

ESTWSIM

Köln-Mülheim

**Betriebsstellen-
information**

INHALT

1.	ALLGEMEINES	3
2.	Hp Duckterath (68), KDUK	10
3.	Bf Köln-Dellbrück (69), KKDB.....	11
4.	Hp Köln-Holweide (69), KKH	12
5.	Abzw Höhenhaus (70), KHOS	13
6.	Abzw Berliner Str (76), KKMN	14
7.	Üst Bruder Klaus Sdl (75), KBKS	15
8.	Hp Bayerwerk (74), KBAY	16
9.	Hp Köln-Stammheim (76), KKSH	17
10.	Bf Köln-Mülheim (77), KKM.....	18
11.	Hp Buchforst (77), KKBH.....	21
12.	Bf Köln-Deutz (tief) (78), KKDT	22

1. ALLGEMEINES

Die Simulation ESTWSIM Köln-Mülheim simuliert den Zugbetrieb im Knotenpunkt Köln-Mülheim östlich von Köln Hbf auf der rechten Rheinseite gelegen.

In Köln-Mülheim trennen sich die beiden Hauptverkehrsachsen des Fernverkehrs durch das Ruhrgebiet – nördlich über Düsseldorf, Duisburg, Essen und Bochum sowie südlich über Wuppertal und Hagen. Köln-Mülheim ist ebenfalls Trennungsbahnhof für die S-Bahn-Linien Düsseldorf – Bergisch Gladbach und Horrem – Essen. In Köln-Mülheim zweigt zudem die Strecke über Köln-Deutz tief in Richtung SFS Köln – Rhein/Main ab:

ESTW Köln-Mülheim

- (Lev-Schlebusch) – Köln-Mülheim – (Köln-Deutz)
- (Lev-Küppersteg Fernbahn) – Köln-Mülheim – (Köln-Deutz)
- (Bergisch Gladbach) – Köln-Mülheim – (Köln Zoobrücke)
- (Lev-Küppersteg S-Bahn) – Köln-Mülheim – (Köln Zoobrücke)
- Köln-Mülheim – Köln-Deutz (tief) – (Köln-Kalk)
- Köln-Mülheim – (Köln-Kalk Nord)
- Köln-Mülheim – (Köln-Deutz) (Güterzuggleis)
- (Lev Bayerwerk) – Köln-Mülheim

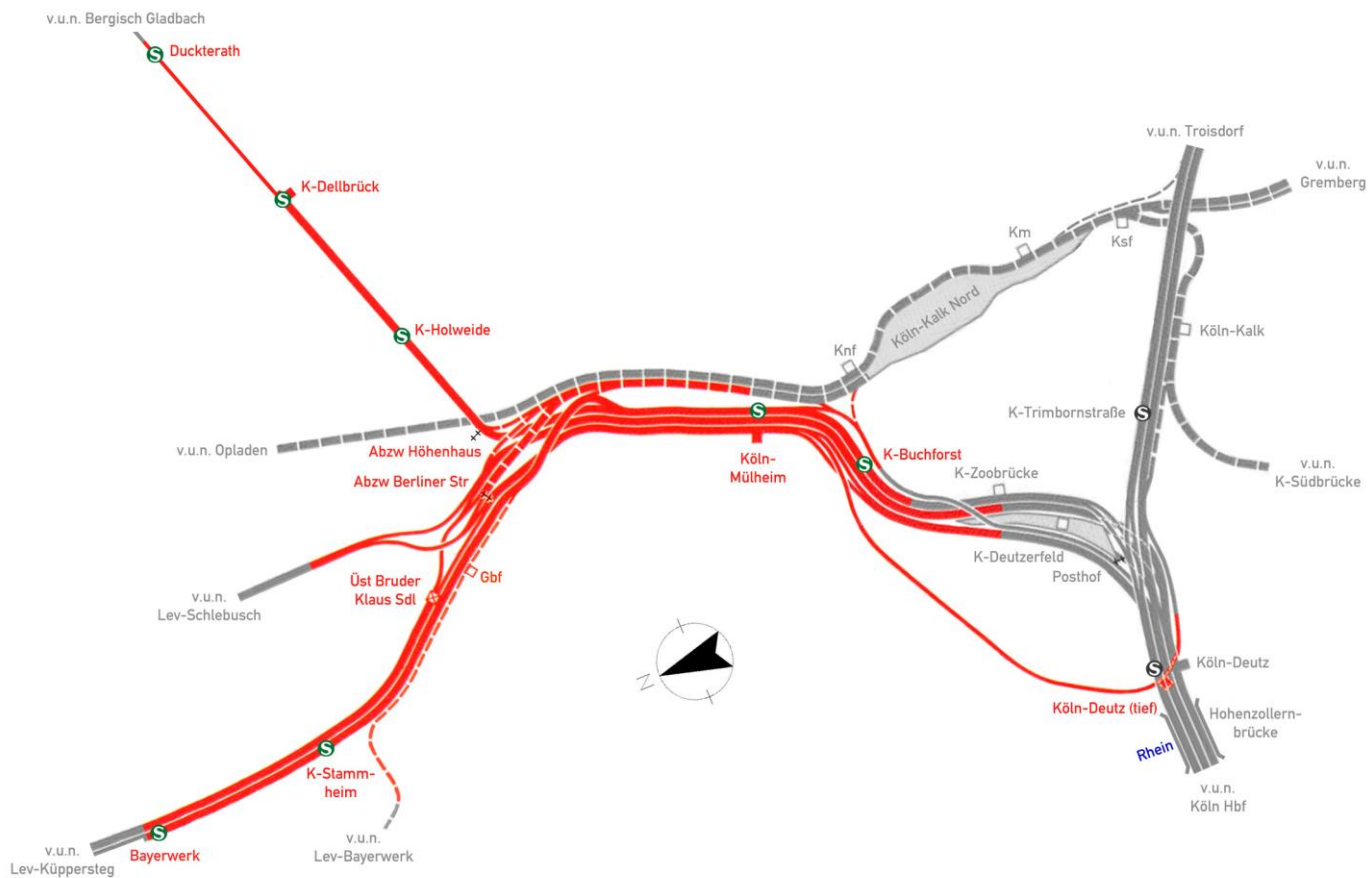
Die dargestellten Gleisanlagen auf den Lupen- und Berübildern stellen den Zustand des Jahres 2003 dar und decken sich in Bezug auf die Gleisgeometrie und die Signalstandorte mit dem Original. Hierbei wurden Signalbilder, Durchrutschwege, Fahrstraßen oder sonstige signaltechnische Einrichtungen von der z.Z. vorhandenen Stellwerksbauform SpDrS60 übernommen bzw. nach gültigem Regelwerk projektiert.

Der verwendete Reisezugfahrplan entstammt aus dem Fahrplanjahr 2003, der Güterzugfahrplan ist fiktiv. Aufgabe ist es nun, den Zugverkehr möglichst reibungslos zu steuern. Unterstützt wird der Fahrdienstleiter dabei durch die Zuglenkung. Das Ganze wird ergänzt durch zusätzliche Aufgaben, wie z.B. Rangierdienst in Köln-Mülheim.

Erschwert wird das Disponieren durch fallweise Gleissperrungen aufgrund von Bauarbeiten und durch Umleitungsverkehr.

Der Schwerpunkt liegt im Reisezugverkehr. Durch die Nähe zum Kölner Hbf herrscht eine hohe Zugdichte im hochwertigen Fernverkehr und im Regionalverkehr. In Köln-Mülheim verdichten sich die beiden S-Bahn-Linien zu einem 10-Minuten-Takt.

Ständige Aufmerksamkeit erfordern die beiden eingleisigen Streckenabschnitte Bergisch Gladbach – Köln-Dellbrück und Köln-Mülheim – Köln-Kalk.



Die Strecken:

- (Lev-Schlebusch) – Köln-Mülheim – (Köln-Deutz) [KBS 455, 427]

Die Hauptabfuhrstrecke verbindet Köln mit Hagen südlich des Ruhrgebiets und zählt zu den wichtigsten und meistbefahrenen Strecken Deutschlands. Züge aller Gattungen befahren die Verbindung rund um die Uhr wobei der Schwerpunkt im Personenverkehr liegt. Zwei Fernverkehrslinien, zwei RE-Linien (eine davon im 30-Minuten-Takt) und eine RB-Linie im 30-Minuten-Takt sorgen für eine dichte Zugfolge mit 20 Zügen pro Stunde in der Hauptverkehrszeit. Im Güterverkehr verkehren vornehmlich in den Nachtstunden einige durchgehende Güterzüge sowie Züge zur Behandlung in der KLV-Anlage Wuppertal-Langerfeld.

Ab 1847 wurde die Strecke zunächst eingleisig und bis 1882 auch zweigleisig in Betrieb genommen. Die vollständige Elektrifizierung wurde bis 1964 abgeschlossen. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 80 km/h im Bereich Köln-Mülheim und 160 km/h in den Außenbereichen. Gleiswechselbetrieb ist in Richtung Leverkusen-Schlebusch vorhanden.

Am nahegelegenen Abzweig Berliner Straße zweigen die Güterzuggleise in Richtung Köln-Kalk Nord ab. Gleichzeitig werden die Personenzuggleise mit Hilfe von Überwerfungsbauwerken kreuzungsfrei derart mit denen von und nach Düsseldorf

vereinigt, dass zwischen dem Abzweig Berliner Straße und Köln Hbf ein Richtungsbetrieb herrscht. In Köln-Mülheim besteht Anschluss an die eingleisige Verbindungsbahn über Köln-Deutz (tief) nach Köln-Kalk, die von ICE-Zügen in Richtung Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main sowie einigen Autoreisezügen befahren wird.

[Wikipedia-Link zur Bahnstrecke Gruiten – Köln-Deutz](#)

- (Lev-Küppersteg Fernbahn) – Köln-Mülheim – (Köln-Deutz) [KBS 415]

Die Hauptabfuhrstrecke verbindet Köln mit Düsseldorf und Duisburg. Sie stellt die nördliche Durchfahrung des Ruhrgebiets dar und zählt zu den wichtigsten und meistbefahrenen Strecken Deutschlands. Züge aller Gattungen befahren die Verbindung rund um die Uhr wobei der Schwerpunkt im Personenverkehr liegt. Sechs Fernverkehrslinien und zwei RE-Linien sorgen für eine dichte Zugfolge mit 16 Zügen pro Stunde in der Hauptverkehrszeit. Im Güterverkehr verkehren vornehmlich in den Nachtstunden einige durchgehende Güterzüge.

Von 1845 bis 1847 wurde die Strecke in mehreren Teilstücken eingleisig in Betrieb genommen. Heute ist die Strecke im Stellbereich zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Gleiswechselbetrieb ist zwischen Leverkusen-Küppersteg und Köln-Mülheim eingerichtet. Im gleichen Abschnitt kann seit 1991 mit der Aufnahme des ICE-Verkehrs mit LZB auch 200 km/h gefahren werden. Im Bereich des Bahnhofs Köln-Mülheim beträgt die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h.

Am nahegelegenen Abzweig Berliner Straße zweigen die Güterzuggleise in Richtung Köln-Kalk Nord ab. Gleichzeitig werden die Personenzuggleise mit Hilfe von Überwerfungsbauwerken kreuzungsfrei derart mit denen von und nach Wuppertal vereinigt, dass zwischen dem Abzweig Berliner Straße und Köln Hbf ein Richtungsbetrieb herrscht. In Köln-Mülheim besteht Anschluss an die eingleisige Verbindungsbahn über Köln-Deutz (tief) nach Köln-Kalk, die von ICE-Zügen in Richtung Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main sowie einigen Autoreisezügen befahren wird.

[Wikipedia-Link zur Bahnstrecke Köln – Duisburg](#)

- (Bergisch Gladbach) – Köln-Mülheim – (Köln Zoobrücke) [KBS 450.11]

Die Bahnstrecke wurde 1868 in Betrieb genommen und dient fast ausschließlich dem S-Bahn-Verkehr. Zwischen Bergisch-Gladbach und Köln-Dellbrück verläuft die Strecke eingleisig, im restlichen Streckenverlauf zweigleisig. Die in ihrem gesamten Verlauf elektrifizierte Strecke ist mit Gleiswechselbetrieb ausgerüstet. Im Bahnhof Bergisch-Gladbach steht nur ein elektrifiziertes Bahnsteiggleis für die S-Bahn zur Verfügung. Kreuzungen sind in daher nur im Bahnhof Köln-Dellbrück möglich.

Am Abzweig Höhenhaus besteht eine Verbindung nach Köln-Kalk Nord, die von den wenigen Güterzügen von und nach Bergisch-Gladbach befahren wird. Die Güterzüge bedienen als eine Papierfabrik mit Zellulose und Kohle für das Werkseigene Kraftwerk. Ein Containerterminal im Industriegebiet von Bergisch-Gladbach sorgt für zusätzliches Verkehrsaufkommen.

Im Bahnhof Köln-Mülheim vereinigt sich die Strecke höhengleich mit der S-Bahn-Strecke aus Richtung Leverkusen.

[Wikipedia-Link zur Bahnstrecke Köln-Mülheim – Lindlar](#)

- (Lev-Küppersteg S-Bahn) – Köln-Mülheim – (Köln Zoobrücke) [KBS 450.6]

Zur Entlastung der Strecke Köln – Duisburg wurde eine parallel verlaufende S-Bahn-Strecke errichtet. Im Stellbereich ist sie zweigleisig und elektrifiziert und wird im Richtungsbetrieb befahren. GWB ist erst nach der Vereinigung mit der S-Bahn-Strecke aus Bergisch-Gladbach in Richtung Köln Hbf vorhanden. In Richtung Leverkusen wird die Strecke kurz nach dem Ende des Stellbereichs für einige Kilometer einglisig. Im Bereich des Abzw Berliner Straße zweigt der Bahnhofsteil Köln-Mülheim Güterbahnhof ab, an den wiederum die Güterstrecke nach Leverkusen Bayerwerk anschließt.

Im Bahnhof Köln-Mülheim vereinigt sich die Strecke höhengleich mit der S-Bahn-Strecke aus Richtung Bergisch Gladbach. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h.

[Wikipedia-Link zur Bahnstrecke Köln – Duisburg](#)

- Köln-Mülheim – Köln-Deutz (tief) – (Köln-Kalk)

Die Verbindungskurve zur rechten Rheinstrecke und zur SFS Köln-Rhein-Main ist Bestandteil der Strecke Gruiten – Köln-Deutz. Befahren wird die eingleisige und elektrifizierte Strecke von ICE der Schnellfahrstrecke und von Autoreisezügen. Die Autoreisezüge werden in Köln-Deutz (tief) behandelt indem hier Autotransportwagen zu- oder abgesetzt werden. In Köln-Deutz (tief) befindet sich eine Auto-Verladerampe. Regionalverkehr gibt es auf dieser Strecke nicht. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

[Wikipedia-Link zur Bahnstrecke Gruiten – Köln-Deutz](#)

- Köln-Mülheim – (Köln-Kalk Nord)

Im Bahnhofsbereich von Köln-Mülheim führen vier Gleise zum benachbarten Bahnhof Köln-Kalk Nord. Alle Verbindungen sind aufgrund der kurzen Entfernungen als Fahrstraßenanpassung in Bahnhofstechnik ausgeführt. Die beiden nördlichen Gleise bilden zusammen so etwas wie eine zweigleisige Strecke die auch vorwiegend im Richtungsbetrieb befahren wird. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 km/h.

- Köln-Mülheim – (Köln-Deutz) (Güterzuggleis)

Neben den Personenzuggleisen verbindet eine weitere eingleisige und elektrifizierte Verbindungsbahn die Bahnhöfe Köln-Kalk Nord/Köln-Mülheim mit Köln-Deutz. Dieses

Strecke wird von Güterzügen und einzeln fahrenden Loks benutzt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.

- (Lev Bayerwerk) – Köln-Mülheim

Das Bayerwerk in Leverkusen wird durch diese eingleisige und nicht elektrifizierte Strecke ausgehend vom Güterbahnhof Köln-Mülheim erschlossen. Die Strecke wird ausschließlich von Güterzügen befahren. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 km/h.

Zuginformationen:

- (Lev-Schlebusch) – Köln-Mülheim – (Köln-Deutz) [KBS 455, 427]
 - ICE-Linie 10 Berlin – Köln/Bonn; BR 402 einteilig, Hg 160 km/h. Stundentakt. Flügelung in Hamm, zweiter Zugteil über Dortmund – Duisburg – Düsseldorf.
 - ICE-Linie 43 Dortmund – Basel SBB; BR 403 zweiteilig, Hg 160 km/h, Zweistundentakt, in Verbindung mit IC-Linie 31 Stundentakt.
 - IC-Linie 31 Hamburg-Altona – Passau; Wendezüge mit 10 Wagen + Steuerwagen und BR 101 (Lok in Richtung Süden), Hg 160 km/h. In Verbindung mit ICE-Linie 43 Stundentakt.
 - RE 7 „Rhein-Münsterland-Express“ (Zugnummer 12xxx) Aachen – Rheine; Wendezüge mit 4 Wagen (Dosto) + Steuerwagen und BR 111 (Lok in Richtung Norden), Stundentakt, Hg 160 km/h.
 - RB 48 „Rhein-Wupper-Bahn“ (Zugnummer 11xxx) Remagen/Köln – Wuppertal-Oberbarmen; Wendezüge mit 4 Wagen (n-Wagen) + Steuerwagen und BR 110 (Lok in Richtung Süden), 30-Minuten-Takt, Hg 140 km/h.
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.
 - Einzelne Az/ CNL/D/ IC/Nz/Uex mit wechselnder Zugbildung
- (Lev-Küppersteg Fernbahn) – Köln-Mülheim – (Köln-Deutz) [KBS 415]
 - ICE-Linie 10 Berlin – Köln/Bonn; BR 402 einteilig, Hg 200 km/h. Stundentakt. Flügelung in Hamm, zweiter Zugteil über Wuppertal – Hagen.
 - ICE-Linie 41 Frankfurt – Dortmund; BR 403 einteilig, Hg 200 km/h. Zweistundentakt.
 - ICE-Linie 40 Frankfurt – Münster; BR 403 einteilig, Hg 200 km/h. Zweistundentakt.
 - ICE-Linie 43 Basel – Dortmund; BR 403 einteilig, Hg 200 km/h. Zweistundentakt.
 - ICE-Linie 42 München – Dortmund; BR 403 einteilig, Hg 200 km/h. Zweistundentakt.

- ICE-Linie 78 Frankfurt – Amsterdam; BR 406 einteilig, Hg 200 km/h. Zweistundentakt.
 - IC-Linie 30 Karlsruhe – Hamburg-Altona; 10 Wagen + Steuerwagen und BR 101 (Lok in Richtung Süden), Hg 200 km/h. Zweistundentakt.
 - IC-Linie 35 Luxemburg/Koblenz – Emden/Norddeich; 9 Wagen und BR 120 (Lok in Richtung Norden), Hg 200 km/h. Zweistundentakt.
 - Metropolitan, Wendezug mit 6 Wagen, Steuerwagen und BR 101; besonderer Wagenpark (Lok Richtung Norden), Hg 200 km/h.
 - RE 1 „NRW-Express“ (Zugnummer 10xxx) Aachen – Hamm; Wendezüge mit 5 Wagen (Dosto) + Steuerwagen und BR 146 (Lok in Richtung Norden), Stundentakt, Hg 160 km/h.
 - RE 5 „Rhein-Express“ (Zugnummer 11xxx) Koblenz – Wesel/Emmerich; Wendezüge mit 4 Wagen (Dosto) + Steuerwagen und BR 146 (Lok in Richtung Norden), Stundentakt, Hg 160 km/h.
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.
 - Einzelne Az/ CNL/D/ IC/Nz/Uex mit wechselnder Zugbildung
- (Bergisch Gladbach) – Köln-Mülheim – (Köln Zoobrücke) [KBS 450.11]
 - S 11 (Zugnummer 98xxx) Düsseldorf-Wehrhahn – Bergisch Gladbach; Triebzüge BR 423 zweiteilig, 20-Minuten-Takt, Hg 140 km/h.
- (Lev-Küppersteg S-Bahn) – Köln-Mülheim – (Köln Zoobrücke) [KBS 450.6]
 - S 6 (Zugnummer 97xxx) Köln Hansaring – Essen; Wendezüge mit 3 Wagen (x-Wagen) + Steuerwagen und BR 143 (Lok in Richtung Süden), 20-Minuten-Takt, Hg 120 km/h.
- Köln-Mülheim – Köln-Deutz (tief) – (Köln-Kalk)
 - ICE-Linie 41 Frankfurt – Dortmund; BR 403 einteilig, Hg 200 km/h. Zweistundentakt.
 - ICE-Linie 40 Frankfurt – Münster; BR 403 einteilig, Hg 200 km/h. Zweistundentakt.
 - Einzelne Az/ D/Uex mit wechselnder Zugbildung
- Köln-Mülheim – (Köln-Kalk Nord)
 - Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h.
- Köln-Mülheim – (Köln-Deutz) (Güterzuggleis)
 - Einzelne Tfz/Güterzüge

- (Lev Bayerwerk) – Köln-Mülheim
 - Einzelne Tfz/Güterzüge

2. Hp Duckterath (68), KDUK

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des S-Bahn-Verkehrs

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

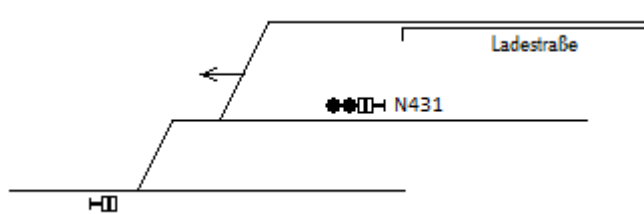
- Keine

3. Bf Köln-Dellbrück (69), KKDB

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des S-Bahn-Verkehrs
- Überholungsbahnhof
- Anschluss- und Ladestelle

ÖRTLICHE ANLAGEN



ANSCHLÜSSE

- Ladestraße

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

4. Hp Köln-Holweide (69), KKH

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des S-Bahn-Verkehrs

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

5. Abzw Höhenhaus (70), KHOS

AUFGABEN

- Abzweigstelle

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

6. Bf Berliner Str (76), KKMN

AUFGABEN

- Abzweigstelle

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

7. Üst Bruder Klaus Sdl (75), KBKS

AUFGABEN

- Überleitstelle

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

8. Hp Bayerwerk (74), KBAY

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des S-Bahn-Verkehrs

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Keine

9. Hp Köln-Stammheim (76), KKSH

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des S-Bahn-Verkehrs

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

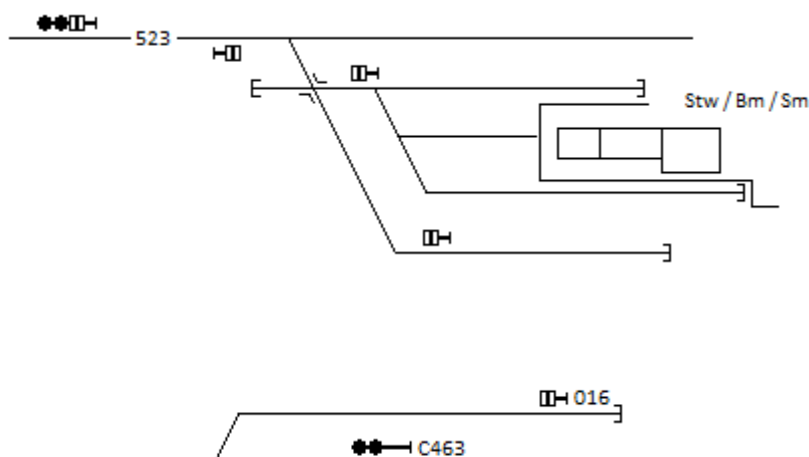
- Keine

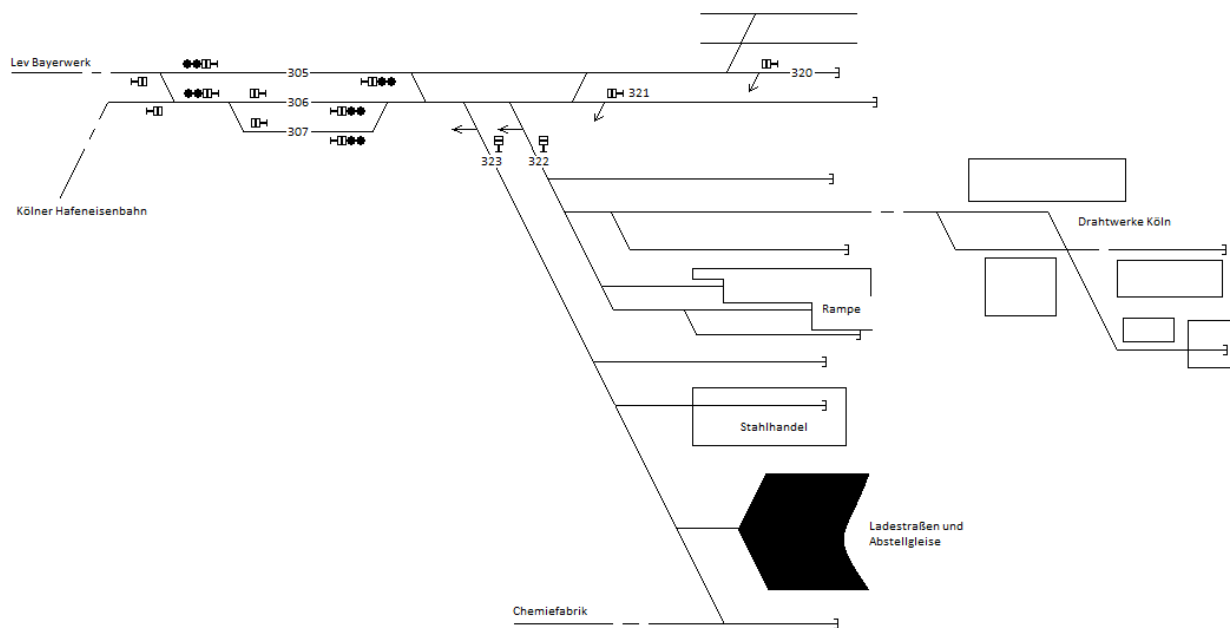
10. Bf Köln-Mülheim (77), KKM

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Regional- und S-Bahn-Verkehrs
- Anschlussbahnhof Strecke Köln-Mülheim – Köln-Kalk Nord
- Anschlussbahnhof Strecke Köln-Mülheim – Lev Bayerwerk
- Anschlussbahnhof Strecke Köln-Mülheim – Bergisch Gladbach
- Anschlussbahnhof Strecke Köln-Mülheim – Köln-Kalk
- Anschlussbahnhof Strecke Köln-Mülheim – Köln-Deutz (Güterbahn)
- Anschluss- und Ladestelle

ÖRTLICHE ANLAGEN





ANSCHLÜSSE

- Ladestraße
- Bm
- Rampe (Bft Gbf)
- Drahtwerke (Bft Gbf)
- Ladestraße (Bft Gbf)
- Stahlhandel (Bft Gbf)
- Chemiefabrik (Bft Gbf)

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Fahrstraßenanpassung zwischen Köln-Mülheim und Köln-Kalk Nord
- Ende Fahrleitung W114 rechter Strang
- Ende Fahrleitung W013 linker Strang
- Ende Fahrleitung W310 rechter Strang
- Ende Fahrleitung W358 linker Strang
- Ende Fahrleitung W312 rechter Strang
- Ende Fahrleitung W313 rechter Strang

- Ende Fahrleitung W314 rechter Strang

11. Hp Buchforst (77), KKBH

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des S-Bahn-Verkehrs

ÖRTLICHE ANLAGEN

- Keine

ANSCHLÜSSE

- Keine

BESONDERE ANWEISUNGEN

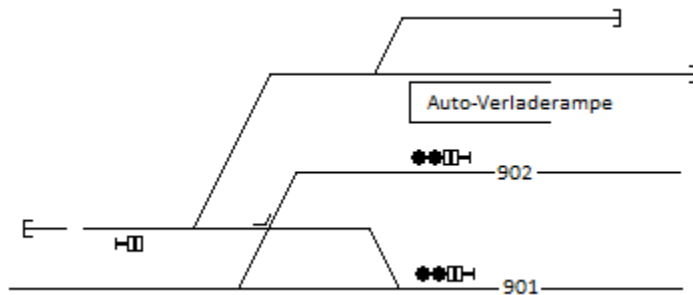
- Keine

12. Bf Köln-Deutz (tief) (78), KKDT

AUFGABEN

- Haltepunkt für Züge des Fernverkehrs
- Behandlungsbahnhof für Autoreisezüge

ÖRTLICHE ANLAGEN



ANSCHLÜSSE

- Autoverladerampe

BESONDERE ANWEISUNGEN

- Nahstellbereich W910 für freies Rangieren an der Autoverladerampe
- Rangierstraße nach G942 abhängig von Erlaubnis
- Ende Fahrleitung W902B rechter Strang