

Anweisung

CUR-CPM-CPI-BAHN 99-2-2-2-11-01

Zusatzausstattung und bahnbetriebliche Nutzung von Gleisabschlüssen im CHEMPARK

Bahnbetriebliche Nutzungsanweisung für Gleisabschlüsse in der CUR-Eisenbahninfrastruktur

Anwendungsbereich	: CUR-CPM-CPI Eisenbahnbetrieb u.-infrastruktur
Geltungsbereich	: CHEMPARK LEV-DOR-UER
Registriernummer	: CPM-CPI-BAHN 99-2-2-2-11-01
Anweisung enthält Anlage	: keine
Gültig seit	: 2011-03-01
Gültig bis	: -
Ersteller	: Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)
Fachzuständige Stelle	: CUR-CPM-CPI Eisenbahnbetrieb u.-infrastruktur
Genehmigung	: Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)
Version	: 1
Ersetzt	: entfällt
Anmerkungen	: keine
Zielgruppe	: Fdl CUR-Stellwerke, Betriebsaufsicht aller EVU auf CUR-Eisenbahninfrastruktur
Verteiler lt. Verteilschema	: CUR-CPM-Management-Handbuch; Direktverteilung EVU CHEMION und übrige (über Bahnhofsfahrordnungen)
Mitgeltende Regelungen	: keine
Bezugsquelle	: CUR-CPM-Management-Handbuch
Erstelldatum/ Datum der letzten Prüfung/ Überarbeitung	: 2011-02-28

1. Gleisabschlüsse in der Eisenbahninfrastruktur CHEMPARK - Anlagenbeschreibung

In der Eisenbahninfrastruktur CHEMPARK werden als Gleisabschluss zwei Grundmuster verwendet:

Bremsprellbock mit Durchrutschweg i. d. R. von 5 m (Bremsenlemente befinden sich im Fuß der Bremsprellbockkonstruktion und wirken auf die Fahrschienen)

Bremsende Puffereinrichtung auf Festprellbock mit Durchrutschweg i. d. R. von ca. 1 m (Bremsenlemente befinden sich an der Oberseite der Festprellbockkonstruktion und wirken auf die verschieblichen Pufferkolben)

Es dürfen keinerlei Gegenstände in den Bereich des Durchrutschweges von Gleisabschlüssen (zwischen-)abgestellt bzw. eingebaut werden sowie hineinragen. Dieses Verbot gilt für die gesamte Breite und Höhe des freizuhaltenden Lichtraumprofils gemäß BAYER-Werknorm 5013.

2. Bahnbetriebliche Funktion der Gleisabschlüsse

Gleisabschlüsse sind das **letzte** Sicherungselement am Ende des Fahrwegs Schiene. Sie schützen Einrichtungen, Fahrzeuge und Personen hinter den jeweiligen Gleisenden im Falle eines rangiertechnischen Fehlverhaltens des Triebfahrzeug-/ Lokrangierführers bzw. bei unerwartetem technischen Versagen von Triebfahrzeugs- bzw. Bremssteuerungseinrichtungen.

3. Zusatzausstattung von Gleisabschlüssen

Alle unter Pkt. 1 definierten Gleisabschlüsse in der Eisenbahninfrastruktur von CURRENTA werden ab sofort mit **Radvorlegern** (Doppelhemmschuhen) ausgestattet, die **2,50 m** vor der Pufferbohle (entspricht ca. 2,40 m von der Vorderkante Prellbockseitenteil in Höhe Schienenoberkante) aufgelegt werden (siehe Abbildung 1 und 2). Die Auflegestelle wird durch das EIU farblich markiert.

4. Rangieranweisung für das Einfahren in Stumpfgleise mit Gleisabschluss

Rangiergrenze für die Rangiereinheit ist jeweils der aufgelegte Radvorleger im Sicherheitsabstand von **2,50 m** vor der Pufferbohle des dahinterliegenden Bremsprellbocks. Ein Aufdrücken der Rangiereinheit über den Radvorleger hinweg ist **nicht** zulässig. Das direkte Aufdrücken auf den Bremsprellbock bzw. eine Bremsende Puffereinrichtung wird durch den Eisenbahninfrastrukturbetreiber als Sicherheitsverstoß gewertet.

Notwendige Ausnahmen bedürfen der schriftlichen Ausnahmegenehmigung seitens des EIU.

5. Zuständigkeiten – Kontrollpflichten

Die Ausstattung der Gleisabschlüsse mit Radvorlegern in der vorgesehenen Positionierung erfolgt durch den Eisenbahninfrastrukturbetreiber CURRENTA. Erfolgt im Rahmen der laufenden Rangiervorgänge ein Verschieben bzw. Verdrutschen der Radverleger aus der markierten Grundposition, so ist diese durch den Verursacher (EVU) wiederherzustellen. Die vorgeschriebene Lage der Radvorleger ist vor dem Abstellen einer Rangiereinheit am Gleisabschluss durch das EVU-Rangierpersonal zu kontrollieren und ggf. auch zu korrigieren.

Abbildung 1



Abbildung 2

