

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

- Ausgabe 2018 -

Aktualisierung 2

Das vorliegende Regelwerk ist geistiges Eigentum der Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB). Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe an Stellen außerhalb der MKB - auch auszugsweise - bedürfen der schriftlichen Zustimmung der MKB.

Herausgeber: Eisenbahnbetriebsleitung der Mindener Kreisbahnen GmbH
Karlstraße 48, 32423 Minden

Autor: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Wolf
Tel. (0571) 9 34 44-27
Fax (0571) 9 34 44-77
E-Mail: andreas.wolf@mkb.de

Anwender: Eisenbahnbetriebsleitung
Betriebsleitzentrale (Zugleitstelle)
alle Betriebsbedienstete, die die Eisenbahninfrastruktur der MKB nutzen

- Verteiler:**
1. Geschäftsführung
Betriebsleitung
Eisenbahnbetriebsleitung
Betriebsleitzentrale
EVU, die die Eisenbahninfrastruktur der MKB nutzen
Landeseisenbahnverwaltung NRW
 2. persönlich zuzuteilen:
Triebfahrzeugführern
Zugbegleitpersonal
Rangierbegleitern, Rangierern

Aktualisierungen:

Aktualisierung	gültig ab	Änderung	berichtigt Name / Datum
0	01.06.2018	Neuherausgabe	-/-
1	01.06.2018	Ergänzung SbV 4.2 Anh. I+II, handschriftliche Streichung in SbV 7.1 Abschnitt 2.2.5	eingearbeitet
2	13.12.2020	Aktualisierung und Anpassung auf FV-NE B20	eingearbeitet

Gleichstellungshinweis: Der Einfachheit und Lesbarkeit halber werden in dem vorliegenden Regelwerk nur die (grammatikalisch) männlichen Bezeichnungen für Funktionen oder Mitarbeiter verwendet. Selbstverständlich sind weibliche Personen gleichermaßen angesprochen.

Nachfolgende Systematik dient als Inhaltsverzeichnis und Übersicht der Modulgültigkeit. Bei kommenden Aktualisierungen wird das Modul neu herausgegeben, um den Stand geänderter Module auszuweisen.

Teil	Benennung	Stand	gültig ab
* 0.1	Deckblätter	05.11.2020	13.12.2020
* 0.2	Systematik	05.11.2020	13.12.2020
0.3	Einführung A 0 – entfallen mit Aktualisierung 2 -		
0.31	Einführung A 1 – entfallen mit Aktualisierung 2 -		
* 0.32	Einführung A 2	05.11.2020	13.12.2020
1.	Allgemeines		
1.5	Abkürzungen	30.04.2018	01.06.2018
* 1.11	Regelwerk	05.11.2020	13.12.2020
	Teil A: Bahnanlagen der MKB		
2.	Strecken		
* 2.1	Übersicht der Strecken	05.11.2020	13.12.2020
2.2	Streckenplan	30.04.2018	01.06.2018
3.	Betriebsstellen		
3.1	Übersicht der Betriebsstellen	30.04.2018	01.06.2018
3.2	Gleispläne	30.04.2018	01.06.2018
* 3.2.910	Gleisplan Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	05.11.2020	13.12.2020
* 3.2.911	Gleisplan Bf Minden-Stadt / Abstiegshafen	05.11.2020	13.12.2020
* 3.2.912	Gleisplan Bf Minden-Oberstadt / Westhafen	05.11.2020	13.12.2020
3.2.922	Gleisplan Hp Hahlen	30.04.2018	01.06.2018
3.2.924	Gleisplan Bf Hartum	30.04.2018	01.06.2018
3.2.925	Gleisplan Hp Specken	30.04.2018	01.06.2018
3.2.926	Gleisplan Bf Hille / Hille-Hafen	30.04.2018	01.06.2018
3.2.932	Gleisplan Hp Nammen Bad	30.04.2018	01.06.2018
3.2.933	Gleisplan Bf Nammen Dorf / Bf Nammen Grube	30.04.2018	01.06.2018
3.2.935	Gleisplan Hp Kleinenbremen	30.04.2018	01.06.2018
3.2.953	Gleisplan Osthafen / Industriehafen II	30.04.2018	01.06.2018
3.2.960	Gleisplan Industriegleis Leteln	30.04.2018	01.06.2018
3.2.963	Gleisplan Bf Aminghausen	30.04.2018	01.06.2018
4.	Leit- und Sicherungstechnik		
4.1	Verzeichnis der Zugführerschlüssel	30.04.2018	01.06.2018
* 4.2	Betriebsanweisung für elektrisch ortsgestellte Weichen	05.11.2020	13.12.2020
* 4.2 Anh. I	EOW Bedienung	05.11.2020	13.12.2020
4.2 Anh. II	EOW Störung	30.05.2018	01.06.2018
4.51	Betriebsanweisung für den Fernsprech- und Funksprechverkehr im Eisenbahnbetrieb der MKB	30.04.2018	01.06.2018

Teil	Benennung	Stand	gültig ab
5.	Bahnübergänge		
5.1	Betriebliche Bestimmungen für Bahnübergänge – Allgemeiner Teil –	30.04.2018	01.06.2018
5.2	Betriebliche Bestimmungen für Bahnübergänge – Besonderer Teil –	05.11.2020	13.12.2020 *
6.	Informationen zum Streckennetz der MKB		
6.1	Verzeichnis der Streckenklassen	05.11.2020	13.12.2020 *
6.2	Verzeichnis der maßgebenden Neigungen	30.04.2018	01.06.2018
6.3	Verzeichnis der maximalen Steigungen	30.04.2018	01.06.2018
6.4	Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten	30.04.2018	01.06.2018
6.5	Verzeichnis der Mindestbremsleistung	30.04.2018	01.06.2018
6.6	Verzeichnis der nutzbaren Längen der Gleise	05.11.2020	13.12.2020 *
6.7.1	Einschränkungen des Regellichtraumes	30.04.2018	01.06.2018
6.7.2	Weserbrücke	05.11.2020	13.12.2020 *
6.7.3	MLK-Brücke Hahlen	30.04.2018	01.06.2018
6.7.4	MLK-Brücke Hille	30.04.2018	01.06.2018
6.7.5	Exporthalle Melitta	30.04.2018	01.06.2018
6.9	Entfernungstabelle	30.04.2018	01.06.2018
	Teil B: Betriebsführung		
7.	Zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu Vorschriften		
7.1	Zusätzliche betriebliche Bestimmungen zu Vorschriften	05.11.2020	13.12.2020 *
7.2	Fahrtbericht und Ausfüllhinweise – entfallen mit Aktualisierung 2 -		*
8.	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse		
8.1	Zugleitstrecken	30.04.2018	01.06.2018
8.2	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse - Allgemeiner Teil -	30.04.2018	01.06.2018
8.3	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse - Strecke Minden – Hille -	05.11.2020	13.12.2020 *
8.4	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse - Strecke Minden – Kleinenbremen -	05.11.2020	13.12.2020 *
8.5	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse - Strecke Minden – Aminghausen -	30.04.2018	01.06.2018
8.6	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse - Hafenbahnen -	05.11.2020	13.12.2020 *
8.7	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse - Industriegleis Leteln -	05.11.2020	13.12.2020 *
8.8	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse - Bahnhof Minden Friedrich-Wilhelm-Straße -	05.11.2020	13.12.2020 *
8.81	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse - Bw Minden I -	05.11.2020	13.12.2020 *
8.82	Beschreibung der örtlichen Verhältnisse - Bw Minden II -	30.04.2018	01.06.2018

Teil	Benennung	Stand	gültig ab
9.	Sonstige Bestimmungen für die Betriebsführung		
9.2	Bremsen am zurückgelassenen Zugteil auf Streckengleisen	30.04.2018	01.06.2018
* 9.11	Anweisung für den Übergang zwischen den Eisenbahninfrastrukturen der MKB und der DB	05.11.2020	13.12.2020
* 9.12	Verzicht auf die Anwendung des Zugleitverfahrens	05.11.2020	13.12.2020

* * *

Mit Gültigkeit ab 13.12.2020 tritt die Aktualisierung 2 zur Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) – Ausgabe 2018 - für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Mindener Kreisbahnen GmbH in Kraft.

Die folgende Tabelle gibt den Umfang der mit der Aktualisierung 2 neu herausgegeben Module und den Umgang (austauschen, ergänzen, entnehmen) mit den betroffenen Modulen in den im Umlauf befindlichen Druckstücken an:

Modul	Umgang
SbV 0.1	austauschen
SbV 0.2	austauschen
SbV 0.3	entnehmen
SbV 0.31	entnehmen
SbV 0.32	einfügen
SbV 1.11	austauschen
SbV 2.1	austauschen
SbV 3.2.910	austauschen
SbV 3.2.911	austauschen
SbV 3.2.912	austauschen
SbV 4.2	austauschen
SbV 4.2 Anh. I	austauschen
SbV 5.2	austauschen
SbV 6.1	austauschen
SbV 6.6	austauschen
SbV 6.7.2	austauschen
SbV 7.1	austauschen
SbV 7.2	entnehmen
SbV 8.3	austauschen
SbV 8.4	austauschen
SbV 8.6	austauschen
SbV 8.7	austauschen
SbV 8.8	austauschen
SbV 8.81	austauschen
SbV 9.11	austauschen
SbV 9.12	austauschen

In elektronischer Fassung wird die Ausgabe 2018 inkl. Aktualisierung 2 als vollständig überarbeitete Datei zur Verfügung gestellt.

Erläuterungen zur Aktualisierung 2:

Im Folgenden werden wesentliche, vorgenommene Änderungen stichpunktartig erläutert:

- SbV 0.1: Die Angabe der Aktualisierungen wurde ergänzt.
- SbV 0.2: Die Systematik dient als Inhaltsverzeichnis, die Angaben zu „Stand“ und „gültig ab“ der im Folgenden beschriebenen Module wurden aktualisiert.
- SbV 0.3 +
SbV 0.31: Die Einführungsschreiben vorangegangener Aktualisierungen dienen nur der Erläuterung, sind selbst aber kein verbindliches Regelwerk. Daher sind diese zu entnehmen und wegzulegen.
- SbV 1.11: Der Zusatzes „jeweils in der aktuellen Fassung“ wurde unter der Überschrift. ergänzt.
- SbV 2.1: Die Angaben Abzw Westhafen und Abzw Abstieghafen wurden um die Weichenbezeichnungen ergänzt, um den Bezug auf die Gleispläne in SbV 3.2.911 bzw. SbV 3.2.912 herzustellen.
- SbV 3.2.910: Die mit DA EIU 02/20 bekanntgegebenen Änderungen wurden übernommen.
- SbV 3.2.911: Das Layout (Überschneidung Skizze und Fußzeile) wurde verbessert.
- SbV 3.2.912: Die Angabe der Nutzlänge des Gleises 3 wurde aktualisiert.
- SbV 4.2: In Abschnitt 1.6 wurde die Möglichkeit eines Stellbefehls über Stelltafeln gestrichen, da diese nicht mehr vorhanden sind. Entsprechend entfällt der Inhalt des Abschnitts 1.9. Im Abschnitt 3.2 letzter Satz wurde der Begriff „Eisenbahnbetriebsleiter“ anstelle „Betriebsleiter“ eingesetzt.
- SbV 4.2 Anh. I: Aktualisierung des Moduls aufgrund erneuerter EOW-Steuerungen und Berücksichtigung geänderter Vorzugslagen von EOW im Bf. MF. Die mit DA EIU 01/19 und 03/20 bekanntgegebenen Änderungen wurden übernommen.
- SbV 5.2: Die Langbezeichnung des BÜ 609 wurde im Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge korrigiert. Im Abschnitt „Besondere Bestimmungen für Bahnübergänge“ wurden Angaben bei mehreren BÜ ergänzt, wie z. B. Schlüsselformen und Kilometrierungen von Einschaltpunkten und Überwachungssignalen.
- SbV 6.1: Das Verzeichnis der Streckenklassen wurde aktualisiert.
- SbV 6.6: Das Verzeichnis der nutzbaren Längen der Gleise wurde aktualisiert und um zusätzliche Angaben ergänzt. Die mit DA EIU 02/20 bekanntgegebenen Änderungen wurden eingearbeitet.
- SbV 6.7.2: Die Beschreibung der Einschränkung des Lichtraums der Weserbrücke wurde bezüglich des senkrechten Maßes korrigiert. Unter Bemerkungen wurde der Satz „Fahrzeuge nach Fahrzeugumgrenzung G1 können die Brücke ohne Einschränkungen befahren“ ergänzt.
- SbV 7.1: Bezüglich des Signalbuchs wurden im Abschnitt 1 die Angaben zu den Signalen Zg 1 und Zg 2 gestrichen, da sich deren Anwendung aus den Regelungen des Signalbuchs ergibt.
- Bezüglich der FV-NE wurden im Abschnitt 2 insbesondere Schlagworte oder Bezeichnungen der Paragraphen entsprechend der B 20 zur FV-NE angepasst.
- Zu § 10 Absatz (4) wurde ergänzt, dass Fahrerlaubnisse nicht über die Zuglaufmeldestelle hinaus erteilt werden dürfen, für die eine neue Fahranfrage gemäß

Fahrplan oder schriftlichem Befehl zu stellen ist. Zudem wurde eine Regelung aufgenommen, wie und unter welchen Bedingungen eine bereits erteilte Fahrerlaubnis zurückgezogen werden darf.

Zu § 10 Absatz (5a) wurde aufgenommen, dass eine Abstellmeldung im Fahrplan angeordnet sein kann oder vom Zugleiter angefordert werden kann.

Zu § 12 Absatz (1) wurde der Verweis auf die Regelungen des Moduls SbV 9.12 bei Verzicht auf die Anwendung des Zugleitverfahrens neu aufgenommen.

Zu § 14 Absatz (6) wurde aufgenommen, dass eine Fahrwegsicherungsmeldung im Fahrplan angeordnet sein kann oder vom Zugleiter angefordert werden kann.

Zu § 44 Absatz (20) wurde ergänzt, dass das erfolgte Abstellen von Zügen, Zugteilen oder Fahrzeugen dem Zugleiter durch den Zugführer zu melden ist.

Zu § 35 Absatz (2) wurde eine Regelung zum Nachschieben von Zügen im Netz der MKB aufgenommen. Nachschieben ist erlaubt aber nur mit gekuppeltem Nachschiebetfz.

Zu § 48 Absatz (9) wurde eine Regelung zur Mitwirkung des Zugpersonals bei der Beurteilung von Schienenbrüchen neu aufgenommen. Die zugehörige Beurteilungsgrundlage wurde neu aufgenommen.

Zu § 51 Absatz (10) wurde gestrichen, da es sich hierbei um eine Regelung des EVU handelt. Dadurch wurde Abschnitt 2.4.1 Allgemeines inhaltslos und die nachfolgenden Abschnitte wurden neu nummeriert.

Im Abschnitt 3 wurde die Wahrnehmung der Aufgaben der Unfallmeldestelle bei unbesetzter Zugleitstelle und verkehrenden Reisezügen neu der Rufbereitschaft übertragen. Die Pflicht zum Mitführen der Unfallmeldetafeln I und II wurde aus Modul SbV 9.12 Abschnitt 4 übernommen.

- SbV 7.2 Der Vordruck Fahrtbericht und die entsprechenden Ausfüllhinweise entfallen, da das Erfordernis der Dokumentation von Fahrtverlauf und Zuglaufmeldungen geregelt ist. Art und Weise der Dokumentation ist durch das EVU festzulegen und vorzugeben.
- SbV 8.x In den nachfolgend aufgeführten Modulen wurden die Neigungsangaben auf Promille-Angaben geändert. Auf eine Kennzeichnung der Änderungen durch Sternchen wurde verzichtet.
- SbV 8.3 Im Abschnitt „Abweichende Bremswege“ wurden für beide Fahrtrichtungen die Angaben zum BÜ 201 „Stiftsallee“ ergänzt.
- Im Abschnitt „Abweichende Signalstandorte“ wurde der Eintrag für das ÜSW des BÜ 107-110 „Marienstraße“ in Fahrtrichtung Hille entfernt, da das ÜSW nunmehr rechts vom Gleis steht.
- Bei den Angaben zu Gleisen im Bahnhof Minden-Stadt erfolgten Korrekturen bei den Bemerkungen.
- Zum Bahnhof Minden-Oberstadt wurden die Angabe der Kilometrierung des BÜ 202 „Melittastraße“ ergänzt und Angaben zur Bahnsteigbeleuchtung neu aufgenommen.
- Für den Bahnhof Hille wurden Vorgaben zum gewöhnlichen Halteplatz neu aufgenommen.
- SbV 8.4 Im Abschnitt Bahnübergänge zur Betriebsstelle Haltepunkt Nammen Bad wurde der Name der Betriebsstelle korrigiert.

- SbV 8.6 Das Modul wurde redaktionell überarbeitet, indem Bezeichnungen von Weichen korrigiert oder ergänzt wurden. Zudem wurde im Abschnitt Osthafen / Industriehafen 2 der Absatz Bedienung um den fehlenden Ausdruck „geschoben“ ergänzt.
- SbV 8.7 Im Absatz zu § 52 (5) „Zustimmung“ wurden die Inhalte der Dienstanweisung Infrastruktur 01/18 „Zulassung von Fahrten über BÜ 101 „Friedrich-Wilhelm-Straße I“ und BÜ 609 „Friedrich-Wilhelm-Straße II“ eingearbeitet.
- SbV 8.8 Das Verbot des Bedienens der Einrichtung zum Geben hörbarer Signale an Triebfahrzeugen im Rahmen des Vorbereitungsdienstes im Gleis 26 gemäß DA EIU 04/20 wurde eingearbeitet.
- Im Absatz zu § 17 (7) „Bedingungen für die Zustimmung“ und im Absatz zu § 59 (2) „Rangieren über Ra 10“ wurden die Inhalte der DA EIU 01/18 eingearbeitet.
- SbV 8.81 Die Angaben zu Gleisbögen im Bw Minden I wurden korrigiert. Das Verbot des Bedienens der Einrichtung zum Geben hörbarer Signale an Triebfahrzeugen im Rahmen des Vorbereitungsdienstes gemäß DA EIU 04/20 wurde eingearbeitet.
- SbV 9.11: Das Modul wurde aktualisiert, indem einschränkende Vorgaben zur Nutzung der Gleise in der Übergabegruppe gestrichen wurden.
- SbV 9.12: Die Skizze im Abschnitt 2.3.2 wurde bezüglich Gleisen, in denen bei nicht besetzter Zugleitstelle nicht rangiert werden darf, betreffend das Stammgleis Leteln ab BÜ 609 „Friedrich-Wilhelm-Straße II“ ergänzt und die Legende entsprechend angepasst.
- Im Abschnitt 3.2 wurde die Angabe der Befehlsnummer korrigiert.
- Im Abschnitt 4 wurden die Angaben zur Unfallmeldestelle durch den Verweis auf Abschnitt 3 des Moduls SbV 7.1 ersetzt, um Doppelungen zu minimieren.

Folgende Dienstanweisungen Eisenbahninfrastruktur (DA EIU) treten mit Gültigwerden der vorliegenden Aktualisierung außer Kraft:

- | | |
|-------|---|
| 01/18 | Zulassung von Fahrten über BÜ 101 „Friedrich-Wilhelm-Straße I“ und BÜ 609 „Friedrich-Wilhelm-Straße II“ |
| 01/19 | MF EOW 25+27 – EOW-Steuerung |
| 01/20 | Zuglaufmeldungen und Rangiererlaubnisse durch Zugleiter geben und entgegennehmen |
| 02/20 | Bf. Minden Friedrich-Wilhelm-Straße Gleisplan |
| 03/20 | MF EOW 23+24 – EOW-Steuerung |
| 04/20 | MF Gl. 26 und Bw Minden I – Prüfung Typhon |

Minden, 05.11.2020

gez. Wolf, Eisenbahnbetriebsleiter MKB

* * *

AB	Anschlußbahn
Abzw	Abzweig
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Agl	Anschlußgleis
Anst	Anschlußstelle
AT	Ausschalttaste zum Ausschalten einer BÜ-Sicherungsanlage
AW	Anschlußweiche
AzGrT	Achszählergrundstellungstaste
Betra	Betriebs- und Bauanweisung
Bf	Bahnhof
BG	Berufsgenossenschaft
BL	Betriebsleiter
BLv	Stellvertr. Betriebsleiter
BLZ	Betriebsleitzentrale
Bm	Bahnmeisterei
BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (länderspezifisch)
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BÜ	Bahnübergang
BÜBM	Bahnübergangs-Belegungsüberwachung
BÜSTRA	Technische Sicherung von Bahnübergängen in Verbindung mit der Verkehrsregelung an benachbarten Straßenkreuzungen und –einemündungen
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
DB	Deutsche Bahn AG
DKW	Doppelkreuzungsweiche
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EG	Empfangsgebäude
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EOW	Elektrisch ortsgestellte Weiche
EP1	Einschaltpunkt in Richtung
EP2	Einschaltpunkt in Gegenrichtung
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
ET	Einschalttaste zum Ausschalten einer BÜ-Sicherungsanlage
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fplo	Fahrplananordnung
FS1/11	Gleisschaltmittel, Fahrzeugsensor - Einschaltung in Richtung
FS2/12	Gleisschaltmittel, Fahrzeugsensor - Einschaltung in Gegenrichtung
FS3/13	Gleisschaltmittel, Fahrzeugsensor - Ausschaltung am BÜ
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
GB	Grubenanschlußbahn
Gl	Gleis
Gs	Gleissperre
HAT	Hilfsausschalttaste zum Ausschalten einer BÜ-Sicherungsanlage
Hbl	Handbuch für die Eisenbahninfrastruktur
HET	Hilfseinschalttaste zum Einschalten einer BÜ-Sicherungsanlage
Hp	Haltepunkt
IG	Industriegleis
IRE	Infrarotempfänger als Fernbedienung für Tasten oder Schalter
K1	Gleisschaltmittel, Schaltkontakt - Einschaltung in Richtung

K2	Gleisschaltmittel, Schaltkontakt - Einschaltung in Gegenrichtung
K3	Gleisschaltmittel, Fahrzeugsensor - Ausschaltung am BÜ
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten
LEV	Landeseisenbahnverwaltung
Lst	Ladestelle
MKB	Mindener Kreisbahnen GmbH
MLK	Mittellandkanal
NRW	Land Nordrhein-Westfalen
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung (INDUSI)
RS	Schalter zum Ein- und Ausschalten einer BÜ-Sicherungsanlage
RÜ	Reisendenüberweg
SB	Signalbuch
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
Tf	Triebfahrzeugführer
UA	Unteranschließer
ÜL	Überwachungslampe
ÜLe	Überwachungslampe (Einschaltkontrolle)
US	Unwirksamkeitsschalter
ÜS	Überwachungssignal (Bü 0 / Bü 1)
ÜSW	Überwachungssignalwiederholer (Bü 0 / Bü 1)
UT	Unwirksamkeitstaste
UVV	Unfallverhütungsvorschriften
v_{ESmin}	Mindestgeschwindigkeit in der Einschaltstrecke
v_{ESmax}	Höchstgeschwindigkeit in der Einschaltstrecke
WAT	Weichenauffahrtstaste
WHT	Weichenhilfstaste
WT	Weichentaste
Zlr	Zugleiter

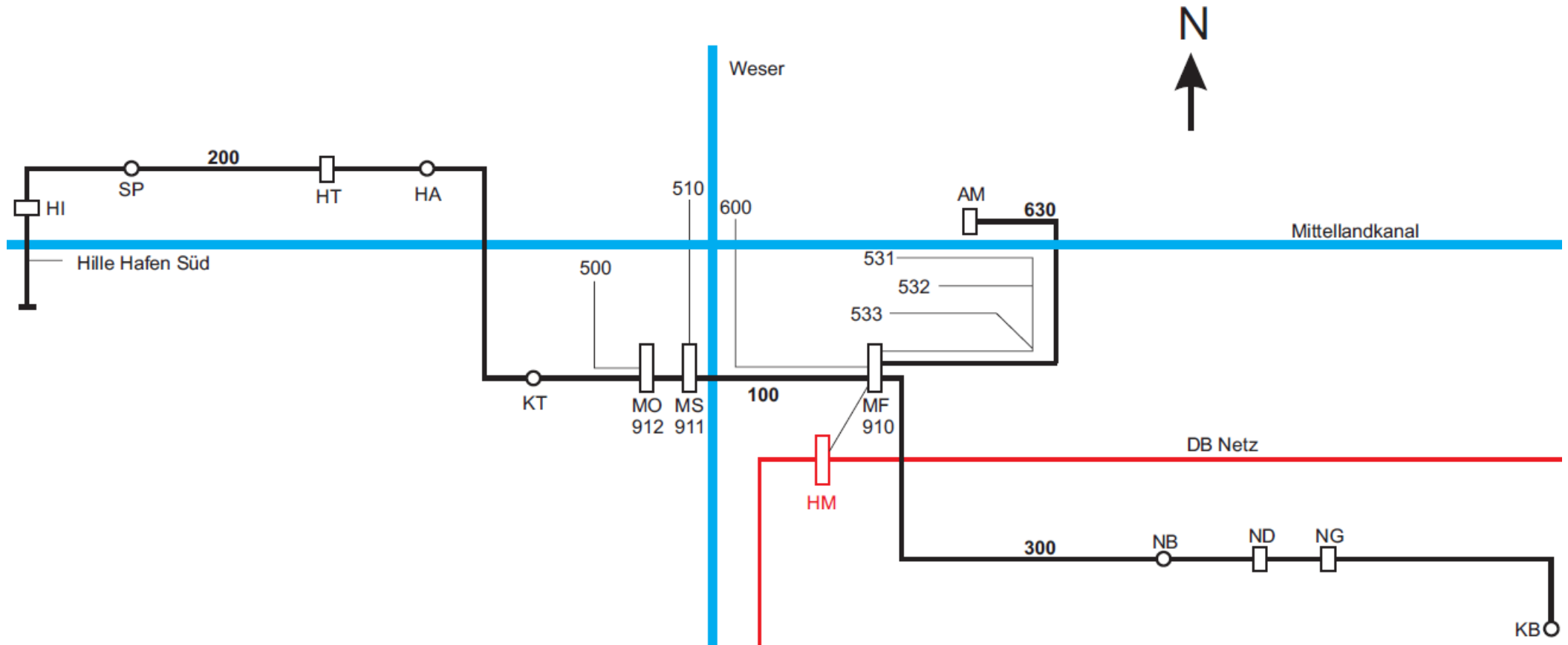
* * *

Netzzugangsrelevantes Regelwerk
jeweils in der aktuellen Fassung

Regelwerk	Abkürzung	Herausgeber
Allgemeines Eisenbahngesetz	AEG	BRD
Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	Buvo-NE	VDV
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	EBO	BRD
Eisenbahnbetriebsleiterverordnung	EBV	BRD
Eisenbahn-Regulierungs-Gesetz	ERegG	BRD
Eisenbahn-Signalordnung	ESO	BRD
Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	FV-NE	VDV
Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	Obri-NE	VDV
UVV Arbeiten im Bereich von Gleisen	DGUV 77	DGUV
UVV Schienenbahnen	DGUV 73	DGUV
Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen	BOA	NRW
Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt	GGVSEB	BRD
Vorschrift für die Bedienung der Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	SIG-VB-NE	VDV
Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen	BüV-NE	VDV

Nr.	von	nach	von km	bis km	Länge Haupt- gleis [km]	Länge Neben- gleise [km]
100	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Minden-Oberstadt	-2,200	2,325	3,358 ¹⁾	0,949
200	Minden-Oberstadt	Hille	2,200	17,340	15,140	0,681
300	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Kleinenbremen	2,200	13,637	11,437	0,252
* 500	Abzw Westhafen (MO W 9)	Westhafen	-0,001	0,750	0,751	0,202
* 510	Abzw Abstiegshafen (MS W 1)	Abstiegshafen	-0,112	2,090	2,202	0,583
531	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Osthafen	0,003	2,463	2,460	0,000
532	Abzw Industriefhafen II (Nord)	Industriefhafen II (Nord)	0,000	0,745	0,745	0,000
600	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Leteln	0,000	1,047	1,047	0,000
610	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Karlstraße	0,000	0,147	0,147	0,000
630	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Aminghausen	0,000	1,830	1,830	0,395
910	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	-			-	8,407
				Σ	39,117	11,469

¹⁾ Kilometersprung bei km –0,667 / 0,500



Nr.	Art	Name	Kurz- zeichen	Lage		Bemerkung
				Strecke	km	
910	Bf	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	MF		1,500	Zuglaufstelle
911	Bf	Minden-Stadt	MS	100	0,900	ehem. Abzw. Abstieghafen; Zuglaufstelle
912	Bf	Minden-Oberstadt	MO	100	2,200	Zuglaufstelle
920	Abzw	Westhafen	WW	200	2,800	
921	Hp	Minden-Königstor	KT	200	4,000	
922	Hp	Hahlen	HA	200	7,100	Zuglaufstelle
923a	Bft	Bf. Hartum Bft. Berentzen	HTB	200	8,900	Zuglaufstelle
923b	Bft	Bf. Hartum Bft. Ladestraße	HTL	200	10,000	Zuglaufstelle
924	[Hp]	Südhemmern	SH	200	12,200	nur zur Orientierung
925	Hp	Specken	SP	200	13,400	Zuglaufstelle
926	Bf	Hille	HI	200	15,700	Zuglaufstelle
928		Hille-Hafen Süd	HS	200	17,000	Gemeinde Hille
930	[Hp]	Dankersen	DA	300	3,900	nur zur Orientierung
931	[Hp]	Meißen	ME	300	6,000	nur zur Orientierung
932	Hp	Nammen Bad	NB	300	8,100	Zuglaufstelle
933	Bf	Nammen Dorf	ND	300	9,400	Zuglaufstelle
934	Bf	Nammen Grube	NG	300	10,800	MKB / Barbara Erzbergbau GmbH; Zuglaufstelle
935	Hp	Kleinenbremen	KB	300	13,600	Zuglaufstelle
950		Westhafen	WH	500	0,600	
951		Abstieghafen	AH	510	2,200	
953		Osthafen	OH	531	1,000	
954		Industriehafen II (Nord)	IN	532	0,700	
955		Industriehafen II (Süd)	IS	533	1,000	Agl. Mindener Hafen GmbH
960		Industriegleis Leteln	LE	600	1,000	
963	Bf	Aminghausen	AM	630	1,500	

Die Gleispläne dieses Kapitels dienen der schnellen Information über die Infrastruktur der Betriebsstellen sowie der eisenbahnbetrieblichen Definition und Verständigung.

Diese Gleispläne sind unmaßstäbliche Skizzen. Sie enthalten alle Betriebsgleise mit ihren Bezeichnungen (Gleisnummer), nutzbaren Längen und Funktionen. Durchgehende Hauptgleise sind durch zwei gegenläufige Dreiecke (◄ ►) gekennzeichnet.



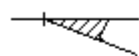

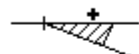

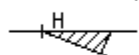

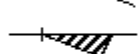

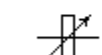
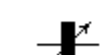
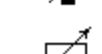
Außerdem sind in den Plänen alle Weichen, Kreuzungen, Gleissperren und die signaltechnischen Einrichtungen enthalten.

Bahnübergänge und Straßen im Bereich der Betriebsstellen sind eingezeichnet, wenn dies für die betriebliche Abwicklung erforderlich ist.

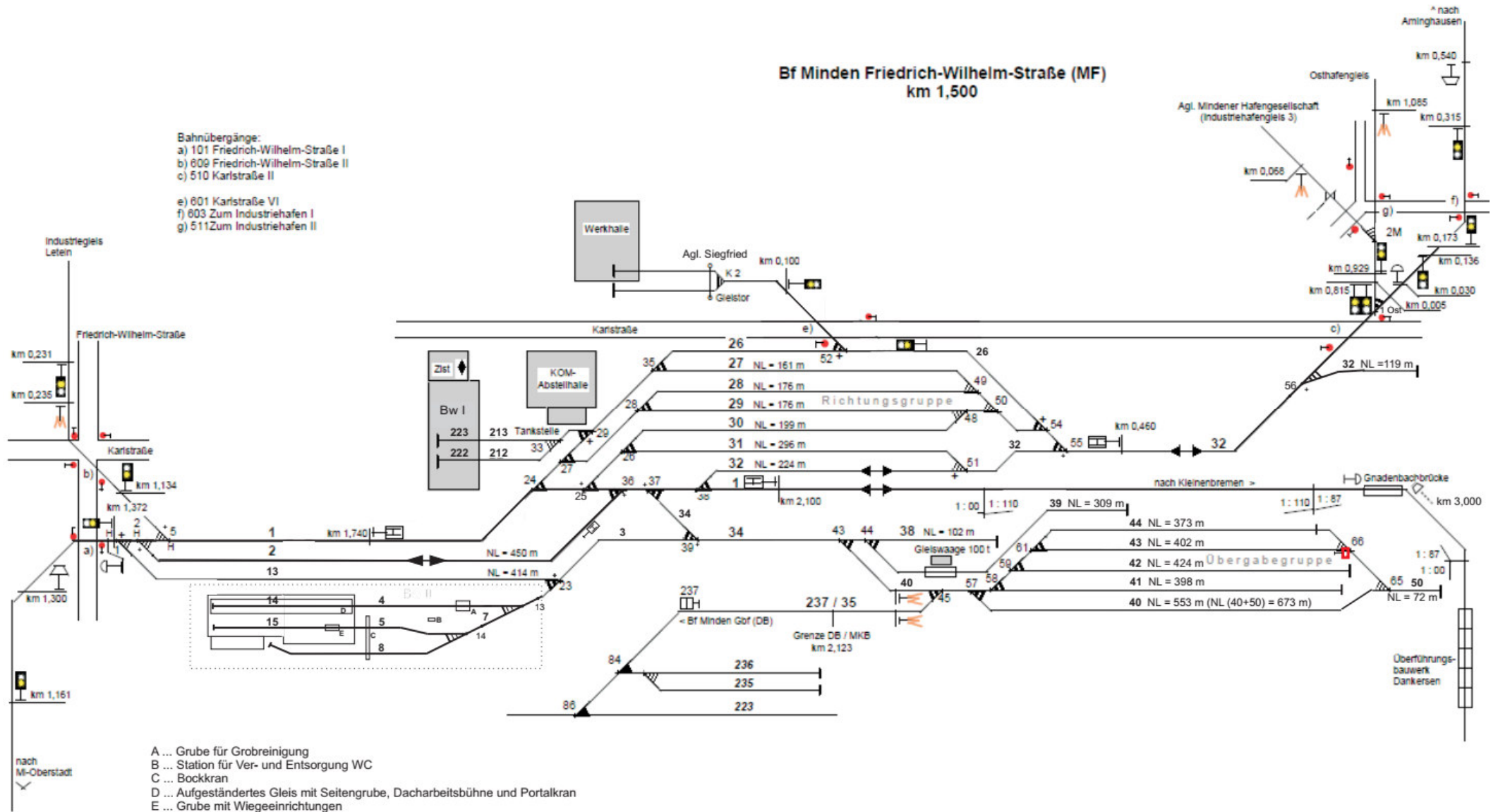
Zur weiteren Orientierung sind einzelne Gebäude im Bereich der Bahnanlagen, Brücken, Gleiswaagen, Krananlagen, Verladeanlagen, Hafenkais usw. abgedeutet.

Die Gleispläne in der vorliegenden Form sind Bestandteil der „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) der MKB.

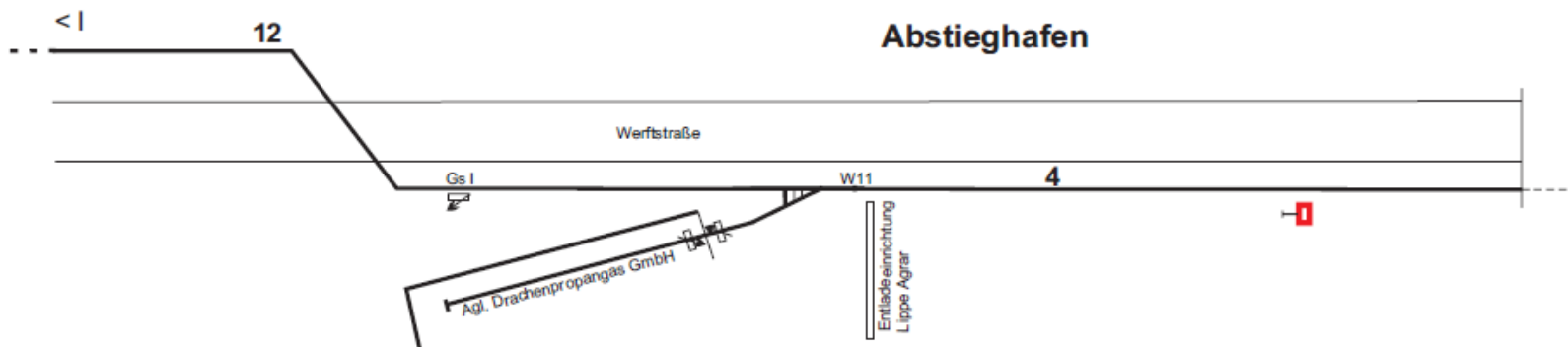
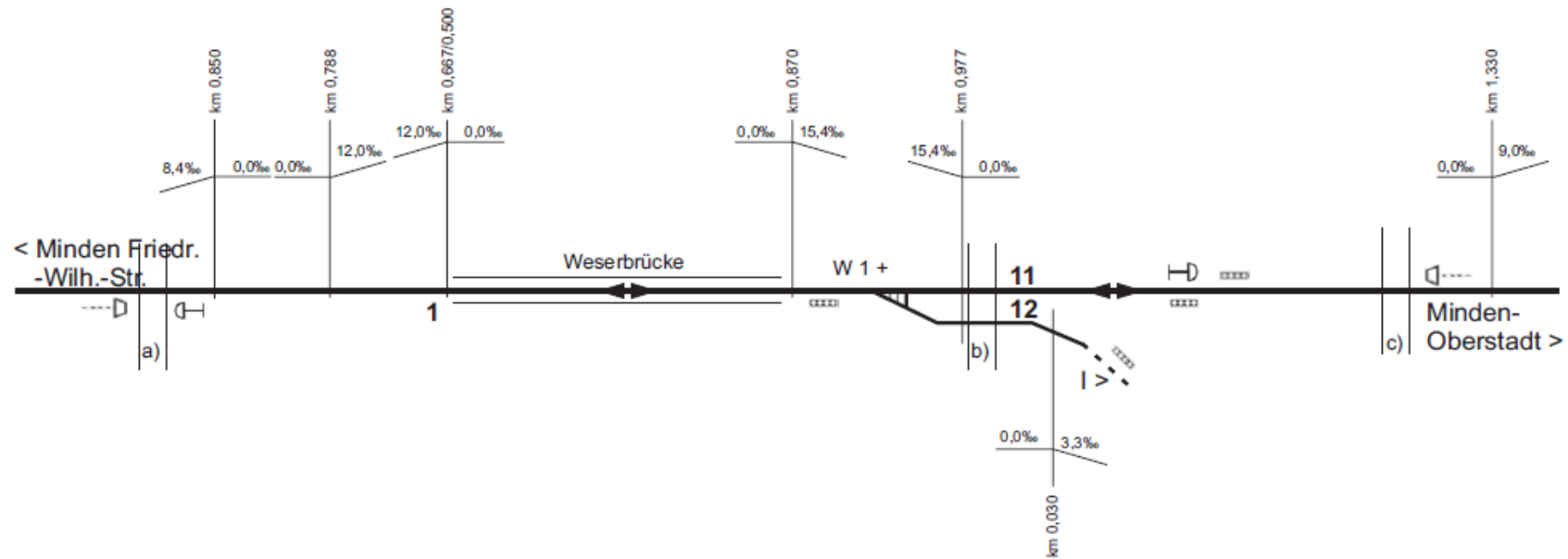
Zeichenerklärung:

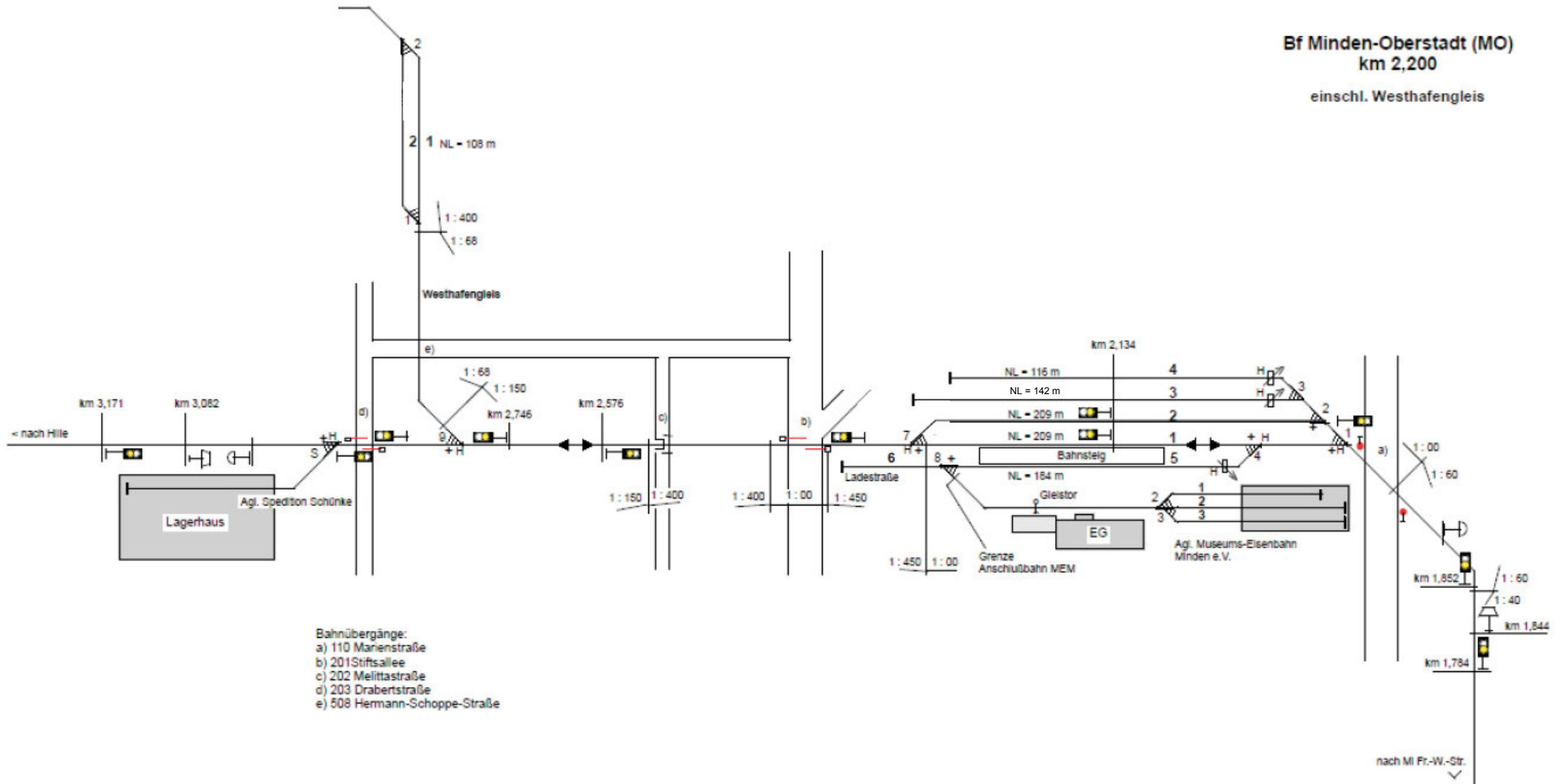
	Weiche fernbedient		Zugleitstelle
	Weiche ortsbedient		Signal Ne 1
	Weiche ortsbedient Grundstellung gerader Strang		Signal Ra 10
	Weiche ortsbedient mit Handverschluß		Signal Ra 11
	Weiche elektrisch ortsbedient (EOW)		Fahrrichtung im durchgehenden Hauptgleis
	Gleissperre ortsbedient Grundstellung aufliegend		
	Gleissperre fernbedient		
	Gleissperre ortsbedient Grundstellung abliegend		

* * *



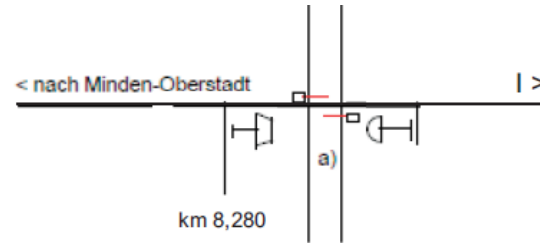
- a) Bü 103 Alter Weserhafen km 0,885
- b) Bü 104/516 Hermannstraße km 1,013
- c) Bü 105 Goebenstraße km 1,286





a) Bü 215 „Molkereiweg“ km 7,117

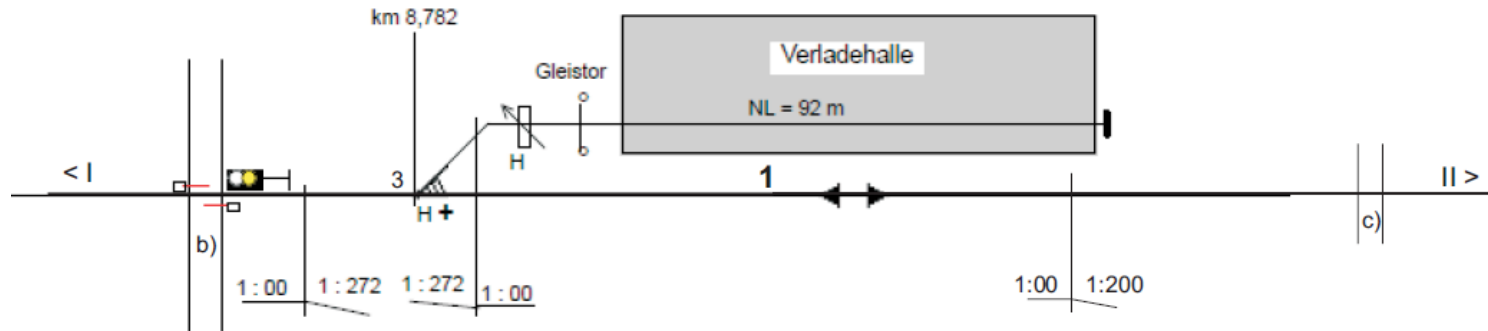




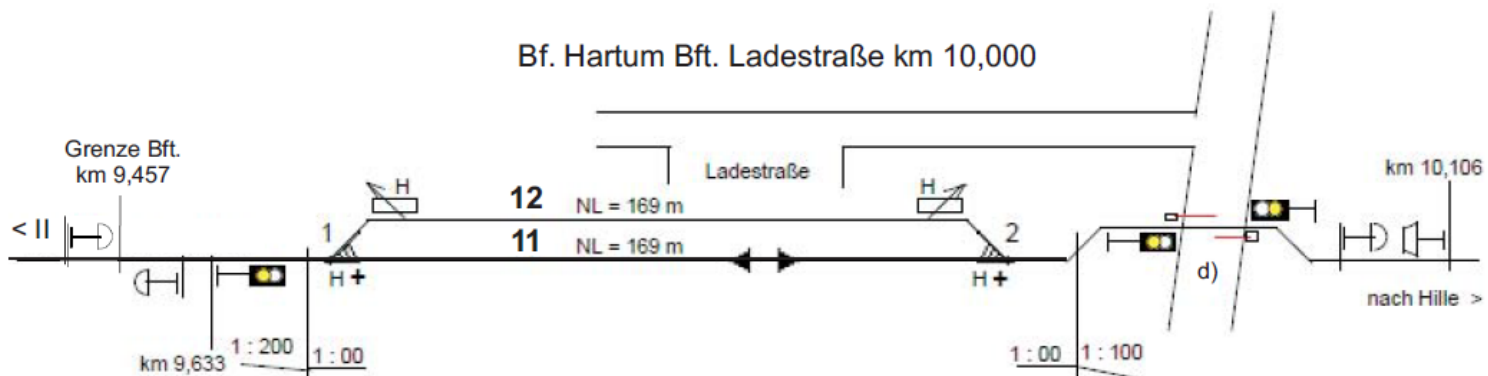
Bahnübergänge:

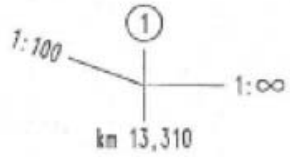
- | | |
|--------------------------|-----------|
| a) 217 Mühlenfeld | km 8,294 |
| b) 218 Sollingweg | km 8,722 |
| c) 219 Westergrund | km 9,055 |
| d) 220 Holzhauser Straße | km 10,041 |

Bf. Hartum Bft. Berentzen km 8,900



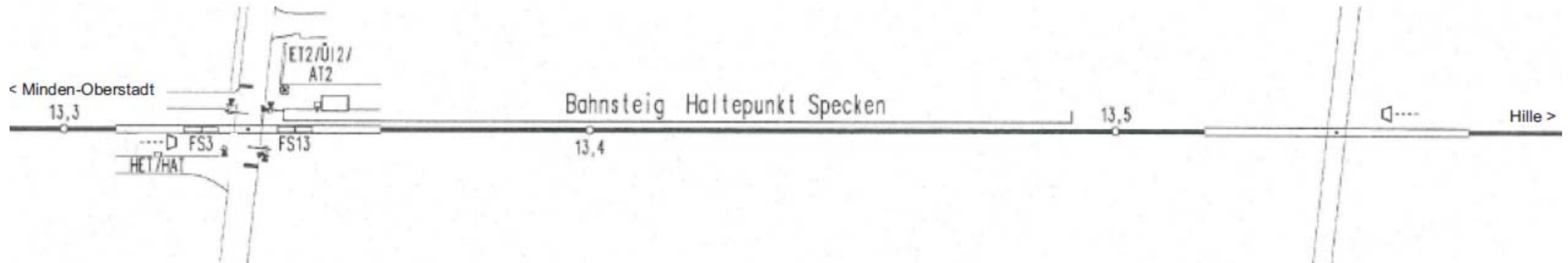
Bf. Hartum Bft. Ladestraße km 10,000

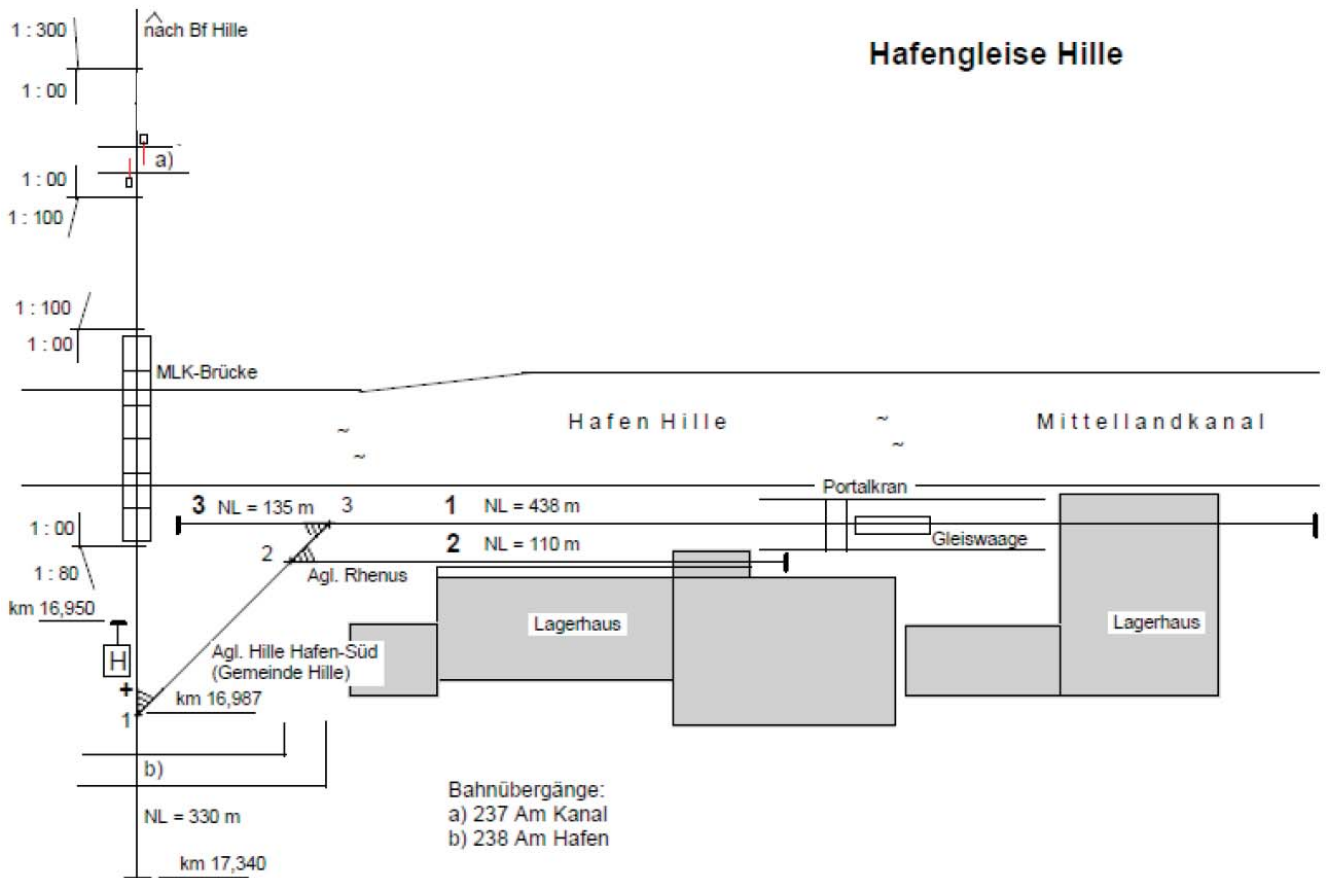
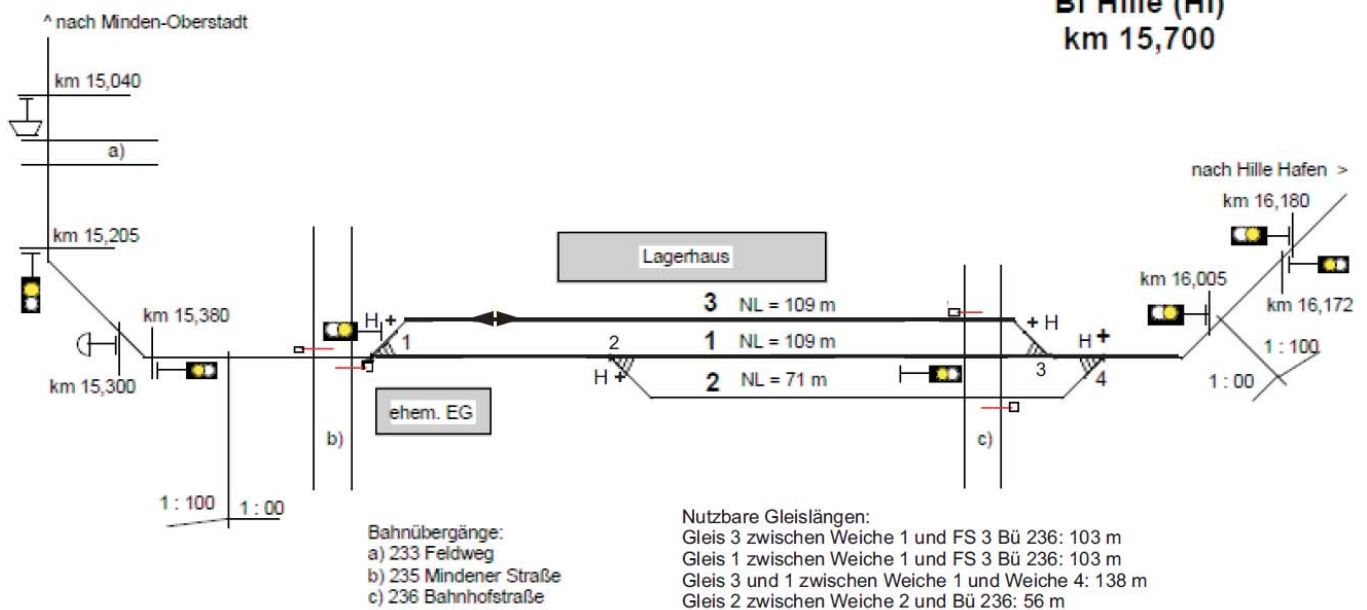




BUES 2000 - LzH - ÜS
Anlage: Nordhemmer Straße (K13)
BÜkm 13,335

NTG
Anlage: Feldweg
BÜkm 13,542

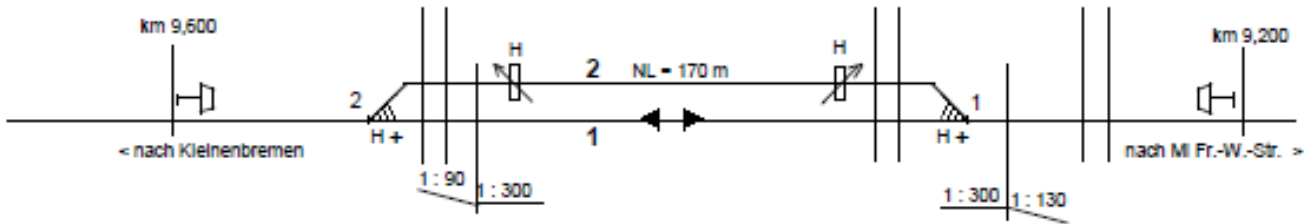




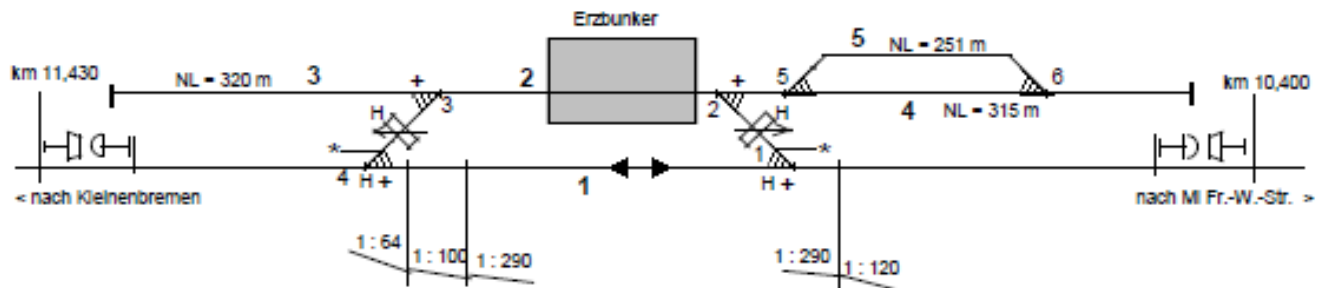
- a) BÜ 309 „Waldweg“ km 7,700
- b) BÜ 310 „Gerds Diek“ km 8,235



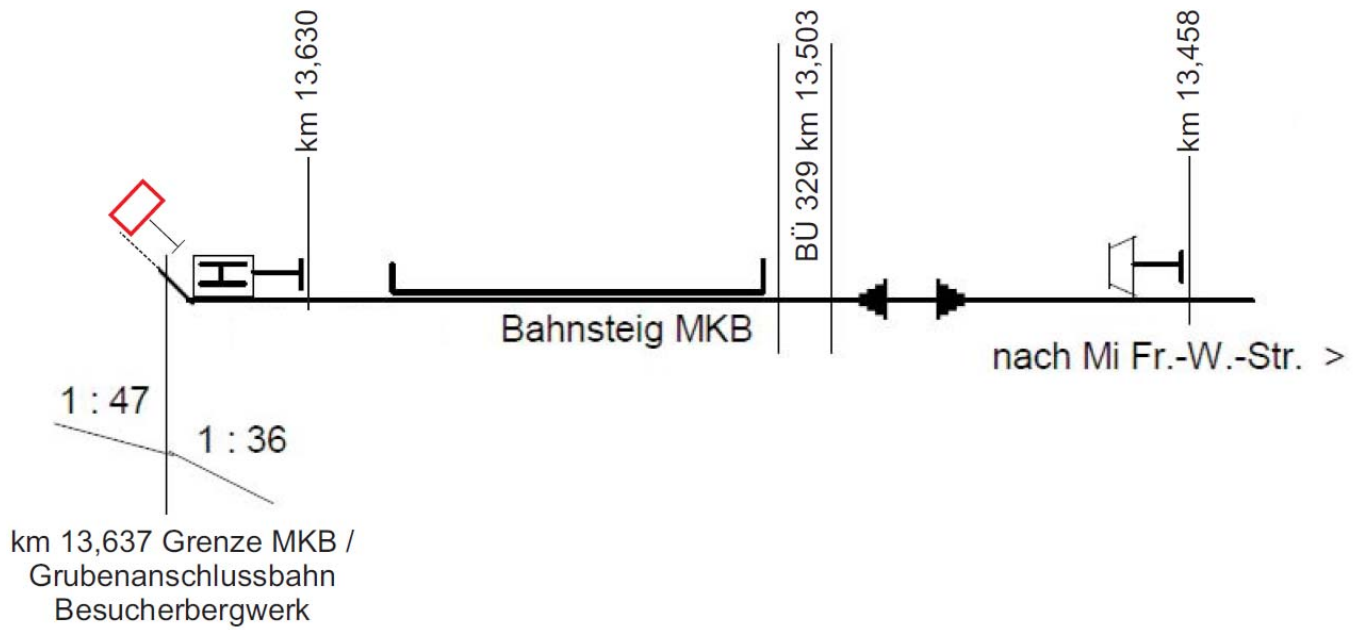
Bf Nammen Dorf (ND) km 9,400

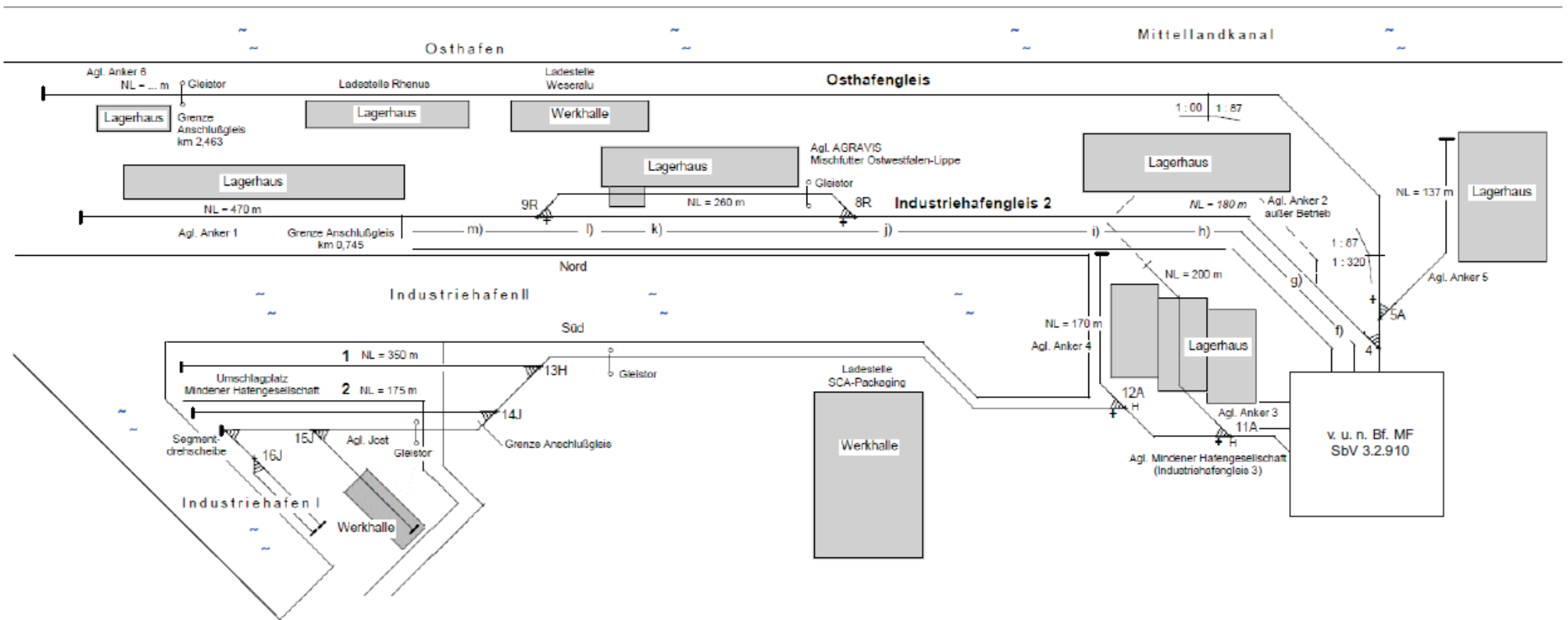


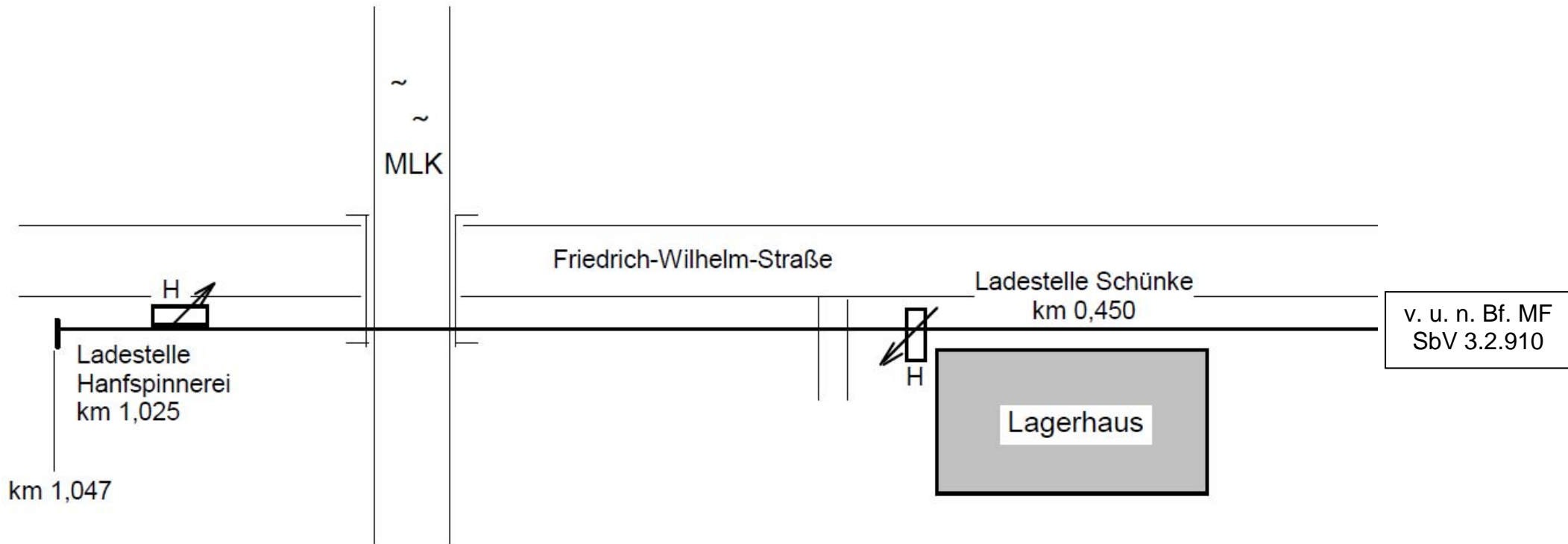
Bf Nammen Grube (NG) km 10,800 (Grubenanschlußbahn Barbara Erzbergbau)



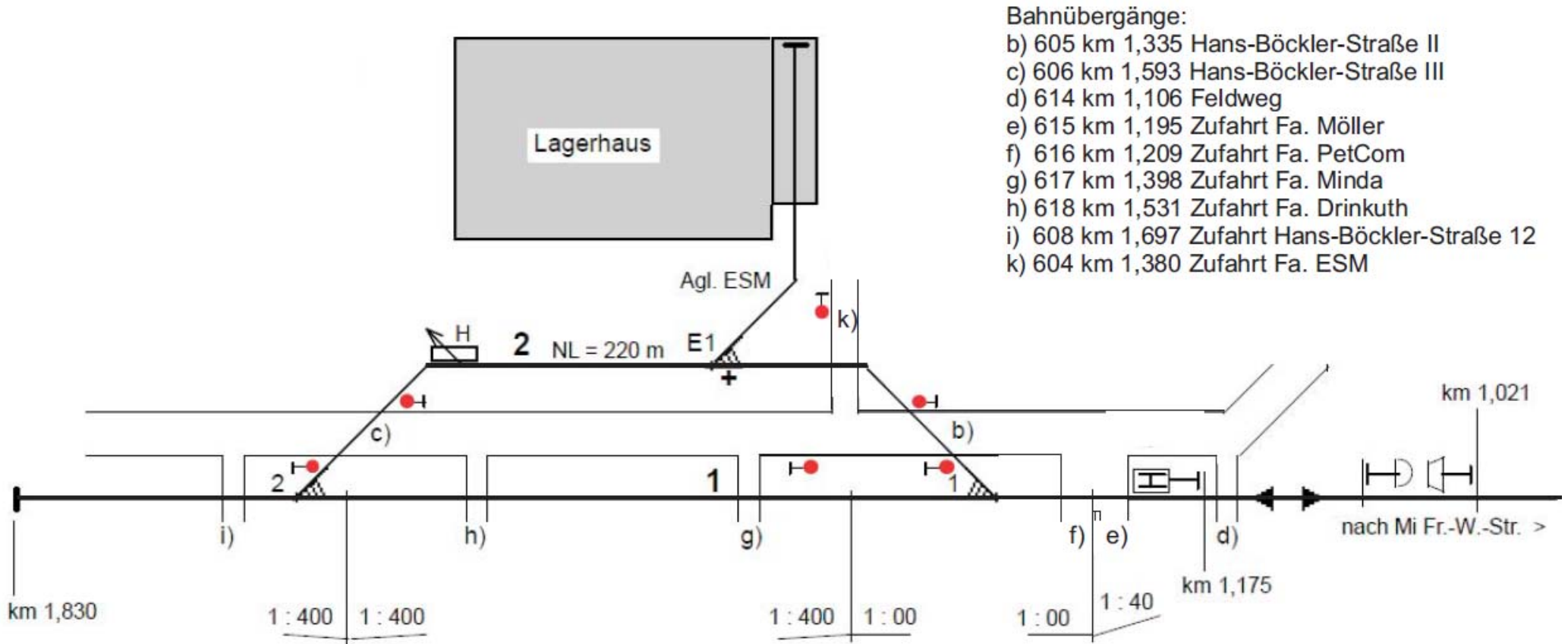
* Grenzen der
Grubenanschlußbahn
Barbara Erzbergbau







Bf Aminghausen (AM) km 1,500



Verzeichnis der Zugführerschlüssel

Allgemein:

Beim Zugleiter befinden sich drei Zugführerschlüsselbunde, die jeweils gegen Unterschrift an die Zugführer ausgegeben und zurückgenommen werden. Die Zugführerschlüsselbunde sowie die zugehörigen Schlüssel sind mit den Nummern 1 bis 3 gekennzeichnet.

Zusammensetzung:

An den Zugführerschlüsselbunden befinden sich Schlüssel gemäß folgender Aufstellung, sofern alle Weichen und Gleissperren in Grundstellung verschlossen und alle Zugführerschlüsselbunde vollständig sind.

Schlüssel Bund 1 und 2	
Bezeichnung:	Anzahl:
o-0	2
e-0	2
f-1	1
d	1
k	1
Summe:	7

Schlüssel Bund 3	
Bezeichnung:	Anzahl:
o-0	2
Summe:	2

Befinden sich am Schlüsselbund davon abweichende Schlüssel gemäß nachfolgender Aufstellung und ist die Anzahl der Schlüssel am Schlüsselbund identisch mit der zuvor genannten Anzahl ist folgende Aussage möglich:

Schlüssel				
abweichend		anstelle von		Aussage:
Bezeichnung:	Anzahl:	Bezeichnung:	Anzahl:	
b-0	1	f-1	1	<u>Minden-Stadt:</u> W 1 in Rechtslage Richtung Gl. 12 verschlossen.
k	1 zusätzlich	d	1	<u>Minden-Stadt:</u> Gs in Gl. 4 aufliegend verschlossen.
c-1	1	o-0	1	<u>Minden-Oberstadt:</u> W 4 in Linkslage Richtung Gl. 5 und Gs in Gl. 5 abliegend verschlossen.
o-0	2 zusätzlich	e-0	2	<u>Hartum Bft. Ladestraße:</u> Beide Gs in Gl. 12 aufliegend verschlossen.

Kommt es infolge des betrieblichen Ablaufs zum Tausch von Schlüsseln zwischen den Bündeln, so sind die Schlüssel nach Rückgabe an den Zugleiter durch diesen wieder den ursprünglichen Bündeln zuzuordnen.

* * *

1. Funktionsbeschreibung

1.1 Allgemeines

Im Bereich des Bf. Minden Friedrich-Wilhelm-Straße ist eine Anzahl von Weichen mit einem elektrischen Stellantrieb ausgerüstet, der über ortsbediente Schaltmittel betätigt werden kann. Diese Weichen werden als elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW) bezeichnet.

1.2 Prinzipskizze

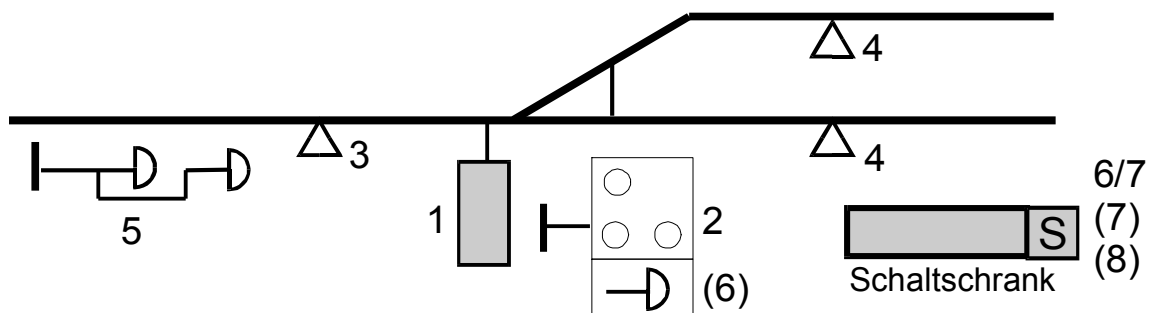


Abb. 1: Prinzipskizze

Erläuterungen:

- 1 = elektrischer Weichenantrieb
- 2 = Weichensignal mit Weichentaste (WT)
- 3 = Achszählsensor
- 4 = Achszählsensor / Umstellsensor
- 5 = vorgezogene Bedienstation
- 6 = Weichenhilftaste (WHT) [Schlüsselschalter]
- 7 = Achszählergrundstellungstaste (AzGrT) [Schlüsselschalter]
- 8 = Weichenauffahrtstaste (WAT) [Schlüsselschalter]

1.3 Schaltmittel

Als Schaltmittel kommen bei EOW Handtaster oder Gleisschaltmittel zur Anwendung. Die als Achszählsensor verwendeten Gleisschaltmittel können gleichzeitig als Umstellsensor genutzt werden.

1.4 Schaltbereich

Der Schaltbereich einer EOW ist der Bereich, der sich innerhalb der zur Weiche gehörenden Gleisschaltmittel (Achszählsensoren) befindet.

1.5 Umstellschutz

Die EOW sind in der Regel mit einem Umstellschutz ausgerüstet. Der Umstellschutz verhindert das unzeitige Umstellen einer EOW und ist wirksam, solange sich ein Fahrzeuggradsatz innerhalb des Schaltbereichs der Weiche befindet.

1.6 Stellbefehle

Der Stellbefehl für das Umstellen einer EOW kann auf verschiedene Weise ausgelöst werden:

- a) durch Betätigung der Weichentaste am Weichensignal,
- b) durch Betätigung einer vorgezogenen Bedienstelle, *
- c) durch Betätigung der Weichenhilfstaste am Steuerschrank oder am Weichensignal,
- d) durch das Befahren eines Gleissensors auf der stumpfen Seite der EOW (halbautomatische Umstellung), oder
- e) durch Herstellung der Vorzugslage.

1.7 Weichentaste

Die Weichentaste (WT) befindet sich seitlich oder oben am Weichensignal. Das kurzzeitige Betätigen des Tasters bewirkt das Umstellen der EOW in die jeweils andere Lage.

1.8 Vorgezogene Bedienstelle

Die vorgezogene Bedienstelle besteht aus 2 oder 3 Handtastern in verschiedenen Ebenen und erlaubt die Bedienung der EOW durch das Rangierpersonal während der Vorbeifahrt.

1.9 bleibt frei

1.10 Weichenhilfstaste

Die Weichenhilfstaste (WHT) befindet sich am Schaltschrank oder am Weichensignal der entsprechenden EOW und kann nur mit einem speziellen Schlüssel betätigt werden. Die WHT darf nur im Störfall benutzt werden, nachdem sich der Bediener zuvor davon überzeugt hat, daß sich kein Fahrzeug im Schaltbereich befindet. Beim Benutzen der WHT ist der Umstellschutz unwirksam! Befindet sich am Schaltschrank nur ein Schließzylinder je Weiche, vgl. SbV 4.2 Anh. I, ist hierüber die Funktion WHT abgebildet. Bei längerer Bedienungsdauer (ca. 2-3 s) bewirkt diese zusätzlich eine Achszählergrundstellung. *

1.11 Achszählergrundstellungstaste

Die Achszählergrundstellungstaste (AzGrT) befindet sich am Schaltschrank und kann nur mit einem speziellen Schlüssel betätigt werden. Die AzGrT darf nur im Störfall benutzt werden nachdem sich der Bediener zuvor davon überzeugt hat, daß sich kein Fahrzeug im Schaltbereich befindet.

1.12 Weichenauffahrtaste

Die Weichenauffahrtaste (WAT) befindet sich am Schaltschrank und kann nur mit einem speziellen Schlüssel betätigt werden. Sie dient zur Entstörung einer Weichensteuerung, wenn die zugehörige EOW von der stumpfen Seite aus aufgefahren wurde. Die WAT darf nur im Störfall benutzt werden, nachdem sich der Bediener zuvor davon überzeugt hat, daß sich kein Fahrzeug im Schaltbereich befindet.

1.13 Halbautomatisches Stellen

Wird eine EOW von der stumpfen Seite aus befahren, so wird diese beim Befahren des zugehörigen Achszähl-/Umstellsensors selbsttätig in die richtige Lage umgestellt, sofern sie sich nicht bereits in der richtigen Lage befindet.

1.14 Vorzugslage

Wenn es aus Gründen der Betriebssicherheit erforderlich oder aus Gründen der besseren Betriebsabwicklung sinnvoll erscheint, können EOW mit einer Vorzugslage ausgerüstet sein. Dies ist in der Regel bei Schutzweichen oder innerhalb häufig benutzter Fahrstraßen der Fall. EOW mit Vorzugslage werden nach dem Freifahren des Schaltbereiches mit einer Verzögerung von einigen Sekunden automatisch in die festgelegte Vorzugslage zurückgestellt. Die eingestellte Vorzugslage einer derartigen EOW wird am Weichensignal durch eine Markierung angezeigt.

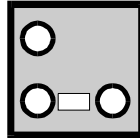
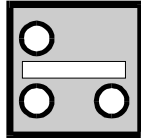


Abb. 2: Weichensignale für EOW mit Vorzugslage

Nach dem Freifahren einer EOW mit Vorzugslage ist vor dem erneuten Einfahren in den Schaltbereich dieser Weiche unbedingt abzuwarten, bis die EOW selbsttätig ihre Vorzugslage erreicht hat.

2. Bedienung der EOW

2.1 Bedienungsgrundsätze

- Die Schaltmittel dürfen nur bedient, bzw. befahren werden, wenn der Schaltbereich frei von Fahrzeugen ist.
- Die EOW im Streckennetz der MKB sind für eine Höchstgeschwindigkeit beim Heranfahren von 20 km/h ausgelegt, d. h. diese Geschwindigkeit darf nicht überschritten werden, wenn die Lage der EOW durch Taster oder durch halbautomatisches Stellen verändert werden soll.
- Beim Heranfahren an eine in der falschen Fahrtrichtung liegende EOW ist die Geschwindigkeit so zu wählen, daß der gewünschte Taster mit Sicherheit betätigt und im Falle einer Fehlbedienung rechtzeitig vor der EOW angehalten werden kann.
- Das ordnungsgemäße Umlaufen der EOW ist anhand des Weichensignals zu überwachen.

Örtliche Besonderheiten sind im Anhang I dargestellt.

2.2 Befahren einer EOW

Eine EOW darf nur befahren werden, wenn das Weichensignal die gewünschte Weichenstellung und den ordnungsgemäßen Zustand der EOW anzeigt!

3. Störungen an EOW

3.1 Anzeige

Störungen an EOW werden durch ein weißes Blinklicht im Weichensignal angezeigt.

Eine EOW gilt auch dann als gestört, wenn das Weichensignal erloschen ist oder wenn sie nicht mit den üblichen Schaltmitteln umgestellt werden kann. Auch eine EOW mit Vorzugslage gilt als gestört, wenn sie nicht in die Vorzugslage zurückläuft, obwohl der zur Weiche gehörende Schaltbereich frei von Fahrzeugen ist und die Benutzung der Weiche in der angetroffenen Lage nicht absehbar ist.

3.2 Sofortmaßnahme, Meldung

Vor einer gestörten EOW ist anzuhalten! Weitere Maßnahmen sind entsprechend der EOW-Störungstafel (**Anhang II**) durchzuführen. Bedienungen von WHT, AzGrT und WAT stellen Hilfshandlungen dar, die ausschließlich im Störfall durchgeführt werden dürfen.

Wird an einer EOW mit Vorzugslage erkannt, dass die Weiche nicht in die Vorzugslage zurückläuft, obwohl der zur Weiche gehörende Achszählkreis frei von Fahrzeugen ist, ist die Vorzugslage durch Bedienen der WHT und der AzGrT herzustellen, bevor die Weiche erneut befahren werden darf.

Das Zugpersonal meldet Störungen an EOW oder die Ausführung von Hilfshandlungen der Zugleitstelle; Der Zugleiter gibt die Meldung über weiter andauernde Störungen an die Bahnunterhaltung weiter. Ist die Störung nicht alsbald zu beheben, verständigt der Zugleiter die Eisenbahnbetriebsleitung.

*

3.3 Störungsbuch der Zugleitstelle

Der Zugleiter trägt die Störung in das Störungsbuch der Zugleitstelle mit Angaben zu Datum, Uhrzeit, Weichenummer, Name des Meldenden/Bedienenden und ggf. Anlass der Durchführung von Hilfshandlungen ein. Er hat sich bei jedem Dienstantritt durch Einsicht in das Störungsbuch über den Zustand der EOW kundig zu machen.

* * *

Besonderheiten bei der Bedienung der EOW

W-Nr.	Umstell- schutz	Halbauto- mat. Um- stellung	Vorzugs- lage	Vorgez. Bedien- stelle	WT	WHT	AzGrT	WAT	Bemer- kung
* 23	ja	ja	rechts	ST	WSig	SSk	SSk	SSk	
* 24	ja	ja	-	ST	WSig	SSk	SSk	SSk	
* 25	ja	ja	links	ST	WSig	SSk	SSk	SSk	
26	ja	ja	-	ST	WSig	SSk		-	
* 27	ja	ja	-	ST	WSig	SSk	SSk	SSk	
28	ja	ja	-	ST	WSig	SSk		-	
* 29	ja	ja	links	ST	WSig	SSk	SSk	SSk	
* 35	ja	ja	-	ST	WSig	SSk	SSk	SSk-	
36	ja	ja	links	ST	WSig	WSig	SSk	SSk	
37	ja	ja	links	ST	WSig	WSig	SSk	SSk	
38	ja	ja	-	ST	WSig	WSig	SSk	SSk	
39	ja	ja	links	ST	WSig	SSK		-	
43	ja	ja	-	ST	WSig	SSK		-	1)
* 44	ja	ja	rechts	ST	WSig	SSK		-	
45	ja	ja	-	ST	WSig	SSK		-	1)
52	ja	ja	links	ST	WSig	SSK		-	
54	ja	ja	rechts	ST	WSig	SSK		-	
55	ja	ja	links	ST	WSig	SSK		-	
56	ja	ja	rechts	ST	WSig	SSK		-	2)
57	ja	ja	-	ST	WSig	SSK		-	
58	ja	ja	-	ST	WSig	SSK		-	
59	ja	ja	-	ST	WSig	SSK		-	
61	ja	ja	-	ST	WSig	SSK		-	
1 Ost	nein	nein	-	SS4	SHs	-	-	-	3)

1) Die EOW 43 und 45 sind in ihrer Funktion als Flankenschutzweichen steuerungstechnisch so miteinander verbunden, daß sie stets gemeinsam umlaufen.

2) Weichensignal-Wiederholer aus Richtung Westen vor dem Weichenanfang Weiche 55

3) Die EOW kann nur von der Südseite des BÜ 510 "Karlstraße" aus gestellt werden.

Erläuterungen:

WT = Weichentaste, WHT = Weichenhilftaste, AzGrT = Achszählergrundstellungstaste

WAT = Weichenauffahrtaste

ST = Schlagtaster, SS4 = Schlüsselschalter (für Schlüssel Siemens 4)

SHs = Schalthaus, SSk = Schaltschrank, WSig = Weichensignal

* * *

EOW-Störungstafel

Lfd. Nr.	Störung	Ursache	Maßnahme
1	Ein oder mehrere Lichter im Weichensignal sind erloschen	wahrscheinlich der Hauptfaden einer Signallampe schadhaft	Knebelschalter am Gehäuse des Weichensignals von Schalterstellung 1 in Stellung 2 umschalten. Zeigt danach das Weichensignal wieder alle Lichter, kann die EOW befahren werden. Sonst siehe lfd. Nr. 2
2	Weichensignal zeigt weißes Blinklicht bzw. Weichensignal ist erloschen	a) Ursache nicht festzustellen	a) Prüfen, ob der Schaltbereich der EOW frei ist und dann die EOW mit der WHT umstellen. Dabei ist das Umlaufen der EOW zu beobachten. Wenn der Springschalter des Weichenantriebs mit einem deutlich hörbaren "Klick" abschaltet, ist die EOW in der Endlage verschlossen. Sie darf dann stumpf ohne Einschränkungen, von der Spitze her jedoch nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Schaltet der Springschalter nicht deutlich hörbar ab, ist nach lfd. Nr. 4 zu verfahren. Zeigt das Weichensignal nach dem Umstellen wieder alle Lichter, kann die EOW aus beiden Richtungen ohne Einschränkungen befahren werden.
		b) Weiche aufgefahren	b) EOW in Auffahrriechtung von Fahrzeugen räumen und mit der WHT umstellen. Soweit vorhanden, WAT bedienen. Die Weiche darf mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Die Weiche darf erst wieder ohne Einschränkungen befahren werden, nachdem sie durch die Bahnunterhaltung untersucht wurde.
3	Weiche läuft nach Betätigung der WT oder Befahren fahren eines Umstellkontaktes nicht um	a) Ursache nicht festzustellen	a) siehe Maßnahme nach lfd. Nr. 2. Ggf. soweit vorhanden, AzGrT betätigen.
		b) Schwergang oder Hindernisse in der Weiche	b) Weiche örtlich untersuchen, wenn nötig reinigen und schmieren.
4	Weiche läuft nach Betätigen der WHT im Störfall nicht um	Ursache nicht festzustellen	EOW mit der Handkurbel umstellen. Vor dem Umstellen mit der Kurbel ist der Stellstrom mit dem Spannungsschalter am Weichenantrieb abzuschalten. Zeigt nach dem Einschalten der Spannung das Weichensignal alle Lichter, ist die EOW befahrbar. Wird weiterhin eine Störung angezeigt, ist die WHT zu betätigen. Erscheint auch dann kein ordnungsgemäßes Signalbild, ist die Spannung wieder abzuschalten. Wenn nach nochmaliger Prüfung der ordnungsgemäße Zustand des Spitzenverschlusses festgestellt wird, kann die EOW stumpf ohne Einschränkungen, von der Spitze her jedoch nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

1. Allgemeines

Diese Anweisung gilt nur für die Durchführung von eisenbahnbetrieblichen Gesprächen über Telefon und über Sprechfunk.

2. Fernsprechverkehr

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur der MKB werden die folgenden betriebsdienstlichen Gespräche grundsätzlich über Telefon geführt:

- alle Zuglaufmeldungen zwischen dem Zugleiter (Zlr) und dem Zugführer (Zf) oder einem örtlichen Bediensteten,
- alle betriebsdienstlichen Gespräche im Zusammenhang mit dem Übergang von Rangierfahrten zwischen den Streckennetzen der MKB und der DB und
- alle betriebsdienstlichen Gespräche zur Abstimmung bzw. Regelung von Rangierfahrten.

Für diese Gespräche steht in der BLZ ein Festnetztelefon zur Verfügung. Mobile Teilnehmer benutzen fest eingebaute Fahrzeugtelefone oder Mobiltelefone des GSM-Netzes.

Für die o. g. Gespräche ist ausschließlich die Rufnummer **0571 / 9 34 44-60** der BLZ zu benutzen. Über diese Rufnummer dürfen grundsätzlich keine anderen Gespräche geführt werden. Alle über diese Rufnummer geführten Gespräche werden im Dienstgebäude der MKB in verschlüsselter Form elektronisch aufgezeichnet.

3. Funksprechverkehr

- bleibt frei –

* * *

1. Allgemeine Bestimmungen für technisch gesicherte BÜ

1.1 Anlagen

1.1.1 Allgemeines

Für die technische Sicherung von Bahnübergängen (BÜ) sind bei der MKB Blinklichtanlagen und Lichtzeichenanlagen (Lz-Anlagen), z.T. mit Halbschranken und / oder akustischer Warneinrichtung vorhanden. Die ordnungsgemäße Einschaltung dieser Anlagen wird dem Triebfahrzeugführer bzw. Rangierbegleiter in der Regel durch Überwachungssignal (ÜS), ggf. Überwachungssignal-Wiederholer (ÜSW) oder durch eine Überwachungslampe (ÜL) angezeigt.

1.1.2 Blinklichtanlagen

Bei Blinklichtanlagen zeigen die Straßensignale rotes Blinklicht.

1.1.3 Lz-Anlagen

Bei Lz-Anlagen zeigen die Straßensignale gelbes Dauerlicht und nach 3 bis 5 Sekunden rotes Dauerlicht.

1.1.4 BÜSTRA-Anlagen

BÜSTRA-Anlagen werden verwendet, wenn sich in unmittelbarer Nähe des BÜ eine signalisierte Straßenkreuzung befindet. Bei diesen Anlagen besteht eine technische Abhängigkeit zwischen der BÜ-Sicherungsanlage und der Straßensignalanlage.

1.1.5 Vereinfachte Anlagen

Bei vereinfachten Anlagen stehen die Überwachungssignale unmittelbar vor dem BÜ. Der Bremsweg beginnt bei diesen Anlagen ca. soviel Meter hinter dem Signal BÜ 2 wie die dort zulässige Geschwindigkeit in km/h. Andernfalls ist der Beginn des Bremsweges durch das Signal BÜ 3 gekennzeichnet. Vereinfachte Anlagen sind nicht mit einer Netzersatzbatterie ausgerüstet. Die Überwachungssignale sind daher während der gesamten Annäherungszeit zu beobachten. Anlagen dieser Art sind in den nachfolgenden Einzelbeschreibungen mit "ÜS am BÜ" gekennzeichnet.

1.2 Gleisschaltmittel

1.2.1 Einschalten bei Zugfahrt

BÜ-Sicherungsanlagen werden bei Zugfahrt in der Regel an den Einschaltpunkten (EP1 in Richtung bzw. EP2 in Gegenrichtung) durch Gleisschaltmittel eingeschaltet, und zwar durch Gleiskontakte oder durch Fahrzeugsensoren in Schleifenform.

1.2.2 Fahrzeugsensoren in Schleifenform

Fahrzeugsensoren in Schleifenform (FS1/11 in Richtung bzw. FS2/12 in Gegenrichtung) sind an Einschaltpunkten als Doppelschleifen ausgeführt und wirken zusammen mit einer entsprechenden Auswerteeinheit richtungsabhängig, d.h. diese Einschaltpunkte sind beim Befahren in Gegenrichtung unwirksam.

Es ist zu beachten, daß diese Doppelschleifen eine Länge von ca. 15 m haben und daß das Signal BÜ 2 je nach Bauart der Anlage am theoretischen Einschaltpunkt etwa in der Mitte der

zweiten Schleife aufgestellt sein kann. Bei der Annäherung an derartige Einschaltpunkte, z.B. beim Rangieren, ist daher zum Signal BÜ 2 ein Abstand von mindestens 15 m einzuhalten.

1.2.3 Ausschalten bei Zugfahrt

BÜ-Sicherungsanlagen älterer Bauart werden ausgeschaltet ca. 5 Sekunden nachdem der letzte Radsatz des Zuges den Ausschaltkontakt K3 am BÜ befahren hat.

Achtung! Derartige Anlagen werden auch dann ausgeschaltet, wenn die Zeit zwischen dem Befahren des K3 durch zwei aufeinander folgende Radsätze mehr als 5 Sekunden beträgt, weil der Zug im BÜ-Bereich anhält oder zu langsam fährt.

1.2.4 BÜBM

Anlagen, die mit einer BÜ-Belegungsüberwachung (BÜBM) ausgerüstet sind, schalten sich erst dann selbsttätig aus, wenn sich kein Fahrzeug mehr im BÜ-Bereich befindet. Die Belegung kann durch Achszähleinrichtungen oder durch Fahrzeugsensoren in Schleifenform (FS3/FS13) überwacht werden.

Bei Anlagen mit Fahrzeugsensoren in Schleifenform müssen in jedem Fall die Schleifen auf beiden Seiten des BÜ befahren und wieder freigefahren werden; andernfalls bleibt die Anlage dauernd eingeschaltet.

1.2.5 AutoHET-Funktion

Bei der AutoHET-Funktion werden anstatt der Hilfseintaste (HET) die Ausschaltsensoren beidseitig des BÜ zur Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage benutzt. Dazu wird der jeweilige Sensor vor dem BÜ befahren. Es erfolgt keine Überwachung durch ÜS oder ÜL. Der BÜ darf befahren werden, wenn die Straßensignale Rotlicht zeigen und die Schranken geschlossen sind. Die Ausschaltung erfolgt automatisch, wenn die Sensoren auf beiden Seiten des BÜ befahren und wieder freigefahren wurden. Die AutoHET-Funktion darf nicht beim Rangieren benutzt werden. Bei Betätigung des RS-Schalters ist die AutoHET-Funktion unwirksam.

1.3 **Handschaltnittel**

1.3.1 Handeinschaltung

Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann für das Einschalten der Anlage eine von Hand zu betätigende Einschalttaste (ET) vorhanden sein. Hierfür ist ein Schlüssel erforderlich.

Die ET darf erst betätigt werden, wenn der Zug abfahrbereit ist. Der Abfahrauftrag darf erst gegeben werden, wenn das zugehörige ÜS oder die ÜL an der ET aufleuchtet. Verzögert sich die Abfahrt des Zuges so lange, daß der BÜ innerhalb von 2 Minuten nicht befahren wird, darf ein Zug erst abfahren, nachdem die ET erneut bedient wurde. Die ET darf frühestens 4 Minuten nach dem vorherigen Einschalten bedient werden.

1.3.2 Rangierschalter

Für Rangierfahrten können BÜ-Sicherungsanlagen mit dem Rangierschalter (RS) ein- und ausgeschaltet werden. Der BÜ darf erst befahren werden, wenn das zugehörige ÜS oder die ÜL aufleuchtet.

Nach Beendigung der Rangierbewegungen ist der zur Betätigung erforderliche Schlüssel unbedingt wieder abzuziehen.

1.3.3 Unwirksamkeitsschalter / Unwirksamkeitstaste

Bestimmte Gleisschaltmittel müssen aus betrieblichen Gründen befahren werden, ohne daß die zugehörige BÜ-Sicherungsanlage eingeschaltet werden soll. Diese sind mit einem Unwirksamkeitsschalter (US) oder mit einer Unwirksamkeitstaste (UT) ausgerüstet. Die Unwirksamkeitsschaltung wird durch eine ÜL am Schaltkasten angezeigt. Zur Betätigung ist vor dem Schaltkasten anzuhalten.

Bei US verbleibt der zur Betätigung erforderliche Schlüssel bis zur Beendigung der Rangierbewegungen im Schalter und ist danach unbedingt wieder abziehen.

Bei UT ist der Schlüssel sofort nach dem Schaltvorgang abziehen. Das zugehörige Gleisschaltmittel wird nach dem Befahren selbsttätig wieder wirksam oder wenn es nicht innerhalb von 2 Minuten befahren wird.

Die Rücknahme einer Unwirksamkeitsschaltung darf nur vorgenommen werden, wenn der zugehörige EP frei von Fahrzeugen ist. Andernfalls besteht die Gefahr einer Störschaltung der entsprechenden BÜ-Sicherungsanlage.

1.3.4 Wirksamkeitsschalter / Wirksamkeitstaste

Bestimmte Gleisschaltmittel sind aus betrieblichen Gründen in der Grundstellung unwirksam. Diese sind mit einer Wirksamkeitstaste (WT) ausgerüstet. Die Wirksamkeitsschaltung wird durch eine ÜL am Schaltkasten angezeigt. Zur Betätigung ist vor dem Schaltkasten anzuhalten.

Bei WT ist der Schlüssel sofort nach dem Schaltvorgang abziehen. Das zugehörige Gleisschaltmittel wird nach dem Befahren selbsttätig wieder unwirksam oder wenn es nicht innerhalb von 2 Minuten befahren wird.

1.3.5 Hilfseinschalttaste / Hilfsausschalttaste

BÜ-Sicherungsanlagen können mit Hilfsein- und Hilfsausschalttasten (HET / HAT) ausgerüstet sein. Diese werden bei Sperrfahrten, im Störfall sowie bei Fahrten mit Nebenzugfahrzeugen benutzt, bei denen die Gleisschaltmittel nicht wirken.

1.3.6 Fernbedienung durch IRE

Handschalteinrichtungen können zusätzlich mit einer Infrarot-Sende-/Empfangseinrichtung (IRE) ausgerüstet sein. Diese ermöglicht das Schalten ohne Halt. Dazu wird aus dem geöffneten Führerstandsfenster mit einem Infrarotsender ein neben dem entsprechenden Schalter befindlicher Infrarotempfänger angepeilt und durch Knopfdruck geschaltet. Die Fahrgeschwindigkeit ist bei Bedarf während des Schaltvorgangs angemessen zu ermäßigen. Die wirksame Schaltung wird durch eine ÜL im Infrarotempfänger angezeigt.

1.4 **Überwachung**

1.4.1 Überwachungssignale

Das Überwachungssignal steht in der Regel im Bremswegabstand vor dem BÜ. Es zeigt bei ordnungsgemäßer Einschaltung der Anlage das Signal BÜ 1, andernfalls das Signal BÜ 0. Das Überwachungssignal erlischt ca. 60 - 160 Sekunden nach dem Einschalten.

1.4.2 Überwachungslampen

Bei Anlagen, die von Hand eingeschaltet werden, kann anstatt eines Überwachungssignals auch eine Überwachungslampe (ÜL) am Schaltkasten vorhanden sein.

Die Überwachungslampe kann z.B. bei BÜSTRA-Anlagen als Einschaltkontrolle (ÜLe) geschaltet

sein, d.h. sie leuchtet sofort nach dem Einschalten auf. Der BÜ darf jedoch erst befahren werden, wenn auch das zugehörige Überwachungssignal BÜ 1 zeigt.

1.5 Grundstellung

1.5.1 Grundstellung am BÜ

Mit selbsttätiger Grundstellung am BÜ ausgerüstete Anlagen werden nach dem Einschalten automatisch ausgeschaltet, wenn der Zug den BÜ in einer bestimmten Zeit nicht befahren hat. Deshalb sind bei Unterschreiten einer Mindestgeschwindigkeit von 20 km/h in der Einschaltstrecke besondere Maßnahmen zu treffen (§ 48 (4) FV-NE). Abweichungen bzw. Besonderheiten für einzelne BÜ sind SbV 5.2 geregelt. Ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Einschaltstrecke (v_{ESmax}) gleich der Mindestgeschwindigkeit (v_{ESmin}), so ist diese Geschwindigkeit in der Einschaltstrecke möglichst genau einzuhalten.

1.5.2 Grundstellung am EP der Gegenrichtung

Mit selbsttätiger Grundstellung am EP der Gegenrichtung ausgerüstete Anlagen schalten ca. 15 Sekunden nachdem der letzte Radsatz des Zuges den Gegeneinschaltkontakt befahren hat, oder - wenn dieser nicht befahren wird - nach ca. 2 1/2 Minuten in die Grundstellung. Die Anlage kann dann erneut durch Befahren eines Einschaltkontaktes (auch rückwärtig!) in Betrieb gesetzt werden. Rückwärtige Einschaltungen erfolgen nicht bei richtungsabhängig arbeitenden Gleis-schaltmitteln.

2. Störungen an BÜ-Sicherungsanlagen

Das Zugpersonal meldet Störungen der Zugleitstelle fernmündlich und durch Eintrag im Fahrtbericht. Der Zugleiter veranlaßt die Behebung der Störung nach besonderer Anweisung.

3. Verhalten bei Unfällen an BÜ

3.1 Allgemeines

Bei Unfällen an Bahnübergängen muß in den meisten Fällen mit erheblichem Sachschaden, oftmals auch mit Personenschaden gerechnet werden.

3.2 Meldung

In jedem Fall hat der Zugführer bzw. der Triebfahrzeugführer unverzüglich die Zugleitstelle zu verständigen. Dabei sind unbedingt Angaben zum genauen Unfallort und - soweit möglich – zu Personenschäden und zum Sachschadensumfang zu machen.

3.3 Notruf

Die Zugleitung verständigt je nach Sachlage die Polizei, den Rettungsdienst, die Feuerwehr und den Betriebsleiter (siehe Unfallmeldetafel). Bei nicht besetzter Zugleitstelle verständigt der Zugführer bzw. der Triebfahrzeugführer die v.g. Stellen.

3.4 Unfallzeugen

Bei Unfällen an BÜ mit Lz-Anlagen oder Blinklichtanlagen sind möglichst sofort bahnfremde Zeugen festzustellen, die bestätigen können, daß die Straßensignale in Funktion waren. Da BÜ-Sicherungsanlagen älterer Bauart ca. 5 Sekunden nach dem letzten Befahren des Ausschaltkontaktes ausgeschaltet werden, zeigen sie nach einem Unfall in der Regel kein rotes Licht mehr. Bei nichttechnisch gesicherten BÜ sind möglichst sofort bahnfremde Zeugen festzustellen, die das Geben des Achtungssignals Zp 1 bestätigen können.

3.5 Beweissicherung

Soweit nicht Maßnahmen zur Hilfeleistung oder zur Sicherung der Unfallstelle dies erfordern, ist die Unfallstelle bis zum Eintreffen der Polizei und / oder des Betriebsleiters der MKB nicht zu verändern. Verlangt ein ermittelnder Beamter die Herausgabe von Beweismaterial (z.B. Fahrt-schreiber-Diagrammscheibe oder PZB-Speicherkassette), so ist dieses auszuhändigen und eine entsprechende Quittung zu verlangen.

3.6 Aussagen

Aussagen gegenüber ermittelnden Beamten sollten sich auf Angaben zur Person und zum Unfallhergang beschränken. Wenn das Zugpersonal dies für sinnvoll erachtet, kann am Unfallort die Aussage verweigert werden. Angaben gegenüber anderen betriebsfremden Personen oder der Presse haben zu unterbleiben. Es ist an die Betriebsleitung der MKB zu verweisen.

* * *

Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Strecken- km	BÜ- Nr.	Straßenname	Anlagen-Typ	Störungsbe- hebung durch
Strecke 100: Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Minden-Oberstadt				
1,340	101	Friedrich-Wilhelm-Straße I	Lz-Anlage (BÜSTRA)	Stadt Minden
1,013	104	Hermannstraße	Blinklichtanlage	MKB
1,286	105	Goebenstraße	Blinklichtanlage	MKB
1,990	110	Marienstraße	Lz-Anlage (BÜSTRA)	Stadt Minden
Strecke 200: Minden-Oberstadt – Hille				
2,355	201	Stiftsallee	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
2,953	203	Drabertstraße	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
3,355	205	Hahler Straße I	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
3,755	206	Bismarckstraße	Blinklichtanlage	MKB
4,207	208	Hohenzollernring	Blinklichtanlage	MKB
4,680	210	Preußenring	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
5,254	211	Wittelsbacherallee	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
6,118	213	Hahler Straße II	Lz-Anlage	MKB
6,629	214	Petershäger Weg	Blinklichtanlage	MKB
8,294	217	Mühlenfeld	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
8,722	218	Sollingweg	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
10,041	220	Holzhauser Straße	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
10,745	222	Obere Straße	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
12,173	225	Molkereiweg	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
13,335	228	Nordhemmer Straße	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
15,605	235	Mindener Straße	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
15,780	236	Bahnhofstraße	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
16,572	237	Am Kanal	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
Strecke 300: Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Kleinenbremen				
3,753	301	Dankerser Straße	Blinklichtanlage	MKB
4,086	302	Steinkreuzstraße	Blinklichtanlage	MKB
4,960	304	Grille	Blinklichtanlage	MKB
6,035	306	Meißener Dorfstraße	Blinklichtanlage	MKB
6,300	307	Forststraße	Blinklichtanlage	MKB
Strecke 510: Abstiegshafengleis				
-0,014	516	Hermannstraße	Blinklichtanlage	MKB
1,168	507	Bauhofstraße	Lz-Anlage / Halbschranken	MKB
Strecke 531: Osthafengleis				
0,788	510	Karlstraße II	Lz-Anlage	Stadt Minden
0,969	511	Zum Industriehafen II	Lz-Anlage	Stadt Minden

Strecken- km	BÜ- Nr.	Straßenname	Anlagen-Typ	Störungsbe- hebung durch
Strecke 600: Industriegleis Leteln				
0,160	609	Friedrich-Wilhelm-Straße II	Lz-Anlage (BÜSTRA)	Stadt Minden
Strecke 610: Industriegleis Karlstraße				
0,065	601	Karlstraße VI	Lz-Anlage	MKB
Strecke 630: Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Aminghausen				
0,788	510	Karlstraße II	Lz-Anlage	Stadt Minden
0,200	603	Zum Industriebahnhof I	Lz-Anlage	MKB
1,334	605	Hans-Böckler-Straße II	Lz-Anlage	MKB
1,380	604	Zufahrt ESM	Lz-Anlage	MKB
1,590	606	Hans-Böckler-Straße III	Lz-Anlage	MKB

Besondere Bestimmungen für Bahnübergänge

Strecke 100: Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Minden-Oberstadt

BÜ 101	Friedrich-Wilhelm-Straße I	km 1,340	Lichtzeichenanlage (BÜSTRA)	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Mi-Oberstadt	ET	K3	ÜS am BÜ	ET/ÜLe/AT in Höhe der Weiche 1 MF
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	K2 <u>km 1,001</u>	K3	ÜS <u>km 1,164</u>	
Schlüsselform ET/AT = Siemens 4 Schlüsselform RS = Siemens 3 Schlüsselform US = Siemens 3				
Rangierfahrt				
<ul style="list-style-type: none"> - US in Höhe des Einschaltpunktes EP2. - RS in Höhe der Weiche 1 MF. Überwachung durch ÜS. 				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
<ul style="list-style-type: none"> - Zügen aus Richtung Minden-Oberstadt darf kein Halt vor der Trapeztafel des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße vorgeschrieben werden! - Zu § 48 (4) FV-NE: In Richtung Minden Friedr.-Wilh.-Str. $v_{ESmax} = 15 \text{ km/h}$ (Lf6 / Lf7); $v_{ESmin} = 15 \text{ km/h}$ 				
Besonderheiten bei Zug- und Rangierfahrt:				
<ul style="list-style-type: none"> - Bei Handeinschaltung der Lz-Anlage mit ET oder RS kann es bis zum Aufleuchten des ÜS bis zu 50 Sekunden dauern. - Nach jeder Zug- oder Rangierfahrt <u>über BÜ 101 oder BÜ 609</u> sind mindestens 10 Minuten abzuwarten, bevor die Lz-Anlage erneut eingeschaltet wird! 				

BÜ 104	Hermannstraße	km 1,013	Blinklichtanlage	
BÜ 516	Hermannstraße	km - 0,014	- gemeinsame Anlage für beide Gleise -	
<u>Zugfahrt / Sperrfahrt</u>				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Mi-Oberstadt	FS1/11	K3	ÜS am BÜ	
Abstiegshafen	FS1/11	K3	ÜS am BÜ	
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	K2	K3	ÜS am BÜ	aus Richtung Mi-Oberstadt
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	K2	K3	ÜS am BÜ	aus Richtung Abstiegshafen
<u>Schlüsselform UT = Siemens 4</u> <u>Schlüsselform RS = Pintsch (Treppenbart)</u>				
<u>Rangierfahrt</u>				
<ul style="list-style-type: none"> - UT (5 Minuten!) in Höhe des Einschaltpunktes EP1. - RS am BÜ. Überwachung durch ÜS. 				
<u>Besonderheiten bei Zugfahrt und zurückkehrender Sperrfahrt:</u>				
- Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmax} = 15 \text{ km/h}$ (Lf6 / Lf 7); $v_{ESmin} = 15 \text{ km/h}$				
<u>Besonderheiten bei Rangierfahrt aus oder in Richtung Abstiegshafen:</u>				
<p>In Richtung Abstiegshafen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zug- oder Rangierfahrt hält unmittelbar hinter der Weserbrücke vor (!) der Rautentafel. <p>Nach Umstellen der Abzweigweiche Weiterfahrt und dabei Einschaltung der Blinklichtanlage durch Befahren von FS1/11.</p> <p>Rückfahrt vom Abstiegshafen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FS1/11 darf zum Freifahren der Abzweigweiche und zum anschließenden Zurücksetzen (Aufsteigen auf das Tfz vor der Weserbrücke, wenn Rangierfahrt länger als 60m) befahren werden. Dabei ist unbedingt darauf zu achten, daß FS1/11 bei diesem Vorgang nicht vollständig freigefahren wird – andernfalls erfolgt rückwärtige Einschaltung beim nochmaligen Befahren in Richtung BÜ! 				

BÜ 105	Goebenstraße	km 1,286	Blinklichtanlage	
<u>Zugfahrt</u>				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Mi-Oberstadt	K1	K3	ÜS am BÜ	
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	K2	K3	ÜS am BÜ	
<u>Besonderheiten bei Zugfahrt:</u>				
- Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmin} = 15 \text{ km/h}$				
- Zügen aus Richtung Minden-Oberstadt darf kein Halt vor der Trapeztafel des Bf. Minden-Stadt vorgeschrieben werden!				
<u>Besonderheiten bei Rangierfahrt:</u>				
- Rangieren über Ra 10 in Richtung Minden-Oberstadt darf nicht zugelassen werden.				

BÜ 110	Marienstraße	km 1,990	Lichtzeichenanlage (BÜSTRA)	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Mi-Oberstadt	K1	BÜBM	ÜS / ÜSW	ET/ÜLe am Bahnsteig und am BÜ
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	ET	BÜBM	ÜS am BÜ	
Schlüsselform ET = Siemens 4 Schlüsselform RS = Siemens 3				
Rangierfahrt				
- RS/ÜLe am BÜ. Überwachung durch ÜS.				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
<ul style="list-style-type: none"> - Zügen aus Richtung Minden Friedrich-Wilhelm-Straße darf kein Halt vor der Trapeztafel des Bf Minden-Oberstadt vorgeschrieben werden! - Zu § 48 (4) FV-NE: In Richtung Minden-Oberstadt $v_{ESmin} = 5 \text{ km/h}$ 				
Besonderheiten bei Zug- und Rangierfahrt:				
<ul style="list-style-type: none"> - Bei Handeinschaltung der Lz-Anlage mit ET oder RS kann es bis zum Aufleuchten des ÜS bis zu 60 Sekunden dauern. - Nach jeder Zug- oder Rangierfahrt sind mindestens 3 Minuten abzuwarten, bevor die Lz-Anlage erneut eingeschaltet wird! 				

Strecke 200: Minden-Oberstadt - Hille

BÜ 201	Stiftsallee	km 2,355	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	
<u>Bauart: RBÜT-LzH/F-ÜS-BÜSTRA</u>				
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/11 km 1,767	BÜBM	ÜS km 2,134 / ÜSW	UT/IRE-UT vor FS 1/11 und FS 2/12 ET/ÜL am Bahnsteig, am BÜ und vor ÜS2 HET/HAT am BÜ
Mi-Oberstadt	FS2/12 km 3,020	BÜBM	ÜS km 2,576	
<u>Schlüsselform ET = Pintsch (Treppenbart)</u> <u>Schlüsselform HET/HAT = Pintsch (Treppenbart)</u> <u>Schlüsselform RS = Pintsch (Treppenbart)</u> <u>Schlüsselform UT/WT = Pintsch (Treppenbart)</u>				
Rangierfahrt				
<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinsamer UT/ÜL/WT-Schalter für alle EP der BÜ 201 und 203 am Schalthaus zwischen den Gleisen 1 und 2 in Mi-Oberstadt, am EP 1 des BÜ 203 und in Höhe des BÜ 203. - RS/ÜL an beiden Seiten des BÜ. In Richtung Westhafen zus. Überwachung durch ÜS. 				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
<ul style="list-style-type: none"> - Bei Zügen in Richtung Minden-Oberstadt, die den BÜ 201 nicht oder erst nach Halt am Bahnsteig befahren, ist der Einschaltpunkt EP1 ohne Halt durch IRE unwirksam zu schalten. - Ausnahmsweise kann am EP1 angehalten und UT bedient werden. Bei Störung der IRE oder bei Zügen, die in der Steigung am EP1 nicht anfahren können, ist bis zum Bahnsteig weiterzufahren. Nach Halt vor dem BÜ ist die Anlage unverzüglich mit HAT auszuschalten. - Vor der Weiterfahrt in Richtung Hille Anlage mit ET einschalten. Überwachung durch ÜS. 				
Besonderheiten bei Rangierfahrt:				
<u>Gemeinsame Bestimmungen für die BÜ 201 und 203 für die Bedienung des Westhafengleises und des Agl A.S. Logistik:</u>				
<ul style="list-style-type: none"> - Bedienung des Westhafengleises: <ul style="list-style-type: none"> a) <u>Hinfahrt:</u> UT/ÜL für die BÜ 201/203 am Schalthaus im Bf Minden-Oberstadt bedienen. Die leuchtende ÜL zeigt nun an, daß die EP dauernd unwirksam sind. Lz-Anlage BÜ 201 mit ET einschalten. Anschließend weiterfahren bis zur Abzweigweiche Westhafen. Alternativ: Durchfahren bis vor EP1 des BÜ 203. UT/ÜL für die BÜ 201/203 am EP bedienen. b) <u>Rückfahrt:</u> Bei der Rückkehr aus dem Westhafen nach Rückstellen der Abzweigweiche Westhafen Schalten der Lz-Anlage des BÜ 201 mit ET vor ÜS2. Rückfahrt und Schaltung WT BÜ 201/203 am Schalthaus im Bf Minden-Oberstadt bedienen. Alternativ: Schaltung WT BÜ 201/203 bereits am EP1 des BÜ 203 bedienen. - Bedienung des Agl A.S. Logistik (Drabertstraße): <ul style="list-style-type: none"> a) <u>Hinfahrt:</u> UT/ÜL für die BÜ 201/203 am Schalthaus im Bf Minden-Oberstadt bedienen. Die leuchtende ÜL zeigt nun an, daß die EP dauernd unwirksam sind. Lz-Anlage BÜ 201 mit ET einschalten. Anschließend weiterfahren bis zum BÜ 203. Schalten der Lz-Anlage des BÜ 203 mit RS. Alternativ: Durchfahren bis vor EP1 des BÜ 203. UT/ÜL für die BÜ 201/203 am EP bedienen. b) <u>Rückfahrt:</u> Schalten der Lz-Anlage des BÜ 201 mit ET vor ÜS2. Rückfahrt und Schaltung WT BÜ 201/203 am Schalthaus im Bf Minden-Oberstadt bedienen. Alternativ: Schaltung WT BÜ 201/203 bereits am EP1 des BÜ 203 bedienen. <p>Vor dem Verlassen des Bf Minden-Oberstadt ist immer die Wirksamkeit aller EP wiederherzustellen!</p>				

BÜ 203	Drabertstraße	km 2,953	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	
<u>Bauart: RBÜT LzH/F-ÜS</u>				
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/11 km 2,568	BÜBM	ÜS km 2,753 / ÜSW	HET/ÜL/AT am BÜ AutoHET
Mi-Oberstadt	FS2/12 km 3,251	BÜBM	ÜS km 3,153 / ÜSW	
<u>Schlüsselform HET =</u>				
<u>Schlüsselform AT =</u>				
Rangierfahrt				
<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinsamer UT/ÜL/WT-Schalter für alle EP der BÜ 201 und 203 am Schaltheus zwischen den Gleisen 1 und 2 in Mi-Oberstadt, am EP 1 des BÜ 203 und in Höhe des BÜ 203. - UT in Höhe der Einschaltpunkte EP1 und EP2. - RS am BÜ. Überwachung durch ÜL. 				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
- Bei Halt vor der Trapeztafel aus Richtung Hille UT am EP2 bedienen. Bei Weiterfahrt BÜ mit HET am BÜ einschalten.				
Besonderheiten bei Rangierfahrt:				
- siehe unter BÜ 201!				

BÜ 205	Hahler Straße I	km 3,355	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	
<u>Bauart: BUES 2000 LzH/F-ÜS</u>				
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/11 km 3,056	BÜBM	ÜS km 3,146	ET/ÜL/AT am BÜ
Mi-Oberstadt	FS2/12 km 3,652	BÜBM	ÜS km 3,562	
<u>Schlüsselform ET =</u>				
<u>Schlüsselform AT =</u>				
Rangierfahrt				
- US in Höhe des Einschaltpunktes EP1, Schlüssel Treppenbart.				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
- Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmin} < 20$ km/h zulässig (keine Grundstellung am BÜ)				

BÜ 206	Bismarckstraße	km 3,755	Blinklichtanlage	
<u>Bauart: BUES 2000 Bli/F-ÜS</u>				
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/11 km 3,461	BÜBM	ÜS km 3,551	ET/ÜL/AT am BÜ
Mi-Oberstadt	FS2/12 km 4,056	BÜBM	ÜS km 3,966 / ÜSW	
<u>Schlüsselform ET =</u>				
<u>Schlüsselform AT =</u>				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
<ul style="list-style-type: none"> - Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmin} < 20$ km/h zulässig (keine Grundstellung am BÜ) - Züge in Richtung Minden-Oberstadt, die längere Zeit am Hp Minden-Königstor halten, dürfen den Einschaltpunkt EP2 erst befahren, nachdem dieser durch UT unwirksam geschaltet wurde. Züge, die vor diesem EP halten, dürfen nicht länger als 100 m sein. Andernfalls ist die UT von einem Betriebsbediensteten bei Annäherung des Zuges an den EP zu schalten. Die Bedienung der UT darf frühestens 1½ Minuten vor Ankunft des Zuges erfolgen. - Vor der Weiterfahrt in Richtung Minden-Oberstadt Anlage mit ET am Bahnsteig einschalten. Überwachung durch ÜSW. 				

BÜ 208	Hohenzollernring	km 4,207	Blinklichtanlage	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/11	K3	ÜS / ÜSW	HET/HAT am BÜ
Mi-Oberstadt	FS2/12	K3	ÜS	
<u>Schlüsselform ET = Siemens 4</u>				
<u>Schlüsselform HET = Siemens 4</u>				
<u>Schlüsselform HAT = Pintsch (Treppenbart)</u>				
<u>Schlüsselform UT = Siemens 4</u>				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
<ul style="list-style-type: none"> - Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmin} < 20$ km/h zulässig (keine Grundstellung am BÜ) - Züge in Richtung Hille, die längere Zeit am Hp Minden-Königstor halten, dürfen den Einschaltpunkt EP1 erst befahren, nachdem dieser durch UT unwirksam geschaltet wurde. - Vor der Weiterfahrt in Richtung Hille Anlage mit ET am Bahnsteig einschalten. Überwachung durch ÜSW. 				

BÜ 210	Preußenring	km 4,680	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/11	BÜBM	ÜS	ET/ÜL/AT am BÜ
Mi-Oberstadt	FS2/12	BÜBM	ÜS	
Schlüsselform ET/AT = Siemens 4 US vor FS 2/12 Schlüsselform = Siemens 3				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
- Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmin} < 20$ km/h zulässig (keine Grundstellung am BÜ)				

BÜ 211	Wittelsbacherallee	km 5,254	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	
Bauart: RBÜT-LzH/F-ÜSOE				
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/FS11 km 4,757	BÜBM	ÜS 1 km 4,847	Auto-HET durch FS 3 bzw. FS 13, HET und HAT am Schalthaus
Mi-Oberstadt	FS 2/FS12 km 5,751	BÜBM	ÜS 2 km 5,661	
Schlüsselform HET / HAT ist „Zeiss Ikon Nr. 6“.				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
- Zu § 48 (4) FV-NE: Abweichend $v_{ESmin} = 10$ km/h				

BÜ 213	Hahler Straße II	km 6,118	Lichtzeichenanlage	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	K1 km 5,903	K3	ÜS am BÜ	ET/AT am BÜ
Mi-Oberstadt	K2 km 6,333	K3	ÜS / ÜSW am BÜ	
Schlüsselform ET = Pintsch (Treppenbart) Schlüsselform AT = Siemens 4				

BÜ 214	Petershäger Weg	km 6,629	Blinklichtanlage		
Zugfahrt					
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen	
Hille	K1	K3	ÜS		
Mi-Oberstadt	K2	K3	ÜS		
Schlüsselform HET/HAT = Pintsch (Treppenbart) Schlüsselform US = Pintsch (Treppenbart)					
Rangierfahrt					
- US in Höhe des Einschaltpunktes EP2 Richtung Minden-Oberstadt.					

BÜ 217	Mühlenfeld	km 8,294	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken		
Zugfahrt					
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen	
Hille	FS1/11	BÜBM	ÜS	HET/HAT am BÜ	
Mi-Oberstadt	FS2/12 <small>BÜ 218</small>	BÜBM	ÜS	AutoHET	
Schlüsselform HET/HAT = Siemens 4					
Besonderheiten bei Zugfahrt:					
- Zügen aus Richtung Minden - Oberstadt darf kein Halt vor der Trapeztafel des Bf Hartum vorgeschrieben werden! Fahrt in Richtung Hille: - EP1 ist gemeinsamer EP für BÜ 217 und 218. Fahrt in Richtung Mi-Oberstadt: - Am EP2 nur BÜ2 ohne FS2/12.					
Besonderheiten bei Rangierfahrt					
Rangieren über Ra 10 in Richtung Minden – Oberstadt darf nicht zugelassen werden.					

BÜ 218	Sollingweg	km 8,722	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	
Zugfahrt				
In Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/11 <small>BÜ 217</small>	BÜBM	ÜS	UT/IRE-UT vor FS 2/12
Mi-Oberstadt	FS2/12	BÜBM	ÜS / ÜSW	HET/HAT am BÜ AutoHET
Schlüsselform HET/HAT = Siemens 4 Schlüsselform RS = Siemens 3 Schlüsselform UT = Siemens 4				
Rangierfahrt				
- RS am BÜ. Überwachung durch ÜL.				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
Fahrt in Richtung Hille: - Am EP1 nur BÜ2 ohne FS1/11. Fahrt in Richtung Mi-Oberstadt: - EP2 ist gemeinsamer EP für BÜ 218 und 217.				
Besonderheiten bei Rangierfahrt:				
Bedienung des Agl Berentzen: - UT/ÜL + IRE am EP2. - In Höhe der Anschlußweiche Berentzen ein Schalter mit der Funktion ET/ÜL BÜ 218 + 217.				

BÜ 220	Holzhauser Straße	km 10,041	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/11	BÜBM	ÜS / ÜSW	UT/IRE-UT vor FS 1/11
Mi-Oberstadt	FS2/12	BÜBM	ÜS / ÜSW	UT vor FS 2/12 HET/HAT am BÜ
Schlüsselform HET/HAT = Siemens 4 Schlüsselform UT = Siemens 4 Schlüsselform RS = Siemens 3 Schlüsselform ET 1 = Siemens 4 Schlüsselform ET 2 = Zeiss Ikon 6				
Rangierfahrt				
- RS am BÜ. Überwachung durch ÜL.				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
<ul style="list-style-type: none"> - Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmin} < 20$ km/h zulässig (keine Grundstellung am BÜ) - Züge in Richtung Hille, die im Bf Hartum enden oder die längere Zeit im Bf Hartum halten und den BÜ nicht befahren, halten vor EP 1 im Bf Hartum vor Einfahrt in den Bft. Ladestraße und Vorbeifahrt nach Bedienung der UT. Alternativ kann UT ohne Halt durch IRE bedient werden. Vor der Weiterfahrt in Richtung Hille Anlage mit ET in Höhe der Weiche 2 einschalten. Überwachung durch ÜSW am BÜ. - Züge in Richtung Minden, denen Halt vor der Trapeztafel des Bf Hartum angeordnet wurde, halten vor dem Einschaltpunkt EP2. Vorbeifahrt nach Bedienung der UT. Vor der Einfahrt in den Bf Hartum Anlage mit ET in Höhe der Trapeztafel einschalten. Überwachung durch ÜSW am BÜ. 				
Besonderheiten bei Rangierfahrt:				
- RS ist gleichzeitig US für den Einschaltpunkt EP1 des BÜ 222 "Obere Straße".				

BÜ 222	Obere Straße	km 10,745	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/11	BÜBM	ÜS	HET/HAT am BÜ
Mi-Oberstadt	FS2/12	BÜBM	ÜS	
Schlüsselform HET/HAT = Siemens 4				
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
- Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmin} < 20$ km/h zulässig (keine Grundstellung am BÜ)				
Besonderheiten bei Rangierfahrt:				
- Der Einschaltpunkt EP1 des BÜ 222 wird bei Schaltung des RS am BÜ 220 "Holzhauser Straße" automatisch unwirksam geschaltet.				

BÜ 225	Molkereiweg	km 12,173	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken		
Zugfahrt					
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen	
Hille	FS1/11	BÜBM	ÜS	HET/ÜL/AT am BÜ	
Mi-Oberstadt	FS2/12	BÜBM	ÜS	AutoHET	
Schlüsselform HET = Pintsch (Treppenbart) Schlüsselform HAT = Siemens 4					

BÜ 228	Nordhemmer Straße	km 13,335	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken		
Zugfahrt					
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen	
Hille	FS1/11	BÜBM	ÜS	HET/HAT am BÜ	
Mi-Oberstadt	FS2/12	BÜBM	ÜS	ET/ÜL/AT am Bahnsteig	
Schlüsselform HET/HAT = Siemens 4 Schlüsselform ET/AT = Zeiss Ikon 6 Schlüsselform UT = Siemens 4					
Besonderheiten bei Zugfahrt:					
<ul style="list-style-type: none"> - Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmin} < 20$ km/h zulässig (keine Grundstellung am BÜ) - Züge in Richtung Hille, die am Hp Specken halten, müssen so weit vorziehen, daß der Fahrzeugsensor für das Ausschalten der Lz-Anlage hinter dem BÜ freigefahren ist. - Züge in Richtung Minden, die längere Zeit am Hp Specken halten und den BÜ nicht befahren, halten vor dem Einschaltpunkt EP2. Vorbeifahrt nach Bedienung der UT. Alternativ Fernbedienung der UT ohne Halt durch IRE. Halt am Bahnsteig vor dem Fahrzeugsensor am BÜ! Vor der Weiterfahrt in Richtung Minden Anlage mit ET am Bahnsteig einschalten. Überwachung durch ÜL. 					

BÜ 235	Mindener Straße	km 15,605	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/11	BÜBM	ÜS / ÜSW	HET/ÜL/AT am BÜ
Mi-Oberstadt	FS2/12	BÜBM	ÜS / ÜSW	AutoHET
<p>Schlüsselform HET = Pintsch (Treppenbart) Schlüsselform AT = Siemens 4 Schlüsselform UT = Pintsch (Treppenbart) Schlüsselform RS = Siemens 3 / Pintsch (Treppenbart) Schlüsselform ET = Siemens 4 / Pintsch (Treppenbart)</p>				
Rangierfahrt				
- RS am BÜ. Überwachung durch ÜL.				
Besonderheiten bei Zug- und Rangierfahrt:				
<p>Fahrt in Richtung Hille: - ÜSW ist gleichzeitig ÜS für BÜ 236. Bei Ausfall von BÜ 236 zeigt ÜSW BÜ 0.</p> <p>Züge, die im Bf Hille anhalten, ohne den BÜ 236 zu befahren: - UT für BÜ 236 betätigen – ÜSW zeigt dann BÜ 0. - In diesem Fall darf der BÜ 235 mit max. 20 km/h befahren werden, wenn das zum BÜ 235 gehörende ÜS BÜ 1 gezeigt hat und wenn der Tf die geschlossenen Halbschranken am BÜ 235 erkennt.</p> <p>Fahrt in Richtung Minden: - EP2 ist in Grundstellung unwirksam. - <u>Einschaltung:</u> a) Am BÜ ET/ÜL. Überwachung durch ÜSW am BÜ. b) An Weiche 4 ein Schalter mit der Funktion ET/ÜL 235/236. Überwachung BÜ 235 durch ÜSW am BÜ. c) Am BÜ 237 ein Schalter mit der Funktion ET/ÜL 237 + WT 236 + WT 235. Überwachung BÜ 236 und 235 durch ÜS und ÜSW. $v_{ESmin} = 20 \text{ km/h!}$ - ÜS ist gleichzeitig ÜSW für BÜ 236. Bei Ausfall von BÜ 236 zeigt ÜS BÜ 0. - ÜS zeigt BÜ 0, wenn WT für BÜ 236 nicht betätigt wurde.</p>				

BÜ 236	Bahnhofstraße	km 15,780	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken		
Zugfahrt					
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen	
Hille	FS1/11	BÜBM	ÜS / ÜSW	HET/ÜL/AT am BÜ	
Mi-Oberstadt	FS2/12	BÜBM	ÜS / ÜSW	AutoHET	
<p>Schlüsselform HET/AT = Pintsch (Treppenbart)</p> <p>Schlüsselform UT = Pintsch (Treppenbart)</p> <p>Schlüsselform RS = Pintsch (Treppenbart)</p>					
Rangierfahrt					
- RS am BÜ. Überwachung durch ÜL.					
Besonderheiten bei Zug- und Rangierfahrt:					
<p>Fahrt in Richtung Hille:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UT/ÜL + IRE am EP1. - ÜS ist gleichzeitig ÜSW für BÜ 235. Bei Ausfall von BÜ 235 zeigt ÜS BÜ 0. - ÜS zeigt BÜ 0, wenn UT für BÜ 236 betätigt wurde. - Weiterfahrt nach Halt im Bf: ET/ÜL am BÜ. Überwachung durch ÜSW am BÜ. <p>Züge, die im Bf Hille anhalten, ohne den BÜ 236 zu befahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - siehe unter BÜ 235! <p>Fahrt in Richtung Minden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - EP2 ist in Grundstellung unwirksam. - <u>Einschaltung:</u> <ol style="list-style-type: none"> a) An Weiche 4 ein Schalter mit der Funktion ET/ÜL 235/236. Überwachung BÜ 235 durch ÜSW am BÜ. b) Am BÜ 237 ein Schalter mit der Funktion ET/ÜL 237 + WT 236 und ein Schalter mit der Funktion ET/ÜL 237 + WT 236 + WT 235. Überwachung BÜ 236 und 235 durch ÜS und ÜSW. $v_{ESmin} = 20$ km/h! - ÜSW ist gleichzeitig ÜS für BÜ 235. Bei Ausfall von BÜ 235 zeigt ÜS BÜ 0. - ÜSW zeigt BÜ 0, wenn WT für BÜ 235 nicht betätigt wurde. 					

BÜ 237	Am Kanal	km 16,572	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Hille	FS1/11	BÜBM	ÜS	HET/ÜL/AT am BÜ
Mi-Oberstadt	ET	BÜBM	ÜL	AutoHET
Schlüsselform HET/AT = Pintsch (Treppenbart) Schlüsselform WT = Pintsch (Treppenbart) Schlüsselform RS = Pintsch (Treppenbart)				
Rangierfahrt				
- RS am BÜ. Überwachung durch ÜL.				
Besonderheiten bei Zug- und Rangierfahrt:				
Fahrt in Richtung Hille Hafen-Süd: - EP1 ist in Grundstellung unwirksam. - WT/ÜL + IRE am EP1. Fahrt in Richtung Minden: - Am BÜ 237 ein Schalter mit der Funktion ET/ÜL 237, ein Schalter mit der Funktion ET/ÜL 237 + WT 236 und ein Schalter mit der Funktion ET/ÜL 237 + WT 236 + WT 235. Überwachung BÜ 236 und 235 durch ÜS und ÜSW. - $v_{ESmin} = 20 \text{ km/h!}$				

Strecke 300: Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Kleinenbremen

BÜ 301	Dankerser Straße	km 3,753	Blinklichtanlage	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Kleinenbremen	K1 km 3,489	K3	ÜS km 3,549	
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	K2 km 4,013	K3	ÜS km 3,953	

BÜ 302	Steinkreuzstraße	km 4,086	Blinklichtanlage	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Kleinenbremen	K1	K3	ÜS am BÜ	außer Betrieb
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	K2	K3	ÜS am BÜ	
Besonderheiten bei Zug- und Rangierfahrt:				
> Die Blinklichtanlage ist z. Zt. außer Betrieb. Der BÜ ist durch Posten zu sichern! <				

BÜ 304	Grille	km 4,960	Blinklichtanlage	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Kleinenbremen	K1 km 4,711	K3	ÜS am BÜ	
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	K2 km 5,159	K3	ÜS am BÜ	
Besonderheiten bei Zugfahrt:				
- Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmax} = 20 \text{ km/h}$ (Lf6 / Lf7); $v_{ESmin} = 20 \text{ km/h}$				

BÜ 306	Meißener Dorfstraße	km 6,035	Blinklichtanlage	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Kleinenbremen	K1 km 5,757	K3	ÜS km 5,835	
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	K2 km 6,313	K3	ÜS km 6,239	

BÜ 307	Forststraße	km 6,300	Blinklichtanlage	
Zugfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Kleinenbremen	K1 km 6,040	K3	ÜS km 6,100	HET/HAT am BÜ
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	K2 km 6,560	K3	ÜS km 6,500	

Strecke 510: Abstieghafengleis

BÜ 507	Bauhofstraße	km 1,168	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken	
Sperrfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Abstieghafen	FS1/11	BÜBM	ÜS	HET/ÜL/AT am BÜ
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	ET	BÜBM	ÜL	AutoHET

Strecke 610: Industriegleis Karlstraße

BÜ 601	Karlstraße VI	km 0,065	Lichtzeichenanlage	
Rangierfahrt				
<ul style="list-style-type: none"> - RS an beiden Seiten des BÜ. Überwachung durch ÜS. Bei Ausfahrt aus dem Industriegleis Karlstraße ÜS links vom Gleis. - Schaltung von RS ferngesteuert durch den Zugleiter. Auftrag dazu an den Zugleiter fernmündlich. 				

Strecke 531: Osthafengleis

BÜ 510	Karlstraße II	km 0,788	Lichtzeichenanlage - Anlage II -	
BÜ 511	Zum Industriebahnhof II	km 0,969	Lichtzeichenanlage - Anlage I -	
Rangierfahrt				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Osthafen	ET	BÜBM	ÜL und ÜS am 2. BÜ	ET am BÜ 510
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	ET	BÜBM		ET Am Osthafengleis ET/RS am Industriebahnhöfengl. 3
Besonderheiten bei Rangierfahrt:				
<ul style="list-style-type: none"> - Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmin} = 5 \text{ km/h}$ - Die Lz-Anlagen sind mit der Weiche 1 des Osthafengleises in Abhängigkeit geschaltet. Bei der Fahrt in Richtung Osthafen ist daher unbedingt vor (!) der Betätigung der ET die Weiche 1 in Richtung Osthafen zu stellen! Weiterfahrt erst, wenn die ÜL der Anlage II am Schaltkasten aufleuchtet. - In Richtung Mi Friedr.-Wilh.-Str. darf die ET erst betätigt werden, nachdem der Zugleiter der Einfahrt in Gl. 32 des Bf Mi Friedr.-Wilh.-Str. zugestimmt hat. Weiterfahrt erst, wenn die ÜL der Anlage I am Schaltkasten aufleuchtet. - Bedienung der Anschlussgleise Anker 3 und 4: <ul style="list-style-type: none"> a) Aus Richtung Mi Friedr.-Wilh.-Str. den BÜ "Zum Industriebahnhof II" zunächst freifahren, so daß die Lz-Anlage ausgeschaltet wird. b) Nach ca. 3 Minuten Wartezeit Lz-Anlage des BÜ 511 mit RS am BÜ schalten. 				

Strecke 600: Industriegleis Leteln

BÜ 609	Friedrich-Wilhelm-Straße II	km 0,160	Lichtzeichenanlage (BÜSTRA)	
<u>Rangierfahrt</u>				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Leteln	ET	K3	ÜS am BÜ	ET/AT am BÜ
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	ET	K3	ÜS am BÜ	ET/AT am BÜ
<u>Besonderheiten bei Rangierfahrt:</u>				
<ul style="list-style-type: none"> - In Richtung Mi Friedr.-Wilh.-Str. darf die ET erst betätigt werden, nachdem der Zugleiter der Einfahrt in Gl. 1 des Bf Mi Fr.-W-Str. zugestimmt hat. - Bei Einschaltung der Lz-Anlage mit ET kann es bis zum Aufleuchten des ÜS bis zu 70 Sekunden dauern. - Nach jeder Rangierfahrt über den BÜ "Friedrich-Wilhelm-Straße II" bzw. Zug- oder Rangierfahrt über den BÜ "Friedrich-Wilhelm-Straße I" sind mindestens 10 Minuten abzuwarten, bevor eine der v.g. Lz-Anlagen erneut eingeschaltet wird! 				

Strecke 630: Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Aminghausen

BÜ 510	Karlstraße II	km 0,788	Lichtzeichenanlage - Anlage II -	
BÜ 603	Zum Industriehafen I	km 0,200	Lichtzeichenanlage	
<u>Zugfahrt</u>				
in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
Aminghausen	ET	BÜBM	ÜL und ÜS am 2. BÜ	
Mi Friedr.-Wilh.-Str.	K2	BÜBM	2 x ÜS am BÜ	
<u>Besonderheiten bei Zugfahrt:</u>				
<ul style="list-style-type: none"> - Zu § 48 (4) FV-NE: $v_{ESmin} = 10 \text{ km/h}$ - Die Lz-Anlagen sind mit der Weiche 1 des Osthafengleises in Abhängigkeit geschaltet. Bei der Fahrt in Richtung Aminghausen ist daher unbedingt vor (!) der Betätigung der ET die Weiche 1 in Richtung Aminghausen zu stellen! Weiterfahrt erst, wenn die ÜL der Anlage II am Schaltkasten aufleuchtet. 				

BÜ 605	Hans-Böckler-Straße II	km 1,334	Lichtzeichenanlage - MKB -
BÜ 604	Zufahrt ESM	km 1,380	Lichtzeichenanlage - MLS -

Rangierfahrt

in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
	ET	BÜBM	ÜL	ET/ÜL an beiden Seiten der BÜ AT nur für Anlage „MKB“ RS/ÜL für BÜ 604

Besonderheiten bei Rangierfahrt:

- Die Schalter und ÜL für Fahrten durch Gleis 2 sind jeweils mit dem Zusatz "MKB" gekennzeichnet. Beim Einschalten der Anlage mit "ET1 MKB" bzw. "ET2 MKB" werden die Anlagen für die BÜ "Hans-Böckler-Straße II" und "Zufahrt ESM" zusammen eingeschaltet. Zum Ausschalten sind beide BÜ freizufahren.
- Die Schalter mit dem Zusatz "MLS" dürfen nur bei der Bedienung des Anschlußgleises MLS 2 benutzt werden. In diesem Fall wird nur die Anlage für den BÜ "Zufahrt ESM" eingeschaltet.
- ET "MLS" nur schalten, wenn der BÜ vollständig befahren und freigefahren werden kann. In allen anderen Fällen RS anwenden. Überwachung durch ÜL.
- Alle ET dürfen nur bei ausgeschalteter Anlage benutzt werden! Wurde eine Anlage z.B. aus Versehen für die falsche Fahrtrichtung eingeschaltet, so ist vorher "AT2 MKB" zu schalten.

BÜ 606	Hans-Böckler-Straße III	km 1,590	Lichtzeichenanlage
---------------	--------------------------------	-----------------	---------------------------

Rangierfahrt

in Richtung	Einschaltung	Ausschaltung	Überwachung	Bemerkungen
	ET	BÜBM	ÜL	ET/ÜL/AT RS/ÜL an beiden Seiten des BÜ

Besonderheiten bei Rangierfahrt:

- ET nur schalten, wenn BÜ vollständig befahren und freigefahren wird. In allen anderen Fällen RS anwenden. Überwachung durch ÜL.

* * *

Nr.	von	nach	von km	bis km	zul. Rad- satzlast [t]	zul. Meter- last [t/m]	Strecken- klasse
Die Regelstreckenklasse auf Strecken der MKB ist C 2							
100	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Minden-Oberstadt	-2,200	2,325	20	6,4	C 2
200	Minden-Oberstadt	Hille	2,200	17,340	20	6,4	C 2
300	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	2,200	2,443	22,5	8,0	D 4
300	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Nammen Grube	2,443	10,800	20,5	8,0	C 4
300	Nammen Grube	Kleinenbremen	10,800	13,637	20	6,4	C 2
500	Abzw Westhafen	Westhafen	-0,005	0,750	20	6,4	C 2
510	Abzw Abstieghafen	Abstieghafen	-0,112	2,090	20	6,4	C 2
531	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Osthafen W4	0,003	1,054	22,5	8,0	D 4
531	Osthafen W4	Osthafen	1,054	2,463	20	6,4	C 2
532	Abzw Industriebahnhof II (Nord)	Industriebahnhof II (Nord)	0,000	0,745	22,5	8,0	D 4
600	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	BÜ 609 ausschließlich	0,000	0,130	22,5	8,0	D 4
600	BÜ 609	Leteln	0,130	1,047	20	6,4	C 2
610	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Karlstraße	0,000	0,147	22,5	8,0	D 4
630	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	Aminghausen	0,000	1,830	22,5	8,0	D 4
910	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	-			22,5	8,0	D 4

* * *

Streckenabschnitt		Strecken-km		Ab-schnitts-länge	Höhen-differenz	Neigung		Bemerkung
von	nach	von	bis	[m]	[m]		[%o]	
100 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Minden-Oberstadt								
MF	MO	-1,172	2,000	2000	+ 12,66	1:158	6,3	Kilometersprung -0,672 / 0,500
MF	MO	0,885	1,013	128	- 1,42	1:90	11,1	ÜS vor BÜ 104
100 ← Minden-Oberstadt – Minden Friedrich-Wilhelm-Straße								
MO	MF	2,000	-1,172	2000	- 12,66	1:158	6,3	Kilometersprung -0,672 / 0,500
MO	MF	1,466	1,286	180	- 1,80	1:100	10,0	ÜS vor BÜ 105
200 Minden-Oberstadt – Hille								
MO	HA	3,362	5,362	2000	+ 4,40	1:455	2,2	
MO	HA	2,753	2,953	200	- 1,33	1:150	6,7	ÜS vor BÜ 203
HA	HT	7,600	9,600	2000	+ 0,65	1:3077	0,3	
HA	HT	8,990	9,390	400	+ 0,25	1:1600	0,6	Bremsweg vor <u>Bahnhofsteilgrenze HTB/HTL</u>
HA	HT	9,641	10,041	400	- 1,00	1:400	2,5	ÜS vor BÜ 220
HT	HI	11,860	13,860	2000	- 4,30	1:465	2,2	
HT	HI	12,935	13,335	400	- 3,10	1:129	7,8	ÜS vor BÜ 228
200 ← Hille – Minden-Oberstadt								
HI	HT	15,560	13,560	2000	- 5,50	1:364	2,7	
HI	HT	11,145	10,745	400	- 0,85	1:471	2,1	ÜS vor BÜ 222
HT	HA	9,600	7,600	2000	- 0,65	1:3077	0,3	
HA	MO	5,362	3,362	2000	- 4,40	1:455	2,2	
HA	MO	3,562	3,362	200	- 1,60	1:125	8,0	ÜS vor BÜ 205
300 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Kleinenbremen								
MF	NB	3,138	5,138	2000	- 6,16	1:325	3,0	
MF	NB	3,553	3,753	200	- 1,87	1:107	9,3	ÜS vor BÜ 301
NB	ND	7,720	9,720	2000	+ 24,00	1:83	12,0	
NB	ND	8,220	9,220	1000	+ 17,89	1:56	17,9	
ND	NG	9,500	11,500	2000	+ 27,18	1:74	13,5	
ND	NG	9,533	10,533	1000	+ 17,26	1:58	17,2	

Neigungskennzeichnung: Steigung = schwarz
Gefälle = rot

Streckenabschnitt		Strecken-km		Ab- schnitts- länge	Höhen- differenz	Neigung		Bemerkung
von	nach	von	bis	[m]	[m]		[‰]	
NG	KB	11,637	13,637	2000	+ 16,63	1:120	8,3	
300 ← Kleinenbremen – Minden Friedrich-Wilhelm-Straße								
KB	NG	13,637	11,637	2000	- 16,63	1:120	8,3	
KB	NG	11,829	11,429	400	- 0,75	1:533	1,9	Bremsweg vor Ne1 NG
NG	ND	11,500	9,500	2000	- 27,18	1:74	13,5	
NG	ND	10,533	9,533	1000	- 17,26	1:58	17,2	
NG	ND	10,000	9,600	400	- 5,34	1:75	13,3	Bremsweg vor Ne1 ND
ND	NB	9,720	7,720	2000	- 24,00	1:83	12,0	
ND	NB	9,220	8,220	1000	- 17,89	1:56	17,9	
NB	MF	5,138	3,138	2000	+ 6,16	1:325	3,0	
NB	MF	2,800	2,400	400	- 3,82	1:105	9,5	
NB	MF	6,235	6,035	200	- 1,69	1:118	8,5	ÜS vor BÜ 306
510 Abzw Abstiegshafen – Abstiegshafen								
HW	AH	-0,112	1,265	1,377	- 4,90	1:281	3,6	Streckenende bei km 1,265
HW	AH	1,068	1,168	100	+ 0,44	1:227	4,4	ÜS vor BÜ 507
510 ← Abstiegshafen – Abzw Abstiegshafen								
AH	HW	1,265	-0,112	1,377	+ 4,90	1:281	3,6	Streckenende bei km 1,265
630 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Aminghausen								
MF	AN	0,000	1,830	1830	- 1,83	1:998	1,0	Streckenende bei km 1,830
MF	AN	0,100	0,200	100	- 0,29	1:342	2,9	ÜS vor BÜ 603
630 ← Aminghausen – Minden Friedrich-Wilhelm-Straße								
AN	MF	1,830	0,000	1830	+ 1,83	1:997	1,0	Streckenende bei km 1,830

* * *

Neigungskennzeichnung: Steigung = schwarz
Gefälle = rot

Strecken-km		Ri	Steigung		min. Bogenradius	Bemerkung
von	bis			[%]	[m]	
100 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Minden-Oberstadt						
-0,788	-0,691	→	1:83	12	120	Ostrampe Weserbrücke
-0,870	-0,977	←	1:65	15	150	Westrampe Weserbrücke
1,430	1,775	→	1:40	25	194	Bleiche
200 Minden-Oberstadt – Hille						
2,559	3,160	←	1:150	7	400	Bf Minden-Oberstadt
3,520	3,745	→	1:80	13	182	Königstor
10,100	10,300	←	1:100	10	500	Hartum
13,000	13,310	←	1:100	10	∞	Specken
15,020	15,560	→	1:100	10	300	Hiller Kurve
15,990	16,245	←	1:100	10	∞	Bf Hille, Hafengleis
16,580	16,705	→	1:100	10	∞	Kanalrampe Hille
16,775	17,401	←	1:80	13	∞	Kanalrampe Hille
300 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Kleinenbremen						
2,724	3,070	→	1:87	11	150	Nordrampe Überführungsbauwerk
3,138	3,740	←	1:100	10	450	Nordrampe Überführungsbauwerk
6,083	6,283	→	1:90	11	150	Meißen
8,220	8,900	→	1:39	26	500	1. Nammer Rampe
9,500	9,800	→	1:90	11	∞	2. Nammer Rampe
9,800	10,533	→	1:44	23	∞	2. Nammer Rampe
10,934	11,429	→	1:64	16	∞	Wülpker Rampe
12,100	12,250	→	1:55	18	∞	Wülpker Rampe
12,321	12,500	←	1:44	23	400	Wülpker Rampe
12,925	13,637	→	1:36	28	350	Kleinenbremer Rampe
500 Westhafengleis						
0,050	0,255	←	1:60	17	150	
510 Abstiegshafengleis						
0,300	0,900	←	1:200	5	180	
531 Osthafengleis						
1,194	1,354	→	1:62	16	190	Kanalrampe

Angegeben sind nur Steigungen $\geq 10\%$.

→ = in Richtung

← = in Gegenrichtung

Strecken-km		Ri	Steigung		min. Bogen- radius	Bemerkung
von	bis			[‰]	[m]	
630 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Aminghausen						
0,483	0,631	←	1:50	20	∞	MLK-Unterführung
0,631	0,930	→	1:50	20	180	MLK-Unterführung

* * *

Angegeben sind nur Steigungen ≥ 10 ‰.

→ = in Richtung

← = in Gegenrichtung

Strecken-km		V _{max} [km/h]	Bemerkung (ohne Angabe = v _{max} Strecke)
von	bis		
100 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Minden-Oberstadt			
Streckenhöchstgeschwindigkeit: 40 km/h			
-2,200	-2,100	40	
-2,100	-1,865	20	Sichtfahrbereich EOW im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße
-1,865	-0,937	30	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße, BÜ 101
-0,937	-0,885	10	BÜ 103
-0,885	0,766	30	Weserbrücke
0,766	0,885	20	Weserbrücke Stromüberbau
0,885	1,013	15	BÜ 104
1,013	1,872	20	BÜ 105, BÜ 106, BÜ 107
1,872	2,200	30	
100 ← Minden-Oberstadt – Minden Friedrich-Wilhelm-Straße			
2,200	1,694	30	
1,694	1,153	20	BÜ 106, BÜ 105
1,153	1,013	15	BÜ 104
1,013	0,766	20	Weserbrücke Stromüberbau
0,766	-0,833	30	Weserbrücke
-0,833	-0,885	10	BÜ 103
-0,885	-1,352	15	BÜ 101
-1,352	-1,865	30	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße
-1,865	-2,100	20	Sichtfahrbereich EOW im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße
-2,100	-2,200	40	

200 Minden-Oberstadt – Hille			
Streckenhöchstgeschwindigkeit: 50 km/h			
2,200	<u>4,680</u>	30	BÜ 201, BÜ 203, BÜ 205, BÜ 206, BÜ 208, BÜ 210
<u>4,680</u>	5,881	40	
5,881	6,118	30	BÜ 213
6,118	7,032	40	
7,032	7,117	20	BÜ 215
7,117	7,700	40	
7,700	15,081	50	
15,081	16,950	40	BÜ 235, BÜ 236, BÜ 237
200 ← Hille – Minden-Oberstadt			
16,572	15,605	40	BÜ 237, BÜ 236, BÜ 235
15,605	7,700	50	
7,700	6,872	40	
6,872	6,629	30	BÜ 214
6,629	6,338	40	
6,338	6,118	30	BÜ 213
6,118	<u>5,191</u>	40	
<u>5,191</u>	4,680	30	BÜ 210
4,680	3,758	40	
3,758	2,200	30	BÜ 206, BÜ 205, BÜ 203, BÜ 201

300 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Kleinenbremen

Streckenhöchstgeschwindigkeit: 40 km/h

2,200	3,489	40	
3,489	3,753	30	BÜ 301
3,753	3,965	40	
3,965	4,086	15	BÜ 302
4,086	4,771	40	
4,771	4,960	20	BÜ 304
4,960	5,757	40	
5,757	6,300	30	BÜ 306, BÜ 307
6,300	8,200	40	
8,200	13,637	20	BÜ BÜ

300 ← Kleinenbremen – Minden Friedrich-Wilhelm-Straße

13,637	8,200	20	BÜ BÜ
8,200	6,650	40	
6,650	6,035	30	BÜ 307, BÜ 306
6,035	5,159	40	
5,159	4,960	20	BÜ 304
4,960	4,288	40	
4,288	4,086	20	BÜ 302
4,086	4,013	40	
4,013	3,753	30	BÜ 301
3,753	2,200	40	

630 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Aminghausen

Streckenhöchstgeschwindigkeit: 30 km/h

0,000	0,540	20	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße
0,540	1,021	30	
1,021	1,830	20	Bf Aminghausen

630 ← Aminghausen – Minden Friedrich-Wilhelm-Straße

1,830	1,021	20	Bf Aminghausen
1,021	0,540	30	
0,540	0,000	20	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße

* * *

Strecken-km		Abschnitt				Mbr [%]	
von	bis	von	bis	von	bis	P	G
100 / 200 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Hille							
1,500	2,200	MF	MO	Bf Minden Friedr.-Wilh.-Str.	Bf Minden-Oberstadt	38	42
2,200	4,000	MO	KT	Bf Minden-Oberstadt	Hp Minden-Königstor	34	48
4,000	7,100	KT	HA	Hp Minden-Königstor	Hp Hahlen	23	52
7,100	10,000	HA	HT	Hp Hahlen	Bf Hartum	34	52
10,000	13,400	HT	SP	Bf Hartum	Hp Specken	38	59
13,400	15,700	SP	HI	Hp Specken	Bf Hille	32	49
200 / 100 Hille – Minden Friedrich-Wilhelm-Straße							
15,700	13,400	HI	SP	Bf Hille	Hp Specken	32	49
13,400	10,000	SP	HT	Hp Specken	Bf Hartum	32	49
10,000	7,100	HT	HA	Bf Hartum	Hp Hahlen	29	45
7,100	4,000	HA	KT	Hp Hahlen	Hp Minden-Königstor	42	52
4,000	2,200	KT	MO	Hp Minden-Königstor	Bf Minden-Oberstadt	36	52
2,200	1,500	MO	MF	Bf Minden-Oberstadt	Bf Minden Friedr.-Wilh.-Str.	35	46
300 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Kleinenbremen							
1,500	8,100	MF	NB	Bf Minden Friedr.-Wilh.-Str.	Hp Nammen Bad	38	54
8,100	9,400	NB	ND	Hp Nammen Bad	Bf Nammen Dorf	23	26
9,400	10,800	ND	NG	Bf Nammen Dorf	Bf Nammen Grube	23	26
10,800	13,600	NG	KB	Bf Nammen Grube	Bf Kleinenbremen	23	26
300 Kleinenbremen – Minden Friedrich-Wilhelm-Straße							
13,600	10,800	KB	NG	Bf Kleinenbremen	Bf Nammen Grube	23	26
10,800	9,400	NG	ND	Bf Nammen Grube	Bf Nammen Dorf	23	26
9,400	8,100	ND	NB	Bf Nammen Dorf	Hp Nammen Bad	23	26
8,100	1,500	NB	MF	Hp Nammen Bad	Bf Minden Friedr.-Wilh.-Str.	38	54
300 / 520 / 630 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Aminghausen v.v.							
1,500	1,500	MF	AM	Bf Minden Friedr.-Wilh.-Str.	Bf Aminghausen	22	26
1,500	1,500	AM	MF	Bf Aminghausen	Bf Minden Friedr.-Wilh.-Str.	26	36

* * *

Gleis-Nr.	Anbindung		Nutzbare Länge [m]	Definition der NL		Verwendung / Bemerkung
	Weiche	Weiche		Weiche	Weiche	
Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße						
Abstellgruppe						
	<i>west</i>	<i>ost</i>				
1						Ausziegleis
2	2	36	454	2	36	◀ durchgehendes Hauptgleis ▶ NL zwischen W 2 und Überweg: 410 m
3	39	23	132	39	23	- Verkehrsgleis – Anbindung Bw Minden II
13	1	23	414	1	23	- Abstellgleis - W 1 <-> W 23
Richtungsgruppe						
	<i>west</i>	<i>ost</i>				
26	24	55				- Verkehrsgleis -
27	35	54	161	35	49	- Zugbildungsgleis -
28	27	49	176	28	49	- Zugbildungsgleis -
29	28	50	176	28	48	- Zugbildungsgleis -
30	26	48	199	26	48	- Zugbildungsgleis -
31	25	51	296	26	51	- Zugbildungsgleis -
32	38	-	224	38	51	◀ durchgehendes Hauptgleis ▶
<u>32</u>	<u>38</u>	<u>- </u>	<u>119</u>	<u>56</u>	<u>- </u>	<u>Abstellgleis</u>
Übergabegruppe						
	<i>west</i>	<i>ost</i>				
34	37	43				- Verkehrsgleis -
35	--	45				- Verbindungsgleis DB-
38	43	-	102	44	-	- Abstellgleis -
39	44	-	<u>309</u>	44	-	NL hinter der Gleiswaage: 236 m Länge der Waage: 12 m
40	43	65	553	57	65	- Übergangsgleis MKB/DB - Abstellgleis -
41	57	64	398	58	-	- Übergangsgleis MKB/DB - Abstellgleis -
42	58	-	424	59	-	- Übergabegleis MKB/DB - Abstellgleis -
43	59	65	402	61	66	- Übergangsgleis MKB/DB - Abstellgleis -- Weiche 66 gesperrt, Sh-2-Tafel aufgestellt
44	61	66	373	61	66	- Übergangsgleis MKB/DB - Abstellgleis -- Weiche 66 gesperrt, Prellbock aufgestellt
<u>50</u>	65	<u>- </u>	72	65	<u>- </u>	NL Gl. 40 und 50 über W 65 673 m
Bw Minden I						
	<i>west</i>	<i>ost</i>				
212	-	33	34	-	33	Zuführungsgleis
213	-	33	33	-	33	Zuführungsgleis; Tankstelle, Waschplatte 15 m
222	-	-	21	-	-	Hallengleis, aufgeständertes Gleis, Dacharbeiten

Gleis-Nr.	Anbindung		Nutzbare Länge [m]	Definition der NL		Verwendung / Bemerkung
	Weiche	Weiche		Weiche	Weiche	
223	-	-	21	-	-	Hallengleis, aufgeständertes Gleis, Kranbahn, Achssenke
Bw Minden II						
4		<u>13</u>	<u>180</u>		<u>13</u>	Zuführungsgleis
5		<u>14</u>	<u>81</u>		<u>14</u>	Zuführungsgleis
7	<u>14</u>	<u>13</u>	<u>52</u>	<u>14</u>	<u>13</u>	Verbindungsgleis
8	<u> -</u>	<u>14</u>	<u>206</u>	<u> -</u>	<u>14</u>	Abstellgleis
14			<u>160</u>			Hallengleis
15			<u>160</u>			Hallengleis
Bf Minden Stadt						
	<i>west</i>	<i>ost</i>				
1						◀ durchgehendes Hauptgleis ▶
11			<u>92</u>			◀ durchgehendes Hauptgleis ▶, NL zwischen BÜ 103 Ra 10
12			<u>36</u>			Abstieghafengleis, NL zwischen Ra 12 und BÜ 516
4			<u>197</u>			NL zwischen Gs I und Sh 2
Bf Minden Oberstadt						
	<i>west</i>	<i>ost</i>				
1			209	1	7	◀ durchgehendes Hauptgleis ▶ - Bahnsteiggleis - (Länge des Bahnsteigs: 103 m)
2	1	7	209	1	7	NL zwischen W 2 und W 7: 182 m
3	-	3	<u>142</u>	GS	-	Abstellgleis , NL hinter der Gleissperre
4	-	3	116	GS	-	Abstellgleis , NL hinter der Gleissperre
5	-	4	59	GS	-	Zuführungsgleis , NL hinter der Gleissperre; Reisendenüberweg (RÜ); Bahnsteig vor RÜ 22 m, Bahnsteig hinter RÜ 19 m, bei Belegung W 8 40 m;
6	8	-I	82	8	-I	- Ladestraße - (Länge der Ladestraße: 82 m); nutzbare Ladestraßenlänge bei Belegung W 8 = 100 m
Westhafen						
	<i>nord</i>	<i>süd</i>				
1	2	1	108	1	2	
2	2	1	108	1	2	

Gleis- Nr.	Anbindung		Nutzbare Länge [m]	Definition der NL		Verwendung / Bemerkung
	Weiche	Weiche		Weiche	Weiche	
Bf Hartum						
	<i>west</i>	<i>ost</i>				
1						◀ durchgehendes Hauptgleis ▶ ; Bft. Berentzen
11			169	1	2	◀ durchgehendes Hauptgleis ▶ ; Bft. Ladestraße
12	2	1	169	1	2	NL zwischen den Gleissperren : 155 m; Bft. Ladestraße
Bf Hille						
	<i>nord</i>	<i>süd</i>				
1			109	1	3	NL zwischen Weiche 1 und FS 3 <small>BÜ 236</small> : 103 m
2	2	4	71	2	4	NL zwischen Weiche 2 und BÜ 236: 56 m
3	1	3	109	1	3	◀ durchgehendes Hauptgleis ▶
Bf Nammen Dorf						
	<i>west</i>	<i>ost</i>				
1			170	1	2	◀ durchgehendes Hauptgleis ▶
2	1	2	170	1	2	NL zwischen den Gleissperren
Hp Kleinenbremen						
	<i>nord</i>	<i>süd</i>				
1	--	1	120			Bahnsteiggleis NL zwischen Ne 5 und BÜ 329
Bf Aminghausen						
	<i>west</i>	<i>ost</i>				
1	2	1				mehrere BÜ
2	2	1	220			NL zwischen der Gleissperre und BÜ 604

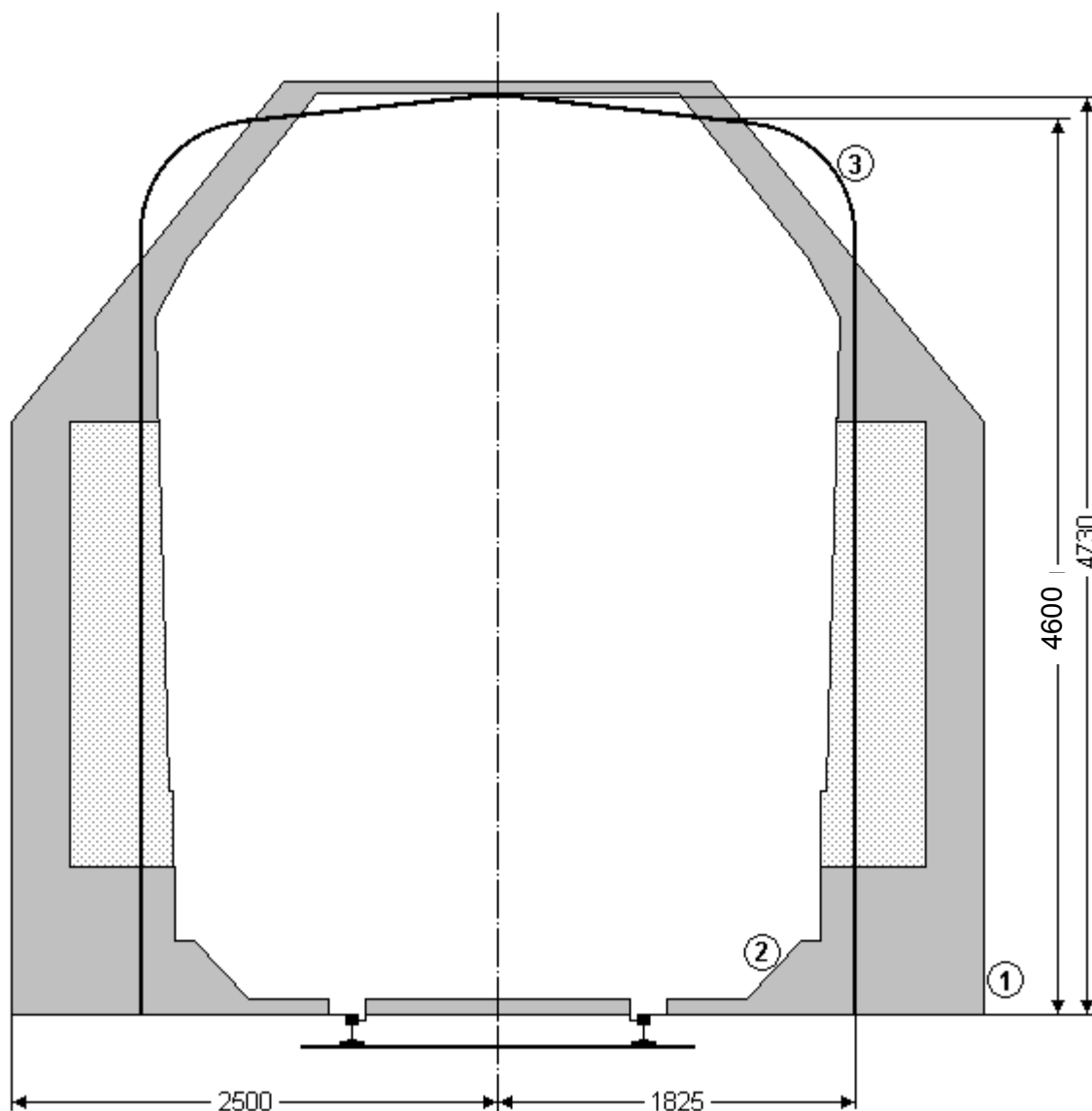
* * *

Verzeichnis der Einschränkungen des Regellichtraumes

Strecke	Strecken- km	Ortsangabe	Besonderheit	Strecken- behef
100	0,766 bis 0,833	Weserbrücke, Stromüberbau (Nr. 14)	Lichtraumeinschränkung in Höhe und Breite	SbV 6.7.2
200	2,616 bis 2,656	Bf MO, Exporthalle Fa. Melitta	Lichtraumeinschränkung in der Breite (einseitig)	SbV 6.7.5
200	5,900 bis 5,954	MLK-Brücke Nr. 136 (Hahlen)	Lichtraumeinschränkung in der Breite	SbV 6.7.3
200	16,705 bis 16,775	MLK-Brücke Nr. 123 (Hille)	Lichtraumeinschränkung in der Breite	SbV 6.7.4

* * *

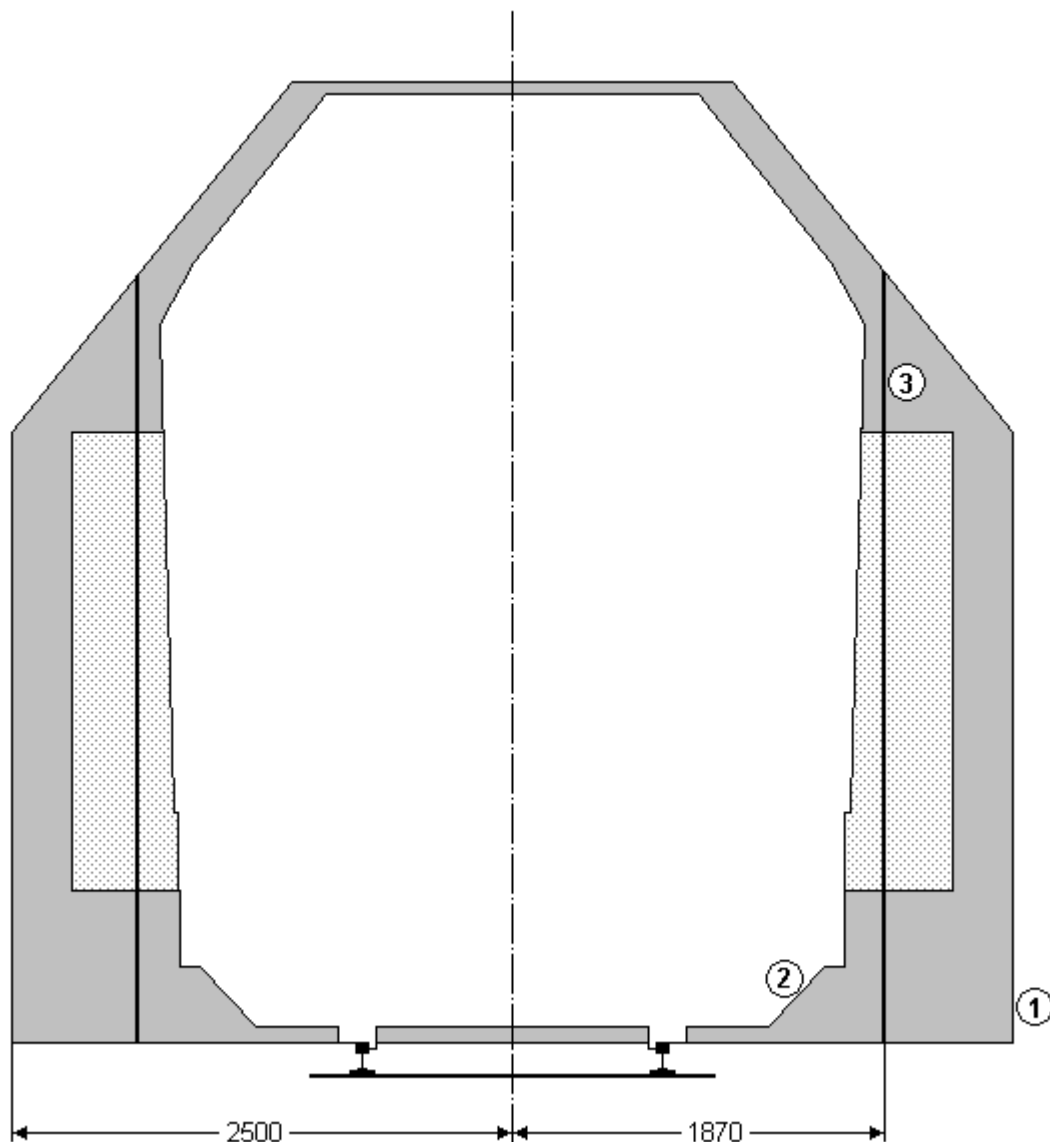
Strecken-Nr.	100	Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Minden-Oberstadt	
Strecken-km	0,766 bis 0,833	Gleisbogenradius	∞
Ortsangabe	Stromüberbau (Nr.14) der Weserbrücke		
Besonderheit	Lichtraumeinschränkung in Höhe und Breite im Bereich der beiden Portalrahmen		
Bemerkungen	Die Brücke wurde im Jahre 1898 ursprünglich für eine meterspurige Eisenbahn errichtet. Eine Angleichung des Strombogens an den Normalspurausbau ist nur durch einen Neubau des Strombogens zu erreichen. Fahrzeuge nach Fahrzeugumgrenzung G1 können die Brücke ohne Einschränkungen befahren.		



Erläuterung:

- 1 Regellichraum nach EBO, Anlage1
- 2 Kleine Grenzlinie für Gleise in der Geraden
- 3 Vorhandener Lichtraum im Bereich der Brücke

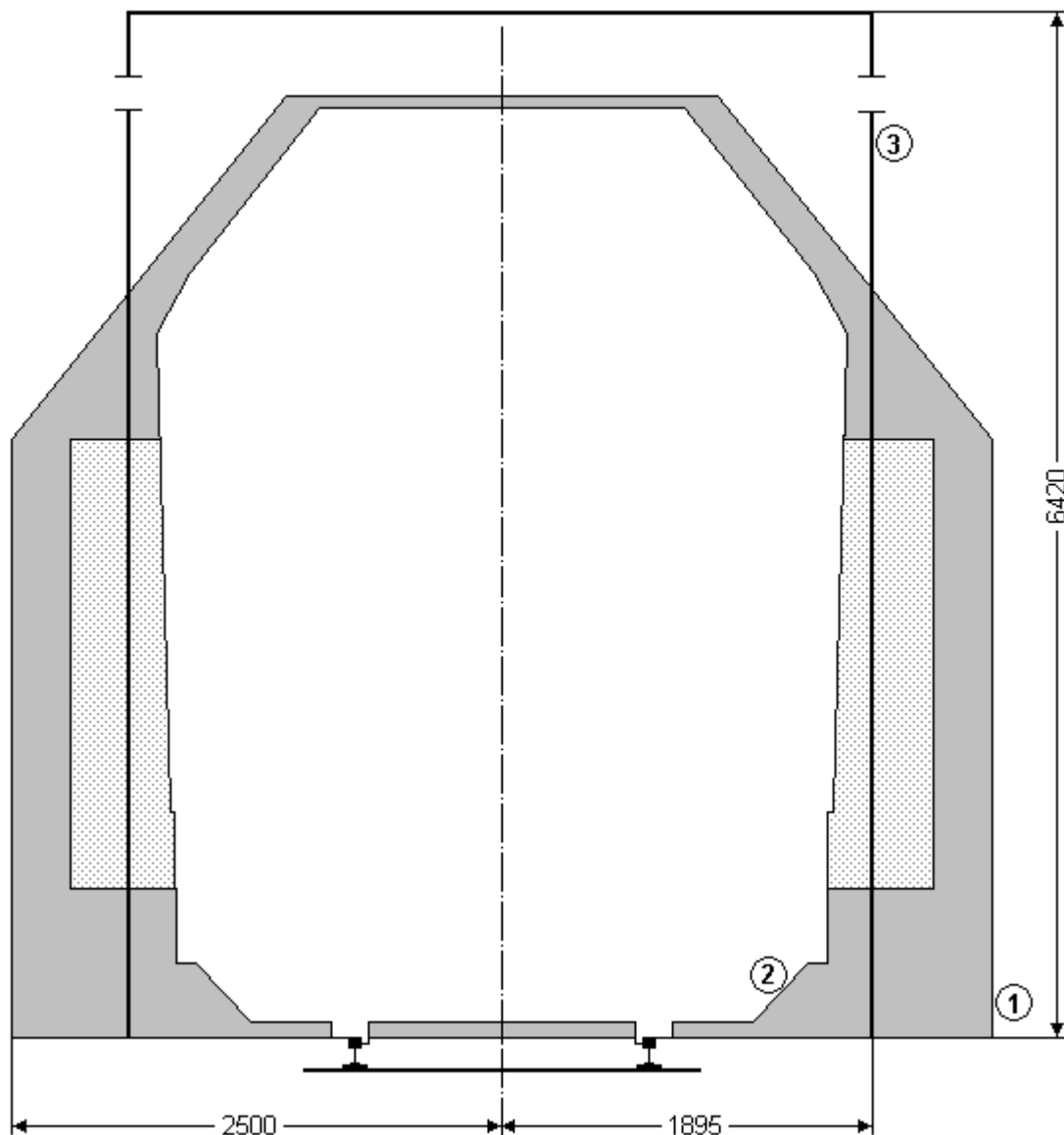
Strecken-Nr.	200	Minden-Oberstadt – Hille		
Strecken-km	5,900 bis 5,954		Gleisbogenradius	∞
Ortsangabe	Mittellandkanal-Brücke Nr. 136 in Hahlen			
Besonderheit	Lichtraumeinschränkung in der Breite			
Bemerkungen	Die erste Brücke wurde ursprünglich für eine meterspurige Eisenbahn errichtet. Beim Ausbau des Mittellandkanals war die MKB nicht gewillt, die von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geforderten Mehrkosten für einen zeitgemäßen Neubau der Brücke zu übernehmen. Deshalb wurde nach Erwirken einer Ausnahmegenehmigung bei Verkehrsministerium des Landes NRW im Jahr 1976 eine Brücke mit eingeschränktem Lichtraum neu gebaut.			



Erläuterung:

- 1 Regellichraum nach EBO, Anlage 1
- 2 Kleine Grenzlinie für Gleise in der Geraden
- 3 Vorhandener Lichtraum im Bereich der Brücke

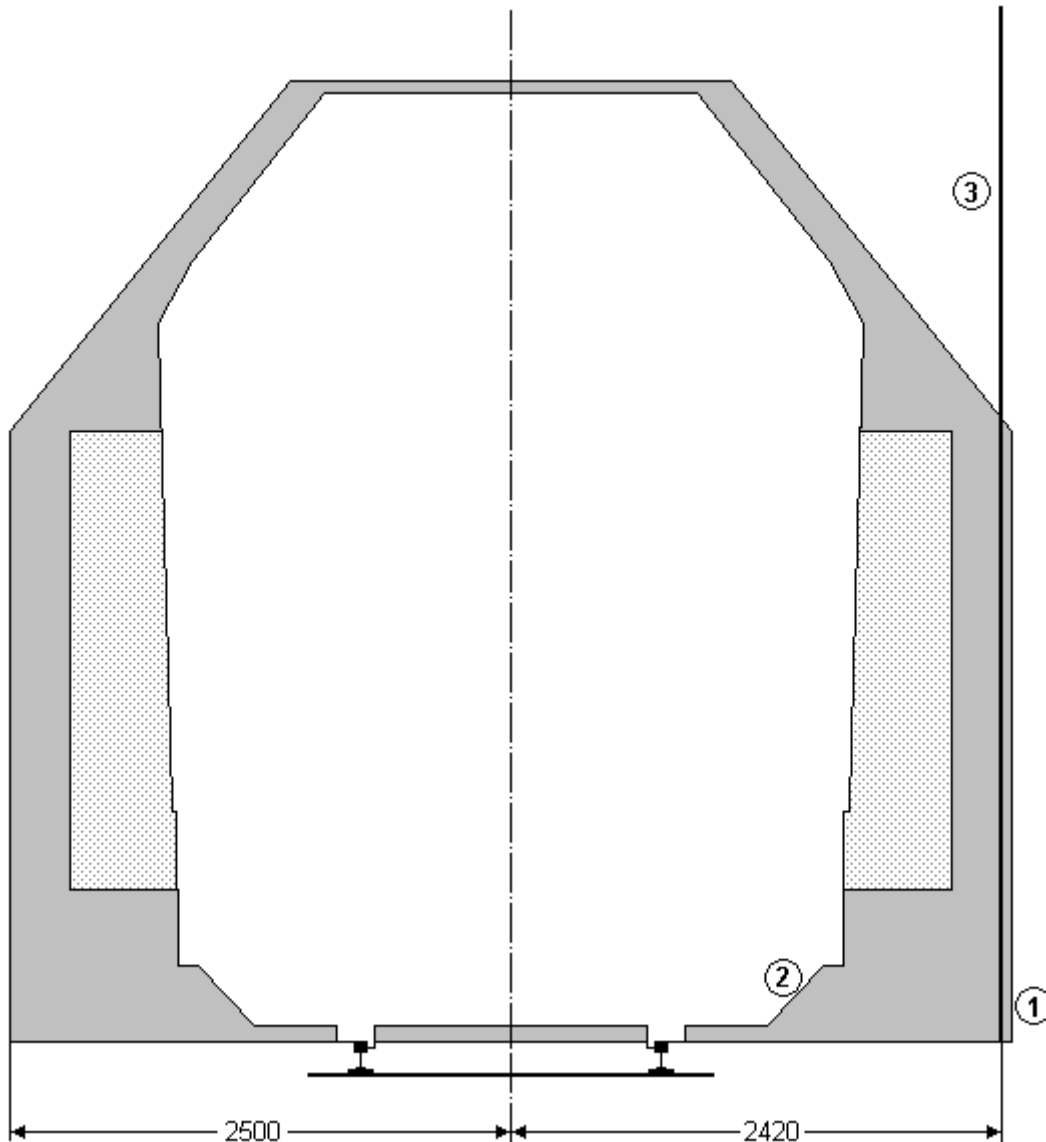
Strecken-Nr.	200	Minden-Oberstadt – Hille
Strecken-km	16,705 bis 16,775	Gleisbogenradius ∞
Ortsangabe	Mittellandkanal-Brücke Nr. 123 in Hille	
Besonderheit	Lichtraumeinschränkung in der Breite	
Bemerkungen	Die erste Brücke wurde ursprünglich für eine meterspurige Eisenbahn errichtet. Beim Ausbau des Mittellandkanals war die MKB nicht gewillt, die von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geforderten Mehrkosten für einen zeitgemäßen Neubau der Brücke zu übernehmen. Deshalb wurde nach Erwirken einer Ausnahmegenehmigung bei Verkehrsministerium des Landes NRW im Jahr 1973 eine Brücke mit eingeschränktem Lichtraum neu gebaut.	



Erläuterung:

- 1 Regellichtraum nach EBO, Anlage 1
- 2 Kleine Grenzlinie für Gleise in der Geraden
- 3 Vorhandener Lichtraum im Bereich der Brücke

Strecken-Nr.	200	Minden-Oberstadt – Hille		
Strecken-km	2,616 bis 2,656		Gleisbogenradius	450 m
Ortsangabe	Bf Minden-Oberstadt, Exporthalle Fa. Melitta			
Besonderheit	Lichtraumeinschränkung in der Breite (einseitig)			
Bemerkungen	Bei der Errichtung der Exporthalle der Fa. Melitta Anfang der 70er Jahre wurde der Abstand zur Gleismitte nicht richtig bemessen. Die Zustimmung der Aufsichtsbehörde zur Beibehaltung der Lichtraumeinschränkung liegt vor.			



Erläuterung:

- 1 Regellichraum nach EBO, Anlage 1
- 2 Kleine Grenzlinie für Gleise in der Geraden
- 3 Vorhandener Lichtraum im Bereich der Halle

Entfernungen zwischen den Betriebsstellen im km

	MF	MS	MO	HA	HTB	HTL	SP	HI	NB	ND	NG	KB	AM
MF	-	2	3	8	10	11	15	17	7	8	10	12	2
MS	2	-	1	6	8	9	13	15	9	10	11	14	4
MO	3	1	-	5	7	8	12	14	10	11	12	15	5
HA	8	6	5	-	2	3	7	9	15	16	18	20	10
HTB	10	8	7	2	-	1	5	7	17	18	19	22	12
HTL	11	9	8	3	1	-	4	6	18	19	20	23	13
SP	15	13	12	7	5	4	-	2	22	23	24	27	17
HI	17	15	14	9	7	6	2	-	24	25	26	29	19
NB	7	9	10	15	17	18	22	24	-	1	2	5	9
ND	8	10	11	16	18	19	23	25	1	-	1	4	10
NG	10	11	12	18	19	20	24	26	2	1	-	3	12
KB	12	14	15	20	22	23	27	29	5	4	3	-	14
AM	2	4	5	10	12	13	17	19	9	10	12	14	-

* * *

1 Signalbuch (SB)

- Standorte** Die von der ESO abweichenden Signalstandorte sind in den Anweisungen „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ (→ SbV 8.3 ff.) angegeben.
- Signale Lf 1, Lf 2, Lf 3** Langsamfahrsignale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 werden im Benehmen mit dem EBL aufgestellt. In dringenden Fällen ist seine Zustimmung nachträglich einzuholen.
- Signal Zp 1** Das Achtungssignal Zp 1 ist stets zu geben vor Streckenabschnitten, in denen im Gleisbereich gearbeitet wird, und zwar auch dann, wenn die dort Beschäftigten bereits aus dem Gleis getreten sind.
- Signal Zp 9** Das Tageszeichen Zp 9 ist vom Zugführer durch Hochhalten einer Hand zu geben.
- * **Signal Bü 4** Die Pfeiftafel Bü 4 steht vor Bahnübergängen ohne technische Sicherungseinrichtung nur einmal. Am Signalmast befinden sich dann zwei weiße Punkte auf schwarzem Grund. Diese Signalisierung bedeutet im Zusammenhang mit § 9 (2) BÜV-NE, daß an diesen BÜ das Pfeifsignal etwa in der Mitte der Strecke zwischen der Pfeiftafel und dem BÜ zu wiederholen ist.

2 Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

2.1 Allgemeines

2.1.1 Inhalt und Geltungsbereich

- zu § 1 (2) Geltungsbereich** Auf den Strecken der MKB wird das Zugleitverfahren angewendet.
- zu § 1 (3) SbV** Die besonderen Regelungen sind in der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der MKB zusammengefaßt. Weisungen mit vorübergehender Bedeutung werden durch schriftliche Dienstanweisungen (Dienstanweisung Eisenbahninfrastruktur, DA EIU) bekanntgegeben.
- zu § 1 (4) Elektrischer Bahnbetrieb** Im Bereich der Deutschen Bahn AG (DB AG), der unmittelbar an die Bahnanlagen des Bahnhofs Minden Friedrich-Wilhelm-Straße der MKB angrenzt, befinden sich Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb. Außerdem sind die unter dem Überführungsbauwerk Dankersen (Strecke MF – KB) liegenden Gleise der DB AG mit Fahrdraht überspannt.

2.1.2 Verhalten bei Gefahr

- * **zu § 2a (2) Nothaltauftrag** Um die Übermittlung eines Nothaltauftrags durch den Zugleiter an Reisezüge zu gewährleisten, gelten folgende Regelungen.
- Für das Durchführen von Reisezügen ist das Mitführen eines funktionsfähigen, ausreichend geladenen Mobiltelefons durch den Zugführer erforderlich. Dieses Mobiltelefon ist ausschließlich für die betriebdienstliche Kommunikation zu verwenden. Zusätzlich muss die Rufnummer des Zugleiters sowie der

Rufbereitschaft im mitzuführenden Mobiltelefon jeweils in Klarschrift abgespeichert sein.

Das Mobiltelefon darf während der Durchführung von Reisezügen zu keiner Zeit aus- oder leise geschaltet werden.

Anmeldung von Reisezügen:

Mit der Anmeldung von Reisezügen muss das EVU die Rufnummer des bei Durchführung der Reisezüge durch den Zugführer mitzuführenden Mobiltelefons bekannt gegeben werden.

Diese Rufnummer wird dann in den Fahrplanunterlagen aufgenommen.

Das EVU ist verpflichtet, bei Ausfall oder Nichtverwendung des benannten Mobiltelefons, unverzüglich eine andere Erreichbarkeit zu übermitteln.

Verkehren von Reisezügen:

Vor Zulassung einer Zugfahrt eines Reisezuges hat sich der Zugleiter vom Zugführer die Richtigkeit der im Fahrplan angegebenen Rufnummer sowie die Funktionsfähigkeit und ausreichende Ladungsreserve des Mobiltelefons bestätigen zu lassen.

Bei Nichtbesetzung der Zugleitstelle darf der Reisezug erst verkehren, wenn die Bestätigung der genannten Punkte gegenüber der Rufbereitschaft der MKB erfolgte.

Die Rufbereitschaft der MKB tritt bei Nichtbesetzung der Zugleitstelle im Zusammenhang mit den Regelungen dieses Abschnittes an die Stelle des Zugleiters.

2.1.3 Begriffserklärungen

zu § 3 (11)
Zugschlußstelle

Die Zugschlußstelle liegt bei allen Betriebsstellen 30 m hinter der Trapeztafel.

zu § 3 (14)
Zugleitstelle,
Zugleiter,
Zugleitstrecke

Die Zugleitstelle befindet sich im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße. Es bestehen folgende Zugleitstrecken:

- Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Minden-Oberstadt *
- Minden-Oberstadt - Hille *
- Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Kleinenbremen
- Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Aminghausen

zu § 3 (15)
Zuglaufstellen,
Zuglaufmelde-
stellen

Zuglaufmeldungen können von den in SbV 8.1 genannten Zuglaufstellen abgegeben werden.

2.1.4 Züge

zu § 4 (3)
Zugnummer

Zugnummern aus Richtung der Zugleitstelle sind gerade.
Zugnummern in Richtung der Zugleitstelle sind ungerade.

Regelzüge erhalten eine 3-stellige Zugnummer. Die 1. Stelle entspricht der 1. Ziffer der Streckennummer, auf welcher der Zug überwiegend verkehrt.

Die 2. und 3. Stelle wird nach dem folgenden Nummernschema festgelegt:

1. Stelle		2. und 3. Stelle		
1	MF – MO	00-29	P	Personenzug
2	MO – HI	30-59	G	Güterzug
3	MF – KB	60-69	Sperrf	Sperrfahrt
5	MF – AH	70-79	Lr	Leerreisezug
6	MF – AM	80-89	Lz	Triebfahrzeugleerfahrt
		90-99	Hilfz	Dienst- / Hilfszug

Beispiele: 1. Güterzug von MF nach HI: G 230
2. Reisezug von KB nach MO: P 301

Sonderzüge erhalten eine fortlaufende 4-stellige Zugnummer.

2.1.5 Fahrpläne

zu § 5 (2) Arten

Es werden folgende Fahrpläne ausgegeben:

- Bildfahrpläne (bei Bedarf)
- Buchfahrpläne
- Fahrzeitenpläne
- Fahrplananordnungen (Fplo)

2.2 **Fahrdienst auf den Betriebsstellen**

2.2.1 Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen

zu § 8 (2) Verständigungs- formen

Für die fahrdienstliche Verständigung durch Telefon oder über Funk gilt die „*Betriebsanweisung für den Fernsprech- und Funksprechverkehr im Eisenbahnbetrieb der MKB*“ (→ SbV 4.51). Zuglaufmeldungen sind in den Fahrtbericht einzutragen.

* zu § 8 (5) * Einträge *

Zuglaufmeldungen und Rangiererlaubnisse dürfen durch den Zugleiter nur gegeben oder entgegengenommen werden, wenn der Zugleiter das Meldebuch für den Zugleiter einsehen und ordnungsgemäß Eintragungen vornehmen kann.

zu § 8 (6) Abkürzungen

Die Abkürzungen für die Betriebsstellen sind in einer besonderen Übersicht enthalten. In Befehlen dürfen die Namen der Betriebsstellen nicht abgekürzt werden, ausgenommen folgende, bei denen nur die Kurzform zu verwenden ist:
Minden Friedrich-Wilhelm-Straße = Mi Fr.-W.-Str.
Minden-Stadt = Mi-Stadt
Minden-Oberstadt = Mi-Oberstadt

* 2.2.2 Schriftliche Befehle für Züge

zu § 9 (1) Ausfertigung

Für mündlich übermittelte Befehle ist der Vordruck nach FV-NE Anlage 10 zu verwenden. Ausnahmsweise kann der übermittelte Befehl auf den Fahrtbericht aufgeschrieben werden.

2.2.3 Meldungen nach dem Zugleitverfahren

- | | | |
|--|--|----------------------------|
| zu § 10 (4)
Fahrerlaubnis | Die Fahrerlaubnis darf nicht über die Zuglaufmeldestelle hinaus erteilt werden, auf der gemäß Fahrplan oder schriftlichem Befehl eine neue Fahrfrage zu stellen ist.
Eine erteilte Fahrerlaubnis darf mittels schriftlichen Befehls zurückgezogen werden, wenn der Zug auf einer Zuglaufstelle vor der Zuglaufmeldestelle, bis zu der die erteilte Fahrerlaubnis gilt, steht. | *
*
*
*
*
* |
| zu § 10 (5a)
Abstellmeldung | Die Abgabe einer Abstellmeldung kann im Fahrplan angeordnet sein oder vom Zugleiter angefordert werden. | *
* |

2.2.4 Führen von Zugmeldebuch, Belegblatt und Meldebuch

- | | | |
|----------------------------------|---|-------------|
| zu § 11 (1)
Anwendung | Es wird das Meldebuch für den Zugleiter nach Anlage 7a FV-NE geführt. Beleglinien sind rot (als gerade Linie) zu zeichnen. Freilinen sind grün (als Wellenlinie) unterhalb der betreffenden Beleglinie zu zeichnen. | *
*
* |
|----------------------------------|---|-------------|

2.2.5 Abweichungen vom Zugleitverfahren

- | | | |
|---------------------------------|--|--------|
| zu § 12 (1)
Verzicht | Der Verzicht auf die Anwendung des Zugleitverfahrens ist in SbV 9.12 geregelt. | *
* |
|---------------------------------|--|--------|

2.2.6 Zugverspätungen

- | | | |
|---------------------------------------|--|--|
| zu § 13 (3)
Zugleitbetrieb | Verspätungen von mehr als 20 Minuten sind dem Zugleiter zu melden. | |
|---------------------------------------|--|--|

2.2.7 Prüfung des Fahrweges

- | | | |
|--|--|------------------|
| zu § 14 (1)
Zeitpunkt und
Umfang der
Prüfung | Die Fahrwegprüfung durch den Zugleiter vor Erteilen einer Fahrerlaubnis erfolgt für alle Betriebsstellen durch Auswertung der Eintragungen im Meldebuch für den Zugleiter und in der Ausgabeliste für die Zugführerschlüssel.
Während der Fahrt achten die Zugpersonale, sofern bei der Dienstausbübung möglich, zusätzlich auf das Freisein des Fahrweges für den eigenen Zug. | |
| zu § 14 (5)
Kennzeichnung
besetzter
Einfahrgleise | Bei besetztem Einfahrgleis ist im Meldebuch für den Zugleiter am Ort der betroffenen Betriebsstelle mit roter Schrift einzutragen: „Einfahrgleis besetzt“. | |
| zu § 14 (6)
Fahrweg-
sicherungs-
meldung | Die Abgabe einer Fahrwegsicherungsmeldung kann im Fahrplan angeordnet sein oder vom Zugleiter angefordert werden. | *
*
*
* |

2.2.8 Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit

zu § 15 (10) Aufbewahrung der Schlüssel

Die genummerten und in Bündeln zusammengefaßten Zugführerschlüssel werden in der Zugleitstelle aufbewahrt und gegen Quittung an die Zugführer ausgegeben. Die Verwendung und die Zusammensetzung der Schlüsselbünde sind in einer besonderen Übersicht festgelegt. Der Zugführer hat die Schlüssel spätestens bei Dienstende in der Zugleitstelle abzugeben. Der Zugleiter prüft die Vollständigkeit des Schlüsselbundes sowie die richtige Zugehörigkeit der Schlüssel zum Schlüsselbund und quittiert die vollständige Rückgabe im Schlüsselbuch.

Führer von Nebenfahrzeugen und Mitarbeiter der Bahnunterhaltung erhalten die erforderlichen Weichen- und Gleissperrenschlüssel nur mit Zustimmung des Zugleiters. Die Ausgabe und Rückgabe sind im Schlüsselbuch zu vermerken. Sie dürfen die Schlüssel nur mit Zustimmung des Zugleiters benutzen und müssen ihm bestätigen, daß die Weichen und Gleissperren wieder ordnungsgemäß verschlossen sind.

Die Zustimmung zum Umstellen von Weichen und Gleissperren sowie die Meldung, daß Weichen und Gleissperren wieder in Grundstellung verschlossen sind, werden mit Uhrzeitangabe in der Spalte "Meldungen und Vermerke" des Meldebuches für den Zugleiter eingetragen. Beim Ausbleiben der Meldung über das Wiederverschließen der Weichen und Gleissperren erhält der nächste Zug den Befehl Nr. 24.

Der Verlust eines Schlüssels ist vom Zugführer unverzüglich mit einer Meldekarte dem Zugleiter zu melden. Dieser vermerkt dort das Fehlen eines Schlüssels im Schlüsselbuch.

Außer den vom Zugleiter auszugebenden Schlüsseln dürfen sich keine weiteren Schlüssel in Gebrauch befinden. Schlüssel, die außerhalb ihrer ordnungsgemäßen Verwendung aufgefunden werden, sind sicherzustellen und mit Angabe des Fundortes und des Zeitpunktes des Auffindens beim Zugleiter abzugeben. Dieser verständigt die Betriebsleitung.

2.2.9 Kreuzungen und ihre Verlegung

zu § 20 (2) Kreuzungsbahn- höfe

Kreuzungen sind auf den Zuglaufstellen gemäß SbV 8.1 zugelassen, wenn in Spalte Kreuzung ein „ja“ angegeben ist.

Bei allen Zugkreuzungen haben die Triebfahrzeugführer vor der Abfahrt von dem dem Kreuzungsbahnhof vorgelegenen Bahnhof Verbindung miteinander aufzunehmen, um sich auf die Kreuzung mit folgendem Wortlaut aufmerksam zu machen: "Kreuzung in ... nach Buchfahrplan" oder " ... nach Befehl", oder " ... nach Fplo".

zu § 20 (4) Kreuzungen auf Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal

Der Auftrag zur Einfahrt des vor der Trapeztafel haltenden Zuges ist mündlich über Telefon oder Funk zu geben. Wird das Signal Zp 11 "Kommen" verwendet, soll nach Möglichkeit das Lichtsignal (-.-) mit der Handlampe oder mit dem Spitzensignal gegeben werden.

2.2.10 Überholungen und ihre Verlegung

**zu § 21 (2)
Überholungsbahnhöfe** Überholungen sind auf den Zuglaufstellen gemäß SbV 8.1 zugelassen, wenn in Spalte Überholung ein „ja“ angegeben ist.

2.2.11 Rangieren im Zugleitbetrieb

**zu § 22 (3)
Rangieren unterwegs** Mit Ausnahme des Bahnhofs Minden Friedrich-Wilhelm-Straße darf auf die Einholung der Rangiererlaubnis verzichtet werden, wenn bis zu der Betriebsstelle, auf deren Hauptgleis rangiert werden soll, oder darüber hinaus eine Fahrerlaubnis vorliegt und eine Ankunftsmeldung nicht gegeben wurde.
Bei nichtbesetzter Zugleitstelle ist SbV 9.12 zu beachten.

2.2.12 Sperrungen von Gleisen

**zu § 26 (2)
Planmäßige Sperrung von Gleisen** Planmäßige Sperrungen bei Bauarbeiten werden in der Regel durch Betra angeordnet. Bei kurzfristigen Arbeiten im Gleisbereich beantragt der Rottenaufsichtsbedienstete die Sperrung des Gleises beim Zugleiter und meldet diesem ebenso die Strecke wieder frei.
Innerhalb der gesperrten Strecke ist die Arbeitsstelle beidseitig durch Sh2-Signal in mindestens 50 m Abstand zu schützen.

2.2.11 Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeuge

**zu § 30 (7)
Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen** Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen ist nicht gestattet.

2.3 Zugfahrdienst

2.3.1 Bilden der Züge

**zu § 32 (1)
Länge der Züge** Die maximale Zuglänge ergibt sich aus den Nutzlängen der Gleise auf den Bahnhöfen, auf denen der Zug planmäßig halten oder rangieren muss.
Reisezüge dürfen länger als die bestehenden Bahnsteige sein. Das Zugbegleitpersonal hat in diesen Fällen zu veranlassen, dass nur Einstiege benutzt werden, die sich am Bahnsteig befinden.

**zu § 32 (7)
Wagen mit außergewöhnlichen Sendungen** Im Bereich der Weserbrücke und der Mittellandkanalbrücken in Hahlen und Hille bestehen Einschränkungen des Regellichtraumes. Die Einschränkungen sind in einer besonderen Übersicht dargestellt. Diese Brücken dürfen daher nicht von Fahrzeugen befahren werden, welche die Fahrzeugbegrenzung nach EBO bzw. das zulässige Lademaß überschreiten.
Außergewöhnliche Sendungen dürfen nur auf Anordnung der Betriebsleitung befördert werden.

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

Die für die einzelnen Streckenabschnitte zugelassenen Radsatzlasten und Fahrzeuggewichte je Längeneinheit (Meterlast) sind in einer besonderen Übersicht festgelegt. Die dort angegebenen Höchstwerte dürfen in keinem Fall überschritten werden. Dies gilt insbesondere für die Weserbrücke, weil deren Tragfähigkeit eingeschränkt ist.

2.3.2 Nachgeschobene Züge

* **zu § 35 (2)** Züge dürfen bei Bedarf im gesamten MKB-Netz nachgeschoben werden. Dabei ist
* **Zulässigkeit** das nachschiebende Triebfahrzeug mit dem Zug zu kuppeln.

zu § 35 (7) Die Verständigung zwischen dem vordersten und dem nachschiebenden Trieb-
Abfahrt fahrzeug darf über Telefon oder Funk erfolgen.

zu § 35 (9) Die Verständigung zwischen dem vordersten und dem nachschiebenden Trieb-
Beendigung des fahrzeug darf über Telefon oder Funk erfolgen.
Nachschiebens

* **zu § 38 (1)** Für alle Züge und Sperrfahrten auf Strecken der MKB sind Fahrtberichte zu
* **Führen des Fahrt-** führen.
* **berichts**

2.3.4 Bremsberechnung

zu § 41 (1) Auf Strecken der MKB gilt die Bremsstafel für 400 m Bremsweg nach FV-NE.
Mindestbrems- Die Mindestbremsstufen sind im Buchfahrplan oder in der Fplo angegeben.
hundertstel Hier sind höhere Werte, insbesondere in den Annäherungsstrecken technisch gesicherter BÜ, berücksichtigt.

zu § 41 (2) Für jedes fehlende Bremsstufen ist die im jeweiligen Abschnitt zulässige
Mindestbrems- Geschwindigkeit des Zuges um 1 km/h zu reduzieren.
hundertstel nicht
erreicht

2.3.5 Fahrt auf der Strecke

zu § 44 (17) Wenn für einen Bahnhof „vE“ (vorsichtige Einfahrt) vorgeschrieben ist, kann dies
Vorsichtige ein zusätzlicher Hinweis auf die Einfahrt in ein besetztes Gleis oder die Einfahrt in
Einfahrt ein Gleis mit eingeschränktem Durchrutschweg sein.

zu § 44 (18) Mit Bezug auf § 44 (18) sind in SbV 8.3 ff. die gewöhnlichen Halteplätze auf den
Halt nach der Betriebsstellen festgelegt.
Einfahrt

* **zu § 44 (20)** Das erfolgte Abstellen von Zügen, Zugteilen oder Fahrzeugen im Streckengleis
* **Verbleiben von** oder durchgehenden Hauptgleis einer Betriebsstelle ist dem Zugleiter durch den
* **Fahrzeugen im** Zugführer zu melden.
* **Hauptgleis**

2.3.6 Fahrgeschwindigkeiten

**zu § 45 (3)
Zulässige Geschwindigkeiten**

Die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten sind im Buchfahrplan angegeben und durch Signale geregelt. Befahren Züge Nebengleise bei Kreuzungen oder Überholungen, so gilt die für das durchgehende Hauptgleis vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit, jedoch max. 40 km/h. Örtlich zugelassene niedrigere Fahrgeschwindigkeiten sind in den Anweisungen „*Beschreibung der örtlichen Verhältnisse*“ (→ SbV 8.3 ff.) geregelt.

**zu § 45 (4)
Geschwindigkeitsbeschränkungen**

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei nachgeschobenen Zügen beträgt 30 km/h, wenn keine niedrigere Geschwindigkeit maßgebend ist.

2.3.7 Unregelmäßigkeiten während der Fahrt, Verletzungen von Personen und Schäden an Fahrzeugen

**zu § 47 (7)
Stehenlassen eines Zugteils**

Die am stehenbleibenden Zugteil anzuziehenden Hand- oder Feststellbremsen sind einer besonderen Tabelle zu entnehmen (→ SbV 9.2). Ist die erforderliche Anzahl der Bremsen im Zug nicht vorhanden, so darf der Zugteil nicht abgekuppelt werden. In diesem Fall ist ein Hilfstriebfahrzeug anzufordern.

2.3.8 Unregelmäßigkeiten während der Fahrt, Störungen an der Infrastruktur

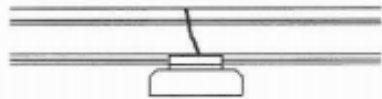
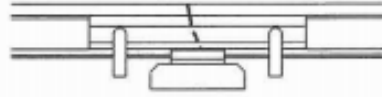



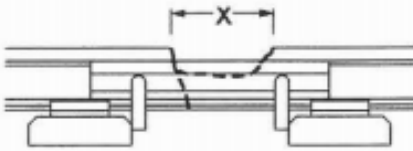
**zu § 48 (4)
Unregelmäßigkeit in der Einschaltstrecke der Bahnübergänge**





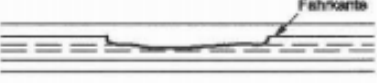
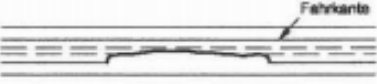
Regelungen zu Fahrgeschwindigkeiten niedriger als 20 km/h in der Einschaltstrecke von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen enthält die Anweisung „*Betriebliche Bestimmungen für Bahnübergänge*“ (→ SbV 5.2).

**zu § 48 (9)
Schienenbrüche**

Erkennt oder vermutet das Zugpersonal einen Schienenbruch ist möglichst vor diesem anzuhalten und unter Angabe der Lage (Gleis, km) unverzüglich dem Zugleiter zu melden. Das Zugpersonal wirkt an der Beurteilung von Schienenbrüchen mit und berücksichtigt dabei das folgende Merkblatt für Schienenbrüche:

*
*
*
*
*

1	2	3	4
lfd. Nr.	Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
1	Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagsplatte 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	Bruch Nr. 1, gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	Querbruch innerhalb des Schwellenfaches 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	Bruch Nr. 2, gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch am Schienenkopf (eingetreten oder zu befürchten) 	unbefahrbar	unbefahrbar
3a	Bruch Nr. 3, gesichert mit Notlaschenverband 	$x \leq 25 \text{ cm}$: Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung $x > 25 \text{ cm}$: Bruchlücke unbefahrbar	unbefahrbar

1	2	3	
Ifd. Nr.	Beschreibung und Darstellung des Schienenbruchs	Beurteilung bez. Befahrbarkeit ¹⁾	
		in Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen	in Gleisen auf Brücken und in Tunneln
3b	eingebaute Ersatzschiene über 4 Schwellenfelder 	befahrbar im Außenstrang von Bögen mit $r < 500$ m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außenstrang von Bögen mit $r < 500$ m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 ²⁾	Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 ²⁾	wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch  fester oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 ²⁾	Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf  fester oder schwebender Stoß	unbefahrbar	unbefahrbar
7 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante  Draufsicht auf die Schiene	unbefahrbar	unbefahrbar
8 ²⁾	langer seitlicher Ausbruch an der Außenkante. Draufsicht auf die Schiene. 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung

1) Der EBL / ABL kann hiervon abweichende Festlegungen treffen.

2) Nr. 4 bis 8: Ersatzschienen einbauen oder Schienen auswechseln.

2.4 Rangierdienst

*

2.4.1 Durchführen

**zu § 53 (5)
Rangieren im
Gefälle** Die Betriebsstellen oder auch Bereiche innerhalb von Betriebsstellen, die in einem Gefälle von mehr als 2,5 ‰ liegen, sowie die dort zu beachtenden Regelungen sind in den Anweisungen „*Beschreibung der örtlichen Verhältnisse*“ (→ SbV 8.3 ff.) zusammengestellt.

**zu § 53 (10)
Verschieben ohne
Rangierpersonal** Das Verschieben von Wagen ohne Rangierpersonal ist in Betriebsgleisen der MKB nicht zugelassen. Für Anschluss- und Hafengleise können abweichende Regelungen zugelassen sein.

2.4.2 Befahren von Übergängen

**zu § 55 (1)
Sichern von Bahn-
übergängen** Beim Rangieren über technisch gesicherte Bahnübergänge (tg BÜ) sind die „Betrieblichen Bestimmungen für Bahnübergänge“ (→ SbV 5.2) zu beachten. Das Rangieren über nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge (ntg BÜ) innerhalb der Bahnhöfe hat mit größter Vorsicht zu erfolgen. Vor dem Befahren ist Achtungssignal Zp 1 zu geben. Der BÜ darf nur befahren werden, wenn der Betriebsbedienstete an der Spitze der Rangierfahrt zweifelsfrei feststellen kann, dass keine Gefahr besteht. Ist diese Feststellung nicht möglich, ist der BÜ durch Posten zu sichern.

Nichttechnisch gesicherte BÜ, die nicht beiderseits beleuchtet sind, dürfen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter nicht durch haltende Rangierfahrten besetzt werden. Es muß so angehalten werden, daß die Rangierfahrt vor dem BÜ zum Halten kommt, bzw. den BÜ freifahren hat.

Müssen Fahrzeuge in der Nähe eines BÜ abgestellt oder aufgenommen werden, so ist der BÜ nach dem Kuppeln schnellstmöglich zu räumen.

An nichttechnisch gesicherten BÜ von Anschlußbahnen, an denen keine Andreas-kreuze aufgestellt sind, hat die Eisenbahn keinen Vorrang. Derartige BÜ sind durch Posten gem. FV-NE, § 55 (1) d) zu sichern.

Auf BÜ, die durch Posten zu sichern sind, wird in den Anweisungen „*Beschreibung der örtlichen Verhältnisse*“ (→ SbV 8.3 ff.) hingewiesen.

2.4.3 Abstoßen und Ablaufen

**zu § 56 (1)
Ablauf- und Ab-
stoßverbot** Abstoßen und Ablaufen ist auf allen Betriebsstellen nicht zugelassen.

2.4.4 Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

**zu § 58 (2)
Festlegen
Festlegemittel** Nicht benutzte Hemmschuhe werden im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße in den dafür vorgesehenen Halterungen aufbewahrt. Hemmschuhe für andere Betriebsstellen sind auf dem Triebfahrzeug mitzuführen.

**zu § 58 (3)
Festlegungspflicht** Fahrzeuge sind an allen Stellen gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern. Die EVU treffen hierzu Regelungen in eigener Verantwortung.

2.4.5 Rangieren auf Hauptgleisen

**zu § 59 (2)
Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus**

Die Erlaubnis für das Rangieren über die Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus erteilt der Zugleiter mündlich. Die Sperrung des angrenzenden Streckenabschnitts ist in das Meldebuch für den Zugleiter einzutragen.

**zu § 59 (3)
Gefährdende Rangierbewegungen**

Auf den Betriebsstellen ist vor der Ankunft eines Zuges das Rangieren auf allen Gleisen rechtzeitig einzustellen. Ausnahmen zu dieser Bestimmung sind in den Anweisungen „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ (→ SbV 8.3 ff.) angegeben.

2.4.6 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

**zu § 60 (1)
Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt**

Wenn in den Anweisungen „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ (→ SbV 8.3 ff.) nicht anders geregelt, beginnt die Zugfahrt an der Stelle, an der die Zuglaufmeldung abgegeben wurde.

**zu § 60 (2)
Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt**

Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz ist generell nicht zugelassen. Ausnahmen zu dieser Bestimmung sind in den Anweisungen „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“ (→ SbV 8.3 ff.) angegeben.

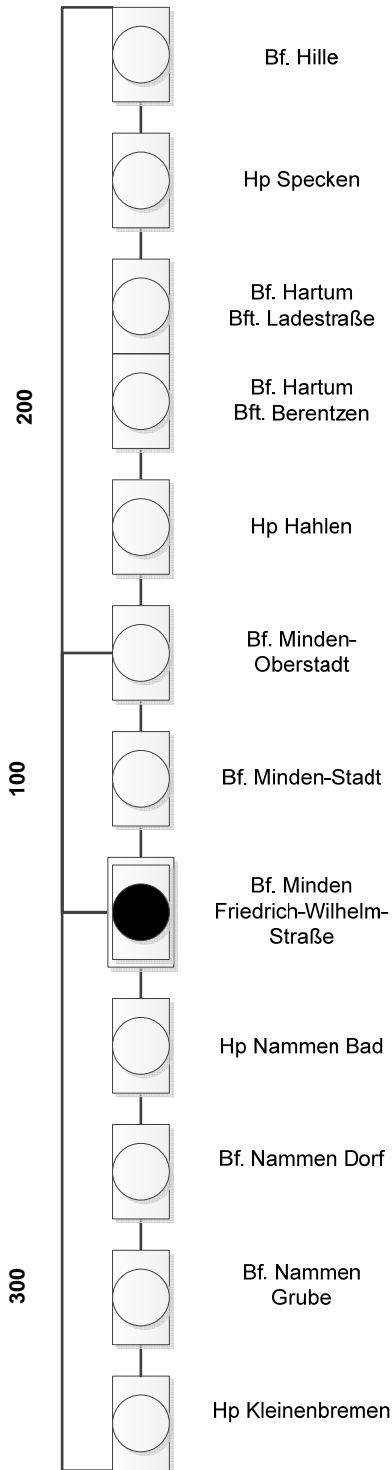
3 Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

Unfallmeldestelle

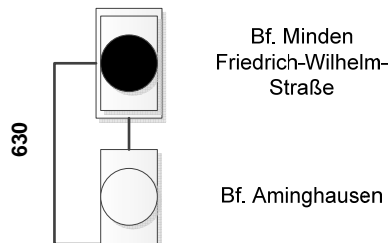
Unfallmeldestelle ist der Bahnhof Minden Friedrich-Wilhelm-Straße (Zugleitstelle). Unfallmeldeposten sind die mit Telefon und / oder Sprechfunk ausgerüsteten Fahrzeuge.

Bei unbesetzter Zugleitstelle nimmt bei Güterzügen der Zugführer bzw. bei Reisezügen die Rufbereitschaft die Aufgaben der Unfallmeldestelle wahr. Dazu sind auf allen eingesetzten Triebfahrzeugen die Unfallmeldetafeln I und II mitzuführen.

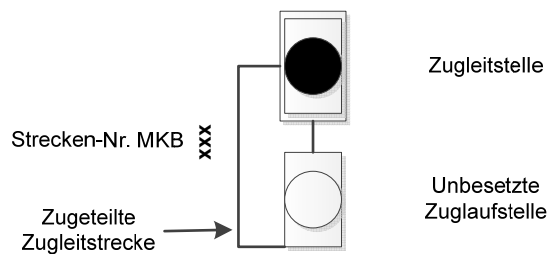
* * *



Zuglaufstelle	Kreuzung	Überholung
Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	ja	ja
Minden-Stadt	ja	ja
Minden-Oberstadt	ja	ja
Hahlen	nein	nein
Hartum Bft. Berentzen	nein	nein
Hartum Bft. Ladestraße	ja	ja
Specken	nein	nein
Hille	ja	nein
Nammen Bad	nein	nein
Nammen Dorf	ja	ja
Nammen Grube	ja	ja
Kleinenbremen	nein	nein
Aminghausen	ja	nein



Zeichenerklärung



* * *

1. Bestimmungen für alle Strecken und Betriebsstellen

1.1 Streckenetz der MKB

Der Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße ist der Betriebsmittelpunkt der MKB und liegt in Minden (Westf.). Hier befindet sich die einzige Zugleitstelle.

Gleichfalls im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße befindet sich der Übergang zum Streckennetz der DB AG.

Im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße beginnen die Strecken nach Minden-Oberstadt, nach Kleinenbremen und nach Aminghausen. Im Bf Minden-Oberstadt zweigt die Strecke nach Hille ab.

Darüber hinaus befinden sich in Minden die Gleisanlagen zur Erschließung der Mindener Häfen und Industriegebiete. Das Streckennetz der MKB liegt auf dem Gebiet der Städte Minden und Porta Westfalica sowie der Gemeinde Hille.

1.2 Zugehörigkeit der Strecken und Betriebsstellen

Land	Nordrhein-Westfalen
Regierungsbezirk	Detmold
Kreis	Minden-Lübbecke
Kommune	Stadt Minden
	Gemeinde Hille
	Stadt Porta Westfalica
Polizeibehörde	Minden
Oberstaatsanwaltschaft	Bielefeld
Landgericht	Bielefeld
Amtsgericht	Minden

1.3 Allgemeine Gefahrenstellen

Im Bereich des MKB-Streckennetzes befinden sich Bauwerke (Brücken und Durchlässe) ohne Umwehrung. An diesen Stellen ist besondere Vorsicht geboten.

2. Bestimmungen für einzelne Strecken und Betriebsstellen

Für die einzelnen Strecken, Betriebstellen, Hafenbahnen und Industriegleise bestehen besondere Anweisungen.

Die Hinweise am Seitenrand dieser Anweisungen beziehen sich auf die FV-NE, soweit nicht anders vermerkt.

* * *

Strecke 100 / 200: Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Hille

Bremsweg der Strecke: 400 m

Abweichende Bremswege

Ri	km	Bremsweg	Signal / Ort
↓	0,872	113 m	ab Signal Bü 2 für BÜ 104 „Hermannstraße“
↓	1,120	146 m	ab Signal Bü 2 für BÜ 105 „Goebenstraße“
↓	1,561	148 m	vor BÜ 107 „Marienstraße“
*	↓	2,134	200 m ab ÜS für BÜ 201 „Stiftsallee“
↓	2,746	200 m	ab ÜS für BÜ 203 „Drabertstraße“
↓	3,146	200 m	ab ÜS für BÜ 205 „Hahler Straße I“
↓	3,551	200 m	ab ÜS für BÜ 206 „Bismarckstraße“
↓	4,002	200 m	ab ÜS für BÜ 208 „Hohenzollernring“
↓	4,471	200 m	ab ÜS für BÜ 210 „Preußenring“
↓	5,881	155 m	ab Signal Bü 2 für BÜ 213 „Hahler Straße II“
↓	6,295	300 m	ab ÜS für BÜ 214 „Petershäger Weg“
↑	6,811	180 m	ab ÜS für BÜ 214 „Petershäger Weg“
↑	6,338	155 m	ab Signal Bü 2 für BÜ 213 „Hahler Straße II“
↑	4,891	200 m	ab ÜS für BÜ 210 „Preußenring“
↑	4,482	270 m	ab ÜS für BÜ 208 „Hohenzollernring“
↑	3,966	200 m	ab ÜS für BÜ 206 „Bismarckstraße“
↑	3,562	200 m	ab ÜS für BÜ 205 „Hahler Straße I“
*	↑	3,171	200 m ab ÜS für BÜ 203 „Drabertstraße“
↑	2,576	200 m	ab ÜS für BÜ 201 „Stiftsallee“
↑	1,466	160 m	ab Signal Bü 2 für BÜ 105 „Goebenstraße“
↑	1,147	125 m	ab Signal Bü 2 für BÜ 104 „Hermannstraße“
↑	1,161	200 m	ab ÜS für BÜ 101 „Friedrich-Wilhelm-Straße I“

Abweichende Signalstandorte (links vom Gleis)

Ri	km	Signal	Ort
↑	3,171	200 m	ab ÜS für BÜ 203 „Drabertstraße“
↓	0,547	Lf 6	Weserbrücke
↓	0,762	Lf7 / Lf 6	Weserbrücke; für BÜ 104 „Hermannstraße“
*	↓	1,001	Lf7 für BÜ 105 „Goebenstraße“
↑	10,051	ÜSW	für BÜ 220 „Holzhauser Straße“
↑	3,019	Bü 2	für BÜ 201 „Stiftsallee“
↑	2,010	ÜS	für BÜ 110 „Marienstraße“
↑	1,032	ÜS	für BÜ 104 „Hermannstraße“
↑	0,833	Lf 7 / Bü 4	für BÜ 103 „Alter Weserhafen“
↑	0,995	Bü 2	für BÜ 101 „Friedrich-Wilhelm-Straße I“
↑	1,740	Ne 5	Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße, Gl. 1

Bf. Minden Friedrich-Wilhelm-Straße, Zuglaufstelle, Bst. 910

(→ SbV 8.8)

Bf. Minden-Stadt, Zuglaufstelle, Bst. 911

Allgemeines

Lage

Der Bf. Minden-Stadt liegt in km 0,927 der Strecke Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Minden-Oberstadt und ist durch Trapeztafeln (Ne 1) begrenzt.

	in Richtung Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	in Richtung Minden-Oberstadt
Grenzen	Ne 1 km 0,899	Ne 1 km 1,302
Ra 10	km 0,869	km 1,118

Am östlichen Widerlager der Weserbrücke befindet sich ein Kilometrierungswechsel von fallender Kilometrierung in Richtung Minden-Oberstadt in km 0,667 auf km 0,500 mit anschließend steigender Kilometrierung in Richtung Minden-Oberstadt.

Hafen- und Industriegleise

- Gleis 12 „Abstiegshafengleis“ in km 0,927 (Weiche 1) und in dessen Verlängerung Gleis 4

Anschlussgleise

- Agl Drachen-Propangas in km 1,473 Gleis 4 mit Weiche 11

Besonderheiten

Das Agl Drachen-Propangas darf im Rahmen einer Störfallregelung im Notfall durch den Anschlussinhaber mittels eigener Seil-Rangieranlage geräumt werden. Dabei werden die Kesselwagen aus dem Anschlussgleis in das Gleis 4 verzogen.

Daher darf das Gleis 4 im Bereich der W11 sowie 10 Meter vor Weichenanfang W11 nur kurzzeitig im direkten Zusammenhang mit stattfindenden Rangierfahrten oder im Zeitraum der Entladung an der Ladestelle Lippe Agrar mit Fahrzeugen belegt werden. Siehe auch §53 (3).

Gleise

Gleis	NL [m]	Verwendung	Bemerkung
1		durchgehendes Hauptgleis	Weserbrücke
11	92	durchgehendes Hauptgleis	NL zwischen BÜ 104 und Ra 10
12	36	Bahnhofsgleis	Strecke 510 „Abstiegshafengleis“ zwischen W 1 und Gs I; NL zwischen Ra 12 W 1 und BÜ 516
4	197	Ladestelle Lippe Agrar	ab km 1,592 betrieblich gesperrt, NL zwischen Gs I und Sh 2, NL WA W 11 - Sh 2 = 104 m

*

*

Weichen / Gleissperren

Weiche / Gleissperre	Schließung	Bemerkung
W 1	f-1 / b-0	Schlüssel f-1 frei: Weiche in Grundstellung Linkslage Ri. Minden-Oberstadt verschlossen; Schlüssel b-0 frei: Weiche in Richtung Abstiegshafen verschlossen.
Gs I	d / k	Schlüssel d frei: Gs I abgelegt verschlossen Schlüssel k frei: Gs I aufgelegt verschlossen

Gs I in km 1,390 ist in Grundstellung abliegend verschlossen.

Gs I ist aufliegend zu verschließen, wenn Wagen im Gleis 4 zur Be- oder Entladung abgestellt werden.

Es besteht keine Abhängigkeit zu anderen Fahrwegelementen.

Bahnübergänge

Im Bereich des Bahnhofs Minden Stadt befinden sich folgende Bahnübergänge:

BÜ-Nr.	km	Straßenname	im Gleis	Sicherungsart
103	0,885	Alter Weserhafen	1	ntg
104	1,013	Herrmannstraße	11	tg
516	1,013	Herrmannstraße	12	tg
105	1,286	Goebenstraße	11	tg
503	0,290	Brühlstraße	12	ntg
515	0,320	Zufahrt Brühlstraße 10	12	ntg
522	0,360	Zufahrt Brühlstraße 11	12	ntg
523	0,380	Zufahrt 1 Diakonisches Werk	12	ntg
524	0,440	Zufahrt 2 Diakonisches Werk	12	ntg
525	0,460	Zufahrt Wago	12	ntg
504	0,592	Hansastraße	12	ntg
505	0,666	Schierholzstraße	12	ntg
514	0,822	Zufahrt Werftstraße 13	12	ntg
506	0,987	Fuldastraße	12	ntg
507	1,168	Bauhofstraße	12	tg
541	1,355	Werftstraße	12	ntg
544	1,367	Zufahrt Drachengas	12	ntg
543	1,452	Zufahrt Werftstraße 151	4	ntg
542	1,525	Zufahrt Werftstraße 81	4	ntg

Bauwerke

Im Bereich des Bahnhofs Minden Stadt befinden sich folgende Bauwerke:

BW-Nr.	km	Bezeichnung	im Gleis	Bemerkungen
1	0,500 – 0,854	Weserbrücke	1	durchgehender Randweg nur auf südlicher Bauwerksseite, auf nördlicher Bauwerksseite Absturzgefahr, im Bereich des Strombogens Einschränkung des Regellichtraumes, vgl. SbV 6.7.2

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Einfahrt

§ 17

Der Haltebereich vor der Trapeztafel in Fahrtrichtung Minden Friedrich-Wilhelm-Straße befindet sich in der Einschaltstrecke des BÜ 105 "Goebenstraße". Kreuzungen und Zugfolge sind daher so zu regeln, dass ein Halt vor dieser Trapeztafel vermieden wird.

Zugfahrdienst

Länge der Züge

§ 32 (1)

Einschränkung der Zuglänge bei Zügen	max. Zuglänge
<u>aus Richtung Minden Friedrich-Wilhelm-Straße in Gl. 1</u>	300 m
<u>aus Richtung Minden Friedrich-Wilhelm-Straße bei Halt vor Ne 1</u>	107 m
<u>aus Richtung Minden-Oberstadt in Gl. 1</u>	300 m

Vorbereitung zur Fahrt

§ 42

Beginnende Züge in Fahrtrichtung Minden-Oberstadt stellen sich in Gleis 1 mit der Zugspitze vor Bü 2 des BÜ 104 bereit.

Halt nach der Einfahrt

§ 44 (18)

Der gewöhnliche Halteplatz befindet sich im Gleis 1 zwischen Ra 10 Richtung Minden Friedrich-Wilhelm-Straße und Bü 2 des BÜ 104 „Herrmannstraße“ Richtung Minden-Oberstadt.

Bei Halt in Gleis 1 ist zu beachten:

Im Bereich des gewöhnlichen Halteplatzes befindet sich die Weserbrücke. Mit Reisenden besetzte Züge halten möglichst außerhalb des Brückenbereichs, anderenfalls sind Maßnahmen durch das EVU zu treffen, um die Sicherheit der Reisenden trotz der Absturzgefahr im Brückenbereich zu gewährleisten.

Rangierdienst

Örtliche Besonderheiten

§ 51 (13)

Beim Rangieren im Bahnhof Minden-Stadt ist darauf zu achten, dass Bahnübergänge nicht übermäßig lang mit Schienenfahrzeugen belegt werden.
Beim Rangieren auf der Weserbrücke darf sich der Lrf/Rb ausschließlich auf der südlichen Bauwerksseite aufhalten (Rangierseite = Randwegseite).
Im Bereich der Brücke dürfen Fahrzeuge zeitweise abgestellt werden, allerdings darf im Bereich der Brücke nicht gekuppelt oder entkuppelt werden.
Die Rampen vor den Lagerhallen in Gleis 4 befinden sich z.T. innerhalb des Regellichtraumes. An diesen Stellen ist mit besonderer Vorsicht zu rangieren.

Geschwindigkeit

§ 53 (2)

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren beträgt 20 km/h mit folgenden Ausnahmen:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren im Gleis 4 beträgt 10 km/h.
- Im Bereich der Rampen vor den Lagerhallen sowie im Bereich der Anschlussweiche Drachen-Propangas im Gleis 4 darf mit höchstens Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.

Beobachten des Fahrwegs

§53 (3)

Das Agl Drachen-Propangas darf im Rahmen einer Störfallregelung im Notfall durch den Anschlussinhaber mittels eigener Seil-Rangieranlage geräumt werden. In diesem Fall können Wagen aus dem Anschlussgleis in das Gleis 4 gezogen werden. Im Bereich der Anschlussweiche ist deshalb auf außerplanmäßig abgestellte Wagen zu achten.

Rangieren im Gefälle

§ 53 (5)

Bereiche mit Neigung > 2,5 ‰)	Neigung
Gl. 1 zwischen Ne 1 und Ra 10 aus Ri. MF	max. 8,4 ‰
Gl. 1 zwischen Ra 10 und Weserbrücke aus Ri. MF	max. 12,0 ‰
Gl. 1/11 bzw. 12 zwischen Weserbrücke und BÜ 104/516 „Herrmannstraße“	max. 15,3 ‰
Gl. 12	maßgebend 4,4 ‰

Verschieben ohne Rangierpersonal

§ 53 (10)

Im Bereich des Gleises 4 zwischen Gs I und Sh 2 ist das Verschieben von Güterwagen ohne Rangierpersonal durch eingewiesene Mitarbeiter gestattet, wenn die Gs I aufgelegt verschlossen ist.

Weichen und Signale

§54 (2)

Weiche 1 ist in Grundstellung zu verschließen, sobald außerhalb der Sichtweite zur Weiche 1 rangiert wird.
Auf das Verschließen in Grundstellung darf verzichtet werden, wenn außerhalb der Sichtweite zur Weiche 1 rangiert wird und während des Rangierens keine Zugfahrten auf der Strecke 100 stattfinden. In diesem Fall ist die Weiche 1 in abzweigender Stellung zu verschließen und der Schlüssel während des Rangierens mitzuführen.

§ 58 **Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen**
Längerfristig dürfen Fahrzeuge nur in Gleis 4 abgestellt werden. Gs I ist dann aufgelegt zu verschliessen.

§ 59 (2) **Rangieren über Rangierhalttafel hinaus**
Rangieren über die Rangierhalttafel hinaus in Richtung Minden-Oberstadt ist nicht zugelassen, da für den Einschaltpunkt des BÜ 105 „Goebenstraße“ keine Unwirksamkeitsschaltung vorhanden ist.

§ 59 (3) **Gefährdende Rangierbewegungen**
Wird eine Zugfahrt erwartet, so ist das Rangieren auf allen Gleisen einzustellen, ausgenommen in den Gleisen 12 und 4, wenn die Weiche 1 in Grundstellung liegt und verschlossen oder bewacht ist.

Bf. Minden-Oberstadt, Zuglaufstelle, Bst. 912

Allgemeines

Lage

Der Bf. Minden-Oberstadt liegt in km 2,200 der Strecke Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Minden-Oberstadt.

Im Bf. Minden-Oberstadt beginnt die Strecke Minden-Oberstadt – Hille.

	in Richtung Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	in Richtung Hille
Grenzen	Ne 1 km 1,844	Ne 1 km 3,082
Ra 10	km 1,923	km 3,052

Hafen- und Industriegleise

- Westhafengleis in km 2,754 (Weiche 9)

Anschlußgleise

- Agl Museums-Eisenbahn Minden (MEM) in km 2,232 mit Weiche 8

- Agl Schünke Spedition in km 2,975 mit Weiche S

Gleise

Gleis	NL [m]	Verwendung	Bemerkung	
* * * *	1	209	durchgehendes Hauptgleis	NL zwischen W 1 und W 7, Bahnsteig 103 m, NL zwischen W und W 4 = 41 m, NL zwischen W 4 und W 7 = 132 m
	2	209	Umlaufgleis	NL zw. W 2 und W 7 = 182 m
* *	3	142	Abstellgleis	NL hinter Gs
	4	116	Abstellgleis	NL hinter Gs
	5	59	Verbindungsgleis	NL hinter Gs; Reisendenüberweg (RÜ); Bahnsteig vor RÜ 22 m, Bahnsteig hinter RÜ 19 m, bei Belegung W 8 40 m; NL über W 8 und Gl. 6 = 184 m
	6	82	Ladestraßengleis	nutzbare Ladekantenlänge bei Belegung W 8 = 100 m

Bahnübergänge

Im Bereich des Bahnhofs Minden-Oberstadt befinden sich folgende Bahnübergänge:

BÜ-Nr.	km	Straßenname	im Gleis	Sicherungsart	
* *	110	1,990	Marienstraße	1	tg
	201	2,355	Stiftsallee	1	tg
	202	2,541	Melittastraße	1	ntg/Umlaufsperr
	203	2,953	Drabertstraße	1	tg
	508	0,185	Herrmann-Schoppe-Straße	Westhafen	ntg

Bahnsteige

Bahnsteige befinden sich am Gleis 1 und am Gleis 5. Der Bahnsteig ist mit einer Bahnsteigbeleuchtung ausgestattet, die über einen Schalter am Bahnhofsgebäude ein- und ausgeschaltet werden kann.

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Handverschluß

§ 15 (5)

Verwendete Schlüssel und Abhängigkeiten:

Weiche / Gleissperre	Schließung	Schlüssel aus	Schließung
Weichen 1, 7	o-0		
Weiche 4	g-0 / c-1	g-0 aus Gleissperre	o-0
Gleissperre in Gleis 3	o-0		
Gleissperre in Gleis 4	o-0		

Ist der Schlüssel c-1 frei, ist die Weiche 4 in Linkslage und die Gleissperre abgelegt verschlossen.

- § 17** **Einfahrt**
Der Haltebereich vor der Trapeztafel aus Richtung Minden Friedrich-Wilhelm-Straße befindet sich in der Einschaltstrecke des BÜ 110 "Marienstraße". Kreuzungen und Zugfolge sind daher so zu regeln, daß ein Halt vor dieser Trapeztafel vermieden wird.

Zugfahrdienst

Länge der Züge

§ 32 (1)	Einschränkung der Zuglänge bei Zügen	max. Zuglänge
	<u>aus Richtung Minden Friedrich-Wilhelm-Straße</u>	300 m
	<u>aus Richtung Hille</u> - bei Halt vor der Trapeztafel - bei kurzem Halt vor der Trapeztafel in Ausnahmefällen (BÜ Lessingstraße besetzt!)	300 m 140 m 240 m

- § 44 (18)** **Halt nach Einfahrt**
Einfahrende Züge halten:
a) aus Richtung Minden Friedrich-Wilhelm-Straße in Gleis 1 zwischen BÜ 110 "Marienstraße" und BÜ 201 "Stiftsallee",
b) aus Richtung Hille in Gleis 1 zwischen BÜ 201 "Stiftsallee" und BÜ 110 "Marienstraße"; bei Bedienung des Agl Schünke oder des Westhafengleises nach Freifahren des BÜ 203 "Drabertstraße".

Rangierdienst

- § 51 (13)** **Örtliche Besonderheiten**
Innerhalb des Bf Minden-Oberstadt ist die Länge von Rangierfahrten aufgrund der nutzbaren Länge des Gleises zwischen Anschlußweichen und Bahnübergängen bzw. Einschaltpunkten von BÜ-Sicherungsanlagen begrenzt.
- Rangierfahrt zum Westhafen (→ SbV 8.6).
- Rangierfahrt zum Agl Schünke (Drabertstraße).

Rangieren im Gefälle

§ 53 (5)	Bereiche mit Neigung > 2,5 ‰	maßgebende Neigung
	zwischen BÜ 110 „Marienstraße" und Trapeztafel an der Bleiche	16,7 ‰

- § 58 (1)** **Abstellen**
Längerfristig dürfen Fahrzeuge nur in den Gleisen 3, 4, 5 und 6 abgestellt werden.

- § 59 (3)** **Gefährdende Rangierbewegungen**
Wird eine Zugfahrt erwartet, so ist das Rangieren auf allen Gleisen einzustellen, ausgenommen im Westhafengleis, wenn die Abzweigweiche zum Westhafen in gerader Stellung liegt und verschlossen oder bewacht ist.

Hp. Hahlen, Zuglaufstelle, Bst. 922

Allgemeines

Lage

Der Hp Hahlen liegt in km 7,100 der Strecke Minden-Oberstadt - Hille.

	in Richtung Minden-Oberstadt	in Richtung Hille
Grenzen	Ne 1 km 6,918	Ne 1 km 7,196

Die nutzbare Bahnsteigkantenlänge beträgt 48 m.

Bahnübergänge

Im Bereich des Haltepunkts Hahlen befinden sich folgende Bahnübergänge:

BÜ-Nr.	km	Straßenname	im Gleis	Sicherungsart
215	7,117	Molkereiweg	1	ntg

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Einfahrt

§ 17

Im Haltebereich vor der Trapeztafel aus Richtung Minden-Oberstadt befindet sich der Einschaltpunkt des BÜ 214 "Petershäger Weg". Zur Vermeidung rückwärtiger Einschaltungen des BÜ bei Weiterfahrt des Zuges ist die Zugfolge so zu regeln, dass ein Halt vor dieser Trapeztafel vermieden wird.

Zugfahrdienst

Länge der Züge

§ 32 (1)

Einschränkung der Zuglänge bei Zügen	max. Zuglänge
<u>Am Hp Hahlen haltende Züge</u>	160 m

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Halt nach der Einfahrt

§ 44 (18)

Der gewöhnliche Halteplatz für Züge im Hp Hahlen befindet sich zwischen km 6,948 (30 m hinter NE 1 Ri. MO) und BÜ 215 „Molkereiweg“ in km 7,117.

Bf. Hartum, Zuglaufstelle, Bst. 923

Allgemeines

Lage

Der Bf Hartum liegt in km 10,000 der Strecke Minden-Oberstadt - Hille und teilt sich in die Bahnhofsteile Berentzen in km 8,900 (Bst. 923a) sowie Ladestraße in km 10,000 (Bst. 923b) auf.

	in Richtung Minden Oberstadt	in Richtung Hille
Grenzen	Ne 1 km 8,276	Ne 1 km 10,106
Ra 10 Bft. Berentzen	km 8,310	km 9,427
Ra 10 Bft. Ladestraße	km 9,487	km 10,076

Die Grenze zwischen den beiden Bahnhofsteilen befindet sich in km 9,457.

Anschlussgleise

- Agl. Berentzen mit Weiche 3 in km 8,762

Gleise

Gleis	NL [m]	Verwendung	Bemerkung
1		durchgehendes Hauptgleis	
11	169	durchgehendes Hauptgleis	
12	169	Ladestraße, Umlaufgleis	NL zwischen Gs 155 m

Weichen / Gleissperren

Weiche / Gleissperre	Schließung	Bemerkung
W 1	e-0	Schlüssel f-1 frei: Weiche in Grundstellung Linkslage Ri. Minden-Oberstadt verschlossen; Schlüssel b-0 frei: Weiche in Richtung Abstiegshafen verschlossen.
W 2	e-0	
Gs I	e-0 / o-0	Schlüssel e-0 frei: Gs I abgelegt verschlossen Schlüssel o-0 frei: Gs I aufgelegt verschlossen
Gs II	e-0 / o-0	Schlüssel e-0 frei: Gs I abgelegt verschlossen Schlüssel o-0 frei: Gs I aufgelegt verschlossen

Bahnübergänge

Im Bereich des Bahnhofs Hartum befinden sich folgende Bahnübergänge:

BÜ-Nr.	km	Straßenname	im Gleis	Sicherungsart
217	8,294	Mühlenfeld	1	tg
218	8,722	Sollingweg	1	tg
219	9,055	Westergrund	1	ntg
220	10,041	Holzhauser Straße	11	tg

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

§ 15 (2)

Grundstellung (von Gleissperren)

Die Grundstellung der Gleissperren in Gl. 2 ist abliegend verschlossen. Werden Fahrzeuge in Gl. 2 abgestellt, so sind beide Gleissperren aufzulegen und zu verschließen.

§ 15 (5)

Handverschluß

Verwendete Schlüssel und Abhängigkeiten:

Weiche / Gleissperre	Schließung	Schlüssel aus	Schließung
Weichen 1, 2	e-0	Gleissperre	o-0

§ 44 (18)

Halt nach der Einfahrt

Der gewöhnliche Halteplatz für Züge im Bft. Berentzen befindet sich zwischen BÜ 218 „Sollingweg“ und Ra 10 in km 9,427. Dabei ist nach Möglichkeit der Bereich des BÜ 219 „Westergrund“ frei von Fahrzeugen zu halten.

Der gewöhnliche Halteplatz für Züge im Bft. Ladestraße befindet sich zwischen Ra 10 in km 9,487 und BÜ 220 „Holzhauser Straße“.

Rangierdienst

Rangieren im Gefälle

§ 53 (5)

Bereiche mit Neigung > 2,5 ‰	maßgebende Neigung
gesamte Betriebsstelle	10 ‰

§ 58 (1)

Abstellen

Fahrzeuge dürfen mit Zustimmung des Zugleiters auch im durchgehenden Hauptgleis, Gleis 1 bzw. 11, abgestellt werden, wenn keine Zugfahrten vorgesehen sind, die den Bahnhof bzw. Bahnhofsteil durchfahren sollen.

Hp. Specken, Zuglaufstelle, Bst. 925

Allgemeines

Lage

Der Hp Specken liegt in km 13,400 der Strecke Minden-Oberstadt - Hille.

	in Richtung Minden-Oberstadt	in Richtung Hille
Grenzen	Ne 1 km 13,319	Ne 1 km 13,570

Die nutzbare Bahnsteigkantenlänge beträgt 143 m.

Bahnübergänge

Im Bereich des Haltepunkts Specken befinden sich folgende Bahnübergänge:

BÜ-Nr.	km	Straßenname	im Gleis	Sicherungsart
228	13,335	Nordhemmer Straße	1	tg
229	13,542	Feldweg	1	ntg

Zugfahrdienst

Länge der Züge

§ 32 (1)

Einschränkung der Zuglänge bei Zügen	max. Zuglänge
Am Hp Specken haltende Züge	186 m

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Halt nach der Einfahrt

§ 44 (18)

Der gewöhnliche Halteplatz für Züge im Hp Specken befindet sich zwischen FS 13 des BÜ 228 „Nordhemmer Straße“ und BÜ 229 „Feldweg“ in km 13,542.

Bf. Hille, Zuglaufstelle, Bst. 926

Allgemeines

Lage

Der Bf Hille liegt in km 15,700 der Strecke Minden - Hille.
Das ÜSW des BÜ 236 rechts des Gleis 1 in Fahrtrichtung Hille Hafen gilt auch für Gleis 3.

Hafen- und Industriegleise

- Hafengleis Hille in km 15,843 (Weiche 4)

Anschlußgleise

- Agl Gemeinde Hille (Hille Hafen-Süd) in km 16,987

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Handverschluß

§ 15 (5)

Verwendete Schlüssel und Abhängigkeiten:

Weiche / Gleissperre	Schließung	Schlüssel aus	Schließung
Weichen 1, 2, 3, 4	o-0		

Einfahrt

§ 17

Züge, die das Agl. Hille Hafen-Süd bedienen, halten vor dem Signal Ne 5 vor der Anschlußweiche.

Halt nach der Einfahrt

§ 44 (18)

Der gewöhnliche Halteplatz für Züge im Bf Hille befindet sich zwischen Ra 12 W 1 und Ra 12 W 4. Züge, deren Fahrplan bis zum Hafen eingelegt ist, halten an der H-Tafel in km 16,950.

*
*
*
*

Rangierdienst

Rangieren im Gefälle

§ 53 (5)

Bereiche mit Neigung > 2,5 ‰	maßgebende Neigung
Einfahrgleis aus Richtung Minden	10,0 ‰
Hafengleis zwischen Bf und MLK-Brücke	10,0 ‰
Hafengleis hinter der MLK-Brücke	12,5 ‰

Sichern von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen

§ 55 (1c)

BÜ 238 "Am Hafen": Der BÜ darf max. mit 10 km/h befahren werden.

Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

§ 58 (1)

Fahrzeuge dürfen mit Zustimmung des Zugleiters auch im durchgehenden Hauptgleis, Gleis 3, abgestellt werden.

Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt

§ 60 (1)

Zugfahrten in Richtung Minden beginnen am ÜSW des BÜ 235 "Mindener Straße".
Zugfahrten aus dem Bereich Hille Hafen-Süd beginnen am BÜ 237 "Am Kanal."

Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt

§ 60 (2)

Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz ist im Bf Hille zugelassen:

- mit der Zustimmung des Zugleiters,
- bei nicht besetzter Zugleitstelle, wenn kein weiterer Zug bzw. keine weitere Rangierfahrt auf Strecken der MKB im Einsatz ist.

* * *

Bf. Minden Friedrich-Wilhelm-Straße, Zuglaufstelle, Bst. 910

(→ SbV 8.8)

Strecke 300: Minden Friedrich-Wilhelm-Straße– Kleinenbremen

Bremsweg der Strecke: 400 m

Abweichende Bremswege

Ri	km	Bremsweg	Signal / Ort
↓	3,549	200 m	ab ÜS für BÜ 301 „Dankerser Straße“
↓	4,771	169 m	ab Signal Bü 2 für BÜ 304 „Grille“
↓	5,835	200 m	ab ÜS für BÜ 306 „Meißener Dorfstraße“
↓	6,100	200 m	ab ÜS für BÜ 307 „Forststraße“
↑	6,500	200 m	ab ÜS für BÜ 307 „Forststraße“
↑	6,239	200 m	ab ÜS für BÜ 306 „Meißener Dorfstraße“
↑	5,159	179 m	ab Signal Bü 2 für BÜ 304 „Grille“
↑	3,953	200 m	ab ÜS für BÜ 301 „Dankerser Straße“

Abweichende Signalstandorte

Ri	km	Signal	Ort
links vom Gleis			
↑	13,600 bis 8,600	Bü 4	alle Signale!
↑	11,430	Ne 1	Bf Nammen Grube
↑	9,600	Ne 1	Bf Nammen Dorf
rechts vom Gleis			
↑	11,400	Ra 10	Bf Nammen Grube

Länge der Züge

§ 32 (1)

Im Bf. Minden Friedrich-Wilhelm-Straße beginnende Züge in Fahrtrichtung Kleinenbremen dürfen nicht länger als 315 m sein, damit bei Halt zur Postensicherung vor BÜ 302 „Steinkreuzstraße“ der BÜ 301 „Dankerser Straße“ von Fahrzeugen frei ist. Die Züge dürfen nur mit einer größeren Länge verkehren bei Tageslicht und Postensicherung **nicht** durch das Zugpersonal, damit die Belegungsdauer des BÜ 301 „Dankerser Straße“ auf Minimum reduziert wird.

Hp Nammen Bad, Zuglaufstelle, Bst. 932

Allgemeines

Lage

Der Hp Nammen Bad liegt in km 8,100 der Strecke Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Kleinenbremen.

	in Richtung Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	in Richtung Kleinenbremen
Grenzen	Ne 1 km 7,670	Ne 1 km 8,265

Bahnübergänge

Im Bereich des Haltepunkts Nammen Bad befinden sich folgende Bahnübergänge:

BÜ-Nr.	km	Straßenname	im Gleis	Sicherungsart
309	7,700	Waldweg	1	ntg
310	8,235	Gerds Diek	1	ntg

Zugfahrdienst

Länge der Züge

§ 32 (1)

Einschränkung der Zuglänge bei Zügen	max. Zuglänge
<u>Am Hp Nammen Bad haltende Züge</u>	500 m

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

§ 44 (18)

Halt nach der Einfahrt

Der gewöhnliche Halteplatz für Züge im Hp Nammen Bad befindet sich zwischen BÜ 309 „Waldweg“ in km 7,700 und BÜ 310 „Gerds Diek“ in km 8,235.

Bf. Nammen-Dorf, Zuglaufstelle, Bst. 933

Allgemeines

Lage

Der Bf Nammen-Dorf liegt in km 9,400 der Strecke Minden Friedrich-Wilhelm-Straße-Kleinenbremen.

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Handverschuß

§ 15 (5)

Verwendete Schlüssel und Abhängigkeiten:

Weiche / Gleissperre	Schließung	Schlüssel aus	Schließung
Weichen 1, 2	g-0	Gleissperre	o-0

Rangierdienst

Rangieren im Gefälle

§ 53 (5)	Bereiche mit Neigung > 1 : 400	maßgebende Neigung
	Einfahrgleis aus Richtung Minden	1 : 130
	Einfahrgleis aus Richtung Kleinenbremen	1 : 90
	Bahnhofsgleise 1 und 2 (zwischen den Weichen 1 und 2)	1 : 300

Abstellen

§ 58 (1) Fahrzeuge dürfen mit Zustimmung des Zugleiters in Gleis 2 abgestellt werden. Der Zugleiter trägt die Abstellung von Fahrzeugen in das Meldebuch für den Zugleiter unter Bemerkungen ein.

Bf. Nammen-Grube, Zuglaufstelle, Bst. 934

Allgemeines

Lage

Der Bf Nammen-Grube liegt in km 10,800 der Strecke Minden Friedrich-Wilhelm-Straße-Kleinenbremen.

Anschlußgleise

- Grubenanschlußbahn Barbara Erzbergbau in km 10,685 / 10,992 mit den Weichen 1 und 4

Rangierdienst

Rangieren im Gefälle

§ 53 (5)	Bereiche mit Neigung > 1 : 400	maßgebende Neigung
	Einfahrgleis aus Richtung Minden	1 : 44
	Einfahrgleis aus Richtung Kleinenbremen	1 : 64
	Gleis 1 (zwischen den Weichen 1 und 4)	1 : 290

Abstellen

§ 58 (1) Längerfristig dürfen Fahrzeuge nur auf der Grubenanschlußbahn Barbara Erzbergbau abgestellt werden.

Hp Kleinenbremen, Zuglaufstelle, Bst. 935

Allgemeines

Lage

Der Hp Kleinenbremen liegt in km 13,600 der Strecke Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Kleinenbremen.

Anschlußgleise

- Grubenanschlußbahn Besucherbergwerk Kleinenbremen (BBK) in km 13,637 mit Weiche 1

Länge der Züge

§ 32 (1) Züge dürfen nicht länger als 120 m sein (entspricht Nutzlänge zwischen Ne 5 und BÜ 329 „Am Steinbruch“).

Halt nach der Einfahrt

§ 44 (18) Zugfahrten enden mit Halt der Zugspitze am Signal Ne 5, bei Reisezügen mit Halt am Bahnsteig nach Freifahren des BÜ 329 „Am Steinbruch“.

Rangierdienst

Geschwindigkeit

§ 53 (2) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren im Hp Kleinenbremen beträgt 10 km/h.

Rangieren im Gefälle

§ 53 (5)

Bereiche mit Neigung > 1 : 400	maßgebende Neigung
Einfahrgleis aus Richtung Minden (Bahnsteig MKB)	1 : 36

Abstellen

§ 58 (1) Fahrzeuge dürfen nur in den Gleisen der Grubenanschlußbahn des Besucherbergwerks abgestellt werden.

Bei Zügen, die am Bahnsteig der MKB warten, muß das Triebfahrzeug ständig mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein.

* * *

Bf. Minden Friedrich-Wilhelm-Straße, Zuglaufstelle, Bst. 910

(→ SbV 8.8)

Strecke 630: Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Aminghausen

Bremsweg der Strecke: 400 m

Abweichende Bremswege

Ri	km	Bremsweg	Signal / Ort
↓	0,100	100 m	vor BÜ 603 „Zum Industriehafen I“
↑	0,315	100 m	ab ÜS für BÜ 603 „Zum Industriehafen I“
↑	0,061	100 m	vor BÜ 510 „Karlstraße II“

Bf. Aminghausen, Zuglaufstelle, Bst. 963

Allgemeines

Lage

Der Bf Aminghausen liegt in km 1,500 der Strecke Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Aminghausen.

Anschlußgleise

- Agl Dominic & Beate Ertl GbR in km 1,448 mit Weiche E1

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Handverschluß

§ 15 (5) Verwendete Schlüssel und Abhängigkeiten:

Weiche / Gleissperre	Schließung	Schlüssel aus	Schließung
Gleissperre in Gleis 2	o-0		

Zugfahrdienst

Zeitpunkt und Umfang der Prüfung des Fahrweges

§ 14 (1) Nachdem eine Zugfahrt nach Aminghausen den Bahnhof Minden Friedrich-Wilhelm-Straße verlassen hat, dürfen keine Rangierfahrten zwischen den Ra 11 im Industriehafen und Osthafen sowie W 56 durchgeführt werden.

Das Rangierverbot in den bezeichneten Abschnitten endet mit Ankunft des letzten Gegenzuges aus Aminghausen im Bahnhof Minden Friedrich-Wilhelm-Straße.

Länge der Züge

§ 32 (1) Züge dürfen nicht länger als 220 m sein (entspricht Nutzlänge Gleis 2 zwischen BÜ 604 „ Zufahrt ESM“ und der Gleissperre).

Halt nach Einfahrt

§ 44 (18) Nach Bf Aminghausen einfahrende Züge halten vor dem Signal Ne 5 in Gleis 1.

Rangierdienst

Rangieren im Gefälle

§ 53 (5)	Bereiche mit Neigung > 1 : 400	maßgebende Neigung
	Einfahrgleis aus Richtung Minden	1 : 40

Weichen und Gleissperren stellen durch Rangierpersonal

§ 54 (2) Werden Fahrzeuge in Gleis 2 abgestellt, so ist die Gleissperre am westlichen Ende des Gleises aufzulegen und zu verschließen. Bei unbesetztem Gleis 2 ist die Gleissperre in abgelegter Stellung zu verschließen.

Sichern von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen

§ 55 (1c) Die BÜ "Zufahrt Fa. Minda" und "~ Fa. Drinkuth" sind durch Posten zu sichern.

Abstellen

§ 58 (1) Beim Abstellen von Fahrzeugen ist zu beachten, dass Überwege sowie der Bereich von 10 Metern davor und dahinter frei von Fahrzeugen bleiben.

Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt

§ 60 (1) Zugfahrten in Richtung Minden beginnen hinter Weiche 1.

* * *

Strecke 500: Westhafengleis

Westhafen

Allgemeines

Lage

Das Westhafengleis ist im Bf Minden-Oberstadt in km 2,754 an das durchgehende Hauptgleis nach Hille angeschlossen.

Bedienung

Das Westhafengleis wird vom Bf Minden-Oberstadt aus mit Rangierfahrten befahren.

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Handverschluß

§ 15 (5) Verwendete Schlüssel und Abhängigkeiten:

Weiche / Gleissperre	Schließung	Schlüssel aus	Schließung
Abzweigweiche	o-0		

Rangierdienst

Rangieren im Gefälle

§ 53 (5)

Bereiche mit Neigung > 2,5 ‰	maßgebende Neigung
zwischen Abzweigweiche und Weiche 1	14,7 ‰

Weichen und Gleissperren stellen durch Rangierpersonal

§ 54 (2) Die Anschlußweiche des Westhafengleises ist durch Handverschluß gesichert. Die Weiche ist nach jeder Bedienungsfahrt in der Grundstellung zu verschließen.

Sichern von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen

§ 55 (1c) BÜ 508 "Hermann-Schoppe-Straße": Der BÜ darf max. mit 10 km/h befahren werden.

Abstellen

§ 58 (1) Fahrzeuge dürfen hinter der Weiche 1 abgestellt werden.

Strecke 530: Osthafengleis / Industriefahngleise

Abweichende Signalstandorte (links vom Gleis)

Ri	Km	Signal	Ort
↑	1,085	Ra 11	vor ehemaliger Weiche 3 M

*

Osthafen / Industriefahngleis 2

Allgemeines

Lage

- Das Osthafengleis ist in km 0,817 mit der Weiche 1 Ost an das durchgehende Hauptgleis nach Aminghausen des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße angeschlossen.
- Das Industriefahngleis 2 ist in km 1,087 mit der Weiche 4 an das Osthafengleis angeschlossen.

Bedienung

Das Osthafengleis und das Industriefahngleis 2 werden vom Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße aus mit Rangierfahrten befahren. Die Wagen werden bei Rangierfahrten zum Osthafengleis geschoben und bei der Abholung gezogen; bei Rangierfahrten zum Industriefahngleis 2 wahlweise gezogen oder geschoben.

*

Anschlußgleise

Osthafengleis:

- Mindener Hafengesellschaft mbH in km 0,947 mit Weiche 2M
- Agl 5 Leschaco Solutions GmbH in km 1,117 mit Weiche 5A
- Agl 6 Leschaco Solutions GmbH in km 2,463

Industriefahngleis 2:

- Agl AGRAVIS Mischfutter Ostwestfalen-Lippe in km 0,357 / 0,702 mit den Weichen 8R und 9R
- Agl 1 Leschaco Solutions GmbH in km 0,745

Rangierdienst

Zustimmung

§ 52 (5)

Rangierfahrten zum Osthafen und zum Industriefahngleis II sind nur zugelassen, wenn der letzte Gegenzug zu den nach Bf Aminghausen gefahrenen Zügen in den Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße zurückgekehrt ist.

Vor Rangierfahrten in Richtung Osthafengleis ist hierfür vom Triebfahrzeugführer die Zustimmung des Zugleiters einzuholen.

Nach Bf MF zurückkehrende Rangierfahrten halten im Osthafengleis bzw. im Industriefahngleis 3 vor dem Signal Ra 11. Weiterfahrt nach Gl. 32 Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße erst nach Zustimmung durch den Zugleiter.

Vor Erteilung der Zustimmung hat der Zugleiter zu gewährleisten, dass die Weiche 1 Ost in Linkslage liegt, wenn die letzte vorhergehende Fahrt über die Weiche eine Zugfahrt aus Aminghausen kommend war.

*

§ 53 (2) Geschwindigkeit
Im Osthafengeleis darf im Bereich der Werk- und Lagerhallen mit höchstens Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.

Rangieren im Gefälle

§ 53 (5)

Bereiche mit Neigung > 2,5 ‰	maßgebende Neigung
Rampe zum Osthafen	11,5 ‰

§ 54 (2) Stellen von Weichen durch Rangierpersonal
Die Weiche 1 Ost des Osthafengeleises (EOW) wird von der Südseite des BÜ 510 "Karlstraße II" aus mit Schlüsselschalter gestellt.
Die Weiche 2 M ist in Linkslage Richtung Agl. Mindener Hafengesellschaft mbH verschlossen (Schlüssel o-0). Soll der Osthafen bzw. das Industriefahengeleis 2 bedient werden, ist die Weiche 2 M in Rechtslage zu bringen, bevor die BÜ 510 und 511 eingeschaltet werden.

Sichern von Bahnübergängen mit technischer Sicherung

* Die Lz-Anlagen dürfen erst bedient werden, wenn die Weiche 1 Ost des Osthafengeleises in Richtung Osthafengeleis gestellt ist und der Zugleiter die Zustimmung zur Rangierfahrt bzw. zur Rückkehr erteilt hat!

§ 55 (1c) Sichern von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen
Im Industriefahengeleis 2 sind alle Bahnübergänge hinter BÜ 526 "Zufahrt Anker 5" durch Posten zu sichern.

* * *

Strecke 600: Industriegleis Leteln

Leteln

Allgemeines

Lage

Das Industriegleis Leteln ist in km 1,509 mit Weiche 5 an das Gleis 1 des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße angeschlossen.

Bedienung

Das Industriegleis Leteln wird vom Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße aus mit Rangierfahrten befahren. Die Wagen werden bei der Zustellung geschoben und bei der Abholung gezogen.

Ladestellen

- Ladestelle der Fa. A.S. Logistik in km 0,450
- Ladestelle Hanfspinnerei in km 1,025

Rangierdienst

Zustimmung

- * § 52 (5) Vor Rangierfahrten in das Industriegleis Leteln über den BÜ 609 „Friedrich-Wilhelm-Straße II hinaus ist hierfür vom Triebfahrzeugführer die Zustimmung des Zugleiters einzuholen.
- * Nach Gl.1 Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße zurückkehrende Rangierfahrten halten vor dem Signal Ra 11 in Höhe der Einschalttaste für den BÜ 609 "Friedrich-Wilhelm-Straße II" an. Die Lichtzeichenanlage darf erst eingeschaltet werden, wenn der Zugleiter den Auftrag zur Weiterfahrt nach Gl. 1 erteilt hat.
- * Der Zugleiter darf die Zustimmung zur Befahrung des BÜ 609 „Friedrich-Wilhelm-Straße II“ nur geben, wenn keine Fahrerlaubnis für den Streckenabschnitt Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Minden-Stadt und keine Erlaubnis zum Rangieren über Ra 10 in Richtung Minden-Stadt erteilt ist.
- *
- *
- *

Rangieren im Gefälle

§ 53 (5)

Bereiche mit Neigung > 2,5 ‰	maßgebende Neigung
Industriegleis Leteln	10 ‰

Weichen und Gleissperren stellen durch Rangierpersonal

§ 54 (2)

Hinter der Ladestelle A.S. Logistik befindet sich eine Gleissperre mit einem Sh 2-Signal. Diese Gleissperre ist in der Grundstellung aufgelegt. Der Schlüssel für die Gleissperre befindet sich in der Zugleitstelle. Die Gleissperre ist nur dann abzuklappen, wenn über die Ladestelle A.S. Logiistik hinausgefahren werden soll. Nach einer derartigen Rangierfahrt ist die Gleissperre wieder aufzulegen und zu verschließen. An der Ladestelle Hanfspinnerei abgestellte Güterwagen sind durch die dort eingebaute Gleissperre zu sichern.

* * *

Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße

Allgemeines

Lage

Der Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße liegt in km -1,500 der Strecke Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Minden-Oberstadt.

Im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße beginnen folgende Strecken:

- Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Minden-Oberstadt
- Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Kleinenbremen
- Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Aminghausen

Hafen- und Industriegleise

- Osthafengleis in km 2,750 (Weiche 56)
- Industriegleis Leteln in km 1,509 (Weiche 5)

Anschlußgleise

- Agl Siegfried PharmaChemikalien GmbH in Verlängerung des Industriegleis Karlstraße (Infrastrukturgrenze in km 0,115), welches mit Weiche 52 in km 2,282 an das Gleis 26 angeschlossen ist.

Werkstätten

- Bw Minden I, angeschlossen an Gleis 26 mit Weiche 29, s. SbV 8.81
- Bw Minden II, angeschlossen an Gleis 3 mit Weiche 23, s. SbV 8.82

Streckenklasse

Zur Kennzeichnung von Stellen in den vom Bf. Minden Friedrich-Wilhelm-Straße ausgehenden Gleisen, ab denen die Streckenklasse nicht mehr D 4 lautet, ist jeweils ein Schild (schwarze Schrift, weißer Grund) aufgestellt mit folgendem Text:

Streckenklasse

Angabe der Streckenklasse ab dem Aufstellort, z. B. C 2

- Anfang -

Ab diesen Stellen darf die angegebene Streckenklasse durch die Fahrzeuge nicht mehr überschritten werden.

Besonderheit

Im Gleis 26 ist die Betätigung der Einrichtung zum Geben hörbarer Signale an Triebfahrzeugen (Typhon) im Rahmen des Vorbereitungsdienstes untersagt.

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Handverschluß

Verwendete Schlüssel und Abhängigkeiten:

§ 15 (5)

Weiche / Gleissperre	Schließung	Schlüssel aus	Schließung
Weiche 1	o-0		
Weiche 2	o-0 / b-1		
Weiche 5	o-0 / g-0		

Sind die Schlüssel b-1 und g-0 frei, ist der Fahrweg aus Richtung Minden-Oberstadt nach Gleis 1 eingestellt und verschlossen.

§ 17 Einfahrt
Der Haltebereich vor der Trapeztafel aus Richtung Minden-Oberstadt befindet sich in der Einschaltstrecke des BÜ 101 "Friedrich-Wilhelm-Straße I". Kreuzungen und Zugfolge sind daher so zu regeln, daß ein Halt vor dieser Trapeztafel vermieden wird.

§ 17 (7) Bedingungen für die Fahrerlaubnis
Die Fahrerlaubnis für den Streckenabschnitt Minden Friedrich-Wilhelm-Straße - Minden-Stadt darf nur erteilt werden, wenn keine Zustimmung zur Rangierfahrt von oder nach Leteln über den BÜ 609 „Friedrich-Wilhelm-Straße II“ erteilt ist.

*
*
*
*

Zugfahrdienst

§ 44 (2) Streckenbeobachtung durch den Triebfahrzeugführer
Einfahrende Züge aus Richtung Aminghausen fahren ab Weiche 1 Ost auf Sicht.

§ 44 (18) Halt nach Einfahrt
Im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße einfahrende Züge halten vor dem Signal Ne 5 im Einfahrgleis.
Bei durchlaufenden Zügen erfolgt die Weiterfahrt als Rangierfahrt bis zum erneuten Übergang in die Zugfahrt.

Rangierdienst

§ 51 (13) Örtliche Besonderheiten
In km 2,123 (Gleis 35 / 237) befindet sich die Grenze zum Streckennetz der DB Netz AG. Der Übergang erfolgt über die Weichen 45 (MKB) und 84 (DB). Die Weichen 43 und 45 sind elektrisch ortsgestellt und voneinander abhängig als Flankenschutzweichen geschaltet.
Für den Übergang vom Streckennetz der MKB zum Streckennetz der DB und umgekehrt gilt eine besondere Anweisung (→ SbV 9.11).

§ 52 (1) Verständigen durch Triebfahrzeugführer
Zum Schutz gegen Flankenfahrten befinden sich an den Gleisen 34 und 35 (237) Wartezeichen Ra11. Für Rangierfahrten aus den Gleisen 34 und 35 nach den Gleisen 40 - 44 ist die mündliche Zustimmung des Zugleiters erforderlich.
Bei nicht besetzter Zugleitstelle halten Rangierfahrten vor den Signalen Ra11 und die Triebfahrzeugführer verständigen sich gegenseitig über die beabsichtigten Rangierbewegungen.

§ 53 (2) Geschwindigkeit
Die Höchstgeschwindigkeit im Gleis 50 beträgt 5 km/h.
Bei nicht besetzter Zugleitstelle beträgt die Höchstgeschwindigkeit bei allen Rangierfahrten in den Gleisen 34 und 35 ab dem Wartezeichen Ra11 bis zur Weiche 57 und umgekehrt 5 km/h sowie in der Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße 10 km/h.

§ 53 (5) Rangieren im Gefälle

Bereiche mit Neigung > 2,5 ‰	maximale Neigung
Gleis 1 ab km 2,4 Ri. KB	11,5 ‰
Gleis 35 / 237	4,7 ‰

§ 54 (2) **Weichen und Gleissperren stellen durch Rangierpersonal**
 Bei der Bedienung der EOW sind die Bestimmungen der „Betriebsanweisung für elektrisch ortsgestellte Weichen“ (→ SbV 4.2) zu beachten.

Signale

§ 54 (6a)

Gütigkeit der Signale				
Ri	km	Signal	Ort	Besonderheit
↓	2,168	Ra 11	Gleis 34, vor Weiche 43	Das Signal gilt nur für Fahrten in Richtung der Übergabegruppe (Gleise 40 - 44).

*
 * § 59 (2) **Rangieren über Ra 10**
 * Die Erlaubnis zum Rangieren über Ra 10 in Richtung Minden-Stadt darf nur erteilt
 * werden, wenn keine Zustimmung zur Rangierfahrt von oder nach Leteln über den BÜ 609
 * „Friedrich-Wilhelm-Straße II“ erteilt ist.
 * Rangieren über Ra 10 Richtung Aminghausen darf nicht zugelassen werden.

§ 59 (3) **Gefährdende Rangierbewegungen**
 Wird eine Zugfahrt oder eine zurückkehrende Sperrfahrt erwartet, so ist das Rangieren bis 30 m hinter dem Signal Ne 5 des jeweiligen Einfahrgleises einzustellen. Für zurückkehrende Rangierfahrten aus den Richtungen Osthafen / Industriehafen II und Leteln ist diese Bestimmung sinngemäß anzuwenden.

§ 60 (1) **Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt**
 Zugfahrten beginnen:
 a) in Richtung Minden-Oberstadt am ÜS des BÜ 101 "Friedrich-Wilhelm-Straße I",
 b) in Richtung Kleinenbremen hinter der Weiche 38,
 c) in Richtung Aminghausen hinter der Weiche 1 Ost.

§ 60 (2) **Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt**
 Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz ist im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße nur mit der Zustimmung des Zugleiters zugelassen.

* * *

Bw Minden I

Lage

Das Bw Minden I ist Teil des Bahnhofs Minden Friedrich-Wilhelm-Straße und über die Weiche 29 an das Gleis 26 des Bahnhofs Minden Friedrich-Wilhelm-Straße angebunden.

Gleise

Gleis	NL [m]	Schienenform	Verwendung	Bemerkung
* 212	33	Ph 37	Zuführungs- gleis	Gleisbogen R = 110 m; NL berücksichtigt 3 m Abstand zum Tor
* 213	32	Ph 37	Zuführungs- gleis	Gleisbogen R = 140 m; Tankstelle, Waschplatte, NL berücksichtigt 3 m Abstand zum Tor
222	19	Ph 37, A 75	Hallengleis	aufgeständertes Gleis, Absturzsicherung für Dacharbeiten, NL berücksichtigt beiderseits 3 m Abstand zum Tor
223	19	Ph 37, A 75	Hallengleis	aufgeständertes Gleis, Kranbahn, Achssenke, NL berücksichtigt beiderseits 3 m Abstand zum Tor/ zur Wand

In allen Gleisen beträgt die maßgebende Neigung weniger als 2,5 ‰.

Weichen

Nr.	Bemerkungen
29	Elektrisch ortsbediente Weiche, Vorzugslage in Linkslage
33	Ortsbediente Weiche, keine Grundstellung

Geschwindigkeiten

Die Geschwindigkeit beim Rangieren ist im Bereich der Hallengleise und der eingepflasterten Gleise auf max. 5 km/h beschränkt.

Besonderheiten

In allen Gleisen des Bw Minden I ist die Betätigung der Einrichtung zum Geben hörbarer Signale an Triebfahrzeugen (Typhon) im Rahmen des Vorbereitungsdienstes untersagt.

*
*
*

Gleis 222 und 223:

Vor der Einfahrt in die Halle hat sich der Triebfahrzeugführer zu vergewissern, dass das Hallentor des zu befahrenden Gleises vollständig geöffnet ist und am Gleisende Hemmschuhe auf beiden Schienen in ausreichendem Abstand zum Tor bzw. der Wand aufliegen.

Das Laufenlassen von Motoren in der Halle ist auf ein Minimum zu beschränken. D. h. unmittelbar nach Stillstand einer mit eigener Kraft in die Halle gefahrenen Lok ist deren Motor auszuschalten.

Ist eine in der Halle stehende Lok mit eigener Kraft aus der Halle zu fahren, sind die Dachhauben über dem betreffenden Gleis und das Hallentor des betreffenden Gleises vollständig zu öffnen, bevor der Motor gestartet wird. Sobald die Lok bewegungsfähig ist, ist diese aus der Halle zu fahren. Die Dachhauben und das Hallentor sind nach Abwarten einer Durchlüftung wieder zu schließen.

Gleis 223 zusätzlich:

Bevor unter dem Kran hindurchgefahren wird, hat sich der Triebfahrzeugführer zu vergewissern, dass im oder über dem Lichtraum des zu befahrenden Gleises keine schwebenden Lasten hängen und der Kranhaken selbst nicht im Lichtraum hängt bzw. in diesen hineinschwenken kann.

Die Achssenke darf nur befahren werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Der Stempel im Grubenboden ist abgesenkt,
- der Tragwagen steht mit den Rädern auf den Schienen auf dem Grubenboden,
- die Schienenstücke im Bereich der Achssenke befinden sich in Grundstellung, d. h. die Fahrkanten fluchten mit den Fahrkanten der Schienen vor und hinter der Achssenke und
- die Sicherungsklotze der Schienenstücke im Bereich der Achssenke sind jeweils auf der Schienenaussenseite vorhanden und verschraubt, vgl. Abbildung 1.

Der Triebfahrzeugführer hat sich diesbezüglich vor Befahrung der Achssenke zu vergewissern.



Abbildung 1: Verschraubte Sicherungsklötze an der Achssenke

* * *

Bw Minden II

Lage

Das Bw Minden II ist Teil des Bahnhofs Minden Friedrich-Wilhelm-Straße und über die Weiche 23 an das Gleis 3 des Bahnhofs Minden Friedrich-Wilhelm-Straße angebunden.

Gleise

Gleis	NL [m]	Schienenform	Verwendung	Bemerkung
4	180	S 49, Ph 37	Zuführungs- gleis	Grube für Grobreinigung, NL berücksichtigt 3 m Abstand zum Tor
5	81	S 49, Ph 37, UIC 60	Zuführungs- gleis	NL berücksichtigt 3 m Abstand zum Tor, NL von WA W 14 bis Tor = 129 m
7	52	S 49	Verbindungs- gleis	
8	<u>206</u>	S 49, Form 8	Abstellgleis	Stellenweise eingeschränkter Regellichraum; Bremsprellbock als Gleisabschluss; <u>NL von WA W 14 bis Prellbock = 255 m</u>
14	160	Ph 37, UIC 60	Hallengleis	In der Halle eingeschränkter Regellichraum durch Dacharbeitsbühne, Seitengrube und Deckenkran, Bremsknaggen als Gleisabschluss, NL berücksichtigt 3 m Abstand zum Tor
15	160	UIC 60	Hallengleis	Grube mit Wiegeeinrichtungen, Bremsknaggen als Gleisabschluss, NL berücksichtigt 3 m Abstand zum Tor

In allen Gleisen beträgt die maßgebende Neigung weniger als 2,5 ‰.
Der Mindestradius in allen Gleisen beträgt 190 m.

Weichen

Nr.	Bemerkungen
23	Elektrisch ortsbediente Weiche, Vorzugslage in Rechtslage
13	Ortsbediente Weiche, keine Grundstellung
14	Ortsbediente Weiche, keine Grundstellung

Geschwindigkeiten

Die Geschwindigkeit beim Rangieren ist im Bereich der Hallengleise und der eingepflasterten Gleise auf max. 5 km/h beschränkt.

Besonderheiten

Gleis 4 und 5:

Zwischen Gleis 4 und 5 befindet sich im Außenbereich eine Ver- und Entsorgungsstation für Zugtoiletten.

Gleis 4 zusätzlich:

Im Bereich des Gleises 4 befindet sich eine Grube für Grobreinigung. Vor dem Befahren der Grube sind die Absperrungen über das Gleis beiderseits durch den Triebfahrzeugführer zu entfernen. Nach Beendigung des Rangierens im Gleis 4 sind die Absperrungen durch den Triebfahrzeugführer wieder herzustellen.

Das Aufsteigen auf bzw. Absteigen von Fahrzeugen beim Rangieren im Bereich der Grube ist untersagt.

Gleis 5 zusätzlich und 8:

Im Bereich vor der Werkstatthalle befindet sich ein Protalkran, der die Gleise 5 und 8 überspannt. Bevor unter diesem Kran hindurchgefahren wird, hat sich der Triebfahrzeugführer zu vergewissern, dass im oder über dem Lichtraum des zu befahrenden Gleises keine schwebenden Lasten hängen und der Kranhaken selbst nicht im Lichtraum hängt bzw. in diesen hineinschwenken kann.

Gleis 8 zusätzlich:

Auf der Südseite des Gleises 8 besteht eine Einschränkung des Regellichtraums durch eine ehem. Seitenrampe. Daher ist als Rangierseite im Gleis 8 die Nordseite (Seite zur Werkstatthalle) festgelegt.

Gleis 14 und 15:

Vor der Einfahrt in die Halle hat sich der Triebfahrzeugführer zu vergewissern, dass das Hallentor des zu befahrenden Gleises vollständig geöffnet ist. Bei der Bedienung darf mit Verbrennungs-Triebfahrzeugen nur so weit in die Halle hineingefahren werden, dass das Abgasrohr noch außerhalb der Halle bleibt (Vermeidung des Ansprechens der Brandmeldeanlage).

Gleis 14 zusätzlich:

Das Gleis 14 ist als aufgeständertes Gleis mit Seitengrube, Dacharbeitsbühne und Deckenkran ausgebildet. Die Dacharbeitsbühne ist abschnittsweise mit Spaltüberbrückungen ausgestattet und stellt eine Einschränkung des Regellichtraums dar. Da die Dacharbeitsbühne für Triebwagen des Typs Stadler KISS errichtet wurde, ist das Befahren des Gleises mit anderen Fahrzeugen nur nach vorheriger Prüfung und Freigabe durch den EBL-EIU zulässig. Bevor Fahrzeuge auf dem Gleis 14 bewegt werden, hat sich der Triebfahrzeugführer davon zu überzeugen, dass alle Spaltüberbrückungen in die hintere Endlage

zurückgefahren sind und der Kran in die Parkposition am Ende des Gleises gebracht wurde. Die stirnseitige Absturzsicherung an der Dacharbeitsbühne hinter dem Hallentor muss aufgeschwenkt und verriegelt sein.

Gleis 15 zusätzlich:

Im Gleis 15 befindet sich im Bereich des Hallentores eine Restflächenabdeckung sowie innerhalb der Halle eine Grube mit Wiegeeinrichtungen. Vor dem Durchfahren des Hallentores ist die Restflächenabdeckung in die Ruheposition vollständig aufzufahren. Vor dem Befahren der Grube sind die Absperrungen über das Gleis beiderseits durch den Triebfahrzeugführer zu entfernen. Nach Beendigung des Rangierens im Gleis 15 sind die Absperrungen durch den Triebfahrzeugführer wieder herzustellen. Das Aufsteigen auf bzw. Absteigen von Fahrzeugen beim Rangieren im Bereich der Grube ist untersagt. Beim Abstellen von Fahrzeugen im Bereich der Wiegegrube ist darauf zu achten, dass die Wiegeeinrichtungen unbelastet sind.

* * *

Hält ein Zug auf der Strecke bei wirkender Druckluftbremse länger als 60 Minuten und ist die Nachspeisung der Hauptluftleitung nicht gewährleistet oder wird ein Zugteil auf der Strecke zurückgelassen, müssen Feststellbremsen gemäß folgender Übersicht angezogen werden:

Streckenabschnitt t [km]	Ort	eine Hand- oder Feststellbremse für je angefangene	
		... t Gewicht	... Radsätze
Strecke 100 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Minden-Oberstadt			
1,430 - 1,970	Rampe zur Nordbrücke (Bleiche)	100	4
Strecke 200 Minden-Oberstadt – Hille			
3,520 - 3,780	BÜ 205 "Hahler Straße I" bis BÜ 206 "Bismarckstraße"	200	8
Strecke 300 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Kleinenbremen			
2,724 - 3,070	Nordrampe zum Überführungsbauwerk Dankersen	200	8
3,520 - 3,780	BÜ 306 "Meißener Dorfstraße" bis BÜ 307 "Forststraße"	200	8
8,220 - 9,200	Hp Nammen Bad bis Bf Nammen Dorf	100	4
9,600 - 10,400	Bf Nammen Dorf bis Bf Nammen Grube	200	8
12,100 - 12,500	BÜ 323 "Im Bonhof bis BÜ 325 "Gotteshütte"	200	8
12,925 - 13,458	BÜ 327 "Zur Rahe" bis Bf Kleinenbremen	100	4
Strecke 630 Minden Friedrich-Wilhelm-Straße – Aminghausen			
0,540 - 0,930	Mittellandkanal-Unterführung bis Bf Aminghausen	200	8
alle anderen Streckenabschnitte			
		400	20

* * *

1. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

1.1 Lageplan

s. SbV 3.2.910

1.2 Übergabegruppe im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße (MKB)

s. SbV 8.8

1.3 Anlagen für die Verbindung der Eisenbahninfrastrukturen der MKB mit der DB

Die Verbindung der Streckennetze der MKB und der DB erfolgt über:

- die Weiche 45 des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße,
- das Gleis 35 der MKB, übergehend in
- das Gleis 237 der DB und
- die Weiche 84 des Bf Minden Gbf (DB).

Die Weiche 84 wird vom Stellwerk „Mf“ (DB) ferngestellt.


2. Grundsätze

- Alle Fahrten vom Streckennetz der MKB auf das Streckennetz der DB und umgekehrt sind Rangierfahrten.
- Beim Übergang zwischen den Streckennetzen der MKB und der DB wechselt die Verantwortung in der Betriebsführung.
- Eine unmittelbare Verständigung zwischen dem Zlr der MKB und dem Fdl „Mf“ findet beim Übergang von Rangierfahrten zwischen den Streckennetzen der MKB und der DB nicht statt.







3. Voraussetzungen












- Das Vorliegen der Zugangsvoraussetzungen bei den EVU zu den Eisenbahninfrastrukturen der MKB und der DB einschließlich des Vorhandenseins der jeweiligen Ortskunde und der erforderlichen Betriebsmittel wird beim Übergang von Rangierfahrten zwischen den Streckennetzen der MKB und der DB durch den Zugleiter (Zlr) der MKB nicht überprüft. Dies liegt ausschließlich im Verantwortungsbereich der jeweiligen EVU.
- Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur der MKB muß eine Bestellung vorliegen. Die vom Triebfahrzeugführer (Tf) abzugebenden Meldungen sind die Grundlage für die Berechnung der Nutzungsentgelte für die Eisenbahninfrastruktur der MKB.
- Die MKB stellt bei Bedarf einen ortskundigen Begleiter.
- Für Rangierfahrten zwischen den Streckennetzen der MKB und der DB ist immer die betriebliche Zustimmung der MKB und der DB erforderlich.

4. Ansprechpartner

Ansprechpartner		Bemerkung	
MKB	Zlr der MKB	Gespräche mit dem Zlr der MKB im Zusammenhang mit netzübergreifenden Rangierfahrten sind ausschließlich über die nebenstehende Telefonnummer abzuwickeln.	0571 / 9 34 44-60
DB	Fdl „Mf“	Gespräche mit dem Fdl „Mf“ werden in der Regel über GSM-R abgewickelt. Bei Bedarf können im Bereich der DB auch ortsfeste Fernsprechverbindungen zum Fdl „Mf“ benutzt werden. Eine Sprechsäule befindet sich in Gleis 237 in Höhe des Rangiersignals 237.	GSM-R (RoR)

5. Übergang bei besetzter Zugleitstelle der MKB

MKB ⇒ DB		Verfahren für den Übergang vom Netz der MKB zur DB <i>- Zugleitstelle der MKB ist besetzt -</i>	
	Die Rangierfahrten können gezogen oder geschoben werden.		
	Rangierfahrten von der MKB zur DB beginnen in der Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße in den Gleisen 40 - 44.		
	Verständigen Sie als Tf den Zlr der MKB frühestens 15 Minuten vor dem Beginn der beabsichtigten Rangierfahrt.		0571 / 9 34 44-60
	Vereinbaren Sie als Tf mit dem Fdl „Mf“ den Übergang in den Bf Minden Gbf. Geben Sie dabei als Beginn der Rangierfahrt das Gleis 237 an und vereinbaren Sie das Ziel der Rangierfahrt.		GSM-R
	Stellen Sie als Tf den Fahrweg für die Ausfahrt aus der Übergabegruppe einschl. der Weiche 45 ein.		
→	Fahren Sie bis zum Rangiersignal 237 in Gleis 237.		
	Der Fdl „Mf“ erteilt seine Zustimmung zur Rangierfahrt in den Bf Minden Gbf mit dem Signal Sh1.		

DB ⇨ MKB		Verfahren für den Übergang vom Netz der DB zur MKB <i>- Zugleitstelle der MKB ist besetzt -</i>
	Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur der MKB muß eine konkrete Bestellung vorliegen.	
	Die Rangierfahrten können gezogen oder geschoben werden.	
	Rangierfahrten enden in den Gleisen 40 – 44 der Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	
	Vereinbaren Sie als Tf frühestens 15 Minuten vor dem Beginn der beabsichtigten Rangierfahrt mit dem Zlr der MKB den Übergang in den Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße.	0571 / 9 34 44-60
	Der Zlr weist dem Tf ein Gleis in der Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße zu.	
	Der Zlr erteilt mündlich die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Wartezeichen Ra11 in Gleis 35 (237).	
	Vereinbaren Sie als Tf mit dem Fdl „Mf“ den Übergang in den Bf Friedrich-Wilhelm-Straße. Geben Sie als Ziel das Gleis 237 an.	GSM-R
	Bei der Einfahrt in die Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße stellt sich die Weiche 45 automatisch in die richtige Lage.	
	Stellen Sie als Tf den weiteren Fahrweg zu dem zugewiesenen Gleis ein.	
	Bei der Einfahrt in das zugewiesene Gleis muß mit Fahrzeugen im Gleis gerechnet werden.	
	Vereinbaren Sie als Tf Rangierfahrten aus der Übergabegruppe in andere Teile des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße vorher mit dem Zlr der MKB.	0571 / 9 34 44-60

*
*

*

6. Übergang bei nicht besetzter Zugleitstelle der MKB

6.1 Vorbemerkungen

Die Zugleitstelle der MKB ist nicht ständig besetzt. Außerhalb der Besetzungszeiten wird der Tf darüber durch eine entsprechende Ansage über den automatischen Anrufbeantworter informiert.



Die nachfolgend beschriebenen Verfahren dürfen nicht angewendet werden bei kurzfristiger Abwesenheit des Zlr während der regulären Dienstzeiten.

!	<p>Bei nicht besetzter Zugleitstelle entfällt die Zustimmung des Zlr der MKB zur Vorbeifahrt am Signal Ra11 in Gleis 35. Rangierfahrten halten vor dem Signal Ra11 und die Tf verständigen sich gegenseitig über die beabsichtigten Rangierbewegungen.</p> <p>Bei allen Rangierfahrten beträgt dann die Höchstgeschwindigkeit in den Gleisen 34 und 35 ab dem Wartezeichen Ra11 bis zur Weiche 57 und umgekehrt 5 km/h sowie in der Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße 10 km/h.</p>
---	--

6.2 Allgemeines Verfahren

MKB ⇨ DB	Verfahren für den Übergang vom Netz der MKB zur DB <i>- Zugleitstelle der MKB ist nicht besetzt -</i>	
①	Die Rangierfahrten können gezogen oder geschoben werden.	
①	Rangierfahrten von der MKB zur DB beginnen in der Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße in den Gleisen 40 - 44.	
⌚	Befindet sich mehr als eine Rangierfahrt in der Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße so haben sich die jeweiligen Tf / Lrf / Rb vorab untereinander zu verständigen.	
☎ 📠	Verständigen Sie als Tf den Zlr der MKB über den automatischen Anrufbeantworter über das Verlassen der Übergabegruppe. Geben Sie dabei an: Datum / Uhrzeit / EVU / Name / geräumtes Gleis.	0571 / 9 34 44-60 AB
☎	Vereinbaren Sie als Tf mit dem Fdl „Mf“ den Übergang in den Bf Minden Gbf. Geben Sie dabei als Beginn der Rangierfahrt das Gleis 237 an und vereinbaren Sie das Ziel der Rangierfahrt.	GSM-R
⚡	Stellen Sie als Tf den Fahrweg für die Ausfahrt aus der Übergabegruppe einschl. der Weiche 45 ein.	
→	Fahren Sie bis zum Rangiersignal 237 in Gleis 237.	
○	Der Fdl „Mf“ erteilt seine Zustimmung zur Rangierfahrt in den Bf Minden Gbf mit dem Signal Sh1.	

DB ⇨ MKB		Verfahren für den Übergang vom Netz der DB zur MKB <i>- Zugleitstelle der MKB ist nicht besetzt -</i>
✉	Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur der MKB muß eine konkrete Bestellung vorliegen.	
☎	Voraussetzung für den Übergang zur MKB ist eine <u>vorab</u> mit dem Zlr der MKB getroffene Vereinbarung über die Zuweisung eines Gleises in der Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße und ggf. die Vereinbarung über weitere Rangierfahrten.	0571 / 9 34 44-60
ⓘ	Die Rangierfahrten können gezogen oder geschoben werden.	
ⓘ	Rangierfahrten enden in den Gleisen 40 – 44 der Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße	
☎	Vereinbaren Sie als Tf mit dem Fdl „Mf“ den Übergang in den Bf Friedrich-Wilhelm-Straße. Geben Sie als Ziel das Gleis 237 an.	GSM-R
ⓘ	Bei der Einfahrt in die Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße stellt sich die Weiche 45 automatisch in die richtige Lage.	
⚙	Stellen Sie als Tf den weiteren Fahrweg zu dem zugewiesenen Gleis ein.	
!	Bei der Einfahrt in das zugewiesene Gleis muß mit Fahrzeugen im Gleis gerechnet werden.	
☎ 📺	Verständigen Sie als Tf sofort nach der Ankunft in der Übergabegruppe den Zlr der MKB über den automatischen Anrufbeantworter über die Abstellung von Fahrzeugen in der Übergabegruppe. Geben Sie dabei an: Datum / Uhrzeit / EVU / Name / belegtes Gleis.	0571 / 9 34 44-60 AB

*
*

*

6.3 Verfahren für bestimmte Verkehre

6.3.1 Fahrzeugübergang durch das EVU MKB

Das EVU MKB führt regelmäßig Rangierfahrten der vorher beschriebenen Art aus. Für diese Verkehre sind die Benutzung und die Belegung von Gleisen im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße langfristig geregelt. Beim Übergang von Rangierfahrten bei nicht besetzter Zugleitstelle der MKB entfällt deshalb die Zuweisung eines Gleises und die telefonische Verständigung des Zlr der MKB.

* 6.3.2 Wagenübergabe und -übernahme im Wechselverkehr durch DB Cargo AG

Das EVU DB Cargo AG führt regelmäßig Rangierfahrten zur Übergabe und Übernahme von Güterwagen im Wechselverkehr mit dem EVU MKB durch. Die Übergabe dieser Wagen erfolgt in der Regel in Gleis 42 der Übergabegruppe des Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße. Beim Übergang von Rangierfahrten bei nicht besetzter Zugleitstelle der MKB entfällt deshalb die Zuweisung eines Gleises und die telefonische Verständigung des Zlr der MKB.

* * *

1. Grundsatz

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur der MKB ist die Anwendung des Zugleitverfahrens grundsätzlich vorgeschrieben.

Gemäß § 12 (1) FV-NE kann mit Genehmigung des EBL des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vom Zugleitverfahren abgesehen werden, wenn auf einer Strecke nur ein Zug eingesetzt ist. Dementsprechend darf bei der MKB auf die Anwendung des Zugleitverfahrens nur verzichtet werden, wenn dies vom EBL durch allgemeine Regelung oder durch Anordnung im Einzelfall genehmigt wurde.

2. Voraussetzungen und Anwendungsfälle auf der Eisenbahninfrastruktur der MKB

2.1 Allgemeines

Auf die Anwendung des Zugleitverfahrens darf nur verzichtet werden, wenn die Zugleitstelle andauernd unbesetzt ist, d. h. der Verzicht auf das Zugleitverfahren ist nicht zulässig bei kurzzeitiger Abwesenheit des Zugleiters während einer Dienstschicht, z. B. bei Arbeitspausen oder während der Erledigung anderer Verrichtungen.

Nicht zugelassen ist der Verzicht auf das Zugleitverfahren auf einzelnen Strecken der MKB, während das Zugleitverfahren im gleichen Zeitraum auf anderen Strecken der MKB angewendet wird.

2.2 Zugfahrten

2.2.1 Allgemein

Auf Strecken der MKB dürfen Züge ohne Zugleitverfahren nur verkehren,

- wenn auf dem gesamten Streckennetz der MKB nur ein Zug verkehrt oder
- wenn bei mehreren Zügen sichergestellt ist, dass diese Züge auf ihrem gesamten Laufweg zu keinem Zeitpunkt die gleiche Betriebsstelle befahren.

2.2.2 Zugfahrten von Minden Friedrich-Wilhelm-Straße nach Aminghausen und umgekehrt

Aufgrund des gegenseitigen Ausschlusses von Zugfahrten nach / von Aminghausen und von Rangierfahrten nach / von Osthafen oder Industriefahfen II sind Zugfahrten nach / von Aminghausen ohne Zugleitverfahren **nicht** erlaubt.

2.2.3 Zugfahrten aus Richtung Minden-Oberstadt

Zugfahrten aus Richtung Minden-Oberstadt fahren bei Verzicht auf das Zugleitverfahren im Bahnhof Minden Friedrich-Wilhelm-Straße in Gleis 2 ein und halten an der rechts vom Gleis 2 in km 1,902 aufgestellten H-Tafel.

2.3 Rangierfahrten

2.3.1 Allgemein

Verkehren Züge ohne Zugleitverfahren, so darf nur auf der Betriebsstelle im Hauptgleis rangiert werden, auf der sich der Zug, welcher ohne Zugleitverfahren verkehrt, befindet. Ausgenommen von dieser Regelung ist der Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße, vgl. 2.3.2.

Die Rangierfahrten dürfen an Ra 10-Signalen nicht vorbeifahren bzw. wo diese nicht aufgestellt sind, den durch Signal Ne 1 begrenzten Bereich der entsprechenden Betriebsstellen nicht verlassen.

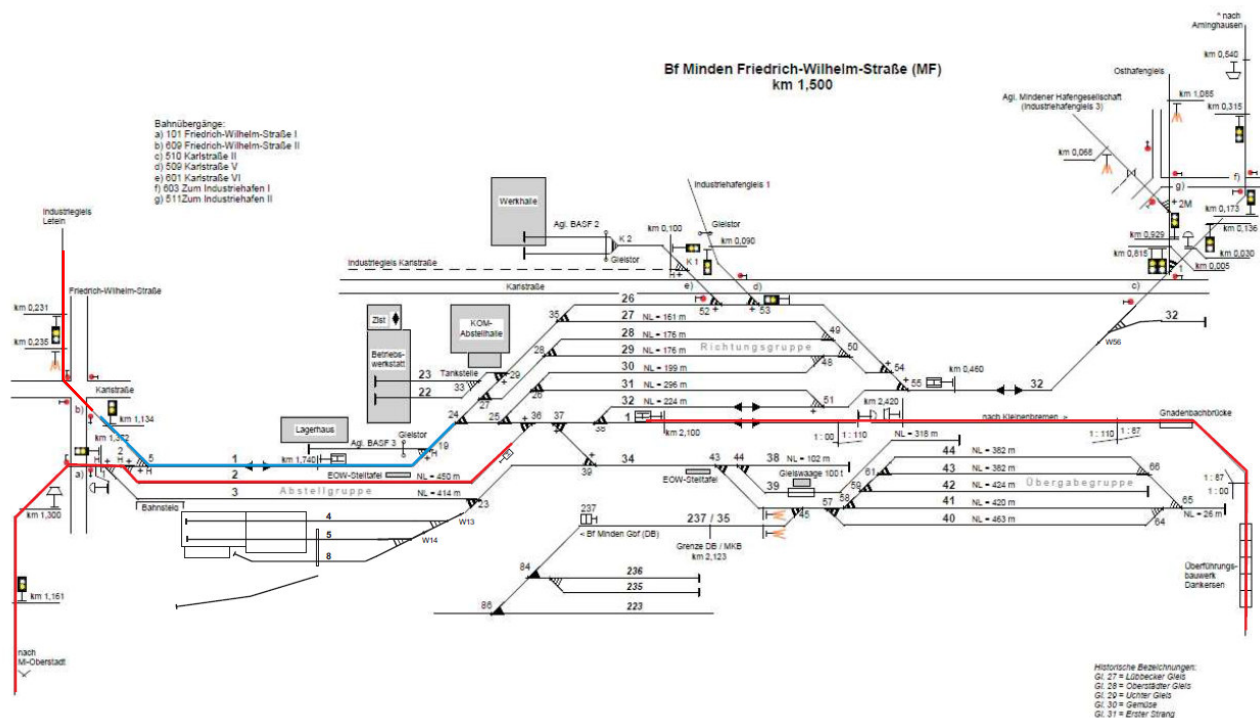
2.3.2 Rangierfahrten im Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße

Rangierfahrten bei nicht besetzter Zugleitstelle sind zugelassen.

Andere Rangierfahrten dürfen durchgeführt werden, weil Züge, die durch den Bf Minden Friedrich-Wilhelm-Straße geleitet werden, diesen als Rangierfahrt durchfahren müssen (→ SbV 8.8). Für diese Rangierfahrten gelten jedoch die folgenden zusätzlichen Bestimmungen:

- Bestimmte Einfahrgleise dürfen in den nachfolgend festgelegten Abschnitten nicht befahren werden.

Gleis	aus Richtung	zwischen ... und ...			
			in km		in km
2	Minden-Oberstadt	Signal Ne 1	1,300	Ra 12 W36	1,953
1	Kleinenbremen	Signal Ne 1	2,420	Ra 12 W38	2,085



- * **Abb. 1:** rot: Abschnitte von Einfahrgleisen und Gleisen, in denen das Rangieren bei nicht besetzter Zugleitstelle verboten ist.
blau: Ausziehgleis zum Rangieren zwischen Übergabegruppe und Richtungsgruppe

- Die Höchstgeschwindigkeit beim Rangieren in durchgehenden Hauptgleisen beträgt **10 km/h**.

2.3.3 Rangierfahrten beim Übergang zwischen den Eisenbahninfrastrukturen der MKB und der DB

Für Rangierfahrten beim Übergang zwischen den Eisenbahninfrastrukturen der MKB und der DB gilt eine besondere Anweisung (→ SbV 9.11).

3. Anordnung und Verständigung des Zugpersonals

3.1 Planmäßiger Verzicht auf die Anwendung des Zugleitverfahrens

Für Züge, die planmäßig ohne Zugleitverfahren verkehren, sind in der Spalte 10 des Buchfahrplans, bzw. des Fahrzeitenplans oder einer Fahrplananordnung keine Zuglaufmeldungen vorgeschrieben. Derartige Fahrplanunterlagen dürfen bei besetzter Zugleitstelle nicht verwendet werden.

3.2 Verzicht auf die Anwendung des Zugleitverfahrens im Einzelfall

Sollen im Einzelfall für einen bestimmten Zeitraum oder im Anschluss an die Besetzung der Zugleitstelle Züge ohne Zugleitverfahren verkehren, so ist der Tf durch schriftlichen Befehl Nr. 14 oder Nr. 25 zu verständigen. Der Wortlaut des Befehls lautet: „Zugleitstelle ab ...“

Uhr nicht besetzt. Zuglaufmeldungen entfallen.“ Es ist für jeden Zug ein besonderer Befehl auszufertigen. Die Durchschriften der Befehle sind dem Meldebuch für den Zugleiter beizufügen. Meldebuch und Befehlsdurchschriften sind in der Zugleitstelle bis zur deren nächsten Besetzung offen auszulegen.

4. Unfallmeldestelle

s. SbV 7.1 Abschnitt 3

*

5. Verantwortlichkeiten

Es ist davon auszugehen, dass Rangierfahrten im Bahnhof Minden Friedrich-Wilhelm-Straße an allen Tagen zu jeder Uhrzeit statt finden können.

Triebfahrzeugführer:

Nachdem der Triebfahrzeugführer der Zugfahrt seinen Zug an der für seine Fahrtrichtung gültigen Haltetafel zum Stehen gebracht hat, vergewissert er sich, ob in Sichtweite Rangierfahrten verkehren. Wenn Rangierfahrten verkehren, ist mit dem Tf der Rangierfahrt in geeigneter Weise Kontakt aufzunehmen und die weitere Vorgehensweise zur Durchführung der folgenden Rangierfahrten abzustimmen.

Erkennt der Tf der Rangierfahrt, dass eine Zugfahrt in Bahnhof MF einfährt oder bereits an der Haltetafel zum Stehen gekommen ist, hat dieser seine Rangierfahrt an geeigneter Stelle anzuhalten, so dass der Fahrweg für die Rangierfahrt aus der Zugfahrt frei ist und eine Absprache mit dem Tf der Zugfahrt ermöglicht wird.

* * *