

Dienstordnung

für die Anschlussbahn

Walb01



Hermann Wegener GmbH & Co. KG

Werk Walbeck

Kalkwerk 165
39356 Walbeck
Tel.: 039061 / 96031
Fax: 039061 / 2808

Gültig ab 01.07.2014

Änderungen und Ergänzungen der Dienstordnung

Lfd. Nr. der Änderung	Gültig ab	Berichtigt am	Berichtigt durch	Bemerkungen
1	01.04.2016	01.03.2016	Karsten Götze	
2	02.02.2017	02.02.2017	Karsten Götze	Punkt 5.10
3	01.02.2018	13.02.2018	K.Palt	2.1; 8; 9
4	28.03.2023	28.02.2023	Ulrich Zechner	Punkt 2.1, 5.1, 5.4, 6, 8

Inhaltsverzeichnis:

1. Auflistung der zugrundeliegenden Gesetze/Regelwerke.....	3
2. Geltungsbereich	3
2.1. Wichtige Rufnummern	3
3. Verteiler.....	3
4. Bekanntgabe.....	3
5. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur	4
5.1. Grunddaten	4
5.2. Nebenanschießer und Mitbenutzer	4
5.3. Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung	4
5.4. Bahnübergänge / Gleistore	5
5.5. Signale	5
5.6. Sicherungsanlagen.....	11
5.7. Telekommunikation	11
5.8. Funkfernsteuerung.....	11
5.9. Fahrleitungsanlagen	11
5.10. Beleuchtungsanlagen	11
5.11. Sonstige Anlagen	11
6. Allgemeine Verhaltensregeln	12
7. Bewegen von Fahrzeugen in der Anschlussbahn	12
7.1. Bedienungszeiten	12
7.2. Zustimmung zum Befahren der Anschlussbahn.....	12
7.3. Festlegen von Verantwortlichkeiten	12
7.4. Bestimmungen zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes in der Anschlussbahn	13
7.5. Be- und Entladeanlagen	14
8. Notfallmanagement	14
9. Inkrafttreten und Änderungen.....	15

Allgemeine Bestimmungen

1. Auflistung der zugrundeliegenden Gesetze/Regelwerke

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
LEG	Landeseisenbahngesetz Sachsen- Anhalt v. 12.08.1997
BOA	Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
Ril 408.48	Fahrdienstvorschrift
Ril 301	Signalbuch
ESO	Eisenbahnsignalordnung
OBRI-NE	Oberbau-Richtlinie für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
BGV	Berufsgenossenschaftliche Regeln

2. Geltungsbereich

Die Dienstordnung enthält die wesentlichen Bestimmungen für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes in der Anschlussbahn der Firma Hermann Wegener GmbH & Co.KG

2.1. Wichtige Rufnummern

Zentraler Steuerstand	Schichtleiter	039061 96020
Anschlussbahnleiter	Ulrich Zechner	0151 44 04 28 64
Stellv. Anschlussbahnleiter	Klemens Palt	0151 44 04 28 60
Betriebsleiter	Johannes Krüger	0157 92 48 26 13
Stell. Betriebsleiter	Oliver Marquardt	0151 15 18 27 48
Diensthabender Rangierleiter (LRF)	Bahnverladung	039061 96090
E-Mailadresse	Verladung	bahn-walbeck@hermann-wegener.de

3. Verteiler

1. Anschlussinhaber		2
2. Anschlussbahnleiter		2
3. Betriebseisenbahner der Anschlussbahn	je	1
4. Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht des Landes Sachsen-Anhalt		1
5. EVU, welche die Anschlussbahn befahren	je	1
6. Zugleiter Lappwaldbahn Service GmbH		1

4. Bekanntgabe

Den Betriebseisenbahnern der Anschlussbahn sind die Inhalte der Dienstordnung vertraut zu machen. Es ist Ihnen je ein Exemplar, zum persönlichen Gebrauch nachweislich auszuhändigen. Gleiches gilt für Änderungen der Dienstordnung.

5. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur

Die Anschlussbahn der Firma Hermann Wegener GmbH & Co.KG befindet sich an der durch die LWS Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) betriebenen eingleisigen Nebenstrecke zwischen den Betriebsstellen Walbeck und Weferlingen Zuckerfabrik. Die Anschlussweichen liegen im Bahnhof Weferlingen Kalkwerk.

5.1. Grunddaten

Die Grenzen der Anschlussbahn sind in km 28,460, Weichenende der Weiche WA1 und in km 29,145, Weichenende der Weiche WA8 des Streckengleises Abzw. Haldensleben-Florastraße - Weferlingen.

Auf dem gesamten Grubengelände herrscht Helmpflicht (Anstoß Kappe für Tf im Gleisbereich)

5.2. Nebenanschießer und Mitbenutzer

Es sind keine Nebenanschießer vorhanden

5.3. Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung

(1) Die Gleise der Anschlussbahn sind von A1 bis A8 bezeichnet. Der Oberbau ist für Regelfahrzeuge mit einer Achslast bis zu 22,5 t ausgelegt. Die Nutzlängen und Verwendung der Gleise gliedern sich wie folgt:

Gleis Nr.	Nutzlänge in m	Neigung in ‰	Bemerkungen	Nutzung
A1	425	1,5	Richtung Weferlingen	Abholgleis
A2	346	1,5	Richtung Weferlingen	Zustell-/Ladegleis
A3	60			Ladegleis
A4	228	1,5	Richtung Haldensleben	Abstellgleis
A5	228	1,5	Richtung Haldensleben	Abstellgleis
A6	90	1,5		Abstellgleis
A7	30			Zufahrt Lokschuppen
A8	337	5,0		Ladegleis

Das Gleis A1 wird in der Regel für die Ganzzugbildung genutzt.

(2) In der Anschlussbahn sind keine Gleisbögen mit Radien unter 180 m vorhanden.

(3) Innerhalb der Anschlussbahn ist der Regellichtraum im Gleis A2 an folgenden Stellen eingeschränkt:

- An der Laderampe Blickrichtung Haldensleben im seitlichen Bereich rechts
- Unter der Bahnverladeranlage oben durch flexible Staubschutzmatten am Fülltrichter

(4) Abgestellte Fahrzeuge sind grundsätzlich durch Hemmschuhe, Radvorleger oder Feststellbremsen zu sichern.

(5) Auf die Beleuchtung der Weichensignale wird verzichtet.

(6) Die genaue Lage der Gleise und Weichen geht aus dem Lageplan (Anlage 1) hervor.

5.4. Bahnübergänge / Gleis Tor

In etwa 135 m ab dem Grenzzeichen der Weiche A 11 befindet sich eine befestigte und durch Andreaskreuze kenntlich gemachte, gering frequentierte höhengleiche Kreuzung (BÜ) mit einer internen Werkstraße. Der Bahnübergang darf nur mit 5 km/h befahren werden und wird durch Übersicht gesichert. Straßenfahrzeuge sind durch den Rangierleiter zum Anhalten aufzufordern.

Im Anschlussgleis aus Richtung Haldensleben befindet sich zwischen der Anschlussweiche WA1 und der DKW WA2 ein Gleis Tor.

Es ist mit dem Zugführerhauptschlüssel der LWS (B) verschlossen. Nach dem Öffnen ist das Tor in geöffneter Stellung durch Verschließen zu sichern und der Zugführerhauptschlüssel zu entnehmen.

Die Tür am kleinen Steg in Höhe der DKW ist mit einem DB 21 zu öffnen und am Ende wieder zu verschließen.

5.5. Signale

Auf der Anschlussbahn gelten die Signale gemäß der ESO.

Signal Ra 1

Wegfahren.

Mit der Mundpfeife oder dem Horn:

Ein langer Ton



und mit dem Arm:

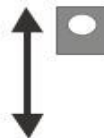
Tageszeichen:

Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten.



Nachtzeichen:

Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten.



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.



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.



Signal Ra 5

Rangierhalt.

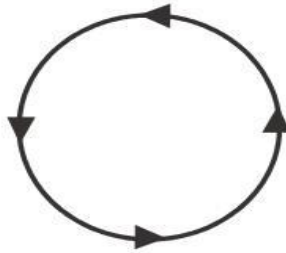
Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Drei kurze Töne schnell nacheinander

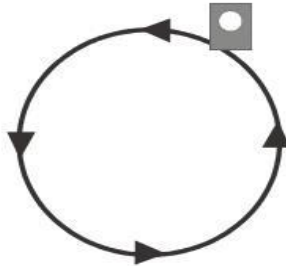


und mit dem Arm

Tageszeichen: Kreisförmige Bewegung des Arms.



Nachtzeichen: Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.




Signal Sh 0

Halt! Fahrverbot.

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



Signal Ra 12 (DS 301) /	
Grenzzeichen	
Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf.	Bedeutung
Ein rot-weißes Zeichen.	Beschreibung
	
Das Signal steht im Winkel zwischen beiden Gleisen, und zwar entweder	Standort
<ul style="list-style-type: none"> - ein Zeichen in der Mitte zwischen beiden Gleisen oder - je ein Zeichen neben der inneren Schiene jedes Gleises. 	

*

Signal Sh 2

Schutzhalt.

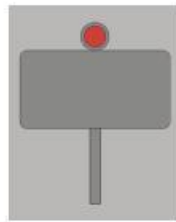
Tageszeichen:

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand.



Nachtzeichen:

Ein rotes Licht am Tageszeichen oder am Ausleger des Wasserkrans.

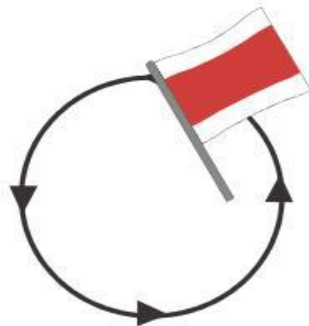


Signal Sh 3 – Kreissignal

Sofort halten.

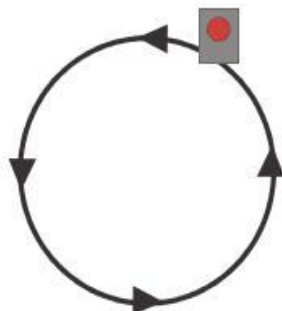
Tageszeichen:

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.



Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal

Sofort halten.

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.



Das Signal wird gegeben,

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

Signal Wn 1

Gerader Zweig.

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen

Formsignal:

Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund.



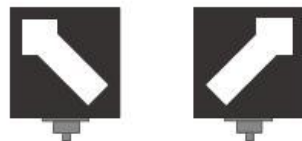
Signal Wn 2

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.



Signal Zp 1 – Achtungssignal

Achtung.

Ein mäßig langer Ton.



5.6. Sicherungsanlagen

Zwischen den Weichen W1 und W2c/d sowie zwischen den Weichen W7 und W8 besteht eine Schlüsselabhängigkeit. Die Weiche W2c/d dient als Flankenschutz und ist in Richtung der Weiche W9 zu verschließen. Die Weiche W7 dient als Flankenschutz und ist in der Grundstellung auf dem geraden Strang in Richtung Prellbock zu verschließen. Der Streckenschlüssel Bauform B zum Schließen der Weichen W2c/d und W7 befindet sich beim Zugleiter der LWS im Betriebsbüro in Weferlingen. Diese Weichen werden nur, von den EVU's geschlossen und bedient, welche den Anschluss Hermann Wegener befahren dürfen.

5.7. Telekommunikation

Zur Verständigung über bevorstehende Bedienungen des Gleisanschlusses und eventueller Rangierarbeiten dient das öffentliche Telefonnetz. Zur internen Verständigung wird eine Betriebsfunkanlage genutzt.

5.8. Funkfernsteuerung

Für die Beladung und Rangierarbeiten innerhalb der Anschlussbahn werden Rangiergeräte mit Funkfernsteuerung betrieben. In diesen nehmen die Lokrangierführer (LRF) die Aufgaben des Rangierleiters wahr.

5.9. Fahrleitungsanlagen

In der Anschlussbahn sind keine Fahrleitungsanlagen vorhanden.

5.10. Beleuchtungsanlagen

Die Gleisfeldbeleuchtung wird am Lokschuppen mit einem Schlüsselschalter eingeschaltet. Es bestehen drei Beleuchtungsgruppen. Die Schlüssel für die Beleuchtungsanlage befinden sich im Betriebsbüro und im Steuerstand des Anschliebers sowie im Kasten für die Frachtpapiere. Der Schlüssel für die Gleisfeldbeleuchtung ist nach Gebrauch dort wieder abzulegen. Die Beleuchtung wird bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter durch den Rangierleiter ein- und ausgeschaltet. Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist die Gleisfeldbeleuchtung wieder auszuschalten. Weiterhin besteht die Möglichkeit, mittels Dämmerungsschalter, die Anlage zu schalten.

5.11. Sonstige Anlagen

Im Gleis A2 ist eine Seitenrampe mit seitlicher Profileinschränkung Pkt. 5.3 (3) vorhanden. Das Gleis A7 endet im Lokschuppen. Im Gleis ist eine abgedeckte Arbeitsgrube vorhanden.

6. Allgemeine Verhaltensregeln

- Das Betreten der Gleisanlagen ist nur durch eingewiesene Personen und zur Erfüllung der Ihnen übertragenen Aufgaben gestattet.
- Die Gleisanlagen dürfen nur mit der vorgeschriebenen Warn- und Schutzkleidung betreten werden.
- Auf dem gesamten Grubengelände herrscht Helmpflicht (Anstoß Kappe für Tf im Gleisbereich)
- Betriebseisenbahner haben sich in den Gleisanlagen so zu verhalten, dass sie durch Schienenfahrzeuge nicht gefährdet werden.
- Das Treten auf Teile von Gleisanlagen, die kein sicheres Gehen und Stehen ermöglichen oder sich bewegen können, ist verboten.
- Der Aufenthalt unmittelbar vor, hinter oder unter Schienenfahrzeugen ist zu unterlassen, da sich diese unvermutet in Bewegung setzen können.
- Gleise dürfen nicht unmittelbar vor oder hinter Fahrzeugen überschritten werden, soweit dies nicht zum Kuppeln erforderlich ist
- Das Besteigen von Schienenfahrzeugen ist nur an denen dafür gekennzeichneten und vorgesehenen Stellen gestattet.

7. Bewegen von Fahrzeugen in der Anschlussbahn

7.1. Bedienungszeiten

Es sind keine bestimmten Bedienungszeiten festgelegt.

7.2. Zustimmung zum Befahren der Anschlussbahn

Die Ein- und Ausfahrt von Fahrzeugen oder Rangierabteilungen vom bzw. zum Streckengleis darf nur nach Rücksprache zwischen dem diensthabenden LRF der Anschlussbahn und dem Zugleiter der LWS erfolgen. Bei der Bedienung der Anschlussbahn müssen alle anderen Rangiertätigkeiten eingestellt werden. Der diensthabende Rangierleiter erteilt, nach beendeter Lade- und Rangiertätigkeit, dem Zugleiter der LWS die Zustimmung zum Befahren der Anschlussbahn. In der Zeit von 14:30 Uhr-06:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ganztägig, gilt die Zustimmung zum Befahren der Anschlussbahn als gegeben.

Der Rangierleiter der Bedienfahrt ist für die Durchführung und Sicherheit während der Bedienungsfahrt im Anschluss verantwortlich. Den betrieblichen Anordnungen des diensthabenden Rangierleiters der Anschlussbahn ist zu befolgen. Das gleichzeitige rangieren mit mehreren Rangierabteilungen ist nicht zulässig.

Die operative Betriebsführung innerhalb der Anschlussbahn obliegt dem diensthabenden Rangierleiter der Anschlussbahn.

7.3. Festlegen von Verantwortlichkeiten

Zur Abwendung von Gefahren, sind die Rangierwege freizuhalten. Diese Wege sind stets in einem begehbaren Zustand zu halten. Gefahrenstellen sind umgehend den Eisenbahnbetriebsleiter der Anschlussbahn mitzuteilen.

Der Anschluss Inhaber hält zur Sicherung stillstehender Fahrzeuge geeignete Hemmschuhe und Radvorleger in ausreichender Stückzahl vor.

7.4. Bestimmungen zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes in der Anschlussbahn

Die zulässige Rangiergeschwindigkeit in der Anschlussbahn beträgt maximal 20 km/h.

Die Geschwindigkeit darf beim Bewegen von Fahrzeugen mit dem Vollert Rangierrobot maximal 5 Km/h betragen.

Vor der Ingangsetzung einer Rangierfahrt, ist ein Achtungssignal zu geben!
Rangierabteilungen mit Regelfahrzeugen sind grundsätzlich gekuppelt und Luftgebremst zu fahren.

Rangierabteilungen, welche mit dem Vollert Rangierrobot bewegt werden, müssen an die durchgehende selbsttätige Druckluftbremse angeschlossen werden.

Es sind nur begleitete Rangierabteilungen zugelassen. Bei geschobenen Rangierabteilungen muss die Spitze besetzt werden.

Die Rangierseite ist immer zu vereinbaren. Auf die Profileinschränkungen im Gleis A2 ist zu achten (Anlage 1).

Abstoßen und Ablaufen lassen ist verboten.

Abgestellte Wagen sind generell zu sichern. Für die Sicherung in den einzelnen Gleisen, gilt folgende Tabelle:

Gleis	Mind. eine Achse, je angefangene Achsen
A1	60
A2	60
A3	60
A4	60
A5	60
A6	60
A7	60
A8	30

Einzelne Wagen ohne Bremsen sind durch Hemmschuhe oder Radvorleger gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern.

Das Festlegen der Wagen durch Holzstücke, Steine, Eisenteile und dergleichen ist verboten.

Schienenbrüche, aufgefahrene Weichen oder besondere Vorkommnisse sind sofort dem Eisenbahnbetriebsleiter oder dem Stellvertretenden Eisenbahnbetriebsleiter zu melden. Er veranlasst die notwendigen Maßnahmen.

Der Rangierleiter ist bei Wiederaufnahme des Dienstes nach einer Unterbrechung des Dienstes von mehr als 6 Monaten erneut einzuweisen.

Das Aufgleisen von Fahrzeugen und das Erstellen von Lauffähigkeiten dürfen nur durch dazu befähigte Personen erfolgen.

Die Begehung der Anschlussbahn erfolgt einmal im Monat durch den Eisenbahnbetriebsleiter oder dessen Vertreter.

Für den Einsatz des Vollert Rangierroboters gilt eine besondere Dienstanweisung.

7.5. Be- und Entladeanlagen

Das Beladen der Fahrzeuge erfolgt grundsätzlich durch eingewiesenes Personal.

Der Leerzug für die Beladung wird in den Gleisen A2 und A8 bereitgestellt. Der Vollzug wird zu gleichen Teilen in den Gleisen A1 und A2 zur Abholung, durch die jeweiligen EVU, gebildet.

Vor dem Beladevorgang sind alle Wagen auf Beschädigungen und Laderückstände zu überprüfen.

Folgende Rangiertechnologie ist beim Beladen und beim Rangieren beladener Zugteile einzuhalten:

Beladene Zugteile und solche die beladen werden, sind über die Weiche 3, Gleis A 3, Weiche 9 in Richtung Gleis 4 zu rangieren. Nach dem Freifahren der Weiche 9 ist der Zugteil in Richtung Gleis A 1 über die Weiche A 2 a/b-c/d zu fahren.

Das Bewegen von Regelfahrzeuge durch Straßenfahrzeuge, maschinentechnische Hilfsmittel oder von Hand ist verboten.

8. Notfallmanagement

Bei Unfällen und Bahnbetriebsunfällen ist wie folgt zu verfahren:

Während der Regelbesetzungszeit des Steinbruches:

Bei Unfällen Ist der jeweilige Schichtleiter über Betriebsfunk oder Telefon zu Informieren. Von dort koordiniert der Schichtleiter die weiteren Rettungsmaßnahmen. Bei Bahnbetriebsunfällen, Störungen und Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb, sind zusätzlich der Eisenbahnbetriebsleiter oder dessen Vertreter zu benachrichtigen.

Folgende Personen sind zu informieren:

Schichtleiter		039061 96020, Funk
Anschlussbahnleiter	Ulrich Zechner	0151 44 04 28 64
Stellv. Anschlussbahnleiter	Klemens Palt	0151 44 04 28 60
Des Weiteren sind zu informieren		
Betriebsleiter	Johannes Krüger	0157 92 48 26 13
Stell. Betriebsleiter	Oliver Marquardt	0151 15 18 27 48

Außerhalb der Besetzungszeiten (Regelarbeitszeiten) des Steinbruchs:

Folgende Personen sind zu informieren:

Anschlussbahnleiter	Ulrich Zechner	0151 44 04 28 64
Stellv. Anschlussbahnleiter	Klemens Palt	0151 44 04 28 60
Des Weiteren sind zu informieren		
Betriebsleiter	Johannes Krüger	0157 92 48 26 13
Stell. Betriebsleiter	Oliver Marquardt	0151 15 18 27 48

Der Anschließer ist verpflichtet, den mit der Aufklärung und Beseitigung des Bahnbetriebsunfalles oder gefährlichen Ereignisses betrauten Personen, das Betreten der Anschlussbahn zu gestatten.

Vom Anschließer ist ggf. personelle und/oder technische Hilfeleistung zu stellen.

9. Inkrafttreten und Änderungen

Diese Bedienungsanweisung tritt ab dem 01.03.2016 in Kraft.

Erstellt: Karsten Götze

Weferlingen den, 01.04.2016

Anschlussbahnleiter

Geprüft: -/-

Weferlingen den, 01.04.2016

Stellv. Anschlussbahnleiter

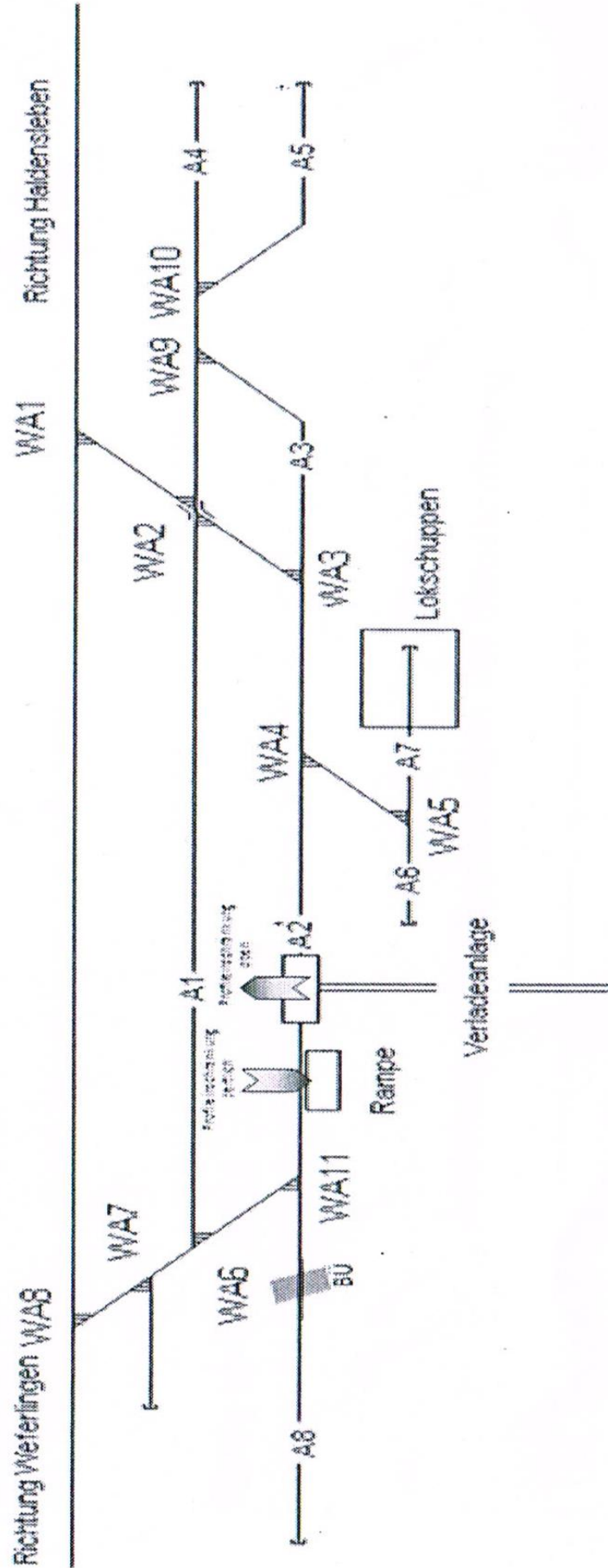
Bestätigt: LfB Halle

Halle/Saale den, 18.03.2016

LFB Sachsen-Anhalt

Anlage (1) Lageplan Anschlussbahn Walb 01 – HWB GmbH & Co. KG, Werk Walbeck

Anst. Wegener Walbeck



Plan nicht maßstabgerecht