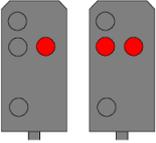
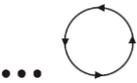
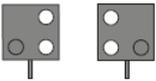
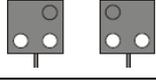


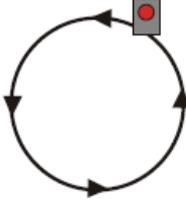
Diese Auflistung ist nur informativ. Maßgeblich ist ausschließlich die aktuelle Version der Richtlinie 301 – Signalbuch der DB Netz.

Signalbild	Signalbezeichnung	Signalbedeutung	Betriebsführungsbereich	Anwendung im RSC
	Hp 0 ein rotes Licht oder zwei rote Lichter neben- einander	Halt.	DB NETZ	Signale: R203, R204, S205
	Hp 2	Langsamfahrt.	DB NETZ	Signale: R203, R204, S205
	Mastschild weiß-rot-weiß	Halt am gestörten Lichtsignal	beide	Signale: R203, R204, S205, Ls203, Ls204, Ls205
	Vr 0	Halt erwarten.	DB NETZ	Signale: R203, R204, S205
	Vr 1	Fahrt erwarten.	DB NETZ	Signale: R203, R204, S205
	Vr 2	Langsamfahrt erwarten.	DB NETZ	Signale: R203, R204, S205
	Zs 1 Ersatzsignal	Am Signal Hp 0 oder am gestörten Licht- hauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren.	DB NETZ	Signale: R203, R204, S205, Ls203, Ls204, Ls205

Signalbild	Signalbezeichnung	Signalbedeutung	Betriebsführungsbereich	Anwendung im RSC
	Zs 3 Geschwindigkeitsanzeiger	Ziffer x 10 = V_{\max}	DB NETZ	Signale: P203, P204, N205
	Lf 6 Geschwindigkeitsankündigungssignal	Ein Geschwindigkeitssignal (Lf 7) ist zu erwarten.	DB NETZ	Signale: R203 R204 S205
	Lf 7 Langsamfahrtafel	Die angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab nicht überschritten werden.	RSC	GI 223 GI 224 GI 215
	Sh 1 Rangierfahrtsignal	Fahrverbot aufgehoben	beide	GI 203, 233 GI 204, 234 GI 205, 225
	Sh 2	Schutzhalt	RSC	Baustellen, Mängel am Gleis, Gleisabschlüsse
	Ra 1	Wegfahren.	beide	sichtbar: senkrechte Armebewegung hörbar: ein langer Ton
	Ra 2	Herkommen.	beide	sichtbar: waagerechte Armebewegung hörbar: zwei mäßig lange Töne
	301.0701 1(3) (AB109)	Langsamer.	beide	sichtbar: Arm hochhalten hörbar: ein langer Ton

Signalbild	Signalbezeichnung	Signalbedeutung	Betriebsführungsbereich	Anwendung im RSC
	Ra 5	Rangierhalt.	beide	sichtbar: kreisförmige Bewegung des Arms hörbar: drei kurze Töne
	Ra 11 Wartezeichen	Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten.	beide	Das Signal ist an der Grenze der Betriebsführungsbereiche aufgestellt
	Ra 12 Grenzzeichen	Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf.	beide	alle Weichen / EOW
	Ra 13 Isolierzeichen	Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung.	RSC	alle EOW
	Wn 1	Gerader Zweig	RSC	alle EOW
	Blinklicht	Weiche darf nicht befahren werden	RSC	alle EOW
	Wn 2	Gebogener Zweig	RSC	alle EOW
	Blinklicht	Weiche darf nicht befahren werden	RSC	alle EOW
	Lagemelder erloschen	Weiche darf nicht befahren werden	RSC	alle EOW

Signalbild	Signalbezeichnung	Signalbedeutung	Betriebsführungsbereich	Anwendung im RSC
<p>► Ergänzung zu Ril 301.1001 Abschnitt 10 (5) Einige EI 6 Signale im RSC sind als Lichtsignal ausgeführt, diese können am Standort eines Lichtsignals EI 6 auch Kennlicht anzeigen.</p>				
	EI 6	Halt für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer	RSC	EI6 200' EI6 302 EI6 304 stehen links vom Gleis
	Kennlicht am Lichtsignal EI 6	zeitweise betrieblich abgeschaltet	RSC	EI6 200' EI6 302 EI6 304 stehen links vom Gleis
	Lichtsignal EI 6 erloschen	Halt für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer, Weisung des Wärters einholen	RSC	EI6 200' EI6 302 EI6 304 stehen links vom Gleis

Nothaltssignale	SOFORT ANHALTEN!
<p>optisch: Sh 3 Kreissignal</p> <p>Tageszeichen Eine rot-weiße Signalfahne, irgendein Gegenstand oder der Arm wird im Kreis geschwungen.</p>  <p>akustisch: Sh 5 Horn und Pfeifsignal</p> <p>• • •</p>	<p>Nachtzeichen Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen.</p>  <p>Mehrmals nacheinander drei kurze Töne</p> <p>• • • • • • • • •</p>

□

Regeln für den Eisenbahnbetrieb
für die Infrastruktur des
Rail Service Centers (RSC) Dortmund-Eving

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Jegliche Form der Vervielfältigung zum Zweck der Weitergabe an Dritte bedarf der Zustimmung.

Impressum

Siemens Mobility GmbH
Rail Service Center Dortmund-Eving
Bornstraße 279
44145 Dortmund
0231 720908 30

Ansprechpartner Eisenbahnbetrieb

Marco Döpping
Eisenbahnbetriebsleiter
Telefon: +49 (0)151 44157060
marco.doepping.ext@siemens.com

Michael Walther
Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
Telefon: +49 (0)2432 970 106
walther.michael@siemens.com

Michael Ahn
Örtlicher Betriebsleiter (Bahnbetrieb)
Telefon: +49 (0)173 7645247
michael.ahn@siemens.com

Auf der Infrastruktur des RSC werden folgende Regeln der DB Netz AG in der jeweils aktuell gültigen Version angewendet:

- Ril 301
- Ril 408.48
- Ril 408.58
- Ril 408.80
- Ril 482

Diese Regeln werden durch örtliche Zusätze gemäß Ril 408.4801 2 (1) fünfter Anstrich ergänzt. Die Ergänzungen erhalten die Bezeichnung „408-RSC-EDEV“.

Regeln der DB Netz AG gelten ausdrücklich nicht, wenn sie in dieser Aufzählung nicht genannt werden.

Die **Regeln für den Eisenbahnbetrieb** gelten für den Betriebsführungsbereich der Siemens AG gemäß schematischem Gleisplan - Betriebsführungsgrenzen.

Sie sind die Regeln für die sichere Durchführung des gesamten Eisenbahnbetriebes und gelten für alle Mitarbeiter im Bahnbetrieb, die im Gültigkeitsbereich dieser Regeln tätig werden.

Alle Mitarbeiter von Zugangsberechtigten sind, durch den im jeweiligen Infrastrukturnutzungsvertrag benannten Vertreter ihrer Firma, nachweislich über den Inhalt der ihren Vertrag betreffenden Teile dieser Anweisung zu unterweisen.

Die Regeln für den Eisenbahnbetrieb gelten auch für Personen, die den Gleisbereich des RSC betreten oder im RSC Arbeiten ausführen.

Besetzungszeiten Weichenwärter (Rangieraufsicht)

In der Zeit von Sonntag, 22:00 Uhr bis Freitag 15:00 Uhr ist der Weichenwärter örtlich besetzt bzw. über eine Telefonbereitschaft erreichbar.

Dokumentenlenkung:

Jeder Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb ist verpflichtet, sich vor Arbeitsbeginn über den aktuellen Stand zu informieren. Hierzu ist bei der zuständigen Stelle (408-RSC-EDEV.4811 – Weichenwärter) eine Sammlung gültiger Dienstanweisungen, die nicht Bestandteil dieses Regelwerkes sind, einsehbar.

1. Änderungsnachweis:

Lfd. Nr.	Inhalt	Gültig ab	Bemerkung	Eingearbeitet durch
1	Regeln für den Eisenbahnbetrieb	01.04.2018	Neuherausgabe	--
B1	Regelungen zu Ein- und Ausfahrt aus den Hallengleisen 1 bis 7	01.09.2018	--	Ahn, ÖBL
B2	Neuer EBL, Änderung Dienstwege, redaktionelle Anpassungen	21.02.2019	--	Ahn, ÖBL
B3	Einführung und Besetzungszeiten des Weichenwärters, redaktionelle Anpassungen	15.12.2019	--	Ahn, ÖBL

□

1. Allgemeines

Werden in der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst vereinfachte Begriffe wie Mitarbeiter, Triebfahrzeugführer, Personal usw. verwendet, so beziehen sich diese auf alle Geschlechteridentitäten in gleicher Weise.

Die Regelungen für Mitarbeiter gelten für alle Mitarbeiter, die im Eisenbahnbetriebsdienst eingesetzt werden.

2. Rechtsgrundlage

Auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses der Bezirksregierung Arnsberg vom 22. September 2016 und der Erlaubnis gem. § 7 f des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 02. März 2018 ist es der Siemens AG erlaubt, Gebäude- und Schieneninfrastruktur auf dem Gelände des Rail Service Centers Dortmund-Eving zu betreiben.

Gemäß § 1 der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) sind für das Rail Service Center Dortmund-Eving ein von der Landeseisenbahnverwaltung (LEV) bestätigter Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) und ein stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter (stellv. EBL) bestellt. Zusätzlich ist ein örtlicher Betriebsleiter (öBL) bestellt. (Eisenbetriebsleiterverordnung – EBV § 1 (1) bzw. § 4 (2))

3. Verantwortlichkeiten

3.1. Herausgeber

Siemens Mobility GmbH
Rail Service Center (RSC) Dortmund-Eving
Bornstraße 279, 44145 Dortmund, +49 (0) 231 720908 30

3.2. Eisenbahnbetriebsleiter

Die Eisenbahnbetriebsleiter (EBL, stellv. EBL) RSC leiten und überwachen den gesamten Eisenbahnbetrieb. Die Eisenbahnbetriebsleiter nehmen ihre Aufgaben gemäß der jeweiligen „Geschäftsanweisung für den Eisenbahnbetriebsleiter“ wahr.

EBL, stellv. EBL und ÖBL sind fachliche Vorgesetzte aller Mitarbeiter im Bahnbetrieb und haben in dieser Eigenschaft unter anderem für die Einhaltung der Vorschriften zu sorgen.

Mitarbeiter im Bahnbetrieb sind:

- Fahrpersonal: z. B. Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer
- Betriebspersonal: z. B. Rangier-Disponenten, Weichenwärter
- Aufsichtspersonen und aufsichtsführende Personen des Instandhaltungspersonals Bahninfrastruktur sowie zugehörige Mitarbeiter
- Zugangsberechtigte
- und sonstiges Personal

Im RSC-Eisenbahnbetrieb tätige Mitarbeiter müssen Weisungen des EBL und der von ihm beauftragten Aufsichtspersonen bzw. aufsichtsführenden Personen befolgen.

3.3. Zugangsberechtigte

Zugangsberechtigte sind sowohl die Organisation als auch alle im Auftrag des Zugangsberechtigten tätig werdenden Personen.

Die Mitarbeiter der Zugangsberechtigten müssen über den Inhalt der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst geschult werden, sofern sie die Gleisanlagen der Infrastruktur betreten. Der Zugangsberechtigte dokumentiert die Unterweisung und regelt die Verteilung in eigener Zuständigkeit.

4. Ergänzende Regelungen

Der EBL oder ÖBL können ergänzende Regelungen / Weisungen / Sicherheitshinweise zu den Regeln des Eisenbahnbetriebes erlassen.

4.1. Aktualisierung

Die Regeln für den Eisenbahnbetrieb werden vom Herausgeber bedarfsorientiert aktualisiert. Die jeweilige Aktualisierung ist aus dem neuen Gültigkeitsdatum in der Fußzeile ersichtlich. Eine regelmäßige Überprüfung auf Aktualität wird mittels 408-RSC-EDEV.4800 dokumentiert.

Zu jeder Aktualisierung wird ein entsprechender Änderungs- und Einordnungshinweis herausgegeben. Die vorgenommenen Aktualisierungen sind im Änderungsnachweis nachzuweisen.

Die bis zur Aktualisierung zwischenzeitig erlassenen geltenden Regeln sind, soweit nicht durch schriftliche Mitteilungen zusätzlich bekannt gegeben, bei der zuständigen Stelle (408-RSC-EDEV.4811) – Weichenwärter einzusehen.

5. Regelwerksstruktur für den Eisenbahnbetrieb im RSC

Für das RSC Dortmund-Eving gelten die folgenden Gesetze, Verordnungen und Richtlinien:

- ▶ AEG
 - ▶ EBO / ESO
 - ▶ Ril der DB Netz AG
 - ▶ Eigene Ergänzungen, Erläuterungen zu vorgenannten Regelwerken

6. Struktur

Die Modulfamilien der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst:

- **0xxx** Hinweise zum Regelwerk
- **1xxx** Allgemeine Regelungen
- **2xxx** Personal
- **3xxx** Planen und Überwachen des Betriebes
- **4xxx** Rangieren
- **5xxx** Regelungen zum Durchführen des Betriebes
- **6xxx** bleibt frei
- **7xxx** Infrastruktur
- **8xxx** Notfall- und Störungsmanagement
- **9xxx** Formularsammlung

Die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst ist modular aufgebaut und setzt sich aus verschiedenen Modulfamilien zusammen. Die Modulfamilien sind thematisch unterteilt.

- 408-RSC-EDEV.xxxx: die EIU spezifischen Regelungen des RSC
- 408.xxxx: Regelwerke der DB Netz AG. Das Urheberrecht des Inhaltes verbleibt weiterhin bei der DB Netz AG
- DB.xxxx: Module der DB zur Nutzung durch Siemens. Das Urheberrecht des Inhaltes verbleibt weiterhin bei den EVU der Deutschen Bahn

Die Module sind wie folgt aufgebaut:

- 408-**RSC-EDEV**.1234 RSC-EDEV steht für die Regeln für den Eisenbahnbetrieb im RSC Dortmund-Eving.
- 408-RSC-EDEV.1234 Die erste Ziffer kennzeichnet die Modulfamilie

- 408-RSC-EDEV.1234 Die zweite Ziffer kennzeichnet die Modulgruppe
- 408-RSC-EDEV.1234 Die Endziffern kennzeichnen das Einzelmodul

Anhänge, Vordrucke und Zusätze erhalten eine entsprechende Endung

- 408-RSC-EDEV.1234**A01** Anhang 1 zu Modul 408-RSC-EDEV.1234
- 408-RSC-EDEV.1234**V01** Vordruck 1 zu Modul 408-RSC-EDEV.1234
- 408-RSC-EDEV.1234**Z01** Zusatz 1 zu Modul 408-RSC-EDEV.1234

Das Ende eines Dokumentes wird mit dem Zeichen „□“ am rechten Rand unterhalb der letzten Zeile gekennzeichnet.

7. Modulübersicht

In der Modulübersicht für Mitarbeiter 408-RSC-EDEV.4801A04 sind alle Module der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst aufgelistet.

Die einzelnen Module sind in dieser Modulübersicht den jeweiligen Funktionen zugewiesen, durch die die Regelungen des Moduls beim RSC anzuwenden sind.

8. Ergänzende Regelungen

Der Eisenbahnbetriebsleiter oder eine von ihm beauftragte Stelle kann ergänzende Regelungen zur Anweisung für den Betriebsdienst erlassen.

9. Veröffentlichung

Die Regeln für den Eisenbahnbetrieb werden im Internet veröffentlicht und stehen dort jedem Nutzer zur freien Verfügung.

□

1. Verzeichnis der Aktualisierungen

Lfd. Nr	Inhalt	Gültig ab	Bemerkung	Aktualisierung eingearbeitet durch
1	Örtliche Zusätze RSC zu den Ril 301, 408 und 482.	01.04.2018	Neuherausgabe	
B1	Regelungen zu Ein- und Ausfahrt aus den Hallengleisen 1 bis 7	01.09.2018	408-RSC-EDEV.4800; 408-RSC-EDEV.4814 austauschen	Michael Ahn ÖBL RSC Dortmund-Eving
B2	Neuer EBL, Änderung Dienstwege, redaktionelle Anpassungen	09.12.2018	--	Ahn, ÖBL
B3	Einführung und Besetzungszeiten des Weichenwärters, redaktionelle Anpassungen	15.12.2019	--	Ahn, ÖBL

□

2. Zusätzliche oder abweichende Regeln und örtliche Zusätze

▶ *Ergänzung zu Ril 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 1*

Die örtlichen Zusätze im Sinne von 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 1 fünfter Anstrich sind in den Ergänzungen zur Ril 408.48 als 408-RSC-EDEV.xxxx aufgeführt.

Die örtlichen Zusätze werden auf grünem Papier gedruckt und /oder mit grüner Kopfzeile gekennzeichnet.

▶ *Ergänzung zu Ril 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2*

Die Punkte c) bis f) treffen auf die betrieblichen Bedingungen nicht zu.

□

Folgende Begriffe werden im RSC angewendet:

- Arbeitendes Triebfahrzeug
- aS-Zug
- Aufdrücken
- Bahnanlagen
- Bahnbetrieb
- Bahnhöfe
- Fahrzeuge
- Flankenschutzeinrichtungen
- Flankenschutzraum
- Hauptgleise
- Kleinwagen
- Mitarbeiter
- Nebenfahrzeuge
- Nebengleise
- Ortsstellbereich
- Rangieren
- Rangierfahrt
- Regelfahrzeuge
- Triebfahrzeuge
- Verschieben
- Wagen
- Weichenwärter
- Züge
- Zugpersonal

► *Erläuterungen zu Ril 408.4801A01*

Fahrten

Im RSC werden Fahrten unterschieden nach:

- **Rangierfahrten im Betriebsführungsbereich der DB Netz**
Rangierfahrten sind Fahrten, die zur Einfahrt in den oder zur Ausfahrt aus dem Betriebsführungsbereich der Siemens AG dienen. Sie werden durch Tf des RSC, durch Tf der RRX-EVU oder anderer EVU durchgeführt.

- **Rangierfahrten im Betriebsführungsbereich der Siemens AG**

Rangierfahrten sind Fahrten, die der Standortänderung der Fahrzeuge dienen. Sie werden durch Tf des RSC, durch Tf der RRX-EVU oder anderer EVU durchgeführt.

Fahrzeuge

Im RSC können Fahrzeuge eintreffen:

- Fristablauf (bei zugelassenen Fahrzeugen)
- Unfallfahrzeug (Fahrt zur Werkstatt)
- Fahrzeug nach EBO gebaut – noch ohne Zulassung
- Fahrzeug nicht nach EBO gebaut – Zulassung nicht vorgesehen
- Ausländische Fahrzeuge ohne RIV / RIC
- Fahrzeug nach EBO gebaut, nach Umbau jedoch ohne IBG
- Außergewöhnliche Fahrzeuge

Gleise

Im RSC werden Gleise nach ihren Verwendungszwecken unterschieden:

- **Abstellgleise**
Abstellgleise sind Gleise, die der kurzfristigen Abstellung von Fahrzeugen dienen.
- **Prüfgleise**
Prüfgleise sind Gleise im Ortsstellbereich mit Bahnstromversorgung, die der statischen Inbetriebsetzung von Fahrzeugen dienen.
- **Rangiergleise**
Rangiergleise sind Gleise im Ortsstellbereich, die der Ortsveränderung von Fahrzeugen als Durchfahrtsgleis dienen.
- **Werkstattgleise**
Werkstattgleise sind Gleise mit maschinellen Anlagen, Bahnstromversorgung, Dacharbeitsbühnen sowie sonstigen Einrichtungen, die zu Montagezwecken an Fahrzeugen dienen.

Weichenwärter (Rangieraufsicht) besetzt

Die Bedienung von Fahrwegelementen während der Besetzungszeiten gemäß 408-RSC-EDEV.0000 erfolgt, durch die Steuerungstechnik der Leit- und Sicherungstechnik unterstützt, durch den Triebfahrzeugführer nach Erlaubnis des Weichenwärters. Der Weichenwärter als Rangieraufsicht bedient den Betriebsführungsrechner, i.d.R. ohne die Bedienung von Fahrwegelementen. Im Ausnahmefall kann die Rangieraufsicht Fahrwegelemente bedienen.

Der Weichenwärter vereint örtlich die Rollen des Rangier-Disponenten sowie des Weichenwärters.

Weichenwärter (Rangieraufsicht) nicht besetzt

Die Bedienung von Fahrwegelementen außerhalb der Besetzungszeiten gemäß 408-RSC-EDEV.0000 erfolgt, durch die Steuerungstechnik der Leit- und Sicherungstechnik unterstützt, durch den Triebfahrzeugführer.

Rangier-Disponent

Die Regelung der Reihenfolge von Fahrten obliegt dem Rangier-Disponenten in der Funktion des Weichenwärters.

Weichenwärter

Die Funktion des Weichenwärters übernimmt im RSC die Rangieraufsicht.

□

4. Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit

▶ *Ergänzung zu Ril 408.4802 Abschnitt 4*

Das Betreiben von Ton- und Fernsehgeräten im Eisenbahnbetrieb ist nicht gestattet.

Das Bedienen von privaten Mobiltelefonen ist dem Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter und Bediener des Zagro-Rangiergerätes während der Ausführung seiner Tätigkeit untersagt.

□

4. Rangieren in Ortsstellbereichen

- ▶ *Ergänzung zu Ril 408.4811 Abschnitt 4 Absatz (3)*

Zuständige Stelle

Die Zuständige Stelle ist der Weichenwärter.

6. Nachweis

- ▶ *Ergänzung zu Ril 408.4811 Abschnitt 6 Absatz (1)*

Rangier-Disponent:

Sperrungen von EOW und/oder Gleisen sind im Arbeits- und Störungsbuch zu dokumentieren. Für den Rangierdienst ist ein „Rangierbuch“ gemäß 408-RSC-EDEV.9001V01 zu führen.

□

▶ *Ergänzung zu Ril 408.4812 Abschnitt 2 Absatz (3)*

Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt ist nicht zugelassen.

▶ *Ergänzung zu Ril 408.4812 Abschnitt 3 Absatz (1)*

Fahrzeuge der Baureihen 462 (Siemens Desiro-HC für den Rhein-Ruhr-Express) sowie 1462 (Siemens Desiro-HC für Baden-Württemberg) dürfen die Gleise des RSC ohne Einschränkungen befahren.

▶ *Ergänzung zu Ril 408.4812 Abschnitt 3 Absatz (2)*

Schneeräumfahrzeuge – außer Schneepflüge, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind - dürfen die Gleise des RSC nicht befahren.

▶ *Ergänzung zu Ril 408.4812 Abschnitt 3 neuer Absatz (3)*

Nebenfahrzeuge, insbesondere Zweiwegefahrzeuge jeder Art, dürfen die Radsatzdiagnoseeinrichtung im Gleis 102 nicht befahren. Im Einzelfall können vom EBL oder ÖBL Ausnahmen zugelassen werden.

□

1. Verständigen

► *Ergänzung zu Ril 408.4813 Abschnitt 1 Absatz (1) e)*

Der Triebfahrzeugführer muss Signal Zp1 – Achtungssignal nach Ril 301.0901 geben

► *Ergänzung zu Ril 408.4813 Abschnitt 1 Absatz (3) c)*

Der Triebfahrzeugführer muss verständigen

1. den benachbarten Weichenwärter, wenn eine Rangierfahrt über den eigenen Rangierbezirk hinaus durchgeführt werden soll
2. entfällt

2. Fahrbereitschaft feststellen

► *Ergänzung zu Ril 408.4813 Abschnitt 2 Absatz (1)*

a) ... ~~oder an Trennstellen abzustoßender oder ablaufender Fahrzeuge. Ist zu streichen.~~ Abstoßen oder Ablaufen lassen ist im RSC verboten.

e) ... alle Außentüren müssen geschlossen sein.

g) ~~Beim Abstoßen oder Ablaufen müssen die erforderlichen Hemmschuhe zum Anhalten der Wagen gebrauchsfähig an den vorgesehenen Stellen bereitliegen. Ist zu streichen.~~ Abstoßen oder Ablaufen lassen ist im RSC verboten.

h) bei Ein- und Ausfahrten aus den Gleisen 1 bis 6: die Rundumleuchten des jeweiligen Gleises sind eingeschaltet

i) bei Ein- und Ausfahrten aus den Gleisen 2 bis 6: Dacharbeitsbühnen sind vollständig eingezogen, Einstiegshilfen und andere Instandhaltungsgeräte sind profilmfrei neben dem Gleis abgestellt, unter dem Fahrzeug in der Arbeitsgrube befinden sich keine Personen

j) bei Ein- und Ausfahrten aus den Gleisen 2 bis 6 mit elektrischer Traktion: die schwenkbare Oberleitung befindet sich über dem Gleis und führt Spannung

k) bei Ein- und Ausfahrten aus den Gleisen 3 und 4: schwenkbare Gleisbrücken sind in Grundstellung und verriegelt

l) bei Ein- und Ausfahrten aus Gleis 1: Die Hebebockanlage, mobile Arbeitsbühnen, Einstiegshilfen und sonstige Instandhaltungsgeräte sind profilmfrei neben dem Gleis abgestellt, unter dem Fahrzeug in der Arbeitsgrube befinden sich keine Personen

m) bei Fahrten aus den Gleisen 301 und 302: Die Ver- und Entsorgung der WC-Anlagen des Fahrzeuges ist beendet und die Schläuche wurden vom Fahrzeug getrennt

n) bei Ausfahrten aus Gleis 403, wenn das Fahrzeug aus der UFD kommt: Das Rangiergerät ist vom Fahrzeug abgekuppelt.

o) bei Ausfahrten aus Gleis 403 mit elektrischer Traktion: die Oberleitung führt Spannung

3. Zustimmung

- ▶ *Ergänzung zu Ril 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (1) a)*
Bevor Fahrzeuge bewegt werden, ist immer die Zustimmung des Weichenwärters erforderlich.
- ▶ *Ergänzung zu Ril 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (1) b) 3.*
Streichen. Der Fahrweg muss nicht eingestellt sein, da der Triebfahrzeugführer den Fahrweg selber einstellt.
- ▶ *Ergänzung zu Ril 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (1) b) 4.*
Vor dem Rangieren an der Spitze eines Zuges muss der Triebfahrzeugführer die Erlaubnis des Fahrdienstleiters einholen.
- ▶ *Ergänzung zu Ril 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (1) d)*
Der Weichenwärter kann nur mündlich zustimmen. Die Auflistung 1. bis 3. entfällt.

4. In ETCS-Betriebsart SH wechsel

- ▶ *Außerkraftsetzung zu Ril 408.4813 Abschnitt 4*
Der Absatz 4 ist außer Kraft gesetzt. Betriebsart SH im Rangierbetrieb nicht vorhanden

□

3. Geschwindigkeiten

- ▶ *Ersetzung zu Ril 408.4814 Abschnitt 3 Absatz (1) b*

Im Betriebsführungsbereich der Siemens AG darf nur mit höchstens 10 km/h gefahren werden.

Ein- und Ausfahrten in/aus Hallengleisen 1 bis 7 erfolgen mit Schrittgeschwindigkeit. Vor Einfahrt in die Halle ist anzuhalten.

4. Fahrweg beobachten

- ▶ *Ergänzung zu Ril 408.4814 Abschnitt 4 Absatz (1)*

8. Hallentore zur Ein- und Ausfahrt geöffnet sind

9. bei Fahrten innerhalb der Hallen keine Dacharbeitsbühnen, Einstiegshilfen oder sonstige mobile Werkstattausrüstung den Fahrweg einschränken

10. seitlich klappbare Gleisbrücken und Unterflurmaschinen in Grundstellung und verriegelt sind

11. die Rundumleuchten des jeweiligen Gleises sind eingeschaltet

5. Freien Fahrweg ansagen

- ▶ *Außerkraftsetzung zu Ril 408.4814 Abschnitt 5 Absatz (1) b*

Der gesamte Abschnitt 5 ist außer Kraft gesetzt. Die Ansage des freien Fahrweges ist verboten.

12. Rangieren mit Rangiermittel „Zagro“

- ▶ *Ergänzung zu Ril 408.4814 neuer Abschnitt 12*

Bei Rangierfahrten, bei denen das Rangiermittel „Zagro“ Fahrzeuge bewegt, sind auch die Regelungen anzuwenden, die sich auf Fahrten mit eigener Kraft beziehen. Insbesondere die Regeln zum Rangieren auf den Gleisen 1 bis 7 und 413 sind zu beachten.

□

1. Abstellen

► *Ergänzung zu Ril 408.4831 Abschnitt 1*

- (3) Beim Abstellen von Fahrzeugen ist darauf zu achten, dass keine Gleisschaltkontakte durch Radsätze belegt sind.
- (4) Fahrzeuge mit Mittelpufferkupplung dürfen nicht in Gleisbögen abgestellt werden, wenn ein späteres wieder ankuppeln ohne maschinellen Einsatz nicht möglich ist.
- (5) Abstellen von Fahrzeugen Baureihen 462 und 1462: Die Fahrzeuge sind so abzustellen, dass ein Zutritt ohne Fahrzeugschlüssel nicht möglich ist (Türfreigabe ist nicht aktiv) und Türen und Fenstern geschlossen sind.

□

► *Ersetzung der Ril 408.4851 Abschnitt 1*

Die Ril 408.4851 Abschnitt 1 wird vollumfänglich durch die 408-RSC-EDEV.4851 ersetzt.

1. Gleise sperren

1.1. Allgemeines

Es ist zwischen geplanten und unvorhergesehenen Gleissperrungen zu unterscheiden.

1. Ein Gleis wird planmäßig gesperrt z. B. für Bauarbeiten, Kontrollen etc.
2. Ein Gleis wird unvorhergesehen gesperrt auf Grund von z. B. Betriebsstörungen, Unfällen, Sicherung von Personen etc., die nicht planbar sind.

1.2. Verantwortung

In der Regel wird ein Gleis nach Anordnung vom EBL des EIU gesperrt. Er kann diese Aufgabe der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (ÖBL, Rangieraufsicht, Weichenwärter) übertragen.

1.3. Anlässe

Gleise müssen in der Regel gesperrt werden, wenn

1. sie unbefahrbar geworden sind,
2. auf Grund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen an Gleisen gearbeitet wird,
3. auf Antrag oder Anweisung Personen durch das Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden sollen
4. es in einer Betra angeordnet ist.

Die Grenzen für die Gleissperrung sind festzulegen (z. B. Grenzzeichen von Weichen, markante Punkte).

1.4. Maßnahmen, Abriegeln

Der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, muss für das Abriegeln des gesperrten Gleises sorgen. Ein gesperrtes Gleis ist abriegelt, wenn die Zugangsweiche in abweisender Stellung ist. Zusätzlich ist:

1. eine Wärterhaltscheibe (Sh 2) je Richtung aufzustellen; bei Stumpfgleisen ist eine Wärterhaltscheibe am Grenzzeichen der Zugangsweiche ausreichend.

1.5. Wortlaut Sperrung

Die Sperrung des Gleises ist vom EBL oder der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle mit den Worten zu melden:

Gleis (Nr.) von bis gesperrt.

Der Wortlaut ist von den zu benachrichtigenden Mitarbeitern zu wiederholen.

1.6. Aufheben

Der EBL oder die für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle, die das Gleis gesperrt hat, darf die Sperrung eines Gleises aufheben, nachdem die

1. Gründe für die Gleissperrung weggefallen sind,
2. die Befahrbarkeit und das Freisein des Gleises festgestellt wurden.

1.7. Wortlaut Sperrung aufheben

Die Aufhebung der Sperrung des Gleises ist vom EBL oder der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle mit den Worten zu melden:

Sperrung des Gleises (Nr.) von bis aufgehoben.

Der Wortlaut ist von den zu benachrichtigenden Mitarbeitern zu wiederholen.

1.8. Benachrichtigen

Sperrung, Anlass für die Sperrung und Aufheben der Sperrung müssen den Beteiligten im Bahnbetrieb mitgeteilt werden.

1.9. Sperre

Die Sperrung ist von der Rangieraufsicht im Betriebsführungsrechner zu kennzeichnen.

1.10. Nachweis

Die Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und die Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden.

Die Wortlautmeldungen sind von dem Weichenwärter dem Wortlaut entsprechend mit Datum, Uhrzeit und Name der abgebenden Stelle im Arbeits- und Störungsbuch zu dokumentieren.

Nach erfolgter Gleissperrung und Eintragung ins Arbeits- und Störungsbuch ist die Sperrung im BFR einzugeben. Zusätzlich dazu ist im gleichen Kontextmenü unter „Notiz“ die

laufende Nummer und der Wortlaut der Gleissperrung aus dem Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

Die Aufhebung der Sperrung ist im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen. Nachdem dort die Eintragung erfolgt ist, wird die Notiz im BFR gelöscht (Text der Sperrmeldung im Kontextmenü löschen) und die Sperrung entfernt.

Nach jeder Reinitialisierung des BFR ist anhand des Arbeits- und Störungsbuches zu prüfen, ob noch Gleissperrungen vorhanden sind. Diese sind dann sofort im BFR zu prüfen und ggfs. neu einzutragen.

2. Baugleis

- ▶ *Außerkraftsetzung der Ril 408.4851 Abschnitt 2*

Die Erklärung von Gleisen oder Gleisabschnitten zum Baugleis ist nicht zugelassen.

3. Oberleitung

- ▶ *Ersetzung der Ril 408.4851 Abschnitt 3 (3)*

Gleise, deren Oberleitung ausgeschaltet oder - ohne den Regellichraum für Gleise ohne Oberleitung einzuschränken – gestört ist, sind in das Arbeits- und Störungsbuch einzutragen. Der Eintrag erfolgt durch den Weichenwärter.

- ▶ *Außerkraftsetzung der Ril 408.4851 Abschnitt 3 (4)*

Trifft im RSC nicht zu.

- ▶ *Ergänzung zu der Ril 408.4851 Abschnitt 3 (5)*

Der Nachweis erfolgt durch Eintrag in das Arbeits- und Störungsbuch. Der Eintrag erfolgt durch den Weichenwärter.

□

Im Folgenden werden die Regeln bekannt gegeben, die sich durch die Besetzungszeiten des Weichenwärters gemäß 408-RSC-EDEV-0000 ergeben. Sie ersetzen das gesamte Modul 408.5811. **Teil A** benennt die Regeln während der Besetzungszeiten, **Teil B** die Regeln außerhalb der Besetzungszeiten.

TEIL A

21. Allgemeines

Das RSC Dortmund-Eving sorgt für die Vorhaltung der dem Ortsstellbereich (entspricht dem Betriebsführungsbereich Siemens) zugehörigen Infrastrukturanlagen.

Für die Betriebsführung im Ortsstellbereich ist der Weichenwärter verantwortlich.

22. Besonderheiten bekanntgeben

- (1) Der Triebfahrzeugführer wird mündlich über Besonderheiten verständigt.
- (2) Zuständige Stelle ist der Weichenwärter, Tel. +49 231 720908 22
- (3) entfällt

23. Unregelmäßigkeiten melden

Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen sind an die zuständige Stelle gem. 22. (2) zu melden.

Die Kapitel 24 und 31 entfallen ersatzlos.

TEIL B

21. Allgemeines

Das RSC Dortmund-Eving sorgt für die Vorhaltung der dem Ortsstellbereich (entspricht dem Betriebsführungsbereich Siemens) zugehörigen Infrastrukturanlagen.

Für die Betriebsführung im Ortsstellbereich ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich.

22. Besonderheiten bekanntgeben

- (1) Regelungen zur Verständigung des Triebfahrzeugführers über Besonderheiten legt das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen fest.
- (2) Die zuständige Stelle legt das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen fest.
- (3) entfällt

23. Unregelmäßigkeiten melden

Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen sind an die zuständige Stelle gem. 22. (2) zu melden.

Die Kapitel 24 und 31 entfallen ersatzlos.

□

Beschreibung der Anlagen des Rail Service Centers (RSC) Dortmund-Eving



Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Jegliche Form der Vervielfältigung zum Zweck der Weitergabe an Dritte bedarf der Zustimmung.

0. Impressum

Siemens Mobility GmbH
Rail Service Center Dortmund-Eving
Bornstraße 279
44145 Dortmund
0231 720908 30

Ansprechpartner Eisenbahnbetrieb

Marco Döpping
Eisenbahnbetriebsleiter
Telefon: +49 (0) 151 44157060
marco.doepping.ext@siemens.com

Michael Walther
Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
Telefon: +49 (0)2432 970 106
walther.michael@siemens.com

Michael Ahn
Örtlicher Betriebsleiter - Bahnbetrieb
Telefon: +49 (0)173 7645247
michael.ahn@siemens.com

Ansprechpartner Infrastruktur

Martin Sichelschmidt
Anlagenverantwortlicher mit Definition
Telefon: +49 (0)172 3145168
martin.sichelschmidt@siemens.com

1. Inhalt

0. Impressum.....	2
1. Inhalt.....	3
2. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse.....	5
2.1. Einschränkungen des Regellichtraumes.....	5
2.2. Abweichende Linksaufstellung von Signalen.....	5
2.3. Lage der Betriebsstelle.....	6
2.4. Grenzen Infrastruktur Schiene.....	6
2.5. Grenzen Betriebsführung.....	6
2.6. Betriebsführungsbereich DB Netz.....	6
2.7. Betriebsführungsbereich RSC.....	6
2.8. Grenzen Leit- und Sicherungstechnik (LST).....	7
2.9. Grenzen Infrastruktur Oberleitung (OL).....	7
2.10. Gleise, Funktionen und Nutzlänge.....	7
2.11. Weichen, Bedienungsart und Bediener.....	9
2.12. Gleisendsicherung.....	9
2.13. Gleisbereich.....	10
2.14. Bahnübergänge.....	10
2.15. Dienstwege und Überwege.....	11
2.16. Ortsfeste Einstiegshilfen.....	11
3. Stationäre Anlagen für Service und Instandhaltung.....	12
3.1. Außenreinigungsanlage für Eisenbahnfahrzeuge (ARA).....	12
3.2. Entwesungsgrube.....	12
3.3. Innenreinigungsanlage (IRA).....	13

3.4. Radsatzdiagnoseanlage (AVI)	13
3.5. Unterflurdrehmaschine (UFD)	14
3.6. Dacharbeitsbühnen (DAB)	14
3.7. Oberleitungsanlage (OLA)	15
3.8. Aufgeständerte Gleise	17
3.9. Radsatzwechsler (RSW), Gleisbrücken, Hubtische	17
3.10. Radaufstandskraftmesseinrichtung (RAKME), Messgleis.....	18
3.11. Drehgestelllager	18
3.12. Krane.....	19
3.13. Betriebsführungsrechner (BFR).....	19
3.14. Blinklichtanlage	19
4. Mobile Anlagen für Service und Instandhaltung.....	20
4.1. Frontarbeitsbühne	20
4.2. Seitenarbeitsbühne	20
4.3. Mobile Zustiege	20
4.4. Hebebockanlage.....	21
5. Änderungsnachweis.....	22
Anlage 1: Übersichtszeichnung.....	23
Anlage 2: Dienst-/Überwege, ortsfeste Einstiegshilfen	24

2. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Eine Übersicht der gesamten Anlage des RSC findet sich in Anlage 1.

2.1. Einschränkungen des Regellichtraumes

Aufgrund von Einbauten in technischen Anlagen bzw. Ausführungen von Gebäuden gibt es folgende Einschränkungen des Regellichtraumes:

- Gleis 1
Im Hallentor auf der Nordseite der Halle ist eine schwenkbare Vorrichtung angebracht, die ein dort stehendes RRX-Fahrzeug an dessen Profilline umschließt, um bei geöffnetem Tor einen möglichen Luftzug zu verhindern.
- Gleise 2 bis 6
Diese Gleise in der Instandhaltungshalle weisen festeingebaute Dacharbeitsbühnen auf, deren gleisseitige Kante bis an ein im jeweiligen Gleis stehendes Fahrzeug herangefahren werden können. Unterhalb der Dacharbeitsbühnen sind an Schienen hängende Türabsturzsicherungen eingebaut.
- Gleis 7
Innerhalb der Halle der Außenreinigungsanlage sind Reinigungsportale vorhanden, die im Reinigungsbetrieb am Fahrzeug entlangfahren. Sowohl im Betrieb wie im Pausenmodus schränken diese Reinigungsportale den Regellichtraum ein.
- Gleis 413
In beiden Hallentoren ist eine schwenkbare Vorrichtung angebracht, die ein dort stehendes RRX-Fahrzeug an dessen Profilline umschließt, um bei geöffneten Toren einen möglichen Luftzug zu verhindern.
- Gleis 901
Das Drehgestelllager am nördlichen Ende des Gleises 901 hat eine lichte Durchfahrts-
höhe von 2,23 m über Schienenoberkante.

2.2. Abweichende Linksaufstellung von Signalen

Aufgrund von beengten Platzverhältnissen stehen folgende Signale abweichend links vom zugehörigen Gleis:

- Signal EI6-200^l
- Signal EI6-302
- Signal EI6-304

2.3. Lage der Betriebsstelle

Das RSC befindet sich auf dem Gelände des ehem. Übergabebahnhofes Dortmund-Eving am Rande der nördlichen Innenstadt der Stadt Dortmund an der zweigleisigen, elektrifizierten Hauptstrecke Dortmund Hbf – Lünen (– Münster). Die Grenzen des Bahnhofes Dortmund-Eving wurden beibehalten (Km 1,530 bis Km 3,675). Die Betriebsstelle ist fast exakt in Nord-Süd-Ausrichtung angelegt. „Süden“ bezeichnet daher die Seite der Anlage, die in Richtung Dortmund Hbf weist, „Norden“ bezeichnet die Seite, die in Richtung Dortmund-Derne (Lünen –Münster) weist.

Auf der Infrastruktur des RSC finden sich mehrere Grenzen, die zum Teil nicht ortsgleich sind und daher besonders beschrieben werden. Als Anlage 1 ist eine Übersichtszeichnung beigefügt.

2.4. Grenzen Infrastruktur Schiene

Die Grenze der Schieneninfrastruktur des RSC wird durch ein Schild bei den Weichen 223 und 228 gekennzeichnet.

2.5. Grenzen Betriebsführung

Die Betriebsführung innerhalb des RSC ist aufgeteilt auf den Fahrdienstleiter (Fdl) Dortmund-Derne sowie auf den Weichenwärter des RSC. Diese Grenze liegt im Süden bei den tief stehenden Sperrsignalen Ls 203 und Ls 204 bzw. den rückwärtig dazu aufgestellten Tafeln „OB“ in den Gleisen 223/233 und 224/234. Im Norden ist die Grenze am hochstehenden Sperrsignal Ls 205 bzw. der rückwärtig dazu aufgestellten Tafel „OB“ im Gleis 215/225.

2.6. Betriebsführungsbereich DB Netz

Hierzu gehören die Gleise 203/223, 204/224, 205/215 sowie die Flankenschutzgleise 905 und 924. Zugfahrten von der Strecke in die Gleise 203, 204 und 205 sowie aus diesen Gleisen auf die freie Strecke regelt der Fdl Dortmund-Derne in eigener Zuständigkeit. Rangierfahrten in den/aus dem Bereich der Betriebsführung des RSC erfolgen in Abstimmung mit dem jeweiligen Triebfahrzeugführer (Tf) und dem Fdl. Bei Rangierfahrten in Richtung RSC während der Besetzungszeiten nach 408-RSC-EDEV.0000 holt der Tf vor der Absprache mit dem Fdl die Zustimmung des Weichenwärters ein.

2.7. Betriebsführungsbereich RSC

Dieser umfasst die übrige Infrastruktur nach 2.4 mit Ausnahme der unter 2.6 genannten Bereiche. Im RSC-Bereich gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h. Fahrten im Bereich der

RSC-Betriebsführung regelt der Weichenwärter während der Besetzungszeiten gemäß 408-RSC-EDEV.0000.

2.8. Grenzen Leit- und Sicherungstechnik (LST)

Alle Elemente der LST des jeweiligen Betriebsführungsbereiches sind dem Betriebsführenden zur Bedienung, Wartung und Instandhaltung zugeordnet und gehören ihm. Die bereichsbergrenzenden Spersignale Ls 215, Ls 223 und Ls 224 gehören zum Betriebsführungsbereich der DB Netz, die „OB“-Tafeln zum RSC.

2.9. Grenzen Infrastruktur Oberleitung (OL)

Der gesamte Bereich der Infrastruktur des RSC ist mit OL ausgestattet. Lediglich Gleis 1 ab dem Hallentor, Gleis 901 sowie Gleis 413 verfügen nicht über OL. Auch die OL ist bezüglich Eigentum, Wartung und Instandhaltung zwischen der DB Netz und dem RSC aufgeteilt. Die Grenzen hierfür bilden die Fahrdratwechselfelder im Süden zwischen den Masten 30 und 27 bzw. Masten 29 und 31 sowie im Norden zwischen den Masten 116 und 115.

2.10. Gleise, Funktionen und Nutzlänge

Gleis	Nutzung	Nutzlänge m	OL	maßgebl. Neigung ‰
1	Instandhaltung	110	nein	∞
2	Instandhaltung	110	ja	∞
3	Instandhaltung	110	ja	∞
4	Instandhaltung	110	ja	∞
5	Instandhaltung	110	ja	∞
6	Instandhaltung	110	ja	∞
7	Außenreinigung	110	ja	∞
101	Umfahrgleis	--	ja	∞
102	Radsatzdiagnose	--	ja	∞
203	Übergabegleis	215	ja	∞

204	Übergabegleis	215	ja	∞
205	Übergabegleis	215	ja	∞
215	Verbindungsgleis	--	ja	∞
223	Verbindungsgleis	--	ja	∞
224	Verbindungsgleis	--	ja	∞
225	Verbindungsgleis	--	ja	∞
233	Verbindungsgleis	--	ja	∞
234	Verbindungsgleis	--	ja	∞
301	Innenreinigung/WC	215	ja	∞
302	Innenreinigung/WC	215	ja	∞
401	Abstellung	215	ja	∞
402	Abstellung	215	ja	∞
403	Aufstellgleis UFD	215	ja	∞
413	UFD	215	nein	∞
404	Abstellung	110	ja	∞
501	Abstellung	110	ja	∞
502	Abstellung	215	ja	∞
503	Abstellung	180	ja	∞
504	Abstellung	150	ja	∞
505	Abstellung	110	ja	∞
506	Abstellung	110	ja	∞
901	Drehgestelllager	--	nein	∞
905	Flankenschutz	--	ja	∞
924	Flankenschutz	--	ja	∞

2.11. Weichen, Bedienungsart und Bediener

Der Betriebsführungsbereich des RSC ist mit EOW (elektrisch ortsgestellten Weichen; Nummern 2 bis 23) ausgestattet, die eine Bedienung vor Ort am Weichenlagemelder mit Vierkant-Schlüssel erlauben. Ebenso können die EOW mit Hilfe des Betriebsführungsrechners – als reine Rückfallebene – sowohl einzeln als auch zu einem Fahrweg gruppiert, umgestellt werden. Weiter erhalten die Tf des RSC sowie der RRX-EVU die Möglichkeit, mit Hilfe einer virtuellen Ortsteuertafel per App (s. 408-RSC-EDEV.7000_A3) Fahrwege einzustellen. Eine physische Ortssteuertafel ist nicht vorhanden.

Die Weichen 224, 227 und 231 gehören zum Betriebsführungsbereich der DB Netz AG und werden vom Fahrdienstleiter Dortmund-Derne ferngestellt.

2.12. Gleisendensicherung

Die Sicherung des Gleises erfolgt durch Prellböcke. Wo diese nicht montiert sind, erfolgt die Sicherung des Gleises auf andere Art:

- Gleis 1
Das Ende des Gleises 1 in der Instandhaltungshalle am Ende der Grube wird durch klappbare Hemmschuhe gesichert. An gleicher Stelle ist das Signal Sh2 aufgestellt. Die Gleisendensicherung darf nur nach Zustimmung durch die Rangieraufsicht entfernt werden.
Das Ende des Gleises 1 im Außenbereich am Übergang zum Gleis 901 wird durch klappbare Hemmschuhe gesichert. An gleicher Stelle ist das Signal Sh2 in klappbarer Ausführung fest im Gleis montiert. Die Gleisendensicherung darf nur nach Zustimmung durch die Rangieraufsicht entfernt werden.
- Gleise 2 bis 6
Die Enden der Gleise 2 bis 6 in der Instandhaltungshalle werden durch klappbare Hemmschuhe gesichert. In unmittelbarer Nähe sind die Signale EI6 sowie Sh2 unter der Dacharbeitsbühne montiert.
- Gleis 7
Das Ende des Gleises 7 ist durch fest auf den Schienen angebrachte Hemmschuhe sowie eine Sh2-Tafel gesichert. Die Signalanlage mit rot/grün Optik dient der korrekten Positionierung von Fahrzeugen der Baureihen 462 und 1462.
- Gleis 403
Gleis 403 endet am Signal EI 6 vor der UFD-Halle. Ab dem Signal EI 6 geht das Gleis 403 in das Gleis 413 über, somit wird auf eine Gleisendensicherung verzichtet.

- Gleis 901
Das Ende des Gleises 901 ist durch fest auf den Schienen angebrachte Hemmschuhe gesichert. Da dieses Gleis nicht von Schienenfahrzeugen befahren werden darf, wurde auf weitere Sicherungen verzichtet.

2.13. Gleisbereich

Der Gleisbereich ist der Bereich, in dem Gefährdungen durch bewegte Schienenfahrzeuge und den Bahnstrom (einschl. Rückstrom) bestehen. Zum Gleisbereich gehören auch die elektrischen Fahrleitungen und die Rückleiter. Das Betreten des Gleisbereichs ist für Unbefugte verboten.

Gleis 901 ist keine Gleisanlage gemäß EBO. Das Ende der EBO-Gleisanlage ist durch eine Sh2-Scheibe am Ende von Gleis 1 gekennzeichnet, auf Höhe der Sh2-Scheibe liegen auf beiden Schienen klappbare Hemmschuhe auf.

2.14. Bahnübergänge

Bei den im RSC vorhandenen Bahnübergängen handelt es sich um Übergänge gemäß EBO § 11 (1) Satz 2 „die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen.“ Für die Aufstellung der Andreaskreuze gilt EBO § 11 (5).

An allen Bahnübergängen haben Schienenfahrzeuge Vorrang.

Für die Bahnübergänge innerhalb des RSC ist am Zugang zum RSC das Zeichen 201 (Andreaskreuz) mit dem Zusatzschild nach §19 (1) 3. "Industriegebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang" aufgestellt.

Es gilt die Straßen-Verkehrsordnung (StVO).

Ergänzende Regelungen:

- Überweg Gleis 302
Vor dem Überweg ist mit Straßenfahrzeugen jeder Art anzuhalten. Erst nach Vergewisserung, dass sich kein Schienenfahrzeug nähert, darf der Überweg passiert werden.
- Überweg Gleis 1 (Verbindungsgleis zum Drehgestell-Lager)
Vor dem Überweg ist mit Straßenfahrzeugen jeder Art anzuhalten. Erst nach Vergewisserung, dass sich kein Schienenfahrzeug oder Drehgestelltransport nähert, darf der Überweg passiert werden.

- Überweg Gleise 1 bis 7 (Südseite Werkstatthalle)

Dieser Bereich gilt als Gleisbereich gemäß Kapitel 2.13.

Vor dem Überweg ist mit Straßenfahrzeugen jeder Art anzuhalten. Erst nach Vergewisserung, dass sich kein Schienenfahrzeug nähert, darf der Überweg passiert werden.

Da hier insgesamt 7 Gleise überquert werden, ist bei jedem Gleis besonders darauf zu achten, dass jederzeit Schienenfahrzeuge aus der Halle heraus fahren können. Auf Warnzeichen (von Personen angezeigt oder akustisch) ist zu achten. Wegen der engen Platzverhältnisse ist eine Begegnung von Straßenfahrzeugen verboten, Fahrten in Richtung Pförtnerhaus haben Vorrang. Die Regelung erfolgt mit den Verkehrszeichen 208 „Vorrang des Gegenverkehrs“ (vor Gleis 6 Fahrtrichtung Osten) und Verkehrszeichen 308 „Vorrang vor dem Gegenverkehr“ (vor Gleis 7, Fahrtrichtung Westen).

Nr. 208

Nr. 308



2.15. Dienstwege und Überwege

Im Gleisbereich sind feste Dienstwege und Überwege zum Erreichen der einzelnen Fahrzeugpositionen bzw. der ortsfesten Einstiegshilfen vorgeschrieben. Diese Wege sind in Anlage 2 grafisch dargestellt.

2.16. Ortsfeste Einstiegshilfen

An mehreren Stellen im Außenbereich des RSC sind ortsfeste Einstiegshilfen vorhanden, die ein sicheres Ein- und Aussteigen aus den RRX-Fahrzeugen ermöglichen. Ist im jeweiligen Gleis eine ortsfeste Einstiegshilfe vorhanden, darf nur dort ein-/ausgestiegen werden. Die ortsfesten Einstiegshilfen sind in Anlage 2 dargestellt.

3. Stationäre Anlagen für Service und Instandhaltung

3.1. Außenreinigungsanlage für Eisenbahnfahrzeuge (ARA)

Auf der Ostseite der Werkhalle ist in einem flacheren Anbau der Haupthalle die Waschhalle untergebracht. Im Anschluss an die Waschhalle befinden sich der Komponentenreinigungsraum und dahinter der Technikraum der ARA.

Da die Waschhalle mit einer Oberleitungsanlage (OLA) ausgestattet ist, können die Fahrzeuge mit eigener Kraft in die Waschhalle einfahren. Bedingt durch die OLA in der ARA-Halle ist die ARA nicht mit Waschportalen, sondern mit vier Waschwagen ausgestattet. Die OLA ist mit der Waschtechnik verriegelt (Interlock), sodass entweder die OLA oder die Waschtechnik eingeschaltet werden können.

Nach dem Einfahren eines Fahrzeuges wird die OLA durch die Betätigung eines Tasters spannungsfrei geschaltet und geerdet. Danach wird das Waschprogramm gewählt. Nun kann der Bediener die ARA-Halle verlassen. Die Steuerung der ARA bekommt von der OLA-Steuerung die Meldung, dass die OLA ausgeschaltet und geerdet ist. Erst dann startet der Waschvorgang automatisch. Nach dem Abschluss des Waschvorganges (die Waschwagen sind wieder in Grundstellung gefahren) bekommt die OLA-Steuerung von der ARA-Steuerung das Signal, dass sich die Waschtechnik in Grundstellung befindet. Erst jetzt kann die OLA wieder eingeschaltet werden.

Die Bedienung der OLA und Waschtechnik erfolgt nur durch einen eingewiesenen Mitarbeiter über Bedienpanel am Tor der ARA-Halle. Das Öffnen des Tores ist über ein einfaches Bedienpanel an gleicher Stelle möglich.

Während des Waschvorganges darf sich niemand in der Waschhalle oder im zu waschenden Fahrzeug aufhalten.

3.2. Entwesungsgrube

Im Außenbereich des Gleises 7 ist eine Entwesungsgrube eingerichtet. In diesem Gleisabschnitt können Schienenfahrzeuge nach Personen- oder Wildtierunfällen von entsprechenden Verunreinigungen befreit und vorgereinigt werden. Hierfür ist die Oberleitung wenn erforderlich abschaltbar. Diese Arbeiten dürfen nur von entsprechend geschultem Personal vorgenommen werden.

3.3. Innenreinigungsanlage (IRA)

Für die Abwasserentsorgung und die Trinkwasserversorgung ist auf der Fläche zwischen den Gleisen 301 und 302 eine zentrale Anlage installiert.

Die Anlage besteht aus vier verschiedenen Komponenten:

- Zehn kombinierte Systeme für Trinkwasserversorgung und WC-Abwasserentsorgung (Schlauchlängen je ca. 7,5 m, automatische Hygienespülung bei längerer Nichtnutzung und tropfsicheren Kupplungen)
- Eine zentrale Doppelpumpenstation mit Frostschutzheizung für gleichzeitiges Absaugen von vier WC-Tanks
- Ein Systemtrenner zur Sicherung des Trinkwassernetzes
- Vier stationäre Medienschränke (mit Ausguss, Kalt - und Warmwasserarmatur, Elektranen und Stauraum für Utensilien)

Ebenfalls kann hier die Reinigung des Fahrzeuginnenraumes erfolgen. Hierfür ist keine Abschaltung der Oberleitung erforderlich.

3.4. Radsatzdiagnoseanlage (AVI)

Im Gleis 102 ist eine Radsatzdiagnoseanlage („Automatic Vehicle Inspection“ – AVI) eingebaut. Diese Anlage dient zur automatischen Vermessung der Räder, Bremscheiben und Unterflurkomponenten eines Zuges. Dazu besteht die Anlage aus den folgenden Teilen:

- Ausrüstungsgebäude

Der Technikcontainer beinhaltet die Technik der Anlage wie Steuerung, Auswertung, Energieversorgung usw.

- Radlaufflächenmesssystem

Vermisst mithilfe von mitfahrenden Kameras das Radprofil und ermöglicht die Erkennung von Radlaufschäden wie z.B. Flachstellen.

- Radprofilmesssystem

Vermisst mithilfe von Lasern vollumfänglich das Radprofil während der langsamen Überfahrt des Fahrzeuges.

- Bremscheibenmesssystem

Vermisst den vorhandenen Verschleißvorrat der Bremscheiben.

- Visuelles Inspektionssystem

Überprüft durch bildlichen Abgleich die Komponenten im Unterflurbereich des Fahrzeuges.

- Unterflur RFID-Tag Reader

Dient zur automatischen Erkennung des gemessenen Radsatzes.

Achtung: Die Anlage arbeitet mit Laserstrahlen der Klasse 2 und Klasse 3B nach DIN EN 60825. Die Klasse 2 Laser sind bei kurzzeitiger Bestrahlung (< 0.25 s) unschädlich für das Auge. Aktiviert werden diese Laser, sobald ein Zug in den Bereich der RDA einfährt. Die Ein- und Ausfahrt wird über eine Lichtschranke registriert. Der Klasse 3B Laser ist gefährlich für das Auge, diffuses Streulicht ist in den meisten Fällen ungefährlich. Diese Laser werden aktiv, wenn sich ein Rad direkt oberhalb des Lasers befindet. Für die Anlage ist ein Sicherheitsbereich aufgrund der Laseranwendung festgelegt, der nur von autorisiertem Personal betreten werden darf.

3.5. Unterflurdrehmaschine (UFD)

Im Gleis 413 befindet sich in einem eigenen Gebäude eine UFD zur Radsatzbearbeitung. Das Gleis 413 beginnt südlich des Hallentores der UFD und bildet die Verlängerung des Gleises 403; es endet am Prellbock auf Höhe des Drehgestellagers. Gleis 413 ist nicht mit Oberleitung ausgestattet.

Die Zufahrt zur UFD erfolgt über Gleis 403.

Rangierfahrten enden vor der Halle im Gleis 403. Fahrzeuge befahren die UFD nicht aus eigener Kraft, sondern werden mit Hilfe des Zwei-Wege-Rangiergerätes („Zagro“) in die Halle gezogen. Während der Bearbeitung der Radsätze bleibt das Rangiergerät mit dem zu bearbeitenden Fahrzeug gekuppelt. Nach Beendigung der Arbeiten schiebt das Rangiergerät das bearbeitete Fahrzeug zurück nach Gleis 403.

Die Rangieraufsicht stellt sicher, dass während dieser Zeit keine weiteren Fahrten zur UFD erfolgen.

3.6. Dacharbeitsbühnen (DAB)

Um die Zugänglichkeit zum Fahrzeugdach der Triebzüge herzustellen, wurden entlang der Gleise 2 bis 6 feste DAB eingebaut. An den Gleisen 3 bis 6 sind die DAB an der Hallendeckenkonstruktion hängend montiert, um störende Stützen am Hallenboden zu vermeiden.

Lediglich am Gleis 2 ist die DAB aufgeständert, da das Gleis zur Nutzung als elektrisches Prüfgleis vorgesehen und deshalb eingezäunt ist.

Der Hauptzugang befindet sich auf der Nordseite der DAB. Auf dem Podest mit den Zugangstüren befinden sich auch die Schlüsselvervielfältiger für die jeweilige DAB. Diese stellen in Abhängigkeit mit der schwenkbaren Oberleitung sicher, dass ein Zugang zur DAB nur bei abgeschalteter, geerdeter und ausgeschwenkter Oberleitung möglich ist.

Über die Länge der DAB befinden sich an den erforderlichen Stellen Notabstiege. Diese sind als Ausziehleitern ausgeführt und können nur von der DAB betätigt werden. Ihre Endlage wird elektrisch überwacht. Am Süden der DAB sind die Notabstiege als Treppen (wie am Norden) ausgeführt. Die Zugangstüren am Süden der DAB sind aber nur von innen zu öffnen.

Aus Sicherheitsgründen besteht für die Mitarbeiter keine Möglichkeit, direkt zwischen DAB benachbarter Gleise zu wechseln.

Zur Absturzsicherung sind an der Längsseite der DAB zum Zug hin Steckgeländer installiert. Wo der Zug auf dem Dach begangen werden muss, werden einzelne Elemente der Steckgeländer entfernt. Stirnseitig sind ebenfalls mit Rastung einstellbare Absturzsicherungen installiert.

Im Freiraum zwischen den DAB benachbarter Gleise sind Ablageflächen für die Dachschürzenelemente der Endwagen integriert. Diese Dachschürzen müssen ggf. für einige Arbeitsgänge demontiert werden.

Zur Überbrückung des Spaltes zwischen DAB und Schienenfahrzeug sind elektrisch verfahrbare Ausschübe mit Gummielementen (schonender Kontakt zwischen Schienenfahrzeug und Ausschubelement) installiert. Bei Kontakt mit dem Schienenfahrzeug wird das Verfahren der Ausschübe automatisch gestoppt.

Der Fahrweg der Ausschübe beträgt bis zu 70 cm, damit kann die DAB auch für unterschiedlich breite Fahrzeuge genutzt werden.

Unter den DAB laufen an Schienen unter der DAB Türabsturzsicherungen. Diese Lochplatten können verschoben werden und verhindern, dass bei Arbeiten an der geöffneten Fahrzeugtür der Mitarbeiter aus dem Zug fallen kann.

3.7. Oberleitungsanlage (OLA)

Die gesamte Gleisanlage des RSC Dortmund-Eving ist, mit Ausnahme der Gleise 1 und 413, mit einer Oberleitungsanlage ausgerüstet. Die Einspeisung erfolgt über die Schaltgruppe 308 der OLA der DB Netz AG und den Schalter 200 im Bahnhof Dortmund-Eving. Die Schaltgruppe

200 umfasst die Gleise 225, 101, 102, 301, 302, 401, 402 sowie die Gleisgruppe 501 bis 506. Aus dieser Schaltgruppe wird die Schaltgruppe 300 (Gleisvorfeld der Werkhalle und GI 404) ab Weiche 11 für die Gleise 2 bis 6 versorgt. Die Schaltgruppen 301 (Gleise 1 und 7), 302 (GI 2), 303 (GI 3), 304 (GI 4), 305 (GI 5), 306 (GI 6) und 307 (GI 403) werden aus Schaltgruppe 300 versorgt. Die OLA der Gleise 203, 204, 205 sowie 223, 224 und 215 gehören zur OLA der DB Netz und können nur von dort geschaltet werden.

Für die Schaltgruppen 200 und 300 gibt es eine Notsteuerung, die im Bedarfsfall (Brand, Feuerwehreinsatz) vom Pförtnerhaus aus ausgelöst werden kann und eine vollständige Abschaltung und Erdung dieser Schaltgruppen zur Folge hat. Die zugehörigen Bedienmöglichkeiten und Anzeigen befinden sich in der Pförtnerloge.

Die übrigen Schaltgruppen sind so ausgeführt, dass zu jedem Schalter eine Erdung installiert ist, die beim Ausschalten der Spannung die jeweilige Gruppe erdet. Durch die Reihenschaltung der Schaltgruppen werden diese Teile der OLA ebenfalls spannungslos und geerdet, sobald die Notsteuerung eine Abschaltung auslöst.

Die Verlängerung der Oberleitungsanlagen des Außenbereiches in die Triebzughalle und die ARA-Halle ermöglichen das Zuführen eines Schienenfahrzeuges ohne zusätzliches Rangiermittel.

In der Werkstatthalle sind die Gleise 2 bis 6 mit schwenkbaren Oberleitungen ausgeführt, das Gleis 1 verfügt nicht über eine OLA.

Die jeweilige OLA der Gleise 2 bis 6 ist mit dem Kran und der DAB des jeweiligen Gleises gegenseitig verriegelt (Interlock).

Der zentrale Steuerschrank der AES (Abschalt-Erdungssystem) befindet sich an der Hallenstütze D/23 im allgemeinen Werkstattbereich.

Nach Einfahrt des Zuges wird die OLA abgeschaltet, geerdet und ausgeschwenkt. Erst jetzt wird am Hauptschaltschrank der OLA ein Masterschlüssel frei, mit welchem am Schlüsselvervielfältiger der jeweiligen DAB bis zu 8 Monteurschlüssel freigeschaltet werden. Jeder Mitarbeiter, welcher die DAB betritt, ist zur Mitführung eines Monteurschlüssels verpflichtet. Der Monteurschlüssel kann auch dazu verwendet werden, den Hauptschalter des Krans über dem Gleis zu aktivieren, zu dem der Monteurschlüssel gehört. Erst wenn alle Monteurschlüssel wieder im Schlüsselvervielfältiger der DAB stecken und sich der Kran in seiner gesicherten Endlage befindet, kann der Masterschlüssel wieder entnommen werden, um die OLA wieder einzuschwenken und zuzuschalten. Die Monteur- und die Masterschlüssel sind alle individualisiert und sind somit nicht austauschbar.

Das Gleis 7 in der ARA-Halle ist mit einer schaltbaren, fest eingebauten Oberleitungsanlage ausgestattet.

3.8. Aufgeständerte Gleise

Eine der Haupttätigkeiten der Wartung der Züge ist die Laufwerkskontrolle. Daher wurden die Gleise 2 bis 6 als aufgeständerte Gleisanlage ausgeführt. Die aufgeständerte Gleisanlage dient der besseren Zugänglichkeit zum Laufwerksbereich. Der Hallenboden ist im Bereich der aufgeständerten Gleise auf 0,85 m unter Schienenoberkante (SOK) abgesenkt.

Zwischen den Schienen der Gleise 2 bis 6 sind Mittelgruben integriert. Deren Laufebenen befinden sich bei 1,75 m unter SOK. In die Laufebene ist ein Hilfsschienensystem integriert, auf welchem verschiedene Geräte verfahren und zum Einsatz gebracht werden können. Bei 1,35m unter SOK befindet sich an den Stützen der aufgeständerten Gleisanlage eine Trittebene, um am Fahrzeug arbeiten zu können. In die Mittelgruben sind ebenfalls Medientrassen (u.a. elektrische Energie, Druckluft) integriert. Die Mittelgruben sind beleuchtet.

An den Stützen der aufgeständerten Gleisanlage sind auf der den Hallenstützen gegenüberliegenden Seite die Steckdosenverteiler und die Druckluftentnahmestellen montiert.

3.9. Radsatzwechsler (RSW), Gleisbrücken, Hubtische

Für den RSW sind in den Gleisen 3 und 4 zusätzlich schwenkbare Gleisbrücken integriert. Diese Gleisbrücken sind mechanisch verriegelt, verschließbar und mit elektrischen Endlage-schaltern ausgestattet. Die Überwachung der Position der Gleisbrücken (offen oder geschlossen) ist mit dem Betriebsführungsrechner verknüpft. Der RSW dient zum Austausch von Treib- und Laufradsätzen ohne den Zug anheben zu müssen. Die Gleisbrücken-Abstände sind auf das RRX-Fahrzeug DesiroHC Baureihen 462 abgestimmt, aber auch nach Prüfung für andere Fahrzeuge nutzbar. Der RSW ist ein hydraulischer Hubtisch und verfährt akkubetrieben auf Hilfsschienen in der Mittelgrube. Zum Heben und Senken muss der RSW an eine Steckdose angeschlossen werden.

Der RSW kann nur auf Gleisen mit Gleisbrückenpaaren eingesetzt werden und ist im Gleis 3 eingebaut. Gleis 4 ist ebenfalls mit Gleisbrückenpaaren ausgestattet und damit auf die Nachrüstung mit einem RSW vorbereitet.

Bei Nichtgebrauch ist das System in einer Parkgarage an der Südseite der Grube (hinter der Schwenktreppe) untergebracht. Diese Parkposition wird überwacht (Signal an den BFR). In dieser Position wird der Akku des RSW geladen.

Zur Unterstützung des Austausches von kleineren Unterflurkomponenten (z.B. Bremszangen, Antennen Zugsicherungssystem, ...) sind vier schienengeführte Hubtische, welche auf Hilfschienen in der Mittelgrube verfahren, vorhanden.

Die Abmessung der Arbeitsplattform beträgt 550 mm x 1.300 mm, die Tragfähigkeit beträgt 1.000 kg. Die Plattform ist einschwimmbar und für die Montage von Hilfszeugen mit T-Nuten versehen. Die max. Arbeitshöhe befindet sich bei ca. 0,57 m über SOK. Das Heben und Senken erfolgt elektrohydraulisch, der Hubtisch ist mit einer Batterie ausgestattet. Das Verschieben im Gleis erfolgt manuell. Bei Nichtgebrauch ist der Hubtisch in einer Parkgarage an der Südseite der Grube (hinter der Schwenktreppe) untergebracht.

3.10. Radaufstandskraftmesseinrichtung (RAKME), Messgleis

Nach dem Tausch von Drehgestellen und/oder Radsätzen ist eine Ermittlung der Radaustandkräfte erforderlich, da diese in engen Toleranzen liegen. Für diesen Arbeitsgang wird eine RAKME verwendet. Diese muss auf einem Messgleis (s. DIN 27202-10) installiert werden.

Das Messgleis verfügt gegenüber den sonstigen Werkstattgleisen über eine erhöhte Anforderungen an die Genauigkeit (Durchbiegung, Verwindung, ...). Gleis 1 ist über die gesamte Gleislänge als Messgleis ebenerdig ausgeführt (nur unterbrochen im Bereich des Gleisdurchstieges). Das Messgleis verfügt über eine Mittelgrube gleicher Bauform wie in den Gleisen 2 bis 6.

Um bessere Zugänglichkeit zu den Befestigungselementen der Schienen zu ermöglichen wird das Messgleis auf den Hallenboden aufgedübelt, da beim regelmäßigen Überprüfen der Messgleisqualität ggf. ein Nachstellen der Schienenbefestigungselemente erforderlich ist.

Die RAKME verfügt über vier Wägebalken, welche in das Gleis integriert werden. Der Abstand der Wägebalken ist auf die Radsätze des RRX-Fahrzeuges optimiert. Somit können gleichzeitig die Radaufstandkräfte eines gesamten Drehgestells ermittelt werden.

3.11. Drehgestelllager

Am Ende des Gleises 901 befindet sich das Drehgestelllager. Hier können bis zu 10 Drehgestelle wettergeschützt untergestellt werden. Das Gleis 901 darf nicht von Schienenfahrzeugen befahren werden, es dient ausschließlich der Lagerung von fertig montierten Ersatzdrehgestellen. Das Zagro-Rangiergerät darf diesen Abschnitt befahren, um die Drehgestelle zu rangieren.

3.12. Krane

Im Depot sind an verschiedenen Stellen Krane installiert:

- Elektronikwerkstatt: Leichtkransystem, Tragfähigkeit 125 kg
- Gleise 1 bis 6: Tragfähigkeit 3,2 t
- Logistikbereich: Tragfähigkeit 12,5 t

Der Kran in der Elektronikwerkstatt dient der Handhabung von größeren Elektronikkomponenten. Die Krane der Gleise 1 bis 6 dienen zum Austausch von Frontscheiben, Dachkomponenten (Ausnahme: Transformatoren), Türen, usw. und sind mit der ebenfalls auf diesen Gleisen installierten schwenkbaren OLA und DAB gegenseitig verriegelt. Die Steuerung erfolgt mittels Fernbedienungen, die individuell jedem Kran zugeordnet sind.

Der Kran im Logistikbereich dient dem Umschlag schwerer Komponenten und dem nur im Bedarfsfall erforderlichen Austausch des Transformators.

3.13. Betriebsführungsrechner (BFR)

Der Betriebsführungsrechner erfüllt zwei Hauptaufgaben – zum einen die Überwachung des Bahnbetriebes, zum anderen die Überwachung wesentlicher Betriebseinrichtungen wie z.B. ARA, UFD, AVI. Die Anzeigen des BFR unterstützen die Rangieraufsicht bei der Sicherung der Fahrzeugbewegungen in der Instandhaltungshalle gegen Bewegungen der Krane, DAB, und Gleisbrücken.

3.14. Blinklichtanlage

In den Gruben der Gleise 1 bis 6, an den zugehörigen Toren sowie im Gleisbereich vor den Toren der Gleise 1 bis 6 auf der Südseite der Halle, ist eine Blinklichtanlage mit gelb leuchtenden Rundumleuchten eingebaut.

Die Blinklichtanlage mit Rundumleuchten (BmR) wird entweder vom Weichenwärter oder von einem Productionmanager (PM) bzw. einem Teamlead (TL) der Instandhaltung ein- und ausgeschaltet. Dabei ist die BmR so geschaltet, dass eine Ausschaltung nur an dem Bedienpanel möglich ist, von dem die Einschaltung erfolgt ist. Sollte an einem Gleis die BmR von beiden Bedienpanels eingeschaltet worden sein, muss die BmR auch an beiden Bedienpanels wieder ausgeschaltet werden, damit die BmR erlischt.

4. Mobile Anlagen für Service und Instandhaltung

Die Nutzung mobiler Anlagen ist nur am stehenden und gesicherten Schienenfahrzeug nach Rücksprache mit der Rangieraufsicht erlaubt.

Die selbständige Bedienung ist nur Personen erlaubt, die mind. 18 Jahre alt sind, unterwiesen, fähig und schriftlich beauftragt wurden. Der Betrieb der mobilen Arbeitsbühnen ist nur an Gleisen mit abgeschalteter Oberleitung gestattet.

Während einer Fahrzeugbewegung ist der Betrieb der Hebebockanlage und von mobilen Arbeitsbühnen untersagt. Bei Nichtgebrauch sind die Hebeböcke und mobilen Arbeitsbühnen profilfrei abzustellen und gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern.

4.1. Frontarbeitsbühne

Die Frontarbeitsbühne ist als ein mobiles Arbeitsgerüst ausgeführt. Sie wird auf den Schienen geführt. Die Arbeitsbühne ist auf die Fahrzeuggeometrie des RRX zugeschnitten. Zur Fahrzeugseite hin ist sie mit einer Konturanpassung mit Gummielementen ausgestattet. Damit kann ein minimaler Spalt zwischen Bühne und Schienenfahrzeug realisiert werden.

Die Frontarbeitsbühne gelangt v.a. beim Tausch der Frontscheibe und der Frontbeleuchtung zur Anwendung.

4.2. Seitenarbeitsbühne

Die Seitenarbeitsbühne ist als mobiles manuell verschiebbares und höhenverstellbares Gerüst ausgelegt. Zur Fahrzeugseite hin ist Sie mit Gummielementen ausgestattet, um bei ungewünschtem Kontakt das Schienenfahrzeug nicht zu beschädigen.

Sie gelangt v.a. beim Tausch von Seitenfenstern zur Anwendung. Die Seitenarbeitsbühne wird ebenfalls verwendet, um den Transformator (auf dem Endwagendach) im Logistikbereich zu tauschen.

4.3. Mobile Zustiege

In der Halle sind für den Zustieg in die Innenräume der Fahrzeuge mobile Zustiege mit fester Plattformhöhe vorgesehen.

SIEMENS	Regeln für den Eisenbahnbetrieb
Anlagenbeschreibung	408-RSC-EDEV.7000 Seite 21 von 24

4.4. Hebebockanlage

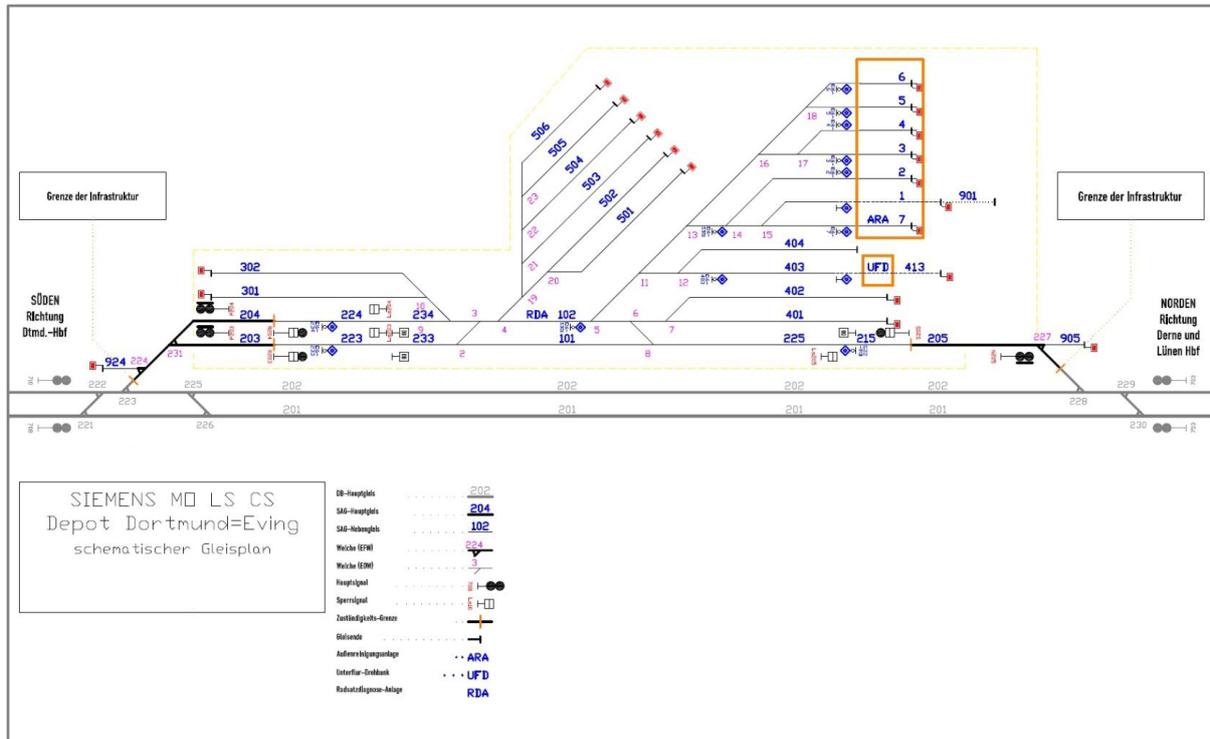
Am Gleis 1 sind insgesamt 16 mobile Hebeböcke vorhanden. Mit Hilfe der Synchronsteuerung für bis zu 16 Hebeböcke ist es möglich, einen kompletten vierteiligen RRX-Triebzug anzuheben, ohne die einzelnen Wagen voneinander trennen zu müssen. Um die Hebeböcke auch für andere Fahrzeuge nutzen zu können, sind sie nicht fest montiert, sondern können entlang des Gleises 1 frei positioniert werden. Eine Nutzung an anderen Gleisen ist verboten.

□

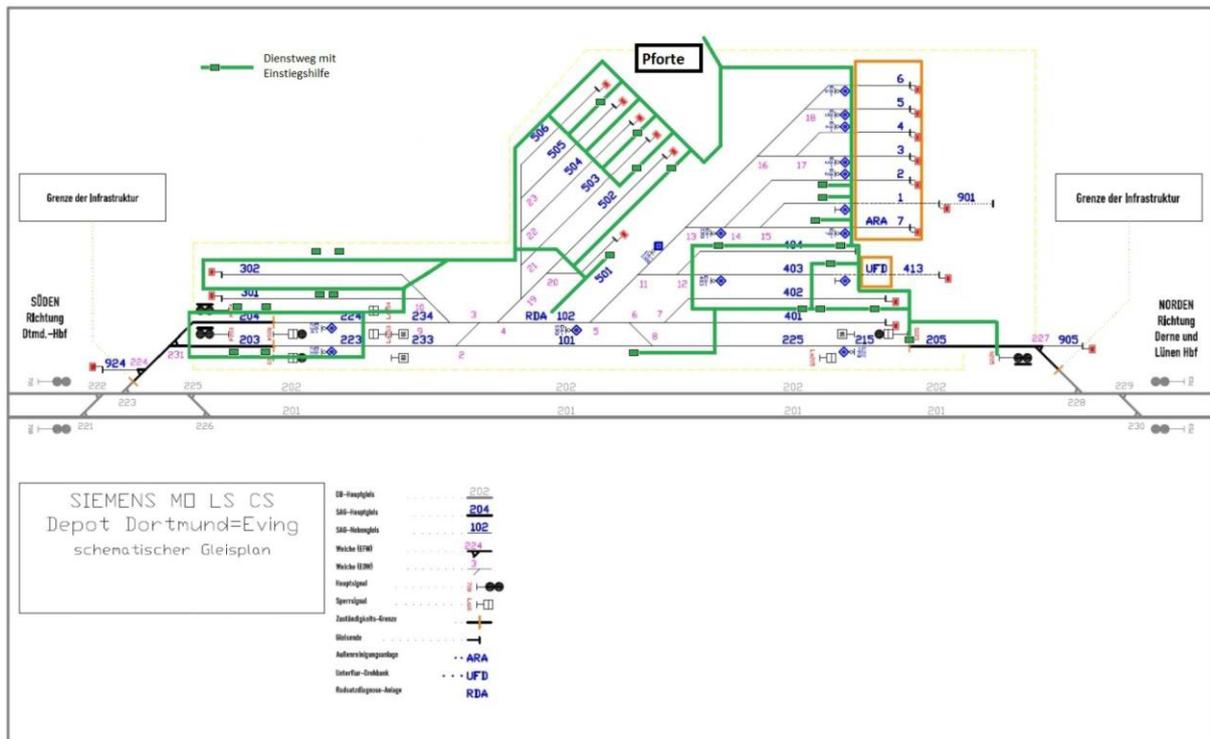
5. Änderungsnachweis

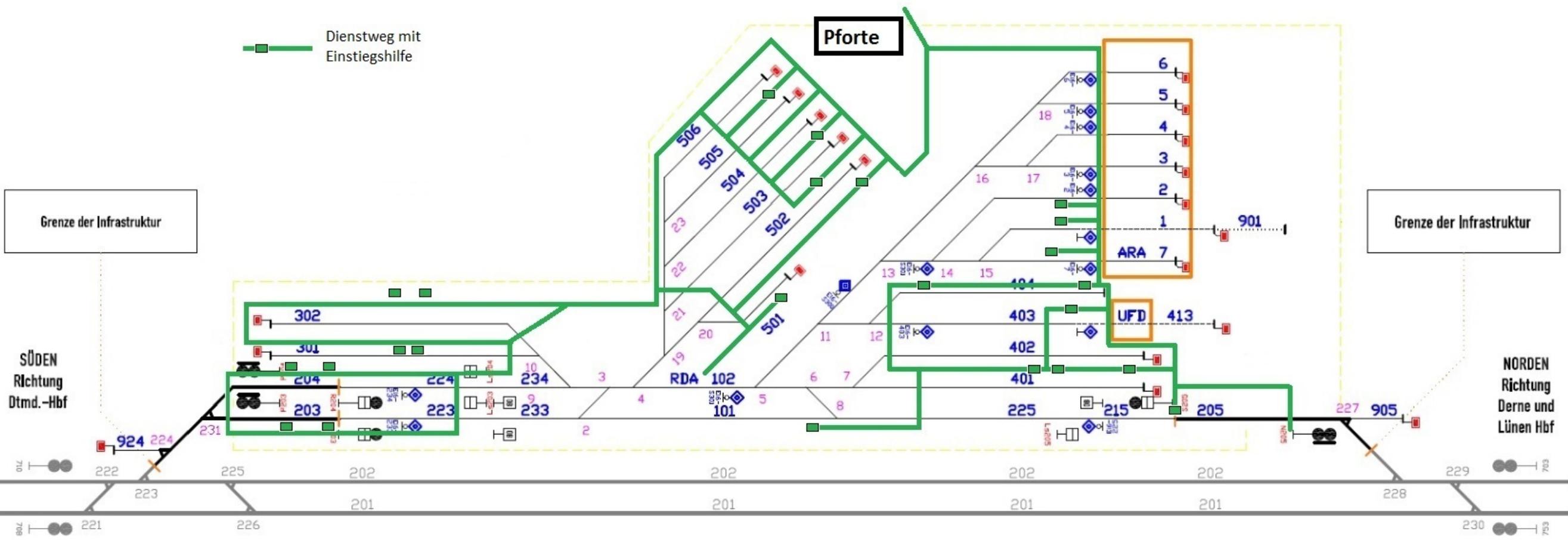
Lfd. Nr.	Inhalt	Gültig ab	Bemerkung	Eingearbeitet durch
1	Anlagenbeschreibung	01.04.2018	Neuherausgabe	
2	Korrektur EBL, neue Anlage 3	09.12.2018	--	Michael Ahn, ÖBL
B3	Einführung und Besetzungszeiten des Weichenwärters, redaktionelle Anpassungen	15.12.2019	--	Ahn, ÖBL

Anlage 1: Übersichtszeichnung



Anlage 2: Dienst-/Überwege im Gleisbereich, ortsfeste Einstiegshilfen





SIEMENS MO LS CS
 Depot Dortmund=Eving
 schematischer Gleisplan

- DB-Hauptgleis 202
- SAG-Hauptgleis 204
- SAG-Nebengleis 102
- Welche (EFW) 224
- Welche (EOW) 3
- Hauptsignal 708
- Sperrsignal 709
- Zuständigkeits-Grenze +
- Gleisende T
- Außenreihungsanlage ARA
- Unterflur-Drehbank UFD
- Radsatzdiagnose-Anlage RDA

