

Die Bedienungsanweisung wird zwischen dem Anschließer Seehafen Wismar GmbH und der Railion Deutschland AG, Cargo Zentrum Berlin vereinbart.

Änderungen

Nr.:	gültig ab:	betrifft:
01... 11	09.12.07.. 27.10.15	... RID GI 512, UST GI 527
12	13.12.15	UV-Gleissicherung

Verteiler

Seehafen Wismar GmbH (LEA Mecklenburg-Vorpommern, Nebenanschießer, Mitbenutzer, andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU))
DB Schenker Rail Deutschland AG (DBSRD): Produktionszentrum Berlin
I.NP-O-D -SWE (B) (Fdl Wismar)

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner

- Triebfahrzeugführer der Streckentriebfahrzeuge (im Bereich der Ein- und Ausfahrgruppe SHW inkl. Verbindungsgleise Bf Wismar) unter funktionaler Registrierung GSM-R (Tf)
- Seehafen Wismar GmbH (~~Disposition~~) **Port Operations**
Tel 0 38 41 - 45 23 80 ePost ~~dispo@hafen-wismar.de~~ **PortOperations@hafen-wismar.de**
Eisenbahnbetriebsleiter ePost PRPFEEFFERKORN@aol.com
Anschlussbahnleiter ~~01 60 - 90 60 35 55~~ **0175 77 94 868**

Störungsmeldestelle (auch Unfallmeldestelle): Dispatcher Seehafen 03841 - 452380

Störungsmeldestelle Cetto- Anlage - Dispatcher Seehafen Mo- Fr. 06.00 Uhr - 22.00 Uhr und Samstag 06.00 Uhr- 14.00 Uhr.

Außerhalb der o.g. Zeiten : Chef vom Dienst - SHW : Tel. 03841 - 452400

- DBSRD: Rangiermeister Wismar Hafen **0151 5270 8945**
Telekom ~~03841 226 340~~ Jasa-VPN 9938- 340 GSM-R CT 8: 8205557
unter funktionaler Registrierung GSM-R (Zub)
- DB Netz: Fahrdienstleiter (Fdl) Wismar (Stellwerk B 1)
GSM 0151 - 2740 1330 GSM-R CT7¹ 73006002

Inhaltsverzeichnis

- 1 Beschreibung des Gleisanschlusses
- 2 Durchführen der Bedienung
- 3 Regelungen für die Auftragsbearbeitung im Anschluss
- 4 Aufgaben des Anschließers bei der Bedienung von zwei oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
- 5 Sonstige Aufgaben des Anschließers

Anlagen

- 1 Lageskizze
- 2 Wichtige Kommunikationsvbdg. der EVU
- 3 Bedienungsanweisung Cetto-Anlage
- 4 Unfallmeldetafel I
- 5 Gleissicherungsnachweis für UV-Gleissperrungen

¹ europaweit zu verwendende Abkürzung aus dem Englischen; dt. Globalsystem für Mobilkommunikation - Eisenbahn, Rufart 7

Bedienungsanweisung der Anschlussbahn

Seehafen Wismar GmbH

im Bahnhof Wismar, NE-Bahnhofsteil Wismar Hafen

Hauptanschießer *):	Seehafen Wismar GmbH Kopenhagener Straße / Hafenhaus D-23966 Wismar
Nebenanschießer *):	Hansestadt Wismar Abt. Wirtschaftsentwicklung Hinter dem Rathaus 6 D-23966 Wismar
	ILIM Nordic Timber GmbH & Co. KG Am Haffeld 2 D-23970 Wismar
Mitbenutzer *):	EGGER Holzwerkstoffe Wismar GmbH & Co. KG Am Haffeld 1 D-23970 Wismar
	Hüttemann Wismar GmbH & Co KG Am Torney 14 D-23970 Wismar
gültig ab:	12.10.2006

*) nicht zutreffendes streichen

1 Beschreibung des Gleisanschlusses

1.1 Der Gleisanschluss schließt im Bahnhof Wismar an den Fahrweg DB Netz an. Grenze der Anschlussbahn:

- Gleis 32: Höhe Grundstücksgrenze/ Gleistor
- Gleis 41/ 240: Höhe Grundstücksgrenze/ Gleistor
- Gleis 235: Höhe Grundstücksgrenze/ Gleistor
- Gleis 150: Standort Rangiersignal (Rs) 150^{III}
- Gleis 151: Standort Rs 151^{III}

1.2 Gleisanlagen und ihre Nutzung

Zum Bedienungsbereich der EVU gehören folgende Gleisanlagen:

Gleis	tatsächliche Länge [m]	Nutzlänge [m]	Nutzung	Neigungsverhältnisse [‰]	Hemmschuhform	Bemerkungen
32	ca. 100			16,7		
41	ca 305		Zufahrtsgleis	10	Standardhemmschuh Form II (SHS II)/ Einheitshemmschuh gelb mit blauem Zusatzanstrich am Griff (EHS g-b) ²	Cetto-Anlage; mit elektrischer Oberleitung (OI)
150 bis W 380	385		Zufahrtsgleis		SHS II/ EHS g-b	OI
151 bis W 382	400		Zufahrtsgleis		SHS II/ EHS g-b	OI
231		150	ÜST Ladegleis	0	SHS II/ EHS g-b	
231a		230	ÜST Ladegleis	1,0	SHS II/ EHS g-b	Gleiswaage
231b		30	ÜST Ladegleis	0	SHS II/ EHS g-b	Kopframpe
232		180	ÜST Ladegleis	0	SHS II/ EHS g-b	
232a		200	ÜST Ladegleis	1,0	SHS II/ EHS g-b	
235	637		Zuführung/ ab Kopenh. Str. ÜST Ladegl		SHS II/ EHS g-b	170 m Rampengleis
236	303	170	ÜST Ladegleis		SHS II/ EHS g-b	
240	161		Zufahrtsgleis	2,5		
241	677		ÜST Ladegleis	5	SHS II/ EHS g-b	
242	528		ÜST Ladegleis	5	SHS II/ EHS g-b	
243	543		ÜST Ladegleis	5	SHS II/ EHS g-b	
501		290	ÜST	1,5	SHS II/ EHS g-b	Vorstellgleis Tiefbunker
502	720	290	ÜST	1,5	SHS II/ EHS g-b	Vorstellgleis Tiefbunker

² im Bereich ausgeplatteter/ betonierte Flächen mit nur einer Führungsleiste

Gleis	tatsächliche Länge [m]	Nutzlänge [m]	Nutzung	Neigungsverhältnisse [%]	Hemmschuhform	Bemerkungen
503	720	290	ÜST	1,5	SHS II/ EHS g-b	Vorstellgleis Tiefbunker
504		290	ÜST	1,5	SHS II/ EHS g-b	Vorstellgleis Tiefbunker
505		160	Abstellgleis		SHS II/ EHS g-b	
506		ca 660	Einfahrgleis	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol
507		ca 640	Einfahrgleis	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol
508		ca 470	Einfahrgleis	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol
509		ca 420	Einfahrgleis	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol
510		ca 520	Ausfahrgleis	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol (Spitzenüberspannung (Spü))
511		ca 580	Ausfahrgleis	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol (Spü)
512		ca 600	RID Ausfahrigl.	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol (Spü)
513		ca 640	Aus-/ Durchfahrgleis	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol (Spü)
514		ca 850	Aus-/ Durchfahrgleis	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol (Spü)
515		ca 860	Ausfahrgleis	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol (Spü)
516		ca 840	Ausfahrgleis	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol (Spü)
517		ca 770	Ausfahrgleis	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol (Spü)
518		ca 810 (500)	Ausfahrgleis/ ÜST Ladestr.	3,8	SHS II/ EHS g-b	Ol (Spü)
519		ca 75	3 Stellpl. Tfz		SHS II/ EHS g-b	
520	530	320	ÜST	2,5	SHS II/ EHS g-b	Gleiswaage
521	ca 615	515	ÜST / Zufahrt		SHS II/ EHS g-b	
521a		515	ÜST Ladegleis		SHS II/ EHS g-b	
522	ca 400	150	ÜST Ladegleis	2,5	SHS II/ EHS g-b	
523	382	150	ÜST Ladegleis	2,5	SHS II/ EHS g-b	gesperrt, Gleisverbundwaage
524	350	150	ÜST Ladegleis	2,5		Gleisverbundwaage
525	260		ÜST	2,5	SHS II/ EHS g-b	
526	240		ÜST	2,5	SHS II/ EHS g-b	
527	320	280 (140)	ÜST			Tiefbunker Seilrangieranl.
528	320		ÜST	2,5	SHS II/ EHS g-b	
529	270		ÜST	2,5	SHS II/ EHS g-b	
530	130			2,5		

Die zulässige Achslast beträgt 22,5 t.

Überspannung der Weichenverbindungen 387/ 389 - 388 - 391 mit Ol.

Weichen:

Weichen-Nr.	Art der Bedienung	wird bedient von	Bemerkungen
350, 351, 351a, 357, 359a/b, 359c/d, 360a/b, 360c/d, 362 - 370, 372 - 376, 378, 378a, 379 - 382, 384, 385, 387 - 394, 395a, 395b, 396 - 399, 401 - 406, 519 - 522	hand-bedient	EVU	W 378, 378a Anschlussweichen Nebenanschluss Hansestadt Wismar
352Ph ³ - 354Ph, 407Ph- 412Ph, 523Ph, 524Ph, 525Ph,	hand-bedient	EVU	Das für die Bedienung der Phönixweiche notwendige Flacheisen liegt im Zungenbereich der Weiche. Zum Umstellen der Phönixweiche wird das Flacheisen aufgenommen, in die Führung gesteckt und in die gewünschte Umstellrichtung bewegt. Beim Erreichen der Endlage springen die Federn des Haltemechanismus deutlich hörbar um. Das Flacheisen wird abschließend wieder abgelegt.
501Ph	hand-bedient	EVU	Der für die Bedienung der Phönixweiche notwendige Umstellhebel ist am Kran 13. Umstellvorgang siehe oben. Der Umstellhebel ist abschließend wieder an den Aufbewahrungsort zurückzulegen.
502Ph, 503Ph, 526Ph, 527Ph	hand-bedient	EVU	Zum Umstellen der Phönixweiche wird der fest montierte Umstellhebel aufgenommen und eingerastet. Umstellvorgang siehe oben. Der Umstellhebel wird abschließend wieder abgesenkt.
504Ph	hand-bedient	EVU	Der für die Bedienung der Phönixweiche notwendige Umstellhebel ist am Prellbock des Gleises 231b stationiert. Umstellvorgang s. o. Der Umstellhebel ist abschließend wieder an den Aufbewahrungsort zurückzulegen.

- 1.3 Aufbewahrung von Schlüsseln zu Handverschlüssen und Sicherungsmitteln
Hemmschuhe werden an den Übergabestellen und in der Ein-/ Ausfahrgruppe vorgehalten.
- 1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU
Der Bedienbereich umfasst alle aufgeführten Gleise, sofern diese nicht ausschließlich Dritten zur Nutzung übergeben worden sind. Die Übergabestellen (ÜST) sind jeweils identisch mit den Verwendungsstellen entsprechend der 1. Order des Anschließers.
- 1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m: entfällt

³ Phönixweiche; Kennzeichnung mit "Ph" hinter Weichennummer

1.6 Signalanlagen

Ausrüstung: Gleistore mit Sh 2, Gleisabschlüsse mit Sh 0, Ein-/ Ausfahrgeleise mit Rs.

1.7 Bahnübergänge

Gleis (Nr)	Bezeichnung (Straße, Weg)	Kennzeichnung (Zeichen 201 Andreaskreuz Zeichen 101 Gefahrenstelle)	Sicherung (technisch (t)/ nichttechnisch (nt))	Besonderheiten (z B Geschwindigkeit, vorgeschriebene Postensicherung)
230/ 231	Kopenhagener Str.	201*	Nt	Postensicherung
235	Kopenhagener Str.	201*	nt d. Übersicht	
241-243	Kopenhagener Str.	201*	nt d. Übersicht	
521/ 521a	Werkstraße SHW	201*	Nt	Postensicherung
527	Werkstraße SHW	201*	nt d. Übersicht	
522-524	Werkstraße SHW	201*	nt d. Übersicht	

* An den Hafenzufahrten sind Andreaskreuze mit Zusatzschild " Hafengebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang " aufgestellt.

1.8 Oberleitungsanlagen

Für den Betrieb des Oberleitungsnetzes gilt der Übersichtsplan mit Schaltanweisung (Ebsü) Bf Wismar⁴. Schalthandlungen werden grundsätzlich von der Zentralschaltstelle (ZES) durchgeführt; Gefahrenschaltungen (technische Möglichkeit der separaten Gefahrenschaltung für Ol SHW ohne Ol Bf Wismar) durch Fdl Wismar .

Durchgeführte Schalthandlungen werden dem Rangiermeister Wismar Hafen schaltgruppen- und gleisnummerngenau vom Schaltantragsteller bzw. bei Gefahrenschaltungen vom Fdl Wismar mitgeteilt.

Bahnerdungen werden von Fachkräften des Anschließers durchgeführt. Durchgeführte Bahnerdungen werden dem Rangiermeister Wismar Hafen schaltgruppen- und gleisnummerngenau von den Fachkräften des Anschließers mitgeteilt. Die Aufbewahrung von 2 Bahnerdungsgarnituren (Erdungsvorrichtung mit Spannungsprüfer) erfolgt im Kasten am Mast 200 - 20.

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

Im Gleisanschluss befindet sich im Bereich der Gleise 522, 523, 524 eine Kesselwagenbe- und -entladeeinrichtung. Die Einfahrt in diesen Bereich wird über eine Ampelanlage geregelt, die vom Anschließer bedient wird. Die Einfahrt hat nur beim Signal „weiß“ zu erfolgen, die Wagen sind abzustellen, das Triebfahrzeug hat den Bereich unverzüglich zu verlassen.

In den Gl. 523 und 524 befindet sich eine Gleisverbundwaage (Waage 1 - max. 75 t, Waage 2 - max. 40 t; beide im Verbund - max. 80 t) und an den Gl. 520 und 231a geeichte Gleiswaagen. Die Bedienung der Waagen erfolgt durch den Anschließer.

Auf dem Gleis 519 sind 3 Lokabstellplätze mit Elektranten eingerichtet.

Im Bereich der Gleise 501 - 504 befindet sich eine Tiefbunkeranlage zur Schwerkraftentladung von Güterwagen. Die Einfahrt in diesen Bereich wird über eine Ampelanlage geregelt, die vom Anschließer bedient wird. Die Einfahrt hat nur beim Signal „weiß“ zu erfolgen. Signalbild „rot“ für Hp 0. Ist das Signalbild nicht zu erkennen oder zweifelhaft, ist die Bedeutung Hp 0 anzunehmen.

Im Gl 527 befindet sich eine eingehauste Tiefbunkeranlage; die Wagengruppe wird mit der Spitze zwischen gelber Markierung und erster roter Seilrolle ladegerecht bereitgestellt. Die Wagengruppe ist mit einem Hemmschuh am ersten Drehgestell in Richtung Poel auf der Hallenseite zu sichern. Die Entladung erfolgt durch den Anschließer mit Seilrangieranlage.

Im Gleis 41 steht eine Cetto-Anlage zur Radioaktivitätsmessung von Schrottwagen.

⁴ Arbeitsexemplare u. a. bei Anschließer und Rangiermeister Wismar

⁵ Kennlicht „Fahrt erlaubt“

1.10 Brücken, Durchlässe

Durchlass unter den Gleisen 150, 151 und 41 für den Wallensteingraben.

1.11 Telekommunikationsanlagen

Die Lokrangierführer, Rangiermeister Wismar und der Anschließer sind mit Rangierfunk ausgerüstet. Die Rangiertriebfahrzeuge und das Stellwerk B 1 sind ebenfalls mit Rangierfunk ausgestattet.

Für das Rangieren und zugehörige Tätigkeiten ist GSM-R im Verfahren RiR (Rangieren in Rangierfunkgruppen) in Betrieb:

Bf Wismar, Rangiergebietsnummer: 30227 (in der Rufart 6)

(RF-Gruppe 00	allgemein)
RF-Gruppe 02	Lrf/ Tf 1... 3/ RI 1... 3 anderer EVU
RF-Gruppe 03	geschobene Fahrt bzw. Nebenanschlüsse
	Lrf/ Tf 4... 6/ RI 4... 6 anderer EVU

In einer speziellen RF-Gruppe können bis zu 10 mobile Rangierfunkteilnehmer arbeiten:

1	2	3	4	5
Funktions- kennung	Funktion			Rufnamen
	Triebfahr- zeugführer	Rangier- begleiter	Rangier- arbeiter	
50		Rb 1		Rebhuhn 1
51			Rg 1	Roland 1
52			Rg 2	Roland 2
53			Rg 3	Roland 3
54	Tf 1			Renate 1
55	Tf 2			Renate 2
56	Tf 3			Renate 3
57		Rb 2		Rebhuhn 2
58		Rb 3		Rebhuhn 3
59			Rg 4	Roland 4

Rufnamen für Ww: Fdl B1 (Sprachanruf)

Rückfallebene GSM-R RF (Bekanntgabe im Bedarfsfall jeweils durch Rangiermeister Wismar):

RF analog im 0,7 m-Band

WWIH : Kanal H 11 (457,450 MHz): Tf (Zugnr), Rb

Rückfallebene GSM-R RF (Bekanntgabe im Störfall jeweils durch Störungsmeldestelle Fdl WWI):

RF analog im 0,7 m-Band

WWI : Kanal H 36 (458,075 MHz): Tf (Zugnr), Rb

WWIH : Kanal H 11 (457,450 MHz): Tf (Zugnr), Rb

Aufbewahrung der Rangierfunktechnik des Anschließers bzw. für andere EVU beim Rangiermeister Wismar Hafen. Nachweis der Ausgabe des Rangierfunkgerätes im Arbeitsübergabebuch.

- 1.12 Einfriedungen und Tore
- Weichenende (WE) W 378 in Richtung Straße am Baumarkt (NA Hansestadt Wismar)
 - WE W 378a in Richtung Tonnenhofstraße (NA Hansestadt Wismar)
 - Gleis 32, 235, 240, 41

- 1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter (wenn von EVU geschaltet wird): entfällt

- 1.14 Betriebseinschränkungen
- Wegen Profileinschränkung im Bereich der Uferbandbrücke Gl 520 sind direkte Einfahrten von der Strecke über Gl 41 nach Gl 520 verboten.

- 1.15 Verladeeinrichtungen
- | | |
|---|----------------------------------|
| - Gleise 231, 232, 241 - 243, 520, 525, 526, 528, 529 | Kaikrane |
| - Gleise 235, 236 | Seitenrampe, Ladestraße |
| - Gleise 501 - 504, 521, 527 | Tiefbunkieranlage |
| - Gleis 518 | Ladestraße |
| - Gleise 522 - 524 | Kesselwagen Be- und Entladung |
| - Gleis 521 | Direktumschlag mit Bunkieranlage |

- 1.16 Arbeitsschutzmaßnahmen ÜST 231 - 232a
- Zur Vermeidung von Krantätigkeit während der Rangierarbeiten ist generell vor Rangiertätigkeit durch SHW die Kranarbeit einzustellen. Vor dem Einfahren in den unmittelbaren Umschlagbereich der ÜST 231 -232a hat der Rangierleiter beim Disponenten SHW die Zustimmung einzuholen. Vor Erteilen der Zustimmung informiert der Disponent SHW über Funkrundspruch die betreffenden Kranfahrer und weist sie zur Unterbrechung der Kranarbeit an.
- Der Rangierleiter stimmt in der ÜST mit dem an Land tätigen Hafenverantwortlichen die weitere Verfahrensweise zur gefahr- und behinderungslosen Erledigung der weiteren Arbeiten ab. Dazu gehört auch die ggf. notwendige Beräumung der Kaiflächen (Rangiererwege und Gleise gem. Pkt. 5).
- Die Nachweisführung erfolgt im „Notizbuch für Wagenmeister und Wagenprüfer“ (Vdr DB AG 936.1102.42).

1.17 Schutzmaßnahmen für Fahrzeugbehandlungsgleise Wismar Hafen

Als Schutzmaßnahme für die Fahrzeugbehandlung ist durch

- den Mitarbeiter, der die technische Wagenbehandlung durchführt (Wagenmeister, Wagenprüfer),
 - den Mitarbeiter, der die Kuppeltätigkeiten im Rahmen der Zugbildung auf dem Zugbildungsgleis durchführt,
- die Gleissperrung gemäß Ril 408. 4851 (auf Antrag Personen gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb schützen) beim Rangiermeister Wismar zu beantragen.
- Die Nachweisführung erfolgt
im Notizbuch (s. Pkt 1.16) | im Gleissicherungsnachweis beim Rangiermeister.

2 Durchführen der Bedienung

- 2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung
- Rangiermeister Wismar Hafen koordiniert die Bedienfahrten entsprechend der Aufträge des Anschließers (Disposition SHW).

2.2 Verwendung der Handverschlüsse, Abhängigkeiten: Verschluss Weiche 518 ist in „+“.

2.3 Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten

Die Betriebsführung obliegt

- dem Anschließer mit sonstigen Rangiermitteln (mit Seilrangieranlage (Tiefbunkieranlage, Ölhafen), mit Straßenfahrzeugen bzw. Zweiwegefahrzeugen (Gleise 520, 521, 521a, 525, 526, 528, 529, 231, 232 (Südkai), 235 - 236, 241 - 243 (Nordkai), 518 (Ladestraße))
- den EVU (mit Triebfahrzeugen).

Die Bedienungen erfolgen als Rangierfahrten. Die Fahrten vom und zum Gleisanschluss sind begleitete Rangierfahrten. Wenn weitere Bedienungsfahrten folgen, sind folgende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen: Die Rangierleiter der beteiligten Rangierfahrten haben im Vorfeld die notwendigen Abstimmungen zu tätigen. Zudem sind die Geschwindigkeiten so zu wählen, dass jederzeit kurzfristig vor Hindernissen bzw. bei besetzten Gleisen gefahrlos angehalten werden kann.

Zustimmung zur Einfahrt und zur Ausfahrt in und aus den Gleisanschluss erteilt SHW; Mitteilung an Rangiermeister Wismar Hafen zur Verständigung der Rangierleiter/ Triebfahrzeugführer unbegleiteter Rangierabteilungen. Planmäßige Besetzungszeiten Rangiermeister Wismar Hafen: Montag 04:00 - Samstag 20:00; Sonn- und Feiertage werden gesondert geregelt.

Triebfahrzeugführer einfahrender Rangierabteilungen dürfen unbegleitet auf den Gleisen 506 - 509 bis zum vorgesehenen Halteplatz und nach dem Abspannen, dem Umsetzen (Änderung der Fahrtrichtung in Weiche 391) wieder bis zum Grenzzeichen der 1. Handweiche im Fahrweg auf der Ostseite der Einfahrgruppe fahren.

Meldungen, dass die Züge vorbereitet sind (Zugvorbereitungsmeldungen) für beginnende Zugfahrten werden in der Anschlussbahn (für Züge von DBSRD vom Rangiermeister Wismar Hafen) per GSM-R abgegeben.

Die Koordinierung der Rangierfahrten und die Abstimmungen mit dem Anschließer über den Umfang und die Zeit obliegt dem Rangiermeister Wismar Hafen. Letztentscheid bei kapazitiven Engpässen/ zur Reihenfolge durch Disponent SHW.

Das Öffnen und Festlegen der Gleistore, sowie das Schließen nach Beendigung der Bedienung obliegt den Rangierleitern und hat erst unmittelbar vor bzw. unverzüglich nach Abschluss der Bedienung zu erfolgen⁶. Die notwendigen Schlüssel werden durch den Anschließer übergeben.

Die Bedienung des elektrischen Gleistores Tonnenhofstraße erfolgt ferngesteuert durch Zentrale Baltic (Anrufen über Fernsprechsäulen). Sicherheitseinrichtungen verhindern das Schließen während der Durchfahrt einer Rangierabteilung. Durch Betätigen des roten Schlagschalters (Notausschalter) wird der Antrieb sofort abgeschaltet; vor wieder Ingangsetzen muss die rastierte Stellung ausgelöst werden.

Die Mitarbeiter auf der Betriebsstelle Bf Wismar, NE-Bahnhofsteil Wismar Hafen sind vor der Erstbedienung der Anschlussbahn in die Aufgaben örtlich einzuweisen und zu prüfen bzw. Zugpersonale haben im Rahmen der Streckenkenntnis die notwendige Ortskenntnis zu erwerben.

Fahrten zum/vom Gleisanschluss verkehren nach Zustimmung des zuständigen Weichenwärters (Fdl B 1) . Näheres regeln die Örtlichen Richtlinien zur Ril 408.01- 09 für Mitarbeiter auf Betriebsstellen⁷ für Bahnhof Wismar.

2.4 Warnen der Mitarbeiter des Anschließers

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen warnt der Rangierleiter Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind.

2.5 Prüfen der Anschlussanlagen

Der Rangierleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit Freihalten des Regellichtraums. Der Rangierleiter ist für die Endlage der zu befahrenden ortsbedienten Weichen verantwortlich.

2.6 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die zulässige Rangiergeschwindigkeit beträgt 10 km/h. Im Bereich der Ladestellen und auf Gleis 41 ist Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

2.7 Rangierseite

Die Rangierseite ist grundsätzlich in Fahrtrichtung rechts. Bei Fahrten durch Gleisbögen ist die Bogeninnenseite die Rangierseite. An der Rampe des Gleises 235 ist die der Rampe abgewandte Seite die Rangierseite.

2.8 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Bei 17 ‰ Neigung dürfen von einem Tzf (ausg BR 310 - 312, 323, 332, 333/335)⁸ 8 ungebremste Achsen bewegt werden. Bei stärkeren Wagengruppen sind für je weitere 2 Achsen eine Hand- oder Druckluftbremse zu bedienen.

Das Abstellen von Fahrzeugen auf den Gleisen 32, 41 und 530 ist verboten.

2.9 Befahren von Bahnübergängen: Sichern der BÜ gemäß Pkt. 1.7.

2.10 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen ist verboten.

2.11 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

Die Stellung und Reihenfolge erfolgt in Abstimmung zwischen dem Anschließer (Disponent SHW) und den EVU.

⁶ Erfüllung ISPS-Code für Seehäfen

⁷ ÖRil (ÖZ gem BRW ab 13.12.2015) MaB

⁸ diese Baureihen werden von DBSRD nicht eingesetzt

2.12 Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen

Die Bedienung der Gleiswaagen obliegt dem Anschließer. Die Triebfahrzeugabstellplätze können durch DBSRD zweckgebunden genutzt werden. Für die Bedienung der Cetto-Anlage gilt die Bedienungsanweisung (Anlage 3).

Die Einfahrt mit Wagen in die Cetto-Anlage zur Zuführung oder aus der Abholung der ÜST Schrottverladung darf nur bei weißer Meldelampe erfolgen !

2.13 Bedienen der Verladeeinrichtungen

Die Bedienung der Verladeeinrichtungen obliegt dem Anschließer.

2.14 Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Abzustellende Wagen werden mit der Druckluftbremse festgelegt. Zusätzlich müssen nachfolgende Festlegemaßnahmen getroffen werden:

Dauert das Abstellen

bis zu 60 Minuten, muss	mehr als 60 Minuten bis zu 24 Stunden, muss für je angefangene 1600 t oder für je angefangene 72 Achsen	mehr als 24 Stunden, muss für je angefangene 600 t oder für je angefangene 30 Achsen
----------------------------	---	---

eine Achse bzw. ein Drehgestell zusätzlich durch Hemmschuh (Festlegen zur Berg- und Talseite) festgelegt werden. Bei mindestens halber Gleisbesetzung genügt auf den Gleisen 506 - 518 das seeseitige Auslegen.

Die Hemmschuhe sind jeweils am ersten bzw. letzten Wagen einer Wagengruppe auszulegen.

Sofern Hand- bzw. Feststellbremsen benutzt werden, ist das durch den Rangierleiter an den Rangiermeister Wismar Hafen zu melden.

2.15 Bedienen von Nebenanschlößern und Mitbenutzern

Die Bedienung der Nebenanschlößer und Mitbenutzer wird in gesonderten Bedienungsanweisungen geregelt.

3 Regelungen für die Auftragsbearbeitung im Anschluss

Es gelten die separat mit den bedienenden EVU getroffenen Vereinbarungen.

4 Aufgaben des Anschlößers bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU

Die Koordinierung der verschiedenen bedienenden EVU obliegt grundsätzlich dem Hauptanschlößer (Disponenten SHW). Nähere Regelungen siehe Pkt. 2.3.

5 Sonstige Aufgaben des Anschlößers

5.1 Der Anschlößer verständigt alle Beteiligten im Anschluss über die festgelegte Bedienungszeit.

- 5.2 Der Anschließer meldet Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, sowie an Wagen und Triebfahrzeugen - ohne Vorliegen eines Notfalls schriftlich - vorab mündlich (fernmündlich), den betroffenen EVU; bei DBSRD an Rangiermeister Wismar Hafen.
- 5.3 Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.
- 5.4 Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden, sind einzustellen.
- 5.5 Mitarbeiter des Anschließers, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, verlassen die Wagen bzw treten von ihnen zurück.
- 5.6 Die Rangiererwege sind verkehrssicher zu halten.
- 5.7 Bei der Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis sind Abstände von mindestens 1,80 m zuzüglich Bogenzuschlag von der nächsten Schiene und wenigstens 1,50 m von den unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitungsanlagen zu wahren.
- 5.8 Gegenstände in der Nähe der Gleise werden so gelagert, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.
- 5.9 Öffnen und Schließen der Tore, Ein- und Ausschalten der Beleuchtung
Bei Dunkelheit schaltet der Anschließer für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung ein.
- 5.10 Ein- und Ausschalten der Stromversorgung der Oberleitung: s. Pkt. 1.8.
- 5.11 Sichern technisch nicht gesicherter Bahnübergänge
Der Anschließer sorgt im erforderlichen Umfang (s. Pkt. 1.7) für die Kennzeichnung der Bahnübergänge mit Andreaskreuzen.
- 5.12 Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge
Zum Festlegen der Wagen werden an den ÜST und in der Ein-/Ausfahrgruppe ausreichend Hemmschuhe vorgehalten.
- 5.13 Kuppeln der Wagen
Die zur Abholung bereitgestellten Wagen werden gemäß Pkt. 2.14 gegen unbeabsichtigte Bewegungen festgelegt. Die Luftschläuche der Wagen werden, soweit sie nicht miteinander verbunden sind, in die Schlauchhalter eingehangen. Nicht benutzte Schraubenkupplungen werden in die dafür vorgesehenen Aufhängevorrichtungen eingehangen. Lose Wagenbestandteile müssen vollzählig vorhanden und an den hierfür vorgesehenen Stellen der Wagen untergebracht sein.

Diese Bedienungsanweisung ersetzt mit Inkrafttreten die Bedienungsanweisung mit der Gültigkeit ab 01.10.2005.

Mitgewirkt: DB Netz (I.NIB-O-F1 (BB) RSK)

Seehafen Wismar GmbH

Railion Deutschland AG
Cargo Zentrum Berlin

gez Kremp
Kremp

i.V. gez Wenzel
Wenzel

i.V. gez Laurisch
Laurisch

i.V. gez K. Urban
Urban

Wismar, den 29.09.06

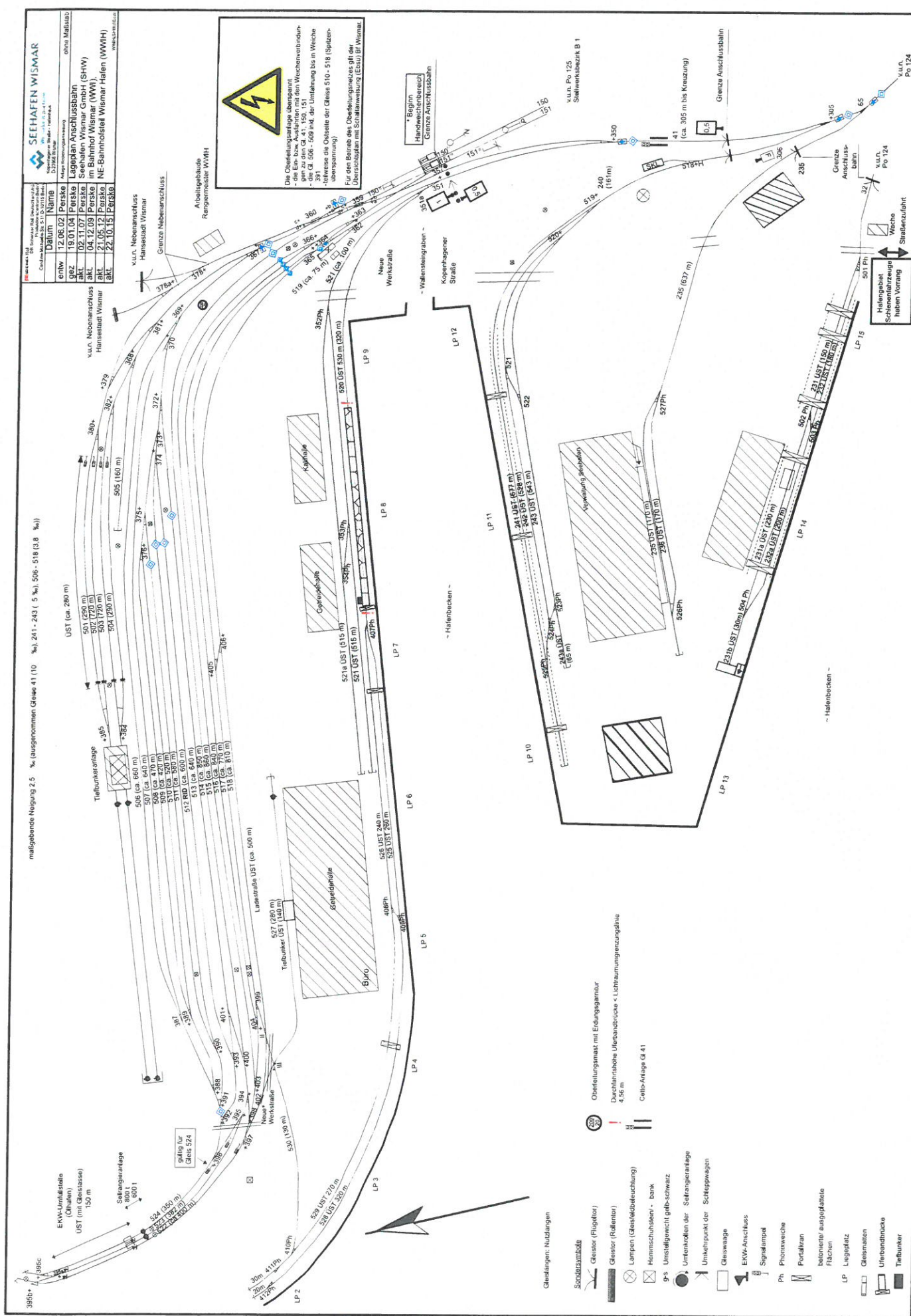
Berlin, den 10.10.2006

Datum	Name
12.06.02	Perske
19.01.04	Perske
02.11.07	Perske
04.12.09	Perske
21.05.12	Perske
22.10.15	Perske

Lageplan Anschlussbahn
Seehafen Wismar GmbH (SHW)
im Bahnhof Wismar (VWI),
NE-Bahnhofsteil Wismar Hafen (V



Die Oberflächentafel überspannt die Ein- bzw. Ausläufen mit den Wechverbindungen zu den Gl. 41, 150, 151 und 152. Die Gl. 506 - 509 ind. der Umfahrung bis in Weiche 391
entwiese die Ostseite der Gleise 510 - 518 (Spitzen-
überspannung)



Anlage 2a
zur Bedienungsanweisung Anschlussbahn Seehafen Wismar GmbH
(N 11)

**Wichtige Kommunikationsverbindungen der DB Schenker Rail Deutschland AG,
Produktionszentrum Berlin**

Kundenservice-Duisburg (KS-D) Team BIK regional und Häfen

Tel.: 0800 - 55 55 010

Fax.: 0800 - 55 55 011

ePost bik.regional-ksz@dbschenker.eu

Dispostelle Nahbereich Nord 0381 240 - 2440

ePost L-REE-BLN-DispoNb@dbschenker.eu

PZ Berlin Rangiermeister Wismar Hafen

Telekom 03841 226 - 340 Basa-VPN 9938- 340 GSM-R CT 8: 8205557

Fax 959/ 0613115- 60491

ePost L-RCE-1-BLN-RM-WWIH@dbschenker.eu

Produktionskoordinator Notfallapparat 030 297 - 41805

Kooperationspartner/ durchführende Frachtführer: ---

PZ Berlin, Fachreferent Verladeschäden

Telekom 030 297 - 57828 Basa-VPN 999 - 57828

ePost Andreas.Vierk@dbschenker.eu

Der Gleisanschluss wird nach der jeweils gültigen - zwischen Vertrieb und Anschlussinhaber geschlossenen - Ladefristenvereinbarung bedient. Über Abweichungen wird der Anschließer vom KS-D verständigt.

Im gegenseitigen Benehmen zwischen Anschließer und DBSRD können im Bedarfsfall auch außerplanmäßige Bedienungsfahrten durchgeführt werden, wenn nicht betriebliche Gründe entgegenstehen. Entsprechende Anfragen (auch über Sonderleistungen wie Bereitstellen von Wagen in bestimmter Reihenfolge u. a.) richtet der Anschließer an DBSRD (KS-D).

Produktionszentrum Berlin auch zur Beauftragung im Rahmen des Rangierleistungsvertrages:

ePost L-RCE-1-BLN-RM-WWIH@dbschenker.eu

Bedienungsanleitung Cetto-Anlage Gleis 41

Die Cetto-Anlage dient der Überprüfung von leeren und beladenen Schrottwagen auf radioaktive Verunreinigungen bzw. radioaktives Material.

Die Regelungen im Alarmfall sind im "Alarmmanagement Waggonkontrolle Schrott auf Radioaktivität" festgelegt.

1. Anlage aktivieren

- Mit der Funkfernsteuerung (FFS) wird die Anlage eingeschaltet. Anzeige an der Cetto-Anlage: Meldelampe weiß.

Die Einfahrt mit Wagen in die Cetto-Anlage zur Zuführung oder aus der Abholung der ÜST Schrottverladung darf nur bei weißer Meldelampe erfolgen !

2. Messung durchführen

- Die Rangierabteilung durchfährt mit Schrittgeschwindigkeit die Cetto-Anlage vollständig.

3. Auswertung (optische Anzeige an der Anlage)

- Meldelampe weiß - Messung aktiv
- rotes Dauerlicht - Anlage gestört
- rotes Blinklicht - Radioaktivitätsalarm
- gelbes Dauerlicht¹ - Geschwindigkeit zu hoch

4. Maßnahmen bei Alarm- bzw. Störmeldung

- Nach Abschluss der Messung **und** Vorhandensein einer Störung bzw. Alarmmeldung wird die Anlage nach ca. 30 sec. **automatisch** neu gestartet und die Störmeldungen werden deaktiviert.
- Dann ist eine 2. und 3. Messung durchzuführen.
- Die Alarmmeldung wird vom System automatisch abgesetzt und es erfolgt eine Information an das Servicepersonal. Dieses wird vor Ort entsprechende Auswertungen vornehmen. Bei **zu hoher** Geschwindigkeit wird **kein** Servicepersonal verständigt!

5. Anlage deaktivieren

- Nach der Rangierfahrt mit Schrottwagen bzw. vor dem Durchfahren mit anderen Wagen ist die Anlage zu deaktivieren.
- Mit der Fernbedienung wird die Anlage ausgeschaltet. Weiße Meldelampe an der Cetto-Anlage geht aus.

6. Betriebs- und Störungsmeldungen

Meldelampe Cetto-Anlage	Meldelampe FFS (im Funkempfangsbereich)	Beschreibung
weiß	grün	Anlage / Messung aktiv
rotes Dauerlicht	rotes Dauerlicht	Anlage gestört
rotes Blinklicht	rotes Blinklicht	Radioaktivitätsalarm
gelbes Dauerlicht	grünes Blinklicht	Geschwindigkeit zu hoch

¹ z. Zt. noch nicht wirksam

7. Funkfernsteuerung (FFS)

- Die FFS muss sich im Empfangsbereich befinden und wird per Hand bedient.
- Mittels der Taster EIN oder AUS wird die Cetto-Anlage aktiviert/ deaktiviert.
- Befindet sich die FFS nicht im Funkempfangsbereich, werden keine Befehle gesendet bzw. keine Meldungen angezeigt. Die Funktion der Cetto-Anlage ist hiervon nicht betroffen. Das System arbeitet entsprechend des letzten empfangenen Schaltbefehls weiter.

8. Störung der FFS

- Bei Ausfall oder Störung der FFS besteht die Möglichkeit, über die manuelle Notschaltung direkt an der Cetto-Anlage, die Anlage auszuschalten (Schlüsselschalter: Stellung 0) bzw. einzuschalten (Schlüsselschalter: Stellung I).
- Ein Schlüssel für die Notschaltung wird beim Rangiermeister aufbewahrt.

Aufgestellt:

Seehafen Wismar GmbH, Arbeitssteuerung Instandhaltung

Mitgewirkt:

PZ Berlin, Betriebsmanagement

Unfallmeldetafel I

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen)

Störungsmeldestelle (auch Unfallmeldestelle): Dispatcher Seehafen 03841 - 452380

Störungsmeldestelle Cetto- Anlage - Dispatcher Seehafen Mo- Fr. 06.00 Uhr - 22.00 Uhr
und Samstag 06.00 Uhr- 14.00 Uhr.

Außerhalb der o.g. Zeiten : Chef vom Dienst - SHW : Tel. 03841 - 452400

Unfallmeldestelle des EVU verständigen

Gleissperrung veranlassen

Was ist geschehen?

Ort: Gleis Nr. / Bezeichnunggenaue Stelle

.....

Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?

Wenn vorhanden und berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und
Erdung veranlassen

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

Erste Hilfe leisten

Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen des Anschlussbahnleiters / Einsatzleiters:

Spuren und Beweisstücke sichern

Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

Eintreffende Helfer einweisen

Für Absperrung sorgen

Untersuchenden Stellen Auskunft geben

Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Anschlussbahnleiter / Einsatzleiter eintrifft, diesen über die Situation und die
ergriffenen Maßnahmen unterrichten.
