

Industriebahn Premnitz

Bedienungsanweisung für die Industriebahn Premnitz

Gültig ab: 01.12.2010

Aufgestellt: 01.11.2010

Premnitz, den ^{15.11.2010}.....

.....
(EBL - Infrastruktur - Havelländische Eisenbahn AG)

Berlin, den ^{15.11.2010}.....

.....
(Anschlussbahnleiter)

Diese Bedienungsanweisung gilt ausnahmslos für:

- die Mitarbeiter des Anschlussinhabers,
- die Mitarbeiter der DB Netz AG, soweit diese Bedienungsanweisung die Betriebsführung durch die DB Netz AG im Bereich der Anschlussbahn betrifft,
- sowie alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Zugangsberechtigte, die diese Anschlussbahn befahren.

Diese Anweisung wurde erstellt in Abstimmung mit der DB Netz AG- Betriebsbezirk.

Auszüge aus dieser Bedienungsanweisung dürfen den Bestimmungen dieser Anweisung nicht widersprechen. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit von Auszügen für einen bestimmten Verwendungszweck ist der Ersteller dieser Auszüge allein verantwortlich. Eine Prüfung oder Inkraftsetzung durch den Anschlussinhaber erfolgt nicht.

Verteiler:

Anschlussbahnleiter

EBL – Infrastruktur Havelländische Eisenbahn AG

DB Netz AG - Netzbezirksleiter Brandenburg

Bedienende EVU

Disposition Havelländische Eisenbahn AG

Disposition Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co. KG

Zugangsberechtigte

Änderung und Ergänzung der Bedienungsanweisung

Änderungen, Ergänzungen, Ifd. Nr.	Inhalt	gültig ab	berichtigt	
			am:	durch
1.	1. Berichtigung Anhang 3 - Funkordnung: Änderung/Aktualisierung Rangierfunkfrequenzen 2. Berichtigung Punkt 3.8: Änderung Funkgeräte	01.01.2014	01.01.2014	Müller
2.	Änderung Telefonnummern Notfallplan	14.12.2018	14.12.2018	i.A. Kulik
3.	Änderung Telefonnummern Notfallplan	22.06.2020	22.06.2020	i.A. Kulik
4.	Änderung der Unfallmeldetafel I; Änderung Ansprechpartner; Aktualisierungen: 1.4, 1.8, 1.9, 2.2.1.1, 2.2.2.1, 3.3, 3.4; Abschnitt 1.6.3 bleibt frei; Ergänzung Anhang 6 und Anhang 7	01.08.2023	01.08.2023	Wolf

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Geltende Vorschriften	5
Geltungsbereich / Geltungsdauer	7
1 Beschreibung der Infrastruktur	7
1.1 Allgemeines	7
1.2 Besetzungszeiten der Betriebsdisposition	7
1.3 Grenzen der Anschlussbahn - Anbindung an die DB Netz AG	7
1.4 Nebenanschließer.....	7
1.5 Verwendung der Gleise	8
1.6 Fahrbahnparameter	8
1.6.1 Belastbarkeit des Oberbaues.....	8
1.6.2 Gleisbögen mit einem Halbmesser von weniger als 180 m	8
1.6.3 Bleibt frei	8
1.6.4 Gleise mit stärkerer Längsneigung als 1:667 (>1,5 ‰)	8
1.6.5 Einschränkungen des Regellichtraumes.....	8
1.7 Signale.....	9
1.7.1 Beleuchtung der Signale	9
1.8 Weichen	9
1.8.1 Bedienen von Weichen.....	9
1.8.1.1 Elektrisch ortsbediente Weichen	9
1.8.1.2 Ortsbediente Weichen mit Stellgewicht.....	10
1.8.2 Maßnahmen bei aufgefahrenen Weichen.....	10
1.9 Bahnübergänge und Gleistore.....	10
2 Betriebsdienst	11
2.1 Allgemeine Verhaltensregeln	11
2.2 Bedienfahrten und Rangierfahrten	12
2.2.1 Betriebliche Bestimmungen für die Vorbereitung und Durchführung der Bedienfahrten.....	12
2.2.1.1 Anmeldung zur Nutzung der Industriebahn Premnitz - Bedienfahrt	12
2.2.1.2 Koordinierung der Bedienfahrten durch den Betriebsdisponenten	12
2.2.2 Betriebliche Bestimmungen für die Vorbereitung und Durchführung der Rangierfahrten	13
2.2.2.1 Anmeldung zur Nutzung der Industriebahn Premnitz - Rangierfahrt.....	13
2.2.2.2 Koordinierung der Rangierfahrten durch den Betriebsdisponenten.....	14
3 Rangieren	14
3.1 Geschwindigkeit beim Rangieren.....	14
3.2 Abstoßen und Ablaufen von Fahrzeugen	14

3.3	Sicherung stillstehender Fahrzeuge	15
3.4	Bremsbesetzung und Anhängelasten der Triebfahrzeuge.....	15
3.5	Befahren von Laderampen, Ladestellen und Werkhallen	15
3.6	Kuppeln von Fahrzeugen	15
3.7	Bewegen von Fahrzeugen von Hand	15
3.8	Verständigung beim Rangieren	16
3.9	Verwendung von Rangierfunk	16
3.10	Gefahrgut	16
4	Unfallmeldetafel I	17
Anhang		18

Geltende Vorschriften

Ril 301

Ril 408

Ril 915

GUV-V D 33

GUV-V D 30.1

Abkürzungsverzeichnis

Asig	Ausfahrtsignal
EOW	Elektrische ortsbediente Weiche
Esig	Einfahrtsignal
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Ri	Richtung
Ril	Richtlinie
Sig	Signal
Stw	Stellwerk
Stww	Stellwerkswärter
ZB	Zugangsberechtigte

Geltungsbereich / Geltungsdauer

Diese Bedienungsanweisung ist für die Industriebahn Premnitz in ihrer jeweils aktuellen Form gültig.

Berichtigungen erfolgen jeweils zum Fahrplanwechsel der DB Netz AG. Werden Änderungen während der laufenden Fahrplanperiode erforderlich, werden diese als Betriebliche Anweisung im Internet unter <http://www.hvle.de> bekanntgegeben. Die Betrieblichen Anweisungen werden zum folgenden Fahrplanwechsel in die Bedienungsanweisung eingearbeitet werden.

Diese Bedienungsanweisung regelt die grundsätzlichen Verfahrensweisen der Benutzung der Infrastruktur der Industriebahn Premnitz.

1 Beschreibung der Infrastruktur

1.1 Allgemeines

Die Industriebahn Premnitz ist eine öffentliche, nichtbundeseigene Infrastruktur. Die Betriebsführung obliegt der Industriebahn Premnitz - Havelländische Eisenbahn AG. Der Betrieb erfolgt auf Grundlage der BOA. Die Eisenbahnaufsicht wird durch das Land Brandenburg wahrgenommen.

1.2 Besetzungszeiten der Betriebsdisposition

Die Nutzung der Industriebahn Premnitz ist zeitlich nicht eingeschränkt. Eine ständige Besetzung durch Betriebspersonal vor Ort ist nicht gegeben. Die Betriebsdisposition der Industriebahn Premnitz übernimmt das Stw „Wot“ der Rail & Logistik Center Wustermark GmbH im Rbf Wustermark. Das Stw „Wot“ ist Mo – Fr in der Zeit von 05:00 Uhr – 21:00 Uhr, außer den am Standort Wustermark geltenden gesetzlichen Feiertagen, geöffnet. Das Stw „Wot“ kann außerhalb der Besetzungszeiten, auf Anfrage, besetzt werden.

1.3 Grenzen der Anschlussbahn - Anbindung an die DB Netz AG

Die Infrastrukturgrenze zwischen der Industriebahn Premnitz und der DB Netz AG befindet sich zwischen den Weichen 8202 und 8201 am Schienenstoß Weichenende 8202. Die Infrastrukturgrenze ist mit einem Hinweisschild gekennzeichnet.

1.4 Nebenanschießer

- Märkische Faser
- E.O.N. Energy from Waste
- Vogt-Plastic (ehem. Amt Premnitz)

1.5 Verwendung der Gleise

Die Gleise der Industriebahn Premnitz werden nach ihrer Verwendung unterschieden:

Bezeichnung	Verwendung
Ein- und Ausfahrgleis A1	Einfahrt ankommender Bedienfahrten, Ausfahrt abgehender Bedienfahrten
Gleis 0	Rangierstammgleis
Gleise 3, 4, 5,6 und 7	Gleise für Zugauflösung und Zugbildung
Gleise A 2 und A 3	Abstell- und Umfahrgleise
übrige Gleise	Rangier-, Anschluss- und Ladegleise

1.6 Fahrbahnparameter

1.6.1 Belastbarkeit des Oberbaues

Der Oberbau der Anschlussbahn kann Fahrzeuge bis zu einer Radsatzlast von 22,5 t und einer längenbezogenen Last von 8 t/m aufnehmen.

1.6.2 Gleisbögen mit einem Halbmesser von weniger als 180 m nicht vorhanden

1.6.3 Bleibt frei

1.6.4 Gleise mit stärkerer Längsneigung als 1:667 (>1,5 ‰)

Gleis Nr.	stärkste Neigung ‰	Bereich
3	2,8	EW4 – EW6
4	2,8	EW3 – EW4
4	2,7	BÜ8 – EW5
10	6,5	ab BÜ 17 ca. 100 m
10 b	6,5	ab BÜ17 ca. 100m
0	2,7	Brückenbauwerk-Grenze AB (10 m hinter BÜ 28)

1.6.5 Einschränkungen des Regellichtraumes

nicht vorhanden

1.7 Signale

Auf der Anschlussbahn kommen die Signale der ESO zur Anwendung. Bis auf weiteres gilt die Ril 301 der DB Netz.

1.7.1 Beleuchtung der Signale

Auf die Beleuchtung der in der Anschlussbahn vorhandener Signale wird aufgrund der Außenbeleuchtung verzichtet.

1.8 Weichen

Weiche	Bedient durch:	Bedienung
8201 und 8202	özF ESTW Brandenburg	fernbedient
3, 4, 7, 8, 9 und 10	EVU	EOW – Weichen Stelltafel vor W 3
Alle anderen Weichen	EVU	ortsbedient
Weiche A8, 1	EVU	Ortsbedient, in Grundstellung verschlossen, Schlüssel in Schlüsselkasten neben der Weiche, Schlüsselkasten kann mit DB 21 geöffnet werden.

Eine Weiche befindet sich in Grundstellung, wenn die schwarz gestrichene Hälfte des Umstellgewichtes zur Erde zeigt.

Weichen, deren Umstellgewicht gelb/schwarz angestrichen ist, müssen stets in Grundstellung stehen, sofern sie nicht zum Rangieren in anderer Stellung gebraucht werden.

1.8.1 Bedienen von Weichen

Alle Weichen, außer die Weichen 8201 und 8202, werden durch das Rangierpersonal des jeweiligen EVU gestellt.

1.8.1.1 Elektrisch ortsbediente Weichen

Die elektr. ortsbedienten Weichen 3, 4, 7, 8, 9 und 10 werden vom Rangierpersonal betätigt. Die Bedienung dieser EOW erfolgt über eine Fahrwegstelltafel, welche 20 m vor Spitze Weiche 3 steht. Diese Fahrwegstelltafel wird mit einem Schlüssel DB 21 wirksam geschaltet. Nach der Wirksamerschaltung lassen sich die gewünschten Fahrwege durch Knopfdruck auf die betreffende Zielgleistaste einstellen. Nach einer falschen Fahrwegwahl die Löschtaste und den falsch gedrückten Fahrweg drücken. Anschließend den Fahrweg neu wählen.

An jeder EOW befindet sich ein Weichensignal in Form eines Lichtsignales. Die Signalbilder der Lichtsignale der Weichensignale zeigen zusätzlich die Endlage der EOW an. Während des Umstellvorganges blinken die zwei weißen Lampen der ursprünglichen Endlage. Nach dem ordnungsgemäßen Umstellen der Weiche und Erreichen der Endlage erscheinen zwei weiße Standlichter entsprechend der Weichenstellung.

Bei eingestellten Fahrweg erscheinen zwei blaue Lichter. Der Fahrweg ist eingestellt und festgelegt. Die Weichen können nicht umgestellt werden. Nach dem Freifahren der Weiche stellt sich diese Weiche wieder in Grundstellung und zeigt dies mit zwei weißen Lichtern an.

Werden die EOW vom Weichenende befahren stellt sich die entsprechende Weiche beim Befahren des jeweiligen Achszählers selbsttätig um. Dabei ist der Umstellvorgang zu beobachten.

Während des Umstellvorganges werden am Weichensignal zwei Blinklichter gezeigt. Erst wenn das Weichensignal die richtige Endlage anzeigt, darf die Weiche befahren werden.

Die Geschwindigkeit ist dabei so zu wählen, dass bei einer eintretenden Störung vor der Weiche gehalten werden kann.

Mögliche Störungen können sein:

Weiche kommt nicht in Endlage (blinken des Weichensignales),

Es wird kein eindeutiges oder vollständiges Weichensignal gezeigt,

Das Weichensignal blinkt blau oder ist dunkel.

Bei Störungen ist zu prüfen, ob sich Fremdkörper (auch Eis und Schnee) zwischen der Weichenzunge und der Backenschiene befinden. Ist dies der Fall, sind diese mit dem Weichenbesen oder ähnlichen Instrumenten zu entfernen.

Nicht zwischen Backenschiene und Zunge greifen!

Sind die Fremdkörper entfernt kann die Weiche erneut umgestellt werden.

Hierfür kann die Weichenhilfstaste (WHT), welche sich am Weichensignal befindet, verwendet werden. Die WHT wird mit dem Schlüssel DB 21 bedient.

Kann die Störung nicht behoben werden, so ist der Betriebsdisponent WOT zu verständigen.

1.8.1.2 Ortsbediente Weichen mit Stellgewicht

Nach dem Umstellen von Weichen ist auf das richtige Anliegen der Weichenzungen zu achten.

Es ist verboten, Weichen kurz vor oder unter Fahrzeugen umzustellen oder Weichen aufzufahren. Um an Umstellvorrichtungen von Weichen zu gelangen die nicht auf der Rangierwegseite liegen, muss die Rangierfahrt erst anhalten und zum Stillstand gekommen sein, ehe der Bedienende das Gleis überquert.

1.8.2 Maßnahmen bei aufgefahrenen Weichen

Es ist verboten Weichen aufzufahren. Ist eine Weiche dennoch aufgefahren worden, so darf sie nur in der Auffahrrichtung freigefahren werden. Die Notfallmeldestelle der Industriebahn Premnitz ist vom Auffahren einer Weiche sofort zu verständigen.

Der Anschlussbahnleiter oder dessen Vertreter und Mitarbeiter der HVLE Infrastruktur sind berechtigt die Befahrbarkeit aufgefahrener Weichen festzustellen.

1.9 Bahnübergänge und Gleistore

Die Bahnübergänge der Industriebahn Premnitz sind teilweise technisch gesichert.

Nicht technisch gesicherte Gleistore befinden sich an folgenden Gleisen:

Gleis 8, nordwestlich der Wolprylastraße

Gleis 10, nordwestlich der Wolprylastraße

Gleis 10 u. 10b, vor BÜ 12 Werkstraße

Gleis 9, nordwestlich der Herbert – Rein – Straße

Gleis 0, westlich Weiche 24

Gleis 0, östlich Weiche 29

Beim Öffnen sind die Tore mit den angebrachten Sicherungen zu arretieren.

Technisch gesicherte Bahnübergänge befinden sich an den Gleisen:

Gleis 0, Bergstraße BÜ 1

Gleis 0, Beethovenstraße BÜ 3

Gleis 0, Fabrikenstraße BÜ 6

Gleis 0, Vistrastraße BÜ 30

Gleis 10, Vistrastraße BÜ 16

Gleis 10, Wolprylastraße BÜ 17

Die Bedienung der technisch gesicherten Bahnübergänge wird im Anhang 4 beschrieben.

Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge befinden sich an den Gleisen:

Gleis 0, Heimstraße BÜ 2

Gleis 1, Am Wasserturm BÜ 4

Gleis 4, Grisutenstraße BÜ 7

Gleis 3 und 4, Platte BÜ 8

Gleis 3 und 4, Vistrastraße BÜ 9

Gleis 3 und 4, Wolprylastraße BÜ 10

Gleis 8, Vistrastraße BÜ 13

Gleis 10, Betriebszufahrt BÜ 15

Gleis 0, Herbert-Rein-Straße BÜ 20

Gleis 3 und 4, Werkstraße BÜ 31

Gleis 0, Feld-/Waldweg ehem. Bf. Döberitz BÜ 28

Gleis 3 und 4, Grundstückszufahrt BÜ 32

2 Betriebsdienst

2.1 Allgemeine Verhaltensregeln

Gleise dürfen nur an solchen Stellen überschritten werden, an denen sie nach beiden Richtungen genügend weit eingesehen werden können. Vor dem Überschreiten ist nach links und rechts zu sehen, um zu prüfen, dass sich keine Fahrzeuge nähern.

Das Überschreiten muss rechtwinklig zur Gleisachse erfolgen.

Beim Durchschreiten einer Lücke zwischen stehenden Fahrzeugen - auch zwischen einem Fahrzeug und einem Gleisabschluss - muss der Abstand von Puffer zu Puffer mindestens 5 m betragen.

Vor stehenden Fahrzeugen ist mindestens 2 m Abstand zu halten.

Signale und Warnungen sind unverzüglich zu befolgen und, wenn erforderlich, weiterzugeben.

2.2 Bedienfahrten und Rangierfahrten

Es wird zwischen Bedien- und Rangierfahrten unterschieden.

Bedienfahrten sind Zugfahrten und kommen von der Strecke Rathenow nach Premnitz bzw. beginnen in Premnitz und fahren nach Rathenow.

Alle Übrigen Fahrten in der Industriebahn Premnitz sind Rangierfahrten.

2.2.1 Betriebliche Bestimmungen für die Vorbereitung und Durchführung der Bedienfahrten

Bedienfahrten Beginnen und Enden im Gleis A1. Die Durchführung der Bedienfahrt regelt sich im Anhang 1 dieser Bedienungsanweisung.

2.2.1.1 Anmeldung zur Nutzung der Industriebahn Premnitz - Bedienfahrt

Das EVU bzw. ZB meldet eine beabsichtigte Bedienungsfahrt bis spätestens Donnerstag der Vorwoche 12:00 Uhr beim Betriebsdisponenten der Industriebahn Premnitz an. Spätere Anmeldungen können nur unter Beachtung der Machbarkeit und der freien Kapazität berücksichtigt werden.

Die Anmeldung muss folgende Angaben enthalten:

- Name und Anschrift des EVU
- Ansprechpartner
- Verkehrstag
- gewünschte Ankunftszeit / Verweildauer im Anschluss / Abfahrtszeit
- Triebfahrzeugbaureihe
- Last (Bruttotonnen, Länge in m, Anzahl der Achsen)
- Streckenklasse
- Angaben über Gefahrgut entsprechend RID
- Lademaßüberschreitung / Schwerwagen / Fahrzeuge mit betrieblicher Sonderbehandlung

Unvollständige Anmeldungen bezüglich sicherheitsrelevanter Daten bzw. abrechnungsrelevanter Daten können zurückgewiesen werden.

2.2.1.2 Koordinierung der Bedienfahrten durch den Betriebsdisponenten

Alle EVU bzw. ZB haben sich zwingend an das folgende Prozedere zu halten:

- Der Betriebsdisponent prüft die Anmeldung auf Machbarkeit.

- Ist die Machbarkeit gegeben informiert der Betriebsdisponent das EVU bzw. ZB. Erst dann bestellt das EVU bzw. der ZB die Trasse bei der DB Netz AG.
- Ist die Machbarkeit nicht gegeben so teilt der Betriebsdisponent dem EVU bzw. ZB dies mit. Bei nicht gegebener Machbarkeit stimmen sich Betriebsdisponent und EVU bzw. ZB über mögliche Zeitfenster ab.

Der Betriebsdisponent prüft die eingehende Anmeldung nach folgenden Punkten:

- Ist der Anmeldende zugangsberechtigt?
- Sind die betrieblichen Angaben in der Anmeldung plausibel?
- Ist die Netzkompatibilität gewährleistet?
- Ist die Durchführung der Fahrt im gewünschten Zeitfenster ohne Behinderung anderer Fahrten durchführbar?

Erläuterung:

In Premnitz steht für die Ein- und Ausfahrten zur und von der Industriebahn nur das Gleis A1 in der Industriebahn zur Verfügung (max. Nutzlänge 330 m). Bei der Einfahrt und Ausfahrt ist sicherzustellen, dass der Verkehr auf der eingleisigen Strecke Rathenow-Brandenburg störungsfrei gewährleistet ist. Auf dieser Strecke findet vertakteter Personennahverkehr statt.

2.2.2 Betriebliche Bestimmungen für die Vorbereitung und Durchführung der Rangierfahrten

Grundsätzlich darf außerhalb der Besetzungszeiten der Betriebsdisposition innerhalb der Industriebahn Premnitz nicht rangiert werden. Ohne Zustimmung des Betriebsdisponenten darf kein Fahrzeug in der Industriebahn bewegt werden. Die Zustimmung des Betriebsdisponenten zu Rangierfahrten kann für Einzelbewegungen oder zeitlich und lokal begrenzt gegeben werden. Werden mehrere Rangierfahrten angemeldet, so entscheidet der Betriebsdisponent über die Reihenfolge. Vorrang haben Rangierarbeiten zur Zugbildung mit anschließendem Fahrplan oder solche, die der Räumung des Gleises A1 dienen. Das Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen in der Infrastruktur der Industriebahn Premnitz ist mit der Betriebsdisposition abzustimmen.

Die Durchführung der Rangierfahrt regelt sich in Anhang 2 dieser Bedienungsanweisung.

2.2.2.1 Anmeldung zur Nutzung der Industriebahn Premnitz - Rangierfahrt

Die EVU bzw. ZB haben die Durchführung von Rangierfahrten bei der Betriebsdisposition anzumelden und die Betriebsdisposition hat diese Anmeldung zu bestätigen. Dauerhafte Regelungen können mit der Industriebahn Premnitz vereinbart werden. In der Anmeldung zum Rangieren der EVU bzw. ZB sind der Betriebsdisposition folgende Informationen zu geben:

- Ziel, Weg und Zweck sowie Besonderheiten der Rangierfahrten u.a. Trennung von Rangierfahrten
- Name und Anschrift des EVU
- Ansprechpartner
- Angaben über Gefahrgut entsprechend RID
- Lademaßüberschreitung / Schwerwagen / Fahrzeuge mit betrieblicher Sonderbehandlung
- vsl. Beginn und vsl. Ende der Rangierarbeiten

- Anzahl der beteiligten Fahrzeuge mit eigenem Antrieb

Die Rangierfahrten dürfen nur nach ausdrücklicher Genehmigung des Industriebahn Premnitz durchgeführt werden.

Unvollständige Anmeldungen bzw. Datenübermittlung bezüglich sicherheitsrelevanter bzw. abrechnungsrelevanter Daten können zurückgewiesen werden.

2.2.2.2 Koordinierung der Rangierfahrten durch den Betriebsdisponenten

Der Betriebsdisponent prüft die eingehende Anmeldung nach folgenden Punkten:

- Ist der Anmeldende zugangsberechtigt?
- Sind die betrieblichen Angaben in der Anmeldung plausibel?
- Ist die Netzkompatibilität gewährleistet?
- Ist die Durchführung der Fahrt im gewünschten Zeitfenster ohne Behinderung anderer Fahrten durchführbar?
- Der Betriebsdisponent prüft die Machbarkeit der Rangierfahrt.
- Ist die Machbarkeit gegeben informiert der Betriebsdisponent das EVU bzw. ZB.
- Ist die Machbarkeit nicht gegeben so teilt der Betriebsdisponent dem EVU bzw. ZB dies mit. Bei nicht gegebener Machbarkeit stimmen sich Betriebsdisponent und EVU bzw. ZB über mögliche Zeitfenster ab.

3 Rangieren

Der Triebfahrzeugführer ist für die sichere Durchführung der Rangierbewegungen verantwortlich.

Beim Rangieren ist eine zuverlässige Verständigung erforderlich.

Der Triebfahrzeugführer unterrichtet ausreichend alle beim Rangieren Beteiligten über Weg, Zweck, Ziel und Besonderheiten der Rangierfahrt.

Der Triebfahrzeugführer muss sicher sein, dass die Rangierfahrt fahrbereit ist, die Bremsen gelöst und die zum Sichern abgestellter Fahrzeuge ausgelegten Hemmschuhe bzw. Radvorleger entfernt sind.

Bevor Waggon, an denen gearbeitet bzw. geladen wurde, bewegt werden, ist festzustellen, ob die beweglichen Waggonteile in die Ordnungsstellung gebracht und festgelegt, die Waggontüren geschlossen und – soweit dies durch äußere Inaugenscheinnahme möglich ist – die Waggon vor-schriftsmäßig beladen sind.

Es ist festzustellen, ob die Ladung angeladener Waggonen gegen Beschädigungen (z. B. Umstürzen) gesichert ist.

In den Waggonen arbeitende Personen sind zum Aussteigen zu veranlassen.

3.1 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Rangierfahrten in der Anschlussbahn Industriepark Premnitz sind vorsichtig mit höchstens 20 km/h durchzuführen.

3.2 Abstoßen und Ablaufen von Fahrzeugen

Das Abstoßen und Ablaufen von Fahrzeugen ist nicht gestattet.

3.3 Sicherung stillstehender Fahrzeuge

Zum Festlegen abgestellter Fahrzeuge werden in der Anschlussbahn Industriepark Premnitz keine Hemmschuhe vorgehalten, diese sind vom jeweiligen EVU selbst mitzuführen.

Das EVU ist eigenverantwortlich für die fachgerechte Sicherung stillstehender Fahrzeuge zuständig.

3.4 Bremsbesetzung und Anhängelasten der Triebfahrzeuge

Die maßgebende Neigung ist Abschnitt 1.6.4 zu entnehmen.

3.5 Befahren von Laderampen, Ladestellen und Werkhallen

Bei Annäherung an eine Rampe hat der Rangierbegleiter die rampenabgewandte Seite als Rangierweg zu benutzen oder auf der Rampe entlang zu gehen. Es ist verboten, sich zwischen Rampe und Wagen aufzuhalten.

Beim Bedienen von Laderampen hat der Rangierbegleiter darauf zu achten, dass die Türen von Güterwagen geschlossen sind. Der Rangierbegleiter hat darauf zu achten, dass Ladebrücken, Ladegeräte usw. eingezogen sind und sich keine Personen auf oder in den Wagen befinden.

Vor Einfahrt in Werkhallen und an Ladestellen ist die Rangierfahrt 10 m vorher anzuhalten.

Der Rangierbegleiter läuft der Rangierfahrt voraus und hat:

- Personen aus dem Rangierbereich zu verweisen
- bei Kranbetrieb, sich mit dem Kranführer zu verständigen
- darauf zu achten, dass sich keine Gegenstände im Gleisbereich befinden
- die Werkhallen bzw. Ladestellen sind mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren.

Vor der Einfahrt in Ladebereiche ist vom Lokführer ein Warnsignal zu geben.

3.6 Kuppeln von Fahrzeugen

Gemeinsam zu bewegendende Fahrzeuge, sofern sie nicht aufgedrückt werden sollen, müssen untereinander gekuppelt sein.

Beim Kuppeln von Fahrzeugen mit Schraubenkupplung steht der Rangierer an einem sicheren Standplatz außerhalb des Fahrbereiches und wartet ab, bis beide Fahrzeuge stillstehen. Der Weg zu Kuppeln führt dann unter den Seitenpuffern hindurch. Dabei hält sich der Rangierer am Kupplergriff unter dem Puffer fest. Auf keinen Fall darf am Pufferteller angefasst werden.

Beim Kuppeln von Fahrzeugen werden zuerst die Schraubenkupplungen eingehängt, dann die Bremsschläuche verbunden und die Luftabsperrhähne geöffnet. Vor dem Verbinden von Luftschläuchen sind die Lufthähne kurz zu öffnen, um Fremdkörper und Kondenswasser zu entfernen. Dabei Öffnungen nicht auf den Körper halten und Bewegungen des Schlauches beachten (Festhalten).

Entkuppelt wird in umgekehrter Reihenfolge.

Unbenutzte Bremsschläuche und Schraubenkupplungen sind stets in die Halterung einzuhängen.

Nach dem Kuppeln werden die Schraubenkupplungen immer so kurz gedreht, dass sich die Puffer gerade berühren. Beim Drehen der Spindel ist darauf zu achten, dass der Schwengel durch die in der Kupplung entstehende Spannung herumschlagen kann.

3.7 Bewegen von Fahrzeugen von Hand

Beim Bewegen von Fahrzeugen von Hand sind Maßnahmen zu treffen, dass die in Bewegung gesetzten Schienenfahrzeuge jederzeit zum Halten gebracht werden können, z. B. durch Betätigen der Handbremse und rechtzeitiges Auflegen geeigneter Hemmschuhe.

Fahrzeuge dürfen höchstens mit Schrittgeschwindigkeit bewegt werden.

Wagenrücker dürfen nur an den Rädern der in Fahrtrichtung letzten Achse angesetzt werden.

Die Beteiligten dürfen das Fahrzeug nur schieben und zwar von der Seite aus durch Vorwärtsgehen.

Es darf nicht versucht werden, das Fahrzeug durch Gegenstemmen aufzuhalten.

Das Bewegen von Fahrzeugen mit Lastaufnahmemitteln von Hebezeugen oder loser Stempel ist untersagt.

3.8 Verständigung beim Rangieren

Die Verständigung beim Rangieren zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter geschieht mündlich über Sprechfunk oder durch Rangiersignale. Zur Anwendung kommen die der „Eisenbahn-Signalordnung“ (ESO) entsprechenden Rangiersignale.

Sie müssen gleichzeitig hör- und sichtbar gegeben werden. Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden. Das Signal „Rangierhalt“ (Ra 5) gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wird.

Ist bei geschobenen Rangierfahrten die Sichtverbindung zum Triebfahrzeugführer nicht gewährleistet, ist ständiger Funkkontakt mit dem Triebfahrzeugführer zu halten, d.h. alle zehn Sekunden ist der Rangierauftrag zu wiederholen. Der Triebfahrzeugführer hat sofort anzuhalten, wenn die Funkverbindung unterbrochen ist.

Die Funkgeräte sind ständig im eingeschalteten Zustand mitzuführen, damit die ständige Erreichbarkeit der Rangierfahrten untereinander gewährleistet ist.

3.9 Verwendung von Rangierfunk

Die Nutzung von Rangierfunk ist im Anhang 3 geregelt.

3.10 Gefahrgut

Grundsätzlich werden keine Güterwagen mit gefährlichen Gütern auf der Gleisinfrastruktur der Industriebahn Premnitz abgestellt.

Die Infrastruktur der Industriebahn Premnitz darf in Abstimmung mit der Betriebsdisposition nur mit Güterwagen mit gefährlichen Gütern befahren werden, welche in der Industriebahn Premnitz be- und/oder entladen werden.

Das Gefahrgut befördernde EVU ist verantwortlich für die Einhaltung aller Bestimmungen und Auflagen beim transportbedingten Zwischenaufenthalt von Gefahrgut. Durch das befördernde EVU sind die Unfallmerkblätter auf dem Stw „Wot“ der Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co. KG beim Betriebsdisponenten zu hinterlegen.

Geht das Gefahrgut auf ein anderes EVU über, so bleibt das Gefahrgut so lange in Verantwortung des verbringenden EVU's, bis das weiterbefördernde EVU die Übernahme der Gefahrgutverantwortung dem Betriebsdisponenten nachweislich bestätigt hat.

Für das Be- und/oder Entladen sind die jeweiligen Bestimmungen der Nebenanschließer zu beachten.

4 Unfallmeldetafel I

Alle gefährlichen Ereignisse (Unfälle und Störungen) sind der Notfallmeldestelle zu melden.

Das Ergreifen von Maßnahmen zur unmittelbaren Gefahrenabwehr hat Vorrang vor der Weitergabe von Meldungen.

Nach einem gefährlichen Ereignis im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters:

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen

Die Notfallmeldestelle ist der Weichenwärter Stw Wot (BWUR):

Tel.: **0151 – 15 15 99 15 / 033234 – 3002121**

E-Mail: **dispo@rlcw.de**

- Strecken-/ Gleisperrung veranlassen
- Was ist geschehen?
- Ort: Strecke von... nach...; Bahn-km
- Personen verletzt? Falls möglich Anzahl angeben
- Feuer ausgebrochen?
- Gefährliche Stoffe freigeworden? (UN-Nr. bzw. Placard-Nr.?)
- Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte und den Notfallmanager und ggf. weitere Beteiligte.

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung

- Spuren und Beweisstücke sichern
- Zeugen ermitteln (Kontaktdaten erfassen)
- Eintreffende Helfer einweisen
- Für Absperrung sorgen
- Untersuchenden Stellen Auskunft geben
- Ergänzungsmeldung an die Unfallmeldestelle abgeben.

Sobald der Notfallmanager eintrifft, ist dieser über die Situation und die bereits ergriffenen Maßnahmen zu unterrichten.

Anhang

- Anhang 1 Durchführung von Bedienfahrten zur und von der Industriebahn Premnitz
- Anhang 2 Durchführung von Rangierfahrten im Bereich der Industriebahn Premnitz
- Anhang 3 Rangieren mit Funk - Funkordnung - Industriebahn Premnitz
- Anhang 4 Bahnübergänge und Gleistore - Industriebahn Premnitz
- Anhang 5 Infrastrukturplan - Industriebahn Premnitz
- Anhang 6 Ansprechpartner - Industriebahn Premnitz
- Anhang 7 Unfallmeldetafel II Industriebahn Premnitz (Verteilung nur an HVLE, RLCW und LEA)