GELSEN-LOG.

SbV

der
Gelsenkirchener Logistik-, Hafen- und Servicegesellschaft mbH

Gültig ab: 12.08.2021

Gültig bis: Ersatz durch neue Version

Genehmigung dieser Richtlinie:

GL-GF

12.08.21

Datum, Unterschrift

Inhaltsverzeichnis

0 Geltungsbereich 2
1 Abschnitt I: Allgemeines 2
1.1 Grundlagen 2
1.2 Infrastrukturnutzungsvertrag 2
1.3 Zweck 2
1.3.1 Pflege der Unterlagen 2
1.4 Fortlaufende Qualifikation 2
1.5 Eisenbahnbetriebsbedienstete 2
1.6 An- und Abmeldung der Zustellung 3
1.6.1 Disposition 3
2 Abschnitt II: Rangiedienst 3
2.1 Grundsätzliches 3
2.2 Rangieren 4
2.3 Aufgaben des Zugangsberechtigten 4
2.4 Vorbereiten und Durchführen von Rangierbewegungen 4
2.5 Bremsen beim Rangieren 6
2.6 Kuppeln der Fahrzeuge 7
2.7 Sichern abgestellter Fahrzeuge 8
2.8 Unfallverhütung 8
2.9 Engstellen 8
3 Abschnitt III: Besondere Bestimmungen 9
3.1 Unfallmeldetafel 9
4 Abschnitt IV: Zusatzbestimmungen 9
4.1 Anlage 1 Bedienungsanweisung Lichtzeichenanlage „Hafenstraße“ (BÜ 4) 9
4.2 Anlage 2 Bedienungsanweisung Blinklichtanlage am BÜ „An den Schleusen / WHG“ 9
4.3 Anlage 3 Bedienungsanweisung Lichtzeichenanlage an den BÜ‘s „Am Stadthafen“ 9
4.4 Anlage 4 Anweisung zum Befahren und Sichern von BÜ‘s 9
4.5 Anlage 5 Unfallmeldetafel 9

0 Geltungsbereich

Diese Anweisung gilt für den Eisenbahnbetriebsdienst auf der Anschlußbahn der GELSENKIRCHENER LOGISTIK-, HAFEN UND SERVICEGESELLSCHAFT mbH (GELSEN-LOG.).

Sie regelt den gesamten Eisenbahnbetrieb innerhalb der Gleisanlagen der GELSEN-LOG., bei den Nebenanschließern und den Mitbenutzern.

Die Grenzen der Gleisanlagen der Gelsen-Log. gegenüber der DB Netz AG und den Nebenanschließern ist durch Schilder mit der Aufschrift „Anschlußgrenze" gekennzeichnet.

1 Abschnitt I: Allgemeines

1.1 Grundlagen

Die Anweisung beruht insbesondere auf den Bestimmungen
- der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen des Landes NRW (BOA)
- der Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- der Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft der VBG ÖPNV/Bahnen (UVV)
- der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

1.2 Infrastrukturnutzungsvertrag

Vor der Nutzung der Gleisanlagen der GELSEN-LOG. ist zwischen der GELSENKIRCHENER LOGISTIK-, HAFEN- UND SERVICEGESELLSCHAFT mbH und den Zufgangsberechtigten ein Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) abzuschließen.

1.3 Zweck

Die Anschlußbahn dient ausschließlich der Güterbeförderung. Das Befördern von Personen innerhalb der Anschlußanlagen ist verboten. Ausnahmen sind mit Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters (EBL) zulässig.

Dienstliches Mitfahren von Betriebsbediensteten ist in diesem Sinne keine Beförderung.

1.3.1 Pflege der Unterlagen

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) wird durch den EBL bei Bedarf aktualisiert. Die Zugangsberechtigten müssen die aktuelle Version der SbV, welche über die Webseite www.hafen-ge.de zu beziehen ist, ihren EBB aushändigen.

1.4 Fortlaufende Qualifikation

Eisenbahnbetriebsbedienstete (EBB) müssen neu veröffentlichte Regelungen zur Kenntnis nehmen und fortan beachten.

1.5 Eisenbahnbetriebsbedienstete

Die Eisenbahnbetriebsbediensteten müssen sich körperlich und geistig für ihren Dienst eignen und die hierfür erforderliche Befähigung besitzen. Die Eignung für den Eisenbahnbetriebsdienst muss durch ärztliche Untersuchung und Wiederholungsuntersuchungen festgestellt und nachgewiesen sein.

Eisenbahnbetriebsbedienstete, die sich als unfähig oder unzuverlässig erwiesen haben, dürfen in diesem Dienst nicht belassen werden.

Triebfahrzeugführer müssen sich durch einen anerkannten Sachverständigen einer Prüfung einschließlich Probefahrt unterziehen.

Wagenprüfer müssen externe Schulung durchlaufen und entsprechende Prüfungen bestehen.

Die Sorge für die Sicherheit geht allen anderen Arbeiten vor.

Glaubt ein Eisenbahnbetriebsbediensteter, dass ein ihm erteilter Auftrag zu Vorschriften oder Anweisungen oder einem früher erteilten Auftrag in Widerspruch steht, so hat er diesen der Disposition vorzutragen.

Bei Gefahr im Verzug ist den Anweisungen der Disposition Folge zu leisten.

Jeder Zugangsberechtigte ist verpflichtet, besondere Vorkommnisse oder Unregelmäßigkeiten unverzüglich der Disposition zu melden.

Bemerkt ein Eisenbahnbetriebsbediensteter, dass er aus gesundheitlichen oder sonstigen Gründen den Anforderungen des Dienstes nicht mehr gewachsen ist, so hat er dies unverzüglich der Disposition zu melden. Triebfahrzeugführer müssen in solchen Fällen erforderlichenfalls sofort anhalten.

Jeder Eisenbahnbetriebsbedienstete hat alles zu tun, um Betriebsgefahren abzuwenden.

Alle Eisenbahnbetriebsbediensteten haben sich im Dienst eindeutig zu verständigen. Alle Aufträge müssen kurz und klar sein. Mündliche oder fernmündliche Aufträge sind zu wiederholen.

1.6 An- und Abmeldung der Zustellung

Der Triebfahrzeugführer hat die Zustellung / Abholung beim Disponenten der GELSEN-LOG. über die Rufnummer 0209 954 1850 vor der Einfahrt bzw. Ausfahrt an- / abzumelden.

1.6.1 Disposition

Die Disposition ist die Betriebsleitstelle der Hafenbahn.

Der Disposition obliegt die Planung, Regelung und überörtliche Überwachung des gesamten Rangierdienstes. Dabei stimmt sie sich mit den Nebenanschließern und Mitbenutzern ab.

Dier Disposition ist auch verantwortlich für die Zustellfahrten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Disposition gibt die Rangierbewegungen auf der Infrastruktur der Hafenbahn frei.

2 Abschnitt II: Rangierdienst

2.1 Grundsätzliches

1. Im Bereich der Gelsenkirchener Hafenbahn werden keine Zug- oder Streckenfahrten, sondern ausschließlich Rangierfahrten durchgeführt.

2. Der Rangierdienst umfasst alle Tätigkeiten, die zur Vorbereitung und Durchführung von Rangierbewegungen sowie zum Abstellen und zum Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegungen der Fahrzeuge gehören. Das Entkuppeln und Kuppeln gehören ebenfalls zum Rangierdienst.

3. Die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Hafenbahn beträgt 20 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit auf den Anschlussgleisen zu den Mitbenutzern sowie auf der Infrastruktur der Nebenanschließern und auf der Waage beträgt 5 km/h.

   Rangieren bedeutet: Fahren auf Sicht, d. h. bei schlechten Sichtverhältnissen und an unübersichtlichen Stellen ist die Geschwindigkeit zu reduzieren.

4. Innerhalb von Gebäuden und beim Hineinfahren bzw. Verlassen derselben sowie beim Befahren von Gleiswaagen ist die Maximalgeschwindigkeit von 5 km/h vorgeschrieben.

5. Es ist verboten, Fahrzeuge abzustoßen bzw. ablaufen zu lassen.

6. Die Verwendung von Straßenfahrzeugen und Tieren ist im Rangierdienst nicht erlaubt.

2.2 Rangieren

1. Rangierbewegungen dürfen nur von entsprechend qualifizierten Mitarbeitern, in der Regel Rangierleiter oder Lokrangierführer, durchgeführt werden.

2. Die Zugangsberechtigten sind für die sichere und zweckmäßige Ausführung der einzelnen Rangierfahrten verantwortlich.

3. Die Zugangsberechtigten haben die Zustimmung für jede Rangierbewegung vom Disponenten einzuholen.

4. Wenn gleichzeitig zwei oder mehr Rangierabteilungen im Hafenbereich arbeiten und ihre Tätigkeiten einander berühren, behindern oder gefährden könnten, so hat eine Rangierabteilung auf Weisung der Disposition die Arbeiten einzustellen und erst nach Freigabe durch die Disposition die Arbeiten wieder auf zu nehmen.

2.3 Aufgaben des Zugangsberechtigten

Der Zugangsberechtigte hat:

a) alle im Abschnitt „Sichern abgestellter Fahrzeuge“ aufgeführten Sicherungsmaßnahmen so rechtzeitig durchzuführen, dass die Fahrzeuge auch bei besonderen Umständen wie Gefälle, starker Wind und desgleichen nicht unbeabsichtigt in Bewegung geraten

b) die Weichen und Gleissperren zu stellen, nach Beendigung der Rangierarbeiten die zuvor abgeschlossenen Weichen und Gleissperren wieder in die Grundstellung zu legen und zu verschließen

c) die Fahrzeuge an- und abzukuppeln

d) die Lichtzeichen- und Blinklichtanlagen gemäß Anlagen 1 bis 3 zu bedienen

e) die Vorgaben zum Befahren von Bahnübergängen gemäß Anlage 4 beachten

f) Schäden an Fahrzeugen und Mängel an der Ladung unverzüglich dem Disponenten zu melden

2.4 Vorbereiten und Durchführen von Rangierbewegungen

1. Alle Rangierbewegungen sind so vorsichtig auszuführen, dass Personen nicht verletzt und Ladungen, Fahrzeuge und Anlagen nicht beschädigt werden.

2. Jede Rangierbewegung ist zwischen dem Zugangsberechtigten und Disponent zu vereinbaren (Rangiervereinbarung). Diese Vereinbarung muss Weg und Ziel sowie Besonderheiten umfassen.

Zu den Besonderheiten zählen

- vorübergehende Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen wie z. B.
  - gestörte Bahnübergangsicherung
  - befahrbarer Schienenbruch
  - stattfindende Baumaßnahmen
- Besonderheiten in der Zusammensetzung der Rangierabteilung; z. B.
  - Gefahrstoffe
  - Schwerlastwagen
  - Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen)

3. Das Rangierpersonal hat vor jeder Rangierbewegung die Fahrbereitschaft festzustellen. Dazu gehört u. a.:

a) Hemmschuhe und Radvorleger von den zu befahrenden Gleisen entfernt sind

b) die zu bewegenden Fahrzeuge untereinander gekuppelt sind

c) die Bremsen gelöst sind

d) die zu bewegenden Fahrzeuge nicht durch Hemmschuhe und/oder Radvorleger gesichert sind

e) Ladearbeiten eingestellt sind und Personen das Fahrzeug verlassen haben

f) lose Fahrzeugteile (z. B. Rungen) ordnungsgemäß festgelegt und bewegliche Fahrzeugeinrichtungen (z. B. Türen und Klappen, bewegliche Dächer und Wände, verstellbare Pufferträger) richtiggestellt und verriegelt sind,

g) Wagendecken befestigt sind

h) der lichte Raum frei ist, dazu gehört auch das Entfernen von an Fahrzeugen angeschlossenen Versorgungsleitungen

4. Vor jeder Rangierbewegung ist die Zustimmung des Disponenten erforderlich.

5. Beim Rangieren ist die Fahrgeschwindigkeit so zu regeln, dass
   - vor Halt zeigenden Signalen
   - vor Fahrzeugen
   - vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern

   oder
   - an der beabsichtigten Stelle

   angehalten werden kann.

7. Bei jeder Rangierbewegung achtet der Zugangsberechtigte darauf, dass

   a) der Fahrweg frei ist

   b) Weichen und Gleissperren richtiggestellt sind

   c) die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei sind

   d) sich dem Fahrweg kein Fahrzeug in gefährdender Weise nähert

   e) kein Fahrzeug unbeabsichtigt über das Grenzzeichen am anderen Ende des Gleises gelangt

   f) Bahnübergänge gesichert sind

1. Vor dem Befahren von Bahnübergängen sind die Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen einzuschalten. Bei Ausfall der technischen Sicherung ist der Bahnübergang durch das Rangierpersonal zu sichern. Dabei ist wie folgt zu verfahren:

Vor dem zu sichernden Bahnübergang ist anzuhalten.

Der mit einer rot-weißen Flagge, bei Dunkelheit mit einer rot abgeblendeten Lampe, ausgerüstete Rangierleiter stellt sich gut sichtbar auf den Bahnübergang (Straßenmitte neben dem Gleis).

Er hebt zunächst die Flagge bzw. Lampe senkrecht hoch (Achtung, Kreuzung freimachen!). Anschließend streckt er einen oder beide Arme quer zur Richtung des Straßenverkehrs aus (Halt!); bei Benutzung der Lampe bewegt er diese nach dem Zeichen „Halt!" viertelkreisförmig zum Kopf hin auf und ab.

Erst wenn der Straßenverkehr angehalten ist, darf der Rangierleiter dem Triebfahrzeugführer den Auftrag geben, den Bahnübergang zu befahren.

Vor der Weiterfahrt sind die Straßenbenutzer durch Achtungssignal (Zp 1) zu warnen. Danach ist mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang zu fahren.

Der Bahnübergang ist mindestens so lange zu sichern, bis das erste Schienenfahrzeug die Straßenmitte erreicht hat. Erst dann verläßt der Eisenbahnbetriebsbedienstete den Bahnübergang, ohne das Zeichen „Straße frei" zu geben.

9. Es ist verboten, während der Fahrt zu entkuppeln, mit dem vorderen Teil der Rangierabteilung vorzufahren und zwischen ihm und dem folgenden Teil eine Weiche umzustellen.

10. Fahrzeuge dürfen gemeinsam nur bewegt werden, wenn sie untereinander gekuppelt sind.

11. Die Sandstreueinrichtungen von Triebfahrzeugen dürfen in Weichen nur im Notfall bedient werden.

2.5 Bremsen beim Rangieren

1. Eine Rangierabteilung wird als ausreichend gebremst angesehen, wenn ausreichend Achsen an die Hauptluftleitung gemäß Bremslastentafel für die jeweilige Lokomotive angeschlossen sind.

2. Im Bereich der Gelsenkirchener Hafenbahn, den Anschlußgleisen und ihren Nebenanschließern, gibt es eine größere Anzahl von Gleisen mit einer größeren Neigung als 1:400.

Gleis -Nr.	Anschlußgleis	größte Neigung
1a	WHG	1:113
1c	WHG	1:113
	WHG	1:68
1b	Frigoscandia (Weiche 35)	1:137
7	Raab-Karcher Holz	1:120
9	Siefert / STGE	1:73
10	Arhelger	1:46
10a	Sprungmann	1:100
11	TransTank A-Gleis	1:421
W31	TransTank Südlager	
W29	TransTank Nordlager	1:500
W22	Müller´s Mühle	1:275
12	Trimet	1: 60
13	Trimet	1: 60
14	Seppelfricke	1:147
15	Keller	1:65
16	B+M Isol	1:60
17	Lokschuppen Grube	
18	Lokschuppen Tankstelle	
20	Adtrans	1:613
21	Niemeyer	1:316
22	Mandel	1:105
26	Avangard/Püschmann/Schütt	1:104
26a	Avangard/Püschmann/Schütt	1:173
27	Püschmann (Axxum)	1:279
27a	Püschmann (Axxum)	1:279
	Wirtz & Co	1:295
	Wirtz & Co	1:295
	Frye (Schwedtmann) Freyco	1:772

Tabelle „Anschlussgleise“

3. Bei Benutzung der durchgehenden Bremse muss vor Beginn der Fahrt eine vereinfachte Bremsprobe gemacht werden. Bei der vereinfachten Bremsprobe ist das richtige Bremsen und Lösen am letzten druckluftgebremsten Fahrzeug und an den neu an die Druckluftleitung angeschlossenen Fahrzeugen festzustellen. Die vereinfachte Bremsprobe muss mit dem Führerbremsventil durchgeführt werden, das bei der beabsichtigten Fahrt bedient werden soll.

2.6 Kuppeln der Fahrzeuge

1. Gemeinsam bewegte Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein, ausgenommen beim Beidrücken.

2. Rangierabteilungen sind so zu kuppeln, dass stärkere Zerrungen und Stauchungen vermieden werden.

3. Unbenutzte Schraubenkupplungen und Luftschläuche müssen in die dafür vorgesehenen Halterungen eingehängt werden.

2.7 Sichern abgestellter Fahrzeuge

1. Abgestellte Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung, z.B. durch Gefälle, Wind und des Gleichen, zu sichern.

2. Für das Festlegen von Fahrzeugen sind Hand- oder Feststellbremsen, Radvorleger oder vorübergehend auch Hemmschuhe zu verwenden. Das Auflegen von Steinen, Holzstücken, Eisenteilen usw. ist verboten.

3. Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grenzzeichen, einem Übergang oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen.

4. In Gleisen mit einer Neigung bis 1:400 (2,5 ‰) sind die Handbremsen des letzten Fahrzeugs anzuziehen. Sollten keine Handbremsen vorhanden sein, sind die abgestellten Fahrzeuge durch Radvorleger zu sichern. Vorübergehend genügt es, wenn die Fahrzeuge mit Hemmschuhen gesichert werden.

5. Verantwortlich für das Sichern beim Abstellen der Fahrzeuge ist der Zugangsberechtigte, der die Fahrzeuge abstellt.

6. Triebfahrzeugführer, die ihr Triebfahrzeug verlassen, haben dieses gegen unbeabsichtigte Bewegung und unbefugten Zugriff zu sichern, indem sie
   - den Fahrmotor abstellen
   - die Getriebesperre einlegen
   - die Feststellbremse anlegen
   - die Fahrzeugtüren abschließen

2.8 Unfallverhütung

1. Jeder Unfall auf der Infrastruktur der GELSEN-LOG. ist der Disposition zu melden.

2. Jeglicher Aufenthalt auf dem Rangiergelände, besonders zwischen den Gleisen, erfordert Umsicht und Aufmerksamkeit. Wenn vorhanden sind die Wege außerhalb des Gleisbereichs und die als solche gekennzeichneten Übergänge über die Gleise zu benutzen.

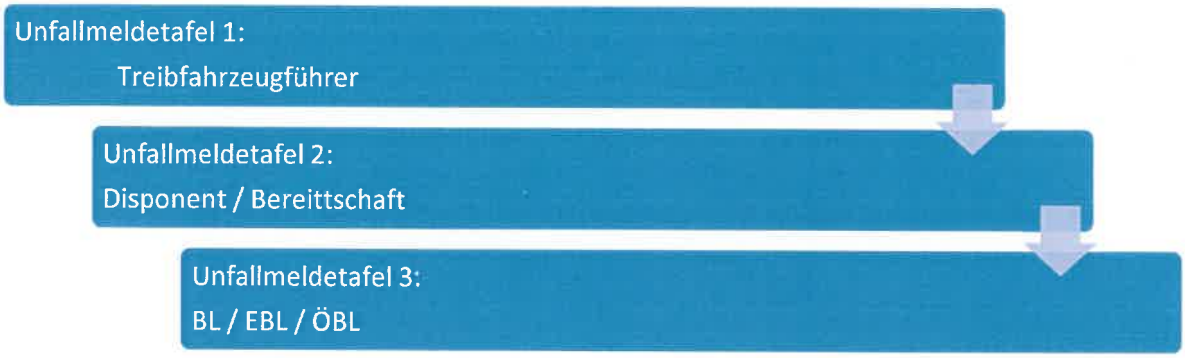
2.9 Engstellen

1. Es ist darauf zu achten, dass in Gleis 1 im Bereich der Fa. Trimet sich eine angezeigte Engstelle (Zaun/Trapezbleche) befindet und bei Rangierfahrten nicht über die Fahrzeuge hinausgelehnt werden darf, sowie nur der Rangierweg zwischen Gleis 1 und Gleis 2 benutzt werden darf. Zum Stellen der in diesem Bereich befindlichen Weiche 11 muss die Rangierabteilung vorher zum Stehen kommen.

2. Im Gleis 2 befindet sich eine Engstelle, welche durch gelb-schwarze Markierung am Geländer zu erkennen ist. In diesem Bereich ist der Rangierweg zwischen Gleis 2 und Gleis 3 zu benutzen.

3 Abschnitt III: Besondere Bestimmungen

3.1 Unfallmeldetafel



Die Unfallmeldetafel ist über die Disposition erhältlich.

4 Abschnitt IV: Zusatzbestimmungen

4.1 Anlage 1 **Bedienungsanweisung Lichtzeichenanlage „Hafenstraße“ (BÜ 4)**

4.2 Anlage 2 **Bedienungsanweisung Blinklichtanlage am BÜ „An den Schleusen / WHG“**

4.3 Anlage 3 **Bedienungsanweisung Lichtzeichenanlage an den BÜ‘s „Am Stadthafen“**

4.4 Anlage 4 **Anweisung zum Befahren und Sichern von BÜ‘s**

4.5 Anlage 5 **Unfallmeldetafel**

Bedienungsanweisung Lichtzeichenanlage „Hafenstraße“(BÜ4)

1. Einschaltung

   Die Lichtzeichenanlage wird mit der Einschalttaste ET1, ET2 bzw.ET3 durch kurzzeitiges Umschließen des Schlüssels eingeschaltet.

   Hat die LZA ordnungsgemäß eingeschaltet, zeigt die Überwachungslampe (ÜL) nach einer Räumzeit von 30 Sekunden weißes Blinklicht. Der Bahnübergang (BÜ) darf erst befahren werden, wenn die ÜL aufleuchtet und der BÜ von sämtlichen Verkehrsteilnehmern geräumt worden ist.

2. Ausschaltung

   Die Ausschaltung der Lichtzeichenanlage erfolgt durch Befahren und wieder Freifahren der Fahrzeugschleifen D3/D13a bzw. D3/D13b selbsttätig. Unbedingt zu beachten ist, dass beide gegenüberliegende Schleifen zur ordnungsgemäßen Ausschaltung befahren und freigefahren werden müssen.

3. Hilfsausschaltung

   Wird der BÜ nach Einschaltung der LZA aus betrieblichen Gründen nicht befahren, muss die LZA durch Bedienen der Hilfsausschalttaste HAT1, HAT2, bzw. HAT3 ausgeschaltet werden. Ebenfalls ist die Hilfsausschaltung zu bedienen, wenn die selbsttätige Ausschaltung der LZA gestört ist.

Bedienungsanweisung Blinklichtanlage am BÜ „An den Schleusen / WHG“

Vor dem Befahren des Bahnübergangs hat der Zugangsberechtigte die Rangierabteilung vor dem BÜ anzuhalten.

Der Zugangsberechtigte schaltet, wenn die Netzüberwachungslampe leuchtet, über einen Schlüsselschalter die Anlage ein.

Bevor die Rangierabteilung den BÜ befährt, müssen die Straßensignale aufleuchten.

Unter Beobachtung des Verhaltens der übrigen Verkehrsteilnehmer kann dann der BÜ befahren werden.

Nachdem der Bahnübergang freigemacht wurde, ist die Blinklichtanlage unverzüglich über einen Schlüsselschalter auszuschalten und die Klappe ordnungsgemäß zu verschließen.

Bleibt nach dem Einschalten der Anlage das Signal dunkel, so ist die Anlage als gestört anzusehen und es sind bis zur Behebung der Störung die Maßnahmen wie bei technisch ungesicherten BÜ´s zu treffen. Die Straßensignale sind mit den Schildern „Außer Betrieb“ abzudecken.

Jede Störung ist der Dispositionsofort zu melden.

Bedienungsanweisung Lichtzeichenanlage an den BÜs „Am Stadthafen“

Vor dem Befahren eines Bahnüberganges in der o.g. Straße hat der Zugangsberechtigte die Rangierabteilung anzuhalten. Der Zugangsberechtigte schaltet die Lichtzeichenanlage über eine der ET-Schlüsseltasten ein.

Die Straßensignale zeigen zuerst gelb und nach etwa 3 Sekunden rot an. Leuchtet die weiße Überwachungslampe (ÜL) auf, ist die Lichtzeichenanlage in Ordnung.

Erst wenn die Straße frei ist bzw. der Straßenverkehr zum Stillstand gekommen ist, darf die Rangierabteilung den BÜ überfahren.

Sobald die Rangierabteilung die Straße freigemacht hat, ist die Lichtzeichenanlage auszuschalten.

Sollte die weiße ÜL nicht aufleuchten, ist der Überweg wie bei technisch ungesicherten Bahnübergängen zu sperren, die Straßensignale sind durch Schilder mit der Aufschrift „Außer Betrieb“ zu kennzeichnen.

Jede Störung ist der Dispositionsofort zu melden.

Befahren und Sichern von Bahnübergängen

a.) Die folgenden Bahnübergänge sind stets durch Posten zu sichern.

BÜ 3	Gleis 7	(Raab Karcher)
BÜ 7	Gleis 26	(Avangard Malz, Püschmann)
BÜ 8	Gleis 1b	(Ufergleis)
BÜ 9	Gleis 1	(BÜ Hafenstr.-Ecke Hafenbahnstr.)

b.) Werden die folgenden Bahnübergänge mit dem Triebfahrzeug allein oder Rangiereinheiten mit dem Triebfahrzeug gezogen/befahren, sind die auf den Eisenbahnschildern und die in dieser Dienstanweisung vorgeschriebenen Geschwindigkeiten einzuhalten. Bei Zerstörung oder Diebstahl der Eisenbahnschilder sind die entsprechenden BÜ's nach BOA § 29 Absatz 8(6) zu sichern.

Werden Rangiereinheiten von dem Triebfahrzeug auf die nachstehenden BÜ´s geschoben, müssen die entsprechenden BÜ`s ebenfalls nach BOA § 29 Absatz 8 (6) gesichert werden.

BÜ 5	Gleis 1	(Kaldunski u. Löhr)	10 km/h
BÜ 6	Gleis 1	(Hackhorststr.)	10 km/h
BÜ 10	Gleis 1	(Zufahrt Hafenbahnstraße)	10 km/h
BÜ 11	Anschlußgleis	(Freyco)	5 km/h
BÜ 13	Gleis 1a	(Wirtz u. Co)	10 km/h
BÜ 15	Anschlußgleis	(V+S)	5 Km/h

Unfallmeldetafel 1 (Muster)

Strecke / Netz Hafen Gelsenkirchen

Betriebsstelle: _____

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen – FV-NE § 19 (7))
Funk Kanal: **Telefon:** **0209 954 1850**
Mobilfunk: **0163-8865550**

… Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen
… Was ist geschehen?
… Ort: Strecke von … nach ... ; Bahn-km …
Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben
Feuer ausgebrochen?
… Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?
… Wenn 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 der Einsatzleitung:
… Spuren und Beweisstücke sichern
… Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)
… Eintreffende Helfer einweisen
… Für Absperrung sorgen
… Untersuchenden Stellen Auskunft geben
… Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Notfallmanager des EIU/EVU bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Stand: _____
Datum