

**Wirtschaftsförderung in Dorsten GmbH
Bismarckstraße 24
46284 Dorsten**

B e d i e n u n g s a n w e i s u n g

**für die Bedienung des Gleisanschlusses (Hafenbahn V 80) der WINDOR
an das Netz der DB Bahnhof Dorsten**



1. Nachweis der Bekanntgaben

lfd Nr.	gültig ab	Anweisung am	berichtigt durch
1 – 5	sofort	03.03.2009	
	21.7.2010	21.7.2010	

2. Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Bestimmungen
 2. Betriebliche Bestimmungen
 3. Verkehrliche Bestimmungen
 4. Bestimmungen, die der Anschließter beachten muss
 5. Ansprechpartner
- Anlage: Lageskizze

3. Vorbemerkungen

Verwendete	Abkürzungen
Bf	Bahnhof
DB	Deutsche Bahn AG
Fdt	Fahrdienstleiter
Gl	Gleis
Gs	Gleissperre
NL	Niederlassung
Stw	Stellwerk
W	Weiche

Allgemeine Bestimmungen

1.1. Lage des Anschlusses

Der Gleisanschluss der WINDOR zweigt nordwestlich im Bf Dorsten im rechten Strang der W 110 von den Gleisanlagen der DB ab. Die Anschlussgrenze liegt in Höhe DB-Km 19,268 (*Km 0,033 der Anschlussbahn). Das Stammgleis verläuft nach einem Rechtsbogen in West-Ost-Richtung südlich parallel zum Wesel-Datteln-Kanal auf eine Länge von 1,9 km zunächst bis zu einem Übergabebahnhof (km 1,9 - 2,2).

Östlich dieses Übergabe-Bf wird das Stammgleis in West - Ost-Richtung als nördliches Stammgleis mit einer Länge von 1,3 km bis km 3,6 weitergeführt. Außerdem zweigt östlich des Übergabe-Bf in km 2,2 das 1,7 km lange südliche Stammgleis in einem Bogen ab und vorläuft dann ebenfalls in West -Ost-Richtung parallel zum nördlichen Stammgleis.

1.2. Beschreibung des Anschlusses

Die in dieser Anweisung und in der Lageskizze genannten km-Bezeichnungen und W-Nummern sind in der Örtlichkeit des Anschlusses nicht gekennzeichnet.

- 1.2.1. Im Anschlussgleis ist hinter der W 110 als Flankenschutz die Gs VI eingebaut. W 110, Gs VI und das Lichtsignal Sh 1 am Wartezeichen "Hafen" für die Einfahrt vom Anschluss in den Bf Dorsten werden vom DB-Stellwerk Drf aus ferngestellt.

Zwischen dem Bf Dorsten und dem Übergabe-Bf kreuzen folgende Privatwege das Stammgleis:

in km 0,585 (mit Umlauf sperren und Pfeif-Tafeln) zum Kanalseitenweg.

Der Übergabe-Bf (Rangierbahnhof) besteht aus den Gleisen 1 - 3 mit Nutzlängen zwischen 250 und 320m. Gleis 1 dient als Verkehrsgleis in beiden Richtungen. Die W 1 und W 4 sind für die Fahrten auf diesem Gleis jeweils auf den geraden Strang verschlossen. Die Gleise 2 und 3 werden nur ausnahmsweise befahren. Hierfür müssen die W-Schlösser aufgeschlossen werden.

In km 2,0 befindet sich der Rangierbahnhof der Hafenbahn. Hier ist es möglich, Züge zu teilen und zusammenzustellen.

Es ist darauf zu achten, dass alle Grundstellungsweichen nach Befahrung wieder in Endlage gestellt werden.

1.2.2. Das nördliche Stammgleis beginnt im linken Strang der W 5. Nach ca. 200m kreuzt in km 2,48 das Gleis die „Schleusenstraße“. An der Straße sind Schilder nach Bild 151 der StVO ("Lok") aufgestellt.

Andreaskreuze sind **nicht** aufgestellt, somit ist der Bahnübergang vor jeder Befahrung grundsätzlich vom Bahnpersonal mit rot-weißer Fahne und Sicherheitskleidung zu sichern. Bei Dunkelheit bzw. einsetzender Dämmerung hat das Bahnpersonal zu Absicherung eine rot abblendbare Lampe zu nutzen. Die Triebfahrzeuge haben beim Befahren der Hafenbahn stets das Dreilichtspitzensignal einzuschalten.

Aus dem Gleis zweigen jeweils südlich in spitzbefahrenen Weichen mit einer Ausdehnung in West-Ost-Richtung die Nebenanschlüsse folgender Firmen ab:

1.2.2.1. In km 2,570 in der W 6 „Gewerbepark Rudolf-Diesel-Strasse der Fa. Ipe GmbH“. Rechts hinter der Weiche ist eine Gs eingebaut. Sie ist verschlossen. Das Gelände ist eingezäunt. In die Umzäunung ist ein Gleistor eingebaut. Dahinter verzweigt sich der Anschluss in der W 7 in die Gleise 1 und 2 mit Nutzlängen von 67 bzw. 66 m.

Der Schlüssel für die Gleissperre befindet sich auf dem Stellwerk DrF in Dorsten der DB AG.

1.2.2.2. In km 2,9 in der W 8 "Dr. Fenne".

Das Gleis ist eingezäunt. In die Umzäunung ist ein Gleistor eingebaut. Das Gleis hat eine Nutzlänge von 165 m. Es ist teilweise überbaut. Bis zu 4- Wagen sind östlich der Halle bereitzustellen, überschießende Wagen sind westlich der Halle abzustellen.

1.2.3. Das südliche Stammgleis beginnt im rechten Strang der W 5. Nach ca. 300m kreuzt in km 0,3 die „Schleusenstraße“ das Gleis. An der Straße sind Schilder nach Bild 151 der StVO ("Lok") aufgestellt.

Andreaskreuze sind **nicht** aufgestellt, somit ist der Bahnübergang vor jeder Befahrung grundsätzlich vom Bahnpersonal mit rot-weißer Fahne und Sicherheitskleidung zu sichern. Bei Dunkelheit bzw. einsetzender Dämmerung hat das Bahnpersonal zu Absicherung eine rot abblendbare Lampe zu nutzen. Die Triebfahrzeuge haben beim Befahren der Hafenbahn stets das Dreilichtspitzensignal einzuschalten.

Aus dem Gleis zweigen in spitzbefahrenen Weichen die Nebenanschlüsse folgender Firmen ab:

1.2.3.1. In km 0,6 in der W 10 nach Norden mit Ausdehnung in West-Ost-Richtung der Anschluss der Fa. Thier.

Die W ist in Rechtsstellung verschlossen (Grundstellung), ferner ist sie geschlüsselt.

1.2.3.2. In km 0,7 in der W 11 nach Süden mit Ausdehnung in West-Ost-Richtung Fa Suden. Das Anschlussgleis wird von der "Rudolf-Diesel-Straße" gekreuzt. Schilder nach Bild 151 der StVO sind aufgestellt,

Andreaskreuze sind **nicht** aufgestellt.

Das Gelände ist eingezäunt, in die Umzäunung ist ein Gleistor eingebaut. Das Gleis ist teilweise überbaut. Der Bereitstellungspunkt liegt im Allgemeinen östlich der Halle.

Die W 11 ist mit einem Weichenschloss verschlossen, deren Grundstellung in Richtung West-Centra (Coca Cola) liegt. Der Schlüssel liegt auf dem Stellwerk DrF Dorsten der DB AG.

Um den Anschluss zu befahren, ist ein Bahntor zu öffnen, deren Schlüssel beim Anschlussinhaber liegt. Der Anschluss darf nicht von Lokomotiven des Typs Köf I bis III befahren werden!

1.2.3.3. Das im linken Strang der W 11 weiterführende südliche Stammgleis wird in km 0,75 von dem bereits genannten Bahnübergang "Rudolf-Diesel-Straße" gekreuzt.

Auch hier sind Andreaskreuze **nicht** aufgestellt, somit ist der Bahnübergang vor jeder Befahrung grundsätzlich vom Bahnpersonal mit rot-weißer Fahne und Sicherheitskleidung zu sichern. Bei Dunkelheit bzw. einsetzender Dämmerung hat das Bahnpersonal zu Absicherung eine rot abblendbare Lampe zu nutzen. Die Triebfahrzeuge haben beim Befahren der Hafensbahn stets das Dreilichtspitzensignal einzuschalten.

Östlich dahinter kreuzt ein Privatweg (ohne Sicherung und besondere Kennzeichnung) das Gleis. Dahinter beginnt das eingezäunte Gelände des Mitbenutzers "West-Centra" (Coca-Cola). Westlich und östlich sind in die Umzäunung die fernsteuerbaren Gleistore 1 und 2 eingebaut, die vom Pförtner elektrisch bedient und monitorüberwacht werden. Zwischen den Toren kreuzen 2 Werksüberfahrten das Gleis. Dort herrscht lebhafter Lkw-Verkehr. Zwischen den beiden Toren liegt nördlich am Gleis eine Fläche zum Be- und Entladen von Güterwagen.

1.2.3.4. Östlich des Tores 2 kreuzt in km 1,080 die „Nikolaus-Otto-Straße“ das Gleis. Schilder nach Bild 151 der StVO sind aufgestellt,

Andreaskreuze sind **nicht** aufgestellt, somit ist der Bahnübergang vor jeder Befahrung grundsätzlich vom Bahnpersonal mit rot-weißer Fahne und Sicherheitskleidung zu sichern. Bei Dunkelheit bzw. einsetzender Dämmerung hat das Bahnpersonal zu Absicherung eine rot abblendbare Lampe zu nutzen. Die Triebfahrzeuge haben beim Befahren der Hafensbahn stets das Dreilichtspitzensignal einzuschalten.

Östlich des Bahnübergangs liegt das Gelände der Fa. Thier. Bereitstellungspunkt für Güterwagen ist der eingepflasterte Bereich hinter der Überbauung; falls dort geladen wird, sind die Wagen westlich des Tores 2 auf dem Gelände der Fa. West-Centra abzustellen. Am Ende des Stammgleises ist ein 150 m langes Nebenanschlussgleis der Fa. Thier angebaut. Es verläuft in einer Rechtskurve mit einem Radius von 51m.

Der Gleisbogen darf generell nicht von einem Eisenbahntriebfahrzeug befahren werden. Diese Stelle ist mit einem roten Streifen auf dem Boden im Bereich der Betonrillengleise gekennzeichnet.

Es dürfen nur Güterwagen bereitgestellt werden, die diesen Bogen befahren dürfen. Maximal zulässig sind in diesem Bogen Güterwagen, die von der Bauart bestimmt für einen Bogenradius von mindestens 51 m geeignet sind. (Anschrift am Güterwagen-Fahrgestell: z.B. $r=35m$).

Bei Drehgestellwagen, die am Ende des Gleises an der Halle behandelt werden sollen, darf der Drehgestellabstand nicht größer als 14-m sein (Profileinschränkung).

1.2.4. Alle W und Gs im Anschluss werden **ortsgestellt**. Besondere Fernspreverbindungen sind **nicht** vorhanden.

1.2.5. Die Bahnübergänge "Schleusenstraße", "Rudolf-Diesel-Straße" und "Nikolaus-Otto-Straße" sind jeweils nach Anhalten örtlich vom Bahnpersonal mit rot-weißer Fahne und Sicherheitskleidung zu sichern.

1.2.6. Die Neigungsverhältnisse ergeben sich aus der Anlage. Die Einfahrten vom nördlichen Stammgleis in die Nebenanschlüsse IPE GmbH und Dr. Fenne liegen im Gefälle von 1: 45 bzw. 1:46. Für die Bereitstellungs- und Ladebereiche gilt allgemein eine maßgebende Neigung von 1:400.

1.2.7. Im Stellwerksraum im 1. OG des Stellwerk Drf im Bf Dorsten befinden sich Schlüssel zu folgenden Einrichtungen:

Weichenschlüssel für W 1 und W 4 im Rangierbahnhof

Schlüssel für die abschließbaren Radvorleger

Schlüssel für die Gleissperre Weiche 6 Firmenpark der Fa. IPE GmbH

Weichenschlüssel für Weiche 11 der Fa. Suden

1.2.8. Bei der Hafенbahn handelt es sich nicht um eine Anlage nach EBO-Recht. Die Anlage wird nach BOA-Recht NRW als nichtöffentliche Eisenbahn betrieben. Somit hat der Straßenverkehr vom Grundsatz her Vorrang. In allen Bereichen der Hafенbahn sind keine Andreaskreuze aufgestellt worden; ferner sind auch keine Sichtdreiecke vorhanden.

1.3. Lageskizze

Eine Übersicht über den Gleisanschluss bietet die Lageskizze, die dieser Anweisung am Schluss als Anlage beigefügt ist.

2. Betriebliche Bestimmungen

2.1. Allgemeines

- 2.1.1. Die Hafenanschlussbahn wird je nach Bedarf von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bedient. Das EVU benötigt zum Befahren einen eigenständigen Vertrag zur Benutzung der Eisenbahninfrastruktur mit der WINDOR. Für die Nutzung der Infrastruktur wird von WINDOR ein Entgelt erhoben.
- 2.1.2. Vor jeder Befahrung der Hafenbahn müssen alle Bedienungen mit dem Eisenbahnbetriebsleiter der Hafenbahn abgesprochen werden. Entsprechendes gilt für den Transport von Gefahrgut jeglicher Art.
- 2.1.3. Ein Güterverkehrszug darf max. aus 21 Waggons bestehen. Die maximale Länge des Waggons darf 27 m nicht überschreiten.
Die Hafenbahn darf nicht mit Waggons bzw. Triebfahrzeugen befahren werden, deren Achslast größer 20 Tonnen ist.
- 2.1.4. Unfälle und sonstige Unregelmäßigkeiten, die während der Anschlussbedienung entstehen oder dem Bahnpersonal auf andere Weise bekannt werden, sind sofort dem Eisenbahnbetriebsleiter zu melden.

2.2. Hinfahrt

Bei einer Bedienungsfahrt wird die Einheit vom DB Bahnhof Drf kommend grundsätzlich in den Anschluss geschoben. Die Rangiergeschwindigkeit darf in keinem Bereich 10 km/h überschreiten.

Im Bereich der Privatüberwege zwischen dem Bf Dorsten und dem Übergabe-Bf sind Wegebenutzer ggf. durch Achtungssignal zu warnen.

Vor allen nicht verschlossenen Weichen ist anzuhalten. Das Bahnpersonal überzeugt sich von der richtigen Stellung und Endlage der Weichen.

Bei funkferngesteuerten Diesellokomotiven muss sich der Lokführer stets an der Spitze des Zuges befinden.

Bei allen anderen Diesellokomotiven sind für die Bedienung der Hafenbahn zwei Bahnpersonale zu stellen (Lokführer und Rangierer). Hierbei muss sich stets der Rangierer an der Spitze des Zuges befinden.

Vor den Bahnübergängen "Schleusenstraße.", "Rudolf-Diesel-Straße" und "Nikolaus-Otto-Straße" ist anzuhalten (siehe 1.2.5).

Ab Tor 1 West-Centra bis zum Bereitstellungsplatz bei der Fa. Thier ist die Rangiergeschwindigkeit auf 5 km/h zu ermäßigen. Überwegbenutzer sind durch Achtungssignale zu warnen, ggf. ist anzuhalten.

2.3. Aufenthalt im Anschluss, Übergabe und Übernahme der Wagen

Bei der Bedienung der Nebenanschlüsse Dr. Fenne, IPE GmbH und Suden schließt das Bahnpersonal die Gleistore auf, öffnet sie, legt sie fest und schließt sie nach beendeter Bedienung wieder ab. Bei der Bedienung IPE GmbH bedient es die Gs und verschließt sie wieder nach der Befahrung.

Bei der Bedienung West-Centra und Thier ist der Pförtner ggf. durch Achtungssignale zum Bedienen der Tore 1 und 2 aufzufordern. Vor dem Durchfahren von Hallen und dergl. achtet das Bahnpersonal darauf, dass die Hallentore vollständig geöffnet und - soweit erforderlich - auch festgelegt sind.

Die zugestellten Wagen sind durch Anziehen einer Handbremse, einer Feststellbremse oder durch Auflegen von Hemmschuhen gegen Entrollen zu sichern.

2.4. Rückfahrt

Die Abholung wird gezogen.

Für das Verhalten an Bahnübergängen, die Rangiergeschwindigkeit, die Bedienung von W, Gs und Toren gelten die Bestimmungen in 2.1 bis 2.3 sinngemäß.

Bei Vorbeifahrt in Höhe des Sportflugplatzes meldet sich das Bahnpersonal über Telefon 02362 22587 beim Fahrdienstleiter beim Stellwerk Drf Dorsten. Dieser sichert den eingestellten Fahrweg durch Umlegen des Rangierfahrstraßenhebels III bzw. IV und erteilt die Zustimmung durch Lichtsignal Sh 1 am Wartezeichen "Hafen".

3. Verkehrliche Bestimmungen

3.1. Wageneingang und -ausgang werden anhand von Zustell- und Rückgabebüchern durch das EVU an Wirtschaftsförderung in Dorsten GmbH (WINDOR), Bismarckstraße 24, 46284 Dorsten, schriftlich gemeldet.

Im Interesse aller Beteiligten sollte eine möglichst kurze Ladefrist bei der Be- bzw. Entladung eingehalten werden.

3.2. In der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 morgens kann die Anschlussbahn nicht befahren werden, da der Stellwerksposten der DB Drf Dorsten nicht besetzt ist.

3.3. Es ist bei jeder Be- und Entladung stets darauf zu achten, dass das Regellichtraumprofil genau eingehalten wird.

3.4. Eventuelle Lademaß-Überschreitungen sind schriftlich von der WINDOR GmbH zu genehmigen.

4. Bestimmungen, die Anschließter und Nebenanschließter beachten müssen

4.1. Sie müssen dafür sorgen, dass

- die Fahrwege für die Zustellungen und Abholungen freigehalten werden
- Rangier- und sonstige Arbeiten, durch die Bedienfahrt gefährdet oder behindert

werden kann, rechtzeitig eingestellt werden

- Leute, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, diese verlassen und von ihnen zurücktreten

- bei Lagerung von Gegenständen am Gleis ein Abstand von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisstrecken vom nächstgelegenen Schienenstrang gewahrt wird

-Gegenstände in der Nähe der Gleise so gelagert werden, dass sie nicht in Bewegung geraten und die Mindestabstände unterschreiten können

- bei Herstellung, Lagerung, Verarbeitung, Abfüllung, Verladung und Beförderung gefährlicher Stoffe die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen beachtet werden.

4.2. Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter sind Bahnübergänge, Gleise, Weichen und dergleichen ausreichend zu beleuchten.

4.3. Schnee, Eis, Pflanzenwuchs, Rost und dergleichen sind aus Gleisen, Weichen, Gleissperren, Spurrillen und Rangierwegen so weit zu entfernen, dass die Einrichtungen sicher bedient und befahren und die Wege unfallsicher begangen werden können.

4.4. An jeder Übergabe / Verladestelle sind mindestens 2 Hemmschuhe vorrätig zu halten.

4.5. Werden bereitgestellte Wagengruppen durch die Anschließer getrennt sind sie vor der Abholung nach Möglichkeit wieder untereinander zu kuppeln. Ansonsten sind Schrauben- und Schlauchkupplungen in die dafür vorgesehenen Halterungen einzuhängen.

4.6. Entgleisungen und Beschädigungen von Fahrzeugen oder Gleisanlagen meldet der Anschließer / Nebenanschließer unverzüglich an den Eisenbahnbetriebsleiter.

4.7. Soweit Firmen Eisenbahnfahrzeuge mit eigenen Fahrzeugen bewegen, darf dies nur mit unterwiesenen Mitarbeitern erfolgen, dies gilt besonders für den Anschluss der Firma Thier bei km 1.08, südliches Stammgleis.

4.8. Während der Durchfahrt eines Zuges bei km 1.08 südliches Stammgleis, Fa. Thier, dürfen sich im Bereich der durchfahrenen Halle keine Personen aufhalten. Die Durchfahrt der Halle weist baulich eine Regellichtraumprofil-Einschränkung auf, so dass eine Quetschgefahr für Personen beim Durchfahren der Halle besteht. Auch dürfen hier keine Züge mit Lademaß-Überschreitung eingesetzt werden. Für Fahrzeuge mit normalem Regellichtraumprofil ist die Durchfahrt von der Landesbahnaufsicht NRW freigegeben.

5. Ansprechpartner

Herr Rainer Plichta (Eisenbahnbetriebsleiter)

Telefon-Nr. Diensthandy: 0172 2305194

Email: rainer.plichta@arcor.de

Herr Jürgen Bendisch

Telefon-Nr. 02362 663651 bzw. 0176 11 663651

j.bendisch@win-dor.de