

# Dienstordnung

für die Anschlussbahn Prenzlau West

Trede & von Pein GmbH  
Rudolf-Diesel-Str. 2-4  
25524 Itzehoe

Gültig ab 27.06.2017  
ersetzt die letzte Version LWP 18.12.2015  
auf Grundlage vorletzte Fassung vom 23.08.2010

Aufgestellt:

Bestätigt:

Ort, Datum Prenzlau 27.06.2017

LEA Land Brandenburg

Berlin, .....

.....  
Unterschrift Anschlussbahnleiter

i. A. ....  
Unterschrift

Ort, Datum

.....  
Unterschrift Leiter des Unternehmens

Verteiler:

1. Anschlussinhaber
2. Anschlussbahnleiter
3. Betriebseisenbahner
4. Landeseisenbahnaufsicht des Landes Brandenburg
5. **EVU Schenker Rail Deutschland AG**

## Wichtige Rufnummern

Anschlussinhaber:	04821/6000-0 und 03984 8712 - 0
Anschlussbahnleiter:	Herr Sprung – 0151 61356901
Vertreter des Anschlussbahnleiters:	Herr Grossnick -015161356955
Notfallmeldestelle des Anschließers:	Herr Sprung 03984 8712 - 21 oder 0151-61356901 Frau Buthmann 0151 61356894 Frau Beimgraben 04821-6000-742

## 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, Eisenbahnbetrieb und 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

*Planfeststellungsbehörde ist:*

Landesamt für Bauen und Verkehr  
Dezernat 11 – Anhörung, Planfeststellung, Recht  
Lindenallee 51  
15366 Hoppegarten  
Tel.: 03342-4266-0  
Fax: 03342-4266-7601  
Ansprechpartner:  
Herr Böttner, Tel. 03342-4266-1130

## Eisenbahnunternehmen

1. EVU  
Eisenbahnbetriebsleiter des EVU: DB Cargo Deutschland AG

Vertreter des EBL des EVU:

Notfallmeldestelle des EVU: 030 297 41805

2. EVU  
Eisenbahnbetriebsleiter des EVU:

Vertreter des EBL des EVU:

Notfallmeldestelle des EVU: 030 297 41805

## sonstige Behörden

Zuständiges Amt für Arbeitsschutz: Eberswalderstraße 106 in 16227 Eberswalde  
Tel.: 03334 254600  
oder 03984 2554

Feuerwehr: 112

Polizeidienststelle: Polizeihauptwache,  
Wallgasse 2 in 17291 Prenzlau,  
Tel.: 03984 35 - 0

Zuständige Staatsanwaltschaft: Amtsgericht Prenzlau,  
Baustraße 37 in 17291 Prenzlau  
Tel.: 03984 86100

Umweltschutzbehörde: Umweltamt Prenzlau,  
Karl-Marx-Str. 1 in 17291 Prenzlau,  
Tel.: 03984 701168

## Prüfung der Dienstordnung (jährlich)

Tag	Name	Bemerkungen	Tag	Name	Bemerkungen

## Änderung und Ergänzung der Dienstordnung

Änderungen/ Ergänzungen Ifd. Nr.	gültig ab	berichtigt am	berichtigt durch	Bemerkungen
Änderung der Telefonnr.	01.03.2012	01.03.2012	Frau Buthmann	Änderung D. Sprung, B. Buthmann, N. Klützke
Änderung Ersatzanschlussleite r	01.03.2012	01.03.2012	Frau Buthmann	Mandelkow ausgeschieden, Ersatz ist Herr Klützke
Weichenplanänderu ng	18.12.2015	Neufassung	Frau Buthmann	Klützke raus, Ersatz Herr Grossnick
Gleis A 1 Ertüchtigung Achslast und Gleis A7 Verlängerung	18.12.2015	Neufassung	Frau Buthmann	
Neue Lageskizze	18.12.2015	Neufassung	Frau Buthmann	
Schulung Gleisanschlussbahnle iter und rangierer	17.02.2016	o. Änder.	ohne Änder.	Herr Robst und Herr Beige Schulung vor ort
	17.07.2017	27.06.2017	Frau Buthmann	Eigentümerwechsel :

Genehmigung nach & 7f AEG und § 9 Boa				Trede und von Pein GmbH

## Inhaltsverzeichnis

Wichtige Rufnummern

Prüfung der Dienstordnung (jährlich)

Änderung und Ergänzung der Dienstordnung)

- I. Allgemeines
  - 1. Geltungsbereich und geltende Bestimmungen
- II. Beschreibung der Anschlussbahn
  - 2. Grenzen der Anschlussbahn
  - 3. Anschlussbahnhof
  - 4. Betriebsführung
  - 5. Belastbarkeit des Oberbaues
  - 6. Gleisanlagen und ihre Nutzung
  - 7. Bahnübergänge
  - 8. Gleistore
  - 9. Fernmeldeanlagen
- III. Leitung der Anschlussbahn
  - 10. Anschlussbahnleitung
  - 11. Unterlagen
  - 12. Eisenbahnaufsichtsbehörde
  - 13. Genehmigung und Zustimmung durch die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde
- IV. Personal
  - 14. Anschlussbahnpersonal
  - 15. Ärztliche Untersuchung
  - 16. Ausbildung und Prüfungen
  - 17. Dienstunterricht
  - 18. Dienst
  - 19. Betriebsfremde
- V. Betriebsdienst
  - 20. Allgemeines
  - 21. Ausrüstung der Rangierpersonale
  - 22. Verhalten des Rangierpersonals im Rangierdienst
  - 23. Zugelassene Fahrgeschwindigkeiten
  - 24. Anhängemasse
  - 25. Arbeitsbereich
  - 26. Verhalten im Gleisbereich
  - 27. Signale
  - 28. Bedienen von Weichen
  - 29. Maßnahmen bei aufgefahrenen Weichen
  - 30. Sicherung stillstehender Fahrzeuge
  - 31. Befahren von Ladestellen
  - 32. Vorbereitung der Rangierfahrt
  - 34. Durchführen von Rangierfahrten
  - 34. Kuppeln von Fahrzeugen
- VI. Sonstige Bestimmungen
  - 35. Allgemeines
  - 36. Gleisperrung
  - 37. Schienenbruch
  - 39. Unfälle
  - 39. Notfallmanagement
- VII. Schlussbestimmungen

Anlagen:

1. Lageplan der Anschlussbahn
2. Signale der ESO, die in der Anschlussbahn verwendet werden

3.

## I. Allgemeines

### 1. Geltungsbereich und geltende Bestimmungen

Die Dienstordnung enthält die wesentlichen Bestimmungen für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes in der Anschlussbahn der Firma "[einfügen Name]" .

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 Bahnen, die der Aufsicht des LfB Land Brandenburg unterstehen (Anweisung Ereignisse)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE) des VDV

## II. Beschreibung der Anschlussbahn

### 2. Grenzen der Anschlussbahn

Die Anschlussbahn beginnt im Anschluss der ortsgestellten Weiche 112 im Bahnhof Prenzlau West der DB Netz AG.

Die Grenze der Anschlussbahn ist das in Richtung Gleisanschluss gelegene Ende der Anschlussweiche 112 im jeweils rechten Strang.

### 3. Anschlussbahnhof

Der Bahnhof Prenzlau des Infrastrukturunternehmens DB Netz AG ist Anschlussbahnhof. Für die Fahrt auf der Infrastruktur des Netzbetreibers sind dessen Bestimmungen, wie z. B. die örtlichen Richtlinien, zu beachten. Für die Benutzung der Infrastruktur des Hauptanschließers ist dessen Dienstordnung zu beachten.

### 4. Betriebsführung

(1) Die Betriebsführung in der Anschlussbahn erfolgt mit eigenem Personal und eigenen Triebfahrzeugen des bedienenden Eisenbahnverkehrsunternehmens. Im Anschluss erfolgt zusätzlich eigene Betriebsführung mit sonstigen Rangiermitteln durch den Anschließter selbst.

(2) Die Gleisanlage der Anschlussbahn hat eine Gesamtlänge von 1378 m Metern und 1 Weiche.

### 5. Belastbarkeit des Oberbaues

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

## 6. Gleisanlagen und ihre Nutzung

Gleisbez.	Nutzlänge in m	Zweckbestimmung	Besonderheiten (z.B. Neigung, Achslasten, Rampen, Fahrleitung, Radien unter 150m)	Form der Hemmschuh
A 1	682 m gesamt	Ladegleis	<=2,5 ‰	Standarthemmschuh Form II (orange) /Einheitshemmschuh (gelb mit blauen Zusatzanstrich im Griffbereich
A7	. 696 m gesamt	Entladegleis (Übergabestelle)	<=2,5 ‰	-/-

## 7. Bahnübergänge

(1) Der Bahnübergang der Werkstraße innerhalb des Werkgeländes ist nicht technisch gesichert.

Gleis Nr	Bezeichnung	Kennzeichnung	Sicherung	Besonderheiten (z.B. Geschwindigkeit, vorgeschriebene Postensicherung)
Gleis A 1	BÜ für den öffentlichen Verkehr (Wirtschaftsweg)	Andreaskreuze	Nicht Technisch	Halt vor BÜ, Geben von Achtungssignalen Zp1, Sicherung durch Posten

Der gesperrte Abschnitt des Gleises A2 kann von Straßenfahrzeuge befahren werden. Gleis A7 ist im Bereich vor, zwischen und hinter den Lagerhallen bis 150 m ausgeplattet / einbetoniert und kann durch Straßenfahrzeuge befahren werden.

## 8. Hallentore

Hallentore befinden sich an den Hallen im Gleis A7. Der Anschließer stellt sicher, das vor dem Bedienen innerhalb der Hallen, die Hallentore geöffnet und profilfrei festgelegt sind. Eine Beleuchtung für die Gleisanlage ist installiert.

## 9. Fernmeldeanlagen

Die Fernmeldeanlagen bei der Anschlussbahn bestehen aus Postfernsprechern zur Sprechverbindung zwischen der Anschlussbahn und dem EVU.

### III. Leitung der Anschlussbahn

#### 10. Anschlussbahnleitung

(1) Für die Leitung und Überwachung des Anschlussbahnbetriebes ist der Anschlussbahnleiter, in dessen Abwesenheit, sein Vertreter zuständig.

Sie müssen beide von der Landeseisenbahnaufsicht bestätigt sein.

(2) Der Anschlussbahnleiter ist – unbeschadet der eigenen Verantwortlichkeit der Unternehmensleitung – für die ordnungsgemäße und sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes sowohl der Geschäftsleitung als auch der Landeseisenbahnaufsicht gegenüber verantwortlich. Bei der Erledigung seiner Aufgaben hat er die Weisung der Geschäftsleitung zu befolgen, es sei denn, diese gefährden die Betriebssicherheit. Bei Meinungsverschiedenheiten darüber, ob Maßnahmen im Interesse der Betriebssicherheit erforderlich sind oder nicht, ist vorbehaltlich einer anderen Entscheidung der Landeseisenbahnaufsicht zunächst der Auffassung der Vorzug zu geben, die den Bedürfnissen der Betriebssicherheit am weitesten Rechnung trägt.

(3) Der Anschlussbahnleiter hat dafür Sorge zu tragen, dass

- alle die Anschlussbahn befahrenden EVU von dieser Dienstordnung Kenntnis haben. Dies kann er sich vom bedienenden EVU schriftlich bestätigen lassen,
- die Betriebseisenbahner mit dem Inhalt der Dienstordnung vertraut sind und ihnen ein Exemplar – zumindest jedoch der den jeweiligen Aufgabenbereich betreffende Auszug – zu ihrem Gebrauch gegen schriftliche Bestätigung ausgehändigt wird; gleiches gilt für etwaige Änderungen der Dienstordnung,
- die Betriebseisenbahner ihren Aufgaben entsprechend ausgebildet, örtlich eingewiesen und geprüft sind,
- die Betriebseisenbahner die erforderliche körperliche und geistige Tauglichkeit besitzen und die vorgeschriebene ärztlichen Wiederholungsuntersuchungen durchgeführt werden,
- die Betriebseisenbahner den Dienst stets gewissenhaft ohne Einwirkung von Alkohol, Rauschmittel oder ähnlich wirkenden Medikamenten ausüben,
- die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften eingehalten werden,
- der Dienstunterricht für die Betriebseisenbahner durchgeführt wird,
- die Betriebsanlagen und Fahrzeuge in einem betriebssicheren Zustand sind und die Untersuchungsfristen eingehalten werden,
- die erforderlichen Signalmittel, Rangiergeräte usw. vorhanden und in gebrauchsfähigem Zustand sind,
- die Unterlagen, Nachweise usw. ordnungsgemäß geführt werden,
- genehmigungspflichtige und zustimmungsbedürftige Baumaßnahmen erst dann begonnen werden, wenn die entsprechenden Genehmigungen und Zustimmungen vorliegen und die notwendigen Regelungen für den Betriebsablauf getroffen sind,
- gemeldete Mängel beseitigt werden,
- Unfälle ordnungsgemäß behandelt, gemeldet und ausgewertet werden.

(4) Zusätzliche Anweisungen zur Dienstordnung und Mitteilungen – auch solche vorübergehender Art – gibt der Anschlussbahnleiter den Betriebseisenbahnern und den bedienenden EVU schriftlich bekannt.

(5) Er hat das Notfallmanagement für die eigene Infrastruktur zu organisieren. Dafür kann er auch andere Unternehmen vertraglich binden.

## 11. Unterlagen

Beim Anschlussbahnleiter befinden sich folgende Unterlagen:

- die Dienstordnung
- der Lageplan der Bahn mit Angaben über die Bogenhalbmesser, Längsneigungen und Nutzlängen der Gleise, Bezeichnung der Gleise, Weichen, Gleissperren und Signale und der vorhandenen Profileinschränkungen
- die Prüfnachweise der Betriebseisenbahner
- die Nachweise über die örtliche Einweisung der Betriebseisenbahner mit Datum und unterschrittlicher Anerkennung
- die Tauglichkeitsbescheinigung und die ärztlichen Untersuchungsberichte der Betriebseisenbahner
- das Gleisbehebungsbuch
- die Prüfunterlagen für die baulichen Anlagen

## 12. Eisenbahnaufsichtsbehörde

*Eisenbahnaufsichtsbehörde ist:*

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

## 13. Genehmigung und Zustimmung durch die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde

Für sämtliche Änderungen, Erweiterungen, Neubauten und Reduzierungen an Betriebsanlagen der Eisenbahn schreibt der Gesetzgeber ein Planfeststellungsverfahren vor. Dieses ist bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

Für den Bau bzw. den Rückbau von Gleisen, die Änderungen der bestehenden Gleisführung, das Unterqueren der Gleise mit Ver- oder Entsorgungsleitungen und das Anlegen von Baugruben im Abstand von weniger als 30 m vom Gleis entfernt ist die Genehmigung bzw. die Zustimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde einzuholen.

Die erforderlichen Zeichnungen und Baubeschreibungen sind rechtzeitig vor Baubeginn in ausreichender Anzahl vorzulegen.

Statische Berechnungen sind in 2facher Ausfertigung einzureichen. Davon muss ein Exemplar den Prüfvermerk eines zugelassenen Prüfsingenieurs tragen (Grünprüfung).

## IV. Personal

### 14. Anschlussbahnpersonal

Im Betriebsdienst der Anschlussbahn werden folgende Tätigkeiten wahrgenommen:

- Anschlussbahnleiter und dessen Vertreter
  - Rangierleiter
  - Fahrer des sonstigen Rangiermittels (ebenfalls Rangierleiter oder Triebfahrzeugführer)
- Bedienstete, die diese Tätigkeiten auch nur vorübergehend ausüben, sind ebenfalls Betriebseisenbahner.

Die Betriebseisenbahner müssen

- mindestens 18 Jahre alt,
- eisenbahnfachlich ausgebildet,
- geeignet,
- tauglich,
- und vor ihrem Einsatz örtlich eingewiesen sein.

### 15. Ärztliche Untersuchung

(1) Die Betriebseisenbahner haben sich vor Einstellung in den Anschlussbahndienst einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen, damit die körperliche Tauglichkeit für den Eisenbahndienst festgestellt wird.

(2) Die Untersuchungen müssen alle 5 Jahre wiederholt werden. Kürzere Fristen können vom zuständigen Arzt festgelegt werden.

(3) Die Wiederholungsuntersuchungen müssen fristgerecht erfolgen.

### 16. Ausbildung und Prüfung

(1) Vor seinem Einsatz muss jeder Betriebseisenbahner mit den Örtlichkeiten der Anschlussbahn vertraut und für auszuführende Tätigkeiten ausgebildet werden. Spezielle Anweisungen für die Bedienung der Anlagen und Geräte sind zu beachten.

(2) Die Betriebseisenbahner dürfen selbständig keine Diensthandlungen vornehmen, für die sie nicht ausgebildet und geprüft sind, es sei denn, zur Abwendung einer Gefahr.

(3) Über die örtliche Einweisung ist ein formloser Nachweis zu führen, worin der Einzuweisende die Teilnahme durch Gegenzeichnung bestätigt.

(4) Betriebseisenbahner sind nach sechsmonatiger Unterbrechung des Dienstes vor Wiederaufnahme ihrer Tätigkeit erneut einzuweisen.

### 17. Dienstunterricht

(1) Die Rangierleiter sind entsprechend ihren Aufgaben über die geltenden Bestimmungen und zur Auswertung von Unregelmäßigkeiten durch Dienstunterricht zu belehren.

(2) Der Dienstunterricht wird im Rahmen der vierteljährlichen Arbeitsschutzbelehrung durchgeführt. Es ist ein schriftlicher Nachweis zu führen, aus dem die Daten, die Themen und die Teilnehmer des Unterrichts ersichtlich sind.

(3) Jeder Teilnehmer hat die Unterweisung durch Unterschrift zu bestätigen.

## 18. Dienst

(1) Jeder Betriebseisenbahner muss seinen Dienst ausgeruht und ohne Einwirkung von Alkohol, Rauschmittel oder ähnlich wirkenden Medikamenten antreten. Die Betriebseisenbahner dürfen während der Dienstzeit und angemessener Frist davor keine solchen Getränke oder Mittel zu sich nehmen.

(2) Fühlt sich ein Betriebseisenbahner aus gesundheitlichen oder anderen Gründen nicht in der Lage, seinen Dienst aufmerksam und gewissenhaft zu verrichten, so hat er dies sofort dem Schichtleiter zu melden.

(3) Dienstaufnehmendes Personal muss sich selbst über die anliegenden Arbeiten informieren und ist verpflichtet, vor Dienstbeginn zu prüfen, ob schriftliche Anweisungen des Anschlussbahnleiters bzw. seines Vertreters vorliegen.

(4) Die Betriebseisenbahner bleiben auch während der Ausbildung eines anderen für die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes verantwortlich.

(5) Die Sorge für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes geht anderen Arbeiten vor.

## 19. Betriebsfremde

Betriebsfremde, mit Ausnahme des Rangierpersonals des bedienenden EVU, dürfen sich nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Anschlussbahnleiters oder seines Vertreters auf den Gleisen aufhalten.

## V. Betriebsdienst

## 20. Allgemeines

Die Bedienung der Anschlussbahn wird grundsätzlich durch Dritte durchgeführt. Dies können öffentliche oder nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sein. Die LEA ist über alle die Anschlussbahn befahrenden Unternehmen zu informieren. Innerhalb der Anschlussbahn wird der Rangierdienst gemäß Anweisung Nr. 25 zur BOA -Rangieren mit sonstigen Rangiermitteln mit CAT H936 mit Merlo Teleskoplader durchgeführt.

## 21. Ausrüstung der Rangierpersonale

Jeder Rangierleiter muss beim Rangieren

- einen Kopfschutz
- Warnkleidung
- Schutzhandschuhe und
- hohe Sicherheitsschutzschuhe tragen.

Er hat eine Signalpfeife und bei Dunkelheit eine Rangierhandlampe bei sich zu führen.

## 22. Verhalten des Rangierpersonals im Rangierdienst

- (1) Der Rangierleiter hat sich so aufzustellen, dass er
- den Rangierweg übersehen kann,
  - Sichtverbindung mit dem Bediener des Radladers hat,
  - die Rangierabteilung durch Auflegen eines Hemmschuhs oder mittels Handbremse sofort anhalten kann,
  - im Gefahrenbereich befindliche Personen warnen kann,
  - beim Rangieren nicht gefährdet wird.



(2) Es ist verboten:

- auf einem Fahrzeug zu stehen, ohne sich festzuhalten
- auf fahrende Fahrzeuge auf- oder abzuspringen
- unter Fahrzeugen hindurchzukriechen
- auf Wagendächer zu klettern
- auf Puffern, Kupplungen oder seitlichen Trittbrettern zu sitzen oder zu stehen
- gleichzeitig auf den Rangierertritt zweier Fahrzeuge zu stehen
- Wagen vom Rangierertritt abzukuppeln
- beim Mitfahren sich zu weit hinauszulehnen
- sich zu nahe an ein Gleis zu stellen, auf dem Fahrzeuge bewegt werden
- die Gleise kurz vor Fahrzeugen zu überschreiten
- zwischen Puffern in aufrechter Haltung hindurchzugehen

### 23. Zugelassene Fahrgeschwindigkeiten

Die zugelassene Rangiergeschwindigkeit im Bereich der Anschlussbahn beträgt mit sonstigen Rangiermitteln und beim Befahren von Ladestellen und Bahnübergängen 5 km/h. Die Bedienung mit Triebfahrzeugen durch das EVU bis zur Wagenübergabestelle wird mit maximal 10 km/h durchgeführt.

### 24. Anhängemasse

Es dürfen maximal 2000 t bewegt werden. In der Regel werden 40 Wagen bewegt.

### 25. Arbeitsbereich

Der Arbeitsbereich umfasst das Gleis A 1 in erster Linie für die Beladung von Getreidezügen und Gleis A 7 in erster Linie zur Entladung von Düngemittelzügen.

### 26. Verhalten im Gleisbereich

(1) Gleise dürfen nur an solchen Stellen überschritten werden, an denen sie nach beiden Richtungen genügend weit eingesehen werden können. Vor dem Überschreiten ist nach links und rechts zu sehen, um zu prüfen, dass sich keine Fahrzeuge nähern.

Das Überschreiten muss rechtwinklig zur Gleisachse erfolgen.

(2) Beim Durchschreiten einer Lücke zwischen stehenden Fahrzeugen - auch zwischen einem Fahrzeug und einem Gleisabschluss - muss der Abstand von Puffer zu Puffer mindestens 5 m betragen.

Vor stehenden Fahrzeugen ist mindestens 2 m Abstand zu halten.

(3) Signale und Warnungen sind unverzüglich zu befolgen und - wenn erforderlich - weiterzugeben.

(4) Bei Schnee- und Eisglätte sind die Wege und Plätze des Betriebsgeländes, die zur Dienstausbung begangen werden, ausreichend abzustumpfen.

### 27. Signale

In der Anschlussbahn kommen die Signale der ESO zur Anwendung. Diese sind in der Anlage 2 dargestellt.

### 28. Bedienen von Weichen

TvP Prenzlau West

(1) Weichen werden nur vom Rangierpersonal bedient. Nach dem Umstellen von Weichen ist auf das richtige Anliegen der Weichenzunge zu achten.

(2) Es ist verboten, Weichen kurz vor oder unter Fahrzeugen umzustellen oder Weichen aufzufahren.

(3) Ist eine Weiche dennoch aufgefahren worden, so darf sie nur in der Auffahrrichtung freigefahren werden. Der Anschlussbahnleiter ist vom Auffahren einer Weiche zu verständigen.

#### 29. Maßnahmen bei aufgefahrenen Weichen

Das Auffahren von Weichen ist in jedem Fall dem Anschlussbahnleiter oder dessen Vertreter zu melden. Beide sind berechtigt, die Befahrbarkeit aufgefahrener Weichen festzustellen.

#### 30. Sicherung stillstehender Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge sind in folgenden Fällen gegen unbeabsichtigtes Bewegen mittels Hemmschuh bzw. Radvorleger durch den Rangierleiter zu sichern:

- wenn bei starkem Wind ein Selbstbewegen der Fahrzeuge zu befürchten ist
- beim Anstellen an Be- und Entladestellen
- beim grennzeichenfreien Abstellen von Fahrzeugen
- vor Bahnübergängen, vor denen die Wagen mindestens 2 m entfernt abgestellt werden müssen
- bei einer Neigung  $> 1,5 ‰$

(2) Das Auflegen von Steinen, Holz- oder Metallstücken oder dergleichen auf die Schienen ist nicht gestattet.

(3) Wird eine vorhandene Sicherung aufgehoben, weil Fahrzeuge bewegt, abgezogen oder zugestellt werden, ist die ausreichende Sicherung der im Gleis verbleibender Fahrzeuge zu überprüfen.

(4) Fahrzeuge sind so abzustellen, dass das Wiederankuppeln nicht über Weichen, Kreuzungen oder ähnlichen die Trittsicherheit gefährdenden Stellen, erfolgen muss.

#### 31. Befahren von Ladestellen

Vor Fahrt an Ladestellen ist die Rangiereinheit 10 m vorher anzuhalten.

Der Rangierleiter läuft der Rangiereinheit voraus und hat:

- Personen aus dem Rangierbereich zu verweisen
- bei Kranbetrieb, sich mit dem Kranführer zu verständigen
- darauf zu achten, dass sich keine Gegenstände im Gleisbereich befinden

#### 32. Vorbereitung der Rangierfahrt

(1) Beim Rangieren ist eine zuverlässige Verständigung erforderlich.

Der Rangierleiter unterrichtet ausreichend

den Fahrer oder Bediener des Rangierfahrzeugs  
und sonstige Beteiligte

über Weg, Zweck, Ziel und Besonderheiten der Fahrt.

(2) Der Rangierleiter muss sicher sein, dass die Rangierabteilung fahrbereit ist, die Bremsen gelöst und die zum Sichern abgestellter Fahrzeuge ausgelegten Hemmschuhe bzw. Radvorleger entfernt sind.

(3) Bevor Waggonen, an denen gearbeitet bzw. geladen wurde, bewegt werden,

ist festzustellen, ob die beweglichen Waggenteile in die Ordnungsstellung gebracht und festgelegt, die Waggontüren geschlossen und – soweit dies durch äußere Inaugenscheinnahme möglich ist – die Waggons vorschriftsmäßig beladen sind.

(4) In den Waggons arbeitende Personen sind zum Aussteigen zu veranlassen.

### 33. Durchführen von Rangierfahrten

(1) Beim Rangieren wird auf Sicht gefahren, mit Hindernissen muss jederzeit gerechnet werden. Der Rangierleiter und der Fahrzeugführer haben bei jeder Rangierfahrt den Gleisbereich ständig zu beobachten. Vor und während der Rangierfahrt ist festzustellen, dass die Rangierwege frei, die Weichen richtig gestellt und bei einmündenden Gleisen kein Fahrzeug über das Grennzeichen hinaus steht.

(2) Bei Erkennen einer Gefahr ist die Rangierabteilung sofort anzuhalten und alle Maßnahmen zu ihrer Abwendung zu treffen.

(3) Besteht Unklarheit darüber, ob der Gleisbereich sicher zu befahren ist, muss angehalten und die betreffende Stelle vor Weiterführung der Fahrt örtlich durch den Rangierleiter überprüft werden.

### 34. Kuppeln von Fahrzeugen

(1) Gemeinsam zu bewegendende Fahrzeuge, sofern sie nicht aufgedrückt werden sollen, müssen untereinander gekuppelt sein.

(2) Unbenutzte Bremsschläuche und Schraubenkupplungen sind stets in die Halterung einzuhängen.

(3) Es darf nur im Stillstand gekuppelt werden.

## VI. Sonstige Bestimmungen

### 35. Allgemeines

Unregelmäßigkeiten sind sofort dem Anschlussbahnleiter bzw. seinem Stellvertreter zu melden, der die zu ergreifenden Maßnahmen zur Beseitigung bestimmt.

### 36. Gleisperrung

(1) Muss ein Gleis gesperrt werden, ist es soweit wie möglich durch abweisende Weichenstellung und Aufstellen von Schutzhalt- / Wärterhalt- Signalen (eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand) gegen Befahren abzuriegeln.

(2) Eine bestehende Gleisperrung darf nur vom Anschlussbahnleiter bzw. seinem Stellvertreter wieder aufgehoben werden, nachdem er sich von der Befahrbarkeit des Gleises überzeugt hat.

### 37. Schienenbruch

Ein Schienenbruch ist ein Durchbruch oder Ausbruch der Schiene. Vor einem Schienenbruch ist anzuhalten. Der Anschlussbahnleiter entscheidet, ob der Bruch unbefahrbar oder befahrbar ist oder nach baulicher Sicherung, z. B. Notlaschenverband, mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden darf. Die Bruchstelle ist während des Befahrens genau zu beobachten. Notfalls sind sofort Haltsignale zu geben.

## 38. Unfälle

(1) Die Unfallstelle ist gegen das Auffahren anderer Fahrzeuge zu sichern. Die Beseitigung von Gefahrenquellen ist zu veranlassen.

Verletzte Personen sind zu versorgen.

(2) Der Anschlussbahnleiter oder die Notfallmeldestelle des Anschließers ist zu verständigen. Es ist mitzuteilen:

- die Art des Unfalls
- ob Polizei und Feuerwehr zu rufen sind
- wie die Unfallstelle zu erreichen ist

(3) Ansonsten ist der Zustand der Unfallstelle bis zum Erscheinen des Anschlussbahnleiters oder der Polizei möglichst nicht zu verändern. Beweisstücke sind sicherzustellen.

(4) Die Landeseisenbahnaufsicht ist entsprechend der Kriterien der Anweisung Ereignisse zu verständigen.

(5) Auskünfte über Unfälle dürfen nur an die Firmenleitung, dem Anschlussbahnleiter, der Polizei, der Feuerwehr, Bedienstete der Aufsichtsbehörde und der Staatsanwaltschaft gegeben werden. Auskünfte an Presse, Rundfunk und Fernsehen sind dem Firmenvorstand vorbehalten. In der Beurteilung der Unfallursache ist Zurückhaltung zu üben.

## 39. Notfallmanagement

Das Notfallmanagement für die Anschlussbahn nimmt war:

und

sowie Frau Beimgraben

Herr Sprung 03984 8712 - 21

oder 0151 61356901

Frau Buthmann 015161356894

Frau Beimgraben Tel: 04821-6000-742

Alle Unfälle, die auf der Infrastruktur des Anschließers aufgetreten sind, sind der Landeseisenbahnaufsicht entsprechend Anweisung Ereignisse mitzuteilen.

## VII

## Schlussbestimmungen

Die Dienstordnung letzte gültige Fassung vom 18.12.2015 tritt ausser Kraft und wird durch Neufassung v. 27.06.2017 ersetzt.

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

## 2. Langsamfahrsignale (Lf)

Die Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen.

### Signal Lf 1/2 – Langsamfahrbeginnscheibe

Auf dem am Signal beginnenden, in der Regel durch eine Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit 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.



### Signal Lf 3 – Endscheibe

Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle.

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende oder quadratische weiße Scheibe mit schwarzem E.

Das Signal Lf 3 steht am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts.



### 3. 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.

Sh 0 - Halt! Fahrverbot

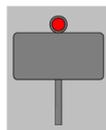
Ein waagerechter schwarzer Streifen in runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund.



Signal Sh 2 - Schutzhalt.

Tageszeichen: Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand.

Nachtzeichen: Ein rotes Licht am Tageszeichen

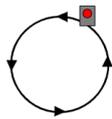
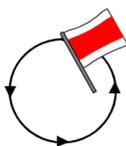


Die Wärterhaltscheibe wird verwendet zur Kennzeichnung einer Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren werden darf,

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.

TvP Prenzlau West



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.

#### 4. 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.

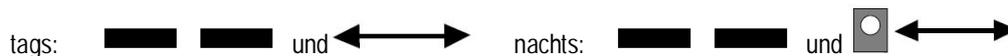
Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

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.



Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung auf den Signalgeber zu fahren.

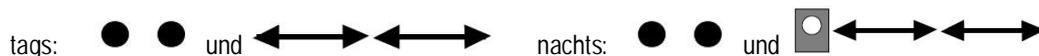
Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

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.



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.

TvP Prenzlau West

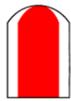
Mit der Mundpfeife oder dem Horn Drei kurze Töne schnell nacheinander und mit dem Arm Tageszeichen: Kreisförmige Bewegung des Arms.

Nachtzeichen: Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.



### Signal 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.

### 5. 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.

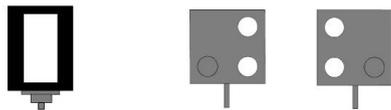
Bei den Lichtsignalen blinkt mindestens ein weißes Licht während des Umstellvorgangs oder bei Störung der zugehörigen Weiche.

#### Signal Wn 1 - Gerader Zweig.

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen

Formsignal: Ein auf der Schmalseite stehendes 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.

Lichtsignal: Zwei nebeneinander stehende weiße Lichter.



#### Signal Wn 7 - Die Gleissperre ist abgelegt.

Ein senkrechter, schwarzer Streifen in einer runden, weißen Scheibe auf schwarzem Grund.

Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine weiße, runde Scheibe auf schwarzem Grund.



## 6. 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.

## 7. 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.



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

## 8. Weitere Signale

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