

A n w e i s u n g
zum Übergang auf nichtbundeseigene Infrastruktur

für die Infrastruktur

LUTRA GmbH

Anschluss im Bahnhof Königs Wusterhausen
an der Strecke Königs Wusterhausen – Beeskow km 57,621

gültig ab:

ANLAGE 2 (Stand 22.04.2024)

Seite 2 von 19

Verteiler

je 1 x Infrastrukturbetreiber LUTRA
 Zugangsberechtigte
 DB InfraGO AG
 Nebenanschießer
 Landeseisenbahnaufsicht des Landes Brandenburg (LEA)

weitere Verteilung innerhalb der Unternehmen nach Bedarf

Verzeichnis der Berichtigungen

Nr.:	gültig ab:	betrifft:
1	01.09.2016	Neuaufsetzung der Bedienungsanweisung
2	09.12.2018	Überarbeitung / Berichtigung Nr. 1
3	01.04.2021	Überarbeitung / Berichtigung Nr. 2
4	01.07.2021	Überarbeitung / Berichtigung Nr. 3
5	05.10.2023	Überarbeitung, Anweisung bei Verschluss W44, W45 oder W46 (neu)
6	11.04.2024	Überarbeitung / Berichtigung Nr. 4

ANLAGE 2 (Stand 22.04.2024)

Seite 3 von 19

Vorbemerkung

Die vorliegende Anweisung gilt für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), welche die Infrastruktur der LUTRA GmbH befahren.

Außerdem sind die Zusätze zum Streckenbuch für den Bahnhof Königs Wusterhausen zu beachten.

Mitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die Infrastruktur der LUTRA GmbH befahren, müssen von dieser Anweisung Kenntnis haben und für die angewandten Betriebsverfahren ausgebildet und geprüft sein.

Die Kenntnisnahme sowie die Prüfungen für die Betriebsverfahren sind im Eisenbahnverkehrsunternehmen zu dokumentieren und dem Eisenbahnbetriebsleiter der Infrastruktur der LUTRA GmbH auf Anfrage schriftlich zu bestätigen.

Wichtige Rufnummern

Infrastrukturinhaber:	Tel:	03375 / 671 - 0
Unfallmeldestelle Hafenteiler LUTRA	Tel:	03375 / 671 - 113
Eisenbahnbetriebsleiter	Tel:	03375 / 671 - 0
Eisenbahnbetriebsleiter (Vertreter)	Mobil:	0170 / 4 88 00 45
Lokrangierführer LUTRA	Mobil:	0176 / 10 52 87 80
Fahrdienstleiter Bf. Königs Wusterhausen	Tel:	030 / 297 / 40 - 612

Inhaltsverzeichnis

- I. Geltende Bestimmungen und allgemeine Verhaltensregeln
- II. Beschreibung der Infrastruktur
- III. Nutzungsvorgänge
- IV. Notfallmanagement

Anlagen

Anlage 7.1 Unfallmeldetafel I

Anlage 7.2 Lageskizze Gleisanlagen Hafen Königs Wusterhausen

Anlage 7.3 Lageskizze Gleisanlagen Bahnhof Königs Wusterhausen

I. Geltende Bestimmungen und allgemeine Verhaltensregeln

1. Für die Infrastruktur geltende gesetzliche Bestimmungen (in der jeweils gültigen Fassung)
 - Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
 - Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA) vom 13. Mai 1982 (im nichtöffentlichen Bereich)
 - Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) (im öffentlichen Bereich)
 - Eisenbahnsignalordnung (ESO)

2. Folgende weitere Bestimmungen sind gültig:
 - Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV – NE)
 - Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE) des VDV
 - Anweisung zur Instandhaltung der Sicherungsanlagen von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) im Land Brandenburg (An Inst S NE BB)
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) im öffentlichen Bereich
 - Anweisung zur Verfahrensweise bei gefährlichen Ereignissen beim Betrieb der nichtöffentlichen Bahnen, die der Aufsicht der LEA Land Brandenburg unterstehen (Anweisung Ereignisse) im nichtöffentlichen Bereich

3. Allgemeine Verhaltensregeln im Betriebsgelände
 - Hafenordnung
 - Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften

II. Beschreibung der Infrastrukturanlagen

1. Lage der Infrastruktur, Grenzen

Die Infrastruktur zweigt im km 57,870 der Strecke Königs Wusterhausen – Beeskow innerhalb des Bahnhofs Königs Wusterhausen mit der Weiche 53 (Anschlussweiche) ab.

Die Infrastrukturgrenze bildet der in Richtung der Infrastruktur der LUTRA GmbH liegende Schienenstoß am Ende der Weiche 53 in Richtung Hafen Königs Wusterhausen. Das Schild mit der Aufschrift „Infrastrukturgrenze“ steht in Richtung Infrastruktur LUTRA GmbH hinter dem Standort der Sperrsignale 30X bzw. 31X.

Die Weiche 53 befindet sich im Eigentum der LUTRA GmbH.

Als Flankenschutz für das Streckengleis dient die Gleissperre 52.

Die direkt hinter der Weiche 53 befindliche Weiche 51 teilt die Infrastruktur in die Bereiche Nordhafen (Linkslage) und Südhafen (Rechtslage).

Innerhalb des Bereiches Südhafen befinden sich, begrenzt durch die Weiche A12 / A14 / A15 / A31 ein nichtöffentlicher und teilweise gesperrter Gleisbereich eines Nebenanschließers.

Das Befahren dieser Gleisanlagen ist ohne besonderen Auftrag durch den Eisenbahnbetriebsleiter verboten.

2. Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung

1	2		3	4	5	6	7
Gleis Nr.	Gleislänge		Zweckbestimmung	Gradiente (Neigung) in %	Bemerkungen	Begren- zung	
	verfügbar	nutzbar					
Südhafen							
A 1	587 m	540 m	Zuführungsgleis	11,6	Abstellverbot	W 53, W A17	
A 2	250 m	200 m		2,3	Nebenanschließer	W A10 W A20	
A 3	625 m	520 m		2,2	Nebenanschließer	W A18 W A22	
A 4	577m	535 m			Nebenanschließer	W A17 W A22	
A 5	622 m	580 m			Nebenanschließer	W A17 Prellbock	
A 6	667 m	615 m			Nebenanschließer	W A16 W A23	
A 7	689 m	630 m			Nebenanschließer	W A15 W A23	
A 8	414 m	325 m			Nebenanschließer	W A12 W A31	
A 9	130 m	110 m			Nebenanschließer	W A20 Prellbock	
A 10	409 m	350 m			Nebenanschließer	W A21 Prellbock	
A 11	367 m	340 m			Nebenanschließer	W A21 Prellbock	
A 12	343 m	343 m			Nebenanschließer	W A10 Prellbock	
A 21	318 m	235 m		12,2	Nebenanschließer	W A31 Kippe I	
A 22	311 m	235 m		9,5	Nebenanschließer	W A34 Kippe I	
A 22a	181 m	162 m			Nebenanschließer	W A36 Prellbock	
A 23	276 m	185 m		11,9	Nebenanschließer	W A32	
A 24	401 m	235 m		9,5	Nebenanschließer	W A33	
A 25	216 m	216 m	Zuführungsgleis	9,0		W A31 W A37	
A 26	128 m	97 m	Bereitstellungsgleis			W A37 Prellbock	
A 27	100 m	75 m	Bereitstellungsgleis		für Tankstelle	W A37 Tor	

Die grau unterlegten Gleise sind mit elektrischer Fahrleitung überspannt. Die Fahrleitung ist gegenwärtig abgeschaltet und bahngeerdet.

Die blau unterlegten Gleise sind **nicht** Bestandteil der Infrastruktur der LUTRA GmbH.

ANLAGE 2 (Stand 22.04.2024)

Seite 7 von 19

1	2	3	4	5	6	7
Gleis Nr.	Gleislänge		Zweck- bestimmung	Gradient (Neigung) in ‰	Bemerkungen	Begrenzung
	verfüg- bar	nutzbar				
Nordhafen						
A 30	420	405	Zuführungsgleis/ Ladegleis	bis 26,0	Hafenumschlag	W 51 W A40
A 31	910	895	Bereitstellungsgleis / Ladegleis		Hafenumschlag / WÜST	W A40 W A48
A31b	140	140	Ausziehgleis		Hafenumschlag / WÜST	W 48 Gleisabschluss
A 32	630	595	Bereitstellungsgleis / Ladegleis		Hafenumschlag / WÜST	W A40 W A43 Ph
A 33	640	610	Bereitstellungsgleis / Ladegleis		Hafenumschlag / WÜST	W A44 W A47
A 33b	150	150	Dispogleis / Ladegleis		Hafenumschlag / WÜST	W47 Gleisabschluss

Die Bezeichnungen der Zuführungsgleise im ESTW lautet für

A1 = Gleis 30 (Südhafen)

A30 = Gleis 31 (Nordhafen)

3. Weichen und Gleissperren

1		2	3
Weiche	Gleissperre	Art der Bedienung	wird bedient von
W 53		elektrisch fernbedient	özF BGKW
	Gs 52		
W 51			
W A10 – W A11		mechanisch ortsbedient	EVU
W A12 – W A18			EVU
W A20 – W A21			EVU
W A22 – W A25			EVU
W A31 – W A34			EVU
W A36 – W A37			EVU
W A40 – W A42			EVU
W A43 Ph			EVU
W A44			EVU
W A45Ph + A46Ph			mit Schlüsselfreigabe
W A47 – A48			EVU

3.1. Besonderheiten der Weichen A 44, A45 und A46

3.1.1. Weiche A44

Die Weiche A44 ermöglicht in der Linkslage die Einfahrt- und Ausfahrt zum / vom Gleis 33 unter Kreuzung der wasserseitigen Kranbahnschiene.

Ist die Weiche aufgeschlossen, wird über eine Schlüsselabhängigkeit der Kranbetrieb unterbrochen.

3.1.2. Weichenverbindung A45 / A46

Die Weichenverbindung A45 / A46 bieten eine zusätzliche dispositive Weichenverbindung zwischen den Gleisen A31 und A33. Diese Weichenverbindung kreuzt ebenfalls die wasserseitige Kranbahnschiene.

Um eine gegenseitige Gefährdung auszuschließen, ist eine Schlüsselabhängigkeit hergestellt, die den Kranbetrieb bei frei bedienbaren Weichen A45 / A46 verhindert.

3.1.3. Weichen sind verschlossen

Wenn die Weichen A44, A45 oder A46 im verschlossenen Zustand von den Rangierpersonalen vorgefunden werden und das Umstellen in die Rechtslage erforderlich ist, müssen die Rangierpersonale Weisung des Hafenmeisters unter der Nummer 03375 / 671 – 113 einholen. Eine Bedienung und somit das Aufheben des Verschlusses ist nur einem besonderen Personenkreis gestattet.

Im **unverschlossenen Zustand** sind die Weichen für die Rangierfahrt mit den dafür vorgesehenen Umstellvorrichtungen zu bedienen.

4. Bahnübergänge

1	2	3	4	5
Gleis	Bezeichnung	Kennzeichnung	Sicherung	Besonderheiten
Südhafen				
A10 A11	Feuerwehrstraße	ohne	Übersicht*)	
A21 A22	Feuerwehrstraße zur Kippe I	Andreaskreuz		Rundumleuchte (BÜ derzeit gesperrt)
A21 A22	Straße zum Baustoffumschlagplatz	Andreaskreuz		zusätzlich Stoppschild
A21 A25	Hauptüberfahrt	Andreaskreuz		zusätzlich Stoppschild
A26 A27	Überfahrt Holzlagerplatz	ohne		zusätzlich Warnelemente
Nordhafen				
A 30	Zufahrtstraße zur Halle	Andreaskreuz	Übersicht*)	Zusätzlich Stoppschild
A 30	Fahrüberwege 2 x Ansiedler		Postensicherung	geschob. Rabt in Richtung A31/A32
A 31 A 32 A 33	Umfahrungsstraße Kranbahn	Andreaskreuz	Übersicht*)	Stoppschild / Spiegel

An den Zufahrten zum Betriebsgelände stehen Zeichen in Anlehnung an Zeichen 201 - Andreaskreuz - mit dem Zusatzzeichen 1008-32 „**Hafengebiet Schienenfahrzeuge haben Vorrang**“.

*) Die Übersicht auf die Bahnstrecke ist vorhanden, wenn die Wegbenutzer bei richtigem Verhalten auf Grund der Sichtverhältnisse die Bahnstrecke so weit und in einem solchen Abstand übersehen können, dass sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können.

5. Belastbarkeit des Oberbaues

Der Oberbau der Infrastruktur kann Fahrzeuge bis zu einer Radsatzlast von 22,5 t aufnehmen.

6. Aufbewahrung von Handverschlüssen und Sicherungsmitteln

Im Rangierergebäude (am Gleis A1 Höhe W 12) werden Sh 2 – Scheiben und nicht benötigte Hemmschuhe aufbewahrt.

7. Signalanlagen

Die Infrastruktur der LUTRA GmbH ist über die vom Elektronischen Stellwerk (ESTW) Grünauer Kreuz West (BGKW) fernbedienten Weichen 53 und 51 mit dem Bahnhof Königs Wusterhausen verbunden.

Im Bereich der Weiche 51 befindet sich die fernbediente doppelte Gleissperre 52.

Alle weiteren Weichen innerhalb der Infrastruktur der LUTRA GmbH sind mechanisch ortsbedient. Die Gleise A3 bis A8 sind mit Rangiersignalen (Ra11b) ausgerüstet. Als Fahrtbegrenzung aus der Infrastruktur in Richtung Bahnhof stehen 20 Meter vor dem Grenzzeichen der Weiche 51 die Sperrsignale 30X (Südhafen) und 31X (Nordhafen) mit den möglichen Signalbegriffen Hp0 und Hp0 + Ra12 [Bedienung durch den örtlichen zuständigen Fahrdienstleiter (özf) des ESTW BGKW].

Die Sperrsignale stehen im Eigentum der DB Netz AG.

Auf die Beleuchtung der Weichen- und Gleissperrsignale der Infrastruktur der LUTRA GmbH wird verzichtet, da eine ausreichende Gleisfeldausleuchtung vorhanden ist.

8. Oberleitungsanlagen mit Schalter

Die errichtete Fahrleitungsanlage ist Eigentum des Infrastrukturinhabers LUTRA GmbH (Schnittstelle zur DB Netz AG bildet der Trenner).

Die Anlage ist derzeit ständig abgeschaltet und bahngeerdet.

9. Brücken, Durchlässe

Im Zugführungsgleis A 30 ist eine Brücke über den Nottekanal errichtet.

10. Telekommunikationsanlagen

Für die operative Betriebsdurchführung sind werkseigene Telefone zu folgenden Arbeitsplätzen geschaltet:

- Hafenmeister

11. Einfriedung und Tore

Das gesamte Gelände um die Infrastruktur ist eingefriedet. Gleistore sind nicht vorhanden. Die Montagehalle am Gleis A 27 ist durch ein Hallentor (Rolltor) verschlossen.

12. Beleuchtung und Lage der Schalter

Das Ein- und Ausschalten der Gleisfeldbeleuchtung erfolgt innerhalb der Geschäftszeiten der LUTRA GmbH über Dämmerungsschalter bzw. Schaltuhren.

Die Gleisfeldbeleuchtung bleibt täglich in der Zeit von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr ausgeschaltet. Vom Hafensteuerbüro ist eine Handschaltung möglich.

13. Betriebseinschränkungen

Die Rangierbewegungen während der Bereitstellung oder Abholung von Wagen durch EVU erfolgen nach Abstimmung mit dem Hafensteuermeister.

14. Verladeeinrichtungen

Südhafen

- Mobile Umschlagsgeräte (Mobilbagger mit Zwei- bzw. Mehrschalengreifern mit einem Volumen von bis zu 2,5 m³, Umschlagskapazität in Abhängigkeit der Gutarten, Umschlagsrichtungen und Waggontyp)

Nordhafen

- 2 Doppellenkerdrehwippkräne über den Gleisen A31 und A32 (Tragfähigkeit bis zu 20 t bzw. 45 t, Anbaugeräte Zweischalengreifer 7,5 m³, Hakenbetrieb oder Spreader mit Piggybag)
- Mobile Umschlagsgeräte (Mobilbagger mit Zwei- bzw. Mehrschalengreifern mit einem Volumen von bis zu 2,5 m³, Umschlagskapazität in Abhängigkeit der Gutarten, Umschlagsrichtungen und Waggontyp)

15. Sonstige Einrichtungen

- Zwischen den Gleisen 26 und 27 befindet sich ein Tankcontainer/Loktankstelle mit einem Fassungsvermögen von 10.000 l Dieselkraftstoff.
- Im Gleis 27 befindet sich eine Wartungsgrube für Triebfahrzeuge.

III. Nutzungsvorgänge

1. Verständigen des Infrastrukturinhabers über die Benutzung

Die Infrastruktur wird nach dem jeweils gültigen Nutzungsvertrag (einschließlich Anlagen), der zwischen Nutzer und Infrastrukturinhaber geschlossen werden muss, befahren. Der Infrastrukturinhaber wird durch das EVU von der Benutzung sowie von eventuellen Abweichungen verständigt. Im gegenseitigen Einvernehmen zwischen der LUTRA GmbH und EVU können im Bedarfsfall auch außerplanmäßige Bedienungsfahrten durchgeführt werden, wenn nicht betriebliche Gründe entgegenstehen.

2. Verwendung der Handverschlüsse, Abhängigkeiten

Rangierfahrten zwischen dem Bahnhof Königs Wusterhausen und den Wagenübergabestellen dürfen nur mit Zustimmung des özF Königs Wusterhausen durchgeführt werden.

Abhängigkeiten bestehen zwischen den Weichen A45/A46 und der kreuzenden Kranbahn. Die Besonderheiten für diese Weichenverbindungen sind unter II. Punkt 3.1. dieses Dokumentes beschrieben.

3. Nutzung der Infrastrukturanlagen, Zuständigkeiten

Die Betriebsführung bis zu den Übergabestellen obliegt dem EVU. Die Nutzungen erfolgen als Rangierfahrten. Die Rangierfahrten des EVU sind mit einem Lokführer bzw. Lokrangierführer (Lrf) und im Bedarfsfall mit weiteren Betriebseisenbahnern besetzt. Die Mitarbeiter des EVU sind vor der Erstbedienung der Infrastruktur in die Aufgaben örtlich einzuweisen und zu prüfen.

Zur Koordination der Rangierfahrten innerhalb der Infrastruktur der LUTRA verständigen sich die zuständigen Triebfahrzeugführer der EVU während der Besetzungszeiten der LUTRA mit dem Hafensekretär der LUTRA GmbH.

Außerhalb der Besetzungszeiten verständigen sich die Triebfahrzeugführer der EVU untereinander über die beabsichtigten Rangierbewegungen.

Die Nutzungsfahrten aus dem Bahnhof Königs Wusterhausen zur Übergabestelle werden auf den Gleisen 4 – 7 des Bahnhofs Königs Wusterhausen gebildet und verkehren als gezogene oder geschobene Rangierfahrten.

Nach der Vorbereitung der Rangierfahrt im Bahnhof meldet der zuständige Triebfahrzeugführer bei dem Hafensekretär der LUTRA GmbH die Rangierfahrt an. Der Hafensekretär legt die Benutzung der jeweiligen Gleise in der Übergabestelle fest.

Nach erfolgter Abstimmung der LUTRA GmbH verständigt der Triebfahrzeugführer des EVU den özF Königs Wusterhausen über die beabsichtigte Rangierfahrt in den Nord- bzw. Südhafen.

Der özF erteilt nach Erfüllung der betrieblichen Voraussetzungen die Zustimmung im Regelfall mittels Signal Ra12. Die Zustimmung gilt bis zum Standort der Sperrsignale der Gegenrichtung (30X bzw. 31X).

Die Weiterfahrt auf der Infrastruktur der LUTRA GmbH hat unter besonderer Aufmerksamkeit zu erfolgen. Es ist stets davon auszugehen, dass die Gleise besetzt sind. Für die richtige Stellung und Endlage der zu befahrenen Handweichen im Bereich des Hafens ist der für die Fahrwegbeobachtung zuständige Betriebseisenbahner der Rangierfahrt verantwortlich.

Die beabsichtigte Fahrt aus dem Hafen zum Bahnhof Königs Wusterhausen teilt der zuständige Triebfahrzeugführer des EVUs dem Hafenmeister mit.

Nach dessen Zustimmung darf der Fahrweg für die Rangierfahrt bis zum Sperrsignal 30X bzw. 31X eingestellt werden. Die Rangierfahrt in den Bahnhof Königs Wusterhausen ist anschließend mit dem özF zu vereinbaren.

Abgestellte Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigtes Bewegen zu sichern. An die abzuholenden Fahrzeuge ist erst heranzufahren, nachdem festgestellt wurde, dass sie festgelegt sind. Die Festlegemittel sind erst zu entfernen bzw. Handbremsen erst zu lösen, wenn gekuppelt ist. Vor der Rangierfahrt ist durch den zuständigen Triebfahrzeugführer zu prüfen, ob alle ausgelegten Hemmschuhe entfernt wurden.

4. Besonderheiten bei Nichtbesetzung des Hafens

EVU dürfen bei Nichtbesetzung des Hafens eigenverantwortlich die Infrastruktur befahren.

Sollen außerhalb der Besetzungszeiten der LUTRA GmbH die Gleisanlagen der LUTRA befahren werden, ist dies vorher mit der LUTRA GmbH abzustimmen.

Außerhalb der Besetzungszeiten der LUTRA GmbH sind alle Rangierfahrten in und aus dem Hafen direkt mit dem özF Königs Wusterhausen zu vereinbaren.

5. Rangierverbote

Erfordert die örtliche Rangiertechnologie das gleichzeitige Rangieren mehrerer Rangierabteilungen in einem Bereich, hat eine konkrete Abstimmung zwischen den Triebfahrzeugführern aller beteiligten Rangierabteilungen zu erfolgen. Um eine gegenseitige Gefährdung von Rangierfahrten auszuschließen, bestehen folgende Rangierverbote:

Solange die Fahrt zugelassen ist in / aus Gleis	sind Rangierfahrten verboten im Gleis / in Richtung über ... hinaus	eine Einhaltung des Rangierverbotes überwacht
A 1	A 30 über Sperrsignal 31X	özF BGKW
A 30	A 1 über Sperrsignal 30X	özF BGKW

6. Warnen von Mitarbeitern

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

7. Prüfen der Infrastrukturanlagen

Der für die Fahrwegbeobachtung zuständige Betriebseisenbahner prüft während der Rangierfahrt die befahrenen Gleisanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich

- Befahrbarkeit
- Freisein des Regellichtraums

Sollen ortsgestellte Weichen gegen die Spitze befahren werden, hat der für die Fahrwegbeobachtung verantwortliche Betriebseisenbahner vorher die richtige Stellung und Endlage dieser Weichen festzustellen.

8. Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Bedienungsfahrt ist innerhalb der Infrastruktur der LUTRA GmbH vorsichtig und mit höchstens 10 km/h durchzuführen.

Weitere Abweichungen sind örtlich durch Signale gekennzeichnet.

9. Rangierseite

Die Rangierseite ist zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter festzulegen, wenn nicht mit Rangierfunk gefahren wird.

10. Bremsen beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Die maßgebliche Neigung der Gleise A3 bis A7 (WÜST Südhafen) sowie A31 und A32 (WÜST Nordhafen) beträgt 1,5 ‰.

Die Gleise A1 und A30 weisen eine Neigung von 11,6 bzw. 26‰ auf. Alle Fahrten von und zu den Ladestellen sind luftgebremst durchzuführen. Es sind sämtliche Wagen an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

In dem Gleis A1 und den Neigungsabschnitten der Brückenrampe des Gleises 30 dürfen Wagen, auch vorübergehend, nicht abgestellt werden.

11. Befahren von Bahnübergängen

Alle Bahnübergänge innerhalb der Infrastruktur der LUTRA GmbH sind nicht technisch gesichert. Die Bahnübergänge dürfen mit Rangiergeschwindigkeit befahren werden. Die Sicherung erfolgt durch die Übersicht*).

Vor jedem BÜ ist durch den Triebfahrzeugführer Signal Zp 1 zu geben.

Für die Überwege am Gleis A30 gilt folgende **Besonderheit**:

Bei Rangierfahrten im Gleis A30 in Richtung der Gleise A31 / A32 / A33 und in der Gegenrichtung ist vor den Überwegen anzuhalten. Vor der Weiterfahrt sind die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 zu warnen. Bei einer geschobenen Rangierfahrt muss der Mitarbeiter auf dem Fahrzeug an der Spitze die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf der Triebfahrzeugführer den Bahnübergang mit Schrittgeschwindigkeit befahren.

** Die Übersicht auf die Bahnstrecke ist vorhanden, wenn die Wegbenutzer bei richtigem Verhalten auf Grund der Sichtverhältnisse die Bahnstrecke so weit und in einem solchen Abstand übersehen können, dass sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können.*

12. Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen innerhalb der Infrastruktur der LUTRA GmbH ist verboten.

13. Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Das Sichern von Fahrzeugen erfolgt nach VDV 757 Teil B in der Fassung Aktualisierung 10.

14. Sonstige Regelungen der Infrastrukturnutzung

14.1 Aufgaben des Infrastrukturinhabers bei der Nutzung von zwei oder mehreren EVU

Fahrten mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf der Infrastruktur regelt die LUTRA GmbH in eigener Zuständigkeit.

14.2 Sonstige Aufgaben

14.2.1 Nutzungszeiten

Die LUTRA GmbH verständigt alle Beteiligten über die festgelegte Nutzungszeit.

14.2.2 Unregelmäßigkeiten

Die LUTRA GmbH meldet alle Beschädigungen der Infrastrukturanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, ohne Vorliegen eines Notfalls schriftlich - vorab mündlich (fernmündlich) an die EVU. Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU ereignet haben und dabei bekannt geworden sind. Durch die EVU sind dementsprechend entstandene Beschädigungen bzw. Unregelmäßigkeiten, die auf der Infrastruktur aufgetreten sind, der LUTRA GmbH zu melden. Gefährliche Ereignisse im Bahnbetrieb, bei denen Mitarbeiter, Fahrzeuge oder Anlagen der DB AG und/oder der EVU beteiligt sind, sind der Unfallmeldestelle zu melden. Das Notfallmanagement obliegt dem Infrastrukturbetreiber.

14.2.3 Rangierwege

Die Rangierwege werden durch die LUTRA GmbH verkehrssicher gehalten. Abweichende Zustände sind durch die EVU schriftlich mitzuteilen.

14.2.4 Beleuchtung

Die LUTRA GmbH stellt sicher, dass bei Dunkelheit die Beleuchtung funktionsfähig ist.

14.2.5 Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Auf jedem Triebfahrzeug sind 4 Hemmschuhe mitzuführen.

IV. Notfallmanagement

1. Das Notfallmanagement für die Infrastruktur nimmt war:

Unfallmeldestelle: Hafenmeister LUTRA GmbH 03375 / 671 - 113

Sollte auf der Infrastruktur der LUTRA GmbH ein Unfall auftreten, so wird dieser vom Eisenbahnbetriebsleiter bzw. dessen Vertreter aufgenommen und untersucht. Bei Beteiligung dritter EVU ist nach Bekanntgabe ein verantwortlicher Vertreter des EVU abzufordern. Die Entscheidung, ob an der Untersuchung teilgenommen wird, trifft ein Verantwortlicher des entsprechenden EVU.

Die Aufgaben der Betriebseisenbahner sind in der Unfallmeldetafel I aufgeführt. Die Unfallmeldetafel I ist als Anlage beigefügt.

2. Der Landeseisenbahnaufsicht sind Ereignisse entsprechend der Unfallmeldetafel III durch den Infrastrukturbetreiber eilig zu melden. Alle anderen Ereignisse sind der Landeseisenbahnaufsicht innerhalb von 5 Tagen mittels Unfallmeldeblatt zu melden. Der Landeseisenbahnaufsicht ist auf Anforderung ein Unfalluntersuchungsbericht zuzusenden.

Mit Inkrafttreten dieser Bedienungsanweisung tritt die Bedienungsanweisung mit Gültigkeit ab 01.07.2021 außer Kraft.

Bei der Aufstellung haben mitgewirkt:

Königs Wusterhausen, 22.04.2024

LUTRA GmbH

Fiedler
Geschäftsführer und Eisenbahnbetriebsleiter

.....
Unterschrift

Günther
stellv. Eisenbahnbetriebsleiter

.....
Unterschrift

zugestimmt:

Berlin,
Landeseisenbahnaufsicht Land Brandenburg

i. A.

ANLAGE 7 (Stand 23.06.2021)

Seite 17 von 19

Anlage 7.1 zur Anweisung

LUTRA GmbH

(Unternehmen / Infrastruktur)

Unfallmeldetafel I

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen)

Telefon: 03375-671 113 oder **Telefon:** 03375 / 671 - 0

Mobil: 0170 / 4880045

Funk Kanal:

Unfallmeldestelle des EVU nach Meldetafel 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 Eisenbahnbetriebsleiters / Einsatzleiters:

Spuren und Beweisstücke sichern

Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

Eintreffende Helfer einweisen

Für Absperrung sorgen

Untersuchenden Stellen Auskunft geben

Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

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

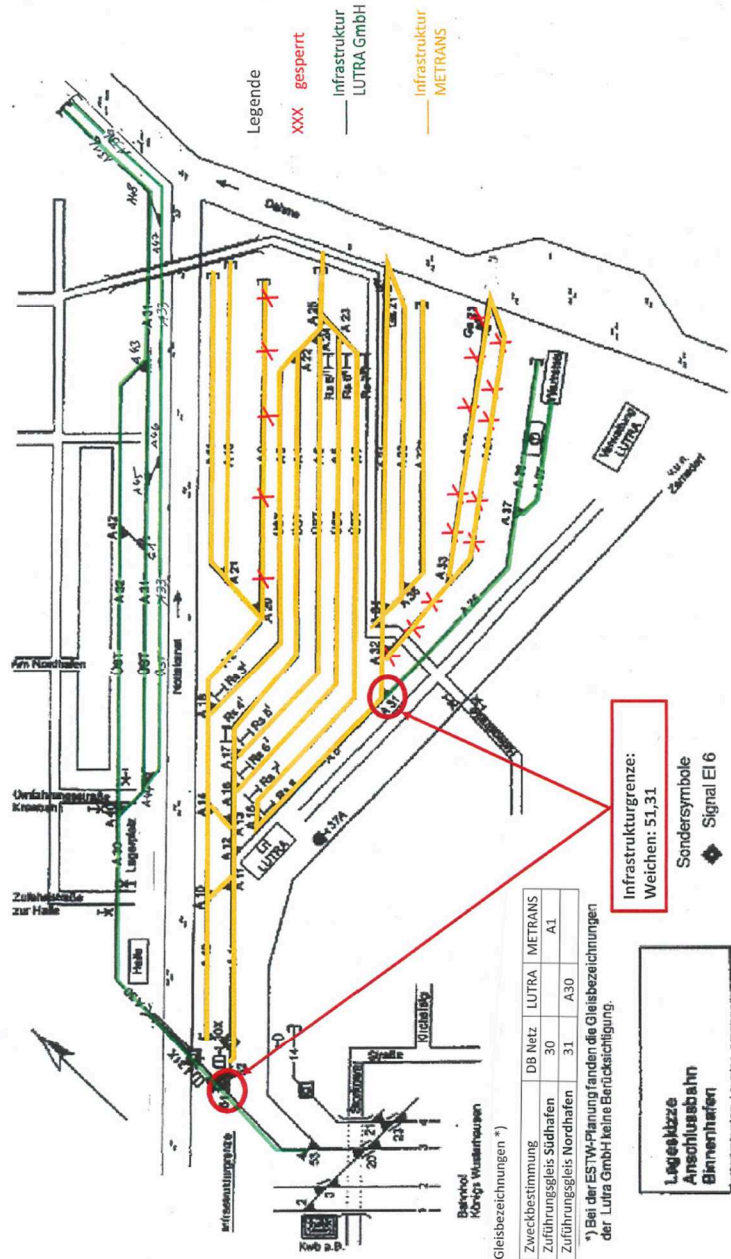
ANLAGE 7 (Stand 23.06.2021)

Seite 18 von 19

Anlage 7.2 zur Anweisung

Schematischer Gleislageplan LUTRA GmbH (Hafen KW)

Stand: 01.01.2024



ANLAGE 7 (Stand 23.06.2021)

Seite 19 von 19

Anlage 7.3 zur Anweisung

Schematischer Gleislageplan Bahnhof Königs Wusterhausen

