



Stadtwerke Osnabrück

Betriebsstellenbuch - **Hafen Osnabrück**

der Stadtwerke Osnabrück AG (SWO)

Alte Poststraße 9
49074 Osnabrück

Gültig ab: 10.12.2023

Aufgestellt: Schröder, Groth
Osnabrück, 01.12.2023
gez. Ulf Schröder (EBL)

Verteiler:

EBL
EBLV
LEA, Hannover
EVU, die die Infrastruktur befahren
Allen Bediensteten im Bahnbetrieb zugänglich zu machen

Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Infrastrukturgrenzen zur DB Netz AG	4
1.2	Angewendete Betriebsverfahren, Anlagen und Techniken	5
1.3	Unfallmeldestelle Verkehrsleitstelle	5
1.4	geltende Regelwerke im Bereich der Hafeneisenbahn	5
1.4.1	Zusatzbestimmungen und Abweichungen zu den Regelwerken	6
2	Beschreibung der Infrastruktur	7
2.1	Allgemeine Übersicht	7
2.2	Übersichtspläne	9
2.2.1	Gleisgruppen 100 – 300	9
2.2.2	Gleisgruppen 400 bis 600 und Bf Eversburg (DB)	10
2.3	Liste der Bahnübergänge	11
2.4	Nutzlängen von Gleisen	11
2.5	Gefälleabschnitte mit einer tatsächlichen maximalen Neigung von mehr als 2,5‰	13
2.6	Abweichend stehende Signale	13
3	Betriebsdurchführung	14
3.1	Betriebskommunikation	14
3.1.1	Weichenwärter <> Fdl Osnabrück (Ofu) / Eversburg der DB Netz AG	15
3.1.2	Sprachaufzeichnung	15
3.2	Betriebsverfahren	15
3.3	Rangierfahrten durchführen	17
3.3.1	Grundsätze der Verständigung	17
3.3.2	Ein – und Ausfahrten	17
3.3.3	Rangieren innerhalb des automatisierten Bereiches (im Zentralbetrieb)	18
3.3.4	Rangieren über die Grenzen von Ortsstellbereichen	18
3.3.5	Rangieren in Ortsstellbereichen	18
3.3.6	Bekanntgabe von Besonderheiten für Ortsstellbereiche	19
3.3.7	Gleisbelegung Hafen	19
3.3.8	Personenbeförderung im Hafen	19
4	Örtliche Besonderheiten zu den Regeln aus der 408.48	21
5	Bedienung der Technischen Einrichtungen	22
5.1	Bedienung der elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW)	22
5.1.1	Beschreibung der Funktion in Ortsstellbereichen und im Ortsbetrieb	22
5.1.2	Beschreibung der Funktion im Zentralbetrieb	23
5.1.3	EOW – Störungen und Störungsbeseitigung	23
	Bedienung der technisch gesicherten Bahnübergänge	24
5.1.2	BÜ Wachsbleiche	25
5.1.3	BÜ Rheinstraße:	26
5.1.4	BÜ Hafenstraße:	27
5.1.5	BÜ Rheinstraße / Beckmann	28
5.1.6	BÜ Römereschstraße	29
5.1.7	BÜ Elbestraße(Gleis 504):	30

5.1.8	Brückenstraße/ Elbestraße	31
5.1.9	BÜ Süberweg.....	32
5.1.10	BÜ Klöcknerstraße.....	33
5.1.11	BÜ – Störungen und Störungsbeseitigung	33
5.2	Befahren bzw. Benutzen der innerbetrieblichen Überwege	34
6	Notfall – und Störungsmanagement.....	35
6.1	Gefährliche Ereignisse	35
6.2	Meldewege bei gefährlichen Ereignissen.....	35
6.3	Meldung von Störungen an Einrichtungen der Infrastruktur.....	36
7	Besonderheiten für das Befahren / Bedienen einzelner Ladestellen	37
7.1.1	Allgemeine Grundlagen	37
7.1.2	Gleis 105: Mineralölhandel Q1 Energy sowie GMH-Recycling	37
7.1.3	Gleise 105, 201 bis 206: GMH-Recycling -	37
7.1.4	Gleise 504, 505: KVT II	38
7.1.5	Gleise 507, 508: FIP Tanklager.....	39
7.1.6	Gleis 601: Fa. GP Günter Papenburg AG	39
8	Bedienungsanweisungen für Anschlussbahnen	40
8.1	Gleisanschluss Fa. ArcelorMittal - Gleis 203.....	40
8.2	Anschlussgleise der NordWestBahn	40
8.3	Anschlussgleise der Osnabrücker Dampflokkfreunde (ODF)	41
8.4	Anschlussgleis der Fa. Hellmann	41
8.5	Nebenanschluss Container Terminal Osnabrück – CT OS.....	42
Anhang 1: Themen, die durch EVU zu regeln sind		49
Anhang 2: Unfallmeldetafel I		50
Anhang 3: Unfallmeldetafel II		51
Anhang 4: Weisungen für Weichenwärter.....		53
Anhang 5: Weisungen für Instandhalter des EIU		58

Ab Anhang 3 erfolgt keine Verteilung an Mitarbeiter der EVU.

Berichtigungen:

Nummer der Berichtigung	Bemerkung	Gültig ab	Eingearbeitet am / durch
1	Neudruck	27.4.2018	Uhle
2	Änderungen wegen BÜ Klöcknerstraße	04.11.2019	Uhle
3	Änderungen in den Nutzlängen und dem Anschlussgleis der Fa. Hellmann Auflassung BÜ „Nosta“ (Am Speicher)	13.12.2020	11.12.2020 Schröder/ Groth
4	Umbau 400' er-Gruppe (Terminal), Zentralbetrieb in der 300-400'er Gruppe, Einarbeitung Betrieblicher Aufträge	12.12.2021	04.11.2021 Schröder/Groth

5	Einarbeitung bisheriger betrieblicher Weisungen sowie redaktionelle Änderungen Umstellen der Weiche 307 Einschaltung BÜ Römereschstraße Bedienung der Gleistore Zustellung / Abholung von Güterzügen und Heranfahen an Züge bei Beladung	11.12.2022	01.12.2022 Schröder/Groth
6	Abstellung von Schienenfahrzeugen vor Prellböcken bei CTOS Umgang mit dem Schlüssel (Chip) für das Gelände von CTOS	10.12.2023	01.12.2023 Schröder/Groth

Werden in diesem Betriebsstellenbuch sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Triebfahrzeugführer“ usw. verwendet, beziehen sich diese auf m / w / d in gleicher Weise.

1 Einleitung

Das Betriebsstellenbuch enthält neben der Beschreibung der örtlichen Verhältnisse die vom Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) herausgegebenen zusätzlichen Bestimmungen und Regelungen zu den für die öffentliche Anschlussbahn Hafen Osnabrück geltenden Vorschriften.

Alle Betriebsbediensteten sind verpflichtet, sich jeweils mit dem Inhalt dieses Betriebsstellenbuches vertraut zu machen und die geltenden Bestimmungen anzuwenden.

Eisenbahnbetriebsleiter (EBL): Ulf Schröder
 stellv. Eisenbahnbetriebsleiter (EBLV): Gert Meenken

1.1 Infrastrukturgrenzen zur DB Netz AG

Die Gleisanlagen der Anschlussbahn Hafen Osnabrück, im Weiteren vereinfachend als „Hafenbahn“ bezeichnet, sind über zwei Infrastrukturan schlüsse an das Streckennetz der DB Netz AG angebunden:

- Osnabrück Hbf – Hafengleis
 Die Infrastrukturgrenze aus Richtung Osnabrück Hbf (Pu) liegt im Zuführungsgleis Hafen in Höhe des km 134,066 der Strecke 2992 (Löhne – Rheine)
- Bahnhof Eversburg – Gleis 601 (Piesberger Stammgleis)
 Die Infrastruktur schließt über die Weiche 29 an das Gleis 5 des Bf Eversburg an.
 Die Infrastrukturgrenze ist das Weichenende der W29.
 Betriebliche Grenze für die Einfahr rrichtung ist das ASig 3N5 und für die Ausfahr rrichtung das Sperrsignal Ls 13 vor der Weiche 29.

Beide Infrastrukturgrenzen sind gekennzeichnet durch ein Schild „Grenze der Anschlussbahn“. Im Hafengleis ist in Einfahr rrichtung zusätzlich ein Wartezeichen (Ra 11) aufgestellt.

1.2 Angewendete Betriebsverfahren, Anlagen und Techniken

Im Bereich der Hafenbahn Osnabrück wird ausschließlich Rangierbetrieb nach Ril 408 der DB Netz AG durchgeführt. Eingeschlossen ist das „Rangieren in Ortsstellbereichen“.

Der Rangierbetrieb wird durch den Weichenwärter „Hafen“ (Ww) koordiniert und gesteuert. Die Zustimmung zum Rangieren erfolgt mündlich über Funk (analoger Zugfunk, C – Kanäle).

Alle Gleise sind Nebengleise.

Die Weichen im Hafen sind zum Teil elektrisch ortsbedient (EOW), zum Teil sind Handweichen vorhanden.

Das Umstellen der EOW kann orts- und situationsabhängig entweder durch den Ww über eine computergesteuerte Automatisierung vom Bildschirmbedienplatz aus oder durch das Rangierpersonal mittels Schlagtaster vor Ort erfolgen.

Alle EOW und darüber hinaus auch zwischenliegende Gleisabschnitte im automatisierten Bereich sind mit Gleisfreimeldeanlage versehen (Achszähler).

Technisch gesicherte Bahnübergänge sind zum Teil wärterbedient, zum Teil erfolgt die Einschaltung durch das Rangierpersonal, die Ausschaltung erfolgt in der Regel durch die Rangierfahrten.

1.3 Unfallmeldestelle Weichenwärter Hafen

Die Unfallmeldestelle des Hafens ist der Weichenwärter. Dieser ist wie folgt erreichbar:

Zugfunk im Hafen	Kanal C20
GSMR CT7	71049702
Telefon:	0541 / 2002 2926
Fax:	0541 / 2002 3165
Mail:	vls-ehb@swos.de

1.4 geltende Regelwerke im Bereich der Hafenbahn

Die Infrastruktur der Hafenbahn und die angeschlossenen Privatgleisanschlüsse und Anschlussbahnen unterliegen den Bestimmungen über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) sowie den entsprechenden Bedienungsanweisungen des jeweiligen EBL.

Darüber hinaus gelten die folgenden Regelwerke und Richtlinien:

Bezeichnung	Tf / Rb der EVU	Weichenwärter	Infrastruktur SWO	Planer EVU
Ril 301 - Signalbuch	X	X	X	X
Modulgruppe 408.48 Rangieren	X	X	X	X
Ril 481.0301 Gespräche über analogen Rangierfunk führen	X	X	X	X
Ril 482 8001, 482 8002, 482 8003, 482 8004	X	X	X	X
VDV Schrift 757 - Bremsen im Betrieb - Ril 915.01	X		X	X
BÜV-NE, Vorschrift für die Sicherung von Bahnübergängen bei NE - Bahnen			X	
SIG-VB-NE, Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen		X	X	
BUVO-NE, Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen			X	X
Obri-NE, Oberbaurichtlinie für Nichtbundeseigene Eisenbahnen			X	

Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn / (GGVSEB / RID)	X	X	X	X
--	---	---	---	---

1.4.1 Zusatzbestimmungen und Abweichungen zu den Regelwerken

In der Richtlinie 408 wird auf die Bekanntgabe von örtlichen Besonderheiten für das Rangieren in den örtlichen Zusätzen verwiesen.

Das vorliegende „Betriebsstellenbuch“ ist in der Gesamtheit zu verstehen als Strecken- und Betriebsstellenbuch gemäß Ril 408.

2 Beschreibung der Infrastruktur

2.1 Allgemeine Übersicht

Bezeichnung	Erläuterung / Besonderheiten
Besetzungszeiten Stellwerk	7 Tage / 24 Stunden
betriebliche Kommunikation	Analoger Funk (C – Kanäle)
Betriebsverfahren	Rangierfahrten gemäß Ril 408 / Rangieren in Ortsstellbereichen
Bremsen	alle wirksamen Wagenbremsen sind einzuschalten
Einschränkungen für bestimmte Fahrzeuge	keine
Elektrifizierung	Nein
Grenzen Gleisfreimeldeanlage im automatisierten Bereich	Von 50m vor BÜ Wachsbleiche bis zu den W 102, 111, 202, 203, 222, 225, 227, 231, 233, 301, 302, 303, 304, 309, 310, 420
Gleisabstände < 4,20 m	Abstand zwischen Gleis 217 und 218
Gleisgruppen	100er Zuführung aus Ri Hbf und Hasegleise 200er ab BÜ Rheinstraße, NWB Anschluss 300er ab BÜ Hafenstraße bis BÜ Römereschstraße 400er ab BÜ Römereschstraße bis Brückenstraße 500er ab BÜ Brückenstraße bis Gleisabschluss GI 501 / 509 600er ab Weiche 601 (rechter Strang) bis Ls 13 in Eversburg
größte <u>tatsächliche</u> Neigungen	15,2 ‰ zwischen Ra 11 aus Ri Hbf und BÜ Wachsbleiche 23,7 ‰ zwischen Weiche 602, BÜ Süberweg und Weiche 601
innerbetriebliche Überwege	Tor 1 (Rheinstraße 16 über Gleise 201, 202, 211 zur Werkstatt NWB)
	Tor 2 (Schiebetor über Gleise 210, 219, 217/218 zur Werkstatt NWB)
	Schranke Lokhalle (über Gleis 101 zur OWL - Werkstatt)
kleinster Bogenhalbmesser (m)	Gleis 601 (zwischen W 602 und der Verladeanlage): 140 m

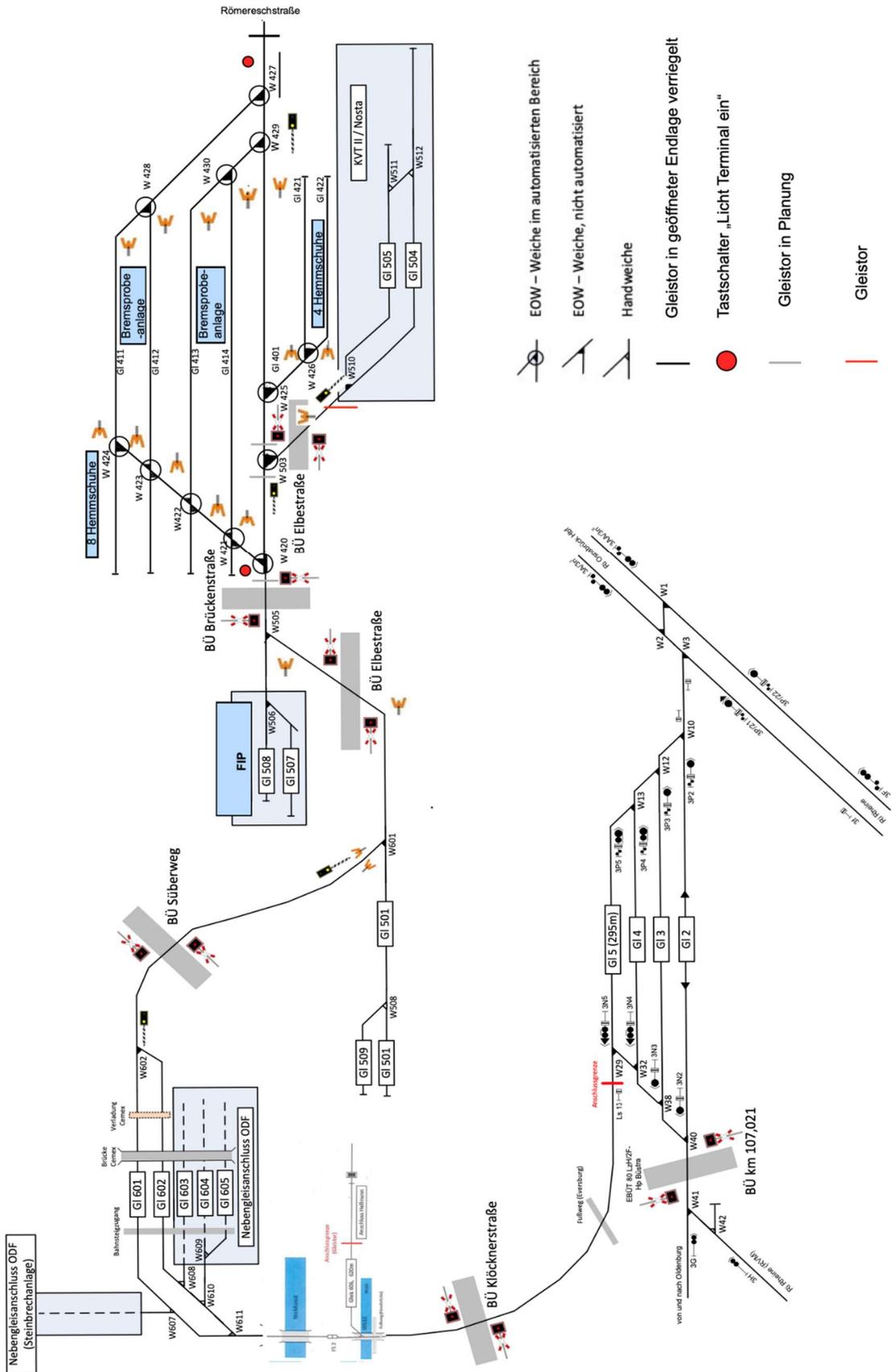
Max. Radsatzlast / Meterlast	22,5t / 8t/m (Streckenklasse D4)	
Max. Geschwindigkeiten	Siehe unten	*
Nebenanschlussbahnen	<u>Arcelor Mittal</u> : Gleis 203 zwischen den Weichen 207 und 208 <u>Nordwestbahn</u> : Gleise 213, 214 und 215 jeweils ab den Weichen 221 und 225, sowie das Gleis 211 zwischen den Weichen 203 und 206. <u>ODF</u> : Gleis zum alten Steinbrecher, abzweigend in Weiche 607, sowie die Gleise 603, 604 und 605, ab den Weichen 608 und 610 <u>Hellmann</u> : Von Weiche 612 nach Gleis 606 <u>CT OS</u> : Von Gleistor nach Gleis 411,412, 413, 414, 421, 422	*
Profileinschränkungen / Engstellen nach UVV (Unterschreiten des Abstandes von 2,20 zwischen Gleisachse und Einbauten)	Gleis 601 im Bereich der Verladeanlage und zur Stützwand. Siehe zu Abschnitt 7 Ladestellen Gleis 306 zur Laderampe Hellmann	
Spurweite	1435mm	
Weichen	Elektrisch ortsbediente Weichen (EOW) tw. durch Ww bedient und Handweichen	

Weichenbezeichnungen	dreistellige Bezeichnung, erste Ziffer jeweils entsprechend der Gleisgruppe
Weichenheizung	Bei EOW vorhanden
Zugbeeinflussung	Nein

* **Geschwindigkeiten**

- * 15 km/h Gruppen 100, 200, 300, 400, 500, 600 außerhalb des Zentralbetriebes;
sowie bei gestörtem Zentralbetrieb
- * 15 km/h für Personensonderfahrten im gesamten Hafen
- * 25 km/h bei eingestelltem Zentralbetrieb in dem Bereich mit Zentralbetrieb
- * 25 km/h Gleis 501 zwischen BÜ Elbestraße und W 601
- * 25 km/h Gleis 601/602 außer Fahrten von Eversburg bis BÜ Klöcknerstraße
- * 20 km/h Gleis 601 Fahrten von Eversburg bis BÜ Klöcknerstraße
- * 8 km/h im Nebengleisanschluss NWB (s. SBV)
- * 15 km/h im Nebengleisanschluss - Gleis 606 (Hellmann)
- * 15 km/h geschoben im Nebengleisanschluss CT OS

2.2.2 Gleisgruppen 400 bis 600 und Bf Eversburg (DB)



2.3 Liste der Bahnübergänge

BÜ - Bezeichnung	Gleis	Art der Sicherung
Wachsbleiche	101	Schrankenvollabschluss
Rheinstraße	201	Schrankenvollabschluss
Rheinstraße / Beckmann (Ri Q1)	105	Lichtzeichenanlage
Zufahrt Q1 (Parkplatz)	105	Andreaskreuz
Zufahrt GMH Recycling	105	Andreaskreuz
Hafenstraße	301/311/314	Lichtzeichenanlage
Mühlenschweg	304	Andreaskreuz
Fa. Sievert Baustoffe	310	Fußweg, Übersicht, Umlaufgitter
Römereschstraße	401	Lichtzeichenanlage & Halbschranken / Vollabschluss
Elbestraße (Ri KVT II)	504	Lichtzeichenanlage
Brückenstraße	501	Lichtzeichenanlage
Elbestraße (Ri Varo Energy)	501	Lichtzeichenanlage
Süberweg	601	Lichtzeichenanlage
Überweg am Stellwerk (ODF)	601 - 605	Fußweg, Übersicht, (Privatweg)
Hasebrücke	601	Andreaskreuz, Fußweg, Übersicht, Umlaufgitter
Klößnerstraße	601	Lichtzeichenanlage, Halbschranken
Eversburg	601	Andreaskreuz, Fußweg, Übersicht, Umlaufgitter

2.4 Nutzlängen von Gleisen

Gleisgruppe	Gleis	von - bis	Nutzlänge
100er	101	Ra12 W104 – Ra12 W109	595m
	102	Ra12 W105 – Ra12 W108	500m
	103	Ra12 W106 – Ra12 W107	331m
	104	Ra12 W106 – Ra12 W107	330m
	105	Ra12 W103 – Prellbock	527m
200er	201	Ra12 W202 – Prellbock	1129m
	202	Ra12 W203 – Prellbock	1099m
	204	RA12 W211 – Prellbock	201m
	217	Ra12 W227 – Prellbock	610m
	218	Ra12 W227 – Prellbock	610m
	219	Ra12 W231 – Prellbock (außer BÜ)	144m
300er	311	Ende BÜ Hafenstraße – Sh 2	105m
	314	Ende BÜ Hafenstraße - Prellbock	103m
	306	Ra12 W301 - Prellbock	264m
	301 vorne	Ra12 W303 – Spitze W304	85m
	301 hinten	Ra12 W304 – Ra12 W308	552m
	302 vorne	Ra12 W304 – Ra12 W306	397m
	302 hinten	Spitze W306 - Ra12 W308	141m
	303 vorne	Ra12 W310 – Spitze W305	282m
	303 hinten	Ra12 W305 - Gleisabschluss	31m

	304 vorne	Ra12 W302 – Anfang BÜ Mühleneschweg	256m
	304 hinten	Ende BÜ Mühleneschweg - Prellbock	253m
	307	Ra12 W307 - Prellbock	109m
	310	Ra12 W310 - Prellbock	350m
Gleisgruppe	Gleis	von - bis	Nutzlänge
400er	401	Durchfahrtsgleis von BÜ Römereschstraße bis BÜ Brückenstraße	
	411	Ra 12 W 428 - Prellbock (ohne Berücksichtigung der W 424)	735m (davon 710m unter Kran)
	412	Ra 12 W 428 - Prellbock (ohne Berücksichtigung der W 423)	735m (davon 710m unter Kran)
	413	Ra 12 W 430 - Prellbock (ohne Berücksichtigung der W 422)	730m (davon 710m unter Kran)
	414	Ra 12 W 430 - Prellbock (ohne Berücksichtigung der W 421)	730m (davon 710m unter Kran)
	421	Ra 12 W 426 - Prellbock	380m (davon 290m für Umschlag)
	422	Ra 12 W 426 -Prellbock	380m (davon 290m für Umschlag)
	504	Ra 12 W 510 -Beginn Ladestelle Beginn Ladestelle - Ende Ladestelle Beginn Ladestelle - Ra 12 W 512 Gleistor - Prellbock (Bergschneider)	150m 210m 160m 265m
	505	Ra 12 W 510 – Beginn Ladestelle Beginn Ladestelle – WA W 511 Beginn Ladestelle – Ende Ladestelle	150m 140m 205m
	500er	501	vorne: ab Ra 12 W 601 – Spitze W 508 hinten: ab Ra 12 W 508 – Prellbock
507		Ra12 W506 – Prellbock	89m
508		Ra12 W506 - Prellbock	113m
509		ab Ra12 W508 - Prellbock	103m
600er	601	Ra12 W 602 - Ra 12 607	433m
	601	Kontakt W 602 – Ra 12 W 611	490m
	602	Ra12 W 602 – Ra 12 W 608	429m
	602	Kontakt W 602 – Ra 12 W 611	485m
	Zuführungs- gleis	BÜ Klöcknerstraße – Ls 13	335m
		Fußweg Eversburg – Ls 13	144m
		BÜ Klöcknerstraße – ASig 3P5 (Gleis 5)	774m
		Fußgängerüberweg – ASig 3P5 (Gleis 5)	583m
606	vorne: Ra12 W612 – Gleistor Hellmann	620m	
	Gleistor Nebenanschluss Hellmann - Prellbock	105m	

2.5 Gefälleabschnitte mit einer tatsächlichen maximalen Neigung von mehr als 2,5‰

Gleis / Bereich	von	bis	maximale Neigung	in Richtung
Einfahrgleis	Infrastrukturgrenze	BÜ Wachsbleiche	15,2‰	Wachsbleiche
Gleis 101	Weiche 101	Weiche 102	4,3‰	100er Gruppe
Gleis 202	Weiche 235	Weiche 209	2,6‰	GMH Recycling
Gleis 217	Weiche 226	Ra 12 Weiche 227	3,8‰	Hellmann
Gleis 301	Weiche 301	Spitze Weiche 304	4,0‰	BÜ Hafestraße
Gleis 304	Weiche 303	Weiche 309	4,9‰	BÜ Hafestraße
Gleis 304	Weiche 309	Ende	3,2‰	BÜ Hafestraße
Gleis 306			3,5‰	BÜ Hafestraße
Gleise 301 / 302 / 307	Höhe Weiche 307	BÜ Römereschstr.	3,1‰	300er Gruppe
Gleis 401	Römereschstraße	Weiche 427	3,9‰	Brückenstraße
Gleis 401	Weiche 404	BÜ Brückenstraße	8,6‰	BÜ Brückenstraße
Gleis 504	BÜ Elbestraße	Anfang Ladestelle KVT2	4,1‰	Bergschneider
Gleis 505	BÜ Elbestraße	Anfang Ladestelle KVT2	4,1‰	Bergschneider
Gleis 501	Brückenstraße	??	17,3‰	Gleisabschluss
Gleis 601 (Lückenschluss)	Weiche 601	BÜ Süberweg	23,1‰	Weiche 601
Gleis 601	BÜ Süberweg	Weiche 602	23,7 ‰	Weiche 602
Gleis 601	Weiche 602	W607	5 ‰	Weiche 607
Gleis 601	W 607	Kanalbrücke	7 ‰	Weiche 607
Gleis 601	Kanalbrücke	Infrastrukturgrenze	8 ‰	Infrastrukturgrenze

2.6 Abweichend stehende Signale

- * ÜS für BÜ Wachsbleiche im Hafengleis steht links
 - Ra 11 Gleis 106 >> gilt auch für Gleis 107
 - Ra 11 Gleis 202 Höhe Weiche 235 steht links
 - Ra 11 Gleis 215 >> gilt auch für Gleis 214
 - Ra 11 Gleis 218 >> gilt auch für Gleis 217
 - Ra 11 Gleis 301 vor BÜ Hafestraße steht links
 - ÜS Gleis 301 (Hafestraße) >> gilt auch für Gleis 306
 - ÜS Gleis 302 (Römereschstraße) >> gilt auch für Gleis 301
- * ÜS Gleis 601 (Klöknerstraße) aus Richtung Eversburg steht links

3 Betriebsdurchführung

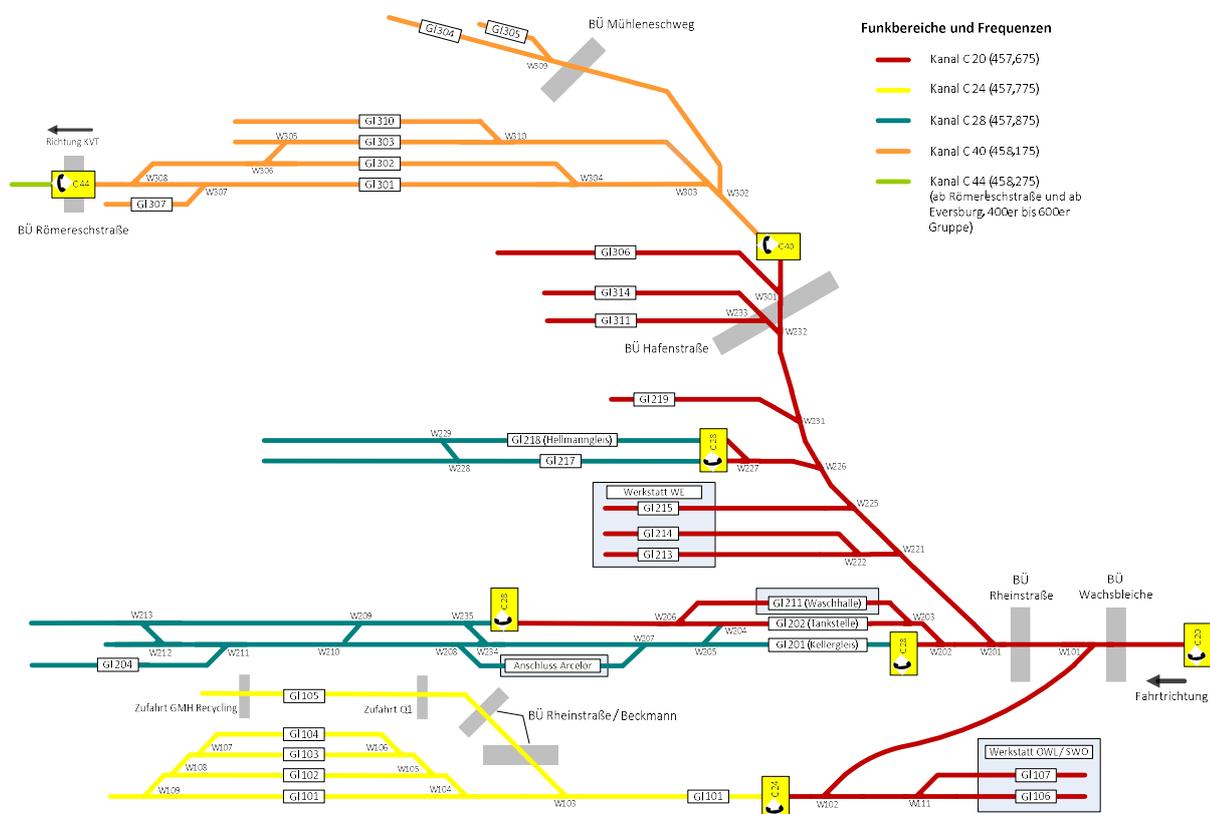
3.1 Betriebskommunikation

Für die Kommunikation wird analoger Zugfunk im Bereich der Ortskanäle (C – Kanäle) benutzt.

Es gilt Richtlinie 481.0301 „Gespräche über analogen Rangierfunk führen“.

Insbesondere ist Abschnitt 481.0301 2 (5) zu beachten.

Zur betrieblichen Verständigung stehen im Bereich der Hafenbahn Osnabrück fünf Kanäle zur Verfügung. In der folgenden Übersicht sind die jeweiligen Funkbereiche und ihre Grenzen farblich dargestellt:



Im Gleisbereich sind die Funkgrenzen gekennzeichnet durch ein Schild, z.B. „C 20“.

Beim Ww ist C 20 ständig aufgeschaltet.

Im Bereich der anderen Kanäle ist der Ww über Rufton 1 zu rufen.

Nach der Aussendung ertönt beim Ww ein Pilotton.

3.1.1 Weichenwärter <> Fdl Osnabrück (Ofu) / Eversburg der DB Netz AG

Für ein – und ausfahrende Rangierfahrten führen Ww Hafen und Fdl Ofu ein vereinfachtes Verfahren des Anbieters und Annehmens durch. Es gelten folgende Wortlaute:

Anbieten: „Darf ____ (Zug / Lok / VTr) kommen?“

Annahme: „(Zug / Lok / VTr) _____ ja.“

Ablehnung: „Nein, warten.“

Die Zustimmung oder Ablehnung ist zu wiederholen.

Beim Ww Hafen erfolgt die Dokumentation im „Meldebuch für den Hafen“.

Dieses Verfahren gilt sowohl für Fahrten über die Infrastrukturgrenze zum Hbf, als auch für Fahrten über die Infrastrukturgrenze in Eversburg. Für Fahrten über Eversburg erfolgt die Dokumentation im „Meldebuch für Fahrten über Eversburg“.

Die Gespräche zum Anbieten oder Annehmen von Rangierfahrten werden über GSM-R oder FS – Leitung (im Störungsfall auch über Telefon) durchgeführt.

Ausfahrten über Eversburg

Bei Gesamtzuglängen über 580m sollte ein (längerer) Halt vor ASig 3P5 im Gleis 5 vermieden werden, weil dabei ein Fußgängerüberweg zugestellt wird.

Im Rahmen des Angebotgespräches ist Fdl Ofu darauf hinzuweisen. Ist Eversburg durch einen Fahrdienstleiter örtlich besetzt, ist das Angebotgespräch mit Fdl Ofe zu führen.

3.1.2 Sprachaufzeichnung

Sämtliche C – Kanäle werden über eine Sprachaufzeichnung aufgezeichnet.

3.2 Betriebsverfahren

Der Eisenbahnbetrieb im Hafen wird nach den Regeln der Richtlinie 408 durchgeführt.

Dabei erfolgt die rangierdienstliche Verständigung mit unterschiedlichen Betriebsverfahren, die abhängig sind von der Örtlichkeit und den jeweiligen technischen Gegebenheiten.

- **Bereich mit Zentralbetrieb**

Im Einfahrbereich des Hafens aus Richtung Hbf werden im Zentralbetrieb alle EOW über eine computergesteuerte Automatisierung durch den Ww ferngestellt. Die Schlagtaster an den EOW sind dann inaktiv.

- **Ortsstellbereiche**

Die nicht automatisierten Bereiche sind Ortsstellbereiche.

Folgende Ortsstellbereiche werden unterschieden:

- | | |
|--|------------------|
| ○ 100er Gruppe ab der Funkgrenze | Funkbereich C 24 |
| ○ 200er Gruppe ab den Funkgrenzen | Funkbereich C 28 |
| ○ 500er Gruppe | Funkbereich C 44 |
| ○ 600er Gruppe (ab Weiche 601 bis Eversburg Ls 13) | Funkbereich C 44 |

Das Ende eines Ortsstellbereiches vor Einfahrt in einen anderen Ortsstellbereich oder in den Bereich mit Zentralbetrieb ist gekennzeichnet durch ein Wartezeichen (Ra11).

Betriebsverfahren:

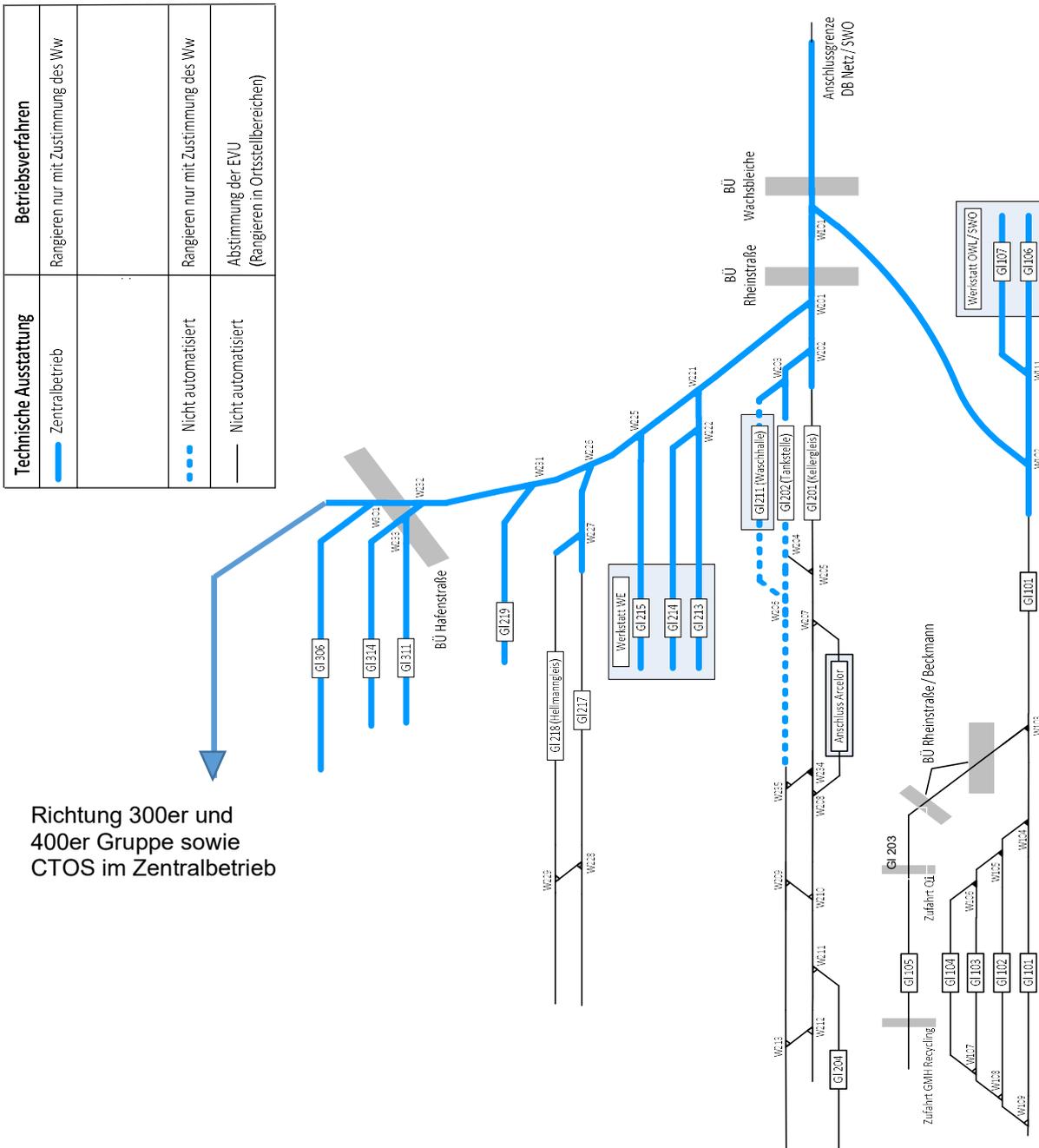
Der Ww muss jederzeit Kenntnis darüber haben, wo wer rangiert.

Daher ist für alle Rangierbewegungen im Bereich mit Zentralbetrieb, sowie beim Fahren über die Grenzen von Ortsstellbereichen, die Zustimmung des Ww erforderlich.

Außerdem muss ihm jede Arbeitsaufnahme in einem Ortsstellbereich gemeldet werden.

Innerhalb von Ortsstellbereichen erfolgt die Abstimmung zur Durchführung von Rangierfahrten zwischen den EVU.

Folgende Übersicht stellt die vorhandene technische Ausstattung und das jeweilige Betriebsverfahren gegenüber:



3.3 Rangierfahrten durchführen

3.3.1 Grundsätze der Verständigung

- In den Ortsstellbereichen ist als Voraussetzung für die Abstimmung von Fahrten zwischen den EVU grundsätzlich der jeweilige Kanal des Ortsstellbereiches einzustellen.
- Rangiervereinbarungen werden in der Regel abhängig vom jeweiligen Standort der Rangierabteilung über den Funkkanal des entsprechenden Bereiches getroffen.

Folgende Ausnahmen gelten

- beim Rangieren in den Bereich eines anderen C – Kanales
 - die betriebsdienstliche Verständigung mit dem Ww ist zulässig über den Kanal des jeweiligen Ortsstellbereiches oder C 20
 - spätestens nach der Zustimmung des Ww zum Rangieren ist umzuschalten auf den Kanal des Zielbereiches / bei Rangierfahrten mit Fahrtrichtungswechsel erfolgt das Umschalten im Stillstand bei Fahrtrichtungswechsel
- bei geschobenen Rangierfahrten gilt zusätzlich
 - sie sollen nicht auf C 20 durchgeführt werden
Es ist der Kanal des Bereiches zu nutzen, wo die Rangierfahrt beginnt oder endet.
Geschobene Fahrten nach Gleis 306 nutzen Kanal C 40.
 - sie dürfen nur begonnen werden, wenn auf dem jeweiligen Funkkanal zeitgleich keine andere geschobene Rangierfahrt stattfindet,
(ggf. ist ein freier „Ortskanal“ zu wählen und dem Ww mitzuteilen)

3.3.2 Ein – und Ausfahrten

3.3.2.1 über die Infrastrukturgrenze im Hafengleis

Einfahrten melden sich in Höhe Altstadt über C 20 beim Ww an.

Bei Ein – und Ausfahrten sind dem Ww Wagenanzahl und ggf. Wagenzuglänge der Rangierfahrt mitzuteilen.

3.3.2.2 über die Infrastrukturgrenze in Eversburg

- * Einfahrten melden sich spätestens vor ASig 3N5 im Bf Eversburg über C 44 beim Ww an. Dies gilt auch, wenn das Signal bereits Sh 1 zeigt. Für die Weiterfahrt ist die Zustimmung des Ww erforderlich.
 - * Bei Ein – und Ausfahrten sind dem Ww Wagenanzahl und ggf. Wagenzuglänge der Rangierfahrt mitzuteilen.
- Ausfahrten informieren den Ww, wenn sie in Eversburg die Hafeninfrastruktur verlassen haben.

Zusätzlicher Hinweis für Ausfahrten: Ls 13 in Eversburg wird durch Fdl Ofu bedient.

3.3.3 Rangieren innerhalb des automatisierten Bereiches (im Zentralbetrieb)

Das Rangieren erfolgt grundsätzlich nach den Regeln in der Modulgruppe 408.48.

Für jede einzelne Rangierbewegung und bei Fahrtrichtungswechsel ist immer eine erneute Zustimmung erforderlich!

Bei Ausfall der Automatisierung erfolgt über den Ww die Bekanntgabe der Störung über Funk im gesamten Hafengebiet. Die Schlagtaster der EOW sind wieder durch das Rangierpersonal zu bedienen (Ortsbetrieb).

Achtung! Im Ortsbetrieb sind bis nach der ersten Befahrung ggf. die Weichen nicht in Grundstellung!

3.3.4 Rangieren über die Grenzen von Ortsstellbereichen

- Das Rangierpersonal muss **vor der Abfahrt** einer Rangierbewegung über die Grenze eines Ortsstellbereiches die Zustimmung des Ww einholen.
Beginnt die Fahrt in einem Ortsstellbereich, muss es zusätzlich vorab mit anderen im jeweiligen Bereich befindlichen Rangiereinheiten / Arbeitsstellen die Fahrt bis zur Grenze des Ortsstellbereiches vereinbart haben.
- Der Ww stimmt die beabsichtigte Fahrt über Funk mit allen Rangierabteilungen und ggf. Arbeitsstellen in den anderen betroffenen Ortsstellbereichen ab und erfragt bei Bedarf ein freies Gleis.

Hierbei ist es unerheblich, ob die Fahrt von einem Bereich in den angrenzenden oder über mehrere Ortsstellbereiche hinweg erfolgen soll.

Im Anschluss erfolgt die Zustimmung des Ww zur Fahrt, ggf. mit Bekanntgabe von Besonderheiten für alle Ortsstellbereiche, für welche die Zustimmung gelten soll.

3.3.5 Rangieren in Ortsstellbereichen

Das Rangieren erfolgt grundsätzlich nach den Regeln in Modul 408.4811 Abschnitt 4.

Meldung Rangierpersonal beim Ww Hafen:

- Bei Arbeitsaufnahme, Arbeitsende und vor bzw. nach einer Arbeitsunterbrechung in einem Ortsstellbereich ist grundsätzlich der Ww zu informieren und bei Bedarf zur Bekanntgabe der Besonderheiten für den Ortsstellbereich aufzufordern.
- Beim Abstellen von Fahrzeugen in einem Ortsstellbereich zum Arbeitsende oder bei einer Arbeitsunterbrechung wird dem Ww darüber hinaus der Standort der Fahrzeuge mitgeteilt.

Diese Meldung ist auch dann erforderlich, wenn

- der Ortsstellbereich nur kurzzeitig verlassen wird und dabei Fahrzeuge zurückgelassen werden
- das Triebfahrzeug kurzzeitig abgestellt wird, das Rangierpersonal über Funk aber nicht erreichbar ist

Dem Rangierpersonal obliegt innerhalb von Ortsstellbereichen die Abstimmung der Fahrt mit anderen im jeweiligen Bereich befindlichen Rangiereinheiten (Anfrage über C- Kanal) und ggf. Arbeitsstellen, das Bedienen der Weichen (EOW und / oder Handweichen), bei Bedarf der BÜ und für die gesamte Fahrt die Fahrwegbeobachtung.

3.3.6 Bekanntgabe von Besonderheiten für Ortsstellbereiche

Täglich vor dem erstmaligen Einfahren eines Triebfahrzeuges / Triebwagens in einen Ortsstellbereich, bei der Meldung zur Arbeitsaufnahme (Dienstbeginn) oder auf Anforderung des Rangierpersonales sind durch den Ww alle aktuell für den Ortsstellbereich relevanten Besonderheiten mitzuteilen.

Unter Besonderheiten sind alle Informationen zu verstehen, die für die Durchführung von Rangierfahrten im Ortsstellbereich erforderlich sind. Das sind zum Beispiel:

- Unregelmäßigkeiten (z.B. Störungen / Mängel am Oberbau)
- Geschwindigkeitseinschränkungen
- Gesperrte Gleise / Weichen
- Betra-Arbeiten
- Im Ortsstellbereich befindliche arbeitende Triebfahrzeuge
- abgestellte Fahrzeuge

Neu eingetretene Besonderheiten sind durch den Ww unmittelbar über Funk bekannt zu geben.

3.3.7 Gleisbelegung Hafen

Für einen gesicherten Informationsaustausch zwischen Rangierbetrieb bzw. Disposition der Hafenbahn und dem Weichenwärter ist ein Gleisbelegungsplan eingeführt worden.

In diesem Gleisbelegungsplan sollen nicht nur besetzte Gleise, sondern auch weitere für den Betrieb auf Seiten des EIU und des EVU relevante Informationen (z.B. zu erwartende Züge oder Zugausfälle) jeweils zu Dienstbeginn und Dienstende des Rangierbetriebes Hafenbahn zwischen diesem und dem Weichenwärter ausgetauscht werden.

Um eine lückenlose Dokumentation und damit eine 24 – Stunden - Erreichbarkeit von EHB / SWO zu ermöglichen, wird externen Kunden, aber auch intern, für den Zeitraum außerhalb der Dienstzeiten des Rangierbetriebes die Rufnummer des Weichenwärters (+49 541 20022926) als erstem Ansprechpartner für betrieblich, dispositive Meldungen bekanntgegeben.

Für andere eingehende Meldungen erfolgt die Dokumentation in der Übersicht gemäß Anlage 6 (Gleisbelegungsplan)

- während der Dienstzeiten des Rangierbetriebes Hafenbahn (in der Regel montags bis freitags an Werktagen ca. zwischen 06:00 Uhr und 14:00 Uhr) durch den diensthabenden Wagenprüfer oder seinen Vertreter

Jeweils zu 14 Uhr wird durch den diensthabenden Wagenprüfer / Vertreter ein Dokument für den jeweiligen Tag abgespeichert, welches bis 06:00 Uhr des Folgetages durch den Weichenwärter fortgeschrieben wird.

- zu allen übrigen Zeiten durch den Weichenwärter

Außerhalb der Arbeitszeiten des Rangierdienstes wird das Dokument morgens um 06:00 Uhr neu für den jeweiligen Tag gespeichert und eingehende Meldungen werden dort bis zum Folgetag um 06:00 Uhr fortgeschrieben.

Besonderheiten, z.B. Krankmeldungen von EHB-Mitarbeitern, Meldungen und Vorkommnisse aus dem Streckenbetrieb oder ähnliches werden in die Spalte „Gesperrte Gleise und Besonderheiten“ eingetragen.

Das Dokument ist abgelegt unter: G:\EHB\Bahnbetrieb Durchführung\Gleisbelegungen.

3.3.8 Personenbeförderung im Hafen

Bei der Durchführung von Personensonderfahrten sind folgende Weisungen zu beachten:

- Vor Fahrtbeginn werden mit Reisenden besetzte Fahrten grundsätzlich beim Ww angemeldet mit dem Zusatz „mit Reisenden besetzt“

- Vor der Zustimmung spricht der Ww ein generelles Rangierverbot aus für andere Rangierfahrten jeweils in den Ortsstellbereichen, für welche die Zustimmung erteilt werden soll.

Der Ww darf das Rangierverbot wieder aufheben, wenn er Kenntnis darüber erhält, dass die Personensonderfahrt den jeweiligen Ortsstellbereich verlassen hat oder beendet ist.

- Im Bereich mit Zentralbetrieb darf während der Durchführung einer Personensonderfahrt keine weitere Rangierfahrt stattfinden, bis die Personensonderfahrt beendet ist oder den Bereich wieder verlassen hat.

Ein Nachfahren auf Sicht in oder aus Richtung Hbf ist somit nicht zulässig.

- Geschwindigkeiten
 - Schrittgeschwindigkeit im Bereich von Handweichen (sie dürfen befahren werden, wenn zuvor das ordnungsgemäße Anliegen der Weichenzungen festgestellt wurde)
 - Ansonsten $V_{max} = 15\text{km/h}$ im gesamten Hafenbahnbereich

Dass für die Sonderfahrt verantwortliche EVU hat darüber hinaus die folgenden Punkte sicherzustellen:

- Ein Ein- und Aussteigen an Stellen, wo keine Bahnsteige vorhanden sind, ist nur nach vorheriger Zustimmung der Eisenbahnbetriebsleitung zulässig. Hierzu müssen vom EVU Trittstufen mitgeführt werden.

4 Örtliche Besonderheiten zu den Regeln aus der 408.48

408.4811 Abschnitt 4, Absatz 3

zuständige Stelle für die Ortsstellbereiche

Zuständige Stelle für alle Ortsstellbereiche ist der Ww Hafen.

Der Ww Hafen ist über Funk und Rufnummer: 0541 / 2002 2926 erreichbar.

408.4811 Abschnitt 4, Absatz 4

Melden von Unregelmäßigkeiten in Ortsstellbereichen

Ww Hafen ist zuständig für die Annahme und Weitergabe aller Unregelmäßigkeiten und Störungen an Bahnanlagen und Fahrzeugen in den Ortsstellbereichen.

408.4811 Abschnitt 4, Absatz 5

zusätzliche Regeln für Ortsstellbereiche

Die Ortsstellbereiche sind in Kapitel 3.2 aufgelistet.

Das Ende eines Ortsstellbereiches vor Einfahrt in einen anderen Ortsstellbereich oder in den Bereich mit Zentralbetrieb ist gekennzeichnet durch ein Wartezeichen (Ra11).

In Eversburg begrenzt das Ls 13 den Ortsstellbereich nach außen.

408.4813 Abschnitt 1, Absatz 1e

Verständigen von Personen

An allen Ladestellen ist vor dem Heranfahren an die Fahrzeuge und vor dem Bewegen der Fahrzeuge die Zustimmung der dort tätigen Firmen einzuholen.

408.4841 Abschnitt 3, Absatz 1

Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche

Fahrten über die Infrastrukturgrenze im Zuführungsgleis Richtung Hbf sind nur mit besonderer Zustimmung des Ww Hafen zugelassen. Dieser holt die Zustimmung vom Fdl Ofu ein.

408.4814 Abschnitt 3, Absatz 2

Befahren von Gleisbögen

Beim Befahren von Gleisbögen mit einem Radius von 100m bis kleiner als 150m muss die Schraubenkupplung soweit ausgespindelt werden, dass zwischen den Kupplungsmuttern und den freien Spindelenden (Endscheibe, Stift, Splint) noch ein Gewindegang frei bleibt (Langmachen).

408.4814 Abschnitt 7

Maßnahmen wegen Gefälle (mehr als 2,5‰)

Beim Rangieren im Bereich der Hafeninfrastruktur sind möglichst alle Wagen an die Hauptluftleitung anzuschließen und alle wirksamen Wagenbremsen einzuschalten.

Vor Beginn des Rangierens ist festzustellen, dass alle Fahrzeuge untereinander und mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind.

In Gefälleabschnitten mit mehr als 2,5‰ (siehe 2.5) darf an Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen erst herangefahren werden, nachdem festgestellt ist, dass sie festgelegt sind. Festlegemittel dürfen erst entfernt und Handbremsen erst gelöst werden, wenn mit dem Triebfahrzeug gekuppelt ist.

408.4815 Abschnitt 3

Reihenfolge beim Stellen von Weichen

Im automatisierten Bereich laufen die Weichen der eingestellten Rangierstraße zeitnah in die benötigte Lage. Hierbei wird keine bestimmte Reihenfolge eingehalten.

Das Umlaufen von Weichen gilt ausdrücklich **nicht als Zustimmung** zur Fahrt!

408.4831 Abschnitt 2, Absatz 3

Festlegen von Fahrzeugen mit Hemmschuhen nur nach der Talseite hin

In Gleisen mit einem Gefälle von mehr als 2,5‰ ist das Festlegen mit Hemmschuhen nur nach der Talseite hin zugelassen.

408.4851 Abschnitt 1

Gleise Sperren / Meldung zum Aufheben von Gleissperrungen

Der Ww Hafen ist zuständiger Mitarbeiter für das Sperren von Gleisen im Bereich der Hafeninfrastuktur. Als Meldung für die Aufhebung einer Sperrung wird unabhängig davon, ob es sich um die Aufhebung eines Baugleises oder eines gesperrten Gleises handelt, von der Fachkraft einheitlich die Meldung „Gleis ... ist frei und befahrbar“ abgegeben.

Bei Sperrungen aus Gründen der Unfallverhütung reicht die Mitteilung über den Wegfall des Anlasses.

408.4815 Abschnitt 14

Weichen umkurbeln

Weichen dürfen nur mit Zustimmung des Ww Hafen um gekurbelt werden.

5 Bedienung der Technischen Einrichtungen

5.1 Bedienung der elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW)

Eine EOW besteht aus einer elektrisch angetriebenen Weiche mit einem Weichenlagemelder (WLM), vorgezogenen Bedieneinrichtungen (Schlagtaster) und mehreren Achszählern. Es können eine oder mehrere Weichen zu einem Achszählkreis zusammengeschlossen sein.

Durch die Achszählkreise ist ein Umstellschutz realisiert. Wenn die Weiche bzw. der Achszählkreis besetzt ist, besetzt angezeigt wird oder in einer Rangierstraße festgelegt ist, sind die vorgezogenen Bedienstellen unwirksam. Auch ein automatisches Umstellen beim Befahren von der stumpfen Seite erfolgt nicht.

Bei EOW mit Grundstellung ist die Grundstellung durch einen senkrechten oder waagerechten weißen Balken gekennzeichnet. Die Weiche läuft nach Freifahren der Achszählkontakte selbstständig in die Grundstellung zurück.

In der Regel sollen die Isolierabschnitte von Weichen freigefahren werden. Auch eine Abstellung von Fahrzeugen in den Isolierabschnitt einer Weiche darf nur im Ausnahmefall und nur in Abstimmung mit dem Ww erfolgen.

Bedeutung der Signalbilder

2 weiße Ruhelichter 2 blaue Ruhelichter	<ul style="list-style-type: none"> – Weiche darf befahren werden – Weiche ist in einer Rangierstraße festgelegt, besetzt oder wird besetzt angezeigt, der Umstellschutz ist wirksam – ist sie frei und in der richtigen Lage, darf sie befahren werden
ein oder beide Melder dunkel oder blinkend	<ul style="list-style-type: none"> – Weiche darf nicht befahren werden

5.1.1 Beschreibung der Funktion in Ortsstellbereichen und im Ortsbetrieb

In den Ortsstellbereichen und im Betriebszustand „Ortsbetrieb“ sind die vorgezogenen Bedienstellen (Schlagtaster) an den EOW aktiv.

Das Umstellen der Weichen und das Verhalten beim Befahren sind abhängig von der Fahrtrichtung:

Fahrtrichtung	Umstellung erfolgt durch	Verhalten beim Befahren
von der Weichenspitze	Bedienung des Schlagtasters	<ul style="list-style-type: none"> – heranfahren – Geschwindigkeit so wählen, dass man bei nicht Erreichen der Ordnungsstellung vor Erreichen der Weichenzunge zum Stehen kommt – Schlagtaster bedienen – Ordnungsstellung abwarten – weiter fahren
vom Herzstück aus (stumpfe Seite)	Befahren des Achszählkontaktes	<ul style="list-style-type: none"> – heranfahren – Geschwindigkeit so wählen, dass man bei nicht Erreichen der Ordnungsstellung vor Erreichen der Weichenzunge zum Stehen kommt – Ordnungsstellung abwarten – weiter fahren <p>Achtung! Weiche läuft nur um, wenn der Achszählkreis nicht besetzt oder in einem Fahrweg festgelegt ist. Bei blauer Anzeige des Weichensignals erfolgt keine Umstellung.</p>

5.1.2 Beschreibung der Funktion im Zentralbetrieb

Im Betriebszustand „Zentralbetrieb“ (automatisierter Bereich) sind die vorgezogenen Bedienstellen an den EOW nicht aktiv, eine Bedienung durch das Rangierpersonal ist wirkungslos.

Um technische Schäden beim Auffahren von Weichen möglichst zu vermeiden, bleiben Weichen, die nicht festgelegt sind (also ein weißes Signalbild zeigen), von der stumpfen Seite über das Befahren der Achszählkontakte umstellbar.

Das Umstellen der Weichen erfolgt ausschließlich durch den Ww, der für die gewünschte Rangierfahrt eine Rangierstraße einstellt. Die Weichen laufen in die richtige Lage und werden anschließend festgelegt (blaue Ausleuchtung).

Im Zentralbetrieb ist der Grundstellungslauf deaktiviert.

Wird versehentlich eine Rangierstraße falsch eingestellt oder nicht bis zum technisch realisierten Zielpunkt befahren, kann der Ww nach der Bestätigung des Tf, dass seine Rangiereinheit hält, eine Rangierstraße zurücknehmen oder teilauflösen.

5.1.3 EOW – Störungen und Störungsbeseitigung

Eine EOW gilt als gestört, wenn

- dauerhaft ein oder beide Lichtpunkte des WLM blinken oder erloschen sind
- im Ortsstellbereich ohne Besetzung des Weichenbereichs die Lichtpunkte blaues Licht zeigen
- die Weiche nicht auf den Stellauftrag reagiert

Störungen an EOW sind unverzüglich dem Ww „Hafen“ zu melden.

Der Ww veranlasst die Beseitigung der Störungen bei entsprechend eingewiesenen Mitarbeitern oder führt diese selbst durch. Alle Störungen werden im Arbeits- und Störungsbuch für den Hafen Osnabrück beim Ww eingetragen.

5.1.4 Umstellen der Weiche 307

Die Weiche 307 ist mit einem Schlüsselschalter gesichert.

Die Entnahme des Weichenschlüssels für die Weiche 307 darf nur von berechtigtem und eingewiesenem Personal, nach Freigabe des Weichenschlüssels durch den Weichenwärter, erfolgen.

Der Schlüssel für den Schlüsselkasten der Weiche 307 ist im Stellwerk Hafen hinterlegt. Die Ausgabe und Rückgabe des Schlüssels erfolgt gegen Unterschrift beim Weichenwärter.

Bedienung der technisch gesicherten Bahnübergänge

5.2.1 Grundbegriffe und Abkürzungen

Automatik ET Automatische Einschaltung

Automatisches Einschalten der BÜ-Sicherung durch Befahren der Zugeinwirkungsstelle unmittelbar vor dem BÜ.

AT Ausschalttaste

Durch kurzzeitiges Bedienen wird die BÜ-Sicherung (z.B. im Störfall) unverzüglich in Grundstellung gebracht. Die Ausschalttaste schaltet die BÜ-Sicherung zu jeder Zeit aus.

Bei Ausschaltung der BÜ-Sicherung durch AT ist darauf zu achten, dass sich keine Fahrzeuge mehr auf dem BÜ befinden, da auch bei besetztem BÜ die Ausschaltung unmittelbar erfolgt.

ET Einschalttaste

Die ET dient zur Einschaltung der BÜ-Sicherung.

Bei Ausschaltung der BÜ-Sicherung durch AT ist darauf zu achten, dass sich keine Fahrzeuge mehr auf dem BÜ befinden, da auch bei besetztem BÜ die Ausschaltung möglich ist.

FS x Fahrzeugschaltmittel

Schaltmittel, z.B. Schleife oder Radsensor zum Schalten der technischen BÜ-Sicherung

FS 3 Ausschaltmittel

Auf beiden Seiten des BÜ befinden sich Schaltmittel. In der Regel wird der BÜ nach Befahren und Freifahren beider Schaltmittel ausgeschaltet – richtungsunabhängig!!
Deshalb BÜ in Fahrtrichtung räumen oder ggf. mit Rangierschalter rangieren.

HET / HAT Hilfein- und Hilfsausschalttaste

Unmittelbar am BÜ angeordnete Tasten, die im Störfall zur Ein – oder Ausschaltung verwendet werden können. Da es sich um eine Hilfeinschaltung handelt, werden zugehörige Überwachungssignale in der Regel nicht angeschaltet.

Die Funktion der BÜ – Anlage wird bei einigen Anlagen durch ÜL (Überwachungslampe) angezeigt.

Bei Ausschaltung der BÜ-Sicherung durch HAT ist darauf zu achten, dass sich keine Fahrzeuge mehr auf dem BÜ befinden, da auch bei besetztem BÜ die Ausschaltung möglich ist.

RS Rangierschalter

Die BÜ-Sicherung wird eingeschaltet und bleibt aktiviert, solange sich der Schlüssel im geschalteten Zustand in dem RS befindet. Die Gleisschaltmittel sind unwirksam geschaltet. Der RS dient zum Einschalten der BÜ-Sicherung beim Rangieren.

ÜL Überwachungslampe

Die bei Tasten und Schaltern angeordneten Überwachungslampen zeigen das einwandfreie Arbeiten der Straßensignale an. Bei Anlagen ohne ÜS gilt die blinkende Überwachungslampe als Voraussetzung für das Befahren des BÜ.

5.1.2 BÜ Wachsbleiche

Typ / Technik	BUES 2000
Bezeichnung	LzHH - ÜS + FA mit Gitterbehang
Einschaltung	<p>im Regelbetrieb: <u>Handeinschaltung durch Ww:</u> aus Ri Hbf: ET1 + BÜT in Ri Hbf: ET2 + BÜT</p> <p>nach Einschaltung zeigt Einschaltmelder "EIN" weißes Dauerlicht, Überwachungslampe "ÜL1" oder "ÜL2" blinkend zeigt ordnungsgemäße Sicherung des BÜ an</p> <p>bei Störung (nur auf Weisung des Ww): <u>vor Ort über ET (mit DB 21):</u> aus Ri Hbf: ET1 (33m vor BÜ) in Ri Hbf: ET2 (links vom Gleis)</p> <p>Überwachungslampe "ÜL1" oder "ÜL2" blinkend zeigt ordnungsgemäße Sicherung des BÜ an</p>
Überwachungs- signale	<p>ein ÜS (ÜS 1) aus Richtung Hbf Das ÜS wird nach Ablauf einer voreingestellten Zeit Dunkel geschaltet.</p> <p><u>Anschaltung manuell durch Ww</u> Bedienung: BÜFT Wa + BÜT</p> <p>Voraussetzungen für die Anschaltung des ÜS: - ÜL1 blinkend - BÜ frei von Fahrzeugen</p>
Ausschaltung	<p><u>automatisch (fahrzeugbewirkt)</u> nach Befahren <u>und</u> Freifahren der Fahrzeugsensoren vor und hinter dem BÜ.</p> <p><u>manuell durch Ausschalttaste (AT)</u> durch Ww: AT + BÜT Bedienung vor Ort (mit DB 21): Bedienung AT1 oder AT2 (links vom Gleis)</p> <p>Achtung: Bei AT - Bedienung wird Schließvorgang abgebrochen, Schranken öffnen sofort</p>
Rangierschalter mit Überwachungslampe	<p>RS/ÜL vorhanden beim Ww (Schlüsselschalter oberhalb des Bedienpultes) und an der Außenanlage (in Ri Hbf links vor BÜ) (mit Schlüssel Form i⁰) Die Anlage bleibt so lange eingeschaltet, bis die Schlüsselung wieder zurückgenommen wird.</p>
Besonderheiten/ Störungen	<p>Bei Störung der Regeleinschaltung ist der Tf durch den Ww mit der Sicherung des BÜ zu beauftragen.</p>

5.1.3 BÜ Rheinstraße:

Typ / Technik	BUES 2000
Bezeichnung	LzHH + FA
Einschaltung	<p>im Regelbetrieb: <u>Handeinschaltung durch Ww:</u> aus Ri Hbf: ET1 + BÜT in Ri Hbf: ET2 + BÜT</p> <p>nach Einschaltung zeigt Einschaltmelder "EIN" weißes Dauerlicht, Überwachungslampe "ÜL1" oder "ÜL2" blinkend zeigt ordnungsgemäße Sicherung des BÜ an</p> <p>bei Störung (nur auf Weisung des Ww): <u>vor Ort über ET (mit DB 21):</u> aus Ri Hbf: ET1 in Ri Hbf: ebenfalls mit ET1</p> <p>Überwachungslampe "ÜL1" blinkend zeigt ordnungsgemäße Sicherung des BÜ an.</p>
Überwachungs- signale	nein
Ausschaltung	<p><u>automatisch (fahrzeugbewirkt)</u> nach Befahren <u>und</u> Freifahren der Fahrzeugsensoren vor und hinter dem BÜ</p> <p><u>manuell durch Ausschalttaste (AT)</u> durch Ww: AT + BÜT Bedienung vor Ort (mit DB 21): Bedienung AT1 (aus Ri Hbf vor BÜ)</p> <p>Achtung: Bei AT - Bedienung wird Schließvorgang abgebrochen, Schranken öffnen sofort</p>
Rangierschalter mit Überwachungslampe	<p>RS/ÜL vorhanden beim Ww (Schlüsselschalter oberhalb des Bedienpultes) und an der Außenanlage (aus Ri Hbf vor BÜ) (mit Schlüssel Form i⁰) Die Anlage bleibt so lange eingeschaltet, bis die Schlüsselung wieder zurückgenommen wird.</p>
Besonderheiten/ Störungen	Bei Störung der Regeleinschaltung ist der Tf durch den Ww mit der Sicherung des BÜ zu beauftragen.

5.1.4 BÜ Hafenstraße:

Der BÜ Hafenstraße ist in die Fahrwege integriert. Über die Start / Ziel – Bedienung wird der BÜ entweder direkt angesteuert oder eine Schleife scharf geschaltet, die bei Befahren die Einschaltung des BÜ bewirkt.

Typ / Technik	BUES 2000
Bezeichnung	Lz - ÜS + FA
Einschaltung	<p>im Regelbetrieb: über Start / Ziel – Bedienung oder</p> <p><u>Handeinschaltung durch Ww:</u> aus Ri Hbf: ET1 + BÜT in Ri Hbf: ET2 + BÜT</p> <p>nach Einschaltung zeigt Einschaltmelder "EIN" weißes Dauerlicht, Überwachungslampe "ÜL1" oder "ÜL2" blinkend zeigt ordnungsgemäße Sicherung des BÜ an, zeitgleich erfolgt richtungsbezogen die Anschaltung von ÜS <u>und</u> ÜSW</p> <p>bei Störung (nur auf Weisung des Ww): <u>vor Ort über ET (mit DB 21):</u> aus Ri Hbf: ET1 in Ri Hbf: ET2</p> <p>Überwachungslampe "ÜL1" oder „ÜL2“ blinkend zeigt ordnungsgemäße Sicherung des BÜ an, zeitgleich erfolgt richtungsbezogen die Anschaltung von ÜS <u>und</u> ÜSW</p>
Überwachungssignale	Je ein ÜS (85 m vor dem BÜ) und ein ÜSW aus jeder Richtung
Ausschaltung	<p><u>automatisch (fahrzeugbewirkt)</u> nach Befahren <u>und</u> Freifahren der Fahrzeugsensoren vor und hinter dem BÜ</p> <p>manuell durch Ausschalttaste (AT) durch Ww: AT + BÜT Bedienung vor Ort (mit DB 21): Bedienung AT1, AT2 oder AT 3</p> <p>Achtung: Bei AT - Bedienung wird Schließvorgang abgebrochen, Schranken öffnen sofort</p>
Rangierschalter mit Überwachungslampe	<p>RS/ÜL vorhanden an der Außenanlage (aus Ri Hbf vor BÜ, mit Schlüssel Form i⁰) Die Anlage bleibt so lange eingeschaltet, bis die Schlüsselung wieder zurückgenommen wird.</p> <p>Bei Bedienung des RS werden die ÜS nicht angeschaltet.</p>
Besonderheiten/ Störungen	<p>Für Fahrten aus den Gleisen 311 / 314 sind aus Platzgründen keine ÜS aufgestellt, außerdem sind für beide Fahrtrichtungen auch keine Ein / Ausschalterschleifen vorhanden.</p> <p>Maßnahmen: Die Zustimmung des Ww zur Ausfahrt wird gegeben mit dem Zusatz: „BÜ Hafenstraße ist gesichert“, wenn „ÜL2“ im Tischpult blinkt!</p> <p>Die Ausschaltung der BÜ – Anlage muß manuell über AT erfolgen. Hierzu Meldung des Tf erforderlich: „BÜ Hafenstraße aus“</p>

5.1.5 BÜ Rheinstraße / Beckmann

Typ / Technik	EBÜT vB
Bezeichnung	Lz - ÜL
Einschaltung	<p>durch Rangierpersonal vor Ort über ET (mit DB 21)</p> <p>ET aus Ri Hbf ist im Bereich der W 103; ET aus Ri GMH Recycling ist rechts am Gebäude deutlich hinter der ersten Schleife.</p> <p>Rangierfahrten müssen vor dem Einschalten vor der Schleife stehen.</p> <p>wenn ÜL blinkt, darf BÜ befahren werden</p> <p>HET am Schaltheus</p> <p>aus Ri Hbf beachten: vor Einschaltung Gleistor öffnen Weiche 103 umstellen</p>
Überwachungssignale	ÜL jeweils an den ET
Ausschaltung	<p>automatisch (fahrzeugbewirkt)</p> <p>HAT ebenfalls am Schaltheus</p>
Rangierschalter mit Überwachungslampe	nein
Besonderheiten/ Störungen	Vor Ausfahrt aus Gleis 105 ist die Zustimmung des Weichenwärters für die Ausfahrt aus Gleis 105 und das Einschalten de BÜ einzuholen.

5.1.6 BÜ Römereschstraße

Typ / Technik	BUES 2000
Bezeichnung	LzH/F - ÜS + FA BÜSTRA
Einschaltung	<p>Die Einschaltung des BÜ erfolgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> Bei Fahrten durch das Gleis 301: <ul style="list-style-type: none"> erfolgt die Einschaltung des BÜ automatisch mit dem Einlegen des Fahrweges und dem Befahren der Einschalterschleife Bei Fahrten durch das Gleis 302: <ul style="list-style-type: none"> Ohne Halt im Gleis 302 erfolgt die Einschaltung des BÜ automatisch mit dem Einlegen des Fahrweges und dem Befahren der Einschalterschleife Bei Halt im Gleis 302 erfolgt keine automatische Einschaltung, der BÜ muss dann per Handschaltung durch den Weichenwärter eingeschaltet werden Bei Fahrten durch das Gleis 401: <ul style="list-style-type: none"> Erfolgt die Einschaltung des BÜ automatisch mit dem Einlegen des Fahrweges und dem Befahren der Einschalterschleife Bei Fahrten aus CTOS (Gleis 411, 412, 413, 414): <ul style="list-style-type: none"> Erfolgt keine automatische Einschaltung, der BÜ muss per Handschaltung durch den Weichenwärter eingeschaltet werden <p>-</p> <p><u>Bedienung durch Hilfeinschalttaste (HET)</u> Bedienung vor Ort: Bedienung HET (aus Ri 300 er Gruppe vor dem BÜ) (Bedienung mit DB 21) Anlage hat keine ÜL</p> <p><u>Handeinschaltung durch Ww:</u></p>
Überwachungssignale	<p>Je ein ÜS (100 m vor dem BÜ) und ein ÜSW aus jeder Richtung</p> <p>Sind nach Einschaltung des BÜ und Ablauf von 120sec die Fahrzeugsensoren rechts und links des BÜ nicht befahren worden, werden die ÜS und ÜSW dunkel geschaltet, die BÜ - Anlage bleibt jedoch eingeschaltet.</p> <p>Die ÜS und ÜSW werden in Abhängigkeit von und nur bei ordnungsgemäß funktionierender Straßensignalanlage (Ampel) „Mühlenschweg“ angeschaltet.</p>
Ausschaltung	<p><u>automatisch (fahrzeugbewirkt)</u> nach Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren vor und hinter dem BÜ <u>manuell durch Hilfsausschalttaste (HAT)</u> Bedienung vor Ort: Bedienung HAT (aus Ri 300 er Gruppe vor dem BÜ) (Bedienung mit DB 21)</p> <p><u>Handausschaltung durch Ww:</u> in beiden Richtungen AT+ BÜT</p> <p>(Die AT-Taste ist durch Vergreiftschutz zu sichern).</p> <p>Achtung: Bei AT- und HAT - Bedienung wird der Schließvorgang abgebrochen, Schranken öffnen sofort!</p> <p>Die Bedienung darf nur erfolgen, wenn der Bediener sicher festgestellt hat, dass der BÜ frei von Fahrzeugen ist und sich keine Fahrt dem BÜ nähert.</p>
Rangierschalter mit Überwachungslampe	nein
Besonderheiten/ Störungen	Die größte zulässige Geschwindigkeit beträgt höchstens 25 km/h. Das erforderliche Bremsvermögen in der Einschaltstrecke ist gemäß „Sonderbrems-tafel 100 m, Anlage 22 FV NE“ in Bremsstellung G mit 64 Mbr sowie in Bremsstellung P mit 37 Mbr festgesetzt und durch die EVU sicherzustellen,

5.1.7 BÜ Elbestraße(Gleis 504):

Typ / Technik	BUES 2000
Bezeichnung	Lz - ÜS
Einschaltung	<p>Über ET-Schlüsseltaster (DB 21): Es erfolgt BÜ-Anschaltung und Öffnungsbefehl an das Tor. Bei Betätigung der ET-Schlüsselschalter besteht keine Abhängigkeit zur Weiche EOW 503.</p> <p>Über Befahren der AUTO-ET-Schleife im Terminal Es erfolgt BÜ-Anschaltung und Öffnungsbefehl an das Tor.</p> <p>Über Befahren der AUTO-ET-Schleife vor EOW 503 Wird die Auto-ET-Schleife befahren und dann die EOW 503 in Rechtslage verlegt erfolgt BÜ-Anschaltung und Öffnungsbefehl an das Tor. Achtung! Befindet sich die EOW bereits in Rechtslage und wird erst dann die Schleife befahren so erfolgt keine Anschaltung BÜ und keine Öffnung des Tores.</p> <p>Lage der Schlüsselschalter: ET 1: vor dem Schlagtaster EOW 503 ET 2.1: vor der Schleife am Tor im Terminal ET 2.2: ca. 150 m vor dem BÜ im Terminal</p>
Überwachungssignale	<p>Je ein ÜS aus jeder Richtung</p> <p>Bedingung für die Funktion des ÜS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tor offen • BÜ in Funktion gesichert <p>Bei Bedienung des RS werden die ÜS nicht angeschaltet.</p>
Ausschaltung	<p><u>automatisch (fahrzeugbewirkt)</u> nach Befahren <u>und</u> Freifahren der Fahrzeugsensoren vor und hinter dem BÜ</p> <p><u>manuell durch Ausschalttaste (AT)</u> durch Bedienen der AT 1 und AT 2 (Schlüssel: DB 21) neben den ET 1 und ET2.1</p> <p>Mit dem Ausschalten des BÜ wird auch das Tor geschlossen. Zum vollständigen Schließen des Tores dürfen während des Schließvorganges die Lichtschranken nicht betreten werden.</p> <p>Achtung: Bei AT – Bedienung wird der BÜ auch bei belegtem BÜ ausgeschaltet</p>
Rangierschalter mit Überwachungslampe	<p>RS/ÜL befindet sich im Terminal neben dem ET2.1 (Schlüssel: DB 21)</p> <p>Bei Anschaltung des BÜ über RS wird die Funktion des BÜ und das Offensein des Tores nur durch die ÜL neben dem RS angezeigt. Das ÜS wird nicht angeschaltet.</p>
Besonderheiten/ Störungen	<p>Ist bei der Einschaltung des BÜ das Tor nicht geschlossen, so wird zwar der BÜ eingeschaltet, das ÜS jedoch nicht. Die Anlage kann nach Feststellung der Funktion der BÜ-Anlage befahren werden. Es ist ebenfalls zu prüfen, ob das Tor offen und in Endlage ist.</p> <p>Bleibt das Tor nach der Ausschaltung des BÜ offen (z.B. durch Unterbrechen der Lichtschranke), so kann dieses folgendermaßen geschlossen werden:</p> <p>Eine der Schlüsseltasten ET und nach kurzer Zeit AT bedienen. Hierdurch bekommt das Tor erneut einen Schließbefehl.</p> <p>Kein ÜS bei Einschaltung über ET oder Auto-ET bedeutet, dass neben der Funktion des BÜ auch zu prüfen ist, ob das Tor offen und in Endlage ist.</p>

5.1.8 Brückenstraße/ Elbestraße

Typ / Technik	EBÜT vB	EBÜT vB
Bezeichnung	Lz (Büstra)-ÜL	Lz -ÜL
Einschaltung	<p>durch Rangierpersonal vor Ort über ET (mit DB 21) wenn ÜL blinkt, darf BÜ befahren werden.</p> <p>ET 1 und ET2 bewirken eine Einschaltung beider BÜ</p> <p>ET 3 und ET 4 bewirken eine Einschaltung nur der Brückenstraße.</p>	
Überwachungs- signale	Ordnungsgemäße Funktion wird durch ÜL angezeigt. Die ÜL werden 200 s nach der Anschaltung wieder ausgeschaltet.	Ordnungsgemäße Funktion wird durch ÜL angezeigt. Die ÜL werden 200 s nach der Anschaltung wieder ausgeschaltet.
Ausschaltung	automatisch (fahrzeugbewirkt) und über AT-Tasten. AT-Tasten befinden sich neben den ET	automatisch (fahrzeugbewirkt) und über AT-Tasten. AT-Tasten befinden sich neben den ET
Rangierschalter mit Überwachungslampe	Aus Richtung 400 er Gruppe vor BÜ Schließung: Form i ⁰	keiner
Besonderheiten/ Störungen	Beide Anlagen besitzen eine BÜ-BÜ Abhängigkeit.	

5.1.9 BÜ Süberweg

Typ / Technik	BUES 2000
Bezeichnung	Lz - ÜS
Einschaltung	<p>Aus Richtung Piesberg</p> <p>Die Einschaltung erfolgt durch Befahren der FS 1 oder FS1N sofern kurz vorher die Schleifen durch die Schlagtaster WT1 oder WT1N wirksam geschaltet wurden.</p> <p>Aus Richtung Hafen</p> <p>Die Einschaltung erfolgt durch Befahren des FS 2 (unmittelbar vor der EOW 601). Der Einschaltpunkt ist jedoch nur wirksam geschaltet, sofern sich die EOW 601 in Rechtslage befindet.</p> <p>Hilfseinschaltung</p> <p>Hilfseinschaltung durch Auto-HET jeweils vor dem BÜ sowie durch HET (Schließung DB 21) am Betonschaltheus</p>
Überwachungs- signale	<p>Je ein ÜS aus jeder Richtung 200m vor dem BÜ</p> <p>Bei Bedienung mit HET werden die ÜS nicht angeschaltet.</p>
Ausschaltung	<p>automatisch (fahrzeugbewirkt) nach Befahren <u>und</u> Freifahren der Fahrzeugsensoren vor und hinter dem BÜ</p> <p>Durch HAT (Schließung DB 21) am Betonschaltheus</p> <p>Achtung: Bei HAT – Bedienung wird der BÜ auch bei belegtem BÜ ausgeschaltet</p>
Rangierschalter mit Überwachungslampe	entfällt
Besonderheiten/ Störungen	Mindestgeschwindigkeit 10 km/h

5.2 Befahren bzw. Benutzen der innerbetrieblichen Überwege

- Tor 1 (Rheinstraße 16 über Gleise 201, 202, 211 zur Werkstatt NWB)
- Tor 2 (Hafenstraße - Schiebetor über Gleise 210, 219, 217/218 zur Werkstatt NWB)
- Schranke Werkstatt Lokhalle (über Gleis 101 zur Werkstatt OWL / SWO)

Grundsätzlich ist beim Überqueren von Überwegen / Gleisen ohne (Straßen-) Fahrzeuge immer auf Rangierfahrten zu achten!

Darüber hinaus gelten für die oben genannten innerbetrieblichen Überwege folgende Regelungen:

- Beim Überqueren der Überwege mit Fahrzeugen müssen diese von einer berechtigten Person begleitet werden, die den Schlüssel zum Öffnen des Tores bzw. der Schranke hat.
- Berechtigte Personen müssen eingewiesen sein und dies gegen Unterschrift bestätigen.

Verantwortlich für die Erteilung der Berechtigung und die Vergabe von Schlüsseln ist

- für die NWB der ÖBL für den Bereich Osnabrück
- für SWO der Vorarbeiter Betrieb
- Die berechtigte Person holt vor dem Öffnen die Zustimmung dazu und zum Befahren der innerbetrieblichen Überwege beim Ww ein. Dies geschieht über Funk oder telefonisch.

Erfolgt die Querung nicht unmittelbar nach der Zustimmung oder ergeben sich Schwierigkeiten, ist umgehend der Ww zu informieren. Nach Zustimmung des Ww begleitet die berechtigte Person die Fahrzeuge über die Betriebsgleise zum Abstellort und hat umgehend die Fahrer zu unterweisen, dass auf dem Gelände keine Fahrbewegung ohne Begleitung des berechtigten Personalen stattfinden darf.

- Unmittelbar nach dem Räumen des Überweges sind die Tore bzw. die Schranke wieder zu verschließen. Im Anschluss ist dem Ww zu melden, dass der Gleisbereich frei ist und Tor bzw. Schranke wieder verschlossen sind.

Ein längeres Offenbleiben darf ausschließlich bei Kenntnis und nach Zustimmung durch den Ww erfolgen.

- Erhält der Ww keine Rückmeldung zum Freifahren des Überweges / Verschließen der Schranke, ist diese Besonderheit bei der Zustimmung zur nächsten Rangierfahrt über den entsprechenden Überweg dem Triebfahrzeugführer mitzuteilen.

6 Notfall – und Störungsmanagement

6.1 Gefährliche Ereignisse

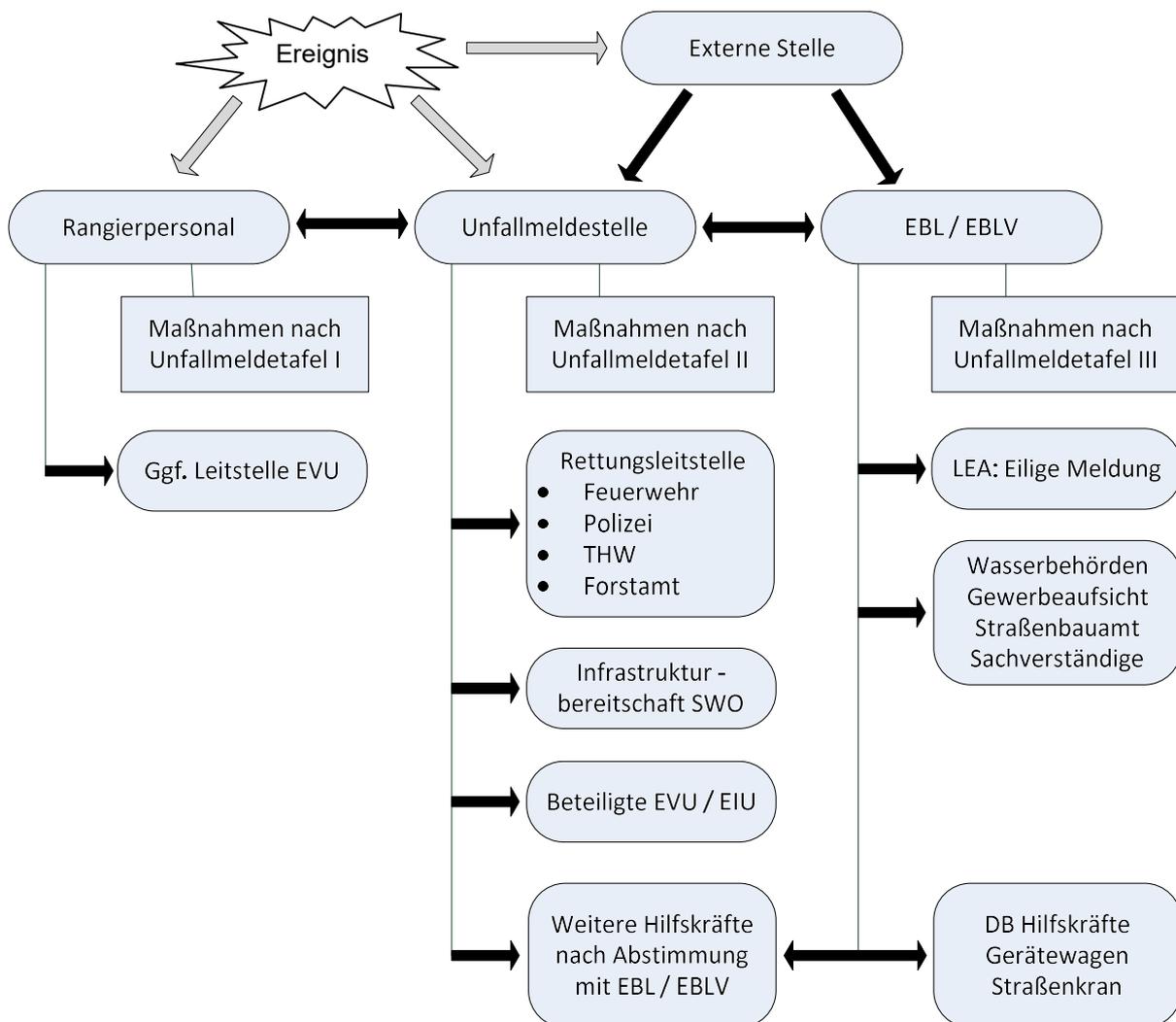
Als gefährliche Ereignisse gelten alle Unfälle mit Beteiligung von Eisenbahnfahrzeugen, bei denen (auch geringe) Personen -, Sach- und / oder Umweltschäden auftreten.
Darüber hinaus zählen auch Betriebsgefährdungen oder betriebliche Fehlhandlungen zu den gefährlichen Ereignissen.

6.2 Meldewege bei gefährlichen Ereignissen

Unfallmeldestelle für alle gefährlichen Ereignisse, die in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb oder der Eisenbahninfrastruktur stehen, ist die Verkehrsleitstelle im Hafen Osnabrück.

Für alle Nutzer der Infrastruktur gilt Unfallmeldetafel I (Anhang 2).

Für die Unfallmeldestelle gilt Unfallmeldetafel II (Anhang 3).



Betriebsgefährdungen und betriebliche Fehlhandlungen sind unmittelbar der Eisenbahnbetriebsleitung zu melden.

Bei allen anderen gefährlichen Ereignissen ist in jedem Fall zunächst die Infrastrukturbereitschaft zu verständigen.

Zusätzlich ist bei größeren Ereignissen (z.B. Bahnbetriebsunfällen, Personenschäden und / oder größeren Sachschäden) die Eisenbahnbetriebsleitung der SWO immer, ansonsten auf Anforderung oder in Abstimmung mit der Infrastrukturbereitschaft in folgender Reihenfolge zu verständigen:

Funktion	Name	Erreichbarkeit		
		Handy	dienstlich	Mail:
EBL	Ulf Schröder	0151 / 52219806	0541 / 2002 2924	ehl@swo.de
EBLV	Gert Meenken	0176 / 1803 3849	05921 / 803349	ehl@swo.de

6.3 Meldung von Störungen an Einrichtungen der Infrastruktur

Störungen an der Infrastruktur (z.B. Störungen an BÜ – Anlagen, Rangierstellwerk, EOW – Technik, Fahrbahn usw.) sind durch das Rangierpersonal ebenfalls an den Ww zu melden.

Wird dem Ww eine Störung bekannt, deren **Beseitigung unmittelbar erforderlich** ist, so informiert er die Infrastrukturbereitschaft unter der Rufnummer 0151 / 65 24 10 28 oder (während der Arbeitszeiten ggf. stattdessen) einen Mitarbeiter aus dem Bereich Infrastruktur.

Bei Bekanntwerden von Störungen an der Fahrbahn oder sonstigen Einrichtungen, deren Beseitigung nicht unmittelbar erfolgen muss, erfolgt die Information per Mail an folgenden Verteiler:

maik.medlitz@swo.de; peter.duevelmeyer@swo.de; damian.murek@swo.de .

Hinweis:

Zur Störungsbeseitigung an den BÜ- Anlagen wird über die Infrastrukturbereitschaft die Signaltechnische Bereitschaft des Haller Willem angefordert.

Handy 0160 / 74 57 849

7 Besonderheiten für das Befahren / Bedienen einzelner Ladestellen

7.1.1 Allgemeine Grundlagen

Vor Einfahrt in Anschlussgleise hat sich die Rangiergruppe davon zu überzeugen, dass sich keine Personen und Gegenstände im Gefahrenbereich befinden. Das Öffnen und Schließen von Toren, sowie das Entfernen und Setzen von Sh 2-Scheiben ist Sache der Firmen. Ausnahmen bestehen bei Durchfahrtsgleisen. Wenn Rangierfahrten außerhalb der Arbeitszeit der Firmen stattfinden, müssen die Gleistore von Mitarbeitern des EVU, geöffnet und geschlossen werden.

7.1.2 Gleis 105: Mineralölhandel Q1 Energy sowie GMH-Recycling

An diesem Gleis sind die Kunden Tanklager Q1 und GMH-Recycling angeschlossen.

Die Firma Q1 betreibt eine Eisenbahnkesselwagenentladestation am Gleis 105

Während der Zu- und Umstellung dürfen sich keine Personen im Gleisbereich befinden. Vor der Zustellung und Einschaltung des BÜ Rheinstraße / Beckmann müssen die Gleistore geöffnet werden, damit die Rotphase für die Straßenverkehrsteilnehmer so kurz wie möglich bleibt. Werden Kesselwagen an der Entladestation abgestellt, müssen diese durch Anziehen der Handbremse gesichert werden.

Nach Verlassen des Gleises 105 ist die Weiche 103 in Grundstellung zu legen.

7.1.3 Gleise 105, 201 bis 206: GMH-Recycling -

Im Bereich der Fa. GMH Recycling gilt eine allgemeine Pflicht, Schutzhelm, Warnkleidung und Sicherheitsschuhe zu tragen.

Auf den oben genannten Gleisen der Stadtwerke Osnabrück wird Schrott umgeschlagen. Der Anschluss in den Gleisen 201 bis 206 ist in drei Regionen aufgeteilt:

Region I	Waggonwaage - Schredder
Region II	Schredder - Feuergasse
Region III	Feuergasse - Ende der Gleisanlage

Vor Einfahrt einer Rangierabteilung in die Gleise ab Waggonwaage von GMH-Recycling sind alle Beteiligten über Rangierbewegungen wie nachstehend beschrieben zu warnen.

- Der Lokrangierführer der Hafenbahn informiert den Vorarbeiter von GMH-Recycling, dass Rangierbewegungen stattfinden. Der Vorarbeiter gibt diese Information umgehend an das Personal weiter, welches sich im Gleisbereich aufhält (Kranführer, Baggerführer, Kranläufer usw.).
- Der Rangierbetrieb darf durch keine Kran- oder Baggertätigkeit gefährdet werden. Verladefahrzeuge und sonstige Fahrzeuge haben den zu befahrenden Gleisbereich zu verlassen oder sind so aufzustellen, dass keine Gefahren auftreten werden.
- Die Feuergasse darf nur mit Genehmigung des GMH-Recycling -Vorarbeiters befahren werden.
- Wenn GMH-Recycling - Personal am und im Waggon Tätigkeiten (z.B. reinigen) durchführen muss, sind am 1. Waggon des Zuges in Richtung Waage an der Wasserseite durch Anbringen einer weiß-rot-weißen Signalfolge diese kenntlich zu machen. Die Beflaggung erfolgt durch das Reinigungspersonal. Angekuppelt wird erst nach Entfernung der Signalfolge durch das Personal von GMH-Recycling.

- In den Anschlüssen gilt Schrittempo.
- Um Gleise überqueren zu können, muss zwischen den Waggons ein Abstand von 5 m eingehalten werden.
- Der Lokrangierführer hat sich so aufzustellen, dass er das Freisein des Fahrweges beobachten kann. Ist der Fahrweg der Regionen II und III vom Rangierpersonal der Hafenbahn nicht einsehbar, kann die Freimeldung der Gleise in diesen Bereichen durch das GMH-Recycling -Personal an die Rangierabteilung gegeben werden. Erst dann wird die Rangiereinheit durch den Lokrangierführer in den Anschluss gedrückt.

408.0821 Abschnitt 6a

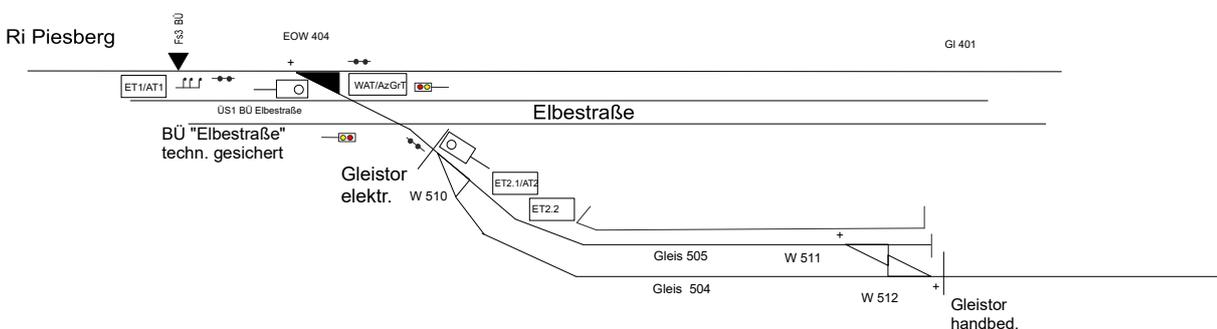
Befahren von Gleiswagen mit gebremsten Fahrzeugen

Die Gleiswaage im Gleis 201 zwischen W 210 und W211 (bei GMH-Recycling) darf nicht mit gebremsten Fahrzeugen befahren werden.

408.0821 Abschnitt 11, Absatz 2

Verschieben von Wagen mit Kraftfahrzeugen, Spillanlagen, Seilwinden oder Wagenschiebern
Im Gleis 201 (GMH-Recycling) ist der Firma GMH Recycling gestattet, Wagen mit Hilfe eines Kranes / Baggers zu verschieben.

7.1.4 Gleise 504, 505: KVT II



Regelungen zu den Gleistoren:

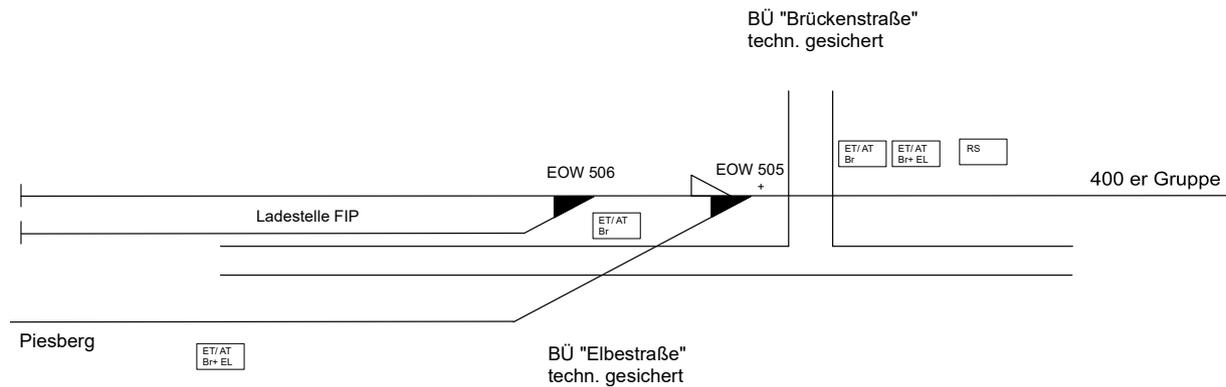
Das Gleistor an der Elbestraße ist ein elektrisch angetriebenes Flügeltor, welches durch die BÜ-Steuerung des BÜ „Elbestraße“ (Gleis 504) mit angesteuert und überwacht wird.

Das Gleistor Richtung Bergschneider ist ein handbetätigtes Gleistor. Es ist nur bei der Bedienung des Gleisanschlusses Bergschneider/Cemex zu öffnen und ansonsten verschlossen zu halten. Die Schließung ist Bestandteil der Schließanlage der Fa. Nosta, die das Tor bei Bedarf öffnen und wieder verschließen würde.

Verständigen von Personen vor Fahrzeugbewegungen:

Vor dem Heranfahren an Wagen im Terminal ist der Umschlagsbetrieb der Fa. Nosta zu verständigen. Ein Bewegen von Fahrzeugen ist mit Fa. Nosta abzustimmen. Während des Bewegens von Wagen im Terminal ist der Umschlagsbetrieb im Bereich der Schiene einzustellen.

7.1.5 Gleise 507, 508: FIP Tanklager



Während der Ent- oder Beladung von Wagen ist die EOW 505 in Linkslage (Richtung Piesberg) zu legen.

7.1.6 Gleis 601: Fa. GP Günter Papenburg AG

Im Gleis 601 befindet sich eine Verladestation für Schotter der Fa. GP Günter Papenburg AG. Für die Dauer von Verladearbeiten darf der Bereich der Verladestation nur mit Helm betreten / befahren werden.

In der Grundstellung (keine Verladung) ist die Schüttvorrichtung in der oberen Endstellung eingerastet. Eine zusätzliche Schutzvorrichtung, die verhindern soll, dass Steine bis ins Gleis 602 geschleudert werden, ist im Geländer der Gitterbrücke (über Gleis 601 und 602) an der mittleren Querstrebe eingehängt.

Vor einer geplanten Verladung wird durch das Ladepersonal der Fa. GP Günter Papenburg AG die Schüttvorrichtung manuell heruntergekurbelt und die Schutzvorrichtung in die untere Querstrebe gehängt.

Sobald die Schüttvorrichtung die obere Endstellung verlassen hat oder wenn sie nicht korrekt in der Endstellung eingerastet ist, wird durch rote Blinkleuchten vor dem Befahren der Verladestation gewarnt. Eine Leuchte befindet sich unter der Gitterbrücke, eine zweite am Schutzhäuschen auf der Brücke.

Profileinschränkungen:

Aufgrund von möglichen Profileinschränkungen darf der Bereich der Verladestation im Gleis 601 nur unter besonderer Beobachtung befahren werden.

Befinden sich die Schütte und / oder die Schutzvorrichtung in Verladestation (unten) darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Ggf. sind die Einrichtungen vor dem Befahren in Grundstellung zu bringen.

Verständigen von Personen vor Fahrzeugbewegungen bei Verladung:

Vor jeder Fahrzeugbewegung im Rahmen der Verladearbeiten ist das Verladepersonal der Fa. GP Günter Papenburg AG zu verständigen.

Melden von Störungen:

Wird außerhalb einer geplanten Verladung festgestellt, dass sich die Schütte nicht in der korrekten oberen Stellung befindet und dass trotz Verladestation (unten) die Blinkleuchten nicht blinken, ist am nächsten Werktag Fa. GP Günter Papenburg zu verständigen: 0541 / 9105 428.

8 Bedienungsanweisungen für Anschlussbahnen

8.1 Gleisanschluss Fa. ArcelorMittal - Gleis 203

Die Firma betreibt in ihren Hallen einen Stahlumschlagsbetrieb.

- Über das Zuführungsgleis 201 und die Weichen 207 und 208 ist das Gleis 203 mit dem Hafen verbunden.
- Die Zustellung und Abholung der Waggons wird während der Betriebszeiten des Hafens von der Hafensbahn durchgeführt.
- Die Firma ArcelorMittal betreibt unter Einhaltung der entsprechenden eisenbahnrechtlichen Bestimmungen ein Zweiwegefahrzeug
- Während der Betriebszeiten der Hafensbahn darf das Zweiwegefahrzeug nicht im Gleis 201 oder 203 abgestellt werden, auch der Regellichraum (2,30m von Gleisachse) zu Gleis 203 ist freizuhalten.
- Nach Dienstschluss der Hafensbahn (wird mdl vor Ort vom Rangierpersonal der Hafensbahn übermittelt) darf die Firma ArcelorMittal entladene Waggons mit ihrem Zweiwegefahrzeug aus Gleis 203
 - o über die Weiche 207 oder 208 in das Gleis 201 schieben.
 - o Der örtlich gekennzeichnete Bereich von Gleis 201 darf nicht verlassen werden.

Bedingung:

Die Rangiertätigkeit darf erst nach Zustimmung des Ww durchgeführt werden.

Rufnummer: 0541 / 2002 29 26

Sind die Rangiertätigkeiten abgeschlossen, ist wieder der Ww zu verständigen. Dieser verständigt DB-Cargo, damit die Waggons abgeholt werden.

- Die rückwärtige Gleisüberfahrt über die Gleise 201 und 202 zwischen Gebäude und Kaimauer ist für Kraftfahrzeuge gesperrt. Sollte die Benutzung für den Umschlag Schiff/ Bahn/ LKW notwendig werden, ist dieses mit dem Hafen abzustimmen. Der Eisenbahnbetrieb des Hafens hat Vorrang.
- Bei Rangierbewegungen der Firma ArcelorMittal haftet diese gegenüber der Stadtwerke Osnabrück AG für alle hierbei entstehenden Schäden.

Betriebsdienstliche Bestimmungen:

- Bei der Zustellung und Abholung von Waggons sind die Hallentore auf beiden Seiten von der Firma ArcelorMittal zu öffnen.
- Das Regellichraumprofil ist freizuhalten.
- Im Gleisanschluss 203 gilt Schritttempo.
- Während der Betriebszeiten des Hafens dürfen keine Rangierbewegungen von der Firma ArcelorMittal durchgeführt werden.
- Alle Mitarbeiter sollen nach Möglichkeit als Rangierweg die Halleninnenseite benutzen.
Begründung: Zur Wasserseite werden Abdeckplanen und Hölzer gelagert, dadurch erhöhte Stolpergefahr.
- Abgestellte Waggons werden mit Hemmschuhen gegen Wegrollen gesichert. Die Firma ArcelorMittal hält Hemmschuhe in ausreichender Anzahl vor (mindestens 5).
- Drückt die Firma ArcelorMittal Waggons aus der Halle in das Gleis 201, ist darauf zu achten, dass die Weichen 207 o. 208 im Regellichraumprofil frei sind. Die Weichen müssen nach den Rangierarbeiten in die Grundstellung zurückgelegt werden. Die Waggons müssen gekuppelt sein und mit einem Hemmschuh Richtung GMH-Recycling gegen Wegrollen gesichert sein.
- Sämtliche Kranbewegungen im Gleisbereich sind während des Rangierens einzustellen.
- Die entladenen Waggons sind besenrein zu übergeben.

8.2 Anschlussgleise der NordWestBahn

Siehe BRW NWB.7101A07 & BRW NWB.7101A09

8.3 Anschlussgleise der Osnabrücker Dampflokreunde (ODF)

Im Gleis 601 in Weiche 607 zweigt auf dem linken Strang das Gleis zum alten Steinbrecher ab.
Im Gleis 602 zweigen in den Weichen 608 und 610 auf dem rechten Strang die Gleise 603 und 604 ab.
Die drei Anschlussweichen sind verschlossen.
Ein Schlüssel befindet sich

- im Schlüsselkasten beim Ww (als Rückfallebene)
Die Ausgabe und die Rückgabe des Schlüssels werden mit Namen und Datum im „Meldebuch für Eversburg“ vermerkt.
- unter Verschluss beim öBL ODF
Die Ausgabe des Schlüssels darf ausschließlich an Betriebsbedienstete erfolgen, die in die Örtlichkeiten und das zu beachtende Betriebsstellenbuch Hafen Osnabrück eingewiesen sind.
Verantwortlich hierfür ist der öBL.

Auf – bzw. Verschließen der Weichen:

Bevor eine der Anschlussweichen aufgeschlossen werden darf, ist die Zustimmung des Ww einzuholen.
Es ist dabei unerheblich, um welche Weiche es sich handelt, da die Schließung für alle Weichen einheitlich ist. Das Verschließen ist dem Ww mitzuteilen.
Beide Meldungen werden im „Meldebuch für Eversburg“ dokumentiert.

Hinweis:

Bevor eine Fahrt aus dem Anschlussbereich stattfinden darf, ist analog zum Abschnitt 3.3.5 eine Meldung beim Ww erforderlich.
Dies gilt auch, wenn Fahrzeuge zurück in den Anschluss gefahren sind und dort abgestellt werden sollen.

Bekanntgabe von Besonderheiten:

- Anschlussweichen, die aufgeschlossen werden sollen oder schon aufgeschlossen sind, gibt der Ww anderen Rangierfahrten im / in den Bereich der 600er Gruppe als Besonderheit bekannt

Zum Verhalten innerhalb der Anschlussgleise, siehe SbV der ODF

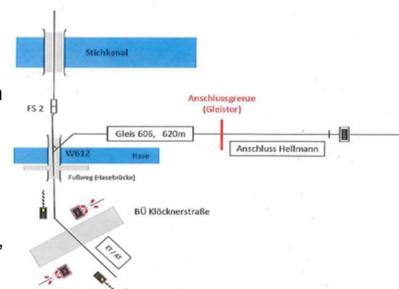
8.4 Anschlussgleis der Fa. Hellmann

Das Zuführungsgleis zu den Firmen Hellmann und Rawie (ursprünglich bezeichnet als „Anschluss Rawie“, „Industriestammgleis IG West“ oder „Piesberger Ufergleis“) ist erneuert worden und wieder für den Betrieb freigegeben. Als Gleisabschluss wird zu einem späteren Zeitpunkt ein Prellbock aufgestellt. Bei Verfügbarkeit kann die Zuführung auch zur Abstellung von Fahrzeugen genutzt werden. Für die Befahrung des Gleises 606 gelten folgende Regeln:

Mit der Handweiche 612 zweigt vom Gleis 601 zwischen Eversburg und Zechenbahnhof das Gleis 606 ab. An der Anschlussgrenze zur Fa. Hellmann befindet sich ein handbedientes Gleistor. Der derzeit befahrbare Bereich wird durch ein Signal Sh 2 begrenzt. Das gesperrte Gleis führt weiter bis zur Firma Rawie.

Besonderheiten bei der Befahrung

- Fahrten aus Richtung Piesberg schaltet automatisch vor W612 den BÜ Klöcknerstraße ein. Die Ausschaltung kann durch Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren vor und hinter dem BÜ oder durch Bedienung der AT am Betonschaltheus erfolgen.
Eine Mindestgeschwindigkeit von 10 km/h ist zu berücksichtigen.
- Weiche 612 ist in Grundstellung zur Fahrt nach links verschlossen.
- Der Schlüssel wird beim Ww Hafen aufbewahrt. Soll Weiche 612 aufgeschlossen werden, bzw. ist sie bereits aufgeschlossen worden, so gibt der Ww dies anderen Rangierfahrten im / in den Bereich der 600er Gruppe als Besonderheit bekannt.
- Das Öffnen des Gleistores erfolgt durch Fa. Hellmann. Die beabsichtigte Befahrung ist dort rechtzeitig unter der Rufnummer 0541 – 605 1488 oder 0151 – 2034 1888 anzumelden.
- Es gilt im gesamten Anschluss Hellmann eine Höchstgeschwindigkeit von $V_{max} = 15 \text{ km/h}$.



8.5 Nebenanschluss Container Terminal Osnabrück – CT OS

Vorbemerkungen

Der vorliegende Teil des Betriebsstellenbuches wird im Bedarfsfall überarbeitet und neu herausgegeben. Zwischenzeitlich kurzfristig notwendige Anpassungen, z.B. durch Änderungen der Infrastruktur, werden den jeweils betroffenen Zugangsberechtigten elektronisch in Form einer entsprechenden „Betrieblichen Anordnung“ bekanntgegeben.

Bei den in diesem Betriebsstellenbuch beschriebenen Gleisanlagen im Anschluss CT OS handelt es sich um einen Nebenanschluss, angeschlossen an die Eisenbahninfrastruktur der SWO AG.

Allgemeines

Vorschriften:

Die Gleisanlagen werden nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben.

Streckenklasse und Geschwindigkeit:

Alle Gleisanlagen des Terminals sind in die Streckenklasse D4 eingeteilt. Dies bedeutet eine maximal zulässige Radsatzlast von 22,5 t bei einer maximal zulässigen Meterlast von 8,0 t. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt max. 25 km/h, soweit in dieser Vorschrift, durch betriebliche Anordnungen, sonstige Weisungen oder Signale keine niedrigeren zulässigen Geschwindigkeiten vorgeschrieben sind.

Ausrüstung:

Folgende Nachweise / Ausrüstungsgegenstände hat der Tf beim Führen eines Tfz im Bereich des Terminals mitzuführen:

- Gültiger Qualifikationsnachweis
- Lichtbildausweis,
- Warnweste gemäß DIN-EU 20471,
- Rot abblendbare Handlampe,
- Weiß-rot-weiße Warnflagge,
- Funkgerät für Eisenbahn- und Betriebsfunk (Mobil- oder Festgerät).

Zustellung/Abholung von Güterzügen

- Ein ankommender Güterzug darf in das Terminal einfahren, wenn der Disponent von CTOS gemeldet hat „Kranarbeiten eingestellt“. Das Gleiche gilt für ausfahrende Güterzüge. Bei dieser Meldung handelt es sich stets nur um das jeweilige Gleis, in das ein- bzw. ausgefahren werden soll. Die anderen Gleise dürfen weiterhin bekrant werden.
- Eine ankommende Lok, die einen Güterzug aus dem CTOS abholen möchte, darf in das vom Disponenten benannte Gleis einfahren, auch wenn noch Kranarbeiten an diesem Zug anstehen. Die Lok darf Einfahren bis hinter das Grenzzeichen der jeweiligen Weiche. Somit steht die Lok in Höhe Anfang der Kranbahnschiene und ist außerhalb des Gefahrenbereiches.
- Weitere Rangierbewegungen in diesem Gleis (vom Standort hinter dem Grenzzeichen der jeweiligen Weiche bis an den Zug) bedürfen keiner weiteren Zustimmung durch den Weichenwärter. Hier ist der Disponent von CTOS zuständig.

Zusatzbestimmungen

Grundsätze

Vor erstmaliger Befahrung der Gleisanlagen des CTOS ist eine nachweisliche Einweisung des jeweiligen EVU durch die Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der SWO AG oder eine von ihnen beauftragte Person erforderlich. Ausschließlich die durch die SWO AG eingewiesenen Personen dürfen weitere Mitarbeiter ihres EVU einweisen.

Es ist sicherzustellen, dass ausschließlich eingewiesene Mitarbeiter der EVU zum Einsatz kommen.

Alle Fahrten innerhalb des Terminals sowie alle Ein- und Ausfahrten sind Rangierfahrten.

Mitfahrt auf dem Führerstand:

Führerstandsmitfahrten sind für Personen, die nicht Mitarbeiter des jeweiligen EVU oder des EIU sind, generell verboten. In Ausnahmefällen erteilt der EBL bzw. EBLV eine Mitfahrgenehmigung, die während der Fahrt mitzuführen und auf Verlangen vorzulegen ist.

Länge der Rangierabteilungen:

Die Rangierabteilungen dürfen maximal 700 m zuzüglich des Triebfahrzeugs / der Triebfahrzeuge lang sein.

Befähigung

Triebfahrzeugführer / Lokrangierführer weisen ihre Befähigung bzw. Identität auf Verlangen durch Vorlage einer gültigen „Fahrerlaubnis“ und sonstige Betriebsbedienstete durch Vorlage eines Personal- bzw. Dienstausweises nach.

Triebfahrzeuge

Arbeitende Triebfahrzeuge müssen mit einem funktionierenden Gleit- und Schleuderschutz ausgerüstet sein. Dies gilt nicht für Schienen- und Zweibegefahrzeuge, die zum Zwecke der Instandhaltung eingesetzt werden.

Triebfahrzeuge sind nach Ankunft im Terminal für den Zeitraum der Entladung der ersten 5 Wagen hinter dem Tfz abzukupeln. Anschließend ist das Tfz 2 m Lücke von der Wagengruppe abzustellen sowie gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

Rangierleitung

Der Triebfahrzeugführer (Tf) darf Aufgaben nicht auf einen Rangierbegleiter übertragen, sofern es sich um Bedienungsaufgaben für den Funkbetrieb handelt.

Örtliche Besonderheiten

Über die Gleisbelegung der Terminalgleise entscheidet die Disposition des Terminals.

Sichern der Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung

Wagengruppen sind nach Erreichen der Zielposition durch Anlegen der Druckluftbremsen durch vollständiges Entlüften der Hauptluftleitung (HLL) gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern. Zusätzlich ist die erste wirksame Feststellbremse aus Richtung des Stellwerks „Ww Hafen“ anzulegen. Angelegte Feststellbremsen sind dem Weichenwärter zu melden.

Das Sichern von Fahrzeugen und Fahrzeuggruppen gegen unbeabsichtigte Bewegung mittels Hemmschuhe oder Radvorleger ist ausdrücklich nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig.

Begründete Ausnahmefälle sind:

- Zugeführte Einzelfahrzeuge und / oder Fahrzeuggruppen ohne vorhandene Feststellbremsen, oder
- an zugeführten Einzelfahrzeugen und / oder vorhandenen Fahrzeuggruppen sind vorhandene Feststellbremsen nicht wirksam.

Das Auslegen sowie die Position der ausgelegten Hemmschuhe / Radvorleger, ist dem zuständigen Weichenwärter zu melden.

In den Gleisen 411,412, 413, 414 ist das Sichern mittels Hemmschuhe / Radvorleger nur an der aus Richtung Prellbock 1. Achse zulässig. Hierzu werden in dieser Umgebung Halter mit entsprechender Anzahl Hemmschuhe / Radvorleger vorgehalten.

In den Gleisen 421 und 422 ist das Sichern mittels Hemmschuhe / Radvorleger nur an der aus Richtung Prellbock letzten Achse gegen unbeabsichtigte Bewegung in Richtung Weichen nach Gleis 401 zulässig. Hierzu werden in dieser Umgebung Halter mit entsprechender Anzahl Hemmschuhe / Radvorleger vorgehalten. Nicht genutzte Hemmschuhe / Radvorleger sind auf den dafür vorgesehenen Halterungen abzulegen.

Triebfahrzeuge sind bauartspezifisch gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

Ablauf einer Rangierfahrt in das Terminal und innerhalb des Terminals:

Der Weichenwärter informiert die Disposition des Betreibers über eine bevorstehenden Rangierfahrt ins Terminal und bekommt von der Disposition das Ziel (Gleisnummer Terminal) mitgeteilt.

Mit der Annahme der Rangierfahrt durch das Terminal müssen die die Rangierfahrt gefährdenden Kranarbeiten im Bereich des jeweiligen Gleises eingestellt werden. Der Tf darf die Rangierfahrt erst nach Zustimmung durch den zuständigen Weichenwärter durchführen, wenn die Disposition des Terminals dem Weichenwärter bestätigt hat, dass die gefährdenden Kranbewegungen an beiden Krananlagen eingestellt wurden und die Zustimmung zur Rangierfahrt erteilt hat. Der Tf wiederholt dem zuständigen Ww Hafen die Zustimmung zur Rangierfahrt.

Der Tf / Lrf meldet dem zuständigen Weichenwärter Hafen, wenn die Rangierfahrt zum Stehen gekommen und beendet ist.

Für jede Fahrzeugbewegung ist eine Verständigung mit dem zuständigen Ww Hafen und wenn dann möglich, dessen erneute Zustimmung erforderlich. Bei jeder Rangierfahrt, insbesondere bei geschobenen Rangierfahrten, hat der auf der Spitze befindliche Rb / Lrf / gesonderte Priorität auf die Fahrwegbeobachtung bezüglich Ra 12 (Grenzzeichen frei) und in den Fahrweg hereinragende Gegenstände, zu legen.

Für geschobene Rangierfahrten ins Terminal aus Richtung Stellwerk Hafen, kann der Ww Hafen die Zustimmung, bei Vorliegen der erforderlichen Bedingungen (z.B. DKW gerade in Richtung Prellbock und in Endlage), für die Vorbeifahrt am Signal „Ra 11“ westlich im Gleis, welches befahren wird, bereits bei der Zustimmung für die Einfahrt in das Terminalgleis erteilen.

Bei der Abstellung von Schienenfahrzeugen (einzeln oder in Gruppen) vor Prellböcken in allen Gleisen bei CTOS, insbesondere in den Gleisen 421 und 422, ist 5m vor dem jeweiligen Prellbock zu halten. Die Schienenfahrzeuge sind dort gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

Eine Fahrt bis an den Prellbock ist untersagt!

Ablauf einer Rangierfahrt aus dem Terminal:

Vor Beginn der Rangierfahrt meldet sich der Tf beim zuständigen Ww Hafen an (Verständigung). Der Ww Hafen informiert die Disposition des Terminals über die bevorstehende Rangierfahrt. Mit der Annahme der Rangierfahrt durch die Terminals müssen, die die Rangierfahrt gefährdenden Kranarbeiten im Bereich des jeweiligen Gleises eingestellt werden. Der Tf darf die Rangierfahrt erst nach Zustimmung durch den zuständigen Ww Hafen durchführen, wenn die Disposition des Terminals dem zuständigen Ww Hafen bestätigt hat, dass die gefährdenden Kranbewegungen an beiden Krananlagen eingestellt wurden. Der Tf bestätigt dem zuständigen Ww Hafen die Zustimmung zur Rangierfahrt durch „Wiederholen“.

Für jede Fahrzeugbewegung ist eine Verständigung mit dem zuständigen Ww Hafen und wenn dann möglich, dessen Zustimmung erforderlich.

Wagentechnische Untersuchung:

Zur Abnahme von Wagen durch einen Wagenprüfer stimmt sich dieser mit der Disposition des Terminals ab. Während der wagentechnischen Untersuchung sind die gefährdenden Kranarbeiten im Bereich des jeweiligen Gleises einzustellen.

Fahrbereitschaft feststellen

Wenn von Tragwagen für Wechselbehälter Container oder andere Wechselbehälter abgehoben wurden, hat das EVU, bevor die Wagen zum ersten Mal nach Abheben der Behälter sowie nach Beendigung der Lade-/ Entladetätigkeit bewegt werden, unter anderem sicherzustellen, dass:

- Alle Achsen der Wagen ordnungsgemäß auf dem Gleis stehen,
- alle Zug- und Stoßeinrichtungen ordnungsgemäß vorhanden sind,
- alle beweglichen Befestigungsmittel der Wagen ordnungsgemäß vorhanden sind.
- Hemmschuhe / Radvorleger von den Schienen entfernt wurden.

Sind die genannten Bedingungen erfüllt, dem EVU ist jedoch bekannt, dass ein Wagen beim Entladen angehoben wurde, so ist dieser Wagen auszusetzen.

Befahren von Terminalgleisen

Der Tf hat vor und während der Bedienung zusätzlich darauf zu achten, dass

- Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, von ihnen zurücktreten,
- abgestellte Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen gesichert sind, alle Unfälle und Beschädigungen an den Gleisanlagen und Fahrzeugen, insbesondere alle Entgleisungen, sofort der Disposition des Terminals und dem zuständigen Weichenwärter zu melden sind. Wegen der Betriebsgefahr, die durch Wiedereinstellung entgleister Wagen hervorgerufen werden kann, dürfen diese auf keinen Fall verschwiegen werden. Meldung ist auch zu erstatten, wenn keine Schäden ersichtlich sind.

Beobachten des Fahrweges durch Triebfahrzeugführer

Alle geschobenen Rangierfahrten im Bereich des Terminals sind mit Spitzenbesetzung durchzuführen.

Befahren von Zusatzanlagen (hier: Terminalgleise)

Der Tf hat vor und während der Zufahrt zusätzlich darauf zu achten, dass

- Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, von ihnen zurücktreten,
- abgestellte Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen gesichert sind, alle Unfälle und Beschädigungen an den Gleisanlagen und Fahrzeugen, insbesondere alle Entgleisungen, sofort der Disposition des Terminals und dem zuständigen Weichenwärter zu melden sind. Wegen der Betriebsgefahr, die durch Wiedereinstellung entgleister Wagen hervorgerufen werden kann, dürfen diese auf keinen Fall verschwiegen werden. Meldung ist auch zu erstatten, wenn keine Schäden ersichtlich sind.

Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

Bei Rangierbewegungen sind alle Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen und die verfügbaren Bremsen einzuschalten.

Spitzensignal Zg 1

Das Spitzensignal Zg 1a ist sowohl nachts wie auch am Tage an allen Triebfahrzeugen zu führen. Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter ist bei geschobenen Rangierfahrten ist an dem, an der Spitze laufenden Wagen, das Signal Zg 1b zu führen.

Gleistore

Das gesamte Gelände des CT OS (alle Gleise der 400'er Gruppe, inklusive dem Gleis 401 – Zentralbetrieb) ist zwecks Abgrenzung eingezäunt. Dies schließt den Gleisbereich mit ein, welcher mittels beweglicher Gleistore geschlossen gehalten wird. Die Position der Gleistore sind der „Übersicht der Gleisgruppen 400 – 600 Richtung Anschlussbahngrenze und Bahnhof Eversburg (DB) auf Seite 9 dieses Betriebsstellenbuches unter 2.2.2. zu entnehmen.

Somit sind alle Gleistore (1 – 4) im Gleis 401 positioniert. Das Gleis 401 selbst ist jedoch **nicht** Bestandteil des Container Terminal Osnabrück, sondern realisiert lediglich den Anschluss zum CT OS.

Alle Gleistore sind fernbedient durch den zuständigen Weichenwärter Hafen und werden im Rahmen der „Verständigung“ zum Stellen der Fahrwegelemente vor Erteilung der „Zustimmung“ durch den Weichenwärter Hafen geöffnet.

Das zuvor beschriebene Verfahren ist somit auch bei jedem gewollten „Durchfahren“ des Gleises 401 gültig und anzuwenden.

Die Aufhebung von Gleisperrungen oder Einschränkungen darf erst erfolgen, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind. Die Aufhebung im Voraus ist verboten.

Allgemeines

Auf mögliche Inkompatibilitäten mit anderen Funksteuerungen (z.B. von Kranen) wird hiermit hingewiesen. Das EIU hat hierauf keinen Einfluss.

Ist es für Entstörungsarbeiten, oder für Arbeiten außerhalb der Geschäftszeiten bei CTOS erforderlich, das Gelände von CTOS (straßenseitig) zu befahren, ist wie folgt zu verfahren:

- Schlüssel (Chip) von der Verkehrsleitstelle abholen.
- Mit dem Schlüssel (Chip) das entsprechende Tor öffnen und das Gelände befahren. Ist das CTOS besetzt, vor dem Befahren beim Dispo anmelden.
- Nach den Arbeiten Tor wieder verschließen.
- Schlüssel (Chip) in der Verkehrsleitstelle abgeben.

In der Verkehrsleitstelle wird die Ausgabe und die Rückgabe des Schlüssels (Chip) in der vorgefertigten Übergabeliste dokumentiert. Die Seiten der Übergabeliste sind nummeriert.

Das Befahren des Containerterminals durch Schienenfahrzeuge ist hiervon ausgenommen.

Zulassung

Für die zulässige Funkfrequenz hat das einsetzende EVU eigenverantwortlich selbst zu sorgen.

Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB)

Es dürfen keine Gefahrgüter gelagert werden. Eine transportbedingte Unterbrechung ist nur für höchstens 24 Stunden zulässig.

1. Grundlagen:

Allgemeines

Grundlage für Behandlung und Beförderung der Gefahrgutsendungen sind:

Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB / RID) sowie Durchführungsrichtlinien Gefahrgut

2. Verhaltensregeln:

Wer freiwerdendes Gefahrgut entdeckt, muss handeln!

Selbstsicherung:

- Gefahrzone gegen oder quer zur Windrichtung verlassen
- Rauchverbot
- Zündquellen beseitigen
- Stoff nicht berühren
- Unfallstelle absperren, andere vor der Gefahr warnen,
- Bei Brand an Fahrzeugen mit Großzetteln
 - a) Unfallstelle großflächig räumen
 - b) Deckung aufsuchen

Feststellen (sofern ohne Eigengefährdung möglich):

- Gefahr-, Stoffnummer
- Gefahrzettel
- Austrittsart
- Austrittsmenge

Meldung der Informationen:

- an Unfallmeldestelle gemäß Unfallmeldetafel I

3. Transportunterbrechung von Gefahrgutwagen:

Sollen Gefahrgutwagen im Bereich der Infrastruktur abgestellt werden, gilt folgendes Prozedere:

Das EVU ist bei der Beförderung (hierzu gehören die eigentliche Beförderung, Übernahme und Ablieferung sowie Aufenthalte im Verlauf der Beförderung) gefährlicher Güter verpflichtet, die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.

Daher müssen Angaben zum Inhalt lt. Begleitpapieren sowie der Standort der Wagen mit gefährlichen Gütern der Disposition des Terminals jederzeit bekannt sein.

Standort und Beaufsichtigung bzw. Besichtigung der Wagen

Gefahrgutwagen werden nicht von Mitarbeitern des EIU überwacht. Das transportierende EVU hat für eine Überwachung im Sinne der GGVSEB zu sorgen und dies dem EIU auf Verlangen nachzuweisen.

Abgestellte Wagen sind gemäß dem RID zu überwachen.

Der Gefahrenübergang ist für den Zeitraum der Abstellung zwischen EVU und dem Terminalbetreiber zu vereinbaren.

Anhang 1: Themen, die durch EVU zu regeln sind

EVU, die die Hafenbahn Osnabrück befahren müssen insbesondere folgende Regeln aufstellen:

- Die erforderlichen Bremsverhältnisse in der Rangierabteilung
- Das Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigte Bewegung.
- Das Durchführen der Bremsproben
- Kommunikation zwischen Tf und Rb sofern nicht die vorhandenen Kanäle genutzt werden
- Besonderheiten bei der Nutzung der Funkfernsteuerung EVU
- Das Durchführen von wagentechnischen Untersuchungen

Für das Bedienen der Ladestellen müssen sich die EVU ebenfalls mit den dort ansässigen Firmen ins Benehmen setzen und u.a. die Kommunikation festlegen.

