DB NETZE

BAst ESTW

Michael Wagner
DB Netz AG
I.NA-W-N-HM-P
Unionstraße 5
59067 Hamm
michael.za.wagner@bahn.de

Ersatzneubau/Erneuerung

Betriebliche Aufgabenstellung Hochleistungsnetz-Korridor (Generalsanierung Hochleistungsnetz)

ESTW Hamm I 3. BS (Kamen, Selmig)

G.016130280

Planungsabschnitte:

Strecke 2650
von Betriebsstelle Dortmund-Kurl bis Betriebsstelle Hamm (Westf) Rbf Hps (Bft)
von km 130,827 bis km 148,216

Strecke 2910
von Betriebsstelle Bönen Bft Autobahn bis Betriebsstelle Hamm (Westf) Rbf Hda (Bft)
von km 0,439 bis km 3,991

Strecke 2911
von Betriebsstelle Selmig bis Betriebsstelle Hamm (Westf) Rbf Hda (Bft)
von km 145,322 bis km 146,410

Bauherr:	Heiko Wulff-Rabenstein
Ersteller:	Michael Wagner
Datum:	30.09.2023

Änderungshistorie des Dokuments

Ver.	Datum	Bearbeiter(in)	Beschreibung (Aktualisierter Abschnitt, Bemerkungen)
1	03.05.23	Michael Wagner	Erstellung Aufgabenstellung (erster Entwurf)
1.1	29.06.23	Michael Wagner	Versand erster Entwurf an I.NI
1.2	31.07.23	Stefan Bez / Michael Wagner	Einarbeitung Rückmeldungen I.NI (SOLL) und Abstimmung mit den Fachdiensten
1.3	04.09.23	Michael Wagner	Fertige BAst für **I.NA**[1]
1.31	30.09.23	Michael Wagner	Einarbeitung Rückmeldung GWB 2910/2911 im Soll
1.32	04.12.23	Michael Wagner	Einarbeitung Rückmeldungen Fachdienste Änderungen J. Langer berücksichtigt 5.12.2023
1.33	08.12.23- 28.12.23	Michael Wagner	Aufnahme Kommentierung I.NB-W-I Aufnahme Rückmeldung ALV LST berücksichtigt
1.4	xx.xx.xx	Michael Wagner / Tim Rümmel	Abschluss der BAst mit VAst und EBWU

Verantwortlich

Digital unterschrieben
von Sebastian Brinkmann
Datum: 2024.01.04
07:16:21 +01'00'

.....
DB Netz AG, I.NA-W-N-HM

Digital unterschrieben
von Michael ZA Wagner
Datum: 2023.12.28
09:55:29 +01'00'

[1] Da zu diesem Datum die VAst mit EBWU noch nicht formal vorliegt – der SOLL-Zustand jedoch mit I.NB abgestimmt ist – wird die BAst mit einem provisorischen Kapitel 2.1 in den Zeichnungslauf beim Anlagen- und Instandhaltungsmanagement gegeben. Die Bewertung der BAst erfolgt in technischer Hinsicht ohne die Berücksichtigung des Kapitel 2.1. Die Bewertung durch I.NB erfolgt in Version 1.4.

Inhaltsverzeichnis

1 Projektbeschreibung 6
1.1 Anlass des Projektes 6
1.2 Projektziel 6
1.3 Auswirkungen bei Nichtrealisierung 6
1.4 Lage im Netz 6
1.5 Vorabschätzung Planrechtsverfahren 7
1.6 Zusammenhangsmaßnahmen 7

2 Verkehrliche und betriebliche Angaben 8
2.1 Verkehrliches Konzept 8
2.1.1 Vereinbarte umzusetzende verkehrliche Anforderungen 8
2.1.2 Zugzahlen Ist Quelle Rohdaten I.NBB 311 8
2.1.3 Zugzahlen-Prognose BVWP 2030 DT 10
2.1.4 Maßnahmenspezifische Daten zur Prognose 12
2.2 Betriebliches Konzept 13
2.2.1 Angaben zur Betriebsstelle bzw. begrenzende Betriebsstellen 13
2.2.2 Streckenparameter 13
2.2.3 Infrastrukturmangel 13
2.2.4 Anzusetzende Entwurfsgeschwindigkeit 13
2.2.5 Prüfung des freizuhaltenden Lichtraums 14

3 Darstellung des Ist-Zustands 15
3.1 Anlagenbeschreibung 15
3.1.1 Strecke 2650 von Dortmund-Kurl nach Hamm (Westf) Pbf Abzw Hps 15
3.1.2 Strecke 2910 von Bönen Bft Autobahn nach Hamm Rbf 24
3.1.3 Strecke 2911 Selmig – Hamm Rbf; Streckenabschnitt Selmig – Hamm Rbf Hda/Hde 27
3.2 Angaben zu technischen Fachgewerken 28
3.2.1 Oberbau 28
3.2.2 Tiefbau 28
3.2.3 KIB ohne Hochbau 29
3.2.4 Hochbau 29
3.2.5 Leit- und Sicherungstechnik 29
3.2.6 Telekommunikationstechnik 30
3.2.7 Elektrische Energieanlagen (50-Hz-Anlagen) 35
3.2.8 Maschinentechnische Anlagen 36
3.2.9 Oberleitungsanlagen (16,7 Hz inkl. OSE) 36
3.3 Bahnübergänge / Reisendenübergänge 36
3.4 Personal 36

4 Darstellung des Soll-Zustands 38
4.1 Übersichtsplan-Soll 38
4.2 Anlagenbeschreibung 38

4.2.1 Strecke 2650 von Dortmund-Kurl nach Hamm (Westf) Pbf Abzw Hps 38
4.2.2 Strecke 2910 von Bönen Bft Autobahn nach Hamm Rbf 50
4.2.3 Strecke 2911 Selmig – Hamm Rbf; Streckenabschnitt Selmig – Hamm Rbf Hda/Hde 54
4.3 Bedien- und Steuerkonzept 55
4.4 Zusammenhangsmaßnahmen und Anforderungen technischer Fachbereiche 55
4.4.1 Oberbau 55
4.4.2 Tiefbau 56
4.4.3 Leit- und Sicherungstechnik 56
4.4.4 KIB 57
4.4.5 Hochbau 57
4.4.6 Telekommunikationstechnik 58
4.4.7 Elektrische Energieanlagen (50 Hz Anlagen) 58
4.4.8 Maschinentechnische Anlagen 58
4.4.9 Oberleitungsanlagen (16,7 Hz inkl. OSE) 58
4.5 Bahnübergänge / Reisendenübergänge 59
4.6 Personal 59
4.7 Baustufenkonzept 59

5 Beteiligungen und korrespondierende Maßnahmen 60
5.1 Beteiligung DB Energie GmbH 60
5.2 Beteiligung DB Station & Service AG 60
5.2.1 Fahrgast-Informations-Anlage Bf Kamen 60
5.2.2 Dynamische Schriftanzeiger Hp Kamen-Methler 60
5.2.3 Dynamische Schriftanzeiger Hp Nordbögge 60
5.3 Beteiligung weiterer Infrastrukturunternehmen 60
5.4 Beteiligung Dritter 60
5.4.1 Prüfung auf kreuzende Verkehrswege 60
5.4.2 Widmung und Anwendung EKrG/WaStrG 61
5.4.3 Prüfung auf Vorhandensein von Leitungskreuzungen Dritter 61
5.5 Korrespondierende Maßnahmen 61
5.6 Beteiligung des Betriebsrates 61

6 Rechts- und projektspezifische Angelegenheiten 62
6.1 Allgemeine Anforderungen und rechtliche Angelegenheiten 62
6.2 EIGV und TSI-Streckenklassen 62
6.2.1 TSI Verkehrscodes 62
Ausnahmen von TSI 62
6.3 Auswirkung der Maßnahme auf die Fahrwegkapazität 62
6.4 Freigabe von Optimierungsmaßnahmen der Infrastruktur 62
6.5 Umweltsachverhalte 62
6.5.1 Flächen-/Bodenverbrauch 63
6.5.2 Schutzgebiete nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Gewässserschutz 63
6.5.3 Geschützte Arten 63

6.5.4 Denkmalschutz 63
6.6 Kampfmittelbelastung 63
6.7 Baugrunduntersuchung 63
6.8 Prüfung auf Änderung INA relevanter Daten 63

7 Einbindung der regionalen Baubetriebsplanung 64

8 Infrastruktur- und Geschwindigkeitsdaten 67

9 Projektmanagement-Aspekte 68
9.1 Projektablauf und Meilensteinplan 68
9.2 Projektkostenrahmen Lph 1 (Realkosten) 68
9.3 Risikomanagement – Chancen und Risiken 68

10 Ansprechpartner 69

11 Zustimmungs- / Mitzeichnungsblatt 70

12 Anlagen 71

1 Projektbeschreibung

1.1 Anlass des Projektes

Die Baufreiheit (siehe Punkte 1.2 und 1.3) kann mit der vorhandenen Leit- und Sicherungstechnik nicht gewährleistet werden. Daher ist die LST zusammen mit dem Hochleitungskorridor zu erneuern.

Ein Neustart der RSTW Kamen und Selmig nach den umfangreichen Tiefbauarbeiten im HLN-K 2027 Dortmund – Hamm ist risikobehaftet, da sich ein Großteil der Stellwerksverkabelungen im Boden befindet, hier insbesondere das Streckenfernmeldekabel Dortmund – Hamm:

- Eingriffe in die Fahrbahn
- Eingriff in Unterbau insbesondere im Hinblick auf die Entwässerung
- Neugründung von Oberleitungsmasten

1.2 Projektziel

Inbetriebnahme vorgesehen: 12/2027

Generalsanierung des Bundes:

- Verbesserung der Pünktlichkeit
- Infrastruktur DSD-ready (angestrebtes Ziel)
- Erfüllen der Layout- und Ausrüstungsstandards des Hochleistungsnetzes
- Garantieren der Baufreiheit zur besseren Planbarkeit (mind. 8 Jahre nach SB²)

1.3 Auswirkungen bei Nichtrealisierung

Das ESTW Kamen/Selmig ist Voraussetzung für eine leistungsfähige Anbindung des MultiHub Westfalen („Um die Erreichbarkeit des KV-Terminal sicherzustellen müssen zusätzliche Weichenverbindungen und Signale in den Abzweigen […] Selmig realisiert werden."), da nach Aussage des Fachbeauftragten LST West die Umbaufähigkeit des Stellwerks Selmig für die notwendigen Anpassungen nicht gegeben ist (Anlage 12-4).

Da durch den Hochleistungsnetz-Korridor (HLN-K) eine Baufreiheit von mindestens 8 Jahren gewährleistet wird, können die vom ESTW abhängigen Maßnahmen nicht in Betrieb gehen.

1.4 Lage im Netz

Der Bahnhof Kamen liegt an der zweigleisigen elektrifizierten Hauptbahn Köln Messe/Deutz – Hamm (Westf) Pbf Strecke 2650 auf dem Schnellfahrabschnitt Dortmund – Nordbögge (200 km/h).

Der Bf Selmig Abzw liegt ebenfalls an der Strecke 2650. Von Bönen Bft Autobahn über Selmig führt die zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn Strecke 2910 (ausschließlich Güterverkehr) nach Hamm (Westf) Rbf. In Selmig beginnt die zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn Strecke 2911 (ausschließlich Güterverkehr) nach Hamm (Westf) Rbf. Im Einzelfall verkehren auf den Strecken 2910 und 2911 unregelmäßig Personenzüge, hauptsächlich im Störungs- oder Umleitungsfall.

Zwischen den Betriebsstellen Kamen und Selmig liegt auf der Strecke 2650 die Überleitstelle Nordbögge.

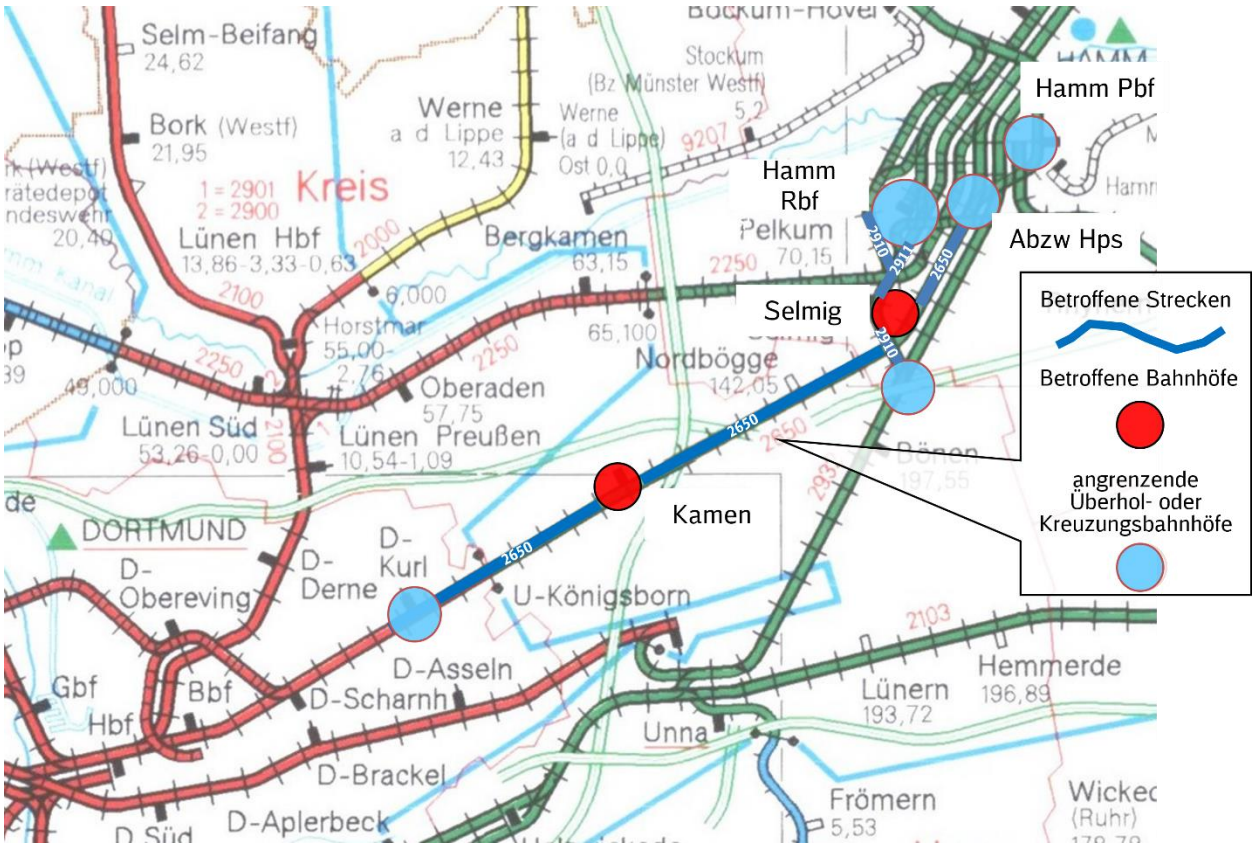


Abbildung 1: Lage im Netz

1.5 Vorabschätzung Planrechtsverfahren

☐ Planfeststellung (§ 18 *AEG*)

☒ Plangenehmigung (§ 18 *AEG* iVm § 74 Abs.6 *VwVfG*)

☐ Entfallensfeststellung (§ 18 *AEG* iVm § 74 Abs.7 *VwVfG*)

☐ kein Planrechtsverfahren gemäß § 18 *AEG* erforderlich

1.6 Zusammenhangsmaßnahmen

Generalsanierung des Bundes, siehe Masterliste HLN-K (GSH) in Anlage 21

2 Verkehrliche und betriebliche Angaben

2.1 Verkehrliches Konzept

2.1.1 Vereinbarte umzusetzende verkehrliche Anforderungen

Nr.	verkehrliche Anforderung	ist in BAst verarbeitet		Bemerkung
		Ja	Nein	
01	ESTW Kamen, Selmig	☒	☐	
02	GWB auf 2650	☒	☐	
03	Blockteilung im Gegengleis auf 2650	☒	☐	
04	~~Zusätzliche Weichenverbindungen Selmig~~	☒	☐	
05	Zusätzliche Lichtsperrsignale Selmig	☐	☒	Keine Lichtsperrsignale notwendig
06	Zusätzliche Hauptsignale Selmig	☒	☐	
07	Einrichtung ETCS-Hochleistung mit 1000m Blockteilung	☐	☒	Erfolgt durch I.NDD
08	Nordbögge Erhöhung der Überleitge-schwindigkeit auf 100 km/h	☐	☒	Zeitlich nicht umsetzbar
09	Gleis 4 Selmig NL700m, besser 740m	☐	☒	Erst nach Aufhebung der BÜ umsetzbar
10	GWB zwischen Selmig und Rbf	☒	☐	Zur Anbindung des MultiHub Westfalen

2.1.2 Zugzahlen Ist Quelle Rohdaten I.NBB 311

Diese Werte werden nach Vorliegen der verkehrlichen Aufgabenstellung durch jene ersetzt.

2.1.2.1 Strecke 2650

Streckennummer eingeben:		2650		Richtung													
Kurzname		Knotenname		SPFV			SPNV			S-Bahn			SGV + Sonstige			davon Sonstige		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EDKU	EKME	Dortmund-Kurl	Kamen-Methler	35	4	39	64	12	76	0	0	0	6	4	10	3	1	4
EKME	EKAM	Kamen-Methler	Kamen	35	4	39	64	12	76	0	0	0	6	4	10	3	1	4
EKAM	ENOBl	Kamen	Nordbögge (Ü	35	4	39	64	12	76	0	0	0	6	4	10	3	1	4
ENOBl	ENOB	Nordbögge (Ü	Bönen-Nordbögge	34	5	39	64	13	77	0	0	0	6	4	10	3	1	4
ENOB	ESMG	Bönen-Nordbögge	Selmig (Abzw	34	5	39	64	13	77	0	0	0	6	4	10	3	1	4
ESMG	EHRBZ	Selmig (Abzw	Hamm (Westf) Rbf Hps	34	5	39	62	13	75	0	0	0	4	2	6	2	1	3
EHRBZ	EHM	Hamm (Westf) Rbf Hps	Hamm (Westf) Pbf	32	5	37	62	13	75	0	0	0	4	2	6	2	1	3

Streckennummer eingeben:		2650		Gegenrichtung													
Kurzname		Knotenname		SPFV			SPNV			S-Bahn			SGV + Sonstige			davon Sonstige		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EDKU	EKME	Dortmund-Kurl	Kamen-Methler	30	6	36	65	11	76	0	0	0	8	4	12	4	1	5
EKME	EKAM	Kamen-Methler	Kamen	30	6	36	65	11	76	0	0	0	8	4	12	4	1	5
EKAM	ENOBl	Kamen	Nordbögge (Ü	31	5	36	65	11	76	0	0	0	8	4	12	4	1	5
ENOBl	ENOB	Nordbögge (Ü	Bönen-Nordbögge	31	5	36	65	11	76	0	0	0	8	4	12	4	1	5
ENOB	ESMG	Bönen-Nordbögge	Selmig (Abzw	31	5	36	65	11	76	0	0	0	8	4	12	4	1	5
ESMG	EHRBZ	Selmig (Abzw	Hamm (Westf) Rbf Hps	31	5	36	66	10	76	0	0	0	3	2	5	2	1	3
EHRBZ	EHM	Hamm (Westf) Rbf Hps	Hamm (Westf) Pbf	44	6	50	34	4	38	0	0	0	5	3	8	3	1	4

Streckennummer eingeben:		2650		Summe													
Kurzname		Knotenname		SPFV			SPNV			S-Bahn			SGV + Sonstige			davon Sonstige		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EDKU	EKME	Dortmund-Kurl	Kamen-Methler	65	10	75	129	23	152	0	0	0	14	8	22	7	2	9
EKME	EKAM	Kamen-Methler	Kamen	65	10	75	129	23	152	0	0	0	14	8	22	7	2	9
EKAM	ENOBU	Kamen	Nordbögge (Ü	66	9	75	129	23	152	0	0	0	14	8	22	7	2	9
ENOBU	ENOB	Nordbögge (Ü	Bönen-Nordbögge	65	10	75	129	24	153	0	0	0	14	8	22	7	2	9
ENOB	ESMG	Bönen-Nordbögge	Selmig (Abzw	65	10	75	129	24	153	0	0	0	14	8	22	7	2	9
ESMG	EHRBZ	Selmig (Abzw	Hamm (Westf) Rbf Hps	65	10	75	128	23	151	0	0	0	7	4	11	4	2	6
EHRBZ	EHM	Hamm (Westf) Rbf Hps	Hamm (Westf) Pbf	76	11	87	96	17	113	0	0	0	9	5	14	5	2	7

2.1.2.2 Strecke 2910

Streckennummer eingeben:		2910		Richtung													
Kurzname		Knotenname		SPFV			SPNV			S-Bahn			SGV + Sonstige			davon Sonstige		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EAU	ESMG	Bönen Autobahn	Selmig (Abzw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	9	29	4	2	6
ESMG	EHRBI	Selmig (Abzw	Hamm (Westf) Rbf Hda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	9	29	4	2	6

Streckennummer eingeben:		2910		Gegenrichtung													
Kurzname		Knotenname		SPFV			SPNV			S-Bahn			SGV + Sonstige			davon Sonstige		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EAU	ESMG	Bönen Autobahn	Selmig (Abzw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	12	32	4	1	5
ESMG	EHRBI	Selmig (Abzw	Hamm (Westf) Rbf Hda	1	0	1	0	0	0	0	0	0	12	10	22	1	1	2

Streckennummer eingeben:		2910		Summe													
Kurzname		Knotenname		SPFV			SPNV			S-Bahn			SGV + Sonstige			davon Sonstige		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EAU	ESMG	Bönen Autobahn	Selmig (Abzw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	21	61	8	3	11
ESMG	EHRBI	Selmig (Abzw	Hamm (Westf) Rbf Hda	1	0	1	0	0	0	0	0	0	32	19	51	5	3	8

2.1.2.3 Strecke 2911

Streckennummer eingeben:		2911		Richtung													
Kurzname		Knotenname		SPFV			SPNV			S-Bahn			SGV + Sonstige			davon Sonstige		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
ESMG	EHRBI	Selmig (Abzw	Hamm (Westf) Rbf Hda	1	0	1	2	0	2	0	0	0	3	3	6	1	1	2

Streckennummer eingeben:		2911		Gegenrichtung														
Kurzname		Knotenname		SPFV			SPNV			S-Bahn			SGV + Sonstige			davon Sonstige		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
ESMG	EHRBI	Selmig (Abzw	Hamm (Westf) Rbf Hda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	6	19	5	1	6
EHRBI	EHRBV	Hamm (Westf) Rbf Hda	Hamm (Westf) Rbf Hde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	6	19	5	1	6

Streckennummer eingeben:		2911		Summe														
Kurzname		Knotenname		SPFV			SPNV			S-Bahn			SGV + Sonstige			davon Sonstige		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
ESMG	EHRBI	Selmig (Abzw	Hamm (Westf) Rbf Hda	1	0	1	2	0	2	0	0	0	16	9	25	6	2	8

Gesamtübersicht siehe Anlage 22

2.1.3 Zugzahlen-Prognose BVWP 2030 DT

2.1.3.1 Strecke 2650

Streckennummer eingeben:		2650		Richtung														
Kurzname		Knotenname		SPFV			davon FR			SPNV			SGV+GL			davon Grundlast		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EDKU	EKME	Dortmund-Kurl	Kamen-Methler	59	11	70	22	5	27	28	8	36	15	4	19	5	3	8
EKME	EKAM	Kamen-Methler	Kamen	59	11	70	22	5	27	28	8	36	15	4	19	5	3	8
EKAM	ENOB	Kamen	Nordbögge	59	11	70	22	5	27	28	8	36	15	4	19	6	3	9
ENOB	ESMA	Nordbögge	Selmig (Abzw	59	11	70	22	5	27	28	8	36	15	4	19	6	3	9
ESMA	EHRBZ	Selmig (Abzw	Hamm (Westf) Rbf Hps	59	11	70	22	5	27	28	8	36	3	2	5	3	2	5
EHRBZ	EHM	Hamm (Westf) Rbf Hps	Hamm (Westf) Pbf	59	11	70	22	5	27	28	8	36	3	2	5	3	2	5

Streckennummer eingeben:		2650		Gegenrichtung														
Kurzname		Knotenname		SPFV			davon FR			SPNV			SGV+GL			davon Grundlast		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EDKU	EKME	Dortmund-Kurl	Kamen-Methler	59	11	70	20	7	27	31	5	36	6	8	14	5	3	8
EKME	EKAM	Kamen-Methler	Kamen	59	11	70	20	7	27	31	5	36	6	8	14	5	3	8
EKAM	ENOB	Kamen	Nordbögge	59	11	70	20	7	27	31	5	36	7	8	15	6	3	9
ENOB	ESMA	Nordbögge	Selmig (Abzw	59	11	70	20	7	27	31	5	36	7	8	15	6	3	9
ESMA	EHRBZ	Selmig (Abzw	Hamm (Westf) Rbf Hps	59	11	70	20	7	27	31	5	36	3	2	5	3	2	5
EHRBZ	EHM	Hamm (Westf) Rbf Hps	Hamm (Westf) Pbf	59	11	70	20	7	27	31	5	36	3	2	5	3	2	5

Streckennummer eingeben:				2650	Summe beider Richtungen													
Kurzname		Knotenname			SPFV			davon FR			SPNV			SGV+GL			davon Grundlast		
von	nach	von	nach		6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EDKU	EKME	Dortmund-Kurl	Kamen-Methler		118	22	140	42	12	54	59	13	72	21	12	33	10	6	16
EKME	EKAM	Kamen-Methler	Kamen		118	22	140	42	12	54	59	13	72	21	12	33	10	6	16
EKAM	ENOB	Kamen	Nordbögge		118	22	140	42	12	54	59	13	72	22	12	34	12	6	18
ENOB	ESMA	Nordbögge	Selmig	(Abzw	118	22	140	42	12	54	59	13	72	22	12	34	12	6	18
ESMA	EHRBZ	Selmig	Hamm (Westf) Rbf Hps	(Abzw	118	22	140	42	12	54	59	13	72	6	4	10	6	4	10
EHRBZ	EHM	Hamm (Westf) Rbf Hps	Hamm (Westf) Pbf		118	22	140	42	12	54	59	13	72	6	4	10	6	4	10

2.1.3.2 Strecke 2910

Streckennummer eingeben:				2910	Richtung													
Kurzname		Knotenname			SPFV			davon FR			SPNV			SGV+GL			davon Grundlast		
von	nach	von	nach		6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EAU	ESMA	Bönen Autobahn	Selmig	(Abzw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	17	48	5	3	8
ESMA	EHRBD	Selmig	Hamm (Westf) Rbf Hda	(Abzw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	17	48	5	3	8

Streckennummer eingeben:				2910	Gegenrichtung													
Kurzname		Knotenname			SPFV			davon FR			SPNV			SGV+GL			davon Grundlast		
von	nach	von	nach		6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EAU	ESMA	Bönen Autobahn	Selmig	(Abzw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	16	58	5	3	8
ESMA	EHRBD	Selmig	Hamm (Westf) Rbf Hda	(Abzw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	16	58	5	3	8

Streckennummer eingeben:				2910	Summe beider Richtungen													
Kurzname		Knotenname			SPFV			davon FR			SPNV			SGV+GL			davon Grundlast		
von	nach	von	nach		6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
EAU	ESMA	Bönen Autobahn	Selmig	(Abzw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	33	106	10	6	16
ESMA	EHRBD	Selmig	Hamm (Westf) Rbf Hda	(Abzw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	73	33	106	10	6	16

2.1.3.3 Strecke 2911

Streckennummer eingeben:				2911	Richtung													
Kurzname		Knotenname			SPFV			davon FR			SPNV			SGV+GL			davon Grundlast		
von	nach	von	nach		6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
ESMA	EHRBD	Selmig	Hamm (Westf) Rbf Hda	(Abzw	0	0	0	0	0	0	28	8	36	12	4	16	3	2	5

Streckennummer eingeben:		2911		Gegenrichtung													
Kurzname		Knotenname		SPFV			davon FR			SPNV			SGV+GL			davon Grundlast		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
ESMA	EHRBD	Selmig	(Abzw Hamm (Westf) Rbf Hda	0	0	0	0	0	0	32	4	36	4	7	11	3	2	5

Streckennummer eingeben:		2911		Summe beider Richtungen													
Kurzname		Knotenname		SPFV			davon FR			SPNV			SGV+GL			davon Grundlast		
von	nach	von	nach	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ	6-22 Uhr	22-6 Uhr	Σ
ESMA	EHRBD	Selmig	(Abzw Hamm (Westf) Rbf Hda	0	0	0	0	0	0	60	12	72	16	11	27	6	4	10

2.1.4 Maßnahmenspezifische Daten zur Prognose

2. SPFV

„Für den SPFV sind in der Prognose systematisierte SPFV-Züge sowie die Nacht- und Autozüge enthalten.

Darüber hinaus ist in der BMDV-Prognose ein sogenannter Fernverkehr Regional (FR) enthalten, der durch das BMDV dem SPNV zugeordnet wurde. Die Verkehre wurden aufgrund ihrer verkehrlichen Charakteristik dem SPFV zugeordnet und in der Spalte „davon FR“ nochmals separat ausgewiesen.“

„Definition Fernverkehr Regional (FR)

Mit den im BVWP 2030 enthaltenen eigenwirtschaftlichen SPFV-Linien kann die bestehende Fernverkehrsnachfrage nicht flächendeckend abgedeckt werden. Zur Füllung der betreffenden Angebotslücken wurde bei der Konzeption der maßgebenden SPV-Bedienungsangebote die Zuggattung Fernverkehr Regional (FR) definiert.

Bei den entsprechenden FR-Linien handelt es sich u.a. um

• von den Aufgabenträgern bestellte Fernverkehrsersatzleistungen in Relationen ohne eigenwirtschaftlich betriebene SPFV-Linien,

• im Analysejahr 2010 vorhandene SPFV-Linien, die auf zum Prognosehorizont 2030 unterstellte Neubaustrecken verlagert werden (z.B. von der Saalebahn auf die NBS Nürnberg-Erfurt),

• Relationen, auf denen nur ein unregelmäßiges SPFV-Angebot bestand (z.B. Berlin – Rostock oder Berlin – Stettin) oder

• in der Vergangenheit bestehende SPFV-Angebote (z.B. ehemalige InterRegio-Linien), die zwischenzeitlich eingestellt wurden.

Bei den FR-Linien wird bewusst keine Aussage über deren künftige Finanzierung getroffen, d.h. es bleibt offen, ob sich im Prognosezustand 2030 für die betreffenden Linien ein eigenwirtschaftlich operierender Betreiber oder ein gemeinwirtschaftlicher Besteller findet. Funktion dieser Linien ist es, der für das Jahr 2030 prognostizierten Fernverkehrsnachfrage ein möglichst flächendeckendes Bedienungsangebot gegenüber zu stellen und die für solche Linien benötigten Trassenkapazitäten freizuhalten.

Bei Abweichungen zwischen den Netzgrafiken und der Zugzahlen-Datenbank gelten die Angaben in der Zugzahlen-Datenbank. „

2. Zugzahlen des SPNV

Für den SPNV hat das BMVI im Rahmen des Deutschlandtaktes im Jahr 2021 die SPNV-Konzepte mit dem Prognosehorizont 2030 bei den Aufgabenträgern abgefragt.

3. Zugzahlen SGV

Auf die in der Prognose ermittelten SGV-Zugzahlen hat das BMDV eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lok-/Leerfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagenzüge usw. abgebildet werden. Diese Grundlast ist in den SGV-Zahlen enthalten und in den darauffolgenden Spalten gesondert ausgewiesen.

2.2 Betriebliches Konzept

2.2.1 Angaben zur Betriebsstelle bzw. begrenzende Betriebsstellen

Siehe Anlage 1

2.2.2 Streckenparameter

Strecke	von Bst	bis Bst	von km	bis km	Anzahl Strecken-gleise	Bedeutung der Strecke	Bremsweg	Elektrifi-zierung	Lichtraum-profil	Zugsiche-rung	GWB	Strecken-klasse
[VzG]	[Ril100]	[Ril100]	-	-	-	[H/N]	[m]	[J/N]	-	-	[J/N]	-
2650	EDKU	EHRBZ	130,827	148,216	2	H	1000	J	G2 / DE3	PZB/LZB[2]	J	D4
2910	EAU	EHRBD	0,439	3,991	2	H	1000/700[3]	J	G2 / GA	PZB	N	D4
2911	ESMG	EHRBD	145,322	146,410	2	H	1000/700[4]	J	G2 / GA	PZB	N	D4

2.2.3 Infrastrukturmangel

Infrastrukturmangel, der die Geschwindigkeit beeinflusst, liegt vor:

☐ ja ☒ nein

Nachrichtlich: Nach der Inbetriebnahme der hochgerüsteten auf 200 km/h ausgelegten LZB zwischen BÜ Husener Str. und Autobahnbrücke A1 liegt gegebenenfalls ein Mangel vor, da ab Autobahnbrücke bis Ende des Schnellfahrabschnitts nur 160 km/h statt der im VzG angegebenen 200 km/h gefahren werden kann. der Mangel ist nur der Brückenbereich 139,0 bis 138,7. Zwischen Brücke und Selmig darf 200, wird die LZB aber nicht machen wegen kurzer Beschleunigung und Bremskurven.

2.2.4 Anzusetzende Entwurfsgeschwindigkeit

Die anzusetzende Entwurfsgeschwindigkeit beträgt:

VzG-Strecke	Richtung aR	Richtung aG	Richtung bR	Richtung bG
2650 von Kurl bis Nordbögge	200	200	200	200
2650 von Nordbögge bis Hps	160	160	160	160
2910	80	80	80	80
2911	80	80	80	80

[2] Linienförmige Zugbeeinflussung von Dortmund Hbf bis km 143,432
[3] Richtung a: 1000m Bremsweg von Autobahn bis km 2,5, 700m Bremsweg von km 2,5 bis Hamm Rbf Hda; Richtung b: 1000m Bremsweg von Hamm Rbf Hda bis Autobahn
[4] Richtung a: 700m Bremsweg; Richtung b: 1000m Bremsweg

2.2.5 Prüfung des freizuhaltenden Lichtraums

Geben Sie an, welches Lichtraumprofil freizuhalten ist:

☒ Lichtraumprofil GC
☐ Lichtraumprofil GC nicht umsetzbar – Begründung:

Prüfen Sie im ISR, welche Grenzlinie freizuhalten ist (falls der Soll-Zustand nicht dem Ist-Zustand entsprechen sollte, entnehmen Sie die Angaben der Vast):

☒ DE3
☐ DE2
☒ G2
☒ KV P/C 410 (begründen falls nicht umsetzbar):

3 Darstellung des Ist-Zustands

3.1 Anlagenbeschreibung

3.1.1 Strecke 2650 von Dortmund-Kurl nach Hamm (Westf) Pbf Abzw Hps

Geschwindigkeiten gemäß VzG (Jfpl 2024)				
Strecke	aR		bR	
	Abschnitt (von – bis km)	Geschwindigkeit (km/h)	Abschnitt (von – bis km)	Geschwindigkeit (km/h)
2650	123,8 – 130,4[1]	200	Wie Richtung aR	
2650	130,4 – 130,5[1]	160		
2650	130,5 – 134,0[1]	200		
2650	134,0 – 134,1[1]	160		
2650	134,1 – 141,9[1]	200		
2650	141,9 – 148,9	160		
[1)]Höchstgeschwindigkeit auf dem gesamten Abschnitt wegen dichter BÜ-Folge auf 160 km/h begrenzt.				

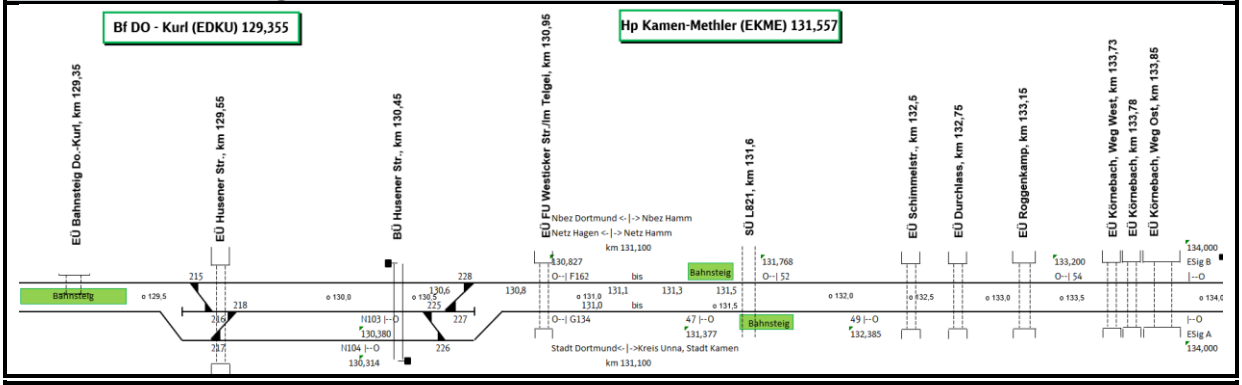
Bremswegabstände				
Strecke	a		b	
	ab / bis km	Bremswegabstand	ab / bis km	Bremswegabstand
2650	gesamt	1000m	gesamt	1000m

Blockteilungen Regelgleis						
Strecke	**Blockteilung Richtung aR**			**Blockteilung Gegenrichtung aG**		
	Bezeich-nung	Lage [km]	Technischer Platz	Bezeich-nung	Lage [km]	Technischer Platz
2650	N104	130,314	EDKU---LSA----SFH-SIGL00001	608	149,320	2650145LSA---HPFH-SIGL00005
2650	47	131,377	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00001	270	147,398	2650145LSA---HPFH-SIGL00001
2650	49	132,385	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00001	F68	145,795	ESMG---LSA----SFH-SIGL00011
2650	A	134,000	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00006	66	144,490	ESMG---LSA----SFH-SIGL00006
2650	N2	135,520	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00019	62	142,370	2650135LSA----SFH-SIGL00002
2650	55	137,800	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00024	60	140,465	ESMG---LSA----SFH-SIGL00002
2650	57	139,998	ESMG---LSA----SFH-SIGL00001	58	138,190	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00025
2650	59	141,290	2650135LSA----SFH-SIGL00001	Ank	136,645	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00023
2650	A63	143,860	ESMG---LSA----SFH-SIGL00004	F	136,171	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00021
2650	65	144,930	ESMG---LSA----SFH-SIGL00008	R1	135,320	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00017
2650	67	146,725	ESMG---LSA----SFH-SIGL00013	P1	134,797	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00011
2650	269	148,216	2650145LSA---HPFH-SIGL00003	54	133,200	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00004
				52	131,768	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00002
				F162	130,827	EDKU---LSA----SFH-SIGL00028

3.1.1.1 Schnittstelle Strecke Dortmund-Kurl – Kamen, Netzgrenze zu Dortmund-Kurl (Netz Hagen)

Zwischen den Bahnhöfen Dortmund Kurl und Kamen liegt der Haltepunkt Kamen Methler.

Strecke Dortmund Kurl – Kamen**, Strecke** 2650
Grenze bei km ESig F162 in km 130,682 bis A in km 134,000



Benachbartes Stellwerk	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Bemerkung(en)	Technischer Platz
Dortmund Scharnhorst	Sp Dr S 59 (Bf Scharnhorst) Sp Dr S 60 (Bf Kurl)	1965	Stellt den Bf Kurl fern	Tisch unterteilt in 59 für Scharnhorst und 60 für Kurl	EDSH---LSI----SF EDKU---LSA----SF

Bahnübergänge

Bezeichnung	Lage [km]
BÜ Husener Str. (Bü 5)	130,428

Kilometersprünge

Strecke	km	RiKz (0, 1, 2)	Bezeichnung
2650	-	-	keine

Blockteilungen Gegengleis

Strecke	Blockteilung Richtung bR			Blockteilung Gegenrichtung bG		
	Bezeich-nung	Lage [km]	Technischer Platz	Bezeich-nung	Lage [km]	Technischer Platz
2650	N103[5]	130,380	EDKU---LSA----SFH-SIGL00027	209	148,767	2650145LSA---HPFH-SIGL00006
2650	B	134,000	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00005	48	145,795	ESMG---LSA----SFH-SIGL00010
2650	N1	135,069	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00012	46	144,450	ESMG---LSA----SFH-SIGL00012
2650	69	141,290	2650135LSA----SFH-SIGL00002	72	142,400	2650135LSA----SFH-SIGL00004
2650	43	143,860	ESMG---LSA----SFH-SIGL00003	G	136,171	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00022
2650	45	144,390	ESMG---LSA----SFH-SIGL00007	P2	134,721	EKAM---LSA---KAFH-SIGL00010
2650	206	148,216	2650145LSA---HPFH-SIGL00002	F162	130,827	EDKU---LSA----SFH-SIGL00028

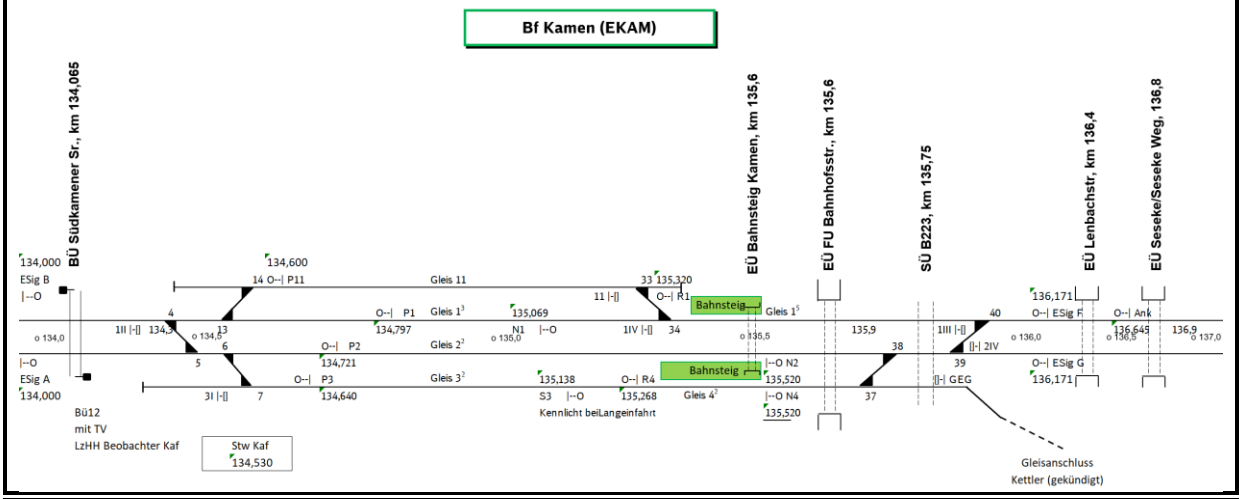
[5] Überholgleis, kein Ausfahrsignal im durchgehenden Hauptgleis der Gegenrichtung im Bf Dortmund-Kurl

Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis					
Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2650	a	☐	☐	☐	☒
2650	b	☐	☐	☐	☒

Ausweichanschlussstellen / Gleisanschlüsse			
Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine			

3.1.1.2 Betriebsstelle Kamen

Betriebsstelle Kamen, **Strecke** 2650, **Grenzen bei km** 134,000 und 136,171



Gleisanlagen

Verkehrl. Gleisnr.	Verwendung	Betriebl. Gleisnr.	Richtung a, b (auf Signal)	Gleisnutz-länge (m)[6]
1	Durchgehendes Hauptgleis Gegenrichtung	1	a (N1)	0[7]
2	Durchgehendes Hauptgleis Regelrichtung	2	a (N2)	1293
3	Überholgleis seitenrichtig mit Bahnsteig	3	a (N4)	865
3	Überholgleis seitenrichtig ohne Bahnsteig	3	a (S3)	497
11	Überholgleis ohne Bahnsteig	11	b (P11)	620
1	Durchgehendes Hauptgleis Regelrichtung	1	b (P1)	1418
1	Durchgehendes Hauptgleis Regelrichtung	1	b (R1)	470
2	Durchgehendes Hauptgleis Gegenrichtung	2	b (P2)	>1000
3	Überholgleis ohne/mit Bahnsteig seitenfalsch	3	b (P3)	497
3	Überholgleis mit Bahnsteig seitenfalsch	3	b (R4)	220

Bremswegabstände

Strecke	Bremswegabstand	ggf. weitere Strecke	Bremswegabstand
2650	1000m	-	-

Stellwerk€	Technik	Bau-jahr	ferngesteuert / ferngestellt	Gleisfreimel-dung durch	Bemerkung	Technischer Platz
Kaf	Sp Dr S 60	1973	-	Zp 43 M-WB Zählpunkte für Gleisfreimel-dung Motor-zählwerk wir-belstromfest 100-Hz-Gleis-stromkreise einschienig iso-liert		EKAM---LS+---KAF

[6] Gleisnutzlängen können sich nach signaltechnischer Ausstattung unterscheiden, insb. kommt es bei LZB-Halten zu Längenverlusten. Bei konkreten Anfragen kontaktieren Sie bitte die Fachabteilung.
[7] Keine Halteplatz gemäß ISR

Weitere Anlagen LST	
Bezeichnung	Anzahl
EKAM---LS+---LZB	1 LZB-Zentrale Bauform L72 Hochrüstung der LZB L72 auf LZB L72 CIR-ELKE mit Austausch der ÜTR- und E/A Schränke in 2023

Gleisanschlüsse / Nebenanlagen / Ortsstellbereiche			
Anschlüsse	Über W/Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
Kettler gekündigt	W37R[8]	Gs V / Ls GEG	Lp b 1164 & 1165 gekündigt

Bahnübergänge	
Bezeichnung	Lage [km]
BÜ12 Südkamener Str. BÜS 72-D (Lz HH) mit TV, Aufhebung vrsl. in 2024	134,065

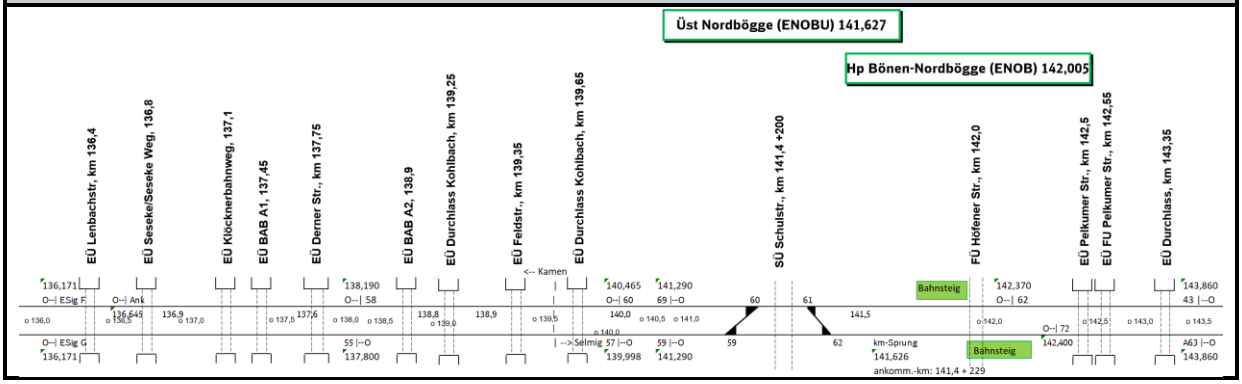
[8] Anschluss ohne Anschlussweiche

3.1.1.3 Streckenabschnitt Kamen – Selmig

Nordbögge:

Auf dem Streckenabschnitt befindet sich die Überleitstelle Nordbögge in km 141,627 sowie der Haltepunkt Bönen-Nordbögge in km 142,005. Beide Betriebsstellen werden getrennt als Haltepunkt (ENOB) und Überleitstelle (ENOBU) im AG850/Ril100 dargestellt, da die Darstellung im VzG sonst falsch wäre (Yen-Zeichen nach Benennung der Betriebsstelle). Dies wird beibehalten.

Strecke Kamen – Üst Nordbögge – Selmig, **Strecke** 2650



Bahnübergänge	
Bezeichnung	Lage [km]
Keine	

Kilometersprünge			
Strecke	km	RiKz (0, 1, 2)	Bezeichnung
2650	141,626	0	km-Sprung, ankomm.-km: 141,4 + 229, Länge: 3m (km 141,6 28.68=26.04 Überlänge=2,63)

Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis					
Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2650	a	☐	☐	☐	☒
2650	b	☐	☐	☐	☒

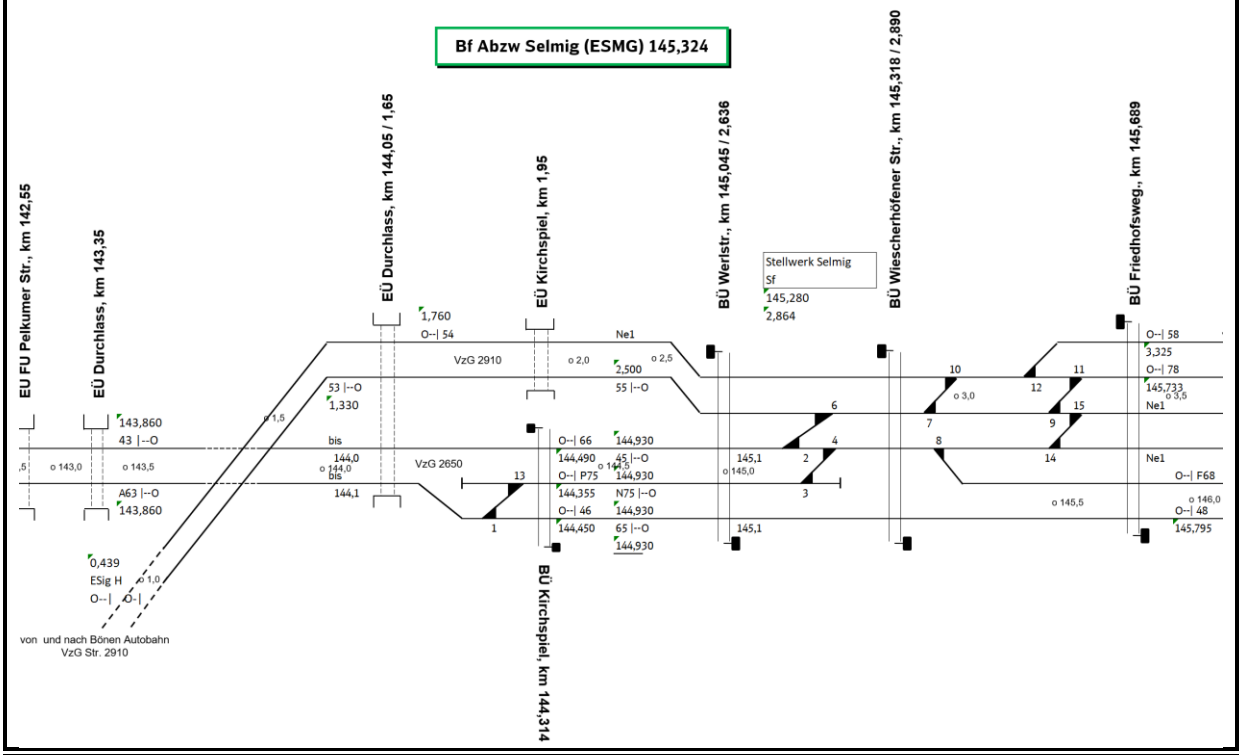
Ausweichanschlussstellen / Gleisanschlüsse			
Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine	-	-	-

Gleisanlagen[9]				
Verkehrl. Gleisnr.[10]	Verwendung	Betriebl. Gleisnr.	Richtung a, b (auf Signal)	Gleisnutzlänge (m)
1	Durchgehendes Hauptgleis mit Bahnsteig	2	b	220
2	Durchgehendes Hauptgleis mit Bahnsteig	3	a	220

[9] Gleisnutzlängen können sich nach signaltechnischer Ausstattung unterscheiden, insb. kommt es bei LZB-Halten zu Längenverlusten. Bei konkreten Anfragen kontaktieren Sie bitte die Fachabteilung.
[10] Verkehrliche und betriebliche Gleisnummer werden mit der nächsten Änderung des Infrastrukturregisters gleichgesetzt.

3.1.1.4 Betriebsstelle Selmig

Betriebsstelle Selmig
Strecke 2650, **Grenzen bei km 143,860 (ESig A63) bis km 145,795 (ESig F68)**
Strecke 2910, **Grenzen bei km 2,500 (Bksig 55) bis km 3,325 (Bksig 58)**
Strecke 2911, **Grenzen bei km 145,321 (W8) bis km 145,733 (Bksig 78)**



Gleisanlagen				
Verkehrl. Gleisnr.	Verwendung	Betriebl. Gleisnr.	Richtung (a, b)	Gleisnutz-länge (m)
75	Überholgleis	75	a	700
75	Überholgleis	75	b	720

Nur das Gleis 75 ist Bahnhofsgleis. Alle übrigen Gleise sind Gleise der Abzweigstelle.

Bremswegabstände	
Strecke	Bremswegabstand
2650	1000m
2910	1000m Bremsweg von Autobahn bis km 2,5 700m Bremsweg von km 2,5 bis Hamm Rbf Hda
2911	700m

Stellwerk	Technik	Bau-jahr	ferngesteuert / fern-gestellt	Gleisfreimeldung durch	Bemer-kung	Technischer Platz
Sf	Sp Dr S 60	1966	Stellt Üst Nord-bögge fern	Zp 43 Motorzähl-werke wirbelstrom-fest 100-Hz-Gleisstrom-kreis einschienig isoliert mit gelötetem Eriweld-Verbinder		ESMG---LS+----SF

Gleisanschlüsse / Nebenanlagen / Ortsstellbereiche			
keine			

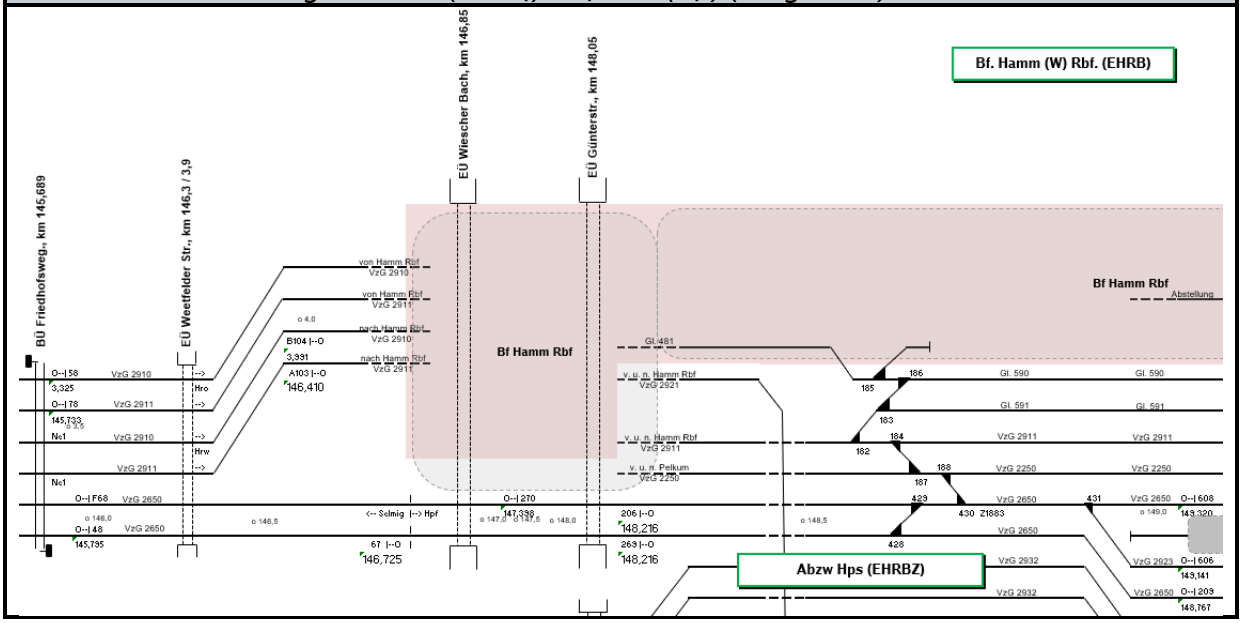
Gleisanschlüsse / Nebenanlagen / Ortsstellbereiche

Bahnübergänge

Bezeichnung	Bauart	Lage [km]	Technischer Platz
BÜ19 Kirchspiel	EBÜT 80 LzHH	144,314	ESMG---BU144-314
BÜ20 Provinzialstr.	EBÜT 80 LzHH	145,043	ESMG---BU145-043
BÜ21 Wiescherhöfener Str.	EBÜT 80 LzHH	145,318	ESMG---BU145-318
BÜ22 Friedhofsweg	EBÜT 80 LzHH	145,689	2650145BU145-689

3.1.1.5 Streckenabschnitt Selmig – Hamm

Strecken Selmig – Hamm
Strecke 2650 – Selmig – Hamm (Westf) Rbf Hps (Bft) (Bksig 269)
Nachrichtlich, gilt auch für 3.1.2 und 0:
***Strecke** 2910 – Selmig – Hamm (Westf) Rbf Hda (Bft) (ESig B104)*
***Strecke** 2911 – Selmig – Hamm (Westf) Rbf Hda (Bft) (ESig A103)*



Bahnübergänge	
Bezeichnung	Lage [km]
Keine (die BÜ befinden sich nicht auf den Strecken)	

Kilometersprünge			
Strecke	km	RiKz (0, 1, 2)	Bezeichnung
2650	148,000	0	km-Sprung, ankomm.-km: 147,8 + 202, Länge: 2m

Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis

Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2650	a	☐	☐	☐	☒
2650	b	☐	☐	☐	☒
2910	a	☐	☒	☐	☒
2910	b	☐	☒	☐	☐
2911	a	☐	☒	☐	☐
2911	b	☐	☒	☐	☐

Ausweichanschlussstellen / Gleisanschlüsse

Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
Keine	-	-	-

Benachbarte Stellwerke	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Bemerkung(en)	Technischer Platz
Hpf	Sp Dr S 60	1981	Abzw Hps wird ferngestellt	nein	EHM----LSI---HPF
Hro	Sp Dr S 60	1968	nein	nein	EHRB---LSI---HRO
Hrw	Sp Dr S 60	1976	nein	nein	EHRB---LSI---HRW

3.1.2 Strecke 2910 von Bönen Bft Autobahn nach Hamm Rbf

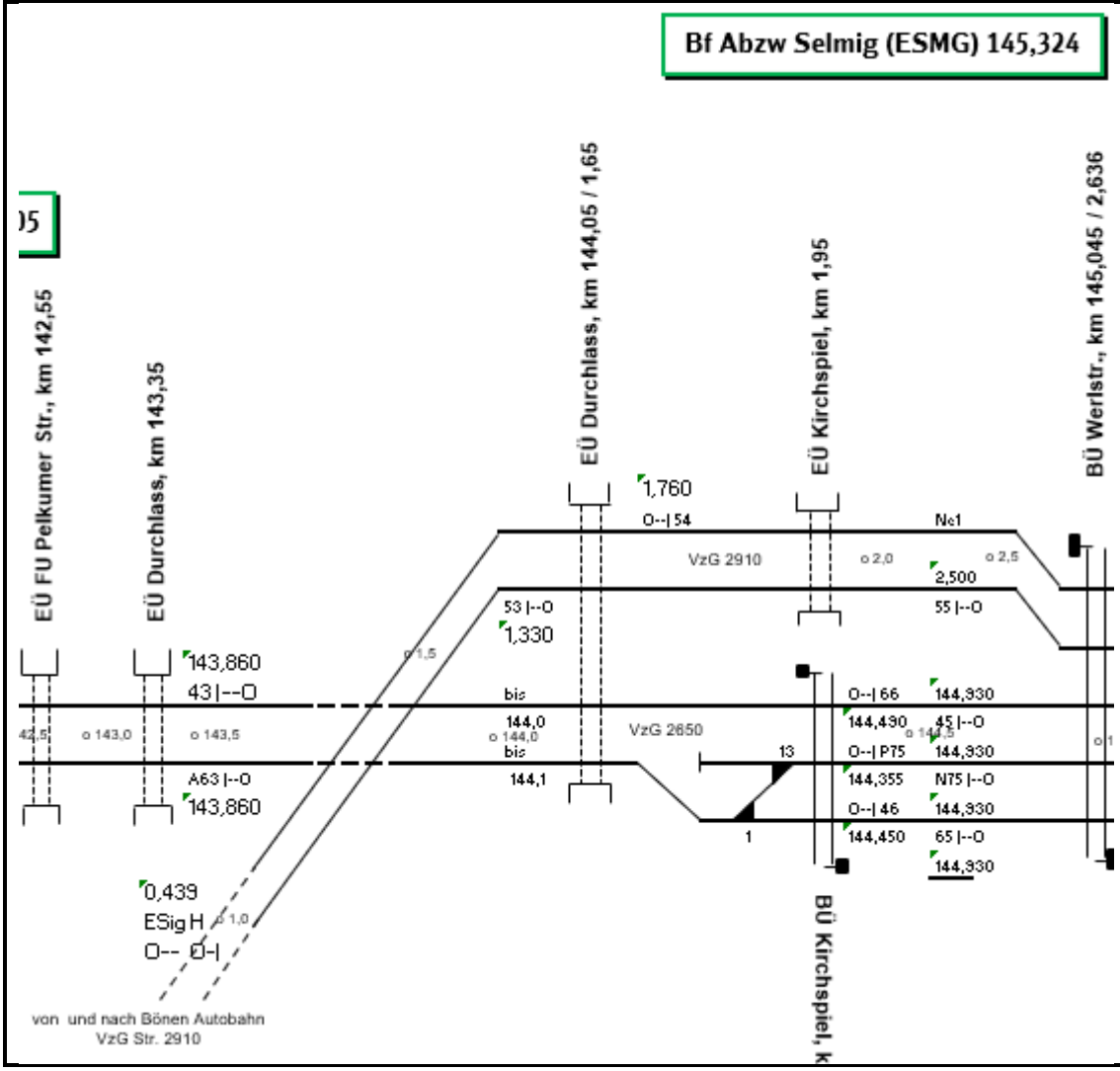
Geschwindigkeiten gemäß VzG (Jfpl 2024)				
Strecke	aR		bR	
	Abschnitt (von – bis km)	Geschwindigkeit (km/h)	Abschnitt (von – bis km)	Geschwindigkeit (km/h)
2910	0,0 – 4,0	80	Wie Richtung aR	
2910	4,0 – 4,2	40		

Bremswegabstände				
Strecke	a		b	
	ab / bis km	Bremswegabstand	ab / bis km	Bremswegabstand
2910	bis km 2,5	1000m		
2910	ab km 2,5	700m		
2910			Gesamt	1000m

Blockteilungen Regelgleis						
Strecke	Blockteilung Richtung aR			Blockteilung Gegenrichtung aG		
	Bezeich-nung	Lage [km]	Technischer Platz	Bezeich-nung	Lage [km]	Technischer Platz
2932	N40	193,375	EBEO---LSA-BOEFH-SIGL00013			
2910	53	1,330	2910000SB-----53	58	3,325	ESMG---LSA----SFH-SIGL00015
2910	55	2,550	ESMG---LSA----SFH-SIGL00014	54	1,760	2910000SB-----54
2910	B104	3,469	EHRB---LSA---HRWH-SIGL00006	H	0,439	EBEO---LSA-BOEFH-SIGL00001

3.1.2.1 Streckenabschnitt Bönen Bft Autobahn – Selmig

Strecke 2910 Bönen Bft Autobahn – Selmig



Bahnübergänge

Bezeichnung	Lage [km]
Keine (BÜ sind nicht auf der Strecke)	

Kilometersprünge

Strecke	km	RiKz (0, 1, 2)	Bezeichnung
Keine	-	-	-

Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis

Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2910	a	☐	☒	☐	☐
2910	b	☐	☒	☐	☐

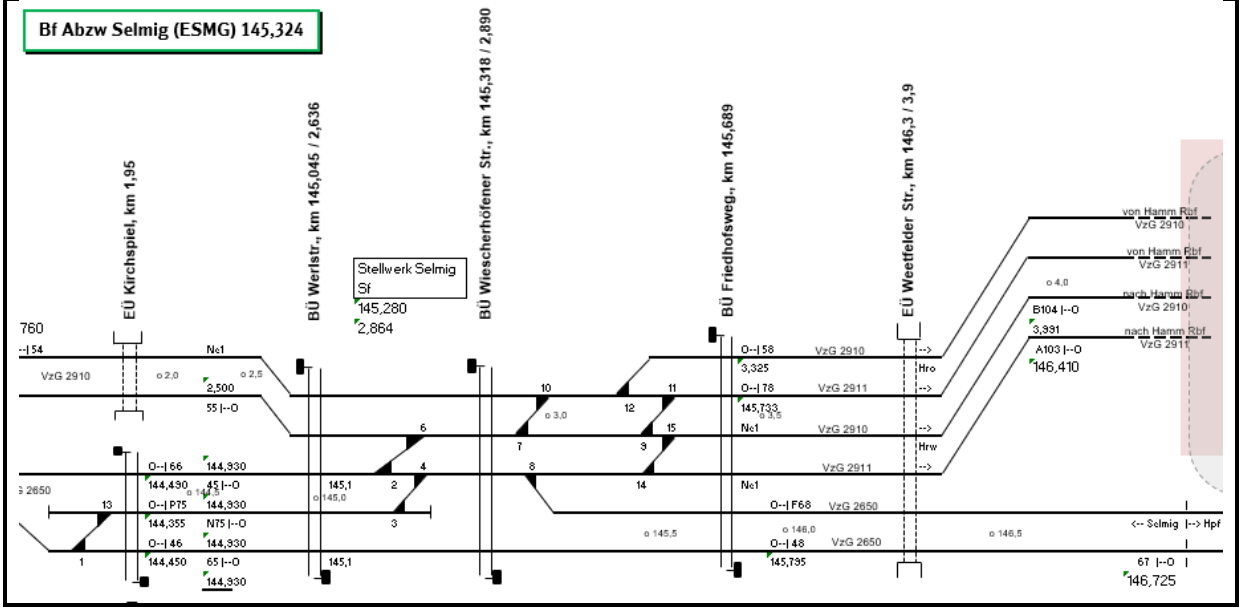
Ausweichanschlussstellen / Gleisanschlüsse

Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine	-	-	-

Benachbarte Stellwerke	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Bemerkung(en)	Technischer Platz
Böf	Sp Dr L 30	1964	Bft Autobahn wird ferngestellt	nein	EBEO---LSI-BOEF

3.1.2.2 Streckenabschnitt Selmig – Hamm Rbf Hde

Strecke 2910 Selmig – Hamm Rbf



Bahnübergänge	
Bezeichnung	Lage [km]
Keine (BÜ befinden sich nicht auf der Strecke)	

Kilometersprünge			
Strecke	km	RiKz (0, 1, 2)	Bezeichnung
Keine	-	-	-

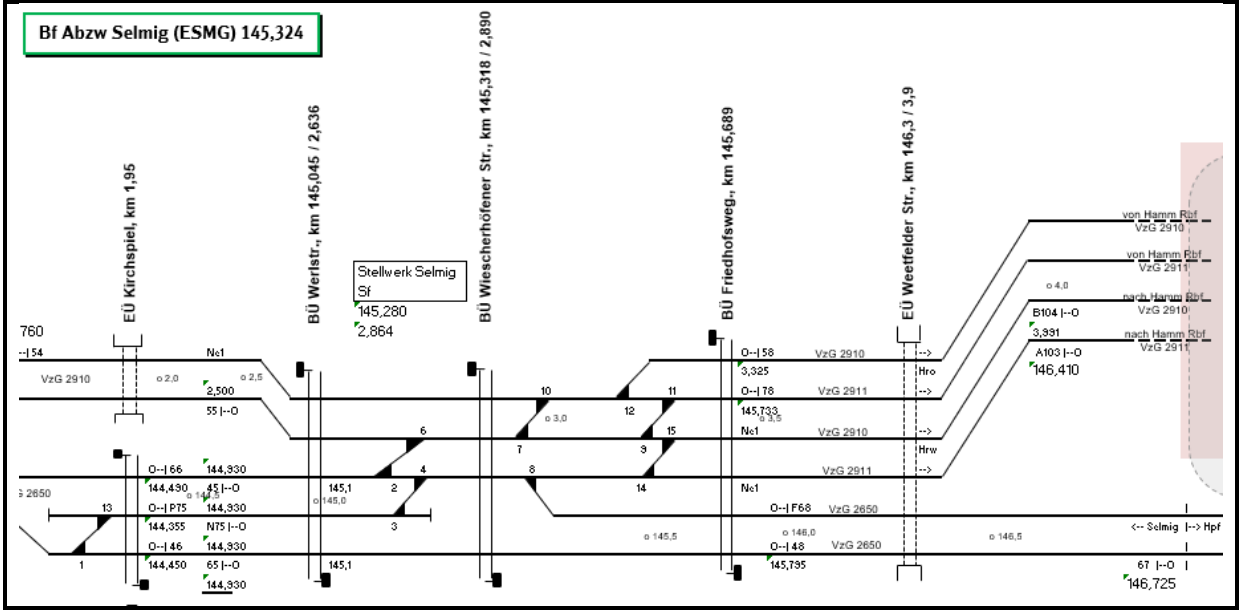
Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis					
Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2910	a	☐	☒	☐	☐
2910	b	☐	☒	☐	☐

Ausweichanschlussstellen / Gleisanschlüsse			
Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine	-	-	-

Benachbarte Stellwerke	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Bemerkung(en)	Technischer Platz
Hro	Sp Dr S 60	1968	nein	nein	EHRB---LSI---HRO
Hrw	Sp Dr S 60	1976	nein	nein	EHRB---LSI---HRW

3.1.3 Strecke 2911 Selmig – Hamm Rbf; Streckenabschnitt Selmig – Hamm Rbf Hda/Hde

Strecke 2911 Selmig – Hamm Rbf Hda/Hde



Bahnübergänge	
Bezeichnung	Lage [km]
Keine	

Kilometersprünge			
Strecke	km	RiKz (0, 1, 2)	Bezeichnung
Keine	-	-	-

Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis

Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2910	a	☐	☒	☐	☐
2910	b	☐	☒	☐	☐

Ausweichanschlussstellen / Gleisanschlüsse

Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine	-	-	-

Blockteilungen Regelgleis

Strecke	Blockteilung Richtung aR			Blockteilung Gegenrichtung aG		
	Bezeichnung	Lage [km]	Technischer Platz	Bezeichnung	Lage [km]	Technischer Platz
2911				080	146,690	EHRB---LSA---HROH-SIGL00001
2911				78	145,733	ESMG---LSA----SFH-SIGL00016
2911	A103	146,388	EHRB---LSA---HRWH-SIGL00009			

Benachbarte Stellwerke	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Bemerkung(en)	Technischer Platz
Hro	Sp Dr S 60	1968	nein	nein	EHRB---LSI---HRO
Hrw	Sp Dr S 60	1976	nein	nein	EHRB---LSI---HRW

3.2 Angaben zu technischen Fachgewerken

3.2.1 Oberbau

Weichenverzeichnis siehe Anlage

3.2.2 Tiefbau

Der genaue Verlauf einzelner Anlagen (Kanäle, Leitungen etc.) ist nicht bekannt und muss in der Örtlichkeit festgestellt werden. Der örtliche Fachdienst ist zu beteiligen.

3.2.2.1 Strecke Dortmund-Kurl – Netzbezirksgrenze

Es sind keine Kabeltrassen dokumentiert.

3.2.2.2 Netzbezirksgrenze – Kamen

2650131KTKS00001	Kabelschacht	1	km 131,588	Rechts
2650131KTKS00002	Kabelschacht	2	km 131,588	Links
2650131KTKS00003	Kabelschacht	3	km 132,900	Links
2650131KTKS00004	Kabelschacht	4	km 132,900	Rechts
2650131KTTT00001	Trogtrasse	1	km 131,000 - KS 1	
2650131KTTT00002	Trogtrasse	2	KS 2 - KS 3	
2650131KTTT00003	Trogtrasse	3	KS 4 - km 134,330	

3.2.2.3 Bahnhof Kamen

EKAM---KTKS00001	Kabelschacht	1	km 134,530	Rechts
EKAM---KTKS00002	Kabelschacht	2	km 134,530	Links
EKAM---KTKS00003	Kabelschacht	3	km 134,850	Links
EKAM---KTKS00004	Kabelschacht	4	km 134,880	Links
EKAM---KTKS00005	Kabelschacht	5	km 135,220	Rechts
EKAM---KTKS00006	Kabelschacht	6	km 135,240	Rechts
EKAM---KTTT00001	Trogtrasse	1	km 134,330 - KS 1	
EKAM---KTTT00002	Trogtrasse	2	KS 2 - KS 3	
EKAM---KTTT00003	Trogtrasse	3	KS 3 - KS 4	
EKAM---KTTT00004	Trogtrasse	4	KS 1 - KS 5	
EKAM---KTTT00005	Trogtrasse	5	KS 5 - KS 6	
EKAM---KTTT00006	Trogtrasse	6	KS 4 - km 135,300	
EKAM---KTTT00007	Trogtrasse	7	KS 6 - km 135,920	

3.2.2.4 Strecke Kamen – Selmig

2650135KTKS00001	Kabelschacht	1	km 136,440	Rechts
2650135KTKS00002	Kabelschacht	2	km 136,440	Links
2650135KTKS00003	Kabelschacht	3	km 140,597	Links
2650135KTKS00004	Kabelschacht	4	km 140,597	Rechts
2650135KTTT00001	Trogtrasse	1	km 135,920 - KS 1	
2650135KTTT00002	Trogtrasse	2	KS 2 - KS 3	

3.2.2.5 Selmig

Es sind keine Kabeltrassen dokumentiert.

3.2.2.6 Selmig – Hamm Pbf

Es sind keine Kabeltrassen dokumentiert.

3.2.2.7 Selmig – Hamm Rbf

Es sind keine Kabeltrassen dokumentiert.

3.2.2.8 Bft Autobahn – Selmig

Es sind keine Kabeltrassen dokumentiert.

3.2.3 KIB ohne Hochbau

Die Anlagen des konstruktiven Ingenieurbaus sind in den Skizzen dargestellt.

3.2.4 Hochbau

Je Bahnhof existiert ein Stellwerksgebäude:

Stellwerk Kaf, Buschweg 6, 59174 Kamen

Stellwerk Sf, Wiescherhöferstr. 14, 59077 Selmig

3.2.5 Leit- und Sicherungstechnik

3.2.5.1 Achszähltechniken

Betriebsstelle	von und nach	Bauform	Bemerkungen
Üst Nordbögge	Kamen	Zentralblock Zbk 65	mit Achszählern Ri. Kamen bis Zbk 58
Üst Nordbögge	Selmig	Blockstreckensicherung in Fahrstraßentechnik Zentralblock Zbk 65	Abschnitt 59 Abschnitt 66
Selmig	Abzw Hps	Zentralblock Zbk 65	mit Achszählern
Selmig	Bönen	Selbstblock 59	mit Gleisstromkreisen
Selmig	Hamm Rbf Hro	Selbstblock 59	mit Gleisstromkreisen; von Bksig 58 bis W 12 mit Achszählern; von Bksig 78 bis W 11 mit Achszählern
Selmig	Hamm Rbf Hrw	Selbstblock 59	mit Gleisstromkreisen; von Bksig 55 bis W 6 mit Achszählern
Kamen Kaf	Do-Kurl	Zentralblock Zbk 65	
Kamen Kaf	Üst Nordbögge	Zentralblock Zbk 65	Ri Kamen von Zbk 58 bis Kamen Block-

			sicherung in Fahr-stra-ßentechnik

3.2.5.2 Zuglenkung und Selbststellbetrieb

Im Bereich des Stw Kamen sind folgende Signale mit Selbststellbetrieb (Zuglenkung mit Lenkziffer) ausgerüstet:
A, N2, F, R1, P1

Im Bereich des Stellwerk Selmig sind folgende Signale mit Selbststellbetrieb (Zuglenkung mit Lenkziffer) ausgerüstet:

A63, F68, 59, 62

3.2.5.3 Linienzugbeeinflussung

Die Strecke Dortmund – Hamm ist von km 120,418 (Stellwerk Dhf zwischen Dortmund Hbf und Dortmund Betriebsbahnhof) bis km 143,432 (kurz vor Selmig) mit Linienzugbeeinflussung LZB 73 CIR-ELKE ausgerüstet. Der LZB Rechner ist in Kamen, Bediener der LZB-Zentrale ist der Fdl Kamen. Derzeit ist die LZB durchgehend 120,5 bis A/E auf 160 km/h projektiert. Eine Anpassung auf 200 km/h von Netzgrenze bis Selmig ist vorgesehen. Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich im Dezember 2023.

3.2.6 Telekommunikationstechnik

Die Grundlagenermittlung TK soll bis zum 13.07.2023 an ein Ingenieurbüro vergeben werden. Die Fertigstellung soll bis zum 01.01.2024 erfolgen.

3.2.6.1 Strecke Dortmund-Kurl – Netzbezirksgrenze

Es sind keine TK-Anlagen dokumentiert.

3.2.6.2 Netzbezirksgrenze – Kamen

Es sind keine TK-Anlagen dokumentiert.

3.2.6.3 Bahnhof Kamen

EKAM---TK	Telekommunikationsanlagen	T11
EKAM---TKBKV0001	CU: FB 134 EKAM.002 (Abs: 2)	T11
EKAM---TKBKV0002	CU: FB 134 EKAM.001 (Abs: 1)	T11
EKAM---TKBKV0003	CU: FB 103.5 ESMG.002 (Abs: 2)	T11
EKAM---TKBKV0004	CU: FB 122 EKAM.002 (Abs: 2)	T11
EKAM---TKBKV0005	CU: FB 121 EKAM.001 (Abs: 1)	T11
EKAM---TKBKV0006	CU: FB 122 EKAM.001 (Abs: 1)	T11
EKAM---TKBKV0007	CU: FB 338594.001 (Abs: 1)	T11
EKAM---TKBT-----	Betriebsfernmeldeanlagen	T11
EKAM---TKBT-----ALME-	All- und Mehrfachfernsprechtechnik	T11
EKAM---TKBT-----ALME-56ME1	Mehrfachfernsprecher 56	T11
EKAM---TKBT-----ALME-56ME1AE01	Zentrale mit Anschlußeinheiten	T11
EKAM---TKBT-----ALME-56ME1BE01	Bediengerät Stw Kaf	T11
EKAM---TKBT-----ALME-56ME1BE02	Bediengerät Stw Kaf	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-	OBZB-Technik	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS01	OB-Fernsprechschrank SFK N 2	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS02	OB-Fernsprechschrank SFK Anschl. Kettler	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS03	OB-Fernspr. F-Kasten Bstg. Ri.Do	T11

EKAM---TKBT-----OBZB-OFS04	OB-Fernsprechschrank Fo – Fspr. R 1	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS05	OB-Fernsprechschrank SFK P3	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS06	OB-Fernsprechschrank SFK S 5	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS07	OB-Fernsprechschrank SFK P 1	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS08	OB-Fernsprechschrank SFK P 11	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS09	OB-Fernsprechschrank SFK S 4	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS10	OB-Fernsprechschrank SFK Ls 4I-6I	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS11	OB-Fernsprechschrank SFK P 2	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS12	OB-Fernsprechschrank SFK S 3	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS13	OB-Fernsprechschrank Fo – Fspr. R 4	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS14	OB-Fernsprechschrank SFK Gs III	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS15	OB-Fernsprechschrank SFK A	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS16	OB-Fernsprechschrank SFK B	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS17	OB-Fernsprechschrank SFK F (km 136,170)	T11
EKAM---TKBT-----OBZB-OFS18	OB-Fernsprechschrank Fo – Fspr. G	T11
EKAM---TKBT-----WBF01	WBF – 57/61 Zentralen	T11
EKAM---TKBT-----WBF01MFS01	WB 57 – Meldefernsprecher 58	T11
EKAM---TKEW-----	EL/WL Anlagen	T11
EKAM---TKEW-----FST01	EL/WL-Sprechstellen	T11
EKAM---TKEW-----FST01AFU01	Funksprechstellen außen Mast 134-14a	T11
EKAM---TKEW-----FST01AFU02	Funksprechstellen außen Mast 135-15/16	T11
EKAM---TKEW-----FST01AFU03	Funksprechstellen außen Mast 135-9/10	T11
EKAM---TKEW-----FST01DRW01	Dr WL Sprechstellen Stw Kaf	T11
EKAM---TKEW-----FST01DRW02	Dr WL Sprechstellen LZB-Raum	T11
EKAM---TKEW-----FST01DRW03	Dr WL Sprechstellen KE-Raum	T11
EKAM---TKEW-----FST01DRW04	Dr WL Sprechstellen Relaisraum	T11
EKAM---TKEW-----FST01DRW05	Dr WL Sprechstellen Fdl-Raum	T11
EKAM---TKEW-----FST01DRW06	Dr WL Sprechstellen Dieselraum	T11
EKAM---TKEW-----FST01IFU01	Funksprechstellen innen Fdl-Raum	T11
EKAM---TKEW-----FST01IFU02	Funksprechstellen innen Stw Kaf	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01	EL/WL-elektronisch	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK01	RIS-EL/WL – Lautsprecherkreise	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK01LS01	Lautsprecher Bstg. 1	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK02	RIS-EL/WL – Lautsprecherkreise	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK02LS01	Lautsprecher Bstg. 2	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK03	RIS-EL/WL – Lautsprecherkreise	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK03LS01	Lautsprecher Vorhalle / FKA	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK04	RIS-EL/WL – Lautsprecherkreise	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK04LS01	Lautsprecher Ostgruppe	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK05	RIS-EL/WL – Lautsprecherkreise	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK05LS01	Lautsprecher Westgruppe	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK06	RIS-EL/WL – Lautsprecherkreise	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01LSK06LS01	Lautsprecher Zugbildungsgruppe	T11
EKAM---TKEW-----ZTE01VE001	Verbindungseinschübe	T11
EKAM---TKFD12764	BTS12764 |Kamen Stw Kaf	T11
EKAM---TKFD12764ANA01	Antenne SPA 920/25/18/0/DS	T11
EKAM---TKFD12764ANA02	Antenne SPA 920/25/18/0/DS	T11
EKAM---TKFD12764BTS01	GSM-R Basisstation	T11
EKAM---TKFD12764EKP01	Elektrische Komponenten	E12
EKAM---TKFD12764EKP01EBS01	Erdungs-/Blitzschutzanlage	E12
EKAM---TKFD12764EKP01KA001	Kabelanlage	E12
EKAM---TKFD12764EKP01VS001	VT 01 Verteilung GSM-R	E12
EKAM---TKFD12764EVV01	LÖVMVV 01 |Verb.vertlg GSM-R	E12
EKAM---TKFD12764EVV01VT001	LÖVMVT 01 |Verteilung GSM-R	E12
EKAM---TKFD12764MUX01	Keymile UMUX 1200	T11
EKAM---TKFK-----	Freileitungs- und Kabelanlagen	T11
EKAM---TKFU-----	Funkanlagen alt	T11
EKAM---TKFU-----RBI01	Rangier- Betriebs- & IH Funkanlagen	T11
EKAM---TKFU-----RBI01EAW01	RaFu Stw Kaf TP7	T11

EKAM---TKFU-----RBI01EAW02	RaFu Stw Kaf	T11
EKAM---TKFWT----	Fernwirktechnik (ohne BÜ)	T11
EKAM---TKFWT----FZE01	FWS Zentrale	T11
EKAM---TKGEFO001	991226638:EKAM, Fdl Kamen	T11
EKAM---TKME-----	Meldeanlagen	T11
EKAM---TKSKA0001	Cu(a):2650-km 135,9F 3838	T11
EKAM---TKSKV0001	Cu(v):2650-km 134,5F 3838	T11
EKAM---TKSKV0002	Cu(v):2650-km 134,5F 3843	T11
EKAM---TKSKV0008	CU(v):2650-km 134,5F 3843	T11
EKAM---TKSKV0009	CU(v):2650-km 134,5F 3838	T11
EKAM---TKSO-----	Sonstige TK Anlagen	T11
EKAM---TKSO-----ATW01	ATW-12764 Kamen	T11
EKAM---TKSO-----SV001	SV-Anlage Stw Kaf TK-Raum	T11
EKAM---TKSO-----SV001BAT02	Batterie 24 V	T11
EKAM---TKSO-----SV001GR001	Gleichrichter ..... V / ..... A	T11
EKAM---TKSO-----SV001GR002	Gleichrichter ..... V / ..... A	T11
EKAM---TKZDA----	Zeitdienstanlagen	T11
EKAM---TKZDA----UNE01	Uhren-Nachstelleinrichtung	T11

3.2.6.4 Strecke Kamen – Selmig

2650135TK	Telekommunikationsanlagen	T11
2650135TKBT-----	Betriebsfernmeldeanlagen	T11
2650135TKBT-----OBZB-	OBZB-Technik	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS40	OB-Fernsprechschrank FK km 138,612	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS42	OB-Fernspr. Fo – Fspr. Hoa / W 32/33	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS43	OB-Fernsprechschrank FK km 139,500	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS44	OB-Fernsprechschrank SFK SG 58	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS45	OB-Fernsprechschrank FK km 137,200	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS46	OB-Fernsprechschrank SFK ZB 55	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS47	OB-Fernsprechschrank SFK ZB 60	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS48	OB-Fernsprechschrank SFK ZB 57	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS50	OB-Fernspr,F-Kasten Fm SH Nordb., Km 142	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS51	OB-Fernspr. SFK SG 69, Km 141,292	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS52	OB-Fernspr. SFK 72/62 , Km 142.400	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS53	OB-Fernspr,F-Kasten Bstg., Km 142,171	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS54	OB-Fernspr.Kasten HP Nordbö. Ri. Dortm.	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS55	OB-Fernsprechschrank SFK SG 59 KM141,292	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS56	OB-Fernsprechschrank SFK SG 63	T11
2650135TKBT-----OBZB-OFS57	OB-Fernsprechschrank SH BÜ17	T11
2650135TKEW-----	EL/WL Anlagen	T11
2650135TKEW-----ZTE01	EL/WL-elektronisch	T11
2650135TKEW-----ZTE01LSK01	RIS-EL/WL – Lautsprecherkreise	T11
2650135TKEW-----ZTE01LSK01LS01	Lautsprecher Bstg Ri Dortmund	T11
2650135TKEW-----ZTE01LSK02	RIS-EL/WL – Lautsprecherkreise	T11
2650135TKEW-----ZTE01LSK02LS01	Lautsprecher Bstg Ri Hamm	T11
2650135TKEW-----ZTE01VE001	Verbindungseinschübe	T11
2650135TKFK-----	Freileitungs- und Kabelanlagen	T11
2650135TKFU-----	Funkanlagen alt	T11
2650135TKFWT----	Fernwirktechnik (ohne BÜ)	T11
2650135TKFWT----UTS01	FWS Unterstation	T11
2650135TKME-----	Meldeanlagen	T11
2650135TKSKA0001	Cu(a):2650-km 141,8F 3838	T11
2650135TKSKA0002	Cu(a):2650-km 137,7F 3838	T11
2650135TKSKA0003	Cu(a):2650-km 140,9F 3838	T11
2650135TKSKA0004	Cu(a):2650-km 140,9F 3838	T11
2650135TKSKA0005	Cu(a):2650-km 140,9F 3838	T11
2650135TKSKA0006	Cu(a):2650-km 137,5F 3838	T11
2650135TKSKA0007	Cu(a):2650-km 137,5F 3838	T11

2650135TKSKA0008	Cu(a):2650-km 137,5F 3838		T11
2650135TKSKA0009	Cu(a):2650-km 137,5F 3838		T11
2650135TKSKA0010	Cu(a):2650-km 141,8F 3843		T11
2650135TKSO-----	Sonstige TK Anlagen		T11
2650135TKSO-----SV001	SV-Anlage Nordbögge TK Schalhaus	24V	T11
2650135TKSO-----SV001BAT01	Batterie 24V/30Ah - 6V2 GroE 30		T11
2650135TKSO-----SV001GR001	Gleichrichter ..... V / ..... A		T11
2650135TKZDA----	Zeitdienstanlagen		T11
2650135TKZDA----NUR01	Nebenuhren-Relais		T11

3.2.6.5 Selmig

ESMG---TK	Telekommunikationsanlagen	T11
ESMG---TKBKV0001	CU: FB 103.4 ESMG.001 (Abs: 1)	T11
ESMG---TKBT-----	Betriebsfernmeldeanlagen	T11
ESMG---TKBT-----ALME-	All- und Mehrfachfernsprechtechnik	T11
ESMG---TKBT-----ALME-56ME1	Mehrfachfernsprecher 56	T11
ESMG---TKBT-----ALME-56ME1AE01	Zentrale mit Anschlußeinheiten	T11
ESMG---TKBT-----ALME-56ME1BE01	Bediengerät / Bedieneinrichtung	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-	OBZB-Technik	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-OFS01	OB70 FS BSH Bü 20 außen	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-OFS02	OB70 FS BSH Bü 19 außen	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-OFS03	OB33/SFK 46 Km 144,450 OB-Säule	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-OFS04	OB33/SFK 65 Km 144,930	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-OFS05	OB33/SFK 66 Km 144,490	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-OFS06	OB33/SFK 45 Km 144,930	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-OFS07	OB33/SFK P 75	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-OFS08	OB33/SFK N 75	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-OFS15	OB-Fernsprechschrank W 13	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-OFS16	OB-Fernsprechschrank SFK ZB 43	T11
ESMG---TKBT-----OBZB-OFS17	OB-Fernsprechschrank SFK F 68	T11
ESMG---TKBT-----WBF01	WBF – 57/61 Zentralen	T11
ESMG---TKBT-----WBF01MFS01	WB 57 – Meldefernsprecher 58	T11
ESMG---TKEW-----	EL/WL Anlagen	T11
ESMG---TKEW-----FST01	EL/WL-Sprechstellen	T11
ESMG---TKEW-----FST01DRW01	Dr WL Sprechstellen Fdl-Raum	T11
ESMG---TKEW-----FST01DRW02	Dr WL Sprechstellen TK-Raum	T11
ESMG---TKEW-----FST01DRW03	Dr WL Sprechstellen Relaisraum	T11
ESMG---TKEW-----FST01DRW04	Dr WL Sprechstellen Wm-Raum	T11
ESMG---TKEW-----FST01DRW05	Dr WL Sprechstellen Stw Sf	T11
ESMG---TKEW-----ZTR01	EL/WL Relaistechnik	T11
ESMG---TKEW-----ZTR01LSK01	RIS-EL/WL – Lautsprecherkreise	T11
ESMG---TKEW-----ZTR01LSK01LS01	Lautsprecher Nordbögge Bahnsteig 1	T11
ESMG---TKEW-----ZTR01LSK02	RIS-EL/WL – Lautsprecherkreise	T11
ESMG---TKEW-----ZTR01LSK02LS01	Lautsprecher EL BÜ 22	T11
ESMG---TKEW-----ZTR01LSK03	RIS-EL/WL – Lautsprecherkreise	T11
ESMG---TKEW-----ZTR01LSK03LS01	Lautsprecher Bü 22	T11
ESMG---TKEW-----ZTR01VE001	Verbindungseinschübe	T11
ESMG---TKEW-----ZTR01VE002	Verbindungseinschübe	T11
ESMG---TKFK-----	Freileitungs- und Kabelanlagen	T11
ESMG---TKFK-----KE001	Erdkabel	T11
ESMG---TKFK-----KE001SG001	Schrank/Gestell	T11
ESMG---TKFK-----KE001SG002	Schrank/Gestell	T11
ESMG---TKFK-----KE001SG003	Schrank/Gestell	T11
ESMG---TKFU-----	Funkanlagen alt	T11
ESMG---TKFU-----RBI01	Rangier- Betriebs- & IH Funkanlagen	T11
ESMG---TKFU-----RBI01EAW01	RaFu E27, 146,890MHz	T11
ESMG---TKFWT----	Fernwirktechnik (ohne BÜ)	T11
ESMG---TKFWT----FZE01	FWS Zentrale	T11
ESMG---TKFWT----UTS01	FWS Unterstation	T11

ESMG---TKGEFO001	991226636:ESMA, Fdl Selmig	T11
ESMG---TKME-----	Meldeanlagen	T11
ESMG---TKSKA0001	Cu(a):2650-km 145,3F 3838	T11
ESMG---TKSKA0002	Cu(a):2650-km 145,3F 3843	T11
ESMG---TKSKV0001	Cu(v):2650-km 145,3F 3145	T11
ESMG---TKSKV0002	CU(v):2650-km 145,3F 3145	T11
ESMG---TKSO-----	Sonstige TK Anlagen	T11
ESMG---TKSO-----ATW01	AFDB45288 Hamm-Selmig	T11
ESMG---TKSO-----SV001	SV-Anlage Sf TK-Raum	T11
ESMG---TKSO-----SV001BAT01	Batterie 24 V - 12V1 OpzV 50 (Hagen)	T11
ESMG---TKSO-----SV001GR001	Gleichrichter ..... V / ..... A	T11
ESMG---TKUTD----	Übertragungstechnik	T11

3.2.6.6 Selmig – Hamm Pbf

2650145TK	Telekommunikationsanlagen	T11
2650145TKBT-----	Betriebsfernmeldeanlagen	T11
2650145TKBT-----OBZB-	OB- / ZB- Fernsprecher	T11
2650145TKBT-----OBZB-OFS01	OB-Fernspr. SFK ZB 269	T11
2650145TKBT-----OBZB-OFS02	OB-Fernspr. SFK ZB 270	T11
2650145TKBT-----OBZB-OFS03	OB-Fernspr. SFK 260/269	T11
2650145TKBT-----OBZB-OFS13	OB-Fernsprechschrank SFK SG 209	T11
2650145TKBT-----OBZB-OFS14	OB-Fernsprechschrank SFK P 608	T11
2650145TKBT-----OBZB-OFS15	OB70 FS BSH Bü 22 innen	T11
2650145TKBT-----OBZB-OFS17	OB-Fernsprechschrank SFK ZB 48	T11
2650145TKBT-----OBZB-OFS18	OB-Fernsprechschrank SFK ZB 67	T11
2650145TKEW-----	EL/WL Anlagen	T11
2650145TKFK-----	Freileitungs- und Kabelanlagen	T11
2650145TKFK-----KE001	Erdkabel	T11
2650145TKFK-----KE001BU001	Bucht	T11
2650145TKFK-----KE001SG001	Schrank/Gestell	T11
2650145TKFU-----	Funkanlagen alt	T11
2650145TKME-----	Meldeanlagen	T11
2650145TKSKA0001	Cu(a):2911-km 148,4F 3187	T11
2650145TKSKA0002	Cu(a):2911-km 148,4F 3838	T11
2650145TKSKA0301	LW(a):2650-km148,7F 661751	T11
2650145TKSKA0302	LW(a):2650-km148,7F 661753	T11
2650145TKSKV0301	LW(v):2650-km148,7F 6116	T11
2650145TKSO-----	Sonstige TK Anlagen	T11
2650145TKZDA----	Zeitdienstanlagen	T11
2650145TKZDA----UNE01	Uhren-Nachstelleinrichtung	T11

3.2.6.7 Selmig – Hamm Rbf

2910002TK	Telekommunikationsanlagen	T11
2910002TKBT-----	Betriebsfernmeldeanlagen	T11
2910002TKBT-----OBZB-	OB- / ZB- Fernsprecher	T11
2910002TKBT-----OBZB-OFS04	OBFS SFK 58	T11
2910002TKEW-----	EL/WL Anlagen	T11
2910002TKFK-----	Freileitungs- und Kabelanlagen	T11
2910002TKFU-----	Funkanlagen alt	T11
2910002TKME-----	Meldeanlagen	T11
2910002TKSKA0001	Cu(a):2910-km 3,2F 3838	T11
2910002TKSKA0002	Cu(a):2910-km 3,2F 3843	T11
2910002TKSO-----	Sonstige TK Anlagen	T11
2911145TK	Telekommunikationsanlagen	T11
2911145TKBT-----	Betriebsfernmeldeanlagen	T11
2911145TKBT-----OBZB-	OB- / ZB- Fernsprecher	T11
2911145TKBT-----OBZB-OFS01	OB-Fernspr. M Schutzgeh.SFK A 103	T11
2911145TKBT-----OBZB-OFS10	OB-Fernsprechschrank SFK 78	T11
2911145TKEW-----	EL/WL Anlagen	T11

2911145TKEW-----FST01	EL/WL-Sprechstellen	T11
2911145TKEW-----FST01AFU01	Funksprechstellen außen n.betriebswich	T11
2911145TKFK-----	Freileitungs- und Kabelanlagen	T11
2911145TKFU-----	Funkanlagen alt	T11
2911145TKME-----	Meldeanlagen	T11
2911145TKSO-----	Sonstige TK Anlagen	T11

3.2.6.8 Bft Autobahn – Selmig

2910000TK	Telekommunikationsanlagen	T11
2910000TKBKV0001	CU: FB 331116.003 (Abs: 3)	T11
2910000TKBKV0002	CU: FB 331116.002 (Abs: 2)	T11
2910000TKBKV0003	CU: FB 331120.002 (Abs: 2)	T11
2910000TKBKV0004	CU: FB 331116.001 (Abs: 1)	T11
2910000TKBKV0005	CU: FB 331115.010 (Abs: 10)	T11
2910000TKBT-----	Betriebsfernmeldeanlagen	T11
2910000TKBT-----OBZB-	OBZB-Technik	T11
2910000TKBT-----OBZB-OFS15	OB-Fernsprechschrank SFK 55	T11
2910000TKBT-----OBZB-OFS16	OBFS SH BÜ1	T11
2910000TKBT-----OBZB-OFS19	OBFS SFK 55	T11
2910000TKBT-----OBZB-OFS20	OB-Fernsprechschrank SBK 53, Außensprech	T11
2910000TKBT-----OBZB-OFS21	OB-Fernsprechschrank SBK 54, Außensprech	T11
2910000TKEW-----	EL/WL Anlagen	T11
2910000TKFK-----	Freileitungs- und Kabelanlagen	T11
2910000TKFU-----	Funkanlagen alt	T11
2910000TKME-----	Meldeanlagen	T11
2910000TKSKA0001	Cu(a):2910-km 0,4F 3145	T11
2910000TKSKA0002	Cu(a):2910-km 0,4F 3145	T11
2910000TKSKA0003	Cu(a):2910-km 0,4F 3833	T11
2910000TKSKA0004	Cu(a):2910-km 0,4F 3833	T11
2910000TKSKA0005	Cu(a):2910-km 0,4F 3833	T11
2910000TKSKV0001	Cu(v):2910-km 0,4F 3145	T11
2910000TKSKV0006	CU(v):2910-km 0,4F 3145	T11
2910000TKSO-----	Sonstige TK Anlagen	T11
2910000TKTT00001	Trogtrasse ..	T11

3.2.7 Elektrische Energieanlagen (50-Hz-Anlagen)

3.2.7.1 HOA

Regel- und Gegengleis Kamen – Nordbögge sind in km 135,948 mit Abtastern einer Heißläufer- und Festbremsortungsanlage des Anlagentypen SST Phoenix MB (HOA/FBOA) ausgerüstet. Die Meldeeinrichtung ist beim Fdl Sf angeordnet.

3.2.7.2 Weichenheizung

Alle Weichen im Bf Kamen sind mit Weichenheizungen ausgestattet.

Es existieren die Weichenheizstationen 1 (16,7 Hz, 462V von 2021) und 2 (16,7 Hz, 462V von 2021). Die Station 1 versorgt die Weichen W4, W5, W6, W7, W13 und W14. Die Station 2 versorgt die Weichen W33, W34, W37, W38, W39 und W40.

Alle Weichen der Üst Nordbögge sind mit Weichenheizungen ausgestattet.

Es existiert die Weichenheizstation 1 (16,7 Hz, 462V von 2002[11]), welche die 4 Weichen versorgt.

[11] „Nach Absprache mit Hr. Baumann, ältestes IBN Datum 01.12.2002 (Teilsanierung)“

Alle Weichen des Bf Abzw Selmig sind mit Weichenheizungen ausgestattet.

Es existieren die Weichenheizstationen 1 (16,7 Hz, 462V von 2012[12]) und 2 (50Hz, 400V von 2007). Die Station 1 versorgt die Weichen W2, W3, W4, W6, W7, W8, W9, W10, W11, W12, W14, W15. Die Station 2 versorgt die Weichen W1 und W13.

3.2.8 Maschinentechnische Anlagen

Keine besonderen Anmerkungen

3.2.9 Oberleitungsanlagen (16,7 Hz inkl. OSE)

Zulässige Oberstromwerte VzG-Strecke 2650 = 900A

Die Strecke 2650 von Dortmund-Kurl bis Selmig ist Bauart Re200.

Die Überholgleise 11 und 3 / 4 inkl. Ausziehgleis im Bahnhof Kamen sind Bauart Re100. Der Anschluss GEG und die Flankenschutzstümpfe in Gleis 11 sind nicht überspannt (Anlage 13-2).

Im Bereich der Üst Nordbögge Hp hat das Streckengleis 2650-2 die Schaltgruppe 202, vermutlich historisch gewachsen, da Nordbögge Bahnhof war[13].

Im Bahnhof Selmig kommen Bauformen Re100, Re160 und Re200 zum Einsatz. Für eine genaue Differenzierung siehe Anlage 13-3.

Die Strecke 2910 ist Bauart Re100.

3.3 Bahnübergänge / Reisendenübergänge

Lfd Nr.	Strecke (VzG)	Bezeichnung, Lage	Sicherung	Überwachungsart	IBN (Jahr)	Technischer Platz
01 [14]	2650	BÜ12 Südkamener Str.	TV	BÜS 72-D LzHH-Hp (TV)	1985	2650131BU134-065
02	2650	BÜ19 Kirchspiel 144,314	GFR	EBÜT 80 LzHH-Hp	1990	ESMG---BU144-314
03	2650 2910	BÜ20 Provinzialstr. 145,043	GFR	EBÜT 80 LzHH-Hp	1990	ESMG---BU145-043
04	2650 2910	BÜ21 Wiescherhöfener Str. 145,318	GFR	EBÜT 80 LzHH-Hp	1990	ESMG---BU145-318
05	2650	BÜ22 Friedhofsweg 145,689	TV	EBÜT 80 LzHH-Hp (TV)	1990	2650145BU145-689

3.4 Personal

[12] „Nach Absprache mit Hr. Baumann, ältestes IBN Datum 01.01.2012 (Teilsanierung).“
[13] Vgl. Plan 1033005227 „EBSL2650 .135.KAMEN - HAMM /NORDBÖGGE“
[14] Der Bahnübergang wird Ende 2023 für den Verkehr gesperrt. Eine zeitnahe Aufhebung ist geplant.

Technischer Platz	Summe	ESTW	DSTW	LST	BUE	BZ	ZBA	Abteilung	BST	RKOST	Tätigkeit
VZP-Effekt ohne TP	-12,33	-12,33	0	0	0	0	0	I.NB-W-N-HM	373167	46110	4712 – Fdl einf Infrastr
VZP-Effekt ohne TP	6,13	6,13	0	0	0	0	0	I.NB-W-N-HM	373167	46110	0318 – ESTW Fdl
VZP-Effekt ohne TP	0	0	0	0	0	0	0				

4 Darstellung des Soll-Zustands

4.1 Übersichtsplan-Soll

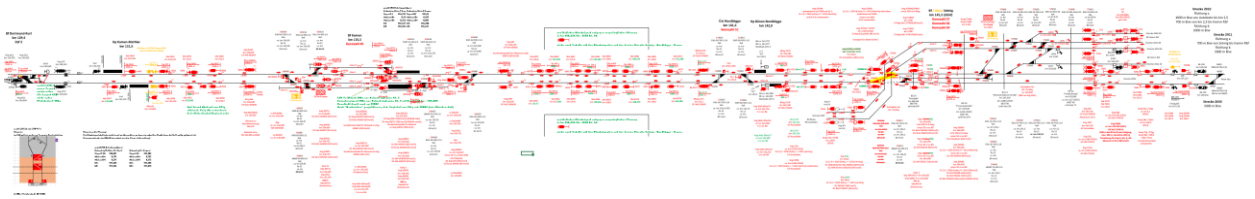


Abbildung 2: Soll-Skizze (siehe Anlage 1)

4.2 Anlagenbeschreibung

Die Anforderungen der technischen Fachbereiche in Kapitel 4.4 sind zu beachten.

4.2.1 Strecke 2650 von Dortmund-Kurl nach Hamm (Westf) Pbf Abzw Hps

☐ Die Anlagen der freien Strecke und der Betriebsstellen bleiben unverändert.

☒ Die folgenden Anlagen der freien Strecke bzw. Betriebsstelle sind im Rahmen des Projekts neu zu verändern:

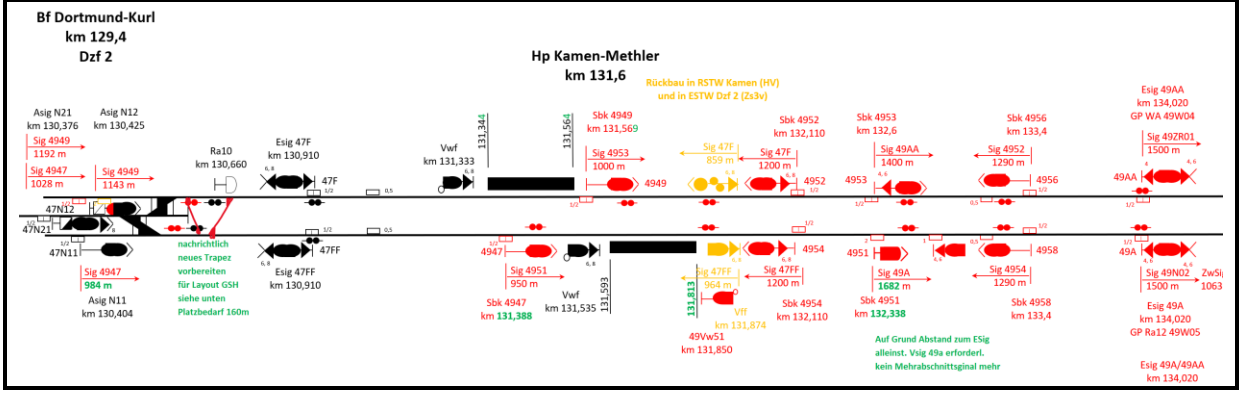
Die Betriebsstellen Kamen, Nordbögge und Selmig werden in ESTW-Technik erneuert.

Zuglenkung					
SB für einzelne Zug-straßen	Signal-selbststell-betrieb	Programm-selbststell-be-trieb	Durchfahr-be-trieb	Zuglenkung mit Lenkziffer	Zuglenkung mit Lenkplan
☐	☐	☐	☐	☐	☒

4.2.1.1 Schnittstelle Strecke Dortmund-Kurl – Kamen, Netzgrenze zu Dortmund-Kurl (Netz Hagen)

Zwischen den Bahnhöfen Dortmund Kurl und Kamen liegt der Haltepunkt Kamen Methler.

Strecke Dortmund Kurl – Kamen**, Strecke** 2650
Grenze neu bei km ESig 47F in km 130,910 bis A in km *134,020*



Vereinbarung mit dem Schnittstellenpartner
Schnittstelle an das ESTW Zulaufstrecke II (ESTW-L) – Die Daten wurden aus der VP ESTW Zulauf II übernommen.

Benachbarte Stellwerk IST:

Benachbartes Stellwerk	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Bemerkung(en)	Technischer Platz
Dortmund Scharnhorst	Sp Dr S 59 (Bf Scharnhorst) Sp Dr S 60 (Bf Kurl)	1965	Stellt den Bf Kurl fern	Tisch unterteilt in 59 für Scharnhorst und 60 für Kurl	EDSH---LSI----SF EDKU---LSA----SF

Benachbarte Stellwerk SOLL:

Benachbartes Stellwerk	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Bemerkung(en)	Technischer Platz
Dzf	ESTW-L	2027		Dortmund Zulaufstrecke II	NEU

Bahnübergänge

Bezeichnung	Lage [km]
BÜ Husener Str. (Bü 5)	130,428 (*Eine Beseitigung ist geplant)

Übersicht der Fahrstraßen siehe Anhang

Bremswegabstände

☒ Regelbremswege bleiben unverändert

☐ Es sind folgende Änderungen vorzusehen:

Strecke	Bremswegabstand neu	ggf. weitere Strecken	Bremswegabstand neu

Zuglenkung

SB für einzelne Zugstraßen	Zuglenkung mit Lenkplan
☐	☒

Gleisanschlüsse / Nebenanlagen / Gleisabschlüsse / Ortsstellbereiche

Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine			

Veränderung im Soll-Zustand

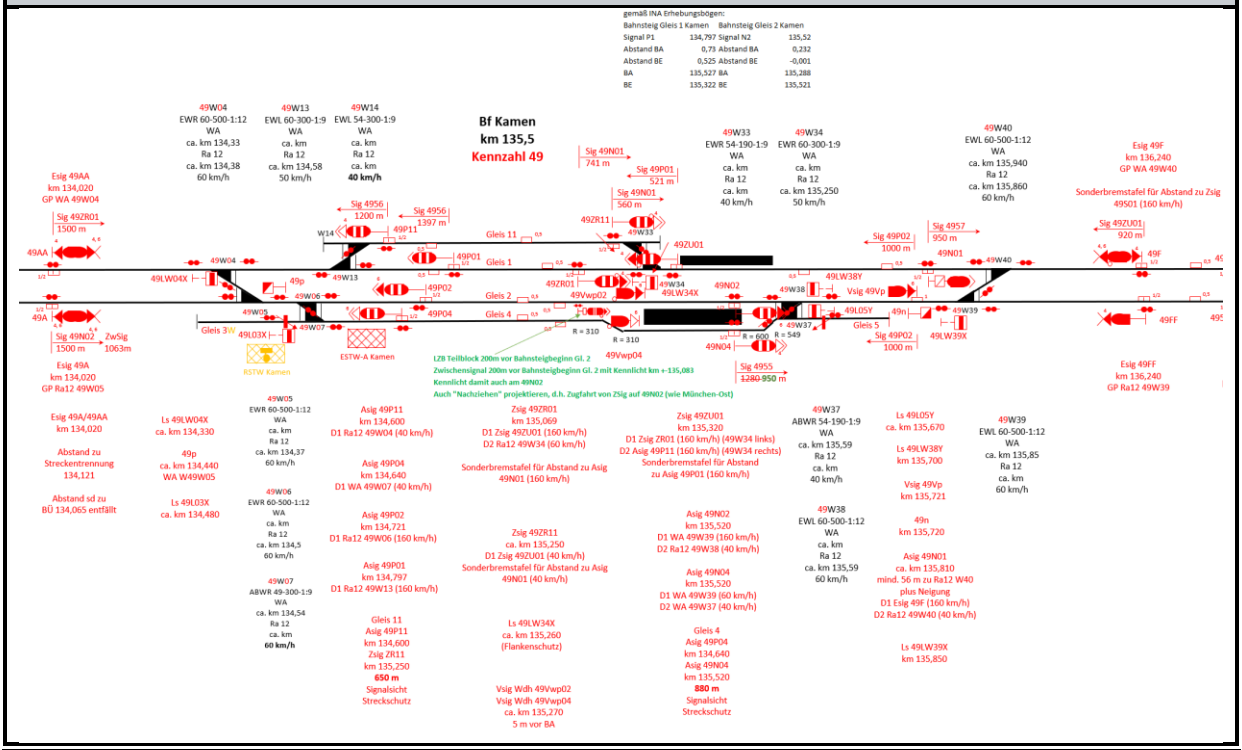
Siehe Skizze

Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis

Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2650	a	☐	☐	☐	☒
2650	b	☐	☐	☐	☒

4.2.1.2 Betriebsstelle Kamen

Betriebsstelle Kamen, **Strecke** 2650, **Grenzen bei km** 134,020 und 136,240



Übersicht der Fahrstraßen siehe Anhang

Bremswegabstände

☒ Regelbremsweg€ bleiben unverändert: Es sind gemäß Soll-Skizze Sonderbremstafeln vorgesehen.

☒ Es sind folgende Änderungen vorzusehen:

Es sind auch auf Grund der Auflösung des Halbregelabstandes Sonderbremstafeln gem. Skizze vorzusehen. Der Bremsweg der Strecke bleibt unverändert.

Im Gleis 2 soll zwischen dem Signal 49A und 49N02 LZB-Teilblock vor dem Bahnsteig zum schnellen Nachfahren zum Einsatz kommen. CIR-ELKE ermöglicht Teilblockfahrten auch in Bahnhofsgleisen. Sofern es die Planungs- und Projektierungsrichtlinien zulassen, ist ein zusätzliches Hauptsignal vor Beginn des Bahnsteigs inkl. D-Weg zu planen, dass ein schnelles Nachfahren auch für signalgeführte Züge ermöglicht.

Strecke	Bremswegabstand neu	ggf. weitere Strecken	Bremswegabstand neu

Zuglenkung

SB für einzelne Zugstraßen	Zuglenkung mit Lenkplan
☐	☒

Flankenschutzeinrichtungen und Gleissperren

Zugfahrt		Während einer Zugfahrt ist das Rangieren verboten im Gleis	Das Rangierverbot spricht aus	Bemerkungen
auf Fahrweg	nach Gleis / in Richtung			

Rangierverbote werden nach den Regeln der Planungsrichtlinie 408 ausgesprochen und sind nicht Bestandteil der Ril 413

Gleisanschlüsse / Nebenanlagen / Gleisabschlüsse / Ortsstellbereiche			
Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine			

Veränderung im Soll-Zustand
Spurplanoptimierungen im Bahnhof Kamen wurden bereits 2018 in Alttechnik durchgeführt. Es sind keine weiteren Spurplananpassungen vorzunehmen.

Stellwerk€	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Gleisfreimeldung durch	Bemerkung	Technischer Platz
ESTW-A	ESTW	IBN		Az	Flächenreservierung	NEU

Weitere Anlagen LST	
Bezeichnung	Anzahl
EKAM---LS+---LZB	1 LZB-Zentrale Bauform L72 Hochrüstung der LZB L72 auf LZB L72 CIR-ELKE mit Austausch der ÜTR- und E/A Schränke in 2019

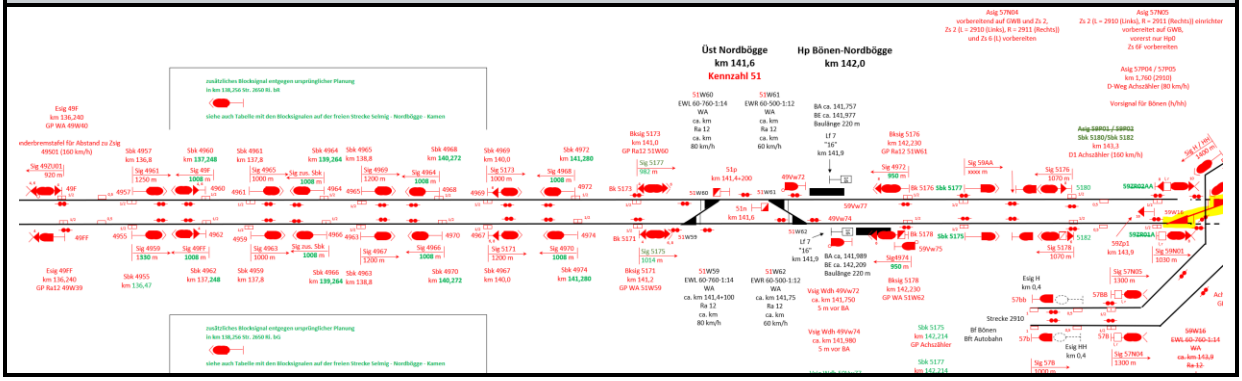
Bahnübergänge	
Bezeichnung	Lage [km]
keine	

4.2.1.3 Streckenabschnitt Kamen – Selmig

Nordbögge:

Auf dem Streckenabschnitt befindet sich die Überleitstelle Nordbögge in km 141,627 sowie der Haltepunkt Bönen-Nordbögge in km 142,005. Beide Betriebsstellen werden getrennt als Haltepunkt (ENOB) und Überleitstelle (ENOBU) im AG850/Ril100 dargestellt, da die Darstellung im VzG sonst falsch wäre (Yen-Zeichen nach Benennung der Betriebsstelle). Dies wird beibehalten.

Strecke Kamen – Üst Nordbögge – Selmig, **Strecke** 2650



Bahnübergänge

Bezeichnung	Lage [km]
Keine	

Übersicht der Fahrstraßen siehe Anhang

Bremswegabstände

☒ Regelbremswege bleiben unverändert

☐ Es sind folgende Änderungen vorzusehen:

Strecke	Bremswegabstand neu	ggf. weitere Strecken	Bremswegabstand neu

Zuglenkung

SB für einzelne Zugstraßen	Zuglenkung mit Lenkplan
☐	☒

Flankenschutzeinrichtungen und Gleissperren

Zugfahrt		Während einer Zugfahrt ist das Rangieren verboten im Gleis	Das Rangierverbot spricht aus	Bemerkungen
auf Fahrweg	nach Gleis / in Richtung			

Rangierverbote werden nach den Regeln der Planungsrichtlinie 408 ausgesprochen und sind nicht Bestandteil der Ril 413

Gleisanschlüsse / Nebenanlagen / Gleisabschlüsse / Ortsstellbereiche

Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine			

Veränderung im Soll-Zustand

GWB-Blockteilung

Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis					
Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2650	a	☐	☐	☐	☒
2650	b	☐	☐	☐	☒

Gleisanlagen[15]				
Verkehrl. Gleisnr.[16]	Verwendung	Betriebl. Gleisnr.	Richtung a, b (auf Signal)	Gleisnutzlänge (m)
1	Durchgehendes Hauptgleis mit Bahnsteig	2	b	220
2	Durchgehendes Hauptgleis mit Bahnsteig	3	a	220

4.2.1.4 Blocksignalabstände Strecke 2650:

Tabelle Blocksignale und Abstände			
Strecke 2650 Richtung aR			
Bezeichnung	Kilometer [Lage]	Abstand [km]	Informationen
47N11	*130,404*		*ASig Kurl*
4947	131,388	0,984	
4951	132,338	0,95	
49A	134,020	1,682	ESig Kamen
LZB-Teilblock	135,083	1,063	BA=135,322
49N2	135,520	0,437	BE=135,527
4955	136,470	0,95	
4959	137,800	1,33	
4963	138,800	1	
4967	140,000	1,2	
Bk 5171	141,200	1,2	BA ca.=141,989
5175	142,214	1,014	BE ca.=142,209
59A	143,900	1,686	ESig Selmig
59N01	144,930	1,03	ASig Selmig
5979	146,000	1,07	
5983	147,000	1	
Bk 269	*148,216*	*1,216*	*Bk Hps*

[15] Gleisnutzlängen können sich nach signaltechnischer Ausstattung unterscheiden, insb. kommt es bei LZB-Halten zu Längenverlusten. Bei konkreten Anfragen kontaktieren Sie bitte die Fachabteilung.
[16] Verkehrliche und betriebliche Gleisnummer werden mit der nächsten Änderung des Infrastrukturregisters gleichgesetzt.

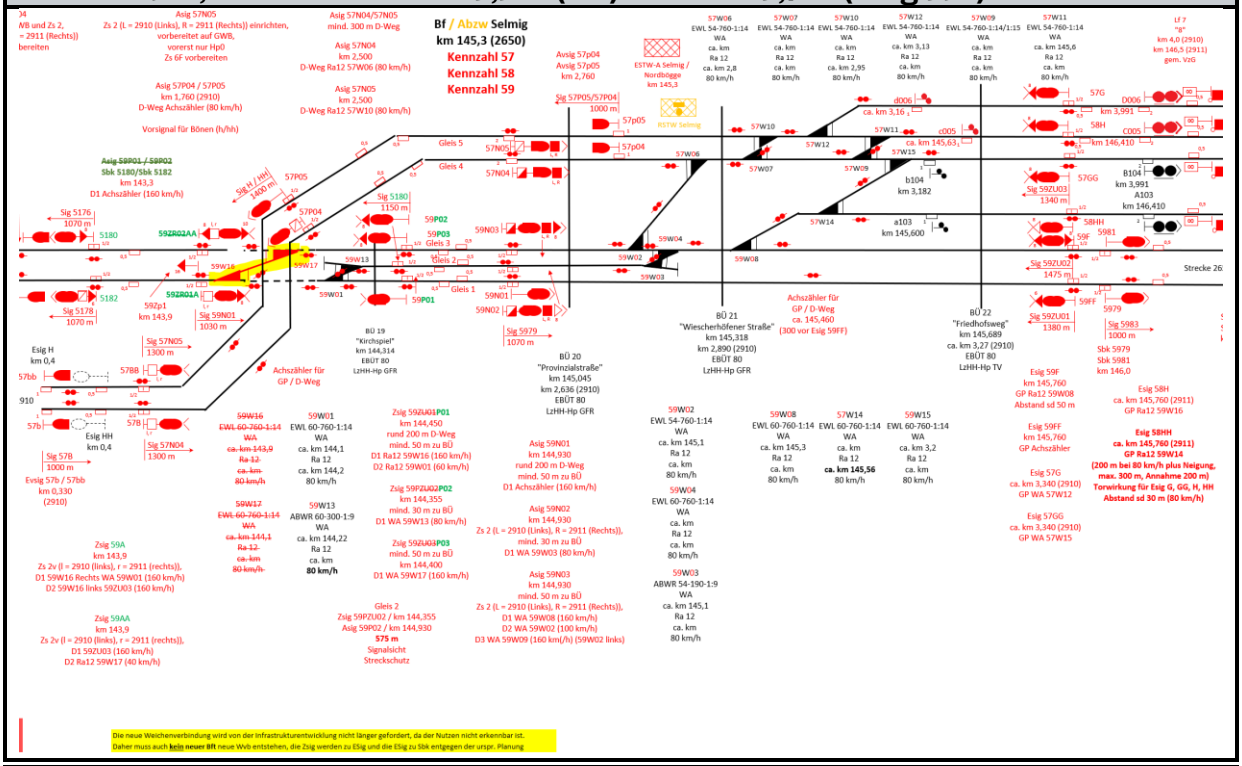
Tabelle Blocksignale und Abstände			
Strecke 2650 Richtung aG			
Bezeich-nung	Kilometer [Lage]	Abstand [km]	Informatio-nen
47N12	*130,425*		*ASig Kurl*
4949	131,569	1,144	
4953	132,600	1,031	
49AA	134,020	1,42	ESig Kamen
49ZR01	135,069	1,049	ZSig Kamen
49N01	135,810	0,741	ASig Kamen
4957	136,800	0,99	
4961	137,800	1	
4965	138,800	1	
4969	140,000	1,2	
Bk 5173	141,200	1,2	Bk ENOBU
5177	142,214	1,014	
59AA	143,900	1,686	ESig Selmig
59N03	144,930	1,03	ASig Selmig
5981	146,000	1,07	
5985	147,000	1	
Bk 206	*148,216*	1,216	*Bk Hps*

Tabelle Blocksignale und Abstände			
Strecke 2650 Richtung bR			
Bezeich-nung	Kilometer [Lage]	Abstand [km]	Informationen
5984	147,100		
59F	145,760	-1,34	ESig Selmig
59P3	144,400	-1,36	ASig Selmig
5180	143,300	-1,100	
Bk 5176	142,230	-1,070	BA ca.=141,757 BE ca.=141,977
4972	141,280	-0,950	
4968	140,272	-1,008	
4964	139,264	-1,008	
zus. Sbk	138,256	-1,008	
4960	137,248	-1,008	
49F	136,240	-1,008	ESig Kamen
49ZU01	135,320	-0,920	ZSig Kamen
49P01	134,797	-0,523	ASig Kamen
4956	133,400	-1,397	
4952	132,110	-1,290	
47F	*130,910*	*-1,200*	*ESig Kurl*

Tabelle Blocksignale und Abstände			
Strecke 2650 Richtung bG			
Bezeich-nung	Kilometer [Lage]	Abstand [km]	Informationen
5986	147,100		
59FF	145,760	-1,34	ESig Selmig
59P01	144,450	-1,31	ASig Selmig
5182	143,300	-1,150	
Bk 5178	142,230	-1,070	Bk ENOBU
4974	141,280	-0,950	
4970	140,272	-1,008	
4966	139,264	-1,008	
zus. Sbk	138,256	-1,008	
4962	137,248	-1,008	
49FF	136,240	-1,008	ESig Kamen
49P02	134,721	-1,519	ASig Kamen
4958	133,400	-1,321	
4954	132,110	-1,290	
47FF	*130,910*	*-1,200*	*ESig Kurl*

4.2.1.5 Betriebsstelle Selmig

Betriebsstelle Selmig
Strecke 2650, **Grenzen bei km 142,6xx (ESig 59A) bis km 145,760 (ESig 59F)**
Strecke 2910, **Grenzen bei km 0,330 (ESig 57B) bis km 3,340 (ESig 57G)**
Strecke 2911, **Grenzen bei km 145,321 (W8) bis km 145,760 (ESig 59F)**



Gleisanlagen

Verkehrl. Gleisnr.	Verwendung	Betriebl. Gleisnr.	Richtung (a, b)	Gleisnutzlänge (m)
-	Durchgehendes Hauptgleis 2650a	1	a	Örtl. Messen
-	Überhol-/Puffergleis	2	a, b	Örtl. Messen
-	Durchgehendes Hauptgleis 2650b	3	b	Örtl. Messen
-	Durchgehendes Hauptgleis 2910a	4	a	Örtl. Messen
-	Durchgehendes Hauptgleis 2910b	5	b	Örtl. Messen

Übersicht der Fahrstraßen siehe Anlage

Bremswegabstände

☒ Regelbremswege bleiben unverändert

☐ Es sind folgende Änderungen vorzusehen:

Strecke	Bremswegabstand neu	ggf. weitere Strecken	Bremswegabstand neu

Zuglenkung

SB für einzelne Zugstraßen	Zuglenkung mit Lenkplan
☐	☒

Flankenschutzeinrichtungen und Gleissperren

Zugfahrt		Während einer Zugfahrt ist das Rangieren verboten im Gleis	Das Rangierverbot spricht aus	Bemerkungen
auf Fahrweg	nach Gleis / in Richtung			

Rangierverbote werden nach den Regeln der Planungsrichtlinie 408 ausgesprochen und sind nicht Bestandteil der Ril 413

Gleisanschlüsse / Nebenanlagen / Gleisabschlüsse / Ortsstellbereiche			
Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine			

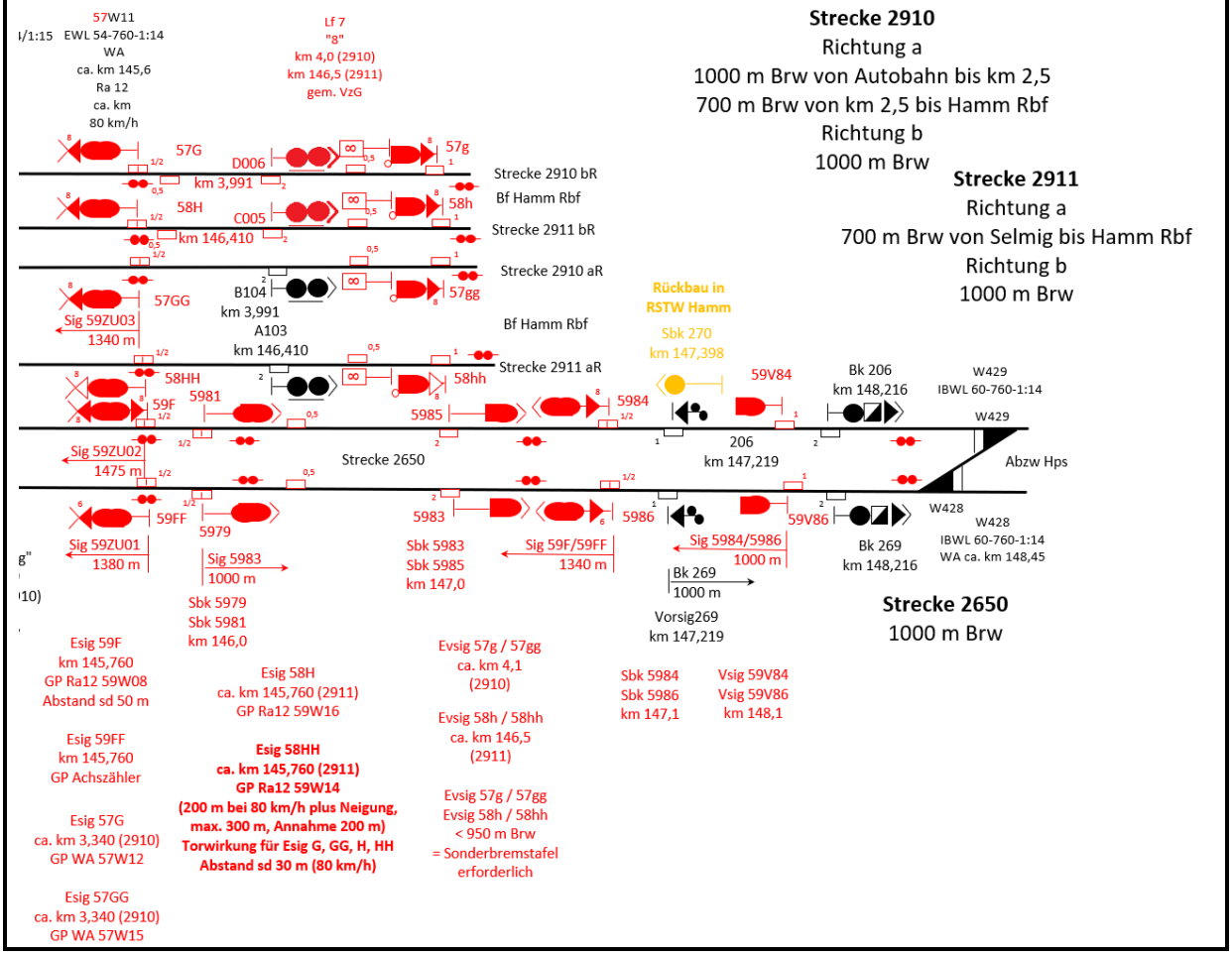
Veränderung im Soll-Zustand
~~2 neue Weichen~~ (gestrichen von I.NB-W-E, der Spurplan bleibt unverändert.)
Der Bf Abzw Selmig wird zu einem Bahnhof (mit ESig und ASig auch auf der Str. 2910)
~~Neuer Bahnhofsabschnitt mit Zwischensignalisierung auf Grund der neuen Wvb~~ (siehe erster Anstrich)
Zs2 „L“ linkes Gleis (2910) und „R“ rechts Gleis (2911) nach Hde nach Absprache mit Betrieb Hamm (Friemoth)
Nachrüstung GWB zwischen Selmig und Rbf (Str. 2910 und Str. 2911)

Stellwerk	Technik	Bau-jahr	ferngesteuert / fern-gestellt	Gleisfreimeldung durch	Bemer-kung	Technischer Platz
ESTW-A	ESTW	IBN	Fernstellung ENOBU	Az		neu

Bahnübergänge			
Bezeichnung	Bauart	Lage [km]	Technischer Platz
BÜ19 Kirchspiel	EBÜT 80 LzHH	144,314	ESMG---BU144-314
BÜ20 Provinzialstr.	EBÜT 80 LzHH	145,043	ESMG---BU145-043
BÜ21 Wiescherhöfener Str.	EBÜT 80 LzHH	145,318	ESMG---BU145-318
BÜ22 Friedhofsweg	EBÜT 80 LzHH	145,689	2650145BU145-689

4.2.1.6 Streckenabschnitt Selmig - Hamm

Strecken Selmig - Hamm
Strecke 2650 – Selmig - Hamm (Westf) Rbf Hps (Bft) (Bksig 5983) und weiter bis Hps
Nachrichtlich, gilt auch für 3.1.2 und 0:
***Strecke** 2910 – Selmig - Hamm (Westf) Rbf Hda (Bft) (ESig B104)*
***Strecke** 2911 – Selmig - Hamm (Westf) Rbf Hda (Bft) (ESig A103)*



Bahnübergänge

Bezeichnung	Lage [km]
Keine (die BÜ befinden sich nicht auf den Strecken)	

Übersicht der Fahrstraßen siehe Anlage

Bremswegabstände

☒ Regelbremsweg(e) bleiben unverändert

☒ Es sind folgende Änderungen vorzusehen:

Siehe Punkt „Bremswegabstände“ im nächsten Abschnitt (Ergebnis Fachplanung wegen Signalstandorten)

Strecke	Bremswegabstand neu	ggf. weitere Strecken	Bremswegabstand neu

Zuglenkung

SB für einzelne Zugstraßen	Zuglenkung mit Lenkplan
☐	☒

Gleisanschlüsse / Nebenanlagen / Gleisabschlüsse / Ortsstellbereiche			
Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine			

Veränderung im Soll-Zustand
Umbau in ESTW-Zentralblock zwischen Hps und Selmig.
Rückbau vorhandener Sbk in Alttechnik

Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis					
Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2650	a	☐	☐	☐	☒
2650	b	☐	☐	☐	☒
2910	a	☐	☐	☐	☒
2910	b	☐	☐	☐	☒
2911	a	☐	☐	☐	☒
2911	b	☐	☐	☐	☒

Benachbarte Stellwerke	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Bemerkung(en)	Technischer Platz
Hpf	Sp Dr S 60	1981	Abzw Hps wird ferngestellt	nein	EHM----LSI---HPF
Hro	Sp Dr S 60	1968	nein	nein	EHRB---LSI---HRO
Hrw	Sp Dr S 60	1976	nein	nein	EHRB---LSI---HRW

4.2.2 Strecke 2910 von Bönen Bft Autobahn nach Hamm Rbf

Geschwindigkeiten gemäß VzG (Jfpl 2024)				
Strecke	aR		bR	
	Abschnitt (von – bis km)	Geschwindigkeit (km/h)	Abschnitt (von – bis km)	Geschwindigkeit (km/h)
2910	0,0 – 4,0	80	Wie Richtung aR	
2910	4,0 – 4,2	40		

Bremswegabstände				
Strecke	a		b	
	ab / bis km	Bremswegabstand	ab / bis km	Bremswegabstand
2910	bis km 2,5	1000m		
2910	ab km 2,5	700m		
2910			Gesamt	1000m

Im Rahmen der Fachplanung ist zu überprüfen, ob der Hauptsignal-Vorsignal-Abstand zwischen den Signalen:

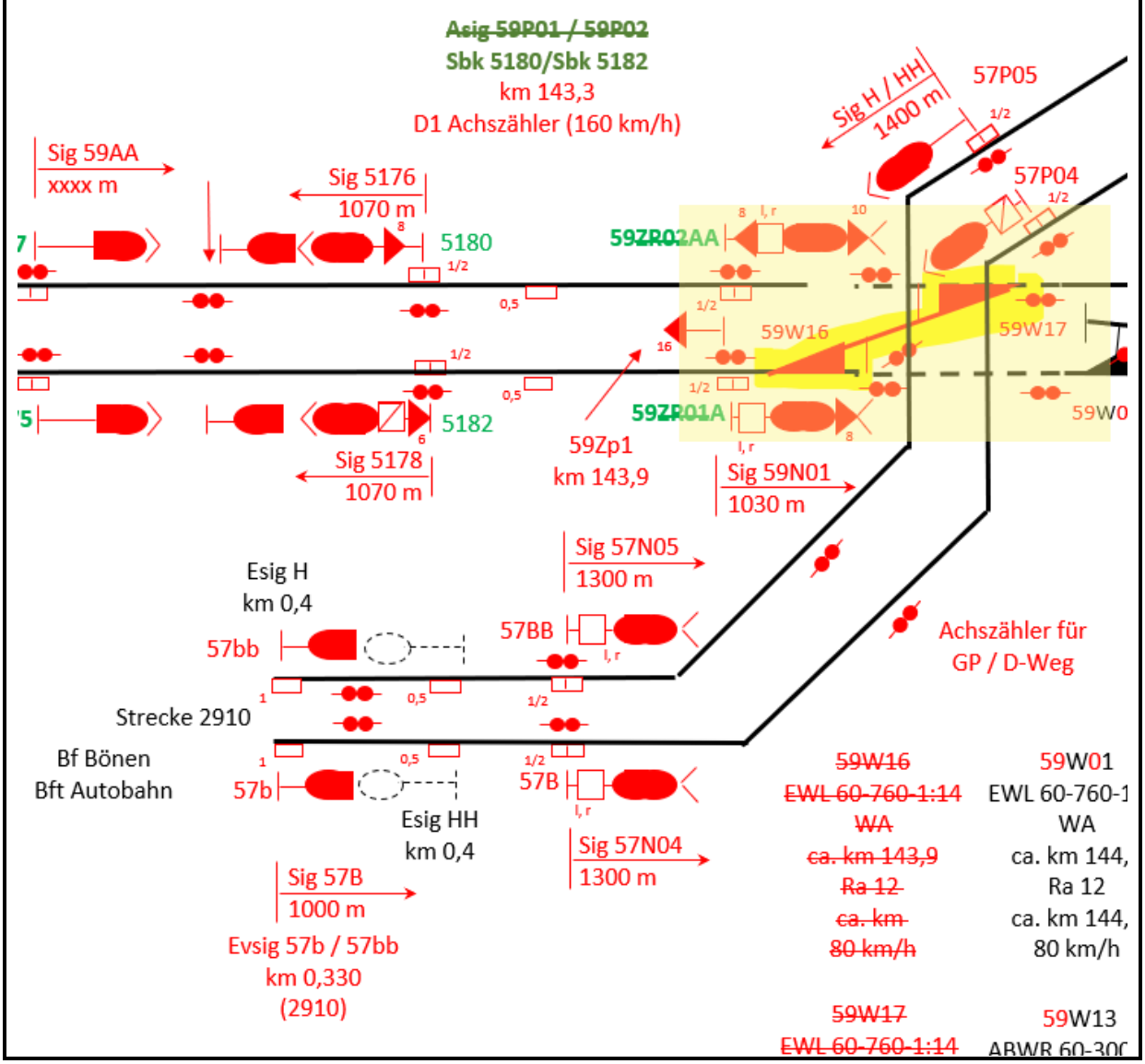
Hauptsignal C005 zu Vorsignal c005 und

Hauptsignal D006 zu Vorsignal c006

mindestens 950m beträgt. Die Standorte der neuen Vorsignale c005 und d006 ist möglichst so zu wählen, dass dieser Abstand eingehalten wird. Sollte dies aus technischen Gründen unmöglich sein, so ist analog der Strecken 2910aR und 2911aR der Bremsweg auf den Strecken 2910aG und 2911aG von 1000m auf 700m zu verkürzen.

4.2.2.1 Streckenabschnitt Bönen Bft Autobahn - Selmig

Strecke 2910 Bönen Bft Autobahn – Selmig



Bahnübergänge

Bezeichnung	Lage [km]
Keine (BÜ sind nicht auf der Strecke)	

Kilometersprünge

Strecke	km	RiKz (0, 1, 2)	Bezeichnung
Keine	-	-	-

Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis

Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2910	a	☐	☒	☐	☐
2910	b	☐	☒	☐	☐

Ausweichanschlussstellen / Gleisanschlüsse

Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine	-	-	-

Ausweichanschlussstellen / Gleisanschlüsse					
Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar		Signaltechn. Schutz		IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
Benachbarte Stellwerke	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Bemer-kung(en)	Technischer Platz
Böf[17]	Sp Dr L 30	1964	Bft Autobahn wird ferngestellt	nein	EBEO---LSI--BOEF

[17] Soll 2028 durch ESTW ersetzt werden

4.2.2.2 Streckenabschnitt Selmig – Hamm Rbf Hde

Strecke 2910 Selmig – Hamm Rbf
Siehe 4.2.1.6 Streckenabschnitt Selmig - Hamm

Bahnübergänge

Bezeichnung	Lage [km]
Keine (BÜ befinden sich nicht auf der Strecke)	

Kilometersprünge

Strecke	km	RiKz (0, 1, 2)	Bezeichnung
Keine	-	-	-

Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis

Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2910	a	☐	☐	☐	☒
2910	b	☐	☐	☐	☒

Ausweichanschlussstellen / Gleisanschlüsse

Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine	-	-	-

Benachbarte Stellwerke	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Bemerkung(en)	Technischer Platz
Hro	Sp Dr S 60	1968	nein	nein	EHRB---LSI---HRO
Hrw	Sp Dr S 60	1976	nein	nein	EHRB---LSI---HRW

Zur Herstellung des Gleiswechselbetriebes zwischen Selmig und Hamm Rbf werden je Strecke ein Einfahrsignal und ein Vorsignal nachgerüstet (s. Skizze). Ab den neuen Einfahrsignalen vom Gegengleis werden entsprechende Zugstraßen gemäß der Redimensionierung Hamm Rbf zur Anbindung des MultiHub geschaffen und umgekehrt. Dafür sind im Bahnhof Hamm Rbf alleinstehende Signale Zs 6 im Fahrweg von den Ausfahrsignalen P441, P451 und P443 aufzustellen.

4.2.3 Strecke 2911 Selmig – Hamm Rbf; Streckenabschnitt Selmig – Hamm Rbf Hda/Hde

Strecke 2911 Selmig – Hamm Rbf Hda/Hde
Siehe 4.2.1.6 Streckenabschnitt Selmig - Hamm

Bahnübergänge

Bezeichnung	Lage [km]
Keine	

Kilometersprünge

Strecke	km	RiKz (0, 1, 2)	Bezeichnung
Keine	-	-	-

Betriebsweise bei Fahren auf dem Gegengleis

Strecke	Richtung	entfällt wegen eingleisiger Strecke	Mit Befehl	Mit Zs8	Mit Zs6 (ständig eingerichtet)
2910	a	☐	☐	☐	☒
2910	b	☐	☐	☐	☒

Zur Herstellung des Gleiswechselbetriebes zwischen Selmig und Hamm Rbf werden je Strecke ein Einfahrsignal und 1 Vorsignal nachgerüstet (s. Skizze). Ab den neuen Einfahrsignalen vom Gegengleis werden entsprechende Zugstraßen gemäß der Redimensionierung Hamm Rbf zur Anbindung des MultiHub geschaffen und umgekehrt. Dafür sind im Bahnhof Hamm Rbf alleinstehende Signale Zs 6 im Fahrweg von den Ausfahrsignalen P441, P451 und P443 aufzustellen.

Ausweichanschlussstellen / Gleisanschlüsse

Anschlüsse	Über W/ / Gl erreichbar	Signaltechn. Schutz	IAV-Nr. / Vertragslaufzeit
keine	-	-	-

Benachbarte Stellwerke	Technik	Baujahr	ferngesteuert / ferngestellt	Bemerkung(en)	Technischer Platz
Hro	Sp Dr S 60	1968	nein	nein	EHRB---LSI---HRO
Hrw	Sp Dr S 60	1976	nein	nein	EHRB---LSI---HRW

4.3 Bedien- und Steuerkonzept

Die Betriebssteuerungsstrategie sieht vor, dass zukünftig das Netz von 97 dezentralisierten Steuerzentralen (SZ) gesteuert wird. Die Stellwerke gehören nach Zielkarte Betriebssteuerungsstrategie (BSS) zur SZ Hamm.

Die Betriebsstellen Kamen, Nordbögge und Selmig werden zukünftig von der Steuerzentrale Hzf in Hamm gesteuert. Es ist ein Fdl-Arbeitsplatz vorzusehen.

4.4 Zusammenhangsmaßnahmen und Anforderungen technischer Fachbereiche

4.4.1 Oberbau

~~Im Bereich der Betriebsstelle Selmig sind nach Maßgabe der Abteilung Fahrwegkapazität und EBWU zwei neue Weichen einzubauen~~

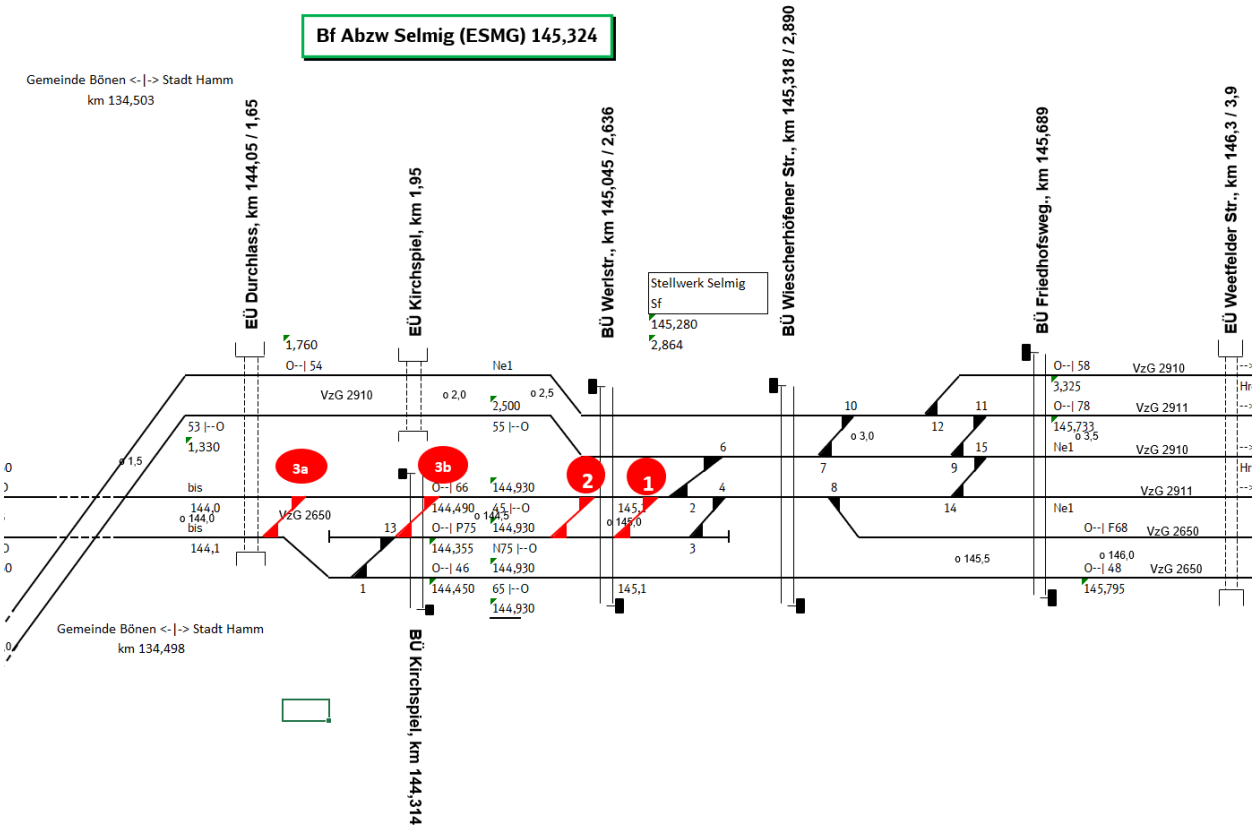


Abbildung 3: Skizze neue Weichen Selmig

Nach erster Einschätzung ist ausschließlich die Variante 3a umsetzbar. Diese wurde so in der oben gezeigten Skizze eingeplant und ist in Anlage 1 zu finden. Die anderen Varianten scheiden wegen der Lage in den BÜ aus.

Mit Kommentierung von I.NB-W-I Gewiß ist die neue Weichenverbindung nur von unbedeutendem Nutzen und wird daher aus der weiteren Planung gestrichen.

Im Rahmen der Maßnahme ist / sind eine Flankenschutzweiche(n) oder Gleissperre(n) aufgrund eines festgestellten Erfordernisses nach Ril 413.2002 einzuplanen:

☐ ja ☒ nein

Die Abzweiggeschwindigkeiten der Weichen können der Soll-Skizze entnommen werden (Anlage 1).

Neu zu erstellende Querungen sind grundsätzlich in geschlossener Bauweise zu planen.
Die offene Bauweise wird nur in absoluten Ausnahmefällen genehmigt.

4.4.2 Tiefbau

☐ Es ergeben sich keine Änderungen zum Ist-Zustand.

☒ Es ergeben sich folgende Änderungen:

Das Kabelführungssystem muss für das ESTW Hamm 3. BS neu errichtet werden. Vorhandene Kabelkanäle können nicht weiter genutzt werden. Aufgeständerte Kabelkanäle sind grundsätzlich nicht zu planen.. Vorhandene Anlagen werden bis zur

Inbetriebnahme des ESTW benötigt und gehen – soweit sie nicht weiterverwendet werden –

danach außer Betrieb und sollen zurückgebaut werden.

Vorhandene Kabeltröge und Kabelschächte sind während der Bauzeit zu sichern.

Begleitender Tiefbau fällt für Fundamente der Signale und Oberleitungsmasten an.

Erdarbeiten sind für Betonschalthäuser und Modulgebäude erforderlich.

4.4.3 Leit- und Sicherungstechnik

Das ESTW Hamm 3. BS ist DSTW-ready auszuführen (Anlage 12-2):

DSD Vorbereitung & Ertüchtigung;

Migrierbares ESTW:

Bereit für Migration zur iUZ (aktuelle Bauformen B 950, ZSB 2000, L 90 und SIMIS D)

(Platzbedarf für Migrationskomponenten)

Herstellung DSD Kompatibilität

Realisierung der SCI-Systemschnittstellen SCI-LX, SCI-ILS, SCI-RBC, SCI-CC

DSD-readyness

Siehe auch Punkt 4.4.2 Tiefbau:

Das Kabelführungssystem muss für das ESTW Hamm 3. BS neu errichtet werden. Vorhandene Kabelkanäle können nicht weiter genutzt werden. Aufgeständerte Kabelkanäle sind grundsätzlich nicht zu planen, siehe Ril 859.0201 | Planung von Kabeltrassen:

„Der Einsatz von aufgeständerten Kabelführungssystemen aus Kunststoff (aKFS) ist nur mit Zustimmung der ALV LST, TK und Fahrweg sowie dem ständigen Stellvertreter des EBL in Abstimmung mit dem EBL im Einzelfall zulässig.

Eine aussagekräftige Begründung ist den Entscheidungsträgern vorzulegen. Die Zustimmung und Erforderlichkeit des Einzelfalles ist zu dokumentieren. Eine UiG ist in diesem Fall nicht erforderlich.“

4.4.3.1 Signalsystem

☐ Es ergeben sich keine Änderungen zum Ist-Zustand.

☒ Es ergeben sich folgende Änderungen:
Es kommt das Ks-Signalsystem zum Einsatz

4.4.3.2 Integrierte Bedienung

Keine besonderen Anmerkungen

4.4.3.3 Zugnummernmeldeanlagen

☐Es ergeben sich keine Änderungen zum Ist-Zustand.

☒Es ergeben sich folgende Änderungen:

Es ist Zuglenkung mit Lenkplan vorzusehen.

Die Zuglenkung (ZL) ist eine Anlage der Leittechnik, die (elektronische) Stellwerke ergänzt und den regulären Betriebsablauf automatisiert.

In der betrieblichen Aufgabenstellung werden die ZL-Signale mit ZL-bewirkten Fahrstraßen definiert.

Hinweis: Alle Signale sind als ZL-Signale zu projektieren. Eine Übersicht der Signale befindet sich in Anlage „Signalverzeichnis“. Eine Übersicht der Fahrstraßen befindet sich in Anlage „Fahrstraßenverzeichnis“.

Für die weiteren Planungsphasen ist Ril 819.0732 Grundlage.

4.4.3.4 ETCS-Ausrüstung

Gemäß ETCS-Migrationsstrategie ist die Inbetriebnahme von ETCS L2mS für 2027 geplant[18] (Anlage 9-4). Die Ausrüstung erfolgt durch I.NDD 6. Eine enge Abstimmung zwischen den Beteiligten ist erforderlich.

Gleisnutzlängen sind durch eine Ausrüstung mit ETCS nicht zu kürzen (technisches Fehlintervall), sondern unter Ausnutzen von technischen Möglichkeiten zu optimieren. Im Bedarfsfall sind die einzelnen Fälle zu diskutieren. Optimierung im Einzelfall mit I.NDT 3221.

Bei Nicht-Ausrüstung ETCS ist zu beachten, dass die LZB-Außenanlage bereits über 40 Jahre alt ist. Die Außenanlage ist zu erneuern (u.a. 23 neue Schränke + Kabel). Der LZB-Rechner kann von Kamen Kf nach Hamm in das ESTW-Z verlagert werden.

4.4.4 KIB

☒ Es ergeben sich keine Änderungen zum Ist-Zustand.

☐ Es ergeben sich folgende Änderungen:

4.4.5 Hochbau

☐ Es ergeben sich keine Änderungen zum Ist-Zustand.

☒ Es ergeben sich folgende Änderungen:

- ☐ Bedienstandort (BSO): BSO sind herzustellen. [Kurzbeschreibung]
- ☐ Technikstandort (TSO): Standardisierte TSO sind herzustellen. [Kurzbeschreibung]
- ☐ Gleisfeldkonzentratoren (GFK): Im Rahmen des DSTW-Projekts sind [Gesamt-Anzahl der GFK] standardisierte GFK herzustellen.
- ☐ Sozialräume (Ril 011.0301): [Kurzbeschreibung]

[18] Vgl. https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/etcs/ETCS-Migrationsstrategie-10115054, abgerufen am 14.07.2023; siehe Anlage 9-4

☒ ESTW-A Modulgebäude gemäß Vorplanungsergebnis. In allen ESTW-A Modulgebäuden sind Sanitäranlagen vorzusehen (I.NAI 44 Riesbeck). Netzersatz ist vorzusehen.

☒ Rückbau bestehender Schalthäuser, Stellwerke, Relaisräume u.a.:

Stellwerke sind medienfrei zu übergeben. Nicht benötigte Außenanlagen sind zurückzubauen.

4.4.6 Telekommunikationstechnik

☐ Es ergeben sich keine Änderungen zum Ist-Zustand.

☒ Es ergeben sich folgende Änderungen:

Grundlagenermittlung wird durch die DB KT durchgeführt und ist beauftragt.

Vorhandene Kabel zu TK-Anlagen sind während der Bauzeit zu sichern.

Siehe auch 4.4.24.4.2 oben „Tiefbau“:

Das Kabelführungssystem muss für das ESTW Hamm 3. BS neu errichtet werden. Vorhandene Kabelkanäle können nicht weiter genutzt werden. Aufgeständerte Kabelkanäle sind grundsätzlich nicht zu planen.

4.4.7 Elektrische Energieanlagen (50 Hz Anlagen)

Folgende Weichenheizstation ist zu erneuern:

Die 50Hz-Anlage Whz13 in Selmig hat keine Reserven für die zusätzlichen Weichen. In der technischen Planung ist zu überprüfen, ob diese als 16,7Hz Station oder als 50Hz Station neu gebaut wird.

Vorhandene Kabel sind während der Bauzeit zu sichern.

4.4.8 Maschinentechnische Anlagen

Keine besonderen Anmerkungen

4.4.9 Oberleitungsanlagen (16,7 Hz inkl. OSE)

Die zwei neuen Weichen im Bf Selmig sind zu überspannen.

Aus dieser Aufgabenstellung ergeben sich keine weiteren Anforderungen an die Oberleitungsanlage. Dies wird bzw. wurde in korresp. Projekten bereits neu gebaut.

4.5 Bahnübergänge / Reisendenübergänge

Es ergeben sich folgende Änderungen im Soll-Zustand:

Lfd Nr.	Strecke (VzG)	Bezeichnung, Lage	Sicherung	Überwachungsart	IBN (Jahr)	Bemerkung	Technischer Platz
01	2650	BÜ12 Südkamener Str.	TV	BÜS 72-D LzHH-Hp (TV)	1985	Aufhebung in 2023	2650131BU134-065
02	2650	BÜ19 Kirchspiel 144,314	GFR	EBÜT 80 LzHH-Hp	1990	Integration in ESTW mit GFR	ESMG---BU144-314
03	2650 2910	BÜ20 Provinzialstr. 145,043	GFR	EBÜT 80 LzHH-Hp	1990	Integration in ESTW mit GFR	ESMG---BU145-043
04	2650 2910	BÜ21 Wiescherhöfener Str. 145,318	GFR	EBÜT 80 LzHH-Hp	1990	Integration in ESTW mit GFR	ESMG---BU145-318
05	2650	BÜ22 Friedhofsweg 145,689	TV	EBÜT 80 LzHH-Hp (TV)	1990	Integration in ESTW mit TV	2650145BU145-689

4.6 Personal

Siehe Punkt 3.4 Personal

Die Angaben zum Personalbedarf sind in den weiteren Planungsphasen zu konkretisieren.

4.7 Baustufenkonzept

Die Realisierung ist nicht in unterschiedlichen Baustufen geplant.

5 Beteiligungen und korrespondierende Maßnahmen

5.1 Beteiligung DB Energie GmbH

DB Energie bei der Infrastrukturmaßnahme beteiligen:

☒ ja ☐ nein

5.2 Beteiligung DB Station & Service AG

DB S&S bei der Infrastrukturmaßnahme beteiligen:

☒ ja ☐ nein

Ansprechpartner ist der Infrastrukturmanager. *Anfrage an Yasemin Kohestani I.SP-W-IM am 14.06.2023 per E-Mail*

Die Maßnahme verursacht Zusammenhangsmaßnahmen bei DB Station & Service AG

☐ ja ☐ nein

Neue Signale sind so aufzustellen, dass die Bahnsteignutzlängen nicht verringert werden. Geänderte Nutzlängen sind durch den Projektleiter im Rahmen des Anmeldeprozesses zum VzG bekanntzugeben, so dass diese auch in die Stationsdatenbank von DB Station & Service übernommen werden können.

5.2.1 Fahrgast-Informations-Anlage Bf Kamen

Die Bahnsteige 1 und 2 im Bf Kamen sind mit einer Fahrgast-Informations-Anlage (FIA) der DB Station & Service AG ausgerüstet. Die Anzeiger werden indirekt über LeiDis-FI gesteuert. Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Gleiswechsel sofort nach Bekanntwerden vom zuständigen Fahrdienstleiter in die EAS einzugeben.

5.2.2 Dynamische Schriftanzeiger Hp Kamen-Methler

Die Bahnsteige am Hp Kamen-Methler sind mit Dynamischen Schriftanzeigern und Sprachmodul (DSA) der DB Station & Service AG ausgerüstet. Die Anzeiger werden indirekt über LeiDis-FI gesteuert. Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Gleiswechsel sofort nach Bekanntwerden vom zuständigen Fahrdienstleiter in die EAS einzugeben.

5.2.3 Dynamische Schriftanzeiger Hp Nordbögge

Die Bahnsteige am Hp Bönen-Nordbögge sind mit Dynamischen Schriftanzeigern und Sprachmodul (DSA) der DB Station & Service AG ausgerüstet. Die Anzeiger werden indirekt über LeiDis-FI gesteuert. Zur zuverlässigen Reisendeninformation sind Gleiswechsel sofort nach Bekanntwerden vom zuständigen Fahrdienstleiter in die EAS einzugeben.

5.3 Beteiligung weiterer Infrastrukturunternehmen

Weitere Infrastrukturunternehmen bei der Infrastrukturmaßnahme zu beteiligen:

☐ ja ☒ nein

5.4 Beteiligung Dritter

5.4.1 Prüfung auf kreuzende Verkehrswege

Maßnahme betrifft Neubau oder Änderung einer Kreuzung von Verkehrswegen:

☐ ja ☒ nein

Nur Integration der vorhandenen BÜ an ESTW

5.4.2 Widmung und Anwendung EKrG/WaStrG

Kreuzender Verkehrsweg ist eine gewidmete Straße und das *EKrG/WaStrG* ist anzuwenden:

☐ ja ☒ nein

Falls ja, Straßenbaulastträger ist:

Siehe Punkt 5.4.1

5.4.3 Prüfung auf Vorhandensein von Leitungskreuzungen Dritter

Ver-/Entsorgungsleitungen oder sonstige Kabel/Anlagen Dritter sind durch die Maßnahme betroffen:

☒ ja ☐ nein

Siehe Anlage LINA

5.5 Korrespondierende Maßnahmen

Es bestehen korrespondierende Maßnahmen:

☒ ja ☐ nein

Generalsanierung des Bundes (s. Masterliste) – Anhang 21

5.6 Beteiligung des Betriebsrates

Die Beteilung des Betriebsrates ist erforderlich:

☒ ja ☐ nein

Personalveränderung: der Betriebsrat wurde über I.NB und das Toll xstw.invest (Programmmappe) beteiligt.

6 Rechts- und projektspezifische Angelegenheiten

6.1 Allgemeine Anforderungen und rechtliche Angelegenheiten

Liegt das Projekt auf einer Grenzbetriebs- oder Durchgangsstrecke gemäß Richtlinienfamilie 302?

☐ ja (füllen Sie die untenstehende Tabelle)

☒ nein

6.2 EIGV und TSI-Streckenklassen

6.2.1 TSI Verkehrscodes

Strecke [VzG]	von BetrSt	bis BetrSt	TSI Streckenkategorie
2650	EDKU	ENOB	P2 / F1 / P5
2650	ENOB	EHRBZ	P3 / F1 / P5
2910	EAU	EHRBD	n.v. / F3 / n.v.
2911	ESMG	EHRBD	n.v. / F3 / n.v.

Ausnahmen von TSI

Es gibt Ausnahmen bei der Anwendung von den Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI):

☐ ja ☒ nein

Durchgehende Hauptgleise in den Bahnhöfen und die ersten Überholgleise übernehmen die TSI-Streckenkategorien.

6.3 Auswirkung der Maßnahme auf die Fahrwegkapazität

EBWU erforderlich: ☒ ja (Ergebnis als Anlage beizufügen) ☐ nein

EBWU wurde am 14.08.2023 bestellt.

6.4 Freigabe von Optimierungsmaßnahmen der Infrastruktur

Ein Verfahren nach § 11 AEG (Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen) ist erforderlich:

☐ ja, Ansprechpartner: [Name, OE]

☒ nein

6.5 Umweltsachverhalte

In der Leistungsphase 1 liegen in der Regel nur Informationen zu einer ersten Einschätzung für die Inhalte der Kapitel 6.5.1-6.5.7 vor. Die Ermittlung der detaillierten Angaben ist Bestandteil der späteren Lph.

6.5.1 Flächen-/Bodenverbrauch

Bahneigene Flächen des Buchungskreises (BK) 16 stehen für die Maßnahme und als Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) voraussichtlich zur Verfügung:

☒ ja ☐ nein

Falls keine BK16-Flächen zur Verfügung stehen: Können Flächen des BK09 als Alternative herangezogen werden?

☒ ja ☐ nein

Siehe Anlage 24 - Flächen

6.5.2 Schutzgebiete nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Gewässserschutz

Art des Schutzraums	Name des Schutzraums	Nummer des Schutzraums	Abschnitt von	Abschnitt bis	Bemerkung
Naturraum	Westfälische Tieflandsbucht		Dortmund-Kurl	Hamm	
Landschaftsschutzgebiet	5 LSG-Koernebachtal	nw_LSG-4411-0005	Kamen-Methler	Kamen	
Landschaftsschutzgebiet	LSG-Rottum-Boegger-Boerde	nw_LSG-4412-0008	Kamen	Selmig	
Überschwemmungsgebiet	Seseke (Vorläufige Sicherung am 28.02.2015)	DUMMY-5	Kamen	Nordbögge	Gewässerkennzahl: 27876
Hochwassergefahrengebiet			Kamen	Kamen	Auftraggeber: BR Arnsberg

6.5.3 Geschützte Arten

keine

6.5.4 Denkmalschutz

Denkmalschutz :

☐ ja ☐ nein ☒ derzeit noch keine Angabe

6.6 Kampfmittelbelastung

In Anlage 17 sind Kampfmittelauswertungen aus den Projekten Erneuerung Oberleitung Dortmund – Hamm abgelegt. Das Projekt übernimmt keine Verantwortung für Aktualität und Vollständigkeit.

6.7 Baugrunduntersuchung

Baugrundgutachten vorhanden:

☐ ja, ist als Anlage beizulegen.

☒ nein

6.8 Prüfung auf Änderung INA relevanter Daten

Das Projekt verursacht Änderungen INA-relevanter Daten gemäß Ril 819.1311:

☒ ja

☐ nein

Im Bahnhof Kamen und am Haltepunkt Kamen-Methler sind die neuen Signalstandorte INA-relevant.

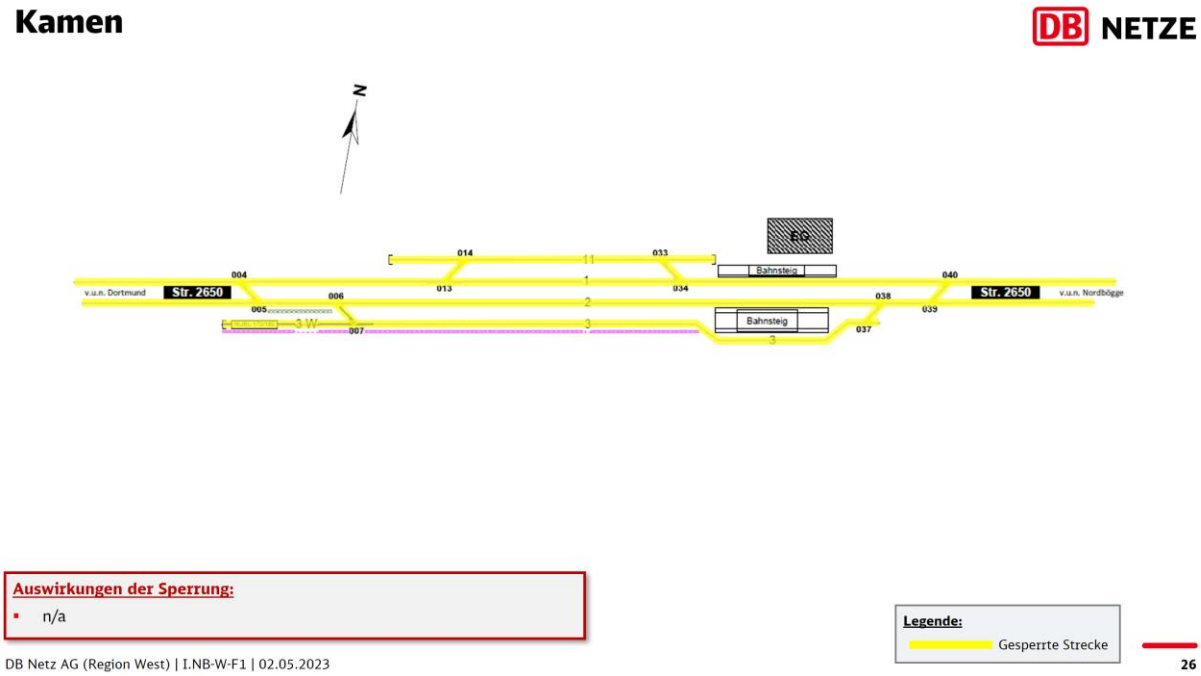
Im status quo ist der Haltepunkt Nordbögge nicht INA-relevant.

7 Einbindung der regionalen Baubetriebsplanung

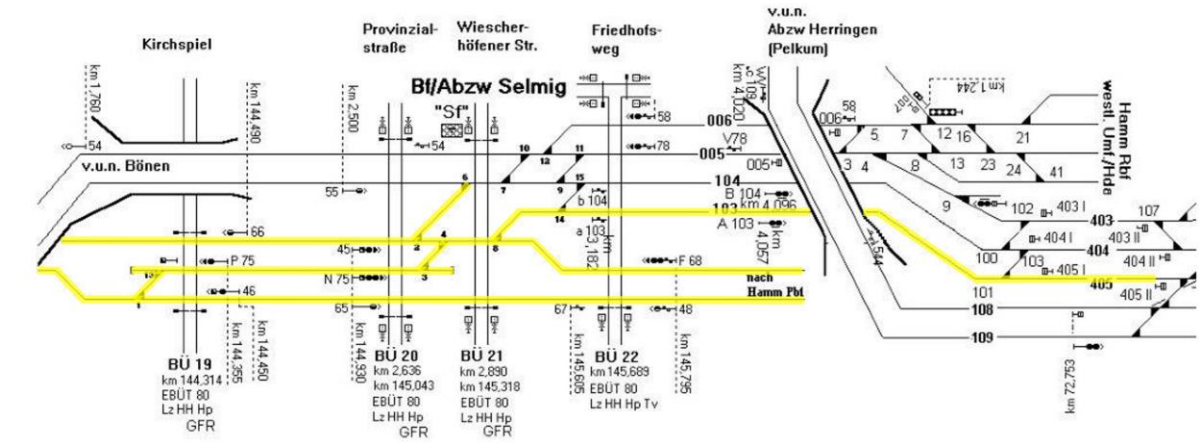
Es ist vorgesehen, dass die Baubetriebsplanung immer mit einzubeziehen ist. Hierzu reicht für die BAst eine Stellungnahme von der Baubetriebsplanung aus (Ril 406.1101).
Beachten Sie bei der Einbindung der regionalen Baubetriebsplanung bitte die für die baubetriebliche Anzeige / Anmeldung relevanten Fristen gemäß Ril 406.1102A01.

Eine Übersicht der baubetrieblichen Prozessphasen ist in Anlage 8 abgelegt.

Die Strecke 2650 befindet sich im Hochleitungsnetz-Korridor „Köln-Dortmund-Hamm“ (Generalsanierung des Bundes). Folgende Sperrungen (5 Monate) sind für das 2. Halbjahr 2027 vorgesehen:



Selmig

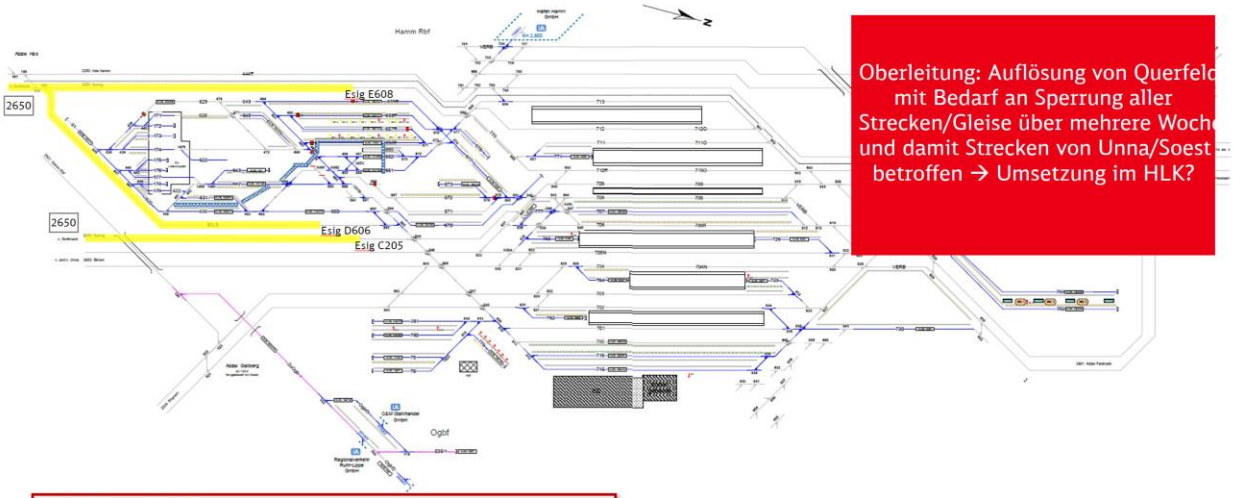


Auswirkungen der Sperrung:

- n/a

Legende:
Gesperrte Strecke

Hamm (Westf) Pbf



Auswirkungen der Sperrung:

- Sperrung der VzG-Strecke 2650 bis Esig E608, Esig 606 und Esig C205
- Sicherstellung der Befahrbarkeit der VzG-Strecke 2910

Legende:
Gesperrte Strecke

Hinweis für weitere Leistungsphasen:

Es wird empfohlen, den Terminrechner der Baubetriebsplanung zu benutzen:

https://dbsw.sharepoint.com/:f:/r/teams/ents/Dokumente%20Terminsteuerung/Standardterminpl%C3%A4ne?csf=1&web=1&e=6XDfSC

Stellungnahme der regionalen Baubetriebsplanung

Das Projekt hat, unter Beachtung der Richtlinie **406.1101 und 406.1102**, die Maßnahme zu den baubetrieblichen Prozessphasen anzuzeigen/ anzumelden.
Unter Berücksichtigung der Richtlinie (406.1102) sind folgende Daten anzugeben:

Anzeigen zum strategischen/ mittelfristigen Kapazitätsmanagement

Die Baumaßnahme wurde zum strategischen (n-10 bis n-5, 15.Juni) / mittelfristigen Kapazitätsmanagement (n-5 bis n-3, 21. Februar)
[n= Beginn des 1. Baujahres (Einheit in Jahre)] angezeigt:

☐ ja, Anzeige erfolgt zum 15.06.20JJ/ 21.02.20JJ.

☐ nein

[Falls die Maßnahme zum strategischen/ mittelfristigen Kapazitätsmanagement angemeldet wurde, beschreiben Sie hier das Ergebnis.]

Anmeldung zum Kapazitätsmanagement (n-2)

Die Baumaßnahme wird zum Kapazitätsmanagement (n-2) (x-26,5) [n=Beginn des 1. Baujahres (Beginn Fahrplanjahr)
(Einheit in Jahre), x= Fahrplanwechsel (Einheit in Monaten)] angemeldet:

☐ ja, Anmeldung erfolgt(e) zum 30.09.20JJ für das Fahrplanjahr 20JJ.

☐ nein

[Falls die Maßnahme nicht zum Kapazitätsmanagement (n-2) angemeldet werden soll, begründen Sie dies hier.]

Die aktuelle Version der Richtlinie 406 ist der Konzernregelwerksdatenbank zu entnehmen.

8 Infrastruktur- und Geschwindigkeitsdaten

9 Projektmanagement-Aspekte

9.1 Projektablauf und Meilensteinplan

Siehe Anlage 2 Terminplan

9.2 Projektkostenrahmen Lph 1 (Realkosten)

Siehe Anlage 3 Kosten

9.3 Risikomanagement – Chancen und Risiken

Bei Nicht-Ausrüstung der Strecke mit ETCS ist die LZB-Außenanlage zu erneuern.

10 Ansprechpartner

Funktion	Name	OE/Verwaltung	E-Mail	Telefon
Bauherr	Heiko Wulff-Rabenstein	I.NA-W-N-HM	heiko.wulff-rabenstein@deutschebahn.com	016097471167
Leiter Investitionsplanung	Achim Albrecht	I.NA-W-N-HM-P	Achim.Albrecht@deutschebahn.com	016097476893
Abschnittsmanager	Julian Langer	I.NA-W-N-HM-P	Julian.Langer@deutschebahn.com	015232116833
Infrastrukturplaner	Michael Wagner	I.NA-W-N-HM-P	Michael.za.wagner@bahn.de	016097421561
Anlagenverantwortlicher Fahrbahn	Janek Burg	I.NA-W-N-HM-IF 03	Janek.Burg@deutschebahn.com	015237530362
Anlagenverantwortlicher Leit- und Sicherungstechnik	Matthias Prangenberg	I.NA-W-N-HM-IL 02	matthias.prangenberg@deutschebahn.com	+49 15237403160
Anlagenverantwortlicher 16,7 Hz	Ludger Böhle	I.NA-W-N-HM-IE	Ludger.Boehle@deutschebahn.com	016097431328
Anlagenverantwortlicher 50 Hz	Peter Baumann	I.NA-W-N-HM-IES	Peter.P.Baumann@deutschebahn.com	0160 97441511
Anlagenverantwortlicher TK	Maik Dietrich	I.NA-W-N-HM-IL	Maik.Dietrich@deutschebahn.com	0170 918 45 75
Bezirksleiter Betrieb	Andreas Friemoth Mondrian Runde	I.NB-W-N-HM-B 05 I.NB-W-N-HM-B 06	Andreas.Friemoth@deutschebahn.com Mondrian.Runde@deutschebahn.com	016097449284 0171 5510581
Infrastrukturentwicklung	Tim Rümmel	I.NB-W-I	Infrastrukturentwicklung-west@deutschebahn.com	
Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen	n.v.	I.NBF 241	ebw@deutschebahn.com	
Technische Anlagenwirtschaft		I.NA-W-N-HM-A	Tawin_hamm@deutschebahn.com	
IZ-Plan		I.NA-W-I 3	Iz-plan-west@deutschebahn.com	
Integriertes Team	Stefan Bez	I.NI-W-P-L	Stefan.Bez@deutschebahn.com	0160 97441995
Korridormanager	n.v.			

11 Zustimmungs- / Mitzeichnungsblatt

Siehe Mitzeichnungsblatt zur Dokumentation (Ril 809.1000):

A.11.8. Qualität

Instrumente Qualitätsmanagement

Phasenübergänge

Für alle Projekte sind angemessene Freigabe- oder Genehmigungsprozedere {A.12.2}, in Anlehnung an Abbildung 6 zum Nachweis der Einhaltung der Projektziele anzuwenden. Das Mitzeichnungsblatt gemäß Ril 809.1000V01 ist zu verwenden. Die Qualität für die Einhaltung der Projektziele und der Planungsergebnisse ist mit Planungsfortschritt laufend sicherzustellen und zu dokumentieren. Die Projektziele sind mindestens hinsichtlich Einhaltung der Termine, Kosten und Leistungsumfang zu überprüfen.

Hinweis: Das Mitzeichnungsblatt kann auch als Übersicht mit den Zustimmungen als Anlagen genutzt werden.

12 Anlagen

Nr.	Beschreibung
1	Skizzen – Pläne
2	Terminplan
3	Kosten
4	Kabeltrassen
5	Serviceeinrichtungen
6	Liegenschaftsnachweise
7	Fotos
8	Baubetrieb
9	Signalverzeichnis
10	Zugstraßenverzeichnis
11	Flächen
12	Dokumente und Schreiben
13	Stammdatenerfassung
14	Finanzierungsthemen
15	VAst EBWU
16	Telekommunikationstechnik
17	Kampfmittel
18	Altlasten (BoVeK)
19	Weichenverzeichnis
20	GSMR
21	Korrespondierende Maßnahmen
22	Zugzahlen
23	Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitskonzeption
24	Flächen
	Mitzeichnungsblatt als Übersicht mit den Zustimmungen als Anlage