzeuge sind stets festzulegen:

- mit einer Hand- oder Feststellbremse pro 6 Achsen
- oder Radvorlegern (abschließbar)
- oder mit Hemmschuhen.

zu § 59 (2)

Mit mündlicher Erlaubnis des Zugleiters darf über die Einfahrweiche rangiert werden. Der Zugleiter bringt hierzu das Warnschild gem. Anlage 11 der FV-NE am entsprechenden Belegblatt an.

Zu § 60 (1)

Fahrten vom Bf Ibbenbüren (DB) nach Bf Ibbenbüren Ost sind nach Abstimmung zwischen Fdl If und Zlr in das Gleis 3 zugelassen. Vor Ausfahrt der Züge aus dem Bf Ibbenbüren Ost in Richtung Brochterbeck sind vom Tf die Sicherungsanlagen der BÜ km 1,126/1,307 einzuschalten.

Zu §60 (2)

Züge aus Richtung Brochterbeck enden im Bf Ibbenbüren Ost im Gleis 3 an der Halt - Tafel. Züge, die in den Bf Ibbenbüren (DB) übergehen sollen, werden vom Zlr spätestens ab Durch- bzw. Abfahrt Bf Brochterbeck beim Fdl If angekündigt. Nach Halt im Gleis 3 meldet sich der Zf tel. beim Fdl If. Die Zustimmung für die Einfahrt in den Bf Ibbenbüren (DB) durch den Fdl If erfolgt durch Signalstellung „Sh 1“ am Signal Ls W 36. Nach dem Verlassen der Infrastruktur der LWS hat durch den Zf eine Verlassensmeldung an die Zugleitung zu erfolgen. Der Übergang von der Zugfahrt in eine Rangierfahrt kann ohne Halt im Bf Ibbenbüren Ost erfolgen. Voraussetzung ist die Ankündigung des Zugs durch den Zf vor Einfahrt in den Bf Ibbenbüren Ost sowie die Zustimmung des Fdl If durch Signal Sh 1.

II. Zusatzbestimmungen zum Signalbuch

II.I. Langsamfahrsignale

Langsamfahrsignale werden auf Anweisung der Betriebsleitung der LWS aufgestellt. Auf Beleuchtung wird verzichtet. Das Signal Lf 6 steht im Bremswegabstand zum Signal Lf 7, welches im Bremswegabstand zur Langsamfahrstelle aufgestellt ist.

II.II. Schutzhaltsignale

Auf das Nachtzeichen (rotes Licht) an Schutzhalttafeln Sh 2 wird verzichtet.

II.III. Signale für Schiebelokomotiven

Die Signale Ts 1 und Ts 2 sind nicht aufgestellt.

II.IV. Rangiersignale

Ist kein Signal Ra 10 aufgestellt. Ist für Rangierfahrten über die Einfahrweiche eines Bahnhofs grundsätzlich die Zustimmung des Zugleiters der LWS erforderlich.

II.V. Nebensignale

Das Signal Ne 6 ist nicht aufgestellt.

II.VI. Nicht in der ESO enthaltene Signale

Die Strecke ist mit Bü4, welche mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet ist ausgestattet. An diesen Pfeiftafeln mit zwei schwarzen Punkten neben dem „P“ ist durch den Triebfahrzeugführer das Signal Zp1 abzugeben und vor dem darauffolgendem BÜ zu wiederholen.



III. Zusatzbestimmungen zum weiteren betrieblichen Regelwerk

III.I. zur BUVO-NE

zu § 3 (2)

Unfallmeldestelle ist der Zugleiter der LWS Lappwaldbahn Service GmbH.

zu § 4

Bei Ereignissen nach § 1 ist unverzüglich der EBL, über den Bereitschaftshabenden der LWS, zu verständigen. Ebenso sind die entsprechenden Stellen des verkehrenden EVU gem. den bekanntgegebenen Rufnummern (Unfallmeldetafel II) umgehend zu informieren. Bei jeder Entgleisung hat der EBL des jeweiligen EVU die Untersuchung der Lauffähigkeit des Fahrzeuges zu veranlassen und zu bestätigen.

zu § 4(4)

Unfallmeldungen werden über Mobilfunk übermittelt. Der Triebfahrzeugführer hat ein betriebsbereites Handy mitzuführen, dessen Rufnummer dem Zugleiter vor Abfahrt bekanntgegeben werden muss.

zu § 6(5)

Bei Ereignissen, die im Zusammenhang mit Straßenverkehrsteilnehmern eintreten, ist zur Tatbestandsaufnahme grundsätzlich ein Lageplan beizufügen.

zu § 8

Meldungen an die Berufsgenossenschaft, an Versicherungen usw. werden grundsätzlich durch den EBL und die Geschäftsführung veranlasst.

III.II. zur DMV-NE/DAT

Für Triebfahrzeugführer sind die Bestimmungen der TfV / VDV-Schrift 753 und 755 anzuwenden. Für Zugbegleiter erlischt die Streckenkenntnis ebenfalls, wenn die Strecke länger als 6 Monate nicht befahren wurde.

Teil B – Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

I. Angaben zur Strecke

I.1. Strecke 9165 Ibbenbüren Ost – Versmold exkl.

Die eingleisige Nebenbahn Strecke 9165 zweigt im Bahnhof Ibbenbüren Ost, von der zweigleisigen Hauptbahn Osnabrück - Rheine ab. Die Betriebsführung auf der Strecke 9165 wird ab km 0,540 (Weichenende W36) durch die LWS abgewickelt. Die Achslast beträgt auf der Infrastruktur 20,0 Tonnen. Der stärkste für die maximale Zuglast maßgebende Streckenwiderstand beträgt 14,0 ‰. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h, Mbr in Bremsstellung P 24 bzw. Mbr in Bremsstellung G 31. Der Vorsignalabstand beträgt 400m. Abweichungen regelt die aktuelle La der LWS.

Auf der Strecke befinden sich die folgenden Betriebsstellen:

- Ibbenbüren Ost	km	0,137
- Brochterbeck	km	6,200
- Tecklenburg	km	10,000
- Lengerich Stadt (Westf)	km	14,700
- Lengerich Hohne	km	18,700
- Bad Iburg	km	28,900
- Bad Laer	km	35,900
- Grenze Infrastruktur	km	42,870
- <i>Versmold (TWE)</i>	<i>km</i>	<i>44,100</i>

Ibbenbüren Ost (km 0,137)

Bf-Anfang: Anfang Gleis 1 bei ehemals Anschluss Schäfer

Bf-Ende: Trapeztafel (km 1,002)

Übergang zur DB zwischen den DB Weichen 36/39 in km 0,540

Bahnübergänge:

km 0,881 (Wildenesch)	verschlossene Schranke	
km 1,126 (Wilhelmstraße)	Blinklichtanlage	Anlage I
km 1,307 (Hoppenweg)	Lichtzeichenanlage	Anlage II
km 1,580 (Ledderstraße / L594)	Blinklichtanlage	Anlage III

Zugfahrten beginnen und enden im Gleis 3. In Ausnahmefällen (Zugkreuzungen) sind Zugfahrten im Gleis 1 zulässig. Fahrten zwischen den Bahnhöfen Ibbenbüren (DB) und Ibbenbüren Ost (LWS) erfolgen als Rangierfahrten über die vom Fdl If fern gestellte Weiche 36 mit zugehörigem Schutzsignal. Im Anhang 13 sind die Vorschriften der DB für das Rangieren von Ganzzügen zur und von der TWE aufgeführt.

Fahrten von Bf Ibbenbüren Ost (LWS) nach Bf Ibbenbüren (DB)

Züge aus Richtung Versmold enden im Bf Ibbenbüren Ost im Gleis 3 an der Halt - Tafel. Züge, die in den Bf Ibbenbüren (DB) übergehen sollen, werden vom Zlr spätestens ab Durch- bzw. Abfahrt Bf Brochterbeck beim Fdl If angekündigt. Nach Halt im Gleis 3 meldet sich der Zf tel. beim Fdl If. Die Zustimmung für die Einfahrt in den Bf Ibbenbüren (DB) durch den Fdl If erfolgt durch Signalstellung „Sh 1“ am Signal Ls W 36. Nach dem Verlassen der Infrastruktur der LWS hat durch den Zf eine Verlassensmeldung an die Zugleitung zu erfolgen. Der Übergang von der Zugfahrt in eine Rangierfahrt kann ohne Halt im Bf Ibbenbüren Ost erfolgen.

Voraussetzung ist die Ankündigung des Zugs durch den Zf vor Einfahrt in den Bf Ibbenbüren Ost sowie die Zustimmung des Fdl If durch Signal Sh 1.

Fahrten von Bf Ibbenbüren (DB) nach Bf Ibbenbüren Ost (LWS)

Fahrten vom Bf Ibbenbüren (DB) nach Bf Ibbenbüren Ost sind nach Abstimmung zwischen Fdl If und Zlr in das Gleis 3 zugelassen.

Vor Ausfahrt der Züge aus dem Bf Ibbenbüren Ost in Richtung Versmold sind vom Tf die Sicherungsanlagen der BÜ km 1,126/1,307 einzuschalten.

Rangieren im Bf Ibbenbüren Ost

Vor Rangieren über die Weiche 3 ist die Zustimmung des Fdl If einzuholen.

Bedarfhaltdepunkt Aasee (km 1,700)

Bahnübergänge:

km 1,126 (Wilhelmstraße)	Blinklichtanlage	Anlage I
km 1,307 (Hoppenweg)	Lichtzeichenanlage	Anlage II
km 1,580 (Ledder Straße / L 594)	Blinklichtanlage	Anlage III
km 2,213 (Fordweg)	Lichtzeichenanlage	
km 2,788 (Tecklenburger Damm)	Blinklichtanlage	

Züge in Richtung Ibbenbüren mit Halt im Hp Aasee

Hält der Zug länger als 60 s muss die Sicherungsanlage des BÜ km 1,580 vom Zf ausgeschaltet werden. Vor der Weiterfahrt des Zuges sind die Sicherungsanlagen der BÜ km 1,580/1,307 vom Zf einzuschalten.

Rangierfahrten über den BÜ km1,126

Beim Rangieren über den BÜ ist die Sicherungsanlage vor und nach dem Befahren vom Tf ein- bzw. auszuschalten.

Bahnhof Brochterbeck (km 6,200)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 5,598)

Bf-Ende Richtung Versmold: Trapeztafel (km 6,578)

Bf-Ende Richtung Hafen Saerbeck: Trapeztafel (km 0,902)

Bahnübergänge Richtung Versmold:

km 5,999 (Brochterbeck I / K 24)

km 6,105 (Fußweg)

Km 6,543 (Höhenweg)

Blinklichtanlage

Umlaufsperr, Übersicht

Hörb. Signale

Anlage I

Bahnübergänge Richtung Hafen Saerbeck:

km 0,380 (Fußweg)

km 0,447 (Brochterbeck II / K 24)

km 0,835 (Fußweg)

Übersicht

Blinklichtanlage

Übersicht, Hörb Signale

Anlage II

Im Bf Brochterbeck zweigt die Strecke Brochterbeck - Hafen Saerbeck mit der Weiche 1 in km 6,160 vom Streckengleis Ibbenbüren - Versmold ab. Die Weiche 1 ist eine in beide Fahrtrichtungen verschließbare Riegelschlossweiche mit Grundstellung in Richtung Ibbenbüren. Die Weiche ist mit Schlüssel der Form B zu schließen.

Bei Fahrten in Richtung Hafen Saerbeck muss die Weiche 1 bis zur Rückfahrt aus Hafen Saerbeck nicht in Grundstellung zurückgelegt werden.

Sind unmittelbar nachfolgend weitere Fahrten zum Hafen Saerbeck geplant, muss die Weiche 1 nach Zustimmung durch den Zlr bis zum Abschluss der letzten Bedienung des Hafen Saerbeck nicht in Grundstellung zurückgelegt werden.

Nach jeder Befahrung meldet der Tf dem Zlr die Stellung der Weiche 1. Die gemeldete Stellung der Weiche ist auf dem Belegblatt mit Angabe von Name und Uhrzeit zu dokumentieren. Vor Erteilung jeder Fahrerlaubnis in den Bf Brochterbeck überprüft der Zlr auf dem Belegblatt die Stellung der Weiche und teilt diese dem Tf mit.

Bei nicht in Grundstellung liegender Weiche dürfen Fahrten aus Richtung Ibbenbüren Ost in den Bf Brochterbeck nicht zugelassen werden.

Züge in Richtung Ibbenbüren bzw. Hafen Saerbeck

Alle Züge halten im Bf Brochterbeck an der Haltetafel (km 6,180). Vor der Weiterfahrt ist je nach Fahrweg die Sicherungsanlage I bzw. II einzuschalten.

Rangierfahrten im Bf Brochterbeck

Erlaubt sind Rangierfahrten nur über den BÜ km 5,999. Beim Rangieren über den BÜ ist die Sicherungsanlage vor und nach dem Befahren vom Tf ein- bzw. auszuschalten.

Bahnhof Tecklenburg (km 10,000)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 9,470)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 10,529)

Bahnübergänge:

km 9,559 (Auf der Saatkamp)	Hörb. Signale
km 9,987 (Bahnhofsstraße / L 597)	Lichtzeichenanlage
km 10,312 (Privatweg Haus Marck I)	Hörb. Signale
km 10,488 (Privatweg Haus Marck II)	Hörb. Signale

Züge in Richtung Vermold mit Halt im Bf Tecklenburg.

Hält der Zug länger als 60 s muss der Tf die Sicherungsanlage des BÜ km 9,987 ausschalten.

Vor Weiterfahrt ist die Anlage einzuschalten.

Bahnhof Lengerich (Westf) Stadt (km 14,700)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 13,757)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 15,098)

Bahnübergänge

km 13,735 (Martin-Luther-Straße)	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	Anlage I
km 13,945 (Fußweg)	Umlaufsperre	
km 14,278 (Friedhofsstraße)	Blinklichtanlage	Anlage II
km 14,617 (Bergstraße / L589)	Blinklichtanlage	Anlage III
km 15,064 (Teutoburger Straße)	Lichtzeichenanlage	Anlage IV
km 15,455 (Osnabrücker Straße / L555)	Lichtzeichenanlage	Anlage V

Züge in Richtung Vermold

Die Sicherungsanlage des km15,064 ist an der BÜ - Sondertafel IMU1-15,0 (km 14,590) mit der IMU-Einrichtung auf dem Tfz einzuschalten.

Züge in Richtung Vermold mit Halt im Bf Lengerich (Westf) Stadt

Die Sicherungsanlage des km 15,064 darf an der BÜ - Sondertafel IMU1-15,0 (km 14,590) nicht eingeschaltet werden. Vor Weiterfahrt ist die Sicherungsanlage des km 15,064 einzuschalten.

Züge in Richtung Ibbenbüren

Die Sicherungsanlagen der km 14,617/14,278 sind an der BÜ - Sondertafel IMU2-14,6/14,2 (km 15,046) mit der IMU-Einrichtung auf dem Tfz einzuschalten.

Züge in Richtung Ibbenbüren mit Halt im Bf Lengerich (Westf) Stadt

Die Sicherungsanlagen der BÜ km 14,617/14,278 dürfen an der BÜ - Sondertafel IMU2-14,6/14,2 (km 15,046) nicht eingeschaltet werden. Vor Weiterfahrt sind diese BÜ vom Tf einzuschalten.

Kreuzungen und Überholungen

Kreuzungen und Überholungen sind so zu regeln, dass ein Halt vor der Trapeztafel aus Richtung Versmold wegen Einschaltung der BÜ-Kette Anlagen IV (III und II über IMU) vermieden wird.

Rangierfahrten

Beim Rangieren über die BÜ km 14,617 / 15,064 sind die Sicherungsanlagen vor und nach dem Befahren ein- bzw. auszuschalten.

Bahnhof Lengerich - Hohne Pbf (km 17,100)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 16,406)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 17,398)

Bahnübergänge:

km 16,564 (Stöppelweg)	Umlaufsperre, Hörb. Signale
km 16,896 (Poststraße)	Lichtzeichenanlage
km 17,308 (Bahnhofsstraße)	Übersicht, Hörb. Signale

Züge in Richtung Ibbenbüren mit Halt in Bf Lengerich-Hohne Pbf

Hält der Zug länger als 60 s ist die Sicherungsanlage des BÜ km 16,896 vom Tf auszuschalten. Vor Weiterfahrt muss die Sicherungsanlage wieder eingeschaltet werden.

Bahnhof Lengerich - Hohne (km 18,700)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 18,048)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 19,700)

Bf-Ende Richtung TWE-Bf Lengerich (Westf): hinter WE W 16 (km 18,565)

Bahnübergänge:

km 18,665 (An der Breede)	Blinklichtanlage	Anlage I
km 18,955 (Zufahrt Krampe)	Blinklichtanlage	Anlage II
km 19,055 (Lienener Straße / K 32)	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	Anlage III
km 19,405 (Fußweg)	Übersicht, Hörb. Signale	

Rangierfahrten

Die Nebengleise des Bf Lengerich-Hohne (TWE) zweigen mit der Weiche 16 (km 18,565) vom durchgehenden Hauptgleis ab. Die Weiche ist mit einer Zungensperre gesichert.

Rangierfahrten welche von der TWE aus übergehen und in Richtung Versmold fahren können nach einschalten der BÜ Sicherungsanlage (km 18,665) von der Rangierfahrt in eine Zugfahrt über.

Rangierfahrten welche von der TWE aus übergehen und in Richtung Ibbenbüren fahren beginnen Ihre Zugfahrt am Ra11 der Weiche 16.

Zugfahrten welche auf die TWE übergehen, gehen von einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt am Ra 11 der Weiche 16 über.

Am Weichenanfang der Weiche 16 steht ein Ra11. Alle Rangierabteilungen haben sich zu Beginn und Ende des Rangierens bei den beteiligten Zlr an- bzw. abzumelden. Dieses gilt auch

für die in den Bf ein- und ausfahrende Rangierabteilungen. Beginn und Ende der gemeldeten Rangiertätigkeiten sind von den beteiligten Zlr im Dienstübergabebuch mit Uhrzeit Beginn, Name des Tf, Mobilfunknummer und Uhrzeit Ende festzuhalten. Das Rangierpersonal muss unter der gemeldeten Mobilfunknummer ständig erreichbar sein. Sofern bereits Rangierbewegungen stattfinden, hat sich die neu hinzukommende Einheit mit den übrigen Einheiten zu verständigen.

Die Sicherungsanlage des BÜ km 18,665 ist an der BÜ - Sondertafel IMU1-18,6 (km 18,168) mit der IMU-Einrichtung auf dem Tfz einzuschalten.

Züge in Richtung Versmold, die bis Lengerich-Hohne fahren
Die Sicherungsanlage des BÜ 18,665 darf an der BÜ - Sondertafel IMU1-18,6 (km 18,168) nicht eingeschaltet werden. Der Kontakt für die Sicherungsanlagen der BÜ km 18,955 und 19,055 bleibt dadurch unwirksam. Im Bedarfsfall ist die Sicherungsanlage des BÜ km 18,665 einzuschalten.

Züge in Richtung Versmold, die in Lengerich-Hohne beginnen
Die Sicherungsanlagen der BÜ km 18,665/18,955/ 19,055 sind vom Tf einzuschalten.

Rangierfahrten im Bf Lengerich-Hohne Richtung Versmold
Beim Rangieren über die BÜ sind die jeweiligen Sicherungsanlagen vor und nach dem Befahren vom Tf ein- bzw. auszuschalten. Rangierabteilungen mit mehr als 100 m Länge sind auch im Funkfernsteuerbetrieb mit einem zusätzlichen Rangierbegleiter zu besetzen.

Bedarfhaltelpunkt Höste (km 20,700)

Bahnübergang:
km 20,704 (Zur Fuchsfarm) Hörb. Signale

Bahnhof Lienen (km 24,600)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 24,490)
Bf-Ende: Trapeztafel (km 24,935)

Bahnübergänge:
km 24,529 (Holperdorper Straße) Hörb. Signale
km 24,843 (Malepatusweg) Übersicht, Hörb. Signale
km 25,139 (Industriestraße) Lichtzeichenanlage

Züge in Richtung Versmold mit Halt im Bf Lienen
Bei Halt im Bf müssen die Züge vor dem Einschaltkontakt (km 24,600) für die Sicherungsanlage des BÜ km 25,139 so halten, dass der BÜ km 24,529 dabei mit Wagen besetzt bleibt. Die Weiterfahrt in den Bf kann erst erfolgen, wenn der Tf den Kontakt für den BÜ Industriestraße unwirksam geschaltet hat.

Vor Weiterfahrt in Richtung Versmold ist die Sicherungsanlage des BÜ km 25,139 einzuschalten.

Anschluss Fa. Kunststoff Ihmels (km 25,170)

Der Anschluss zweigt im Bahnhof Lienen vom Hauptgleis mit der Weiche P1 in Richtung Ibbenbüren ab. Der Anschluss ist z. Z. gesperrt.

Bahnhof Bad Iburg (km 28,900)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 27,156)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 30,450)

Bahnübergänge:

km 28,222 (Auf der Landwehr)	Umlaufsperre	
	Übersicht, Hörb. Signale	
km 28,603 (Vossege)	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	Anlage I
km 28,773 (Privatweg)	Umlaufsperre	
km 28,900 (Münsterstraße / B 51)	Lichtzeichenanlage Postensicherung mit Halbschranken durch 2 MA	Anlage II
km 29,734 (Lienener Straße / L98)	Lichtzeichenanlage	

Züge in Richtung Vermold

Die Sicherungsanlage des BÜ km 29,734 ist an der BÜ - Sondertafel IMU1-29,7 (km 28,917) mit der IMU-Einrichtung auf dem Tfz einzuschalten. Tfz ohne IMU- Einrichtung müssen im Bf Bad Iburg halten. Vor der Weiterfahrt ist die Sicherungsanlage einzuschalten.

Züge in Richtung Vermold mit Halt im Bf Bad Iburg

Die Sicherungsanlage des BÜ km 29,734 darf an der BÜ - Sondertafel IMU1-29,7 (km 28,917) nicht eingeschaltet werden. Vor Weiterfahrt ist die Sicherungsanlage einzuschalten.

Bahnhof Bad Laer (km 35,900)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 35,504)

Bf-Ende: Trapeztafel (km 36,900)

km 35,250 (Prozessionsweg)	Lichtzeichenanlage	Anlage I
km 35,423 (Fußweg)	Umlaufsperre	
km 35,562 (Fußweg)	Umlaufsperre	
km 35,757 (Remseder Straße / K 338)	Lichtzeichenanlage	Anlage II
km 36,011 (Bielefelder Straße / L 98)	Blinklichtanlage	Anlage III
km 36,155 (Gartenstraße)	Hörb. Signale	
km 36,432 (Winkelsettener Straße)	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	Anlage IV

Züge in Richtung Vermold

Die Sicherungsanlage des BÜ km 36,011 ist an der BÜ - Sondertafel IMU1-36,0 (km 35,527) mit der IMU-Einrichtung auf dem Tfz einzuschalten.

Züge in Richtung Vermold mit Halt im Bf Bad Laer

Die Sicherungsanlage des BÜ km 36,011 darf an der BÜ - Sondertafel IMU1-36,0 (km 35,527) nicht eingeschaltet werden. Vor Weiterfahrt ist die Sicherungsanlage des BÜ km 36,011 einzuschalten.

Züge in Richtung Ibbenbüren

Die Sicherungsanlage des BÜ km 35,757 ist an der BÜ - Sondertafel IMU2-35,7 (km 36,293) mit der IMU-Einrichtung auf dem Tfz einzuschalten.

Züge in Richtung Ibbenbüren mit Halt im Bf Bad Laer

Die Sicherungsanlage des BÜ km 35,757 darf an der BÜ - Sondertafel IMU2-35,7 (km 36,293) nicht eingeschaltet werden. Vor Weiterfahrt ist die Sicherungsanlage des BÜ km 35,757 Straße einzuschalten.

Rangierfahrten

Die Sicherungsanlagen der BÜ km 35,757 bzw. km 36,011 sind vor und nach dem Befahren ein- bzw. auszuschalten.

Zugkreuzungen

Bei Zugkreuzungen soll der Zug aus Richtung Gütersloh wegen der eingeschalteten LzA der BÜ km 36,432 und km 36,011 möglichst als erster Zug einfahren.

Haltepunkt Müschen (km 39,000)

Bahnübergänge:

km 38,954 (Fleetweg)

Übersicht

km 39,184 (Privatweg)

Übersicht

Anschlussstelle Kühlhaus (km 42,420)

Bahnübergänge:

km 42,390 (Ziegeleistraße)

Übersicht, Hörb. Signale

Km 42,584 (Westerfölke)

Übersicht, Hörb. Signale

km 42,840 (Tonweg)

Übersicht

Die Anst ist z. Z. gesperrt.

Bahnhof Versmold (km 44,100)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 42,810)

Infrastruktur TWE/LWS (km 42,870)

I.II. Strecke 9166 Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Die eingleisige Nebenbahn Strecke 9166 zweigt im Bahnhof Brochterbeck von der Strecke 9165 Ibbenbüren Ost – Versmold ab. Die Betriebsführung obliegt der LWS. Die maximale Achslast beträgt 20,0 Tonnen. Der stärkste für die maximale Zuglast maßgebende Streckenwiderstand beträgt 14,0 o/oo. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h, Mbr in Bremsstellung P 24 bzw. Mbr in Bremsstellung G 31. Der Vorsignalabstand beträgt 400m. Abweichungen regelt die aktuelle La der LWS.

Auf der Strecke befindet sich die folgende Betriebsstelle:

Bahnhof Brochterbeck (km 6,200)

Bf-Anfang: Trapeztafel (km 5,598)
Bf-Ende Richtung Versmold: Trapeztafel (km 6,578)
Bf-Ende Richtung Hafen Saerbeck: Trapeztafel (km 0,902)

Bahnübergänge:

km 0,380 (Fußweg)	Übersicht
km 0,447 (Brochterbeck II / K 24)	Blinklichtanlage
km 0,835 (Fußweg)	Übersicht, Hörb. Signale

Bahnhof Dörenthe (km 5,600)

Anfang Trapeztafel km 5,173
Ende Trapeztafel km 6,245

Bahnübergang:

km 5,227 (Brochterbecker Straße/ L591)	Übersicht, Hörb. Signale
km 5,372 (Feldweg)	Hörb. Signale
km 5,717 (Münsterstraße / B219)	Blinklichtanlage

Das Gleis 2 ist z.zT betrieblich gesperrt.

Hafen Saerbeck (km 7,200)

Bf-Anfang Trapeztafel km 6,537

Bahnübergänge

km 6,553 (Am Wall)	Übersicht
--------------------	-----------

Der Hafen Saerbeck wird durch die Trapeztafel (km 6,537) gesichert. Die Einfahrt hat unter vorsichtiger Einfahrt (v E) zu erfolgen. Das Gleis 3a darf auf Grund einer Profileinschränkung nicht befahren werden. Im gesamten Bahnhof darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.

II. Betriebsverfahren

Strecke 9165 Ibenbüren – Vermold und 9166 Brochterbeck – Hafen Sarbeck

Die Strecken werden im Zugleitbetrieb betrieben. Verantwortlicher Zugleiter für die Strecken ist der Zugleiter der LWS.

- 1) Es darf sich nur ein Zug auf den Strecken befinden.
- 2) Das unbewachte Abstellen von Fahrzeugen auf dem Streckengleis ist nicht zulässig. Müssen bei Bauarbeiten Fahrzeuge zeitweise ohne Triebfahrzeug auf dem Streckengleis abgestellt werden, sind die abzustellenden Fahrzeuge beidseitig gegen Entlaufen zu sichern.

Anlage 1

zur SbV der TWB LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 01.05.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Verzeichnis der Ansprechpartner

Ansprechpartner	Rufnummer	Bemerkung
Unfallmeldestelle	01 62 / 2 19 92 00	Zugleiter der LWS
Dirk Nahrstedt	01 73 / 2 89 57 38	Eisenbahnbetriebsleiter
Sven Klopp	01 51 / 46 53 90 79	Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
Zugleitung der LWS	01 62 / 2 19 92 00	
Betriebsbüro der LWS	03 90 61 / 98 58 – 2 03	*)
Kai Uwe Ebert	01 70 / 8 02 66 04	Geschäftsführer LWS
Klemens Palt	01 51 / 44 04 28 60	örtlicher Betriebsleiter
Zugleiter TWE Gütersloh	0 52 41 / 2 34 00 19	
Fdl Ibbenbüren	01 51 / 27 40 08 23	

*)

Planmäßige Geschäftszeiten Betriebsbüro LWS Montag – Freitag 08:00 – 16:00 Uhr

Die Vervielfältigung dieser SbV ist ohne die Zustimmung der LWS Lappwaldbahn Service GmbH nicht gestattet.

Anlage 2

zur SbV der TWB LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 01.06.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Unfallmeldetafel 1

Triebfahrzeug _____ / Betriebsstelle _____

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

Gleissperrung veranlassen

Verletzte?

Krankenwagen anfordern (s. Seite 3)

Erste Hilfe leisten (Verbandskasten auf dem Triebfahrzeug)

Feuer oder Feuergefahr?

Feuer bekämpfen (Löcher auf dem Triebfahrzeug, im Gepäckwagen, im Dienstraum)

Feuerwehr anfordern (s. Rufnummer am Telefon und sonst über Notruf)

Unfallmeldestelle verständigen:

Was ist geschehen (Zeit, Unfallort, Verletzte, Feuer)?

Was ist bereits veranlasst?

Bahnanlagen und Fahrzeuge betriebsfähig?

Gefährliche Stoffe freigeworden (Gefahrenklasse bzw. Gefahrzettel-Nr.)?

Aufräumarbeiten notwendig

Leitung der Unfallstelle übernehmen:

Spuren und Beweisstücke sichern

Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

Eintreffende Helfer einweisen

Für Absperrung sorgen

Untersuchenden Stellen Auskunft geben

Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Weitere Betriebsdurchführung vereinbaren

Wenn öBl eintrifft, Leitung übergeben Aufgestellt: _____

Krankenwagen, Rettungsdienst, Erste Hilfe

Unfallort (Straße), Zahl der Verletzten, ungefähre Art der Verletzungen angeben!

Unfallmeldestelle

Zugleiter der LWS 01 62 / 2 19 92 00

Rettungsleitstelle

Feuerwehr und Krankenwagen Notruf 112

Polizei Notruf 110

Geschäftsleitung LWS 03 90 61 / 98 58 – 2 03

Eisenbahnbetriebsleiter Dirk Nahrstedt 01 73 / 2 89 57 38

Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters Sven Klopp 01 51 / 46 53 90 79

örtlicher Betriebsleiter der LWS 01 51 / 44 04 28 60

Zugleiter TWE Gütersloh 0 52 41 / 2 34 00 19

Fdl Ibbenbüren 01 51 / 27 40 08 23

Unfallmeldetafel 2

Für die Unfallmeldestelle:
LWS Lappwaldbahn Service GmbH,
Am Bahnhof 4,
39356 Weferlingen

Aufgestellt

Geprüft (jährlich)

Weferlingen, den 01.05.2016

Klemens Palt

örtlicher Betriebsleiter

Maßnahmen und Meldungen

- | | |
|--|---|
| 1. Unfallstelle sichern | 10. Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebes (Umsteigeverkehr / Schienenersatzverkehr/Umleitung) |
| 2. Züge zurückhalten | |
| 3. Bisher getroffene Maßnahmen Überprüfen | 11. Wenn Mitarbeiter oder Triebfahrzeuge der DB oder einer anderen Bahn betroffen sind oder deren Betrieb berührt wird (Zugausfall, Verspätung, Verkehren eines Gerätewagens):
Meldung an Übergangsbahnhof |
| 4. öBl verständigen. Dabei angeben:
Gefährliche Stoffe freigeworden
Gefahrenklasse bzw. Gefahrzettelnummer?
Grundwasser gefährdet?
Aufräumarbeiten erforderlich? | 12. Bei Waldbrand: Forstdienststelle Verständigen |
| 5. Bautechnische Dienststelle verständigen. | 13. Wenn Zollbedienstete oder Zollgut betroffen sind: Meldung an Zollamt |
| 6. Maschinentechnische Dienststelle Verständigen | 14. Weitere Hilfskräfte der Bahn herbeirufen |
| 7. Signaltechnische Dienststelle Verständigen | 15. Auf Anforderung des öBl: Gerätewagen anfordern |
| 8. Fahrleitungstechnische Dienststelle Verständigen | 16. Auf Anforderung des öBl: Straßenkran anfordern |
| 9. Polizei Verständigen | |

Anlage 3

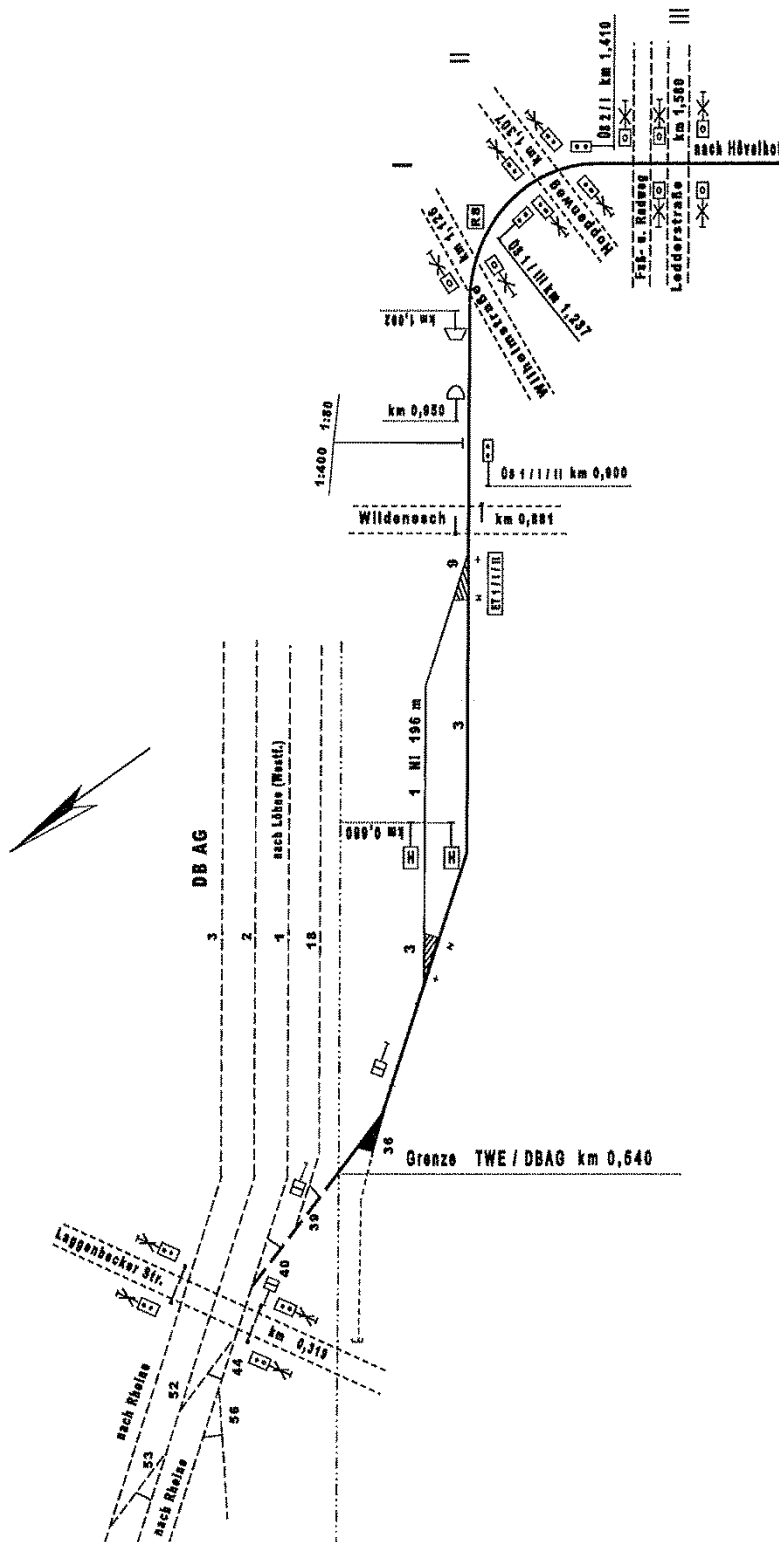
zur SbV der LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

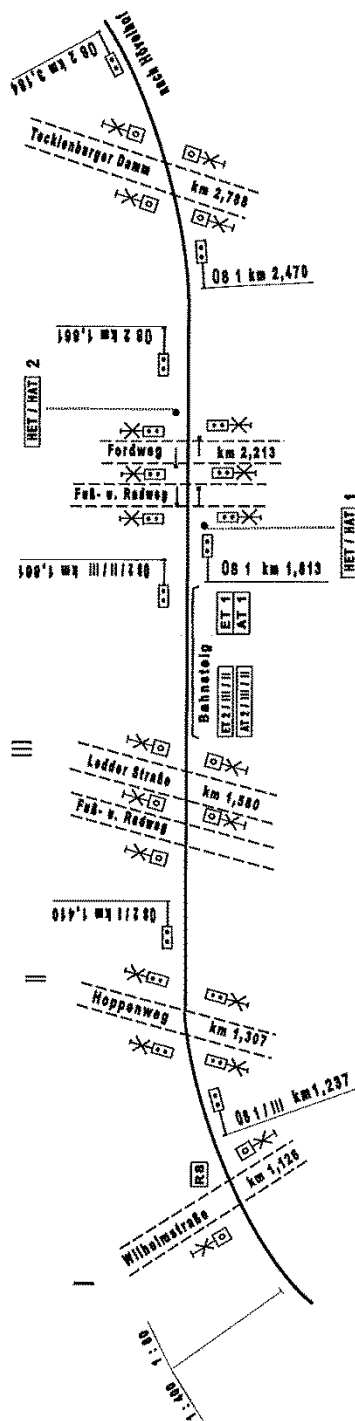
Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

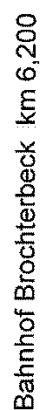
Lagepläne

Bahnhof Ibbenbüren Ost km 0,137

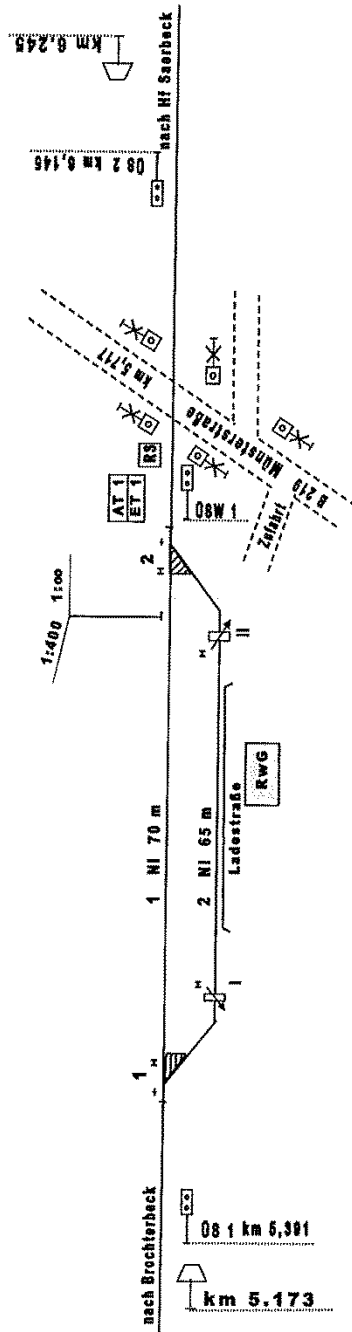


Haltepunkt Aasee km 1,700

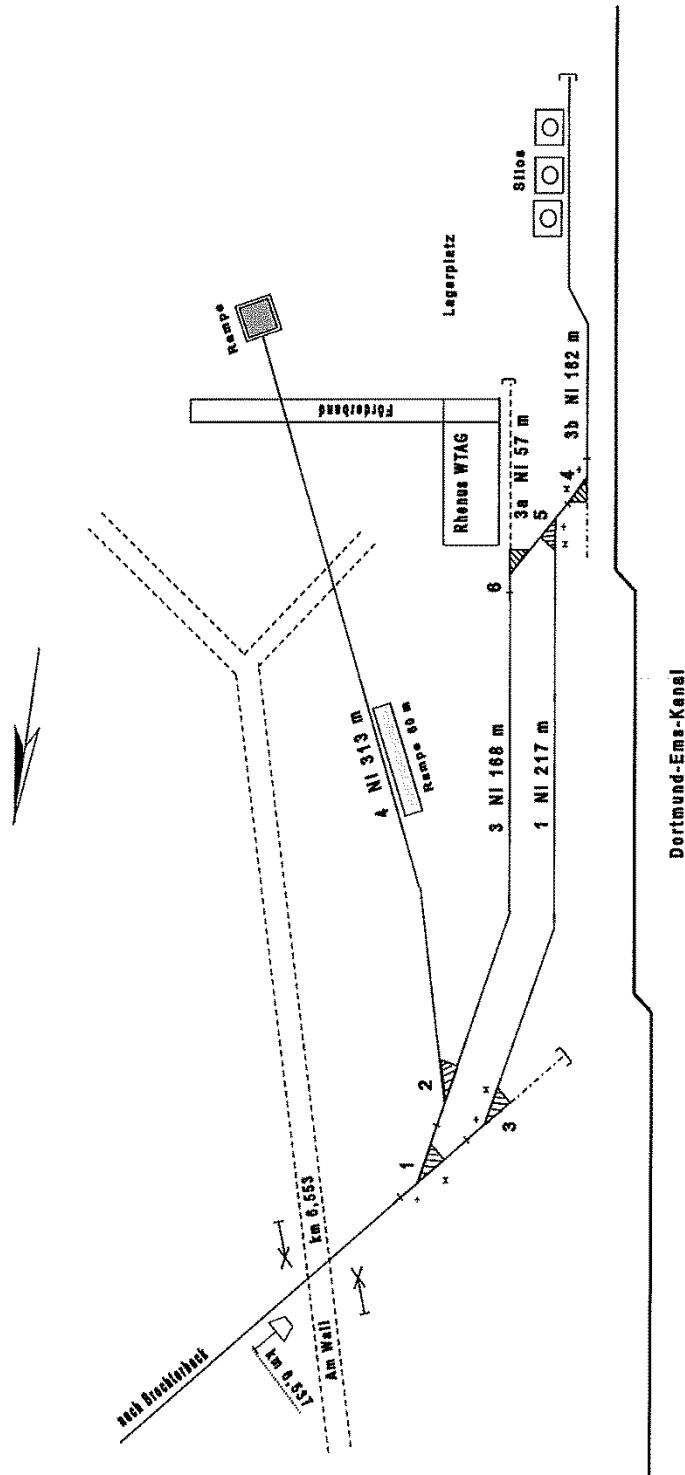


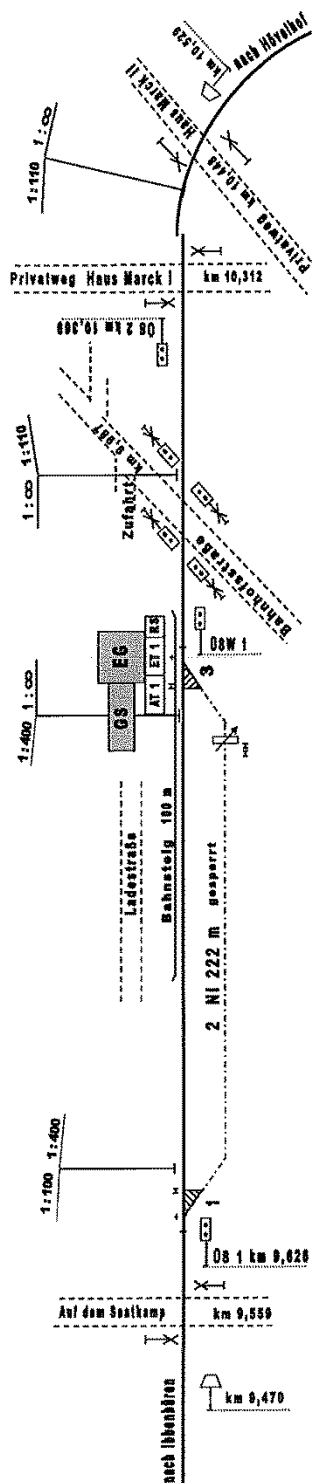


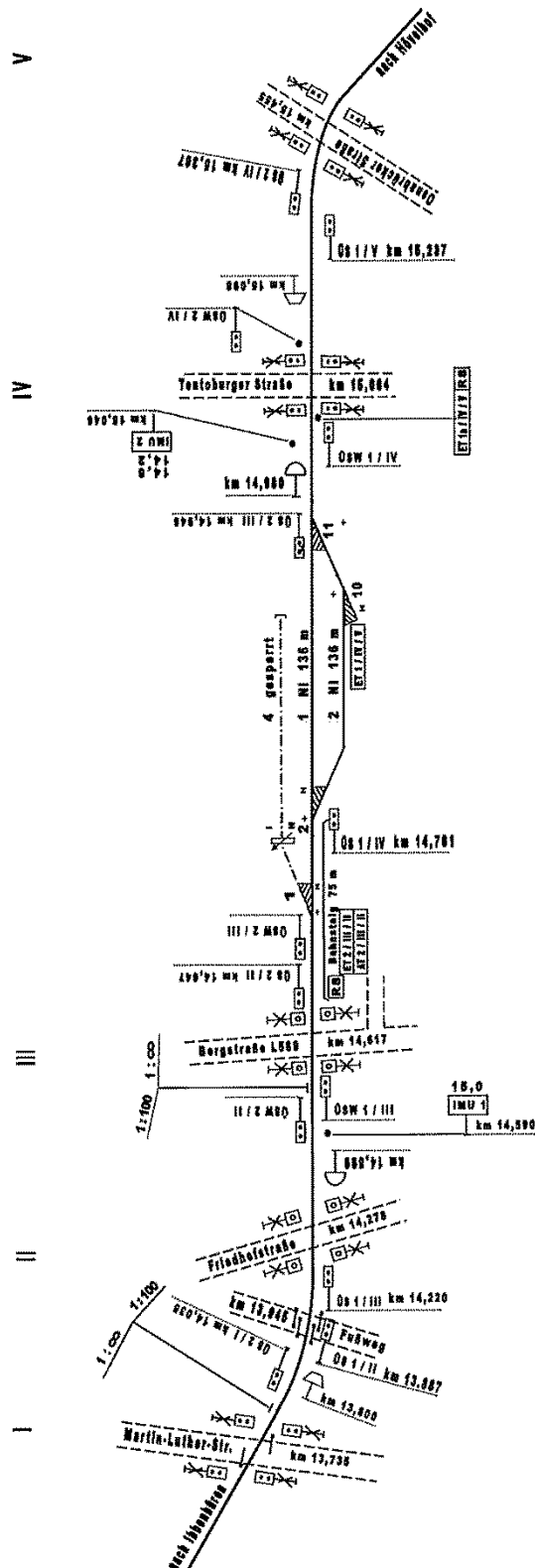
Bahnhof Dörenthe km 5,600 Hafenstrecke

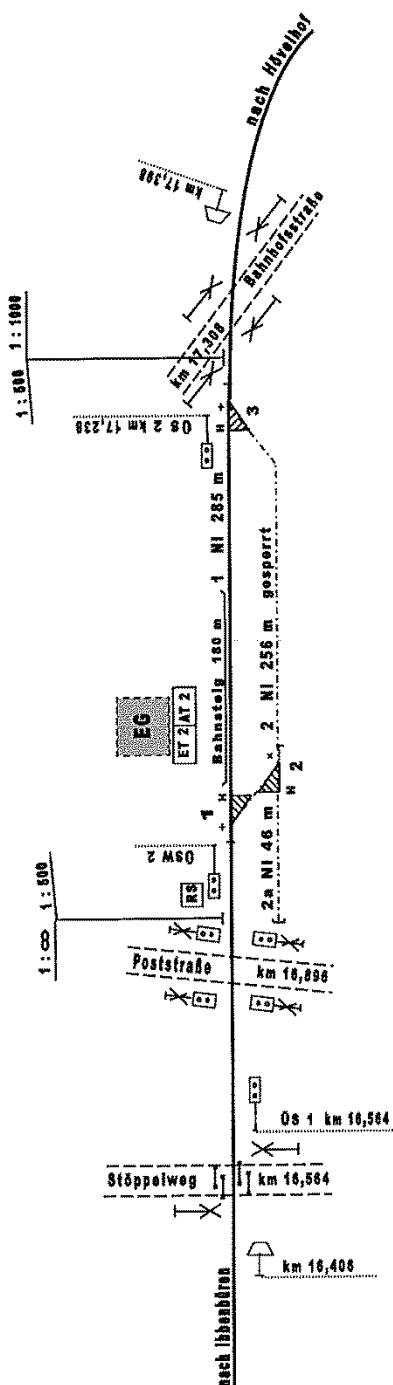


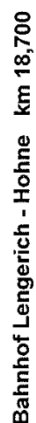
Bahnhof Hafen Saerbeck km 7,200



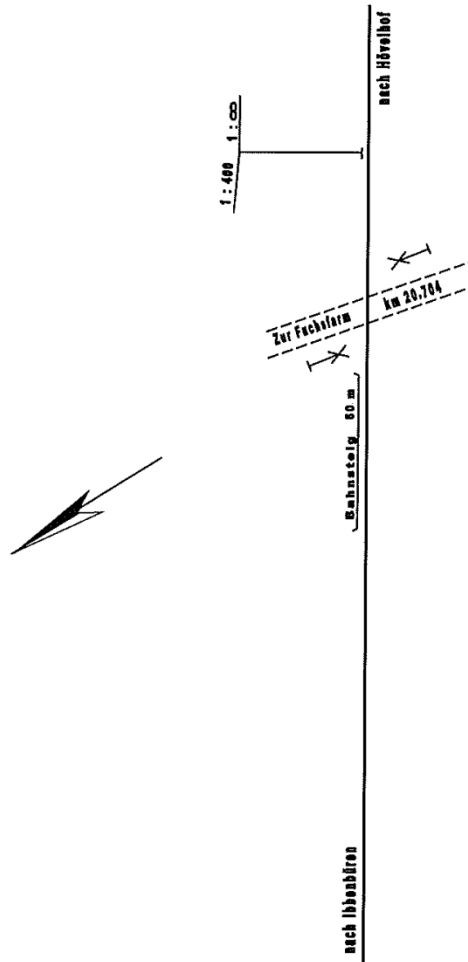






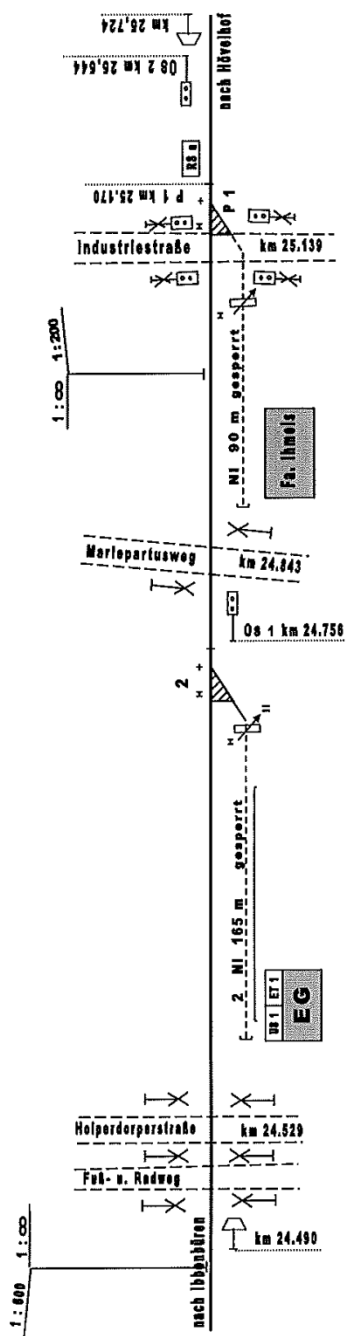


Haltepunkt Höste km 20,700

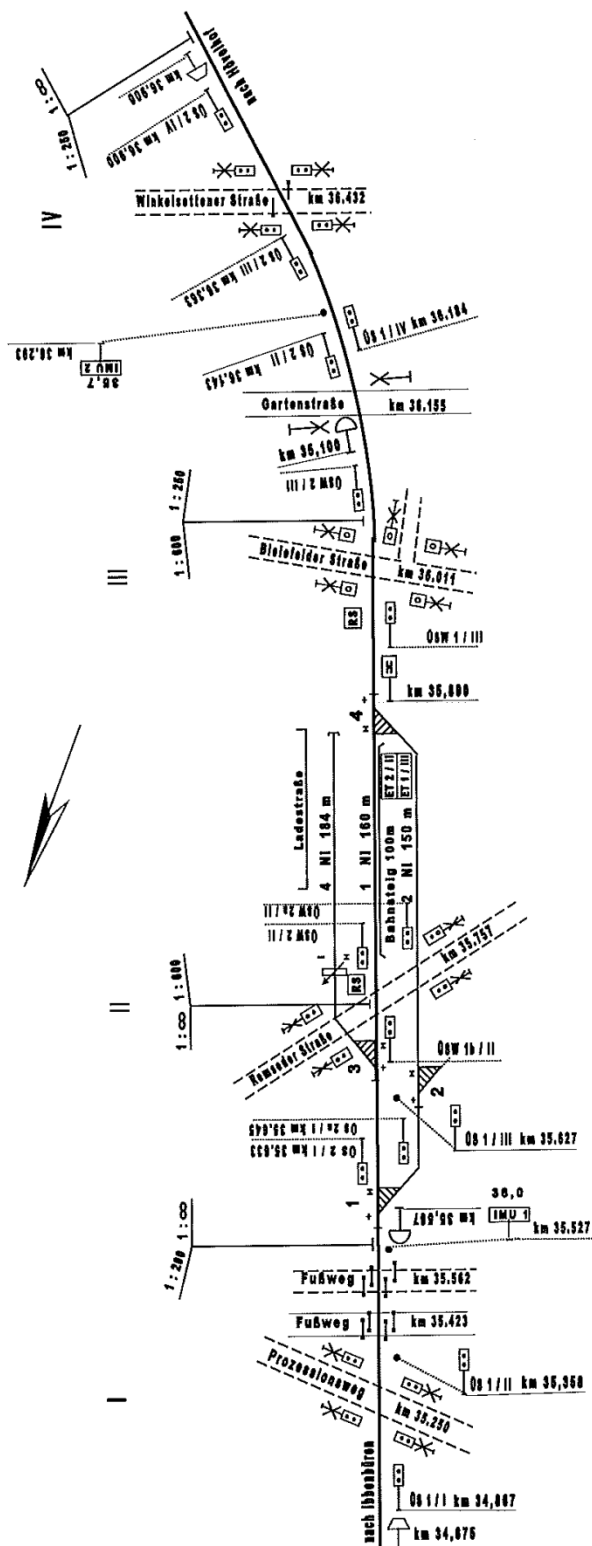


Anschluss Fa. Ihmels km 25,170

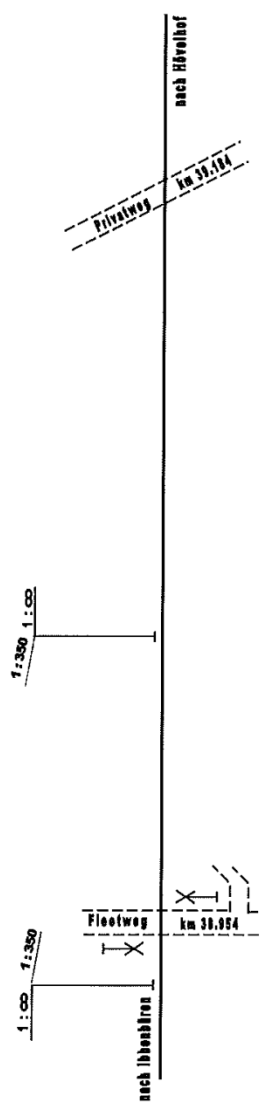
Bahnhof Lienen km 24,600

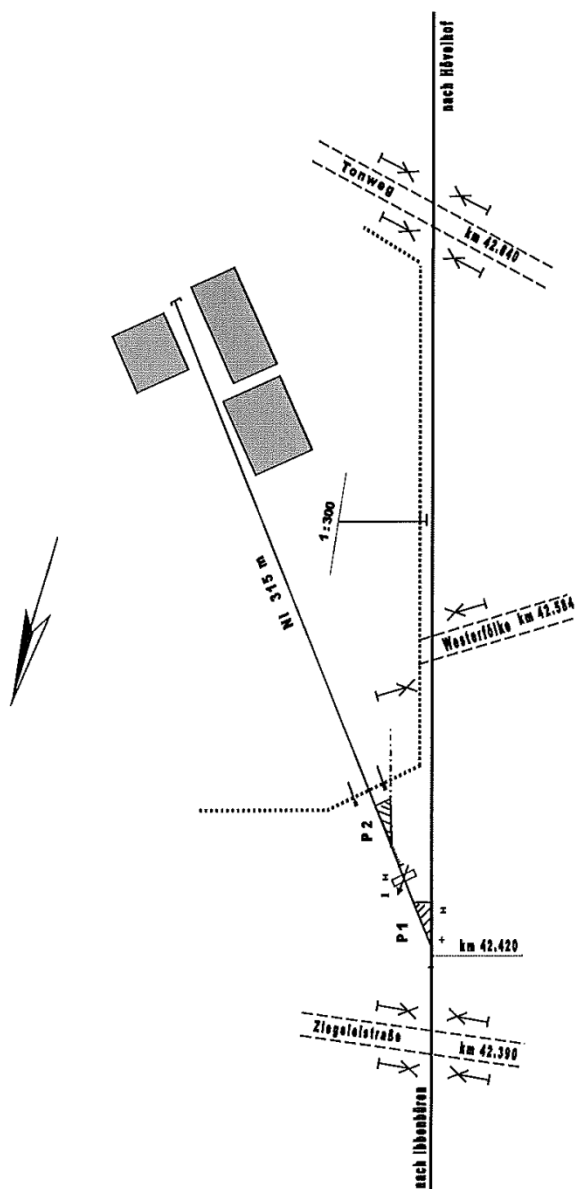


Bahnhof Bad Laer km 35,900

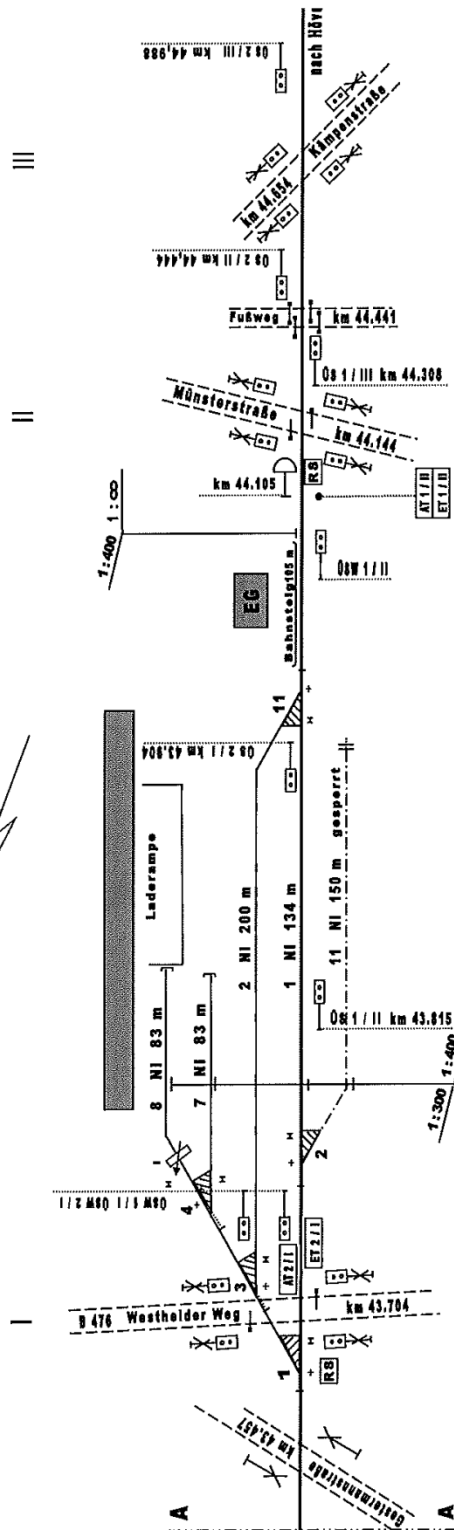


Haltepunkt Müschen km 39,000

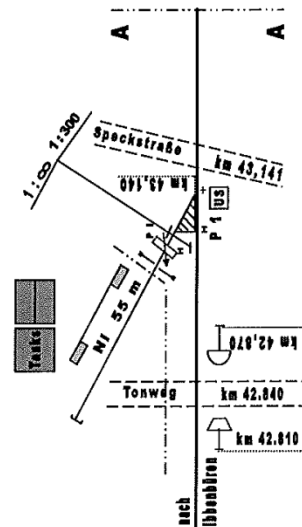




Bahnhof Versmold km 44,100



Anschluss Transgas km 43,140



Anlage 4

zur SbV der LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Verzeichnis der Brücken und Durchlässe

Strecke 9165 Ibbenbüren Ost - Versmold

km	Art	Bezeichnung	Bemerkung
00,394	Durchlass		
00,543	Durchlass		
00,855	Durchlass		
01,926	Brücke		
02,080	Durchlass		
02,513	Brücke		
02,858	Durchlass		
03,460	Durchlass		
04,413	Durchlass		
05,325	Durchlass		
05,897	Durchlass		
06,133	Durchlass		
06,714	Durchlass		
06,940	Durchlass		
07,065	Durchlass		
07,650	Brücke		
08,098	Durchlass		
08,329	Durchlass		
08,329	Durchlass		
08,660	Durchlass		
09,232	Durchlass		
09,366	Durchlass		
09,765	Durchlass		
09,998	Durchlass		
10,575	Durchlass		
10,638	Durchlass		
11,185	Durchlass		
11,711	Durchlass		
11,780	Brücke		
11,948	Durchlass		
12,059	Brücke		
12,899	Durchlass		
14,274	Durchlass		

km	Art	Bezeichnung	Bemerkung
----	-----	-------------	-----------

Gültig ab 26.02.2016

Seite 1 von 3

14,600	Durchlass
14,972	Durchlass
15,446	Durchlass
15,963	Durchlass
16,364	Durchlass
16,670	Durchlass
17,253	Durchlass
17,555	Durchlass
17,879	Durchlass
18,231	Brücke
18,393	Durchlass
19,111	Durchlass
20,405	Durchlass
20,814	Durchlass
22,245	Durchlass
23,597	Durchlass
23,668	Durchlass
23,720	Durchlass
24,421	Durchlass
24,876	Durchlass
25,023	Durchlass
25,406	Durchlass
25,521	Durchlass
26,128	Durchlass
26,872	Durchlass
27,226	Durchlass
28,021	Durchlass
28,053	Durchlass
28,055	Brücke
29,855	Durchlass
30,052	Brücke
30,267	Brücke
30,543	Brücke
31,270	Durchlass
31,891	Durchlass
32,172	Durchlass
32,248	Durchlass
32,269	Durchlass
32,698	Durchlass
33,037	Durchlass
33,908	Durchlass
33,101	Brücke
34,009	Durchlass
34,709	Durchlass
34,740	Durchlass

km	Art	Bezeichnung	Bemerkung
----	-----	-------------	-----------

35,583	Brücke
35,629	Durchlass
36,393	Durchlass
36,908	Durchlass
37,279	Durchlass
37,773	Durchlass
38,119	Durchlass
38,441	Durchlass
38,878	Brücke
40,476	Brücke
40,770	Durchlass
41,238	Durchlass
42,179	Durchlass
43,136	Durchlass

Strecke 9166 Brochterbeck – Hafen Saerbeck

05,779	Brücke
--------	--------

Anlage 5

zur SbV der LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl.

Verzeichnis der Bahnübergänge

km	Bezeichnung	Art der Sicherung	Bemerkung
00,540	Infrastrukturgrenze DB		
00,881	Wildenesch	nicht technisch gesichert	
01,126	Wihelmstraße	technisch gesichert	
01,307	Hoppenweg	technisch gesichert	
01,580	Ledder Straße / L594	technisch gesichert	
02,213	Fordweg Halbschranken	technisch gesichert	
02,585	Private Feldzufahrt	nicht technisch gesichert	
02,788	Tecklenburger Damm / L 504	technisch gesichert	
03,067	Diekweg	nicht technisch gesichert	
03,651	Schlichterheide	nicht technisch gesichert	
04,072	Lengericher Straße / K44	technisch gesichert	
04,604	Privatweg	nicht technisch gesichert	
05,089	Privatweg	nicht technisch gesichert	
05,335	Parkplatzzufahrt	nicht technisch gesichert	
05,748	Privatweg	nicht technisch gesichert	
05,999	Brochterbeck I	technisch gesichert	
06,105	Fußweg Umlaufsperre	nicht technisch gesichert	
06,543	Höhenweg	nicht technisch gesichert	
07,361	Fußweg	nicht technisch gesichert	
07,930	Fußweg	nicht technisch gesichert	
08,016	Fußweg	nicht technisch gesichert	
08,344	Fußweg	nicht technisch gesichert	
08,746	Fußweg	nicht technisch gesichert	
09,156	Fußweg	nicht technisch gesichert	
09,333	Fußweg	nicht technisch gesichert	
09,559	Auf der Saatkamp	nicht technisch gesichert	
09,987	Bahnhofsstraße	technisch gesichert	
10,312	Privatweg Hausmark I	nicht technisch gesichert	
10,488	Privatweg Hausmark II	nicht technisch gesichert	
10,758	Priv. Wolfsmühlenweg	nicht technisch gesichert	
11,246	Privatweg	nicht technisch gesichert	
11,892	Alte Kronenburg	technisch gesichert	
12,255	Sundermann's Knapp	nicht technisch gesichert	
13,165	Kleefeldstraße Umlaufsperre	nicht technisch gesichert	
13,586	Fußweg Umlaufsperre	nicht technisch gesichert	

km	Bezeichnung	Art der Sicherung	Bemerkung
13,735	Martin-Luther -Straße	technisch gesichert	
13,945	Fußweg Umlaufsperr	nicht technisch gesichert	
14,278	Friedhofstraße	technisch gesichert	
14,617	Bergstraße	technisch gesichert	
15,064	Teutoburger Straße	technisch gesichert	
15,455	Osnabrücker Straße	technisch gesichert	
15,859	Fußweg Umlaufsperr	nicht technisch gesichert	
15,963	Kolpingstraße	technisch gesichert	
16,070	Bahnhofstraße	technisch gesichert	
16,270	Fußweg	nicht technisch gesichert	
16,564	Fußweg Umlaufsperr	nicht technisch gesichert	
16,896	Poststraße	technisch gesichert	
17,308	Bahnhofstraße	nicht technisch gesichert	
17,802	Fußgängerbrücke über DB	nicht technisch gesichert	
18,665	In der Breede	technisch gesichert	
18,955	Zufahrt Fa. Krampe	technisch gesichert	
19,055	Lienener Straße	technisch gesichert	
19,405	Fußweg	nicht technisch gesichert	
19,889	Höster Grenzweg	nicht technisch gesichert	
20,344	Zur Felsenquelle	nicht technisch gesichert	
20,704	Zur Fuchsfarm	nicht technisch gesichert	
20,910	Mühlenbreede	nicht technisch gesichert	
21,256	Höster Esch	nicht technisch gesichert	
21,477	Am Waldrand	nicht technisch gesichert	
22,104	Niggeweg	nicht technisch gesichert	
22,365	Brüggelieth	nicht technisch gesichert	
22,718	Feldweg	nicht technisch gesichert	
23,137	Aldrupper Weg I	nicht technisch gesichert	
23,515	Aldrupper Weg II	nicht technisch gesichert	
23,730	Zum Wasserfall	nicht technisch gesichert	
24,176	Bergstraße	nicht technisch gesichert	
24,326	Feldweg	nicht technisch gesichert	
24,529	Holperdorper Straße	nicht technisch gesichert	
24,843	Malepartusweg	nicht technisch gesichert	
25,139	Industriestraße	technisch gesichert	
26,036	Feldweg	nicht technisch gesichert	
26,389	Gemeindeweg	nicht technisch gesichert	
26,867	Lettweg I	nicht technisch gesichert	
27,165	Feldweg	nicht technisch gesichert	
27,422	Fußweg	nicht technisch gesichert	
27,535	Lettweg II	nicht technisch gesichert	
27,842	Privatweg	nicht technisch gesichert	
28,222	Fußweg Umlaufsperr	nicht technisch gesichert	
28,603	Vossegge	technisch gesichert	

km	Bezeichnung	Art der Sicherung	Bemerkung
28,773	Fußweg Umlaufsperr	nicht technisch gesichert	
28,900	Münsterstraße Halbschranken LzH		
29,734	Lienener Straße	technisch gesichert	
30,857	Fußweg Umlaufsperr	nicht technisch gesichert	
31,292	Privatweg	nicht technisch gesichert	
31,472	Privatweg	nicht technisch gesichert	
31,700	Gemeindeweg	nicht technisch gesichert	
31,765	Feldweg	nicht technisch gesichert	
32,022	Laer Straße	technisch gesichert	
32,110	Gemeindeweg	nicht technisch gesichert	
32,499	Fußweg	nicht technisch gesichert	
32,637	Feldweg	nicht technisch gesichert	
33,250	Privatweg	nicht technisch gesichert	
33,436	Klandorweg	nicht technisch gesichert	
33,810	Gemeindeweg	nicht technisch gesichert	
34,259	Gemeindeweg	nicht technisch gesichert	
34,406	Ostumf. Bad Laer K338	technisch gesichert	
34,715	An der Ziegelei Feldhaus	nicht technisch gesichert	
35,250	In der Wasserfuhr	technisch gesichert	
35,423	Fußweg Umlaufsperr	nicht technisch gesichert	
35,562	Fußweg Umlaufsperr	nicht technisch gesichert	
35,757	Remseder Straße	technisch gesichert	
36,011	Bielefelder Straße / L 98	technisch gesichert	
36,155	Gartenstraße	nicht technisch gesichert	
36,432	Winkelsettener Straße	technisch gesichert	
37,006	Kirchweg	nicht technisch gesichert	
37,545	Sandford	nicht technisch gesichert	
37,822	Im Kruniskamp	nicht technisch gesichert	
38,450	Am Osterbruch	nicht technisch gesichert	
38,780	Fußweg	nicht technisch gesichert	
38,954	Fleetweg	nicht technisch gesichert	
39,184	Privatweg	nicht technisch gesichert	
39,417	Gemeindeweg	nicht technisch gesichert	
39,671	Feldweg	nicht technisch gesichert	
39,841	Feldweg	nicht technisch gesichert	
40,472	Feldweg	nicht technisch gesichert	
40,615	Feldweg	nicht technisch gesichert	
40,855	Privatweg	nicht technisch gesichert	
40,995	Privatweg	nicht technisch gesichert	
41,313	Zum Dreiländereck	nicht technisch gesichert	
41,516	Zum Bruche	nicht technisch gesichert	
41,765	Tappmeiers Weg	nicht technisch gesichert	
42,390	Ziegeleistraße	nicht technisch gesichert	
42,582	Westerföлке	nicht technisch gesichert	
42,840	Tonweg	nicht technisch gesichert	
42,870	Infrastrukturgrenze		

Strecke 9166 Brochterbeck – Hafen Saerbeck

km	Bezeichnung	Art der Sicherung	Bemerkung
0,379	Fußweg	nicht technisch gesichert	
0,447	K24 Brochterbeck II	technisch gesichert	
0,656	Fußweg	nicht technisch gesichert	
0,853	Fußweg	nicht technisch gesichert	
1,196	Amselweg	nicht technisch gesichert	
1,543	Am Mühlenteich	nicht technisch gesichert	
1,813	Bergstraße	nicht technisch gesichert	
2,278	Gemeindeweg	nicht technisch gesichert	
2,632	Lüdingmeyer	nicht technisch gesichert	
3,043	Dirksmeier	nicht technisch gesichert	
3,363	Stricker	nicht technisch gesichert	
3,619	Stricker	nicht technisch gesichert	
3,942	Schmiemann	nicht technisch gesichert	
4,223	Schmiemann	nicht technisch gesichert	
4,609	Ahlmann	nicht technisch gesichert	
4,810	Wolf	nicht technisch gesichert	
4,950	Wolf	nicht technisch gesichert	
5,227	L504	nicht technisch gesichert	
5,372	Gemeindeweg	nicht technisch gesichert	
5,717	Münsterstr. B219	technisch gesichert	
6,129	Zum Wasserwerk	nicht technisch gesichert	
6,548	Am Wall	nicht technisch gesichert	

Anlage 6

zur SbV der TWB LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Geschwindigkeitsübersicht

Aktuell durch La geregelt!

Anlage 7

zur SbV der TWB LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 01.05.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Verzeichnis der Zugschlussstellen

Entfällt

Die Vervielfältigung dieser SbV ist ohne die Zustimmung der LWS Lappwaldbahn Service GmbH nicht gestattet.

Gültig ab 01.06.2016

Seite 1 von 1

Anlage 8

zur SbV der TWB LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Betriebsstellen mit Gefälle > 2,5 ‰
Und Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

Strecke 9165 Ibbenbüren - Versmold exkl

Bahn km	Betriebsstelle	Gefälle >2,5 ‰ (‰)	Bereich/Gleis	Gefälle in Fahrtrichtung
0,137 6,200	Ibbenbüren Ost Brochterbeck	nein 13,3 / 11,1	ab Weiche 9 bis Weiche 2	Ibbenbüren
10,000	Tecklenburg	9,1	ab Weiche 1	Versmold
14,700	Lengerich Stadt	10,0	ab Trapeztafel	Versmold
18,700	Lengerich Hohne	10,0	ab ÜS 1 bis Weiche 16	Versmold
28,900	Bad Iburg	nein		
35,900	Bad Laer	5,0 / 4,0	ab Trapeztafel bis Trapeztafel	Versmold

Strecke 9166 Brochterbeck – Hafen Saerbeck

7,200	Hafen Saerbeck	nein
-------	----------------	------

Anlage 9

zur SbV der TWB LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Standorte und Bezeichnung der IMU-Sondertafel

IMU-Tafel	Standort Bahn-km	In Richtung	BÜ- Sicherungsanlage bzw. Weiche	Bahn-km
IMU1-15,0	14,590	Versmold	BÜ Teutoburger Straße	15,064
IMU1-18,6	18,168	Versmold	BÜ An der Breede	18,665
IMU1-29,7	28,917	Versmold	BÜ Laer Straße (L98)	29,734
IMU1-36,0	35,527	Versmold	BÜ Bielefelder Straße	36,011
IMU2-35,7	36,293	Ibbenbüren	BÜ Remseder Straße	35,757
IMU2- 28,9/28,6	30,017	Ibbenbüren	BÜ Münsterstraße/Ig BÜ Südlich Vossege	28,900 28,603
IMU2- 14,6/14,2	15,046	Ibbenbüren	BÜ Bergstraße BÜ Friedhofstraße	14,617 14,278

Anlage 10

zur SbV der TWB LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Standorte der Zugbeeinflussungsanlagen

Aktuell keine Vorhanden

Anlage 11

zur SbV der TWB LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Nachweis der Schlüsselübergabe Fdl Esch

Nachweis über die Abgabe und Übernahme der Schlüssel vom/an den Fdl Ibb./Esch für die Strecke der TWB von Ibbenbüren nach Hafen Saerbeck

- 1 Schlüssel für das Weichenschloss in Brochterbeck
- 1 Schlüssel zum Einschalten der Bü,s

Die Schlüssel sind nach dem Beenden der Zustellung dem Fdl in Ibb./Esch zu übergeben.

Datum	TWE-Schlüssel erhalten Name	Datum	TWE-Schlüssel zurückgegeben Name

Anlage 12

zur SbV der TWB LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

AzObri 37

- 1 -

AzObri 37

Maßnahmen bei Schienenbrüchen

- | | |
|---|---|
| <p>(1) Ob ein Schienenbruch unbefahrbar oder befahrbar ist, dürfen entscheiden</p> <p>a) bei Gleisen in Tunneln und auf Brücken: der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle (z. B. Bahnmeisterei) und die hierzu befugten Aufsichtspersonen,</p> <p>b) bei allen anderen Gleisen und Weichen: Bedienstete des Baudienstes und Eisenbahnbetriebsbedienstete im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen (EBO/ESBO/EBOA bzw. BOA).</p> | <p>Entscheidung über die Befahrbarkeit</p> |
| <p>(2) Ein Schienenbruch gilt als unbefahrbar, wenn</p> <p>a) auch beim Befahren mit Schrittgeschwindigkeit eine Entgleisung zu befürchten ist. Das ist in der Regel dann anzunehmen, wenn außerhalb der Laschenklammer Teile des Schienenkopfes herausgebrochen sind oder dies beim Befahren zu befürchten ist.</p> <p>b) auf Brücken und in Tunneln wegen beeengter örtlicher Verhältnisse eine Beobachtung des Schienenbruches ((8) b)) während des Befahrens nicht möglich ist.</p> | <p>Unbefahrbare Schienenbrüche</p> |
| <p>(3) Ein befahrbarer Schienenbruch darf nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis er baulich für eine höhere Geschwindigkeit hergerichtet und die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit gesichert ist.</p> <p>In Gleisen mit Gleisstromkreisen ist außerdem zur Vermeidung von Signalstörungen die Schienenunterbrechung durch einen Notverbinder leitend zu überbrücken.</p> | <p>Befahrbarer Schienenbruch</p> |
| <p>(4) die häufigsten Arten von Schienenbrüchen sind in dem nachstehenden Merkblatt für Schienenbrüche (S. 3) dargestellt.</p> | <p>Merkblatt für Schienenbruch</p> |
| <p>(5) Art (befahrbar oder unbefahrbar) und Lage (Gleis und km) des Schienenbruchs sind sofort der nächsten Betriebsstelle zu melden. Die Weisung der für den Fahrdienst zuständigen Betriebsstelle (z. B. Fahrdienstleiter, Zugleiter) ist abzuwarten.</p> | <p>Meldung</p> |
| <p>(6) Die Bruchstelle ist unverzüglich – in der Regel nach beiden Richtungen – abzuriegeln, z. B. durch Posten oder Schutzhaltssignale. Bei einem befahrenen Schienenbruch auf zweigleisiger Strecke genügt die Abriegelung gegen Fahrten in der gewöhnlichen Richtung.</p> | <p>Betriebliche Sicherung</p> |
| <p>(7) Ist der Schienenbruch befahrbar, so bleibt der meldende Bedienstete, wenn von der zuständigen Betriebsstelle nichts anderes bestimmt wird, so lange an der Bruchstelle, bis er abgelöst oder von der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung verständigt wird.</p> | <p>Überwachung der Bruchstelle</p> |

- 2 -

AzObri 37

Weitere betriebliche Maßnahmen an der Bruchstelle

- (8) Der Bedienstete an der Bruchstelle muß
- a) Fahrzeuge stellen und über den Schienenbruch unterrichten, bis ihm die zuständige Betriebsstelle meldet, daß alle weiteren Fahrten (z. B. durch „Befehl“) unterrichtet werden (9),
 - b) den Schienenbruch während des Befahrens beobachten und notfalls Haltsignal geben.

Maßnahmen der zuständigen Betriebsstelle

- (9) Wird ein Schienenbruch gemeldet, so veranlaßt die zuständige Betriebsstelle
- a) bei einem unbefahrbaren Schienenbruch die Sperrung des Gleises sowie das Anhalten und die Verständigung der auf die Bruchstelle zufahrenden Fahrten,
 - b) bei einem befahrbaren, aber baulich noch nicht gesicherten Schienenbruch die Beobachtung der Bruchstelle beim Befahren und die Verständigung der Triebfahrzeugführer, die Bruchstelle nur mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren,
 - c) bei einem baulich gesicherten Schienenbruch die Verständigung der Triebfahrzeugführer über die zugelassene Geschwindigkeit,
 - d) die Verständigung der für die Beseitigung des Schienenbruchs zuständigen Stelle.

Bauliche Sicherung

- (10) Jeder Schienenbruch ist bis zur Beseitigung baulich zu sichern. Beispiele enthält das nachstehende Merkblatt (Seite 3).

Paßstück

- (11) Wenn zur Beseitigung des Schienenbruchs ein Paßstück eingeschweißt werden muß, so sollen die Schweißstellen in den Schwellenfeldern liegen. Das Paßstück muß mindestens 2 m lang sein (Obri § 11 (4)).

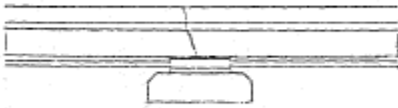

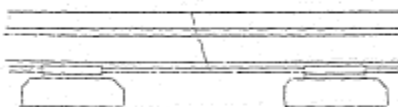
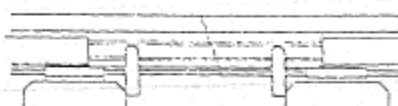
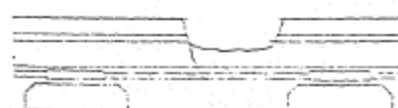
Durchgehend geschweißte Gleise

- (12) In durchgehend geschweißten Gleisen und Weichen sind bei Schienenbrüchen beiderseits der Bruchstelle in je 5 m Entfernung je 10 Wanderklemmen auf Zug und je 10 auf Druck anzubringen. Schweißungen zum Beseitigen von Brüchen sind als Schlußschweißungen auszuführen. AzObri 42 (9) und (15) bis (18) sind sinngemäß zu beachten.

Zulässige Geschwindigkeiten

- (13) Die Geschwindigkeit, mit der ein gesicherter oder durch Einbau von Paßstücken behelfsmäßig hergerichteter Schienenbruch befahren werden darf, bestimmt der Leiter der zuständigen bautechnischen Dienststelle oder eine befugte Aufsichtsperson unter Berücksichtigung der Art, Lage und Sicherung des Bruchs und Beachtung der Hinweise in nachstehendem Merkblatt (Seite 3).

Merkblatt für Schienenbrüche

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleise auf Brücken und in Tunneln
1	<p>Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagplatte</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	<p>Bruch Nr. 1 gesichert mit Notlaschenverband</p> 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	<p>Querbruch innerhalb des Schwellenfaches</p> 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	<p>Bruch Nr. 2 gesichert mit Notlaschenverband</p> 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	<p>Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf oder Ausbruch zu befürchten</p> 	unbefahrbar	unbefahrbar

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleise auf Brücken und in Tunneln
3a	Bruch Nr. 3 gesichert mit Notlaschenverband 	x) bis 25 cm Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung über 25 cm Bruchlücke unbefahrbar	unbefahrbar
3b	eingebautes Paßstück über 4 Schwellenfelder 	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500 m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit r unter 500 m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 1)	Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 1)	Wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 1)	Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf fester oder schwebender Stoß	unbefahrbar	unbefahrbar
7 1)	langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante Fahrkante Draufsicht auf die Schiene	unbefahrbar	unbefahrbar
8 1)	langer seitlicher Ausbruch an der Außenkante Fahrkante Draufsicht auf die Schiene	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1) Nr. 4 bis 8 Paßstücke einbauen oder Schienen auswechseln.			

Anlage 13

zur SbV der TWB LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

DB-Vorschrift-Ganzzüge von und zur TWE

Vorschrift der DB

Rangieren von Ganzzügen zur und von der TWE

a) Ganzzüge zur TWE

Ganzzüge mit Tfz der TWE gehen nur aus Richtung Hanekenfär auf die TWE über. Diese Züge sind i. d. R. mit einer Funklok der TWE bespannt und mit einem Lrf besetzt. Sollte ausnahmsweise keine Funklok eingesetzt werden, ist das Tfz mit zwei TWE - Mitarbeitern besetzt. In beiden Fällen handelt es sich um örtlich kundige Mitarbeiter.

b) Ganzzüge von der TWE

Die in Ibbenbüren Ost einfahrenden Züge halten in Höhe des Sperrsignals Ls W 36. Der Fdl If lässt sich über die WL - Anlage bei der Weiche 36 über die beabsichtigte Weiterfahrt auf die DB – Gleise verständigen. Der Zug fährt als Rangierfahrt über die Weichen 36, 39, 40, 44 und 52 nach Gleis 2 im Bf Ibbenbüren und hält vor Asig N2. Bei größerer Zuglänge muss der Fdl If den Zug auf Signal Sh 1 am Asig 2 soweit vorbeifahren lassen, bis Weiche 52 geräumt ist. Der Fdl If muss den Zug anschließend wieder bis hinter Asig N2 zurücksetzen lassen. Die Ausfahrt erfolgt auf Asig N2.

c) Lz - Fahrten von der TWE

Zur Abholung der a) aufgeführten Züge führt die TWE Lz - Fahrten mit eigenen, auf Strecken der DB Netz AG zugelassene Tfz aus.

Anlage 3

zur SbV der TWB LWS Lappwaldbahn Service GmbH

Ausgabe 2016 - gültig ab 26.02.2016

Ibbenbüren - Versmold exkl. und Brochterbeck – Hafen Saerbeck

Lagepläne