



Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
-Rhein-Sieg-Kreis Eisenbahn-
53844 Troisdorf

Sammlung
betrieblicher Vorschriften (SbV)
gültig ab 01. April 1987

Erlassen:

.....
Der Betriebsleiter, Dipl.-Ing. Klaus Schiffbauer

BERICHTIGUNGEN

Nummer des Berichtigungsblattes/Nachtrages	gültig ab	berichtigt: am	durch
		Juni 2005	EBL Schiffbauer
		Januar 2010	EBL Schiffbauer
		August 2011	EBL Schiffbauer
		Januar 2012	EBL Schiffbauer
		Januar 2015	EBL Schiffbauer
In Anlehnung an VDV 7511 aus 12/2015 BRW Betriebsregelwerk EVU		Januar 2016	EBL Schiffbauer
		Januar 2017	EBL Schiffbauer
		Januar 2018	EBL Schiffbauer
		Januar 2019	EBL Schiffbauer
		Oktober 2019	EBL Schiffbauer
		Januar 2020	EBL Schiffbauer

INHALTSVERZEICHNIS :

Lfd. Nr.	T I T E L	Seite
I	Verteiler	5
II	Verzeichnis der zusätzlichen Bediensteten, die außer den Bediensteten gem. § 2 FE-NE die SbV kennen müssen.	6
III	Vorbemerkungen, Inhalt und Geltungsbereich der SbV	7
IV	Zusätzliche betriebliche Bestimmungen und Regelungen in Textform	8
	1. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundes-eigene Eisenbahnen (FV-NE)	
	1. Abschnitt Allgemeines	8
	2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen	9-10
	3. Abschnitt Zugfahrdienst - Sonderbestimmungen	11-12
	4. Abschnitt Streckenverzeichnis mit Geschwindigkeiten	13-14
	5. Abschnitt Buchfahrplan	15-24
	6. Abschnitt Sonderbestimmungen für den Fahrdienst ohne Bezug auf FE-NE / Bremstafeln	25, 26, 28
V	1. Zusätzliche betriebliche Vorschriften in Tabellenform	27
	2. Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn-Signalordnung (ESO)	29
VI	Bahnhofsbücher (Fahrordnung in den Bahnhöfen und Gleisanschlüssen)	
	1. Abschnitt Allgemeines für alle Bahnhofsbücher	30
	2. Abschnitt Innerbetriebliche Fahrordnungen	31-32
	3. Abschnitt Zuglaufstellen	32-33
	4. Abschnitt Abzweige und Anschlüsse	33-42
	Blinklicht-, Lichtzeichen- und BÜSTRA-Anlagen	43-44
VII	I Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzei- chenanlagen	45-52
	II Dienstanweisung für die Prüfung und Unterhaltung von Blink- licht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart	53-57
	III Wartungs- und Bedienungsvorschrift für Blinklichtanlagen, Bau- art Pintsch Bamag	58-60
	IV Fristen für die laufende Unterhaltung und Wartung von Blink- licht- und Lichtzeichenanlagen	61
	V Fristen für die laufende Unterhaltung und Wartung von BÜST- RA-Anlagen	62
	Va Bedienungsanweisung für die RBÜP-Anlage „Auf dem Schel- lerod“	63-67
	Vb Bedienungsanweisung für Blinklichtanlage Magdalenenstraße	68-70
	VI Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage mit Halbschranke Knauber-Markt	71-73
	VII Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage „Im Zehntfeld“, Sieglar	74-76
	VIII Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage EL 332, Sieglar	77-79
	IX Bedienungsanweisung für R-BÜT-Anlage „Hitzbroicher Weg“/Steinstraße, Sieglar	80-82
	X Bedienungsanweisung für die technische Bahnübergangssiche- rung Pastor-Böhm-,Spicher-, Rathausstraße	83-85

	XI	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Vorgebirgsblick, Sieglar	86-88	
	XII	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Kapellenstraße, Sieglar	89-92	
	XIII	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Rheinstraße, Eschmar	93-95	
	XIV	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage/R-BÜT „Große Heerstraße“, Bergheim	96-99	
	XV	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage „Zum Kalkofen“, Raiffeisenstraße, Bergheim	100-102	
	XVI	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Provinzialstraße, Mondorf	103-105	
	XVII	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Johannesstraße, Mondorf	106-108	
	XVIII	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Robert-Bosch-, Eifelstraße, Mondorf	109-111	
	XIX	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Südstraße, Rheidt	112-114	
	XX	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Binger Straße, Rheidt	115-117	
	XXI	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Bahnhofstraße, Rheidt	118-120	
	XXII	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Akazienstraße, Rheidt	121-123	
	XXIII	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Am Schildchen, Rheidt	124-127	
	XXIV	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Weidenstraße, Rheidt	128-131	
	XXV	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Spicher Straße (L 269) Niederkassel	132-134	
	XXVI	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Schellenberg	135-138	
	XXVII	Bedienungsanleitung für Lichtzeichenanlage mit Halbschranken Waldstraße, Niederkassel	139-141	
	XXVIII	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Porzer Straße/L82, Niederkassel	142-144	
	XXIX	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlagen Einfahrten Evonik - Degussa AG, Lülldorf	145-147	
	XXX	Betriebsanleitung für die Bedienung der UKW-Sprech-Funkanlage / GSM - Handy	148-152	
VIII		Anlagen und Verzeichnisse zur SbV	ab 153	
		Anlage 1	Verzeichnis der Postfernsprecher entlang der Strecke	154-165
		Anlage 2	Unfallmeldetafel und Gleisbaufirmen	166-170
		Anlage 3	Beförderung gefährlicher Güter	154-158
		Anlage 4	Lageplan der Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn M 1 : 25.000	171

I VERTEILER

1. Der Betriebsleiter
2. Der stellvertretende Betriebsleiter
3. Zugleitstelle im Bahnhof Sieglar, Steinstr. 31
4. Werkstatt, Lok 3 und Lok 4
5. Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen,
Landeseisenbahnverwaltung

Den Betriebsbediensteten gemäß § 2 FV-NE ist diese SbV bei den vorgenannten Stellen zugänglich

II Verzeichnis der zusätzlichen Bediensteten, die, außer den Bediensteten gemäß § 2 FV-NE, die SbV kennen müssen.

- Alle Werkstattangehörige, die berechtigt sind, Triebfahrzeuge und Arbeitszüge zu fahren sowie Zug- und Rangierfahrten durchzuführen,
- alle Werkstattangehörige, die mit der Wartung bzw. Instandsetzung von Bahnanlagen, Eisenbahnfahrzeugen, Anlagen zur technischen Sicherung von Bahnkreuzungen, Funksprechanlagen befaßt sind,
- die Schachtmeister oder Vorarbeiter von Gleisbaurotten bzw. von Gleisbaufirmen nach Einweisung durch den Betriebsleiter oder dessen Stellvertreter.

III Vorbemerkungen, Inhalt und Geltungsbereich der SbV

1. Für den Betrieb der RSKE gelten folgende Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien und sonstige technische Regeln:

EBO – Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	gültige Fassung:	Stand: 2016
FV-NE – Fahrdienstvorschrift NE / DAT Eisenbahn	gültige Fassung:	Stand: 2018
Berichtigungsblätter Nrn. 18 und 19	gültige Fassung	Stand: 2018
EKrG – Eisenbahnkreuzungsgesetz	gültige Fassung:	Stand: 2018
ESO – Eisenbahnsignalordnung	gültige Fassung:	Stand: 2018
BGV D 33 – Unfallverhütungsvorschrift	gültige Fassung	Stand: 2010
BUVO-NE – Betriebsunfallvorschrift für NE-Bahnen	gültige Fassung	Stand: 2010
Obri-NE – Oberbaurichtlinie für NE-Bahnen	gültige Fassung derzeit noch in Bearbeitung	
GGVSEB - Vorschrift für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn <u>Aufbewahrung:</u> Gefahrgutbeauftragte, Herren Fuchs/Herrn Dresbach	gültige Fassung	Stand: 2019
Inspektion von Ingenieurwerken des schienengebundenen ÖPNV und der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach DIN 1076	gültige Fassung	Stand: 2012
VDV-Schrift 753 – Eisenbahnfahrzeugrichtlinie (für die Erteilung der Erlaubnis zum Führen)	gültige Fassung	Stand: 2006/2015
VDV-Schrift 754 – Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von MA im Eisenbahnbetrieb	gültige Fassung	Stand: 2016
DIN-Normen 27201-1 bis 7 sowie 2012-02 (Führen von Nachweisen – Inspektionsintervalle Triebfahrzeuge <u>Aufbewahrung</u> bei Abt.-Leiter Technik, Herrn Fuchs	gültige Fassung	Stand: 2015
VDV-Schrift 714 – Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen	gültige Fassung	Stand: 2013/2018
Richtlinie Nr. 93613 - Wagenprüfer	gültige Fassung	Stand: 2018
Leitfaden für BÜ-Schau	gültige Fassung	Stand: 2017
BÜV-NE	gültige Fassung	Stand: 2001

2. Inhalt

Die SbV enthält gem. § 1 (3) 2. und 3. Absatz FV-NE Zusatzbestimmungen und besondere Regelungen. Diese sind in der Reihenfolge der Paragraphen von FV-NE und ESO geordnet, zum Teil auch als Anlage beigelegt.

3. Geltungsbereich

Die SbV gilt für den Betrieb im Bereich der Anlagen der Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn, das sind die zwischen dem Bahnhof Troisdorf-West, Grenze zum DB-Bahnhof Troisdorf, den jeweiligen örtlich gekennzeichneten Grenzen der Privatanschlüsse und dem Bahnhof Lülldorf befindlichen Anlagen.

IV. Zusätzliche betriebliche Bestimmungen und Regelungen in Textform

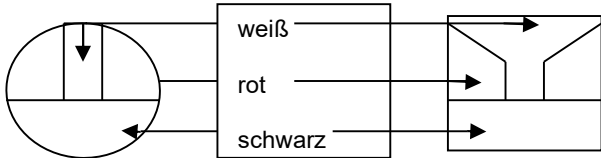
1. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen FV-NE

1. Abschnitt:

Zu § 1 (2)	Auf den Eisenbahnstrecken der Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn ist der Zugleitbetrieb eingeführt.
Zu § 1 (3)	Besondere Regelungen und zusätzliche Bestimmungen sind in dieser SbV (Sammlung betrieblicher Vorschriften) zur Berücksichtigung örtlicher bzw. besonderer Verhältnisse enthalten. Ausnahmen sind keine vorhanden.
Zu § 1 (6)	Im Bahnhof Troisdorf-West besteht Gemeinschaftsbetrieb mit der DB (Übergabe). Es gilt die FV-NE in Verbindung mit der Dienstweisung der DB. Im Bahnhof Lülldorf besteht Gemeinschaftsbetrieb mit dem Anschlußnehmer (Anschlußbahn) Evonik Degussa, Werk Niederkassel-Lülldorf. Es gilt die FV-NE.
Zu § 3 (14)	Die Zugleitstelle befindet sich in Troisdorf-Sieglar, Steinstraße 31 Tel. 02241/499-291
Zu § 3 (15)	Zuglaufstellen sind: <ul style="list-style-type: none">▪ Bahnhof Troisdorf-West: Weiche 1▪ Sieglar, Röhrenwerk▪ Eschmar▪ Mondorf▪ Rheidt▪ Degussa, Werk Niederkassel- Lülldorf z.Zt. gesperrt, wird bei Bedarf nur vom Betriebsleiter freigegeben
Zu § 5 (3)	Buchfahrpläne (siehe Seiten 15-24) wegen Geschwindigkeitsbeschränkungen

Zu § 5 (8)	<p>Merktafel wird nicht geführt.</p> <p>Der Grundfahrplan sieht folgendermaßen aus:</p> <p>montags bis samstags täglich 1 bis 2 mal hin- und zurück</p> <table><tr><td>6.00 Uhr</td><td>Lok LZ)</td><td>Sieglar – Troisdorf-West</td></tr><tr><td>7.00 Uhr</td><td>Zug</td><td>Troisdorf-West – Lülldorf</td></tr><tr><td>11.00 Uhr</td><td>Zug</td><td>Lülldorf – Troisdorf-West</td></tr><tr><td>12.00 Uhr</td><td>Lok (LZ)</td><td>Troisdorf-West – Bhf. Sieglar</td></tr></table> <p>Für die Zustellung und Abholung im Übergabebahnhof gelten besondere Anweisungen. Siehe Anlage</p>	6.00 Uhr	Lok LZ)	Sieglar – Troisdorf-West	7.00 Uhr	Zug	Troisdorf-West – Lülldorf	11.00 Uhr	Zug	Lülldorf – Troisdorf-West	12.00 Uhr	Lok (LZ)	Troisdorf-West – Bhf. Sieglar
6.00 Uhr	Lok LZ)	Sieglar – Troisdorf-West											
7.00 Uhr	Zug	Troisdorf-West – Lülldorf											
11.00 Uhr	Zug	Lülldorf – Troisdorf-West											
12.00 Uhr	Lok (LZ)	Troisdorf-West – Bhf. Sieglar											

2. Abschnitt – Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu § 8 (2) Zu § 9 Zu § 9 (3)	<p>Befehle der Zugleitstelle an den Zugführer werden durch Handy bzw. UKW-Sprechfunk übermittelt; es entfällt ein schriftlicher Fahrbefehl, verfahren wird nach § 9 (3) bzw. (4).</p>
Zu § 10	<p>Die Zuglaufmeldungen werden von den Triebfahrzeugen über Handy bzw. UKW-Sprechfunk an die Zugleitstelle gegeben. Bei Störungen ist der Postfernsprecher zu benutzen, siehe hierzu besonderes Verzeichnis (Anlage 1)</p> <p>Da keine Fahrpläne aufgestellt werden, in denen der Betriebsleiter Zuglaufmeldungen anordnen könnte, bestimmt der Zugleiter, von wo aus Zuglaufmeldungen zu geben sind, wenn Meldungen von den Zuglaufstellen aus nicht genügen.</p>
Zu § 11	<p>Auf den Zuglaufstellen wird kein Meldebuch geführt, in der Zugleitstelle wird das Meldebuch für den Zugleiter geführt.</p>
Zu § 15 (4)	<p>Die Weiche Nr. 11 im Bahnhof Niederkassel-Mondorf muß – da kein Spitzenverschluß vorhanden ist – beim Befahren von der Spitze her bewacht werden, d.h., das Hebelgewicht muß bis nach dem Passieren der letzten Achse vom Bewacher kräftig niedergedrückt werden. Kennzeichnung des Hebelgewichtes:</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>zurzeit keine Bedeutung – gesperrtes Gleis)</p>
Zu § 15 (5)	<p>Die Schlüssel zu allen Weichenverschlüssen und Gleissperren sowie Blinklichtanlagen befinden sich am Schlüsselbrett auf den Triebfahrzeugen.</p>
Zu § 15 (7)	<p>Bei allen Rangierfahrten auf anderen Gleisen als auf dem durchgehenden Hauptgleis sind die Weichen durch das Rangierpersonal zu bewachen.</p>

Zu § 15 (10)	Alle Weichen des durchgehenden Hauptgleises liegen in ihrer Grundstellung unter Verschuß Die dazugehörigen Schlüssel befinden sich auf der Lok.
Zu § 17 (12)	Jede Störung einer Blinklicht-, Lichtzeichen- bzw. BÜSTRA-Anlage ist sofort der Zugleitstelle und dem Betriebsleiter zu melden. Für den Fall einer gestörten Anlage sind die folgenden besonderen Bestimmungen zu beachten (siehe Punkt 2.61, Seiten 51 und 2.8, Seite 52)
Zu § 18 (5)	Zur Sicherung von Gleisbaustellen (Rotten, Maschinen) bei Gleisarbeiten auf den Strecken der RSKE werden Langsamfahr-signale 5-15 km/h (Lf 1-3) aufgestellt. Der Triebfahrzeugführer hat vom Standort des Signals aus wiederholt. Achtungssignale zu geben. Bei unsichtigem Wetter ist die Verwendung von Kraft-stopfern nur bei Sperrung der Strecke gestattet, außerdem müs-sen alle Züge auch durch Vorsicht-Befehl unterrichtet werden. Bei dichtem Nebel und Dunkelheit dürfen Rotten am Gleis nur ausnahmsweise und mit Sicherungsposten arbeiten.
Zu § 20 (2)	Kreuzungen sind auf folgenden Zuglaufstellen zugelassen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lülsdorf, Niederkassel, Rheidt, Mondorf ▪ Eschmar, Sieglar-Röhrenwerk Einfahrtsignale sind nicht vorhanden. Die Zugleitstelle befindet sich in Troisdorf-Sieglar, Steinstraße 31.
Zu § 1 (6)	Es gelten z.Zt. folgende Zeiten: Zustellung durch DB Cargo bis Stunde 6.00 Uhr Abholung durch DB Cargo bis spätestens Stunde 18.00 Uhr

3. Abschnitt: Bekanntmachung

In Ergänzung zur v

FV (Vereinfachte Fahrdienstvorschrift) und zur SbV (Sammlung betrieblicher Vorschriften) gibt es Beschränkungen, und zwar:

- a) die zulässigen Zuggewichte dürfen **900 to nicht überschreiten** (= ursprüngliche Zugkraft des Triebfahrzeuges)
- b) die zulässige Achszahl darf höchstens 80 betragen
- c) die Länge eines Zuges darf höchstens 250 m sein, bedingt durch die Strecken- und Bahnhofsverhältnisse
- d) Der Bremsweg beträgt 300 m auf der Strecke
- e) Das Mindestbremsleistungsbetrag beträgt 30 Mbr
- f) Das Befahren der Strecke ohne gültige Begleitpapiere ist strengstens untersagt. Die Begleitpapiere werden max. 6 Monate in Papierform aufbewahrt

Diese Vorschriften sind unbedingt zu beachten.

Troisdorf-Sieglar, im Januar 2020

.....

Sonderbestimmungen für den Zugfahrdienst:

zu § 31 (4)	Der Triebfahrzeugführer ist zugleich Zugführer; er darf ein Triebfahrzeug allein nur dann ohne Begleiter fahren, wenn die Sicherheitsfahrschaltung einwandfrei arbeitet.
zu § 32 (4)	Wagen mit langer Ladung von > 60 m, die durch die Ladung selbst oder durch Steifkupplung oder durch Zwischenwagen verbunden sind, sind an den Schluß des Zuges zu stellen. Es sind Beschränkungen der Zuggewichte, der Wagenzahlen bzw. der Achszahlen eingeführt. Näheres siehe in der Tabelle auf dem Vorblatt.
zu § 32 (7)	Schwerlastwagen mit mehr als 6 Achsen dürfen nur auf besondere Anordnung des Betriebsleiters hin befördert werden. Die höchstzulässige Achslast beträgt entsprechend Streckenklasse D 22,5 to.
zu § 37 (2)	Für einzelfahrende Triebfahrzeuge und Bauzüge wird keine Wagenliste geführt.
zu §§ 38, 39 und 41	Im Fahrtbericht sind Gesamt- und Bremsgewichte jedes einzelnen Wagens einzutragen. Durch Addieren ist dann das Gesamt- und das Bremsgewicht des ganzen Zuges einschließlich Triebfahrzeug zu errechnen. Das Bremsgewicht des ganzen Zuges muß mindestens 30 % seines Gesamtgewichtes betragen, da die Mindestbremsleistung für alle Streckenabschnitte einheitlich auf 30 % festgesetzt sind.
zu § 44 (12)	Das Anhalten eines Zuges <u>auf freier Strecke</u> , um Wagen abzuhängen oder aufzunehmen, Güter und Stoffe auf- oder abzuladen, ist untersagt oder bedarf der jeweiligen Anordnung des Betriebsleiters. Das Anhalten nur zum Zweck, in Bahnhöfen Wagen abzusetzen oder aufzunehmen, gilt als genehmigt. Die stillstehende Fahrzeuggruppe ist entsprechend § 57 FE-NE zu sichern.
zu § 45	Alle Bahnhöfe sind ab Beginn der jeweiligen Einfahrtsweiche mit höchstens 10 km/h (siehe Seite 27) zu befahren. Für Güterzüge beträgt die zulässige Streckengeschwindigkeit 30 km/h, für alleinfahrende Triebfahrzeuge 30 km/h. Weitere ständige Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen, wie nachstehend ersichtlich (Bahnübergänge):

4. Abschnitt – Streckenverzeichnis mit Geschwindigkeiten

Stand: 01/2020

Bahn-km	Lage über NN	Straßenbezeichnung	Ortslage	technische Sicherung		zulässige Geschwindigkeit
						beide Richtungen
0+366		Meitner Straße	Spich	-	1	Posten/Schritt
0+714		Landgrafenstraße	Spich	-	2	Posten/Schritt
0+075	55,48	Auf dem Schellerod	Spich	LZ/RBÜP mit Halbschranken	1L	15 km/h
0+350	53,83	Magdalenenstraße	Sieglar	LZ-RBÜP ohne Halbschranken	2 L	15 km/h A59 Unterführung
0+510	52,65	Knauber-Markt	Sieglar	LZ mit Halbschranken	3 L	15 km/h
0+816	56,27	Im Zehntfeld	Sieglar	LZ/BÜSTRA	4 L	v. Tdf. 10 km/h v. Lülsdorf 15 km/h
0+876	56,42	Parkplatzzufahrt Reifenhäuser	Sieglar	-	3	v. Tdf. 10km/h v. Lülsdorf 15 km/h
1+055	56,22	Röhrenwerk	Sieglar	-	4	15 km/h
1+178		EL 332 + FÜ	Sieglar	LZ	5 L	15 km/h
1+301	56,16	Johannesstraße -gesperrt-	Sieglar	-		10 km/h
1+463	56,51	Hitzbroicher Weg	Sieglar	LZ/BÜSTRA	6 L	10 km/h
1+530	56,70	Steinstraße	Sieglar	LZ/BÜSTRA	7 L	10 km/h
1+827	57,57	Spicher Straße	Sieglar	Posten-	5	< 10 km/h
	57,70	Rathausstraße (K 29)	Sieglar	siche-	6	< 10 km/h
	57,70	Könsgenweg (FÜ)	Sieglar	rung	7	< 10 km/h
2+306		Schillerstraße (FÜ)			8	10 km/h
2+390	57,21	Dechant-Wirtz-Straße	Sieglar	-	9	15 km/h
2+734	57,29	Vorgebirgsblick	Sieglar	LZ	8 L	15 km/h
3+113	57,17	Im Krug (FÜ)	Eschmar	-	10	15 km/h
3+425	56,93	Kapellenstraße	Eschmar	RBÜP mit Halbschranken	9 L	Posten/Schritt
3+725	57,17	Rheidter Straße	Eschmar	-	11	10 km/h - Postensicherung
3+949	57,17	Rheinstraße / L 332	Eschmar	LZ	10 L	v. Tdf. 15 km/h v. Lülsdorf 15 km/h
4+437	58,09	Im Tiefental	Mülleken	-	12	15 km/h
4+850	57,84	Große Heerstraße	Mülleken	LZ/RBÜT mit Haltschranken	11 L	15 km/h
5+093	58,22	Zum Sportplatz	Bergheim	-	13	15 km/h
5+380	58,33	Fußgängerüberweg „Zur Kleinbahn“ (FÜ)	Bergheim	-	14	15 km/h
5+775	58,13	Fußgängerüberweg bei Friedhofstraße (FÜ)	Bergheim	-	15	15 km/h
5+814	58,00	Zum Kalkofen /Raiffeisenstraße	Bergheim	LZ	12 L	15 km/h
6+020	57,52	Am Mittelpfad	Bergheim	-	16	Posten / Schritt
6+304	58,00	Glockenstraße	Bergheim	-	17	15 km/h
6+954	55,61	Provinzialstraße/L332	Mondorf	LZ	13 L	15 km/h
7+264	52,97	Johannesstraße	Mondorf	LZ	14 L	15 km/h
7+818	52,68	Zum Thelenkreuz	Mondorf	-	18	15 km/h
8+076	51,91	Auf dem Hummerich - gesperrt-	Mondorf	kein FÜ		15 km/h
8+306		Eifelstraße/Robert-Bosch-Str.	Mondorf	LZ/BÜSTRA	15 L	15 km/h
8+858	53,28	Südstraße	Rheidt	LZ/BÜSTRA	16 L	15 km/h
9+316	54,05	Binger Straße	Rheidt	LZ	17 L	15 km/h
9+494	53,84	Bahnhofstraße	Rheidt	BÜSTRA	18 L	15 km/h
9+756	54,98	Akazienstraße	Rheidt	LZ mit Halbschranken	19 L	15 km/h
10+048	57,19	Brücke Rheidt, Marktstraße	Rheidt	-		

Bahn- km	Lage über NN	Straßenbezeichnung	Ortslage	technische Sicherung		zulässige Geschwindigkeit
						beide Richtungen
10+295		Fußweg -Drängelgitter- (FÜ)	Rheidt	-	19	15 km/h
10+450	57,29	Am Schildchen	Rheidt	RBÜP mit Halbschranken	20 L	15 km/h
11+060	56,44	Ubierweg	Niederkassel	-	20	15 km/h
11+544	56,00	Mariengrund	Niederkassel	-	21	15 km/h
11+762	55,67	Weidenstraße	Niederkassel	LZ mit Halbschranken	21 L	15 km/h
12+100	55,78	Spicher Straße/L 269	Niederkassel	LZ neu 1:1	22 L	15 km/h
12+348	56,17	Schellenberg	Niederkassel	LZ mit Halbschranken	23 L	15 km/h / Schritt
12+618	56,08	Bergstraße	Niederkassel	-	22	Schritt
13+038	54,83	Waldstraße	Niederkassel	LZ mit Halbschranken	24 L	15 km/h
13+344	53,28	Porzer Straße/L 82	Ranzel	LZ/BÜSTRA mit Halbschranken	25 L	v. Tdf. 15 km/h v. Lülisdorf 10 km/h
13+532		Einfahrt HÜLS-Lkw (Evo-nik)	Ranzel	LZ	26 L	v. Tdf. 10 km/h v. Lülisdorf 10 km/h
13+748	49,30	Einfahrt HÜLS-Pkw (Evo-nik)	Ranzel	LZ	27 L	v. Tdf. 10 km/h v. Lülisdorf 10 km/h

Buchfahrplan für den Zugleitbetrieb**Anschluss Sieglar – Troisdorf-West****Hg 30 km/h****Last 900 to****Mbr 30**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt Zug</u> – wird überholt von Zug-	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch
1,692		Anschluß Sieglar			6.00				Zf.
1.463	15	BÜ Hitzbroicher Weg/Steinstr.							
1,301 1,170	10	BÜ Leo-/Johannesstr. } FÜ ok EL 332							
0,876	15	BÜ Zufahrt Reifenhäuser							
0,816	15	BÜ „Im Zehnfeld BÜ „Knauber-Markt“							
0,573 0,350	15	BÜ Magdalenenstr.							
0,075	10	BÜ „Auf dem Schellerod“							
0,000	10	Weiche 1							
0,500	10	Bhf. Troisdorf-West		6.10					Zf.
0,766 0,020	10	Troisdorf-West		6.30					Zf.

1	2	3	4	5	6	7	8-	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt Zug</u> – wird überholt von Zug-	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch
0,000	10	Weiche 1			7.00				
0,075	15	BÜ „Auf dem Schellerod“							
0,350	15	BÜ Magdalenenstr.							
0,513	15	BÜ Knaubemarkt							
0,816	15	BÜ „Im Zehntfeld“							
0,876	15	BÜ Zufahrt Reifenhäuser/ Röhrenwerk							
1,170	15	BÜ EL 332							
1,301	10	FÜ Leo-/Johannesstr.							
1,463	10	BÜ Hitzbroicherweg Steinstraße							
1,827	10	BÜ Spicher Str. BÜ Rathausstr. FÜ Könsgenweg	} Postensicherung						
2,390	15	BÜ Dechant-Wirtz-Str.							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt Zug</u> – wird überholt von Zug-	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch
2,734	15	BÜ Vorgebirgsblick							
3,113	15	BÜ Im Krug FÜ o.k.							
3,425	15	BÜ Kapellenstr.							
3,725	15	BÜ Rheidter Str. . Postensicherung							
3,949	15	BÜ Rheinstraße (L332)							
4,437	15	BÜ Im Tiefental							
4,850	15	BÜ Große Heerstr.							
5,093	15	FÜ Zum Sportplatz FÜ							
5,775	15	BÜ Friedhofstr. FÜ o.k.							
5,814	15	BÜ Zum Kalkofen/Raiffeisenstr.							
6,020	10	BÜ Am Mittelpfad Postensicherung							
6,304	15	BÜ Glockengasse							
6,954	15	BÜ Provinzialstr./L 332							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt Zug</u> – wird überholt von Zug-	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch
7,264	15	BÜ Johannesstr.							
7,818	15	BÜ Im Thelenkreuz							
8,306	15	BÜ Robert-Bosch-Str.							
8,858	15	BÜ Südstr.							
9,316	15	BÜ Binger Str.							
9,494	15	BÜ Bahnhofstr.							
9,756	15	Akazienstr.							
10,048	15	Markstraße, Brücke							
10,295	15	FÜ Feldweg							
10,450	15	BÜ Am Schildchen							
11,060	20	BÜ Ubierweg							
11,544	15	BÜ Mariengrund							
11,762	15	BÜ Weidenstr.							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt Zug</u> – wird überholt von Zug-	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch
12,100	15	BÜ Spicher Str./L 269							
12,348	15	BÜ Schellenberg							
12,618	15	BÜ Bergstr.							
13,038	15	BÜ Waldstr.							
13,344	15/10	BÜ Deutzer Str./L 82/Porzer Straße							
13,532	10/10	BÜ Hüls Lkw-Einfahrt							
13,748	10/10	BÜ Hüls Einfahrt/Parkplatz							
14,464	10	Bhf. Hüls Lülsdorf		8.00					Zf.
14,464	10	Bhf. Lülsdorf			10.00-12.00				Zf
13,748	10/10	BÜ Hüls Einfahrt/Parkplatz							
13,532	10/10	BÜ Hüls Einfahrt Lkw							
13,344	10/15	BÜ Deutzer Str./L82							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt Zug</u> – wird überholt von Zug-	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch
13,038	15	BÜ Waldstr.							
12,618	15	BÜ Bergstr.							
12,348	15	BÜ Schellenberg							
12,100	15	BÜ Spicher Str.							
11,762	15	BÜ Weidenstr.							
11,544	15	BÜ Mariengrund							
11,060	20	BÜ Ubierweg							
10,450	15	BÜ Am Schildchen							
10,295	15	FÜ							
9,756	15	BÜ Akazienstr.							
9,494	15	BÜ Bahnhofstr.							
9,316	15	BÜ Binger Str.							
8,858	15	BÜ Südstr.							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt Zug</u> – wird überholt von Zug-	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch
8,307	15	BÜ Robert-Bosch-Str							
7,818	15	BÜ Zum Thelenkreuz							
7,264	15	BÜ Johannesstr.							
6,954	15	BÜ Provinzialstr./L332							
6,304	15	BÜ Glockengasse							
6,020	15	BÜ Am Mittelpfad. Postensicherung							
5,814	15	BÜ Zum Kalkofen/Raiffeisenstr.							
5,775	15	BÜ Friedhofstr. FÜ o.k.							
5,093	15	FÜ Zum Sportplatz FÜ							
4,850	15	BÜ Große Heerstr.							
4,437	15	BÜ Im Tiefental							
3,949	15	BÜ Rheinstr./L 332							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt Zug</u> – wird überholt von Zug-	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch
3,725	10	BÜ Rheidter Str. Postensicherung							
3,425	10	BÜ Kapellenstr.							
3,112	15	FÜ Im Krug							
2,734	20	BÜ Vorgebirgsblick							
2,390	15	BÜ Dechant-Wirtz-Str.							
	10	FÜ Könsgenweg	Postensicherung						
		BÜ Rathausstr.							
1,827	10	BÜ Spicher Str.							
1,463	10	BÜ Hitzbroicher Weg/Steinstr.							
1,301	10	FÜ Leo-/Johannesstr.							
1,170	15	BÜ EL 332							
0,876	15	BÜ Zufahrt Reifenhäuser/Röhrenwerk							
0,816	15	BÜ Im Zehntfeld							











1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt Zug</u> – wird überholt von Zug-	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch
0,510	20	BÜ Knaubermarkt							
0,350	15	BÜ Magdalenenstr.							
0,075	15	BÜ Auf dem Schellerod							
0,000	10	BÜ Troisdorf-West		11.00-13.00					Zf.
0,714	0 (Halt vor BÜ)	BÜ Landgrafenstr. Postensicherung							
0,500 0,000	10	Bhf. Troisdorf-West , Weiche 1			13.15				Zf.
0,075	15	BÜ Auf dem Schellerod							
0,350	15	BÜ Magdalenenstr.							
0,513	20	BÜ Knaubermarkt							
0,816	15	BÜ Im Zehntfeld							
0.876	15	BÜ Zufahrt Reifenhäuser/Röhrenwerk							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lage der Betriebsstelle km	Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen	Vor Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	<u>überholt Zug</u> – wird überholt von Zug-	Einfahrt in Gleis	Zuglaufmeldung durch
1,170	15	BÜ EL 332							
1,301	10	FÜ Leo-/Johannesstr.							
1,463	10	BÜ Hitzbroicher Weg/Steinstr.							
1,692		Anschluss Sieglar		13.45					Zf.

noch zu „Sonderbestimmungen für den Zugfahrdienst“

Zu § 45 (6)	<p>Bei jeder Fahrt durch den Streckenabschnitt Sieglar, Triebfahrzeug-Tankstelle bis Haus Könsgen, und zwar in beide Fahrrichtungen, sind die gelben Rundum-Leuchten auf den Triebfahrzeugen einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer hat sich jeweils davon zu überzeugen, daß die Rundum-Leuchten ordnungsgemäß arbeiten, und zwar mit Hilfe der kleinen Bohrungen in den Blendenschutzblechen der Leuchten. Sollten die Leuchten versagen, so ist die Fahrgeschwindigkeit auf 5 km/h zu verringern und mit äußerster Vorsicht zu fahren. Außerdem ist die Störung sofort durch Sprechfunk zu melden und deren schnellstmögliche Behebung zu veranlassen.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf <10 km/h in dem betreffenden Streckenabschnitt besteht nach wie vor. Es ist gestattet, die Rundum-Leuchten an anderen Stellen einzuschalten, wenn die Lichtverhältnisse dies erfordern.</p>
Zu § 47	<p>Hält ein Zug auf freier Strecke aus besonderem Anlaß, so ist die Zugleitstelle über Handy über UKW-Sprechfunk zu benachrichtigen.</p> <p>Beim Halten von Arbeitszügen oder Ausfall von Fahrzeugen auf freier Strecke hat der Zugführer oder jeder sonstige Bedienstete, der ein ausgefallenes Fahrzeug auf dem Streckengleis bemerkt bzw. stillsetzt, den Zugleiter zu verständigen. Dieser veranlaßt die Streckensperrung.</p> <p>Tritt an einem der Triebfahrzeuge im Einsatz eine Betriebsstörung auf, die eine Weiterfahrt unmöglich macht, ist die Meldekette auszulösen. Der Betriebsleiter oder Stellvertreter kann dann das Abschleppen vom defekten Triebfahrzeug zulassen.</p>

V. Zusätzliche betriebliche Vorschriften in Tabellenform

Weiche 30			900 to 30 Wagen 80 Achsen				
Land- gra- fenstr.	10 km/h	10 km/h		1 : 180	 	10 %	10 %
Weiche 50	10 km/h	10 km/h		1 %	 	20 %	20 %
Zehnt- feld	15 km/h	15 km/h		1 : 400	kein Symbol	Luft ausreichend	5 %
Loksch. Sieglar- Bhf, Köns- gen	10 km/h	10 km/h		1 : 190	10 %	10 %	10 %
Esch- mar-Bhf.				1 : 118	 	20 %	20 %
Bergh.- Bhf. L 332	15 km/h	15 km/h		1 : 180	 	10 %	10 %
Mondorf Bhf.				1 : 100	 	20 %	20 %
Rheidt Bhf.							
Ndk.- Bhf.							
Bergstr.							
Lülsdorf Bhf.							
Siehe Seite 10 zu § 42 (2) vFG			Siehe Seite 8 zu § 33 (2) vFG	Siehe Seite 12 zu § 57 VFG			

4. Abschnitt: Rangierdienst

Zu § 52	Bei Rangierarbeiten kann der Rangierleiter bei nur zwei Zugbegleitern gleichzeitig Rangierer sein.
---------	--

5. Abschnitt:

1. Sonderbestimmungen für den Fahrdienst ohne Bezug auf FV-NE

1. **Der Triebfahrzeugführer hat dafür zu sorgen, daß unmittelbar vor Dienstbeginn neben dem Anbringen der vorgeschriebenen Triebfahrzeugsignale die Tachographenscheibe eingelegt wird. Diese Scheiben sind ein halbes Jahr aufzubewahren. Dies obliegt dem Werkmeister.**
 2. **Der Triebfahrzeugführer hat mit Ausfahrt aus der Lok-Halle unmittelbar eine Bremsprobe des Triebfahrzeuges durchzuführen.**
 3. Alle mündlichen oder über Funk und Handy gesprochenen Befehle sind klar und deutlich zu geben und vom Empfänger zu wiederholen.
 4. Nachschiebeloks sind nur in dringenden Fällen auf Anordnung des Betriebsleiters zu verwenden.
 5. An Gleisbaustellen und nicht ständigen Langsamfahrstellen hat der Zugbegleiter die dem Triebfahrzeugführer nicht sichtbare Stelle des Zuges im Hinblick auf eventuelle Entgleisungsgefahr zu beobachten. Dies entfällt bei alleinfahrenden Triebfahrzeugen.
- zu 1. Es ist sicherzustellen, dass bei dem eingebauten Fahrtenschreiber eine gültige Prüfungsbescheinigung vorliegt und auch eine aktuelle Funktionsprüfung stattfindet.
- zu 2. Wird der Triebfahrzeugführer gewechselt, muss immer eine förmliche Übergabe erfolgen, die auch mündlich zulässig ist, wenn keine besonderen Umstände vorliegen.

Neue Festlegung:

Es muss täglich das Übergabebuch mit Eintragungen des Vorbereitungs- und Nachbereitungsdienstes geführt werden.

2. Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn-Signalordnung (ESO)

Abschnitt B: Die Signale

I	Langsamfahrsignale (Lf) zu Signal Lf 1 (Langsamfahrscheibe)	Nachzeichen sind nicht vorhanden
II	Schutzsignale (Sh) Signal Sh 0 -Halt! Fahrverbot-	Gleistore
III	Signale für den Rangierdienst (Ra)	
	Sonstige Signale für den Rangierdienst	
IV	Signale für das Zugpersonal (Zp und Lp)	
	Bremsprobefsignal	
	Signal Zp 6 -Bremsen anlegen-	} Lichtsignal wird nicht ver- wendet
	Signal Zp 7 -Bremsen lösen-	
	Signal Zp 8 -Bremsen in Ordnung-	
	Abfahrtsignal	
V	Signale an den einzelnen Fahrzeugen (Fz)	
	Signal Fz 1 – Rangiertriebfahrzeugsignal	statt Fz1 wird Zg 1a geführt
	Signal Fz 2 – Gelbe Flagge	wird nicht verwendet
VI	Signal Bü 4 – Pfeiftafel	Das Signal Bü 4 kann vor allen Bahnübergängen stehen

VI Abschnitt: Bahnhofsbücher

(Fahrordnung in den Bahnhöfen und Gleisanschlüssen)

1. Abschnitt – Allgemeines für alle Bahnhofsbücher

Zu FV-NE § 10	Für die nach § 10 zu erstattende Durchfahrts- und Verlassensmeldung gilt die in der Fahrtrichtung vorgelegene Weichenspitze (der jeweiligen Einfahrtsweiche) als die Stelle, die der Zug mit dem Schluß überfahren haben muß.
Zu FV-NE § 5 (4)	Eine Bahnhofsfahrordnung besteht für alle Bahnhöfe und Anschlüsse. Ohne zwingende Gründe ist ein Abweichen hiervon nicht erlaubt. Abweichen nebst Ursache ist zu melden .
Zu FV-NE § 15	Störung und Schäden an Gleissperren, Weichen, Gleisen und Betriebsmitteln sind sofort dem Zugleiter über Handy oder UKW-Sprechfunk sowie schriftlich der Werkstatt und dem Betriebsleiter mitzuteilen.
Zu FV-NE § 55(8)	<p>Das Rangieren über Bahnübergänge oder auf Werksstraßen innerhalb von Zuglaufstellen und Anschlüssen hat mit größter Vorsicht und Schrittgeschwindigkeit zu erfolgen; bei geschobenen Rangierfahrten ist stets durch Posten gemäß Anlage 13 FV-NE zu sichern, bei gezogenen Rangierfahrten nur, soweit keine Andreaskreuze vorhanden sind.</p> <p>Postensicherung an Bahnübergängen: Siehe hierzu 2.8 auf Seite 52 und FV-NE, Anlage 13</p> <p>Sicherndes Personal hat die auffälligen rückstrahlenden Warnwesten zu tragen, die sich auf den Triebfahrzeugen befinden. Über öffentliche Bahnübergänge der freien Strecke ist das Schieben von Fahrzeugen auf rangiertechnisch unumgänglich notwendige Bewegungen beschränkt. Gesichert wird dabei nach den gleichen Gesichtspunkten wie innerhalb des Bereichs von Bahnhöfen bzw. Zuglaufstellen.</p>

2. Abschnitt – Übergabebahnhof „Troisdorf-West“

1. Allgemeines

Der Bahnhofsbereich beginnt an der Weiche 1 und endet an der Weiche 54 bzw. 54 A, Störfallplatte. Die Grundstellung der Weichen ist die gerade Lage, hingegen bei der Weiche 52 die abzweigende Lage. Die jeweils richtige Lage der Weichen ist im Rahmen der Fahrwegprüfung festzustellen.

Auf dem Übergabebahnhof besteht Gemeinschaftsbetrieb mit der DB.

Der Übergabeverkehr durch die DB erfolgt nach der vom früheren Bundesbahnbetriebsamt Siegburg aufgestellten Regelung vom 30.08.1967.

2. Innerbetriebliche Fahrordnung

a) Fahrten der DB

Die DB meldet Übergabefahrten (Zustellungen oder Abholungen) telefonisch beim Zugleiter an. Vor Annahme einer DB-Übergabefahrt hat sich der Zugleiter anhand der im Meldebuch für den Zugleiter eingetragenen bzw. festgehaltenen Meldung über das Freisein des Einfahrgleises zu versichern.

Fahrten durch die RSKE in den Bahnhof Troisdorf dürfen nicht zugelassen werden.

Die Annahme und Durchführung der DB-Bedienungsfahrt macht der Zugleiter aktenkundig und zwar auf den für die graphische Darstellung der Zugläufe geführten Blätter unter der Rubrik „Bahnhof Troisdorf-West“ durch die Buchstaben „DB“, dahinter die Nummer des Einfahrtgleises (besetzten Gleises), darüber die Uhrzeit der Annahme der DB-Fahrt, darunter die Uhrzeit der Beendigung der DB-Fahrt.

Übergabefahrten durch die DB erfolgen grundsätzlich nur auf den Gleisen 1 oder 2 im Bahnhof Troisdorf-West. Nach Beendigung der DB-Übergabefahrten dürfen wieder RSKE-Strecken vom Zugleiter freigegeben werden.

b) Fahrten der RSKE

Zugbildung

Gleis 1 und 2 dienen der Zugbildung, Gleis 3 dient als Wechselgleis der Triebfahrzeuge und eventuell als Abstellgleis.

Fahrdienst

Den gesamten Fahrdienst leitet und überwacht der Zugleiter. Er regelt die Zugfolge unter eigener Verantwortung. Die Zugfahrt über EW1 zum Lagerplatz der RSKE ist gesperrt, die EW Nr. 1 ist verschlossen.

Zugmeldungen

Auf den Strecken der RSKE ist der Zugleitbetrieb gültig (§§ 7 bis 12 FV-NE).

Ausnahmen von der Beförderung:

- Wagen mit Lademaßüberschreitungen
- Schwerlastwagen (mit mehr als 6 Achsen)
- Über öffentliche Bahnübergänge der freien Strecke ist das Schieben von Fahrzeugen auf rangiertechnisch unumgänglich notwendigen Bewegungen beschränkt. Gesichert wird dabei nach den gleichen Gesichtspunkten wie innerhalb des Bereichs von Bahnhöfen bzw. Zuglaufstellen.

3. Verantwortungen

Den gesamten Fahrdienst der RSKE regelt der Zugleiter im Bahnhof Sieglar, Steinstraße 31. Für die Bedienungs- und Rangierfahrten trägt der Rangierleiter die Verantwortung, für Zugfahrten der Zugführer.

4. Lageplan

Siehe Seite 35

3. Abschnitt – Zuglaufstellen –

Alle Zuglaufstellen auf der Strecke sind gesperrt

1. Allgemeines

Die Grundstellung der Weichen eines durchgehenden Hauptgleises ist die gerade Lage, hingegen der jeweiligen Abzweigweiche zu dem Ladegleis von der Umfahrung aus die abzweigende Lage. Die jeweils richtige Lage der Weiche ist im Rahmen der Fahrwegprüfung festzustellen. Das Umfahrgleis ist gegen Ablaufen von Fahrzeugen aus dem Ladegleis durch eine Gleissperre gesichert. Der Bahnhofsbereich umfaßt das durchgehende Hauptgleis von Umfahrungsweiche zu Umfahrungsweiche sowie die Umfahrung nebst Abzweigweiche und Ladegleis.

2. Fahrordnung

Das durchgehende Hauptgleis sowie das Umfahrgleis dienen den Rangierbewegungen, wobei der Zug, in der jeweiligen Fahrtrichtung gesehen, von der betreffenden Einfahrtsweiche abgestellt wird. Hierbei ist darauf zu achten, daß der Verkehr auf öffentlichen Straßen und Wegen (Bahnübergängen) nicht behindert wird.

Werden außergewöhnlich lange Güterzüge (z.B. für die Evonik) gefahren, die nicht ohne Behinderung des Straßenverkehrs an Kreuzungen kurz abgestellt werden kön-

nen, müssen aber trotzdem Ladestraßen und Anschließer bedient werden, so ist letzteres mittels besonderer Fahrten durchzuführen. Das Ladegleis dient dem Entlade- und Beladevorgang. Die Zuglaufstellen sind, soweit die Notwendigkeit dazu besteht, zu einer Zugbildung zugelassen.

3. Verantwortung

Für die Bedienungsfahrten sowie Rangierbewegungen trägt der Zugführer/Rangierleiter die Verantwortung.

4. Lagepläne

Siehe Seiten 35-42

4. Abschnitt – Abzweige und Anschlüsse

1. Allgemeines

Die Grundstellung der Anschlußweiche aus dem Hauptgleis ist die gerade Lage. Die richtige Lage der Weiche ist im Rahmen der Fahrwegprüfung festzustellen. Das Hauptgleis ist gegen Ablaufen von Fahrzeugen aus dem Anschlußgleis durch eine Gleissperre gesichert.

- 2. **Fahrordnung**
- 3. **Verantwortung**

} Hier gilt sinngemäß das gleiche wie beim 3. Abschnitt (Zuglaufstellen)

Einzelheiten zu den Abschnitten 3 und 4

- 1. **Bedienung des Anschlußgleises Reifenhäuser**
- ist in 2011 komplett zurückgebaut worden.

- 2. **Bedienung des Anschlusses Schmitz-Mertens**
- ist in 2014 zurückgebaut worden.

3. Anschluss Evonik-Degussa AG, Werk Lülsdorf

Der RSVG/RSKE Güterzug-Eingang fährt von Troisdorf kommend über die Weichen 18/19 bis in Gleis 1 vor das Gleistor Evonik. Dort wartet die RSVG/RSKE bis die Evonik-Mitarbeiter den Ausgang am Ende des Gleises 1 im Übergabebereich/Gleisende bereitgestellt haben. Danach verlässt das Evonik-Triebfahrzeug / Lok den Übergabebereich, öffnet das Gleistor an der Werksgrenze und lässt die RSVG-Lok über die Weichen 20, 21, 22, 23, 25 in das Stumpfgleis 2 bis vor das Gleisende. Danach fährt die Evonik-Lok aus dem Anschlussgleis kommend hinter den Eingangszug und kuppelt an; die RSVG-Lok wird abgekuppelt. Hiernach zieht die Evonik-Lok den Eingang ins Werk. Die RSVG-Lok fährt nach Verlassen der Evonik-Lok aus dem Übergabebahnhof vor an den im Gleis 1/Gleisende bereitgestellten Ausgang. Nach erfolgter Bremsprobe und Überprüfung der fertigen Rangiereinheit kann von der RSVG/RSKE die Rückfahrt zum Bahnhof Troisdorf-West erfolgen.

Von dieser Regelung darf geringfügig abgewichen werden, wenn auf Wunsch von Evonik bei der Übergabe eine gewisse Änderung der Wagenfolge im Eingang oder Ausgang gewünscht wird. Nach Verlassen des RSKE-Zuges wird das Gleistor vor Weiche Nr. 20 und 21 wieder verschlossen.

Da die Bahnübergänge (HÜLS II, Werktor 1 und HÜLS I, Speditionseinfahrt) technisch gesichert sind, ist bei Rangierfahrten zu beachten, daß die entsprechenden Einschaltkontakte nicht überfahren werden.

In Katastrophenfällen sind die Herren der Evonik-Werkleitung, die sich durch von der RSKE ausgestellte Sonderausweise legitimieren können, berechtigt, dem RSKE-Personal Anweisungen zwecks Freihaltung von Zufahrtswegen zu erteilen.

Lageplan siehe Seite 42

RSVG - Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn - Darstellung der Zuglaufstellen - M 1 :

RSVG - Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn - Darstellung der Zuglaufstellen

VII Blinklicht- bzw. Lichtzeichen- und BÜSTRA-Anlagen

VII	I	Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen	45-52
	II	Dienstanweisung für die Prüfung und Unterhaltung von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart	53-57
	III	Wartungs- und Bedienungsvorschrift für Blinklichtanlagen, Bauart Pintsch Bamag	58-60
	IV	Fristen für die laufende Unterhaltung und Wartung von Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen	61
	V	Fristen für die laufende Unterhaltung und Wartung von BÜSTRA-Anlagen	62
	Va	Bedienungsanweisung für die RBÜP-Anlage „Auf dem Schellerod“	63-67
	Vb	Bedienungsanweisung für Blinklichtanlage Magdalenenstraße	68-70
	VI	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage mit Halbschranke Knauber-Markt	71-73
	VII	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage „Im Zehntfeld“, Sieglar	74-76
	VIII	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage EL 332, Sieglar	77-79
	IX	Bedienungsanweisung für R-BÜT-Anlage „Hitzbroicher Weg“/Steinstraße, Sieglar	80-82
	X	Bedienungsanweisung für die technische Bahnübergangssicherung Pastor-Böhm-, Spicher-, Rathausstraße	83-85
	XI	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Vorgebirgsblick, Sieglar	86-88
	XII	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Kapellenstraße, Sieglar	89-92
	XIII	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Rheinstraße, Eschmar	93-95
	XIV	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage/R-BÜT „Große Heerstraße“, Bergheim	96-99
	XV	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage „Zum Kalkofen“, Raiffeisenstraße, Bergheim	100-102
	XVI	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Provinzialstraße, Mondorf	103-105
	XVII	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Johannesstraße, Mondorf	106-108
	XVIII	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Robert-Bosch-, Eifelstraße, Mondorf	109-111
	XIX	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Südstraße, Rheidt	112-114
	XX	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Binger Straße, Rheidt	115-117
	XXI	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Bahnhofstraße, Rheidt	118-120
	XXII	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Akazienstraße, Rheidt	121-123
	XXIII	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Am Schildchen, Rheidt	124-127
	XXIV	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Weidenstraße, Rheidt	128-131
	XXV	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Spicher Straße (L 269) Niederkassel	132-134
	XXVI	Bedienungsanweisung für BÜSTRA-Anlage Schellenberg	135-138

	XXVII	Bedienungsanleitung für Lichtzeichenanlage mit Halbschranken Waldstraße, Niederkassel	139-141
	XXVIII	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlage Porzer Straße/L82, Niederkassel	142-144
	XXIX	Bedienungsanweisung für Lichtzeichenanlagen Einfahrten Evonik - Degussa AG, Lüssdorf	145-147
	XXX	Betriebsanleitung für die Bedienung der UKW-Sprech-Funkanlage / GSM - Handy	148-152

I DIENSTANWEISUNG

für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen

INHALTSANGABE:

1	Kurzbeschreibung	
1.1	Umfang	Seite 47
1.2	Funktionsweise	Seite 48-49
2	Betrieb	
2.1	Zugfahrten	Seite 50
2.2	Rangierfahrten	Seite 50-51
2.3	Sperrfahrten	Seite 51
2.4	Kleinwagenfahrten	Seite 51
2.5	Schlüssel	Seite 51
2.6	Verhalten bei Störungen	Seite 51-52
2.7	Verhalten bei Unfällen	Seite 52
2.8	Bewachung der Bahnübergänge	Seite 52

1. Kurzbeschreibung

1.1 Umfang

Eine technische Bahnübergangssicherungsanlage, zuggesteuert, mit Überwachungssignal umfaßt:

- die Straßensignale (S 1, S 2, S 3, S 4 usw.) – in der Regel 4 Stück, beiderseits des Gleises rechts und links der Straße);
- die Überwachungssignale (Üs 1 und Üs 2);
- Überwachungssignalwiederholer (Üsw), sofern die Anlage damit ausgerüstet ist;
- die Einschaltkontakte (K 1 und K 2) sowie den Ausschaltkontakt (K 3)
Dieser ist allein angebracht, erforderlichenfalls können weitere Schienenkontakte (K 4, K 5 usw.) vorhanden sein, K 1 und K 2 sind gekennzeichnet durch Rauten-
tafeln, Signal BÜ 2,
- das Schaltheus oder den Schaltschrank mit Schalteinrichtungen am Bahnüber-
gang
- die Stromversorgung
- die zur Verbindung dieser Teile erforderlichen Leitungen
- die sonstigen Zusatzeinrichtungen, wie

Einschalttaste	(ET)
Ausschalttaste	(AT)
Rangierschalter	(RS)
Unwirksamschalter	(US)
Schlüsselschalter	(ES)
Fadenumschalter	(FU)
Wirksamtaste	(WT)
Unwirksamtaste	(UT)

Einschalttasten, Rangierschalter und Schlüsselschalter sind mit Überwachungs-
lampen (ÜL) verbunden.

1.2 Funktionsweise

Die örtlich vorhandenen technischen Bahnübergangssicherungsanlagen

- es gibt Blinklichtanlagen, welche ein rotes Blinklicht und Lichtzeitanlagen, welche ein Gelblicht, nach 3-5 Sekunden ein rotes Dauerlicht,

dem Straßenverkehrsteilnehmern zeigen –

werden **zugbedient** (automatisch) durch Befahren des Einschaltkontaktes K 1, aus der Gegenrichtung K 2 durch den Zug bzw. die Rangierabteilung oder **handbedient** durch Bahnbedienstete durch die Einschalttaste (ET) oder Rangierschalter (RS) eingeschaltet.

Zeigen alle Lampen Rotlicht für die Straßenverkehrsteilnehmer – dies wird technisch überwacht – und sind keine weiteren Störungen vorhanden, so wird dem Triebfahrzeugführer über das Überwachungssignal (Üs), falls vorhanden auch über den Überwachungssignalwiederholer (Üsw), weißes Blinklicht (Signal BÜ 1 der ESO) gezeigt.

Das Üs steht mindestens im Bremswegabstand vor dem Gefahrenpunkt/Bahnübergang, damit ein Halten der Zug-/Rangierfahrt im Falle einer Störung der Anlage (fehlendes Signal BÜ 1) bis zum Bahnübergang gewährleistet ist. Erscheint kein Signal BÜ 1 am Üs bzw. Üsw, ist entsprechende SbV 2.6 „Verhalten bei Störungen“ zu verfahren.

Gleiches gilt für handbediente Anlagen, wobei die Funktion der Anlage mittels einer Überwachungslampe (ÜL) nach Bedienen der Einschalttaste bzw. des Rangierschalters angezeigt wird.

Die Ausschaltung der Anlage wird durch den Ausschaltkontakt (K 3) bewirkt. Hat die letzte Zugachse diesen überfahren, so erlischt das rote Blinklicht z.B. Dauerlicht nach einer Zeitdauer von etwa 3 – 5 Sekunden.

Die Wiedereinschaltung beim Befahren des Einschaltkontaktes der Gegenrichtung bei eingleisigem Betrieb wird durch eine Sperrstellung verhindert, die nach einer Zeit von 2 – 3 Minuten unwirksam wird.

Wird der Ausschaltkontakt (K 3) am Bahnübergang innerhalb einer Zeit von etwa 2 Minuten nach Einschaltung nicht befahren, so geht die Anlage selbsttätig in die Grundstellung zurück.

Eine Einschalttaste (ET) ist u.a. vorhanden, wenn die örtlichen Verhältnisse den Einbau eines Einschaltkontaktes nicht zulassen oder die Anlage aus bestimmten Gründen von Hand eingeschaltet werden muß.

Ein Rangierschalter (RS) ist in der Regel hiermit verbunden, um bei Rangierfahrten (z.B. über einen Bahnübergang) die Anlagen von Hand ein- und auszuschalten.

Ein Unwirksamschalter (US) wird dann eingebaut, wenn Ausführung von Rangierarbeiten oder bei Zugkreuzungen ein in der Nähe des Bahnhofs liegender Einschaltkontakt für kurze Zeit unwirksam geschaltet werden muß, damit die Blinklichtanlage nicht eingeschaltet wird, ohne daß der Bahnübergang befahren wird.

Ein Schlüsselschalter (ES) hat den Zweck, beim Liegenbleiben von Zügen oder Zugteilen auf dem Bahnübergang die Blinklichtanlage einzuhalten und den Bahnübergang zu sichern.

Ein Fadenumschalter dient dazu, den 2. Faden – Nebenfaden – sämtlicher Glühbirnen durch einen Hauptschalter einzuschalten, sofern ein Hauptfaden der Lampen durchgebrannt ist (neu bei Anlagen ohne selbsttätige Umschaltung).

2. Betrieb

Wo im Folgenden von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen gesprochen wird, ist eine Anlage mit und ohne Halbschranken zu verstehen.

2.1 Zugfahrten

2.1.1

Mit derartigen Anlagen gesicherte Bahnübergänge sind ohne Abgabe von akustischen Signalen mit der für sie vorgeschriebenen Geschwindigkeit zu befahren.

2.1.2

Achtung-Signale (Zp 1) sind nur nach dem Anhalten bei gestörter Anlage und in Gefahrfällen zu geben.

2.1.3

Wird in der Einschaltstrecke mit einer geringeren Geschwindigkeit als für die Anlage zugelassenen gefahren, oder außerplanmäßig gehalten, so ist damit zu rechnen, daß die Straßensignale der technischen Sicherung beim Befahren des Überganges nicht mehr funktionieren und dieser für den Straßenverkehr nicht mehr gesperrt ist.

In diesem Falle ist nach 2.6.1 bzw. 2.8 zu verfahren.

Wird **nach** der Überquerung eines entsprechend gesicherten Bahnüberganges gehalten, ehe die letzte Zugachse den letzten Einschaltkontakt überfahren hat, so ist beim Wiederanfahren mit unbeabsichtigter Wiedereinschaltung der Anlage zu rechnen. Ein solches Halten muß daher auf Notfälle beschränkt bleiben. Erfolgt unbeabsichtigte Wiedereinschaltung, so ist gegebenenfalls der Straßenverkehr durch Winkzeichen zum Weiterfahren zu veranlassen, bis sich die Anlage nach Ablauf der Grundstellzeit automatisch ausschaltet. Der winkende Mann sichert dabei nach 2.8.

2.1.4

Anlagen mit Einschalttaste (ET) sind von den damit beauftragten Betriebsbediensteten vor Abfahrt des Zuges mit einem besonderen Schlüssel einzuschalten. Die Rangierabteilung/der Zug darf erst abfahren, wenn die Überwachungslampe (ÜL) weißes Blinklicht zeigt und der Zugführer/Rangierleiter sich davon überzeugt hat, daß die Straßenverkehrsteilnehmer vor dem Bahnübergang halten und der Bahnübergangsbereich profilfrei geräumt wurde.

2.2 Zugfahrten

Muß bei Rangierfahrten ein mit einer Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlage gesicherter Bahnübergang befahren werden, so ist die Anlage über den Rangierschalter (RS) von Hand ein- und auszuschalten. Diese Schaltung nimmt der Rangierleiter vor.

Die Rangierfahrt darf in diesem Falle erst ausgeführt werden, wenn die Überwachungslampe (ÜL) aufleuchtet und der Rangierleiter sich davon überzeugt hat, daß die Straßenverkehrsteilnehmer vor dem Bahnübergang halten und der Bahnübergangsbereich profilfrei geräumt wurde.

Im Bereich zwischen den Schienenkontakten einer Anlage dürfen Wagen nicht abgestellt werden.

2.3 Sperrfahrten

Der Aufenthalt einer Sperrfahrt innerhalb der Einschaltstrecke einer Anlage ist möglichst zu vermeiden.

Wird der Bahnübergang dabei befahren, ist er örtlich zu bewachen (siehe 2.6 und 2.8).

Für die Sicherung des Bahnüberganges ist der Zugführer bzw. Rangierleiter verantwortlich.

Bei Aufenthalt innerhalb der Einschaltstrecke ist darauf zu achten, daß die Schienenkontakte stets freigehalten werden.

2.4 Kleinwagenfahrten

Bei den von Hand bewegten Kleinwagen ist nach 2.3 wie bei Sperrfahrten zu verfahren.

2.5 Schlüssel

Der Schlüssel zum Bedienen der Schalter und Tasten gehören zu den Zugführerschlüsseln. Ersatzschlüssel sind unter Siegelverschluß zu halten.

2.6 Verhalten bei Störungen

2.6.1

Leuchten die Überwachungssignale bzw. die Überwachungslampen nicht auf, ist die Anlage gestört. In diesem Fall ist vor dem Bahnübergang anzuhalten. Der Triebfahrzeugführer hat nach dem Anhalten vor dem Bahnübergang durch rechtzeitige Abgabe von Achtung-Signalen (Zp 1) für die Warnung der Wegbenutzer zu sorgen. Der Bahnübergang ist durch das Zugpersonal zu bewachen (siehe 2.8) und erst dann mit **Schrittgeschwindigkeit** zu befahren, damit das zur Bewachung abgesetzte Zugpersonal ohne Gefahr wieder einsteigen kann, wenn das erste Fahrzeug die Straße überquert hat. Nach der Aufnahme des Zugpersonals räumt der Zug möglichst schnell den Bahnübergang.

Bei einzeln fahrenden Triebfahrzeugen übernimmt der Beimann die Bewachung des Bahnüberganges. Ein Zug, der nur mit einem Triebfahrzeugführer besetzt ist, darf nach dem Anhalten des Bahnüberganges vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

2.6.2

Eine Störung ist umgehend vom Triebfahrzeugführer über Handy oder UKW-Sprechfunk dem Zugleiter zu melden. Dieser veranlaßt:

- die Beseitigung der Störung durch den zuständigen Unterhaltungsdienst,
- das Abdecken der Signaloptiken, sofern die Störung nicht kurzfristig beseitigt werden kann,
- die Unterrichtung des verantwortlichen Betriebsleiters bzw. des Stellvertreters über die Störung. Die Störung und deren Beseitigung ist mit Zeitangabe im Störungs- und Prüfungsbuch einzutragen (vgl. BÜV-NE, Anlage 10).

2.7 Verhalten bei Unfällen

Bei Unfällen an Bahnübergängen stellt der Zugbegleiter sofort fest, ob die Straßensignale Rotlicht gezeigt haben und hat bahnfremde Zeugen namhaft zu machen, die dies bestätigen können. Ansonsten wie 2.6.

2.8 Bewachung der Bahnübergänge durch Posten

Wenn nach den Abschnitten 2.3 und 2.6.1 Bahnübergänge gesichert bzw. bewacht werden müssen, ist nach FV-NE § 18 (4), Anlage 13, Abs. 17 zu verfahren. Der eingesetzte Posten hat die auf dem Triebfahrzeug befindliche Warnweste vorher anzulegen.

II DIENSTANWEISUNG

für die Prüfung und Unterhaltung von Blinklicht- und Lichtzeichenanlage normaler Bauart

INHALTSANGABE:

1	Prüfung und Unterhaltung	
1.1	Aufgaben des Unterhaltungsbediensteten	Seite 55-57
2	Beseitigung der Störungen	Seite 57
3	Störungs- und Prüfungsbücher	Seite 57
4	Oberbauarbeiten	Seite 57

1. Prüfung und Unterhaltung

Die Prüfung und Wartung erfolgt – ausgenommen der unter 2. vorgeschriebenen Fristen für die laufende Unterhaltung gemäß Anlage 10 zu § 12 (19) und § 13 (3) der BÜV-NE.

Für die Prüfungen nach Anlage 10 BÜV-NE ist folgender Bediensteter zugelassen:

- Prüfungen nach A (1) a): Herr Becker / Herr Lindlar
- Prüfungen nach A (1) b): Herr Becker / Herr Lindlar

Dieser Bedienstete muß durch die Signalbau-Firma PINTSCH-BAMAG ausgebildet, im Besitz eines entsprechenden Nachweises und vom Betriebsleiter geprüft sein.

1.1 Aufgaben der signaltechnischen Bediensteten

1.1.1

Weitere Prüfungen und Unterhaltungen werden zusätzlich zu denen gemäß Anlage 10 BÜV-NE, A und C monatlich durchgeführt. Hierbei ist das ordnungsgemäße Arbeiten durch mindestens eine Regelzug- bzw. Rangierfahrt aus jeder Richtung zu überprüfen.

1.1.2

Beim **Aus- und Einschalten** der Anlage ist folgendes zu beachten:

- **Ausschalten**
Zuerst sind die Netzsicherungen herauszudrehen. Dadurch wird der Gleichrichter abgeschaltet. Danach ist die Batterie abzuschalten, wodurch die Gesamtanlage spannungslos wird.
- **Einschalten**
Es ist zuerst die Batterie einzuschalten. Danach ist die Netzsicherung einzudrehen.
 - **Allgemein**
Nach jeder Untersuchung am Schalterschrank ist vor dem Schließen der Tür die Grundstellungstaste zu drücken, damit die Anlage mit Sicherheit sich in Grundstellung befindet.

1.1.3

Die Überprüfung der Anlage hat sich insbesondere auf folgende Teile zu erstrecken:

- Beschädigungen Ein- und Ausschaltschleifen
- Schienenkontakte (Schienenstromschließer)
Beim Öffnen vor Feuchtigkeit, auch Regen, schützen.

Es ist zu prüfen, ob

- die Befestigungsschrauben des Schienenstromschließers fest angezogen sind,
- bei Bauart S 44 die Vorspannung der Membrane etwa neun Rasten beträgt (Kontrolle durch Feindruckmesser)
- der Oberbau im Bereich des Schienenstromschließers festliegt.

- **Akkumulatorenatterie**

Zusätzlich zur jährlichen Wartung ist der Säurestand ist zu prüfen. Die Säure soll 20 mm und keinesfalls weniger als 5 mm über dem Plattenrand stehen. Nachfüllen mit destilliertem Wasser.

Die Säuredichte ist alle 6 Monate zu prüfen. Der Sollwert beträgt 1.22 bis 1.28, je nach Aufschrift der Batterie.

Die Anschlußklemmen sind auf guten Sitz und auf Verunreinigung zu prüfen, mit Spiritus zu säubern und gut einzufetten.

- **Gleichrichter mit Starkladerelais (neue Ausführung)**

Bei jeder Zugfahrt wird das Starkladerelais so geschaltet, daß der Gleichrichter einen Ladestrom von max. 3 Amp. abgibt. Die Starkladung bleibt nach der Zugfahrt bestehen, bis die Akkubatterie wieder gefüllt ist. Das Starkladerelais zieht wieder an in Anlagen mit 15 Zellen bei etwa 36.6 V. Dadurch schaltet der Gleichrichter auf Ladeerhaltung (10 – 50 mA). Die Batterie spielt sich in Anlagen mit 15 Zellen auf etwa 33 V ein.

Besitzt eine Anlage einen roten Prüfkopf, so ist bei der monatlichen Prüfung durch Betätigung dieses Knopfes das Starkladerelais abzuwerfen. Dabei ist festzustellen, ob beim Erreichen der erforderlichen Akkuspannung (36.6 V) das Starkladerelais wieder anzieht und sich dadurch die Akkuspannung auf 33 V wieder einspielt.

- **Signallaternen**

Die Anlage ist mittels Einschalttaste im Schaltschrank einzuschalten, wodurch die Signalmaste rotes Licht zeigen. Hierbei ist zu prüfen, ob die Lichtwirkung für den Straßenbenutzer einwandfrei ist und die Laternen sauber sind. Das volle Licht muß im Bereich bis 50 m vor dem Bahnübergang gut erkennbar sein. Ist nach Beschädigung einer Streuscheibe eine neue einzusetzen, so ist darauf zu achten, daß die am Rande in das Glas eingegossene Marke in die gleiche Richtung wie bei der alten Streuscheibe zeigt. Ist der Lichtkegel z.B. durch Anfahren des Mastes verstellt, so ist die Laterne mittels der Dreipunktaufhängung nach den Vorschriften der Hersteller-Firma neu einzustellen, wobei der letzte Satz des 1. Absatzes zu beachten ist.

- **Glühlampen**

Für die Straßensignale werden Doppelfaden-Dreipol-Glühlampen verwendet. Normalerweise brennt der vordere Glühfaden. Wenn dieser durchgebrannt ist, schaltet sich der Reservefaden ein. Da hierbei das Überwachungssignal bei einer Zugfahrt die Störung durch Nichtaufleuchten anzeigt, muß die Glühlampe sofort ausgewechselt werden.

In den Überwachungs-Signallaternen sind die vorgeschriebenen Glühlampen zu verwenden. Alle Glühlampen sind in gleichmäßigen Zeitabständen auszuwechseln.

- **Selbsttätige Grundstellungsschaltung**

Wird fälschlicherweise nur ein Einschaltkontakt ausgelöst, ohne daß eine vollständige Zugfahrt stattfindet oder versagt die normale Ausschaltung, so geht die Anlage selbsttätig nach der in der Schaltung festgelegten Mindestzeit in die Grundstellung zurück. Neuere Anlagen (1, 5, 6, 7 und 8) sind aus Sicherheits-

gründen mit einer zweiten Grundstellerschaltung ausgerüstet. Nach irgendwelchen Arbeiten an solchen Anlagen sind im Schaltschrank **beide** Grundstellertasten zu betätigen. Ansonsten siehe Wartungs- und Bedienungsvorschrift Nr. 1 für Blinklichtanlagen Bauart PINTSCH BAMAG, Anlage C (Seite 63).

2. Beseitigung von Störungen

Gemeldete und festgestellte Störungen sind sofort zu beseitigen. Kann der Unterhaltungsbedienstete dies nicht, hat er den zuständigen Vorgesetzten bzw. den Betriebsleiter zu verständigen.

Die Störung und ihre Beseitigung ist im Störungs- und Prüfungsbuch zu vermerken.

3. Störungs- und Prüfbücher

Gemäß Anlage 10ß der BÜV-NE ist für jede Bahnübergangssicherungsanlage ein Störungs- und Prüfungsbuch angelegt, welches sich in den einzelnen Schaltschränken befindet.

4. Oberbauarbeiten

Bei Oberbauarbeiten im Bereich der Zugeinwirkungsstellen muss der zuständige Unterhaltungsbedienstete beteiligt werden, der darauf zu achten hat, dass die Zugeinwirkungseinrichtungen (Schienenkontakte, isolierte Schienen) nicht beschädigt werden. Nach Beendigung der Oberbauarbeiten sind die Zugeinwirkungseinrichtungen auf ordnungsgemäßes Arbeiten zu prüfen.

III Wartungs- und Bedienungsvorschrift

für Blinklichtanlagen Bauart: PINTSCH BAMAG

Die Blinklichtanlage ist jeden Monat einmal zu prüfen. Hierbei ist das ordnungsgemäße Arbeiten durch mindestens je eine Zugfahrt aus jeder Richtung zu beobachten.

Danach empfiehlt sich die Überprüfung folgender Teile der Anlage, wobei auf die gute Wartung der Schienenstromschließer, der Akkumulatorenbatterie und der isolierten Schienen besondere Sorgfalt zu verwenden ist.

1. Schienenstromschließer

Es ist zu prüfen, ob

- die Vorspannung der Membrane einwandfrei ist, sie beträgt etwa 9 Rasten,
- die Befestigungsschrauben des Schienenstromschließers fest angezogen sind,
- der Oberbau an den Einbaustellen der Schienenstromschließer festliegt.

Bei allen Oberbauarbeiten an den Einbaustellen der Schienenstromschließer ist die Einstellspindel des Schienenstromschließers zurückzudrehen und nach Beendigung der Arbeiten wieder neu einzustellen.

2. Akkumulatorenbatterie

Der Säurestand ist zu prüfen. Die Säure soll 20 mm und keinesfalls weniger als 5 mm über den Plattenrand stehen. Nachfüllen mit destilliertem Wasser.

Die Säuredichte ist alle 6 Monate zu prüfen. Anschlußklemmen prüfen. Die Anschlußklemmen sind auf Verunreinigung zu prüfen, mit Spiritus zu säubern und gut einzufetten. Spannung prüfen. Die Spannung soll in der Zugpause ca. 33 Volt entsprechend 2.4 bis 2.46 Volt pro Zelle betragen. Voltmeter auf rotem Strich.

3. Gleichrichter mit Relaisumschaltung stark/schwach

Der Gleichrichter hält die Akkumulatorenbatterie bei vorhandenem Netz selbsttätig auf der vorgeschriebenen Spannung von ca. 33 Volt.

Bei einer Zugfahrt wird durch die Belastung der Signallaterne die Spannung etwas hinuntergedrückt. Der Gleichrichter deckt während dieser Zeit durch eine höhere Stromabgabe die erforderliche Energie. Nach Beendigung der Zugfahrt ladet der Gleichrichter die Batterie mit einer stärkeren Stromstärke so lange, bis die Batterie die vorgeschriebene Spannung (nahezu 37 Volt) erreicht hat. Dann schaltet er automatisch auf Erhaltungsladung um.

4. Lichtwirkung der Signallaternen

Der Kippschalter ET im Relaisgestell ist auf „ein“ zu schalten, wodurch die Signalmaste rotes Licht zeigen. Hierbei ist zu prüfen, ob die Lichtwirkung für den Straßenbenutzer einwandfrei ist. Das volle Licht soll in etwa 50 – 80 m Entfernung vom Weübergang in Augenhöhe des Beschauers liegen. Sollte nach Beschädigung einer

Streuscheibe eine neue eingesetzt werden, so ist darauf zu achten, daß die am Rande in das Glas eingegossene Pfeilmarke in die gleiche Richtung wie bei der alten Streuscheibe zeigt.

Ist der Lichtkegel z.B. durch Anfahren des Mastes verstellt, so ist die Laterne mittels der Dreipunktaufhängung neu einzuregulieren. Die Laternen sind regelmäßig außen von dem Straßenstaub zu säuern (evtl. durch Streckengänger

5. Auswechseln der Glühlampe

Um eine Glühlampe in einer Signallaterne auszuwechseln, ist zuerst mittels Zeiss-Ikon-Schlüssel die Arrestierung des Deckels aufzuschließen, wobei der Schlüssel im Schloß stecken bleibt. Dann erst ist der Hebel des Verschlusses herüberzudrücken, wodurch sich der Laternendeckel öffnen läßt.

Als Glühfaden sind zwei Fäden Dreipol-Glühlampen verwendet. Normalerweise brennt der vordere Glühfaden. Wenn dieser Glühfaden durchgebrannt ist, schaltet sich der Reservefaden ein. Es empfiehlt sich, die Glühlampen nach sechs Monaten gegen eine neue auszutauschen, um es nicht zu einer Störung kommen zu lassen. Der breite Lappen des Glühlampensockels soll nach hinten zum Deckel der Laterne gerichtet sein.

6. Prüfung der selbsttätigen Grundstellungsschaltung

Nach einer fälschlichen Auslösung der Anlage, z.B. durch Nebenfahrzeuge, wird eventuell nur einer der Einschaltungsschienenstromschließer ausgelöst, ohne daß eine vollständige Zugfahrt durchgeführt wird. Hierbei geht die Anlage selbsttätig nach 90 bis 120 Sekunden in die Grundstellung zurück.

Bei der monatlichen Überprüfung ist durch kurzzeitiges Überbrücken der Klemmen 901 und 902 an der Schalttafel die Anlage einzuschalten und die ungefähre Zeit festzustellen, nach der die Anlage in die Grundstellung zurückgeht. Diese Zeit soll 90 Sekunden nicht unterschreiten.

Allgemeines

Zuerst sind die Netzsicherungen herauszudrehen, wodurch der Gleichrichter stromlos wird. Danach sind die Anschlüsse der Akkumulatorenbatterie zu lösen, wodurch die Gesamtanlage stromlos wird.

Einschalten der Anlage:

Es sind zuerst die Akkumulatorenanschlüsse anzuschließen. Danach sind die Netzsicherungen einzudrehen. Jetzt die GT-Taste drücken und nachdem das BÜ-Relais angezogen hat, ist die Anlage betriebsbereit.

IV Fristen für die laufende Unterhaltung der Blinklicht- und Lichtzeichen-Anlagen

Lfd. Nr.		Zeitabstand in Monaten			
		3	6	12	24
1.	Schaltschränke bzw. Betonhäuser				
1.1	Sichtprüfung der Schränke auf Mängel		X		
1.2	Gängighalten von Scharnieren, Gelenken und Schließern bei Schränken und Rahmen		X		
1.3	Gerät innen säubern		X		
1.4	Zeitkreise prüfen; eventuell Kondensatoren erneuern		X		
1.5	Kontakte und andere bewegliche Bauteile prüfen, reinigen und ggfls. erneuern.		X		
1.6	Klemmen, Klemmleisten und Steckkarten auf festen Sitz prüfen		X		
1.7	Batterieprüfung (Spannung und Säuredichte)		X		
1.8	Gleichrichterprüfung (Ladespannung und -strom, Starkladung)		X		
1.9	Netzüberprüfung (Spannungsmessung und FI-Schalter)		X		
2	Signalgeber und Signallaternen (auch Überwachungssignale)				
2.1	Sichtprüfung der Signalgeber auf Nägel		X		
2.2	Scharniere, Verschlüsse und Befestigungen gängig halten		X		
2.3	Dichtung und Signalgeber prüfen		X		
2.4	Streuscheiben und Reflektoren reinigen		X		
2.5	Kabelanschlüsse in Ordnung halten		X		
3	Lampen				
3.1	Lampenaustausch bei normalen Lampen (mittels Brenndauer von 1000 m)				X
4	Schienenkontakte				
4.1	Funktionsprüfung		X		
4.2	Mechanische Überprüfung auf festen Sitz an der Schiene		X		
4.3	eventuell Druck nachstehen (S 44)		X		
5	Handschalteinrichtungen				
5.1	Funktionsprüfung		X		
5.2	Mechanische Überprüfung auf festen Sitz, evtl. Schließung ölen		X		
6	Elektrische Sicherheitsmaßnahmen			X	

6.1	Berührungsspannung prüfen			X	
-----	---------------------------	--	--	---	--

V Fristen für die laufende Unterhaltung der BÜSTRA-Anlagen

Lfd. Nr.		Zeitabstand in Monaten			
		3	6	12	24
1	Steuergeräte, Schaltgeräte (Dirigenten, Zentralen, sinngemäß)				
1.1	Sichtprüfung der Schränke auf Mängel		X		
1.2	Gängighalten von Scharnieren, Gelenken und Schlössern bei Schränken und Rahmen		X		
1.3	Gerät innen säubern		X		
1.4	Taktgeber und Steuerschalter prüfen, ggfls. ölen bzw. fetten oder justieren		X		
1.5	Kontakte und andere bewegliche Bauteile prüfen, reinigen, einstellen, ölen bzw. fetten und ggfls. erneuern		X		
1.6	Klemmen, Klemmleisten und Steckkarten auf festen Sitz prüfen		X		
1.7	Handschtaltung prüfen		X		
1.8	Prüfung der Rot-Zeiten, Rot-Gelb-Zeiten, Zwischenzeiten aller Programme				
1.9	Sichtprüfung der vollständigen Farbfolge an allen Signalgebern		X		
1.10	Prüfung aller Programmwechsel von Hand, Schaltuhr und Zentrale		X		
1.11	Prüfung von Maximal- und Minimalfreigabezeiten		X		
1.12	Prüfung von verkehrs- oder bahnabhängigen Programmschaltung oder Freigabezeitverlängerung		X		
1.13	Prüfung des Programmeinlaufes (nach Netzausfall oder Abschaltung)		X		
2	Signalgeber				
2.1	Sichtprüfung der Signalgeber auf Mängel		X		
2.2	Scharniere, Verschlüsse und Befestigungen gängig halten		X		
2.3	Dichtung und Signalgeber prüfen		X		
2.4	Streuscheiben und Reflektoren reinigen		X		
2.5	Kabelanschlüsse in Ordnung halten		X		
3	Lampen				
3.1	Lampenaustausch bei normalen Lampen (mittlere Brenndauer von 1.000 Stunden)	X			
4	Elektrische Sicherheitsmaßnahmen				
4.1	Berührungsspannung prüfen			X	

63

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang und der anliegende Straßenknoten werden durch eine Lichtzeichenanlage R-BÜP mit Halbschranken am Bahnübergang technisch gesichert.

Lageskizzen siehe Seiten 65-67

Mit Befahren der Einschalterschleifen und Betätigen des Schlüsselschalter HE werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten des Überwachungssignals ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ1) angezeigt. Die E-Signale im Straßenknoten sind vorlaufend geschaltet, so dass ein Freiräumen am Bahnübergang ermöglicht wird.

Nach Befahren der Ausschalterschleife K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalterschleifen (Auto HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Ein- bzw. Ausschaltung erfolgen kann.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet ein Überwachungssignal nach Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart (Seite 45-52 der SbV) zu verfahren.

68

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang „Magdalenenstraße“ wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 70

Aus Richtung Sieglar erfolgt die Einschaltung der Anlage 287 m vor dem Bahnübergang bei Befahren der Einschalt Schleife K 1. Die Überwachung erhält der Triebfahrzeugführer 153 m vor dem Bahnübergang im Überwachungssignal ÜS 1 durch weißes Blinklicht (Signal BÜ 1).

Aus Richtung Troisdorf-West erfolgt die Einschaltung der Anlage 320 m vor dem Bahnübergang bei Befahren des Einschaltkontaktes K 2. Die Überwachung erhält der Triebfahrzeugführer 186 m vor dem Bahnübergang im Überwachungssignal ÜS 2 durch weißes Blinklicht (Signal BÜ 1).

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt jeweils 5 Sekunden nachdem die letzte Zugachse den Ausschaltkontakt K 3 verlassen hat.

Bei Fahrten vom Übergabebahnhof Troisdorf-West in Richtung Spich und umgekehrt – es sei denn, das Triebfahrzeug fährt allein oder mit nur einem Wagen – muß der Einschaltkontakt K 2 unwirksam geschaltet werden. Hierfür ist ein US-Schalter vorgesehen. Bei Betätigen dieses Schalters leuchtet die Überwachungslampe auf und der Wecker ertönt. Nach Beendigung der Rangierfahrt ist der Schlüssel wieder zurückzunehmen.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h, jeweils von beiden Seiten, ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden

3. Störungen

Leuchtet ein Überwachungssignal nicht auf, ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart (Seite 45-52 der SbV) zu verfahren.

VI Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichenanlage mit Halbschranke) am Bahnübergang „**Knaubemarkt**“ in Troisdorf-Sieglar der RSKE-Strecke Troisdorf-West – Niederkassel – Lülsdorf – Bahn-km 0+515

1. Beschreibung und Funktion (Anlage II)

Der Bahnübergang wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit Halbschranke mit der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 73

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt und die Halbschranke geschlossen. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt. Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

Um ein unzeitgemäßes Einschalten der Anlage bei Rangierfahrten im Bereich des Schienenkontaktes K 2 II zu verhindern, ist ein US-Schalter eingebaut. Bei Betätigung dieses Schalters wird der Schienenkontakt K 2 II so lange unwirksam geschaltet, wie der Schlüssel in US ungeschlossen bleibt.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 20 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

VII Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zuggesteuerte Lichtzeichen-BÜSTRA)
am Bahnübergang „**Im Zehntfeld**“ in Troisdorf-Sieglar der RSKE-Strecke Troisdorf-
West –Sieglar – Lülsdorf – Bahn-km 0+816

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang „Im Zehntfeld“ sowie der anliegende Straßenknoten wird durch eine kombinierte Straßenverkehrs-Bahnübergangssicherungsanlage nach BÜSTRA technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 76

Mit Befahren der Einschalt Schleifen K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren der Ausschalt Schleifen K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung, d.h., es läuft ausschließlich die Signalisierung des Straßenverkehrs.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt. Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

77

Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 79

Mit Befahren der Einschalterschleifen K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt und die Halbschranke geschlossen. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren der Ausschalterschleifen K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt. Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

Um ein unzeitgemäßes Einschalten der Anlage bei Rangierfahrten im Bereich des Schienenkontaktes K 2 II zu verhindern, ist ein US-Schalter eingebaut. Bei Betätigung dieses Schalters wird der Schienenkontakt K 2 II so lange unwirksam geschaltet, wie der Schlüssel in US ungeschlossen bleibt.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 10 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmitte nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

IX Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichenanlage-BÜSTRA) am Bahnübergang „**Hitzbroicher Weg**“ und „Steinstraße“ in Troisdorf-Sieglar an der RSKE-Strecke Troisdorf-West – Sieglar – Niederkassel-Lülsdorf -
Bahn-km 1 + 463 – Hitzbroicher Weg Bahn-km 1 + 514 – Steinstraße

1. Beschreibung und Funktion

Die beiden Bahnübergänge sowie die anliegenden Straßenknoten werden durch eine kombinierte Straßenverkehrs-Bahnübergangssicherungsanlage nach BÜSTRA mit der Farbfolge technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 82

Mit Befahren der Einschalterschleifen K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren der Ausschalterschleifen K 3a bzw. K3b jeweils hinter dem Bahnübergang mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung, d.h., es läuft ausschließlich die Signalisierung des Straßenverkehrs.

Die Anlage ist **nicht** mit Hilfe einschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, d.h., eine Handein- bzw. -ausschaltung ist nicht möglich.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrtsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 10 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmitte nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

83

1. Beschreibung und Funktion

Die beiden Bahnübergänge sowie die anliegenden Straßenknoten werden durch eine Verkehrssignalanlage T 014 technisch gesichert (keine BÜSTRA-Anlage)

Lageskizze siehe Seite 85

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 5 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale G 1/2 bzw. G 4/3. von weißen Achtungssignalen angezeigt/„Signal kommt“.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 2/K5/K6 mit der letzten Achse der Zuges bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Sperrzeiten für die Querung der Bahnübergänge werden, entsprechend der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit, der weit auseinanderliegenden Ein- und Ausschaltkontakte und des anfallenden Verkehrs ca. 8 Minuten in Anspruch nehmen. Deshalb werden einige Straßenverkehrsteilnehmer besonders aus der Rathausstraße kommend, trotz „roter Ampel“ in den Gleisbereich einfahren. Das Lichtraumprofil des Gleisbereiches vom Stadionkreisel bis hinter Rathausstraße/Könsgen kann vom Straßenverkehr ganz überfahren werden. Bei Zugfahrt aus Spich kommend wird der Gleisbereich durch die Ampelschaltung vor dem fahrenden Zug freigeräumt. Bei Zugfahrt aus Niederkassel kommend muß nach Überfahren des Einschaltkontaktes K 5 langsam an den Bahnübergang Rathausstraße herangefahren werden, damit der Straßenverkehr den Bereich zwischen Stadionkreisel und Rathausstraße freiräumen kann.

Die eingerichtete Anlage wird nicht als ausreichende technische Sicherung des BÜ-Bereiches angesehen. Deshalb gilt die „dienstliche Anweisung zum Befahren: „Nur mit Postensicherung“.

86

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 88

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung,

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 20 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmitte nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite ... (54) zu verfahren.

89

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 91-92

Mit Befahren der Einschalt Schleifen und betätigen des Schlüsselschalter HE werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten des Überwachungssignals ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ1) angezeigt. Die E-Signale im Straßenknoten sind vorlaufend geschaltet, so dass ein Freiräumen am Bahnübergang ermöglicht wird.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung,

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (Auto HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Ein- bzw. –ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite ... (54) zu verfahren.

XIII Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichenanlage) am
Bahnübergang „**Rheinstraße**“ (**L 332**) in Troisdorf-Eschmar an der RSKE-Strecke
Troisdorf-West – Lülsdorf - Bahn-km 3 + 949

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 95

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

Beim Rangieren im Bahnhof Eschmar muß der US 1 betätigt werden, die Überwachungslampe im Kasten zeigt an, daß der Einschaltkontakt unwirksam ist.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h aus Richtung Troisdorf-West und 20 km/h aus Richtung Lülsdorf kommend ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

RSVG - Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn - Darstellung der Zuglaufstellen

96

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang und der anliegende Straßenknoten werden durch zugbediente Lichtzeichenanlage mit Halbschranken - R-BÜT - nach BÜSTRA technisch gesichert.

Lageskizzen siehe Seiten 98-99

Mit Befahren der Einschalterschleifen K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren der Ausschalterschleifen K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung, d.h., es läuft ausschließlich die Signalisierung des Straßenverkehrs.

Die Anlage ist zusätzlich mit automatischer Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmitte nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

100

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang und der benachbarte Straßenknoten wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 102

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmitte nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

XVI Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichenanlage) am
Bahnübergang „**Provinzialstraße**“ (**L332**) in Niederkassel-Mondorf an der RSKE-
Strecke Troisdorf-West – Lülldorf - Bahn-km 6 + 954

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 105 in Verbindung mit der Anlage „Johannesstraße“.

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmitte nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

XVII Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichenanlage) am
Bahnübergang „**Johannesstraße**“ in Niederkassel-Mondorf an der RSKE-Strecke
Troisdorf-West – Lülsdorf - Bahn-km 7 + 264

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 108 in Verbindung mit der Anlage „Provinzialstraße“.

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

Der Schienenkontakt K 1 II ist in Grundstellung unwirksam und wird erst wirksam geschaltet, wenn der Schienenkontakt K 1 I der Anlage I (Provinzialstraße) aus Richtung Troisdorf befahren wird.

Um ein unzeitgemäßes Einschalten der Anlage bei Rangierfahrten im Bereich des Schienenkontaktes K 2 II zu verhindern, ist ein US-Schalter eingebaut. Bei Betätigung dieses Schalters wird der Schienenkontakt K 2 II so lange unwirksam geschaltet, wie der Schlüssel in US ungeschlossen bleibt.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

XVIII Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zuggesteuerte Lichtzeichen-BÜSTRA-Anlage) am Bahnübergang „**Robert-Bosch-Straße**“ in Niederkassel-Mondorf an der RSKE-Strecke Troisdorf-West – Lülsdorf - Bahn-km 8 + 307

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang „Robert-Bosch-Straße“ **sowie der anliegende Straßenknoten** werden durch eine kombinierte Straßenverkehrs-Bahnübergangssicherungsanlage nach BÜSTRA technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 111

Mit Befahren der Einschalt Schleifen K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren der Ausschalt Schleifen K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung, d.h., es läuft ausschließlich die Signalisierung des Straßenverkehrs.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

XIX Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichen-BÜSTRA-Anlage) am Bahnübergang „**Südstraße**“/**Bäumchensweg**“ in Niederkassel-Rheidt an der RSKE-Strecke Troisdorf-West – Lülldorf - Bahn-km 8 + 858

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang und der anliegende Straßenknoten werden durch eine kombinierte Straßenverkehrs-Bahnübergangssicherungsanlage nach BÜSTRA technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 114

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung, d.h., es läuft ausschließlich die Signalisierung des Straßenverkehrs.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 25 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

115

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang und der anliegende Straßenknoten werden durch eine kombinierte Straßenverkehrs-Bahnübergangssicherungsanlage nach BÜSTRA technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 117

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung, d.h., es läuft ausschließlich die Signalisierung des Straßenverkehrs.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

XXI Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichen-BÜSTRA-Anlage mit Halbschranken) am Bahnübergang „**Bahnhofstraße**“ in Niederkassel-Rheidt an der RSKE-Strecke Troisdorf-West – Lülsdorf - Bahn-km 9 + 494

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang und der anliegende Straßenknoten werden durch eine kombinierte Straßenverkehrs-Bahnübergangssicherungsanlage nach BÜSTRA technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 120

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung, d.h., es läuft ausschließlich die Signalisierung des Straßenverkehrs.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

XXII Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichen-BÜSTRA-Anlage mit Halbschranken) am Bahnübergang „**Akazienstraße**“ in Niederkassel-Rheidt an der RSKE-Strecke Troisdorf-West – Lülsdorf - Bahn-km 9 + 756

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang und der anliegende Straßenknoten werden durch eine Lichtzeichenanlage und vorlaufenden Signalen zum Freiräumen des Bahnüberganges technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 123

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung, d.h., es läuft ausschließlich die Signalisierung des Straßenverkehrs.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

XXIII

Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichenanlage mit Halbschranken – RBÜP) am Bahnübergang „**Am Schildchen**“ in Niederkassel-Rheidt der RSKE-Strecke Troisdorf-West – Sieglar – Bahn-km 10 + 450

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang und der anliegende Straßenknoten werden durch eine Lichtzeichenanlage R-BÜP mit Halbschranken am Bahnübergang technisch gesichert.

Lageskizzen siehe Seiten 126-127

Mit Befahren der Einschalterschleifen und Betätigen des Schlüsselschalter HE werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten des Überwachungssignals ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ1) angezeigt. Die E-Signale im Straßenknoten sind vorlaufend geschaltet, so dass ein Freiräumen am Bahnübergang ermöglicht wird.

Nach Befahren der Ausschalterschleife K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalterschleifen (Auto HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Ein- bzw. Ausschaltung erfolgen kann.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmitte nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet ein Überwachungssignal nach Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart (Seite 45-52 der SbV) zu verfahren.

XXIV Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichen-R-BÜP-Anlage mit Halbschranken R-BÜP) am Bahnübergang „**Weidenstraße**“ in Niederkassel-Rheidt an der RSKE-Strecke Troisdorf-West – Lülsdorf - Bahn-km 11 + 762

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang und der anliegende Straßenknoten werden durch eine kombinierte Straßenverkehrs-Bahnübergangssicherungsanlage nach BÜSTRA technisch gesichert – **hier mit Halbschranken.**

Lageskizzen siehe Seiten 130-131

Mit Befahren der Einschalterschleifen K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschalterschleifen K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalterschleifen (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch die Ausschalterschleife K 3 nach der Betätigung der HET findet statt.

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmittle nicht unter- oder überschritten werden.

2. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

XXV

Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichen-Anlage) am
Bahnübergang „**Spicher Straße**“ in Niederkassel an der RSKE-Strecke Troisdorf-
West – Lülsdorf - Bahn-km 12 + 100
neu ausgerüstet: R-BÜP 1:1 ohne Halbschranken

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 134

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschaltsschleifen (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch die Ausschaltsschleifen K 3 nach der Betätigung der HET findet statt.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmitte nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45 – 52 zu verfahren.

XXXI Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichen-Anlage mit Halbschranken – R-BÜP) am Bahnübergang „**Schellenberg**“ in Niederkassel an der RSKE-Strecke Troisdorf-West – Lülsdorf - Bahn-km 12 + 349

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 137-138

Mit Befahren der Einschalterschleifen K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschalterschleifen K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfsschleifen- und Hilfsausschalterschleifen (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmitte nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45 – 52 zu verfahren.

RSVG - Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn - Darstellung der Zuglaufstellen

RSVG - Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn - Darstellung der Zuglaufstellen

XXVII Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichen-Anlage mit Halbschranken) am Bahnübergang „**Waldstraße**“ in Niederkassel an der RSKE-Strecke Troisdorf-West – Lülsdorf - Bahn-km 13 + 039

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang und der anliegende Straßenknoten werden durch eine Lichtzeichenanlage R-BÜT mit Halbschranken technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 141

Mit Befahren der Einschalt Schleifen K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren der Ausschalt Schleifen K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muss mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h von beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmitte nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

XXVIII Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichen-BÜSTRA-Anlage mit Halbschranken) am Bahnübergang „**Porzer Str./L82**“ in Niederkassel-Ranzel an der RSKE-Strecke Troisdorf- West – Lülldorf - Bahn-km 13 + 344

1. Beschreibung und Funktion

Der Bahnübergang wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 144

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrsignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 km/h aus Richtung Troisdorf und 10 km/h aus Richtung Lülsdorf kommend ist zu beachten. Darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

XXVIV Bedienungsanweisung

für die technische Bahnübergangssicherung (zugbediente Lichtzeichen-Anlage) am
Bahnübergang **Evonik - Degussa AG in Niederkassel-Lülsdorf (HÜLS I und II)**
an der RSKE-Strecke Troisdorf- West – Lülsdorf - Bahn-km 13 + 533 / 13 + 748

**zeitlich begrenzt - bis auf Widerruf angeordnet durch den Eisenbahnbetriebs-
leiter:**

Am BÜ (HÜLS II) Evonik ist der BÜ-Melder außer Betrieb gesetzt (aus Richtung 2).

Begründung:

Vor Abfahrt des Ausgangszuges steht dieser in Parkposition **auf** der Weiche 19. Die
Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt vor Abfahrt über Schlüsselschalter an der
Weiche 19.

.....
BL Eisenbahn RSVG

1. Der Bahnübergang wird durch eine zugbediente Lichtzeichenanlage mit der Farbfolge „gelb/rot“ technisch gesichert.

Lageskizze siehe Seite 146

Mit Befahren der Einschaltkontakte K 1 von Troisdorf bzw. K 2 von Lülsdorf werden alle Straßenverkehrssignale auf „Rot“ gestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der Anlage wird durch das Aufleuchten der Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 2 von weißem Blinklicht (Signal BÜ 1) angezeigt.

Nach Befahren des Ausschaltkontaktes K 3 mit der letzten Achse der Zug- bzw. Rangierfahrt läuft die Anlage in Grundstellung.

Die Anlage ist zusätzlich mit Hilfseinschalt- und Hilfsausschalttasten (HET/HAT) ausgerüstet, mit welchen eine Handein- bzw. -ausschaltung erfolgen kann. Eine selbsttätige Ausschaltung durch den Ausschaltkontakt K 3 nach der Betätigung der HET findet nicht statt, Ausschaltung muß mittels HAT durchgeführt werden.

2. Geschwindigkeit

Die durch Langsamfahrssignale Lf 4 und Lf 5 innerhalb der Einschaltstreckenbereiche vorgeschriebene Geschwindigkeit von 10 km/h aus beiden Richtungen ist zu beachten und darf im Abschnitt zwischen dem Einschalt- und Ausschaltkontakt bzw. Bahnübergangsmitte nicht unter- oder überschritten werden.

3. Störungen

Leuchtet das Überwachungssignal nach dem Befahren des Einschaltkontaktes nicht nach kurzer Zeit auf, so ist die Anlage gestört.

Es ist nach Absatz 2.6 „Verhalten bei Störungen“ der Dienstanweisung für den Betrieb von Blinklicht- bzw. Lichtzeichenanlagen normaler Bauart auf Seite 45-52 zu verfahren.

XXX

Betriebsanleitung

für die Bedienung der UKW-Sprechfunkanlage
und Handy

A Geschwindigkeit

Die Sprechfunkanlage dient vor allem der mündlichen Durchgabe von Zuglaufmeldungen und der Abwicklung des Zugmeldeverfahrens.

B Beschreibung der Sprechfunkanlage

Die Sprechfunkanlage arbeitet im Wechselsprechverfahren, d.h., wenn ein Teilnehmer spricht, kann der zweite Teilnehmer nur auf Empfang gehen, also nur hören; er kann nicht gleichzeitig sprechen. Es ist ihm erst dann möglich zu sprechen, wenn der erste Teilnehmer auf Empfang geschaltet hat.

Die ortsfeste Sende- und Empfangsstation „Bahnhof I“ hat als Bedienungsgerät einen Tischapparat mit Stielmikrofon und Sprechaste sowie eingebautem Abhörlautsprecher.

Die Fahrzeuganlagen der Dieselloks besitzen einen Abhörlautsprecher hoch über dem Führerpult und unmittelbar über dem Führerpult ein Wandbedienungsgerät und ein Schnurmikrofon mit Sprechaste.

C Bedienung der Sprechfunkanlage

An der ortsfesten Anlage befindet sich ein Drehregler für „laut“ und „leise“.

▪ Empfangen

Mit dem Einschalten des Batterieauptschalters wird gleichzeitig die Sprechfunkanlage eingeschaltet.

▪ Sprechen

Die Sprechaste am Mikrofon herunterdrücken; dadurch wird der Empfänger aus- und der Sender eingeschaltet. Am Mikrofon befindet sich zusätzlich ein Zweistufenschalter für das Gerät „laut“ und „leise“ zu stellen.

▪ Rufen

Von der ortsfesten Anlage aus können die Loks nicht nur durch Ansprechen gerufen werden, sondern auch durch Drücken der „RUF“-Taste; dabei ertönt im Lautsprecher der Loks ein kräftiger Pfeifton, der stärker durchdringt als gesprochene Worte.

▪ Ausschalten

Mit dem Ausschalten des Batterieauptschalters wird gleichzeitig die Sprechfunkanlage ausgeschaltet.

▪ Sonstiges

Die mittlere rote Taste an der ortsfesten Anlage ist ohne Bedienung und darf nicht gedrückt werden.

Die ortsfeste Anlage arbeitet zwecks Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft bei Ausfall der allgemeinen Ortsstromversorgung an einer Akku-Batterie. Solange die Anlage in Betrieb ist, soll das Batterie-Ladegerät eingeschaltet sein. Es befin-

det sich auf dem Speicher des Hauses Steinstraße 31 durch Drücken der Taste „24 AH“ ein- und durch Drücken der Taste „Aus“ ausgeschaltet. Ständig gedrückt bleibt die Taste „24 V“.

D Verwendung der Anlage

Der Zugleitdienst ist mittels der Sprechfunkanlage nach den Bestimmungen der FV-NE durchzuführen. Ein großer Vorteil der Sprechfunkanlage besteht darin, daß jede Lok im Notfall in jedem Augenblick erreicht werden kann.

Bei Unfällen (auch bei fremden Unfällen, an denen die Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn nicht beteiligt ist) sind gegebenenfalls Polizei, Krankenwagen, Arzt, Betriebsleitung usw. vom Zugführer über Sprechfunk anzufordern.

Die Sprechfunkanlage ist auch für die sofortige Durchgabe von eiligen Meldungen über Betriebsstörungen, Schienenschäden, Schäden durch höhere Gewalt und sonstige wichtige verkehrliche oder betriebliche Vorkommnisse zu benutzen.

Solange sich eine oder mehrere Loks im Einsatz befinden, sind die ortsfeste Anlage und die Anlagen dieser Loks einzuschalten, damit tatsächlich jederzeit Verbindung in beide Richtungen aufgenommen werden kann. Der als Zugleiter eingeteilte Bediente im Bahnhof I darf seinen Platz erst verlassen, wenn die letzte Lok eingefahren und sich abgemeldet hat.

In Notfällen besteht die Möglichkeit, Verbindung von Lok zu Lok aufzunehmen, wenn die Loks nicht weiter als 5 – 8 km voneinander entfernt sind. Es ist allerdings streng verboten, eine solche Direktverbindung zur Umgehung des eingeführten Zugleitdienstes auszunutzen.

Privatgespräche sind untersagt. Betriebsfremde Personen dürfen die Anlage nicht benutzen oder bedienen.

E Störungen – Überwachungen

- In der Zugleitstelle ist ein Prüf- und Störungsbuch zur UKW-Sprechfunkanlage zu führen.
- Versagt eine der Anlagen oder wird die Verständigung z.B. durch Störgeräusche beeinträchtigt, so ist das umgehend Betriebsleitung zu melden und im Störungsbuch einzutragen. Erforderlichenfalls wird der Zugleitdienst über Postfernsprecher abgewickelt (siehe Seite 126).
- Überprüfungen von Maßnahmen zur Behebung von Störungen sind im Prüf- und Störungsbuch zu vermerken und zwar durch den Ausführenden.

F Rangierfunk

Bei der Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn ist der Rangierfunk eingeführt, d.h., es gelangen tragbare, umschaltbare Handfunkgeräte zum Einsatz, die es ermöglichen, daß Lokführer und Rangierpersonal ständig miteinander in Sprechverbindung stehen. Haupt-

zweck des Rangierfunks ist es zunächst, das Drücken der an HÜLS AG, Werk Lülldorf, zu übergebenden Züge in das Übergabegleis zu erleichtern und zu sichern. Auch bei anderen Rangiervorgängen, die durch eine solche Sprechverbindung sicherer gestaltet werden können – z.B. Drücken eines vom Bahnhof I in Richtung RSKE-Ladegleis fahrenden Zuges über die Weiche 1 – ist der Rangierfunk einzusetzen. Zur Vereinfachung des apparativen Aufwandes werden auf den Loks für den Rangierfunk die gleichen Geräte benutzt wie für den Zugleitfunk; auch wickeln sich beide Gesprächsarten auf der gleichen Frequenz, also ohne Kanalumschaltung, ab. Damit der Zugleitfunk und Rangierfunk sich unter diesen Umständen nicht gegenseitig stören, wird folgendes angeordnet:

- Rangierfunk ist erst dann zulässig, wenn der Zugführer bzw. Rangierleiter sich die Zustimmung dazu beim Zugleiter geholt hat. Dieser darf Rangierfunk nur zulassen, wenn und so lange keine andere Zugfahrt auf den Strecken der Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn stattfindet.
- Die Beendigung des Rangierfunks ist dem Zugleiter vom Rangierleiter mitzuteilen; sie kann auch vom Zugleiter angeordnet werden (und ist dann vom Zugführer bzw. Rangierleiter zu bestätigen), wenn eine dringende Zugfahrt erforderlich wird.

Ferner gelten folgende Vorschriften:

- Bei Anwendung des Rangierfunks ist während einer Rangierbewegung das ordnungsgemäße Arbeiten der Funkeinrichtung durch ununterbrochene Kontrollgespräche zwischen Rangierpersonal und Lokführer zu überprüfen. Der Lokführer hat die Rangierfahrt sofort anzuhalten, wenn die Kontrollgespräche nicht einwandfrei zu hören sind.
- Wo bei drei Mann Zugpersonal Meldungen und Aufträge, die durch Rangierfunk gegeben werden, vom Rangierleiter nicht unmittelbar aufgenommen werden können, übermittelt sie der Lokführer. Erst der Rangierleiter erteilt Rangierauftrag. Aufträge zum Halten oder Vermindern der Fahrgeschwindigkeit führt der Lokführer natürlich sofort unmittelbar aus.

Die Rangierfunkgeräte sind mit folgenden Bedienungsorganen ausgerüstet:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------|
| ▪ Ein- und Ausschalter: | unten links |
| ▪ Anzeige der Betriebsbereitschaft: | oben rechts |
| ▪ Lautstärkeschalter: | oben neben der Antenne |
| ▪ Rauschsperr: | oben neben der Antenne |
| ▪ Sprechaste: | rechts seitlich |
| ▪ Lautsprecher/Mikrofon: | Vorderfläche oben |

Der Sprechfunk mittels der Handgeräte wird ähnlich abgewickelt wie der Sprechfunk aus den Loks. Normalerweise sind nur der Ein-/Ausschalter und – so lange man sprechen will – die Sprechaste zu betätigen. Die Lautstärke bleibt im allgemeinen auf „laut“, die Rauschsperr auf „sperrn“ geschaltet. Wenn Verdacht auf mangelnden Empfang besteht, kann die Rauschsperr kurzzeitig umgeschaltet werden; rauscht es dann, so dürfte der Empfang normal sein. Es muß nicht unmittelbar in das Mikrofon hineingesprochen werden. Im Gegenteil, zu lautes Sprechen in unmittelbarer Mikrofonnähe beeinträchtigt die Verständlichkeit der Gespräche.

So lange die Geräte nicht gebraucht werden, sind sie stets auszuschalten; andernfalls wird die Batterie zu schnell leer. Die Batterie ist unten im Gerät untergebracht und kann nach Öffnen einer Schiebeklappe herausgenommen werden. Zur Ladung der Batterie dient ein Spezial-Ladegerät. Die Rangierfunkgeräte werden unter Verschuß gehalten und bei Bedarf ausgegeben. Verantwortlich für das Aufladen, das Unterverschlußhalten und das Ausgeben sind die Bediensteten der Leitstelle.

Störungen an den Handgeräten sind in gleicher Weise zu melden und einzutragen wie bei den Funksprechgeräten im Bahnhof I und in Lokomotiven üblich.

Das Rangierpersonal hat im eigensten Interesse die Geräte so umzuschnallen, daß sie die Rangierarbeit nicht behindern.

Alle Meldungen und Aufträge sind kurz und klar durchzusagen und vom Empfangenden zu wiederholen.

VIII Anlagen und Verzeichnis zur SbV

Anlage 1	Verzeichnis der Postfernsprecher entlang der Strecke
Anlage 2	schriftliche Weisungen gemäß RID
Anlage 3	Beförderung gefährlicher Güter

Verzeichnis der Postfernsprecher entlang der Strecke

Ort	Fernsprechstelle	Amt	Vorwahl	Tel.-Nr.
Troisdorf-Sieglar	Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH <u>Betriebsverwaltung</u> : Steinstraße 31 53844 Troisdorf	Siegburg	02241	499-0
Troisdorf-Sieglar	Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH <u>Güterabfertigung</u> : Steinstraße 31 53844 Troisdorf	Siegburg	02241	499-291
Troisdorf-Spich	Schmitz-Mertens & Co KG Kaffee-Großrösterei Boschstraße 1 53842 Troisdorf	Siegburg	02241	41039
Troisdorf-Sieglar	Reifenhäuser GmbH & Co Spicher Straße 46 53844 Troisdorf	Siegburg	02241	481-0

Verzeichnis der Postfernsprecher entlang der Strecke

Ort	Fernsprechstelle	Amt	Vorwahl	Tel.-Nr.
Niederkassel-Mondorf	LEMO Lehmacher & Sohn Rheidter Straße 52 53859 Niederkassel	Bonn	0228	4591-0
Niederkassel-Lülsdorf	Evonik - DEGUSSA AG Standort Lülsdorf 53859 Niederkassel	Niederkassel	02208	69-0

Unfallmerktafel				
Notfallseelsorge Bonn/Rhein-Sieg		0700 / 110 00 112		
Eisenbahnbetriebsleitung, Herr Schiffbauer		oder 01511-14 14 275 Tag und Nacht		
		0151 - 28 85 23 97 Tag und Nacht		
Lok		0151 / 507 02 671		
Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH, Troisdorf-Sieglar, Betriebshof		Zentrale:	02241	499-0
Güterabfertigung:	Björn Lorenzen, Kirchstr. 66, 53757 Sankt Augustin	dstl. privat: mobil	02241 02241	499-262 33 06 69 0157 / 25 981 993
Vertreter:	Peter Nerlich, Hüttenweg 7, 53797 Lohmar	dstl. privat: mobil	02241 02241	499-291 38 47 34 0157 / 70 27 19 16
Betriebsleiter:	Dipl.-Ing. Klaus Schiffbauer, Frankenstraße 32, 53859 Niederkassel-Rheidt	dstl. privat mobil mobil	02208 02208	92 213 -15 39 92 01511 /14 14 275 0151 / 28 85 23 97
Stellvertreter:	Dipl.-Ing. Franz Küpper, Karolinger Straße 8, 53859 Niederkassel	dstl. privat mobil:	02208 02208	92 213 -14 71 40 3 01511 /14 14 274
Gefahrgutbeauftragte:	a) Dirk Fuchs, Rosenweg 5 a, 53721 Siegburg	dstl. privat mobil	02241 02241	499-280 69 49 4 0170 / 48 29 494
	b) Uwe Dresbach, Heidelbeergarten 3, 53844 Troisdorf	dstl. privat mobil	02241 02241	499-285 23 27 198 0172 / 59 46 234
Werkstattmeister:	Dirk Fuchs, Rosenweg 5 a, 53721 Siegburg	dstl. privat mobil	02241 02241	499-280 69 494 0170 / 48 29 494

O R T	Vorwahl	Notruf Polizei	Notruf Feuerwehr	Feuerwache Sieglar	Erste Hilfe/ Notarzt	Unfall- kranken- wagen	Krankenhaus	Polizei Troisdorf	Unfallärzte
Troisdorf	02241	110	44 44 4	40 93 93	44 44 4	44 44 4	801-0	808-0	Dr. Voiss St. Josef-Hospital Hospitalstraße 45 53840 Troisdorf (Tel. 801-0)
Sieglar	02241	110	44 44 4	40 93 93	44 44 4	44 44 4	488-0	808-0	Dr. Schumann St. Johannes Krankenhaus Wilhelm-Busch-Str. 9 53844 Troisdorf (Sieglar) (Tel. 488-0)
Niederkassel	02208	110	112	5001-0 5001-0 -DRK-	über Notruf 110	über Notruf 110	Posten für alle Orte 02208 / 94 58 - 0		Dr. med. Peter Lau Rosenstraße 22 53859 Niederkassel (Tel. 02208/44 44) Dr. med. Bernd Voss Hoher Rain 40 53859 Niederkassel (Rheidt) (Tel. 02208/44 23) Drs. med. H.+A. Gondolatsch, Berliner Straße 29 53859 Niederkassel (Lülsdorf) (Tel. 02208/66 55)

		Tel.-Nr.
Feuerwehr Niederkassel		02208/41 77
Feuerwehr Niederkassel.....	Heinz-Ewald Verwey..... Stv. Dirk Zimmermann.....	02208/94 66 306 oder 0179/47 24 541 0176 / 84 12 23 26
Evonik, Standort Lül- dorf..... Werksfeuerwehr Werkleiter vom Dienst	Michael Hentschel.....	02208/69-476 0171 / 35 89 191 02208/69538
Evonik, Standort Lülldorf..... Zugabfertigung	Robin Klier..... Christian Dowidat..... Herr Dill.....	02208/69-653 02208/69-279 02208/69-555
Evonik Performanace Material Betriebsleitung Chlor Product Control	Dr. Roswitha Bätz Stefan Scholz	02208/69-403 02208/69-834
Feuer- und Rettungsleitstelle des..... Rhein-Sieg-Kreises, Kreishaus	.....	02241/12 06 0
Fahrdienstleitung DB AG.....	.....	02241/ 98 43 203
DB Cargo.....	Ralf Löffelsend	0221/141 18 855 / 0221/1412 18 866 oder 0180 699 66 33
Rhein-Sieg-Abfallwirtschaft (RSAG)..... (Abfall-Erzeuger Nr. E 382 00 218 9)		02241 / 306 306

Firmen	Ort	Tel.-Nr.
Gleisbaufirma	Robert-Hess GmbH Marktstraße 114, 53859 Niederkassel-Rheidt	02208/91 92 213 - 0
	Peter Hausmann & Co Pohlhausenstraße 18-20, 53332 Bornheim	02222 - 91 09-0
Bergungsfirma	Salgert Lohmar	02246/51 51 02246/53 53
	Victor Baumann Bornheim-Hersel	02222/83 03-0 Herr Becker: 02222-8303-281 mobil: 0171-270 73 48
	Colonia Köln	0221/95 68 61 26
Buba-Aufgleisungszug	Gerätezug Deutzerfeld (nur über BASA zu zu erreichen; anfordern über Deutsche Bahn AG, Stellwerk Troisdorf)	Fahrdienstleitung Tdf. Tel. 02241/98 43 20 3 Einsatzstelle Tdf. Tel. 02241/78 62 0 Notfall-Leitstelle Duisburg (DB) Tel. 0203/31 74 75 7 Fax: 0203/30 17 15 30
Bei CHEMIEUNFÄLLEN sind zu benachrichtigen:		
Bezirksregierung Köln, Dezernat 55		0221 / 147-0 (147-3409)
Evonik, Standort Lüllsdorf		02208/69 398
• EBL Johannes Tondorf	Wesseling	02236 / 76 28 73 0174 / 378 68 16
• stv. EBL Manfred Drewelow Vertretung: Herr Teufert 02208/69711	Wesseling	02208 / 69 715 02236 76-29 79 01520 / 93 92 319
• BL Logistic Detlef Dill		02208/ 69 555
• Gefahrgutbeauftragter Jan Demitrio Vertretung: Herr Christian Hartung, Essen 0201/1273 2732 / mobil: 0151 / 121 79 660	}	02236 / 76 25 84

Bei <u>Unfällen im Zusammenhang mit der DB</u> ist zu benachrichtigen Notfalleitstelle der DB in Duisburg	Mercatorstr. 22 · 47051 Duisburg (0203 391370 Zentrale)	Notfalleitstelle 0203 301 72 154
Bei <u>SCHIENENBRÜCHEN</u> sind zu benachrichtigen		
Christian Breidenbach Schienenschweißungen GmbH Herr Breuninger	Euskirchener Straße 18, Brühl	02232/93 21 04 0172/26 85 039 0177/89 20 307
Bei <u>STÖRUNGEN DER SVA-ANLAGE</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Robert-Bosch-Straße in Niederkassel-Mondorf / ▪ Bahnhofstraße in Niederkassel-Rheidt zu benachrichtigen:	Firma Stührenberg GmbH Westerfeldstraße 3 32758 Detmold	05231/91 50 0 Ansprechpartner: Herr Rhein 0173 / 54 97 475

Firmen	Ort	Tel.-Nr.
Stadtgebiet Niederkassel		
Bei <u>STÖRUNGEN DER SVA-ANLAGEN</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Porzer Straße L 82/L274 N 	Signalbau Huber GmbH / Swarco Traffic Hiltroper Straße 258 44805 Bochum	Herr Liske: 0234/95 913-34 Monteur: Herr Saske: 0172/80 37 557
• Feldmühlestraße	Swarco Traffic (siehe Huber)	Tel. 0234/95 913-34

Stadtgebiet Troisdorf		
Bei <u>STÖRUNGEN DER SVA-ANLAGEN</u> Im Zehntfeld, TROT 031	Siemens AG Siemens Deutschland Industry Sector Paul-Klinger Straße 7-11 45127 Essen	Leitstelle: 0800 808 1333
Hitzbroicher Weg, TROT 038	Siehe oben	Siehe oben
Stadionkreisel, TROT 014	Siehe oben	Siehe oben










SCHRIFTLICHE WEISUNGEN GEMÄSS RID













Maßnahmen bei einem Unfall oder Zwischenfall, der gefährliche Güter erfasst oder zu erfassen droht



Bei einem Unfall oder Zwischenfall, der sich während der Beförderung ereignen kann, müssen die Triebfahrzeugführer folgende Maßnahmen ergreifen, sofern diese sicher und praktisch durchgeführt werden können ^{a)}:

- Zug/Rangierfahrt unter Berücksichtigung der Art der Gefahr (z. B. Brand, Ladegutverlust), der Örtlichkeiten (z. B. Tunnel, Wohngebiet) und der möglichen Maßnahmen der Rettungskräfte (Zugänglichkeit, Evakuierung), gegebenenfalls in Absprache mit dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, an einer geeigneten Stelle zum Halten bringen;
- Triebfahrzeug gemäß Bedienungsanweisung außer Betrieb setzen;
- Zündquellen vermeiden, insbesondere nicht rauchen oder elektronische Zigaretten oder ähnliche Geräte verwenden und keine elektrische Ausrüstung einschalten;
- die den Gefahren aller betroffenen Güter in der nachfolgenden Tabelle zugeordneten zusätzlichen Hinweise beachten. Die Gefahren entsprechen den Nummern der Gefahrzettelmuster und den Kennzeichen, die dem Gut während der Beförderung zugeordnet sind;
- den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder die Einsatzkräfte verständigen und dabei soviel Informationen wie möglich über den Unfall oder Zwischenfall und die betroffenen gefährlichen Güter liefern, dabei sind die Anweisungen des Beförderers zu berücksichtigen;
- Informationen über die beförderten gefährlichen Güter (gegebenenfalls Beförderungspapiere) für die Ankunft der Einsatzkräfte bereit halten oder diese über elektronischen Datenaustausch (EDI) zur Verfügung stellen lassen;
- beim Verlassen des Triebfahrzeugs die vorgeschriebene Warnkleidung anlegen;
- gegebenenfalls weiter Schutzausrüstung verwenden;
- sich aus der unmittelbaren Umgebung des Unfalls oder Zwischenfalls entfernen, andere Personen auffordern sich zu entfernen und die Weisungen der Einsatzleitung (intern und extern) befolgen;
- nicht in ausgelaufene Stoffe treten oder diese berühren und das Einatmen von Dunst, Rauch, Staub und Dämpfen durch Aufenthalt auf der dem Wind zugewandten Seite vermeiden;
- kontaminierte Kleidung ausziehen und einer sicheren Entsorgung zuführen.

^{a)} Vorgaben aufgrund eisenbahnrechtlicher oder –betrieblicher Vorschriften sind zu beachten.

Zusätzliche Hinweise für die Triebfahrzeugführer über die Gefahreigenschaften von gefährlichen Gütern nach Klassen und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen		
Gefahrzettel und Großzettel (Placards), Bezeichnung der Gefahren	Gefahreigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
<p>Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Kann eine Reihe von Eigenschaften und Auswirkungen wie Massendetonation, Splitterwirkung, starker Brand/Wärmeffluss, Bildung von hellem Licht, Lärm oder Rauch haben. Schlagempfindlich und/oder stoßempfindlich und/oder wärmeempfindlich.</p>	<p>Schutz abseits von Fenstern suchen.</p>
<p>Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff</p>  <p>1.4</p>	<p>Leichte Explosions- und Brandgefahr.</p>	<p>Schutz suchen.</p>
<p>Entzündbare Gase</p>  <p>2.1</p>	<p>Brandgefahr. Explosionsgefahr. Kann unter Druck stehen. Erstickengefahr. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.</p>	<p>Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.</p>
<p>Nicht entzündbare, nicht giftige Gase</p>  <p>2.2</p>	<p>Erstickengefahr. Kann unter Druck stehen. Kann Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.</p>	<p>Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.</p>
<p>Giftige Gase</p>  <p>2.3</p>	<p>Vergiftungsgefahr. Kann unter Druck stehen. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.</p>	<p>Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.</p>
<p>Entzündbare flüssige Stoffe</p>  <p>3</p>	<p>Brandgefahr. Explosionsgefahr. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.</p>	<p>Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.</p>
<p>Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe, polymerisierende Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe</p>  <p>4.1</p>	<p>Brandgefahr. Entzündbar oder brennbar, kann sich bei Hitze, Funken oder Flammen entzünden. Kann selbstzersetzliche Stoffe enthalten, die unter Einwirkung von Hitze, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Aminen), bei Reibung oder Stößen zu exothermer Zersetzung neigen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe oder zur Selbstentzündung führen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten. Explosionsgefahr desensibilisierter explosiver Stoffe bei Verlust des Desensibilisierungsmittels.</p>	
<p>Selbstentzündliche Stoffe</p>  <p>4.2</p>	<p>Brandgefahr durch Selbstentzündung bei Beschädigung von Versandstücken oder Austritt von Füllgut. Kann heftig mit Wasser reagieren.</p>	
<p>Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln</p>  <p>4.3</p>	<p>Bei Kontakt mit Wasser Brand- und Explosionsgefahr.</p>	

Zusätzliche Hinweise für die Triebfahrzeugführer über die Gefahreigenschaften von gefährlichen Gütern nach Klassen und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen		
Gefahrzettel und Großzettel (Placards), Bezeichnung der Gefahren	Gefahreigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe  5.1	Gefahr heftiger Reaktion, Entzündung und Explosion bei Berührung mit brennbaren oder entzündbaren Stoffen.	
Organische Peroxide  5.2	Gefahr exothermer Zersetzung bei erhöhten Temperaturen, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Aminen), Reibung oder Stößen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe oder zur Selbstentzündung führen.	
Giftige Stoffe  6.1	Gefahr der Vergiftung beim Einatmen, bei Berührung mit der Haut oder bei Einnahme. Gefahr für Gewässer oder Kanalisation.	
Ansteckungsgefährliche Stoffe  6.2	Ansteckungsgefahr. Kann bei Menschen oder Tieren schwere Krankheiten hervorrufen. Gefahr für Gewässer oder Kanalisation.	
Radioaktive Stoffe  7A  7B  7C  7D	Gefahr der Aufnahme und der äußeren Bestrahlung.	Expositionszeit begrenzen.
Spaltbare Stoffe  7E	Gefahr nuklearer Kettenreaktion.	
Ätzende Stoffe  8	Verätzungsgefahr. Kann untereinander, mit Wasser und mit anderen Stoffen heftig reagieren. Ausgetretener Stoff kann ätzende Dämpfe entwickeln. Gefahr für Gewässer oder Kanalisation.	
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände  9  9A	Verbrennungsgefahr. Brandgefahr. Explosionsgefahr. Gefahr für Gewässer oder Kanalisation.	
Bem. 1. Bei gefährlichen Gütern mit mehrfachen Gefahren und bei Zusammenladungen muss jede anwendbare Eintragung beachtet werden. 2. Die in der Spalte 3 der Tabelle angegebenen zusätzlichen Hinweise können angepasst werden, um die Klassen der zu befördernden gefährlichen Güter und die Beförderungsmittel wiederzugeben und um sie gegebenenfalls gemäß bestehenden nationalen Vorgaben zu ergänzen.		

Zusätzliche Hinweise für die Triebfahrzeugführer über die Gefahreigenschaften von gefährlichen Gütern, die durch Kennzeichen angegeben sind, und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen		
Kennzeichen (1)	Gefahreigenschaften (2)	Zusätzliche Hinweise (3)
 Umweltgefährdende Stoffe	Gefahr für Gewässer oder Kanalisation.	
 Erwärmte Stoffe	Gefahr von Verbrennungen durch Hitze.	Berührung heißer Teile des Wagens oder Containers und des ausgetretenen Stoffes vermeiden.

Ausrüstung für den persönlichen Schutz, die sich auf dem Führerstand befinden muss

Die folgende Ausrüstung^{a)} muss sich auf dem Führerstand befinden:

- ein tragbares Beleuchtungsgerät;
- für den Triebfahrzeugführer
- entsprechende Warnkleidung.

^{a)} Die vorzuhaltende Ausrüstung ist gegebenenfalls gemäß bestehenden nationalen Vorgaben zu ergänzen.

IX Beförderung gefährlicher Güter

Für die Beförderung gefährlicher Güter in Wagen, Containern und Behälterwagen gelten folgende Bestimmungen:

- „Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (Gefahrgutverordnung Eisenbahn – GGVSEB)“
- Anlage 16 zu § 32 (6) FV-NE

Im Verkehr zur Evonik-Degussa AG – Werk Lülsdorf – werden Güter (vor allem Chemikalien, meist in Kesselwagen) befördert, welche bei Unfällen, betrieblichen Unregelmäßigkeiten (z.B. Entgleisungen), Undichtigkeiten an Fahrzeugen oder sonstigen Einwirkungen für die in unmittelbarer Nähe befindlichen Menschen und die Umwelt Gefahr mit sich bringen können, wie Schäden für Augen, Lungen, Haut und Schleimhäute oder Brand- und Explosionsgefahren.

Bei auftretenden Unfällen, z.B. Unregelmäßigkeiten in Verbindung mit gefährlichen Gütern, ist nach den vorgeschriebenen Unfallmerkblättern zu verfahren. Das Unfallmerkblatt besitzt jeder Eisenbahnbedienstete der RSKE als Taschenformat. Anhand dieses Merkblattes kann das Gefahrgut schnell und sicher bestimmt werden. Alle Unfälle und Unregelmäßigkeiten bei der Beförderung von Fahrzeugen mit Gefahrgut sind unverzüglich der Betriebsleitung – als erstes dem Zugleiter – zu melden.

Dieser gibt einen entsprechenden fernmündlichen Notruf (Telefon 112) zur Leitstelle des Rhein-Sieg-Kreises.

Anzugeben sind:

- der genaue Standort des Zuges (Ortsstelle und Straßenname)
- die Kennzahl
- die UN-Zahl

Der zuständige Stadtbrandmeister wird dann entsprechend der Alarmpläne der Feuerwehren weiter Entscheidungen - ggfls. im Benehmen mit der Feuerwehr der Evonik-Degussa AG, Werke Troisdorf und Niederkassel, - einer Spezialeinheit oder eines Chemikers vornehmen.

Die Evonik-Degussa AG hält einen Bereitschaftsdienst von 0,00 Uhr bis 24,00 Uhr aufrecht; die bereitchaftshabende Person – meist ein Chemiker-Ingenieur – Chemiker oder Betriebsleiter wird Ratschläge geben, welche notwendigen Maßnahmen zur Ausschaltung der Gefahr an den betroffenen Fahrzeugen veranlaßt werden müssen.

Alle Wagen mit Gefahrzettel sind Vorsichtswagen nach §§ 55 (13) der FV-NE und müssen entsprechend behandelt werden.

Aktueller Gefahrguttransport auf der Schiene Evonik-Degussa AG

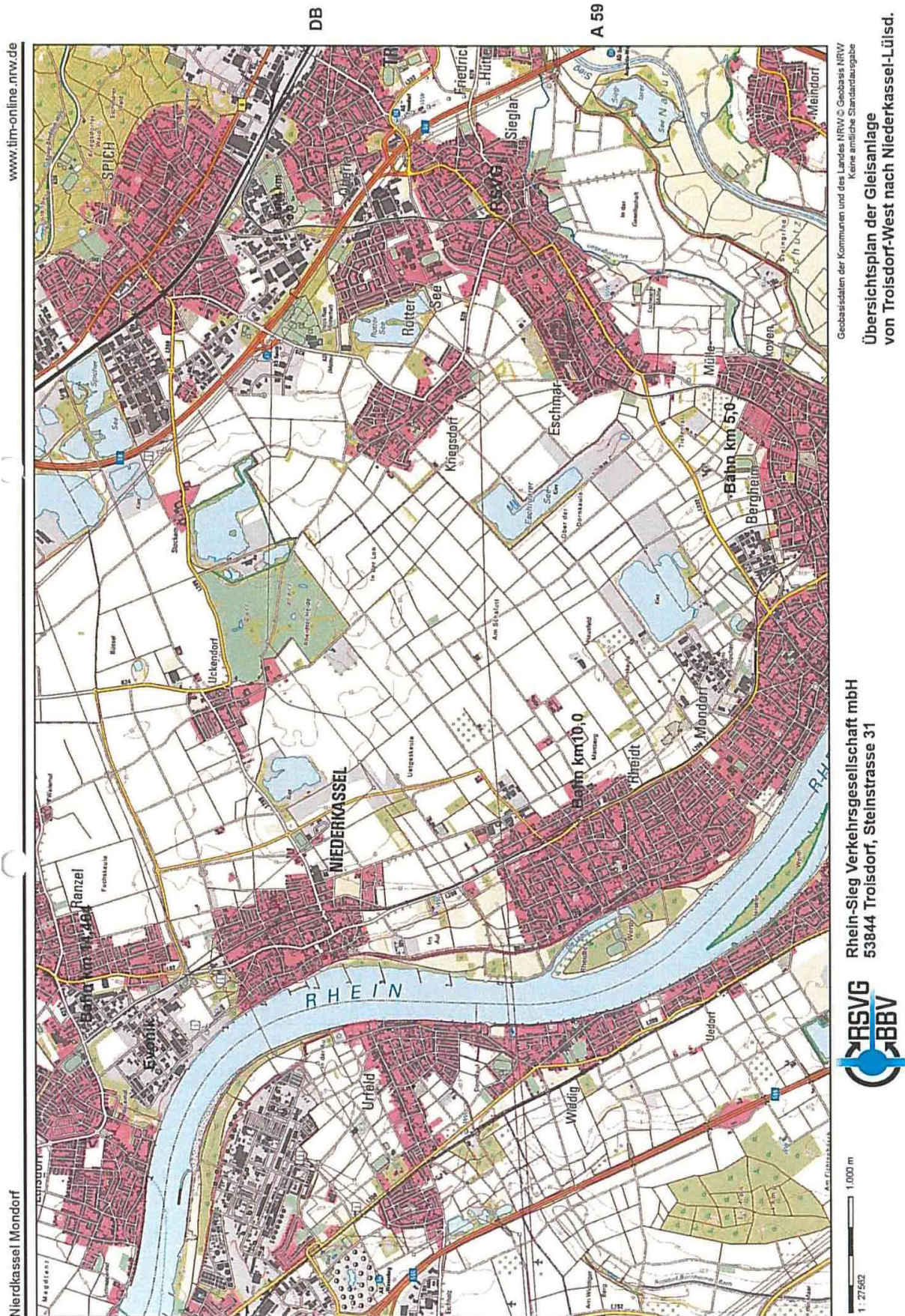
Zurzeit gefahrene Gefahrgüter	Kemler-Zahl	UN-Nummer	Bemerkungen
Natriummethylat, Lösung (NM-30)	38	1289	
Kaliummethylat, Lösung KM	83	2920	
Kaliummhydroxidlösung 45 %	80	1814	(Kalilauge)
Ethanol (Ethylalkohol)	33	1170	
Chlor	265	1017	
Natriummethylatlösung 21 %	883	2920	
Kaliumcarbonat	90	3077	

Zurzeit nicht gefahrene Gefahrgüter	Kemler-Zahl	UN-Nummer	Bemerkungen
Methylchloracetat (CLEM)	663	3272	
Ester N.A.G. (Trimethylorthoformiat-TMOF)	33	3272	
Chloressigsäure	68	3250	
Chloroform	60	1888	
Methanol	336	1230	
Pottasche fest (Kaliumcarbonat)	90	3077	
Ethylendichlorid EDC	336	1184	

Kemler-Zahl = Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr

G U T	Güteart	Tarif-Nr.	Bemerkungen
Ätzkali, fest	37136	0103 2	
Ätzkalilauge	37135	0103 2	
Ätznatron, fest	37119	0103 2	
Ätznatronlauge	37127	0103 2	
Chlor, verfl. in Kwg.	38026	0103 2	
Chlorkalziumlauge	37267	0107 3 C	
Ferrosilizium Rückst.	62331	0103 2	
Kalk, gebrannt	46615	0103 2	
Elektrokorund	37168	0103 2	
Natriumaluminat	37960	0101 6	
Natronbleichlauge	37762	0103 2	
Pottasche (Hydratsalz)	37630	0202 6	
Pottaschelauge	37291	0101 6	
Salzsäure	37051	0103 2	
Soda calc.	37614	0103 2	
VC	37549	0101 6	
Wasserstoff	38034	0024 O A	
Natriumathylat	40311	0101 6	
Paletten aus Holz	50518	0101 6	
Packmittel, gebr. (leere Fässer)	76026	0103 2	Lahr Pal. Tarif-Nr. 00307
Alkohol	40030	0101 6	
Schrott	623018	0114 9 IV	
Perchlor, Dichlor	37713	0101 6	
Trichlor	40618	0101 6	
P-Kwg. leer, 2-achsig	75010	0082 8	
P-Wwg. leer, 4-achsig	75028	0082 8	
Container, leer, 20-Fuß	74419	0101 6	
Chem. Erzeugnisse	42119	0101 6	
Formstücke (feuerfest, s.n.g. Dynacaststeine	60319	0103 2	
Graphitelektrodenreste	32821	0103 2	

G U T	Güteart	Tarif-Nr.	Bemerkungen
Granulat	43125	0101 6	
Maschinen s.n.g.	69518	0101 6 / 30411 AT	
Rohkaffee	09019	0101 6 / 48512 AT	
Trommel, Fässer, gebr.	76026	0103 2	
Bauxit, roh	30213	01073 C	
Altreifen, abgängig	49213	0103 2	
Altlkleider (s.Evbl. 57 v. 1.8.79)			
a) gebrauchte	56010	0101 6	
b) zum Verspinnen ungeeignet	57026	0103 2 Nachweis	



Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH

Unfallmeldetafel I

Strecke/Netz	von Troisdorf-West nach Niederkassel-Lülsdorf (15 Bahn-km)	Betriebsstelle	Troisdorf-Sieglar, Steinstraße 31
--------------	---	----------------	--------------------------------------

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters:

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen – FV-NE § 19 (7))

Funk – Kanal:	Nur Rangierfunk	Telefon	Lt. Telefonliste SbV
---------------	-----------------	---------	----------------------

- Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen
- Fahrleitung abschalten, erden
- Was ist geschehen
Ort: Strecke von nach; Bahn-km
Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben
Feuer ausgebrochen?
- Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrgutzettel))?

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

- Erste Hilfe leisten
- Feuer bekämpfen (Löcher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

- Spuren und Beweisstücke sichern
- Zeugen ermitteln / Anschriften aufschreiben
- Eintreffende Hilfe einweisen
- Für Absperrung sorgen
- Untersuchenden Stellen Auskunft geben
- Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Eisenbahnbetriebsleiter oder Notfallmanager des EIU bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten

Stand:

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle:	
----------------------------	--

Maßnahmen und Meldungen		Meldung an (Name, Anschrift, Rufnummer, Fax, e-mail)
1.	Strecke/Gleise sperren	
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard-Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	Telefonnummern siehe unten
	Örtliche Rettungsleitstelle	
	Zuständige Feuerwehr	
	Zuständige Rettungsdienste	
	Zuständige Polizeidienststellen (wenn gemäß Unfallmeldetafel III erforderlich).	
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmitarbeiter verständigen. Dabei angeben: d) Gefährliche Stoffe freigeworden e) (UN- oder Placard-Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung/Instandsetzungen erforderlich ggfls. weitere Hilfskräfte verständigen	(Name, Anschrift, Rufnummer, Fax, e-mail) Verweis auf Dienstplan
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind. Wenn erforderlich: Information an anschließende EIU Wenn erforderlich: Weitere Stellen oder Behörden verständigen	
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	
7.	Stellen im EIU, z.B. öBL/EBL, Pressestelle Wenn erforderlich: Bautechnische Prüfung Signaldienst Fahrdienstleitung	
8.	Wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern, z.B. Straßenkran / externer Hilfszug	

Stand:

Unfallmeldetafel III

		<i>Wenn „ja“ sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse eilig zu melden, bei Bedarf Konkretisierung innerhalb des ersten Werktags. Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb 2 Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde</i>	
Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an Eisenbahnaufsichtsbehörde	Meldung an Polizei
1	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden	ja	ja
2	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten		ja
3	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten	ja	ja
4	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zusammenhängen		ja
4.1	dabei: Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden	ja	ja
5	Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt immer vor, wenn Presse vor Ort)	ja	
5.1	dabei: Ereignisse, an denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind	ja	ja
6.	Tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffe in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen (wenn nicht von einer Strafanzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll)	Ja	
6.1	dabei: Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge	ja	ja
7	Explosionen, größere Brände, Brand in Reisezügen	ja	ja
8	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 h unterbrochen wird.	ja	
9	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen	ja	
9.1	dabei: Wenn Austritt mehr als 50 l/kg oder wenn Menschen zu Schaden gekommen sind	ja	ja
10	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmens liegt, Beweise zu sichern		im Ermessen

Meldetafel EVU

für die Meldestelle EVU	
-------------------------	--

Maßnahmen und Meldungen		Meldung an (Name, Anschrift, Rufnummer, Fax, e-mail)
1.	Weiterleitung einer eingegangenen Unfallmeldung an die Unfallmeldestelle (EVU)	
2.	Verständigung Notfallmitarbeiter EVU	
3.	Betreuung	
4.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	
5.	Umleitungen, wenn nötig, veranlassen	
6.	Ersatztriebfahrzeug-/zug organisieren	
7.	Nach Rücksprache mit Notfallmitarbeiter des EVU <ul style="list-style-type: none">○ Werkstatt benachrichtigen○ Lauffähigkeitsuntersuchung veranlassen	
8.	Andere Behörden und Stellen verständigen, z.B. wenn Zollgut betroffen ist	

Stand:

Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH

Bericht an die Eisenbahnaufsichtsbehörde (Meldebogen)
Interne Ereignis-Nr.:

Bericht zum gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb

a) Datum:	Uhrzeit:
Ort: (Bahn / Gleis/ Weiche / km)	
Straße: (B / L / K / sonst):	
Wetter/Sicht:	

b) Art des Ereignisses (bitte ankreuzen)	
Unfall (siehe BUVO-NE, Abschnitt 4.2.1):	
<input type="checkbox"/> Kollision <input type="checkbox"/> Entgleisung <input type="checkbox"/> Personenunfall <input type="checkbox"/> Bahnübergangsunfall (Zusammenprall) <input type="checkbox"/> Fahrzeugbrand <input type="checkbox"/> Sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb	Störung (siehe BUVO-NE, Abschnitt 4.2.2) <input type="checkbox"/> Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff Unzulässige Einfahrt in einen besetzten Gleisabschnitt <input type="checkbox"/> Störung am Bahnübergang <input type="checkbox"/> Störung am Fahrzeug <input type="checkbox"/> Störung an der Infrastruktur <input type="checkbox"/> Störung durch betriebliche Fehlhandlung <input type="checkbox"/>

c) Hergang (Sachverhalt, Bremsverhältnisse, Zahl der Achsen, Gewicht, bei Zügen Art und Nr. der Züge):

d) Ursache (soweit bereits festgestellt bzw. eingeleitete Maßnahmen zu deren Feststellung):

e) Verunglückte Personen:			
Tote:			
		(Name, Alter, Anschrift)	Mitarbeiter der Eisenbahn/Reisender/Dritte *)
Schwerverletzte:			
		(Name, Alter, Anschrift)	Mitarbeiter der Eisenbahn/Reisender/Dritte *)
Leichtverletzte:			
		(Name, Alter, Anschrift)	Mitarbeiter der Eisenbahn/Reisender/Dritte *)

f) Art und geschätzte Höhe des Schadens:			
Gesamtschaden:		EUR	0,00
davon	Bahnanlagen	EUR	0,00
	Eisenbahnfahrzeuge	EUR	0,00
	Straßenfahrzeuge	EUR	0,00
	Sonstige Anlagen	EUR	0,00
	Ladung	EUR	0,00
	Umwelt	EUR	0,00

g) Betriebsstörungen und Maßnahmen zu ihrer Beseitigung sowie zur Aufrechterhaltung des Betriebs und zur Weiterbeförderung der Reisenden (z.B. Streckensperrung):

h) Meldung an andere Stelle (Polizei usw.) – Maßnahmen dieser Stellen :
Eisenbahnaufsichtsbehörde:
Landespolizei (Tgb.-Nr.):
Staatsanwaltschaft:
Inspektion Kriminalitätsbekämpfung:

i) Andere Beteiligte Eisenbahnunternehmen (EVU; EIU) und Angaben zu der dort die Untersuchung führenden Stelle):

j) Angaben, ob öffentliches Aufsehen bestand bzw. ob in den Medien über das Ereignis berichtet wurde (mit Name und Ziel):

k) Angaben zu beteiligten Mitarbeitern (sofern ein Fehlverhalten eines Mitarbeiters in Frage kommt, zusätzliche Angaben. In den Untersuchungsbericht werden dabei nur die für den Unfall und eisenbahnrechtlich relevanten Angaben aufgenommen, zu weiteren personenbezogenen Angaben kann auf eine Personalakte verwiesen werden).

a)	Name, Funktion und Lebensalter
b)	Tag des Eintritts in den Eisenbahndienst
c)	Zeitpunkt, seit dem er in der betreffenden Funktion und auf dem Dienstposten ständig oder als Vertreter tätig ist.
d)	Am Tag des gefährlichen Ereignisses und am Vortag geleistete Dienstschichten
e)	Letzte vorhergehende Fortbildung des Mitarbeiters
f)	letzte Überwachung des Mitarbeiters
g)	letzte Tauglichkeitsuntersuchung des Mitarbeiters mit Ergebnis

l) Gefährliche Ereignisse, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen :

Bei gefährlichen Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, werden dem Untersuchungsbericht die Tatbestandsaufnahme nach BUVO-NE Anlage 5 und eine Unfallskizze beigelegt.

m) Schlussfolgerungen (eingeleitete Maßnahmen, Auswertung des Ereignisses usw.)

n) Bemerkungen

Aufgestellt:

Ort

Datum

Unterschrift, Funktion

Anlagen: *)

- Tatbestandsaufnahme nach BUVO-NE Anlage 5 (nur bei Unfällen mit Straßenverkehrsteilnehmern)
- Lageskizze
- Ausdruck PZB 90
- Dienstliche Äußerungen

Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH

Gefährliche Ereignisse, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen

- Tatbestandsaufnahme -

bei gefährlichen Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen oder bei Beschädigung von Sicherungsanlagen an Bahnübergängen

Anlage zum Untersuchungsbericht vom

ohne Lageskizze *)
mit

***) Nichtzutreffendes streichen, Angaben erforderlichenfalls ergänzen!**
Angaben nur auf die Geh- oder Fahrrichtung der Unfallbeteiligten beziehen

A) Tag, Zeit, Witterung *)	
1. Datum:	Wochentag
2. Uhrzeit:	Tageslicht, Dämmerung, Dunkelheit, Mondlicht
3. Wetter:	
Sicht (z.B. Nebel, Sicht etwa 10 m)	
Windrichtung und -stärke	
Straßenglätte	
B) Örtlichkeit *)	
1. Bahnübergang: ja / nein	falls nein:
Bahn neben / in der Straße	
2. Unfallort: Bahn-km	in:
zwischen	und
Gemeindebezirk	
3. Bahn: Neigung und Richtung	
Gefälle 1:	Steigung 1:
Bögen <u>rechts</u> Halbmesser *)	.....m
links	

4.	a)	Bundesstraße. Nr.	Landesstraße Nr.	Kreisstraße. Nr.
Ortsverbindungsweg, Gemeindestraße, Feldweg Waldweg, Privatweg, Überfahrt, Fußweg:				
von		nach		
Straßenname				
b) schwacher/ mäßiger / starker Verkehr				
c) Oberfläche: Beton, Asphalt, Teer, Großpflaster, Kleinpflaster, unbefestigt:				
d) Zustand (z.B. Fahrgbahn, gewölbt, Schlaglöcher , Glätte, schmierig)				
vor dem Bahnübergang:				
Zwischen den Schienen:				
Schienenoberkante und Fahrbahnbelag in gleicher Höhe ja. / nein				
Breite: vor dem Bahnübergang .....m				
hinter dem Bahnübergang .....m				
e) Neigung und Kreuzungswinkel:				
Gefälle 1: Steigung 1				
Kreuzungswinkel zwischen Bahn und Straße				

C) Sicherung *)
1. Bahnübergang: Schranke (fern-/nahbedient, Anrufschränke, Gitterbehang, rückstrahlend, mit Lichtzeichen
Blinklicht (rot)
rechts / links / beidseitig / mit Wecker, in Betrieb / gestört, mit Überwachungssignal / fernüberwacht, mit Halbschranken **)
Lichtzeichenanlage (Rot-Gelb / Rot-Gelb-Grün)
rechts / links / beidseitig / mit Wecker, in Betrieb / gestört, mit Überwachungssignal / fernüberwacht, mit Halbschranken **)
Sicherung durch Posten (Zugbegleiter / Rangierer / mit Signalfahne, rotleuchtender Handlampe, Signalhorn)
Name:
Nichttechnisch gesichert (Übersicht und hörbare Signale / Übersicht / hörbare Signale
.....
Sonstige Einrichtungen (Hecktor, Drehkreuz, Umlaufsperrern)
.....

*) Örtliche Besonderheiten, wie zusätzliche Optiken an Peitschenmast für Seitenwege usw., erforderlichenfalls in Skizze darstellen

2. Bahn: Welche Signale sind aufgestellt und in welchem Abstand vom Kreuzungsmittelpunkt?
(Signal BÜ 4, Pf 2, Lf4, Lf5
Sonstige Signale (z.B. Trapeztafeln, Überwachungssignale, Rautentafeln, Merktafeln, Langsamfahrsignale)

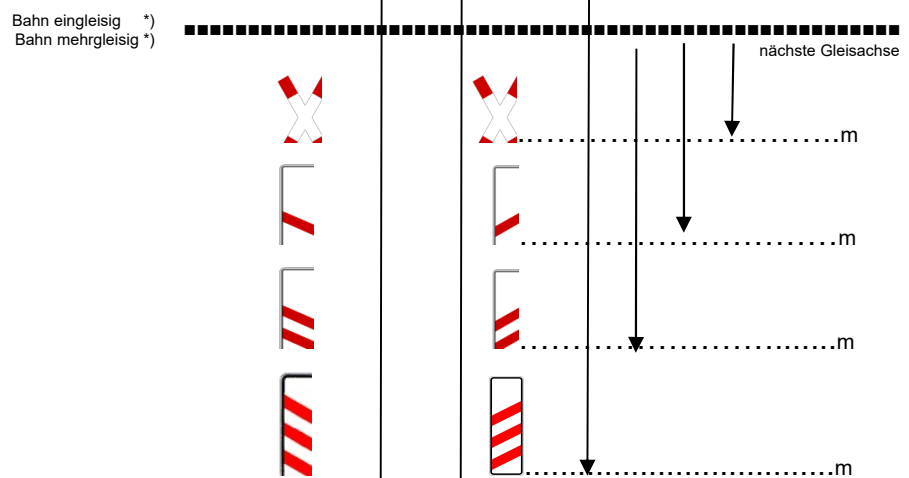


Pf 1 oder Pf 2m vor Bahnübergang
----------------	-------------------------

Lf 4/6 mit Kennzahl		.....m vor Bahnübergang
Lf 5/7		.....m vor Bahnübergang (Kennzahl Lf 7 eintragen)

3. Straße: Welche Straßenverkehrszeichen sind aufgestellt?
Nicht vorhandene Zeichen sind im Bild zu streichen, zusätzliche nachzutragen

Fahrtrichtung des Zuges		von
Fahrtrichtung des Zuges		nach



Ankündigung durch Zeichen 150		oder Zeichen 151		Zusatzschilder oder Zusatzangaben sind nachzutragen. Rückstrahlende Verkehrszeichen durch „r“ kennzeichnen
Zeichen 274		..... m vor BÜ	mit km/h	
Zeichen 276		..... m vor BÜ	mit km/h	
Zeichen 101		..... m vor BÜ	mit Zusatzzeichen Zz	
Zeichen 283		..... m vor BÜ		
Zeichen 286		..... m vor BÜ		

Zustand und Sichtbarkeit (auch außergewöhnliche Höhe und besondere Beleuchtung der Verkehrszeichen):

.....

.....

4. Sichtverhältnisse in Augenhöhe des beteiligten Straßenverkehrsteilnehmers	
a) 6 m vor dem Andreaskreuz oder vor der Haltelinie für $V_{St} = 10 \text{ km/h}$	.....m
b) 41 m vor dem Andreaskreuz oder vor der Haltelinie für $V_{St} = 50 \text{ km/h}$	.....m
c) m vor dem Andreaskreuz oder vor der Haltelinie für $V_{St} = \dots \text{ km/h}$ oder bei einer Wegneigung über 7 %	.....m
d) 2,75 m vor der nächstgelegenen Gleisachse (nur bei Fuß- und Radwegen)	
e) 6,50 m vor der nächstgelegenen Gleisachse (nur bei Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr)	
Kann die Bahn vor diesen Sichthindernissen eingesehen werden?	
(Sichthindernisse und Sichtlinien in Lageskizze eintragen)	
Sonstige vorübergehende Sichthindernisse zur Zeit des Unfalls	

5 Beleuchtung	
a) Überwegbeleuchtung	
b) Schrankenleuchten..... [bei a) und b) Art und Zahl der Beleuchtungskörper angeben]	
c) Straßenbeleuchtung, Lichtreklame (Blendung?)	
d) Spitzensignal: Spitzenlichter, aufgeblendet / abgeblendet	
e) Zuginnenbeleuchtung vom bis .....Wagen	

D) Unfallangaben: *)	
1. Bahn:	
a) Zug-Nr. / Rangierabteilung / Nebenfahrzeug *)	
von.....nach von.....	
b) Zusammensetzung: Tfz-Nr. ....(besetzter Führerstand, vorn, Mitte, hinten) ziehend, schiebend, allein) Wagen (Reihenfolge)	
c) Zuggewicht .....t Bremsgewicht.....t	
Mindestbrems Hundertstel vorhandene Brems Hundertstel	
d) Festgestellter Bremsweg .....m	
e) Geschwindigkeit: zulässige .....km/h, tatsächliche Geschwindigkeit .....km/h	
f) Achtungssignal gegeben? ja / nein, wo .....wie oft..... Zeichen:.....	
g) Wurde Schnellbremsung durchgeführt? ja / nein	Magnetschienenbremse? ja / nein
h) Sandstreuer betätigt? ja / nein	

Sammlung betrieblicher Vorschriften

2. Straßenverkehrsteilnehmer:	
a)	Fahrzeugart und -typ:
	amtliches Kennzeichen des Kfz: des Anhängers:
	Fahrzeughalter:
b)	Besetzung: Personen
	Ladung (Art und Gewicht):
	Eigengewicht des Fahrzeugs:
c)	Zustand des Fahrzeugs: der Bereifung
	Führerhaus ganz / teilweise geschlossen, Fenster geschlossen, Fenster geöffnet / geschlossen
	Bremsbedienung:
	Welcher Gang eingeschaltet?
	Welche Beleuchtung eingeschaltet?
d)	Festgestellte Bremsspur: .....m
e)	Unfallbeteiligter bzw. Fahrer: Name:
	Anschrift:
	ortskundig / ortsunkundig Sicherheitsgurt angelegt
	Alkoholverdacht Blutuntersuchung
	körperliche Gebrechen
	Sonstige Behinderungen (Ablenkung oder Behinderung durch Mitfahrer, Radio, Übermüdung, beschlagene Scheiben Blendung, Ladung, sonstigen Straßenverkehr, Ohrenschützer usw.)
f)	Gefahrenere Geschwindigkeit:
	geschätzt: km/h von wem?
	nach Angaben des Fahrers km/h nach Fahrtenschreiber km/h
g)	Benutzte Straßenseite: rechts / Mitte / links
3. Polizei:	
	Unfall aufgenommen? ja / nein, welche Stelle?

Aufgestellt:

....., den

(Unterschrift, Funktion)

Für die Beförderung gefährlicher Güter in Wagen, Containern und Behälterwagen gelten folgende Bestimmungen:

- „Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (Gefahrgutverordnung Eisenbahn – GGVSEB – Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt)“
- Anlage 16 zu § 32 (6) FV-NE

Im Verkehr zur Evonik-Degussa AG – Werk Lülsdorf – werden Güter (vor allem Chemikalien, meist in Kesselwagen) befördert, welche bei Unfällen, betrieblichen Unregelmäßigkeiten (z.B. Entgleisungen), Undichtigkeiten an Fahrzeugen oder sonstigen Einwirkungen für die in unmittelbarer Nähe befindlichen Menschen und die Umwelt Gefahr mit sich bringen können, wie Schäden für Augen, Lungen, Haut und Schleimhäute oder Brand- und Explosionsgefahren.

Bei auftretenden Unfällen, z. B. Unregelmäßigkeiten in Verbindung mit gefährlichen Gütern, ist nach den vorgeschriebenen Unfallmerkblättern zu verfahren. Das Unfallmerkblatt besitzt jeder Eisenbahnbedienstete der RSKE als Taschenformat. Anhand dieses Merkblattes kann das Gefahrgut schnell und sicher bestimmt werden. Alle Unfälle und Unregelmäßigkeiten bei der Beförderung von Fahrzeugen mit Gefahrgut sind unverzüglich der Betriebsleitung – als erstes dem Zugleiter – zu melden.

Dieser gibt einen entsprechenden fernmündlichen Notruf (Telefon 112) zur Leitstelle des Rhein-Sieg-Kreises.

Anzugeben sind:

- der genaue Standort des Zuges (Ortsstelle und Straßennahme)
- die Kennzahl
- die UN-Zahl

Der zuständige Stadtbrandmeister wird dann entsprechend der Alarmpläne der Feuerwehren weitere Entscheidungen – ggfls. im Benehmen mit der Feuerwehr der Evonik-Degussa AG Werke Troisdorf und Niederkassel, einer Spezialeinheit oder eines Chemikers vornehmen.

Die Evonik-Degussa AG hält einen Bereitschaftsdienst von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr aufrecht, die bereitchaftshabende Person – meist ein Chemiker-Ingenieur, Chemiker oder Betriebsleiter wird Ratschläge geben, welche notwendigen Maßnahmen zur Ausschaltung der Gefahr an den betroffenen Fahrzeugen veranlasst werden müssen.

Alle Wagen mit Gefahrzettel sind Vorsichtswagen nach §§ 55 (13) der FV-NE und müssen entsprechend behandelt werden.

Anlage zur Verfahrensweise bei Zustellung und Abholung

Auszug aus der Sammlung betrieblicher Vorschriften der RSVG/ RSKE

Besonderheiten zum Befahren des Übergabebahnhof Troisdorf West

1. Im Bahnhof Troisdorf – West besteht Gemeinschaftsbetrieb mit der DB (Übergabe) Es gilt die FV-NE in Verbindung mit der Dienstanweisung der DB.
2. Das EVU wird im Bahnhof Troisdorf in den Anschluss 544.015 Troisdorf-West(„ Kleinbahn“) der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH. Steinstraße 31, 53844 Troisdorf (Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn) geführt.

Im Zuführgleis zum Übergabebahnhof passiert die EVU-Lok vor der Infrastrukturgrenze DB / RSKE im parallel geführten Gleis die installierte Störfallplatte (Gemeinschaftsanlage DB/ RSKE). Dieses Gleis mit der Störfallplatte kann auch kurzzeitig zum Abstellen des Triebfahrzeuges eines EVU genutzt werden.

Hinter der Infrastrukturgrenze liegt die erste Weiche Nr.54 der RSKE zum Wechsel auf die Gleise 1, 2, 3 mit den Weichen Nr. 53, 53A, 52, 51, 50.

Das Gleis 1 mit einer verfügbaren Länge von über 330 Metern dient der Zustellung des Eingangszuges.

Das Gleis 2 mit einer verfügbaren Länge von über 250 Metern dient der Bereitstellung des Ausgangszuges.

Das Gleis 3 mit einer verfügbaren Länge von ca.250 Metern dient mit Einschränkungen ausschließlich als Umfahrgleis.

Das Grenzzeichen „Halt“ für DB -Lok gilt auch für andere EVU.

3. Der Ablauf der Zustellung bis zur Stunde 6.00 Uhr und der Abholung nach der Stunde 15.00 Uhr im Übergabebahnhof der RSKE hat immer in Abstimmung mit der Güterabfertigung RSVG und dem Bahnhof Troisdorf zu erfolgen.

In Ausnahmefällen ist der EBL der RSVG, mobil 015 11 14 14 275 zu erreichen!!!

4. Wenn es zu einer Dauereinrichtung eines anderen EVU mit den üblichen Zustellungen und Abholungen im Übergabebahnhof Troisdorf – West kommt, ist immer eine Einweisung des Triebfahrzeugführers notwendig, ebenso der Austausch der zurzeit gültigen Mobilnummern.

RSVG Lok zurzeit 0151 50 70 26 71

5. Änderungen sind immer mit dem EBL RSVG frühzeitig abzustimmen.

**gez. Eisenbahnbetriebsleiter
Dipl. Ing. Klaus Schiffbauer
Troisdorf, im Januar 2019**

Quellenangaben Gesetze und Verordnungen Eisenbahn		
EBO – Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	gültige Fassung:	Stand: 2016
FV-NE – Fahrdienstvorschrift NE / DAT Eisenbahn	gültige Fassung:	Stand: 2018
Berichtigungsblätter Nrn. 18 und 19	gültige Fassung	Stand: 2018
EKrG – Eisenbahnkreuzungsgesetz	gültige Fassung:	Stand: 2018
ESO – Eisenbahnsignalordnung	gültige Fassung:	Stand: 2018
BGV D 33 – Unfallverhütungsvorschrift	gültige Fassung	Stand: 2010
BUVO-NE – Betriebsunfallvorschrift für NE-Bahnen	gültige Fassung	Stand: 2010
Obri-NE – Oberbaurichtlinie für NE-Bahnen	gültige Fassung derzeit noch in Bearbeitung	
GGVE / RID – Vorschrift für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn <u>Aufbewahrung:</u> Gefahrgutbeauftragte, Herren Fuchs/Herrn Dresbach	gültige Fassung	Stand: 2017
Inspektion von Ingenieurwerken des schienengebundenen ÖPNV und der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach DIN 1076	gültige Fassung	Stand: 2012
VDV-Schrift 753 – Eisenbahnfahrzeugrichtlinie (für die Erteilung der Erlaubnis zum Führen)	gültige Fassung	Stand: 2006/2015
VDV-Schrift 754 – Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von MA im Eisenbahnbetrieb	gültige Fassung	Stand: 2016
DIN-Normen 27201-1 bis 7 sowie 2012-02 (Führen von Nachweisen – Inspektionsintervalle Triebfahrzeuge <u>Aufbewahrung</u> bei Abt.-Leiter Technik, Herrn Fuchs	gültige Fassung	Stand: 2015
VDV-Schrift 714 – Beurteilung der Betriebsdiensttauglich- keit in Verkehrsunternehmen	gültige Fassung	Stand:2013/ 2018
Richtlinie Nr. 93613 - Wagenprüfer	gültige Fassung	Stand: 2018
Leitfaden für BÜ-Schau	gültige Fassung	Stand: 2017
BÜV-NE	gültige Fassung	Stand: 2001