

Handbuch EOW Offenbach Gbf



Inhalt:

Betriebliche Anweisungen und Regelungen für die elektrisch ortsgestellten Weichen im Ortsstellbereich „Offenbach Gbf“

(Angaben zu den Besonderheiten beim Rangieren nach Ril 408.4801 2 (1) in Bezug auf EOW
und Beschreibung der Anlage nach Ril 482.8004)

gültig ab 01.07.2018

Vorbemerkung

Dieses Handbuch ist eine Anlage des Betriebsstellenbuches „ESTW Hanau (Hf)“.

1	2	3	4
lfd. Nr.	gültig ab	Bekanntgaben	
		am	eingearbeitet durch
1	01.07.2018		Neuausgabe

Aufgestellt:

Frankfurt , 01.07.2018

I.NP-MI-B-(F)

Gez. Bremer

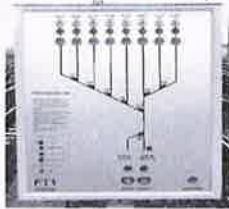
Begriffserklärung / Abkürzungen / Definitionen

EOW = Elektrisch ortsgestellte Weiche

OB = Ortstellbereich

OB-Grenze

Als OB-Grenze werden die Schnittstellen OB-Bereich/sonstige Bahnhofsgleise bezeichnet. An allen OB-Grenzen befindet sich ein Lichtsperrsignal für die Ausfahrt aus dem OB-Bereich. Die OB-Grenzen sind nach den dort stehenden Lichtsperrsignalen benannt.



FT
Fahrwegstelltafel



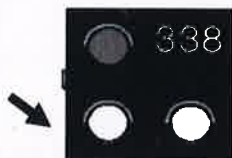
VB
Vorgezogene
Bedienstelle
„Schlagtaster“



Weichensignal an einer EOW

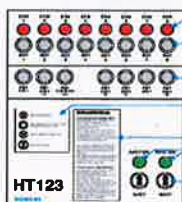


Weichensignal an einer EOW mit Vorzugslage



WHT

Weichenhilfstaster am Weichensignal,
bedienbar mit Vierkant



HT

Hilfshandlungstafel

1. Allgemeines

In Ortsstellbereichen rangieren die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in eigener Zuständigkeit. Infrastrukturbetreiber ist die DB-Netz AG. Diese ist für die Wartung und Instandhaltung der Anlagen zuständig.
Die Disposition über die Benutzung der Gleise ist Aufgabe des EVU, der die Gleise angemietet hat.

Örtlichkeit

Der OB „Offenbach Gbf“ umfasst die Gleise 109 bis 121 sowie die Gleise im Bereich der Ladestraße und der ehemaligen Güterabfertigung.

Die Grenzen zwischen OB und ESTW und deren Kennzeichnung entnehmen sie folgender Übersicht:

Grenze	Einfahrt	Ausfahrt
Sperrsignal 23LW211Y	Tafel mit Aufschrift „OB“	Ls 23LW211Y
Sperrsignal 23LW217Y	Tafel mit Aufschrift „OB“	Ls 23LW217Y
Sperrsignal 23LW122X	Tafel mit Aufschrift „OB“	Ls 23L122X €

Eine Übersicht über den OB „Offenbach Gbf“ und seiner Grenzen entnehmen Sie bitte der Lageplanskizze in Anlage 1

Zuständige Ansprechpartner (Betrieblich-örtlich zuständiger Mitarbeiter = BözM) sind die öZF ESTW Hanau Nordseite.

Verständigung

Zur Verständigung innerhalb des OB „Offenbach Gbf“ ist das Verfahren RiR zu nutzen. Hierzu steht im Gruppenrufbereich **50108** die Rangiergruppe **511** zur Verfügung. Die Anmeldung in die Rangiergruppe erfolgt ohne Funktionskennung! Verbindungen zum öZF ESTW Hanau Nordseite können über eine Kurzwahl aufgebaut werden.

Das jeweils gültige Rangierfunkteilnehmerverzeichnis ist zu beachten!

2. Beschreibung und örtliche Besonderheiten des OB

Vorgezogene Bedienstellen VB (Schlagtaster):

Von der Weichenspitze her befahren EOWs können mit Hilfe vorgezogener Bedienstellen (VB) bedient werden.

Für die EOW 21, 22, 23 und 24 sind keine VB aufgestellt.

Gleisschaltmittelbewirktes Umstellen:

Alle EOW laufen in die benötigte Lage um, wenn Sie von der Herzstückseite befahren werden.

Sie laufen nicht um, wenn

- die EOW besetzt ist,
- eine Störung vorliegt,
- die EOW durch das Einstellen eines Fahrweges an der Fahrwegstelltafel festgelegt ist.

Fahrwegstelltafeln:

Im OB „Offenbach Gbf“ sind drei Fahrwegstelltafeln (FT) aufgestellt.

FT 101 im westlichen Bahnhofskopf vor EOW 3

FT 102 im östlichen Bahnhofskopf vor EOW 32 und

FT 103 im östlichen Bahnhofskopf vor EOW 25.

FT 103 bildet einen Ausschnitt von FT 102 ab, wendende Rangierfahrten können hier ein neuen Fahrweg in die Gleise 114 bis 119 einstellen.

Vorzugslage:

Die EOW 4, 33 und 34 haben eine Vorzugslage in Rechtslage.

Gemeinsamer Weichenumlauf:

Die EOW 4 und 34 laufen gemeinsam um (beide in Rechts- oder Linkslage).

Bei Hilfshandlungen läuft nur die EOW um, die bedient wurde.

Gemeinsame Freimeldung:

Die EOW 4/ 34, 21/22 und 27/28 haben gemeinsame Freimeldeabschnitte.

Bedienhandlungen sind nur möglich, wenn beide EOW frei sind.

Klappbare EI 6-Signale:

Der OB „Offenbach Gbf“ ist teilweise mit Oberleitung überspannt. Die Oberleitung ist in mehrere Schaltgruppen unterteilt. Bei Ausfall/ Abschaltung der Fahrspannung werden klappbare EI 6-Signale automatisch aufgedeckt.

Mechanisch ortsgestellte Weichen:

Im Bereich der Ladestraße, der ehemaligen Güterabfertigung und dem Verbindungsgleis „Hafen“ befinden sich mechanisch ortsgestellte Weiche und eine Gleissperre.

Weichen 239/ 243 + Gs III:

Um das Entlaufen von Fahrzeugen aus den Gleisen 119 und 121 Richtung Hafenbahn (Gleis 199) zu verhindern, sind die Weichen 239 und 243 und die Gs III in abweisender / aufliegender Stellung verschlossen. Weichenschlüssel sind im EWO-Gerätehaus Westkopf (Höhe EOW 10) deponiert.

3. Betriebliche Regelungen / Aufgaben des Fdl

3.1 Allgemeines

Alle Gleise im OB sind Nebengleise.

Keine der EOW wird als Flankenschutz für Zugfahrten benötigt.

Für Fahrten innerhalb des OB ist keine Rangierverständigung und Zustimmung des Ww erforderlich.

3.2 Arbeits- und Störungsbuch, Nachweis für Besonderheiten im OB

Das Arbeits- und Störungsbuch wird für den OB beim BözM geführt.

Für den OB ist ein Nachweis für Besonderheiten im OB beim BözM ausgelegt. Darin sind alle Informationen wie Gleissperrungen, Ol-Schaltzustände und sonstige Besonderheiten festzuhalten.

3.3 Sperren von Gleisen aufgrund von Anordnungen oder Unregelmäßigkeiten

Sperrungen von Gleisen sind im Nachweis für Besonderheiten im OB festzuhalten.

Die Abriegelung von gesperrten Gleisen innerhalb des OB erfolgt ausschließlich über Signal Sh 2 (Wärterhaltscheibe).

Wärterhaltscheiben werden in den Gerätehäusern „Westkopf“ und „Ostkopf“ vorgehalten.

Bei geplanten Sperrungen ist in der Beta oder im Arbeits- und Störungsbuch der Mitarbeiter namentlich zu benennen, der für das Aufstellen der Wärterhaltscheibe zuständig ist.

3.4 Ausschalten der Oberleitung – klappbare Signale EI 6

Bei der Rangierverständigung zur Fahrt in den OB ist die abgeschaltete Oberleitung als Besonderheit zu nennen. Ausgeschaltete Oberleitungen sind im Nachweis für Besonderheiten im OB einzutragen.

Der OB ist mit automatisch aufklappenden EI 6 Signalen ausgerüstet. Somit müssen Rangierfahrten innerhalb des OB nicht vom Fdl über die aus- oder eingeschaltete OL informiert werden.

Am gestörten Signal EI 6 vorbeifahren

Ist ein Signal EI 6 gestört (aufgeklappt) und ist die zugehörige Schaltgruppe jedoch eingeschaltet, so kann der BözM die Rangierfahrt mündlich beauftragen, am gestörten Signal EI 6 vorbeizufahren. Zur Erteilung der Zustimmung zur Vorbeifahrt am gestörten Signal EI 6 muss

- die Rangierfahrt vor dem gestörten Signal halten.
- die Bezeichnung des gestörten Signals dem Tf genannt werden.

Ist die Oberleitung ausgeschaltet, das zugehörige Signal jedoch nicht aufgeklappt, so sind an Stelle der gestörten Signale Wärterhaltscheiben aufzustellen! Ist aufgrund der Störmeldung nicht ersichtlich, ob das Signal EI 6 angezeigt oder nicht angezeigt wird, ist Personal vor Ort (Tf/Rangierer) durch den Fdl zu beauftragen, den Zustand des Signals zu prüfen und zu melden.

3.5 Besonderheiten mitteilen

Besonderheiten wie

- Gleissperrung
- Abgeschaltete Fahrleitungsgruppe, Störungen an der Fahrleitung
- Gestörte Weiche

sind allen im OB tätigen Rangierfahrten (Tf oder Rb) nach dem bekannt werden unverzüglich mitzuteilen.

Rangierfahrten die sich nach Arbeitsunterbrechung oder zur Fahrt in den OB melden, sind die Besonderheiten vor Wiederaufnahme der Arbeiten bzw. vor Zustimmung der Fahrt in den OB mitzuteilen.

3.6 Störungen im OB

Tritt im OB eine Störung auf, durch die Rangierfahrten gefährdet werden können, sind sofort nach bekannt werden der Störung folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- der Tf/Rb, der die Störung bemerkt hat informiert unverzüglich alle im OB befindlichen Rangierfahrten,
- bei unmittelbarer Gefahr gibt der Tf/Rb Signal Sh 3 (Kreissignal) um andere Rangierfahrten zu warnen,
- der Tf/Rb informiert unverzüglich den BözM,
- in gegenseitiger Absprache zwischen Tf/Rb und BözM werden geeignete Maßnahmen zur Abriegelung der gestörten Einrichtung/ Gefahrstelle festgelegt,
- der Tf/Rb stellt an den zuvor festgelegten Stellen Wärterhaltscheiben (Sh 2) und bestätigt dies dem BözM
- der BözM verständigt unverzüglich die technische Fachkraft.
- die technische Fachkraft überprüft die getroffenen Maßnahmen und ergänzt diese gegebenenfalls.

Signal Sh 2 (Wärterhaltscheibe) ist immer aufzustellen wenn:

- Gleis(e) gesperrt / unbefahrbar sind,
- die zulässige Geschwindigkeit unter die Rangiergeschwindigkeit (25 km/h) abgesenkt wurde,
- in Bereichen mit mehreren Schaltgruppen die Oberleitung abgeschaltet und kein (funktionsfähiges) Signal EI 6 vorhanden ist,
- Weiche(n) gesperrt / unbefahrbar sind,
- Arbeitsstellen gesichert werden müssen,
- Signale (Lichtsperr-, Weichen- oder EI-Signale) erloschen oder gestört sind,
- anderweitige Gefahrstellen vorhanden sind, die eine Benachrichtigung des Tf zwingend erforderlich machen.

3.7 Rangieren mit Reisenden und Ansage des freien Fahrweges

Das Rangieren mit Reisenden ist im OB verboten!

Das Ansagen des freien Fahrweges ist im OB verboten!

4. **Rangieren im OB / Aufgaben des Tf/Rb**

Grundsätze / Regelwerkstechnische Ausführungen:

Im OB nimmt der Tf/Rb für alle Weichen die Aufgaben eines Bedieners wahr.
Er stellt den Fahrweg ein und verständigt Beteiligte,
Es wird keine Zustimmung zur Fahrt durch einen Weichenwärter benötigt.

4.1 **Rangieren innerhalb von EOW-Bereichen:**

1. Vor der ersten Fahrt nach einer Arbeitsunterbrechung ist mit dem BözM Kontakt aufzunehmen und Besonderheiten zu erfragen.
2. BözM unterrichtet den Tf über die Besonderheiten nach 408.0811 Abschnitt 1 Absatz 3 a) (siehe auch 3.6)
3. Der **Tf verständigt die Beteiligten** nach 408.0811 Abschnitt 1 Absatz 1 d) und e) (beteiligte Rangierer, anderer Tf wenn gegenseitige Gefährdung möglich, Personen in Fahrzeugen vor dem Heranfahren)
4. **Fahrwegbeobachtung nach 408.0821 Abschnitt 4 durchführen**
(u.a. Freisein des Fahrweges, richtige Stellung der Weichen, Fz die sich in gefährdender Weise nähern)
5. **Einstellen des Fahrweges / Umstellen von Weichen nach Ril 482.800/4 und Fahrtbeginn**
6. **Weitere Fahrwegbeobachtung nach 408.0821 Abschnitt 4**

Anmerkung:

Die Punkte 3-6 können auch wiederholt oder in anderer Reihenfolge notwendig sein, je nach Bedienungsart (Fahrwegstelltafel / VB / Befahren der Kontakte) der EOW.

4.2 Rangierfahrten von und zu EOW-Bereichen:

Die Regelung nach 408.0811 (1) und (3) über die Verständigung bei ständig wiederkehrenden Fahrten ist für Fahrten von und zu EOW-Bereichen nicht zugelassen.

Für Fahrten zum OB ist stets eine Rangierverständigung zwischen Tf und Fdl erforderlich. Als Ziel ist dabei das jeweilige Gleis im OB-Bereich zu nennen. Die Zustimmung zur Fahrt endet immer an der EOW-Grenze. Ab der EOW-Grenze gelten die Regelungen nach 4.1.

Für Fahrten aus dem OB heraus ist stets eine Rangierverständigung zwischen Tf und Fdl erforderlich. Die Zustimmung zur Fahrt gilt ab der OB-Grenze und wird i.d.R. durch Signal Sh 1 erteilt. Die Rangierverständigung wird am Startplatz innerhalb des OB durchgeführt.

Die Fahrt vom Startplatz zur OB-Grenze darf erst nach Absprache mit dem Fdl begonnen werden.

4.3 Sonstige betriebliche Regelungen:

- **Feststellen von Mängeln, Unregelmäßigkeiten oder gefährlichen Ereignissen**
Werden innerhalb des OB Mängel an der Anlage, Funktionsstörungen oder besondere Ereignisse festgestellt, sind diese sofort an den BözM zu melden.
Ablauf siehe unter Punkt 3.6!

- **Besondere Anordnungen durch den BözM**

Der Fdl kann den Tf/Rb beauftragen,

- die Gleisbelegung im EOW-Bereich festzustellen
- Gleise im Falle eines Gefährlichen Ereignisses durch das Aufstellen von Wärterhaltscheiben (Sh 2) abzuriegeln. (siehe Punkt 3.6)

Praxishinweise für den Tf:

Wählen Sie bei der Bedienung von Vorgezogenen Bedienstellen (VB / Schlagtaster) Ihre Geschwindigkeit abhängig vom Fahrzeug und der Art der Rangierfahrt (gezogen/geschoben) so, dass Sie die Schlagtaster handlungssicher bedienen können. Eine Geschwindigkeit von ca. 5 km/h hat sich bei Versuchsfahrten als geeignet herausgestellt. Bei bestimmten Baureihen (u.a. ICE 3) können die VB nur im Stillstand bedient werden.

Halten Sie vor und während der Fahrt Umschau, ob andere Rangierfahrten im OB-Bereich stattfinden und sprechen Sie sich über Rangierfunk ggf. mit den anderen Tf ab (Beteiligte nach Ril 408.0811 (1) d)).

Für Fahrten in die OB-Bereiche führen Sie die Rangierverständigung mit dem zust. Ww durch. Die Zustimmung zur Fahrt gilt bis zur OB-Grenze.

Für Fahrten aus den OB-Bereichen heraus führen Sie die Rangierverständigung aus Abstimmungsgründen bereits am Startplatz durch. Eine Zustimmung zur Fahrt durch den Ww erfolgt erst an der EOW-Grenze (i.d.R. mit Sh 1).

4.4 Leitfaden für Störungen

Störungen sind dem später BözM zu melden.

Bis zur Behebung der Störung durch die Entstörungsstelle sind die Weichen ggf mit der Weichenhilfstaste (WHT) zu stellen.

Die Bedienung der Hilfshandlungstafel (HT – WAT/AzGrT) wird nur durch besonders geschultes Personal und Technische Fachkräfte durchgeführt.

Eine Störung erkennt man in der Regel dadurch, dass sich ein Element durch eine Regelbedienhandlung nicht in die gewünschte Lage bringen lässt. An den Einrichtungen des OB zeigt sich dieses durch eine oder mehrere der folgenden Anzeigen:

- > ein Weichensignal zeigt keine Ordnungsstellung bzw. Endlage
- > eine Weiche reagiert nicht auf einen Stellauftrag, das Weichensignal bleibt in alter Stellung
- > der Zielmelder auf der Fahrwegstelltafel bleibt dunkel oder blinkt
- > der Sperrmelder auf der Fahrwegstelltafel leuchtet rot

Wenn sich ein Element nicht in die gewünschte Lage bringen lässt, gehen Sie wie folgt vor:

A

Wiederholen Sie die Bedienhandlung durch:

- erneutes Bedienen des Schlagtasters an der VB oder
 - Löschen und neu Einstellen des Fahrwegs an der FT
- (Bei „Bedienung“ durch stumpfes Befahren ist keine Wiederholung möglich.)

B

Grenzen Sie die möglichen Ursachen ein:

- durch die Anzeigen am Weichensignal oder an der FT
- durch Hinsehen (Weiche frei ? / keine Endlage ? / Fremdkörper in der Weiche ? andere Rangierfahrt fährt im selben Bereich ?)

C

Informieren Sie den Ww und sprechen sie weitere Maßnahmen ab. Der Ww erteilt Ihnen dann ggf. den Auftrag in ein anderes Gleis zu fahren oder bis zum gestörten Element vorzurücken und dort mit der WHT die Weiche umzustellen.

D

Durchführen der WHT-Bedienung durch den Tf oder Durchführen Bedienungen an der Hilfshandlungstafel durch besonders geschultes Personal bzw. Technische Fachkraft.

Das folgende Diagramm zeigt eine Auswahl der häufigsten Störungen, deren Erkennbarkeit und Möglichkeiten der Störungsbeseitigung.

