

**Rurtalbahn GmbH
Kölner Landstraße 271
52351 Düren**

**Tel.: 0 24 21 / 27693-00
Fax: 0 24 21 / 27693-35**

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)



Gültig ab 01.01.2019

Aufgestellt

Düren, 13.12.2018

Der Eisenbahnbetriebsleiter

<p>Abdruck - auch auszugsweise - ist nur mit schriftlicher Genehmigung der Rurtalbahn GmbH gestattet.</p>
--

1. Nachweis der Bekanntgaben

Nummer der Bekanntgabe	gültig ab	erstellt / berichtigt	
		am	durch
1	18.12.2014	03.12.2014	Ewald Pohé
2		29.05.2015	Ewald Pohé
3	23.09.2015	22.09.2015	Ewald Pohé
4	15.12.2015	10.11.2015	Ewald Pohé
5	03.01.2016	29.12.2015	Ewald Pohé
6	15.02.2017	25.01.2017	Ewald Pohé
7	02.03.2017	01.03.2017	Ewald Pohé
8	07.04.2017	28.03.2017	Ewald Pohé
9	01.07.2017	01.06.2017	Christoph Götdecke
10	01.01.2019	13.12.2018	Karsten Liesen

2. Inhalt

1.	Nachweis der Bekanntgaben.....	2
2.	Inhalt	3
3.	betriebliche und technische Zugangsbedingungen	4
4.	Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)	6
5.	Zusatzbestimmungen zum Signaltbuch (SB).....	16
6.	.Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE).....	16
7.	Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Bedienungen von Signalanlagen Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Sig VB-NE)	18
8.	Zusatzbestimmungen zur Ril 437 (DB AG): Zug- und Rangierfahrten im signalisierten Zugleitbetrieb durchführen (SZB)	19
8.1.	Zu Modul 437.0001 (Regelungen für alle Mitarbeiter)	19
8.2.	Zu Modul 437.0002 (Aufgaben des Zugleiters)	20
8.3.	Zu Modul 437.0003 (Aufgaben des Triebfahrzeugführers).....	21
8.4.	Zu Modul 437.0011 (Aufgaben des Triebfahrzeugführers).....	22
8.5.	Zu Modul 437.0013 (Aufgaben des Triebfahrzeugführers).....	22
9.	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse	23
9.1.	Strecke Düren-Heimbach.....	23
9.1.1.	Strecke Düren (DB AG) - Bahnhof Lendersdorf	24
9.1.2.	Awanst Neumühl (km 3,192) mit Nebenanschießer Thyssen	25
9.1.3.	Bahnhof Lendersdorf	28
9.1.4.	Gleisanschluss Akzo Chemie mit Nebenanschießer Schoellershammer	31
9.1.5.	Strecke Bahnhof Lendersdorf - Bahnhof Kreuzau	31
9.1.6.	Bahnhof Kreuzau	33
9.1.7.	Strecke Bahnhof Kreuzau - Bahnhof Untermaubach	35
9.1.8.	Bahnhof Untermaubach	37
9.1.9.	Strecke Bahnhof Untermaubach - Bahnhof Nideggen	39
9.1.10.	Bahnhof Nideggen.....	40
9.1.11.	Strecke Bahnhof Nideggen - Bahnhof Heimbach	43
9.1.12.	Bahnhof Heimbach.....	45
9.2.	Düren Nord - Bf Jülich - Bf Linnich.....	49
9.2.1.	Bahnhof Düren-Nord	50
9.2.2.	Strecke Bahnhof Düren Nord - Bahnhof Huchem Stammeln.....	50
9.2.3.	Bahnhof Huchem-Stammeln.....	51
9.2.4.	Strecke Bahnhof Huchem-Stammeln - Bf Krauthausen	51
9.2.5.	Awanst Krauthausen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
9.2.6.	Bahnhof Krauthausen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
9.2.7.	Strecke Bahnhof Krauthausen - Bf Jülich.....	59
9.2.8.	Awanst Forschungszentrum Jülich (km 3,365)	60
9.2.9.	Bahnhof Jülich	62
9.2.10.	Anschluss Bundeswehr	66
9.2.11.	Kohlebunker der Zuckerfabrik (Gleis 4)	66
9.3.	Strecke Bf Jülich - Bf Linnich	Fehler! Textmarke nicht definiert.
9.3.1.	Bf Jülich.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
9.3.2.	Strecke Bf Jülich - Bf Linnich	68

9.3.3. Bahnhof Linnich	71
9.4. Strecke Bf Düren - DB AG - Anschlussstelle Brückenstraße —Bf Zülpich-Kappa und Distelrath.....	75
9.4.1. Strecke Bf Düren (DB Netz AG) - Anschlussstelle Brücken- straße	75
9.4.2. Anschlussstelle Brückenstraße in km 1,900	76
9.4.3. Strecke Anschlussstelle Brückenstraße - Distelrath	76
9.4.4. Abstellanlage Distelrath.....	76
9.4.5. Strecke Anschlussstelle Brückenstraße - Bahnhof Zülpich - Kappa	79
9.4.6. Bahnhof Zülpich – Kappa.....	82
9.4.7. Bahnhof Zülpich	86
9.5. Strecke Lindern - Heinsberg	87
9.5.1. Strecke Bf Lindern - Bf Oberbruch	87
9.5.2. Bahnhof Oberbruch.....	94
9.5.3. Strecke Oberbruch - Heinsberg.....	96
9.5.4. Bf Heinsberg	98

Tabellen

Tabelle 1: betriebliche Unterlagen auf dem Fahrzeug	9
Tabelle 2: Streckenparameter Düren – Heimbach	23
Tabelle 3: Streckenparameter Jülich - Düren	49
Tabelle 4: Streckenparameter Jülich - Linnich	50
Tabelle 5: Streckenparameter Düren - Zülpich	75
Tabelle 6: Streckenparameter Lindern - Heinsberg	87

3. betriebliche und technische Zugangsbedingungen

Es gelten insbesondere folgende Regelwerke:

- Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
- Ril 408 Deutsche Bahn AG: Züge fahren und Rangieren (FV-DB)
- Ril 437 Deutsche Bahn AG: Signalisierter Zugleitbetrieb (SZB)
- Ril 483 Deutsche Bahn AG: Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen (PZB)
- Vorschrift über die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Sig VB-NE)
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- VDV-Schrift 753 Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie
- VDV-Schrift 755 Streckenkenntnisrichtlinie
- VDV-Schrift 757 Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen
- VA Notfallmanagement Infrastruktur der Rurtalbahn

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen den Anforderungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung entsprechen und insbesondere folgende Ausrüstungen haben:

- Zugfunk, kompatibel zum Frequenzband der Strecken der Rurtalbahn

- Induktive Zugsicherung (INDUSI) I60, I60 R, PZB 90

Die vom jeweiligen EVU eingesetzten Bediensteten müssen neben den gemäß den einschlägigen Richtlinien zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen notwendigen Ausrüstungen insbesondere nachfolgend aufgeführte Ausrüstungsgegenstände bei der Dienstausübung mitführen:

- Schlüssel DB 21 / DB 24
- Vierkantschlüssel
- Meldebuch für SZB – Strecken
- Meldebuch FV-NE Anlage 5
- Befehlsblock SZB / DB / FV-NE
- Aktuelle La RTB
- Buchfahrpläne / Fplo

4. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundes-eigene Eisenbahnen (FV-NE)

Zu § 1 (3)

Bestimmungen, die nur vorübergehende Bedeutung haben oder die bis zu ihrer Aufnahme in die SbV angeordnet werden, werden gesondert bekannt gegeben. Diese Bekanntgaben sind bis zur Einarbeitung in diese SbV aufzubewahren.

Zu § 1 (4)

Für den elektrischen Bahnbetrieb und den Betrieb im Bereich von Gleisen mit Fahrleitungen gilt Anlage 1 der FV-NE - „Besondere Bestimmungen für den Betrieb auf elektrifizierter Infrastruktur“.

Zuständigkeit für Schaltanträge und Störungen

ZES RTB auf der Zugleitstelle Düren, Tel.: 02421-27693-23

Zu § 2a (1) (3)

Wenn das Betriebspersonal erkennt, dass eine Gefahr droht, muss es in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um Gefahr abzuwenden oder zu mindern. Der Zugleiter RTB in Düren ist zu verständigen.

Lassen wetterbedingte oder andere gefahrendrohende Umstände (Stürme, Eisregen, extreme Schneehöhen, Hochwasser, Brände, Abfragen eines Notrufs nicht möglich, Tiere usw.) befürchten, dass Gleise nicht ohne Gefahr befahren werden können, sind diese zu erkunden.

Für das Erkunden kommen insbesondere Kontrollgänge, Fahrten mit Straßenfahrzeugen entlang der Strecke oder Posten an der vermuteten Gefahrenstelle, ferner nicht mit Reisenden besetzte Fahrten mit Triebfahrzeugen oder Wendezügen in Betracht.

Der Zugleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer SZB Befehl Abschnitt a) „fahren Sie auf Sicht“ und Grund Nr. 32 für den betroffenen Gleisabschnitt. Weisen Sie den Triebfahrzeugführer zusätzlich durch Abschnitt f) an, das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an den Zugleiter zu melden.

Zu § 3 (14)

Es gibt folgende Zugleitstrecken:

Linnich - Jülich - Düren-Nord	SZB gem. Ril. 437.0011-0013
Düren - Untermaubach - Heimbach	SZB gem. Ril. 437.0001-0005
Lindern - Heinsberg	SZB gem. Ril 437.0011-0013
Düren - Zulpich - Euskirchen	ZLB gem. FV NE

Zugleitstelle für alle Strecken ist der Zugleiter Düren im Stw Dnf. Der Zugleiter Düren regelt auch die Rangierfahrten auf dem Verbindungsgleis Düren – Distelrath.

Zu § 4 (3 + 4)

Die Zugnummern werden mit der DB AG abgestimmt und sind im Buch- und im Bildfahrplan ersichtlich.

Die Züge der Nord-Süd-Richtung erhalten gerade Zugnummern,
die Züge der Süd-Nord-Richtung erhalten ungerade Zugnummern.

Zu § 5 (2)

Es werden folgende Fahrpläne ausgegeben:

- Bildfahrpläne
- Buchfahrpläne
- Fahrzeitenheft
- Sonderzugfahrpläne (Buchfahrplan)

Abkürzungen werden in den jeweiligen Fahrplänen erläutert.

Zu § 5 (4)

Bahnhofsfahrordnungen sind im Buchfahrplan eingearbeitet.

Zu § 5 (8)

Beim Zugleiter Düren werden zur Bekanntgabe von Sonderzügen, des Ausfalls von Zügen, von Fahrplanänderungen, von in Kraft befindlichen Beträgen und sonstigen betrieblichen Hinweisen besondere Vordrucke vorgehalten. In der Mappe betriebliche Sammlungen werden die aktuellen Fplo/Beträge für den Tag hinterlegt. Nach Erledigung werden diese im Ordner Betra/Fplo abgeheftet.

Zu § 6 (1)

Der Zugleiter Düren führt folgende Meldebücher:

das "Zugmeldebuch für die Zugleitstrecke" nach Ril 437.0001V03 für die SZB-Strecken

- Jülich - Düren / Jülich - Linnich
- Düren - Heimbach (hierin ist das Verbindungsgleis Düren – Distelrath enthalten)
- Lindern - Heinsberg

das Meldebuch für den Zugleiter gem. Anlage 7 FV-NE für die Zugleitstrecke

- Düren - Zulpich - Euskirchen

Zu § 6 (2)

Meldebuch für SZB-Strecken wird nur auf der Zuglaufstelle Awanst Neumühl geführt und befindet sich im örtlichen Fernsprechkasten. Die Meldebücher für die SZB-Strecken werden dem beteiligten Fahrpersonal persönlich zugeteilt.

Zu § 6 (3)

Es wird kein Fernsprechbuch geführt.

Zu § 6 (4)

Nach Abschluss der jeweiligen fahrdienstlichen Unterlagen sind diese dem örtlichen Betriebsleiter Infrastruktur zuzuführen, der diese bis zum Ablauf des folgenden Kalenderjahres aufbewahrt.

Zu § 6 (5)

Die Dienstübergabe/-nahme wird von den Zugleitern im „Zugmeldebuch für die Zugleitstrecke“ (SZB) dokumentiert.

Die Übergabe und Übernahme ist jeweils mit Namensunterschrift zu bescheinigen. Der Zugleiter Düren meldet sich zum Dienstantritt und bei Dienstschluss beim özF Düren und Rheydt an und ab.

Die Triebfahrzeugführer melden sich beim für die Strecken zuständigen Zugleiter fahrbereit. Es wird eine Verständigungsprobe über Funk durchgeführt. Ein Uhrzeitvergleich ist durchzuführen.

Zu § 7 (2)

Der Zugleiter Düren regelt den gesamten Zuglauf den SZB-Strecken

- Linnich - Jülich - Düren
- Düren - Untermaubach - Heimbach
- Lindern - Heinsberg

und der nach FV-NE betriebenen Zugleitstrecke Düren - Zülpich - Euskirchen und des Verbindungsgleises Düren - Distelrath.

Zu § 7 (5)

Auf folgenden Bahnhöfen sind Reisende zu sichern:

Strecke Jülich - Düren

- Bahnhof Huchem Stammeln Gleis 1 und 2 Resi technische Sicherung
- Bahnhof Krauthausen Gleis 1 Düren - Jülich
- Bahnhof Jülich Gleis 2 und 3 Resi technische Sicherung, Gleis 4 durch Tf

Strecke Düren - Heimbach

- Bahnhof Lendersdorf Gleis Düren - Heimbach (Gleis 3)
- Bahnhof Kreuzau Gleis Heimbach - Düren (Gleis 2)
- Bahnhof Kreuzau Gleis Düren - Heimbach (Gleis 1)
- Bahnhof Untermaubach Gleis Düren - Heimbach (Gleis 2)
- Bahnhof Untermaubach Gleis Heimbach - Düren (Gleis 1)
- Bahnhof Nideggen Gleis Heimbach - Düren (Gleis 1)

Strecke Lindern - Heinsberg

- Bahnhof Oberbruch Gleis 1 und 2 technische Sicherung
- Bahnhof Heinsberg Gleis 2 (Abstellgleis)

Auf allen genannten Bahnhöfen sind die aufgestellten H-Tafeln zwingend zu beachten.

Rangierfahrten haben vor Reisendenzugängen in den Bahnhöfen zu halten, Reisende mit Zp 1 zu warnen, den Reisendenzugang mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren und nach Erreichen der Mitte des Reisendenzugangs schnellstens zu räumen.

Zu § 9 (1)

Auf jedem Triebfahrzeug sind folgende Befehlsvordrucke vorzuhalten.

Vordruck	Befehl Ril 437 437.0001V02	Anlage 10 FV-NE	Befehl Ril 408.2411V01
Strecke			
Düren - Heimbach	x	-	x
Düren - Jülich - Linnich	x	-	x
Lindern - Heinsberg	x	-	x
Verbindungsgleis Düren - Distelrath	-	-	x
Düren - Zülpich - Euskirchen	-	x	x

Tabelle 1: betriebliche Unterlagen auf dem Fahrzeug

Zu § 9 (2)

Ausgestellte Befehle sind während der Gültigkeit sichtbar auf dem Führerstand aufzubewahren. Nach Erledigung können diese weggelegt werden.

Zu § 9 (1)

Fernmündliche oder über Funk übermittelte Befehle sind auf Befehlsvordruck einzutragen.

Zu § 11 (1)

Der Zugleiter Düren führt folgende Meldebücher:

- das "Zugmeldebuch für die Zugleitstrecke" A437.0001V03 der Ril 437
- für die SZB - Strecken Jülich - Linnich, Jülich - Düren, Düren - Untermaubach - Heimbach und Lindern - Oberbruch - Heinsberg
- das Meldebuch für den Zugleiter gem. Anlage 7 FV-NE für die Zugleitstrecke Düren - Zülpich - Euskirchen.

Zu § 12 (3 + 4)

Das Fahren auf Sicht ist nur im Störungs- oder Ausnahmefall mit Befehl zugelassen.

Zu § 14 (1) + (4)

Auf das Zugmeldeverfahren zwischen dem ZL RTB und der özF Rheydt bez. Zugfahrten zwischen dem Bf Lindern und dem Bf Oberbruch wird im Regelbetrieb verzichtet.

Bei Störung an der Blockstelle Lindern - Oberbruch meldet der ZL RTB unaufgefordert die Züge in Fahrtrichtung Oberbruch an den özF Rheydt durch Einholung einer Zugvollständigkeitsmeldung vom Tf im Bf Oberbruch zurück, der özF Rheydt meldet den ZL RTB unaufgefordert die Züge in Fahrtrichtung Lindern durch Einholung einer Zugvollständigkeitsmeldung vom Tf im Bf Lindern zurück.

Indirekte Fahrwegprüfung ist auf allen Strecken der Rurtalbahn nicht zugelassen.

Zu § 14 (5)

Besetzte Einfahrgleise sind im Fernwirsystem mit dem Warnschild nach Anlage 11 FV-NE zu kennzeichnen.

Zu § 17 (allgemein)

In folgenden Bahnhöfen sind Durchfahrten erlaubt:

Bf Huchem Stammeln, Bf Krauthausen mit Ausnahme Gleis 1 in Richtung Jülich und Bf Jülich

Bf Oberbruch der Strecke Lindern - Heinsberg.

In allen übrigen Bahnhöfen auf den Strecken Rurtalbahn GmbH sind Durchfahrten verboten (Bü - Einschaltungen und/oder Reisendensicherung).

An folgenden Haltepunkten sind Durchfahrten verboten:

<u>Haltepunkt</u>	<u>Richtung</u>	<u>Grund</u>
Annakirmesplatz	Düren – Heimbach	Bü-Einschaltung (nur für planmäßig haltende Züge)
Renkerstraße	Heimbach – Düren	Bü-Einschaltung
Eifelstraße	Heimbach – Düren	Bü-Einschaltung

Zu § 17 (11)

Bei gestörter Verständigung mit dem Zugleiter Düren dürfen Züge an auf Fahrt stehenden Hauptsignalen vorbeifahren. Eine Vorbeifahrt an haltzeigenden Signalen ist verboten.

Zu § 18 (3)

Bahnübergangsposten werden bei der Rurtalbahn nur im Störfungsfall eingesetzt. Die Benachrichtigung der Bahnübergangsposten wird durch den EBL im Einzelfall geregelt.

Zu § 18 (5)

Rotten werden bei der Rurtalbahn GmbH eingesetzt. Die fernmündliche Benachrichtigung ist in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) anzuweisen.

Zu § 20 (2)

Züge dürfen in folgenden Bahnhöfen kreuzen:

Strecke Jülich - Linnich, Jülich - Düren

- Bahnhof Jülich
- Bahnhof Krauthausen
- Bahnhof Huchem Stammeln

Strecke Düren - Heimbach

- Bahnhof Lendersdorf
- Bahnhof Kreuzau
- Bahnhof Untermaubach
- Bahnhof Nideggen

Strecke Lindern - Heinsberg

- Bahnhof Oberbruch

Zu § 25 (2)

Der öBI Infrastruktur ist für das Einlegen von Sonderzügen und die Bekanntgabe des Ausfalls von Zügen zuständig. Im Ausnahmefall können Sonderzüge kurzfristig durch den Zugleiter eingelegt werden.

Zu § 26 (2)

Planmäßige Sperrungen können durchgeführt werden:

- für Sperrfahrten zur Bedienung von Anschlüssen der freien Strecken durch Fahrplaneintrag,
- für Bauarbeiten durch eine besondere betriebliche Anordnung des EBL (Betra),
- erforderliche Sperrung von Bahnhofsgleisen durch betriebliche Anordnung des EBL (Betra).

Zu § 27 (3)

Die erforderlichen Mindestbremschundertstel für Sperrfahrten sind streckenweise bekannt gegeben.

Zu § 27 (5)

Sperrfahrten in dem Streckenabschnitt Lindern - Oberbruch werden aus Lindern in Abstimmung des Zugleiters RTB Düren und özF Rheydt in die Strecke eingelassen und erhalten die Zustimmung vom özF Rheydt durch den Befehl 9 nach Ril 408.

Zu § 30 (allgemein)

Nebenfahrzeuge, die mit Zugbeeinflussungsanlagen nach § 28 EBO ausgerüstet sind, dürfen wie Züge behandelt oder in Züge eingestellt werden, alle anderen Nebenfahrzeuge sind nur auf besondere Anordnung des EBL zugelassen.

Zu § 30 (7)

Nebenfahrzeuge dürfen nur mit Zustimmung des EBL nachfahren.

Zu § 31 (2)

Fahrten ohne Streckenkenntnis sind nicht zulässig. Ausnahmen hiervon regelt der EBL.

Zu § 32 (1)

Die planmäßigen Reisezüge dürfen folgende maximale Zuglängen nicht überschreiten:

- Linnich - Jülich - Düren max. 55,0 m
- Düren - Heimbach max. 76,5 m
- Lindern - Heinsberg max. 80,0 m

Zu § 32 (5)

Wagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, dürfen auf den Strecken der Rurtalbahn GmbH nur auf besondere Anordnung des EBL verkehren.

Zu § 32 (7)

Anweisungen für Schwerwagen, Wagen mit Lademaßüberschreitung und andere außergewöhnliche Sendungen erlässt der EBL für jeden Einzelfall.

Zu § 37 (2)

Für einzeln fahrende Triebfahrzeuge und artreine Triebwagenzüge wird auf Wagenlisten verzichtet. Alle anderen Züge sind mit Wagenliste zu dokumentieren.

Zu § 41 (1)

Die erforderlichen Mindestbremsleistung für Zugfahrten sind streckenbezogen bekannt gegeben.

Zu § 44 (2)

Meldungen über Unregelmäßigkeiten am Zug und an den Bahnanlagen werden im "Meldebuch für SZB-Strecken" des Triebfahrzeuges in Spalte Meldungen und Vermerke eingetragen und an den Zugleiter weitergegeben.

Zu § 45 (allgemein)

Durch den Anschließer aufgestellte Bedienungsanweisungen sind zu beachten.

Zu § 45 (1)

Die zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten sind unter 7.1 bis 7.5 bekannt gegeben.

Zu § 47 (1)

Das Liegenbleiben eines Zuges ist dem Zugleiter sofort zu melden.

Zu § 48 (4)

Örtliche Besonderheiten zum Halt an Bahnsteigen innerhalb der Einschaltstrecke von Bahnübergängen werden in den Abschnitten 7.1 bis 7.5 bekannt gegeben.

Zu § 48 (9)

Die Befahrbarkeit von Schienenbrüchen wird nach der AzObri 37 festgestellt.

Zu § 51 (8)

In der Regel rangiert der Triebfahrzeugführer. Durch Anordnung können Aufgaben des Triebfahrzeugführers an einen Rangierbegleiter übertragen werden.

Zu § 51 (13)

Örtliche Besonderheiten werden in den Abschnitten 7.1 bis 7.5 bekannt gegeben.

Zu § 52 (allgemein)

Bevor mit Rangierbewegungen begonnen wird, ist festzustellen, dass alle Wagen untereinander und mit dem Tfz gekuppelt sind und dass die erforderlichen Hand- bzw. Druckluftbremsen ordnungsgemäß wirken. Eine vereinfachte Bremsprobe ist durchzuführen. An einzelne Wagen oder Wagengruppen darf erst herangefahren werden, wenn vorher festgestellt wurde, dass sie festgelegt sind. Abzustellende Wagen dürfen von der Lok erst abgekuppelt werden, wenn sie vorher gegen Entlaufen gesichert sind.

Zu § 53 (5)

Besonderheiten zum Rangieren im Gefälle werden in den Abschnitten 7.1 bis 7.5 bekannt gegeben.

Zu § 53 (10)

Ohne Rangierpersonal dürfen Fahrzeuge und Wagen nicht verschoben werden.

Zu § 53 (11)

Das Rangieren mit Seil oder Kette ist nicht zugelassen.

Zu § 53 (12)

Das Verschieben mit fahrbaren Rangierhilfsmitteln ist nicht zugelassen. Ortsfeste Rangieranlagen sind nicht vorhanden.

Zu § 53 (13)

Verschieben durch Menschen, Tiere, straßenfahrbare Geräte und Kraftfahrzeuge ist nicht zugelassen.

Zu § 53 (14)

Bahnfremde dürfen nicht rangieren.

Zu § 54 (6)

Auf den Bahnhöfen der SZB-Strecken Düren - Heimbach, Jülich - Düren und Jülich - Linnich und Lindern Heinsberg darf an „Halt“ zeigenden Ausfahrtsignalen nach Erteilung und Bedienung der Rangierfreigabe beim Rangieren vorbei gefahren werden.

Zu § 55 (allgemein)

Technisch gesicherte Bahnübergänge dürfen beim Rangieren grundsätzlich nur befahren werden, nachdem die Bahnübergangssicherung mit dem Rangierschalter (RS) oder anderen vorhandenen Bedieneinrichtungen eingeschaltet wurde. Übergänge ohne technische Sicherung sind beim Rangieren grundsätzlich vorsichtig zu befahren, nachdem die Wegebenutzer durch Achtungssignale gewarnt sind.

Zu § 56 (1)

Abstoßen- und Ablaufen lassen ist nicht zugelassen.

Zu § 58 (2)

Hemmschuhe und Radvorleger sind auf den Güterzuglokomotiven bzw. in abschließbaren Kästen oder am vorgesehenen Aufbewahrungsort anzubringen und aufzubewahren.

Zu § 58 (5)

Abgestellte Fahrzeuge sind stets festzulegen:

- mit einer festzulegenden Handbremse pro 8 Achsen oder,
- Radvorleger (abschließbar) oder,
- mit einem Hemmschuh pro 8 Achsen.

Zu § 59 (allgemein)

Rangierbewegungen in Bahnhöfen dürfen nur nach Zustimmung des Zugleiters durchgeführt werden. Auf den SZB-Strecken erteilt der Zugleiter die Rangierfreigabe.

Der Bf Zülpich und/oder der Bf Zülpich-Kappa ist/sind jeweils zur Durchführung von Rangierbewegungen zu sperren.

Zu § 59 (2)

Das Rangieren über die Rangierhalttafel bzw. die Einfahrweiche hinaus ordnet der Zugleiter mit SZB-Befehl Abschnitte: e) "*Sie dürfen im Bahnhof ... über Rangierhalttafel bis ... Uhr in Richtung ... rangieren.*" an. Dieser Befehl braucht nicht quittiert zu werden. Der Zugleiter hat für die Zeit des Rangierens über die Rangierhalttafel hinaus den entsprechenden Bahnhof und die angrenzende Strecke zu sperren. Bei SZB-Strecken ist darüber hinaus die Ausfahrsperr (Sig-L90) oder die Signalsperren an den Ausfahrsignalen (ZSB 2000) der betroffenen Fahrstraßen einzulegen und das Warnschild nach Anlage 11 anzubringen.

Zu § 59 (4)

Es werden keine Ausnahmen für die Dienstruhe erlassen.

Vor Rückgabe der Rangierfreigabe ist sicherzustellen, dass alle Fahrzeuge hinter den Flankenschutzeinrichtungen, wenn nicht vorhanden, grennzeichenfrei stehen.

zu Anlage 3

Die Spalte 4 und 10 entfällt.

zu Anlage 7

Ein eigener Vordruck wird verwandt.

Zu Anlage 9

Der Zugfunk der RTB darf nicht für das Rangieren genutzt werden.

Zu Anlage 10

SZB-Strecken	-	Vordruck Ril 437.00001V02
ZLB-Strecken	-	Vordruck Anlage 10 FV-NE

Zu Anlage 11

Ein schwarzes Fragezeichen auf rotem Grund wird im Monitor des SZB Sig. L 90 als Merkschild verwandt, im ZSB 2000 werden die Merkschilder laut Anlage 11 verwandt.

5. Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB)

Zu 301.0002 Abschnitt 6

Für die Signalattrappe im Bahnhof

- Heimbach 6N1

wird auf die Anwendung des Nachtzeichens des Signals Hp 0 verzichtet.

Zu 301.0501

Die Langsamfahrsignale Lf werden nicht beleuchtet.

Zu 301.1401 Signal Ne 5

Dieses Signal ist nicht zu beleuchten.

Zu 301.0002 Allgemeine Bestimmungen Abs. 3

Im Regelfall stehen die Signale rechts neben oder über dem Gleis. Alle Signale, die links vom Gleis stehen, sind in den örtlichen Bestimmungen aufgeführt.

Zu 301.9001 – Orientierungszeichen – Merkpfehl für LINT54

Zur Orientierung für die Tf bei ungenauem Halten wird an den Stationen der Strecke Düren – Jülich – Linnich ein gelber Merkpfehl eingesetzt. Der Merkpfehl steht bei Stationen ohne Signal Ne5 (H-Tafel) 5 m hinter dem regulären Halteplatz (Bahnsteigende).

Kann der Tf bei ungenauem Halten den Merkpfehl noch mittig aus dem seitlichen Führerstandsfenster vom Führerstandssitz sehen, sind alle Türen an der nutzbaren Bahnsteigkante.

Der Merkpfehl gilt für die Fahrzeuge LINT54.

Bei allen anderen Fahrzeugen hat der Tf, sofern der Zug erst hinter dem Bahnsteigende zum Halten kommt, die Fahrzeugtüren zu sichern

Der Merkpfehl steht in der Regel auf der dem Bahnsteig gegenüberliegenden Seite.



6. .Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundes-eigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

Zu 5.2 Unfallmeldestelle

Unfallmeldestelle für alle Strecken ist der Zugleiter Düren der Rurtalbahn auf der Zugleitstelle im Stellwerk Dnf, Bf Düren.

Zu 5.3 Organisation

Dem Zugleiter Düren ist der jeweilige Notfallmanager rechtzeitig bekannt zu geben.

Zu 5.4 Aufgaben

Sonderfahrzeuge zum Beseitigen der Unfallfolgen werden durch den Notfallmanager angefordert. (VA Notfallmanagement RTB)

7. Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Bedienungen von Signalanlagen Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Sig VB-NE)

Zu § 6 (2)

Die für die vorübergehende Sicherung von elektrischen Weichen erforderlichen

- HV 73 mit Sperrvorrichtung,
- Spannungsabschalter,
- Weichenkurbel,

befinden sich im jeweiligen Kasten (am Betonmast montiert) an der Weichenspitze.

Zu § 9 (3)

Für alle Signalanlagen ist ein Arbeitsbuch nach Anlage 7 (Teil 1 und Teil 2) Sig VB-NE zu führen.

Das Arbeitsbuch für alle Signalanlagen liegt beim Zugleiter auf.

Arbeitsbuchvordrucke, in die fernmündlich zu übermittelnde Einträge für das Arbeitsbuch des Zugleiters zu vermerken sind, liegen auf allen Signalanlagen.

Zu § 10 (7)

Signaltechnische Unregelmäßigkeiten, die außerhalb der Dienstzeit der signaltechnischen Fachkraft auftreten und den Betrieb wesentlich beeinflussen, sind dem Bereitschaftshabenden der Signalbereitschaft sofort zu melden.

8. Zusatzbestimmungen zur Ril 437 (DB AG): Zug- und Rangierfahrten im signalisierten Zugleitbetrieb durchführen (SZB)

8.1. Zu Modul 437.0001 (Regelungen für alle Mitarbeiter)

Allgemein

Die für die Ausfahrtsignale angebrachten Signalanforderungstasten auf der Strecke Düren - Heimbach werden bei Regelzugfahrten gemäß Buchfahrplan durch den Tf bedient.

Für Güterzüge werden die Hauptsignale gemäß Fplo durch den Zugleiter gestellt, die Signalanforderungstasten dürfen nur auf Anweisung des Zugleiters im Einzelfall bedient werden.

Sonderzüge sind wie Güterzüge zu behandeln.

Zu 1 (1)

Wenn keine abweichenden Regelungen getroffen sind, gilt die FV-NE. Die Arbeitsweise und das Bedienen der Signalanlage sind in einer gesonderten Dienstanweisung beschrieben.

Zu 1 (2)

Auf der Strecke

Düren - Heimbach

besteht ein signalisierter Zugleitbetrieb vom Typ SIG L90.

Zu 1 (3)

Auf die Betriebsführung SZB wird in der SBV der Rurtalbahn hingewiesen.

Zu 1 (4)

Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich der EBL Infrastruktur. Sie werden über Dienstanweisung oder im Rahmen einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) bekannt gegeben.

Zu 2 (1)

Der Zugleiter überwacht bei Regelzugfahrten den Fahrdienst auf der Zugleitstrecke durch Beobachtung der Zugfolge, welche durch den Bildfahrplan festgelegt ist. Der Zugleiter regelt den Fahrdienst der Sonder - und Güterzugfahrten gemäß Fplo auf der Zugleitstrecke (siehe auch Allgemein).

Zu 3 (1)

Die Zugleitstrecke nach Ril 437.0001-0005

Düren - Heimbach

ist dem Zugleiter Düren zugeordnet. Sie grenzt an den Bahnhof Düren der DB AG

Zu 3 (2)

Auf die Abgabe von Zuglaufmeldungen wird im Regelfall verzichtet.
Zugmeldeverfahren mit dem jeweiligen FdI Düren s. Abschnitt 8.

Zu 3 (4)

Auf die Ausrüstung des Zuges mit Fahrerlaubnisschildern und Streckenschlüssel wird verzichtet. Alle Züge sind mit:

- Infrarotsender
- SZB-Befehlsvordrucken
- 408-Befehlsvordrucken
- Schlüssel „DB AG-21“ /

Zu Modul 437.0002 (Aufgaben des Zugleiters)

Zu 1 (1) siehe hierzu Allgemein und 2 (1)

Die Abgabe der Fahrerlaubnismeldungen ist erforderlich:

- bei mehr als drei Minuten Verspätung (Triebfahrzeugführer meldet sich)
- auf Anordnung des EBL Infrastruktur.
- gem. BETRA.

Zu 1 (1)

Zugvollständigkeitsmeldungen sind nach Anforderung durch den Zugleiter im Störfall abzugeben.

Als örtliche Kennzeichnung für die Zugschlussstelle dient jeweils der hinter der letzten Weiche des Einfahrweges liegende Einspeisungspunkt für die Achszählanlage.

Bedingte Fahrerlaubnis beim Rangieren darf nicht erteilt werden.

Zu 1 (2)

Bei Zugverspätungen > 10 min. verständigen sich die Zugleiter der RTB und der jeweilige Fahrdienstleiter des Bahnhofes Düren

Zu 1 (3a)

Bedingtes Nachfolgen ist nicht zugelassen.

Zu 1 (3a)

Bedingte Kreuzungen sind nicht zugelassen.

Zu 1 (5)

Nur nach Anordnung einer Betra..

Zu 1 (5)

Die Kennzeichnung der betroffenen Strecken und Bahnhofabschnitte erfolgt durch Eingabe eines elektronischen Merkschildes in den Monitor. Ein Übersichtsplan ist auf dem Monitor vorhanden.

Zu 2 (1)

Ein Streckengleis darf erst nach Einlegung der Ausfahrsperrung an den angrenzenden Bahnhofsköpfen (Ausfahrsignalen) gesperrt werden.

Zu 2 (2)

Bahnhofsgleise dürfen bei örtlichen Baumaßnahmen nur nach Anordnung einer Betrauung oder mittels der Rangierfreigabe gesperrt werden.

Zu 2 (3)

Da kein Übersichtsplan vorhanden ist, ist das elektronische Merkschild im Monitor zu aktivieren.

Zu 3 (3a)

Vor Überprüfung des Fahrweges bzw. der Übermittlung eines SZB-Befehles ist als erstes die Ausfahrsperrung an dem angrenzenden Bahnhofskopf des benachbarten Bahnhofes im System Sig L 90 einzulegen.

Zu 4 (4)

Die Ausfahrsperrung an dem angrenzenden Bahnhofskopf des benachbarten Bahnhofes im System Sig L 90 ist einzulegen.

Zu 4 (7)

Lü-Sendungen werden auf gesonderte Anweisung des EBL/ öBl durchgeführt.

8.2. Zu Modul 437.0003 (Aufgaben des Triebfahrzeugführers)

Zu 1 (1a)

Auf der Zugleitstrecke dürfen Regelzüge nur mit gültigem Buchfahrplan verkehren. Zur Abfahrzeit nach Buchfahrplan ist bei Regelzügen das Ausfahrsignal mittels Signalanforderungstaste anzustoßen. Der Triebfahrzeugführer hat sich bei Dienstbeginn und Dienstübernahme bei dem Zugleiter Abfahrbereit zu melden und fordert erst nach der Zustimmung des Zugleiters seine Fahrstraße per Signalanforderungstaste an.

Zu 1 (1c)

Fahrerlaubnisschilder und Streckenschlüssel sind nicht vorhanden.

Zu 3 (1(a))

Bei haltzeigendem Einfahrsignal 5A des Bf Nideggen haben Züge über 90 m Länge vor dem Einfahrvorsignal v5a zu halten. Grund: Belegung des Bahnüberganges in km 19,181 wegen geringem Abstand zum Einfahrsignal 5A.

Zu 3 (1(b))

Kommt ein Ausfahrtsignal nach Bedienung der Signalanforderung nicht in Fahrtstellung, ist die Weisung des Zugleiters einzuholen.

Zu 4 (1)

Der Triebfahrzeugführer ist gleichzeitig Rangierleiter gem. FV-NE.

Zu 4 (3)

Zu jeder Rangierbewegung ist die Rangierfreigabe einzuholen und die Schlüsselsperre zu bedienen.

Nach Erteilung der Rangierfreigabe durch den Zugleiter und Bedienung der Schlüsselfreigabe durch den Triebfahrzeugführer dürfen Rangierfahrten an Halt zeigenden Hauptsignalen ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren.

8.3. Zu Modul 437.0011 (Aufgaben des Triebfahrzeugführers)

Zu 1 Allgemeines

Auf den Strecken

- Düren - Linnich
- Lindern - Heinsberg

ist ein signalisierter Zugleitbetrieb mit elektronischem Stellwerk (SZB-E) ZSB 2000 Scheidt & Bachmann eingerichtet.

Zu 4 (1)

In der Regel dient der VZF 95 Funk zur Verständigung zwischen Zugleiter und Triebfahrzeugführer. Bei Ausfall des VZF 95 sind geeignete Telekommunikationseinrichtungen zu nutzen, um eine Verbindung zwischen Zugleiter und Triebfahrzeugführer herzustellen.

8.4. Zu Modul 437.0013 (Aufgaben des Triebfahrzeugführers)

Zu 3 (1)

Die örtliche Bedieneinrichtung (ÖBE) im Bf Huchem Stammeln, Bf Krauthausen, Bf Jülich, Bf Linnich, Bf Oberbruch und Bf Heinsberg wird bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten nur vom ausgewiesenen LST Techniker in Abstimmung mit dem Zugleiter RTB in Düren bedient.

9. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

9.1. Strecke Düren-Heimbach

Die Strecke Düren - Heimbach erstreckt sich vom Bahnhof Düren (Esig 0,723) bis einschließlich Bahnhof Heimbach (Prellbock km 30,075) entlang des Laufes der Rur in südlicher Richtung.

Diese Strecke wird im signalisierten Zugleitbetrieb (SZB) betrieben. Zugleiter für die Strecke ist der Zugleiter Düren im Stellwerk Dnf.

Funk

Für die Strecke ab km 0,723 ist ein Zugfunksystem VZF 95 eingerichtet. Beim Zugleiter Düren im Stellwerk Dnf ist eine ortsfeste Station eingerichtet.

Streckengeschwindigkeit	Bremsst. P maximal 70 km/h Bremsst. G maximal 50 km/h
Bremsweg	400 m
Neigungsrichtung	nur in Richtung Düren
größte Neigung	1:79 (zwischen Bahnhof Kreuzau und Haltepunkt Üdingen)
Streckenklasse	D 4
kleinster Halbmesser	179 m (hinter Esig 6A Bf Heimbach)
Mindestbremsshundertstel für Züge Düren/Lendersd Lendersdorf/Heimbach	P 95 Mbr G 64 Mbr G 76 Mbr
Mindestbremsshundertstel für Sperrfahrten gezogen (50 km/h) geschoben (30 km/h)	P 49 Mbr G 76 Mbr P 24 Mbr G 31 Mbr
Maximale Zuglänge	240 m
Funkkanal VZF 95	C 21 / H21

Tabelle 2: Streckenparameter Düren – Heimbach

Streckenfernsprecher

Auf der Strecke sind keine Streckenfernsprecher vorhanden.

Bei Störung der Funkanlage ist der Zugleiter über Telefon 02421/2769 323 zu erreichen.

9.1.1. Strecke Düren (DB AG) - Bahnhof Lendersdorf

BÜ km 1,256 – Düren Rurstraße

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschranken
- Überwachungssignal in Fahrtrichtung Lendersdorf in km 0,856 links
- Überwachungssignal in Fahrtrichtung Düren in km 1,805 in verkürztem Bremswegabstand
- Einschaltung in Richtung Lendersdorf zugbewirkt
- Einschaltung in Richtung Düren für haltende Züge über IRE, ET am Bahnsteig Annakirmesplatz
- Einschaltung in Richtung Düren für durchfahrende Züge über IRE in km 2,024
- Ausschaltung zugbewirkt
- Auto-HET vorhanden

BÜ km 1,429 – Düren, Tivolistraße

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschranken
- Überwachungssignal in Fahrtrichtung Lendersdorf in km 0,856 links
- Überwachungssignal in Fahrtrichtung Düren in km 1,805 in verkürztem Bremswegabstand
- Einschaltung in Richtung Lendersdorf zugbewirkt
- Einschaltung in Richtung Düren für haltende Züge über IRE, ET am Bahnsteig Annakirmesplatz
- Einschaltung in Richtung Düren für durchfahrende Züge über IRE in km 2,024
- Ausschaltung zugbewirkt
- Auto-HET vorhanden

Haltepunkt Annakirmesplatz km 1,805

- Bahnsteig in Richtung Heimbach links
- Bahnsteignutzlänge 77 m

BÜ km 1,920 – Düren, Aachener Straße

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschranken
- Überwachungssignale
- Einschaltung Richtung Heimbach:
 - am Haltepunkt Annakirmesplatz haltende Züge ET und IR-ET am Bahnsteig
 - am Haltepunkt Annakirmesplatz durchfahrende Züge IR-ET an Bü2 Tafel in km 1,170
- Einschaltung Richtung Düren zugbewirkt
- Ausschaltung zugbewirkt

- Auto-HET und ET/AT vorhanden

BÜ km 2,753 – Feldweg

- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

9.1.2. Awanst Neumühl (km 3,192) mit Nebenanschließer Thyssen

Weichen und Gleissperren

W Nr.	Grundstellung	Abhängigkeit	Bedienung
101	links	Folgeabhängigkeit zu W 102 a/b verschlossen mit RHH Schlüssel in Ssp Schlüsselfreigabe durch Fernwirkkommando	handbedient
102 a/b	links, abweisend	Folgeabhängigkeit von W 101	handbedient

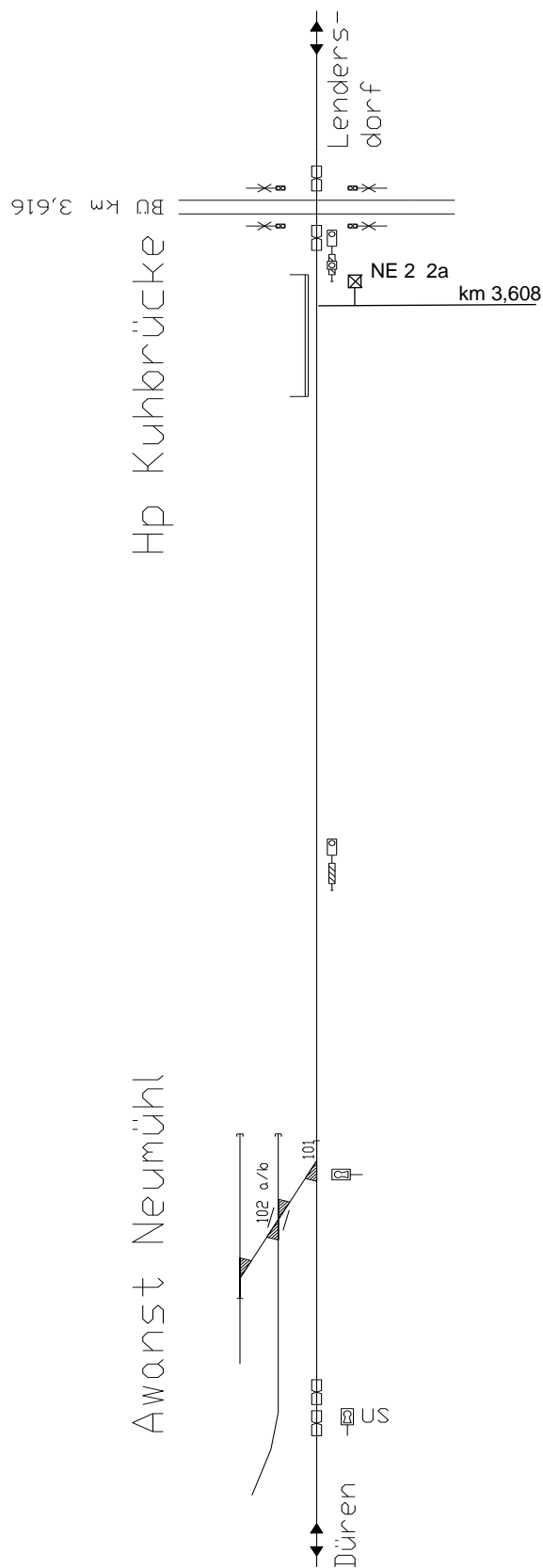
Die Awanst kann vom Bf Düren und vom Lendersdorf aus Gl. 1 und Gl. 2 als Sperrfahrt bedient werden.

Die erforderliche Fahrstraße mit Ziel „NEU“ sowie die Schlüsselfreigabe an der Awanst können nur durch den Zugleiter im Fernwirksystem kommandiert werden. Eine Anforderung mittels Signalanforderung ist nicht möglich!

Besonderheiten für Sperrfahrten:

- Bevor der Fahrdienstleiter Df Bf Düren die Ausfahrt stellt, muss der Zugleiter die Fahrstraße mit Ziel „NEU“ kommandiert haben.
- Sperrfahrten aus und in Richtung Düren sowie Rangierabteilungen halten vor dem Einschaltpunkt „K1“ des Bü km 3,616 und schalten diesen mittels Schlüsselschalter „US“ unwirksam. Im unwirksamen Zustand leuchtet die Meldelampe am „US“. Nach dem Freifahren des Kontaktes kann der Schlüssel im „US“ entnommen werden. Der Kontakt „K1“ ist wieder wirksam. (Vergleiche auch Bü km 3,616)

Skizze



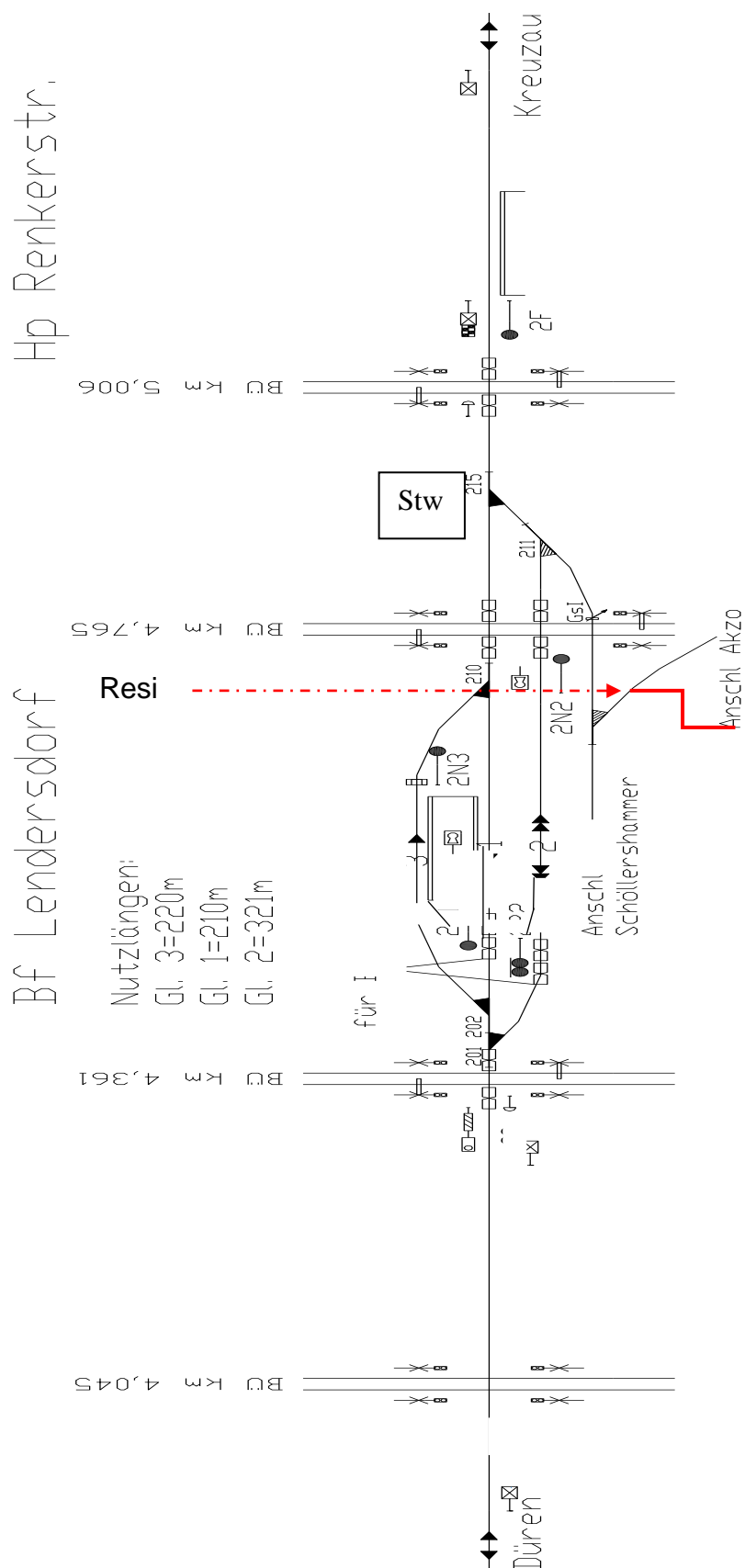
Haltepunkt Kuhbrücke km 3,519

- Bahnsteig in Richtung Heimbach links
- Bahnsteignutzlänge 77 m

BÜ km 3,616 - Düren, Weyernweg (Kuhbrücke)

- Lichtzeichen
- Überwachungssignale
- Ein- und Ausschaltung in Richtung Düren zugbewirkt
- Die Einschaltung in Richtung Heimbach ist zugbewirkt. Haltende Züge haben jedoch ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke des Bahnüberganges. Am Überwachungssignalwiederholer (Bahnsteigende) ist ein **Züm (Zeitüberschreitungsmelder)** angebracht, der 90 Sekunden nach Befahren des Einschaltkontaktes ertönt. Sobald der Züm ertönt, darf der Zug zunächst nicht abfahren. Der Triebfahrzeugführer hat zuerst die AT und anschließend die ET zu bedienen. Erst nach erneutem Aufleuchten des Signals BÜ 1 darf der Zug abfahren.
- Ausschaltung zugbewirkt
- Auto-HET vorhanden
- Der Einschaltkontakt „K1“ kann mittels „US“ unwirksam geschaltet werden. (Vergleiche Awanst Neumühl)

Skizze



BÜ km 4,024

Weichen und Gleissperren

W Nr.	Grundstellung	Abhängigkeit	Bedienung
201	-	-	elektrisch
202	-	-	elektrisch
210	-	-	elektrisch
211	rechts	Folgeabhängigkeit zu Gs I	handbedient
Gs I	aufliegend	Folgeabhängigkeit zu W 211	handbedient
215	-	-	elektrisch

Fahrstraßen

Es sind keine Durchfahrten zugelassen!

Bez.	Sig.Bild	von	nach	Bemerkung
2A	Hp 2	Düren	Gleis 2	nur Gz
2A	Hp 1	Düren	Gleis 3	
2P1	Hp 1	Gleis 1	Düren	auch Awanst Neumühl
2P2	Hp 2	Gleis 2	Düren	auch Awanst Neumühl
2N2	Hp1	Gleis 2	Kreuzau	
2N3	Hp1	Gleis 3	Kreuzau	
2F	Hp1	Kreuzau	Gleis 1	
2F	Hp2	Kreuzau	Gleis 2	nur Gz

Signalanforderung

Bez.	Standort
Sanf 2A2	am Esig 2A
Sanf 2A3	am Esig 2A
Sanf 2P1	Bahnsteig
IR Sanf 2P1 I	am Asig 2P1
IR Sanf 2P1 II	am Bahnsteig rechts
Sanf 2P2	am Asig 2P2
IR Sanf 2P2	am Asig 2P2
Sanf 2N2	am Asig 2N2
IR Sanf 2N2	am Asig 2N2
Sanf 2N3	Bahnsteig
IR Sanf 2N3	am Asig 2N3
ART 2N3	Bahnsteigende Richtung Kreuzau
ART 2N2	am Asig 2N2

Signale

v2a	Ne 2 –Tafel		km 3,608
2A	Esig	Hp 0/1/2	km 3,989
2P1	Asig	Hp 0/1	km 4,484
2P2	Asig	Hp 0/2	km 4,452
2N2	Asig	Hp 0/1	km 4,747
2N3	Asig	Hp 0/1	km 4,584
2F	Esig	Hp 0/1	km 5,085
v2f	Ne 2 – Tafel		km 5,535

Rangierfreigabe

Ssp I auf Mittelbahnsteig

Ssp II am Asig 2N2 (W 211)

Bei Rangierfreigabe können die Weichen 201, 202, 210 und 215 mittels OBT örtlich bedient werden.

Nach Betätigung der Freigabetaste an einer Ssp muss der Schlüssel entnommen werden. Bei Irrtum muss der Schlüssel mindestens 1x gedreht und zurückgedreht werden, um die Grundstellung wieder herzustellen.

BÜ km 4,024 Privatweg Schoellershammer I

- Lichtzeichen mit Halbschranken
- Steuerung durch Stw „02“ Lendersdorf
- HET vorhanden

BÜ km 4,361 Privatweg Schoellershammer II

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschraken
- Steuerung durch Stw „02“ Lendersdorf
- HET und RS vorhanden

Bü km 4,024 und Bü km 4,361 bleiben bei Zugkreuzungen im Bf Lendersdorf bei Belegung von Gleis 1 geschlossen, bis die Zugfahrt nach Düren die Bü's befahren hat. Bei Störungen sind diese über die Grundstellung des Bf Lendersdorf durch den ZL wieder zu öffnen.

BÜ km 4,765 Privatweg Fa. Akzo

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschraken
- Steuerung durch Stw „02“ Lendersdorf
- Auto-HET und RS vorhanden

BÜ km 5,006 - Düren, Renkerstraße

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschränken
- Steuerung durch Stw „02“ Lendersdorf
- Auto-HET vorhanden

9.1.4. Gleisanschluss Akzo Chemie mit Nebenanschießer Schoellershammer

- Bedienung erfolgt als Rangierfahrt
- Schlüssel Weiche 211 in Ssp II, Gs I folgeabhängig
- Die Weichen 21 und 22 in diesem Anschluss sind Weichen besonderer Form, bei denen der Umstellhebel versenkbar ist. Dieser muss versenkt sein, wenn Fahrzeuge die Weiche überfahren.
- Vor Beginn der Bedienungsfahrt verständigt der Triebfahrzeugführer den Pförtner der Fa. Akzo Chemie. Dieser öffnet die beiden im Anschlussgleis liegenden Werkstore. Der Schlüssel der Weiche 8 und der Gleissperre III wird vom Pförtner der Fa. Akzo Chemie dem Triebfahrzeugführer übergeben.

9.1.5. Strecke Bahnhof Lendersdorf - Bahnhof Kreuzau

Haltepunkt Renkerstraße km 5,086

- Bahnsteig in Richtung Heimbach rechts
- Bahnsteiglänge 77 m

BÜ km 5,758 Feldweg

- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

Haltepunkt Tuchmühle km 5,766

- Bahnsteig in Richtung Heimbach links
- Bahnsteiglänge 77 m

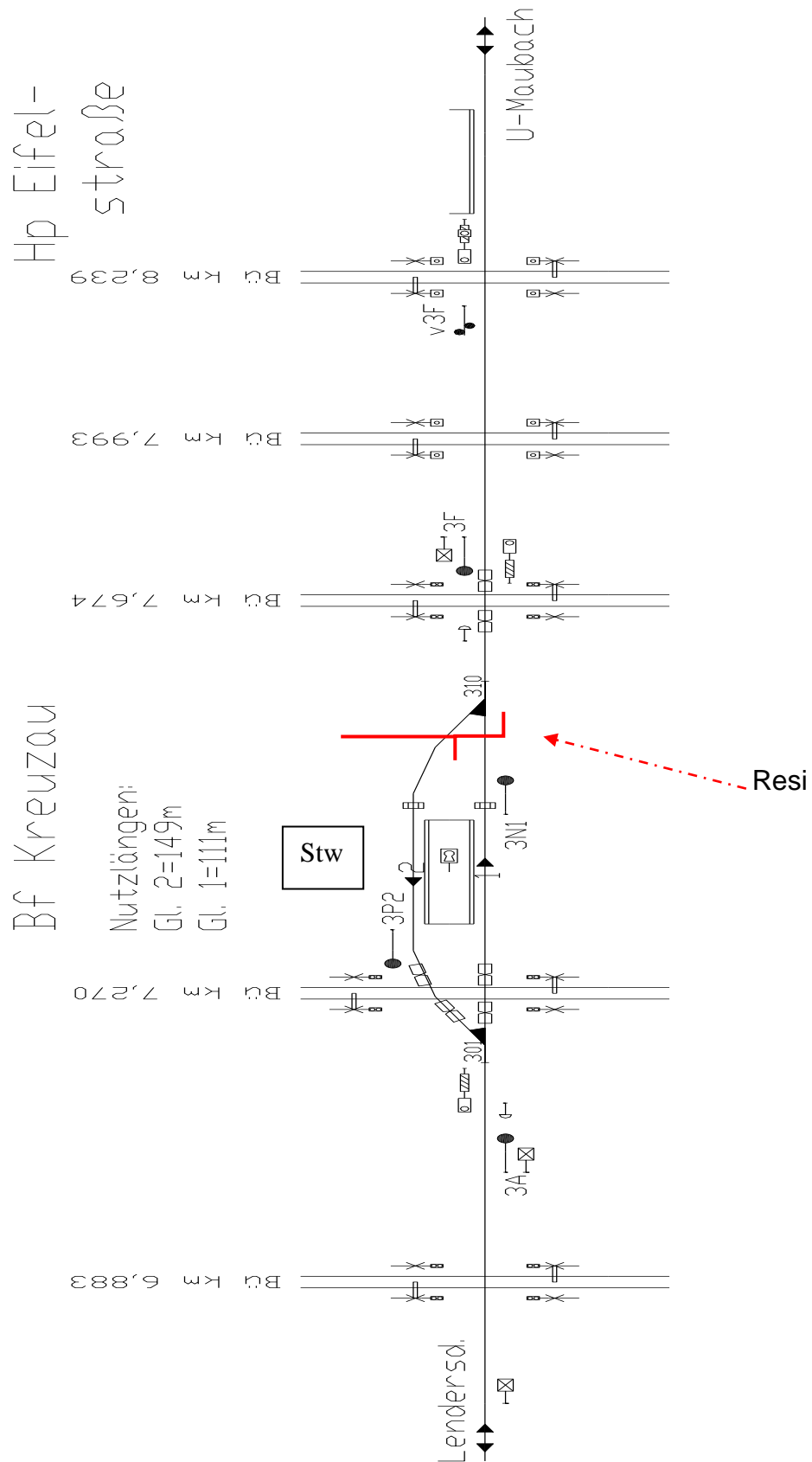
BÜ km 6,883 - Kreuzau, Friedenau

- Lichtzeichen mit Halbschränken
- Überwachungssignale
- Einschaltung in Richtung Heimbach zugbewirkt

- Einschaltung in Richtung Düren mittels ET, IR-ET am Bahnsteig Bf Kreuzau
- Ausschaltung zugbewirkt
- Üs Richtung Düren in verkürztem Bremswegabstand
- Auto-HET vorhanden

9.1.6. Bahnhof Kreuzau

Skizze



Weichen und Gleissperren

W Nr.	Grundstellung	Abhängigkeit	Bedienung
301	-	-	elektrisch
310	-	-	elektrisch

Fahrstraßen

Es sind keine Durchfahrten zugelassen!!!

Zur Kürzung der Fahrzeit in Richtung Düren darf die Fahrstraße 3P2 durch den Zugleiter Düren voreingestellt werden.

Bez.	Sig. Bild	von	nach	Bemerkung
3a	Hp 1	Lendersdorf	Gleis 1	
3P2	Hp 1	Gleis 2	Lendersdorf	
3N1	Hp 1	Gleis 1	Untermaubach	
3F	Hp 1	Untermaubach	Gleis 2	

Signalanforderung

Bez.	Standort
Sanf 3p2	Bahnsteig
IR Sanf 3P2 I	am Asig 3P2
IR Sanf 3P2 II	am Bahnsteig rechts
IR Sanf 3P2 III	hinter Bü km 8,239 links
Sanf 3N1	Bahnsteig
IR Sanf 3N1	am Asig 3N1
Sanf 3F2	am Bahnsteig Haltepunkt Eifelstraße
IR Sanf Ff2	am Bahnsteig Haltepunkt Eifelstraße (mit IR-ET Bü km 7,674/7,993/8,239)
ART 3P2	auf dem Bahnsteig Richtung Düren
ART 3N1	auf dem Bahnsteig Richtung Heimbach

Signale

v3a	Ne 2 –Tafel		km 6,850
3A	Esig	Hp 0/1	km 7,100
3P2	Asig	Hp 0/1	km 7,316
3N1	Asig	Hp 0/1	km 7,401
3F	Esig	Hp 0/1	km 7,771
v3f	Vorsignal	Vr 0/1	km 8,021

Rangierfreigabe

Ssp I auf Mittelbahnsteig

Bei Rangierfreigabe können die Weichen 301 und 310 mittels OBT örtlich bedient werden.

Nach Betätigung der Freigabetaste an einer Ssp muss der Schlüssel entnommen werden. Bei Irrtum muss der Schlüssel mindestens 1x gedreht und zurückgedreht werden, um die Grundstellung wieder herzustellen.

BÜ km 7,270 - Kreuzau, Bahnhofstraße

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschraken
- Steuerung durch Stw „03“ Kreuzau
- Auto-HET und RS vorhanden

BÜ km 7,674 - Kreuzau, Feldstraße

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschraken
- Steuerung durch Stw „03“ Kreuzau
- Auto-HET vorhanden

9.1.7. Strecke Bahnhof Kreuzau - Bahnhof Untermaubach

BÜ km 7,993 - Kreuzau, Hauptstraße

- Blinklichter mit Halbschraken
- Überwachungssignale
- Einschaltung Richtung Heimbach zugbewirkt; Einschaltkontakt „K1“ befindet sich im Bf Kreuzau im Rangierbereich vor Weiche 310. Dieser ist bei Rangierfreigabe unwirksam zu schalten. Hierzu ist ein „US“ vorhanden. Im unwirksamen Zustand leuchtet die Meldelampe am „US“.
- Einschaltung Richtung Düren mittels ET, bzw. IR-ET am Haltepunkt Eifelstraße
- Ausschaltung zugbewirkt
- Üs Richtung Heimbach im verkürzten Bremswegabstand
- HET/HAT und ET/AT vorhanden

BÜ km 8,239 - Kreuzau, Eifelstraße

- Blinklichter mit Halbschraken
- Überwachungssignale
- Einschaltung Richtung Heimbach zugbewirkt
- Einschaltung Richtung Düren mittels ET, bzw. IR-ET am
- Haltepunkt Eifelstraße
- Ausschaltung zugbewirkt
- HET/HAT und ET/AT vorhanden

Haltepunkt Eifelstraße km 8,252

- Bahnsteig in Richtung Heimbach links
- Bahnsteignutzlänge 77 m

BÜ km 8,729 Wirtschaftsweg (Lohberg)

- Lichtzeichen
- Überwachungssignale
- Ein-/Ausschaltung Richtung Heimbach zugbewirkt
- Ein-/Ausschaltung Richtung Düren zugbewirkt
- HET/HAT und ET/AT vorhanden

BÜ km 9,740 Feldweg

- durch die Übersicht in Verbindung mit Umlaufgittern gesichert
- Öffnen der Umlaufgitter für Notfälle nur nach Zustimmung des Zugleiters, Züge erhalten einen SZB Befehl Abschnitt d)

Haltepunkt Üdingen km 10,163

- Bahnsteig in Richtung Heimbach rechts
- Bahnsteignutzlänge 77 m
-

BÜ km 10,260 Üdingen I und BÜ km 10,433 Üdingen II (BÜ-BÜ-Kette)

- Lichtzeichen mit Halbschranken und Fußwegschraken
- Überwachungssignal km 9,853, für BÜ I km 10,260 und BÜ II km 10,433
- Überwachungssignalwiederholer km 10,250, für BÜ I km 10,260 und BÜ II km 10,433
- Überwachungssignal km 10,883, für BÜ I km 10,260 und BÜ II km 10,433
- Die Einschaltung in Richtung Heimbach und Düren erfolgt zugbewirkt. Haltende Züge aus Richtung Düren haben ihren gewöhnlichen Halteplatz am Hp Üdingen innerhalb der Einschaltstrecke der Bahnübergänge km 10,260 und km 10,433. Am Überwachungssignalwiederholer (Bahnsteigende) ist ein Züm (Zeitüberschreitungsmelder) angebracht, der 90 Sekunden nach Befahren des Einschaltkontaktes ertönt. Sobald der Züm ertönt, darf der Zug zunächst nicht abfahren. Der Triebfahrzeugführer hat zuerst die AT und anschließend die ET zu bedienen. Erst nach erneutem Aufleuchten des Signals BÜ 1, gültig für BÜ km 10,260 Üdingen I und BÜ km 10,433 Üdingen II darf der Zug abfahren.
- Einschaltung Richtung Düren zugbewirkt
- Ausschaltung zugbewirkt
- Auto - HET und ET/AT vorhanden für BÜ km 10,260 Üdingen I und BÜ km 10,433 Üdingen II

BÜ km 11,586 Feldweg

- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

9.1.8. Bahnhof Untermaubach

Weichen und Gleissperren

W Nr.	Grundstellung	Abhängigkeit	Bedienung
401	-	-	elektrisch
409	rechts	Folgeabhängigkeit zu Gs I	handbedient
Gs I	aufliiegend	Folgeabhängigkeit zur	handbedient
410	-	-	elektrisch

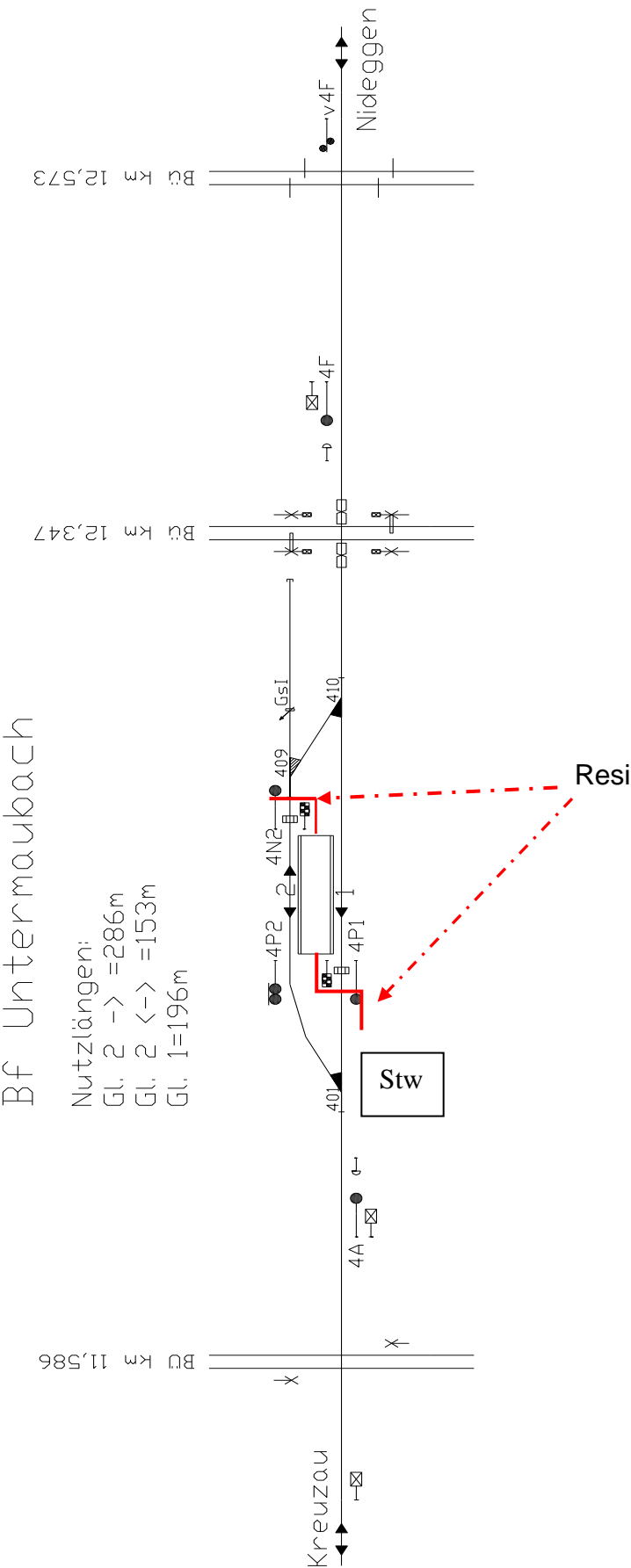
Fahrstraßen

Es sind keine Durchfahrten zugelassen!!!

Bez.	Sig. Bild	von	nach	Bemerkung
4A	Hp 1	Kreuzau	Gleis 2	
4P1	Hp 1	Gleis 1	Kreuzau	
4P2	Hp 2	Gleis 2	Kreuzau	
4N2	Hp 1	Gleis 2	Nideggen	
4F	Hp 1	Nideggen	Gleis 1	
4F	Hp 2	Nideggen	Gleis 2	

Signalanforderung

Bez.	Standort
Sanf 4P1	Bahnsteig
IR Sanf 4P1 I	am Bahnsteigende links
IR Sanf 4P1 II	am Bahnsteig links
Sanf 4P2	
IR Sanf 4P2	
Sanf 4N2	Bahnsteig
IR Sanf 4N2 I	am Bahnsteig links
IR Sanf 4N2 II	am Asig 4N2



Signale

v4a	Ne 2 – Tafel		km 11,283
4A	Esig	Hp 0/1	km 11,683
4P1	Asig	Hp 0/1	km 12,000
4P2	Asig	Hp 0/2	km 12,000
4N2	Asig	Hp 0/1	km 12,155
4F	Esig	Hp 0/1	km 12,470
v4f	Vorsignal	Vr 0/1	km 12,870

Rangierfreigabe

Ssp I auf Mittelbahnsteig

Bei Rangierfreigabe können die Weichen 401 und 410 mittels OBT örtlich bedient werden. Schlüssel Weiche 409 in Ssp I, Gs I folgeabhängig.

Nach Betätigung der Freigabetaste an einer Ssp muss der Schlüssel entnommen werden. Bei Irrtum muss der Schlüssel mindestens 1x gedreht und zurückgedreht werden, um die Grundstellung wieder herzustellen.

BÜ km 12,347 Schlagstein

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschraken
- Steuerung durch Stw „04“ Untermaubach
- Auto-HET und RS vorhanden

9.1.9. Strecke Bahnhof Untermaubach - Bahnhof Nideggen

BÜ km 12,573 Fußweg

- durch die Übersicht und Umlaufsperre gesichert

BÜ km 13,750 Obermaubach, Gemeindestraße

- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

Haltepunkt Obermaubach km 13,767

- Bahnsteig in Richtung Heimbach links
- Bahnsteignutzlänge 77 m

BÜ km 15,295 Privatweg, Demary

- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert
- Signal Bü 4 in Richtung Düren links

BÜ km 15,832 Feldweg

- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

BÜ km 18,000 Privatweg, Kläranlage Zerkall

- Absperranlage, Grundstellung geschlossen, nur von unterwiesenen Berechtigten zu bedienen
- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

Haltepunkt Zerkall km 18,639

- Bahnsteig in Richtung Heimbach rechts
- Bahnsteignutzlänge 77 m
- Der Haltepunkt befindet sich in einem Gleisbogen. Es sind am Bahnsteig Spiegel angebracht, die dem Triebfahrzeugführer das Ein- und Aussteigen der Reisenden und somit die Abfahrbereitschaft des Zuges erkennen lassen.

BÜ km 18,722 Feldweg

- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

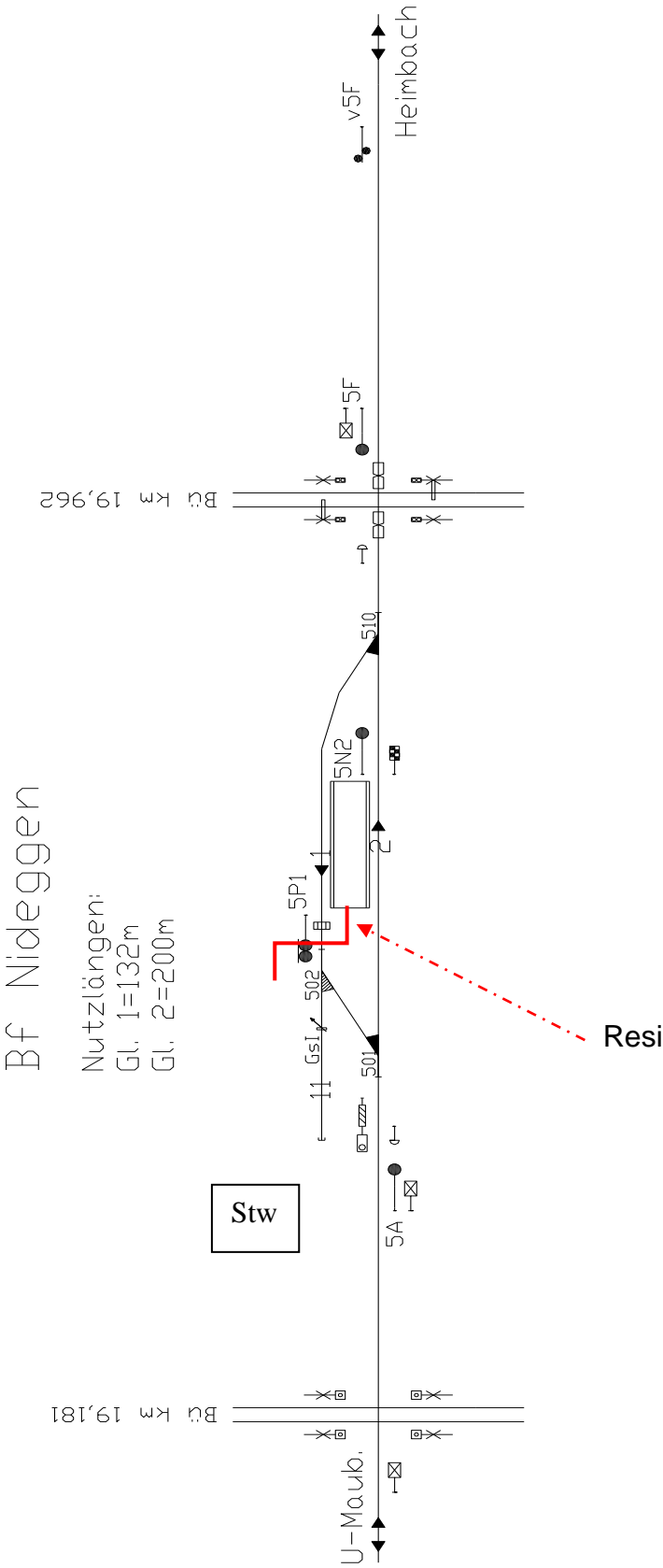
BÜ km 19,181 Nideggen, Landstraße L 11

- Lichtzeichen mit Halbschranken und Fußwegschranken
- Überwachungssignal Düren – Heimbach in km 18,795
- Überwachungssignal Heimbach – Düren in km 19,446
- Einschaltung aus Richtung Düren zugbewirkt
- Einschaltung aus Richtung Heimbach mittels ET, IR-ET im Bf Nideggen in km 19,555 am Bahnsteigende, Bedienung nur bei Fahrtstellung des Asig 5P1.
- Ausschaltung zugbewirkt
- AUTO-HET vorhanden in beiden Richtungen
- Die Einschaltung in Richtung Heimbach erfolgt zugbewirkt. Haltende Züge am Hp Zerkall in Richtung Heimbach haben ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke des Bahnübergangs km 19,181. Am Bahnsteigende in km 18,710 ist ein Züm (Zeitüberschreitungsmelder) angebracht, der 106 Sekunden nach Befahren des Einschaltkontaktes ertönt. Sobald der Züm ertönt, darf der Zug zunächst nicht abfahren. Der Triebfahrzeugführer hat zuerst die AT und anschließend die ET zu bedienen. Erst nach erneutem Aufleuchten des Signals BÜ 1 am Üs km 18,795 darf der Zug abfahren.

9.1.10. Bahnhof Nideggen

Weichen und Gleissperren

W Nr.	Grundstellung	Abhängigkeit	Bedienung
501	-	-	elektrisch
502	links	Folgeabhängigkeit zu Gs I	handbedient
Gs I	aufliegend	Folgeabhängigkeit zu Weiche 502	handbedient
510	-	-	elektrisch



Fahrstraßen

Es sind keine Durchfahrten zugelassen!!!

Bez.	Sig. Bild	von	nach	Bemerkung
5A	Hp 1	Untermaubach	Gleis 2	
5P1	Hp 2	Gleis 1	Untermaubach	
5N2	Hp 1	Gleis 2	Heimbach	
5F	Hp 1	Heimbach	Gleis 1	

Signalanforderung

Bez.	Standort
Sanf 5P1	Bahnsteig
IR Sanf 5P1	am Asig 5P1
Sanf 5N2	Bahnsteig
IR Sanf 5N2 I	am Bahnsteig rechts
IR Sanf 5N2 II	am Bahnsteigende rechts

Signale

v5a	Vorsignal	Vr 0/1	km 18,889
5A	Esig	Hp 0/1	km 19,289
5P1	Asig	Hp 0/2	km 19,555
5N2	Asig	Hp 0/1	km 19,636
5F	Esig	Hp 0/1	km 20,000
v5f	Vorsignal	Vr 0/1	km 20,400

Rangierfreigabe

Ssp I auf Mittelbahnsteig

Bei Rangierfreigabe können die Weichen 501 und 510 mittels OBT örtlich bedient werden. Die Schlüssel Weiche 502 in Ssp I, Gs I folgeabhängig.

Nach Betätigung der Freigabetaste an einer Ssp muss der Schlüssel entnommen werden. Bei Irrtum muss der Schlüssel mindestens 1x gedreht und zurückgedreht werden, um die Grundstellung wieder herzustellen.

BÜ km 19,962 Nideggen II

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschranken
- Steuerung durch Stw „05“ Nideggen
- HET am Schaltheus vorhanden



9.1.11. Strecke Bahnhof Nideggen - Bahnhof Heimbach

BÜ km 20,379 Privatweg, Campingplatz Brück

- Absperranlage, Grundstellung geschlossen, nur von unterwiesenen Berechtigten zu bedienen
- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

BÜ km 20,825 Privatweg

- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

BÜ km 22,173 Feldweg

- Umlaufsperrin in Verbindung mit Übersicht und Pfeifsignalen gesichert.
- Öffnen der Umlaufgitter für Notfälle nur nach Zustimmung des Zugleiters, Züge erhalten einen SZB Befehl Abschnitt d).

BÜ km 22,623 Gemeindestraße

- Lichtzeichen mit Halbschranken und Fußwegschranken
- Überwachungssignal Düren – Heimbach in km 22,200
- Überwachungssignal Heimbach – Düren in km 23,013
- Einschaltung aus beiden Richtungen zugbewirkt
- Ausschaltung zugbewirkt
- AUTO-HET vorhanden in beiden Richtungen
- Haltende Züge am Hp Abenden in Richtung Düren haben ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke des Bahnübergangs km 22,623. Am Bahnsteigende in km 22,637 ist ein Züm (Zeitüberschreitungsmelder) angebracht, der 158 Sekunden nach Befahren des Einschaltkontaktes ertönt. Sobald der Züm ertönt, darf der Zug zunächst nicht abfahren. Der Triebfahrzeugführer hat zuerst die AT und anschließend die ET zu bedienen. Erst nach erneutem Aufleuchten des Signals BÜ 1 am Üsw km 22,636 darf der Zug abfahren.

Haltepunkt Abenden km 22,635

- Bahnsteig in Richtung Heimbach links
- Bahnsteignutzlänge 77 m
- Der Haltepunkt befindet sich in einem Gleisaußenbogen. Es sind am Bahnsteig Spiegel angebracht, die dem Triebfahrzeugführer das Ein- und Aussteigen der Reisenden und somit die Abfahrbereitschaft des Zuges erkennen lassen.

BÜ km 24,884 Fußweg

- durch die Übersicht gesichert

BÜ km 25,155 Blens, Gemeindestraße

- Blinklichter mit Halbschranken
- Überwachungssignale
- Einschaltung Richtung Heimbach zugbewirkt
- Die Einschaltung in Richtung Düren ist zugbewirkt. Haltende Züge haben jedoch ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke des Bahnüberganges. Am Überwachungssignalwiederholer (Bahnsteigende) ist ein Züm (Zeitüberschreitungsmelder) angebracht, der 90 Sekunden nach Befahren des Einschaltkontaktes ertönt. Sobald der Züm ertönt, darf der Zug zunächst nicht abfahren. Der Triebfahrzeugführer hat zuerst die AT und anschließend die ET zu bedienen. Erst nach erneutem Aufleuchten des Signals BÜ 1 darf der Zug abfahren.
- Ausschaltung zugbewirkt
- HET/HAT und ET/AT vorhanden

Haltepunkt Blens km 25,168

- Bahnsteig in Richtung Heimbach links
- Bahnsteignutzlänge 77 m

BÜ km 26,144 Feldweg

- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

BÜ km 26,708 Hausen, Gemeindestraße

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschranken
- Überwachungssignale
- Einschaltung Richtung Heimbach zugbewirkt
- Die Einschaltung in Richtung Düren ist zugbewirkt. Haltende Züge haben jedoch ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke des Bahnüberganges. Am Überwachungssignalwiederholer (Bahnsteigende) ist ein Züm (Zeitüberschreitungsmelder) angebracht, der 90 Sekunden nach Befahren des Einschaltkontaktes ertönt. Sobald der Züm ertönt, darf der Zug zunächst nicht abfahren. Der Triebfahrzeugführer hat zuerst die AT und anschließend die ET zu bedienen. Erst nach erneutem Aufleuchten des Signals BÜ 1 darf der Zug abfahren.
- Ausschaltung zugbewirkt
- Auto-HET, ET und AT vorhanden

Haltepunkt Hausen km 26,728

- Bahnsteig in Richtung Heimbach links
- Bahnsteignutzlänge 77 m

BÜ km 27,894 Feldweg

- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

BÜ km 28,280 Privatweg, „Jörres, Wergen“

- Absperranlage, Grundstellung geschlossen, nur von unterwiesenen Berechtigten gem. Bedienungsanleitung zu nutzen

BÜ km 29,150 Heimbach, Landstraße L 249

- Lichtzeichen mit Halbschranken
- Überwachungssignal in Fahrtrichtung Heimbach in km 28,750
- Überwachungssignal in Fahrtrichtung Nideggen in km 29,500 in verkürztem Bremswegabstand links
- Einschaltung in Richtung Heimbach zugbewirkt
- Einschaltung in Richtung Nideggen zugbewirkt nur bei Fahrtstellung des Asig 6P1
- Ausschaltung zugbewirkt
- Einschaltkontakt „K2“ befindet sich im Bf Heimbach im Rangierbereich vor W 601. Dieser ist nur bei Fahrtstellung des Asig 6P1 wirksam.
- Auto-HET vorhanden

9.1.12. Bahnhof Heimbach

Weichen und Gleissperren

<u>W Nr.</u>	<u>Grundstellung</u>	<u>Abhängigkeit</u>	<u>Bedienung</u>
601	rechts	Folgeabhängigkeit zu Gs I	handbedient
Gs I	aufliegend	Folgeabhängigkeit zur W 601	handbedient
608	keine	-	handbedient
609	links	-	handbedient

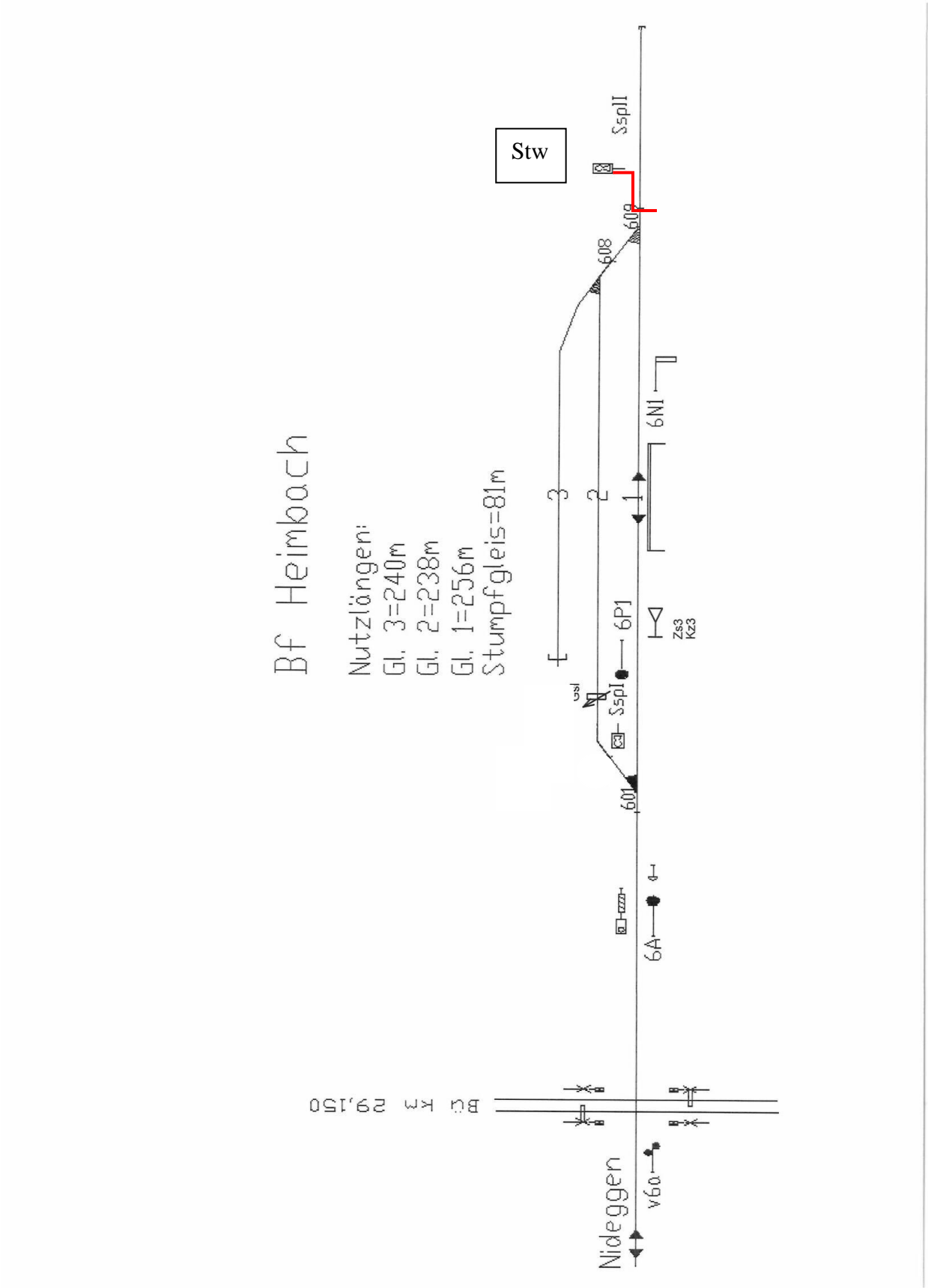
Fahrstraßen

<u>Bez.</u>	<u>Sig. Bild</u>	<u>von</u>	<u>nach</u>	<u>Bemerkung</u>
6A	Hp 1	Nideggen	Gleis 1	
6P1	Hp 1	Gleis 1	Nideggen	

Signalanforderung

<u>Bez.</u>	<u>Standort</u>
Sanf 6P1 I	am Asig 6P1
IR Sanf 6P1 I	am Asig 6P1
Sanf 6P1 II	auf dem Dienstweg gegenüber Bahnsteig
IR Sanf 6P1 II	auf dem Dienstweg gegenüber Bahnsteig

IR Sanf 6P1 III auf dem Dienstweg gegenüber Bahnsteig



Signale

v6a	Vorsignal	Vr 0/1	km 28,970
6A	Esig	Hp 0/1	km 29,370
6P1	Asig	Hp 0/1	km 29,680
6N1	Zielsignal	Hp 0	km 29,910
Zs3v	Kz 3	Geschwindigkeitsvoranzeiger	km 29,370
Zs3	Kz 3	Geschwindigkeitsanzeiger	km 29,770

Das Zielsignal 6N1 ist mit einem M versehen. Züge dürfen auf mündlichen Auftrag des Zugleiters Düren am Signal Hp0 vorbeifahren.

Rangierfreigabe

Ssp I an der W 601

Ssp II an der W 609

Nach Betätigung der Freigabetaste an einer Ssp muss der Schlüssel entnommen werden. Bei Irrtum muss der Schlüssel mindestens 1x gedreht und zurückgedreht werden, um die Grundstellung wieder herzustellen.

9.2. Strecke Düren Nord - Jülich - Linnich

Die Strecke Düren Nord – Jülich – Linnich erstreckt sich vom Bahnhof Jülich, km 0,000 in Gleis 2 bis zum Prellbock in km 15,605 des Bahnhofs Düren Nord und in der Gegenrichtung bis zum Prellbock in km 11,050 des Bahnhofs Linnich entlang des Laufes der Rur in nördlicher Richtung. Die Strecke Düren-Nord - Jülich - Linnich wird im signalisierten Zugbetrieb mit elektronischem Stellwerk (SZB-E) im System ZSB 2000 betrieben. Zugleiter für die Strecke ist der Zugleiter Düren im Stellwerk Dnf.

Streckenparameter Bf Düren-Nord – Bf Jülich	
Streckengeschwindigkeit	maximal 80 km/h
Bremsweg	700 m
Neigungsrichtung	Wechselnd
größte Neigung	1:97 (zwischen Bahnhof Huchem Stammeln und Bahnhof Düren)
Streckenklasse	CE
kleinster Halbmesser	280 m (zwischen Bf Huchem Stammeln und Bf Düren)
Mindestbrems Hundertstel für Züge	P 64 Mbr G 91 Mbr
Mindestbrems Hundertstel für Sperrfahrten gezogen (50 km/h) geschoben (30 km/h)	P 26 Mbr G 37 Mbr P 13 Mbr G 18 Mbr
Maximale Zuglänge	240 m
Funkkanal VZF 95	C 18 / H18

Tabelle 3: Streckenparameter Jülich – Düren

Streckenparameter Bf Jülich – Bf Linnich	
Streckengeschwindigkeit	maximal 80 km/h für Personenzüge maximal 60 km/h für Güterzüge
Bremsweg	700 m
Neigungsrichtung	wechselnd
größte Neigung	1:123 (km 8,500)
Streckenklasse	CE
kleinster Halbmesser	250 m (km 0,900)
Mbr. für Personenzüge ($v_{\max} = 80$ km/h)	P 61 Mbr G 86 Mbr
Mbr. für Güterzüge ($v_{\max} = 60$ km/h)	P 34 Mbr G 47 Mbr
Mindestbrems Hundertstel für Sperrfahrten gezogen (50 km/h) geschoben (30 km/h)	P 24 Mbr G 34 Mbr P 11 Mbr G 16 Mbr
Maximale Zuglänge	240 m
Funkkanal VZF 95	C 18 / H18

Tabelle 4: Streckenparameter Jülich - Linnich

Funk

Für die Strecke ab km 0,000 ist ein Zugfunksystem VZF 95 eingerichtet. Beim Zugleiter Düren im Stellwerk Dnf ist eine ortsfeste Station eingerichtet.

Streckenfernsprecher

Auf der Strecke sind keine Streckenfernsprecher vorhanden.

Bei Störung der Funkanlage ist der Zugleiter über Telefon 02421/2769 323 zu erreichen.

9.2.1. Bahnhof Düren-Nord

bleibt frei

9.2.2. Strecke Bahnhof Düren Nord - Bahnhof Huchem Stammeln

BÜ km 13,456 Feldweg

- durch die Übersicht gesichert

BÜ km 12,464 Arnoldsweiler Landstraße

- Lichtzeichen mit Halbschranken und Fußgängerschranken
- Überwachungssignale
- Einschaltung Richtung Jülich zugbewirkt
- Die Einschaltung in Richtung Düren ist zugbewirkt. Haltende Züge haben jedoch ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke des Bahnüberganges. Am Überwachungssignalwiederholer (Bahnsteigende) ist ein Züm (Zeitüberschreitungs-melder) angebracht, der 90 Sekunden nach Befahren des Einschaltkontaktes ertönt. Sobald der Züm ertönt, darf der Zug zunächst nicht abfahren. Der Triebfahrzeugführer hat zuerst die AT und anschließend die ET zu bedienen. Erst nach erneutem Aufleuchten des Signals BÜ 1 darf der Zug abfahren.
- Ausschaltung zugbewirkt
- HET/HAT und ET/AT vorhanden

Haltepunkt Im Großen Tal km 12,389

- Bahnsteig in Richtung Düren rechts, Merkpfähle links
- Bahnsteignutzlänge 52 m

BÜ km 12,045 Feldweg

- durch die Übersicht gesichert

9.2.3. Bahnhof Huchem-Stammeln

Allgemein:

Der Bahnhof Huchem-Stammeln befindet sich auf der Strecke Düren-Nord – Jülich – Linnich und erstreckt sich vom km 9,080 (Esig 03A) bis zum km 11,090 (Esig 03F). Im Bahnhof befinden sich zwei Kreuzungsgleise mit einem Mittelbahnsteig, der über einen Reisendenüberweg im Gleis 2 und dem Bü 9,613 Fußweg erreicht werden kann.

Der Bahnhof verfügt über 2 Vorsignale, 7 Hauptsignale, 2 Weichen und 5 Bahnübergänge

Signale:

Fahrtrichtung Düren

- Vorsignal V03a, km 8,380
Ks1 / Ks1 blinkend mit Zs3v Kennzahl 4 / Ks 2
- Esig 03A, km 9,080
Hp0 / Ks1 / Ks 1 mit Zs3 Kennzahl 4 / Ks2 /
Ks2 mit Kennzahl 4 / Zs 1
- Asig 03N1, km 9,905
Hp0 / Ks 1 / Zs1
- Asig 03N2, km 9,905

Hp0 / Ks1 mit Zs3 Kennzahl 6 (Blechschild) / Zs1

- Ra 10, km x,xxx

Fahrtrichtung Linnich

- Vorsignal V03f, km 11,797
Ks1 / Ks 2
- Esig 03F, km 11,090
Hp0 / Ks 1/ Ks1 blinkend mit Zs3v Kennzahl 6 / Ks2 / Zs 1
- Asig 03P1, km 9,645
Hp0 / Ks 1 / Zs1
- Asig 03P2, km 9,645
Hp0 / Ks1 / mit Zs3 (Blechschild) Kennzahl 6 / Zs1

Ra 10, km x,xxx

Weichen und Gleissperren:

- W301, einfache Weiche, elektrisch, keine Grundstellung
- W310, einfache Weiche, elektrisch, keine Grundstellung

Bahnübergänge/Reisendensicherung

- Bü km 9,400 technisch gesichert, Typ Bues 2000, Lz H/F Hp, in beiden Richtungen signalabhängig zum ESTW Huchem-Stammeln
- Bü km 9,613 in Gleis 1 und Gleis 2, technisch gesichert, Typ Bues 2000, Lz F Hp, in beiden Richtungen signalabhängig zum ESTW Huchem-Stammeln
- Reisenendenüberweg km 9,801 Gleis 2, technisch gesichert, Typ Bues 2000, Lz F Hp, in beiden Richtungen signalabhängig zum ESTW Huchem-Stammeln
- Bü km 9,943 technisch gesichert, Typ Bues 2000, Lz H/F Hp, in beiden Richtungen signalabhängig zum ESTW Huchem-Stammeln.
- Bü km 10,935 technisch gesichert, Typ Bues 2000, Lz H/F Üsoe/Hp, aus Richtung Düren signalabhängig zum ESTW Huchem-Stammeln, aus Richtung Jülich zugbewirkt und Lokführerüberwacht

Fahrstraßen:

- Von 03A nach 03N1
- Von 03A nach 03N2
- Von 03A nach E33 Bf Düren Nord (Durchfahrt durch Gleis 1)
- Von 03N1 nach E33 Bf Düren Nord
- Von 03N2 nach E33 Bf Düren Nord
- Von 03F nach 03ZU21
- Von 03F nach 03P1

- Von 03F nach 03P2
- Von 03F nach 02F Bf Krauthausen (Durchfahrt durch Gleis 1)
- Von 03ZU21 nach 03P1
- Von 03ZU21 nach 03P2
- Von 03P1 nach 02F Bf Krauthausen

Von 02P2 nach 02F Bf Krauthausen

Rangierfreigabe:

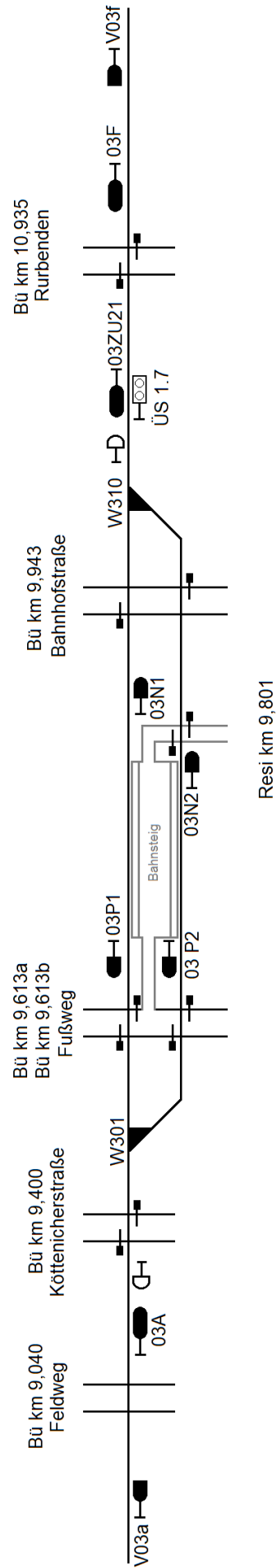
Keine Rangierfreigabe oder Rangierstraßen verbaut

Besonderheiten:

Züge über 120m Länge fahren durch Gleis 1

Skizze:

Bf Huchem-Stammeln



9.2.4. Strecke Bahnhof Huchem-Stammeln - Bf Krauthausen

BÜ km 9,040 Feldweg

- durch die Übersicht gesichert

BÜ km 8,105 Feldweg

- durch die Übersicht in Verbindung mit Pfeifsignalen gesichert

Haltepunkt Selhausen km 8,015

- Bahnsteig in Richtung Düren rechts, Merkpfähle links
- Bahnsteignutzlänge 52 m

9.2.5. Bahnhof Krauthausen

Allgemein:

Der Bahnhof Krauthausen befindet sich auf der Strecke Düren-Nord – Jülich – Linnich und erstreckt sich vom km 5,513 (Esig 02A) bis zum km 6,899 (Esig 02F). Im Bahnhof befinden sich zwei Kreuzungsgleise mit einem Mittelbahnsteig, der über einen Reisendenüberweg im Gleis 1 erreicht werden kann.

Am südlichen Bahnhofkopf befindet sich ein Anschlussgleis der Firma Amprion.

Der Bahnhof verfügt über 2 Vorsignale, 6 Hauptsignale, 3 Weichen, 3 Bahnübergänge, 1 Gleissperre und 1 Schlüsselsperre/Rangierfreigabe.

Signale:

Fahrtrichtung Düren

- Vorsignal V02a, km 4,873
Ks1 blinkend mit Zs3v Kennzahl 2 / Ks1 blinkend mit Zs3v Kennzahl 5 / Ks 2
- Esig 02A, km 5,580
Hp0 / Ks1 mit Zs3 Kennzahl 2 / Ks 1 mit Kennzahl 5 / Ks2 mit Kennzahl 2 / Ks2 mit Kennzahl 5 / Zs 1
- Asig 02N1, km 6,417 (Linksaufstellung)
Hp0 / Ks 1 mit Zs3 (Blechschild) Kennzahl 5 / Zs1
- Asig 02N2, km 6,253
Hp0 / Ks1 / Zs1
- Ra 10, km 6,630

Fahrtrichtung Linnich

- Vorsignal V02f, km 7,599
Ks1 / Ks1 blinkend mit Zs3v Kennzahl 5 / Ks1 blinkend mit Zs3v Kennzahl 6 / Ks 2
- Esig 02f, km 6,89
Hp0 / Ks 1/ Ks1 mit Zs3 Kennzahl 5 / Ks 1 mit Kennzahl 6 /
Ks2 mit Kennzahl 5 / Ks2 mit Kennzahl 6 / Zs 1
- Asig 02P1, km 6,157
Hp0 / Ks 1 / Zs1
- Asig 02P2, km 6,160
Hp0 / Ks1 / mit Zs3 (Blechschild) Kennzahl 5 / Zs1
- Ra 10, km 5,972

Weichen und Gleissperren:

- W203, einfache Weiche, elektrisch, keine Grundstellung
- W204, einfache Weiche, elektrisch, keine Grundstellung
- W205, einfache Weiche, handbedient, Grundstellung verschlossen rechts, signalabhängig über Schlüsselsperre mit ESTW Krauthausen, folgeabhängig mit Gs W206
- W206, Gleissperre, handbedient, Grundstellung verschlossen aufliegend, folgeabhängig von Weiche W205

Bahnübergänge/Reisendensicherung

- Bü km 5,763 nichttechnisch gesichert, gesichert durch Übersicht
- Bü km 6,117 Gleis 1 und Gleis 2, nichttechnisch gesichert, gesichert durch Übersicht
- Reisenendenüberweg km 6,133 Gleis 1, nicht technisch gesichert, gesichert durch Übersicht
- Bü km 6,653 technisch gesichert, Typ Bues 2000, Lz H/F Hp, in beiden Richtungen signalabhängig zum ESTW Krauthausen.

Fahrstraßen:

- Von 02A nach 02N1
- Von 02A nach 02N2
- Von 02N1 nach 03A Bf Huchem-Stammeln
- Von 02N2 nach 03A Bf Huchem-Stammeln
- Von 02F nach 02P1
- Von 02F nach 02P2
- Von 02P1 nach 01F Bf Jülich
- Von 02P1 nach Awanst Forschungszentrum Jülich

- Von 02P2 nach 01F Bf Jülich
- Von 02P2 nach Awanst Forschungszentrum Jülich

Rangierfreigabe:

- Rangierfreigabe (Ssp1) befindet sich an der Weichenspitze der Weiche 205 im Bf Krauthausen.
- Die Ssp 1 ist mit der Schließung DB 21 abgeschlossen.
- Freigabe der Rangierfreigabe erfolgt durch den Zugleiter RTB im STW DnF.
- Es erscheint bei erfolgter Freigabe, ein blau blinkender Leuchtmelder in der Ssp1.
- Der Schlüssel kann nun durch betätigen der Taste „Freigabe“ entnommen werden.
- Bei entnommenen Schlüssel wechselt das blinkende Blaulicht in ein Ruhelicht.
- Die Rückgabe der Rangierfreigabe erfolgt mit einstecken und umdrehen (1 Umdrehung) des Schlüssels. Weiterhin ist danach die Taste „fertig“ zu betätigen.
- Nach erfolgreicher Rückgabe erlischt das blaue Licht. Die Rangierfreigabe ist nun wieder in Grundstellung.

Besonderheiten:

Im Bahnhof Krauthausen ist der D-Weg hinter dem Ausfahrtsignal 02N1 stark verkürzt. Deswegen wird hiermit folgende Fahrstraßenkonstruktion verboten:

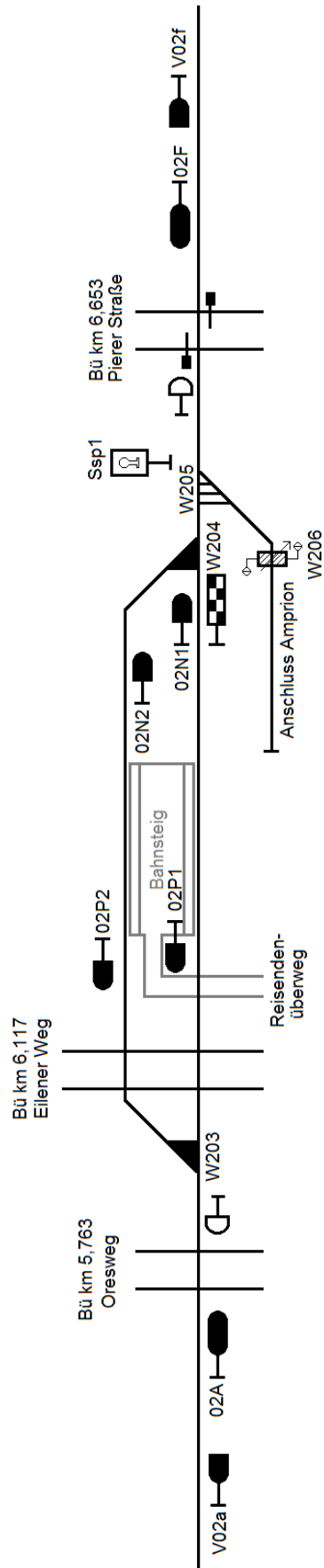
Gleichzeitige Einfahrt bei Zugkreuzungen im Bf Krauthausen vom Esig 02A aus Richtung Jülich nach Asig 02N1(Gleis 1) und vom Esig 02F aus Richtung Huchem-Stammeln nach 02P2 (Gleis 2).

Die beiden oben genannten Fahrstraßen dürfen nur nacheinander eingestellt werden, nachdem der erste Zug an seinem jeweiligen Zielsignal (02N1 oder 02P2) angekommen ist und der D-Weg vollständig aufgelöst hat.

Die Regelkreuzungen die von den Einfahrten aus Richtung Jülich (02A) nach Gleis 2 (02N2) und aus Richtung Huchem-Stammeln (02F) nach Gleis 1 (02P1) sind nicht von dem Verbot betroffen und können gleichzeitig eingestellt und eingefahren werden.

Skizze:

Bf Krauthausen



9.2.6. Strecke Bahnhof Krauthausen - Bf Jülich

BÜ km 5,288 Feldweg

- durch die Übersicht gesichert

Bü km 4,813 Gemeindestraße, Selgersdorf

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranken
- Einschaltung zugbewirkt
- Am Haltepunkt Selgersdorf haltende Züge haben ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke des Bahnübergangs „Selgersdorf“. Am Bahnsteigende steht der Überwachungssignalwiederholer für den Bü „Selgersdorf“. Zeigt das Signal Bü 0 ist am Bahnübergang „Selgersdorf“ zu halten und über die Automatik-HET nach zu sichern.
- Ausschaltung zugbewirkt
- Auto-HET vorhanden

Bü km 4,585 Fußweg

- durch die Übersicht gesichert

Haltepunkt Selgersdorf km 4,500

- Bahnsteig in Richtung Düren links, Merkpfähle rechts
- Bahnsteignutzlänge 52 m

Bü km 3,851 Feldweg

- durch die Übersicht gesichert

Haltepunkt Forschungszentrum

Bü km 2,9 Waldstraße, Jülich

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranken
- Einschaltung zugbewirkt
- Am Haltepunkt Forschungszentrum haltende Züge haben ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke des Bahnübergangs „Waldstraße“. Am Bahnsteigende steht der Überwachungssignalwiederholer für den Bü „Waldstraße“. Zeigt das Signal Bü 0 ist am Bahnübergang „Waldstraße“ zu halten und über die Automatik-HET nach zu sichern.
- Sperrfahrten zum Forschungszentrum Jülich, die aus Richtung Krauthausen kommen, sowie Rangierabteilungen halten vor dem Einschaltstrecke „Fs 2/12“ des Bü km 2,9 und schalten diesen mittels Schlüsselschalter „US“ unwirksam. Im unwirksamen Zustand leuchtet die Meldelampe am „US“. Nach dem Freifahren

des Kontaktes kann der Schlüssel im „US“ entnommen werden. Der Kontakt „Fs 2/12“ ist wieder wirksam.

- Sperrfahrten vom Forschungszentrum Jülich, die in Richtung Jülich fahren, halten vor dem Bü und schalten die Bü-Sicherung mittels Automatik-HET ein.
- Ausschaltung zugbewirkt
- Auto-HET vorhanden

9.2.7. Awanst Forschungszentrum Jülich (km 3,365)

Allgemein:

Die Awanst Forschungszentrum Jülich befindet sich auf der Strecke Düren-Nord – Jülich – Linnich im Abschnitt Bf Jülich – Bf Krauthausen im km 3,365 und dient dem Anschluss des Forschungszentrums Jülich.

Die Ausweichanschlussstelle verfügt über 2 Weichen und 1 Schlüsselsperre.

Zugfahrten von und zur Awanst werden als Sperrfahrten durchgeführt.

Die Bedienungsfahrt hält im Anschluss vor Signal NE 5 in km 0,759 und meldet sich über den dortigen Fernsprecher bei des Forschungszentrums Jülich. Hier erfolgt die Übergabe des Wagens an das Forschungszentrum Jülich.

Signale:

- Keine

Weichen und Gleissperren:

- W201, einfache Weiche, handbedient, Grundstellung verschlossen rechts, Signalabhängig über Schlüsselsperre mit ESTW Awanst Forschungszentrum Jülich, folgeabhängig mit W202
- W202, einfache Weiche, handbedient, Grundstellung rechts (abweisend), folgeabhängig von Weiche W201

Bahnübergänge/Reisendensicherung

- Im Anschluss befinden sich 3 Bahnübergänge die durch Übersicht und Pfeifen gesichert sind.

Fahrstraßen:

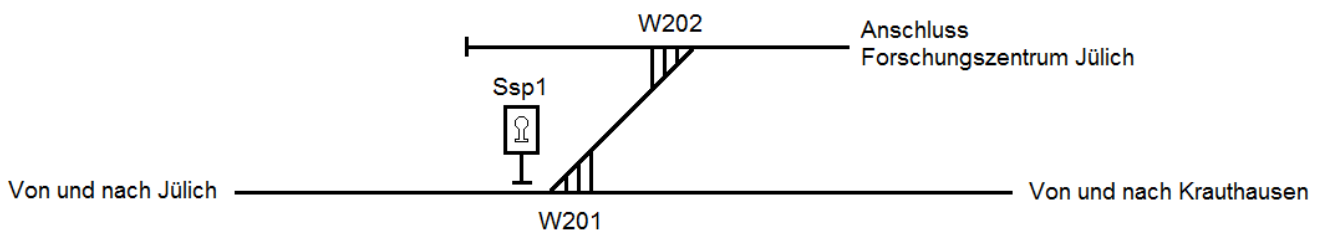
- Von Awanst Forschungszentrum Jülich nach Esig 01F Bf Jülich
- Von Awanst Forschungszentrum Jülich nach Esig 02A Bf Krauthausen
- Alle Fahren von und zur Anschlussstelle Forschungszentrum Jülich finden als Sperrfahrten statt. Der Tf erhält dazu vor Abfahrt einen SZB-Befehl.

Rangierfreigabe/Schlüsselfreigabe:

- Schlüsselfreigabe (Ssp1) befindet sich an der Weichenspitze der Weiche 201
- Die Ssp 1 ist mit der Schließung DB 21 abgeschlossen.
- Freigabe erfolgt durch den Zugleiter RTB im STW DnF.
- Es erscheint bei erfolgter Freigabe, ein blau blinkender Leuchtmelder in der Ssp1.
- Der Schlüssel kann nun durch betätigen der Taste „Freigabe“ entnommen werden.
- Bei entnommenen Schlüssel wechselt das blinkende Blaulicht in ein Ruhelicht.
- Die Rückgabe der Freigabe erfolgt mit einstecken und umdrehen (1 Umdrehung) des Schlüssels. Weiterhin ist danach die Taste „fertig“ zu betätigen.
- Nach erfolgreicher Rückgabe erlischt das blaue Licht. Die Freigabe ist nun wieder in Grundstellung.

Skizze:

AWANST Forschungszentrum Jülich



Haltepunkt Jülich Forschungszentrum km 3,050

- Bahnsteig in Richtung Düren links, Merkpfähle rechts
- Bahnsteignutzlänge 52 m

BÜ km 3,017 Gemeindestraße, Jülich Süd

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranken
- Einschaltung zugbewirkt
- Am Hp Forschungszentrum haltende Züge haben jedoch ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke des Bahnüberganges. Am Überwachungssignalwiederholer (Bahnsteigende) ist ein Züm (Zeitüberschreitungs-melder) angebracht, der 90 Sekunden nach Befahren des Einschaltkontaktes ertönt. Sobald der Züm ertönt, darf der Zug zunächst nicht abfahren. Der Triebfahrzeugführer hat zuerst die AT und anschließend die ET zu bedienen. Erst nach erneutem Aufleuchten des Signals BÜ 1 darf der Zug abfahren.
- Ausschaltung zugbewirkt
- Auto-HET vorhanden

9.2.8. Bahnhof Jülich

Allgemein:

Der Bahnhof Jülich befindet sich auf der Strecke Düren-Nord – Jülich – Linnich und erstreckt sich vom km 1,457 (Esig 01A) bis zum km 1,539 (Esig 01F). Im Bahnhof befindet sich der Nullpunkt der beiden Strecken Jülich – Düren und Jülich – Linnich. Weiterhin befindet sich jeweils ein Seitenbahnsteig am Gleis 2 und am Gleis 3.

Seitenbahnsteig an Gl. 2 in Richtung Düren rechts, Nutzlänge 61 m, der gewöhnliche Halteplatz ist durch das Signal Ne5 gekennzeichnet.

Seitenbahnsteig an Gl. 3 in Richtung Düren links, Nutzlänge 52 m, Merkpfehl in Fahrtrichtung Düren links, Merkpfehl in Fahrtrichtung Linnich rechts

Der Bahnhof verfügt über 4 Vorsignale, 9 Hauptsignale, 6 Lichtsperrsignale, 8 Weichen, 3 Bahnübergänge, 2 Gleissperren und 1 Schlüsselsperre/Rangierfreigabe.

Signale:

Haupt-, Vor- und Kombinationssignale

Fahrtrichtung Düren

- Vorsignal V01a, km 2,157
Ks1 / Ks2
- Esig 01A, km 1,457
Hp0 / Ks1
- Vorsignal V01zr2, km 1,181

Ks1 blinkend mit Zs3v Kennzahl 4 / Ks1 blinkend mit Zs3v Kennzahl 6 / Ks2

- Zwischensignal 01ZR2, km 0,337
Hp0 / Ks1 mit Zs3 Kennzahl 4 / Ks1 mit Kennzahl 6 / Ks2 mit Kennzahl 4 /
Ks2 mit Kennzahl 6 / Zs1 / Sh1
- Asig 01N2, km 0,474
Hp0 / Ks1 / Zs1 / Sh1
- Asig 01N3, km 0,571
Hp0 / Ks1 mit Zs3 (Blechschild) Kennzahl 6 / Zs1 / Sh1

Haupt-, Vor- und Kombinationssignale

Fahrtrichtung Linnich

- Vorsignal V01f, km 2,212
Ks1 / Ks2
- Esig 01F, km 1,539
Hp0 / Ks1 / Ks1 blinkend mit Zs3v Kennzahl 6 / Ks2 / Zs1
- Zwischensignal 01ZU2, km 0,874
Hp0 / Ks1 / Ks1 mit Zs3 Kennzahl 6 / Ks2 / Ks2 mit Zs3v Kennzahl 3 / Zs1
/Sh1
- Zusatzanzeiger Zs3 01Zzv2, km 0,135
Dunkel / Zs3 Kennzahl 3
- Zwischensignal 01ZV2, km 0,016
Hp0 / Ks1 / Zs1 / Sh1
- Zwischensignal 01ZV3, km 0,037
Hp0 / Ks1 mit Zs3 (Blechschild) Kennzahl 4 / Zs1 Sh1
- Vorsignal V01p2, km 0,535
Ks1 / Ks2
- Asig 01P2, km 1,253
Hp0 / Ks1

Lichtsperrsignale

- Ls 302X, km 0,126
Hp0 / Sh1
- Ls 111X, km 0,003
Hp0 / Sh1
- Ls 104Y, km 0,090
Hp0 / Sh1
- Ls 104X, km 0,661
Hp0 / Sh1
- Ls 106X, km 0,670

Hp0 / Sh1

- Ls 204Y, km 0,710

Hp0 / Sh1

Weichen und Gleissperren:

- W103, einfache Weiche, elektrisch, keine Grundstellung
- W104, einfache Weiche, elektrisch, keine Grundstellung
- W105, einfache Weiche, elektrisch, keine Grundstellung
- W114, einfache Weiche, elektrisch, keine Grundstellung
- W214, Gleissperre, elektrisch, keine Grundstellung
- W115, einfache Weiche, elektrisch, keine Grundstellung
- W118a, einfache Weiche, elektrisch, keine Grundstellung
- W119a, einfache Weiche, elektrisch, keine Grundstellung
- W1001, einfache Weiche, handbedient, Grundstellung verschlossen rechts, Signalabhängig über Schlüsselsperre mit ESTW Jülich, folgeabhängig mit Gs W122
- W122, Gleissperre, handbedient, Grundstellung verschlossen aufliegend, folgeabhängig von Weiche W1001

Bahnübergänge/Reisendensicherungen:

- Bü km 1,073 technisch gesichert, Typ Bues 2000, Lz H Hp, in beiden Richtungen signalabhängig zum ESTW Jülich
- Reisendensicherung km 0,001 Gleis 2 und Gleis 3, technisch gesichert, Typ Bues 2000, Lz F Hp, in beiden Richtungen signalabhängig zum ESTW Jülich
- Bü km 0,103 technisch gesichert, Typ Bues 2000, Lz H/F Hp, in beiden Richtungen signalabhängig zum ESTW Jülich

Fahrstraßen/Rangierfahrstraßen:

Zugfahrstraßen:

- Von 01A nach 01ZR2
- Von 01ZR2 nach 01N2
- Von 01ZR2 nach 01N3
- Von 01N2 nach 02A Bf Krauthausen
- Von 01N3 nach 02A Bf Krauthausen
- Von 01 F nach 01ZU2
- Von 01ZU2 nach 01ZV2
- Von 01ZU2 nach 01ZV3
- Von 01ZV2 nach 01P2
- Von 01ZV3 nach 01P2

- Von 01P2 nach 12A Bf Linnich

Rangierfahrstraßen:

- Von 01ZR2 nach 302X
- Von 302X nach 01N2
- Von 302X nach 01N3
- Von 302X nach G104 (Gleis4)
- Von 111X (Gleis 111) nach G104 (Gleis4)
- Von 104X nach Anschlussgleis Bundeswehr
- Von 01N2 nach G702 (Gleisabschnitt vor Signal Ra10)
- Von 01N3 nach Anschlussgleis Bundeswehr
- Von 01N3 nach G702 (Gleisabschnitt vor Signal Ra10)
- Von 106X (Gleis 6) nach G702 (Gleisabschnitt vor Signal Ra10)
- Von 01ZU2 nach Gleis 6
- Von 01ZU2 nach G502 (Gleis 2)
- Von 01ZU2 nach G103 (Gleis 3)
- Von 204Y (Anschluss Bundeswehr) nach G104 (Gleis 4)
- Von 204Y (Anschluss Bundeswehr) nach G103 (Gleis 3)
- Von 104Y (Gleis 4) nach Gleis 11
- Von 104Y (Gleis 4) nach G202 (Gleisabschnitt vor Signal 02P2)
- Von 01ZV2 nach G202 (Gleisabschnitt vor Signal 02P2)
- Von 01ZV3 nach G202 (Gleisabschnitt vor Signal 02P2)

Rangierfreigabe:

- Rangierfreigabe (Ssp1) befindet sich an der Weichenspitze der Weiche 1001 im Bf Jülich.
- Die Ssp 1 ist mit der Schließung DB 21 abgeschlossen.
- Freigabe der Rangierfreigabe erfolgt durch den Zugleiter RTB im STW DnF.
- Es erscheint bei erfolgter Freigabe, ein blau blinkender Leuchtmelder in der Ssp1.
- Der Schlüssel kann nun durch betätigen der Taste „Freigabe“ entnommen werden.
- Bei entnommenen Schlüssel wechselt das blinkende Blaulicht in ein Ruhelicht.
- Die Rückgabe der Rangierfreigabe erfolgt mit einstecken und umdrehen (1 Umdrehung) des Schlüssels. Weiterhin ist danach die Taste „fertig“ zu betätigen.
- Nach erfolgreicher Rückgabe erlischt das blaue Licht. Die Rangierfreigabe ist nun wieder in Grundstellung.

Besonderheiten bei Rangierfahrten in Richtung Puffendorf (Abstellgleis):

- Abstellen von Fahrzeugen

Fahrzeuge dürfen zwischen der Gleissperre vor der Weiche 1001 und dem Gleisabschluss bei km 1,042, vor dem Bahnübergang Rübenstraße / Rurbrücke abgestellt werden.

Der höhengleiche Bahnübergang bei km 0,235 ist mindestens 5 m beiderseits der Kreuzung von Fahrzeugen freizuhalten.

2. Sichern von abgestellten Fahrzeugen

Das Abstellgleis weist hinter der Weiche 1001 ein Gefälle von bis zu 3,833 ‰ in Richtung Rur auf. Abgestellte Fahrzeuge sind zu sichern durch

- Hemmschuhe und / oder Radvorleger sowie
- Anlegen der Handbremse

Es ist mindestens das erste Fahrzeug beiderseits des Bü bei km 0,235 zu sichern.

Die Sicherung ist zu verschließen. Es sind abschließbare Radvorleger zu verwenden. Die Handräder der Handbremsen sind mit Kette zu verschließen.

Es sind Schlösser für den Schlüssel "Dienstraum" der RTB zu verwenden.

Die Sicherungsmittel sind Eigentum der Rurtalbahn GmbH und nach Verwendung beim Zugleiter zu deponieren.

Anschluss Bundeswehr:

Der Anschluss Bundeswehr wird als Rangierfahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h bedient.

Kohlebunker der Zuckerfabrik (Gleis 4):

1. Die Entladehalle im Bereich des Gleises 4 wird überwiegend für die Andienung mittels der Bahn genutzt. Um alternativ, z. B. bei Störung des Bahnbetriebes, eine kurzfristige Versorgung des Kraftwerkes mit Brennstoff sicherzustellen, ist zusätzlich eine Andienung mittels Lkw vorgesehen. Die Entladung der Lkws erfolgt ebenfalls innerhalb der im Gleis 4 befindlichen Entladehalle. Dazu werden die Straßenfahrzeuge unmittelbar auf dem Gleis 4 abgestellt und in den darunter liegenden Bunker entleert.

Die Lkws befinden sich dabei während der Zufahrt zur Entladehalle, beim Entladevorgang in der Halle und bei der Ausfahrt aus der Halle im Regellichtraumprofil nach § 9 EBO.

Zum Ausschluss der gegenseitigen Gefährdung des Eisenbahnbetriebes und des Straßenverkehrs sind folgende Sicherungsmaßnahmen vorgesehen:

- Sowohl die Zu- und Abfahrten für den Straßen- als auch für den Schienenverkehr zum Verschneidungsbereich sind im Bereich der Entladehalle durch separate Tore gesichert. In der Grundstellung sind alle Tore verschlossen.
- Die Tore im Gleisbereich sind mittels IR-Sender oder Schlüsselschalter zu öffnen. Der Öffnungs- oder Schließvorgang wird durch eine orange Warnleuchte

angezeigt. Ein- und Ausfahrten während des Schließ- oder Öffnungsvorganges sind nicht gestattet.

2. Durchfahrten innerhalb der umzäunten Anlage mit Triebwagen und Reisezugwagen sind nicht gestattet.
3. Dem Schienenverkehr wird die vorrangige Nutzung gewährt, d. h. für das Öffnen der Tore im Fahrweg der Straße ist die ausdrückliche Zustimmung des Zugleiters der Rurtalbahn (Tel.: 02421-2769-323) einzuholen. Der Zugleiter der Rurtalbahn sperrt den Gleisbereich zwischen den Toren und hebt diese nach einer Frei- und Befahrbarkeitsmeldung wieder auf.
4. Die Drehtore im Gleis sind mit Einklemmtaster und Lichtschranken am Rahmen versehen, durch die ein Schließen der Tore bei Hindernissen im Torbereich unterbunden wird.
5. Auf dem Werksgelände der Zuckerfabrik ist durch entsprechende Beschilderung auf den Vorrang des Schienenverkehrs hinzuweisen (an der Werkseinfahrt Andreaskreuz mit dem Zusatz **Werksgelände Schienenfahrzeuge haben Vorrang**).
6. Im Bereich der Verschneidung von Schienenweg und Straße ist die Geschwindigkeit der Straßen- und Schienenfahrzeuge auf $v=10$ km/h durch entsprechende Beschilderung zu reduzieren.
7. Innerhalb der Anlage besteht aus Sicherheitsgründen Helmpflicht.
8. Auf dem gesamten Gelände der Zuckerfabrik besteht Rauchverbot, offenes Feuer ist ebenfalls verboten.
9. Der Bunker ist im Abladebereich mit Rosten und Abdeckplatten versehen.
10. Das Personal der Zuckerfabrik und die Betriebsbediensteten der Rurtalbahn sind bezüglich der vorgenannten betrieblichen Abwicklung und Sicherheitsmaßnahmen regelmäßig zu schulen bzw. zu unterrichten.
11. Die Mitarbeiter der Zuckerfabrik Jülich sind vor Aufnahme des Betriebes entsprechend §§ 47, 48 und 54 der EBO soweit betrieblich zu schulen, wie es die einfachen Betriebsverhältnisse in dem Nebengleis 4 des Bf Jülich erfordern und zu dokumentieren.
12. Die Kenntnisse sind sowohl bei dem Personal der Zuckerfabrik Jülich als auch bei den Betriebsbediensteten der Rurtalbahn im Zuge der regelmäßig durchzuführenden Dienstunterriehte aufzufrischen und zu dokumentieren.

Besonderheiten:

Im Bf Jülich ist der D-Weg hinter dem Zwischensignal 01ZV2 bei der Fahrstraße „**von 01ZU2 nach 01ZV2 (Gleis 2) kurzer D-Weg**“ der Durchrutschweg stark verkürzt.

Die Benutzung der vorgenannten Fahrstraße wird hiermit aus Sicherheitsgründen untersagt.

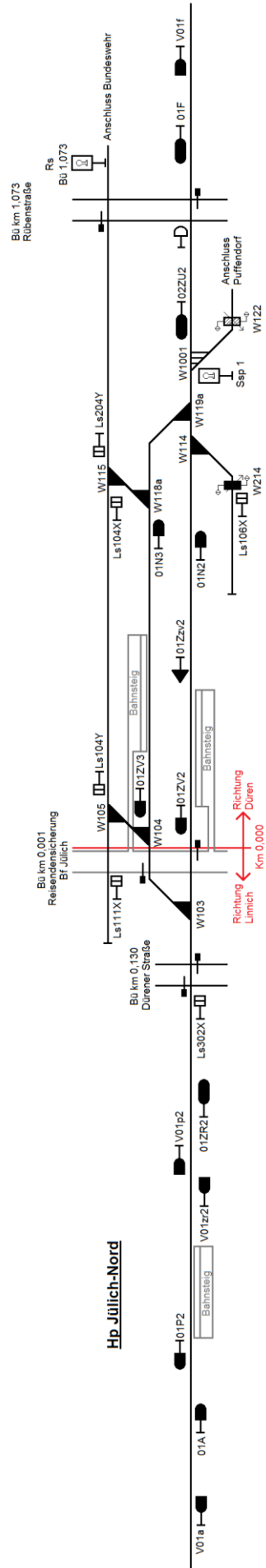
Alternativ ist zwingend die Fahrstraße

„**von 01ZU2 nach 01ZV2 (Gleis 2) langer D-Weg**“ einzustellen.

Weiterhin ist zu beachten, dass bei eingestelltem kurzem D-Weg das Zwischensignal 01ZV2 erst auf Fahrt gestellt werden darf, wenn der Zug vor dem Signal zum Stehen gekommen ist.

Skizze:

Bf Jülich



9.2.9. Strecke Bf Jülich - Bf Linnich

Haltepunkt Jülich Nord km 1,155

- Bahnsteig in Fahrtrichtung Linnich links; Merkpfähle rechts
- Bahnsteignutzlänge 52 m

Haltepunkt Jülich An den Aspen km 2,266

- Bahnsteig in Fahrtrichtung Linnich links
- Bahnsteignutzlänge 85m
- Am Haltepunkt An den Aspen haltende Züge haben ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke der Bahnübergangskette „Ostring“. Am Bahnsteigende steht der Überwachungssignalwiederholer für die Bahnübergangskette „Ostring“.
Zeigt das Signal Bü 0 ist an folgenden Bahnübergängen zu halten und über die Automatik-HET nach zu sichern:
Bü km 2,608 Ostring,
Bü km 3,254 Broich 1 und
Bü km 3,865 Broich 2

Bü km 2,608 Jülich, Ostring

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschraken
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt
- Auto – HET vorhanden

Bü km 3,254 Broich 1

- Lichtzeichen
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt
- Auto - HET vorhanden

Bü km 3,865 Broich 2

- Lichtzeichen
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt
- Am Haltepunkt Broich haltende Züge haben ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke der Bahnübergangskette „Ostring“. Am Bahnsteigende steht der Überwachungssignalwiederholer für die Bahnübergangskette „Ostring“.
Zeigt das Signal Bü 0 ist an folgenden Bahnübergängen zu halten und über die Automatik-HET nach zu sichern:
Bü km 3,865 Broich 2
- Auto-HET

Besonderheit zu den Bü in km 2,608, 3,254 und 3,865

In km 1,908 und 4,520 befindet sich je ein Überwachungssignal. Wird **nicht** das Signal Bü 1 gezeigt, sind die drei nachfolgenden Bü in

- km 2,608 - Ostring
- km 3,254 - Broich 1
- km 3,865 - Broich 2

gem. FV-NE §44(8) zu sichern (Auto-HET vorhanden).

Haltepunkt Broich km 3,755

- Bahnsteig in Fahrtrichtung Linnich links, Merkpfähle rechts
- Bahnsteignutzlänge 52 m

Bü km 6,114 Tetz 1

- Lichtzeichen
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt
- Am Haltepunkt Tetz haltende Züge haben ihren gewöhnlichen Halteplatz innerhalb der Einschaltstrecke des Bahnübergangs „Tetz 1“. Am Bahnsteigende steht der Überwachungssignalwiederholer für den Bü „Tetz 1“.
Zeigt das Signal Bü 0 ist am Bahnübergang „Tetz 1“ zu halten und über die Automatik-HET nach zu sichern.
- Auto – HET vorhanden

Haltepunkt Tetz km 6,155

- Bahnsteig in Fahrtrichtung Linnich links, Merkpfähle rechts
- Bahnsteignutzlänge 55 m

Bü km 7,185 Tetz 2

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußwegschraken
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt
- Auto – HET vorhanden

9.2.10. Bahnhof Linnich

Allgemein:

Der Bahnhof Linnich befindet sich auf der Strecke Düren-Nord – Jülich – Linnich und erstreckt sich vom km 9,171 (Esig 12A) bis zum km 11,050 (Prellbock). Im Bahnhof befindet sich ein Seitenbahnsteig (Gleis 1).

Am südlichen Bahnhofskopf befindet sich ein Anschlussgleis der Firma SIG-Combibloc. Der Bahnhof verfügt über 1 Vorsignal, 3 Hauptsignale, 3 Weichen, 3 Bahnübergänge, 3 Gleissperren und 2 Schlüsselsperren/Rangierfreigaben.

Signale:

Fahrtrichtung Linnich

- Vorsignal V12a, km 8,310
Ks1 / Ks 2
- Esig 12A, km 9,171
Hp0 / Ks2 / Zs 1
- Asig 12N1, km 10,192 (Lichtsignal)
Hp0

Fahrtrichtung Düren

- Asig 12P1, km 10,122
Hp0 / Ks 1 / mit Zs3 (Blechschild) Kennzahl 6 / Zs1
- Ra 10, km 9,566

Weichen und Gleissperren:

- W1200, einfache Weiche, handbedient, Grundstellung verschlossen links, Signalabhängig über Schlüsselsperre mit ESTW Linnich, folgeabhängig mit Gs W1202
- W1202, Gleissperre, handbedient, Grundstellung verschlossen aufliegend, folgeabhängig von Weiche W1200
- W12, einfache Weiche, handbedient, Grundstellung verschlossen links, Signalabhängig über Schlüsselwerk zur Schlüsselsperre mit ESTW Linnich
- W14, Gleissperre, handbedient, Grundstellung verschlossen aufliegend, folgeabhängig über Schlüsselwerk zur Schlüsselsperre ESTW Linnich
- W15, Gleissperre, handbedient, Grundstellung verschlossen aufliegend, folgeabhängig über Schlüsselwerk zur Schlüsselsperre ESTW Linnich

Bahnübergänge:

- Bü km 9,230 technisch gesichert, Typ Bues 2000, Lz H/F Hp, in beiden Richtungen signalabhängig zum ESTW Linnich
- Bü km 9,839 nicht technisch gesichert, keine Abhängigkeit zum ESTW Linnich
- Bü km 10,092 technisch gesichert, Typ Bues 2000, Lz H/F Hp, in beiden Richtungen signalabhängig zum ESTW Linnich

Fahrstraßen:

- Von 12A nach 12N1
- Von 12P1 nach 01A Bf Jülich

Rangierfreigabe/Schlüsselwerk:

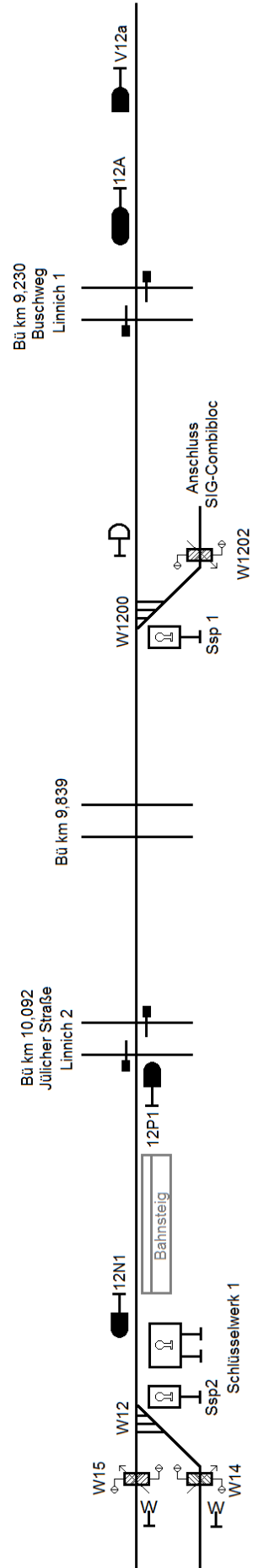
- Rangierfreigabe (Ssp1) befindet sich an der Weichenspitze der Weiche 1200 im Bf Linnich.
 - Die Ssp 1 ist mit der Schließung DB 21 abgeschlossen.
 - Freigabe der Rangierfreigabe erfolgt durch den Zugsleiter RTB im STW DnF.
 - Es erscheint bei erfolgter Freigabe, ein blau blinkender Leuchtmelder in der Ssp1.
 - Der Schlüssel kann nun durch betätigen der Taste „Freigabe“ entnommen werden.
 - Bei entnommenen Schlüssel wechselt das blinkende Blaulicht in ein Ruhelicht.
 - Die Rückgabe der Rangierfreigabe erfolgt mit einstecken und umdrehen (1 Umdrehung) des Schlüssels. Weiterhin ist danach die Taste „fertig“ zu betätigen.
 - Nach erfolgreicher Rückgabe erlischt das blaue Licht. Die Rangierfreigabe ist nun wieder in Grundstellung.
-
- Rangierfreigabe (Ssp2) befindet sich an der Weichenspitze der Weiche 12 im Bf Linnich.
 - Die Ssp 2 ist mit der Schließung DB 21 abgeschlossen.
 - Freigabe der Rangierfreigabe erfolgt durch den Zugsleiter RTB im STW DnF.
 - Es erscheint bei erfolgter Freigabe, ein blau blinkender Leuchtmelder in der Ssp2.
 - Der Schlüssel kann nun durch betätigen der Taste „Freigabe“ entnommen werden.
 - Bei entnommenen Schlüssel wechselt das blinkende Blaulicht in ein Ruhelicht.
 - Die Rückgabe der Rangierfreigabe erfolgt mit einstecken und umdrehen (1 Umdrehung) des Schlüssels. Weiterhin ist danach die Taste „fertig“ zu betätigen.
 - Nach erfolgreicher Rückgabe erlischt das blaue Licht. Die Rangierfreigabe ist nun wieder in Grundstellung.

- Das Schlüsselwerk 1 befindet neben der Ssp2 im Bf Linnich.
- Der Schrank für das Schlüsselwerk 1 ist mit der Schließung DB 21 abgeschlossen.

Mit dem Schlüssel aus der Ssp2 kann das Schlüsselwerk freigegeben werden um die Schlüssel für die Weiche 12, Gleissperre W14 und Gleissperre W15 zu erhalten.

Skizze:

Bf Linnich



9.3. Strecke Bf Düren - DB AG - Anschlussstelle Brückenstraße —Bf Zülpich-Kappa und Distelrath

Im Bahnhof Düren zweigt in südöstlicher Richtung das Streckengleis nach Euskirchen ab. In der Anschlussstelle Brückenstraße (km 1,900) der Strecke zweigt das Verbindungsgleis nach Distelrath ab.

Das Streckengleis zwischen der Anschlussstelle Brückenstraße und dem Bf Zülpich – Kappa beginnt in km 1,900 (Weichenende W1) und endet am Grenzzeichen der Weiche 10 im Gleis 1 des Bahnhofs Zülpich-Kappa.

Diese Strecke wird im Zugleitbetrieb nach der FV-NE betrieben.

Zugleiter der Strecke ist der Zugleiter Düren im Stellwerk Dnf (Tel.: 02421/2769-323)

Der Zugleiter führt das Meldebuch für den Zugleiter gem. Anlage 7 FV-NE.

Streckengeschwindigkeit	maximal 50
Bremsweg	700 m
Neigungsrichtung	wechselnd
größte Neigung	1:81 (km 2,500)
Streckenklasse	CE
kleinster Halbmesser	600 m (km 1,900)
Mindestbrems Hundertstel für Züge	P 40 Mbr G 72 Mbr
Mindestbrems Hundertstel für Sperrfahrten gezogen (50 km/h) geschoben (30 km/h)	P 40 Mbr G 72 Mbr P 20 Mbr G 33 Mbr
Maximale Zuglänge	200 m

Tabelle 5: Streckenparameter Düren - Zülpich

Funk und Streckenfernsprecher

Es ist ein Funksystem im 2-Meter-Band eingerichtet. Beim Zugleiter ist eine ortsfeste Station eingerichtet.

Im Falle einer Störung des Funksystems wird vom Zugpersonal über Handy mit dem Zugleiter Düren, Tel.: 02421/2769 323 kommuniziert.

9.3.1. Strecke Bf Düren (DB Netz AG) - Anschlussstelle Brückenstraße

km 0,860	Weiche 26 (DB AG)
km 0,900	Grenze FV DB / FV-NE
km 1,100	Weiche 40

km 1,110 Ls 69
km 1,200 in Richtung Euskirchen lesbares Schild
*„Halt für Rangierfahrten, Weiterfahrt erst
nach Zustimmung des Zugleiters Düren“*
in Richtung Düren lesbares Schild
*„Halt für Rangierfahrten, Weiterfahrt erst
nach Zustimmung des Fahrdienstleiters Düren“*
Bü km 1,705 Brückenstraße, Landstraße nach Merzenich

- **Alle Rangierfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung.**

km 1,900 Anschlussstelle Brückenstraße

9.3.2. Anschlussstelle Brückenstraße in km 1,900

Weiche 1 Grundstellung rechts, handgestellt, schlüsselabhängig
Weiche 2 Grundstellung rechts, handgestellt, schlüsselabhängig

Im Schlüsselwerk bei der Weiche 2 können die Schlüssel für die abhängigen Weichen durch einschließen des Zugführerschlüssels entnommen werden. Die Grundstellung und der Verschluss der Weichen ist dem Zugleiter nach Rücknahme des Zugführerschlüssels aus dem Schlüsselwerk zu melden.

9.3.3. Strecke Anschlussstelle Brückenstraße - Distelrath

Gleisanschluss Pommerenke km 0,268 (stillgelegt)

Bü km 0,532 Merzenicher Straße

- Lichtzeichenanlage
- Einschaltung durch IR-ET
- Ausschaltung zugbewirkt
- ET, IR-ET, AT, ÜI vorhanden

9.3.4. Abstellanlage Distelrath

Weichen und Gleissperren

W Nr.	Grundstellung	Abhängigkeit	Bedienung
3	keine		handbedient
4	keine		handbedient
5	keine		handbedient
6	keine		handbedient
7	keine		handbedient
Gs I	auflegend	Zf-Schlüssel	handbedient

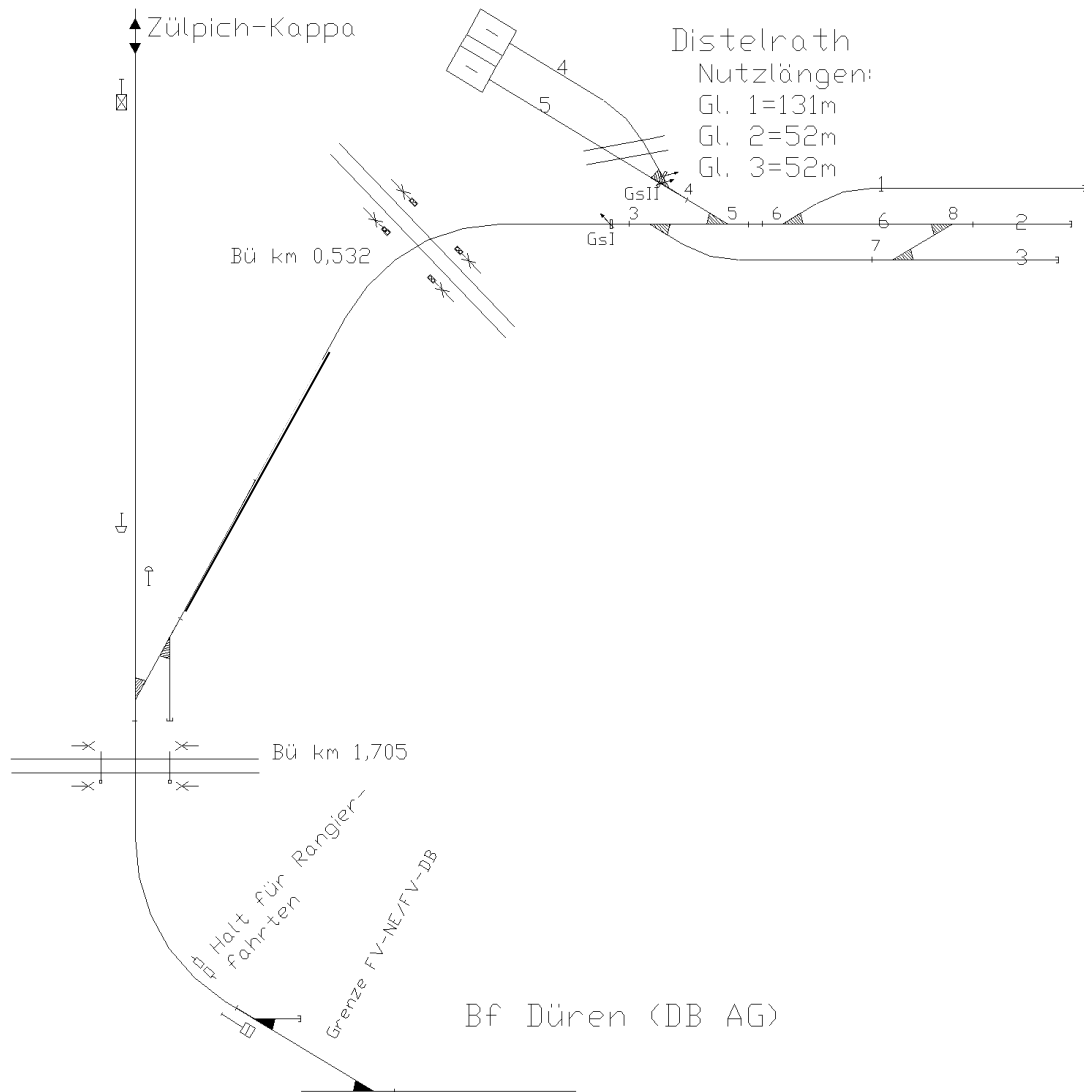
Gs II

auflegend

Zf-Schlüssel

handbedient

Skizze



Gleise

Gleis 1	Abstellgleis	Nutzlänge 131 m
Gleis 2	Abstellgleis	Nutzlänge 52 m
Gleis 3	Abstellgleis	Nutzlänge 52 m
Gleis 4	Zufahrt Bw	
Gleis 5	Zufahrt Bw	
Gleis 6	Umfahrung	

Besonderheiten

- Fahrten zwischen Bahnhof Düren und Distelrath werden als Rangierfahrt nach FV DB / FV-NE mit Hg max. 25 km/h durchgeführt. Die Grenzen sind beschildert.
- Es dürfen nur luftgebremste Fahrzeuge verkehren.
- Vor dem Abstellen ist die Hand- bzw. Feststellbremse zu betätigen.
- Der Triebfahrzeugführer meldet sich jeweils am Schild „Halt für Rangierfahrten“ beim Zugleiter Düren.
- Der Zugleiter kennzeichnet den Streckenabschnitt Düren - Distelrath mittels roter Linie und erteilt die Zustimmung: „Rangierfahrt darf um [Uhrzeit] nach Distelrath / Düren fahren“.
- Nach Verlassen des Abschnittes meldet der Tf der Rangierfahrt an den Zugleiter Düren „Rangierfahrt hat das Gleis Düren - Distelrath um [Uhrzeit] verlassen“.
- Als Grenzen des Gleises gelten
 - Gs I in Distelrath
 - Ls 69 Bf Düren.
- Der Zugleiter Düren kennzeichnet den Abschnitt im Meldebuch mit grüner Wellenlinie frei.
- Alle betriebswichtigen Gespräche sind zu wiederholen und zu dokumentieren.
- Die Höchstgeschwindigkeit im Werkstattbereich hinter Gs II beträgt 5 km/h. Zwischen GsII und den Werkstattdüren dürfen nur Fahrzeuge mit angelegter Hand- oder Feststellbremse abgestellt werden.

9.3.5. Strecke Anschlussstelle Brückenstraße - Bahnhof Zulpich - Kappa

km 2,000

- Ne 1 Richtung Düren, Anschlussstelle Brückenstraße

km 2,700

- Ne 2 Richtung Düren, Anschlussstelle Brückenstraße

BÜ km 2,813 Kölner Landstraße

- Blinklichter, Halbschranken
- Einschaltung nahbedient, Ausschaltung zugbewirkt
- ET und AT vorhanden

BÜ km 3,073 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 4,007 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 5,215 Landstraße Binsfeld (L 271)

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 5,550 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 6,091 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 6,819 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 7,470 Landstraße Bubenheim (L327)

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP
- bei Dunkelheit/Dämmerung ist die Rangierbeleuchtung vor Befahren des Bahnübergangs per DB 21 einzuschalten. Ausschaltung erfolgt automatisch.

BÜ km 9,046 Gemeindestraße

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 9,598 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 10,998 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 12,167 Gemeindestraße Kettenheim

- Blinklichter
- Einschaltung nahbedient (IRE-HET), Ausschaltung zugbewirkt

BÜ km 12,807 Gemeindestraße Vettweiß

- Blinklichter, Halbschranken
- Einschaltung nahbedient (IRE-HET), Ausschaltung zugbewirkt

BÜ km 13,460 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 14,029 Feldweg

- Blinklichter
- Überwachungssignal Düren - Zülpich km 13,772
- Überwachungssignal Zülpich – Düren km 14,349
- Einschaltung in beiden Richtungen zugbewirkt,
- Ausschaltung in beiden Richtungen zugbewirkt
- HET mit Schließung DB 21 vorhanden

BÜ km 14,855 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 15,483 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 15,973 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

BÜ km 16,353 Feldweg

- alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung durch BÜP

km 16,800 Ne 2 Richtung Zülpich-Kappa

- Signal steht links neben dem Gleis.

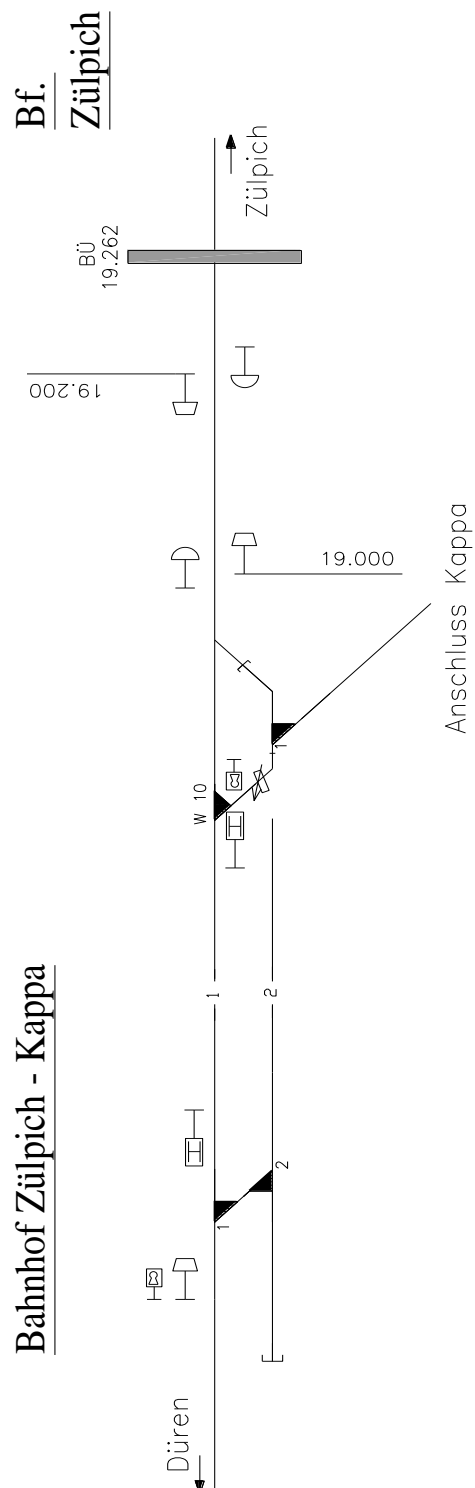
km 17,500 Ne 1 Richtung Zülpich – Kappa

- Signal steht links neben dem Gleis.

Bü Km 19,262 Römerallee Zülpich

- Alle Zugfahrten HALT; Weiterfahrt nach Sicherung
- Einschaltung nahbedient (Schaltpult am Bü)
- Ausschaltung nahbedient (Schaltpult am Bü)

9.3.6. Bahnhof Zulpich – Kappa



Anlagen

Der Bahnhof Zülpich-Kappa erstreckt sich im Streckengleis von km 17,500 (Trapeztafel) bis ca. km 19,000 (Gleissperre vor Bf Zülpich).

Es befinden sich folgende Weichen im Bahnhof:

Weiche 1	- handgestellt, Grundstellung links schlüsselabhängig
Weiche 2	- handgestellt, Grundstellung links schlüsselabhängig
Weiche 10	- handgestellt, Grundstellung links schlüsselabhängig
Anschlussweiche Kappa	- handgestellt, Grundstellung links

Gs zwischen Weiche 10 und Anschlussweiche Kappa in Abhängigkeit zur Weiche 10

Die Gleise im Bahnhof Zülpich - Kappa haben folgende Nutzlängen:

Gleis 1 ca. 600 m

Gleis 2 ca. 600 m

Der Bf Zülpich erstreckt sich von km 19,000 Signal NE 1 (Trapeztafel) bis km 20,630 Signal NE 1 (Trapeztafel).

Es befinden sich folgende Weichen und Gleissperren im Bahnhof:

Weiche 3	-handgestellt, Grundstellung rechts, schlüsselabhängig
Weiche 7	-handgestellt, Grundstellung rechts
Weiche 12	-handgestellt, Grundstellung links
Weiche 14	-handgestellt, Grundstellung links
Weiche 15	-handgestellt, Grundstellung links
Weiche 17	-handgestellt, Grundstellung links, schlüsselabhängig
Gleissperre I	-Grundstellung aufliegend, schlüsselabhängig zur Weiche 17
Gleissperre II	-Grundstellung aufliegend, schlüsselabhängig zur Weiche 3

Die Gleise im Bf Zülpich haben folgende Nutzlängen:

Gleis 2 ca. 795m

Gleis 3 ca. 393m

Gleis 4 ca. 292m

Gleis 5 ca. 236m

Bahnsteig an Gleis 2

Zugfahrten

Zugfahrten von Düren in Richtung Zülpich Kappa

Zwischen dem Bf Düren und der Anschlussstelle Brückenstraße finden alle Fahrten als Rangierfahrt statt.

Fahrten in Richtung Bf Zülpich-Kappa halten vor der Anschlussstelle Brückenstraße und melden sich beim Zugleiter. Der Zugleiter erteilt die Erlaubnis zum Rangieren auf das Streckengleis. Nach dem Vorziehen auf das Streckengleis ist dem Zugleiter der Verschluss der Weichen in Grundstellung zu melden. Der Zugführerschlüssel bleibt in Verwahrung beim Zugführer. Danach kann die Fahrerlaubnis nach Zülpich-Kappa durch den Zugleiter erteilt werden.

Nach dem der Zugleiter Düren die Fahrerlaubnis zur Zugfahrt von der Anschlussstelle Brückenstraße nach Zülpich Kappa erteilt hat, fahren die Züge ohne Halt am Signal Ne 1 (Trapeztafel) in km 17,500 in den Bf Zülpich Kappa bis zum Signal NE 5 Tafel (Halte-tafel) in Gleis 1 gem. FV-NE § 17 (1), vorsichtige Einfahrt (vE), ein.

Nach Ankunfts-meldung des Tf, erfolgt die Frei-Kennzeichnung der Strecke Anschluss-stelle Brückenstraße – Zülpich – Kappa.

Der Zugleiter Düren darf der Zugfahrt nur zustimmen, wenn gefährdende Zug- Rangier-fahrten im Bf Zülpich Kappa eingestellt sind.

Soll ein Zug ausnahmsweise an der Trapeztafel anhalten, erhält er den Auftrag gem. FV-NE § 9 (1), Befehl 11.2, Sie müssen halten an der Trapeztafel vor... vom Zugleiter Düren. Den Auftrag zur Einfahrt erhält der Tf dann durch den Zugleiter Düren.

Zugfahrten von Zülpich Kappa in Richtung Zülpich

Nach dem der Zugleiter Düren die Fahrerlaubnis zur Zugfahrt von Zülpich Kappa nach Zülpich bis zum Signal Ne 5 im Bf Zülpich erteilt hat, fahren die Züge ohne Halt an der Ne 1 (Trapeztafel) bis zur Ne 5 Tafel am Bahnsteig Zülpich gem. FV-NE §17(1), vor-sichtige Einfahrt (vE) vor.

Der Zugleiter Düren darf der Einfahrt nur zustimmen, wenn gefährdende Zug-und Ran-gierfahrten im Bf Zülpich eingestellt sind. Soll ein Zug ausnahmsweise an der Trapezta-fel anhalten, erhält er den Auftrag gem. FV-NE § 9 (1), Befehl 11.2, Sie müssen halten an der Trapeztafel vor... vom Zugleiter Düren. Den Auftrag zur Einfahrt erhält der Tf dann durch den Zugleiter Düren.

Fahrten von Zülpich in Richtung Euskirchen

Nach dem Zugmeldegespräch und der Annahme des Zuges durch den Fahrdienstleiter Euskirchen erteilt der Zugleiter Düren dem Tf die Fahrerlaubnis mit Befehl FV-NE Nr.3 bis Euskirchen. Die Einfahrt des Zuges in den Bahnhof Euskirchen erfolgt durch Fahrt-stellung des Einfahrsignals G.

Nach Ankunfts-meldung des Tf meldet der Fahrdienstleiter Euskirchen dem Zugleiter Düren den Zug zurück.

Fahrten von Euskirchen in Richtung Zülpich

Nachdem der Zugleiter Düren den Zug angenommen hat, erhält der Zug die Fahrer-laubnis bis Bf Zülpich durch den Fahrdienstleiter Euskirchen. Züge fahren ohne Halt an der Trapeztafel in den Bf Zülpich gem. FV-NE § 17 (1), vorsichtige Einfahrt (vE) ein.

Der Zugleiter Düren darf der Zugfahrt nur zustimmen, wenn gefährdende Zug- oder Rangierfahrten im Bf Zülpich eingestellt sind. Durch die Annahme des Zuges wird dieses durch den Zugleiter Düren bestätigt.

Soll ein Zug ausnahmsweise an der Trapeztafel anhalten, erhält er den Auftrag durch ZLB-Befehl vom Zugleiter Euskirchen. Den Auftrag zur Einfahrt erhält der Tf dann durch den Zugleiter Düren.

Nach Einfahrt in den Bf Zülpich gibt der Tf die Ankunftsmeldung an den Zugleiter Düren. Dieser gibt anschließend die Rückmeldung an den Zugleiter Euskirchen. Im Zugmeldebuch für den Zugleitbetrieb erfolgt nun die Frei-Kennzeichnung der Strecke Euskirchen-Zülpich.

Fahrten von Zülpich in Richtung Zülpich Kappa

Nach dem der Zugleiter die Fahrerlaubnis erteilt hat, fahren die Züge ohne Halt am Signal Ne1 in km 19,200 Trapeztafel in den Bf Zülpich Kappa bis zum Signal NE 5 (Halte-tafel) in Gleis 1ein.

Der Zugleiter Düren darf der Zugfahrt nur zustimmen, wenn gefährdende Zug- oder Rangierfahrten im Bf Zülpich Kappa eingestellt sind.

Fahrten von Zülpich Kappa in Richtung Anschlussstelle Brückenstraße

Nach dem der Zugleiter Düren die Fahrerlaubnis zur Zugfahrt Zülpich Kappa – Anschlussstelle Brückenstraße erteilt hat, fahren die Züge bis zum Signal Ne1 in km 2,000 Trapeztafel der Anschlussstelle Brückenstraße. Mit der Zustimmung durch den Zugleiter dürfen die Weichenschlüssel der Anschlussstelle entnommen werden. Nach dem Vorziehen auf das Gleis Distelrath –Düren ist dem Zugleiter der Verschluss der Weichen in Grundstellung zu melden. Der Zugführerschlüssel befindet sich in Verwahrung beim Zugführer. Erst hiernach ist dem Zugleiter Düren eine Ankunftsmeldung für die Anschlussstelle Brückenstraße zu erteilen. Die Weiterfahrt zum Bf Düren findet als Rangierfahrt statt.

Rangierfahrten

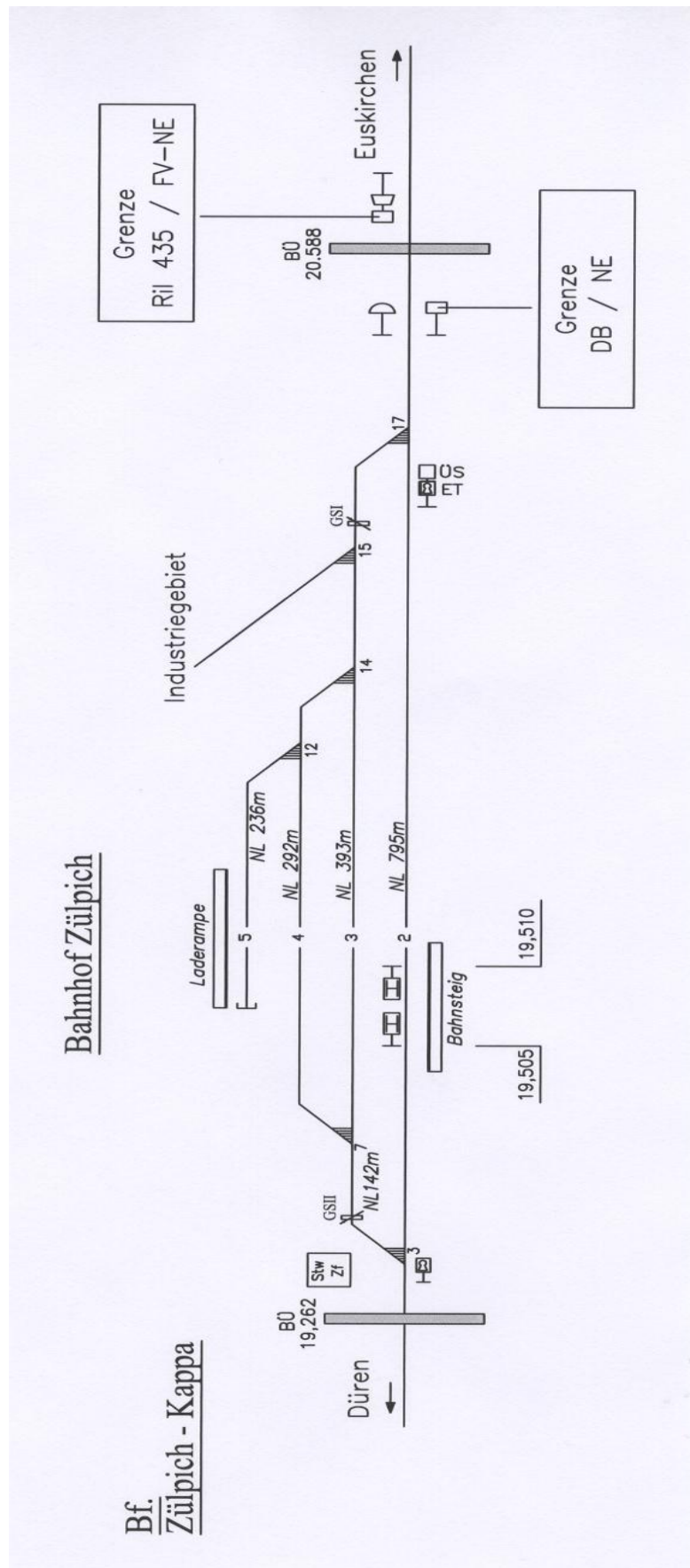
Zur Durchführung von Rangierfahrten ist der Bahnhof zu sperren.

Geschwindigkeiten (V max)

für Züge - im gesamten Bahnhof 30 km/h und vE

für Rangierfahrten - 25 k

9.3.7. Bahnhof Zülpich



9.4. Strecke Lindern - Heinsberg

Die Strecke Lindern - Heinsberg erstreckt sich vom Bahnhof Lindern (Asig 24P3) km 34,4 bis einschließlich Bahnhof Heinsberg (Prellbock km 12,200).

Diese Strecke wird ab km **0,572** (E-Sig 24 B) im signalisierten Zugleitbetrieb gem. Ril 437 Modul 001 – 0013 (SZB -E) betrieben. Zugleiter für die Strecke ist der Zugleiter Düren im Stellwerk Dnf.

Strecke ist elektrifiziert!

Streckengeschwindigkeit	maximal 80 km/h
Bremsweg	700 m
Neigungsrichtung	wechselnd
größte Neigung	1:57 (km 2,400)
Streckenklasse	CE (Achslast 20 t; Meterlast 8 to)
kleinster Halbmesser	292 m (km 2,829)
Mindestbrems Hundertstel für Züge	P 76 Mbr ---
Mindestbrems Hundertstel für Sperrfahrten gezogen (50 km/h) geschoben (30 km/h)	P 35 Mbr G 49 Mbr P 21 Mbr G 27 Mbr
Maximale Zuglänge	600 m
Funkkanal VZF 95	C27

Tabelle 6: Streckenparameter Lindern - Heinsberg

Für die Strecke ab km 0,572 ist ein Zugfunksystem VZF 95 eingerichtet. Beim Zugleiter Düren im Stellwerk Dnf ist eine ortsfeste Station eingerichtet.

Im Falle einer Störung des Funksystems wird vom Zugpersonal über Handy mit dem Zugleiter Düren, Tel.: 02421/2769 323 kommuniziert.

9.4.1. Strecke Bf Lindern - Bf Oberbruch

Unregelmäßigkeiten / Notfallmeldestelle

- Das Notfallmanagement der Deutschen Bahn AG gilt gemäß Ril 123 bis zum Ein-fahrsignal 24B in Km 0,572.
- Alle Unregelmäßigkeiten sind in dem o. g. Streckenabschnitt dem özF Rheydt (Telekom-Ruf: 0203-3017-1962) zu melden.

- Ab km 0,572 beginnt das Notfallmanagement der Rurtalbahn GmbH gemäß BUVO-NE und VA Notfallmanagement der Rurtalbahn GmbH.
- Alle Unregelmäßigkeiten sind dem Zugleiter der Rurtalbahn GmbH (Telekom-Ruf: 02421-2769-323) zu melden.
- Wird zur Hilfeleistung für Eisenbahnfahrzeuge eine zweite Zugfahrt (z.B. Gerätewagen) erforderlich, sperrt der Zugleiter Düren das Gleis Lindernd - Heinsberg und führt diese Zugfahrt als Sperrfahrt durch.
- In der Betriebsruhe werden die Weichen im Bf Oberbruch zur Fahrt durch Gleis 1 nach Heinsberg gestellt. Beim Bedarf von dringlichen Hilfszügen können diese in Abstimmung des Notfallmanagers der RTB vom özF Rheydt mit Befehl auf die Strecke eingelassen werden.

Bü km 0,421 L 364 Lindernd (Leiffahrter Straße) Anlage DB Netz AG

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranke
- Einschaltung in beiden Richtungen übers Hauptsignal Bahnhof Lindernd (DB)

Gemeinsame Einschaltstrecke von Bü km 0,773 – Bü 2,176

Bü km 0,773 Feld- und Waldweg

- Lichtzeichen
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 0,373 aus Richtung Lindernd
- Überwachungssignal km 1,473 aus Richtung Heinsberg
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

Bü km 1,197 Feld- und Waldweg

- Lichtzeichen
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 0,373 aus Richtung Lindernd
- Überwachungssignalwiederholer km 0,961 aus Richtung Lindernd
- Überwachungssignal km 1,897 aus Richtung Heinsberg
- Überwachungssignalwiederholer km 1,473 aus Richtung Heinsberg
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

Bü km 1,661 Feld- und Waldweg

- Lichtzeichen
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 0,961 aus Richtung Lindernd
- Überwachungssignalwiederholer km 1,476 aus Richtung Lindernd
- Überwachungssignal km 2,361 aus Richtung Heinsberg

- Überwachungssignalwiederholer km 1,897 aus Richtung Heinsberg
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

Bü km 2,176 Ortsverbindungsstraße Randerath - Honsdorf

- Lichtzeichen mit Halbschranke
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 1,476 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignal km 2,978 aus Richtung Heinsberg
- Überwachungssignalwiederholer km 2,361 aus Richtung Heinsberg
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

Bü km 3,048 Heerweg Randerath L228

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranke
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 2,378 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignalwiederholer km 2,710 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignal km 3,748 aus Heinsberg
- Überwachungssignalwiederholer km 3,060 (Ende Bahnsteig)
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

HP Randerath km 3,100

- Bahnsteig in Richtung Heinsberg rechts
- Bahnsteiglänge 85 m
- Bahnsteighöhe über SO 0,76 m
- AT/ET für Bü km 2,176 und 3,048 am Bahnsteiganfang
- ZÜM für Bü km 3,048 am Bahnsteiganfang
- AT/ET für Bü km 3,625 am Bahnsteigende
- ZÜM für Bü km 3,625 am Bahnsteigende
- Bedienung der AT/ET nach ertönen der ZÜM

Bü km 3,625 Himmericher Straße K 16

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranke
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 2,710 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignalwiederholer km 3,285 aus Richtung Lindern (Aufstellung links)
- Überwachungssignal km 4,325 aus Richtung Heinsberg
- Überwachungssignalwiederholer km 3,748 aus Richtung Heinsberg

- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

Bü km 4,697 Mühlenteichstraße (Horst)

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranke
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 3,997 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignal km 5,397 aus Richtung Heinsberg
- Überwachungssignalwiederholer km 4,710
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

HP Horst km 4,733

- Bahnsteig in Richtung Heinsberg rechts
- Bahnsteiglänge 85 m
- Bahnsteighöhe über SO 0,76 m
- AT/ET für Bü km 4,697 am Bahnsteiganfang
- ZÜM für Bü 4,697 am Bahnsteiganfang
- AT/ET für Bü km 5,563 am Bahnsteigende
- ZÜM für Bü km 5,563 am Bahnsteigende
- Bedienung der AT/ET nach Ertönen der ZÜM
- Alle Zugfahrten in Richtung Lindern Halten am Hp Horst, Signal Ne5. Weiterfahrt bei Signal Bü 1 am ÜSW2 für Bü km 4,697

Bü km 5,563 Holzerfeld

- Lichtzeichen
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 4,898 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignalwiederholer km 5,382 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignal km 6,263 aus Richtung Heinsberg
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

Gemeinsame Einschaltstrecke von Bü km 6,132 – Bü 6,254

Bü km 6,132 kommunale Straße

- Lichtzeichen mit Fußgängerschranke
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 5,382 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignalwiederholer km 5,700 aus Richtung Lindern

- Überwachungssignal km 6,954 aus Richtung Heinsberg
- Überwachungssignalwiederholer km 6,263
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden
- ***Straße ist für den öffentlichen Verkehr durch Poller gesperrt, Öffnung durch den Rettungsdienst nur nach Zustimmung des ZL Düren RTB !***

Bü km 6,254 Rurtalstraße L42/K5 (Porselen)

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranke
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung (Sig. Bü 2 links)
- Überwachungssignal km 5,382 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignalwiederholer km 5,700
- Überwachungssignal km 6,945
- Überwachungssignalwiederholer km 6,263 aus Richtung Heinsberg
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

HP Porselen km 6,278

- Bahnsteig in Richtung Heinsberg rechts
- Bahnsteiglänge 85 m
- Bahnsteighöhe über SO 0,76 m
- AT/ET für Bü km 6,132 und km 6,254 am Bahnsteiganfang
- ZÜM für Bü km 6,132 am Bahnsteiganfang
- AT/ET für Bü km 6,644 am Bahnsteigende
- ZÜM für Bü km 6,644 am Bahnsteigende
- Bedienung der AT/ET nach Ertönen der ZÜM

Bü km 6,644 Im Rötchen

- Lichtzeichen
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 5,700 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignalwiederholer km 6,440 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignal km 7,344 aus Richtung Heinsberg
- Überwachungssignalwiederholer km 6,954 aus Richtung Heinsberg
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

HP Dremmen km 7,696

- Bahnsteig in Richtung Heinsberg links
- Bahnsteiglänge 85 m
- Bahnsteighöhe über SO 0,76 m
- AT/ET für Bü km 7,932/8,046 am Bahnsteigende
- ZÜM für Bü km 7,932/8,046 am Bahnsteigende
- Bedienung der AT/ET nach Ertönen der ZÜM

Bü km 7,904 Erkelenzer Straße L227(Dremmen)

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranke
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 7,204 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignalwiederholer km 7,820 aus Richtung Lindern (Aufstellung links)
- Überwachungssignal km 8,604 aus Richtung Heinsberg
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

Bü km 8,271 Feld- und Waldweg

- Lichtzeichen
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 7,571 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignalwiederholer km 7,820 aus Richtung Lindern (Aufstellung links)
- Überwachungssignal km 8,983 aus Richtung Heinsberg
- Überwachungssignalwiederholer km 8,604 aus Richtung Heinsberg
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

Bü km 9,268 Grebbener Straße Oberbruch

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranke
- Einschaltung in beiden Richtungen signalabhängig ESTW-R Bf Oberbruch

Bü km 9,419 Bf Oberbruch

- Lichtzeichen mit Fußgängerschranke
- Einschaltung in beiden Richtungen signalabhängig ESTW-R Bf Oberbruch

[illegible]

Bf Oberbruch km 9,438

- Mittelbahnsteig; Standardein- und -ausfahrt beide FR in Gleis 1; Bahnsteig in Richtung Heinsberg rechts
- Bahnsteiglänge 145 m
- Bahnsteighöhe über SO 0,76 m
-

Weichen und Gleissperren

<i>Weiche Nr.</i>	<i>Grundstellung</i>	<i>Abhängigkeit</i>	<i>Bedienung</i>
101	-	-	elektrisch
110	-	-	elektrisch
102	links	Ssp I	handbedient
103	links	Ssp I	handbedient
Gs 104	aufgelegt	W 102	handbedient
Gs 105	aufgelegt	W 103	handbedient

Signale

<i>Signal</i>	<i>Typ</i>	<i>Standort [km]</i>
26Va	Vorsignal	8,290
26A	ESig	8,981
26P1	ASig	9,432
26P2	ASig	9,432
26N1	ASig	9,646
26N2	ASig	9,649
26F	ESig	10,150
26Vf	Vorsignal	10,880

Fahrstraßen nach / von Bahnhof Oberbruch (KOB)

<i>Signal</i>	<i>Signalbegriff</i>	<i>von</i>	<i>nach</i>	<i>Bemerkung</i>
26 Va	KS 1 / KS 2	KLIN	KOB	
26 A	KS 1 / KS 2 / Zs 1	KLIN	KOB	
26 P1	KS 1 / Zs 1	KOB Gleis 1	KLIN Gleis 3	
26 P2	KS 1 / Zs 1	KOB Gleis 2	KLIN Gleis 3	
26 N1	KS 1 / Zs 1	KOB Gleis 1	KHEB Gleis 2	
26 N2	KS 1 / Zs 1	KOB Gleis 2	KHEB Gleis 2	
26 F	KS 1 / KS 2 / Zs 1	KHEB	KOB	
26 Vf	KS 1 / KS 2	KHEB	KOB	

Rangierfreigabe

SSP1 km 9,583 Höhe Weiche 102

Bei Rangierfreigabe können die Weichen 101 und 110 mittels der WT örtlich bedient werden.

Nach Zustimmung der Rangierfreigabe durch den Zugleiter blinkt der blaue Leuchtmelder in der SSP, der Schlüssel muss dann mittels Drücken der Freigabetaste entnommen werden. Nach Entnahme des Schlüssels schaltet der blaue Leuchtmelder auf Dauerlicht und der Schlüssel kann bis zur Bedienung der Fertigtaste beliebig entnom-

men oder zurückgegeben werden. Erst nach Rückgabe des Schlüssels und Bedienung der Fertigtaste ist die Rangierfreigabe wieder in Grundstellung. Der Leuchtmelder ist wieder erloschen.

RS für Bü 9,4-1, 9,4-2 und 9,292 am Bahnsteiganfang

WT 101 km 9,320 vor Bü km 9,292

WT 110 km 9,718 vor W 110

Signalanforderung

Bez.	Standort	Bemerkung
Zugleiter ÖBE	Stw Dnf Düren ESTW-R Oberbruch	

Besonderheiten

Einfahrten aus Richtung Heinsberg in beide Gleise mit 40 km/h

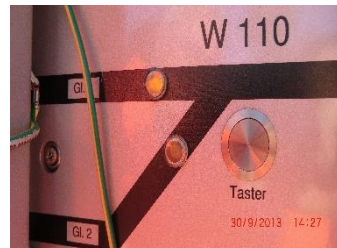
Beidseitige Einfahrt in den Bahnhof Oberbruch ist zeitgleich nicht möglich.

Gleisanschluss Industriepark Oberbruch

- Bedienung erfolgt als Rangierfahrt
- Die Schlüssel Weiche 102 und 103 in SSP 1 (Schlüsselwerk)



SSP 1



WT 110

9.4.3. Strecke Oberbruch - Heinsberg

Bü km 10,096 Kampstraße

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranke
- Einschaltung in beiden Richtungen signalabhängig ESTW-R Bf Oberbruch

Bü km 10,760 Kuhlertstraße

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranke
- Ein- und Ausschaltung zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Überwachungssignal km 10,060 aus Richtung Lindern

- Überwachungssignalwiederholer km 10,654 aus Richtung Lindern
- Überwachungssignal km 11,660 aus Richtung Heinsberg
- Überwachungssignalwiederholer km 11,370 aus Richtung Heinsberg
- AUTO-HET beide Fahrtrichtung vorhanden

Bü km 11,354 Siemensstraße

- Lichtzeichen mit Halb- und Fußgängerschranke
- Ein- und Ausschaltung in Richtung Heinsberg zugbewirkt; mit optimierter Einschaltung
- Einschaltung in Richtung Lindern signalabhängig ESWT-R Bf Heinsberg
- AUTO-HET aus Richtung Lindern vorhanden

HP Kreishaus km 11,380

- Bahnsteig in Richtung Heinsberg links
- Bahnsteiglänge 85 m
- Bahnsteighöhe über SO 0,76 m
- AT/ET für Bü km 10,760 am Bahnsteiganfang
- ZÜM für Bü km 10,760 am Bahnsteiganfang
- Bedienung der AT/ET nach Ertönen der ZÜM

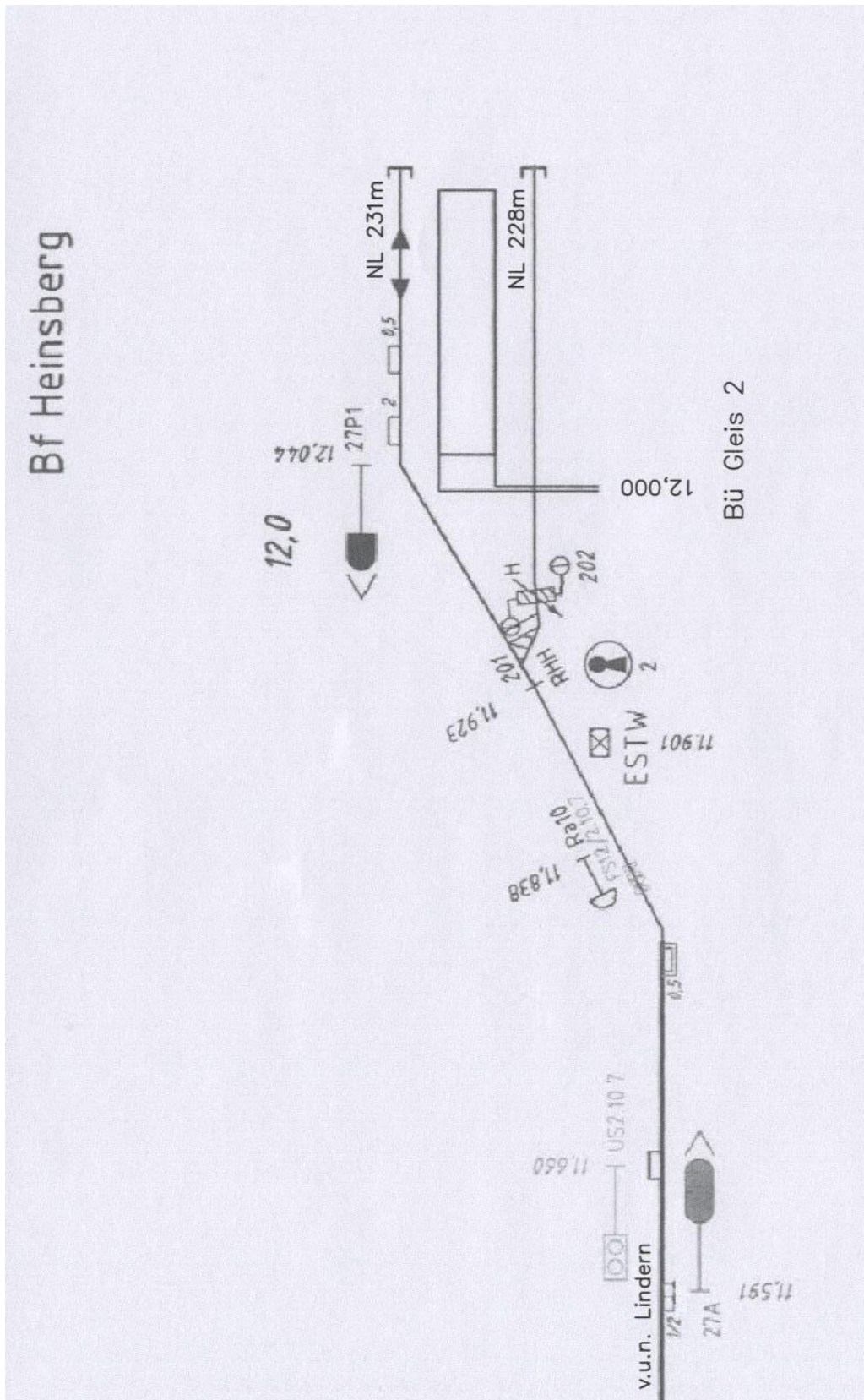
Bü km 12,030 Gleis 2

- Sicherung durch Übersicht

Bf Heinsberg km 12,050

- Mittelbahnsteig; Standardein- und -ausfahrt beide FR in Gleis 1; Bahnsteig in Richtung Heinsberg rechts
- Bahnsteiglänge 145 m
- Bahnsteighöhe über SO 0,76 m

9.4.4. Bf Heinsberg



Weichen und Gleissperren

Weiche Nr. Grundstellung

Abhängigkeit

Bedienung

201	links	Ssp II	handbedient
Gs 202	aufgelegt	W 201	handbedient

Signale

Signal	Typ	Standort [km]
27Va	Vorsignal	10,891
27A	ESig	11,591
27P1	ASig	12,044

Fahrstraßen nach / von Bahnhof Heinsberg (KHEB)

Signal	Signalbegriff	von	nach	Bemerkung
27 Va	KS 1 / KS 2	KOB	KHEB Gleis 2	
27 A	KS 1 / Zs 1	KOB	KHEB Gleis 2	
27 P1	KS 1 / Zs 1	KHEB	KOB Gleis 1/2	

Rangierfreigabe

SSP2 km 11,974



SSP 2



SSP 2

Nach Zustimmung der Rangierfreigabe durch den Zugleiter blinkt der blaue Leuchtmelder in der SSP, der Schlüssel muss dann mittels Drücken der Freigabetaste entnommen werden. Nach Entnahme des Schlüssels schaltet der blaue Leuchtmelder auf Dauerlicht und der Schlüssel kann bis zur Bedienung der Fertigtaste beliebig entnommen oder zurückgegeben werden. Erst nach Rückgabe des Schlüssels und Bedienung der Fertigtaste ist die Rangierfreigabe wieder in Grundstellung. Der Leuchtmelder ist wieder erloschen.

Bez.	Standort	Bemerkung
Zugleiter	Stw Dnf Düren	
ÖBE	ESTW-R Heinsberg	

Besonderheiten

Fahrleitung: sind die Schalter 3 oder 4 an den Fahrleitungsmasten 11/19 und 11/20 in Stellung ausgeschaltet, ist das Rangieren mit gehobenem Stromabnehmer **verboten!**

10. Register

Ablaufen lassen	14	DN-HEI BÜ km 18,000	40
Abstellanlage Distelrath	72	DN-HEI BÜ km 18,722	40
Abstoßen	14	DN-HEI BÜ km 19,181	40
Anschlussstelle Brückenstraße	71	DN-HEI BÜ km 19,962	42
Arbeitsbuch	18	DN-HEI BÜ km 20,379	43
Ast. Brückenstr. BÜ km 00,532	72	DN-HEI BÜ km 20,825	43
Ast. Brückenstr. BÜ km 01,705	71	DN-HEI BÜ km 22,171	43
Ausfahrsperre	15, 21	DN-HEI BÜ km 22,623	43
außergewöhnliche Sendungen	12	DN-HEI BÜ km 24,884	43
Bahnfremde	14	DN-HEI BÜ km 25,155	43
Bahnhof Düren-Nord	49	DN-HEI BÜ km 26,144	44
Bahnhof Huchem Stammeln	50	DN-HEI BÜ km 26,708	44
Bahnhofsfahrrordnung	7	DN-HEI BÜ km 27,894	44
Bahnhofsgleise	21	DN-HEI BÜ km 28,280	45
Bahnübergangsposten	10	DN-HEI BÜ km 29,150	45
Bahnübergangssicherung	14	DN-HEI Haltepunkt Abenden	43
Bedingte Fahrerlaubnis	20	DN-HEI Haltepunkt Annakirmesplatz	24
Bedingte Kreuzungen	21	DN-HEI Haltepunkt Blens	44
Bedingtes Nachfolgen	20	DN-HEI Haltepunkt Eifelstraße	36
Befehlsblöcke	9	DN-HEI Haltepunkt Hausen	44
Befehlsvordruck	9	DN-HEI Haltepunkt Kuhbrücke	27
Besetzte Einfahrgleise	10	DN-HEI Haltepunkt Obermaubach	39
Bf Düren (DB Netz AG) - Anschlussstelle		DN-HEI Haltepunkt Renkerstraße	31
Brückenstraße	71	DN-HEI Haltepunkt Tuchmühle	31
Dienstruhe	15	DN-HEI Haltepunkt Üdingen	36
DN-HEI Bahnhof Nideggen	40	DN-HEI Haltepunkt Zerkall	40
DN-HEI Bahnhof Heimbach	45	DN-ZÜL Bahnhof Zülrich	80
DN-HEI Bahnhof Kreuzau	33	DN-ZÜL BÜ km 02,813	75
DN-HEI Bahnhof Lendersdorf	28	DN-ZÜL BÜ km 03,073	75
DN-HEI Bahnhof Untermaubach	37	DN-ZÜL BÜ km 04,007	75
DN-HEI BÜ km 01,256	24	DN-ZÜL BÜ km 05,215	75
DN-HEI BÜ km 01,429	24	DN-ZÜL BÜ km 05,550	75
DN-HEI BÜ km 01,920	24	DN-ZÜL BÜ km 06,091	75
DN-HEI BÜ km 02,753	25	DN-ZÜL BÜ km 06,819	75
DN-HEI BÜ km 03,616	27	DN-ZÜL BÜ km 07,470	75
DN-HEI BÜ km 04,045	30	DN-ZÜL BÜ km 09,046	75
DN-HEI BÜ km 04,361	30	DN-ZÜL BÜ km 09,598	75
DN-HEI BÜ km 04,765	30	DN-ZÜL BÜ km 10,998	75
DN-HEI BÜ km 05,006	31	DN-ZÜL BÜ km 12,167	76
DN-HEI BÜ km 05,758	31	DN-ZÜL BÜ km 12,807	76
DN-HEI BÜ km 06,883	31	DN-ZÜL BÜ km 13,460	76
DN-HEI BÜ km 07,270	35	DN-ZÜL BÜ km 14,029	76
DN-HEI BÜ km 07,674	35	DN-ZÜL BÜ km 14,855	76
DN-HEI BÜ km 07,993	35	DN-ZÜL BÜ km 15,483	76
DN-HEI BÜ km 08,239	35	DN-ZÜL BÜ km 15,973	76
DN-HEI BÜ km 08,729	36	DN-ZÜL BÜ km 16,353	76
DN-HEI BÜ km 09,740	36	Durchfahrten an Bahnhöfen	10
DN-HEI BÜ km 10,260	36	Durchfahrten an Haltepunkten	10
DN-HEI BÜ km 10,433	36	Einfahrweiche	15
DN-HEI BÜ km 11,586	36	Fahren auf Sicht	10
DN-HEI BÜ km 12,347	39	Fahrerlaubnismeldung	20
DN-HEI BÜ km 12,573	39	Fahrerlaubnisschilder	20
DN-HEI BÜ km 13,750	39	Fahrpläne	7
DN-HEI BÜ km 15,295	39	Fahrten ohne Streckenkenntnis	12
DN-HEI BÜ km 15,832	39	Fernsprechbuch	8

Flankenschutzeinrichtungen	15	Lindern – HS Bü km 01,197	83
Gleisanschluss Akzo Chemie	31	Lindern – HS Bü km 01,661	83
Gleisanschluss Pommerenke	72	Lindern – HS Bü km 02,178	83
Gleisanschluss Schoellershammer	31	Lindern – HS Bü km 03,050	84
Gleisanschlüsse im Bf Linnich	70	Lindern – HS Bü km 03,630	84
Handbremse	14	Lindern – HS Bü km 04,699	84
Hemmschuhe	14	Lindern – HS Bü km 05,563	85
HV 73	18	Lindern – HS Bü km 06,136	85
Indirekte Fahrwegprüfung	10	Lindern – HS Bü km 06,254	86
Infrarotsender	20	Lindern – HS Bü km 06,644	86
JÜL–DN Anschluss Bundeswehr	62	Lindern – HS Bü km 07,908	87
JÜL–DN Awanst Forschungszentrum Jülich ..	57	Lindern – HS Bü km 08,274	87
JÜL–DN Awanst Krauthausen	54	Lindern – HS Bü km 09,257	87
JÜL–DN Bahnhof Jülich	59	Lindern – HS Strecke Heinsberg - Lindern	82
JÜL–DN Bahnhof Krauthausen	54	Lü-Sendungen	21
JÜL–DN BÜ km 00,050	64	Meldebuch für SZB-Strecken	12
JÜL–DN BÜ km 00,140	64	Meldebücher	7
JÜL–DN BÜ km 01,070	59	Melderaumschlüssel	20
JÜL–DN BÜ km 03,017	59	Mindestbrems Hundertstel	12
JÜL–DN BÜ km 03,851	57	Mindestbrems Hundertstel für Sperrfahrten	11
JÜL–DN BÜ km 04,585	57	Nebenfahrzeuge	12
JÜL–DN BÜ km 04,813	56	Notfallmanager	17
JÜL–DN BÜ km 05,288	56	öBI Infrastruktur	11
JÜL–DN BÜ km 05,770	56	Örtliche Besonderheiten	13
JÜL–DN BÜ km 06,120	56	Radvorleger	14
JÜL–DN BÜ km 06,653	54	Rangierbegleiter	13
JÜL–DN BÜ km 08,105	53	Rangierbewegungen	13, 14
JÜL–DN BÜ km 09,040	53	Rangieren im Gefälle	13
JÜL–DN BÜ km 09,386	53	Rangieren mit Seil oder Kette	13
JÜL–DN BÜ km 09,613	53	Rangierfreigabe	15, 22
JÜL–DN BÜ km 09,801	53	Rangierhalttafel	15
JÜL–DN BÜ km 09,943	53	Rangierhilfsmittel	13
JÜL–DN BÜ km 10,935	53	Rangierleiter	22
JÜL–DN BÜ km 12,045	50	Rangierschalter	14
JÜL–DN BÜ km 12,464	49	Reisendensicherung	8
JÜL–DN BÜ km 13,456	49	Rotten	11
JÜL–DN Haltepunkt Im Großen Tal	50	Schlüssel „DB AG-21“	20
JÜL–DN Haltepunkt Jülich-Forschungszentrum	59	Schwerwagen	12
JÜL–DN Haltepunkt Selgersdorf	57	Signalanforderungstasten	19
JÜL–DN Haltepunkt Selhausen	53	Signalattrappen	16
JÜL–DN Kohlebunker der Zuckerfabrik	63	signalisierter Zugleitbetrieb	19
JÜL–LIN Anschluss Linnich	70	Signaltechnische Unregelmäßigkeiten	18
JÜL–LIN Anschluss SIG	70	Sonderfahrzeuge	17
JÜL–LIN Bahnhof Linnich	68	Sonderzüge	19
JÜL–LIN Bahnsteig Linnich SIG Combibloc	69	Spannungsabschalter	18
JÜL–LIN BÜ km 02,608	65	Sperrungen	11
JÜL–LIN BÜ km 03,209	66	Strecke Anschlussstelle Brückenstraße -	
JÜL–LIN BÜ km 03,820	66	Bahnhof Zülpich - Kappa	74
JÜL–LIN BÜ km 06,114	66	Strecke Anschlussstelle Brückenstraße -	
JÜL–LIN BÜ km 07,185	67	Distelrath	72
JÜL–LIN BÜ km 09,222	69	Strecke Bf Düren - DB AG - Anschlussstelle	
JÜL–LIN BÜ km 10,086	70	Brückenstraße	70
JÜL–LIN Haltepunkt Broich	66	Strecke Bf Jülich - Bf Linnich	64
JÜL–LIN Haltepunkt Jülich Nord	65	Strecke Bf Jülich – Bf Linnich	65
JÜL–LIN Haltepunkt Tetz	67	Strecke Jülich – Düren Nord	48
Lademaßüberschreitung	12	Strecken höchstgeschwindigkeit	13
Langsamfahrsignale	16	Streckenschlüssel	20
Liegenbleiben eines Zuges	13	SZB-Befehlsvordrucke	20
Lindern – HS Bü km 0,421	83	Technisch gesicherte Bahnübergänge	14
Lindern – HS Bü km 00,776	83	Trapeztafeln	16
		Unfallbereitschaft	17

Unfallfolgen.....	17
Unfallmeldestelle	17
vereinfachte Bremsprobe	13
Verständigung mit dem Zugleiter	10
Wagenlisten	12
Weichenkurbel.....	18
Zugkreuzungen.....	11
Zuglänge.....	12

Zuglaufmeldungen.....	20
Zugleiter	19
Zugleitstrecke	19, 21
Zugmeldeverfahren	20
Zugnummern	7
Zugschlussmeldung	20
Zugschlussstelle	20
Zugverspätungen	20