

Anweisung für die Bedienung des Gleisanschlusses der Stadt Papenburg

1. Räumlicher Geltungsbereich (Anlage 1)

Die Bedienungsanweisung gilt für folgende Gleisanlagen

im Sinne von § 2 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993:

Gleisanlage Industriegebiet Süd PAP 013

Gleisanlage Sielkanal Hafen Nord PAP 033

Gleisanlage Deverhafen einschl. Ausziehgleis PAP 013 (zurzeit nicht betriebssicher - stillgelegt)

und ist bei der Benutzung der vorgenannten Gleisanlagen vertraglich anerkannt.

Folgende Gleise werden von Unternehmen mit eigenen Gleisanlagen (Nebenschließer) selbst betrieben. Die Genannten sind damit Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Auf ihren Anlagen gilt diese Bedienungsanweisung nur insoweit, als dass durch den Betrieb auf ihnen die Gleisanlagen der Stadt Papenburg betroffen sind.

Schulte & Bruns	PAP017	Industriehafen Süd (L=250m)
Meyer Werft	PAP022	Industriehafen Süd (L=195m) (zurzeit stillgelegt)
Meyer Werft	PAP	Industriehafen Süd (zurzeit stillgelegt, früher Normstahl)
Glunz	PAP030	Industriehafen Süd (zurzeit stillgelegt)
Brüggmann	PAP014	Industriehafen Süd (zurzeit stillgelegt)
Deutsche Bahn	PAP042	Eisenbahndock Betrieb Stadt Pbg. Zuführgleis Hafen Nord (ca. 270,00m)
Schulte & Bruns	PAP036	Sielkanal/Hafen Nord
Bera	PAP034	Sielkanal/Hafen Nord (zurzeit stillgelegt)
Brill	PAP035	Sielkanal/Hafen Nord (zurzeit stillgelegt)

Im Gleisanschluss gültige Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anerkannte Regeln der Technik

BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundes eigenen Eisenbahnen
DS 301	Signalbuch Deutsche Bahn AG
RiL408	Züge fahren und Rangieren Konzernrichtlinie Deutsche Bahn
BGV D 30	Unfallverhütungsvorschrift

2. Persönlicher Geltungsbereich

Diese Bedienungsanweisung gilt für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Fahrten im eigenen Interesse und/oder im Auftrag Dritter auf den Gleisanlagen der

Stadt Papenburg durchführen sowie für alle Nebenanschießer und Mitbenutzer. Mitbenutzer sind Ansiedler, die ausschließlich über die Gleisanlagen der Stadt Papenburg mit Fahrten des Eisenbahnverkehrs bedient werden können.

3. **Geometrische und betriebliche Besonderheiten**

Die Gleise und Weichen der Stadt Papenburg haben Nummern. (Eine Skizze mit den Gleisen, Weichen und deren Nummern sowie Angabe von Gleisradien und Neigungsverhältnissen liegt als Anlage bei).

Die Gleise der Stadt Papenburg, sowie die ihrer Mitbenutzer sind nicht elektrifiziert. Alle Weichen werden von Hand betätigt.

Auf allen Grundstücken ist mit Fußgänger-, Kraftfahrzeug- und Hafenerverkehr zu rechnen.

Alle sich aus vorstehenden Beschreibungen für die Sicherheit des Bahnbetriebs durch die EVU bei Fahrten auf den Gleisen der Stadt Papenburg ergebenden Besonderheiten sind von den EVU in eigener Verantwortung zu beachten.

Die max. zulässige Radsatzlast beträgt 22,5 to (Streckenklasse D4). Die zulässige Meterlast beträgt max. 8 to/m. Im Bereich Hafen Nord PAP033 ab Weiche 5 Richtung Weiche 6 beträgt die zulässige Radsatzlast 16 to (Streckenklasse A). Die zulässige Meterlast wird hier somit auf max. 5 to/m beschränkt

4. **Durchführung der Bedienung**

Jede Bedienfahrt ist nach den Vorgaben der Ril 408 durchzuführen, hieraus ergibt sich auch die personelle Besetzung mit befähigten Mitarbeitern. Alle am Rangiergeschäft beteiligten Personen haben eine dementsprechende Ausbildung erfolgreich abgeschlossen; eine wesentliche Grundvoraussetzung, um die Sicherheit der Rangierfahrten zu gewährleisten.

Die Benutzung der Gleisanlagen dient ausschließlich Rangierfahrten. Die von den EVU benötigten Weichenstellungen, um in die einzelnen Industriegleise/Gleisanschlüsse zu gelangen, sind mit der Deutschen Bahnnetz AG (dem Fahrdienstleiter Papenburg) konkret abzustimmen. Die Weichen im Industriestammgleis und zu den Gleisanschlüssen sind vom EVU in eigener Verantwortung und auf eigenes Risiko zur Sicherstellung des Fahrwegs selbst zu bedienen. Es ist besonders darauf zu achten, dass sich die Weichenstellung in der Endlage befindet. Die Bedienzeiten sind mit der Stadt Papenburg abzustimmen.

4.1. **Geschwindigkeiten**

Auf den Gleisanlagen ist die Geschwindigkeit begrenzt auf Schrittgeschwindigkeit. Sie ist insbesondere im Bereich von Hindernissen, Kranbahnen, Verladeanlagen und

bei Annäherung an Übergabestellen und Bahnübergängen auf die zur Vermeidung von Sach- oder Personenschäden herunterzusetzen.

4.2. **Fahrwege, Zuweisung**

Die Bedienung der Empfänger und/oder Absender erfolgt in der Regel aus der Gleisgruppe der DB Netz AG und ist abzustimmen mit dem Fahrdienstleiter der DB Netz AG. Ferner hat sich das EVU über die Verfügbarkeit der Fahrwege bei der DB Netz zu vergewissern.

4.3. **Verständigung und Informationspflicht der Empfänger/Absender**

Es bleibt dem EVU freigestellt, im Benehmen mit der Stadt Papenburg, mit dem Empfänger/Absender einen Bedienungsplan/Ladefristenplan zu vereinbaren. Feste Fristenpläne sind der Stadt Papenburg mitzuteilen. Diese Pläne sind anschließend für alle Beteiligten bindend.

Im Übrigen übernimmt jedes EVU die Benachrichtigung des betroffenen Empfängers/Absenders eigenverantwortlich und so rechtzeitig, dass dieser ausreichend Zeit zu Vorbereitungen hat (z.B. Freimachen des Anschlusses von Fremdfahrzeugen). Der betroffene Empfänger/Absender stimmt die für ihn bestimmte Bedienfahrt mit allen weiteren an demselben Fahrweg gelegenen Unternehmen ab.

4.4. **Gefahrenbereiche**

Bei Annäherung an Bahnübergängen und an in Betrieb befindliche Verladeanlagen, Kränen sowie im Fahrwegbereich arbeitenden Menschen und Fahrzeugen sind akustische Warnsignale (Zp1) zu geben. Besondere Vorsicht ist geboten im Bereich der vorh. Kräne, Kaianlagen, der Bahnübergänge und der Klappbrücke.

4.5. **Besonderheiten bei Bedienfahrten**

- *Schiebebetrieb:*
Die Einfahrt in die Fahrwege hat geschoben zu erfolgen.
- *Verfügbarkeit von Lokomotive und Bedienungspersonal:*
Ist eine Rangiereinheit nicht vollständig in der Übergabestelle unterzubringen, so klären der Anschließer oder Mitbenutzer mit der Stadt Papenburg das weitere Vorgehen. Lokomotiven dürfen nicht unbeaufsichtigt in Fahrwegen abgestellt werden.
- *Bremsbesetzung:*
Beim Rangieren sind alle Wagen an die durchgehende Druckluftleitung anzuschließen und die funktionsfähigen Druckluftbremsen einzuschalten. Es

ist immer eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

- *Abstoßen:*
Das Abstoßen von Fahrzeugen ist verboten.
- *Gleise mit Längsneigung:*
Die Neigungsverhältnisse über 2,5‰ sind dem Gleisplan zu entnehmen. Lok und Wagen sind immer mit der Schraubenkupplung zu verbinden. Beim Abstellen und Festlegen sind die Fahrzeuge nach Ril 408 zu sichern. In den Neigungsabschnitten lt. Gleisplan sind zunächst die vorgeschriebenen Achsen mit der Handbremse zu sichern, erst anschließend darf die Rangierlok von dem/n Wagen fachgerecht getrennt werden.
- *Befahren von Bogenradien R kleiner 150 m*
Bei Gleisbögen mit Halbmessern unter 150m ist vor dem Durchfahren die Schraubenkupplung nach Bedarf, höchstens bis zum ersten Gewindengang der Endscheibe, auszuspendeln.
- *Gleistore:*
Gleistore sind spätestens bei Ausfahrt aus dem gesicherten Abschnitt wieder zu schließen.
- *Kontakt mit der Fahrdienstleitung:*
Vor der Einfahrt in Gleise und Gleisgruppen hat der Rangierleiter mit der Fahrdienstleitung Kontakt aufzunehmen und die geplante Fahrt anzubieten.
- *Warnen der Mitarbeiter:*
Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der Bediener Personen, die sich im Bedienungsbereich befinden, zu warnen. Personen, die sich in Fahrzeugen befinden oder in Wagen beschäftigt sind, zum Aussteigen zu veranlassen. Kranbahnen haben in Nähe des Industriestammgleises die Arbeiten einzustellen.
- *Prüfen der Anschlussanlagen:*
Der Bediener prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich
 - Befahrbarkeit
 - Freihalten des Regellichtraumes
 Mängelanzeige an die Eisenbahnbetriebsleitung
- *Bedienung durch zwei oder mehrere EVU*
Erfolgen gleichzeitig mehrere Bedienfahrten so ist gegenseitige Verständigung über Funk erforderlich.
Regelung: Bedienfahrten vom Bahnhof Papenburg bis Nebenanschlussgrenze Regelung durch die DB Netz AG

Weiterfahrt in die Anschlussanlage der Stadt Papenburg durch gegenseitige Verständigung der Rangierabteilungen über Funk, Kanal 11. Wegen der vorhandenen Infrastruk-

tur empfiehlt es sich, dass immer nur ein EVU im Anschluss der Stadt Papenburg ist.

Verständigung: mit Railion über Funk, Kanal 18 oder GSMR-Rangierfunk

- *Gefahrguttransporte:*
Bei Beförderung gefährlicher Güter hat der Absender/Empfänger/Verlader die Eisenbahnbetriebsleitung der Stadt Papenburg rechtzeitig über Art (Klasse/ UN-Nummer nach GGVSE) und Umfang des Gefahrgutes zu verständigen.
- *Befahren der Klappbrücke im Bereich Hafen Nord:*
Die Lichtzeichenanlage für das Gleis im Bereich Hafen Nord ist Außerbetrieb. Hier wird der Betrieb über die Lichtzeichenanlage der Straße geregelt.
- *Gleis PAP 042 Bereich Eisenbahndock.*
Die letzten 70 m des Gleises vor dem Prellbock dürfen nicht genutzt werden
- *Gleis PAP 013 Industriehafen Süd.*
Die Waggons müssen in das wasserseitige Gleis gestellt werden. Bedienstete des EVU dürfen sich nicht zwischen den Waggons und dem Hafenbecken aufhalten. Wenn die Waggons entladen sind, werden diese im landseitigen Gleis abgestellt.
- *Als besonders gefährlich gilt und ist untersagt:*
 - die Gleise kurz vor bewegten Fahrzeugen zu überschreiten
 - zwischen den Schienen eines Gleises zu gehen
 - unter Wagen durchzukriechen
 - das Dach eines bewegten Wagens zu betreten
 - sich auf Puffer, Kupplungen, Übergangsbrücken, Ladegut, Trittbretter zu setzen oder sich auf Puffer oder Kupplungen zu stellen.
 - sich weit über bewegte Fahrzeuge hinauszubeugen
 - zwischen den Puffern zweier nahe beieinander stehender Wagen aufrecht hindurchzugehen
 - Fahrzeuge während der Bedienung abzukuppeln
 - von rasch bewegten Fahrzeugen abzuspringen oder auf sie aufzuspringen

4.6. **Sicherung von Bahnübergängen (BÜ)**

Vor den höhengleichen, technisch nicht gesicherten Bahnübergängen ist anzuhalten. Die Bahnübergänge sind nach DB-Vorschrift „Züge fahren und rangieren“, abzuschirmen. Bei Tag ist eine rot-weiße Signalfahne, bei Dunkelheit eine rot leuchtende Lampe mitzuführen.

Die Bahnübergänge dürfen nur für kurze Rangiergeschäfte gesperrt werden. Hierbei darf der Fahrzeugverkehr nicht ungebührlich behindert werden. Bei Notfalleinsätzen ist der Bahnübergang vom EVU unverzüglich frei zu räumen.

Bahnübergang beim Knotenpunkt in Papenburg K158 / Waldstraße / Deverhagen Bahnfahrt

1. Einschaltung

Die Rangierfahrt hat vor dem Schild „Automatik – ET“ zu halten. Durch die Belegung der Einschalterschleife werden zunächst alle auf die Bahn weisenden Signale auf rot gestellt und anschließend die Quittungssignale des BÜ angesteuert.

Bis zum Aufleuchten des Quittungssignals kann eine Minute vergehen, je nach Verkehrsaufkommen an der Lichtsignalanlage (LSA).

Vor dem Befahren des BÜ durch die Rangierfahrt ist durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenbereich frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Zeigt das Quittungssignal nach 2 Minuten kein weißes Ruhelicht, ist der BÜ durch Posten zu sichern und die Störung dem Betreiber zu melden.

2. Zweiwegefahrzeuge

Befährt ein Zweiwegefahrzeug den Bahnübergang und will auf die Straße wechseln, braucht dieses Fahrzeug nicht auf das Quittungssignal zu warten. Hier muss durch Hinsehen geprüft werden, ob der Gefahrenbereich frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist und kann dann auf die Straße fahren. Sollte die Wartezeit zu lang sein oder das Quittungssignal kommen, wird über den Grundsteller nach 3 Minuten die technische Bahnübergangssicherung wieder aufgehoben und in den Normalbetrieb der LSA geschaltet.

3. Ausschaltung

Nach Befahren und Freifahren der Ausschalterschleife wird die technische Bahnübergangssicherung wieder aufgehoben.

4.7. **Festlegen und Anschließen abgestellter Fahrzeuge**

Die bereitgestellten Wagen sind durch den Rangierleiter gemäß vorgenannter DB-Vorschrift erstmalig zu sichern. Die weitere Sicherung obliegt dem Empfänger/Absender, der Sicherungsmittel (Hemmschuhe) in ausreichender Anzahl vorzuhalten hat, um Wagen beim Bewegen (gegen Wegrollen/Weglaufen) zu sichern. Abgestellte Kesselwagen dürfen erst an die Abfüllanlage angeschlossen werden, nachdem sie mittels Handbremse oder Hemmschuhen gegen Abrollen gesichert sind.

4.8. **Pflichten des Empfängers/Absenders**

- *Freihalten des Lichtraumes auf seinem Gelände:*
Bei Lagerung von Gegenständen am Gleis sind Abstände von mindestens 1,45 m in geraden Gleisen und mind. 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der bogeninneren Schiene zu halten. Die Gegenstände sind so zu sichern, dass sie nicht selbständig abrutschen und den Lichtraum einengen können.
- *Öffnen und Schließen von Toren, Ein- und Ausschalten von Beleuchtungen:*
Der Mitbenutzer stellt sicher, dass Gleistore zum Zeitpunkt der Zuführung oder Abholung von Wagen profilmäßig geöffnet und festgelegt sind. Bei Dunkelheit schaltet der Empfänger/Absender die Beleuchtung für die Dauer der Bedienung des Anschlusses ein.

- *Sicherung einer Rangierfahrt:*
Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die eine Bedienfahrt gefährden können, sind einzustellen. Kräne dürfen sich während der Bedienfahrt nicht über dem Gleis bewegen. Lasthaken sind nach außerhalb des Schutzraumes zu fahren. Arbeiten in und an Wagen sind einzustellen. Gleisanlagen und Rangierwege sind von Pflanzenbewuchs freizuhalten.
- *Säubern der Verladestellen:*
Der Empfänger/Absender ist verpflichtet, die Gleisanlage unmittelbar nach dem Verladen wieder zu reinigen und die Rangierwege zu säubern.

Der Schutzraum ist wie folgt begrenzt (vereinfachte Begrenzungen des Lichtraumprofils):

- Der Abstand benachbarter gerader Gleise (von Mitte zu Mitte des Gleises) beträgt 4,00 m, nach oben im Abstand von 4,00 m über Oberkante Gleis.
- Die Spurrillen im befestigten Gleisbereich der Kaianlagen sind vom jeweiligen Hafenbetrieb regelmäßig zu säubern. Für Schäden, die aufgrund nicht ausreichend gesäuberter Spurrillen zurückzuführen sind, hat der jeweilige Hafenbetrieb in seinem Bereich aufzukommen. Gleiches gilt für das unbefestigte Gleis.

4.9 Notfallmanagement

Verhalten bei Unregelmäßigkeiten und Notfällen

Es sind zu verständigen:

- | | | |
|----|---|---|
| | Betriebsleitung
Dipl. Ing. Dieter Kruth | dienstl. 04961 82 260
mobil. 0172 25 60 189 |
| 1) | Hafenamt der Stadt Papenburg
Hafenkapitän Felix Krause | dienstl. 04961 9467-12
mobil. 0171 520 21 76
Hafen 04961 9467-0 |
| 2) | Städtischer Bauhof
Leiter des Bauhofes
Georg Hüasers | dienstl. 04961 94098 -0
Mobil. 0172 725 9333 |
| 3) | Fachbereichsleiter Tiefbau
Dipl. Ing. (FH) Holger Stell | dienstl. 04961 82 261
Mobil. 0172 250 32 69 |
| 4) | Geschäftsbereichsleiter Bauen der Stadt Papenburg
Heinz Walker | dienstl. 04961 82 5265
mobil. 0173 211 7423 |
| 5) | Bürgermeisterin Stadt Papenburg | |

- Vanessa Gattung dienstl. 04961 82 5211
- 5) Rettungsleitstelle des Landkreises Emsland Notruf 112 oder
05931 19222
- 6) Polizei Kommissariat 110 oder
04961 926 0
- 7) DB-Fahrdienstleiter Papenburg dienstl. 0151 274 00 900

Bei Personenschäden oder Gefahr im Verzug sind direkt 5-7 zu verständigen.

- 8) Wasserschutzpolizei Emden dienstl. 04921 58237-0
- 9) Großgeräte, Spezialfahrzeuge
gemäß KatS-Einsatzplan Landkreis Emsland über die Rettungsleitstelle oder
direkt.

Z.Bsp. **Autokran**

Johann Koropral, Völlen Autokran 04961 92290; Gertzen, Kluse Autokran
04963 91180; Ulferts, Ostrauderfehn 04952 890520

Ölunfall

Künnen, Sögel 05952 737

Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW) Ortverband Papenburg 04961
665490

- 10) Marienhospital Papenburg dienstl. 04961 93 – 0
- 11) Giftnotruf Göttingen dienstl. 0551 192 – 40

5. **Haftung**

- 5.1. Das EVU führt die Rangierfahrten auf den Gleisen der Stadt Papenburg und des Empfängers/Absenders auf eigene Verantwortung und eigenes Risiko durch.
- 5.2. Das EVU haftet für alle beim Betrieb an den Gütern der Stadt Papenburg und/oder Dritter verursachten Schäden, wobei die Vorschriften des Haftpflichtgesetzes betreffend die Haftung des Bahnbetriebsunternehmens (§§ 1,4 bis 9 und 11 bis 14) entsprechend anwendbar sind.

Im Falle eines Unfalls verpflichten sich alle beteiligten EVU gemeinsam unter Leitung der Stadt Papenburg, die Benutzung/Befahrbarkeit der Gleisanlagen schnellstmöglich wieder herzustellen. Der Infrastrukturbetreiber bestellt ggf. die erforderlichen Fachkräfte und Maschinen. Die dafür entstandenen Kosten wird er dem Verursacher (n) in Rechnung stellen. Im Zusammenhang mit der Benutzung der Gleise ist EVU unabhängig von der konkreten Ursache verpflichtet, die Unfallstelle zur Auf-

rechterhaltung des Bahnbetriebs unverzüglich zu räumen oder räumen zu lassen und die Befahrbarkeit der Gleise herstellen zu lassen.

- 5.3. Der/die Verursacher des Schadens z.Bsp. der EVU stellt die Stadt Papenburg und alle Empfänger/Absender von eventuellen Ansprüchen Dritter frei.
 - 5.4. Die Stadt Papenburg haftet gegenüber EVU und allen Empfängern/Absendern nur für Schäden, die auf einer grob fahrlässigen Pflichtverletzung der Stadt Papenburg oder auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen der Stadt Papenburg beruhen. Diese Haftungsbegrenzung gilt nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer fahrlässigen Pflichtverletzung der Stadt Papenburg oder einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen der Stadt Papenburg beruhen.
6. **Aktuelles zu erfragen bei der Stadtverwaltung oder im Internet.**