



Version 4.1, gültig ab 01.02.2023

Betriebsstellenbuch

KombiTerminal Burghausen

Anlage 1 zu den NBS-KTB

Betriebsstellenbuch

für Mitarbeiter und Verkehrsunternehmen

Beschreibung der

geltenden Richtlinien

Inhaltsverzeichnis

1 Änderungen, Gültigkeit	4
1.1 Änderungshistorie	4
1.2 Stellen, an denen das Betriebsstellenbuch ausliegt	4
2 Beschreibung der Anlage	5
2.1 408.0101 2 (2) a) und 408.4801 2 (2) a): Betriebsstellen	5
2.1.1 Beschreibung und Lage der Betriebsstelle, Grenzen, Postanschrift	5
2.1.2 Zugang Gleis 17	6
2.1.3 Nutzlängen der Gleise	6
2.1.4 Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen	7
2.1.5 Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen und -wagen	7
2.1.6 Anlagen für den Containerumschlag	7
2.1.7 Sicherung des Bahnbetriebes während Containerumschlag	7
2.1.8 Anlagen zur Zugbildung	7
2.1.9 Streckenklasseneinstufung der anschließenden Strecken	7
2.1.10 Reguläre Betriebs- und Terminalöffnungszeiten	7
2.1.11 Lageplan des Terminals	8
2.1.12 Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr	8
2.1.13 innerdienstliche Überwege	8
2.1.14 Fernsprecheinrichtungen	8
2.1.15 Leitsysteme	9
2.1.16 Streckenfernsprechverbindung, Signalfernsprecher, Bahnhofsringleitung	9
2.1.17 Zugfunk	9
2.1.18 Rangierfunk	9
2.1.19 Meldungen über Störungen und Vorkommnisse	10
2.1.20 Erste-Hilfe-Material	10
2.1.21 Feuerlöscher	10
2.1.22 Aufbewahren der Hemmschuhe und Radvorleger	10
2.1.23 Neigungsverhältnisse	10
2.1.24 mobile Schadwageninstandsetzung	11
2.2 482.9001: Signalanlagen	11
2.2.1 Stellwerke	11
2.2.2 Weichen	12
2.2.3 Zählwerke	12
2.2.4 Gleisfreimeldeabschnitte mit Achszählern	12
2.2.5 Gleisfreimeldeabschnitte mit Gleisstromkreisen	12
3 Anschlussbedienung	13
3.1 Rangierfahrt ins Terminal nach Zugeinfahrt in Gleis 16 bzw. Gleis 17	13
3.2 Rangierfahrt ins Terminal mit Zug- und Schiebelok (nach gesonderter Vereinbarung)	14
3.3 Rangierfahrt im Terminal	15

3.4 Rangierfahrt aus dem Terminal in den Bft Burghausen Wackerwerk	15
3.5 Rangierfahrt in die Gleisharfe II der OMV nach Zugeinfahrt nach Gleis 16 bzw. Gleis 17	16
3.6 Rangierfahrt aus der Gleisharfe II der OMV in den Bft Burghausen Wackerwerk	16
4 Gültigkeit von betrieblichem Regelwerk	17
5 Angaben zum Regelwerk	18
5.1 408.01-09: Züge fahren und Rangieren	18
5.1.1 408.0111 5: Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss melden	18
5.1.2 408.0203 3 b): Regeln für das Fernsprechbuch	18
5.1.3 408.0321 / 408.2321 2: Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist	18
5.1.4 408.0331 3 (1) / 408.2331 3 (1) b): Mitteilung des Fahrdienstleiters an den Triebfahrzeugführer, daß das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist	18
5.1.5 408.0431 1 (1) b): Unvorhergesehene Fahrten als Zug des Gelegenheitsverkehrs verkehren lassen	18
5.1.6 Zuständigkeit Notfall-Leitstelle, Notfallmanagement	18
5.1.7 408.4812 3 (2): Schneeräumfahrten verboten	19
5.2 482.9001: Signalanlagen bedienen, Allgemeines	19
5.2.1 482.9001 Abschnitt 2 (2): Nachweis von Unregelmäßigkeiten, ggf. Meldung an Fdl; einmalig auftretende Unregelmäßigkeiten	19
5.2.2 482.9001 Abschnitt 2 (6): Geräte, Werkzeuge	19
5.2.3 482.9001 Abschnitt 9 (1): Arbeits- und Störungsbuch	19
5.2.4 482.9001 Abschnitt 12 (2): Nachweis der Verständigung bei auftretenden Unregelmäßigkeiten	19
5.2.5 482.9001 Abschnitt 11 (3): Maßnahmen nach Auffahren einer Weiche	19
6 Anlagen	20

1 Änderungen, Gültigkeit

1.1 Änderungshistorie

Version	Datum	Änderung
1.5	15.10.2014	Einarbeitung der Vorgaben der Aufsichtsbehörde
1.6	20.01.2015	Einarbeitung der Erfahrungen aus dem Wirkbetrieb, insbesondere der Abläufe in Abschnitt 3, Ermöglichen der straßenseitigen Krantätigkeit bei Fahrten von Eisenbahnfahrzeugen, Absetzen von Notrufen bei Nichtbesetzung des Disponenten
1.7	12.02.2015	ausgehende Züge in Doppeltraktion bespannen
2.0	07.02.2016	Umstellung auf neue Fahrdienstvorschrift Zulassung von mehreren arbeitenden Tfz Aufnahme mobile Instandsetzungseinheit redaktionelle Änderungen
2.1	17.02.2016	Eisenbahnbetrieb bei Nichtbesetzung Disponent Orientierungszeichen für Bremsprobeanlage
2.2	11.03.2018	Erweiterung 2. Kran geschobene Einfahrt mit zweitem Tfz (Sandwich) Änderung Rangierfunk redaktionelle Änderungen
3.0	06.03.2022	Einbau Weiche 38 redaktionelle Änderungen
3.1	30.05.2022	Inbetriebnahme Infrastrukturanschluss OMV (Gleisharfe II) Einarbeitung Erfahrungen aus dem laufenden Betrieb
4.1	24.11.2022	Inbetriebnahme ESTW Burghausen Wackerwerk Einarbeitung Erfahrungen aus dem laufenden Betrieb
4.2	01.02.2023	Redaktionelle Änderungen, Ablageort Werkzeuge und Hilfsmittel

1.2 Stellen, an denen das Betriebsstellenbuch ausliegt

- KTB Burghausen
 - Terminalleiter
 - Eisenbahnbetriebsleiter
 - Disponent
- DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Südostbayernbahn
 - Bezirksleiter Betrieb
 - Fahrdienstleiter Mühldorf

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Infrastruktur der KTB benutzen, haben ihren Personal das Betriebsstellenbuch in geeigneter Weise (auch auszugsweise) zugänglich zu machen.

2 Beschreibung der Anlage

2.1 408.0101 2 (2) a) und 408.4801 2 (2) a): Betriebsstellen

2.1.1 Beschreibung und Lage der Betriebsstelle, Grenzen, Postanschrift

Die Eisenbahninfrastruktur der KombiTerminal Burghausen GmbH (KTB, nachfolgend Terminal genannt) ist eine öffentliche Serviceeinrichtung nach gemäß § 2 (3c) 3. AEG und ist im Bahnhof Burghausen, Bahnhofsteil Wackerwerk, mit dem Infrastrukturanschluss an der Weiche 89W24 an das Schienennetz angebunden.

Postanschrift Kombiterminal Burghausen:

Kombiterminal Burghausen GmbH
 Terminalstraße 1
 84489 Burghausen

Der Bahnhofsteil Wackerwerk befindet sich am Ende der eingleisigen nicht elektrifizierten Strecke 5726. Die Streckenklasse ist D4.

Die Anschlussgrenze bildet das Grenzzeichen der Weiche 89W24 in km 0,787 (Strecke 5726). Die Betriebsführung im Bahnhofsteil Wackerwerk obliegt dem Fdl Mühldorf 4.

Postanschrift Fdl Burghausen Wackerwerk:

Infrastrukturbetreiber	Fahrdienstleiter
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Südostbayernbahn Friedrich-Ebert-Straße 7 84453 Mühldorf	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Fdl Mühldorf Friedrich-Ebert-Straße 11 84453 Mühldorf a.Inn

Die Betriebsführung auf der gesamten Infrastruktur der KTB erfolgt nach Fv DB (Ril 408.01-06 und 408.48 „Fahrdienstvorschrift“).

Höhenlage über NN: 413 m

Die betrieblichen Leitungs- und Überwachungsaufgaben für die Betriebsführung des Fdl Burghausen Wackerwerk auf der Infrastruktur des Terminals werden vom Bezirksleiter Betrieb der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Südostbayernbahn, in Mühldorf unter der Aufsicht des Eisenbahnbetriebsleiters der KTB wahrgenommen. Im übrigen Terminal erfolgen die betrieblichen Leitungs- und Überwachungsaufgaben durch den Eisenbahnbetriebsleiter der KTB.

An der Weiche 89W38 schließt sich der Infrastrukturanschluss der OMV an (OMV-Gleisharfe II).

Von der Strecke 5726 können über die Weiche 89W24 und das Gleis 16 bzw. Gleis 17 Zugfahrten in Richtung Terminal und OMV Harfe II eingelassen und über diese Gleise auch abgelassen werden. Überdies sind Rangierfahrten aus dem Bft Burghausen Wackerwerk in das Terminal und die OMV Harfe II und aus dem Terminal und der OMV Harfe II in den Bft Burghausen Wackerwerk sowie aus der OMV Harfe II in das Terminal und umgekehrt möglich.

Die Betriebsführung auf der Infrastruktur der KTB unterteilt sich in zwei Bereiche, einen durch den Fdl Mühldorf 4 betriebsgeführten Bereich (von Grenzzeichen 89W24 bis Ls 89L26Y bzw. Ls 89L27Y) und einen Ortsstellbereich (ab dem Ls 89L27Y).

Der Ortstellbereich (EOW-Bereich) KTB beginnt am Ls 89L27Y aus Richtung Terminal und umfasst den gesamten Bereich des Terminals. Über diesen EOW-Bereich werden über die Weichen 501, 502 und 504 die Krangleise 1 - 4 angebunden. In km 2,148 befindet sich hierfür die Fahrwegstelltafel FT1. Am westlichen Ende werden die Krangleise über die Handweichen 511, 512 und 514 wieder zusammengeführt und enden im Stumpfgleis 24, dessen Gleisabschluss sich in km 3,048 befindet.

Hinter dem Ls 89L27Y aus Richtung Terminal (EOW-Bereich KTB) darf sich jeweils nur eine Rangierfahrt bewegen. Dies wird dadurch sichergestellt, dass der Fdl Mühldorf 4 eine Auf-

schreibung über die in das Terminal eingelassenen Triebfahrzeuge führt. Ein weiteres Triebfahrzeug darf nur eingelassen werden, wenn im Terminal mindestens drei Gleise belegt sind bzw. das zuvor eingelassene Triebfahrzeug aus eigener Kraft das Terminal nicht mehr verlassen kann. Hierzu muß der Fdl Mühldorf 4 dem im Terminal befindlichen Triebfahrzeug zuvor ein Rangierverbot aussprechen.

Sind bereits drei Gleise im Terminal belegt, kann nach besonderer Abstimmung zwischen EVU und Terminalleitung mit Zug- und Schiebelok (Sandwich) eingefahren werden (siehe hierzu Punkt 3.2).

2.1.2 Zugang Gleis 17

Das Gleis 17 befindet sich auf dem Werkbereich der Wacker Chemie AG. Alle Personen (auch mit Zügen ankommendes Zugpersonal) benötigen für den Aufenthalt und die Durchfahrt im Werkbereich der Wacker Chemie AG eine Sicherheitsunterweisung und Zugangsberechtigung durch den Werkschutz der Wacker Chemie AG.

Ansprechpartner für die Zugangsberechtigung:

Wacker Chemie AG
 Eisenbahnbetriebsleiter, Herr Roland Stubenvoll
 Johannes-Hess-Straße 24
 84489 Burghausen
 Tel.: 0 86 77/83-48 48
 Mail: roland.stubenvoll@wacker.com

2.1.3 Nutzlängen der Gleise

Das Gleis 17 ist zwischen der Weiche 89W24 und der Weiche 89W37 das Hauptgleis und alle weiteren Gleise bzw. Gleisabschnitte sind Nebengleise. Das Verbindungsgleis beschreibt den Abschnitt zwischen den Ls 89L27Y und der Fahrwegstelltafel der EOW.

Hauptgleise [m]

Gleis	Für Fahrten in Richtung	
	Terminal	Burghausen
17	640 m	640 m

Nebengleise [m]

Gleis	Für Fahrten in Richtung		kranbare Länge
	Terminal	Burghausen	
Verb.	492 m	492 m	
1	585 m	585 m	555 m
2	585 m	585 m	555 m
3	665 m	665 m	600 m
4	735 m	735 m	600 m
24		20 m	

Die Nutzlänge beinhaltet Abzüge von 5 m Signalsicht, 5 m ungenaues Halten und 6 m Streckenschutz.

Da im Gleis 24 nur ein Tzf umfahren kann und Triebfahrzeuge im Terminal nicht getrennt werden dürfen, kann das Terminal nicht mit eingehenden Zügen Vielfachtraktion oder mit Vorspann befahren werden.

Ausgehende Züge können in Vielfachtraktion oder mit Vorspann bespannt werden, wenn die Triebfahrzeuge zusammengekuppelt vom Bft Burghausen Wackerwerk aus auf den Ausgangszug zugeführt werden (Lage der Achszähler beachten).

Im Terminal können keine Triebfahrzeuge abgestellt werden. Abstellmöglichkeit für Triebfahrzeuge und Schadwagen besteht im Bahnhof Burghausen Pbf, Gleis 3. Dieses Gleis kann als APS-Gleis bei DB Netz Vertrieb München angemietet werden.

2.1.4 Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Reisezüge dürfen im Terminal nicht verkehren.

2.1.5 Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen und -wagen

Gefahrgutzüge und -wagen dürfen nur in den Gleisen 1 - 4 abgestellt werden.

2.1.6 Anlagen für den Containerumschlag

Die Gleise 1 - 4 sowie die straßenseitigen Fahr-/Lade- und Abstellspuren sind durch zwei schienenfahrbare Portalkräne überspannt. Die Portalkräne verfügen über Kombinationsspreader mit Twistlocks und Greifarmen.

Maximale Tragfähigkeiten der Portalkräne	
im Twistlock-Betrieb (obere Eckbeschläge)	36 t
im Greifzangenbetrieb	41 t

Zulässige intermodale Ladeeinheitengrößen: 20' - 45' sowie „pallet wide“-Ladeeinheiten.

2.1.7 Sicherung des Bahnbetriebes während Containerumschlag

Zur Sicherung des Bahnbetriebes vor den Gefahren aus den Anlagen für den Containerumschlag dürfen Fahrten von Schienenfahrzeugen erst zugelassen werden, nachdem der Disponent bestätigt hat, dass beide Kräne für den Gleisbereich gesperrt sind.

Sind die Kräne für den Gleisbereich gesperrt, darf straßenseitig weiter gekrant werden. Werden die Kräne für den Gleisbereich gesperrt, ist es verboten das sich diese über der Schotterfläche bewegen. Über der Asphaltfläche dürfen sich die Kräne während der Sperrung für den Gleisbereich weiterbewegen.

2.1.8 Anlagen zur Zugbildung

Am südlichen Ende der Krangleise befindet sich jeweils zwischen den Gleisen 1 und 2 sowie 3 und 4 eine Bremsprobeanlage mit abgesetzten Bedieneinrichtungen jeweils in der Mitte und am nördlichen Ende der Krangleise.

Um die Bremsprobeeinrichtung nutzen zu können, müssen einfahrende Garnituren mit dem Ende auf Höhe der Bremsprobeanlage halten. Der jeweilige Halteplatz für den Tf kann diesem durch den Zugabfertiger (Zabf) des EVU mitgeteilt werden. Dem Tf stehen hierfür auch Orientierungszeichen zur Verfügung.

2.1.9 Streckenklasseneinstufung der anschließenden Strecken

Strecke	Streckenklasse
5723 Mühldorf (Oberbay) - Tüßling - Garching (Alz)	D4
Garching (Alz) - Freilassing	CE
5725 Tüßling - Burghausen	D4
5726 Burghausen - Burghausen Wackerwerk	D4

2.1.10 Reguläre Betriebs- und Terminalöffnungszeiten

Im Bf Burghausen bestehen keine Dienstruhen.

Bedienungsfahrten außerhalb der Betriebszeiten sowie Leistungen im Terminal außerhalb der regulären Terminalöffnungszeiten sind gesondert zu vereinbaren. Es gelten die Bestimmungen der NBS-KTB für Leistungen außerhalb der Regelöffnungszeit sowie das Befahren des Zuführungsgleises 17.

2.1.11 Lageplan des Terminals

Lageplan siehe Anlage 1.

2.1.12 Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr

Es sind keine Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr im Gleisanschluss der KTB vorhanden.

2.1.13 innerdienstliche Überwege

Innerdienstliche Überwege befinden sich im Gleis 17 und im Gleis 24. Für beide Überwege ist die Benutzung durch Verkehrsteilnehmer nur nach besonderer schriftlicher Gestattung zugelassen. Beide Überwege sind mit Absperrketten vor unbefugter Benutzung gesichert.

2.1.14 Fernsprecheinrichtungen

KombiTerminal Burghausen:

Disponent

Mobil	01835/8201134
Festnetz	08677/876000-13
Fax	08677/876000-30
GSM-R	8201134
funktionale Adressierung	2 55703402 10
Mail	info@kt-burghausen.de

Kranführer Kran 1

Mobil	01835/8201579
GSM-R	8201549
funktionale Adressierung	Rg01

Zum Absetzen und Empfangen von Notrufen bei Nichtbesetzung des Disponenten.

Kranführer Kran 2

Mobil	01835/8201921
GSM-R	8201921
funktionale Adressierung	Rg02

Zum Absetzen und Empfangen von Notrufen bei Nichtbesetzung des Disponenten.

Benachbarte Betriebsstellen:

Fdl Mühldorf 4

intern	9634/154
Fax	9634/211

GSM-R	77018002
GSM-R Kurzwahl	1350
Mail	fdl.muehldorf.mmf@deutschebahn.com

2.1.15 Leitsysteme

Der Fdl Mühldorf 4 ist mit dem System LeiDIS-FI ausgestattet. Am Terminalbetrieb Beteiligte können über den Fdl Mühldorf 4 jederzeit Informationen über den Zuglauf einholen.

2.1.16 Streckenfernsprechverbindung, Signalfernsprecher, Bahnhofsringleitung entfällt

2.1.17 Zugfunk

Eingehende Zugfahrten bleiben bis zur Beendigung der Zugfahrt in den Gleisen 16 und 17 im Zugfunk GSM-R.

2.1.18 Rangierfunk

Die Kommunikation zum Fdl Mühldorf 4 und unter den Teilnehmern im Rangierfunk erfolgt über GSM-R Rangierfunk im Verfahren RiR (Rangieren in Rangierfunkgruppen).

Umschaltpunkte

Einfahrten in Richtung KTB		
als Zugfahrt	ZBF nach RiR Gruppe 02	nach Halt in Gleis 16 bzw. 17
als Rangierfahrt	RiR Gruppe 01 nach Gruppe 02	in Gleis 16 bzw.. 17
Einfahrten in Richtung OMV		
als Zugfahrt	ZBF nach RiR Gruppe 01	nach Halt in Gleis 16 bzw. 17
als Rangierfahrt	Verbleib in RiR Gruppe 01	
Ausfahrten aus Richtung KTB		
Übergang in Zugfahrt	RiR Gruppe 02 nach ZBF	nach Durchfahrt Gleis 16 bzw. 17
als Rangierfahrt	RiR Gruppe 02 nach Gruppe 01	
Ausfahrten aus Richtung OMV		
als Zugfahrt	RiR Gruppe 01 nach ZBF	nach Durchfahrt Gleis 16 bzw. 17
als Rangierfahrt	Verbleib in RiR Gruppe 01	
Rangierfahrt OMV – KTB		
als Rangierfahrt	RiR Gruppe 01 nach Gruppe 02	am Ls 89L116X bzw. 89L117X
Rangierfahrt KTB – OMV		
als Rangierfahrt	RiR Gruppe 02 nach Gruppe 01	am Ls 89L116X bzw. 89L117X

RiR

Daten Rangiergebiet:

Rangiergebietsnummer	70429
----------------------	-------

KTB		
Rangierfunkgruppe	02	
funktionale Adressierungen		
Ww MMf Langwahl	77018002	
Ww MMf Kurzwahl	1350	
Tfz 1	Tf01	
Tfz 2	Tf02	
Rangierbegleiter	Rb01	
Disponent KTB	Rb02	CT 8: 8201134
Zugabfertiger	Rb03	
Kranführer Kran I	Rg01	CT 8: 8201549
Kranführer Kran II	Rg02	CT 8: 8201921
OMV		
Rangierfunkgruppe	01	
funktionale Adressierungen ohne feste Zuordnung		

Im Gleis 17 verkehren zwischen Weiche 89W24 und einschließlich der Weiche 89W38 Rangierfahrten sowohl in der Rangierfunkgruppe 01 als auch in der Rangierfunkgruppe 02.

2.1.19 Meldungen über Störungen und Vorkommnisse

Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter ist der Fdl Mühldorf 4. Meldungen nach 408.4811 Abschnitt 4 sind an diesen zu richten.

Dieser gibt die Meldungen gemäß des Betriebsstellenbuches des ESTW Mühldorf, Modul Bft Burghausen Wackerwerk, weiter.

Sind Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu treffen, ist die Meldung über GSM-R Notruf abzugeben.

2.1.20 Erste-Hilfe-Material

Erste-Hilfe-Ausrüstung befindet sich im Dispogebäude beim Disponenten KTB.

2.1.21 Feuerlöscher

Die Lage der 12 Pulver-Feuerlöscher sind im Lageplan Anlage 1 eingezeichnet.

2.1.22 Aufbewahren der Hemmschuhe und Radvorleger

Hemmschuhe und Radvorleger dürfen ausschließlich an den sechs dafür vorgesehenen Ständern aufbewahrt werden. Die Ständer für je 5 Hemmschuhe oder Radvorleger befinden sich jeweils zwischen den Gleisen 1 und 2 sowie 3 und 4 am südlichen Ende, in der Mitte und am nördlichen Ende der Krangleise.

2.1.23 Neigungsverhältnisse

Die Gleise 1 bis 4 und 24 haben eine Neigung von 0,000 ‰.

Das Gleis 17 weist folgende Neigungsverhältnisse auf (größer 2,5 ‰ fett gedruckt):

- km 0,767 – km 0,969: 0,646 ‰

- km 0,969 – km 1,507: 0,106 ‰
- km 1,507 – km 1,532: 15,641 ‰
- km 1,532 – km 1,555: 11,449 ‰
- km 1,555 – km 1,592: 3,500 ‰
- km 1,592 – km 2,206: 8,599 ‰
- ab km 2,206: 0,000 ‰

2.1.24 mobile Schadwageninstandsetzung

Zugangsberechtigte zur Infrastruktur der KTB können mobile Einheiten zur Schadwageninstandsetzung beauftragen.

Zur Absicherung der zur Schadwageninstandsetzung eingesetzten Personen sind folgende Regelungen zu beachten:

- Der Wagenmeister beantragt beim Disponenten (GSM-R **8201134**, intern: 901/8201134) die Sperrung des Krans für das betreffende Gleis und beim bözM (Fdl Mühldorf 4 (GSM-R 77018002) die Sperrung des betreffenden Gleises vor Fahrten (Uv-Sperrung). Der Wagenmeister schafft erforderliche Voraussetzungen zur Durchführung der Gleissperrung im Auftrag des Fdl Mühldorf 4 (z.B. Aufstellen einer Wärterhaltscheibe).
- Der Wagenmeister meldet dem Disponenten und dem bözM (Fdl Mühldorf 4) nach Beendigung der Arbeiten den Wegfall des Grundes für die Sperrung des Kranes bzw. der Gleissperrung. Er schafft im Auftrag des Fdl Mühldorf 4 die Voraussetzungen zur Aufhebung der Gleissperrung (z.B. Entfernen der Wärterhaltscheibe).

2.2 482.9001: Signalanlagen

2.2.1 Stellwerke

ESTW Burghausen:

Stellwerksbauform:
Elektronsiches Stellwerk EI S, Bauform SIMIS-D, Inbetriebnahme: 2022

Hauptsignale/Sperrsignale:					
Art	Bezeichnung	Standort (5726)	Form-/Lichtsignal	Ersatzsignal	Indusi
Zsig	89ZU17	0,795	Lichtsignal	Zs7	1000/2000 Hz
Ls	89L117X	1,458	Lichtsignal	-	2000 Hz
Ls	89LW37Y	1,532	Lichtsignal	-	-
Ls	89L27Y	1,659	Lichtsignal	-	-
Ls	89L26Y	1,659	Lichtsignal	-	-

EOW KTB:

Stellwerksbauform:
Pintsch Tiefenbach EOW, Typ TMC-EOW, Inbetriebnahme: 2014

Weichenlage- und Ordnungsmelder (WLM):					
Art	Bezeichnung	Standort (Anschluss)	Form-/Lichtsignal	Ersatzsignal	Indusi
WLM W 501 Spitze	WLM W 1	2,174	Lichtsignal	-	-
WLM W 502 Spitze	WLM W 2	2,216	Lichtsignal	-	-
WLM W 504 Spitze	WLM W 4	2,259	Lichtsignal	-	-

2.2.2 Weichen

Bezeichnung	Standort (W-Spitze)	Verschlussart	Gleisfreimeldung	Stellart	Weichenheizung	festgelegt
89W37	1,525	Einheitsverschluss	ja	ferngestellt	el. Whz	nein
89W38	1,609	Einheitsverschluss	ja	ferngestellt	el. Whz	nein
501	2,185	Klinkenverschluss	ja	EOW	el. Whz	nein
502	2,228	Klinkenverschluss	ja	EOW	el. Whz	nein
504	2,271	Klinkenverschluss	ja	EOW	el. Whz	nein
511	2,948	wartungsarmer Klammerverschluss	nein	ortsgestellt	nein	nein
512	2,983	wartungsarmer Klammerverschluss	nein	ortsgestellt	nein	nein
514	3,018	wartungsarmer Klammerverschluss	nein	ortsgestellt	nein	nein

2.2.3 Zählwerke

entfällt

2.2.4 Gleisfreimeldeabschnitte mit Achszählern

Gleisfreimeldeabschnitt	von	bis
ESTW	89W24	89L26Y bzw. 89L27Y
EOW KTB	Fahrtwegstelltafel FT1 in km 2,151	Gleis 1: Az in Gl 1, km 2,307 Gleis 2: Az in Gl 2, km 2,307 Gleis 3: Az in Gl 3, km 2,264 Gleis 4: Az in Gl 4, km 2,221

2.2.5 Gleisfreimeldeabschnitte mit Gleisstromkreisen

Es sind keine Gleisstromkreise vorhanden.

3 Anschlussbedienung

3.1 Rangierfahrt ins Terminal nach Zugeinfahrt in Gleis 16 bzw. Gleis 17

- 1) Nach Einfahrt des Zuges nach Gleis 16 bzw. Gleis 17 bzw. nach Fahrbereitschaft der im Gleis 16 bzw. Gleis 17 stehenden Rangierfahrt stimmt der Tf:

<u>Terminal besetzt</u>	<u>Terminal nicht besetzt</u>
mit dem Disponent der KTB die anschließende Rangierfahrt in das Terminal über GSM-R Rangierfunk ab.	mit dem Fdl die Rangierfahrt in das Terminal über GSM-R Rangierfunk ab.
2) Der Disponent veranlasst die Einstellung des Kranbetriebs und teilt dies dem Tf sowie das zu befahrende Krangleis im Terminal mit.	2) Der Fdl bestätigt dem Tf die Einstellung des Kranbetriebs und teilt dies dem Tf sowie das zu befahrende Krangleis im Terminal mit.
3) Der Tf meldet sich über GSM-R Rangierfunk beim Fdl und vereinbart die Rangierfahrt in das Terminal. Dabei teilt der Tf dem Fdl, dass der Kranbetrieb eingestellt ist und teilt die Tfiz-Nummer unter Angabe seines Namens mit.	3) Der Tf teilt dem Fdl die Tfiz-Nummer unter Angabe seines Namens mit.

- 4) Der Fdl weist die Nummer der in das Terminal einzulassenden Tfiz und den Namen des Tf im Fernsprechbuch nach.
- 5) Der Fdl stimmt der Rangierfahrt mit Sh1 am Ls 89L116X bzw. 89L117X zu.
- 6) Die Rangierfahrt fährt zum Standort der Fahrwegstelltafel und stellt sich den Fahrweg in das betreffende Gleis ein
- a. Einfahrt mit Wagenzug:

die Rangierfahrt fährt in das Krangleis bis das Ende der Rangierfahrt die Höhe der Bremsprobeeinrichtung erreicht hat. [Zabf des EVU teilt dem Tf mit, wann er zu halten hat bzw. Tf verwendet Orientierungszeichen]
 - b. Einfahrt einer Lz-Fahrt:

die Rangierfahrt fährt in das Krangleis bis an die zu bespannende Wagengruppe heran.

<u>Terminal besetzt</u>	<u>Terminal nicht besetzt</u>
<p>7) Der Tf meldet dem Disponent der KTB über GSM-R Rangierfunk die Beendigung der Rangierfahrt. Daraufhin veranlasst dieser die Freigabe des Krans für den Gleisbereich (Nachweis im Fernsprechbuch).</p> <p><i>Hinweis: Analog zu 408.0801 Abschnitt 1 kann der Tf die Aufgabe aus 10. dem Zabf übertragen</i></p>	

Folgt das Abkuppeln und Umfahren des Wagenzugs durch das Tfiz unmittelbar, wird die Meldung nach 7) erst nach Beendigung der weiteren Rangierbewegungen abgegeben.

3.2 Rangierfahrt ins Terminal mit Zug- und Schiebelok (nach gesonderter Vereinbarung)

- 1) Nach Einfahrt des Zuges nach Gleis 16 bzw. Gleis 17 bzw. nach Fahrbereitschaft der im Gleis 16 bzw. Gleis 17 stehenden Rangierfahrt stimmt der Tf:

<u>Terminal besetzt</u>	<u>Terminal nicht besetzt</u>
mit dem Disponent der KTB die anschließende Rangierfahrt in das Terminal über GSM-R Rangierfunk ab.	mit dem Fdl die Rangierfahrt in das Terminal über GSM-R Rangierfunk ab.
2) Der Disponent veranlasst die Einstellung des Kranbetriebs und teilt dies dem Tf sowie das zu befahrende Krangleis im Terminal mit.	2) Der Fdl bestätigt dem Tf die Einstellung des Kranbetriebs und teilt dies dem Tf sowie das zu befahrende Krangleis im Terminal mit.
3) Der Tf meldet sich über GSM-R Rangierfunk beim Fdl und vereinbart die Rangierfahrt in das Terminal. Dabei teilt der Tf dem Fdl, dass der Kranbetrieb eingestellt ist und teilt die Tfiz-Nummern unter Angabe seines Namens mit.	3) Der Tf teilt dem Fdl die Tfiz-Nummern unter Angabe seines Namens mit.

- 4) Der Fdl weist die beiden Nummern der in das Terminal einzulassenden Tfiz und den Namen des Tf des führenden Tfiz im Fernsprechbuch nach.
- 5) Der Fdl stimmt der Rangierfahrt mit Sh1 am Ls 89L116X bzw. 89L117X zu.
- 6) Die Rangierfahrt fährt zum Standort der Fahrwegstelltafel und hält dort. Das führende Tfiz wird abgekuppelt und der Tf stellt sich an der Fahrwegstelltafel ein anderes Gleis als das für den Wagenzug vorgesehene Gleis ein, fährt anschließend in das Gleis ein und hält dort.
Anschließend wird vom Rangierbegleiter (ggf. der Tfiz des ehemals führenden Tfiz) an der Fahrwegstelltafel der Fahrweg in das für den Wagenzug vorgesehene Gleis eingestellt und der Wagenzug durch das am Schluss hängende Tfiz in das vorgesehene Gleis geschoben bis das Ende der Rangiereinheit die Höhe der Bremsprobeneinrichtung erreicht hat.
Hinweis: Zabf des EVU teilt dem Tf mit, wann er zu halten hat bzw. Tf verwendet Orientierungszeichen
- 7) Nach der Beendigung der Rangierfahrt bestätigt der Tf des geschobenen Tfiz dem Tf des anderen Tfiz das er hält. Anschließend vereinbaren die beiden Tf welches Tfiz in den Bft Burghausen Wackerwerk zurückkehrt. Danach fährt der betreffende Tf sein Tfiz bis zum Ls 89L27Y und meldet sich beim Fdl. Nach Ankunft im Bft Burghausen Wackerwerk teilt der Tf dem Fdl die Nummer des Tfiz mit (Nachweis der ausfahrenden Tfiz-Nummer im Fernsprechbuch).
- 8) Bei Notwendigkeit: Das im Terminal verbleibende Tfiz setzt in noch einmal in ein anderes Gleis um (bspw. um einen anderen Wagenzug zu bespannen)

<u>Terminal besetzt</u>	<u>Terminal nicht besetzt</u>
2) Der Tf des im Terminal verbleibenden Tfiz meldet dem Disponent der KTB über GSM-R Rangierfunk die Beendigung der Rangierfahrt (nachdem das andere Tf den Terminalbereich in Richtung Bft Burghausen Wackerwerk verlassen hat). Daraufhin veranlasst dieser die Freigabe des Krans für den Gleisbereich (Nachweis im Fern-	

sprechbuch). <i>Hinweis: Analog zu 408.0801 Abschnitt 1 kann der Tf die Aufgabe aus 10. dem Zabf übertragen</i>	
--	--

3.3 Rangierfahrt im Terminal

Für Rangierfahrten im Ortsstellbereich des Terminals stellt sich der Tf den Fahrweg selbst ein.

<u>Terminal besetzt</u>	<u>Terminal nicht besetzt</u>
1) Als Voraussetzung für jede Rangierfahrt im Terminal holt sich der Tf über GSM-R Rangierfunk vom Disponenten KTB die Bestätigung ein, dass der Kran für den Gleisbereich gesperrt ist (Nachweis im Fernsprechbuch).	
2) Nach Beendigung der Rangierfahrt meldet der Tf dies dem Disponenten der KTB, woraufhin dieser den Kran für den Gleisbereich wieder freigibt (Nachweis im Fernsprechbuch).	

Zusammengekuppelte Triebfahrzeuge (Vielfachtraktion und Vorspann) dürfen im Terminal nicht getrennt werden.

3.4 Rangierfahrt aus dem Terminal in den Bft Burghausen Wackerwerk

- Der Tf meldet seinen Zug dem Fdl über GSM-R Rangierfunk unter Angabe seiner Tzfz-Nummer und der Zuglänge fertig. Der Fdl notiert dies im Fernsprechbuch. TF und Fdl vereinbaren die anstehende Rangierfahrt Richtung Bft Burghausen Wackerwerk.

<u>Terminal besetzt</u>	<u>Terminal nicht besetzt</u>
2) Der Tf verständigt den Disponenten über Rangierfunk über die bevorstehende Rangierfahrt aus dem Terminal und holt sich die Bestätigung ein, dass im Gleisbereich nicht mehr gekrant wird (Nachweis der Meldung im Fernsprechbuch).	-

- Der Fdl stellt die Rangierstraße vom Ls 89L27Y in das Gleis 16 bzw. Gleis 17 ein und teilt dies dem Tf mit. Entsprechend dem Betriebsablauf wird vom Fdl unmittelbar auch die Zugstraße ab dem Zsig 89ZU16 bzw. 89ZU17 eingestellt.
- Anschließend fährt die Rangierfahrt aus dem Terminal in das Gleis 16 bzw. Gleis 17. Der Fahrweg der EOW-Weichen im Terminal wird achszählergesteuert eingestellt. Nach Befahren des Achszählers (25 m vor dem Herzstück der ersten zu befahrenden Weiche) muss der Tf seine Geschwindigkeit so verringern, dass er bis zum Erkennen der Stellung der Weiche vor dieser anhalten kann.

<u>Terminal besetzt</u>	<u>Terminal nicht besetzt</u>
5) Hat die Rangierfahrt die Krangleise vollständig verlassen, meldet der Tf dies dem Disponenten über GSM-R Rangierfunk	-

Hinweis: Dies ist in der Regel spätestens auf Höhe des Ls 89LW37Y der Fall.

Daraufhin veranlasst dieser die Freigabe des Krans für den Gleisbereich (Nachweis im Fernsprechbuch).

- 6) Im Gleis 16 bzw. 17 kann die Rangierfahrt bei eingestellter Zugstraße ab den Zug 89ZU16 bzw. 89ZU17 ohne Halt in eine Zugfahrt übergehen. Der Fdl weist das Ankommen der Rangierfahrt im Gleis 16 bzw. Gleis 17 im Fernsprechbuch nach.

3.5 Rangierfahrt in die Gleisharfe II der OMV nach Zugeinfahrt nach Gleis 16 bzw. 17

- 1) Nach Einfahrt des Zuges nach Gleis 16 bzw. Gleis 17 bzw. nach Fahrbereitschaft der im Gleis 16 bzw. Gleis 17 stehenden Rangierfahrt stimmt der Fdl mit dem Harfenrangierer der OMV die anschließende Rangierfahrt in die Gleisharfe der OMV über GSM-R Rangierfunk ab. Der Harfenrangierer teilt dem Fdl die Fahrt in die Harfe I oder II mit.

Hinweis: Das EVU stimmt sich vorab mit der OMV über die Einfahrt in die Harfe I oder die Harfe II ab

- 2) Der Tf meldet sich über GSM-R Rangierfunk beim Fdl und vereinbart die Rangierfahrt in die Gleisharfe.
- 3) Der Fdl stimmt der Rangierfahrt mit Sh1 am Ls 89L116X bzw. 89L117X zu. Anschließend fährt die Rangierfahrt in die Gleisharfe II.

3.6 Rangierfahrt aus der Gleisharfe II der OMV in den Bft Burghausen Wackerwerk

- 1) Der Tf stimmt sich mit dem Harfenrangierer der OMV über die anstehende Rangierfahrt in den Bft Burghausen Wackerwerk ab. Der Harfenrangierer stellt den Fahrweg in der Harfe ein.
- 2) Anschließend vereinbart der Tf mit dem Fdl über GSM-R Rangierfunk die anstehende Rangierfahrt aus der Gleisharfe der OMV in den Bft Burghausen Wackerwerk (und meldet sich bei vorgesehener anschließender Zugfahrt dem Fdl die Abfahrbereitschaft)
- 3) Der Fdl stellt die Rangierstraße vom Ls 89L26Y in das Gleis 16 bzw. Gleis 17 ein und teilt dies dem Tf mit. Entsprechend dem Betriebsablauf wird vom Fdl unmittelbar auch die Zugstraße ab dem Zsig 89ZU16 bzw. 89ZU17 eingestellt.
- 4) Anschließend fährt der die Rangierfahrt aus der Gleisharfe in das Gleis 16 bzw. Gleis 17.
- 5) Im Gleis 16 bzw. 17 kann die Rangierfahrt bei eingestellter Zugstraße ab den Zsig 89ZU16 bzw. 89ZU17 ohne Halt in eine Zugfahrt übergehen.

4 Gültigkeit von betrieblichem Regelwerk

Folgendes betriebliches Regelwerk ist auf der Infrastruktur der KTB anzuwenden:

- Ril 123
- Ril 301
- Ril 408
- Ril 412.9001
- Ril 412.9111
- Ril 423
- Ril 481.0205
- Ril 481.0302
- Ril 482.9001
- Ril 482.8001
- Ril 482.8002
- Ril 482.8004
- Ril 483
- Ril 492

Die Richtlinien sind unter folgendem Link abrufbar:

https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/regelwerke/regelwerke_netzzugangsrelevant

Außerdem gültig ist das Bedienungshandbuch für die elektrisch ortsgestellten Weichen (erhältlich bei der Terminalleitung).

5 Angaben zum Regelwerk

5.1 408.01-09: Züge fahren und Rangieren

5.1.1 408.0111 5: Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss melden

Der Disponent KTB und der Fdl Mühldorf 4 melden sich gegenseitig Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss.

Vor Arbeitsschluss lässt der Disponent der KTB die Kräne für den Gleisbereich sperren und meldet dies dem Fdl (Nachweis im Fernsprechbuch). Für zu erwartende Fahrten in das Terminal während der Nichtbesetzung des Disponenten teilt dieser dem Fdl Mühldorf 4 die Gleise mit, in die diese eingelassen werden. Außerdem teilt der Disponent dem Fdl die freien Gleise mit (Gleisnummern).

Mit der Meldung über die Arbeitsaufnahme des Disponenten gilt der Kran als für den Gleisbereich als nicht mehr gesperrt, sofern der Meldung dies nicht ausdrücklich hinzugefügt wird. Der Fdl meldet dem Disponenten die sich im Terminal befindenden Tfz-Nummern.

5.1.2 408.0203 3 b): Regeln für das Fernsprechbuch

Beim Disponenten der KTB und dem Fdl Mühldorf 4 liegen Fernsprechbücher für häufig gegebene Meldungen aus. Das Sperren und Entsperrn des Krans, Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss sowie sonstige betriebliche Meldungen sind in diesen nachzuweisen.

Das Fernsprechbuch ist nach dem letzten Eintrag ein halbes Jahr bei der ausliegenden Stelle aufzubewahren.

5.1.3 408.0321 / 408.2321 2: Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist

Der Tf meldet die Abfahrbereitschaft über GSM-R.

5.1.4 408.0331 3 (1) / 408.2331 3 (1) b): Mitteilung des Fahrdienstleiters an den Triebfahrzeugführer, daß das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist

Wenn die Fahrtstellung des Zwischensignals 89ZU16 oder 89ZU17 vom Tf nicht erkannt werden kann, teilt der Fdl die Fahrtstellung dem Tf nach Modul 408.0331 3 2b) mit.

5.1.5 408.0431 1 (1) b): Unvorhergesehene Fahrten als Zug des Gelegenheitsverkehrs verkehren lassen

Das Einlegen von Gelegenheitsverkehren, Baumaschinen und sonstigen Nebenfahrzeugen erfolgt durch DB Netz Vertrieb. Durch das beantragende EVU ist bei der Trassenbestellung ein Gleisgebot für Gleis 16 bzw. Gleis 17 anzugeben.

Die EVU, der Disponent der KTB, der Gleisharfenrangierer der OMV und der Fdl Mühldorf 4 tauschen sich an jedem Betriebstag über zu erwartende Zugfahrten und vorhandene Gleiskapazitäten aus.

5.1.6 Zuständigkeit Notfall-Leitstelle, Notfallmanagement

Ereignisse nach Ril 423 sind unverzüglich dem Fdl Mühldorf 4 zu melden. Dieser verständigt die Notfall-Leitstelle München. Die Meldung über Ereignisse nach Ril 423 kann über die Rangierfunkgeräte beim Disponenten und beim Kranführer oder wenn dies nicht möglich ist über jede andere Fernsprechverbindung abgegeben werden.

Zuständiger Notfallmanager ist der Notfallmanager Mühldorf der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Südostbayernbahn. Die Verständigung des Notfallmanager erfolgt über die Notfall-Leitstelle München.

Der Aufruf von Fremdrettungskräften erfolgt ebenfalls durch die Notfall-Leitstelle München. Notfalltechnik wird vom Notfallmanager nach Rücksprache mit dem Eisenbahnbetriebsleiter über die Notfall-Leitstelle München angefordert.

Bei Ereignissen an der Anschlussgrenze der OMV (Ls 89L26Y) ist zusätzlich der Eisenbahnbetriebsleiter der OMV zu verständigen.

5.1.7 408.4812 3 (2): Schneeräumfahrten verboten

Schneeräumfahrten sind nicht zugelassen

5.2 482.9001: Signalanlagen bedienen, Allgemeines

5.2.1 482.9001 Abschnitt 2 (2): Nachweis von Unregelmäßigkeiten, ggf. Meldung an Fdl; einmalig auftretende Unregelmäßigkeiten

Alle Unregelmäßigkeiten an Signalanlagen, auch einmalige Fehler, sind unmittelbar an den Fdl Mühldorf 4 zu melden.

5.2.2 482.9001 Abschnitt 2 (6): Geräte, Werkzeuge

Werkzeuge, Signal- und andere Hilfsmittel für Unregelmäßigkeiten an der Eisenbahninfrastruktur sind in einem Schutzschrank unter der Straßenbrücke der Bundesstraße 20 (bahnrechts der Weiche 501) vorhanden. Dies sind:

- zwei Sh1-Scheiben inkl. Aufsteller (mit Schienenfußbefestigung)
- Spannungsabschalter für Weichenantrieb
- Kurbel für Weichenantrieb
- zwei HV73 (ohne Sperrvorrichtung)

5.2.3 482.9001 Abschnitt 9 (1): Arbeits- und Störungsbuch

Für den Bf Burghausen und das Terminal wird ein gemeinsames Arbeits- und Störungsbuch aufgelegt.

5.2.4 482.9001 Abschnitt 12 (2): Nachweis der Verständigung bei auftretenden Unregelmäßigkeiten

Aufgetretene Störungen und die Abgabe der Meldung durch den Fdl Mühldorf 4 an die Meldezentrale Mühldorf (intern: 9634/400) sind mit Uhrzeit in das Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

5.2.5 482.9001 Abschnitt 11 (3): Maßnahmen nach Auffahren einer Weiche

Eine aufgefahrne Weiche darf erst wieder befahren werden, nachdem der ordnungsgemäße Zustand der Weiche durch das örtliche Betriebspersonal wie Fahrdienstleiter und Weichenwärter, die technische Fachkraft Sig oder Fahrbahn geprüft worden ist. Zugpersonal und Lokführer sind nicht berechtigt, den ordnungsgemäßen Zustand einer Weiche festzustellen.

6 Anlagen

