

## Bedienungsanweisung für das RLC Wustermark

Rail & Logistik Center Wustermark GmbH & Co. KG

Bahnhofstraße 2

14641 Elstal

Telefon: +49 33234 22 4 30

Telefax: +49 33234 22 4 34

E-Mail: info@rlcw.de

Gültig ab: 24.10.2011 00:00 Uhr

Aufgestellt: 01.10.2011

Elstal, den 01.10.2011



.....  
(Geschäftsführer)

Berlin, den 01.10.2011



.....  
(Anschlussbahnleiter)

Diese Anweisung 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.

Stand: 01.10.2011

**Verteiler:**

Anschlussbahnleiter

Geschäftsführer

Bedienende EVU

Zugangsberechtigte

DB Netz: Stw „Wmt“, Stw „Wur“

RLC Wustermark: Stw „Wot“

**Prüfung der Bedienungsanweisung (jährlich)**

Tag	Name	Bemerkungen	Tag	Name	Bemerkungen
01.10.2011	Müller				

**Änderung und Ergänzung der Bedienungsanweisung**

Änderungen, Ergänzungen, Ifd. Nr.	Inhalt	gültig ab	berichtigt	
			am:	durch
Ziffer 2.3.2	Entfall erster Satz	09.12.2011	08.12.2011	Kulik

## Inhaltsverzeichnis

Geltende Vorschriften .....	5
Geltungsbereich.....	7
1. Beschreibung der Infrastruktur.....	7
1.1. Allgemeines.....	7
1.2. Besetzungszeiten.....	7
1.3. Grenzen der Anschlussbahn - Anbindung an die DB Netz AG.....	7
1.4. Nebenanschiesser .....	8
1.5. Verwendung der Gleise.....	8
1.6. Belastbarkeit des Oberbaues.....	9
1.7. Spurweite.....	9
1.8. Gleisbögen mit einem Halbmesser von weniger als 180 m .....	9
1.9. Gleise mit stärkerer Längsneigung als 1:667 (>1,5 ‰ ) .....	9
1.10. Einschränkungen des Regellichtraumes .....	9
1.11. Signale .....	9
1.11.1. Beleuchtung der Signale.....	9
1.12. Weichen.....	9
1.12.1. Bedienen von Weichen .....	10
1.12.2. Maßnahmen bei aufgefahrenen Weichen .....	10
2. Betriebsdienst.....	10
2.1. Allgemeine Verhaltensregeln .....	10
2.2. Betriebliche Verantwortlichkeiten.....	11
2.2.1. Allgemeines.....	11
2.2.2. Ein- und Ausfahrt von Zügen.....	11
2.2.3. Einfahrten in die Einfahrgruppe des RLCW aus Richtung Osten.....	11
2.2.4. Rangierfahrten in das RLCW aus den Gleisen 3; 47 und 58 der DB Netz AG ...	12
2.2.5. Zug- und Rangierfahrten über die Weichenverbindung 306 – 307 (Westanbindung) .....	12
2.3. Rangieren.....	14
2.3.1. Allgemeines.....	14

2.3.2.	Rangieren außerhalb der Besetzungszeiten des RLCW .....	14
2.3.3.	Abstoßen und Ablaufen von Fahrzeugen.....	14
2.3.4.	Zugelassene Fahrgeschwindigkeiten.....	14
2.3.5.	Sicherung stillstehender Fahrzeuge.....	15
2.3.6.	Bremsbesetzung und Anhängelasten der Triebfahrzeuge .....	16
2.3.7.	Befahren von Laderampen, Ladestellen und Werkhallen.....	16
2.3.8.	Durchführen von Rangierfahrten .....	17
2.3.9.	Kuppeln von Fahrzeugen.....	17
2.3.10.	Bewegen von Fahrzeugen von Hand.....	18
2.3.11.	Verständigung beim Rangieren .....	18
2.3.12.	Vorbereitung der Rangierfahrt.....	18
2.3.13.	Verwendung von Rangierfunk.....	19
2.4.	Aufträge und Meldungen.....	19
2.5.	Gefahrgut.....	19

## **Geltende Vorschriften**

Ril 301

Ril 408

VDV – Schrift 757

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**

Diese Bedienungsanweisung ist für das Rail & Logistik Center Wustermark (RLCW) in ihrer jeweils aktuellen Form gültig.

Diese Bedienungsanweisung regelt die grundsätzlichen Verfahrensweisen der Benutzung der Infrastruktur der RLCW Wustermark.

## **1. Beschreibung der Infrastruktur**

### **1.1. Allgemeines**

Das RLCW ist eine öffentliche, nichtbundeseigene Infrastruktur. Die Betriebsführung obliegt dem RLCW. Der Betrieb erfolgt auf Grundlage der BOA. Die Eisenbahnaufsicht wird durch das Land Brandenburg wahrgenommen.

### **1.2. Besetzungszeiten**

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 Anschlussbahn grenzt mit vier Schnittstellen an das Schienennetz der DB Netz AG. Die Grenzen der Anschlussbahn sind jeweils durch ein Schild - Infrastrukturgrenze DB Netz / RLC Wustermark – gekennzeichnet.

Alle Schnittstellen mit der DB Netz AG sind mit Oberleitung für Wechselstrom 15 kV, 16,7 Hz elektrifiziert. Die Schnittstellen sind nach den zugeordneten Stellwerksbezirken bezeichnet. In Richtung der Kilometrierung von Ost nach West sind das:

- Stellwerk „Wot“ – Weichenwärter Wustermark Ost des RLCW

Km 24,080 - Spitze der Weiche 204 / Sperrsignal 206Y

für Zugein- und -ausfahrten aus/in Richtung Berlin-Spandau in/aus den Gleisen 7 bis 12 der Einfahrgruppe. Im Stellwerk „Wot“ ist die Disposition der RLC Wustermark eingerichtet.

Alle Zugfahrten aus Ri Osten in den Stellwerksbezirk „Wot“ (Einfahrgruppe) erfolgen auf sicherungstechnischen Befehl des Fdl „Wur“, durch den auch das Zugmeldeverfahren realisiert wird. Rangierfahrten über die Infrastrukturgrenze „Wot“ in Ri Osten sind nur mit Zustimmung des Fdl „Wur“ möglich.

- Stellwerk „Wmt“ – Weichenwärter Wustermark Mitte der DB Netz AG

Km 25,175 - Spitze der Weiche 387 / Rangiersignal Rs 28 II

Rangierfahrten zwischen den Gleisen 3, 47 und 58 der DB Netz AG und den Gleisen 7 bis 11 der Einfahrgruppe erfolgen auf mdl. Auftrag am Rangiersignal Rs 28 I nach Freigabe durch den Stww „Wmt“.

Die Zustimmung zur Rangierfahrt aus dem RLCW in Ri DB Netz AG wird durch den Wärter des Stellwerks „Wmt“ mit Signal Ra 12 am Rangiersignal Rs 28 II erteilt.

- Stellwerk „Wur“ – Fahrdienstleiter Wustermark Rangierbahnhof der DB Netz AG

- a) Km 26,360 - Grenzzeichen der Weiche 229 / Rangiersignal 232  
Für Rangierfahrten zwischen den Gleisen 3, 47 und 58 der DB Netz AG in Ri Westen und dem Ausziehgleis 166 der RLC Wustermark, von dem aus weitere Gleise des RLC Wustermark angefahren werden können, erfolgt die Zustimmung durch den Fdl „Wur“ durch Ra 12 am Rangiersignal Rs 3w. Der Standort des Rangiersignals befindet sich zwischen den Weichen 220 und 213. Die Zustimmung zur Rangierfahrt in Richtung DB Netz AG und in weitere Gleise des RLCW aus den Gleisen 165 und 166 wird durch den Fdl des Stw „Wur“ mit Signal Ra 12 am Rangiersignal Rs 232 erteilt.
- b) Weichenverbindung 306 – 307

Über die Weichenverbindung 306 – 307 ist es möglich von den Gleisen 59 bis 72 aus dem Rangierbahnhof Wustermark Richtung Westen auszufahren. An der Spitze der Weiche 306 steht das Ausfahrtsignal F 164.

#### 1.4. Nebenanschlusser

- Euromaint Rail GmbH Leipzig

Die Euromaint Rail GmbH Leipzig betreibt neben dem RLCW, westlich hinter der Fußgängerbrücke, eine Werkstatt für Güterwagen. Der Werkstattbereich unterliegt nicht der Betriebsführung des RLCW. Er schließt hinter dem Grenzzeichen der Weiche 245 und an der Spitze der Weiche 250 an das Gleisnetz des RLCW an. Die Infrastrukturgrenze ist mit einem Hinweisschild gekennzeichnet.

#### 1.5. Verwendung der Gleise

Die Gleise des RLCW werden nach ihrer Verwendung unterschieden:

Bezeichnung	Verwendung <sup>1</sup>
Logistikgleise	dienen primär den Aufgaben der Zugbildung und -auflösung, der Sammlung von Einzelwagen und Wagengruppen oder der Fahrzeugabstellung für die Pufferung von Verkehren
Abstellgleise	dienen der Abstellung von Eisenbahnfahrzeugen aller Art
Lokabstellgleise	dienen primär der Abstellung von Triebfahrzeugen
Betriebsgleise	dienen Ein- und Ausfahrten zwischen der DB Netz AG und dem RLCW, Umfahr -, Auszieh - und Verbindungsgleise innerhalb des RLCW
Ladegleise	dienen primär dem Umschlag von Gütern an den Ladestraßen und Ladeflächen

Auf den Betriebsgleisen innerhalb des RLCW dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden!

<sup>1</sup> Die Zuordnung der Gleise mit Gleisnummern und deren Verwendung ist in der Anlage 2 aufgelistet

## 1.6. 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. Das entspricht der Streckenklasse D 4 der DB Netz AG.

## 1.7. Spurweite

Die Regelspurweite beträgt 1435 mm. Die Spurweite darf das Maß von 1430 mm nicht unterschreiten und das Maß von 1470 mm nicht überschreiten.

## 1.8. Gleisbögen mit einem Halbmesser von weniger als 180 m

Es existieren in den Gleisen des RLC Wustermark keine Gleisbögen mit Halbmessern von weniger als 180 m.

## 1.9. Gleise mit stärkerer Längsneigung als 1:667 (>1,5 ‰)

Gleis Nr.	Neigung ‰	Neigungslänge	Bereich
26	40	170 m	Hauptablaufberg Ost
27	35	170 m	Nebenablaufberg Ost
126	35	150 m	Ablaufberg West

## 1.10. Einschränkungen des Regellichtraumes

Innerhalb der Anschlussbahn sind keine Einschränkungen des Regellichtraumes vorhanden.

## 1.11. Signale

Auf der Anschlussbahn kommen die Signale der ESO zur Anwendung. Es gilt die Ril 301 der DB Netz.

### 1.11.1. Beleuchtung der Signale

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

## 1.12. Weichen

Weiche	Bedient durch:	Bedienung
W5 – W14	Wot	fernbedient
W225- W227; W234 u. W235 W237 W246	EVU	Elektrisch Ortsbedient (EOW)
Alle anderen Weichen	EVU	ortsbedient
Weichen 233, 306 und 307, Gsp I	Fdl Wur	fernbedient

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.

### **1.12.1. Bedienen von Weichen**

Ortsbediente Weichen werden vom Rangier- oder Lokpersonal bedient. Die Fahrwege zu den durch die Disponenten der RLCW zugewiesenen Gleisen, sind durch die Rangierfahrten selber einzustellen.

Nach dem Umstellen von Weichen ist zu prüfen, ob sich die Weiche vollständig in Endlage befindet.

Es ist verboten, Weichen kurz vor oder unter Fahrzeugen umzustellen oder Weichen aufzufahren.

Um an Umstellvorrichtungen von Weichen zu gelangen die nicht auf der Rangiererwegseite liegen, muss die Rangierfahrt erst anhalten und zum Stillstand gekommen sein, ehe der Bedienende das Gleis überquert.

Fernbediente Weichen werden nach Aufforderung vom Lokführer oder Rangierbegleiter durch das Stellwerkpersonal fernbedient.

Elektrisch ortsbediente Weichen werden mittels Schlagtaster oder an der Stelltafel vom Rangier- oder Lokpersonal bedient.

### **1.12.2. 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 RLCW ist vom Auffahren einer Weiche sofort zu verständigen.

Außerhalb der Besetzungszeiten des Stw „Wot“ ist die Notfallmeldestelle Fdl Stw „Wur“ zu verständigen. Der Anschlussbahnleiter oder deren Vertreter, sind berechtigt die Befahrbarkeit aufgefahrener Weichen festzustellen.

## **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.

Bei Dunkelheit oder unsichtigen Wetter ist vor Beginn der Rangierarbeiten die Außenbeleuchtung einzuschalten. Die Gleisfeldbeleuchtung schaltet sich über Dämmerungsschalter selbsttätig ein.

Teile der Gleisanlage sind mit Oberleitung für 15 kV 16,7 Hz Wechselstrom überspannt. Die Oberleitungsanlage ist als ständig hochspannungsführend zu betrachten. Das Berühren von unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitungsanlage ist lebensgefährlich. Zu den spannungsführenden Teilen der Oberleitungsanlage ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 1,5m einzuhalten.

#### **Es ist verboten:**

- Masten und andere Abspannanlagen der Oberleitung zu besteigen.
- In unmittelbarer Nähe der Oberleitung bzw. neben Gleisen mit Oberleitung befindliche Signal- oder Beleuchtungsmasten zu besteigen.
- Aufstiege auf Dächer, Kessel, Bordwände und dergleichen von Fahrzeugen die auf Gleisen mit Oberleitung abgestellt sind zu benutzen.

## **2.2. Betriebliche Verantwortlichkeiten**

Das Stw „Wot“ übernimmt die Regelung aller Betriebsvorgänge im RLCW. Vor der Durchführung von Rangierfahrten ist immer die Zustimmung des Stw „Wot“ einzuholen.

Die Verantwortung für die Durchführung der Rangierfahrten obliegt den rangierenden EVU's bzw. ZB.

### **2.2.1. Allgemeines**

Die Nutzung der Einfahrgruppe, Gleise 7 bis 14 im Osten des RLCW, wird durch die Disposition des RLCW festgelegt. Ein- und Ausfahrten aus den Gleisen 7 bis 11 der Einfahrgruppe im Bezirk des Stellwerks „Wmt“ der DB Netz AG werden zwischen den benachbarten Stellwerken „Wmt“ und „Wot“ telefonisch oder über Funk abgestimmt. Die Gleise 3; 47 und 58 unterliegen der Betriebsführung der DB Netz AG. Fahrten von diesen Gleisen in das RLCW erfolgen als Rangierfahrt über die Infrastrukturgrenze „Wmt“ oder „Wur“ des RLCW.

Im RLCW ist keine Wagenübergabestelle (WÜST) vorhanden.

### **2.2.2. Ein- und Ausfahrt von Zügen**

Zugfahrten können auf den Gleisen 7 – 12 des Stellwerksbereichs „Wot“ als Ein- und Ausfahrten erfolgen. Zugfahrten auf dem Gleis 12 können nur als Ausfahrten erfolgen. Diese Gleise sowie die Gleise 8a, 13 und 14 werden als Einfahrgruppe bezeichnet. Das Stellwerk „Wot“ ist ein Wärterstellwerk. Es ist sicherungstechnisch vom Fahrdienstleiterstellwerk „Wur“ und dem Wärterstellwerk „Wmt“ der DB Netz AG abhängig. Durch das Stw „Wot“ werden die Weichen und Signale im Ostkopf der Einfahrgruppe bedient.

Alle anderen Fahrzeugbewegungen innerhalb des RLCW sind Rangierfahrten.

Durch den Fdl „Wur“ der DB Netz AG wird das Zugmeldeverfahren durchgeführt und alle Entscheidungen zu Zugfahrten getroffen. Gleiches trifft auf Rangierfahrten zu, die über die Infrastrukturgrenze der RLCW hinaus in Richtung DB Netz AG erfolgen.

### **2.2.3. Einfahrten in die Einfahrgruppe des RLCW aus Richtung Osten**

Das Fahren in die Infrastruktur der RLCW kann aus Richtung Osten in die Gleise 7-11 erfolgen. Die Einfahrt erfolgt im Regelbetrieb auf Signal Ks 2c u. 2d aus Ri Osten. Die Zugfahrten enden an den haltzeigenden Signalen Hs 7-II bis Hs 11-II der Gleise 7-11. Die Weiterfahrt erfolgt als Rangierfahrt. Die Zustimmung zur Weiterfahrt als Rangierfahrt wird durch das Stw „Wmt“, nach Rücksprache mit Stw „Wot“, mündlich oder fernmündlich erteilt.

## 2.2.4. Rangierfahrten in das RLCW aus den Gleisen 3; 47 und 58 der DB Netz AG

Die Fahrten aus den Gleisen 3; 47 und 58 aus Ri Westen in die Einfahrgruppe erfolgt als Rangierfahrt. Die Zustimmung zur Rangierfahrt erteilt der Stww „Wmt“ mit Sig Ra12 an den Signalen K3; K47 oder K58 am östlichen Ende dieser Gleise. Die Rangierfahrt erfolgt in die Gleise 7 - 11 über die DKW 57.

Die Fahrten in Ri Westen aus den Gleisen 3; 47 und 58 erfolgen auf Zustimmung des Fdl „Wur“ durch Sig 3w oder mündliche oder fernmündliche Zustimmung. Die Rangierfahrt erfolgt bis hinter Rangiersignal W 232.

## 2.2.5. Zug- und Rangierfahrten über die Weichenverbindung 306 – 307 (Westanbindung)

Über die Weichenverbindung 306 – 307 ist es möglich von den Gleisen 59 bis 72 aus dem Rangierbahnhof Wustermark Richtung Westen auszufahren. An der Spitze der Weiche 306 steht das Ausfahrtsignal F 164.

An diesem Signal können Zugfahrten in Richtung Priort, Wustermark Güterzuggleis und Falkenhagener Kreuz beginnen.

<u>Mögliche Signalbegriffe am Signal F 164:</u>	Hp 0
	HI 3a
	Zs 1
	Ra 12

<u>Richtungsanzeiger Zs 2:</u>	<u>Kennbuchstabe</u>	<u>Richtung</u>
	P	Priort
	W	Wustermark Güterzuggleis
	H	Falkenhagener Kreuz

Das Signal F 164, die Weichen 306 und 307 sowie die Gleissperre Gs I werden vom Fahrdienstleiter Wur bedient.

Triebfahrzeuge mit angelegtem Stromabnehmer dürfen die Weichenverbindung 306 – 307 nicht befahren. Die aufgestellten Signale EI 6 sind zu beachten.

Es kommen folgende Verfahren zur Anwendung:

1. Verfahren Zugfahrt ab Signal F 164
2. Verfahren Rangierfahrten aus den Gleisen 59 – 72 über Signal F 164
3. Verfahren Rangierfahrten über die Weichen 307 – 306 in die Gleise 59 - 72

## 1. Verfahren für Zugfahrten ab Signal F 164

- Ist ein Zug auf den Gleisen 59 bis 72 fertiggestellt und abfahrbereit so meldet dies der Triebfahrzeugführer dem Stellwerk Wot.
- Stellwerk Wot beauftragt die Mitarbeiter des jeweiligen EVU mit der Herstellung des Fahrweges. Die Fahrwegsicherung im Bereich der spitzbefahrenen EKW 209 und DKW 308 wird durch Mitarbeiter des RLCW vorgenommen.

Die EKW 209 und DKW 308 sind auf der spitz befahrenen Seite zu verschließen. Die Schlüssel sind am dafür vorgesehenen Schlüsselbrett aufzubewahren. Der Verschluss der Weichen ist im Fernsprechbuch Wot nachzuweisen.

- Stellwerk Wot stimmt die bevorstehende Ausfahrt über das Signal F 164 mit dem Fahrdienstleiter Wur ab.
- Entsprechend dieser Abstimmung erteilt Wot die Zustimmung unter Nennung der Gleis- und Zugnummer für die Rangierfahrt vom Halteplatz bis zum Signal F 164.
- Am Signal F 164 verständigt sich der Triebfahrzeugführer mit dem Fahrdienstleiter Wur über die weitere Durchführung der Zugfahrt.
- Der Fahrdienstleiter lässt die Zugfahrt durch auf Fahrt stellen des Ausfahrsignales zu (Ersatzweise Zs 1 oder Befehl).

## 2. Verfahren für Rangierfahrten aus den Gleisen 59 bis 72 über Signal F 164

- Rangierfahrten über die Infrastrukturgrenze RLCW / DB Netz AG sind durch den Fdl Wur mit der Disposition in Wot abzustimmen.
- Der Rangierleiter / Triebfahrzeugführer stellt sich den Fahrweg im Bereich der ortsbedienten Weiche selbst her **und prüft die Endlage der Weichen**.
- Am Signal F 164 wird durch den Fahrdienstleiter Wur die Zustimmung durch Signal Ra 12 erteilt.

## 3. Verfahren für Rangierfahrten aus der Infrastruktur der DB Netz AG über die Weichen 307 – 306 in die Gleise 59 bis 72

- Der Fahrdienstleiter Wur stimmt die bevorstehende Rangierfahrt mit der Disposition Wot ab.
- Hat Wot dieser Fahrt zugestimmt, so erteilt der Fahrdienstleiter die Zustimmung an den Triebfahrzeugführer über Funk.

- Im Bereich des RLCW stellt sich der Triebfahrzeugführer den Fahrweg im Bereich der ortsbedienten Weichen selbst her und **prüft die Endlage der Weichen**.

Lageskizze der Westanbindung - siehe Anlage 2

## **2.3. Rangieren**

### **2.3.1. Allgemeines**

Die Weichen im RLCW sind als ortsbediente Weichen ausgeführt. Ausnahmen sind die durch den Fdl der DB Netz bedienten Weichen und die durch das Wärterstellwerk „Wot“ bedienten östlichen Weichen der Einfahrgruppe, sowie die EOW der Lokabstellgleise.

Aus östlicher Richtung sind Orientierungstafeln, am Gleis 25 für die Gleise 85 bis 72, an den Gleisen 27 und 26, für die Gleise 71 bis 59 mit den jeweils zugeordneten Weichen aufgestellt. Die Orientierungstafeln haben keine betriebliche Bedeutung. Am Gleis 165 ist böschungsseitig kein Rangierweg vorhanden.

### **2.3.2. Rangieren außerhalb der Besetzungszeiten des RLCW**

Die Nutzer haben die Durchführung von Rangierfahrten schriftlich bei der Disposition der RLCW anzumelden und das RLCW hat diese Anmeldung schriftlich zu bestätigen. Dauerhafte Regelungen können mit dem RLCW vereinbart werden. In der Anmeldung zum Rangieren der Nutzer sind dem RLCW 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 schriftlicher Genehmigung der Disposition der RLCW durchgeführt werden. Ausgenommen von dieser Regelung sind die Rangierfahrten von einzeln fahrenden Lokomotiven aus dem Stellwerksbereich „Wur“ in Ri Osten zu den Lokabstellgleisen innerhalb des EOW-Bereiches, sowie zur Tankstelle und zurück.

### **2.3.3. Abstoßen und Ablaufen von Fahrzeugen**

Das Abstoßen und Ablaufen von Fahrzeugen ist nicht gestattet.

### **2.3.4. Zugelassene Fahrgeschwindigkeiten**

- Zugfahrten sind mit der signalisierten Geschwindigkeit, maximal 40 km/h zulässig.
- Die zugelassene Rangiergeschwindigkeit im Bereich der Anschlussbahn beträgt 20 km/h, bei unsichtigem Wetter 5 km/h

Ständige Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 5 km/h sind festgelegt für das Befahren:

- sämtlicher Ablaufberggleise
- sämtlicher Hallen bzw. Be- und Entladestellen
- technisch nicht gesicherter und nicht bewachter Bahnübergänge
- Lademaßüberschreitungsfahrten
- der Gleiswaagen,
- der Arbeitsgruben

### **2.3.5. Sicherung stillstehender Fahrzeuge**

Abgestellt Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen sind immer durch beidseitiges Vorlegen von Hemmschuhen oder durch das Anziehen einer Handbremse zu sichern. Hemmschuhe befinden sich jeweils an den östlichen und westlichen Enden der Gleise an den Hemmschuhsteinen.

Vorgestellte Fahrzeuge sind in folgenden Fällen gegen unbeabsichtigtes Bewegen mittels Hemmschuh bzw. Radvorleger durch den Rangierbegleiter zu sichern:

- beim Anstellen an Be- und Entladestellen der 1. Wagen
- beim grenzzeichenfreien Abstellen von Fahrzeugen
- vor Bahnübergängen, vor denen die Wagen mindestens 2 m entfernt abgestellt werden müssen
- bei einer Neigung  $> 2,5 \text{ ‰}$  muss immer mit zwei Hemmschuhen talwärts gesichert werden.

Das Auflegen von Steinen, Holz- oder Metallstücken oder dergleichen auf die Schienen ist nicht gestattet.

Wird eine vorhandene Sicherung aufgehoben, weil Fahrzeuge bewegt, abgezogen oder zugestellt werden, ist die ausreichende Sicherung der im Gleis verbleibender Fahrzeuge zu überprüfen.

Fahrzeuge sind so abzustellen, dass das Kuppeln nicht über Weichen, Kreuzungen oder ähnlichen die Trittsicherheit gefährdenden Stellen, erfolgen muss.

Beim Aufstellen von Fahrzeugen vor freizuhaltenden Stellen, Bahnübergängen, Grenzzeichen usw., ist zu berücksichtigen, dass sich die Fahrzeuge noch bewegen können (Strecken der Kupplungen, Strecken der Pufferfedern, Anstoßen anderer Fahrzeuge usw.)

Im Bereich der Ablaufberge (Gleise 26, 27 und 128) ist das Abstellen von Fahrzeugen verboten.

### 2.3.6. Bremsbesetzung und Anhängelasten der Triebfahrzeuge

Die maßgebende Neigung im RLCW beträgt 1.5 ‰, ausgenommen die Gleise 26 (Hauptablaufberg Ost), Gleis 27 (Nebenablaufberg Ost) und Gleis 126 (Ablaufberg West).

#### 2.3.6.1. Alle Gleise - ausgenommen die Gleise 26, 27 und 128

Bewegt werden dürfen ohne wirkende Wagenbremse von einer druckluftgebremsten Lokomotive der Baureihe			
333 oder 335		übrige	Für je weitere 10 angefangene Achsen
Achsen		Achsen	zusätzlich Fahrzeuge mit Druckluftbremse
22		40	1

#### 2.3.6.2. Gleise 26, 27 und 128

In diesen Gleisen sind beim Rangieren alle Fahrzeuge an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

### 2.3.7. 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.

### **2.3.8. Durchführen von Rangierfahrten**

Beim Rangieren wird auf Sicht gefahren, mit Hindernissen muss jederzeit gerechnet werden.

Der Triebfahrzeugführer und der Rangierbegleiter haben bei jeder Rangierfahrt den Gleisbereich und die Signale ständig zu beobachten.

Vor und während der Rangierfahrt ist festzustellen, dass der Fahrweg frei, die Weichen und Drehscheiben richtig gestellt und bei einmündenden Gleisen, kein Fahrzeug über das Grenzzeichen hinaus steht.

Fährt bei gezogener Rangierfahrt der Rangierbegleiter nicht auf dem Triebfahrzeug mit, ist der Triebfahrzeugführer für das Beobachten des Gleisbereichs allein verantwortlich. Führt der Rangierbegleiter auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs mit, hat er sich an der Beobachtung des Gleisbereichs zu beteiligen.

Bei geschobenen Rangierfahrten beobachtet der Rangierbegleiter den Gleisbereich von der Spitze aus, warnt Personen im Gleisbereich und verständigt sich mit dem Triebfahrzeugführer.

Bei Erkennen einer Gefahr ist die Rangierfahrt sofort anzuhalten und alle Maßnahmen zu ihrer Abwendung zu treffen.

Besteht Unklarheit darüber, ob der Gleisbereich sicher zu befahren ist, muss angehalten und die betreffende Stelle vor Weiterführung der Fahrt örtlich überprüft werden.

Nähert sich eine geschobene Rangierfahrt stillstehenden Fahrzeugen, Gleisabschlüssen oder Gefahrenpunkten, hat der Rangierbegleiter erforderlichenfalls zur

Mäßigung der Geschwindigkeit aufzufordern und die noch zurückzulegende Entfernung in Wagenlängen anzugeben. (1 Wagenlänge = 8 m – 10 m)

### **2.3.9. 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.

Bei Fahrzeugen die nicht mit Schraubenkupplungen gekuppelt werden, sind die Bedienungsanweisungen der jeweiligen Kupplungsbauart zu beachten.

### **2.3.10.        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.

### **2.3.11.        Verständigung beim Rangieren**

Die Verständigung beim Rangieren 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. Siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..**

### **2.3.12.        Vorbereitung der Rangierfahrt**

Der Lokführer ist für die sichere Durchführung der Rangierbewegungen verantwortlich.

Beim Rangieren ist eine zuverlässige Verständigung erforderlich.

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

Der Lokführer 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 vorschriftsmäßig beladen sind.

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

In den Waggons arbeitende Personen sind zum Aussteigen zu veranlassen.

### **2.3.13. Verwendung von Rangierfunk**

Beim Rangieren muss eine Funkverbindung zum Disponenten des Stellwerks Wot bestehen. Die Disposition Wot gibt die Zustimmung zum Rangieren. Die Funkverbindung zum Disponenten kann, solange der Analogfunk noch betriebsbereit ist, wie folgt hergestellt werden:

- Verwendung des vorhandenen Rangierortsfunks von DB Schenker (Ortsfunkkanal F14)
- Verwendung des analogen Ortsfunks Kanal „24“  
Mit Inbetriebnahme des Digitalfunks (GSMR) ist dieser zu verwenden.
- Verwendung von Rangierhandfunkgeräten des RLCW.

EVU bzw. ZB, die nicht über die vorgenannten Verbindungsmöglichkeiten verfügen, müssen vor Beginn der Rangierarbeiten ein Handfunkgerät des RLCW beim Disponenten „Wot“ in Empfang nehmen. Das Rangierhandfunkgerät ist nach Abschluss des Rangierens wieder beim Disponenten „Wot“ abzugeben.

Alle Fahrten über die Infrastrukturgrenzen erfolgen grundsätzlich nur mit Zustimmung der Disposition des RLCW.

### **2.4. Aufträge und Meldungen**

Der Disponent führt auf dem Stw „Wot“ das Fernsprechbuch. In das Fernsprechbuch sind alle dienstlich relevanten Daten einzutragen.

### **2.5. Gefahrgut**

Transportbedingter Zwischenaufenthalt von Gefahrgut ist nur nach vorheriger ausdrücklicher Zustimmung des RLCW an den zugewiesenen Stellen möglich.

Das Gefahrgut befördernde EVU ist verantwortlich für die Einhaltung aller Bestimmungen und Auflagen beim transportbedingten Zwischenaufenthalt von Gefahrgut und übergibt die Unfallmerkbblätter an das RLCW.

Geht das Gefahrgut im RLCW 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 RLCW nachweislich bestätigt hat.