Anlagen der Lutra GmbH

(Dokumente nach Änderungen des Eisenbahnrechts)

zum Vertrag vom _____

zwischen der

LUTRA GmbH

und der

_____

1. Havarieplan (Unfallmeldeplan Anschlussbahn)
2. Zugangsberechtigte
3. Leistungen
4. Preisliste (auf Anfrage)
5. Nutzungsbedingungen Allgemeiner Teil
6. Nutzungsbedingungen Besonderer Teil
7. Bedienanweisung

7a. Lageskizze Anschlussbahn Binnenhafen Königs Wusterhausen

7b. Lageskizze Bahnhof Königs Wusterhausen

ANLAGE 1 (Stand 15.12.2013)

Havarieplan
(Unfallmeldeplan Anschlussbahn)

Unfallmeldestelle der Anschlussbahn: Hafenmeister	Tel.: (03375) 67 11 13
DB Schenker Rail - Unfallmeldestelle	Tel.: (030) 297 10 93
Bundesgrenzschutz	Tel.: (030) 297 20 429
örtlich zuständiger Fahrdienstleiter	Tel.: (030) 297 40 612
Transportmanagement Ost Koordinator Notfallapparat	Tel.: (030) 297 41 805

Leiter der Unfallstelle:
- Unfall mit Eigenfahrzeug und Eigenpersonal - Anschlussbahnleiter oder Vertreter

- Unfall mit Fremdfahrzeug und Fremdpersonal - ...

Bei allen Ereignissen ist, soweit erforderlich, in der angegebenen Reihenfolge folgendes zu tun:

Lfd.Nr.	**Maßnahmen**	**zu erledigen durch:**
	A - Sofortmaßnahmen	
1.	Schutz der Unfallstelle veranlassen, falls erforderlich Unfallruf bzw. Gefahrensignal geben, außerdem Gleis bzw. Gleise sperren Leiter der Unfallstelle informieren	Rangierleiter, Triebfahr-zeugführer
2.	Bergung Verunglückter veranlassen (vorgefundene Lage örtlich kennzeichnen)	Rangierleiter, Triebfahr-zeugführer
3.	Beseitigen von Gefahrenstellen veranlassen (z. B. Aus- oder Umschalten von Starkstrom, Gas, Wasser- und Dampfleitungen, Schließen von Brandtüren	Leiter der Unfallstelle
4.	Aufbewahrungsort für Handfeuerlöschgeräte, Ret-tungskästen, Krankentragen, Decken, Arbeitsgeräte	Hafenmeister

B - Eilige Meldungen

5. Unfallmeldestelle: (03375) 67 11 13

6. Hafen- und Eisenbahnbetriebsleiter Werner, Frank
Fr.-Engels-Straße 22, 15758 Zernsdorf
privat - (03375) 20 13 35
dienstl. - (03375) 67 11 90 oder (0177) 21 31 203

7. Geschäftsführer Schuster, Reinhard
dienstlich - (0177) 21 31 201
dienstlich - (03375) 67 11 20

8. Erforderliche Rettungs- und Arbeitskräfte,
Geräte und Hilfsmittel an der Unfallstelle nutzen.

C -Herbeirufen von Hilfe

9.

Krankenhaus	Telefon: 288-0
Rettungsleitstelle	Telefon: **0355 / 632 0**
Feuerwehr	Telefon: 112
Polizei	Telefon: 110 oder (03375) 270 - 0

D - Verständigung des Bedienungs- und Anschlussbahnhofes

10. Bei Ereignissen mit DB-Fahrzeugen, — Leiter Unfallstelle
Meldung innerhalb von 30 min. an örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (030) 297 40 612 und Transportmann. Ost Koordinator Notfallapp.(030) 297 41 805 bzw. Unfallstelle — Hafenmeister
mit folgenden Angaben: Zeit und Ort, bei höhengleicher Kreuzung ist die Art der Sicherung**,** betroffene Rabt., Hergang und mutmaßliche Ursache, Folgen, Tote, Verletzte, Sachschaden, unbefahrbare Gleise, Anzahl der entgleisten oder beschädigten Fahrzeuge und ob Hilfszug oder Dienststellen der DB (SFm, Bzw, Ra, Bw, Wa u. a.) für die Hilfsleistung erforderlich sind.

E - Andere eilige Meldungen

11. Folgende Ereignisse: Leiter der Unfallstelle

- Tod eines oder mehrerer Menschen
- erhebliche Gesundheitsschädigungen einer oder mehrerer Menschen
- Massenunfall
- erhebliche Gefahr für das Lebens oder erhebliche Gefahr für die Gesundheit von Menschen
- Brand oder Explosion
- unmittelbarer Brand
- oder Explosionsgefahr
- bedeutender wirtschaftlicher Schaden

sind zu melden an:

Berufsgenossenschaft	(030) 85 301 -0
Eisenbahnbundesamt	(030) 77 007 - 0

über Polizei ((03375) 270 – 0 ist die Staatsanwaltschaft anzufordern

12. Havarien von Kesselwagen oder Behältern, bei denen durch das Auslaufen des Inhalts die Gefahr einer Verseuchung des Grundwassers besteht, meldet an: Leiter der Unfallstelle

- Wasserschutzpolizei	(0355) 49 37 26 04

ANLAGE 2 (Stand 15.12.2013)

Zugangsberechtigte

Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur ergibt sich aus § 14 Abs. 2 Nr. 1 - 4 und § 14 Abs. 3 Nr. 1 - 4 AEG. Zugangsberechtigt sind im Einzelnen:

A. Eisenbahnunternehmen

1. inländische EVU
2. internationale Gruppierungen[1]
3. ausländische Eisenbahnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen
   a) EVU mit Sitz in einem Mitgliedstaat[2]
   b) sonstige ausländische Eisenbahnen und EVU
      aa) Zulassung des EVU in einem anderen Mitgliedstaat[3]
      bb) Vorliegen einer zwischenstaatlichen Vereinbarung

B. Inländische Frachtunternehmen[4]

C. Aufgabenträger und Behörden

1. Eisenbahnbundesamt
2. Landesamt für Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg

---

[1] Internationale Gruppierung = Verbindung von mind. zwei EVU mit Sitz in verschiedenen Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaften, deren Geschäftstätigkeit darin besteht, grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen zwischen den Mitgliedsstaaten zu erbringen. Das Zugangsrecht gilt nur für die grenzüberschreitenden Verkehre.

[2] Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Dänemark, Irland, Vereinigtes Königreich, Griechenland, Portugal, Spanien, Finnland, Österreich, Schweden, Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn, Zypern. Ausgenommen sind EVU, die ausschließlich Schienenpersonennahverkehrsleistungen anbieten. Der Zugang besteht zunächst für den grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr, den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf dem Transeuropäischen Schienengüternetz und ab **1. Januar 2007** für den gesamten Güterverkehr.

[3] EVU ist nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der EU oder des EWR (Island, Liechtenstein, Norwegen) zum Eisenbahnverkehr zugelassen und auch ein deutsches EVU hat in dem anderen Staat ein Recht auf diskriminierungsfreien Zugang.

[4] Inländisches Frachtunternehmen = Unternehmen mit Sitz im Inland, die Güter durch ein EVU befördern lassen wollen.

ANLAGE 3 (Stand 15.12.2013)

Umfang der Leistungen der Lutra GmbH

Bereitstellung von Gleisen:

- Zuführungsgleise (A1, A 30)
- Bereitstellungsgleise (A2, A3, A4, A5, A6, A7, A 8, A 27)
- Ladegleise (A9, A10, A11, A21, A22, A22a, A23, A24, A25, A 26, A30, A31, A32)
- Abstellgleis für Zugloks (A 12)
- Tankstelle (Einrichtung für die Brennstoffaufnahme DK, zu erreichen über Gleise A26, A27)

Bereitstellung von Dieselkraftstoff

ANLAGE 5 (Stand 15.12.2013)

Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen der Lutra GmbH
Allgemeiner Teil

§ 1 Zweck und Geltungsbereich 2

Allgemeine Zugangsvoraussetzungen 2
§ 2 Genehmigung 2
§ 3 Haftpflichtversicherung 3
§ 4 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis 3
§ 5 Anforderungen an die Fahrzeuge 3
§ 6 Sicherheitsleistung 4

Benutzung der Eisenbahninfrastruktur 4
§ 7 Allgemeines 4
§ 8 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens 5

Nutzungsentgelt 5
§ 9 Bemessungsgrundlage 5
§ 10 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge 5
§ 11 Umsatzsteuer 5
§ 12 Zahlungsweise 5
§ 13 Aufrechnungsbefugnis 6

Rechte und Pflichten der Vertragsparteien 6
§ 14 Grundsätze 6
§ 15 Information zu den vereinbarten Nutzungen 6
§ 16 Störungen in der Betriebsabwicklung 7
§ 17 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis 7
§ 18 Mitfahrt im Führerraum 7
§ 19 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur 8
§ 20 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen 8

Haftung 8
§ 21 Grundsatz 8
§ 22 Mitverschulden 8
§ 23 Haftung der Mitarbeiter 9
§ 24 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher 9
§ 25 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung 9

Gefahren für die Umwelt 9
§ 26 Grundsatz 9
§ 27 Umweltgefährdende Einwirkungen 9
§ 28 Bodenkontaminationen 10
§ 29 EIU als Zustandsstörer 10

§ 30 Gegenseitigkeit 10

Verzeichnis Abkürzungen 11

§ 1
Zweck und Geltungsbereich

(1) Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (im folgenden „NBS-AT“) gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich den diskriminierungsfreien Zugang zu Serviceeinrichtungen und die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.

(2) Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der Lutra GmbH und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

(3) Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (im folgenden „EVU“) haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und der Lutra GmbH.

(4) Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

(5) Die NBS-AT erfassen die Nutzung der Serviceeinrichtung durch Eisenbahnfahrzeuge (Züge, Rangierabteilungen, Fahreinheiten usw.)

Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

§ 2
Genehmigung

(1) Bei Abschluss eines Nutzungsvertrages weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (im folgenden „AEG“) oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen.

(2) Bei Abschluss eines Nutzungsvertrages weist der Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder

- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemein schaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teil nahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen.

(3) Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann die Lutra GmbH die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.

(4) Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung teilt das EVU der Lutra GmbH unverzüglich schriftlich mit.

§ 3
Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss eines Nutzungsvertrages weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpflV) vom 21. Dezember 1995 [Bundesgesetzblatt (im folgenden „BGBl.“) I S. 2101] nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der Lutra GmbH unverzüglich schriftlich an.

§ 4
Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

(1) Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung [Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (im folgenden „EBO“)/ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (im folgenden „ESBO“) bzw. Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (im folgenden „BOA“/ Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (im folgenden „EBOA“)] erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

(2) Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis [z. B. gemäß Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (im folgenden „VDV“) -Schrift 753].

(3) Die Lutra GmbH vermittelt (selbst oder durch Dritte) dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Es kann hierfür ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen. Ist das EVU hierzu in der Lage, kann es seinem Personal die erforderliche Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

§ 5
Anforderungen an die Fahrzeuge

(1) Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des § 4 Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (im folgenden „KonVEIV“) verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.

(2) Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

(3) Das EVU weist das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß § 6 Abs. 1 und Abs. 2 auf Verlangen der Lutra GmbH nach.

§ 6
Sicherheitsleistung

(1) Die Lutra GmbH macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.

(2) Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen

- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
- bei Antrag auf Einleitung eines Insolvenzverfahrens.

(3) Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden durchschnittlichen Monatsentgeltes abzustellen.

(4) Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.

(5) Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

§ 7
Allgemeines

(1) Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.

(2) Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die Betriebsvorschriften der Lutra GmbH, insbesondere die Bedienungsanweisung. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Fahrplanunterlagen, Bahnhofsfahrordnungen, Lage- und Abstellpläne) stellt die Lutra GmbH dem EVU gegen Empfangsbestätigung zur Verfügung. Es kann dabei nur insoweit gesonderten Ersatz seiner Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen der Lutra GmbH sind.

(3) Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der Lutra GmbH auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

§ 8
Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, kann die Lutra GmbH im Rahmen des § 10 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (im folgenden „EIBV“) mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:

a) Die Lutra GmbH nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.

b) Die Lutra GmbH kann abweichend von Buchstabe a einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Es muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

Nutzungsentgelt

§ 9
Bemessungsgrundlage

(1) Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Serviceeinrichtung und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze der Lutra GmbH.

(2) Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen kann die Lutra GmbH ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes verlangen.

§ 10
Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen der Lutra GmbH eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch die Lutra GmbH.

§ 11
Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der Lutra GmbH zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

§ 12
Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen 14 Tagen nach Rechnungsstellung auf ein von der Lutra GmbH zu bestimmendes Konto zu überweisen.

§ 13
Aufrechnungsbefugnis

Der Vertragspartner der Lutra GmbH kann gegen Forderungen der Lutra GmbH nur aufrechnen, wenn seine Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

§ 14
Grundsätze

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.

(2) Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.

(3) Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

§ 15
Information zu den vereinbarten Nutzungen / Zugfahrten

(1) Die Lutra GmbH stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),

b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.

c) die Position des Zuges (nur auf Anfrage)

(2) Das EVU stellt sicher, dass die Lutra GmbH zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

a) die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung),

b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (im folgenden „GGVSE“)/ Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (im folgenden „RID“) und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),

c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

§ 16
Störungen in der Betriebsabwicklung

(1) Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die Lutra GmbH und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die Lutra GmbH unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.

(2) Die Vertragsparteien bemühen sich unverzüglich um die Beseitigung der Störung.

(3) Zur Beseitigung der Störung wendet die Lutra GmbH die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU auf Verlangen gegen Kostenerstattung zugänglich gemacht.

(4) Zur Beseitigung der Störung kann die Lutra GmbH innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll Nutzungen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Konfliktbewältigung (§ 10 Abs. 6 EIBV) Vorrang eingeräumt werden.

(5) Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die benutzte Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch die Lutra GmbH jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z.B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

(6) Die Lutra GmbH hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

§ 17
Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Die Lutra GmbH hat auf seinem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale der Lutra GmbH Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

§ 18
Mitfahrt im Führerraum

(1) Die Lutra GmbH bzw. ihr dazu legitimiertes Personal dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß § 15 Abs. 3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.

(2) Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

§ 19
Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

Die Lutra GmbH ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert es die Zugangsberechtigten möglichst frühzeitig, gegebenenfalls auch fortlaufend. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

§ 20
Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

(1) Die Lutra GmbH ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Es führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

(2) Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben können, informiert die Lutra GmbH das EVU unverzüglich.

(3) Die Lutra GmbH kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Sie informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (z.b. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet)

Haftung

§ 21
Grundsatz

(1) Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Nutzungsbedingungen [AT/Besonderer Teil (im folgenden „BT“)] oder die AGB der Lutra GmbH keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

(2) Die Lutra GmbH haftet grundsätzlich nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.

(3) Die Haftung der Lutra GmbH für den Ersatz von Sachschäden ist ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Lutra GmbH bzw. einem für sie handelnden Vertreter Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Die Lutra GmbH kann im Besonderen Teil ihrer Nutzungsbedingungen zur Höhe des Haftungsausschlusses oder in ihren AGB eine abweichende Regelung treffen.

§ 22
Mitverschulden

§ 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen – § 13 Haftpflichtgesetz (im folgenden „HPflG“) gelten entsprechend.

§ 23
Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur der Vertragspartei selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

§ 24
Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei der Lutra GmbH oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

§ 25
Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung aufgrund unabwendbarer Ereignisse liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien nichts anderes vereinbart ist. Dies gilt entsprechend bei solchen Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt hiervon unberührt.

Gefahren für die Umwelt

§ 26
Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

§ 27
Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen Wasser gefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der Lutra GmbH zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen der Lutra GmbH notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

§ 28
Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die Lutra GmbH die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach § 24.

§ 29
Lutra GmbH als Zustandsstörerin

Ist die Lutra GmbH als Zustandsstörerin zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der Lutra GmbH entstehenden Kosten. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach § 24.

§ 30
Gegenseitigkeit

Verwendet ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie der Zugangsberechtigte tätiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen (im folgenden „EIU“) (drittes EIU) Nutzungsbedingungen, die ganz oder teilweise von Nutzungsbedingungen (AT/BT) der Lutra GmbH abweichen, so kann die Lutra GmbH, wenn ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie es selbst tätiger Zugangsberechtigter die Eisenbahninfrastruktur dieses dritten EIU nutzt, dessen Nutzungsbedingungen zu jedem Zeitpunkt ganz oder teilweise an die Stelle seiner eigenen Nutzungsbedingungen (AT/BT) setzen (z.B. in Schaden- und Haftungsfällen).

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnungen über den Bau und Betrieb von Anschluss-bahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e.V.	Eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnungen über den Bau und Betrieb von Anschluss-bahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
HPflG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperatibilitätsver-ordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
z. B.	zum Beispiel

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der Lutra GmbH Besonderer Teil

Inhaltsverzeichnis:

§ 1	Eisenbahninfrastruktur der Lutra GmbH	1
§ 2	Anlagennutzung	2
§ 3	Besetzungszeiten des Hafens	3
§ 4	Antrag und Verfahren	3
§ 5	Betriebsführung	3
§ 6	Fertigstellung von Zügen	4
§ 7	Ansprechpartner	4
§ 8	Weitere Leistungen der Lutra GmbH	4
§ 9	Entgelte und Entgeltgrundsätze	4
§ 10	Stornokosten	4
§ 11	Höhere Gewalt und Betriebsstörungen	5
§ 12	Notfälle	5
§ 13	Abfallentsorgung	5
§ 14	Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten	5
§ 15	Gesamtschuldnerische Haftung	6
§ 16	Getrennte Rechnungslegung, organisatorische Trennung, unabhängige Entscheidung	6
§ 17	Veröffentlichungen	6

§ 1
Eisenbahninfrastruktur der Lutra GmbH

(1) Die Eisenbahninfrastruktur der Lutra GmbH umfasst die folgenden Bestandteile:

- Zuführungsgleise (A1, A 30)
- Bereitstellungsgleise (A2, A3, A4, A5, A6, A7, A 8, A 25, A31, A32)
- Ladegleise (A9, A10, A11, A21, A22, A22a, A23, A24, A27, A 26, A30, A31, A32)
- Abstellgleis (A 12)
- Tankstelle (Einrichtung für die Brennstoffaufnahme DK, zu erreichen über Gleise A1, A8, A25, A26, A27)

(2) Im Einzelnen kann die Eisenbahninfrastruktur der Lutra GmbH wie folgt genutzt werden:

- Zuführungsgleise: Verbringung der Züge, Wagen, Einzelwagen, Wagengruppen oder Triebfahrzeuge von und zum Hafen.

- Bereitstellungsgleise: Bereitstellung von Zügen, Wagen, Einzelwagen, Wagengruppen oder Triebfahrzeugen zur Vor- und Nachbereitung von Hafenprozessen.

- Ladegleise: Die Nutzung des Ladegleises dient zum Zwecke der Be- und Entladung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen. Im Rahmen des Ladevorgangs sind die notwendigen technischen Verrichtungen (z.B. Kuppeln, Schlauchen und vereinfachte Bremsprobe) vorzunehmen.

- Abstellgleis: Das Abstellgleis dient zum vorübergehenden Parken von Wagen oder Loks, soweit diese nicht unmittelbar zur Vorbereitung, Nachbereitung oder Durchführung von Hafenprozessen genutzt werden.

Die zweckentfremdete Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist entgeltpflichtig.

§ 2
Anlagennutzung

(1) Die Benutzung der Anlagen der Lutra GmbH ist nur nach dem schriftlichen Abschluss eines Nutzungsvertrages und nach vorheriger Einweisung erlaubt. Die Gestattung zur Nutzung der bereitgestellten Anlagen bezieht sich grundsätzlich nur auf Mitarbeiter des Zugangsberechtigten. Die Nutzung durch vom Zugangsberechtigten beauftragte Dritte ist nur nach entsprechender Genehmigung durch die Lutra GmbH zulässig.

(2) Die mit dem Zugangsberechtigten zur Nutzung vereinbarten Anlagen stehen diesem an den vereinbarten Arbeitstagen zu den vereinbarten Nutzungszeiten zur Verfügung.

(3) Vor der Benutzung der Infrastruktur hat sich der Zugangsberechtigte schriftlich anzumelden (regelmäßig mind. 5 Werktage im Voraus, es sei denn die Parteien vereinbaren etwas anderes). Aus der Anmeldung mit der Zugliste müssen mindestens folgende Angaben hervorgehen:

- Anzahl der Güterwagen
- Ladungsgewicht
- Anzahl der Achsen
- Länge der Rangierfahrt
- Ankunft im Hafen (Datum/Zeit)
- Abfahrt aus dem Hafen (Datum/Zeit)
- Empfänger im Hafen
- die Rangierfahrt durchführendes EVU
- Kopie oder Fax der Zugliste
- beförderte Gutart
- NHM-Code
- Mitteilung Gefahrgut nach GGVS

Fehlende Angaben sind spätestens vor Nutzungsbeginn nachzureichen.

(4) Bevor das EVU mit der Rangierfahrt beginnt, hat der Rangierleiter/Triebfahrzeugführer zusätzlich zu der jeweils gültigen Bedienungsanweisung den Beginn der Rangierfahrt anzuzeigen; telefonisch (Telefon-Nr. siehe Vertrag) oder ggf. persönlich.

Folgende Angaben können bei der Anzeige verlangt werden:

- Name des EVUs
- Ladestelle/n im Hafen
- Anzahl der Waggons bei Zuführung und Abholung
- Anzahl der Achsen
- Ladungsgewicht
- Gutart.

(5) Das EVU darf erst mit der Rangierfahrt beginnen, wenn es nach der Anzeige eine Zustimmung – die formlos erteilt wird – erhalten hat.

(6) Der Rangierleiter/Triebfahrzeugführer hat das Ende der Rangierfahrt entsprechend obiger Verfahrensweise mitzuteilen.

(7) Die zum Schutz der Mitarbeiter, Anwohner, Anlagen und Einrichtungen von der Lutra GmbH erlassenen Ge- und Verbote, insbesondere die Hafenordnung und die Bedienungsanweisung sind zu beachten.

§ 3
Besetzungszeiten des Hafens

Der Zugang zum Hafen ist grundsätzlich täglich und durchgängig möglich.
Der Hafen hat aber nur eine nach BimschG genehmigte Betriebsszeit von Montag bis Freitag außer an Feiertagen zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr , das Hafenbüro ist grundsätzlich jedoch nur Montag bis Freitag von 6:00 bis 15:00 Uhr besetzt. Außerhalb der Besetzungszeiten bedarf der Zugang einer gesonderten Vereinbarung.

§ 4
Antrag und Verfahren

(1) Der Antrag auf Benutzung ist rechtzeitig durch das EVU oder sonstige Zugangsberechtigte bei der Lutra GmbH, Hafenstraße 18, 15711 Königs Wusterhausen zu stellen.

(2) Die Anträge werden nach der Reihenfolge des Eingangs bearbeitet. Entsprechend der Reihenfolge des Eingangs der Anträge werden die Kapazitäten vergeben. Im Übrigen gilt folgende Vorrangregel: Regelzüge mit festen Jahresfahrplantrassen haben Vorrang bei der Einfahrt bzw. Ausfahrt zur oder von der WÜST Hafen KW gegenüber Gelegenheitsverkehren mit Sonderfahrplan.

(3) Anträgen wird nur entsprochen, soweit Kapazitäten vorhanden sind und nur soweit die Zugangsberechtigten die Serviceeinrichtung Hafen nutzen wollen.

(4) Mit allen Zugangsberechtigten, deren Antrag entsprochen wurde, werden Nutzungsverträge abgeschlossen.

(5) Mit EVU's werden zusätzlich Bedienungsanweisungen abgeschlossen. Diese enthalten die örtlichen Besonderheiten des Hafens und sind die Grundlage für die Ordnung und Sicherheit in den Häfen.

(6) Eine Einweisung erfolgt vor Ort. Bei Streckenunkenntnis der Eisenbahninfrastruktur in der Serviceeinrichtung wird gegen Entgelt ein Lotse gestellt.

§ 5
Betriebsführung

(1) Der Gleisanschluss zweigt in km 57,870 vom Einfahrabschnitt des Bahnhofs Königs Wusterhausen mit der Weiche 53 (Anschlussweiche – alt W7) ab. Die Anschlussgrenze bildet der in Richtung des Infrastrukturanschlusses liegende Schienenstoß am Ende der Weiche 53 in Richtung Gleisanschluss. Das Schild mit der Aufschrift „Grenze der Anschlussbahn" steht in Richtung Gleisanschluss hinter dem Standort der Sperrsignale 30X bzw. 31X. Die Weiche 53 steht im Eigentum des Anschließers. Der Einfahrabschnitt [Strecke Grunow (Niederlausitz) – Königs Wusterhausen] ist durch entsprechende Stellung der Gleissperre 52 gegenüber der Anschlussbahn gesichert. Hinter der Anschlussweiche teilt sich der Gleisanschluss mit der Weiche 51 (alt 100/1) in den Nord- und Südhafen.

(2) Die Anschlussbahn verfügt über eine eigene Betriebsführung mit Trieb- und Zweiwegefahrzeugen sowie zwei Seilrangieranlagen.

(3) Die Zugangsberechtigten haben die Anweisungen des Rangiertriebfahrzeugführers des Eisenbahnverkehrsunternehmens Lutra GmbH jederzeit zu befolgen.

§ 6
Fertigstellung von Zügen

Spätestens zwei Stunden nach der Fertigstellung von Zügen und erfolgter Be- bzw. Entlademeldung haben die Zugangsberechtigten aus dem Hafen Königs Wusterhausen auszufahren.

§ 7
Ansprechpartner

Eine Übersicht der Ansprechpartner findet sich in der Bedienungsanweisung der Lutra GmbH.

§ 8
Weitere Leistungen der Lutra GmbH

(1) Das Leistungsangebot der Lutra GmbH umfasst die Bereitstellung von Dieselkraftstoff.
Zur Nutzung diese Angebotes ist es erforderlich, einen Vertrag über Kraftstofflieferung mit der Abteilung Materialwirtschaft abzuschließen.

(2) Die Lutra GmbH bietet als EVU Verschiebeleistungen von Ganzzügen und Wagengruppen vom/zum Bahnhof Königs Wusterhausen zur/von WÜST Hafen Königs Wusterhausen an.

Sofern nicht im jeweiligen Umschlagsvertrag enthalten, wird ebenfalls ein Umrangieren von Wagen und Wagengruppen innerhalb der Hafenbereiche angeboten.

§ 9
Entgelte und Entgeltgrundsätze

Die Anlagennutzung der Lutra GmbH ist kostenpflichtig. Die Höhe des Entgeltes ist in der Preisliste festgelegt. Diese kann auf Wunsch zugesandt werden. Die Preise der Entgeltlsite verstehen sich rein netto zuzüglich der jeweils gesetzlich gültigen Mehrwertsteuer, die in Rechnungen gesondert ausgewiesen wird.

Grundsätzlich erfolgt eine Berechnung je Wagen bzw. Lok, jeweils pro angefangene Stunde. Dabei unterscheidet die Lutra GmbH nach Gleiskategorien gemäß § 1.

Abschläge werden an Sonn- und Feiertagen in Höhe von 50 % auf den Preislistenpreis gewährt.

Ziel der in der Preisliste ausgewiesene Preise ist die Nutzung der Infrastruktur zum Zwecke des Umschlages, langfristige Aufenthalte von Wagen und Loks sollen hiermit vermieden werden, um den Betriebsablauf im Hafen Königs Wusterhausen zu gewährleisten.

§ 10
Stornokosten

Für angemeldete und nicht in Anspruch genommene Leistungen werden Stornokosten in Höhe von 50 % des regulären Entgelts zuzüglich der jeweils gültigen Mehrwertsteuer in Rechnung gestellt. Stornokosten für externe Dienstleistungen werden gemäß Aufwand weiterbelastet. Die Lutra GmbH behält sich vor im Rahmen einzelner Nutzungsverträge andere Stornoregelungen zu vereinbaren.

§ 11
Höhere Gewalt und Betriebsstörungen

(1) In Fällen höherer Gewalt oder unerwartet eintretender Betriebsstörungen, welche die Lutra GmbH daran hindern, die vertraglichen Leistungen vorzuhalten oder auszuführen, ist die Lutra GmbH für die Dauer dieser Ereignisse von ihren vertraglichen Leistungsverpflichtungen befreit.

(2) Darüber hinaus ist die Lutra GmbH für den Fall, dass Sie länger als 5 Tage aufgrund höherer Gewalt oder einer Betriebsstörung an Ihrer Leistungserbringung gehindert sein sollte, berechtigt, vom Vertrag zurückzutreten.

(3) Bis zum Rücktritt durch die Lutra GmbH erbrachte Leistungen sind zu vergüten.

§ 12
Notfälle

(1) In einem Notfall ist der Zugangsberechtigte verpflichtet, die Notfallstelle zu sichern, Verletzte zu bergen, Hilfe zu rufen und den Notfall zu melden.

(2) Die Lutra GmbH hält im Übrigen in ihrer Dienstordnung ein umfassendes Notfallmanagement vorrätig.

§ 13
Abfallentsorgung

(1) Soweit auf Seiten des Zugangsberechtigten im Rahmen der Nutzung der Einrichtungen der Lutra GmbH Abfälle und sonstige Reste entstehen, verwertet oder beseitigt der Zugangsberechtigte diese Abfälle und sonstigen Reste – vorbehaltlich abweichender schriftlicher Vereinbarung – auf eigene Kosten gemäß den Vorschriften des Abfallrechtes.

(2) Die Verwertung oder Beseitigung der Abfälle und sonstigen Reste kann – nach vorheriger, schriftlicher Vereinbarung – auch gegen Entgelt von der Lutra GmbH durchgeführt werden.

(3) Für den Fall, dass der Zugangsberechtigte seiner Beseitigungs- oder Verwertungspflicht im obigen Sinne nicht nachkommt und keine diesbezügliche Beauftragung der Lutra GmbH vorliegt, behält sich die Lutra GmbH das Recht vor, diese Arbeiten für den Zugangsberechtigten durchzuführen. Die entstehenden Kosten werden mit einem Zuschlag von 100 % dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

§ 14
Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten

Zugangsberechtigte können die Rechte und Pflichten aus Verträgen nur nach vorheriger schriftlicher Einverständniserklärung der Lutra GmbH auf einen Dritten übertragen.

§ 15
Gesamtschuldnerische Haftung

Sind aus diesem Vertrag mehrere berechtigt oder verpflichtet, so haften sie als Gesamtschuldner.

§ 16
Getrennte Rechnungslegung, organisatorische Trennung, unabhängige Entscheidung

Die Lutra GmbH ist mit Bescheid vom 27. Juli 2016 vom Landesamt für Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg von den Vorschriften des § 9 AEG, Abs. 1, 1a, 1c und 1d befreit und diese Befreiung wurde nach § 9a AEG, Abs. 5 genehmigt. Die Befreiung ist bis zum 31. Dezember 2026 gültig.

17
Veröffentlichungen

Die Nutzungsbedingungen der Lutra GmbH werden im Internet veröffentlicht. Sie können unter der Adresse www.hafenkw.de eingesehen werden.

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Landeseisenbahnaufsicht

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft - Landeseisenbahnaufsicht - | Postfach 41 05 64 | 12115 Berlin

LUTRA GmbH
Mittelbrandenburgische Hafengesellschaft
Hafenstraße 18

15711 Königs Wusterhausen

214000155

Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Bearb.: Annett Neman
Gesch-Z.: 51277 Kw 1
Hausruf: (030) 77 00 7-202
Fax: (030) 77 00 7-5202
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
E-mail: NemanA@eba.bund.de

S-Bahn Linie S2: Bahnhof Attilastraße

Berlin, 21.03.2014

Bedienungsanweisung Ihrer Anschlussbahn in Königs Wusterhausen

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anlage erhalten Sie ein Exemplar Ihrer Bedienungsanweisung zurück.

Ich habe diese zur Kenntnis genommen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Annett Neman

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

für die Anschlussbahn

LUTRA Lager Umschlag Transport
Mittelbrandenburgische Hafengesellschaft mbH
(LUTRA GmbH)

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

gültig ab: 01.01.2014

Verteiler

je 1 x Anschlussinhaber (Anschließer)
bedienende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
Landeseisenbahnaufsicht des Landes Brandenburg (LEA)

weitere Verteilung innerhalb der Unternehmen nach Bedarf

Wichtige Rufnummern

Anschlussinhaber:		03375 – 671 - 0
Anschlussbahnleiter: (auch Unfallmeldestelle)		
Herr Werner	dienstlich	03375 – 671 – 190
	Mobil	0177 – 2131203
	Privat	03375 - 201335
Vertreter des Anschlussbahnleiters:		
Herr Jakschaguloff	dienstlich	03375 – 671 - 113
	Mobil	0151 - 22278936
	Privat	03375 – 290571
Hafenmeister LUTRA		03375 – 671 – 113
Lokrangierführer LUTRA		0177 - 6704292
Unfallmeldestelle des Anschließers:		
Hafenmeister LUTRA		03375 – 671 - 113
Zuständige Fahrdiensleiter		030 – 297 40 612 oder 613

Eisenbahnbetriebsleiter / Verantwortlicher
der bedienenden Eisenbahnverkehrsunternehmen:.....

Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden

zuständiges Ministerium ist:

Land Brandenburg
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Henning-von-Tresckow-Str. 2-8
14467 Potsdam

Tel.: 0331-866-0
Fax: 0331-866-8368

Ansprechpartner Herr Böttche, Tel. 0331-866-8275

Eisenbahnaufsichtsbehörde ist:

Land Brandenburg
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Landeseisenbahnaufsicht
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Tel.: 030-77007-0
Fax: 030-77007-101

Ansprechpartner:

Herr Robst, Bautechnik und Allgemeines	Tel. 030-77007-272, PC-Fax: 030-77007-5272
Herr Breitenstein, Bautechnik	Tel. 030-77007-274, PC-Fax: 030-77007-5274
Herr Schreiber, Fahrzeuge, m-t. Anlagen, E-Technik	Tel. 030-77007-153, PC-Fax: 030-77007-5153
Herr Lehmann, Signaltechnik	Tel. 030-77007-275, PC-Fax: 030-77007-5275
Frau Lange, Allgemeines und Rechnungswesen	Tel. 030-77007-276, PC-Fax: 030-77007-5276
Frau Neman, Eisenbahnbetrieb	Tel. 030-77007-202, PC-Fax: 030-77007-5202

Vorbemerkung

Im Rahmen der Neuordnung des Eisenbahnwesens sind nach AEG Eisenbahnen entweder Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen. In der folgenden Bedienungsanweisung wird für beide Arten, wenn es sich um nichtöffentliche Eisenbahnen handelt, der Begriff "Anschlussbahn" verwendet.

Die Bedienungsanweisung wird zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen

....., nachfolgend EVU genannt

und dem Anschließer LUTRA GmbH nachfolgend, Anschließer genannt vereinbart.

Mitarbeiter von Eisenbahnunternehmen, welche die Anschlussbahn befahren, müssen von dieser Bedienungsanweisung Kenntnis haben. Die Kenntnisnahme ist zu dokumentieren und dem Anschlussbahnleiter zu bestätigen.

Inhaltsverzeichnis

I. Geltende Bestimmungen und allgemeine Verhaltensregeln

II. Beschreibung des Gleisanschlusses

III. Bedienungsvorgänge

IV. Notfallmanagement und Unfallmeldetafeln

Anlagen

Anlage 7.1 Unfallmeldetafel I

Anlage 7.2 Signale, die in der Anschlussbahn verwendet werden

Anlage 7.3 Lageskizze Gleisanlagen Hafen Königs Wusterhausen

Anlage 7.4 Lageskizze Gleisanlagen Bahnhof Königs Wusterhausen

Änderungen

Nr.:	gültig ab:	betrifft:

I. Geltende Bestimmungen und allgemeine Verhaltensregeln

1. Für die Anschlussbahn geltende gesetzliche und sonstige Bestimmungen

   - Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen - Bau- und Betriebsordnung- für Anschlussbahnen (BOA) - vom 13. Mai 1982
   - Eisenbahnsignalordnung vom 7.10.1959 in der jeweils gültigen Fassung
   - Anweisung zur Instandhaltung der Sicherungsanlagen von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) im Land Brandenburg (An Inst S NE BB)
   - Anweisung zur Verfahrensweise bei gefährlichen Ereignissen beim Betrieb der nichtöffentlichen Bahnen, die der Aufsicht der LEA Land Brandenburg unterstehen (Anweisung Ereignisse)
   - Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE) des VDV

2. Folgende weitere Bestimmungen sind gültig:

   Dienstordnung

3. Allgemeine Verhaltensregeln im Betriebsgelände

   Hafenordnung
   Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft

II. Beschreibung des Gleisanschlusses

1. Lage des Gleisanschlusses, Grenzen

Der Gleisanschluss zweigt in km 57,870 vom Einfahrabschnitt des Bahnhofs Königs Wusterhausen mit der Weiche 53 (Anschlussweiche) ab. Die Anschlussgrenze bildet der in Richtung des Infrastrukturanschlusses liegende Schienenstoß am Ende der Weiche 53 in Richtung Gleisanschluss. Das Schild mit der Aufschrift „Grenze der Anschlussbahn" steht in Richtung Gleisanschluss hinter dem Standort der Sperrsignale 30X bzw. 31X. Die Weiche 53 befindet sich im Eigentum des Anschließers. Der Einfahrabschnitt [Strecke Grunow (Niederlausitz) – Königs Wusterhausen] ist durch entsprechende Stellung der Gleissperre 52 gegenüber der Anschlussbahn gesichert. Hinter der Anschlussweiche teilt sich der Gleisanschluss mit der Weiche 51 in den Nord- und den Südhafen. Die Anschlussbahn verfügt über eine eigene Betriebsführung mit Trieb- und Zweiwegefahrzeugen sowie zwei Seilrangieranlagen.

2. Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung

1	2	3	4	5	6	7
Gleis Nr.	**Verfügbare Gleislänge (m)**	**Nutzbare Gleislänge (m)**	**Zweck-bestimmung**	**Neigungs-verhältnisse (‰)**	**Bemerkungen**	**Weichen**
Südhafen						
A 1	587	540	Zuführungsgleis	11,6		W 53 und W51
A 2	250	200	Bereitstellungsgleis	2,3	für Hafenumschlag	A10 bis A37
A 3	625	520	Bereitstellungsgleis	2,2	für Umfahrung	
A 4	577	535	Breitstellungsgleis			
A 5	622	580			WÜST für Ein- und Ausfahrt	
A 6	667	615	Bereitstellungsgleis			
A 7	689	630				
A 8	414	325	Bereitstellungsgleis		für Hafenumschlag	
A 9	130	110	Ladegleise		für Hafenumschlag	
A 10	409	350				
A 11	367	340				
A 12	343	343	Abstellgleis		Stumpfgleis	
A 21	318	235	Ladegleis	12,2	Ladegleis für Hafenumschlag zur Kippe	
A 22	311	235		9,5	Ladegleis für Hafenumschlag von Kippe	
A 22 a	181	162	Ladegleis		Ladegleis für Hafenumschlag	
A 23	276	185	Ladegleis	11,9	Ladegleis für Hafenumschlag zur Kippe	
A 24	401	235		9,5	Ladegleis für Hafenumschlag von Kippe	

A 25	216	216	Ladegleis	9,0	Ladegleis für Hafenumschlag	
A 26	128	97			Ladegleis für Hafenumschlag	
A 27	100	75	Bereitstellungsgleis		für Tankstelle	
Nordhafen						
A 30	420	405	Zuführungsgleis/ Ladegleis	26,0	Ladegleis für Hafenumschlag/WÜST	A 40 – A 43
A 31	760	745	Bereitstellungsgleis /Ladegleis		Ladegleis für Hafenumschlag/WÜST	
A 32	630	595				

Die Bezeichnungen der Zuführungsgleise im ESTW lautet für
A 1 = 30 (Südhafen)
A 30 = 31 (Nordhafen)

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

3. Weichen und Gleissperren

1	2	3
Nummer **Weichen** **Gleissperre**	**Art der Bedienung**	**Wird bedient von**
53	fernbedient	özF BGKW
51		
52		
A 10	ortsbedient	LUTRA
A 11 – A 18		LUTRA / _____/bzw 3.EVU
A 20 – A 21		LUTRA
A 22 – A 25		LUTRA / _____ /bzw. 3.EVU
A 31 – A 34		LUTRA
A 36 – A 37		
A 40 – A 42		LUTRA _____/bzw. 3. EVU
Gs 21	elektrisch bedient	LUTRA
Gs 23		

4. Bahnübergänge

1	2	3	4	5
Gleis	**Bezeichnung**	**Kennzeichnung**	**Sicherung**	**Besonderheiten**
Südhafen				
A 10 A 11	Feuerwehrstraße	ohne	Übersicht*)	
A 21 A 22	Feuerwehrstraße zur Kippe I	Andreaskreuz		Rundumleuchte
A 21 A 22	Straße zum Baustoffumschlagplatz	Andreaskreuz		Stoppschild
A 23 A 24	Feuerwehrstraße zur Kippe II	Andreaskreuz		Rundumleuchte
Nordhafen				
A 30	Zufahrtstraße zur Halle	Andreaskreuz	Übersicht*)	Stoppschild
A 30	Fahrüberwege 2 x Fläche AWU		durch Posten	geschob. Rabt in Richtung A31/A32
A 31 A 32	Umfahrungsstraße Kranbahn	Andreaskreuz	Übersicht*)	Stoppschild / Spiegel

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

5. Belastbarkeit des Oberbaues

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

6. Aufbewahrung von Handverschlüssen und Sicherungsmitteln

Im Rangierleitergebäude werden die Erdungs- und Kurzschlusseinrichtung, Sh 2 – Scheiben und nicht benötigte Hemmschuhe aufbewahrt.

7. Übergabestelle und Bedienungsbereich

Die Übergabestelle der Wagen befindet sich im Südhafen auf den Gleisen A 3 bis A 7, im Bereich des Nordhafens auf den Gleisen A 31 und A 32. Die Betriebsführung innerhalb der Anschlussbahn obliegt dem Anschließer. Er ist berechtigt, mit dem Triebfahrzeug MH 05, der BR 106 sowie einem UNIMOG alle Gleise der DB Ag zu befahren.

8. Signalanlagen

Die Anschlussbahn ist über die vom Elektronischen Stellwerk (ESTW) Grünauer Kreuz West (BGKW) fernbedienten Weichen 53 und 51 mit dem Bahnhof verbunden. Im Bereich der Weiche 51 befindet sich die fernbediente doppelte Gleissperre 52. Alle weiteren Weichen innerhalb der Anschlussbahn sind ortsbedient. Die Gleise A 3 bis A 8 sind mit Rangiersignalen (Ra 11 b) ausgerüstet. Als Fahrtbegrenzung aus der Anschlussbahn in Richtung Bahnhof stehen 20 Meter vor dem So12 der Weiche 51 die Sperrsignale 30X (Südhafen) und 31X (Nordhafen) mit den Signalbegriffen Hp 0 und Ra 12 [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 innerhalb der Anschlussbahn wird verzichtet, da eine ausreichende Gleisfeldausleuchtung vorhanden ist.

9. Oberleitungsanlagen mit Schalter

Die errichtete Fahrleitungsanlage ist Eigentum des Anschließers (Schnittstelle zur DB Netz AG bildet der Trenner). Die Anlage ist zurzeit ständig abgeschaltet und bahngeerdet.

10. Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

In der Anschlussbahn befinden sich zwei Seilrangieranlagen (Verholwagen) an den Waggonkippen I und II. Die maximale Anhängemasse beträgt 400 t. In den Gleisen A 22 und A 24 sind je 4 Schraubenbremsen, in den Gleisen A 21 und A 23 jeweils vor der elektrischen Gleissperre je 2 Backenbremsen installiert.

11. Brücken, Durchlässe

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

*) 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. Telekommunikationsanlagen

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

- Rangierleiter Hafenbahn
- Hafenmeister
- Lokrangierführer EVU

13. Einfriedung und Tore

Das gesamte Gelände der Anschlussbahn ist eingefriedet. Gleistore sind nicht vorhanden. Die Werkstatthalle am Gleis A 27 ist durch ein Hallentor (Rolltor) gesichert.

14. Beleuchtung und Lage der Schalter

Das Ein- und Ausschalten der Gleisfeldbeleuchtung erfolgt über Dämmerungsschalter bzw. Schaltuhren. Die Gleisfeldbeleuchtung bleibt täglich in der Zeit von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr ausgeschaltet. Vom Hafenmeisterbüro ist eine Handschaltung möglich.

15. Betriebseinschränkungen

Die Rangierbewegungen während der Bereitstellung oder Abholung von Wagen durch das EVU erfolgen nach Abstimmung mit dem Lokrangierführer des Anschließers.

16. Verladeeinrichtungen

Südhafen
- Waggonstirnwandkipper an den Gleisen A 21 / A 22 (Kippe I) und A 23 / A 24 (Kippe II)
- 1 Portaldrehkran über den Gleisen A 10 und A 11

Nordhafen
- 2 Doppellenkerdrehwippkräne über den Gleisen 31 und 31

Darüber hinaus befindet sich in beiden Hafenbereichen mobile Be- und Entladetechnik.

17. Sonstige Einrichtungen

Zwischen den Gleisen 26 und 27 befindet sich der Tankcontainer mit einem Fassungsvermögen von 10 000 l Dieselkraftstoff.

Im Gleis 27 befindet sich eine Lokwartungsgrube.

III. Bedienungsvorgänge

1. Verständigen des Anschließers über die Bedienung

Der Gleisanschluss wird nach dem jeweils gültigen Nutzungsvertrag (einschließlich Anlagen), der zwischen Nutzer und Anschlussinhaber geschlossen werden muss, bedient. Der Anschließer wird vom EVU von der Bedienung sowie von eventuellen Abweichungen verständigt. Im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Anschließer und EVU können im Bedarfsfall auch außerplanmäßige Bedienungsfahrten durchgeführt werden, wenn nicht betriebliche Gründe entgegenstehen. Entsprechende Anfragen (auch über Sonderleistungen wie das Bereitstellen von Wagen in bestimmter Reihenfolge u. a.) richtet der Anschließer an das EVU.

2. Verwendung der Handverschlüsse, Abhängigkeiten

Rangierfahrten zwischen Bahnhof und den Wagenübergabestellen dürfen nur mit Zustimmung des özF BGKW durchgeführt werden.

3. Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten

Die Betriebsführung bis zu den Übergabestellen obliegt dem EVU. Die Bedienungen erfolgen als Rangierfahrten. Die Rangierfahrten des EVU sind mit einem Lokführer und einem Rangierleiter bzw. Lokrangierführer (Lrf) besetzt. Die Mitarbeiter arbeiten als Rangierbegleiter, Zugvorbereiter und Wagenprüfer, von ihnen werden Wagenladungen abgeliefert und angenommen. Die Lokrangierführer übernehmen zusätzlich die Aufgaben als Triebfahrzeugführer. Die Mitarbeiter des EVU sind vor der Erstbedienung der Anschlussbahn in die Aufgaben örtlich einzuweisen und zu prüfen.

Die Durchführung und Koordinierung der Rangierfahrten in den aus dem Gleißanschluss der LUTRA erfolgen zwischen dem Lrf der LUTRA und dem Lrf des EVU.

Die Rangierstraßen aus den Gleisen 3 bis 7 des Bahnhofs Königs Wusterhausen in Richtung Hafenbahn enden als technisch gesicherte Fahrten am Standort der Sperrsignale 30X bzw. 31X.

Die Rangierfahrten werden von dort in der Verantwortung des zuständigen Mitarbeiters des jeweiligen EVU fortgesetzt. In den Gleisen der Übergabestelle erfolgt keine Überwachung der Rangierfahrten durch den özF BGKW. Rangierfahrten aus den Gleisen der Anschlussbahn in Richtung Bahnhof beginnen als technisch gesicherte Fahrten an den Sperrsignalen 30X bzw. 31X.

Die Bedienungsfahrten des EVU zur Übergabestelle werden auf den Gleisen 4 – 7 des Bahnhofs Königs Wusterhausen gebildet und verkehren als gezogene oder geschobene Rangierfahrt mit einem EVU -Triebfahrzeug. Nach der Fertigstellung vereinbart der Lrf mit dem Lrf der LUTRA die Rangierfahrt. Der Lfr LUTRA legt die Benutzung des jeweiligen Gleises in der Übergabestelle fest. Für die Abstimmung darüber ist der Rangierfunk zu nutzen. Eine telefonische Abstimmung über Mobiltelefon ist zulässig.

Anschließend erfolgt durch den Lrf EVU die fernmündliche Aufforderung an den özF zur Zustimmungserteilung am jeweiligen Haupt- bzw. Sperrsignal. Der özF erteilt nach Erfüllung der betrieblichen Voraussetzungen die Zustimmung mittels Signal Ra 12 an dem entsprechenden Signal. Die Zustimmung gilt bis zum Standort der Sperrsignale der Gegenrichtung (30X bzw. 31X).
Die Weiterfahrt erfolgt unter besonderer Aufmerksamkeit. Es ist stets davon auszugehen, dass die Gleise besetzt sind. Die gleichzeitige Durchführung mehrerer Rangierfahrten in den Gleisen der Übergabestelle ist untersagt. Für die richtige Stellung und Endlage der zu befahrenen Handweichen im Bereich des Hafens ist der Lfr des EVU verantwortlich.

Die bevorstehende Rückfahrt zum Bahnhof Königs Wusterhausen teilt der Lrf EVU den Lrf LUTRA mit. Nach Herstellung des Rangierweges und Zustimmung des Lrf LUTRA fährt die Rangierabteilung bis zum Sperrsignal 30X bzw. 31X. Die Weiterfahrt in den Bahnhof erfolgt nach Zustimmung des özF BGKW durch Signal Ra 12. Für die fernmündliche Zustimmungsanforderung an den özF ist der Lrf EVU verantwortlich.

Die Bedienungen des Nordhafens erfolgen durch das EVU bzw. durch den Anschließer mit jeweils eigenen Triebfahrzeugen („Mischbetrieb").

Die zwischenzeitlich auf dem Bahnhof abgestellten sowie die in der ÜST oder den Ladestellen bereitgestellten Wagen sind vom Lrf EVU gegen unbeabsichtigte Bewegungen festzulegen. An die abzuholenden Wagen ist erst heranzufahren, nachdem festgestellt wurde, dass sie festgelegt sind. Die Festlegemittel sind erst zu entfernen und Handbremsen erst zu lösen, wenn gekuppelt ist. Vor der Abholung der Wagen ist durch den Lrf EVU zu prüfen, ob alle ausgelegten Hemmschuhe entfernt wurden.

4. Fertigmeldung von Zügen durch die LUTRA zur Abholung durch EVU

Zur Beschleunigung der Information über das Ende der Entladung eines Zuges gibt der Lrf LUTRA eine „Fertigmeldung" an den Lrf EVU ab. Das EVU darf auch über Mobiltelefon informiert werden.

Der Lrf EVU hält bei Abwesenheit vom Arbeitsraum das Mobiltelefon betriebsbereit. Sollte durch betriebliche Handlungen (z.B. Rangierfahrt) nicht telefoniert werden können, ruft der Lrf bei nächster Möglichkeit die aufgelaufene Nummer zurück.

Spätestens 2 Stunden nach Fertigstellung von Zügen und erfolgter Be- bzw. Entlademeldung ist aus der Serviceeinrichtung Hafen Königs Wusterhausen (LUTRA) auszufahren.

5. Besonderheiten bei Nichtbesetzung des Hafens

Bei Arbeitsende meldet der Lrf LUTRA das Freisein von Gleisen an den Lrf EVU. Dieser vermerkt die Angaben (freie Gleise im Süd- bzw. Nordhafen) im Übergabebuch.

Das EVU darf bei Nichtbesetzung des Hafens eigenverantwortlich die Anschlussbahn bedienen.

Sollte außerhalb der Dienstzeit der LUTRA GmbH das EVU die Gleisanlagen der LUTRA befahren wollen, ist dies vorher mit der LUTRA GmbH abzustimmen.

6. Rangierverbote

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

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 Sperrsig 31X	özF BGKW
A 2	A 3 – A 8 über Ra 11 b	Rangierleiter Hafen
A 3	A 2 über So 12, A 4 – A 8 über Ra 11 b	
A 4	A 2 über So 12, A 3, A 5 – A 8 über Ra 11 b	
A 5	A 2 über So 12, A 3 – A 4, A 6 – A 8 über Ra 11 b	
A 6	A 2 über So 12, A 3 – A 5, A 7, A 8 über Ra 11 b	
A 7	A 2 über So 12, A 3 – A 6, A 8 über Ra 11 b	
A 8	A 2 über So 12, A3 – A 7 über Ra 11 b	
A 9	A 10, A 11 über So 12 der W A 21	
A 10	A 9 über So 12 der W A 20 A 11 über So 12 der W A 21	
A 11	A 9 über So 12 der W A 20 A 10 über So 12 der W A 21	
A 21, A 22, A 22 a	A 23 – A 25	
A 23, A 24	A 21, A 22, A 22 a, A 25	
A 25	A 21 – A 24	
A 30	A 1 über Sperrsignal 30X	özF BGKW

7. Warnen der Mitarbeiter des Anschließers

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

8. Prüfen der Anschlussanlagen

Der Rangierbegleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich

- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums

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

9. Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Bedienungsfahrt ist im Anschlussbereich vorsichtig und mit höchstens 20 km/h durchzuführen. Auf folgenden Gleisen ist die Rangiergeschwindigkeit weiter herabgesetzt:

- 10 km/h auf den Gleisen A 9 , A 10, A 11, A 21, A 23, A 30, A 31, A 32,
- 5 km/h auf dem Gleis A 1 im Bereich der Weiche A 11 und dem Gleis 22 a

Weitere Abweichungen sind örtlich durch Signale Lf 4 und Lf 5 gekennzeichnet.

10. Rangierseite

Als Rangierseite wird bei Fahrten aus Richtung Weichenwärterposten (Wp) zu den Bedienstellen die rechte Seite festgelegt. Bei Fahrten aus den Bedienstellen in Richtung (Wp) befindet sich diese links. Die Rangierseite kann gewechselt werden, wenn es zwischen Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter bzw. Rangierleiter Hafen vereinbart wurde.

11. Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Die maßgebende Neigung der Gleise A 3 bis A 7 (WÜST Südhafen) sowie A 31 und A 32 (WÜST Nordhafen) beträgt 1,5 ‰. Die Gleise A 1 und A 30 weisen eine Neigung von 11,6 bzw. 26 ‰ auf. Alle Fahrten von und zu der Anschlussbahn sind luftgebremst durchzuführen. Es sind sämtliche Wagen an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen und eine Bremsprobe durchzuführen.

In dem Gleis A 1 und den Neigungsabschnitten der Brückenrampe des Gleises 30 dürfen Wagen, auch vorübergehend, nicht abgestellt werden.

12. Befahren von Bahnübergängen

Alle Bahnübergänge innerhalb der Anschlussbahn sind nicht technisch gesichert und, mit Ausnahme der Feuerwehrstraße über die Gleise A 10 und A 11 sowie die Fahrübergänge auf der Fläche der Firma AWU, mit Andreaskreuzen ausgestattet. Die Bahnübergänge dürfen mit Rangiergeschwindigkeit befahren werden. Die Sicherung erfolgt durch die Übersicht*). Vor jedem BÜ ist das Signal Pf 2 aufgestellt. Für die Fahrüberwege am Gleis A 30 gilt folgende

Besonderheit:
Bei geschobenen Rangierfahrten in Richtung der Gleise A 31 / A 32 ist vor dem Überweg anzuhalten und eine Postensicherung durch den Knotenbediener / Lrf /Rangierleiter vorzunehmen. Anschließend ist der Überweg mit Schrittgeschwindigkeit zu 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.

13. Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

14. Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

Eine besondere Reihung ist nicht vorgeschrieben.

15. Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Für je angefangene 600 t oder je angefangene 30 Achsen ist eine Hand- oder Feststellbremse anzuziehen. Eine Hand- oder Feststellbremse darf ersetzt werden durch Auflegen je eines Hemmschuhs (Festlegen zur Berg- und Talseite). Bei der Abstelldauer von bis zu 60 Minuten darf eine Hand- oder Feststellbremse durch drei wirkende Druckluftbremsen ersetzt werden.

16.1 Regelungen für die Auftragsbearbeitung im Anschluss

Es gelten die Regelungen des Nutzungsvertrages, der Nutzungsbedingungen und der Nutzungsbedingungen besonderer Teil.

16.2 Aufgaben des Anschließers bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU

Fahrten mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in den Gleisanschluss regelt der Anschließer in eigener Zuständigkeit.

16.3 Sonstige Aufgaben des Anschließers

16.3.1 Der Anschließer verständigt alle Beteiligten im Anschluss über die festgelegte Bedienungszeit.

16.3.2 Der Anschließer meldet alle Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, sowie an den Wagen und Triebfahrzeugen- ohne Vorliegen eines Notfalls schriftlich- vorab mündlich (fernmündlich), an das EVU. Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU ereignet haben und dabei bekannt geworden sind.

Durch das EVU... sind dementsprechend entstandene Beschädigungen bzw. Unregelmäßigkeiten die im Anschluss aufgetreten sind, dem Anschließer 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 Anschließer. Der Bereitschaftsplan der Lutra GmbH liegt auf dem Stellwerk Kwb aus.

16.3.3 Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.

16.3.4 Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die die Bedienung der Anschlusses gefährden, sind einzustellen.

16.3.5 Mitarbeiter des Anschließers, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, verlassen die Wagen bzw. treten von ihnen zurück.

16.3.6 Die Rangierwege sind verkehrssicher zu halten.

16.3.7 Bei der Lagerung von Gegenständen an Anschlussgleisen sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen zuzüglich Rangierweg von der nächsten Schiene zu wahren.

16.3.8 Gegenstände in der Nähe der Gleise werden so gelagert, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

16.3.9 Ein- und Ausschalten der Beleuchtung
Der Anschließer stellt sicher, dass bei Dunkelheit für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung eingeschaltet ist.

16.3.10 Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Die zur Abholung bereitgestellten Wagen sind durch den Anschließer gegen unbeabsichtigte Bewegung festzulegen. Stehen keine funktionstüchtigen Hand- oder Feststellbremsen zur Verfügung, sind Hemmschuhe der Form II zum Festlegen zu verwenden. Auf jedem Rangiertriebfahrzeug sind 4 Hemmschuhe mitzuführen. An den Gleisen A 21 und A 23 werden jeweils zwei Hemmschuhe für den laufenden Einsatz vorgehalten.

16.3.11 Kuppeln der Wagen

Die zur Abholung bereitgestellten Wagen werden durch das Anschlussbahnpersonal durchgehend gekuppelt und geschlaucht. Geschlossene Züge werden mit Schluss- und Spitzbremse übergeben. Die zur Abholung bereitgestellten Wagen werden 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.

16.3.12 Unterhaltung der Anlagen

Der Anschließer ist für die Unterhaltung der Anlagen einschließlich der Weichenpflege, Schnee-Eisbeseitigung sowie das Freihalten der Spurrillen verantwortlich. Baumbewuchs, besonders im Sichtbereich der Bahnübergänge, ist zu entfernen. Die Andreaskreuze sind kenntlich zu halten.

IV. Notfallmanagement

1. Das Notfallmanagement für die Anschlussbahn nimmt war:

   Unfallmeldestelle: Hafenmeister LUTRA 03375 – 671 - 113

   Sollte im Eisenbahnanschluss der LUTRA GmbH ein Unfall auftreten, so wird dieser vom Anschlussbahnleiter bzw. dessen Vertreter aufgenommen und untersucht.
   Bei Beteiligung fremder EVUs ist nach Bekanntgabe ein verantwortlicher Vertreter des EVUs abzufordern. Die Entscheidung, ob an der Untersuchung teilgenommen wird, trifft ein Verantwortlicher des entsprechenden EVUs.

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

2. Das Notfallmanagement für das bedienenden Unternehmen nimmt war:
   Unfallmeldestelle: ..... , Tel.: .....

3. Der Landeseisenbahnaufsicht sind Ereignisse entsprechend der Unfallmeldetafel III 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 17.09.2010 außer Kraft.

Bei der Aufstellung haben mitgewirkt:

Königs Wusterhausen, ... 01.01.2014 .....

LUTRA GmbH

Schuster
Geschäftsführer

Werner
Anschlussbahn/Eisenbahnbetriebsleiter

....., ...

EVU .....

.....
Unterschrift Eisenbahnbetriebsleiter

Gesehen:

Berlin, 21.03.2014 .....
LEA Land Brandenburg
i. A. .....

Anlage 7.1. zur Bedienungsanweisung

LUTRA GmbH
(Unternehmen / Anschlussbahn

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 – 671 190**
Mobilfunk:	**0177-2131203**		**0151-22278936**
Funk Kanal:			

Unfallmeldestelle des EVU nach Meldetafel EVU verständigen
Gleissperrung veranlassen
Was ist geschehen?
Ort: Gleis Nr. / Bezeichnung .....genaue 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.

Anlage 7.2. zur Bedienungsanweisung

LUTRA GMBH
Anschlussbahn

Signale, die in der Anschlussbahn verwendet werden

1. Begriffsbestimmungen

Die Signale dürfen nur in den vorgeschriebenen Formen, Farben und Klangarten und für den vorgesehenen Zweck verwendet werden. Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Erläuterung.

a) Signal
Ein Signal ist ein sichtbares oder hörbares Zeichen mit einer festgelegten Information zur Gewährleistung des sicheren Bewegens von Eisenbahnfahrzeugen.

b) Signalbegriff
Der Signalbegriff ist die Kurzbezeichnung eines Signals (z. B. Zs 1), die bei einigen Signalen durch eine Langbezeichnung ergänzt ist (z. B. Ersatzsignal).

c) Signalbedeutung
Die Signalbedeutung ist die verbale Darstellung der Information, die ein Signal gibt.

d) Signalbeschreibung
Die Signalbeschreibung ist die verbale Darstellung des Signalbildes oder des Signaltones.

e) Signalbild
Das Signalbild umfasst die für ein sichtbares Signal festgelegten Formen, Farben und Merkmale (z. B. Symbole, Buchstaben, Zahlen). Ein sichtbares Signal kann ein Formsignal, Lichtsignal oder ein Handsignal sein.

f) Signalton
Der Signalton umfasst das hörbare Signal, das aus einem oder mehreren Tönen besteht, für die die Dauer und, wenn erforderlich, auch die Tonhöhe festgelegt sind.

Eisenbahnverkehrsunternehmen können innerhalb der Anschlussbahn während ihrer Tätigkeit weitere Signale der Eisenbahnsignalordnung verwenden.

Der Betreiber der nichtöffentlichen Infrastruktur kann weiteren innerhalb der Anschlussbahn verwendete Signale in Abstimmung mit der Landeseisenbahnaufsicht für gültig erklären.

2. Hauptsignale (Hp)

Allgemeines
Hauptsignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf.
Das Signal Hp 0 gilt für Zug- und Rangierfahrten.
Steht ein Hauptsignal bei Annäherung einer Rangierfahrt noch auf Fahrt, dann ist anzuhalten und das Signal Hp 0 abzuwarten.
Bei zweifelhaftem oder erloschenem Signal verhält sich die Rangierfahrt wie an einem Halt zeigenden Signal.
Für die Vorbeifahrt einer Rangierfahrt am Hauptsignal ist die Zustimmung des Wärters abzuwarten.
Die Signale sind entweder Formsignale und zeigen ein oder zwei Flügel als Tageszeichen und ebenso viele Lichter als Nachtzeichen oder sie sind Lichtsignale mit ein oder zwei Lichtern als Tages- und Nachtzeichen.

Signal Hp 0 – Halt.
Lichtsignal:
Ein rotes Licht oder zwei rote Lichter nebeneinander.

Das Signal Hp 0 wird gezeigt am Hauptsignal oder am Sperrsignal.
Wird am Signal Hp 0 das Signal Sh 1 bzw. das Signal Ra 12 (DV 301) gezeigt, so ist das Haltegebot für Rangierfahrten aufgehoben.
Am Hauptsignal mit zwei roten Lichtern verlischt beim Aufleuchten des Signals Sh 1 (DS 301) ein rotes Licht.

3. Zusatzsignale (Zs)

Das Signal Zs 103 (DV 301) gilt nur für Rangierfahrten.

Signal Zs 103 – Rautentafel – (DV 301)

Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierabteilungen.
Eine recheckige schwarze Tafel mit weißen Rauten.
Die Rautentafel ist am Hauptsignal angebracht.

4. Langsamfahrsignale (Lf)

Die Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen.

Signal Lf 1 – Langsamfahrscheibe
Es folgt eine vorübergehende Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.

(Tageszeichen:
Eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.
Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

Das Signal Lf 1 kündigt an, dass auf dem in der Regel durch die Signale Lf 2 und Lf 3 gekennzeichneten Gleisabschnitt höchstens die durch die Kennziffer angezeigteGeschwindigkeit angewandt werden darf, bis das letzte Fahrzeug des Zuges oder der Rangierfahrt den Abschnitt verlassen hat.
Als Kennziffer werden die Ziffern bzw. Zahlen 0,5; 1, 2, 3 verwendet.

Signal Lf ½ – Langsamfahrbeginnscheibe

Auf dem am Signal beginnenden, in der Regel durch eine Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindig-keit nicht überschritten werden.
Eine rechteckige, gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.
Die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Gleisabschnitt verlassen hat.
Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist. Als Kennziffer werden die Ziffern bzw. Zahlen 0,5; 1, 2 verwendet.

5. Schutzsignale (Sh)

Schutzsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbots anzuzeigen. Die Schutzsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.

Signal Sh 0 - Halt! Fahrverbot

Ein waagerechter schwarzer Streifen in runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund.

Bei Gleiswaagen und Drehscheiben zeigt das Signal an, dass sie nicht befahren werden dürfen.
Das Gleissperrensignal zeigt an, dass die Gleissperre aufgelegt ist.

Signal Sh 1: Fahrverbot aufgehoben

Signal Sh 1 Formsignal:

Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen steigend auf runder weißer Scheibe.

Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301),

Zwei weiße Lichter nach rechts

In Verbindung mit Signal Hp 0 zeigt das Signal an, dass das Haltegebot für Rangierfahrten aufgehoben ist.
Durch das Signal Sh 1 am Gleissperrensignal wird keine Zustimmung des Weichenwärters erteilt.
Das Signal Sh 1 am Gleissperrensignal zeigt an, dass die Gleissperre abgelegt ist.
Wenn mehrere Rangierfahrten vor dem Signal halten oder sich ihm nähern, gilt die Zustimmung nur für die erste Rangierfahrt.
Erlischt das Signal Sh 1 – Lichtsignal (DS 301) – bzw. das Signal Ra 12 (DV 301), bevor die Spitze der Rangierfahrt daran vorbeigefahren ist, so ist das erneute Aufleuchten des Signals abzuwarten.

Signal Sh 2 - Schutzhalt

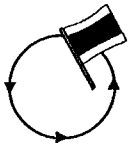
Tageszeichen: Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand.
Nachtzeichen: Ein rotes Licht am Tageszeichen

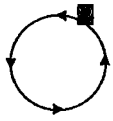
Das Signal wird verwendet als
- Wärterhaltscheibe,
- Abschlusssignal eines Stumpfgleises.

Die Wärterhaltscheibe wird verwendet zur Kennzeichnung einer Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren werden darf,

Signal Sh 3 – Kreissignal – Sofort halten!

Tageszeichen: Eine rot-weiße Signalfahne, irgendein Gegenstand oder der Arm wird im Kreis geschwungen.
Nachtzeichen: Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen.





Das Kreissignal wird gegeben, wenn ein Zug oder eine Rangierfahrt sofort zum Halten gebracht werden muss. Wenn es zweifelhaft ist, ob der Zug oder die Rangierfahrt das Signal wahrnehmen werden, ist auch das Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) anzuwenden.

Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal – Sofort halten

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.

● ● ● ● ● ● ● ● ●

Das Signal wird gegeben,
a) wenn das Kreissignal (Sh 3) nicht gegeben werden kann oder nicht ausreichend erscheint,
b) um andere Mitarbeiter zum Anhalten eines Zuges oder einer Rangierfahrt zu veranlassen.

6. Signale für den Rangierdienst (Ra)

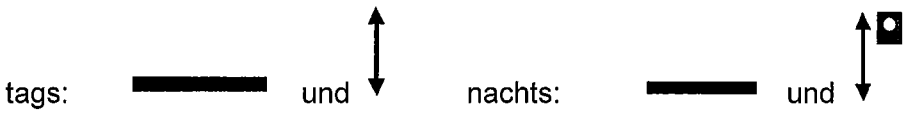
Signale für den Rangierdienst dienen dazu, Rangierabteilungen den Auftrag zur Ausführung einer Rangierbewegung zu erteilen sowie Zügen und Rangierabteilungen bestimmte Hinweise zu geben.

Die Signale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben.
Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden (siehe aber Signal Ra 5).
Für das Geben der sichtbaren Zeichen wird bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne verwendet.

Wird beim Rangieren der Arm – bei Dunkelheit mit der Laterne – hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies Mäßigung der Geschwindigkeit.

Signal Ra 1 – Wegfahren

Mit der Mundpfeife oder dem Horn: Ein langer Ton und mit dem Arm:
Tageszeichen: Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten.
Nachtzeichen: Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten.



Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung vom Signalgeber wegfahren.
Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

Signal Ra 2 – Herkommen

Mit der Mundpfeife oder mit dem Horn zwei mäßig lange Töne und mit dem Arm
Tageszeichen: Langsame waagerechte Bewegung des Arms hin und her.
Nachtzeichen: Langsame waagerechte Bewegung der Laterne hin und her.

tags: ▬ ▬ und ⟷ nachts: ▬ ▬ und ◘ ⟷

Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung auf den Signalgeber zu fahren.
Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

Signal Ra 3 – Aufdrücken

Mit der Mundpfeife oder mit dem Horn zwei kurze Töne schnell nacheinander und mit den Armen
Tageszeichen: Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern.
Nachtzeichen: Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne.

tags: ● ● und ⟷⟷ nachts: ● ● und ◘ ⟷⟷

Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge zum An- oder Abkuppeln usw. aufdrücken.
Nach dem Aufdrücken ist auch ohne Haltauftrag anzuhalten.

Signal Ra 5 – Rangierhalt

Mit der Mundpfeife oder dem Horn Drei kurze Töne schnell nacheinander und mit dem Arm
Tageszeichen: Kreisförmige Bewegung des Arms.
Nachtzeichen: Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.

tags: ● ● ● und ◯ nachts: ● ● ● und ◯

Das Signal gilt bereits, wenn es nur hörbar **oder** nur sichtbar aufgenommen wird.

Signal Ra 11a (DV 301), Signal Ra 11b (DV 301) – Wartezeichen
Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten.

Signal Ra 11a (DV 301):
Ein gelbes W mit schwarzem Rand.

Signal Ra 11b (DV 301):
Ein weißes W mit schwarzem Rand.

Bevor mit der Spitze einer Rangierfahrt am Wartezeichen vorbeigefahren werden darf, muss der Weichenwärter eine Zustimmung gegeben haben.
Die Zustimmung wird gegeben:
- beim Signal Ra 11a (DV 301) durch Signal Ra 12 (DV 301)
- beim Signal Ra 11b (DV 301) mündlich oder durch Hochhalten eines Armes oder einer weiß leuchtenden Handleuchte,

Das Signal Ra 11a (DV 301) wird nur in Verbindung mit dem Signal Ra 12 (DV 301) angewandt.
Das Signal Ra 11b (DV 301) wird alleinstehend sowie an Drehscheiben und Schiebebühnen, und zwar stets ohne das Signal
Ra 12 (DV 301)angewandt.
Das Signal Ra 11b an Drehscheiben und Schiebebühnen zeigt an, dass diese von Fahrzeugen erst befahren oder verlassen werden dürfen, wenn der Wärter hierfür die Zustimmung gibt.
Das Signal kann bei Dunkelheit beleuchtet sein.

Signal Ra 12 – Rangierfahrtsignal (DV 301)
Rangierfahrt erlaubt.
Signal Sh 1 Formsignal:
Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.

Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301),
Signal Ra 12 (DV 301):
Zwei weiße Lichter nach rechts steigend.

Signal Ra 12 (DS 301) / Signal So 12 (DV 301) – Grenzzeichen

Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf.
Ein rot-weißes Zeichen.

Das Signal steht im Winkel zwischen beiden Gleisen, und zwar entweder
- ein Zeichen in der Mitte zwischen beiden Gleisen oder
- je ein Zeichen neben der inneren Schiene jedes Gleises.

7. Weichensignale (Wn)

Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.
Die Weichensignale sind entweder rückstrahlend oder, wenn der Betrieb es erfordert, bei Dunkelheit beleuchtet.
Bei den Lichtsignalen blinkt mindestens ein weißes Licht während des Umstellvorgangs oder bei Störung der zugehörigen Weiche.

Signal Wn 1 – Gerader Zweig

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen
Formsignal: Ein auf der Schmalseite stehende weißes Rechteck auf schwarzem Grund.
Lichtsignal: Zwei übereinander stehende weiße Lichter.

Signal Wn 2 – Gebogener Zweig

Von der Weichenspitze aus gesehen:
Formsignal: Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts.

Formsignal: Vom Herzstück aus gesehen: (bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen) Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund.

Außenbogenweichen
Vom Herzstück aus gesehen: Eine nach links oder rechts geöffnete Sichel auf runder weißer Scheibe mit schwarzem Grund.

Bei Fahrten aus dem linksseitigen Gleis ist die Sichel nach links, bei Fahrten aus dem rechtsseitigen Gleis ist die Sichel nach rechts geöffnet.

8. Signale des Triebfahrzeugführers

Signal Zp 1 – Achtungssignal

Ein mäßig langer Ton.

▬▬

Das Signal dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu bestätigen, dass ein Signalauftrag wahrgenommen wurde.
Es ist zu geben, z. B.
- um Personen zu warnen,
- vor dem Ingangsetzen von Arbeitszügen.

Signal Zp 5 – Notsignal

Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten – Bremsen und Hilfe leisten.
Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander.

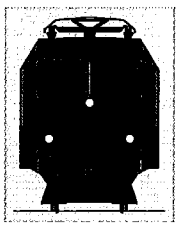
● ● ● ● ● ● ● ● ●

Das Signal gilt für alle Mitarbeiter.

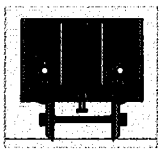
9. Signale an Zügen (Zg)

Signal Zg 1 – Spitzensignal

Kennzeichnung der Zugspitze.
Tageszeichen: Kein besonderes Signal.
Nachtzeichen:
a) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, drei weiße Lichter in Form eines A (Dreilicht-Spitzensignal).



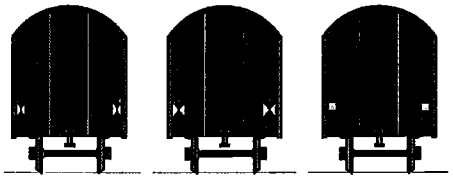
b) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses nicht ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, zwei weiße Lichter in gleicher Höhe.



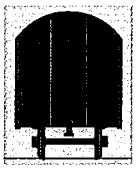
Bei nachgeschobenen Zügen trägt auch das Schiebetriebfahrzeug das Spitzensignal, sofern es nicht mit dem Zug gekuppelt ist.
Die Nachtzeichen sind auch bei Tage zu führen.

Nebenfahrzeuge, an denen wegen ihrer niedrigen Bauart das obere Licht des Signals Zg 1a nicht angebracht werden kann, führen das Signal Zg 1b).

Signal Zg 2 – Schlusssignal
Kennzeichnung des Zugschlusses.
Tageszeichen:
Am letzten Fahrzeug eine rot-weiße oder rot-gelbe Tafel oder zwei rot-weiße oder rot-gelbe Tafeln oder das Nachtzeichen des Signals.



Nachtzeichen:
Am letzten Fahrzeug ein rotes Licht oder zwei rote Lichter oder eine rückstrahlende Tafel des Tageszeichens oder zwei rückstrahlende Tafeln des Tageszeichens.
Das Nachtzeichen mit rotem Licht darf blinken.



Das Schlusssignal braucht nur von hinten sichtbar zu sein.
Bei Verwendung von zwei Zeichen müssen diese in gleicher Höhe stehen. Bei Verwendung von zwei Zeichen sind stets zwei gleiche Zeichen zu verwenden.
Die beim Tageszeichen abgebildeten Zeichen sind auf allen Strecken zugelassen. Hiervon abweichende Zeichen sind in den Örtlichen Richtlinien zur Ril 408. 01 – 09 bekannt gegeben.
Wenn ein elektrisches Schlusssignal eingeschaltet werden kann, dürfen andere Zeichen nicht verwendet werden.
Der Infrastrukturunternehmer bestimmt, auf welchen Strecken die Züge rote Lichter als Nachtzeichen führen müssen.
Eine Tafel oder ein Licht dürfen führen
a) Güterzüge, jedoch nicht auf den Strecken der Eisenbahnen des Bundes,
b) Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven),
c) die Lokomotive am Schluss eines nachgeschobenen Zuges,
d) Arbeitszüge,
e) andere Züge, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt hat,
f) Nebenfahrzeuge.
Das Signal ist an der Rückseite des letzten Fahrzeugs möglichst rechts anzubringen.

10. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

Allgemeines
Die Signale kennzeichnen
a) Rangierlokomotiven,
b) Fahrzeuge, deren Besetzung besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordert.

Signal Fz 1 – Rangierlokomotivsignal – Kennzeichnung einer Lokomotive im Rangierdienst.
Kennzeichnung einer Lokomotive im Rangierdienst.
Tageszeichen: Kein besonderes Signal.
Nachtzeichen:
Vorn und hinten ein weißes Licht, in der Regel in Höhe der Puffer.
Stattdessen kann auch das Signal Zg 1a geführt werden; es muss geführt werden, wenn Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden.
Das Signal wird auch geführt von Nebenfahrzeugen mit Kraftantrieb im Rangierdienst.
Wenn beim Rangieren Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden müssen, wird das Signal Zg 1a auch bei Tage geführt.

11. Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellten Weichen

Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen, für die keine Grundstellung bestimmt ist, hat einen schwarz-weißen Farbanstrich.

Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen, welche nach dem Befahren wieder in Grundstellung zu bringen sind, hat einen gelb-schwarzen Farbanstrich. (Grundstellungszwang)

In Grundstellung ist der schwarze Teil des Hebelgewichts dem Erdboden zugekehrt.

Signal Bü 4 – Pfeiftafel – Etwa 3 Sekunden lang pfeifen!
Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem P oder eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem Rand und weißem P.

Signal Pf 2 – Pfeiftafel vor Bahnübergängen (DV 301) – Zweimal pfeifen!
Zwei weiße Tafeln mit schwarzem P senkrecht übereinander.

Vom Signal Pf 2 ab ist 3 Sekunden lang und kurz vor dem Bahnübergang erneut zu pfeifen.
Bei unsichtigem Wetter oder wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Bahnübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen.

Hat das Triebfahrzeugpersonal beiderseits der Strecke freie Sicht und nähern sich dem Bahnübergang keine Menschen oder Fahrzeuge in gefahrdrohender Weise, dann darf das erneute Pfeifen kurz vor dem Bahnübergang unterbleiben.

12. Fahrleitungssignale (El)

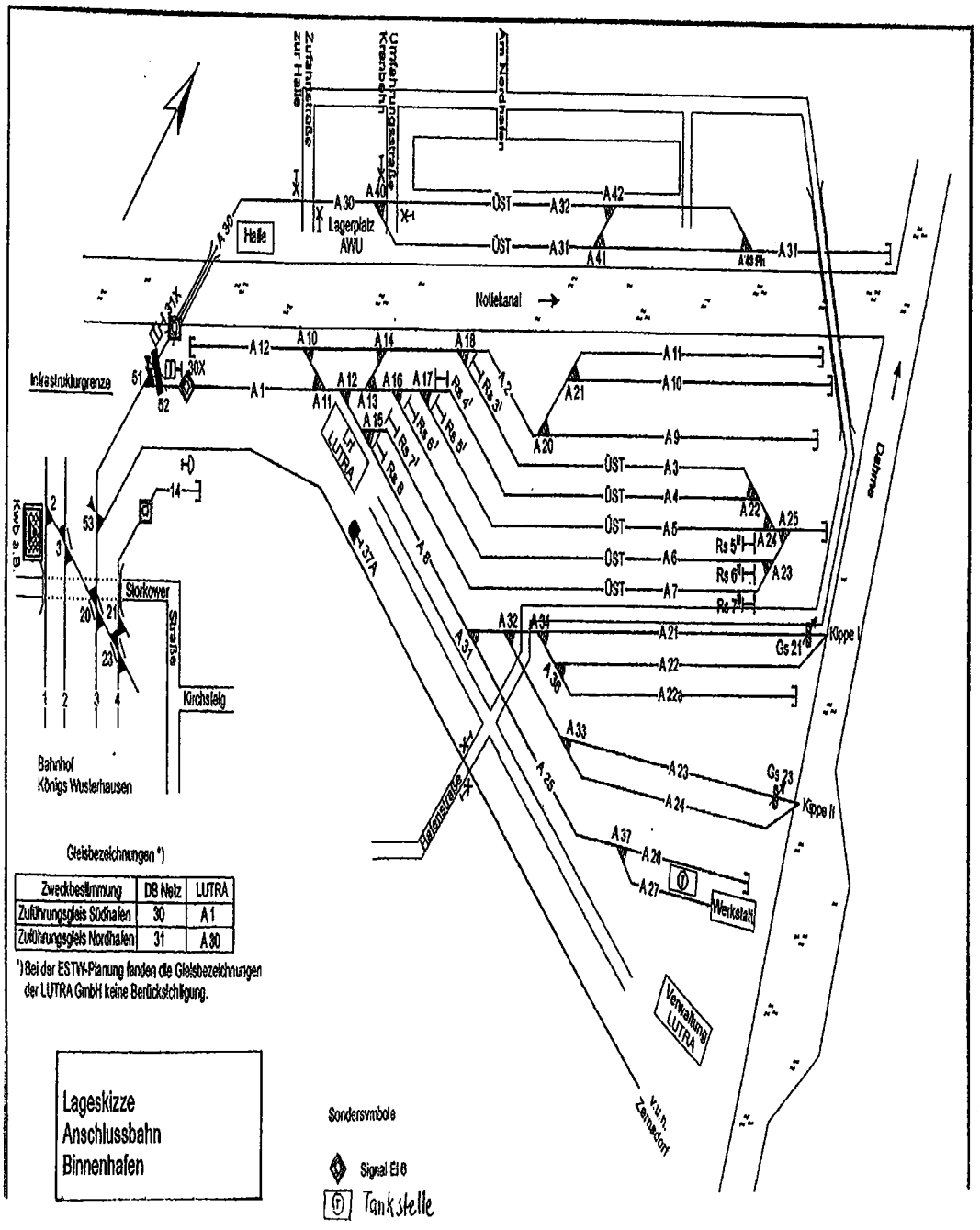
Signal El 6 – Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern
Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen
mit innenliegendem weißem Quadrat.

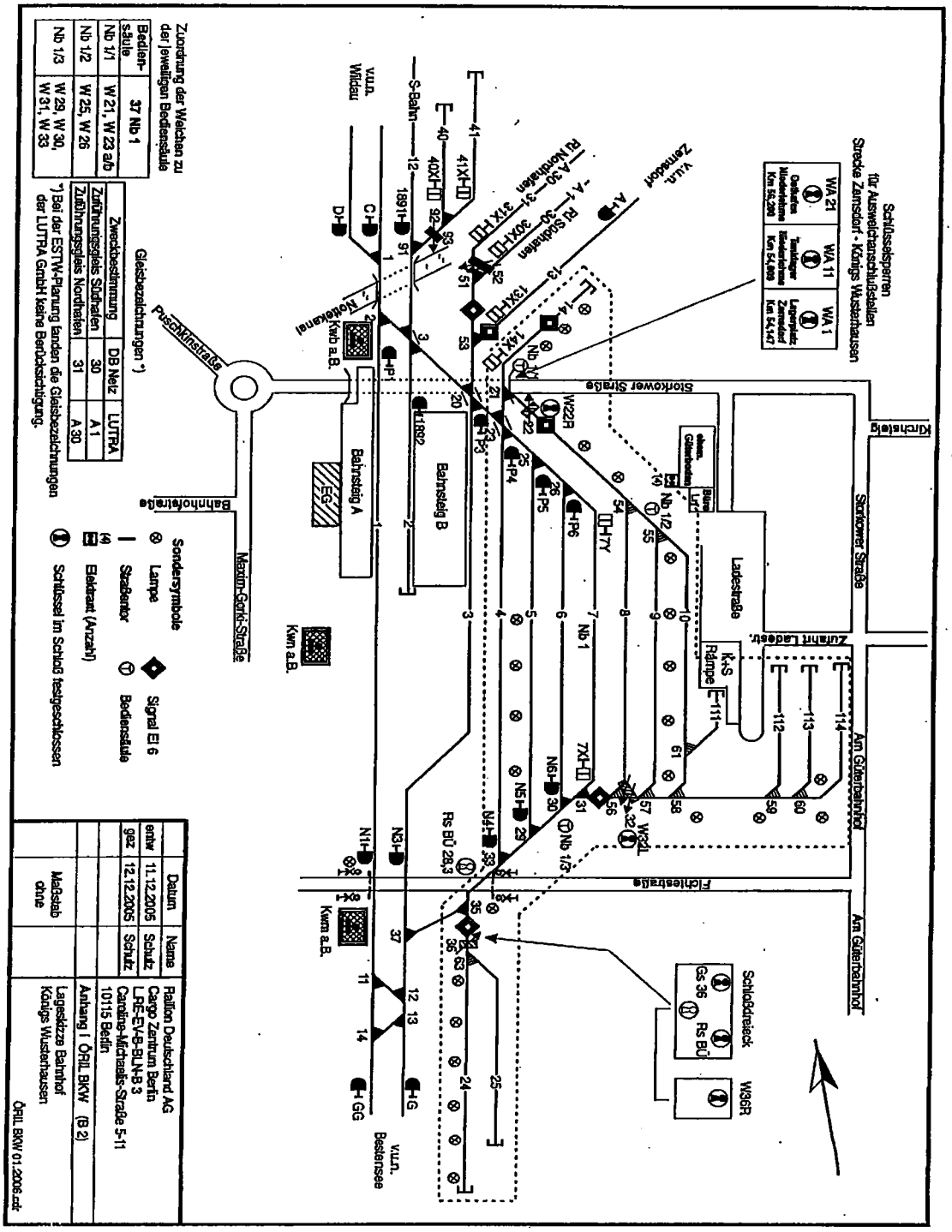
Das Signal zeigt an, dass Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern verboten sind.

ANLAGE 7 (Stand 15.12.2013)

Anlage 7.3. zur Bedienungsanweisung

Schematischer Gleislageplan LUTRA GmbH (Hafen KW)



Anlage 7.4. zur Bedienungsanweisung

Schematischer Gleislageplan Bahnhof Königs Wusterhausen