



Betriebliche Regelungen für den Bahnhof Münsingen

1. Allgemeines:

Alle im Betriebsdienst eingesetzten Mitarbeiter müssen vor dem ersten Einsatz durch die EIU eingewiesen sein.

Alle Weichen und Gleissperren sind in Grundstellung verschlossen.

Schlüssel für den Bf Münsingen sind in 4 Schlüsselsätzen vorhanden:

- | | |
|---|------------------------------------|
| • Satz 1 Schlüsselkasten beim ZL Schelklingen | Schlüssel für Tür zum Stw |
| • Satz 2 Schlüsselkasten im Stw Bf Münsingen | Schlüssel für Tür zum Stw |
| • Satz 3 Schlüsselbund beim ZL Gammertingen | Schlüssel für Tür zum Stw |
| • Satz 4 Schlüsselbrett im Stw Bf Münsingen | Schlüssel Weichen und Gleissperren |

Die Schlüsselsätze dürfen nur mit Zustimmung des ZL Schelklingen ausgehändigt werden. Nach Rückgabe sind die Schlüsselsätze auf Vollzähligkeit zu überprüfen, dies ist dem ZL Schelklingen zu melden.

Die Einfahrtsgeschwindigkeit in die Gleise 1 und 2 des Bahnhof Münsingen beträgt grundsätzlich 40 km/h, zu diesem Zwecke sind Frühhalt- und Stumpfgleisanzeiger (Signal Zs 13) und Geschwindigkeitsanzeiger (Signal Zs 3) mit der Kennziffer „4“ an den Trapeztafeln in Höhe der ausgekreuzten Einfahrtssignale A und H angebracht.

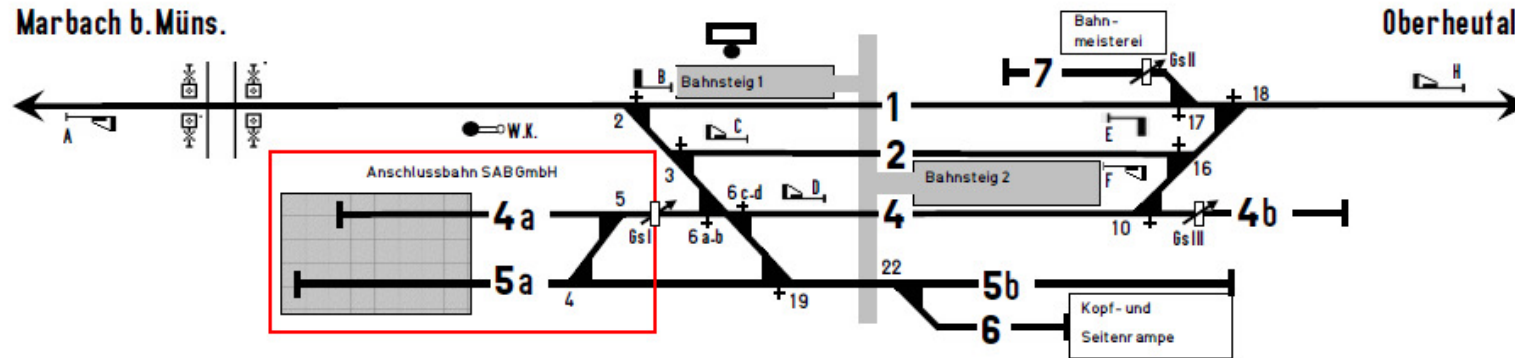
Im Bf Münsingen befindet sich an den Gleisen 1 und 2 ein Reisendenübergang (BÜ-F) in km 34,602, der gemäß BÜV-NE durch Sicht und Umlaufsperrn gesichert ist. Es gelten die signalisierten Geschwindigkeiten. Vor dem Befahren sind Benutzer erforderlichenfalls durch Zp1 zusätzlich zu warnen. Bei schlechter Sicht ist Zp 1 zu geben und ggf. mit Schritt zu fahren.

Zugfahrten auf den Gleisen 4 und 5 und Zugfahrten über den Reisendenübergang (BÜ-F) in km 34,602 auf den Gleisen 4 und 5 sind in der Regel nicht gestattet. Auf den Gleisen 4 und 5 wird in der Regel nur rangiert. In einer Betriebs- oder Fahrplananordnung kann hiervon abgewichen werden.

Das Stellwerk „Mf“ dient ausschließlich der Fahrstraßensicherung – nicht der Zugfolgeregelung. Die Hauptsignale (Ein- und Ausfahrtssignale) A, B, C, E, F und H sind grundsätzlich durch ein weißes Kreuz ungültig gemacht (*Ril 301.0002 Absch. 9*).

Schlüsselsatz 4 - Ansicht Schlüsselbrett im Stw Münsingen:

Bahnhof Münsingen (Mn)



| | | | | | |
|------------|----------------------|-------|--------------|------------|--|
| Kurbelwerk | W 19 | Gs I | Gs II | Gs III | Schlüssel für vorübergehend angebrachte Schlösser |
| Sig H | Wasserkran (W.K.) | DB 21 | Merkschilder | | |
| Warnflagge | Winkscheibe | | | Befehlstab | |

2. Zugfahrten:

Der Zugverkehr auf der Strecke (Klein)Engstingen bis Schelklingen wird wie folgt geregelt:

a) Zugleitbetrieb von (Klein)Engstingen bis Schelklingen mit Sitz des ZL in Schelklingen für einen Streckenabschnitt;

Zu § 1(2) FV-NE Betriebsart a) siehe Skizze lfd. Nr. 10.1

Der ZL Schelklingen muss für Betriebsart a) die Meldung, dass der Fahrweg durch Gleis 1 im Bf Münsingen eingestellt und gesichert ist (Fahrwegsicherungsmeldung), vom örtlichen Betriebsbediensteten öBb (wenn örtlich besetzt) oder durch den Zf (wenn nicht örtlich besetzt) erhalten und im Meldebuch (Anlage 3a) zur SbV eintragen haben.

Zugfahrten aus und in Richtung (Klein)Engstingen müssen vor Bü in km 34,390 anhalten. Über die Einschalt Schleife wird der Bü automatisch gesichert. Die Sicherung wird dem Tf durch ÜS angezeigt.

Es darf sich im Streckenabschnitt TKL – TSK immer nur ein Zug befinden (Einzugbetrieb).

b) Zugleitbetrieb von (Klein)Engstingen bis Münsingen und von Münsingen bis Schelklingen mit Sitz des ZL in Schelklingen für beide Streckenabschnitte; Zu § 1(2) FV-NE Betriebsart b) siehe Skizze lfd. Nr. 10.2

Bei Betriebsart b) wird in der Regel von Schelklingen nach Gleis 2 und von (Klein)Engstingen nach Gleis 1 in den Bf Münsingen eingefahren. Ebenso wird in der Regel von Gleis 2 nach Schelklingen und von Gleis 1 nach (Klein)Engstingen aus dem Bf Münsingen ausgefahren. In einer Betriebs- oder Fahrplananordnung kann hiervon abgewichen werden.

Der ZL Schelklingen muss für Betriebsart b) die Meldung vom örtlichen Betriebsbediensteten öBb (wenn örtlich besetzt) oder durch den Zf (wenn nicht örtlich besetzt) erhalten und im Meldebuch (Anlage 3a) zur SbV eintragen haben, dass der Fahrweg im Bf Münsingen

- von Schelklingen nach Gleis 2 eingestellt und gesichert ist (Fahrwegsicherungsmeldung) und
- von (Klein)Engstingen nach Gleis 1 eingestellt und gesichert ist (Fahrwegsicherungsmeldung) und
- am Ende beider Einfahrwege je ein Radvorleger mit Sh 2-Scheibe fest verschlossen an der Schiene angebracht sind und sich der Schlüssel im Stw Münsingen unter Verschluss befindet.

Zugfahrten von und nach (Klein)Engstingen müssen vor Bü in km 34,390 anhalten. Über die Einschalterschleife wird der BÜ automatisch gesichert. Die Sicherung wird dem Tf durch ÜS angezeigt.

Zugfahrten von Schelklingen nach Gleis 2 und von (Klein)Engstingen nach Gleis 1 haben an der jeweils an der vor dem Bü-F in km 34,602 (Reisendenübergang) aufgestellten Haltetafeln (Signal Ne 5) zu halten.

Es darf sich auf jedem der beiden Streckenabschnitte TKL – TMN und TMN – TSK jeweils nur ein Zug befinden (Einzugbetrieb).

3. Rangierdienst:

Müssen für Rangierfahrten Weichen oder Gleissperren aufgeschlossen bzw. Riegelkurbeln bedient werden, darf dies nur mit der Zustimmung des ZL Schelklingen geschehen.

Mit der Zustimmung des ZL zum Rangieren ist das Rangieren über die Rangierhalttafel (Signal Ra 10) nicht erlaubt. Hierzu bedarf es einer gesonderten mündlichen Zustimmung des ZL – siehe SbV zu § 59 (2) FV-NE.

Beim Rangieren über die Weiche W1 ist der Bü km 34,390 (K 6769) mit RS zu sichern.

Für das Befahren des höhengleichen Übergangs über die Gleise 1, 2, 4 und 5 durch Rangierfahrten gilt folgende Regelung:

Vor dem höhengleichen Übergang zu den Bahnsteigen müssen Rangierfahrten anhalten, wenn Wegebenutzer bzw. Reisende gefährdet werden können.

Soweit erforderlich, müssen die Wegebenutzer bzw. Reisenden vor der Weiterfahrt durch Signal Zp 1 gewarnt werden. Danach darf mit Schrittgeschwindigkeit der Übergang befahren werden.

Sofern im Bereich des Lokschuppens innerhalb der Anschlussgrenzen der SAB GmbH rangiert wird, ist keine Rangiererlaubnis des ZL Schelklingen erforderlich. Wenn jedoch die Flankenschutzeinrichtung Gs III zum Rangieren über die Anschlussgrenzen hinaus geöffnet werden soll, ist die Zustimmung des ZL Schelklingen erforderlich,

4. Pflege der Weichen:

Alle Weichen im Bf Münsingen werden 1 mal monatlich geprüft und geschmiert.

5. Verzeichnis der Zugschlussstellen

Hinweis: Das Stellwerk „Mf“ dient ausschließlich der Fahrstraßensicherung – nicht der Zugfolgeregulierung. Die Hauptsignale A, B, C, E, F und H sind ungültig und ausgekreuzt. Im Folgenden sind daher sinngemäß die Trapeztafeln (Signal Ne 1) anstelle der Esig A und H bzw. die ausgekreuzten Asig B, C, E und F als markanter Punkt (km-Angabe) zu verwenden.

für Bahnhof Münsingen Stw Mf

Erläuterung

Das Zeichen

“./.“ bedeutet, dass die Einrichtungen bedient werden dürfen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist.

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|------------------------------------|-----------------------|---|---|
| Bei der Fahrt des Zuges auf Signal | nach | Signal-Zugschlussstelle Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlussignal vorbeigefahren ist an | Fahrstraßen-Zugschlussstelle Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder vorbeigefahren ist an |
| Ne1 /Esig A | Gleis 1 | Ra 12 W 2 | ./. |
| Ne1 /Esig A | Gleis 2 | Ra 12 W 2 | ./. |
| Ne1 /Esig H | Gleis 1 | Ra 12 W 18 | ./. |
| Ne1 /Esig H | Gleis 2 | Ra 12 W 18 | ./. |
| ohne Asig aus Gleis 1 (Asig E) | Schelklingen | Spitze W 18 | Spitze W 8 |
| ohne Asig aus Gleis 2 (Asig F) | Schelklingen | Spitze W 18 | Spitze W 8 |
| ohne Asig aus Gleis 1 (Asig B) | (Klein) Engstingen | Spitze W 2 | Spitze W 1 |
| ohne Asig aus Gleis 2 (Asig C) | (Klein) Engstingen | Spitze W 2 | Spitze W 1 |

6. Verzeichnis der Durchrutschwege

Hinweis: Das Stellwerk „Mf“ dient ausschließlich der Fahrstraßensicherung – nicht der Zugfolgeregelung. Die Hauptsignale A, B, C, E, F und H sind ungültig und ausgekreuzt. Im Folgenden sind daher sinngemäß die Trapeztafeln (Signal Ne 1) anstelle der Esig A und H bzw. die ausgekreuzten Asig B, C, E und F als markanter Punkt (km-Angabe) zu verwenden.

für Bahnhof Münsingen Stw Mf

a) Gefahrpunktabstände der Einfahrsignale

| Signal | Ende des Gefahrpunktabstandes | Länge |
|--------------|-------------------------------|-------|
| Ne1 / Esig A | km 34,344 (Ra 10) | 106 m |
| Ne1 / Esig H | km 35,106 (Ra 10) | 102 m |

b) Durchrutschwege

| Zugfahrt | | Durchrutschweg | | Bemerkung | Länge |
|--------------|------|-------------------|-----------|---|-------|
| Von | nach | von | bis | | |
| Ne1 / Esig A | Gl 1 | Höhe Asig E | km 34,738 | zu § 1(2) FV-NE Betriebsart a) | 118 m |
| Ne1 / Esig A | Gl 1 | Ne 5 km 34,587 | km 34,637 | zu § 1(2) FV-NE Betriebsart b) „Einfahrtweg verkürzt“; Sh 2 | 50 m |
| Ne1 / Esig A | Gl 2 | Höhe Asig F | km 34,738 | | 118 m |
| Ne1 / Esig H | Gl 1 | Höhe ASig B | km 34,492 | zu § 1(2) FV-NE Betriebsart a) | 81 m |
| Ne1 / Esig H | Gl 2 | Höhe Asig C | km 34,502 | | 91 m |
| Ne1 / Esig H | Gl 2 | Ne 5 km 34,617 | km 34,567 | zu § 1(2) FV-NE Betriebsart b) „Einfahrtweg verkürzt“; Sh 2 | 50 m |

7. Stellwerk Münsingen „Mf“:

Hinweis: Das Stellwerk „Mf“ dient ausschließlich der Fahrstraßensicherung – nicht der Zugfolgeregelung. Die Hauptsignale A, B, C, E, F und H sind ungültig und ausgekreuzt. Im Folgenden sind daher sinngemäß die Trapeztafeln (Signal Ne 1) anstelle der Esig A und H bzw. die ausgekreuzten Asig B, C, E und F als markanter Punkt (km-Angabe) zu verwenden.

Bauart: Bruchsal G, Lizenz Esslingen
Hersteller: Maschinenfabrik Esslingen in Esslingen
Baujahr: 1907
Beschreibung: Kurbelwerk mit vier Riegel- und vier Signalkurbeln zu je zwei Stellungen. 8 Fahrstraßen, davon 4 Einfahr- und 4 Ausfahrzugstraßen, wovon für eine Fahrstraße (h²) eine Festlegung durch Fahrstraßenkurbel vorgesehen ist. 3 durch Drahtzug zentralverriegelte ortsgestellte Weichen und 6 drahtzuggestellte, außer Betrieb befindliche und ausgekreuzte (ungültige) zweibegriffige Signale ohne mechanische Vorsignalisierung. Zwei Spannwerke (A und H) für die Vorspannung der Einfahrsignalzugleitung.

8. Verzeichnis der Hilfssperren:

Hinweis: Das Stellwerk „Mf“ dient ausschließlich der Fahrstraßensicherung – nicht der Zugfolgeregelung. Die Hauptsignale A, B, C, E, F und H sind ungültig und ausgekreuzt. Im Folgenden sind daher sinngemäß die Trapeztafeln (Signal Ne 1) anstelle der Esig A und H bzw. die ausgekreuzten Asig B, C, E und F als markanter Punkt (km-Angabe) zu verwenden.

| Besetzung des | Hilfssperre an Kurbel des | |
|---------------|---------------------------|--|
| Gleis 1 | keine | |
| Gleis 2 | keine | |

Es sind keine Hilfssperren erforderlich , da die Signale außer Betrieb und als ungültig ausgekreuzt sind und nicht bedient werden dürfen.

9. Verschlussplan: - Für die Riegelkurbeln (Fahrstraßensicherung) anzuwenden -

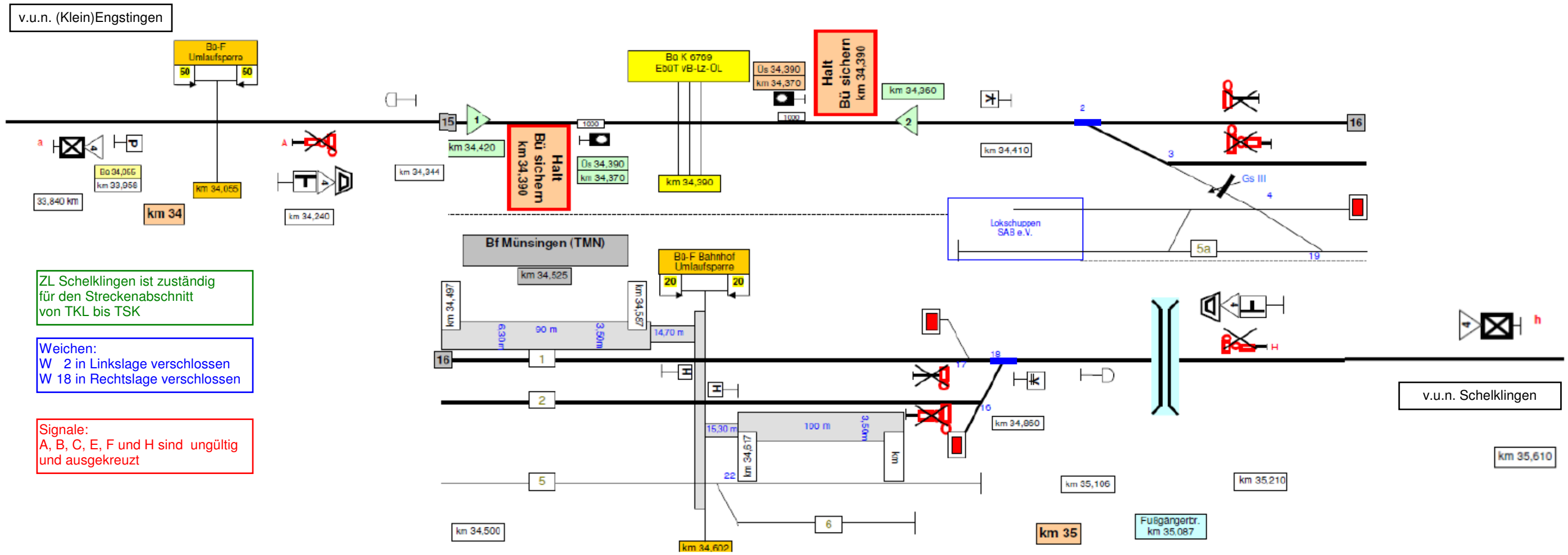
Hinweis: Das Stellwerk „Mf“ dient ausschließlich der Fahrstraßensicherung – nicht der Zugfolge­regelung. Die Haupt­signale A, B, C, E, F und H sind ungültig und ausgekreuzt. Im Folgenden sind daher sinngemäß die Trapeztafeln (Signal Ne 1) anstelle der Esig A und H bzw. die ausgekreuzten Asig B, C, E und F als markanter Punkt (km-Angabe) zu verwenden.

| Reihe | Signale | Zugrichtung | Fahrstraßen | Signalkurbeln Richtung (Klein) Engstingen | | | | Riegelkurbeln | | | | | | | | Signalkurbeln Richtung Oberheutal | | | | Fahrstraßen- kurbel | Schlüssel am Kurbelwerk | | |
|-------|---------|------------------------------------|------------------|--|----------------|----------------|----------------|---------------|-----|----------------|------|-----|-----|------|------|---|----------------|----------------|----------------|------------------------|----------------------------|----------------|---|
| | | | | B | C ² | A ² | A ² | I | | II | | III | | IV | | E | F ² | H ² | H ² | | | | |
| | | | | | | | | a | B | a | b | a | b | a | b | | | | | | | | |
| | | | | | | | | 2+ | 2- | 3+ III+ | leer | 18+ | 18- | leer | leer | | | | | | | | |
| 2 | B | Aus Gleis 1 nach (Klein)Engstingen | b ₁ | Hp1 | Hp0 | Hp0 | Hp0 | - | (+) | - _a | | | | | | | | Hp0 | + | + | | | |
| 3 | C | Aus Gleis 2 nach (Klein)Engstingen | c ₁ | Hp0 | Hp2 | Hp0 | Hp0 | (+) | - | - | | | | | | | Hp0 | Hp0 | + | + | | | |
| 5 | A | Von (Klein)Engstingen nach Gleis 1 | a _{2/1} | Hp0 | Hp0 | Hp2 | Hp0 | - | (+) | - _a | | | | | | | Hp0 | Hp0 | Hp0 | + | + | | |
| 6 | A | Von (Klein)Engstingen nach Gleis 2 | a _{2/2} | Hp0 | Hp0 | Hp0 | Hp2 | (+) | - | - | | | | | | | Hp0 | Hp0 | Hp0 | Hp0 | + | + | |
| 7 | E | Aus Gleis 1 nach Oberheutal | e ₁ | | | | Hp0 | | | | | | | | | | | Hp1 | Hp0 | Hp0 | Hp0 | + | + |
| 8 | F | Aus Gleis 2 nach Oberheutal | f ₁ | | | Hp0 | Hp0 | | | | | | | | | | | Hp0 | Hp2 | Hp0 | Hp0 | + | + |
| 9 | H | Von Oberheutal nach Gleis 1 | h _{2/1} | | Hp0 | Hp0 | Hp0 | | | - _a | | | | | | | | Hp0 | Hp0 | Hp2 | Hp0 | + | + |
| 10 | H | Von Oberheutal nach Gleis 2 | h _{2/2} | Hp0 | Hp0 | Hp0 | Hp0 | | | - _a | | | | | | | | Hp0 | Hp0 | Hp0 | Hp2 | - ₂ | + |

10. Lageskizzen Bf Münsingen (TMN):

10.1 zu § 1(2) FV-NE Betriebsart a)

Bf Münsingen nicht mit öBb besetzt – Zugleitbetrieb von (Klein)Engstingen bis Schelklingen mit Sitz des ZL in Schelklingen



ZL Schelklingen ist zuständig für den Streckenabschnitt von TKL bis TSK

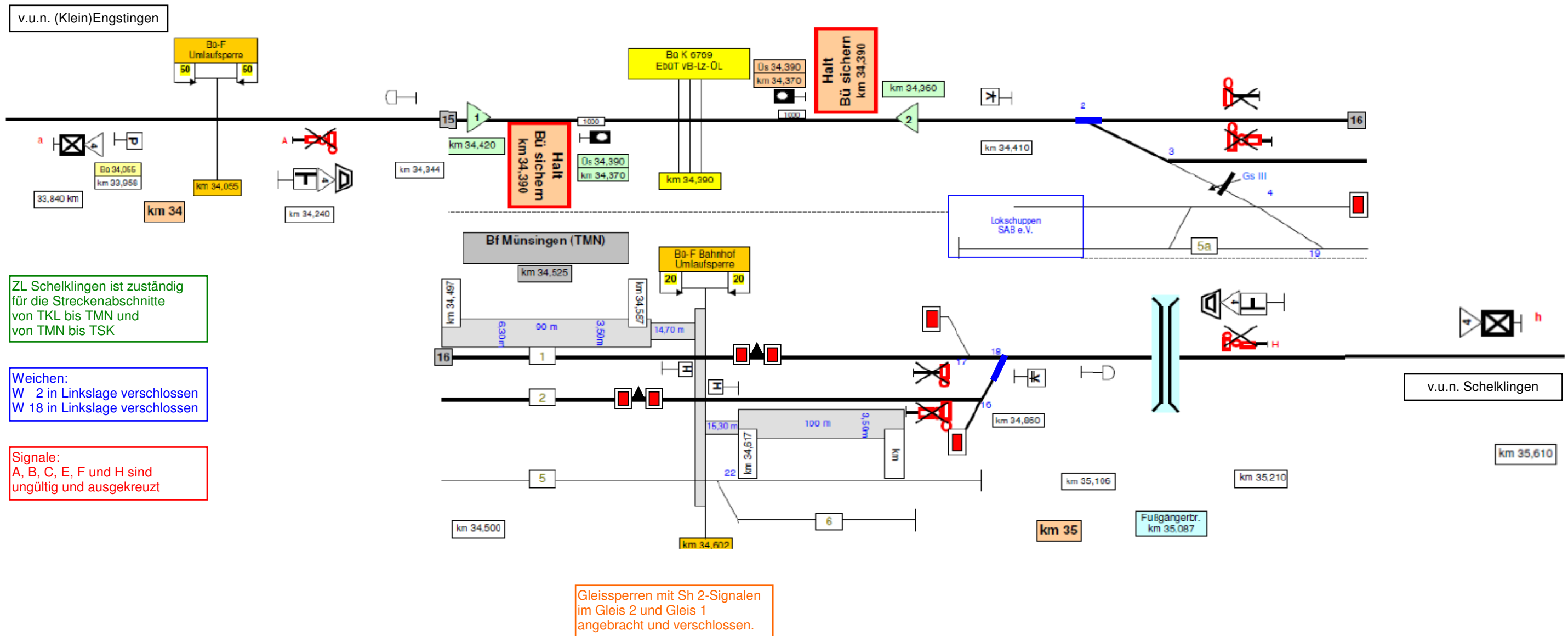
Weichen:
W 2 in Linkslage verschlossen
W 18 in Rechtslage verschlossen

Signale:
A, B, C, E, F und H sind ungültig und ausgekreuzt

10. Lageskizzen Bf Münsingen (TMN):

10.2 zu § 1(2) FV-NE Betriebsart b)

Bf Münsingen ggf. mit öBb besetzt – Zugleitbetrieb von (Klein)Engstingen bis Münsingen und von Münsingen bis Schelklingen mit Sitz des ZL in Schelklingen



ZL Schelklingen ist zuständig für die Streckenabschnitte von TKL bis TMN und von TMN bis TSK

Weichen:
W 2 in Linkslage verschlossen
W 18 in Linkslage verschlossen

Signale:
A, B, C, E, F und H sind ungültig und ausgekreuzt

Gleissperren mit Sh 2-Signalen im Gleis 2 und Gleis 1 angebracht und verschlossen.