duisport

excellence in logistics

Sammlung

betrieblicher Vorschriften

SbV

Gültig ab: 17.07.2020

- DU-Ruhrort Hafen
- Duisburg Hafen
- DU-Hochfeld Nord
- Südhafen (DU-Hochfeld)
- Logport I (DU-Rheinhausen)
- Logport II (DU-Wanheim)
- Logport III (DU-Hohenbudberg)

Herausgeber

Betriebsleitung der
Hafen Duisburg Rheinhausen GmbH und
Duisburger Hafen AG
Alte Ruhrorter Straße 42 - 52, 47119 Duisburg, +49 (0) 203 803 0
Eisenbahnbetriebsleiter: Rainer Fluch +49 (0) 203 803 4323

Verteilungsplan

1. MBV-NRW, Landeseisenbahnverwaltung, Außenstellen Essen und Köln
2. Eisenbahnbetriebsleitung **duisport**
3. Örtliche Betriebsleitung **duisport**
4. Stellwerk Ruhrort
5. Stellwerk Rheinhausen
6. alle übrigen Bediensteten der **duisport** auf Anforderung
7. alle EVU auf Anforderung
8. Homepage der duisport unter: www.duisport.de

Berichtigungen

lfd. Nr.:	Kurzer Inhalt	gültig ab	eingearbeitet (Namenszeichen und Datum)
1	Neuausgabe	01. Juni 2012	HD 31.05.2012
2	Ergänzung Hohenbudberg	15. Oktober 2012	HD 10.10.2012
3	Neugliederung	26. Februar 2013	SD 26.02.2013
4	Aufnahme der Betriebliche Anordnungen aus 2013 und weitere Ergänzungen	17. Februar 2014	AN / SD 02/2014
5	Aufnahme der Betriebliche Anordnungen aus 2014 und weitere Ergänzungen	02. März 2015	AN / SD 02/2015
6	Aufnahme der Betriebliche Anordnungen aus 2015 und weitere Ergänzungen	05. August 2016	AN / SD 08/2016
7	Aufnahme Lokhalle Bauhof und weitere Ergänzungen	01.Oktober 2017	AN / SD 09/2017
8	Umbau Bf Hochfeld-Nord und weitere Ergänzungen	17. Juli 2020	AN / SD 07/2020
9			

Inhaltsverzeichnis

Inhalt	Seite
Allgemeines/ Vorbemerkungen	4
Übersicht der Anhänge zu den einzelnen Anlagenbereichen	5
Allgemeines	12
Teil A – Zusatzbestimmungen zur FV-NE	14
Teil B – Zusatzbestimmungen zum Signalbuch	20
Teil C – Zusatzbestimmungen zur Buvo-NE	21
Teil D – Zusatzbestimmungen zur BÜV-NE	23
Teil E – Zusatzbestimmungen zur GGVSEB	23
Teil F – leer	26
Teil G – Zusatzbestimmungen zur UVV	26
Teil H – Zusatzbestimmungen zu den Richtlinien für Funksprechverkehr (FV-NE, Anl. 9)	27
Teil I – Betriebsanweisung für funkgesteuerte Triebfahrzeuge	28
Anlagenbeschreibungen und Zusatzbestimmungen für folgende Anlagen:	
Duisburg Ruhrort Hafen	30
Duisburg Hafen	69
Duisburg Hochfeld Nord	91
Südhafen (DU-Hochfeld)	98
Logport I (DU-Rheinhausen)	103
Logport II	122
Logport III (DU-Hohenbudberg)	131

Allgemeines/ Vorbemerkungen

Im vorliegenden Text wird durchgängig die männliche Form benutzt. Im Sinne des Gleichbehandlungsgesetzes sind diese Bezeichnungen als nicht geschlechtsspezifisch zu betrachten.

Aktualisierungen der SBV / Betriebliche Anordnungen:

Alle Änderungen gegenüber der SbV 2016, die über redaktionelle Anpassungen und Korrekturen hinausgehen, sind links neben dem Text durch einen senkrechten Strich gekennzeichnet.

Diese SBV wird i.d.R. jährlich aktualisiert und neu herausgegeben.
Zwischenzeitlich notwendige Anpassungen, z.B. durch Änderungen der Infrastruktur, werden den jeweils betroffenen Zugangsberechtigten elektronisch in Form einer entsprechenden „Betrieblichen Anordnung“ bekanntgegeben.

Bei den in dieser SbV beschriebenen Gleisanlagen der duisport handelt es sich um Hauptanschlussbahnen, angeschlossen an die Anlagen der DB Netz AG. An die Hauptanschlussbahnen sind wiederum diverse, in den jeweiligen Anlagenbeschreibungen aufgeführte Privatgleisanschlüsse sowie Nebenanschlußbahnen anschlossen.

Abkürzungsverzeichnis:

TFFS	Triebfahrzeugführerschein
özF	örtlich zuständiger Fahrdienstleiter der DB Netz AG
i. d. R.	in der Regel
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
FFS	Funkfernsteuerung
BzS	Für den Bahnbetrieb zuständige Stelle

DU-Ruhrort Hafen

Anhang 1 **Übersicht**

Anhang 2 **Bf Duisburg-Ruhrort Hafen**

Anlage 1	Bahnübergang "Containerterminal"
Anlage 2	Gleisanlage Umschlagsbahnhof (Ubf / DUSS)
Anlage 3	Gleisanlage Duisburger Container-Terminalgesellschaft (DeCeTe)
Anlage 4	Gleisanlage Freihafen
Anlage 5	Gleisanlage dpl Nordhafen
Anlage 6	Gleisanlage Haeger & Schmidt (Südhafen)
Anlage 7	Gleisanlage Navigare Stauerei- und Speditions GmbH / Thyssen Sonnenberg
Anlage 8	Gleisanlage Bereich Kiffward
Anlage 9	Bahnübergang „Schrottinsel“ und "Zufahrt Becken C"
Anlage 10	Gleisanlage Rt 8 / Kremerskamp
Anlage 11	Gleisanlage Bereich Pontwert
Anlage 12	Bahnübergang "Pontwert"
Anlage 13	Gleisanlage Rhein – See – Transport
Anlage 14	Gleisanlage Kohleninsel
Anlage 15	Bahnübergang "Schlickstraße" und "Kohleninsel"
Anlage 16	Verzeichnis sonstiger Gleisanschließer
Anlage 17	EOW Ruhrort

Duisburg Hafen

Anhang 1 **Übersicht**

Anhang 2 **Duisburg Hafen**

Anlage 1	EOW (Elektrisch Ortsgestellte Weichen) auf dem Dammgleis
Anlage 2	Bahnübergänge Collin (BÜ 1) und Total/SWD (BÜ 2)
Anlage 3	Bahnübergang Schwerin
Anlage 4	Bahnübergang Posten F
Anlage 5	Gleisanlagen am Außenhafen
Anlage 6	Gleisanlage am Parallelhafen (Südkai)
Anlage 7	Gleisanlage am Parallelhafen (Nordkai)
Anlage 8	Gleisanlage TOTAL (TTL)
Anlage 9	Verzeichnis sonstiger Gleisanschließer

DU-Hochfeld – Nord

Anhang 1 **Übersicht**

Anhang 2 **DU-Hochfeld - Nord**

Anlage 1 Verzeichnis sonstiger Gleisanschließer

Südhafen (DU-Hochfeld)

Anhang 1 **Übersicht**

Anhang 2 **Südhafen**

Anlage 1 Bahnübergang „Am Südhafen Hochfeld“ in der Gleisanlage Scharrer

logport I (DU-Rheinhausen)

Anhang 1 **Übersicht**

Anhang 2 **Rheinhausen (logport I)**

Anlage 1 Gleisanlage DIT / D3T

Anlage 2 Bahnübergang "Europaallee"

Anlage 3 Bahnübergang "Rotterdamer Straße"

Anlage 4 EOW (Elektrisch Ortsgestellte Weiche) W 115 / GS 116

Anlage 5 EOW 500 / Gs 500

Anlage 6 Gleisanlage Bezirk 6

Anlage 7 Gleisanlage BOHNEN

Anlage 8 Gleisanlage Raben Logistik

Anlage 9 Verzeichnis sonstiger Gleisanschließer

logport II (DU-Wanheim)

Anhang 1 **Übersicht**

Anhang 2 **logport II (DU-Wanheim)**

Anlage 1 EOW (Elektrisch Ortsgestellte Weichen)

Anlage 2 Bahnübergang Richard Seiffert – Straße Nord

Anlage 3 Verzeichnis sonstiger Gleisanschließer

DU-Hohenbudberg

Anhang 1 **Übersicht**

Anhang 2 **DU-Hohenbudberg**

Anlage 1 Terminal Hohenbudberg

Anlage 2 EOW Logport III (DU Hohenbudberg) und Terminal Logport III

Allgemeines

Geltungs-bereich

Die vorliegende Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) gilt sowohl für den Bereich der Hafen Duisburg Rheinhausen GmbH (HDR) als auch für den Bereich der Duisburger Hafen AG (DHAG). Ist von beiden Infrastrukturen die Rede, so werden diese als **duisport** bezeichnet.

Vorschriften

Sämtliche Gleisanlagen der **duisport** werden nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben, ausgenommen die Bereiche **Duisburg-Ruhrort Hafen, Duisburg Hafen**, **Südhafen (DU-Hochfeld)** und **Logport II (DU-Wanheim, ab Gleissperre 08W23)**; hier gilt die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen des Landes NRW (BOA - NRW).
Die Betriebsabwicklung auf den Strecken der **duisport** erfolgt in Anwendung der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE). Die Mitarbeiter der EVU müssen gem. dieser Vorschrift geschult sein. Diese Schulung ist bei Zugein- und Zugausfahrten und den dazugehörigen Lokwechselfahrten nicht notwendig. Bei diesen Fahrten wird eine Ausbildung gem. der Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG (FV-DB) zugelassen.

Darüber hinaus gelten in der jeweils gültigen Fassung unter anderem die

- einschlägigen VDV-Schriften (z. B. VDV Schrift 757 (Bremsen im Betrieb))
- Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- Betriebsunfallvorschrift (Buvo-NE)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)
- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGV-SEB / RID)

Anschluss-bahnen

Die an die Infrastruktur der **duisport** anschließenden Privatgleisanschlüsse und Nebenanschlußbahnen unterliegen den Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) des Landes NRW mit Ausnahme der Anlagen der DUSS und des DKT, bei denen die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung anzuwenden ist.

Streckenklasse und Geschwindigkeit

Alle Gleisanlagen der duisport sind in die Streckenklasse D4 eingeteilt, dies bedeutet eine maximal zulässige Radsatzlast von 22,5 t bei einer maximal zulässigen Meterlast von 8t.
Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 25 km/h, soweit in den Vorschriften zu den einzelnen Anlagen, durch betriebliche Anordnungen, sonstige Weisungen oder Signale keine niedrigeren zulässigen Geschwindigkeiten vorgeschrieben sind.

Ausrüstung

Folgende Nachweise / Ausrüstungsgegenstände hat der Tf beim Führen eines Tfz im Bereich der **duisport** mitzuführen:
- gültige Fahrerlaubnis
- Lichtbildausweis
- Warnweste
- richtig zeigende Uhr
- rot abblendbare Handlampe
- weiß – rot – weiße Warnflagge
- GSM – Telefon (Mobiltelefon / Festgerät)

Gleisbögen mit Radien unter 150 m

Bögen und Weichen mit Zweiggleisradien unterhalb von 150m bis zu einschließlich 100m sind an folgenden Stellen vorhanden:

Anlage	Gleis	Weiche	kleinster Radius gem. Plan [m]	Bemerkungen
DU Ruhrort Hafen	V/K u/s 1		140	
DU Ruhrort Hafen	321		145	
DU Ruhrort Hafen	FH 1		140	
DU Ruhrort Hafen	Magazin 335 (Kohleninsel)		140	
DU Ruhrort Hafen	vor W 406		120	
DU Ruhrort Hafen		142	140	
DU Ruhrort Hafen		620	140	Anschlußweiche zu Fa. Knauf Interfer
DU Hafen	6 am Außenhafen		140	
DU Hafen		103	140	
DU Hafen		104	140	
DU Hafen		155	140	
DU Hochfeld Nord		16	140	
Logport I	63		140	
Logport I	64		120	
Logport I	65		120	
Logport I	66		130	
Logport I		106	140	
Logport I		108	140	
Logport I		603	140	
Logport I		604	140	
Logport I		606	140	
Logport I		608	140	
Logport II Wanheim	GNS		100	
Logport II Wanheim		13	140	
Logport II Wanheim		16	140	
Logport II Wanheim		18	100	Anschlußweiche zu Fa. Siemens-Sona
Logport II Wanheim		19	100	Anschlußweiche zu Fa. Siemens-Sona
Logport II Wanheim		20	100	

Bekannte Engstellen

Im gesamten Hafenbereich kommt es zu Einschränkungen des Gefahrraumes durch z.B. Signal- und Leuchtmasten, Laderampen, Stützwände, Portalkrane, Kabelbrücken (geringste Höhe 4,65m), Fahrwegstelltafeln und Bremsprobenanlage-Ständer in den Terminals. Auf die genauen Standorte wird im Rahmen der örtlichen Einweisungen hingewiesen.

Teil A
Zusatzbestimmungen zur FV - NE

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 2(4) **Befähigung**
Die Betriebsbediensteten weisen ihre Befähigung bzw. Identität auf Verlangen durch Vorlage folgender Unterlagen nach:
a. Triebfahrzeugführer / Lokrangierführer
gültige Fahrerlaubnis
b. sonstige Betriebsbedienstete
Personal-/ Dienstausweis

zu § 2(8) **Dienstpläne / -zeiten**
Die Besetzung der Stellwerke ist Montag bis Sonntag 0:00 bis 24:00 Uhr gewährleistet, mit Ausnahme vom 24./25.12 und 31.12./01.01., hier erfolgt jeweils von 20:00 bis 6:00 Uhr keine Besetzung der Stellwerke.

Die Besetzung der Dienststellen und Einteilung der Dienste wird über einen Dienstplan geregelt.

zu § 3 (18) **Triebfahrzeuge**
Arbeitende Lokomotiven müssen mit einem funktionierenden Gleit- und Schleuderschutz ausgerüstet sein. Für Kleinlokomotiven kann der EBL der Infrastruktur in begründeten Fällen oder bei Nachrangigkeit Ausnahmen zulassen. Dies gilt nicht für Schienen- und Zweiwegefahrzeuge, die zum Zwecke der Instandhaltung eingesetzt werden.

zu § 6 (3) **Fernsprechbuch**
Anstelle eines Fernsprechbuchs liegt beim Stellwerk Logport das Arbeits- und Störungsbuch auf. Hier werden sämtliche Gespräche von betrieblicher Bedeutung eingetragen.

zu § 6 (5) **Dienstübergabe**
Die Dienstübergabe auf dem Stellwerk Logport wird im Zugmeldebuch von den beteiligten Betriebsbediensteten mit Namensunterschrift und Zeitangabe bescheinigt.

Die Dienstübergabe auf dem Stellwerk Hohenbudberg wird im Fernsprechbuch von den beteiligten Betriebsbediensteten mit Namensunterschrift und Zeitangabe bescheinigt.

2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 9 (3) **Mündlich übermittelter Befehl**

Alle dem Tf / Lrf über Funk übermittelten Befehle werden mit einem Sprachspeicher aufgezeichnet. Dieser wird, nachdem seine Speicherkapazität erreicht ist, überschrieben.

zu § 11 (1) **Anwendung Zugmeldebuch, Belegblatt, Meldebuch auch bei Rangierfahrten**

An- und Abmeldungen der Zug- und Rangierfahrten werden im Zugmeldebuch und elektronisch im Dispositionssystem ZEDAS dokumentiert.

zu § 15 (12) u. § 61 (2) **Auffahren von Weichen**

Eine aufgefahrene Weiche darf erst wieder befahren werden, wenn ihr ordnungsgemäßer Zustand durch einen Bahnmeister, Weichenschlosser, LST-Fachkraft oder den Notfallmanger örtlich festgestellt worden ist.

3. Abschnitt Zugfahrdienst

zu § 31 (9) **Mitfahrt auf dem Führerstand**

Führerstandsmitfahrten sind für Personen, die nicht Mitarbeiter des jeweiligen EVU oder des EIU sind, generell verboten. In Ausnahmefällen erteilt der EBL bzw. öBL eine Mitfahrgenehmigung, die während der Fahrt mitzuführen und auf Verlangen vorzulegen ist. Dies gilt ebenso für Rangierfahrten.

Erlaubnis zur Führerstandsmitfahrt

Herrn Xaver Muster, Mitarbeiter der Fa. XY,

wird die einmalige Erlaubnis zur Führerstandsmitfahrt auf der Lok 97 der **xyz-Bahn** am 28. Mai 2013 für die Infrastruktur Parallelhafen für Foto- und Filmaufnahmen erteilt.

Duisburg, den 25. Mai 2013

duisport

(Unterschrift) (Unterschrift)

4. Abschnitt Rangierdienst

Grundsatz

Vor erstmaliger Befahrung der Anlagen der Duisport ist eine nachweisliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der Duisport Abt. IB erforderlich. Die Abteilung IB weist den jeweils vom EVU benannten Mitarbeiter ein. Ausschließlich diese eingewiesenen Personen dürfen weitere Mitarbeiter ihres EVU einweisen. Der Abteilung IB ist schriftlich mitzuteilen, welche Mitarbeiter in welche Anlagen eingewiesen wurden.

zu § 51 (10) Verständigung

Zusätzliche Anweisungen sind in der „Anweisung für den Betriebsfunk“ bei der **duisport** enthalten (s. Anhang 3).

zu § 51 (13) örtliche Besonderheiten

Allgemeines

Über die Fahrmöglichkeiten und Gleisbelegung der Anlagen der duisport (mit Ausnahme der Anlagen in DU Ruhrort Hafen) entscheidet der Fahrdienstleiter oder Weichenwärter der duisport, in Bereichen von Privatgleisanschlüssen und Nebenanschlußbahnen der jeweilige Anschlußinhaber. Die relevanten Daten werden durch den Fdl/Ww dokumentiert. Alle Gespräche werden aufgezeichnet.
Bedienungsfahrten zu den Terminals DeCeTe, DUSS und den anderen Ladestellen, Privatgleisanschlüssen und Nebenanschlußbahnen in DU Ruhrort Hafen regelt der Fdl/Ww Ruhrort der DB Netz AG (Stellwerk Rhf).

Durchführung einer Rangierfahrt zu, innerhalb oder aus den Containerterminals DIT, D3T und DKT in Logport I, GWW in Logport II und das Terminal Logport III:

1. **Anmeldung** der Rangierfahrt beim zuständigen Fdl/Ww unter Angabe folgender Daten:
   - der Name des zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU)
   - der aktuelle Standort
   - Nummer des Mobiltelefons (GSM)
2. **Anbieten** der Rangierfahrt durch den Ww bei der für das Terminal zuständigen Stelle.

   Mit der Annahme der Rangierfahrt durch das Terminal werden Kranarbeiten im Gefahrenbereich des jeweiligen Gleises eingestellt und soweit zuständig, BÜ gesichert bzw. Gleistore geöffnet. Kranarbeiten in anderen Bereichen sind weiterhin möglich.
3. Nach Annahme der Fahrt durch das Terminal erfolgt die Zustimmung des Ww zur Rangierfahrt.
   Zur Abnahme von Wagen durch einen Wpr./Wmstr. stimmt sich dieser mit der zuständigen Stelle des Terminalbetreibers ab. Außerhalb der regulären Terminalzeiten (Kran in Grundstellung) sind Rangiertätigkeiten in Eigenverantwortung des EVU möglich.
4. Vor Verlassen des Terminals Anmeldung der Rangierfahrt beim zuständigen Fdl/Ww.

Wagentechnische Untersuchung

Während der wagentechnischen Untersuchung sind gefährdende Kranarbeiten im Bereich des jeweiligen Gleises einzustellen.

PZB-Anlagen der Triebfahrzeuge

Während der Rangiertätigkeiten bleiben PZB-Anlagen dahingehend eingeschaltet, dass Fahraufzeichnungen erfolgen, Rechnereingriff darf unterdrückt werden. (Einlegen Störschalter ist zugelassen).

Gleistore und Gleissperren – ISPS-Bereiche

Zur Abgrenzung von Grundstücken und Anlagen sind Gleissperren oder Gleistore eingebaut. Im Bereich von ISPS-Anlagen muss vor Befahrung der Anlage durch das EVU eine Abstimmung mit dem Anlagenbetreiber zur Klärung der Schlüsselgewalt erfolgen.
Die Schlüssel der unbesetzten Betriebsstellen werden beim Dispo/Stellwerk vorgehalten, zu dem nur das Betriebspersonal Zugang hat. Die Schlüssel werden auf Anforderung des EVU ausgegeben; ISPS-Schlüssel verwahrt der Anlagenbetreiber selbst.
Nach Abschluss des Rangiervorgangs / einer Anlagenbedienung sind aus Sicherheitsgründen alle Weichen- und Gleissperrenschlüssel nach Umlegen und Verschließen der Weichen, Gleissperren und -tore wieder abzuziehen und der Ausgabestelle wieder abzugeben.

Werden Tore von ISPS-Anlagen geöffnet, sind diese vom Beauftragten im geöffneten Zustand zu beobachten bzw. wieder zu schließen.

zu § 52 (1) Formblatt

Die Meldungen per Telefon sind grundsätzlich an die Nummer **+492065 903-867** (für die **Bereiche Logport I, DU-Hochfeld Nord, Südhafen**) oder **-858 (für die Bereiche DU Hafen, Logport II)** bzw.**+491709240150** dem Stellwerk Logport bzw. über Zugfunk der **duisport** abzugeben oder **+490203 803-4305 für Logport III** an den **FdI Logport**; die geführten Gespräche werden auf einem Sprachspeicher aufgezeichnet.
Es erfolgt eine Aufzeichnung der Rangierfahrten über das Leitsystem ZEDAS; hier liegt ein Historienspeicher vor, in dem alle Eintragungen abgelegt werden.

zu § 52 (3) Fahrbereitschaft feststellen gem. VDV 758

Wenn von Tragwagen für Wechselbehälter Container oder andere Wechselbehälter abgehoben wurden, hat der Tf, bevor die Wagen zum ersten Mal nach Abheben der Behälter sowie nach Beendigung der Lade-/ Entladetätigkeit bewegt werden, zusätzlich sicherzustellen, dass:
- alle Achsen der Wagen ordnungsgemäß auf dem Gleis stehen
- alle Zug- und Stoßeinrichtungen ordnungsgemäß vorhanden sind
- alle beweglichen Befestigungsmittel der Wagen ordnungsgemäß vorhanden sind.

Sind die genannten Bedingungen erfüllt, aber dem Tf ist bekannt, dass ein Wagen beim Entladen angehoben wurde, so ist dieser Wagen auszusetzen.

zu § 52 (3b) Befahren von Zusatzanlagen

Der Tf hat vor und während der Bedienung zusätzlich darauf zu achten, dass

- Gleis- oder Hallentore im geöffneten Zustand gesichert sind
- Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, von ihnen zurücktreten
- bei Kesselwagen keine Leitungen zur Be- oder Entladung angeschlossen sind
- zugestellte Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen durch Anziehen der Handbremsen, durch Kuppeln mit gebremsten Wagen oder durch Radvorleger bzw. Hemmschuhe gesichert sind
- alle im Anschluss / im Bereich einer Anlage vorkommenden Unfälle und Beschädigungen an den Gleisanlagen und Wagen, insbesondere alle Entgleisungen, sofort dem Mitarbeiter des Stellwerks Logport bzw. Stw. Rhf zu melden sind. Wegen der Betriebsgefahr, die durch Wiedereinstellung entgleister Wagen hervorgerufen werden kann, dürfen diese auf keinen Fall verschwiegen werden. Meldung ist auch zu erstatten, wenn keine Schäden ersichtlich sind.

zu § 52 (4) Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen

Bei Rangierbewegungen sind grundsätzlich alle Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen, alle funktionsfähigen Bremsen einzuschalten und es ist eine einfache Bremsprobe durchzuführen. Ausnahme: Ablaufende Wagen und anschließendes Beidrücken zum Kuppeln am Ablaufberg in Duisburg Hafen.
Weitere Ausnahmen regelt der Eisenbahnbetriebsleiter der Duisport.

zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle
s. § 58 (3)

zu § 55 (1a) Befahren von Bahnübergängen
Innerhalb der Annäherungsstrecke von techn. gesicherten BÜ muss, soweit im Folgenden keine andere Regelung vorgeschrieben wird, eine Mindestgeschwindigkeit von 10 km/h eingehalten werden. Das Überwachungssignal BÜ 0 / BÜ 1 ist aufmerksam zu beobachten.
Kann eine Mindestgeschwindigkeit von 10 km/h nicht eingehalten werden, ist vor dem BÜ anzuhalten; in diesem Fall ist die Anlage über ET/HET erneut einzuschalten.
Darüber hinaus sind die gegebenen Weisungen zu den jeweiligen technischen Sicherungen für die Bedienung und Überwachung zu beachten.

zu § 55 (1b) Sichern von Bahnübergängen
Ausfall der Sicherung

Lok- und Zugpersonal
Ist die technische Sicherung auch durch Handeinschaltung nicht herzustellen, muss der Bahnübergang durch Posten gemäß §55 (1d) FV-NE gesichert werden. Bei Einheiten, die nur mit einem Triebfahrzeugführer bzw. Lrf besetzt sind und über keine FFS verfügen, darf der Bahnübergang nach dem Anhalten ohne Sicherung durch Posten befahren werden, nachdem die Wegebenutzer durch Achtungssignal Zp 1 gewarnt sind.
Durch das Fahrpersonal festgestellte Störungen sind umgehend dem Stellwerk Logport bzw. in DU-Ruhrort Hafen dem Stellwerk Rhf zu melden.
Bei länger anhaltenden Störungen sind die Überwachungssignale abgedeckt oder durch Kreuze für ungültig erklärt. In diesem Fall haben alle Fahrten vor dem Bahnübergang anzuhalten und ihn vor Weiterfahrt nach §55 (1d) FV-NE zu sichern.

Personal des Stellwerks Logport
Bei länger anhaltenden Störungen ist nach BÜV NE Anlage 11 zu verfahren.
Sämtliche Störungen sind in das im Stellwerk Logport aufliegende Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

zu § 55 (1c) Sichern von Bahnübergängen
An sämtlichen nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen, bei denen im Folgenden keine andere Art der Sicherung vorgeschrieben ist, werden die Wegebenutzer durch Zp 1 vor dem herannahenden Eisenbahnfahrzeug gewarnt. Der Bahnübergang ist unter Beobachtung der Wegebenutzer zu befahren; ist die Straßenmitte erreicht, ist der BÜ zügig zu räumen.
An allen Bahnübergängen, für die Postensicherung vorgeschrieben ist, hat die Postensicherung durch den Rangierbegleiter bzw. Lokrangierführer gemäß §55 (1d) FV-NE zu erfolgen.

zu § 56 (1) Ablauf- und Abstoßverbot für bestimmte Gleise
Das Abstoßen und Ablaufenlassen von Wagen ist auf der Infrastruktur der **duisport** ausschließlich auf folgenden Anlagen erlaubt:
Duisburg Hafen: Ablaufbetrieb von den Gleisen 204 bis 208 in die Gleise 318 bis 323

zu § 58 (2) Festlegemittel
Das rangierende EVU hat für eine ausreichende Anzahl von gebrauchsfähigen Hemmschuhen zum Festlegen von Fahrzeuge zu sorgen und hält diese an geeigneter Stelle vor.
Soweit Hemmschuhablagesteine vorhanden sind, sind die Hemmschuhe dort abzulegen.

zu § 58 (3) Festlegepflicht
In allen Gleisen sind abgestellte Fahrzeuge stets festzulegen. In den Beschreibungen zu den einzelnen Anlagen sind Tabellen mit den jeweils maßgeblichen Längsneigungen der Gleise enthalten. Neben diesen Neigungen sind i. d. R. weitere Neigungen, die auch eine entgegengesetzte Richtung aufweisen können, vorhanden. Aus diesem Grund sind abgestellte Wagen stets in beide Richtungen festzulegen.

zu § 58 (5) **Erleichterungen**

Für das Sichern abgestellter Fahrzeuge dürfen auch über einen längeren Zeitraum Hemmschuhe verwendet werden.
s. auch besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen

zu Anlage 16 **Bedienung von elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW)**

In verschiedenen Bereichen der Duisport sind EOW-Anlagen installiert.
Ohne Einweisung in die Anlagen dürfen diese nicht bedient werden (s. „Grundsatz“). Es gelten zusätzlich die in den jeweiligen Anlagenbeschreibungen enthaltenen Bedienungsanweisungen.

Sonstiges **Befahren von Gleisanschlüssen**

Beim Befahren von Nebenanschlußbahnen und Privatgleisanschlüssen ist die jeweils gültige Bedienungsanweisung zu beachten.

Entgleiste Wagen dürfen erst dann wieder in Züge eingestellt werden, wenn sie von einem Wagenmeister untersucht und für lauffähig erklärt worden sind.

Teil B

Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB)

zu 301.1101 u. 301.1201 **Spitzensignal Zg 1 und Signal Fz 1**

Das Spitzensignal Zg 1a ist sowohl nachts wie auch am Tage bei an allen Triebfahrzeugen für Zug- und Rangierfahrten zu führen.

Teil C

Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo - NE)

zu 5.1 Aufbau des Unfallmeldewesens

Unfallmeldestelle der **duisport** ist das Stellwerk Logport. Ausnahme: für den Bereich DU-Ruhrort Hafen ist die Unfallmeldestelle das Stw Rhf der DB Netz AG.
Die Unfallmeldestelle ist gleichzeitig Meldestelle gemäß der Gefahrgutverordnung (GGV-SEB).

Notfallmeldewesen:

Stellwerk Rhf DU-Ruhrort Hafen (DB Netz AG)
0203 – 4557 192

Stellwerk Logport DU-Rheinhausen (Fdl Logport)
02065 903 -867 (Bereiche Logport I, DU-Hochfeld Nord, Südhafen) oder -858 (Bereiche DU-Hafen, Logport II, Logport III) oder mobil 0170 70 92 40 150

Betriebsleitung duisport

Rainer Fluch EBL	0203 / 803 4323 0170 / 457 22 94 rainer.fluch@duisport.de
Duisport Infrastruktur Bahn (IB) Alte Ruhrorter Straße 42 - 52 47119 Duisburg	

André Neulen Stv. EBL	0203 / 803 4552 0151 / 656 33 611 andre.neulen@duisport.de
Duisport Infrastruktur Bahn (IB) Alte Ruhrorter Straße 42 - 52 47119 Duisburg	

Unfallmeldetafel I

- Für alle Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb -

Erstmaßnahmen nach einem Unfall:

1. Unfallmeldestelle (UMS) verständigen

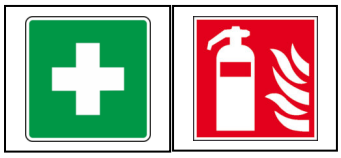
Für DU-Ruhrort Hafen: Stellwerk Rhf: **0203 / 4557-192**	Für Duisburg Hafen, Logport II und III: Stellwerk Logport: **02065 / 903-858**	Für DU-Hochfeld Nord, Südhafen und Logport I: Stellwerk Logport: **02065 / 903-867**

Wichtige Informationen für die UMS:

- Was ist geschehen?
- Wurden Personen verletzt (Anzahl), wird ärztliche Hilfe benötigt?
- Ist ein Feuer ausgebrochen, wird die Feuerwehr benötigt?
- Sind gefährliche Stoffe ausgetreten (UN-Nummer, Gefahrgutzettel)?
- Welche Gleise müssen gesperrt werden?
- Müssen Fahrten angehalten werden?
- Muß die Oberleitung abgeschaltet und geerdet werden?
- Sind weitere Sicherheitsmaßnahmen nötig (Postensicherung an BÜ, La-Stelle,…)?

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte.

2. Erste Hilfe leisten, ggf. Unfallstelle absichern und Feuer bekämpfen



3. weitere Maßnahmen

- vor Ort die Feuerwehr, Notfallmanager und weitere Helfer einweisen
- ggf. Spuren und Beweise sichern (Fotos anfertigen,) und Namen / Anschriften von Zeugen dokumentieren
- UMS über Veränderungen an der Unfallstelle informieren, z. B. Folgeunfälle

Notizen:

……

……

……

……

Teil D

Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE)

- leer -

Teil E

Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB)

Im Bereich von Infrastrukturen der duisport dürfen keine Gefahrgüter gelagert werden. Eine transportbedingte Unterbrechung ist nur für höchtens 24 Stunden zulässig.

1. Grundlagen:

Allgemeines

Grundlage für Behandlung und Beförderung der Gefahrgutsendungen im Bereich der **duisport** sind:

- FV-NE
- Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB / RID)
- Durchführungsrichtlinien Gefahrgut

Gemäß §31 GGVSEB und UIC-Kodex 201 müssen die Duisburger Hafen AG und die Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH (Duisport) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Schadensfall der Feuerwehr oder anderen Gefahrenabwehrorganisationen schnellstmöglich Informationen über Gefahrgut, dass sich zum jeweiligen Zeitpunkt auf ihren Gleisanlagen befindet, zur Verfügung stellen können.

Um dem Duisport-Notfallmanagement im Falle eines Schadensereignisses einen umgehenden Zugriff auf alle relevanten Informationen zu ermöglichen, sind alle Wagenlisten von Gefahrgutverkehren an die Emailadresse: gefahrgut.infrastructure@duisport.de zu senden.

Diese Information hat zu dem Zeitpunkt, an dem das mit dem Stoff beladene Eisenbahnfahrzeug auf die Duisport-Infrastruktur übergeht oder ein sich auf der Duisport-Infrastruktur befindliches Fahrzeug mit Gefahrgut beladen wird, zu erfolgen.

2. Verhaltensregeln:

Wer freiwerdendes Gefahrgut entdeckt, muss handeln!

Selbstsicherung:

- **Gefahrzone gegen oder quer zur Windrichtung verlassen**
- **Rauchverbot**
- **Zündquellen beseitigen**
- **Stoff nicht berühren**
- **Unfallstelle absperren, andere vor der Gefahr warnen**
- **Bei Brand an Fahrzeugen mit Großzetteln**
  - **a) Unfallstelle großflächig räumen**
  - **b) Deckung aufsuchen**

Feststellen (wenn ohne Eigengefährdung möglich):

- **Gefahr-, Stoffnummer**
- **Gefahrzettel**
- **Austrittsart**
- **Austrittsmenge**

Taschenmerkblatt
s. KoRil 424.003.01

Meldung der Informationen:

- **An Unfallmeldestelle gemäß Unfallmeldetafel I**

3. Transportunterbrechung von Gefahrgutwagen:

Sollen Gefahrgutwagen im Bereich der Infrastrukturen der **duisport** abgestellt werden, gilt folgendes Prozedere:
Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist bei der Beförderung (hierzu gehören die eigentliche Beförderung, Übernahme und Ablieferung sowie Aufenthalte im Verlauf der Beförderung) gefährlicher Güter verpflichtet, die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.
Daher müssen Angaben zum Inhalt lt. Begleitpapieren sowie der Standort der Wagen mit gefährlichen Gütern dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen jederzeit bekannt sein.

Standort und Beaufsichtigung bzw. Besichtigung der Wagen
Gefahrgutwagen werden nicht von Mitarbeitern der **duisport** überwacht; das transportierende EVU hat für eine Überwachung im Sinne der GGVSEB zu sorgen und dies dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU) auf Verlangen nachzuweisen.
Abgestellte Wagen sind gemäß dem RID zu überwachen.

Teil F

- leer -

Teil G

Zu den Arbeitsschutzvorschriften

Fehlende Randwege und eingeschränkter Sicherheitsraum an Brücken und Rampen

Auf Grund fehlender Randwege im Bereich von Brücken ist das Triebfahrzeug im Bedarfsfall nicht zur Seite, sondern nach Möglichkeit in bzw. gegen die Fahrtrichtung an den jeweiligen Stirnseiten zu verlassen. Zusätzlich ist bei diesen Brücken der vorgeschriebene Sicherheitsraum / Sicherheitsabstand, bedingt durch Einbauten, wie z.B. Brückengeländer nicht vorhanden.
Beim Verlassen der Fahrzeuge sowie beim Betreten der Brücken ist aus diesem Grund besondere Vorsicht zu wahren.
Gleiches gilt für Bereiche mit Engstellen, da auch dort die seitlichen Sicherheitsräume / Sicherheitsabstände nicht vorhanden sind.

Arbeiten im Bereich von Gleisen

Arbeiten im Gefahrenbereich von Gleisen sind bei der duisport, Abteilung Infrastruktur Bahn vorab anzumelden. Arbeiten dürfen erst nach Zustimmung und Festlegung der Sicherungsart von der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) der duisport erfolgen. Die BzS stellt hierfür einen Erlaubnisschein aus und behält sich vor, die Umsetzung der vorgeschriebenen Sicherung stichprobenartig zu überprüfen und den Erlaubnisschein gegebenenfalls anzupassen.

Nutzung von Rangierwegen

Die Nutzung von Rangierwegen zu Dienstzwecken ist auschließlich zu Fuß erlaubt. Das Befahren der Rangierwege mit Fahrrädern, Mofas, Motorrädern oder anderen Fahrzeugen zur Personenbeförderung ist verboten!

Teil H

Zusatzbestimmungen zu den Richtlinien für den Funksprechverkehr (Anlage 9 FV-NE)

1. Der Betriebsfunk:

Zugleitfunk: kein Zugleitfunk eingerichtet

Rangierfunk: Der Rangierfunk wird zur Sprechverbindung zwischen Tf und Rangierbegleiter bzw. zwischen Lrf/Tf und dem Stellwerk der **duisport** eingesetzt.
Alle Aufträge und Meldungen sind grundsätzlich zu wiederholen, die Wiederholung ist mit "Richtig" zu bestätigen.

2. Sprechstellen mit folgenden Rufnamen:

Rangierfunk: Triebfahrzeug mit *EVU (z.B. Lok A-Bahn)*

Handfunkgeräte mit *Rangierer A-Bahn*

Stellwerk mit *Stellwerk logport*

Die Funkeinrichtung arbeitet nach dem „Wechselsprechverfahren“, d.h. es darf immer nur eine Stelle sprechen. Wer ein Gespräch sendet (spricht), kann nicht gleichzeitig ein Gespräch empfangen (hören).

3. Aufbau der Funkeinrichtung:

3.1 Funkgerät auf dem Triebfahrzeug

3.2 Tragbare Rangier - Handfunkgeräte
für die Verbindung zwischen Tfz und Rangierbegleiter

3.3 Tragbares Ersatzhandfunkgerät
zum Einsatz auf Fahrzeugen und für Sicherungsposten

3.4 Stromversorgung
Die Handfunkgeräte werden über auswechselbare, wieder aufladbare Batterien versorgt.
Für die Energieversorgung ist das benutzende EVU zuständig.

4. Es sind folgende Sprechverbindungen möglich:

4.1 Zwischen Fahrzeuggerät und Handfunkgerät des Rangierbegleiters

4.2 Zwischen Fahrzeuggerät und Stellwerk
Fahrzeuge mit eigener Antriebskraft ohne fest installiertes Funkgerät sind mit einem Handfunkgerät zu versehen, bei Bedarf auch Arbeits- und Bautrupps (z.B. Gleisbaurotte, Streckenläufer usw.).
Für die Ausgabe und Aufbewahrung des tragbaren Gerätes ist die örtl. Betriebsleitung zuständig.

Kein Funkgerät darf ohne ordnungsgemäß angeschlossene Antenne betrieben werden.

Alle Störungen und Beschädigungen sind sofort dem Stw Logport unter **+492065903867, - 858** zu melden.

Die an den Fahrzeugbewegungen Beteiligten müssen stets bereit sein, ersatzweise Rangiersignale anzuwenden, wenn die aufgerufene Sprechstelle (z.B. Tfz) auf einen über Funk gegebenen Auftrag nicht reagiert, die Funkeinrichtung gestört bzw. ausgefallen ist oder bei unmittelbarer Betriebsgefahr.
Deshalb müssen alle Beteiligten auch bei Anwendung des Rangierfunks Signalmittel mitführen und nach Möglichkeit Sichtverbindung halten.

Teil I
Betriebsanweisung für funkferngesteuerte Triebfahrzeuge

1. Einsatzbedingungen:

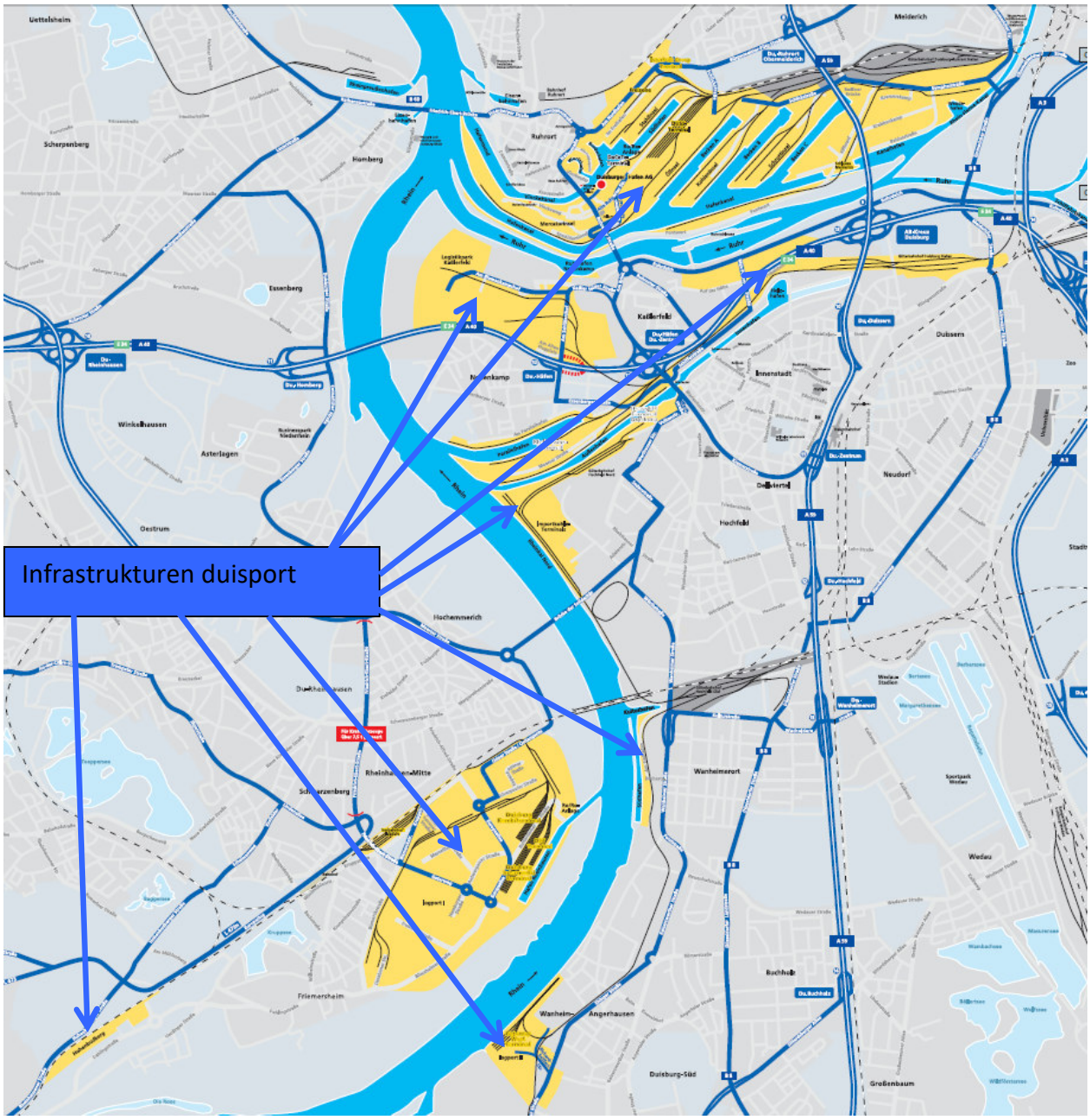
Allgemeines Im Bereich der **duisport** werden Triebfahrzeuge mit Funkfernsteuerung (FFS) im Rangierbetrieb bis Vmax. = 25 km/h eingesetzt.
Auf mögliche Inkompatibilitäten mit anderen Funksteuerungen (z.B Krane) wird hiermit hingewiesen. Die duisport hat hierauf keinen Einfluss.

Zulassung Für die zulässige Funkfrequenz hat das einsetzende EVU eigenverantwortlich selbst zu sorgen.

Vorschriften Zusätzlich zu den einschlägigen technischen und betrieblichen Vorschriften und Anweisungen gelten:
- die "**Sicherheitsregeln für den Betrieb von Funkfernsteueranlagen bei Eisenbahnen**" der BG – Bahnen (Schrift ZH 1/12) in der jeweils gültigen Fassung.

2. Einsatzbereiche:

Betriebsstellen: Im Bereich der **duisport** darf die FFS auf der gesamten Infrastruktur eingesetzt werden.


Infrastrukturen duisport

Duisburg - Ruhrort Hafen

Teil A
Zusatzbestimmungen zur FV - NE

1. Abschnitt Allgemeines

Alle Fahrten im duisport-Bereich Ruhrort Hafen sind Rangierfahrten !

zu § 1 (6) **Gemeinschaftsbetrieb**
Für den Gemeinschaftsbetrieb im Bahnhof Duisburg Ruhrort Hafen (DHAG) gelten in den nachfolgenden Bereichen die Betriebsvorschriften des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens, somit die „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) der **duisport** im Bereich Duisburg Ruhrort Hafen (DHAG).

2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen (Bst)

zu § 32 (1) **Länge der Rangierabteilungen**
Auf der Infrastruktur Duisburg Ruhrort-Hafen dürfen die Rangierfahrten nicht länger als die jeweiligen Ein- und Ausfahrgleise der DB-Netz im Bf. Duisburg Ruhrort Hafen sein.

3. Abschnitt Rangierdienst

zu § 53 (5) **Rangieren im Gefälle**
Als Gleisabschnitte mit mehr als 2,5‰ gelten alle Gleise.

Teil B
Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB)

Standort der Signale

- keine Eintragungen -.

Teil C
Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo - NE)

leer

Teil D
Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)

leer

Teil E
Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB)

Im Bereich der duisport dürfen keine Gefahrgutwagen abgestellt werden.

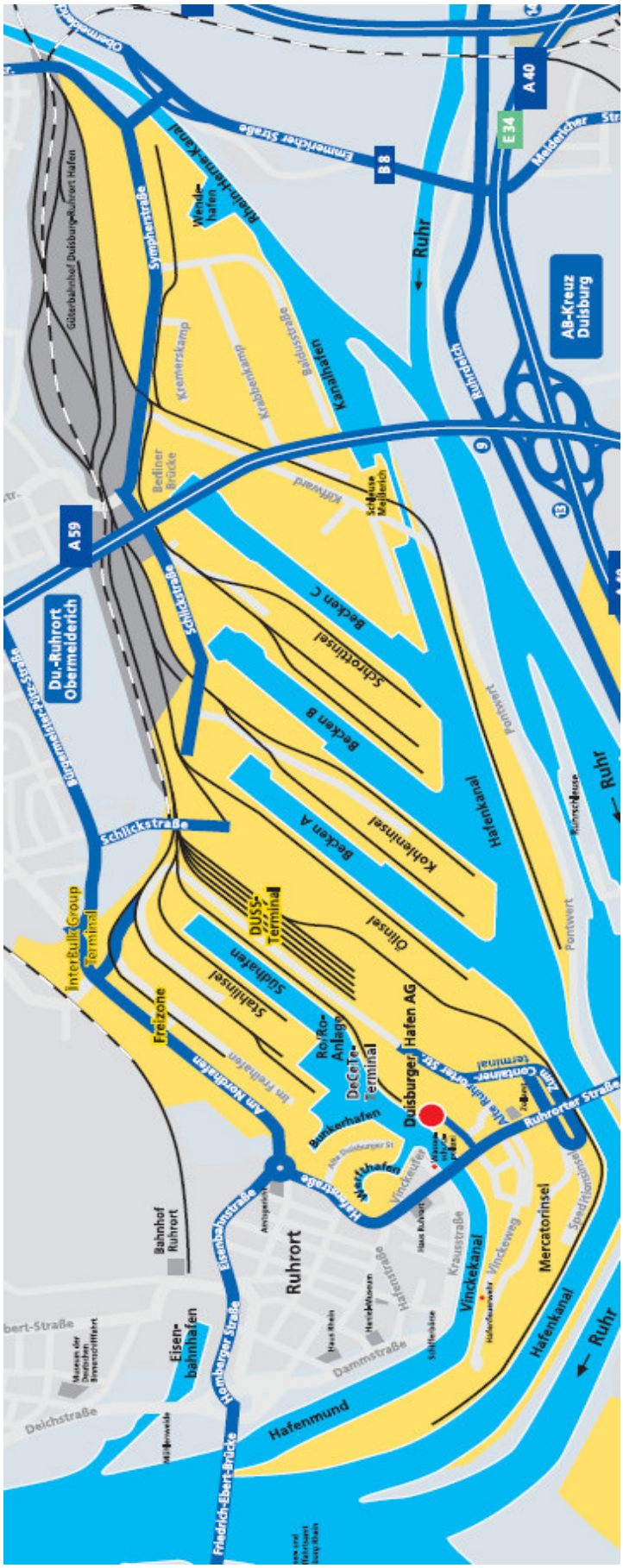
Teil F

Zusatzbestimmungen zur Unfallverhütungsvorschrift (UVV)

- leer -

Anhang 1

Übersicht:



Anhang 2

Bf Duisburg-Ruhrort Hafen

Die Anlagen werden von der Leitstelle Dispo Ruhrort-Hafen verwaltet.

1. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Anschlussgrenze DB: Bahnhof Ruhrort-Hafen (DB), Weichen 71/72, 108, 206, 208 und 201 Im Gleis 308, 309, 238, 230, 228. Markierung in der Örtlichkeit.

Anlagengrenze NE: Signal Sh2 bzw. Prellbock an den jeweiligen Gleisenden

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Oberleitung	maßgebl. Neigung
101	Betriebsgleis	290 m	Nein	1 : 309
102	Betriebsgleis	280 m	Nein	1 : 207
103	Betriebsgleis	300 m	Nein	1 : 356
104	Betriebsgleis	198 m	Nein	1 : 350
301	Lokabstellgleis	100 m	Nein	1 : 290
302	Betriebsgleis	140 m	Nein	1 : 290
303	Betriebsgleis	216 m	Nein	1 : 500
304	Betriebsgleis	230 m	Nein	1 : 440
305	Betriebsgleis	250 m	Nein	1 : 153
306	Betriebsgleis	210 m	Nein	1 : 260
307	Betriebsgleis	85 m	Nein	1 : 450
308	Betriebsgleis	795 m	Nein	1 : 450
309	Betriebsgleis	210 m	Nein	1 : 175
310	Betriebsgleis	300 m	Nein	1 : 109
313	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 400
314 - 317	Betriebsgleis	700 m	Nein	1 : 168
Halle PCD	Betriebsgleis	181 m	Nein	1 : ∞
V/Ku/s1	Betriebsgleis	222 m	Nein	1 : ∞
V/Ku/s2	Betriebsgleis	202 m	Nein	1 : ∞
321	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 350
322	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 370
323	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 360
324	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 340
325	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 390
329	Betriebsgleis	570 m	Nein	1 : 450
K/Hd 6	Betriebsgleis	1200 m	Nein	1 : 200
K/Hd 7	Betriebsgleis	1200 m	Nein	1 : 200
Ja 2	Betriebsgleis	783 m	Nein	1 : 66
Ja 3	Betriebsgleis	250 m	Nein	1 : 64

Geschwindigkeit in Gleis 301: max. 5 km/h

Geschwindigkeit im Stumpfgleis vor der Weiche 406: 5 km/h

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
EOW 71	fernbedient	Stw Rhf
EOW 72	fernbedient	Stw Rhf
EOW 73	fernbedient	Stw Rhf
EOW 74	fernbedient	Stw Rhf
EOW 77	fernbedient	Stw Rhf
EOW 78	fernbedient	Stw Rhf
EOW 79	fernbedient	Stw Rhf
EOW 80	fernbedient	Stw Rhf
EOW 81	fernbedient	Stw Rhf
EOW 82	fernbedient	Stw Rhf
EOW 83	fernbedient	Stw Rhf
EOW 84	fernbedient	Stw Rhf
EOW 85	fernbedient	Stw Rhf
EOW 86	fernbedient	Stw Rhf
EOW 87	fernbedient	Stw Rhf
EOW 88	fernbedient	Stw Rhf
EOW 89	fernbedient	Stw Rhf
EOW 90	fernbedient	Stw Rhf
EOW 91	fernbedient	Stw Rhf
W 93	ortsgestellt	EVU
EOW 94	fernbedient	Stw Rhf
EOW 95	fernbedient	Stw Rhf
EOW 96	fernbedient	Stw Rhf
EOW 97	fernbedient	Stw Rhf
EOW 98	fernbedient	Stw Rhf
EOW 99	fernbedient	Stw Rhf
EOW 100	fernbedient	Stw Rhf
EOW 108	fernbedient	Stw Rhf
EOW 200	fernbedient	Stw Rhf
EOW 201	fernbedient	Stw Rhf
EOW 202	fernbedient	Stw Rhf
W 203	ortsgestellt	EVU
EOW 205	fernbedient	Stw Rhf
EOW 206	fernbedient	Stw Rhf
EOW 207	fernbedient	Stw Rhf
EOW 207	fernbedient	Stw Rhf
EOW 208	ortsbedient	EVU
W 404	ortsbedient	EVU
W 405	ortsbedient	EVU
W 406	ortsbedient	EVU
W 601	ortsbedient	EVU
W 602	ortsbedient	EVU
EOW 611	ortsbedient	EVU
EOW 612	ortsbedient	EVU
EOW 613	ortsbedient	EVU
W 614	ortsbedient	EVU
EOW 615	ortsbedient	EVU
W 644	ortsbedient	EVU
W 646	ortsbedient	EVU
W 647	ortsbedient	EVU
W 648	ortsbedient	EVU
W 659	ortsbedient	EVU

Gleissperren:	in Gleis Freihafen 1 (Fh 1)	
Bahnübergänge:	BÜ Containerterminal	techn. gesichert (Anlage 1)
Gleisanlagen:	Freihafen	Weiche 108
	Nordhafen	Weiche 108
	Haeger & Schmidt	Weiche 104
	DeCeTe	Weiche 91
	Dpl	Weiche 89
	Umschlagbahnhof (Ubf) / DUSS	Weichen 85 und 79
	Rhein-See-Transport	Weiche 92

2. Betriebsbeschreibung

Allgemeines:

Im Bahnhof Duisburg-Ruhrort Hafen obliegt die Betriebsführung der DB Netz AG (Stellwerk Rhf). Die Verständigung erfolgt über Rangierfunk, kann aber auch über Mobiltelefon erfolgen. Die Zugfahrten können nur auf der Infrastruktur der DB Netz AG enden und beginnen.
Bedienungsfahrten sind zwischen dem Mitarbeiter der Dispostelle der **duisport** und dem Weichenwärter Stellwerk Rhf des Bahnhofs Duisburg Ruhrort-Hafen zu vereinbaren.

Unfälle und Unregelmäßigkeiten, die im Bf Ruhrort Hafen verursacht werden, meldet der Tf sofort dem Weichenwärter Rhf. Der Betriebsbezirksleiter DB Netz AG und der örtliche Betriebsleiter der **duisport** sind umgehend zu verständigen.

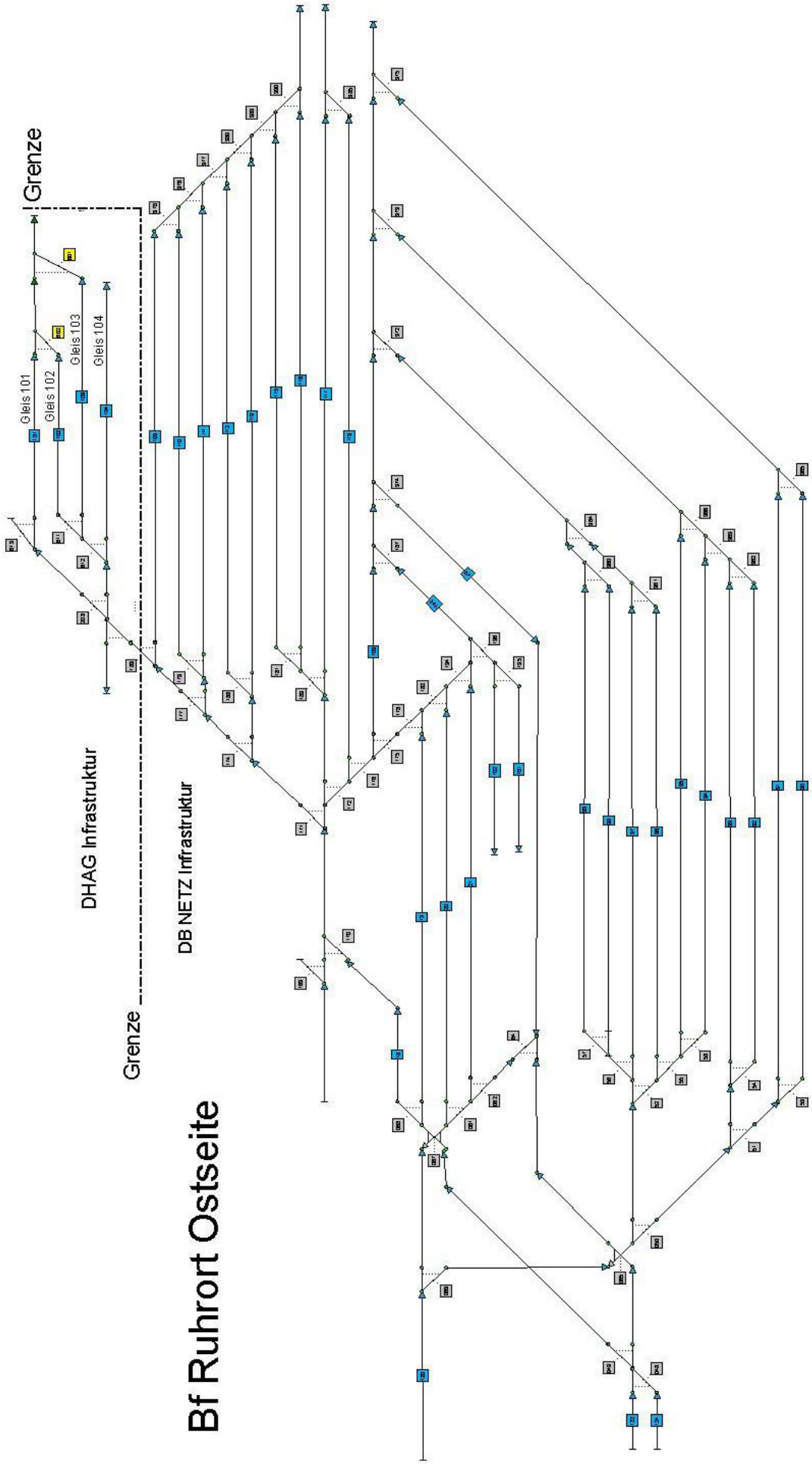
Zuführung der Wagen zur Bst Ruhrort Hafen (DHAG)

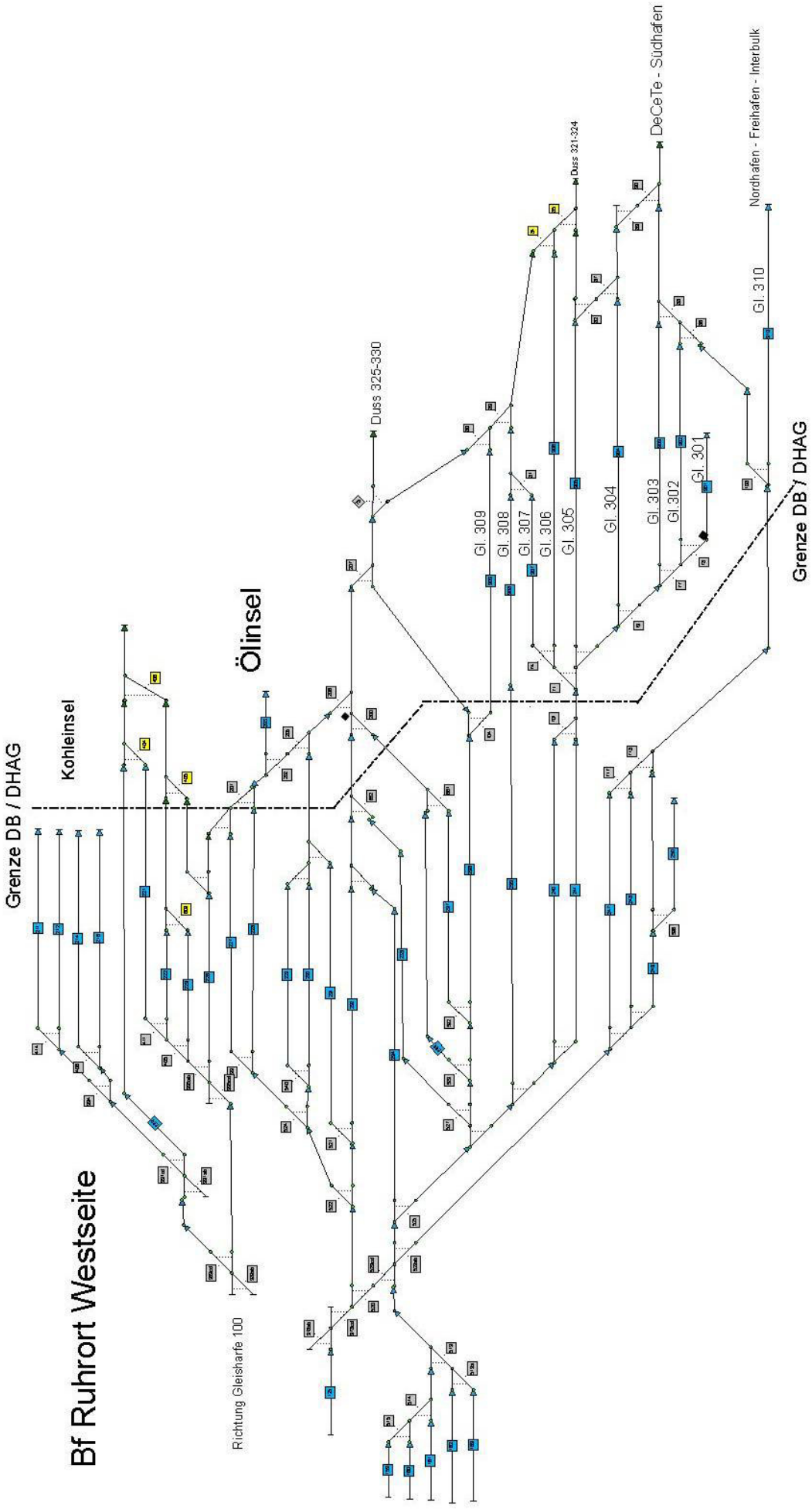
Die zuzuführenden Wagen werden in Übergabegleisen des Bahnhofs Ruhrort-Hafen (DB) bereitgestellt.

Der Fahrdienstleiter Stellwerk Rhf stellt sicher, dass durch Rangierfahrten zur DHAG in den Gleisen des Bahnhofs Ruhrort-Hafen (DB) keine Zug- bzw. Rangierfahrten behindert oder gefährdet werden. Den Weisungen des Fahrdienstleiters Stellwerk Rhf ist vom Rangierpersonal unbedingt Folge zu leisten.

Abfuhr der Wagen von der Bst Ruhrort Hafen (DHAG)

Abgehende Wagen können im Bahnhof Ruhrort Hafen (DHAG) nicht bereitgestellt werden. Die ausgehenden Wagengruppen und Züge werden im Anschluß zusammengestellt oder werden als Ganzzug anschließend im Bf Ruhrort Hafen (DB) überführt und dort bereitgestellt.

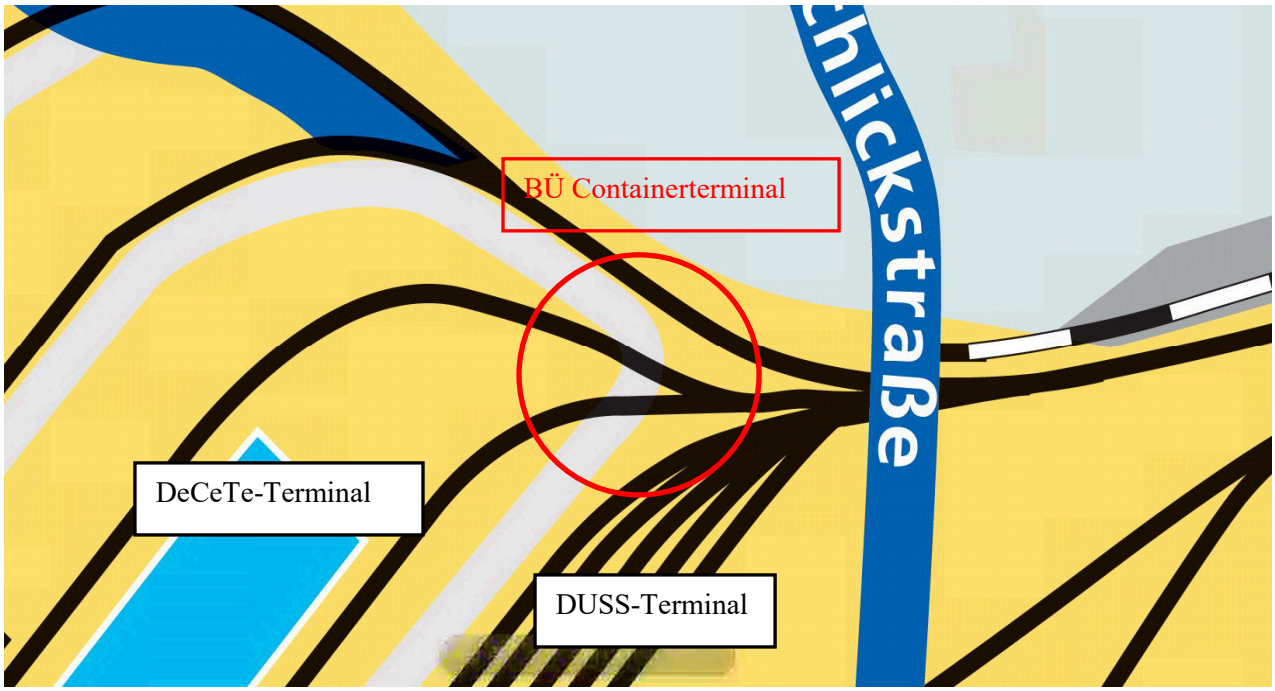

Grenze
Gleis 101
Gleis 102
Gleis 103
Gleis 104
DHAG Infrastruktur
DB NETZ Infrastruktur
Grenze
Bf Ruhrort Ostseite


Bf Ruhrort Westseite
Grenze DB / DHAG
Kohleinsel
Ölinsel
Richtung Gleisharfe 100
Duss 325-330
Duss 321-324
DeCeTe - Südhafen
Nordhafen - Freihafen - Interbulk
Gl. 309
Gl. 308
Gl. 307
Gl. 306
Gl. 305
Gl. 304
Gl. 303
Gl. 302
Gl. 301
Gl. 310
Grenze DB / DHAG

Anhang 2, Anlage 1

Bahnübergang "Containerterminal"

1. Lage der Anlage:



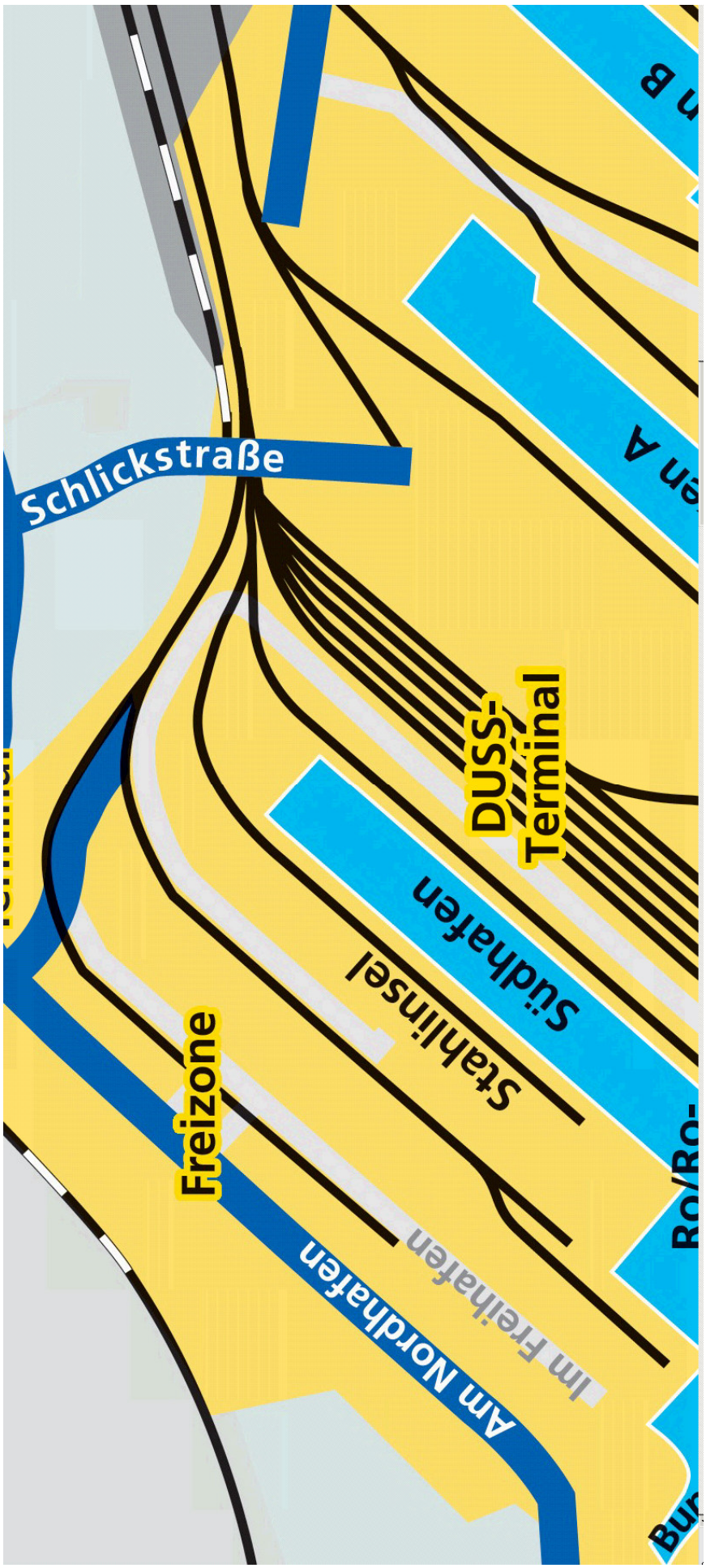
Der mit einer 12-teiligen Lichtzeichenanlage technisch gesicherte, aus drei einzelnen Überwegen bestehende BÜ Containerterminal befindet sich zwischen den Weichen 90 und 93 nördlich der Terminals der DeCeTe und der DUSS. Wegen der unterschiedlichen Fahrmöglichkeiten ist die Sicherungsanlage in zwei Anlagen getrennt.

2. Ablauf der Sicherung aus Sicht des Tf:
Die Anlagen sind EOW-abhängig und werden durch den Wärter des Stellwerks Rhf bedient. Vor jeder Befahrung des BÜ ist daher das Stellwerk Rhf zu informieren. Der BÜ darf erst befahren werden, wenn Rhf:

a. den Fahrweg eingestellt hat (EOW-Anlage, von Rhf bedient) und
b. die Sicherungsanlage eingeschaltet hat und
c. mündlich die Zustimmung zur Fahrt gegeben hat (Signal Ra 11, z. T. auf Gelände der DB Netz AG).

Die Anlage schaltet sich nach der Befahrung automatisch ab.

3. Hilfsschaltungen
keine HET / HAT vorhanden
Im Fall einer Störung wird der Tf von Rhf vor der Befahrung hierüber informiert und ggf. zur Sicherung durch Posten aufgefordert.


Schlickstraße
DUSS-Terminal
Südhafen
Stahlinsel
Freizone
Am Nordhafen
Im Freihafen

Anhang 2, Anlage 2

Gleisanlage Umschlagbahnhof (Ubf / DUSS)

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Die Magazingleise des Umschlagsbahnhofs (Ubf) liegen auf dem Gebiet der **duisport** zwischen dem Südufer des Südhafens und der Ölinsel. Die Gleise 321 bis 324 sind in östlicher Richtung über die Weiche 95, das Gleis 325 über die Weiche 94 und das Gleis 329 über die Weiche 100 an die Infrastruktur der **duisport** angebunden.

Gleise:

Gleis	Nutz-länge	Nutzung	EIU	Neigungs-verhältnisse
321	647 m	Terminalgleis	duisport	1:∞
322	647 m	Terminalgleis	duisport	1:∞
323	647 m	Terminalgleis	duisport	1:∞
324	647 m	Terminalgleis	duisport	1:∞
325	647 m	Terminalgleis	duisport / DUSS	1:∞
326	650 m	Terminalgleis	DUSS	1:∞
327	650 m	Terminalgleis	DUSS	1:∞
328	650 m	Terminalgleis	DUSS	1:∞
329	420 m	Betriebsgleis	duisport	1:∞
330	780 m	Terminalgleis	DUSS	1:∞

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
92	ortsgestellt	EVU
94	EOW	Stw Rhf
95	EOW	Stw Rhf
96	EOW	Stw Rhf
97	EOW	Stw Rhf
98	EOW	Stw Rhf
99	EOW	Stw Rhf
100	EOW	Stw Rhf

Gleissperren: keine

Tore: keine

Krane: Im Umschlagbahnhof werden die Container, Wechselbehälter und Sattelauflieger mit Portalkranen und mit Mobilgeräten umgeschlagen.

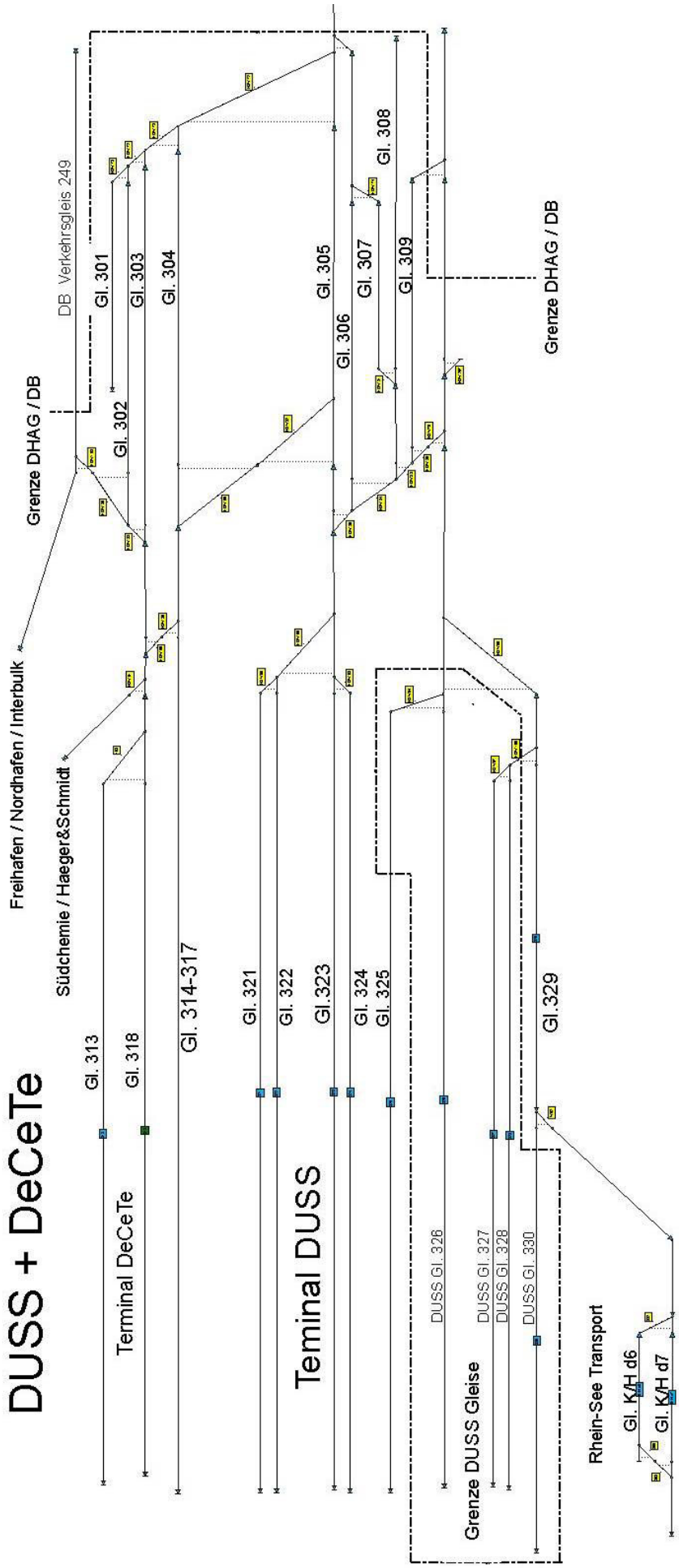
Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich in Gleise 321 bis 328 und 330 jeweils in der Gleismitte. Änderungen sind möglich!

Geschwindigkeit: Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 25 km/h.
Ab 100 m vor den Gleisabschlüssen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 5 km/h.
Die Stelle ab der die Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h gilt, ist durch eine gelbe Markierung im Gleis gekennzeichnet (siehe Foto).

Bahnübergänge: Am östlichen Ende der Übergabegleise des Umschlagsbahnhofs führt ein innerbetrieblicher Überweg über die Gleise 321 bis 328.

„Nördliche Ausfahrt DUSS“ über Gleis 314-317. Der BÜ ist mit Posten zu sichern. Zusätzlich sind Signale Bü 4 vorhanden.
„BÜ zwischen DUSS und DeCeTe“ über Gleis 314-317. Der BÜ ist mit Posten zu sichern.

Betriebliche Bestimmungen
Das zustellende EVU verständigt die Dispo-Ruhrort und den Weichenwärter Rhf über die Bedienungsfahrt.
Dispo Ruhrort: 0203 / 803 4305 oder 0175 – 43 077 11
Stellwerk Rhf: Rangierfunk oder 0203 / 45 57 192


DUSS + DeCeTe
Terminal DeCeTe
Teminal DUSS
Grenze DUSS Gleise
Rhein-See Transport
Freihafen / Nordhafen / Interbulk
Südchemie / Haeger&Schmidt
Grenze DHAG / DB
DB Verkehrsgleis 249
Grenze DHAG / DB
Gl. 313
Gl. 318
Gl. 314-317
Gl. 321
Gl. 322
Gl.323
Gl. 324
Gl. 325
Gl.329
DUSS Gl. 326
DUSS Gl. 327
DUSS Gl. 328
DUSS Gl. 330
Gl. K/H d6
Gl. K/H d7
Gl. 301
Gl. 302
Gl. 303
Gl. 304
Gl. 305
Gl. 306
Gl. 307
Gl. 308
Gl. 309

Anhang 2, Anlage 3

Gleisanlage Duisburger Container-Terminalgesellschaft (DeCeTe)

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Das Magazingleis des Umschlagbetriebes DeCeTe/Hutchinson liegt zwischen dem Südufer des Südhafens und dem Umschlagbahnhof auf dem Gebiet der **duisport** und zweigt über die Weiche 91 in Höhe des Bahnübergangs des Umschlagbahnhofs vom Verkehrsgleis zum Südhafen ab.
Gleisabschluß jeweils mit Prellbock.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Oberleitung	maßgebl. Neigung
313	Terminalgleis	675 m	Nein	1 : ∞
318	Terminalgleis	675 m	Nein	1 : ∞
314 - 317	Betriebsgleis	700 m	Nein	1 : 168
Halle PCD	Betriebsgleis	181 m	Nein	1 : ∞
V/Ku/s1	Betriebsgleis	222 m	Nein	1 : ∞
V/Ku/s2	Betriebsgleis	202 m	Nein	1 : ∞

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
103	ortsbedient	EVU
142	ortsbedient	EVU
143	ortsbedient	EVU

Gleissperren: keine

Tore: Am östlichen Ende der Gleisanlagen befindet sich ein Gleistor. Der Schlüssel ist bei der Fa. DeCeTe/Hutchinson hinterlegt

Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich in der Mitte der Gleisanlage und ist nicht besonders gekennzeichnet. Änderungen sind möglich!

Geschwindigkeit: max. 5 km/h ab / bis Gleistor

Besonderheiten: Für den Zeitraum der bahnseitigen Bedienung sind die Krantätigkeiten über den Gleisen 313 und 318 einzustellen.

.

Das Besteigen und Verlassen der Fahrzeuge zwischen den Gleisen 313 und 318 ist untersagt. Der Rangierweg darf nur für Kontroll- und Besichtigungstätigkeiten an den Fahrzeugen genutzt werden. Solange sich Personen im Rangierweg zwischen den beiden Gleisen befinden, dürfen keine Fahrten stattfinden

Betriebliche Bestimmungen

Die bevorstehende Einfahrt und Ausfahrt ist durch den Tf der Rangierfahrt dem Terminal (Platzmeister), der Dispo-Ruhrort und dem Weichenwärter Rhf mitzuteilen. Der Platzmeister (DeCeTe/Hutchinson) muss der Einfahrt und Ausfahrt zustimmen.

Gate Out (DeCeTe/Hutchinson): 0160 / 80 90 156
Dispo-Ruhrort: 0203 / 803 4305 oder 0175 – 43 077 11
Stellwerk Rhf: Rangierfunk oder 0203 / 45 57 192

Anhang 2, Anlage 4

Gleisanlage Freihafen

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Das Freihafengleis 1 (Fh 1) zweigt vom Fahrgleis Nordhafen über die Weiche 107 ab. Das Gleis Fh 2 zweigt von der Weiche 102 ab. Die Gleise der **duisport** sind über die Weiche 108 an den Bahnhof Duisburg-Ruhrort Hafen angeschlossen. Gleisabschluß jeweils mit Prellbock.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
Fh 1	Betriebsgleis	354 m	1 : 230
Fh 2	Betriebsgleis	220 m	1 : 450
Fh 3	Betriebsgleis	50 m	1 : 250

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
W 102	ortsgestellt	EVU
W 106	ortsgestellt	EVU
W 107	ortsgestellt	EVU

Gleissperren: Hinter dem Gleistor Gleis Fh 1 befindet sich eine Gleissperre. Der Schlüssel ist bei der Dispo-Ruhrort (Stw Rhf) hinterlegt.

Tore: Im Gleis Fh1 und Gleis Fh2 (DB 21) befinden sich westlich der Weiche 102 jeweils ein Gleistor.

Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich im Freihafengleis 1 in der Mitte der Halle 2 und ist nicht besonders gekennzeichnet.
Die Übergabestelle befindet sich im Gleis Fh 2 in der Mitte des Gleises. Änderungen sind möglich!

Geschwindigkeit: max. 5 km/h

Bahnübergänge: Westlich der Weiche 107 befinden sich insgesamt vier nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge:
- „Firmenzufahrt“ (hinter Weiche 102)
- „Stahlinsel am Schrankenplatz“ (hinter Weiche 106) Zusätzlich sind hier Signale Bü 4 vorhanden.
- „Stahlinsel an der Hauptzufahrt“ (Gleis Fh 1)
- „Freihafen am Zollhaus“ (Gleis Fh 1)

Die Bahnübergänge sind mit Posten zu sichern.

Besonderheiten: Im Bereich aller Laderampen besteht Profileinschränkung (kenntlich gemacht durch Gefahranstrich).

Betriebliche Bestimmungen
Das zustellende EVU verständigt die Dispo-Ruhrort und den Weichenwärter Rhf über die Bedienungsfahrt.
Dispo-Ruhrort: 0203 / 803 4305 oder 0175 – 43 077 11
Stellwerk Rhf: Rangierfunk oder 0203 / 45 57 192

Anhang 2, Anlage 5

Gleisanlage dpl Nordhafen

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Der Gleisanlage dpl Nordhafen der duisport packing logistics GmbH ist über die Weiche 494 im Bahnhof Duisburg-Ruhrort Hafen an das Netz der **duisport** angeschlossen und liegt an dem nördlichen Ufer der Stahlinsel. Gleisabschluß mit Prellbock.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
4	Betriebsgleis	450 m	1 : 153

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
W 494	ortsgestellt	EVU

Gleissperren: - keine –.

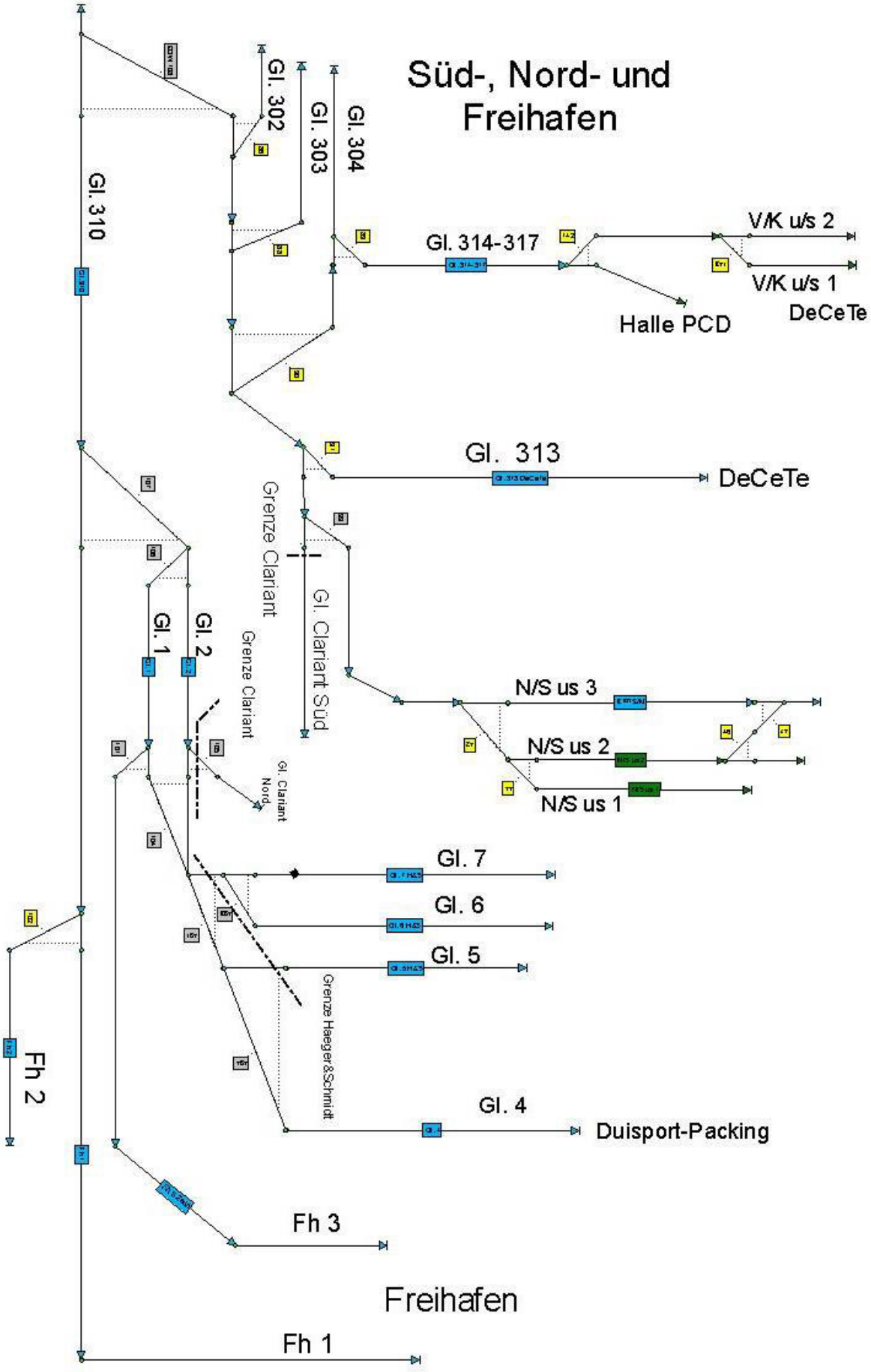
Tore: Westlich der Weiche 494 befindet sich ein Gleistor der duisport packing logistics GmbH.

Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich in der Verpackungshalle des Gleises 4 und ist nicht besonders gekennzeichnet.
Änderungen sind möglich!

Geschwindigkeit: max. 5 km/h

Bahnübergänge: Unmittelbar östlich der Verpackungshalle befindet sich ein innerbetrieblicher Überweg. Vor Befahren des innerbetrieblichen Überweges ist anzuhalten.
Nach Feststellung des freien Fahrweges und in Verbindung mit Zp1 kann der Überweg mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden.
Kann dies nicht sichergestellt werden ist der Überweg durch Posten zu sichern

Betriebliche Bestimmungen
Das zustellende EVU verständigt die Dispo-Ruhrort und den Weichenwärter Rhf über die Bedienungsfahrt.
Dispo-Ruhrort: 0203 / 803 4305 oder 0175 – 43 077 11
Stellwerk Rhf: Rangierfunk oder 0203 / 45 57 192


Süd-, Nord- und Freihafen
Gl. 302
Gl. 303
Gl. 304
Gl. 310
Gl. 314-317
V/K u/s 2
V/K u/s 1
DeCeTe
Halle PCD
Gl. 313
DeCeTe
Grenze Clariant
Gl. Clariant Süd
Gl. 1
Gl. 2
Grenze Clariant
Gl. Clariant Nord
N/S us 3
N/S us 2
N/S us 1
Gl. 7
Gl. 6
Gl. 5
Grenze Haeger&Schmidt
Gl. 4
Duisport-Packing
Fh 2
Fh 3
Freihafen
Fh 1

Anhang 2, Anlage 6

Gleisanlage Haeger & Schmidt (Südhafen)

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Die Magazingleise Haeger & Schmidt **Südhafen** liegen auf dem Gebiet der **duisport**, das sich am Südufer der Stahlinsel befindet.
Gleisabschluß jeweils mit Prellbock.

Gleise:

Haeger & Schmidt Südhafen:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
N/S u/s 1	Betriebsgleis	142 m	1 : 415
N/S u/s 2	Betriebsgleis	285 m	1 : 415
N/S u/s 3	Betriebsgleis	370 m	1 : 415

Weichen:

Haeger & Schmidt Südhafen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
W 42	ortsgestellt	EVU
W 44	ortsgestellt	EVU
W 46	ortsgestellt	EVU
W 47	ortsgestellt	EVU
W 93	ortsgestellt	EVU

Gleissperren: - keine -

Tore: - keine -

Wagenübergabe: Die Übergabestelle für den Südanschluss befindet sich jeweils in der Mitte der Gleise 1, 2 und 3 und ist nicht besonders gekennzeichnet.
Änderungen sind möglich!

Geschwindigkeit: max. 5 km/h

Bahnübergänge: Zwischen den Weichen 91 und 93 befindet sich der technisch gesicherte BÜ „Containerterminal“ (siehe Anhang 2, Anlage 1).

Besonderheiten: Der Weichenschlüssel für die Weiche 93 und die schlüsselabhängige Gleissperre befindet sich auf dem Stw Rhf.
Bei der Bedienung der Anlagen im Südhafen erfolgt die Zustellung / Abholung über die Weichen 91 und 93.
Vor der Durchführung der Bedienfahrt müssen alle im Bedienungsbereich an oder in den Wagen tätigen Personen die Wagen verlassen und von ihnen zurücktreten. Alle die Bedienung gefährdenden Bewegungen sind einzustellen.
Ladetätigkeiten über den Zustell- und Abholgleisen während der Bedienung sind verboten.

Betriebliche Bestimmungen
Das zustellende EVU verständigt die Dispo-Ruhrort und den Weichenwärter Rhf über die Bedienungsfahrt.
Dispo-Ruhrort: 0203 / 803 4305 oder 0175 – 43 077 11
Stellwerk Rhf: Rangierfunk oder 0203 / 45 57 192

Anhang 2, Anlage 7

Gleisanlage Schrottinsel / Thyssen Sonnenberg

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Die Magazingleise liegen auf der Schrottinsel an der Nordseite des Hafenbeckens C. Die Gleise der Thyssen Sonnenberg Recycling GmbH (TSR) liegen südlich des Beckens B. Gleisabschluß jeweils mit Prellbock.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
B/C u/s 1	Betriebsgleis	30 m	1 : ∞
B/C u/s 2	Betriebsgleis	261 m	1 : ∞
B/C u/s 3 östl. W24	Betriebsgleis	310 m	1 : ∞
B/C u/s 3 westl. W24	Betriebsgleis	380 m	1 : ∞

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
501,502	EOW	EVU
615, 616	EOW	EVU
20, 21, 23, 24	ortsbedient	EVU

Gleissperren: - keine -

Tore: Zwischen den beiden Bahnübergängen „Schrottinsel“ und „European Metal Recycling (EMR)“ im Verkehrsgleis befindet sich ein Gleistor. Außerhalb der Arbeitszeiten des Anschließers ist das Gleistor geschlossen, aber nicht verschlossen.
Muss das Gleistor zum Gleisanlage EMR außerhalb der Arbeitszeit geöffnet werden, sind die Torflügel durch die Feststellvorrichtungen zu sichern.

Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich jeweils in der Mitte der Gleise und ist nicht besonders gekennzeichnet.
Änderungen sind möglich!

Bahnübergänge: - Im Zuführungsgleis befindet sich der technisch gesicherte BÜ „Zufahrt Becken C“
- Hinter der Anschlussgrenze der TSR befindet sich der technisch gesicherte BÜ „Schrottinsel“
- Hinter dem Gleistor der Fa. EMR befindet sich der nichttechnisch gesicherte Überweg „EMR“. Dieser ist durch Signale Bü 4 (Pfeiftafeln) gesichert.

Geschwindigkeiten: - max. 15 km/h jeweils ab dem in Fahrtrichtung ersten Signal Bü 2 des Bahnübergangs „Zufahrt Becken C“. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis die Spitze der Fahrt die Mitte des Bahnübergangs erreicht hat.

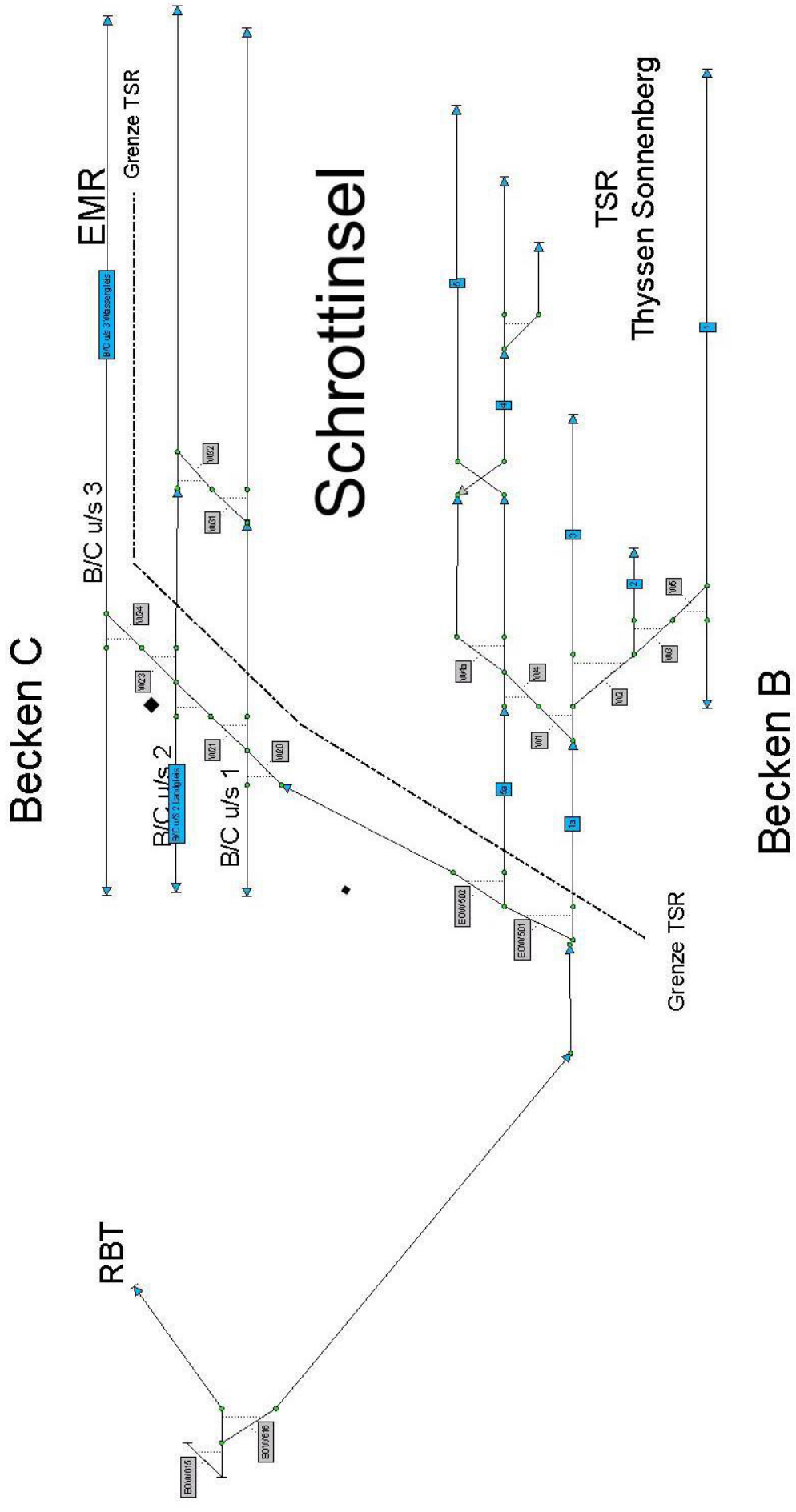
- max. 5 km/h ab dem Signal Bü 4 des Überwegs „EMR“ für die Fahrtrichtung vom Bf DU Ruhrort Hafen zu EMR, auf allen folgenden Gleisanlagen sowie für die entgegengesetzte Fahrtrichtung bis zur Höhe des anfangs beschriebenen Signals Bü 4.

Besonderheiten: Die Fa. TSR rangiert im Bereich der Gleisanlagen mit einem eigenen Fahrzeug.

Betriebliche Bestimmungen

Das zustellende EVU verständigt den Weichenwärter Rhf über die Bedienungsfahrt, holt sich die Zustimmung des Ww ein und stimmt sich vor der Fahrt mit der Fa. TSR ab.
Vor Befahren der Infrastruktur der duisport ist durch die Fa. TSR die Zustimmung des Ww Rhf einzuholen. Nach Beendigung der Rangiertätigkeiten ist der Ww Rhf ebenfalls unverzüglich durch die Fa. TSR zu verständigen. Sofern dem Ww bekannt ist, dass die Fa. TSR die Infrastruktur der duisport befährt, darf er keine Zustimmungen zu Fahrten ab der EOW 616 in Richtung TSR oder Navigare erteilen.

Dispo-Ruhrort: 0203 / 803 4305 oder 0175 – 43 077 11
Stellwerk Rhf: Rangierfunk oder 0203 / 45 57 192
TSR Schichtmeister: 0203 / 45 00 720
TSR Waage: 0203 / 45 00 721


Becken C
EMR
Grenze TSR
B/C u/s 3
B/C u/s 2
B/C u/s 1
Schrottinsel
TSR
Thyssen Sonnenberg
Becken B
Grenze TSR
RBT

Anhang 2, Anlage 8

Gleisanlage Bereich Kiffward

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Die Gleisanlage Bereich Kiffward ist über die Weiche 616 an den Bf DU-Ruhrort Hafen angeschlossen.

Gleise:

Gleis	Nutzung	EIU	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
c/u s1	Betriebsgleis	duisport	580 m	1 : 1770
c/u s2	Betriebsgleis	duisport	550 m	1 : 2150
Teil 1 c/u s3	Betriebsgleis	duisport	345 m	1 : 55
Teil 2 c/u s3	Betriebsgleis	Knauf Interfer	315 m	1 : 55

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
EOW 616	elektr. ortsgestellt	EVU
W 618	ortsgestellt	EVU
W 619	ortsgestellt	EVU
W 620	ortsgestellt	EVU
W 621	ortsgestellt	EVU
W 622	ortsgestellt	EVU

Gleissperren: - keine -

Tore: Am Anfang und Ende des Betriebsgeländes der Fa. Kauf Interfer (Max Baum) befindet sich jeweils ein Gleistor. Für das Öffnen und Schließen der Gleistore ist die Fa. Knauf Interfer (Max Baum) verantwortlich.

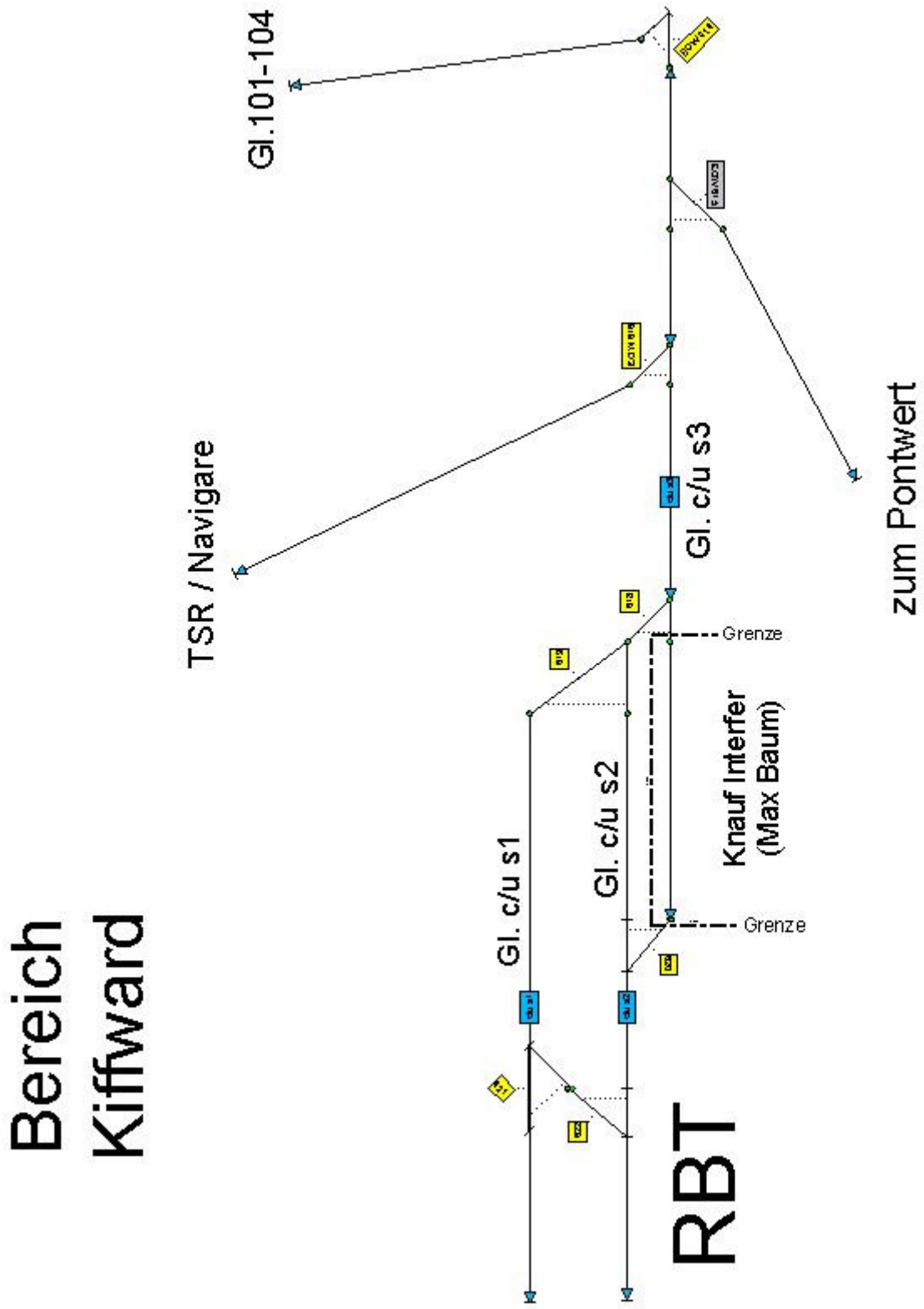
Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich jeweils in der Mitte der Gleise s1 und s2 und ist nicht besonders gekennzeichnet.
Änderungen sind möglich!

Geschwindigkeit: max. 5 km/h

Bahnübergänge: - keine -

Besonderheiten: Zwischen den Weichen 618 und 620 ist die Fa. Knauf Interfer angeschlossen. Der Anschliesser rangiert im Bereich Kiffward mit einem Zweiwegefahrzeug.

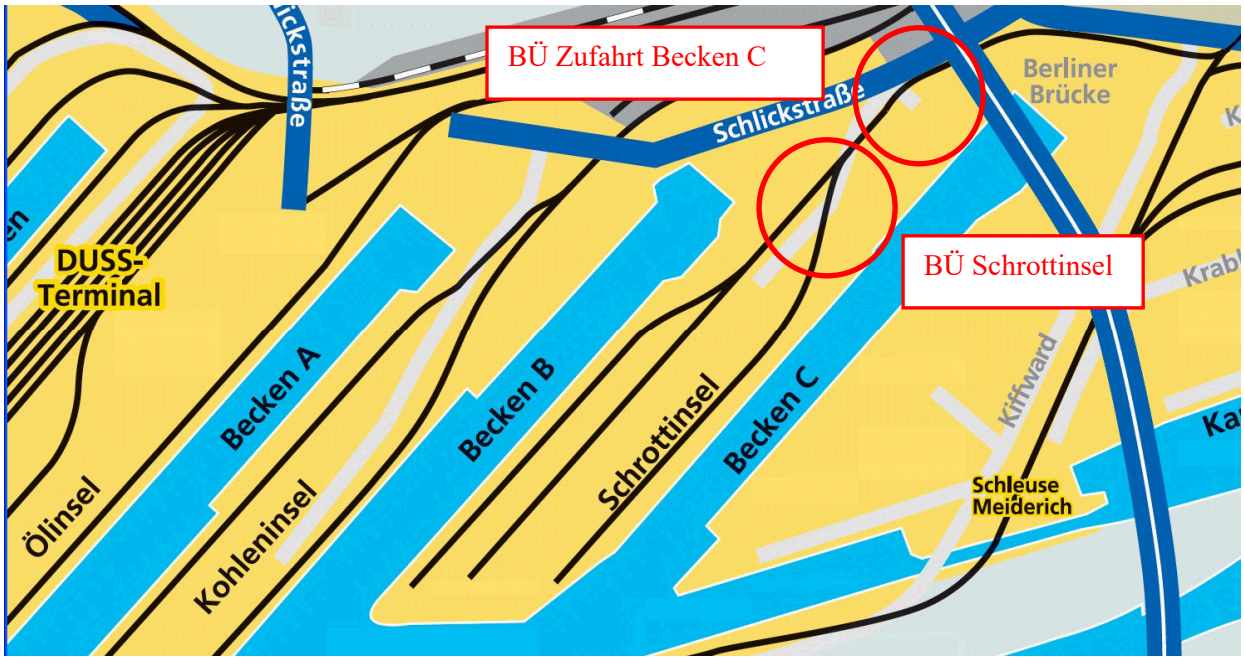
Betriebliche Bestimmungen
Das zustellende EVU verständigt die Dispo-Ruhrort und den Weichenwärter Rhf über die Bedienungsfahrt.
Dispo Ruhrort: 0203 / 803 4305 oder 0175 – 43 077 11
Stellwerk Rhf: Rangierfunk oder 0203 / 45 57 192


Bereich
Kiffward
RBT
Gl.101-104
TSR / Navigare
zum Pontwert
Gl. c/u s3
Gl. c/u s2
Gl. c/u s1
Grenze
Grenze
Knauf Interfer
(Max Baum)

Anhang 2, Anlage 9

Bahnübergang "Schrottinsel“ und „Zufahrt Becken C“

1. Lage der Anlagen:



Die beiden technisch gesicherten BÜ „Zufahrt Becken C“ und „Schrottinsel“ (Sicherung mit Lichtzeichen) befinden sich im Zuführungsgleis vom DB Bahnhof Ruhrort Hafen (ehem. Bezirk Rt 8) zu den Unternehmen Navigare und Thyssen-Sonnenberg auf der Schrottinsel.

2. betriebliche Einschränkung:

Aufgrund der vorhandenen Sicherungsanlagen sind keine gleichzeitigen Fahrten von und nach Thyssen-Sonnenberg oder EMR zulässig! Ebenfalls nicht erlaubt sind Fahrten mit zwei nicht gekuppelten Triebfahrzeugen.

3. Ablauf der Sicherung:

3.1 Fahrt von DU Ruhrort Hafen nach Thyssen-Sonnenberg oder EMR:

a. Sicherungsanlage des ersten BÜ „Zufahrt Becken C“ fahrzeugbewirkt durch mit Signal Bü 2 gekennzeichneten Kontakt einschalten
b. Überwachungssignal im Bremswegabstand vor BÜ zeigt Bü 1 (Hinweis: Einige Straßensignale leuchten nur während der Räumzeit und geben anschließend die bahnparallele Straße wieder frei)
c. BÜ befahren und vollständig räumen
d. Ausschaltung fahrzeugbewirkt durch Kontakt
e. Halt am Schild „Rangierfahrt Halt! Lichtzeichenanlage Schrottinsel einschalten“, dann die LZA mit den am Schild stehenden ET 1 mittels DB 21 einschalten – die erfolgte Sicherung wird mit ÜL angezeigt
f. BÜ befahren und räumen, automatische Ausschaltung

3.2 Fahrt von EMR nach DU Ruhrort Hafen

a. Vor der Abfahrt bei Navigare: mit der ca. 20m hinter der W 20 am Schild „Vor Befahren des BÜ Zufahrt Becken C…“ vorhandenen WT die Kontakte für den genannten BÜ einschalten, die erfolgte Einschaltung wird durch KL angezeigt (Schlüssel DB 21)
b. automatische Einschaltung der LZA Zufahrt Becken C mit dem durch Signal Bü 2 gekennzeichneten Kontakt
c. nach erfolgter Sicherung erscheint Signal Bü 1 am ÜS vor dem BÜ
d. BÜ befahren und räumen, automatische Ausschaltung

3.3 Fahrt von Thyssen-Sonnenberg nach DU Ruhrort Hafen

a. Halt am Schild „Rangierfahrt Halt! LZA Schrottinsel einschalten“ vor BÜ Schrottinsel
b. LZA BÜ Schrottinsel mit dortiger ET oder vorgezogener Bedienstelle einschalten, erfolgte Sicherung wird durch ÜL 2 angezeigt
c. Mit der ebenfalls vor dem BÜ Schrottinsel vorhandenen WT 1 die Kontakte für den BÜ Zufahrt Becken C einschalten, die erfolgte Einschaltung wird durch KL angezeigt (Schlüssel DB 21)
d. BÜ befahren und vollständig räumen
e. automatische Ausschaltung nach Verlassen des BÜ
f. automatische Einschaltung der LZA Zufahrt Becken C mit dem durch Signal BÜ 2 gekennzeichneten Kontakt
g. nach erfolgter Sicherung erscheint Signal Bü 1 am ÜS vor dem BÜ
h. BÜ befahren und räumen, automatische Ausschaltung

3.4 Rangierarbeiten von Thyssen-Sonnenberg über BÜ Schrottinsel OHNE Befahrung des BÜ Zufahrt Becken C

a. Halt am Schild „Rangierfahrt Halt! LZA Schrottinsel einschalten“ vor BÜ Schrottinsel
c. LZA BÜ Schrottinsel mit dortiger ET oder vorgezogener Bedienstelle einschalten, erfolgte Sicherung wird durch ÜL 2 angezeigt
c. BÜ befahren und vollständig räumen
d. automatische Ausschaltung nach Verlassen des BÜ

4. Hilfsschaltungen

Die LZA besitzen HET und HAT direkt am BÜ.

Anhang 2, Anlage 10

Gleisanlage Rt 8 / Kremerskamp

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Die Gleisanlage Rt 8 liegt auf dem Industriegelände “Kremerskamp” der **duisport** zwischen der Sympher Straße und dem Rhein-Herne Kanal östlich der Straße Kiffward und ist über die Weiche 645 an den Bf DU-Ruhrort Hafen angeschlossen.

Gleise:

Gleis	Nutzlänge	Nutzung:	Neigung
Rundgleis	511 m	Betriebsgleis	1:208
Jr 1 (W 636 bis Prellbock)	95 m	Betriebsgleis	1:200
Jb 1	200 m	Betriebsgleis	1:173
Lackiererei Schmitz	80 m	Betriebsgleis	1:375

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
645	ortsgestellt	EVU
636, 638	ortsgestellt	EVU

Gleissperren: - keine -

Tore: Hinter dem BÜ Baldusstraße befindet sich ein Zauntor, der Schlüssel liegt bei der Fa. Cronileg.

Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich in der Mitte des Gleises Jb 1 und ist nicht besonders gekennzeichnet. Änderungen sind möglich!

Geschwindigkeit: max. 5 km/h

Bahnübergänge: -„Zufahrt Fa. Eisenlegierung/Kremerskamp“
Der BÜ ist mit Andreaskreuzen versehen. Der Überweg ist durch Posten zu sichern.
-„Zufahrt Fa. Baufeld Chemie“
Der BÜ ist mit Andreaskreuzen versehen. Der Überweg ist durch Posten zu sichern.
-„Zufahrt Fa. DW Verwaltungsgesellschaft Hafen mbH“
Der BÜ ist mit Andreaskreuzen versehen. Der Überweg ist durch Posten zu sichern.
-„Baldusstrasse“
Der BÜ ist mit Andreaskreuzen versehen. Der Überweg ist durch Posten zu sichern.

Besonderheiten: Im Bereich ab dem BÜ Baldusstraße wird mit Zweiwegefahrzeugen bzw. Gabelstaplern rangiert.

Betriebliche Bestimmungen
Das zustellende EVU verständigt die Dispo Ruhrort den Weichenwärter Rhf und den Anschließer über die Bedienungsfahrt.
Dispo-Ruhrort: 0203 / 803 4305 oder 0175 – 43 077 11
Stellwerk Rhf: Rangierfunk oder 0203 / 45 57 192
Betriebsleitung Cronileg 0203 / 450 37 15

Anhang 2, Anlage 11

Gleisanlage Bereich Pontwert

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Die Gleisanlage Pontwert befindet sich zwischen der Ruhr und dem Rhein-Herne Kanal und ist über die Weiche 659 an den Bf DU-Ruhrort Hafen angeschlossen.

Gleise:

Gleis	Nutzlänge	Nutzung:	Neigung
H/R u/n 1	335 m	Betriebsgleis	1 : 250
H/R u/n 2	330 m	Betriebsgleis	1 : 250

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
W 667	ortsgestellt	EVU
W 672	ortsgestellt	EVU

Gleissperren: - keine -

Tore: - keine -

Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich in der Mitte der Gleise und ist nicht besonders gekennzeichnet. Änderungen sind möglich!

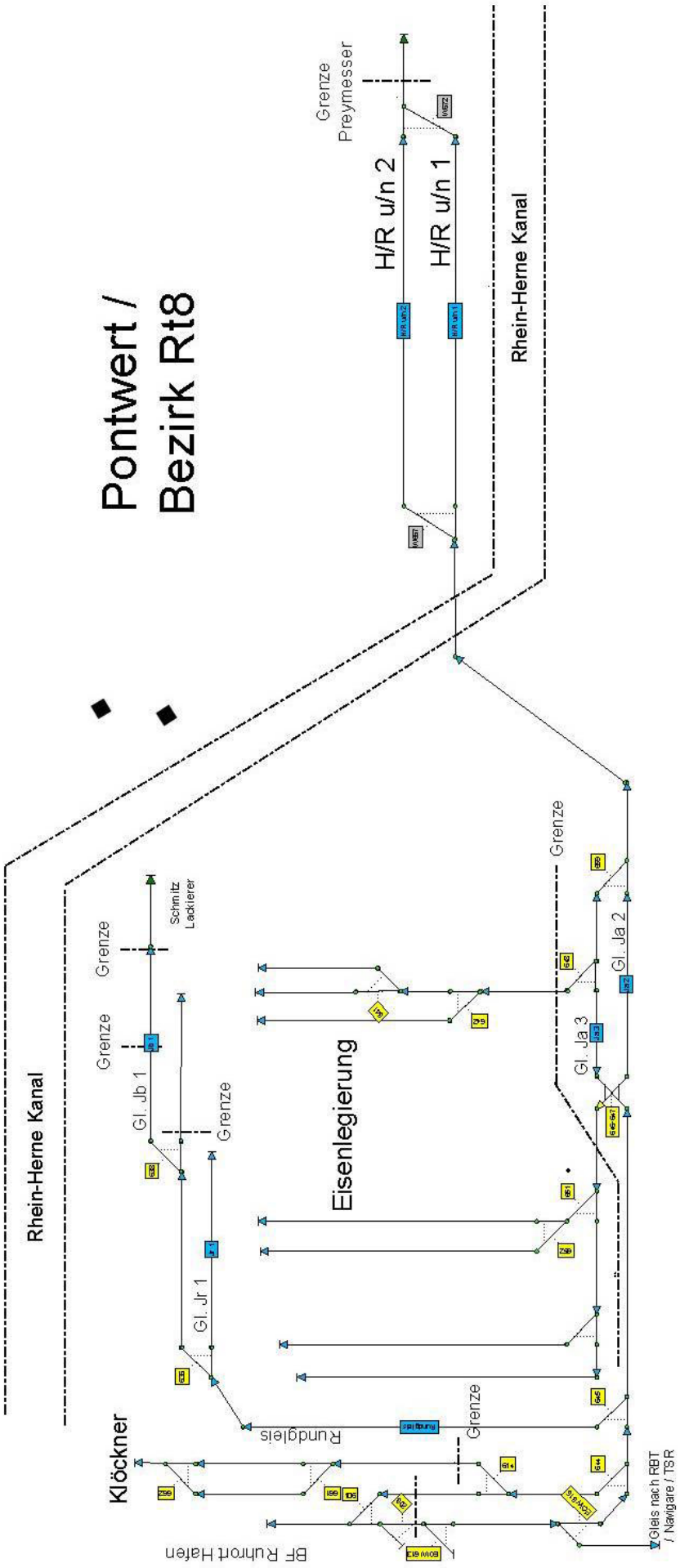
Geschwindigkeit: max. 15 km/h ab Lf-Signal

Bahnübergänge: -„BÜ Pontwert“
Der BÜ ist technisch gesichert (siehe Anhang 2, Anlage 12)

- „Überweg Pontwert GmbH & Co. KG“ (ehem. ME Motoren und Energietechnik)
  Der BÜ ist mit Andreaskreuzen versehen und durch Signale Bü 4 (Pfeiftafeln) gesichert.

Besonderheiten: - keine -

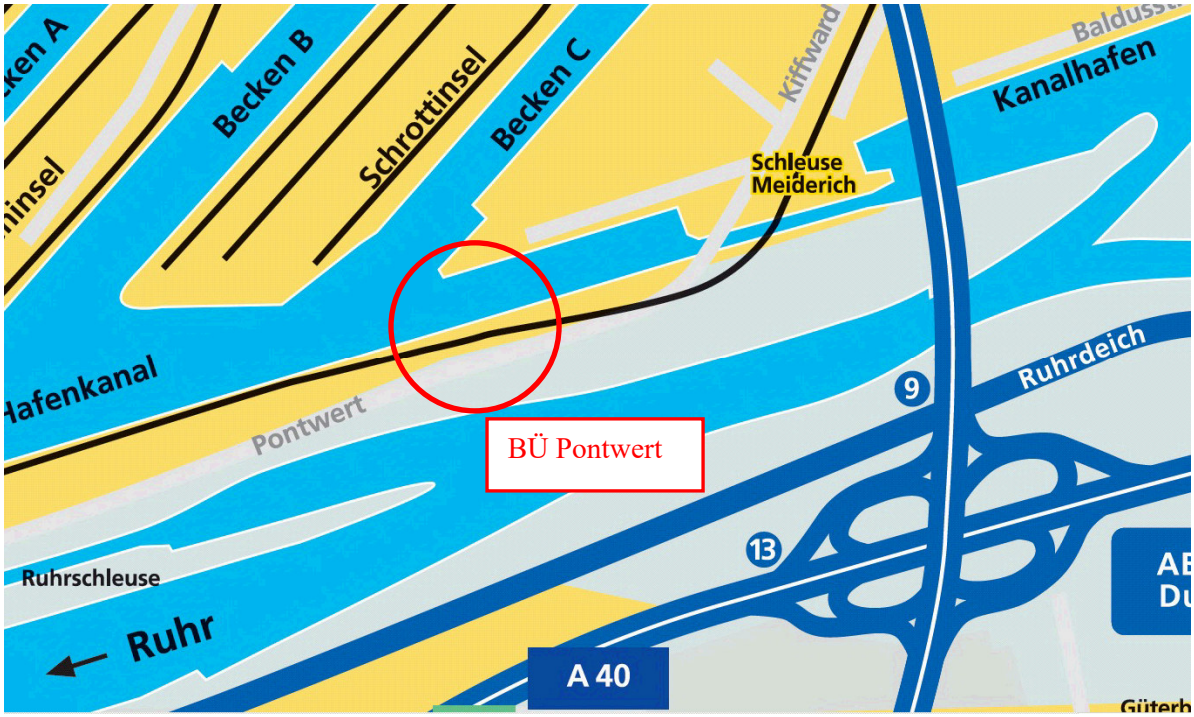
Betriebliche Bestimmungen
Das zustellende EVU verständigt die Dispo Ruhrort und den Weichenwärter Rhf über die Bedienungsfahrt.
Dispo-Ruhrort: 0203 / 803 4305 oder 0175 – 43 077 11
Stellwerk Rhf: Rangierfunk oder 0203 / 45 57 192


Pontwert /
Bezirk Rt8
Rhein-Herne Kanal
Rhein-Herne Kanal
Grenze
Preymesser
H/R u/n 2
H/R u/n 1
Grenze
Schmitz
Lackierer
Grenze
Gl. Jb 1
Grenze
Gl. Jr 1
Eisenlegierung
Grenze
Gl. Ja 2
Gl. Ja 3
Grenze
Rundgleis
Klöckner
BF Ruhrort Hafen
Gleis nach RBT
/ Navigare / TSR

Anhang 2, Anlage 12

Bahnübergang "Pontwert"

1. Lage der Anlage:



Der mit Lichtzeichen und Halbschranken (LzH) technisch gesicherte BÜ Pontwert befindet sich ca. 400m südwestlich der Eisenbahnüberführung über den Rhein-Herne-Kanal vor dem Gewerbegebiet „Pontwert“.

2. Ablauf der Sicherung:

a. automatische Einschaltung über Kontakte in Höhe der Signale Bü 2
b. nach dem Schließen der Schranken zeigen die im Bremswegabstand vor dem BÜ stehenden Signale Bü 1
c. BÜ innerhalb von maximal 300 sec. befahren (Grundstellerzeit)
d. Ausschaltung erfolgt selbsttätig nach Räumen des BÜ

3. Rangieren ohne Befahrung des BÜ:

Sofern im Bereich zwischen den Signalen Bü 2 ohne Befahrung des BÜ rangiert werden soll, ist der jeweilige Einschaltkontakt mittels des Unwirksamkeitsschalters am Signal Bü 2 aus Richtung Pontwert zu deaktivieren.

4. Rangieren mit Befahrung des BÜ:

Bei Halt einer Rangiereinheit auf dem BÜ ist vor Wiederanfahren der unter 3. beschriebene Unwirksamkeitsschalter zu benutzen, da sonst eine rückwärtige Einschaltung der Sicherungsanlage erfolgt.

5. Hilfsschaltungen

Der BÜ besitzt HET und HAT direkt am BÜ in einem Schutzkasten.

Anhang 2, Anlage 13

Gleisanlage Rhein – See – Transport
(Skizze siehe S. 44)

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Die Gleisanlage **Rhein – See - Transport** ist über die Weiche 92 an das südliche Zustellgleis 329 im DUSS angeschlossen, welches über die Weichen 79 und 207 an den Bahnhof Duisburg Ruhrort Hafen angebunden ist. Die Gleisanlage schließt mit einem Prellbock ab.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
K/H d3	Betriebsgleis	1.150 m	1 : 100
K/H d6	Betriebsgleis	1.200 m	1 : 200
K/H d7	Betriebsgleis	1.200 m	1 : 200

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
358	ortsgestellt	EVU
335	ortsgestellt	EVU
332	ortsgestellt	EVU

Gleissperren: - keine -

Tore: Am Anfang und Ende des Betriebsgeländes befindet sich jeweils ein Gleistor. Für das Öffnen und Schließen der Gleistore ist die Fa. Rhein-See-Transport verantwortlich.

Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich in der Mitte der Zustellgleise und ist nicht besonders gekennzeichnet.
Änderungen sind möglich!

Geschwindigkeit: max. 5 km/h

Bahnübergänge: Östlich der Weiche 332 befindet sich folgende nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge:
- „Zufahrt Siloterminal STD“
Der BÜ ist mit Andreaskreuzen versehen und durch Posten zu sichern.

- „Fußgängerüberwege für Schiffsbesatzungen 1 und 2“
Die beiden zwischen dem BÜ STD und der Weiche 332 liegenden Überwege sind durch Übersicht gesichert.

Besonderheiten: - keine -

Betriebliche Bestimmungen
Das zustellende EVU verständigt die Dispo-Ruhrort und den Weichenwärter Rhf über die Bedienungsfahrt.
Dispo-Ruhrort: 0203 / 803 4305 oder 0175 – 43 077 11
Stellwerk Rhf: Rangierfunk oder 0203 / 45 57 192

Duisburger Hafen AG
Alte Ruhrorter Str.
Zum Container-Terminal
Zollamt
Ruhrorter Straße
Wasser-schutz-polizei
Haus Ruhrort
Krausstraße
Vinckekanal
Vinckeweg
Hafenfeuerwehr
Schifferbörse
Mercatorinsel
Speditionsinsel
Hafenkanal
Ruhr
Ruhrhafen Neuenkamp
Ruhrorter Str
Kaßler felder Straße
Am Blumenkampshof

Anhang 2, Anlage 14

Gleisanlage Kohleninsel

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Die Gleisanlage Kohleninsel ist über die Gleise 212, 214 und 216 an die Infrastruktur der DB Netz AG in Duisburg-Ruhrort angeschlossen. Gleisabschluß jeweils mit Prellbock.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Oberleitung	maßgebl. Neigung
Magazin 335	Betriebsgleis	540 m	Nein	1 : 100
A/B u/n 1	Betriebsgleis	380 m	Nein	1 : 490
A/B u/n 2	Betriebsgleis	380 m	Nein	1 : 420
A/B d1 / Tiefbunker	Betriebsgleis	990 m	Nein	1 : 975
2 (Nord)	Betriebsgleis	492 m	Nein	1 : 675
2 (Süd) / Tiefbunker	Betriebsgleis	465 m	Nein	1 : 2000
3 (Nord)	Betriebsgleis	509 m	Nein	1 : 1850
3 (Süd) / Hochbunker	Betriebsgleis	364 m	Nein	1 : ∞
4	Betriebsgleis	538 m	Nein	1 : 1700
5 / Verladeanlage	Betriebsgleis	545 m	Nein	1 : 2758
6	Betriebsgleis	114 m	Nein	1 : ∞

Anmerkungen:
Die Nutzlängen der Gleise A/B d1 bis 5 gelten jeweils bis zu den Signalen Ra 11 Richtung DU-Ruhrort. Aufgrund des Standortes des Verladeturms im Gleis 3 Süd können hier nur Wagengruppen mit einer maximalen Länge von 364m zusammenhängend beladen werden. Entsprechende Zustellungsfahrten auf die Kohleninsel sollten daher keine größere Länge aufweisen. Längere Wagengruppen müßten vor der Beladung in den Gleisen **Gleisen 2 (Nord), 3 (Nord), 4 oder 5** getrennt und anschließend wieder gekuppelt werden.

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
EOW 425	ortsbedient	EVU
EOW 426	ortsbedient	EVU
EOW 427	ortsbedient	EVU
EOW 428	ortsbedient	EVU
W 429	ortsbedient	EVU
EOW 431	ortsbedient	EVU
EOW 432	ortsbedient	EVU
W 433	ortsbedient	EVU
W 434	ortsbedient	EVU
W 435	ortsbedient	EVU
EOW 414	ortsbedient	EVU
W 415	ortsbedient	EVU
W 436	ortsbedient	EVU
W 498	ortsbedient	EVU

Gleissperren: - keine -

Tore: - keine -

Gleiswaage: - keine -

Krane: Im Bereich der Gleise befinden sich verschiedene Verladeeinrichtungen und eine fahrbare Kranbrücke.

Wagenübergabe:	Die Übergabestelle befindet sich jeweils in der Mitte der Gleise und ist nicht besonders gekennzeichnet. Änderungen sind möglich!
Geschwindigkeiten:	maximal 5 km/h für die Fahrtrichtung vom Bf DU Ruhrort Hafen zur Kohleninsel ab dem BÜ Schlickstraße maximal 15 km/h für die Fahrtrichtung von der Kohleninsel zum Bf DU Ruhrort Hafen bis zum BÜ Schlickstraße
Bahnübergänge:	Nördlich des Hochbunkers befindet sich ein innerbetrieblicher Überweg über die Gleise 1, 2 (Süd) und 3 (Süd). Technisch gesicherte BÜ „Schlickstraße“ und „Kohleninsel“ (siehe Anhang 2, Anlage 15)
Besonderheiten:	Vor Einfahrt in den Bereich Kohleninsel ist der Fahrweg an der Fahrwegstelltafel im Gl. 216 / 212 einzustellen (Ortsbetrieb). In den Gleisen **A/B d1 bis 5** findet automatischer Rangierbetrieb statt. Vorsicht beim Betreten der Rangiererwege. Auf der gesamten Kohleninsel wird mit einem Zweiwegefahrzeug rangiert.

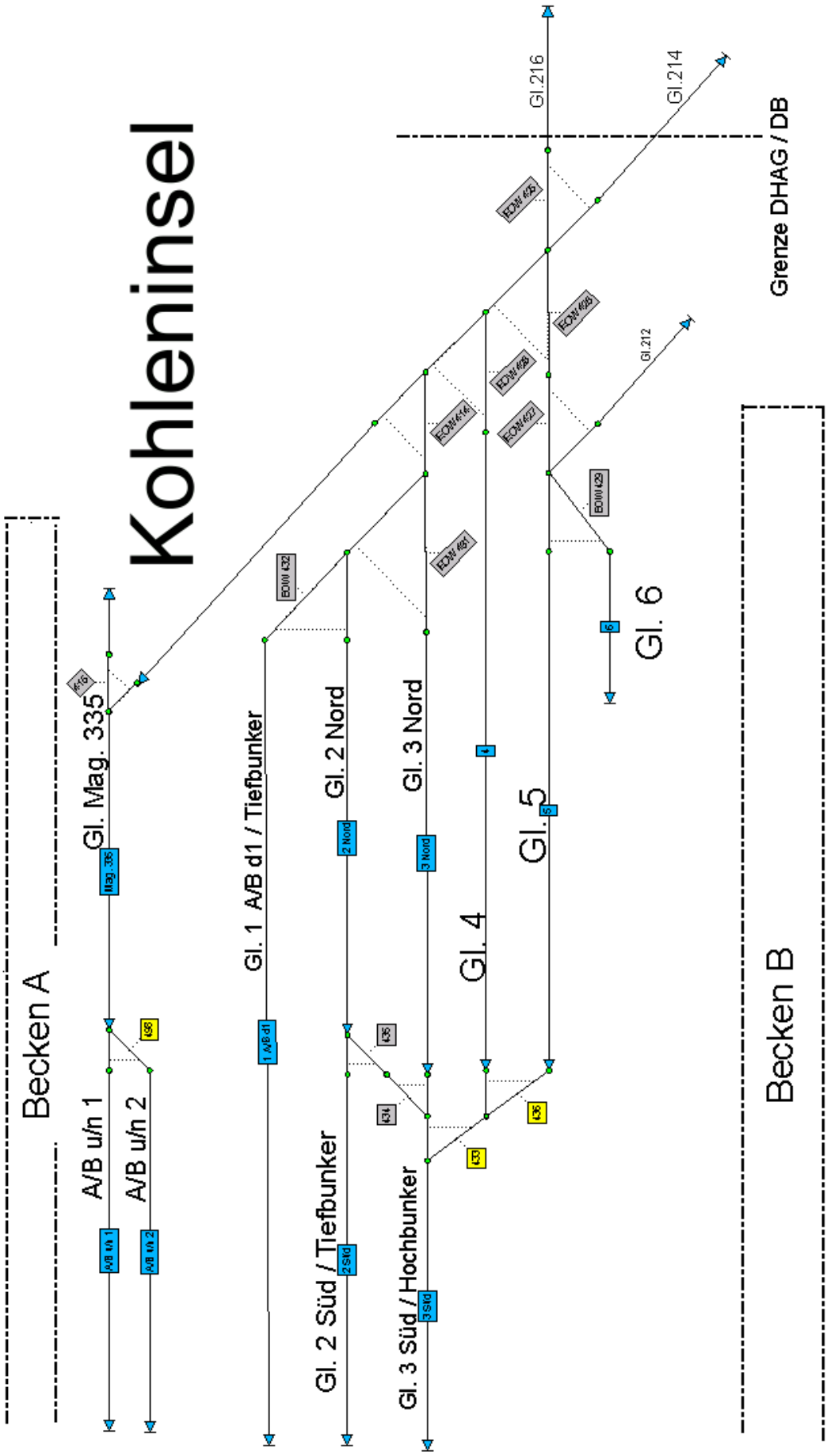
Betriebliche Bestimmungen

Alle Fahrten auf die Kohleninsel dürfen erst nach vorheriger Zustimmung des Schichtführers der Kohleninsel erfolgen. Sofern der Schichtführer nicht erreichbar sein sollte, hat die Verständigung mit dem Betriebsbüro der Kohleninsel zu erfolgen.
Fahrten ausserhalb der Besetzungszeiten der Kohleninsel dürfen nur nach vorheriger Absprache mit dieser erfolgen, Ausnahme nur Fahrten von und nach Gleis 6.

Alle Fahrten auf die Kohleninsel sind geschoben durchzuführen. Nach vorheriger Absprache zwischen dem EVU und dem örtlichen Schichtführer bzw., falls dieser nicht erreichbar sein sollte, dem Mitarbeiter der Wagenverladung, dürfen Fahrten in die Gleise 2 bis 4 auch gezogen durchgeführt werden.

Züge zur Beladung sind in der Regel in Höhe der in Fahrtrichtung gesehen zweiten Endkontakte der Gleise 2 (Nord), 3 (Nord), 4 oder 5 abzustellen.

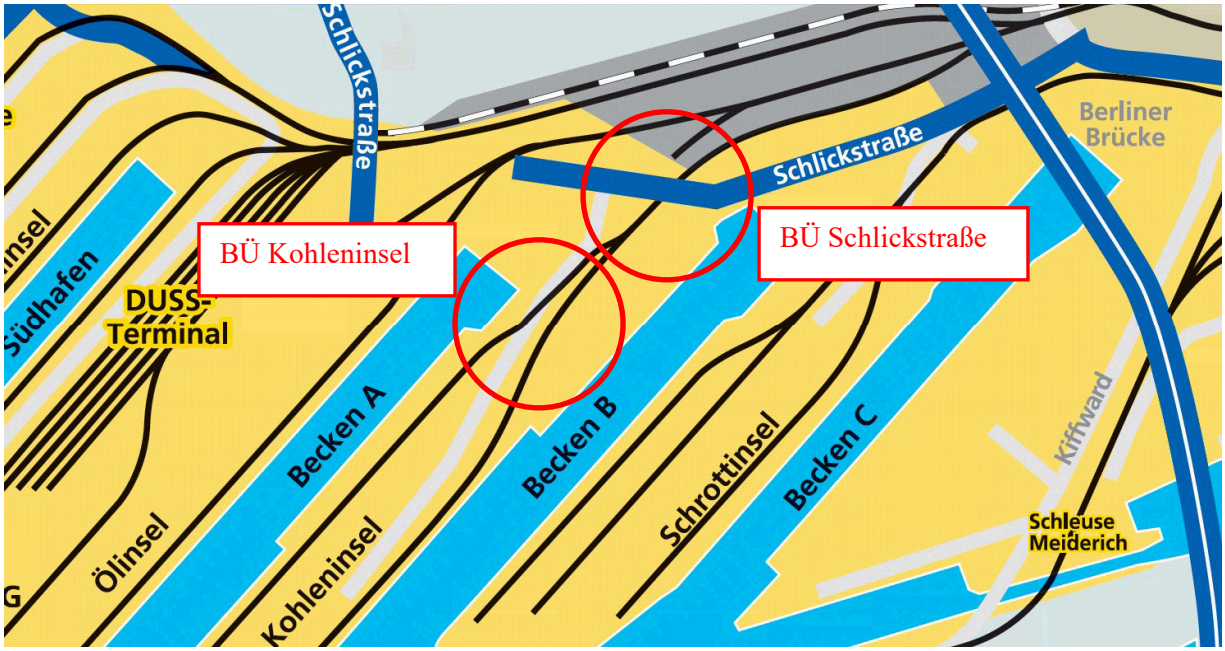
Weichenwärter Rhf (DB Netz)	Rangierfunk oder 0203 4557 192
Örtlicher Schichtführer	0203 803 4533 / mobil: 0175 726 8069
Betriebsbüro Kohleninsel	0203 803 4532


Kohleninsel
Becken A
Becken B
Grenze DHAG / DB
Gl. Mag. 335
A/B u/n 1
A/B u/n 2
Gl. 1 A/B d1 / Tiefbunker
Gl. 2 Nord
Gl. 3 Nord
Gl. 4
Gl. 5
Gl. 6
Gl. 2 Süd / Tiefbunker
Gl. 3 Süd / Hochbunker
Gl.216
Gl.214
Gl.212

Anhang 2, Anlage 15

BÜ „Schlickstraße und Kohleninsel“

1. Lage der Anlagen:



Der mit Lichtzeichen und Halbschranken (LzH) technisch gesicherte BÜ Schlickstraße befindet sich am Beginn der Kohleninsel zwischen der Anschlußgrenze DB / Duisport und den Weichen EOW 426 und EOW 427. Der ebenfalls durch LzH gesicherte BÜ Kohleninsel liegt im Gleis 335 zwischen den Weichen EOW 428 und W 415.

2. Ablauf der Sicherung:

2.1 Fahrt von DU Ruhrort Hafen zu den Gleisen A/B d1 sowie 2 bis 6

a. Halt an den Schildern „Rangierfahrt Halt! Schrankenanlage einschalten“
b. Fahrweg an der hinter den Schildern aufgestellten Fahrwegstelltafel 214/216 auswählen
c. LzH-Anlage des BÜ Schlickstraße mit neben der Stelltafel aufgestellter ET 1 mit DB 21 einschalten, nach ca. 30 sec. blinkt die zugehörige ÜL
d. Ausschaltung erfolgt nach Befahren selbsttätig

2.2 Fahrt von DU Ruhrort Hafen zu den Gleisen 335 sowie A/B u/n 1 und u/n 2

a. Halt an den Schildern „Rangierfahrt Halt! Schrankenanlage einschalten“
b. Fahrweg an der hinter den Schildern aufgestellten Fahrwegstelltafel 214/216 auswählen und LzH-Anlage des BÜ Kohleninsel durch an der Stelltafel angebrachte ET 2 mit DB 21 einschalten, dann das blinken der neben der ET vorhandenen ÜL abwarten
c. LzH-Anlage des BÜ Schlickstraße mit neben der Stelltafel aufgestellter ET 1 mit DB 21 einschalten, nach ca. 30 sec. blinkt die zugehörige ÜL
d. Ausschaltung erfolgt nach Befahren selbsttätig

2.3 Fahrt von Gleis A/B d1 sowie Gleis 2 bis 4 nach DU Ruhrort Hafen

a. LzH-Anlage des BÜ Schlickstraße wird automatisch bei Fahrt über Einschaltkontakt (am Signal Bü 2) eingeschaltet
b. Signal Bü 1 am ÜS abwarten
c. Ausschaltung erfolgt nach Befahren selbsttätig

2.4 Fahrt aus Gleis 5 und 6 nach DU Ruhrort Hafen

a. Halt am Schild „Rangierfahrt Halt! Schrankenanlage einschalten“
b. Fahrweg an der hinter dem Schild aufgestellten Fahrwegstelltafel auswählen und BÜ Schlickstraße durch ET 2 mit DB 21 einschalten, nach ca. 30 sec. blinkt die zugehörige ÜL
c. Ausschaltung erfolgt nach Befahren selbsttätig

2.5 Fahrt aus den Gleisen 335 sowie A/B u/n 1 und u/n 2 nach DU Ruhrort Hafen

a. LzH-Anlagen der BÜ Kohleninsel und BÜ Schlickstraße werden automatisch bei Fahrt über Einschaltkontakt (am Signal Bü 2) eingeschaltet
b. Signal Bü 1 am ÜS abwarten
c. Ausschaltung erfolgt nach Befahren selbsttätig

3. Hilfsschaltungen

Der BÜ Kohleninsel besitzt HET und HAT direkt am BÜ, der BÜ Schlickstraße besitzt keine HET und HAT.

Anhang 2, Anlage 16

Verzeichnis sonstiger Gleisanschließer

Nr.	Firma	Anschrift	Lage / Straße des Anschlusses	Anschluss-weiche
1	Preymesser GmbH & Co. KG	Moerser Str. 60 - 64 47059 Duisburg	Hafenkanal / Pontwert	W 672
2	Klöckner Stahlhandel, Zweig Niederlassung Duisburg der Klöckner & Co. AG	Sympher Str. 67 47138 Duisburg	Becken C / Sympherstr.	W 614
3	TanQuid GmbH & Co.KG	Ölinsel 2 47138 Duisburg	Ölinsel / Schlickstr.	W 201
4	Clariant Produkte GmbH	Stahlinsel 14 47138 Duisburg	Südhafen / Stahlinsel	W 93 Süd W 105 Nord
5	Knauf Interfer AG	Graf-Beust-Allee 37 45141 Essen	Becken C / Kiffward	W 618 / 620
6	Eisenlegierung Handelsgesell-schaft mbH	Kremerskamp 16 47138 Duisburg	/ Sympherstr.	W 646 / 648
7	DUSS / PKV Planungsges. kombinierter Verkehr Duisburg GmbH	Alte Ruhrorter Str. 11 47119 Duisburg	Bf Duisburg - Ruhort Hafen / Alte Ruhrorter Strasse	W 99 W 92 W 100
8	Baufeld Mineralölraffinerie Duisburg GmbH	Krabbenkamp 11 47138 Duisburg	/ Krabbenkamp	W 648
9	Thyssen Sonnenberg Recycling GmbH & Co. KG	Schrottinsel 2 - 10 47138 Duisburg	Becken B / Schrottinsel	W 23 / 21 EOW 501/502
10	Haeger & Schmidt GmbH	Vinckeweg 20 - 22 47119 Duisburg	Nordhafen / Stahlinsel	W 491 W 494
11	Heinrich Hark GmbH & Co. KG	Sympherstr. 96a 47138 Duisburg	/ Sympherstr.	Gl. Jb 1

Anhang 2, Anlage 17

EOW Bf Ruhrort Hafen (Bereich Frei- und Südhafen, Stahl- und Ölinsel)

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Allgemeines: Zur Befahrung der Bereiche Freihafen, Südhafen, Stahlinsel und Ölinsel sind EOW eingerichtet. Die Ortsbedienung dieser Anlagen ist bis auf den Bereich der Gleise 301 – 307 abgeschaltet und wird durch das Stellwerk Rhf übernommen.
Die Gleise 301 bis 307 können über die Fahrwegstelltafel (FT) W71X nach Aktivierung im sog. "Sägebetrieb" befahren werden. Dies darf nur nach Zustimmung des Ww Ruhrort Hafen erfolgen.
Die vorgezogene Bedienstellen (VBS) befinden sich jeweils vor den zu befahrenden Weichenspitzen; eine Bedienung von der stumpfen Seite ist im Normalfall nicht erforderlich.

Ein- und Ausschalten der EOW
Die EOW werden durch Schlüsselschalter (DB -4-Kant, Ebene 0), bzw. Schlagschalter (Ebene 1 und 2) an der VBS umgestellt. Nachdem die Achszählkreise geräumt wurden, läuft die Weiche in Vorzugslage um.

Störung der EOW Die EOW-Anlage ist gestört, wenn das Weichensignal dunkel ist, das Weichensignal kein Ruhelicht zeigt oder die Bedienung der VBS wirkungslos bleibt

Im Störungsfall darf die Weichenhilfstaste (WHT) an der EOW bedient werden. Durch Bedienen des Schlüsselschalters (DB 21) wird die Weiche umgestellt. Die Weiche darf befahren werden, wenn das Weichensignal Ruhelicht zeigt

Abschluß Nach Verlassen der Achszählkreise läuft die EOW wieder in Grundstellung.

Eine Störung ist dem Stellwerk Rhf unverzüglich zu melden!

EOW Bf Ruhrort Hafen (Bereiche Kohleninsel und Kiffward)

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Allgemeines: Zur Befahrung der Bereiche Kohleninsel und Kiffward sind EOW eingerichtet. Die Ortsbedienung dieser Anlagen erfolgt durch Fahrwegstelltafeln bzw. bei den EOW 425 und 427 der Kohleninsel durch vorgezogene Bedienstellen. Die Befahrung darf nur nach Zustimmung des Ww Ruhrort Hafen und der Dispo Ruhrort erfolgen.
Die Stelltafeln befinden sich neben der DKW 206 (Kiffward) bzw. EOW 425 (Kohleninsel); eine Bedienung von der stumpfen Seite ist im Normalfall nicht erforderlich.

Auf der Kohleninsel sind die EOW 414, 425 bis 428, 431 und 432 vorhanden, im Bereich Kiffward die EOW 611, 612, 613, 615 und 616

Ein- und Ausschalten der EOW
Die EOW werden durch Schlüsselschalter (DB 21) eingeschaltet. Nachdem die Achszählkreise geräumt wurden, läuft die Weiche in Vorzugslage um, sofern diese eingerichtet ist.

Störung der EOW

Die EOW-Anlage ist gestört, wenn das jeweilige Weichensignal dunkel ist, das Weichensignal kein Ruhelicht zeigt oder die Bedienung der Fahrwegstelltafel bzw. der vorgezogenen Bedienstelle wirkungslos bleibt.

Im Störungsfall darf die Weichenhilfstaste (WHT) an der EOW bedient werden. Durch Bedienen des Schlüsselschalters (DB 21) wird die Weiche umgestellt. Die Weiche darf befahren werden, wenn das Weichensignal Ruhelicht zeigt.

Die Achzählgrundstellungstaste (AzGrT) befindet sich am Betonschalthaus des BÜ Schlickstr.

Eine Störung ist dem Stellwerk Rhf unverzüglich zu melden!

EOW Bf Ruhrort Hafen (Bereich Schrottinsel / Navigare)

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Allgemeines:

Zur Befahrung des Bereiches Schrottinsel / Navigare sind die EOW 501 und 502 eingerichtet. Die Befahrung darf nur nach Zustimmung des Ww Ruhrort Hafen und der Dispo Ruhrort erfolgen.
Die Ortsbedienung dieser Anlagen erfolgt durch vorgezogene Bedienstellen (VBS). Die vorgezogene Bedienstellen (VBS) befinden sich jeweils vor den zu befahrenden Weichenspitzen; eine Bedienung von der stumpfen Seite ist im Normalfall nicht erforderlich.

Ein- und Ausschalten der EOW

Die EOW werden durch Schlüsselschalter (DB 21) eingeschaltet. Nachdem die Achszählkreise geräumt wurden, läuft die Weiche in Vorzugslage um, sofern diese eingerichtet ist.

Störung der EOW

Die EOW-Anlage ist gestört, wenn das jeweilige Weichensignal dunkel ist, das Weichensignal kein Ruhelicht zeigt oder die Bedienung der Fahrwegstelltafel wirkungslos bleibt.
Im Störungsfall darf die Weichenhilfstaste (WHT) an der EOW bedient werden. Durch Bedienen des Schlüsselschalters (DB 21) wird die Weiche umgestellt. Die Weiche darf befahren werden, wenn das Weichensignal Ruhelicht zeigt.

Abschluß

Nach Verlassen der Achszählkreise läuft die EOW wieder in Grundstellung.

Eine Störung ist dem Stellwerk Rhf unverzüglich zu melden!

Duisburg Hafen

Teil A - Zusatzbestimmungen zur FV - NE

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 1 (3) **Besondere Verhältnisse**

Im Bahnhof Duisburg Hafen obliegt die Betriebsführung dem EIU Duisburger Hafen AG (Stellwerk Logport). Die Verständigung erfolgt über Rangierfunk, kann aber auch über Mobilfunk erfolgen. Alle Gespräche werden aufgezeichnet; der Speicher des Rekorders wird bei Erreichen der Kapazität automatisch überschrieben.
Fahrten mit E-Traktion sind nicht möglich. Die maximal zugelassene Zuglänge beträgt 560 m.

Die örtlich gekennzeichnete Bahnhofsgrenze zwischen DB Netz und Bf Duisburg Hafen darf nur überfahren werden, wenn bei Einfahrten nach Duisburg-Hafen das Stellwerk Logport die Zustimmung erteilt hat.

Bei Fahrten von Duisburg Hafen nach DB Netz werden die Fahrten vom Triebfahrzeugführer beim Fdl Logport fertig gemeldet und vom Fdl Logport der DB Netz, Stw. Mathilde angeboten. Stw. Mathilde nimmt die Fahrten an oder lehnt ab.

Die Ein- und Ausfahrten in bzw. aus dem Bf Duisburg-Hafen sind Zugfahrten, finden unter Hauptsignal statt und enden am gewöhnlichen Halteplatz.

2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 11 (1) **Anwendung (Zugmeldebuch, Belegblatt, Meldebuch)**

Für die Zugein- und Zugausfahrten wird ein Zugmeldebuch geführt. Der Nachweis der Rangierbewegungen erfolgt digital im Gleisdispositionsprogramm ZEDAS. Darüber hinaus werden alle Rangiergespräche aufgezeichnet.

3. Abschnitt Zugfahrdienst

Örtliche Besonderheiten

Im Bereich Bahnhof Duisburg Hafen werden Gleisstromkreise zur Gleisfreimeldung verwendet. Es gilt die „Ergänzungsregelung Nr. B 011 „Sanden“. Wird dem Fdl Logport durch das EVU gemeldet, dass gesandet wurde, ist durch den Fdl zu prüfen, ob das belegte Gleis rot ausgeleuchtet ist und alle anderen Fahrten im Bahnhof anzuhalten. Ist keine Rotausleuchtung vorhanden, ist eine Abschnittsprüfung durchzuführen und die nächste Fahrt erfolgt unter Beobachtung des Fdl, ob die Gleisfreimeldeanlage ordnungsgemäß wirkt. Ist dies nicht der Fall, ist das betroffene Gleis zu sperren und der Notfallmanger zu verständigen.

4. Abschnitt Rangierdienst

zu § 53 (5) **Rangieren im Gefälle**

Als Gleisabschnitte mit mehr als 2,5‰ Gefälle gelten alle Gleise im Bereich Bf Duisburg-Hafen

zu § 58 (2) **Festlegemittel**

Das rangierende EVU hat für eine ausreichende Anzahl von gebrauchtsfähigen Hemmschuhen zum Festlegen von Fahrzeuge zu sorgen und hält diese an geeigneter Stelle vor.

zu § 58 (3) **Festlegepflicht**

In allen stärker als 2,5 ‰ geneigten Gleisen sind abgestellte Fahrzeuge stets festzulegen.

zu § 58 (5) **Erleichterungen**
Für das Sichern abgestellter Fahrzeuge dürfen auch über einen längeren Zeitraum Hemmschuhe verwendet werden.
s. auch besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen

zu § 58 (7) **Zuständigkeit**
Für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge ist der Tf verantwortlich, der die Fahrzeuge abstellt; er darf diese Aufgabe einem Rangierbegleiter übertragen.

Teil B
Zusatzbestimmungen zum Signalbuch

leer

Teil C
Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo - NE)

leer

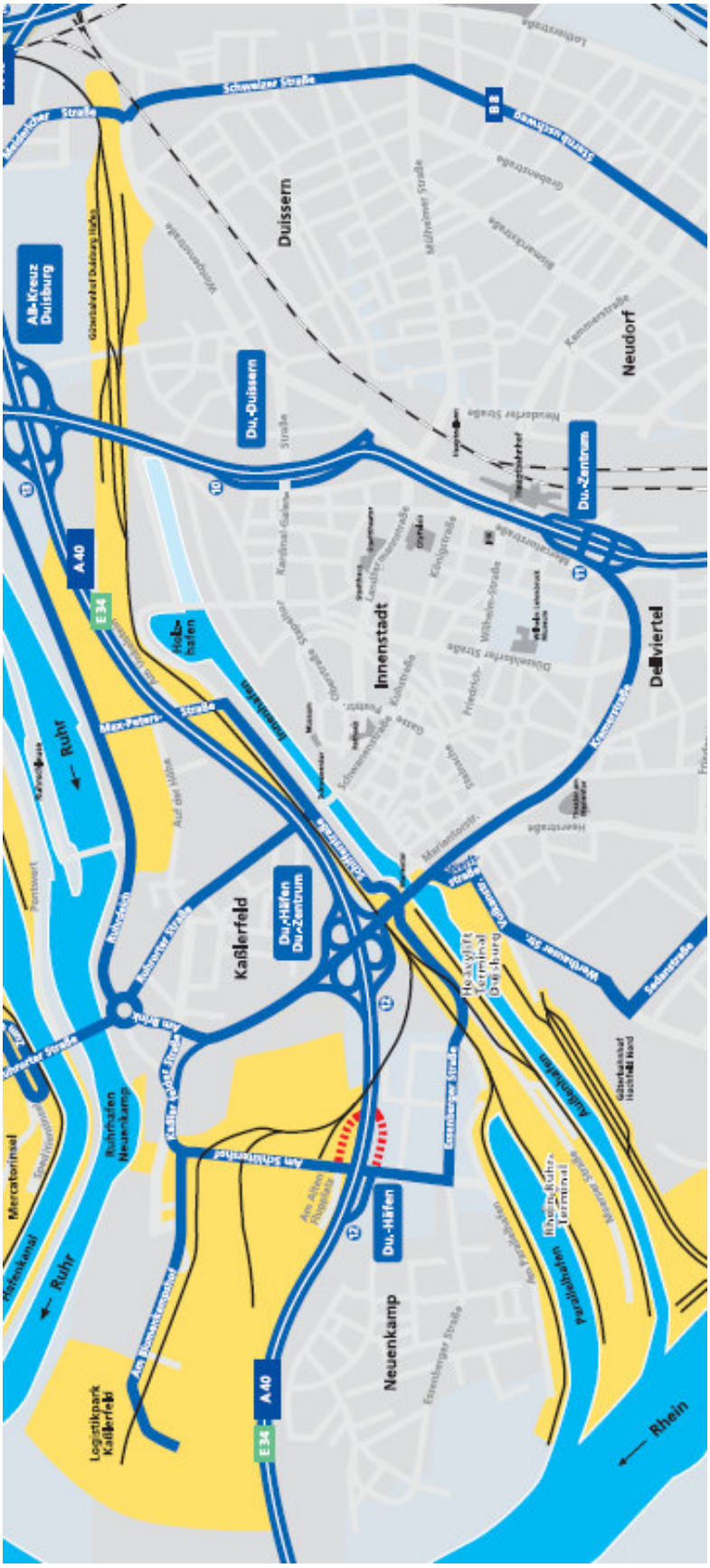
Teil D
Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Sicherung der BÜ bei NE-Bahnen (BÜV-NE)

leer

Teil E
Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB)

leer

Anhang 1


Duissern
Neudorf
Innenstadt
Kaßlerfeld
Neuenkamp
Du.-Hafen
Du.-Zentrum
Du.-Hafen Du.-Zentrum
Ruhr
Rhein
A 40
E 34
B 8
Schweizer Straße
Max-Peters-Straße
Ruhrhafen Neuenkamp
Mercatorinsel
Logistikpark Kaßlerfeld
Rhein-Ruhr-Terminal
Parallelhafen
Hafenkanal

Anhang 2

Bahnhof Duisburg Hafen

1. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Anlagengrenze DB: Die Infrastruktur des Bf Duisburg – Hafen ist über die Weiche 12 der Abzweigstelle Sigle an das Netz der DB Netz AG angeschlossen.
Der Fernstellbereich des Fdl Logport in Rheinhausen beginnt östlich am Einfahrsignal A und endet westlich der Weiche 380 mit dem Ls 380.
Der Betrieb in den Gleisanschlüssen wird durch gesonderte Bedienungsanweisungen geregelt.

Anlagengrenze NE: Am Ende der Gleise in Außen- und Parallelhafen sowie im Industriegebiet Kaßlerfeld steht ein Prellbock und markiert das Ende des jeweiligen Gleises.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Oberleitung	maßgebl. Neigung
201	Betriebsgleis	485 m	nein	1 : 116
202	Betriebsgleis	475 m	nein	1 : 391
203	Betriebsgleis	506 m	nein	1 : 300
204	Betriebsgleis	508 m	nein	1 : 290
205	Betriebsgleis	548 m	nein	1 : 256
206	Betriebsgleis	566 m	nein	1 : 250
207	Betriebsgleis	562 m	nein	1 : 230
208	Betriebsgleis	480 m	nein	1 : 280
308	Betriebsgleis mit Tankstelle	36 m	nein	1 : ∞
309	Betriebsgleis	42 m	nein	1 : ∞
310	Betriebsgleis	39 m	nein	1 : ∞
311	Betriebsgleis	40 m	nein	1 : ∞
312	Betriebsgleis	22 m	nein	1 : ∞
313	Betriebsgleis	25 m	nein	1 : ∞
314	Betriebsgleis	43 m	nein	1 : ∞
315	Betriebsgleis	40 m	nein	1 : ∞
316	Betriebsgleis	394 m	nein	1 : 390
317	Betriebsgleis	394 m	nein	1 : 300
318	Betriebsgleis	423 m	nein	1 : 400
319	Betriebsgleis	416 m	nein	1 : 400
320	Betriebsgleis	575 m	nein	1 : 410
321	Betriebsgleis	605 m	nein	1 : 310
322	Betriebsgleis	567 m	nein	1 : 290
323	Betriebsgleis	371 m	nein	1 : 156
324	Betriebsgleis	445 m	nein	1 : 156
336	Betriebsgleis	105 m	nein	1 : 235
380	Betriebsgleis	150 m	nein	1 : 3000
101	Betriebsgleis	1099 m	nein	1 : 110
102	Betriebsgleis	986 m	nein	1 : 86
103	Betriebsgleis	168 m	nein	1 : ∞
104	Betriebsgleis	167 m	nein	1 : 450
105	Betriebsgleis	590 m	nein	1 : 95
106	Betriebsgleis	14 m	nein	1 : ∞
107	Betriebsgleis	220 m	nein	1 : 620
108	Betriebsgleis	270 m	nein	1 : 139
109	Betriebsgleis	265 m	nein	1 : 107
110	Betriebsgleis	267 m	nein	1 : 49

Geschwindigkeit in den Gleisen 308 bis 315 und im Gleis 323: max. 5 km/h
In den Gleisen 201 bis 208 finden Zug- und Rangierfahrten statt. In allen anderen Gleisen ausschließlich Rangierfahrten.

Weichen:

Nummer	Lage	Bedienung	Bedienung durch
202	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
204	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
205	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
206	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
207	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
211	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
212	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
223	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
251	Bf Duisburg Hafen	ferngestell	Fdl logport
252	Bf Duisburg Hafen	ferngestell	Fdl logport
254	Bf Duisburg Hafen	ferngestell	Fdl logport
255	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
256	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
262	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
263	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
264	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
265	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
266	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
267	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
268	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
269	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
270	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
301	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
303	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
305	Bf Duisburg Hafen	ortsgestellt	EVU
306	Bf Duisburg Hafen	ortsgestellt	EVU
307	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
313	Bf Duisburg Hafen	ortsgestellt	EVU
314	Bf Duisburg Hafen	ortsgestellt	EVU
315	Bf Duisburg Hafen	ortsgestellt	EVU
316	Bf Duisburg Hafen	ortsgestellt	EVU
317	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
318	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
324	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
325	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
331	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
332	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
334	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
335	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
336	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
337	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
338	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
343	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
356	Bf Duisburg Hafen	ortsgestellt	EVU
357	Bf Duisburg Hafen	ortsgestellt	EVU
358	Bf Duisburg Hafen	ortsgestellt	EVU
363	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
365	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
366	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
368	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
375	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
376	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
379	Bf Duisburg Hafen	ferngestellt	Fdl logport
380	Bf Duisburg Hafen-	ferngestellt	Fdl logport
103	108 / Dammgleis	ortsgestellte EOW	EVU
104	108 / Dammgleis	ortsgestellte EOW	EVU
106	101 / Dammgleis	ortsgestellte EOW	EVU
141	102 / Industriegleis	ortsgestellt	EVU

Signale:

Bezeichnung	Funktion	Bedienung durch
E-Sig A	Hauptsignal mit Ersatzsignal Zs1	Fdl logport
A-Sig C	Hauptsignal Gruppenausfahrsignal	Fdl logport
LSA	Ls	Fdl logport
211	Ls	Fdl logport
265R	Ls	Fdl logport
268R	Ls	Fdl logport
269R	Ls	Fdl logport
2011	Ls	Fdl logport
2012	Ls	Fdl logport
2021	Ls	Fdl logport
2022	Ls	Fdl logport
2031	Ls	Fdl logport
2032	Ls	Fdl logport
2041	Ls	Fdl logport
2042	Ls	Fdl logport
2051	Ls	Fdl logport
2052	Ls	Fdl logport
2061	Ls	Fdl logport
2062	Ls	Fdl logport
2071	Ls	Fdl logport
2072	Ls	Fdl logport
2081	Ls	Fdl logport
2082	Ls	Fdl logport
2101	Ls	Fdl logport
3161	Ls	Fdl logport
3162	Ls	Fdl logport
3171	Ls	Fdl logport
3172	Ls	Fdl logport
3181	Ls	Fdl logport
3182	Ls	Fdl logport
3191	Ls	Fdl logport
3192	Ls	Fdl logport
3201	Ls	Fdl logport
3202	Ls	Fdl logport
3211	Ls	Fdl logport
3212	Ls	Fdl logport
3221	Ls	Fdl logport
3222	Ls	Fdl logport
3232	Ls	Fdl logport
3241	Ls	Fdl logport
3242	Ls	Fdl logport
336L	Ls	Fdl logport
379	Ls	Fdl logport
380	Ls	Fdl logport
30811	Ls	Fdl logport
31215	Ls	Fdl logport

Gleissperren:	keine	
Gleistore:	Die Einfahrten zu den Gleisanlagen TOTAL und SWD sind mit Gleistoren gesichert.	
Krane:	keine	
Bahnübergänge:	BÜ Collin	techn. gesichert
	BÜ TOTAL	techn. gesichert
	BÜ Schwerin	techn. gesichert
	BÜ Essenberger Straße / Posten F	techn. gesichert

Nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge:

- BÜ „Wanderweg“ im Industriegleis zwischen EOW 106 (Dammgleis) und W 141 (Anschluß TOTAL Tanklager). Dieser BÜ für Fußgänger und Radfahrer ist durch Übersicht und hörbare Signale gesichert, hierzu sind Signale Bü 4 sowie zusätzlich Umlaufsperren vorhanden.
- BÜ „Baustelle A40-Brücken Neuenkamp“ über die Gleise 141 und 142 (hinter dem TOTAL-Tanklager). Dieser BÜ zur Anbindung der Baustelle ist durch Übersicht und hörbare Signale gesichert, hierzu sind Signale Bü 4 vorhanden. Zudem ist ab den Signalen Bü 4 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 5 km/h begrenzt, dies ist örtlich signalisiert.

Gleisanschlüsse:	Railmaint	Zufahrt über Weichen 336 u. 256
	Lokhalle Bauhof (KTG)	Zufahrt über Weichen 356 u. 357

2. Betriebsbeschreibung

Allgemeines

Zuständiger Weichenwärter für den Bf. Duisburg Hafen ist der Fdl Logport.

Einfahrt in den Bahnhof Duisburg Hafen

Vor Einfahrt in den Bf Duisburg Hafen wird die Rangierfahrt aus Richtung Hafen bzw. Kaßlerfeld am Wartezeichen 380 in Höhe der Eisenbahnüberführung „Max-Peters-Str.“ gestellt. Nach Rangieranfrage und -freigabe bei Fdl Logport darf die Rangierfahrt in die Bahnhofsgleise einfahren. Das Ls 380 gilt unabhängig davon weiterhin.

Zur besseren Betriebsabwicklung ist dem Triebfahrzeugführer gestattet, seine Anfrage zur Einfahrt in den Bf Duisburg Hafen bereits vor Abfahrt aus den Anschlüssen zu stellen. Der Fdl Logport darf bereits hier die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Wartezeichen 380 erteilen.

Ausfahrt vom Bahnhof Duisburg Hafen

Rangieranfragen aus den Bahnhofsgleisen zu den Hafenbecken bzw. nach Kaßlerfeld werden an den Fdl Logport gestellt. Nach Einstellen der entsprechenden Rangierfahrstraßen wird mit Signal Sh 1 die Zustimmung zur Rangierfahrt erteilt.

Besonderheiten

Ab Höhe Weiche W 379 (Dammgleis) ist der Triebfahrzeugführer für seine Fahrt mit Fahrwegbeobachtung und Legen der Fahrwegelemente alleinverantwortlich und stellt sich seinen Fahrweg über die Schlagtaster der EOW bzw. an den ortsgestellten Handweichen selbst.

Das Gleis 316 ist aus westlicher Richtung bis zur Weiche 356, aus östlicher
Richtung nur bis zum Signal Sh 2 befahrbar. Eine Durchfahrt ist nicht möglich!

Anschluss Lokhalle Bauhof

Die Zufahrt zur Lokhalle Bauhof erfolgt aus Richtung Dammgleis über Ls 380 in das Gleis 316.
Der gesicherte Rangierfahrweg endet am Schild „OB“ in Höhe Weichende W363.
Die Höchstgeschwindigkeit beträgt ab dem Schild „OB“ 10km/h.
Im Anschluss rangiert der Betreiber mit einem eigenen Triebfahrzeug eigenständig bis zum Wartezeichen 316.
Für die Ausfahrt aus dem Anschluss ist die Zustimmung des Fdl Logport für die Vorbeifahrt am Wartezeichen 316 einzuholen, der gesicherte Rangierfahrweg beginnt dann am Ls 316 I.

Zuglängen:

Die maximal zulässige Zuglänge beträgt 560m

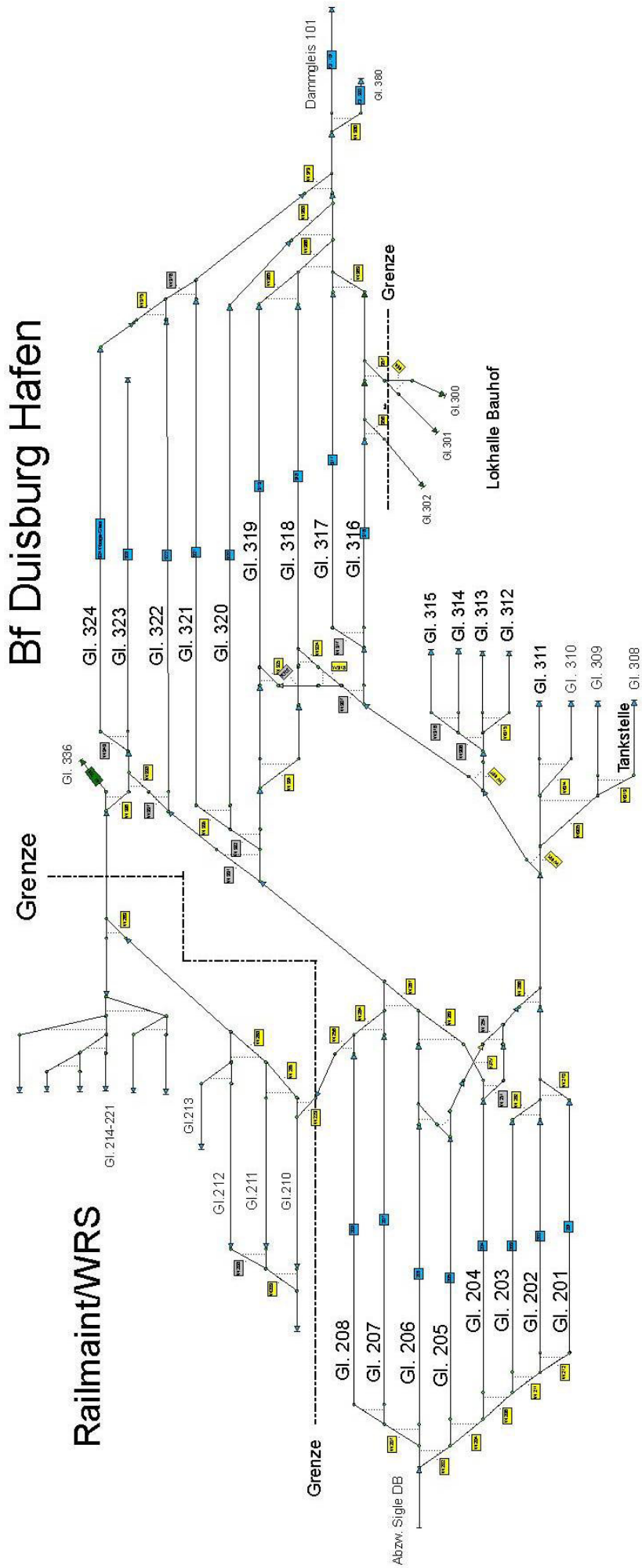
E-Traktion:

Fahrten mit E-Traktion sind nicht möglich.

Verbot für bestimmte Fahrzeuge

Die Verbindung der Weiche 252 mit der Weiche 255 darf in beiden Fahrtrichtungen von folgenden Fahrzeugen **nicht** befahren werden:

1. Reisezugwagen
2. Güterwagen mit Länge über Puffer von mehr als 18,0m
3. Triebfahrzeuge mit Länge über Puffer von mehr als 18,0m
4. Nebenfahrzeuge mit Länge über Puffer von mehr als 18,0m


Bf Duisburg Hafen
Railmaint/WRS
Grenze
Grenze
Grenze
Lokhalle Bauhof
Tankstelle
Dammgleis 101
Gl. 380
Gl. 300
Gl. 301
Gl. 302
Gl. 316
Gl. 317
Gl. 318
Gl. 319
Gl. 320
Gl. 321
Gl. 322
Gl. 323
Gl. 324
Gl. 312
Gl. 313
Gl. 314
Gl. 315
Gl. 308
Gl. 309
Gl. 310
Gl. 311
Gl. 336
Gl. 214-221
Gl.213
Gl.212
Gl.211
Gl.210
Gl. 201
Gl. 202
Gl. 203
Gl. 204
Gl. 205
Gl. 206
Gl. 207
Gl. 208
Abzw. Sigle DB

Anhang 2, Anlage 1

Bedienungsanweisung für die EOW auf dem Dammgleis

1. Allgemeines

Es sind insgesamt fünf ortsgestellte EOW vorhanden:

Bezeichnung	Automatische Grundstellung	Beschreibung der Lage
EOW 100	Rechtslage	Verteilerweiche zwischen Dammgleis und Außenhafen
EOW 101	Rechtslage	Verteilerweiche zwischen Dammgleis und Parallelgleis Dammkai
EOW 103	Rechtslage	Verteilerweiche zwischen Südkai und Nordkai am Parallelhafen
EOW 104	Rechtslage	Verteilerweiche zwischen Privatgleisanlage Preymesser und Parallelhafen
EOW 106	Linkslage	Verteilerweiche zwischen Dammgleis und dem Gleis Industriegelände (Anschluss Total)

Alle EOW haben je einen elektrischen Weichenantrieb, einen Weichenlage- und -ordnungsmelder sowie Umstellschutz.
Die EOW besitzen Vorgezogene Bedienstellen (VBS) mit drei Bedienebenen. Diese sind ca. 20 m vor der Weichenspitze angeordnet und stehen rechts vom Gleis. Für die EOW 103 und 104 befinden sich die Schlagschalter auf einem gemeinsamen Mast vor der Eisenbahnbrücke Essenberger Straße.

2. Grundsätze

Grundsätzlich gilt für alle Weichen, dass diese frei gefahren werden müssen, um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten.
Die Schlagtaster werden nur für spitz befahrene Weichen erforderlich, alle stumpf befahrenen Weichen stellen sich automatisch, so lange sie nicht gestört oder besetzt sind**.**

3. Umstellen der EOW

Die EOW werden durch Schlüsselschalter (DB 21) bzw. Schlagschalter (Ebene 1, 2 und 3) an der Vorgezogenen Bedienstelle umgestellt.
Nachdem die Weiche geräumt wurde, läuft die Weiche mit einer Verzögerung von 10 sek. in ihre Vorzugslage um.

4. Störung der EOW

Die EOW-Anlage ist gestört:
a) wenn das Weichensignal dunkel ist
b) das Weichensignal kein Ruhelicht zeigt (nicht während der Umlaufzeit)
c) die Bedienung der VBS wirkungslos bleibt
d) die Weiche aufgefahren wurde

5. Weichenhilfstaste (WHT)

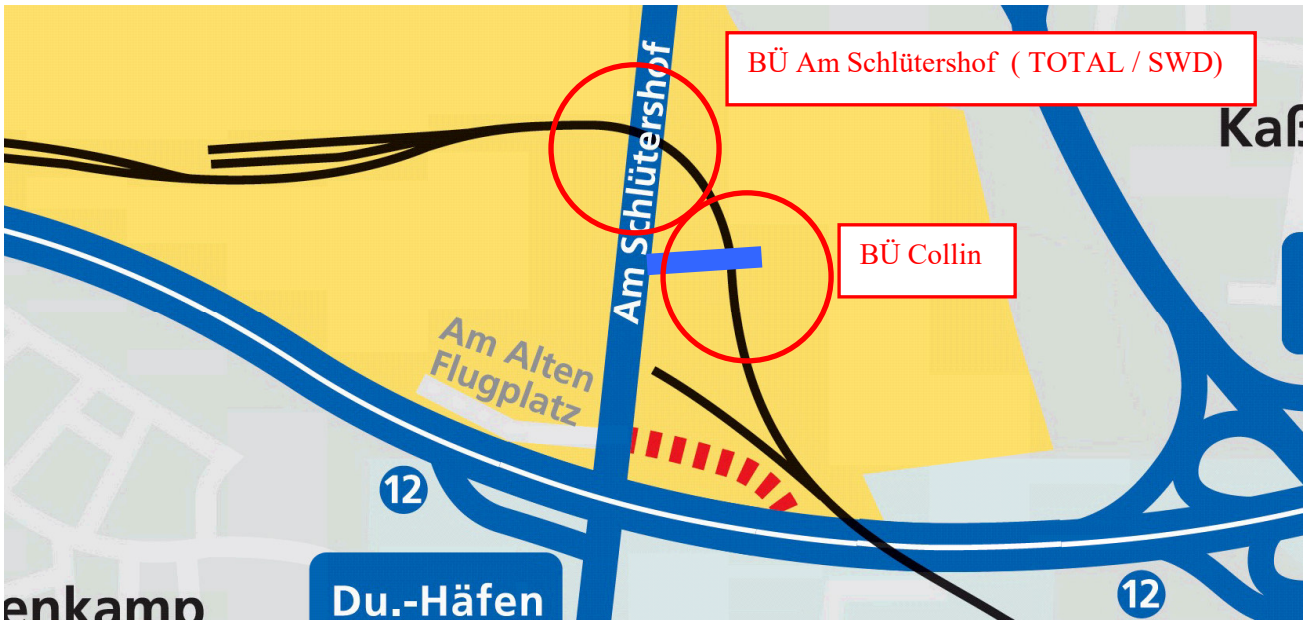
Im Störungsfall darf die Weichenhilfstaste (WHT) bedient werden. Die Weichenhilfstaster befinden sich in der Fronttür eines Weichenlagemelders in Form einer DB21 Schließung.
Die WHT dient zum Umstellen der entsprechenden zugehörigen Weiche.
Eine WHT-Bedienung löst bei vorhandener Weichenendlage immer eine Weichenumstellung aus, auch dann, wenn der Umstellschutz den Belegtzustand der Weiche meldet.
Diese Hilfsumstellung ist nicht möglich, wenn die Weiche aufgefahren wurde.

Eine Störung ist dem Fdl Logport unverzüglich zu melden!

Anhang 2, Anlage 2

Bahnübergänge Collin (BÜ 1) und Total/SWD (BÜ 2)

1. Lage der Anlage



Die Erschließungsstraße zum Industriegelände Collin kreuzt nördlich der Weiche 141 die Gleise 2 und 3 höhengleich. Dort ist als technische Sicherung eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken installiert. Das ordnungsgemäße Arbeiten der BÜ-Sicherung wird durch Überwachungssignale angezeigt.

Die öffentliche Straße „Am Schlütershof“ kreuzt westlich der Weiche 144 die Gleise 2 und 2a höhengleich. Dort ist als technische Sicherung eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und beschrankten Fuß- und Radwegen installiert. Außerdem wird das Schließen der Schranken durch ein akustisches Signal signalisiert.
Das von der W 106 kommende Industriegleis wird im Folgenden als Gleis 1 bezeichnet.

2. Fahrt von Gleis 1 über BÜ 1 „Collin“ und BÜ 2 „Am Schlütershof“ zu TTL-D und in der Gegenrichtung

Beide BÜ werden gemeinsam über die jeweils vor dem ersten BÜ vorhandene Einschaltschleife (mit Signal Bü 2) automatisch eingeschaltet. Die beiden BÜ sind technisch gesichert, wenn das jeweils vor dem ersten BÜ aufgestellte Signal Bü 1 zeigt. Die Ausschaltung beider Anlagen erfolgt automatisch.

3. Fahrten von Gleis 2a (SWD) über BÜ 2 „Am Schlütershof“ in Richtung Gleis 1 über BÜ 1 „Collin“

Mit Bedienung des Schlüsselschalters der ET 1 erfolgt die Einschaltung des BÜ 2 und gleichzeitig die Einschaltung des BÜ 1. Die beiden BÜ sind technisch gesichert, wenn die Überwachungslampe ÜL 1 an der ET blinkt. Zusätzlich wird am Signal ÜSW1a das Signal Bü 1 angezeigt.
Die Ausschaltung des BÜ 2 erfolgt mit Bedienung des Schlüsselschalters AT 2.
Die Ausschaltung des BÜ 1 erfolgt nach Befahren des BÜ 1 (Collin) automatisch durch vollständiges Überfahren der Ausschaltschleife.

4. Fahrten von Gleis 1 über BÜ 1 „Collin“ in Richtung Gleis 2a (SWD) über BÜ 2 „Am Schlütershof“

In Höhe der Rautentafel in Gleis 1 ist der Schlüsselschalter UT2 (Schlüsselform „DB – 24“) zu bedienen. Ein „DB – 24-Schlüssel“ ist auf dem Stellwerk logport in Rheinhausen hinterlegt und kann dort gegen Unterschrift abgeholt werden.

Vor dem BÜ 1 ist zu halten. Mit dem Schlüsselschalter ET 1b wird der BÜ eingeschaltet. Der BÜ 1 ist technisch gesichert, wenn die Überwachungslampe ÜL1b an der ET blinkt. Die Ausschaltung des BÜ 1 erfolgt nach Befahren des BÜ 1 (Collin) automatisch durch vollständiges Überfahren der Ausschaltschleife. Vor dem BÜ 2 ist zu halten und der BÜ mit der Schlüsseltaste ET 2 einzuschalten. Der BÜ 2 ist technisch gesichert, wenn die Überwachungslampe ÜL 2 an der ET blinkt. Die Ausschaltung erfolgt nach Befahren des BÜ 2 durch Bedienen des Schlüsselschalters AT 1.

5. Fahrten von Gleis 1 über BÜ 1 „Collin“ in Richtung Gleis 3 (Blumenkampshof)

In Höhe der Rautentafel in Gleis 1 ist der Schlüsselschalter UT2 (Schlüsselform „DB – 24“) zu bedienen. Ein „DB – 24-Schlüssel“ ist auf dem Stellwerk logport in Rheinhausen hinterlegt und kann dort gegen Unterschrift abgeholt werden.

Vor dem BÜ 1 ist zu halten. Mit dem Schlüsselschalter ET 1b wird der BÜ eingeschaltet. Der BÜ 1 ist technisch gesichert, wenn die Überwachungslampe ÜL1b an der ET blinkt. Die Ausschaltung erfolgt durch Betätigung des Schlüsselschalters AT 2b am BÜ 1.

6. Fahrten von Gleis 3 (Blumenkampshof) in Richtung Gleis 1 über BÜ 1 „Collin“

Mit Bedienung des Schlüsselschalters der ET 2b erfolgt die Einschaltung des BÜ 1. Der BÜ ist technisch gesichert, wenn die Überwachungslampe ÜL2b an der ET blinkt.

Die Ausschaltung erfolgt nach Befahren des BÜ 1 durch Bedienen des Schlüsselschalters AT 1b.

7. Grundstellerzeit

Werden die Bahnübergänge nach Einschalten nicht befahren, schaltet sich die BÜ-Sicherung nach ca. 7 min. selbsttätig aus.

8. Rangierschalter (RS)

--- entfällt ---

9. Einschalt- und Ausschalttaste (ET, AT)

Kann die Ein und Ausschaltung am BÜ 1 „Collin“ und am BÜ 2 „Am Schlütershof“ nicht über die Ein-/ Ausschaltschleifen erfolgen, sind diese zu räumen und die jeweilige HET/ HAT mit Schlüsselschalter zu bedienen. Die Schlüsselschalter sind beiderseits der BÜ angeordnet.

10. Besonderheiten

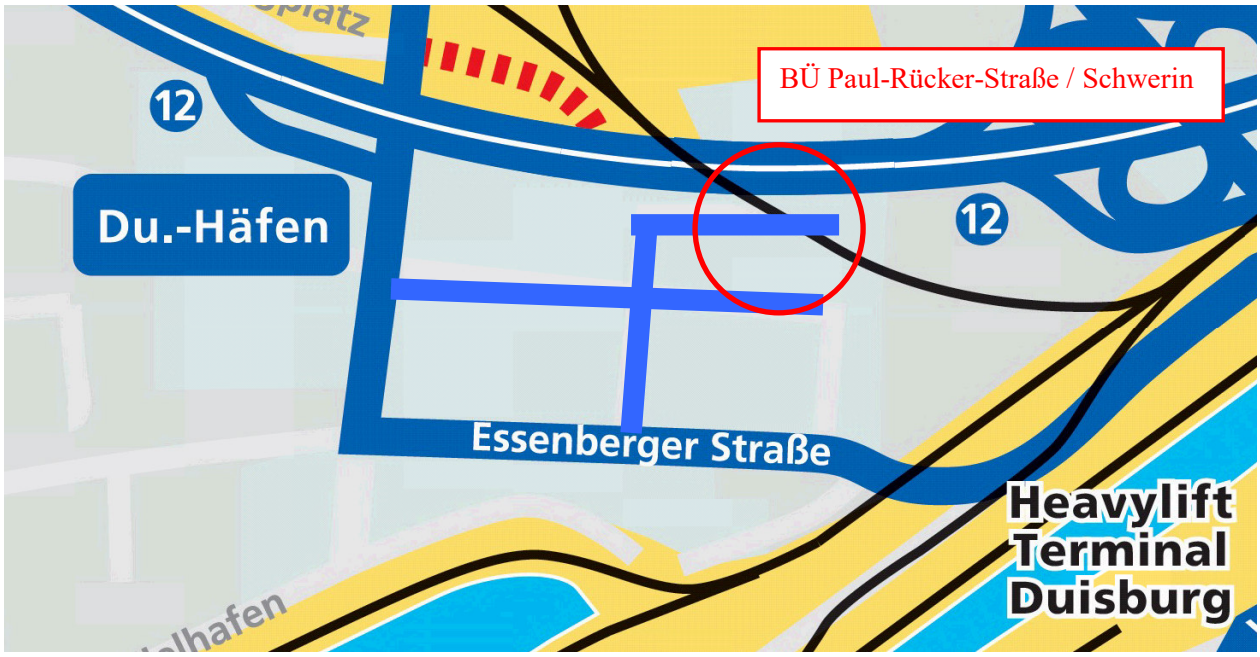
In den Gleisen 2 und 2a befinden sich Gleistore der jeweiligen Anschließer; diese Tore sind vor Durchfahrt zu öffnen (s. Anhang 2, Anlage 8).

Der Bahnübergang „TTL–D“ darf grundsätzlich **nur außerhalb nachfolgender Zeiten** befahren werden: **06:00 Uhr bis 09:00 Uhr und 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr**.

Anhang 2, Anlage 3

Bahnübergang Paul-Rücker-Straße

1. Lage der Anlage:



Der mit Blinklichtern (BL) technisch gesicherte BÜ Paul-Rücker-Straße befindet sich zwischen der EOW 106 (Dammgleis) und der Straßenüberführung BAB 40. Es handelt sich um eine Zufahrt zum Gelände eines Unternehmens.

2. Ablauf der Sicherung:

a. automatische Einschaltung über Kontakte in Höhe der Signale Bü 2 (Hinweis: Das Signal für die Richtung von DU Hafen zum Total-Tanklager steht links des Gleises)
b. nach Einschaltung der Sicherungsanlage zeigen die im Bremswegabstand vor dem BÜ stehenden Signale Bü 1
c. BÜ innerhalb von maximal 7 Minuten (Grundstellerzeit) mit mindestens 15 km/h befahren. Sofern diese Geschwindigkeit unterschritten wird, ist vor dem BÜ zu halten und die HET zu bedienen (s. 3.)
d. Ausschaltung erfolgt selbsttätig nach Räumen des BÜ

3. Hilfsschaltungen

Der BÜ besitzt HET und HAT beiderseits des BÜ in einem Schutzkasten (Schlüssel DB 21).

Anhang 2, Anlage 4

Bahnübergang Essenberger Straße / Posten F

1. Lage der Anlage:

Der mit Vollschranken technisch gesicherte BÜ Essenberger Straße / Posten F befindet sich zwischen den Weichen 100 und 196 im Zuführungsgleis zum Nordkai des Außenhafens.

2. Ablauf der Sicherung:

a. Halt vor dem BÜ
b. Sicherungsanlage im Gebäude des ehemaligen Postens F einschalten. Hierzu sind zwei Schlüssel nötig, die gegen einen Pfandbetrag von 200 Euro ausgehändigt werden.
c. BÜ befahren, nachdem die Schranken geschlossen sind
d. Ausschaltung erfolgt selbsttätig nach Räumen des BÜ mit einer Verzögerung von 10 sec.

3. Hilfsschaltungen

keine HET / HAT vorhanden

Anhang 2, Anlage 5

Anweisung für die Gleisanlage am Außenhafen

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Beschreibung: Die Betreiber am Außenhafen sind über die EOW 100 am Dammgleis angebunden und mit dem Bahnhof Duisburg Hafen verbunden.
Folgende Firmen sind die Betreiber am Außenhafen: **dbt Duisburg Bulk Terminal** und **Rhenus Scharrer GmbH**. Die Gleise, die durch das Gelände dieser Firmen führen, sind durch Tore voneinander getrennt. Die Gleise am Außenhafen schließen östlich und westlich jeweils mit einem Prellbock ab.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge in Meter	maßgebl. Neigung
1	Betriebsgleis	56 m	1:2300
2	Betriebsgleis	180 m	1:2300
3	Betriebsgleis	180 m	1:2300
4	Betriebsgleis	115 m	1:1750
5	Betriebsgleis	350 m	1:400
6	Betriebsgleis	340 m	1:400
7	Betriebsgleis	271 m	1: 500
8	Betriebsgleis	514 m	1:490
9	Betriebsgleis	200 m	1:600
10	Betriebsgleis	336 m	1:1700

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
W 155	ortsgestellt	EVU
W 156	ortsgestellt	EVU
W 157	ortsgestellt	EVU
W 157a	ortsgestellt	EVU
W 162	ortsgestellt	EVU
W 163	ortsgestellt	EVU
W 166	ortsgestellt	EVU
EOW 100	ortsgestellte EOW	EVU
EOW 101	ortsgestellte EOW	EVU

Gleissperren: keine

Tore:
Rhenus Scharrer 0203-73808-34 oder -50
dbt Duisburg Bulk Terminal 0203-31906-23 oder -31

Krane: Die Gleise werden fast auf ganzer Länge von mehreren Portalkranen überstrichen

Wagenübergabe:
Rhenus Scharrer Gleis 5, westlich W157
dbt Gleis 8, westlich W 155

Geschwindigkeit: max. 5 km/h

Bahnübergänge: Direkt in der Einfahrt zum Außenhafen hinter BÜ Posten F und vor Weiche 156 ist der Überweg an der Straße „Am Außenhafen“ ohne technische Sicherung, hier muss das Signal Zp1 gegeben werden.

Besonderheiten: Im überwiegenden Bereich der Gleisanlagen im Außenhafen sind die Gleise mit festem Grund ausgebaut, so dass hier mit LKW Verkehr zu rechnen ist.
Besonderer Gefahrenpunkt ist das Schienenkreuz am Gleis Dammkai, bei der Einfahrt zum Außenhafen kurz vor der Weiche 156 und bei der Ausfahrt aus dem Außenhafen kurz nach der Weiche 156, wo sich das Gleis des Krans dbt mit dem Gleis der Eisenbahn kreuzt.
Zwischen den Weichen 156 und 157 befinden sich zwei Hallenzufahrten. Diese münden unmittelbar in den Gefahrebereich des Gleises 7. Dort sind Signale BÜ 4 „Pfeiftafel“ aufgestellt.
Der Anschließer Rhenus rangiert mit eigenem Rangierfahrzeug im Bereich seiner Anlagen.

Betriebliche Bestimmungen

Alle Fahrten zu den Anlagen werden als Rangierfahrten durchgeführt.
Um Flankenfahrten auf dem Dammgleis zu vermeiden, ist vor Fahrten aus dem Bereich Außenhafen vor Verlassen der Ladestelle die Zustimmung des Fdl logport einzuholen.

Bevor der BÜ „Essenberger Straße“ gesichert wird, ist über die genannte Rufnummer des dbt die Befahrung der Gleiskreuzung innerhalb der Anlagen dbt abzustimmen. Erst wenn dbt seinen Kran außerhalb des Gefahrenbereichs verbracht hat, die innerbetriebliche BÜ-Anlage in Sicherungsstellung ROT-Licht zeigt und dbt der Befahrung zugestimmt hat, darf die Rangierfahrt fortgesetzt werden.
Darüber hinaus sind die zu bedienenden Betreiber zu verständigen; beim Befahren der Kaigleise ist mit äußerster Vorsicht zu rangieren. Wird die Rangierabteilung von einem Rangierbegleiter zu Fuß begleitet, darf dieser nicht innerhalb der Gleise gehen.

Firma Rhenus Scharrer
Tel: 0203-7380834 oder 0203-7380850

dbt Duisburg Bulk Terminal
Tel: 0203-31906-31 oder 0203-31906-23

Anhang 2, Anlage 6

Anweisung für die Gleisanlage am Parallelhafen (Südkai)

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Beschreibung: Die Anlagen am Parallelhafen (Südkai) sind über die EOW 103/104 am Dammgleis angebunden und mit dem Bahnhof Duisburg Hafen verbunden Folgende Firmen sind die Betreiber am Parallelhafen: **Preymesser, RRT, Rhenus (ex ALS)**.
Das Ladegleis RRT zweigt vom Zuführungsgleis zur Firma ALS über die Weiche 371 ab und schließt mit einem Prellbock ab.
Die Gleisanlagen, die durch das Gelände dieser Firmen führen sind durch Tore voneinander getrennt. Die Gleise am Parallelhafen (Südkai) schließen westlich jeweils mit einem Prellbock ab

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge in Meter	maßgebl. Neigung
121 / Preymesser Stumpfgleis ab W 219	Betriebsgleis	225 m	1 : 107
122 / Preymesser Landgleis W 219 – W 371	Betriebsgleis	242 m	1 : 107
123 / RRT Stumpfgleis ab W 371	Terminalgleis	187 m	1 : ∞
124 / RRT Gleis W 371 – W 370	Terminalgleis	140 m	1 : ∞
125 / RRT Wassergleis W 370 – W 286	Betriebsgleis	257m	1 : ∞
126 - ALS / RRT Landgleis W 370 – W 286	Betriebsgleis	116 m (ALS) + 145 m (RRT)	1 : ∞
127 / ALS Halle- Stumpfgleis	Betriebsgleis	190 m	1 : ∞

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
W 219	ortsgestellt	EVU
W 286	ortsgestellt	EVU
W 370	ortsgestellt	EVU
W 371	ortsgestellt	EVU

Gleissperren: keine

Tore:

Firma Preymesser	Westlich EOW 103/104	0203-3183432
Firma RRT	Östlich Weiche 371	
Firma Rhenus	Anschlußgrenze Rhenus / RRT	

Krane: Die Gleise werden fast auf ganzer Länge von mehreren Portalkranen überstrichen

Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich im jeweiligen Ladegleis.

Geschwindigkeit: max. 5 km/h

Besonderheiten: Preymesser rangiert mit eigenem Rangierfahrzeug im Bereich seines Anschlusses.
Während Bedienungsfahrten für RRT, Preymesser und Rhenus sind diese Rangiergeräte abzustellen und zu sichern.

Betriebliche Bestimmungen

Alle Fahrten zu den Betreibern werden als Rangierfahrten durchgeführt.
Um Flankenfahrten auf dem Dammgleis zu vermeiden, ist vor Fahrten aus dem Bereich Parallelhafen vor Verlassen der Ladestelle die Zustimmung des Fdl Logport einzuholen.

Anhang 2, Anlage 7

Anweisung für die Gleisanlage am Parallelhafen (Nordkai)

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Beschreibung: Die Anlagen am Parallelhafen (Nordkai) sind über die EOW 103/104 am Dammgleis angebunden und mit dem Bahnhof Duisburg Hafen verbunden. Folgende Firmen sind die Betreiber am Parallelhafen: **Zietzschmann, Rhenus (ex ALS), CTS**.
Parallel zum Hafenbecken liegen ab Weiche W 172 zwei Gleise; in Fortführung ein Ausziehgleis bis zum Prellbock.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge in Meter	maßgebl. Neigung
131 / Wassergleis	Betriebsgleis	620 m	1 : 158
132 / Landgleis	Betriebsgleis	600 m	1 : 158
133 / CTS-Stumpfgleis	Betriebsgleis	232 m	1 : ∞

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
W 172	ortsgestellt	EVU
W 173	ortsgestellt	EVU

Gleissperren: - keine -

Tore: Deichscharte
Zwei Gleistore bei Zietzschmann und bei CTS

Krane: - keine -

Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich im jeweiligen Ladegleis.

Geschwindigkeit: max. 5 km/h

Besonderheiten: im Bereich der Fa. Zietzschmann im Wassergleis befindet sich eine Gleiswaage

Betriebliche Bestimmungen

Alle Fahrten werden als Rangierfahrten durchgeführt.
Um Flankenfahrten auf dem Dammgleis zu vermeiden, ist vor Fahrten aus dem Bereich Parallelhafen vor Verlassen der Ladestelle die Zustimmung des Fdl logport einzuholen.

Bei Hochwasser wird die Deichscharte geschlossen und das Gleis ab EOW 103/104 gesperrt; dann sind keine Fahrten zum Parallelhafen möglich.

Anhang 2, Anlage 8

Gleisanlage TOTAL Tanklager (TTL-D) Gewerbegebiet "Kaßlerfeld"

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE:

Die Gleisanlage des TTL–D ist unmittelbar über die Weiche 141 an die Infrastruktur der Duisburger Hafen AG und damit mittelbar an die Infrastruktur der DB Netz AG im Bf Duisburg Hafen angeschlossen.
Die Gleisanlage ist ab der Handweiche 141 Eigentum der TOTAL Deutschland GmbH. Am Fahrgleis 1 ist nördlich der Weiche 141 über die Weiche 144 die Anlage „Schmierstoffwerk Duisburg (SWD)“ angebunden.
Westlich der Weiche 146 ist über die Weiche 147 die Anlage der HDR (Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH) angebunden.
Die Gleisanlage gehört zum Stellwerksbezirk Duisburg Hafen. Gleisabschluß jeweils mit Prellbock.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
1 W 141 bis W 146	Betriebsgleis		1 : 34
1 W 146 bis Gleisabschluss	Betriebsgleis TTL	215 m	1 : ∞
2 W 146 bis Gleisabschluss	Betriebsgleis TTL	215 m	1 : ∞
141 / Rangiergleis 1 HDR	Betriebsgleis	426 m	1 : ∞
142 / Rangiergleis 2 HDR	Betriebsgleis	425 m	1 : ∞
143 / Stumpfgleis HDR	Betriebsgleis	40 m	1 : ∞
144 / Umfahrungsgleis HDR	Betriebsgleis	294 m	1 : 134

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
141	ortsbedient; links +	EVU
144	ortsbedient; rechts +	EVU
146	ortsbedient	EVU
147	ortsbedient	EVU
148	ortsbedient	EVU
149	ortsbedient	EVU

Gleissperren:

Gs 1 — Verladegleis 1
Gs 2 — Verladegleis 2

Tore:

Westlich und östlich des Bahnübergangs „Am Schlütershof“ befindet sich je ein Gleistor. Die Grundstellung der Tore ist geschlossen. Diese werden durch einen Kontakt im Gleis geöffnet.
Östlich der Weiche 148 befindet sich ein weiteres Gleistor. Die Grundstellung des Tores ist geschlossen und mit Hilfe der Funkfernbedienung zu öffnen und zu schließen.

Verladeeinrichtungen

Das TTL–D verfügt in den Ladegleisen 1 und 2 über eine Entladeeinrichtung für Kesselwagen für den Direkt–Umschlag Waggon/Tanklager.

Wagenübergabe:

Die Übergabestelle HDR befindet sich in der Mitte der Gleise 1 und 2 vor der Weiche 148; Änderungen sind möglich!

Geschwindigkeit:	15 km/h	ab Weiche 141 bis W 148.
	max. 5 km/h	in den Gleisen 141, 142, 143 und 144

Bahnübergänge: Auf dem Werksgelände befinden sich drei Überwege.
Der erste Überweg befindet sich etwa 20 m westlich des Gleistores, der zweite Überweg befindet sich etwa 30 m östlich des Dienstgebäudes vor der Entladeanlage und der dritte Überweg bedindet sich 20 m westlich des Dienstgebäudes.
Der Vorrang der Eisenbahn ist durch Andreaskreuze geregelt

Betriebliche Bestimmungen

Sicherheitsvorschriften des TTL–D

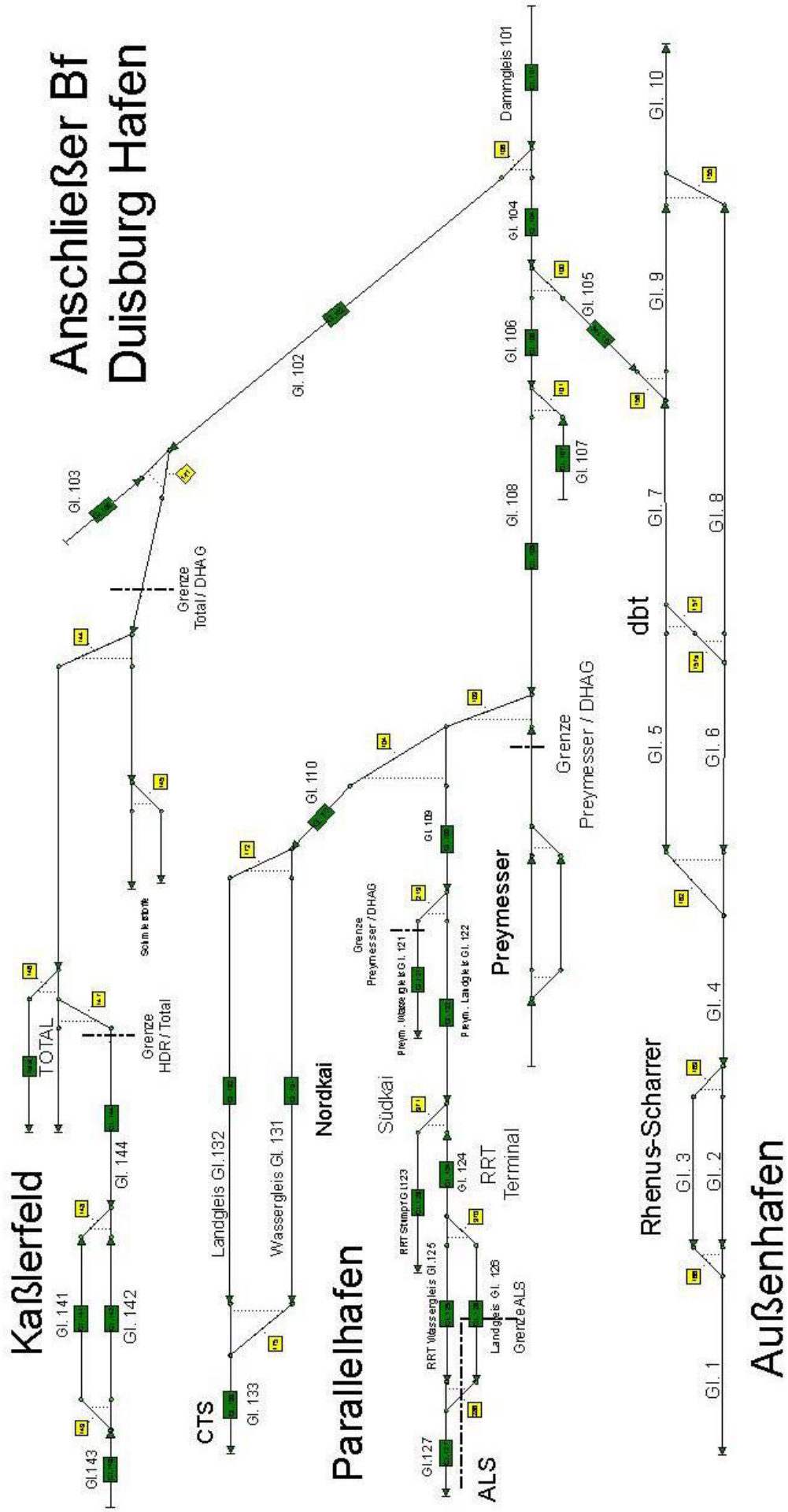
Ab dem Gleistor ist verboten:

- die Benutzung von Mobiltelefonen (auf dem Triebfahrzeug hinterlegen)
- die Benutzung von nicht „Ex–geschützten“ Handleuchten
- die Benutzung von nicht „Ex–geschützten“ Funksprechgeräten
- Rauchen und und offenes Feuer
- Umgang mit glühenden Gegenständen
- Umgang mit nicht „Ex–geschützten“ Werkzeugen

Der Gleisanlage des TTL-D darf nur von Triebfahrzeugführern und Rangierern des Eisenbahnverkehrsunternehmens befahren werden, die in die ÖA TTL-D eingewiesen wurden, Streckenkunde besitzen und das Lesen und die Einweisung in die ÖA TTL-D durch Unterschrift dokumentiert haben

Das zustellende EVU verständigt über Telefon den Fahrdienstleiter Logport über die Bedienungsfahrt.
Fdl Logport: 02065 – 903 858 - Handy 0170 - 924015

TOTAL
Schichtleiter 02 03 – 31 85 183
(Anmeldung, Disposition, Störungen) Fax 02 03 – 31 85 184
Lagerleiter Herr Bacht 02 03 – 31 85 115
Handy 01 62 – 13 33 147
Fax 02 03 – 31 85 206
thomas.bacht@total.de
Notrufnummer TOTAL Deutschland GmbH 01805905700


Anschließer Bf
Duisburg Hafen
Kaßlerfeld
TOTAL
Gl. 141
Gl. 142
Gl. 143
Gl. 144
Grenze
HDR / Total
Gl. 103
Gl. 102
Grenze
Total / DHAG
Dammgleis 101
Gl. 104
Gl. 105
Gl. 106
Gl. 107
Gl. 108
Gl. 10
Gl. 9
Gl. 7
Gl. 8
dbt
Gl. 5
Gl. 6
Gl. 4
Rhenus-Scharrer
Gl. 3
Gl. 2
Gl. 1
Außenhafen
Gl. 110
Nordkai
Landgleis Gl.132
Wassergleis Gl. 131
Gl. 133
CTS
Parallelhafen
Südkai
Grenze
Preymesser / DHAG
Gl. 109
Preym. Landgleis Gl. 122
Preymesser
Grenze
Preymesser / DHAG
RRT Stumpf Gl.123
Gl. 124
RRT
Terminal
RRT Wassergleis Gl.125
Landgleis Gl. 126
Grenze ALS
Gl.127
ALS

Anhang 2, Anlage 9

Verzeichnis sonstiger Gleisanschließer

Nr.	Firma	Anschrift	Lage / Straße des Anschlusses	Anschluss-weiche
1	Total Deutschland GmbH	Am Schlütershof 12 47059 Duisburg	Schlütershof Tanklager	W 144 W 147
2	Preymesser GmbH & Co. KG	Moerser Str. 60 - 64 47059 Duisburg	Parallelhafen/ Moerser Str.	W 103
3	RailMaint Rail GmbH	Wintgensstr. 91 47058 Duisburg	Wintgensstraße / Hafenbahnhof	W 338
4	Rhenus	Moerser Str. 143 47059 Duisburg	Parallelhafen / Moerser Str.	W 286
5	KTG Railservice GmbH	Am Unkelstein 46 47059 Duisburg	Am Unkelstein / Hafenbahnhof	W 356 / 357

DU – Hochfeld – Nord

Teil A – Zusatzbestimmungen zur FV – NE

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 1 (3) **Besondere Verhältnisse**
Es gelten in den Bereichen Hochfeld – Süd (DB) und Duisburg-Hafen (DHAG) die Betriebsvorschriften der jeweiligen Bahn, somit die „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) der **duisport** im Bereich Hochfeld – Nord.

Die örtlich gekennzeichnete Bahnhofsgrenze zwischen DB Netz und **duisport** darf nur überfahren werden, wenn bei Einfahrten nach Hochfeld – Nord der Fdl Logport die Zustimmung erteilt hat (Signal Ra 11 an der Anschlußgrenze).

Bei Fahrten von Hochfeld – Nord zur DB Netz werden die Fahrten vom Triebfahrzeugführer beim Fdl Logport fertig gemeldet und vom Fdl Logport der DB Netz angeboten. Der özF der DB Netz nimmt die Fahrten an oder lehnt ab.

Die Fahrten in bzw. aus dem Bf Hochfeld-Süd (DB) nach Hochfeld – Nord sind Rangierfahrten.

2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 11 (1) **Anwendung (Zugmeldebuch, Belegblatt, Meldebuch)**
zu §11 (2) Zuglaufmeldestellen:
Der Nachweis der Rangierbewegungen erfolgt digital im Gleisdispositionsprogramm ZEDAS. Darüber hinaus werden alle Rangiergespräche aufgezeichnet.

3. Abschnitt Rangierdienst

zu § 53 (5) **Rangieren im Gefälle**
Als Gleisabschnitte mit mehr als 2,5‰ Gefälle gelten alle Gleise im Bereich Hochfeld – Nord.

zu § 58 (2) **Festlegemittel**
Das rangierende EVU hat für eine ausreichende Anzahl von gebrauchtsfähigen Hemmschuhen zum Festlegen von Fahrzeuge zu sorgen und hält diese an geeigneter Stelle vor.

zu § 58 (3) **Festlegepflicht**
In allen stärker als 2,5 ‰ geneigten Gleisen sind abgestellte Fahrzeuge stets festzulegen.

zu § 58 (5) **Erleichterungen**
Für das Sichern abgestellter Fahrzeuge dürfen auch über einen längeren Zeitraum Hemmschuhe verwendet werden.
s. auch besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen

zu § 58 (7) **Zuständigkeit**
Für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge ist der Tf verantwortlich, der die Fahrzeuge abstellt; er darf diese Aufgabe einem Rangierbegleiter übertragen.

Teil B
Zusatzbestimmungen zum Signalbuch

leer

Teil C
Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo – NE)

leer

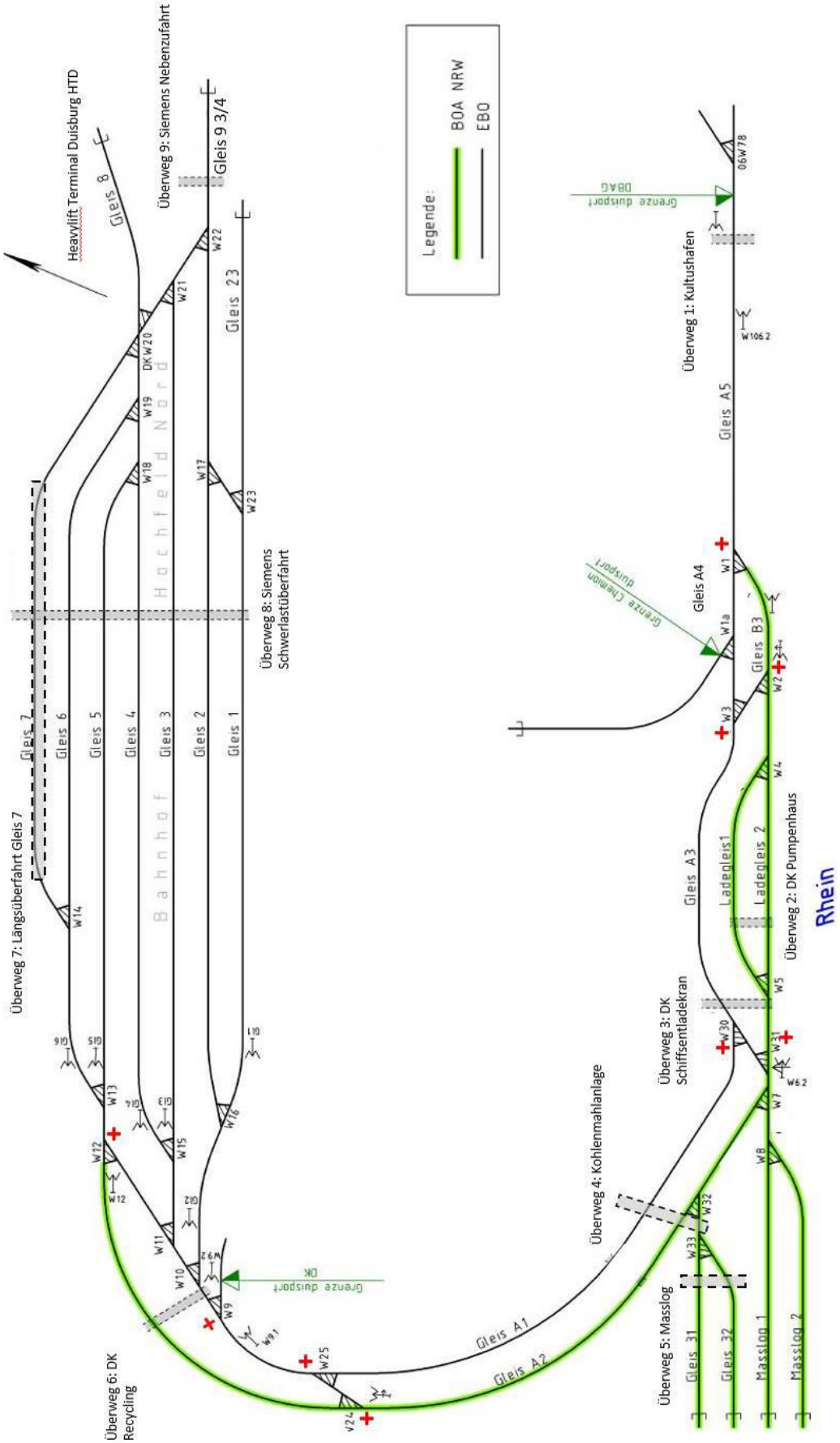
Teil D
Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Sicherung der BÜ bei NE-Bahnen (BÜV-NE)

leer

Teil E
Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB)

leer

Anhang 1


Legende:
BOA NRW
EBO
Heavylift Terminal Duisburg HTD
Gleis 8
Überweg 9: Siemens Nebenzufahrt
Gleis 9 3/4
Gleis 23
Hochfeld Nord
Bahnhof
Gleis 7
Gleis 6
Gleis 5
Gleis 4
Gleis 3
Gleis 2
Gleis 1
Überweg 8: Siemens Schwerlastüberfahrt
Überweg 7: Längsüberfahrt Gleis 7
Grenze duisport DBAG
Überweg 1: Kultushafen
Gleis A5
Gleis A4
Gleis B3
Grenze Chemion duisport
Gleis A3
Ladegleis 1
Ladegleis 2
Überweg 2: DK Pumpenhaus
Rhein
Überweg 3: DK Schiffsentladekran
Überweg 4: Kohlenmahlanlage
Grenze duisport DK
Gleis A1
Gleis A2
Überweg 5: Masslog
Gleis 31
Gleis 32
Masslog 1
Masslog 2
Überweg 6: DK Recycling

Anhang 2

Bahnhof Hochfeld – Nord

Die Betriebsstelle ist unbesetzt und wird vom Stw Logport überwacht.

1. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Im Bahnhof DU-Hochfeld Nord obliegt die Betriebsführung dem EIU duisport (Stellwerk Logport).
Der Bf DU-Hochfeld Nord ist mit Handweichen ausgestattet. Diese müssen eigenverantwortlich nach Zustimmung durch den Fdl Logport vom EVU bedient werden. Die Verständigung erfolgt ausschließlich über Mobiltelefon. Alle Gespräche werden aufgezeichnet; der Speicher des Rekorders wird bei Erreichen der Kapazität automatisch überschrieben.
Fahrten mit E-Traktion sind nicht möglich. Die maximal zugelassene Zuglänge ist abhängig von der Nutzlänge der Gleise.
Die öffentliche Eisenbahn–Infrastruktur Duisburg-Hochfeld Nord der Hafen Duisburg–Rheinhausen GmbH ist im Bahnhof Duisburg–Hochfeld Süd über die Weiche 06W78 an die öffentliche Eisenbahn–Infrastruktur der DB Netz AG angeschlossen

Anlagengrenze NE: Signal Sh 2 bzw. Prellbock am jeweiligen Gleisende

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
1	Betriebsgleis	473 m	1 : 450
2	Betriebsgleis	498 m	1 : 450
3	Betriebsgleis	580 m	1 : 200
4	Betriebsgleis	466 m	1 : 150
5	Betriebsgleis	374 m	1 : 280
6	Betriebsgleis	446 m	1 : 185
7	Betriebsgleis	300 m	1 : 550
8	Betriebsgleis	30 m	1 : ∞
9 ¾	Betriebsgleis	79 m	1 : 195
23	Betriebsgleis	88 m	1 : 200
31	Betriebsgleis	161 m	1 : 600
32	Betriebsgleis	161 m	1 : 600
A1	Betriebsgleis	310 m	1 : 701
A2	Betriebsgleis	584 m	1 : 807
A3	Betriebsgleis	696 m	1 : 177
A4	Betriebsgleis	524 m	1 : 320
A5	Betriebsgleis	620 m	1 : 180
A6	Betriebsgleis	175 m	1 : 750
B3	Betriebsgleis	203 m	1 : 105
Ladegleis 1	Betriebsgleis	283 m	1 : ∞
Ladegleis 2	Betriebsgleis	283 m	1 : ∞
Masslog 1	Betriebsgleis	242 m	1 : ∞
Masslog 2	Betriebsgleis	242 m	1 : ∞

Weichen:

Weiche	Bedienung	Grundstellung zu Fahrt nach
1	ortsgestellt	rechts
2	ortsgestellt	links
3	ortsgestellt	links
4	ortsgestellt	ohne Grundstellung
5	ortsgestellt	ohne Grundstellung
./.	./.	./.

Weiche	Bedienung	Grundstellung zu Fahrt nach
7	ortsgestellt	ohne Grundstellung
8	ortsgestellt	ohne Grundstellung
9	ortsgestellt	links
10	ortsgestellt	ohne Grundstellung
11	ortsgestellt	ohne Grundstellung
12	ortsgestellt	links
13	ortsgestellt	ohne Grundstellung
14	ortsgestellt	ohne Grundstellung
15	ortsgestellt	ohne Grundstellung
16	ortsgestellt	ohne Grundstellung
17	ortsgestellt	ohne Grundstellung
18	ortsgestellt	ohne Grundstellung
19	ortsgestellt	ohne Grundstellung
DKW 20	ortsgestellt	ohne Grundstellung
21	ortsgestellt	ohne Grundstellung
22	ortsgestellt	ohne Grundstellung
23	ortsgestellt	ohne Grundstellung
24	ortsgestellt	links
25	ortsgestellt	links
30	ortsgestellt	rechts
31	ortsgestellt	rechts
32	ortsgestellt	ohne Grundstellung
33	ortsgestellt	ohne Grundstellung

Geschwindigkeiten
Die höchstzulässige Geschwindigkeit beträgt 25 km/h, ausser:

- In allen Stumpfgleisen ab letzter Weiche: 5 km/h
- Im BOA-Bereich: 10 km/h (außer Stumpfgleise)
- In den Gleisen 1 bis 7 sowie A1 und A3: 15 km/h

Krane — In den Gleisen „Ladegleis 1, Ladegleis 2, Masslog 1 und Masslog 2“ werden Portalkrane zum Beladen der Güterwagen eingesetzt.

Gleistore — Hinter der DKW 20 befindet sich ein Gleistor zum Firmengelände der Fa. HTD (Heavy Lift Terminal Duisburg GmbH). Das Öffnen und Schließen des Gleistores obliegt der Fa. HTD

Gleissperren: — In den Gleisen 31 und 32

Gleiswaagen: — In Gleis B3 befindet sich eine Gleiswaage. Das Gleis B3 darf nur in Ausnahmefällen nach Zustimmung des Fdl Logport von Nicht-Wiegefahrten befahren werden.

Bahnübergänge: BÜ Kultushafen (Überweg 1) — Nichttechnisch gesichert durch Umlaufsperren, Signale Bü 4, Andreaskreuze und Übersicht.

<u>Innerbetriebliche Überwege:</u>

Für alle Überwege gilt:
Vor Befahren des Überweges ist anzuhalten.

Nach Feststellung des freien Fahrweges gibt der Tf Zp 1 und befährt den Überweg mit Schrittgeschwindigkeit. Kann dies nicht sichergestellt werden ist der Überweg gemäß FV-NE Anlage 13 (17) durch Posten zu sichern.

Überwege:

Überweg 2: Fa. DK Recycling – Pumpenhaus
Nichttechnisch gesicherter Überweg.
Der Vorrang der Eisenbahn ist durch Andreaskreuze geregelt.

Überweg 3: Fa. DK Recycling - Schiffsentladekran
Nichttechnisch gesicherter Überweg.
Der Vorrang der Eisenbahn ist durch Andreaskreuze geregelt. Der Überweg wird örtlich durch einen Posten der Fa. DK Recycling und Roheisen gesichert.

Überweg 4: Kohlenmahlanlage
Nichttechnisch gesicherter Überweg.
Der Vorrang der Eisenbahn ist durch Andreaskreuze geregelt.

Überweg 5: Fa. MassLog
Nichttechnisch gesicherter Überweg.
Der Vorrang der Eisenbahn ist durch Andreaskreuze geregelt.

Überweg 6: Fa.DK Recycling und Zufahrt zum Schwerlastlager
Nichttechnisch gesicherter Überweg.
Der Vorrang der Eisenbahn ist durch Andreaskreuze geregelt.

Überweg 7: Fa. HTD (Gleislängsüberfahrt im Gleis 7)
Nichttechnisch gesicherter Überweg.
Der Überweg darf von HTD nur nach Sperrung des Gleises 7 durch das Stellwerk Logport mit Straßenfahrzeugen befahren werden.

Überweg 8: Fa. Siemens
Nichttechnisch gesicherter Überweg.
Gleisüberfahrt der Fa.SIEMENS AG für Schwergutverladung. Der Überweg darf von SIEMENS nur nach Sperrung der Gleise 1 bis 7 durch das Stellwerk Logport mit Straßenfahrzeugen befahren werden.

Überweg 9: Fa.Siemens (Nebenzufahrt)
Nichttechnisch gesicherter Überweg.
Der Überweg darf von SIEMENS nur nach Sperrung des Gleises 9 ¾ durch das Stellwerk Logport mit Straßenfahrzeugen befahren werden.

2. Betriebsbeschreibung

Allgemeines

Zuständiger Weichenwärter für den Bf. Hochfeld-Nord ist der Fdl Logport.

Einfahrt in den Bahnhof Hochfeld-Nord

Der Triebfahrzeugführer meldet sich beim özF Wanheimer Bahn. Der özF Wanheimer Bahn verständigt den Fahrdienstleiter logport. Der Fahrdienstleiter logport erteilt Zustimmung für die Einfahrt bis zum Zielgleis bzw. bis zu einem bestimmten Wartezeichen. Der özF Wanheimer Bahn gibt diese Information an den Triebfahrzeugführer weiter.

Ausfahrt vom Bahnhof Hochfeld-Nord

Der Triebfahrzeugführer meldet sich fernmündlich beim Fahrdienstleiter logport. Der Fahrdienstleiter logport erteilt die Zustimmung bis zum Ziel-Wartezeichen. Am Wartezeichen W 106.2 meldet sich der Trieb-fahrzeugführer beim özF Wanheimer Bahn.

Besonderheiten
Beim Befahren von Ladestellen muss sich die Rangierfahrt bei dem jeweiligen Ladestellenbetreiber anmelden und dessen Zustimmung zur Einfahrt einholen.

Anhang 2, Anlage 1

Verzeichnis sonstiger Gleisanschließer

Nr.	Firma	Anschrift	Lage / Straße des Anschlusses	Anschluss-weiche
1	DK Recycling & Roheisen GmbH	Werthauser Str. 182 47053 Duisburg	Bf Du.-Hochfeld Nord	W 9

Südhafen (DU-Hochfeld)

Teil A - Zusatzbestimmungen zur FV - NE

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 1 (3) **Besondere Verhältnisse**
Es gelten in den Bereichen Hochfeld - Süd (DB) und Duisburg-Hafen (DHAG) die Betriebsvorschriften der jeweiligen Bahn, somit die „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) der **duisport** im Bereich Südhafen.

Die Übergabefahrten in bzw. aus dem Bf Hochfeld-Süd (DB) nach Südhafen sind Rangierfahrten.

2. Abschnitt Rangierdienst

zu § 53 (5) **Rangieren im Gefälle**
Als Gleisabschnitte mit mehr als 2,5‰ Gefälle gelten alle Gleise im Bereich Südhafen.

zu § 58 (2) **Festlegemittel**
Das rangierende EVU hat für eine ausreichende Anzahl von gebrauchtsfähigen Hemmschuhen zum Festlegen von Fahrzeuge zu sorgen und hält diese an geeigneter Stelle vor.

zu § 58 (3) **Festlegepflicht**
In allen stärker als 2,5 ‰ geneigten Gleisen sind abgestellte Fahrzeuge stets festzulegen.

zu § 58 (5) **Erleichterungen**
Für das Sichern abgestellter Fahrzeuge dürfen auch über einen längeren Zeitraum Hemmschuhe verwendet werden.

zu § 58 (7) **Zuständigkeit**
Für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge ist der Tf verantwortlich, der die Fahrzeuge abstellt; er darf diese Aufgabe einem Rangierbegleiter übertragen.

Teil C
Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo - NE)

leer

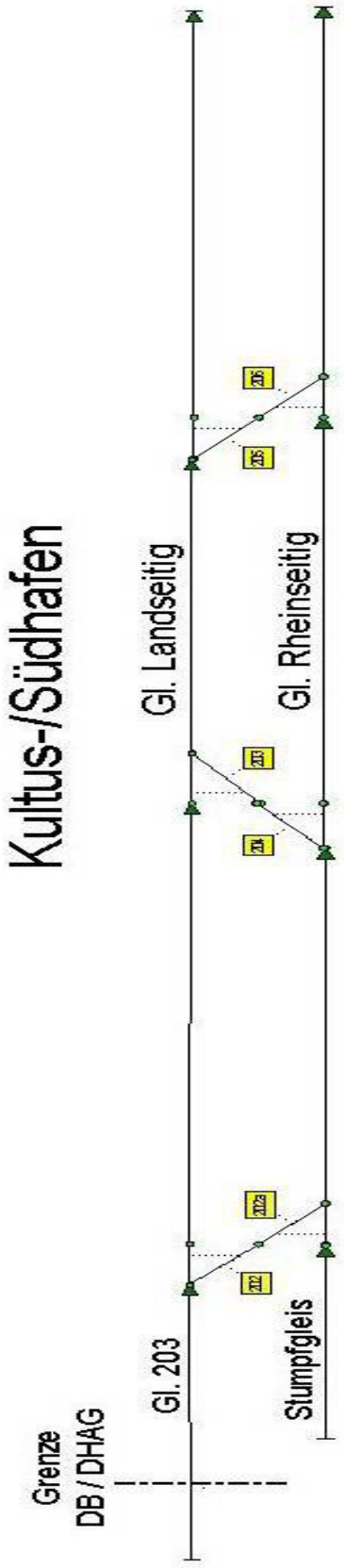
Teil D
Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Sicherung der BÜ bei NE-Bahnen (BÜV-NE)

leer

Teil E
Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB)

leer

Anhang 1


Kultus-/Südhafen
Gl. Landseitig
Gl. Rheinseitig
Gl. 203
Stumpfgleis
Grenze
DB / DHAG

Anhang 2

Südhafen (DU Hochfeld)

Anweisung für die Bedienung Gleisanlage der Fa. Rhenus - Scharrer

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Der Gleisanlage befindet sich südwestlich des Bf Duisburg-Hochfeld Süd und schließt an das Gleis 203 des Bf DU Hochfeld Süd an. Die Anlagengrenze befindet westlich der Gleissperre Gs III und ist örtlich gekennzeichnet.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
203	Betriebsgleis	210 m	1 : 45
rheinseitig	Betriebsgleis	590 m	1 : 600
landseitig	Betriebsgleis	600 m	1 : 600
Stumpfgl.	Betriebsgleis	170 m	1 : 600

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
202	ortsgestellt	EVU
202a	ortsgestellt	EVU
203	ortsgestellt	EVU
204	ortsgestellt	EVU
205	ortsgestellt	EVU
206	ortsgestellt	EVU

Gleissperren: keine

Tore: Zwischen dem BÜ „Am Südhafen“ und der Weiche 202 befindet sich ein Gleistor. Das Gleistor ist mit einer DB 21 Schließung ausgestattet. Auf dem gesamten Betriebsgelände ist eine Alarmanlage installiert. Sobald eine Person durch einen Bewegungsmelder erkannt wird, wird dort eine Kamera aktiv.
Dieses Bild wird auf eine Alarmzentrale geschaltet. Kann sich die Person nicht autorisieren, wird ein externer Wachdienst informiert. Für die Zustellung mit der Bahn ist am Gleistor eine Deaktivierung installiert.
Außerhalb der Betriebszeiten der Fa. Rhenus-Scharrer ist das Gleistor verschlossen, bei Zustellung muss das Gleistor geöffnet und mit einem Schlüsselschalter die Alarmanlage ausgeschaltet werden.
Der Gleisbereich wird dann nicht mehr von der Alarmanlage überwacht.
Nach jedem Verlassen des Geländes muss das Gleistor unverzüglich wieder verschlossen und die Alarmanlage wieder aktiviert werden.

Krane: Portalkran 1 und 2

Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich in der Mitte der Gleise. Änderungen sind möglich!

Geschwindigkeit: max. 5 km/h

Bahnübergang: BÜ „Am Südhafen“, technisch gesichert

Besonderheiten: Der Anschliesser rangiert im Bereich der Anlagen mit einer Kleinlok.

Betriebliche Bestimmungen

Die durch den Anschließer innerhalb der Anlage eingesetzte Kleinlok ist während der Bedienung der Anlage im nördlichen Stumpfgleis vor dem Prellbock abzustellen. Werden ausnahmsweise Wagen für das nördliche Stumpfgleis angefordert, so kann die Kleinlok südlich der Weichen 205 bzw. 206 abgestellt werden.

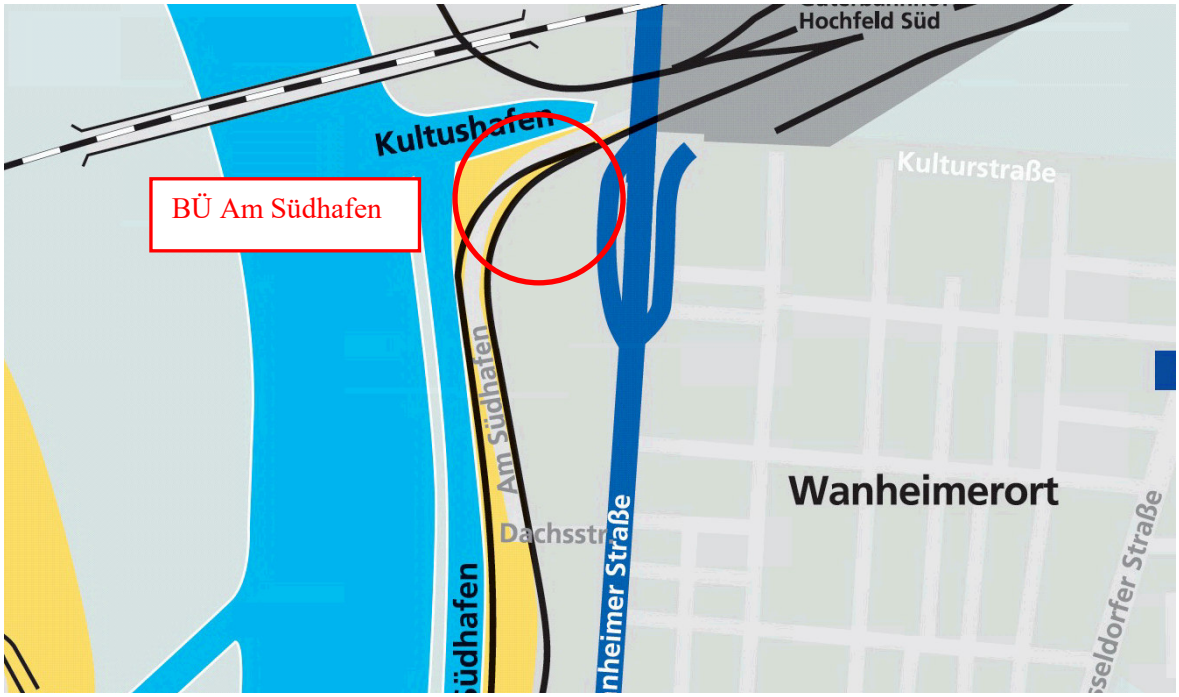
Die abgestellte Lok ist durch Auflegen von 2 Hemmschuhen in einem Abstand von 10 m gegen unbeabsichtigtes Auflaufen von Fahrzeugen zu sichern.

Die Rhenus Scharrer GmbH ist vor der Bedienung zu verständigen.
Friedrich Basten 0203 / 45 67 62 11 oder 0172 / 204 76 47
Rhenus Scharrer GmbH
Moerser Straße 59
47059 Duisburg

Anhang 2, Anlage 1

Bahnübergang "Am Südhafen" in der Gleisanlage Rhenus-Scharrer

1. Lage der Anlage:



Der mit Lichtzeichen (Lz) technisch gesicherte BÜ Am Südhafen befindet sich zwischen der Anschlußgrenze der Duisport-Anlage Südhafen und dem Gleistor der Fa. Rhenus-Scharrer.

2. Ablauf der Sicherung:

2.1 Fahrtrichtung vom Bf DU Hochfeld Süd in Richtung Rhenus-Scharrer

a. automatische Einschaltung über Kontakte in Höhe des Signals Bü 2 (Hinweis: das Signal steht noch vor der Anschlußgrenze am Gleis der DB Netz AG)
b. nach Einschaltung der Sicherungsanlage zeigt das ca. 65m vor dem BÜ stehende Überwachungssignal Bü 1
c. Ausschaltung erfolgt selbsttätig nach Räumen des BÜ

2.2 Fahrtrichtung von Rhenus-Scharrer in Richtung Bf DU Hochfeld Süd

a. manuelle Einschaltung der Sicherungsanlage über eine der beiden neben den Weichen 202 und 203 aufgestellten ET (jeweils mit ÜL), Schlüssel DB 21
b. nach Einschaltung der Sicherungsanlage zeigt das unmittelbar vor dem BÜ stehende Überwachungssignal Bü 1
c. Ausschaltung erfolgt selbsttätig nach Räumen des BÜ

3. Hilfsschaltungen

Der BÜ besitzt HET beiderseits des BÜ in einem Schutzkasten (Schlüssel DB 21). Die Ausschaltung erfolgt automatisch.

Logport I (DU-Rheinhausen)

Teil A - Zusatzbestimmungen zur FV - NE

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 1 (3) **Besondere Verhältnisse**

Es gelten in den Bereichen Rheinhausen (DB) und Logport I (HDR) die Betriebsvorschriften der jeweiligen Bahn, somit die „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) der HDR im Bereich Logport I.

Die örtlich gekennzeichneten Bahnhofsgrenzen zwischen DB Netz und HDR dürfen nur überfahren werden, wenn bei Einfahrten zum Logport I der Fdl Logport die Zustimmung erteilt hat.

In den Gleisen 15 bis 19 können Zugfahrten über die Anschlussweichen 27 und 69 zum Streckennetz der DB Netz beginnen und enden. In den Gleisen 50 bis 54 können Zugfahrten über die Anschlussweiche 27 zum Streckennetz der DB Netz beginnen und enden.
Über die Weichen 27 und 69 können auch Rangierfahrten mit entsprechendem Rangierstraßenziel in und aus den Gleisen der DB Netz durchgeführt werden.
Fahrten über die Weiche 76 zwischen den Gleisen 21 und 22 und den Gleisen 13 und 14 sind nur als Rangierfahrt erlaubt.

Die Übergabefahrten in bzw. aus dem Bf. Rheinhausen (DB) nach Logport I sind Rangierfahrten.

2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 11 (1) **Anwendung (Zugmeldebuch, Belegblatt, Meldebuch)**

Für die Zugein- und Zugausfahrten wird ein Zugmeldebuch geführt. Der Nachweis der Rangierbewegungen erfolgt digital im Gleisdispositionsprogramm ZEDAS. Darüber hinaus werden alle Rangiergespräche aufgezeichnet.

zu § 26 (2) **Planmäßige Sperrung**

Seitens der duisport werden pro Jahr zwei Sperrpausen für Instandhaltungsarbeiten von je 24 Stunden fest vorgegeben. Diese werden an folgenden Tagen eingerichtet:

1. Sperrpause: jeweils von Ostersonntag 22:00 Uhr bis Ostermontag 22:00 Uhr
2. Sperrpause: jeweils am zweiten vollständigen Wochenende des Oktobers von Samstag 22:00 Uhr bis zum Sonntag um 22:00 Uhr

In diesen Zeiträumen werden keinerlei Fahrten im Logport I und Abstellungen nur eingeschränkt möglich sein.

3. Abschnitt Rangierdienst

zu § 53 (5) **Rangieren im Gefälle**

Als Gleisabschnitte mit mehr als 2,5‰ Gefälle gelten alle Gleise im Bereich Rheinhausen und Logport I.

zu § 58 (2) **Festlegemittel**

Das rangierende EVU hat für eine ausreichende Anzahl von gebrauchtsfähigen Hemmschuhen zum Festlegen von Fahrzeuge zu sorgen und hält diese an geeigneter Stelle vor.

zu § 58 (3) **Festlegepflicht**

In allen stärker als 2,5 ‰ geneigten Gleisen sind abgestellte Fahrzeuge stets festzulegen.

zu § 58 (5) **Erleichterungen**

Für das Sichern abgestellter Fahrzeuge dürfen auch über einen längeren Zeitraum Hemmschuhe verwendet werden. s. auch besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen

zu § 58 (7) Zuständigkeit

Für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge ist der Tf verantwortlich, der die Fahrzeuge abstellt; er darf diese Aufgabe einem Rangierbegleiter übertragen.

Teil B

Zusatzbestimmungen zum Signalbuch

leer

Teil C

Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo - NE)

leer

Teil D

Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Sicherung der BÜ bei NE-Bahnen (BÜV-NE)

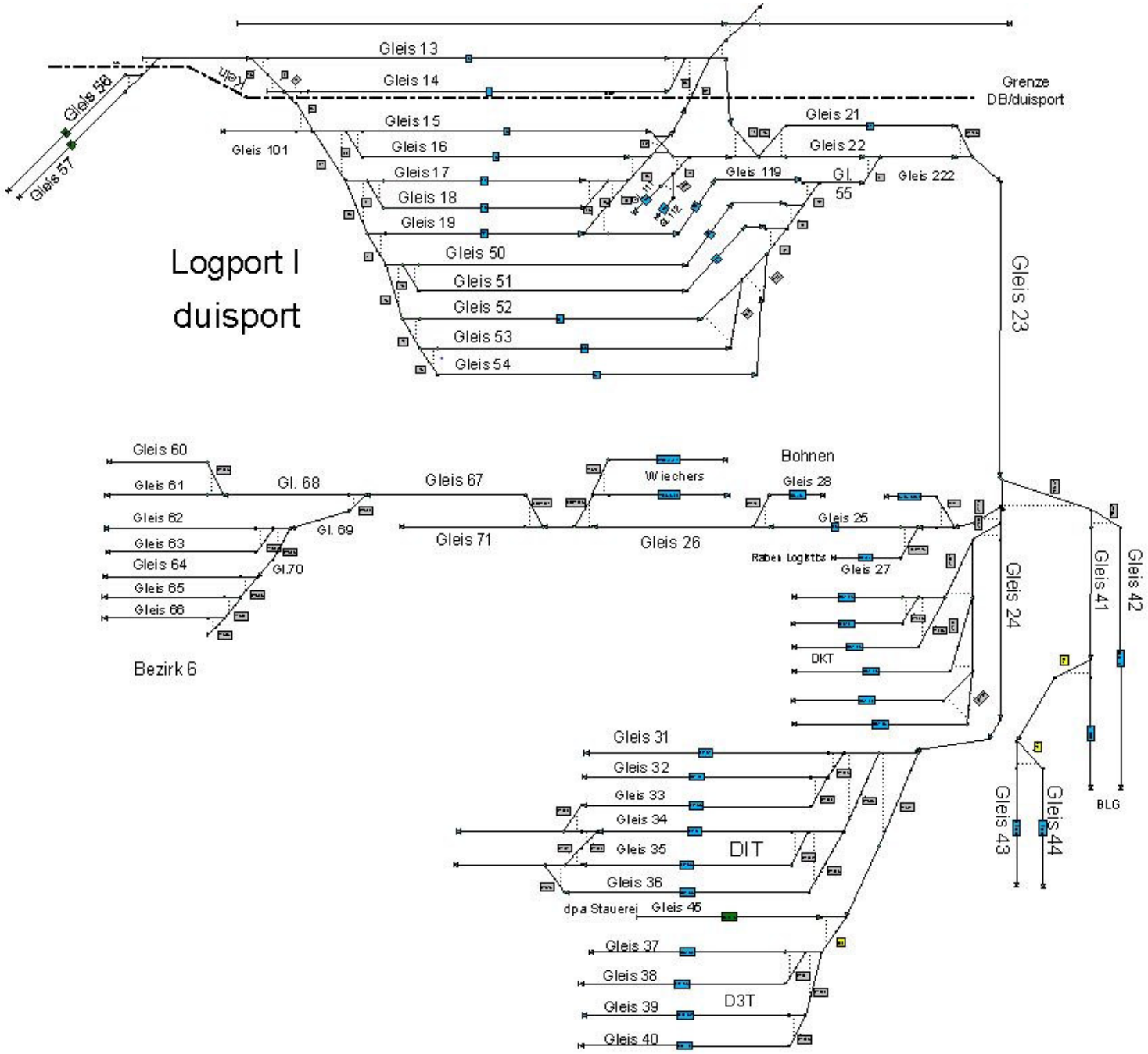
leer

Teil E

Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Straße, Eisenbahn und Binnenschiff (GGVSEB)

leer

Anhang 1


Logport I
duisport
Gleis 13
Gleis 14
Gleis 15
Gleis 16
Gleis 17
Gleis 18
Gleis 19
Gleis 50
Gleis 51
Gleis 52
Gleis 53
Gleis 54
Gleis 56
Gleis 57
Gleis 101
Grenze
DB/duisport
Gleis 21
Gleis 22
Gleis 119
Gl. 55
Gleis 222
Gleis 23
Gleis 60
Gleis 61
Gleis 62
Gleis 63
Gleis 64
Gleis 65
Gleis 66
Gl. 68
Gl. 69
Gl.70
Bezirk 6
Gleis 67
Gleis 71
Wiechers
Gleis 26
Bohnen
Gleis 28
Gleis 25
Gleis 27
Gleis 24
Gleis 41
Gleis 42
DKT
Gleis 31
Gleis 32
Gleis 33
Gleis 34
Gleis 35
Gleis 36
DIT
dpa Stauerei
Gleis 45
Gleis 37
Gleis 38
Gleis 39
Gleis 40
D3T
Gleis 43
Gleis 44
BLG

Anhang 2

Logport I (DU-Rheinhausen)

Die Betriebsstelle ist besetzt und wird von Stw Logport überwacht.

1. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Die Verständigung erfolgt über Rangierfunk, kann aber auch über Mobiltelefon erfolgen. Alle Gespräche werden aufgezeichnet; der Speicher des Rekorders wird bei Erreichen der Kapazität automatisch überschrieben. Die Zugfahrten können auf der Infrastruktur des EIU in den Gleisen 15 bis 19 und 50 bis 54 enden und beginnen.

Anlagengrenze DB: Die öffentliche Eisenbahninfrastruktur Logport Rheinhausen ist im Bahnhof Rheinhausen über die Weichen 76, 69 und 27 an die öffentliche Eisenbahn–Infrastruktur der DB Netz AG angeschlossen

Anlagengrenze NE: Signal Sh 2 bzw. Prellbock am jeweiligen Gleisende beim Anschließer oder im Terminal

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Oberleitung	maßgebl. Neigung
15	Übergabegleis	608 m	Ja	1 : 500
16	Übergabegleis	557 m	Ja	1 : 500
17	Übergabegleis	437 m	Nein	1 : 500
18	Übergabegleis	437 m	Nein	1 : 500
19	Übergabegleis	490 m	Nein	1 : 500
119	Betriebsgleis	245 m	Nein	1 : 580
50	Übergabegleis	642 m	Nein	1 : 580
51	Übergabegleis	595 m	Nein	1 : 580
52	Übergabegleis	504 m	Nein	1 : 580
53	Übergabegleis	474 m	Nein	1 : 580
54	Übergabegleis	510 m	Nein	1 : 580
55	Betriebsgleis	205 m	Nein	1 : 117
111	Lokabstellgleis	43 m	Ja	1 : ∞
112	Lokabstellgleis	35 m	Ja	1 : ∞
101	Lokwechselgleis	32 m	Ja	1 : ∞
21	Übergabegleis	740 m	Nein	1 : 117
22	Betriebsgleis	101 m	42 m von LS 22 I in Richtung W 424	1 : 117
222	Betriebsgleis	610 m	Nein	1 : 215
23	Betriebsgleis	440 m	Nein	1 : 715
24	Betriebsgleis	405 m	Nein	1 : ∞
25	Betriebsgleis	710 m	Nein	1 : ∞
26	Betriebsgleis	855 m	Nein	1 : ∞
27	Betriebsgleis	240 m	Nein	1 : ∞
28	Betriebsgleis	324 m	Nein	1 : 400
31	Terminalgleis	720 m	Nein	1 : ∞
32	Terminalgleis	690 m	Nein	1 : ∞
33	Terminalgleis	712 m	Nein	1 : ∞
34	Terminalgleis	690 m	Nein	1 : ∞
35	Terminalgleis	700 m	Nein	1 : ∞
36	Terminalgleis	718 m	Nein	1 : ∞
37	Terminalgleis	370 m	Nein	1 : ∞
38	Terminalgleis	373 m	Nein	1 : ∞
39	Terminalgleis	375 m	Nein	1 : ∞
40	Terminalgleis	376 m	Nein	1 : ∞
41	Betriebsgleis	445 m	Nein	1 : ∞
42	Betriebsgleis	445 m	Nein	1 : ∞
43	Betriebsgleis	345 m	Nein	1 : ∞
44	Betriebsgleis	345 m	Nein	1 : ∞
45	Betriebsgleis	215 m	Nein	1 : ∞

56	Betriebsgleis	740 m	Spitzenüberspannung	1 : 200
57	Betriebsgleis	740 m	Spitzenüberspannung	1 : 200
60	Betriebsgleis	195 m	Nein	1 : ∞
61	Betriebsgleis	195 m	Nein	1 : ∞
62	Betriebsgleis	152 m	Nein	1 : ∞
63	Betriebsgleis	152 m	Nein	1 : ∞
64	Betriebsgleis	69 m	Nein	1 : 400
65	Betriebsgleis	79 m	Nein	1 : 540
66	Betriebsgleis	158 m	Nein	1 : 320
67	Betriebsgleis	405 m	Nein	1 : 72
68	Betriebsgleis	210 m	Nein	1 : 248
69	Betriebsgleis	190 m	Nein	1 : 380
70	Betriebsgleis	75 m	Nein	1 : 117
71	Betriebsgleis	245 m	Nein	1 : ∞

Nutzlänge unter Kran in den Gleisen 37 bis 40: 270 m

Geschwindigkeit in den Gleisen 71, 101, 111 und 112 : max 5 km/h

Bei Einfahrt in die Gleise 56 und 57 beträgt die höchstzulässige Geschwindigkeit ab ca. 100m vor den Prellböcken 5 km/h.

In den Gleisen 15 bis 19 sowie 50 bis 54 finden Zug- und Rangierfahrten statt. In allen anderen Gleisen ausschließlich Rangierfahrten.

Weichen und Gleissperren:

Nummer	Lage	Bedienung	Bedienung durch
12	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl Rf
13	Gl. 56 / 57	ferngestellt	Fdl Rf
GS 14	W12 – W13	ferngestellt	Fdl Rf
W 76	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl Rf
W 69	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl Rf
W 27	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl Rf
W 28	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl Rf
W 105	Gl. 21 / 22	ferngestellt	Fdl logport
W 106	Gl. 23 / 41	ferngestellt	Fdl logport
W 108	Gl. 41 / 42	ortsgestellt	EVU
W 110	Gl. 24 / 25	ferngestellt	Fdl logport
W 114	Gl. 25 / Union Stahl	ortsgestellt	EVU
GS 114	Gl. 25 / Union Stahl	ortsgestellt	EVU
W 115	Gl. 26 / 27	EOW	EVU
GS 116	Gl. 27	elektr. ortsgestellt	EVU
W 117	Bohnen	ortsgestellt	EVU
W 120	Gl. 41	ortsgestellt	EVU
W 121	Gl. 43 / 44	ortsgestellt	EVU
W 401	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 402	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 403	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 404	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 405	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 406	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 407	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 408	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
DKW 409	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 410	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 412	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 413	Gl. 21 / 22	ferngestellt	Fdl logport
W 414	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 415	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 416	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 417	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 418	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport

W 419	Gl. 119 / 50	ferngestellt	Fdl logport
W 420	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 421	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 422	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 423	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 424	Gl. 55 / 22	ferngestellt	Fdl logport
W 110	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 500	Gl. 45 / D3T	EOW	EVU
GS 500	Gl. 45	EOW	EVU
W 501	Bf Rheinhausen	ferngestellt	Fdl logport
W 502	D3T	ferngestellt	Fdl logport
W 502	D3T	ferngestellt	Fdl logport
W 503	D3T	ferngestellt	Fdl logport
W 504	D3T	ferngestellt	Fdl logport
W 505	DIT	ferngestellt	Fdl logport
W 506	DIT	ferngestellt	Fdl logport
W 507	DIT	ferngestellt	Fdl logport
W 508	DIT	ferngestellt	Fdl logport
W 509	DIT	ferngestellt	Fdl logport
W 510	DIT	ortsgestellt	EVU
W 511	DIT	ortsgestellt	EVU
W 512	DIT	ortsgestellt	EVU
W 513	DIT	ortsgestellt	EVU
W 601	Gl. 71 / 67	EOW	EVU
W 602	Bezirk 6	ortsgestellt	EVU
W 603	Bezirk 6	ortsgestellt	EVU
W 604	Bezirk 6	ortsgestellt	EVU
W 605	Bezirk 6	ortsgestellt	EVU
W 606	Bezirk 6	ortsgestellt	EVU
W 607	Bezirk 6	ortsgestellt	EVU
W 608	Bezirk 6	ortsgestellt	EVU
W 609	Wiechers	EOW	EVU
W 700/701	DKT	ferngestellt	Fdl logport

Signale:

Bezeichnung	**Funktion**	**Bedienung durch**
P15	Asig	Fdl Rf
N15	Asig	Fdl Rf
101 I	Ls	Fdl logport
101 II	Ls	Fdl logport
15 I	Ls	Fdl logport
16 I	Ls	Fdl logport
17 I	Ls	Fdl logport
18 I	Ls	Fdl logport
19 I	Ls	Fdl logport
15 II	Ls	Fdl logport
16 II	Ls	Fdl logport
17 II	Ls	Fdl logport
18 II	Ls	Fdl logport
19 II	Ls	Fdl logport
102	Ls	Fdl logport
111	Ls	Fdl logport
112	Ls	Fdl logport
113	Ls	Fdl logport
103	Ls	Fdl logport
W76	Ls	Fdl Rf
21 I	Ls	Fdl logport
22 I	Ls	Fdl logport
21 II	Ls	Fdl logport
22 II	Ls	Fdl logport

23 I	Ls	Fdl logport
23 II	Ls	Fdl logport
106	Ls	Fdl logport
25	Ls	Fdl logport
50 I	Ls	Fdl logport
51 I	Ls	Fdl logport
52 I	Ls	Fdl logport
53 I	Ls	Fdl logport
54 I	Ls	Fdl logport
50 II	Ls	Fdl logport
51 II	Ls	Fdl logport
52 II	Ls	Fdl logport
53 II	Ls	Fdl logport
54 II	Ls	Fdl logport
56	Ls	Fdl Rf
57	Ls	Fdl Rf
119 I	Ls	Fdl logport
119 II	Ls	Fdl logport
55 I	Ls	Fdl logport
55 II	Ls	Fdl logport
222 I	Ls	Fdl logport
31	Ls	Fdl logport
32	Ls	Fdl logport
33	Ls	Fdl logport
34	Ls	Fdl logport
35	Ls	Fdl logport
36	Ls	Fdl logport
37	Ls	Fdl logport
38	Ls	Fdl logport
39	Ls	Fdl logport
40	Ls	Fdl logport

Besonderheiten:
Das Ls 21 II steht links vom Gleis.
Das BÜ-Signal vom D3T in Richtung BÜ „Rotterdamer Str.“ steht links vom Gleis.
Das Hauptsignal FF ist für Fahrten in Gleis 21 ungültig.

Fahrten mit E-Traktion:
Die Gleise 15, 16, 111, 112 und ein Teil des Gleises 22 sind elektrisch überspannt. Ausfahrten über die Weichen 69 und 27 mit E-Traktion sind nur aus den Gleisen 15 und 16 erlaubt. Ein- und Ausfahrten mit E-Traktion über die Weiche 76 sind nur in und aus Gleis 22 erlaubt. Lokwechselfahrten zwischen Gleis 15 und 16 sind nur in Gleis 22 erlaubt.
Züge mit E-Traktion **länger als 608m** können nur in den DB Netz AG Gleisen 13 und 14 ein- und ausfahren; sie bedürfen gesonderter Vereinbarungen mit der DB Netz AG
Die Signale El 6 zeigen jeweils die Stellen an, ab der Fahrten mit gehobenen Stromabnehmern verboten sind.

Im Gleis 111 ist die Vorbeifahrt am Signal El 6 nur nach Zustimmung des Fdl Logport erlaubt. Der Abstand zwischen der Vorderkante der Puffer und dem Beginn der Schleifleiste des gehobenen Stromabnehmers muss mindestens 12m betragen. Die automatische Bügelwahl ist zu sperren!
Diese Regelung wird vor Ort auch durch ein Schild beschrieben.

Krane:
In den Gleisen der Terminals D3T, DIT und DKT werden Portalkrane und mobile Reach Stacker zum Umsetzen bzw. zur Be- oder Entladung von Containern eingesetzt.

Gleistore
Westlich von EOW 115 befindet sich in Gleis 27 ein Gleistor. In den Zufahrten zu den Terminals befinden sich jeweils Gleistore, deren Schlüssel beim jeweiligen Betreiber anzufordern ist.

Gleissperren:	GS 14 (Gleis 56/57)	ferngestellt
	GS 114 (Union Stahl)	Schlüsselabhängig

	GS 116	EOW-abhängig
	Elektr. ortsgestellte GS 500 (Gleis 45)	EOW-abhängig

Der Schlüssel der Gleissperre GS 114 befindet sich in einem Schlüsselkasten mit DB 21-Schließung neben der Weiche 114. Nach Beendigung der Bedienung des Anschlusses „Union-Stahl“ ist der Schlüssel für die GS 114 wieder dort zu deponieren.

Bahnübergänge:	BÜ Europaallee	technisch gesichert (LZH / 2 F)
	BÜ Rotterdamer Str.	technisch gesichert (LzH / F)

Überweg Nebenzufahrt DIT (zwischen Weiche 501 u. 502)	Postensicherung

2. Betriebsbeschreibung

Allgemeines

Zuständiger Weichenwärter für die Betriebsstelle Rheinhausen ist der Fdl Logport.

Einfahrt in den Betriebsteil Rheinhausen / Logport I (Gleis 15 – 19; 50 - 54)
Der Triebfahrzeugführer meldet sich über Zugfunk beim Fdl Rheinhausen DB; dieser verständigt den Fahrdienstleiter Logport. Der Fdl Logport erteilt Zustimmung für die Einfahrt. Der Fdl Rheinhausen DB gibt diese Information weiter an den Triebfahrzeugführer.

Ausfahrt vom Bahnhof Rheinhausen / Logport I (Gleis 15 – 19; 50 - 54)
Der Fdl Logport erteilt dem Tf die Zustimmung zur Rangierfahrt bis zum Ausfahrsignal. Hier meldet sich der Triebfahrzeugführer fernmündlich beim Fahrdienstleiter Rheinhausen DB fertig; dieser erteilt die Zustimmung zur Ausfahrt.

Besonderheiten
Einfahrt in die Ladebereiche:
In allen Gleisanschlüssen finden entsprechend der Ladestellen unterschiedliche Ladetätigkeiten statt; Rangieren mit äußerster Vorsicht.

Anhang 2, Anlage 1

Gleisanlage DIT / D3T / DPA Stauerei

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE: Die Gleisanlagen DIT, D3T und DPA Stauerei sind über die Weiche 110 und Gleis 24 an die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur in Logport Rheinhausen angeschlossen.
Die Gleise 31, 32, 34, 35, 37 bis 40 und Gleis 45 schließen mit einem Prellbock ab.

Gleise:	Gleis 31 - 36	Krangleis DIT
	Gleis 37 – 40	Krangleis D3T
	Gleis 45	DPA Stauerei
Weichen:	W 501 bis W 509	gestellt durch Fdl Logport
	W 510 bis W 513	ortsgestellt
	W 500	ortsgestellt
Gleissperren:	GS 500	Gleis 45

Die elektrisch ortsgestellte GS 500 ist abhängig zur EOW 500.
Vor Ein- und Ausfahrten in das Gleis 45 ist die Zustimmung des Fdl Logport einzuholen. Die Ankunft der Rangierfahrt in Gleis 45 und das vollständige Verlassen des Gleises 45 ist dem Fdl Logport zu melden.

Signale: Das Signal Ra 11 an der GS 500 steht auf der linken Seite des Gleises.

Tore: Zwischen BÜ Rotterdamer Straße und Terminal befindet sich jeweils ein Gleistor. Der Schlüssel für das D3T-Tor ist bei dem Betreiber des Terrminals anzufordern. Das Tor zum DIT wird mit einer Fernbedienung geöffnet, diese ist bei der Abt. IB anzufordern. Gleistore sind auch in geöffnetem Zustand zu sichern, um ein unbeabsichtigtes Schließen des Tores zu verhindern.

Das Gleistor von D3T/dpa „RedBull“ ist in den Zeiten von Montag bis Donnerstag: **jeweils** in der Zeit von 20:00 Uhr - 05:00 Uhr **und durchgehend** von Freitag 20:00 Uhr bis Montag 05:00 Uhr (Wochenende) verschlossen.
Die Verantwortung für das Öffnen/Schließen und die Schlüsselgewalt obliegen nur dem Personal des D3T-Terminal.

Alle Fahrten werden durch den Fdl Logport an die Tel. Nr. Platztelefon **0160 – 9726 0460 (D3T)** vorgemeldet.
Fahrten zum Terminal D3T und dpa/RedBull dürfen erst aus dem Vorbahnhof abfahren, wenn der Mitarbeiter(D3T) am Platztelefon die Fahrt angenommen hat. Mit der Annahme der Fahrt bestätigt der D3T Mitarbeiter „**Tor ist offen/gesichert und der Kran ist informiert“.**

Kran:	Gleis 31 bis 36	Portalkran DIT + Reach Stacker
	Gleis 37 bis 40	Portalkran D3T + Reach Stacker

Wagenübergabe: Die Übergabestelle befindet sich in der Mitte des jeweiligen Gleises und ist nicht besonders gekennzeichnet. Änderungen sind möglich!

Geschwindigkeit: Die höchstzulässige Geschwindigkeit beträgt 25 km/h.
Zwischen den Weichen 512 und 513 und den Prellböcken beträgt die höchstzulässige Geschwindigkeit 5 km/h.
Bei Einfahrt in die Gleisen 37 – 40 und Gleis 45 ist die höchstzulässige Geschwindigkeit ab ca. 100m vor den Prellböcken 5 km/h.
Bei der Ausfahrt aus den Gleisen 31 bis 40 und Gleis 45 ist ab dem Signal Lf 7 höchstzulässige Geschwindigkeit 10 km/h. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis die Spitze der Rangierfahrt den technisch gesicherten Bahnübergang ,,Rotterdamer Straße“ erreicht hat.

Überwege: Im D3T befindet sich am Anfang der Ladegleise und in der Gleismitte jeweils ein interner Überweg. Die Überwege sind mit Posten zu sichern.

Betriebliche Bestimmungen

Für die Einfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Logport die Zustimmung durch Signal Sh 1 am Signal LS 23 II. Die Zustimmung gilt für den Fahrweg von Weiche 110 über Gleis 24 in die Gleise 31 bis 40 und Gleis 45. Für die Ausfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Logport die Zustimmung durch Signal Sh 1 an den Signalen Ls 31 bis Ls 40. Ausfahrt aus Gleis 45 mit mündlichem Auftrag. Rangierfahrten in die Gleise 31 bis 40 und Gleis 45 sind grundsätzlich geschoben durchzuführen. Ausnahmen regelt der Weichenwärter.

Ansprechpartner:

Disposition DIT-Terminal
+49 (0) 2065 – 499-247
+49 (0) 160 - 96906214
+49 (0) 160 – 90100364

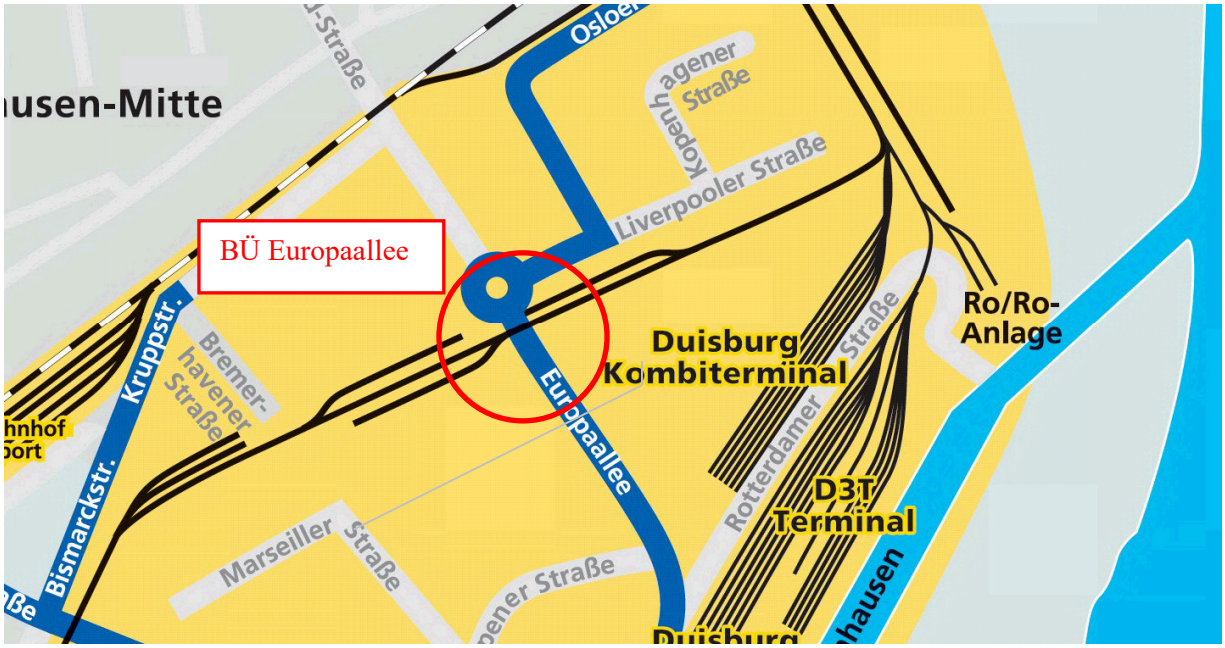
Disposition D3T-Terminal
+49 (0) 160 – 97260460

DPA Stauerei
Hr. Sartoris
+49 (0) 203 – 803 - 4628

Anhang 2, Anlage 2

Bahnübergang "Europaallee"

1. Lage der Anlage:



Der zweigleisige, mit Lichtzeichen, Halb- und Fußwegschranken (LzH / 2F) technisch gesicherte BÜ Europaallee befindet auf dem Gelände von Logport I ca. 20m hinter der W 115. Es werden die Gleise 25 und 27 gekreuzt.

2. Ablauf der Sicherung:

2.1 Fahrt über Gleis 25 von und nach Bezirk 6:

a. Halt am Signal Ne 5 („Auto-ET“) vor dem BÜ, Einschaltung mittels der Auto-ET
b. nach Schließen der Schranken leuchten die ÜL vor dem BÜ auf
c. BÜ befahren
d. Ausschaltung erfolgt selbsttätig nach Räumen des BÜ

2.2 Fahrt in das Gleis 27, Fa. Raben-Logistik:

a. BÜ über den zwischen W 115 und BÜ angebrachten RS einschalten, erfolgte Einschaltung wird über ÜL am RS angezeigt
b. BÜ befahren
c. BÜ über den RS ausschalten

3. Rangieren auf dem BÜ:

Hierzu den unter 2.2 beschriebenen RS verwenden

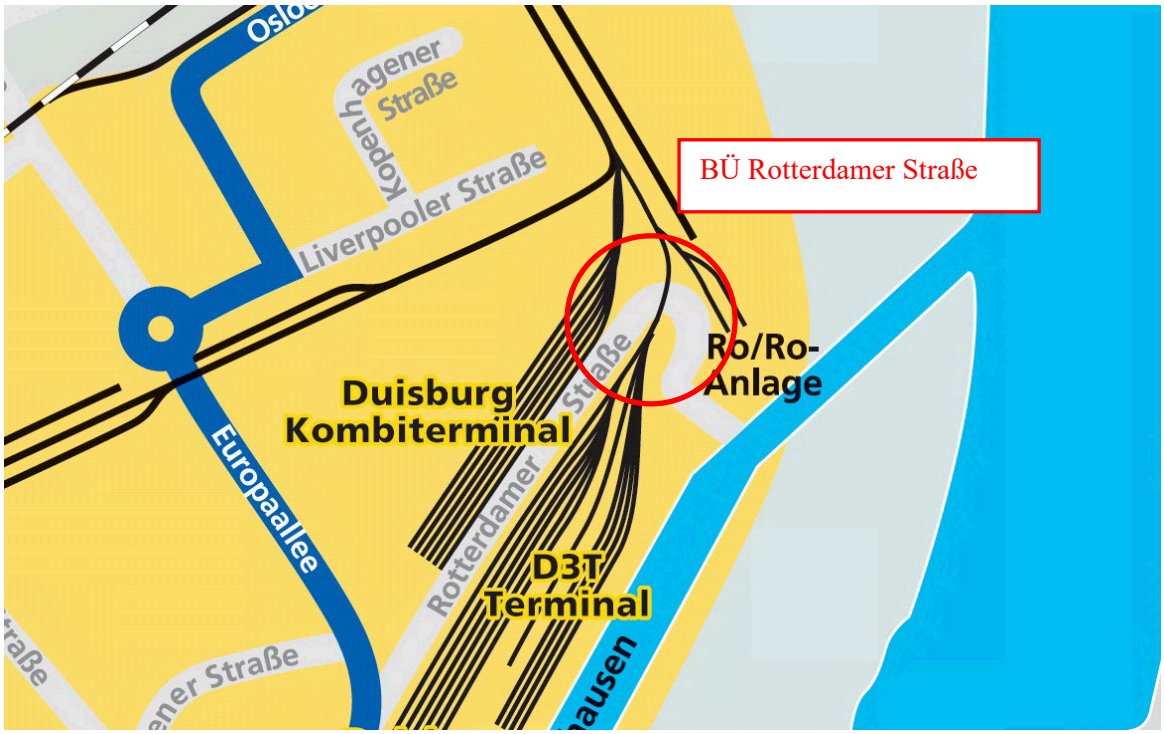
4. Hilfsschaltungen:

Kann die Sicherungsanlage nicht über die Auto-ET eingeschaltet werden, ist vor dem BÜ zu halten und es sind die beiderseits des BÜ angebrachten HET und HAT zu verwenden (Schlüssel DB 21). Sofern auch dies nicht möglich ist, ist der BÜ durch Posten zu sichern.

Anhang 2, Anlage 3

Bahnübergang "Rotterdamer Straße"

1. Lage der Anlage:



Der eingleisige, mit Lichtzeichen, Halb- und Fußwegschranken (LzH / F) technisch gesicherte BÜ Rotterdamer Straße befindet auf dem Gelände von Logport I zwischen den Weichen 501 und 700.

2. Ablauf der Sicherung:

a. automatische Einschaltung über die mit Signalen Bü 2 gekennzeichneten Einschaltschleifen
b. nach ordnungsgemäßer Schließung der Sicherungsanlage zeigen die vor dem BÜ aufgestellten Überwachungssignale Bü 1
   Hinweis: Für Ausfahrten aus dem D3T und dem Gleis 45 steht das ÜS links neben dem Gleis
c. BÜ befahren
d. Ausschaltung erfolgt selbsttätig nach Räumen des BÜ

3. Rangieren auf dem BÜ:

Um die Sicherungsanlage für Rangierarbeiten auf Dauerbetrieb zu schalten, ist vor dem Schalthaus ein Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL) aufgestellt.

4. Hilfsschaltungen:

Kann die Sicherungsanlage nicht über die Auto-ET eingeschaltet werden, ist vor dem BÜ zu halten und es sind die beiderseits des BÜ angebrachten HET und HAT zu verwenden (Schlüssel DB 21). Sofern auch dies nicht möglich ist, ist der BÜ durch Posten zu sichern.

Anhang 2, Anlage 4

EOW 115 / GS 116 / EOW 601 / EOW 609

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Allgemeines:

Das Gleis 27 ist über die elektrisch ortsgestellte Weiche 115 (EOW 115) an das Verkehrsgleis 25 angebunden. Vorzugslage ist die Fahrt nach Gleis 26. In Abhängigkeit zu EOW 115 befindet sich in Gleis 27 die Gleissperre GS 116. Bei Einstellen der Fahrt in Gleis 27 wird sie abgelegt. Bei Vorzugslage ist sie aufgelegt.
In Gleis 26 befinden sich die EOW 609 (Anschluß Wiechers) und EOW 601 (Gleis 67 / 71).
Die vorgezogene Bedienstellen (VBS) mit drei Bedienebenen befinden sich jeweils ca. 20m vor den zu befahrenden Weichenspitzen; ein Bedienung von der stumpfen Seite ist im Normalfall nicht erforderlich.

Ein- und Ausschalten der EOW

Die EOW werden durch Schlüsselschalter (DB 21, Ebene 0), bzw. Schlagschalter (Ebene 1 und 2) an der VBS umgestellt. Nachdem die Weiche und die GS geräumt wurden, läuft die Weiche in Vorzugslage um, die GS legt auf. Für die Ausfahrt aus Gleis 27 sind die EOW 115/GS 116 durch Bedienen an der VBS erneut umzustellen.

Störung der EOW

Grundsätzlich gilt für alle Weichen, dass diese frei gefahren werden müssen, um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten!
Die Schlagtaster werden nur für spitz befahrene Weichen erforderlich, alle stumpf befahrenen Weichen stellen sich automatisch, so lange sie nicht gestört oder besetzt sind.

Die EOW-Anlage ist gestört, wenn das Weichensignal dunkel ist, das Weichensignal kein Ruhelicht zeigt oder die Bedienung der VBS wirkungslos bleibt

Im Störungsfall darf die Weichenhilfstaste (WHT / in der Fronttür des Weichenlagemelders) bedient werden. Durch Bedienen des Schlüsselschalters (DB 21) wird die Weiche und ggf. die Gleissperre umgestellt. Die Weiche darf befahren werden, wenn das Weichensignal Ruhelicht zeigt und die Gleissperre vollständig abgelegt hat. Eine WHT-Bedienung löst bei vorhandener Weichenendlage immer eine Weichenumstellung aus, auch dann, wenn der Umstellschutz den Belegtzustand der Weiche meldet.
Diese Hilfsumstellung ist nicht möglich, wenn die Weiche aufgefahren wurde.

Abschluß

Nach Verlassen des Gleises 27 sind die EOW 115 und GS 116 durch Bedienen der WHT wieder in Grundstellung zu bringen.

.**Eine Störung ist dem Fdl Logport unverzüglich zu melden.**

Anhang 2, Anlage 5

EOW 500 / GS 500

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Allgemeines:

Das Gleis 45 ist über die elektrisch ortsgestellte Weiche 500 an das Zuführungsgleis zum D3T angebunden. Vorzugslage ist die Fahrt in Richtung D3T. In Abhängigkeit zur EOW 500 befindet sich in Gleis 45 die Gleissperre GS 500. Bei Einstellen der Fahrt in Gleis 45 wird sie abgelegt, bei Vorzugslage ist sie aufgelegt.
Die vorgezogene Bedienstelle (VBS) mit drei Bedienebenen befindet sich ca. 40m vor der zu befahrenden Weichenspitze; für die Bedienung aus Gleis 45 ist in Höhe der GS 500 eine Bedientafel mit der Schlüsselform DB 21 vorhanden. Eine Bedienung aus Richtung D3T ist im Normalfall nicht erforderlich.

Ein- und Ausschalten der EOW

Die EOW wird über einen Schienenkontakt vor der VBS eingeschaltet.
Die EOW und die GS werden durch einen gemeinsamen Schlagschalter (Ebene 1 bis 3) an der VBS umgestellt. Nachdem die Weiche und die GS geräumt wurden, läuft die Weiche in Vorzugslage um, die GS legt auf. Für die Ausfahrt aus Gleis 45 werden die EOW und die GS über die Bedientafel mit Schlüssel DB 21 umgestellt.

Störung der EOW

Grundsätzlich gilt für alle Weichen, dass diese frei gefahren werden müssen, um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten!

Die EOW-Anlage ist gestört, wenn das Weichensignal dunkel ist, das Weichensignal kein Ruhelicht zeigt oder die Bedienung der VBS wirkungslos bleibt

Im Störungsfall darf die Weichenhilfstaste (WHT / in der Fronttür des Weichenlagemelders) bedient werden. Durch Bedienen des Schlüsselschalters (DB 21) wird die Weiche und ggf. die Gleissperre umgestellt. Die Weiche darf befahren werden, wenn das Weichensignal Ruhelicht zeigt und die Gleissperre vollständig abgelegt hat. Eine WHT-Bedienung löst bei vorhandener Weichenendlage immer eine Weichenumstellung aus, auch dann, wenn der Umstellschutz den Belegtzustand der Weiche meldet.
Diese Hilfsumstellung ist nicht möglich, wenn die Weiche aufgefahren wurde.

Abschluß

Nach Verlassen des Gleises 45 laufen die EOW 500 und GS 500 wieder in Vorzugslage.

Eine Störung ist dem FdI Logport unverzüglich zu melden.

Anhang 2, Anlage 6

Bezirk 6

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE:	Die Anlagen des sog. Bezirk 6 sind über Gleis 67 und die EOW 601 an die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH angeschlossen.	
Gleise:	Gleis 60 - 70	
Weichen:	W 601 W 602 bis W 608	EOW ortsgestellt
Gleissperren:	- keine -	
Tore:	Hallentore in Gleis 60 - 66 In den Gleisen 68 und 69 befinden sich Gleistore ausgerüstet mit Schließung DB 21.	Schlüssel beim Anschließer
Krane:	Ladekrane innerhalb und außerhalb der Hallen in verschiedenen Größen	
Wagenübergabe:	Die Übergabestelle befindet sich jeweils in der Gleismitte. Änderungen sind möglich!	
Geschwindigkeit:	max. 5 km/h	
Überwege:	In den Gleisen 60 – 66 befinden sich drei nichttechnisch gesicherte Überwege. Sicherung durch Posten.	

Betriebliche Bestimmungen

Rangierfahrten in die Hallengleise 60 bis 66 sind grundsätzlich geschoben durchzuführen. Ausnahmen regelt der Fahrdienstleiter.

Anhang 2, Anlage 7

Gleisanlage Bohnen

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE:	Die Gleisanlage Bohnen ist über die Weiche 117 an die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH angeschlossen.	
Gleise:	Gleis 28	
Weichen:	W 117	ortsgestellt
Gleissperren:	keine	
Krane:	- keine -	
Wagenübergabe:	Die Übergabestelle befindet sich in Gleis 28 in der Gleismitte. Änderungen sind möglich!	
Geschwindigkeit:	max. 5 km/h	
Besonderheiten:	-keine-	

Betriebliche Bestimmungen

Für die Einfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Logport die Zustimmung mündlich am Signal LS 23 II.
Die Zustimmung gilt für den Fahrweg von Weiche 110 über Gleis 25 und 26 über die W 117 in die Gleisanlagen.
Rangierfahrten in das Zustellgleis sind grundsätzlich geschoben durchzuführen. Ausnahmen regelt der Fahrdienstleiter.

Anhang 2, Anlage 8

Gleisanlage Raben Logistik

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE:	Der Gleisanlage Raben ist über die EOW 115 an die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH angeschlossen.	
Gleise:	Gleis 27	
Weichen:	W 115	EOW; gestellt durch EVU
Gleissperren:	GS 116	
Krane:	- keine -	
Wagenübergabe:	Die Übergabestelle befindet sich in Gleis 27 in der Gleismitte. Änderungen sind möglich!	
Geschwindigkeit:	max. 5 km/h	
Bahnübergang:	BÜ „Europaallee“	technisch gesichert
Besonderheiten:	Rampenlänge: ca. 190m.	

Betriebliche Bestimmungen

Für die Einfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Logport die Zustimmung mündlich am Signal LS 23 II.
Die Zustimmung gilt für den Fahrweg von Weiche 110 durch Gleis 25 über die EOW 115 in die Gleisanlagen. Das im Fahrweg befindliche Gleistor ist vor Einfahrt und nach Ausfahrt aus dem Anschluss durch das Rangierpersonal zu öffnen und zu schließen.
Rangierfahrten in das Zustellgleis sind grundsätzlich geschoben durchzuführen. Ausnahmen regelt der Fahrdienstleiter.

Anhang 2, Anlage 9

Verzeichnis sonstiger Gleisanschließer

Nr.	Firma	Anschrift	Lage / Straße des Anschlusses	Anschluss-weiche
1	Union Stahl GmbH 47229 Duisburg	Europaallee 21	Logport-Areal / Europaallee	W 114
2	Josef Wiechers GmbH 44795 Duisburg	Rombacher Hütte 24	Logport-Areal / Bremerhavener Strasse	EOW 603
3	DKT Duisburg Kombiterminal GmbH	Rotterdamer Strasse 49 47229 Duisburg	Logport-Areal / Rotterdamer Strasse	W 700

Logport II

Teil A - Zusatzbestimmungen zur FV - NE

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 1 (3) **Besondere Verhältnisse**
Es gelten in den Bereichen Wanheim (DB) und Logport II (HDR) die Betriebsvorschriften der jeweiligen Bahn, somit die „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) der HDR im Bereich Logport II.

Die örtlich gekennzeichnete Bahnhofsgrenze zwischen DB Netz und HDR darf nur überfahren werden, wenn bei Einfahrten zum Logport II der Fdl Logport die Zustimmung erteilt hat.

Bei Fahrten vom Logport II zur DB Netz werden die Fahrten vom Triebfahrzeugführer beim Fdl Logport fertig gemeldet und von dem Fdl Logport der DB Netz angeboten. Der Fdl der DB Netz nimmt die Fahrten an oder lehnt ab.

Die Übergabefahrten in bzw. aus dem Bf. Wanheim nach Logpoprt II sind Rangierfahrten.

2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 11 (1) **Anwendung (Zugmeldebuch, Belegblatt, Meldebuch)**
Der Nachweis der Rangierbewegungen erfolgt digital im Gleisdispositionsprogramm ZEDAS. Darüber hinaus werden alle Rangiergespräche aufgezeichnet.

4. Abschnitt Rangierdienst

zu § 53 (5) **Rangieren im Gefälle**
Als Gleisabschnitte mit mehr als 2,5‰ Gefälle gelten alle Gleise im Bereich Logport II

zu § 58 (2) **Festlegemittel**
Das rangierende EVU hat für eine ausreichende Anzahl von gebrauchtsfähigen Hemmschuhen zum Festlegen von Fahrzeuge zu sorgen und hält diese an geeigneter Stelle vor.

zu § 58 (3) **Festlegepflicht**
In allen stärker als 2,5 ‰ geneigten Gleisen sind abgestellte Fahrzeuge stets festzulegen.

zu § 58 (5) **Erleichterungen**
Für das Sichern abgestellter Fahrzeuge dürfen auch über einen längeren Zeitraum Hemmschuhe verwendet werden.
s. auch besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen

zu § 58 (7) **Zuständigkeit**
Für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge ist der Tf verantwortlich, der die Fahrzeuge abstellt; er darf diese Aufgabe einem Rangierbegleiter übertragen.

Teil B

Zusatzbestimmungen zum Signalbuch

leer

Teil C

Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo - NE)

leer

Teil D

Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Sicherung der BÜ bei NE-Bahnen (BÜV-NE)

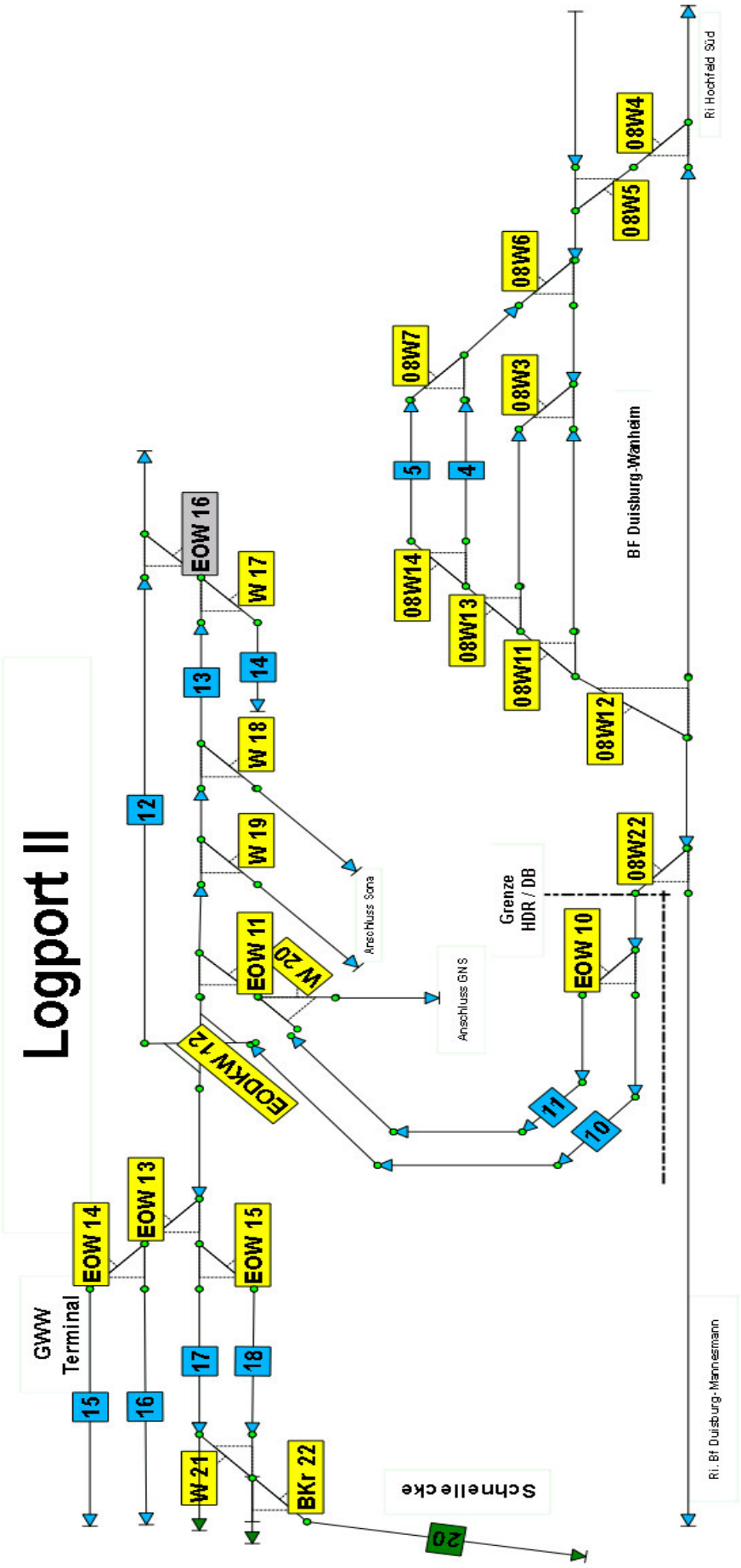
leer

Teil E

Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB)

leer

Anhang 1


Logport II
GWW Terminal
Grenze HDR / DB
Anschluss Sona
Anschluss GNS
BF Duisburg-Wanheim
Ri Hochfeld Süd
Ri. Bf Duisburg-Mannesmann
Schnellecke
EOW 10
EOW 11
EOW 13
EOW 14
EOW 15
EOW 16
W 17
W 18
W 19
W 20
W 21
BKr 22
EODKW 12
08W3
08W4
08W5
08W6
08W7
08W11
08W12
08W13
08W14
08W22
4
5
10
11
12
13
14
15
16
17
18
20

Anhang 2

Logport II (DU-Wanheim)

Die Betriebsstelle ist unbesetzt und wird vom Fdl Logport überwacht.

1. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Der Bf Logport II ist mit EOW und Handweichen ausgestattet. Diese müssen eigenverantwortlich nach Zustimmung durch den Fdl Logport vom EVU bedient werden. Die Verständigung erfolgt ausschließlich über Mobiltelefon. Alle Gespräche werden aufgezeichnet; der Speicher des Rekorders wird bei Erreichen der Kapazität automatisch überschrieben.
Fahrten mit E-Traktion sind nicht möglich. Die maximal zugelassene Zuglänge beträgt 638 m.

Die öffentliche Eisenbahn–Infrastruktur Logport II der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH ist im Bahnhof Duisburg–Wanheim über die Weiche 08W22 an die öffentliche Eisenbahn–Infrastruktur der DB Netz AG angeschlossen

Anlagengrenze NE: Singal Sh 2 bzw. Prellbock am jeweiligen Gleisende

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
4	Übergabegleis	579 m	1 : 227
5	Übergabegleis	584 m	1 : 227
10	Betriebsgleis	349 m	1 : ∞
11	Betriebsgleis	387m	1 : ∞
12	Betriebsgleis	289 m	1 : ∞
13	Betriebsgleis	260 m	1 : ∞
14	Betriebsgleis	140 m	1 : ∞
15	Terminalgleis	290 m	1 : ∞
16	Terminalgleis	290 m	1 : ∞
17	Terminalgleis	290 m	1 : ∞
18	Terminalgleis	290 m	1 : ∞
20	Betriebsgleis	279 m	1 : ∞
Lokwechselgleis	Betriebsgleis	18 m	1 : ∞

Die Disposition der Gleise 4 und 5 erfolgt durch den Fdl Logport, die Betriebsführung aber durch die DB Netz AG. Die zugehörigen Weichen werden daher auch durch den özF Wanheimer Bahn gestellt.

Gleise 15 bis 18: für eine Entladung mit dem Reach-Stacker kann der Wagenzug ca. 10m auf beiden Seiten länger sein als die Nutzlänge unter Kran.
Die Längen aller Gleise sind von Achszähler zu Achszähler gemessen (außer den Krangleisen 15-18).

Weichen:

Nummer	Bedienung	Bedienung durch	Grundstellung
W 08W22	ferngestellt	özF Wanheimer Bahn	--
Gs 08W23	ferngestellt	özF Wanheimer Bahn	--
W 10	Elektrisch ortsgestellt	EVU	links
W 11	Elektrisch ortsgestellt	EVU	--
EODKW 12	Elektrisch ortsgestellt	EVU	--
W 13	Elektrisch ortsgestellt	EVU	--
W 14	Elektrisch ortsgestellt	EVU	--
W 15	Elektrisch ortsgestellt	EVU	--
W 16	Elektrisch ortsgestellt	EVU	links
W 17	ortsgestellt	EVU	rechts
W 18	ortsgestellt	EVU	rechts
W 19	ortsgestellt	EVU	rechts
W 20	ortsgestellt	EVU	rechts
W21	ortsgestellt	EVU	--
BKr 22	nicht stellbar	--	--

Geschwindigkeiten
Die höchstzulässige Geschwindigkeit beträgt:

5 km/h	zwischen Weiche 16 und Gleisabschluss
5 km/h	zwischen Weiche 17 und Gleisabschluss
5 km/h	ab ca. 100 m vor den Prellböcken in den Gl. 15, 16, 17, 18 und 20

Krane — In den Gleisen 15 - 18 werden Portalkrane eingesetzt.

Gleistore — Die Zufahrt zum Terminal GWW ist durch ein Gleistor abgesichert und wird mit einer Kamera überwacht. Die Zufahrt zum Anschluss Schnellecke ist mit einem Tor abgesichert, der Schlüssel liegt beim Anschließer Schnellecke.

Gleissperren: — hinter der Anschlußweiche: Gs 08W23

Bahnübergänge: — BÜ Richard-Seiffert-Straße-Nord (LZH / F-ÜS) technisch gesichert

Beim Zusammenstellen der Züge muss immer der Bereich der Kontaktschleife für die Einschaltung des BÜ Richard-Seiffert-Straße-Nord freigehalten werden, um ein Schließen des BÜ zu verhindern.

Innerbetriebliche Gleisüberfahrt Terminal — nichttechnisch gesichert, Postensicherung

Privatgleisanschlüsse: — Sona BLW Präzisionsschmiede GmbH Weichen 18 und 19
Betriebsführung durch Sona BLW Präzisionsschmiede GmbH.

2. Betriebsbeschreibung

Allgemeines

Zuständiger Weichenwärter für den Logport II ist der Fdl Logport.

Der Triebfahrzeugführer meldet sich beim özF Wanheimer Bahn. Der özF Wanheimer Bahn verständigt den Fahrdienstleiter logport. Der Fahrdienstleiter logport erteilt Zustimmung für die Einfahrt bis zum Zielgleis, und informiert die bereits im Anschluss Logport II tätigen Triebfahrzeugführer hierüber. Der özF Wanheimer Bahn gibt diese Information an den Triebfahrzeugführer weiter.

Ausfahrt aus dem Betriebsteil Logport II
Der Triebfahrzeugführer meldet sich beim Fdl Logport an (die Kontaktschleife des BÜ Richard-Seiffert-Straße-Nord darf nicht belegt sein). Der Fdl Logport verständigt den özF Wanheimer Bahn. Der özF Wanheimer Bahn erteilt Zustimmung für die Ausfahrt aus dem Anschluss am Sperrsignal 08LW22Y und teilt dies dem Fdl Logport mit.

Besonderheiten
Die Übergabestelle für Wagen der Fa. GNS und der Fa. Sona befindet sich in Gleis 11 vor der Weiche 20. Der Anschließer Sona rangiert mit einem Zwei-Wege-Fahrzeug.
Die Übergabestelle für die Firma Schnellecke befindet sich unter dem Hallendach in Gleis 20.

Anhang 2, Anlage 1

EOW Logport II

1. Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Allgemeines: Zur Befahrung der Gleise 12 - 18 sind EOW eingerichtet.
Die vorgezogene Bedienstellen (VBS) mit drei Bedienebenen befinden sich jeweils vor den zu befahrenden Weichenspitzen; ein Bedienung von der stumpfen Seite ist im Normalfall nicht erforderlich.

Ein- und Ausschalten der EOW
Die EOW werden durch Schlüsselschalter (DB 21), bzw. Schlagschalter (Ebene 1 und 2) an der VBS umgestellt. Nachdem die Achszählkreise geräumt wurden, läuft die Weiche in Vorzugslage um.

Störung der EOW: Die EOW-Anlage ist gestört, wenn das Weichensignal dunkel ist, das Weichensignal kein Ruhelicht zeigt oder die Bedienung der VBS wirkungslos bleibt

Im Störungsfall darf die Weichenhilfstaste (WHT) an der EOW bedient werden. Durch Bedienen des Schlüsselschalters (DB 21) wird die Weiche umgestellt. Die Weiche darf befahren werden, wenn das Weichensignal Ruhelicht zeigt

Abschluß: Nach Verlassen der Achszählkreise läuft die EOW wieder in Grundstellung.
Eine Störung ist dem Stellwerk Logport unverzüglich zu melden.

.

Anhang 2, Anlage 2

Bahnübergang "Richard Seiffert – Straße Nord"

1. Lage der Anlage:

Der mit Lichtzeichen und Halbschranken (LzH / F) technisch gesicherte BÜ Richard-Seiffert-Straße Nord befindet sich auf dem Gelände des Logport II ca. 100m südwestlich der Anschlußweiche 08W22.

2. Ablauf der Sicherung:

2.1 Fahrtrichtung vom Bf DU Wanheim in Richtung Logport II:

a. automatische Einschaltung über Kontakte in Höhe des Signals Bü 2
b. nach dem Schließen der Schranken zeigen die im Bremswegabstand vor dem BÜ stehenden Signale Bü 1, direkt vor dem BÜ befinden sich ÜSW
c. Ausschaltung erfolgt selbsttätig nach Räumen des BÜ

2.2 Fahrtrichtung von Logport II in Richtung Bf DU Wanheim:

a. Halt vor dem BÜ am Schild „Halt! Weiterfahrt nach Sicherung“ und Einschaltung der Sicherungsanlage über Auto-ET
b. Nach erfolgter Sicherung zeigt das vor dem BÜ stehende Signal Bü 1
c. Befahren des BÜ nach erfolgter Sicherung
d. Ausschaltung erfolgt selbsttätig nach Räumen des BÜ

3. Rangieren im Bereich der Einschaltstrecken:

Wird im Bereich der Einschaltstrecken rangiert und der BÜ befahren, ist die Sicherungsanlage über den in Höhe der Auto-ET angebrachten Rangierschalter (mit ÜL) einzuschalten und nach Beendigung der Arbeiten wieder auszuschalten.

4. Hilfsschaltungen

Der BÜ besitzt HET am BÜ in Schutzkästen.

5. Besonderheit:

Es ist nicht gestattet, dass sich bei einer eingestellten Einfahrt von der Infrastruktur der DB Netz AG auf das Logport II-Gelände Fahrzeuge im Bereich zwischen den Signalen ÜS 1a / ÜS 2b und der Gleissperre Gs 08W23 befinden.

Anhang 2, Anlage 3

Verzeichnis sonstiger Gleisanschließer

Nr.	Firma	Anschrift	Lage / Straße des Anschlusses	Anschluss-weiche
1	Sona BLW Präzionsschmiede GmbH	Friemersheimer Strasse 40 47249 Duisburg	Logport II	W 18 / 19

Logport III (DU-Hohenbudberg)

Teil A - Zusatzbestimmungen zur FV - NE

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 1 (3) **Besondere Verhältnisse**
Es gelten in den Bereichen KR-Uerdingen (DB) und Logport III (HDR) die Betriebsvorschriften der jeweiligen Bahn, somit die „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) der HDR im Bereich Hohenbudberg.

Die örtlich gekennzeichnete Bahnhofsgrenze (Wartezeichen 40X) zwischen DB Netz und HDR darf nur überfahren werden, wenn bei Einfahrten nach Logport III der Fdl Logport die Zustimmung erteilt hat.

Bei Fahrten von Logport III zur DB Netz werden die Fahrten vom Triebfahrzeugführer dem Fdl Logport fertig gemeldet und vom Fdl Logport der DB Netz angeboten. Der Fdl der DB Netz nimmt die Fahrten an, oder lehnt ab; dabei bedient er das Signal Ls46Y.

Die Übergabefahrten in bzw. aus dem Bf Krefeld-Uerdingen (DB) nach Logport III sind Rangierfahrten.

2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 11 (1) **Anwendung (Zugmeldebuch, Belegblatt, Meldebuch)**
Der Nachweis der Rangierbewegungen erfolgt digital im Gleisdispositionsprogramm ZEDAS. Darüber hinaus werden Einfahrten im Fernsprechbuch nachgewiesen.

4. Abschnitt Rangierdienst

zu § 53 (5) **Rangieren im Gefälle**
Als Gleisabschnitte mit mehr als 2,5‰ Gefälle gelten alle Gleise im Bereich Logport III

zu § 58 (2) **Festlegemittel**
Das rangierende EVU hat für eine ausreichende Anzahl von gebrauchtsfähigen Hemmschuhen zum Festlegen von Fahrzeuge zu sorgen und hält diese an geeigneter Stelle vor.

zu § 58 (3) **Festlegepflicht**
In allen stärker als 2,5 ‰ geneigten Gleisen sind abgestellte Fahrzeuge stets festzulegen.

zu § 58 (5) **Erleichterungen**
Für das Sichern abgestellter Fahrzeuge dürfen auch über einen längeren Zeitraum Hemmschuhe verwendet werden.
s. auch besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen

zu § 58 (7) **Zuständigkeit**
Für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge ist der Tf verantwortlich, der die Fahrzeuge abstellt; er darf diese Aufgabe einem Rangierbegleiter übertragen.

Teil B
Zusatzbestimmungen zum Signalbuch

leer

Teil C
Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo - NE)

leer

Teil D

Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Sicherung der BÜ bei NE-Bahnen (BÜV-NE)

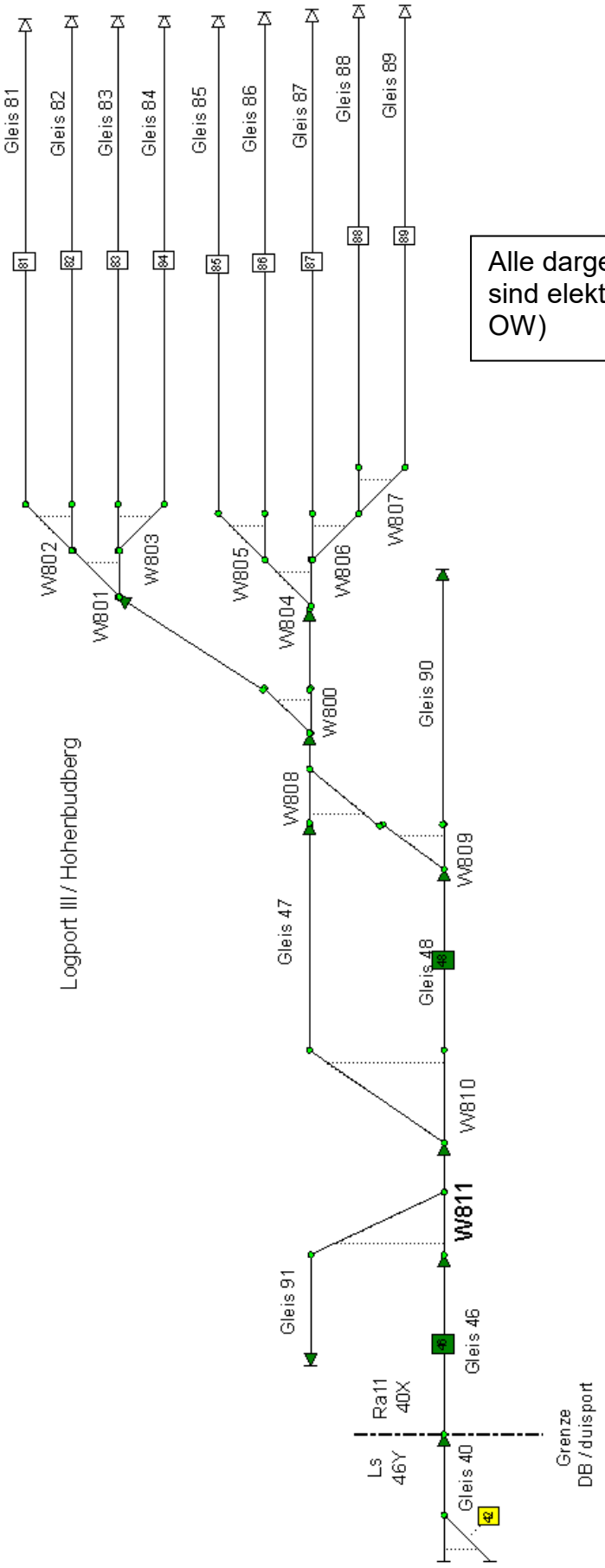
leer

Teil E

Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Straße, Eisenbahn und Binnenschiff (GGVSEB)

Leer

Anhang 1



Alle dargestellten Weichen sind elektrisch ortsgestellt (E-OW)

Anhang 2

Logport III (DU-Hohenbudberg)

Die Betriebsstelle ist unbesetzt und wird vom Fdl Logport überwacht.

1. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Die Verständigung erfolgt über Mobiltelefon. Alle Gespräche werden aufgezeichnet; der Speicher des Rekorders wird bei Erreichen der Kapazität automatisch überschrieben. Zugfahrten können auf der Infrastruktur des EIU duisport weder enden noch beginnen.
Die **Übergabefahrten** in bzw. aus dem Bf Krefeld Uerdingen (DB) nach Logport III (HDR) sind **Rangierfahrten**.

Anlagengrenze DB: Die öffentliche Eisenbahn–Infrastruktur der Hafen Duisburg Rheinhausen GmbH ist im Bahnhof Krefeld-Uerdingen über die Weiche 42 an die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur der DB Netz AG angeschlossen; Anlagengrenze ist in Höhe Ra 11 (W 40X) bzw. Ls 46Y.

Anlagengrenze NE: Signal Sh 2 bzw. Prellbock am jeweiligen Gleisende im Terminal

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Oberleitung	maßgebl. Neigung	Bezugspunkte der Länge (AZ = Achszähler)
40	Betriebsgleis DB				
46	Betriebsgleis	10 m	nein	1 : 400	Anschlußgrenze bis AZ
47	Betriebsgleis	498 m	nein	1 : 400	AZ bis AZ
48	Betriebsgleis	468 m	nein	1 : 400	AZ bis AZ
81	Terminalgleis	700 m	nein	1 : ∞	
82	Terminalgleis	700 m	nein	1 : ∞	
83	Terminalgleis	720 m	nein	1 : ∞	
84	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
85	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
86	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
87	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
88	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
89	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
90	Betriebsgleis	203 m	nein	1 : 403	Signal Sh 0 bis AZ
91	Betriebsgleis	172 m	nein	1 : 400	Signal Sh 0 bis AZ

Nutzlänge unter Kran in den Gleisen 84 bis 89: 720 m

Weichen:

Nummer	Lage	Bedienung	Bedienung durch
W 42	Bf. Krefeld – Uerdingen	ferngestellt	özF Krefeld Ost
W 800	Terminal	EOW	EVU
W 801	Terminal	EOW	EVU
W 802	Terminal	EOW	EVU
W 803	Terminal	EOW	EVU
W 804	Terminal	EOW	EVU
W 805	Terminal	EOW	EVU
W 806	Terminal	EOW	EVU
W 807	Terminal	EOW	EVU
W 808	Gl. 47/48	EOW	EVU
W 809	Gl. 48/90	EOW	EVU
W 810	Gl. 47/48	EOW	EVU
W 811	Gl. 46/91	EOW	EVU

Signale:

Bezeichnung	Funktion	Bedienung durch
Ls 46Y	Sperrsignal	özF Krefeld Ost
W 40 X	Wartezeichen	

Geschwindigkeit:

Die höchstzulässige Geschwindigkeit beträgt 25 km/h. Abweichungen hiervon sind durch Lf-Signale entsprechend signalisiert.

Besonderheiten:

In Gleis 46 und 47 dürfen keine Wagen abgestellt werden.

2. Betriebsbeschreibung

Einfahrt in den Betriebsteil Hohenbudberg
Zur Disposition stimmen beide Infrastrukturen fernmündlich den Zulauf für Hohenbudberg im Vorfeld ab.

Ausfahrt vom Betriebsteil Hohenbudberg
Zur Disposition des Rangierverkehrs zwischen beiden Infrastrukturen müssen die Bedienungen fernmündlich angeboten und angenommen werden.

Besonderheiten
s. Anhang 2, Anlage 1

Anhang 2, Anlage 1

Terminal Logport III

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anlagengrenze NE:	Die Gleisanlagen sind über die Weiche 800 am Gleis 47 und Gleis 48 angeschlossen. Die Gleise 81 bis 89 schließen mit einem Prellbock ab.	
Gleise:	Gleis 81 - 83 Gleis 84 - 89	Rangiergleise Krangleise
Weichen:	W 800 - 811	elektr. ortsgestellt
Gleissperren:	- keine –.	
Tore:	Die Zufahrt zum Terminal ist westlich vor der Weiche 800 mit einem Gleistor gesichert.	
Kran:	Gleis 81 - 83 Gleis 84 - 89	Reach Stacker 1 Portalkran + Reach Stacker
Wagenübergabe:	Die Übergabestelle befindet sich in der Mitte des jeweiligen Gleises und ist nicht besonders gekennzeichnet. Änderungen sind möglich!	
Geschwindigkeit:	Die höchstzulässige Geschwindigkeit beträgt 25 km/h. Abweichungen hiervon sind durch Lf-Signale entsprechend signalisiert. Zusätzlich beträgt die höchstzulässige Geschwindigkeit bei der Ausfahrt aus den Gleisen 81 bis 89 10 km/h. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis die Spitze der Rangierfahrt die Mitte des innerbetrieblichen Bahnübergangs erreicht hat.	
Bahnübergänge:	Gleisüberfahrt im Terminal, Sicherung durch Posten (gem. Anlage 13 (17) FV-NE).	
Besonderheiten:	- keine -	

Betriebliche Bestimmungen

Alle Rangierfahrten im Betriebsteil Logport III sind mit der Dispo des Terminals abzustimmen. Über die Lage der elektrisch ortsgestellten Weichen erfolgt keine Verständigung zwischen dem Fdl Logport und dem Triebfahrzeugführer. Vor Ort tätiges Rangierpersonal hat bei unterbrochenen Dienstzeiten den Fdl Logport über Dienstbeginn und –ende zu verständigen.

Einfahrt in den Betriebsteil Hohenbudberg

Der Triebfahrzeugführer (Tf) meldet sich am Wartezeichen 40X fernmündlich beim Fdl Logport. Der Fdl Logport erteilt die Zustimmung für die Einfahrt in den Betriebsteil Logport III.
Zur besseren Betriebsabwicklung ist dem Triebfahrzeugführer gestattet, seine Anfrage zur Einfahrt in den Betriebsteil Logport III bereits vor Abfahrt im Bf. Uerdingen zu stellen. Der Fdl Logport darf bereits hier die Zustimmung zur Einfahrt in den Betriebsteil Logport III mit Vorbeifahrt am Wartezeichen 40X erteilen.
Befinden sich bereits weitere Rangierfahrten im Anschluss Logport III, ist die einfahrende Rangierfahrt hierüber vom Fdl Logport zu informieren und ggf. erforderliche Kontaktmöglichkeiten (Telefonnummer) für Rangiervereinbarungen sind mitzuteilen.

Ausfahrt vom Betriebsteil Hohenbudberg

Der Triebfahrzeugführer meldet sich fernmündlich beim Fahrdienstleiter Logport fertig. Der Fdl Logport erteilt die Zustimmung zur Rangierfahrt bis zum Ls 46Y. Am Ls 46Y meldet sich der Triebfahrzeugführer beim özF Krefeld Ost über Zugfunk. Die Zustimmung zur Rangierfahrt in den Bahnhof KR-Uerdingen erfolgt durch Bedienung Ls46Y (07L46Y) durch den özF Krefeld Ost.

Hinweis auf die öRil-DB:

„*Grundsätzliche Regelungen, um die Gleisbelegungen in Krefeld Uerdingen:*

• *Übergaben für die Anschlüsse sollen mit Diesel-Lok bespannt sein. Rangieren mit Fernsteuerung ist aufgrund der langen Wege zu zeitaufwändig, es ist ein zweiter Rangierer erforderlich.*

• *Die Wagentechnische Untersuchung und auch die Bremsprobe müssen im Anschluss durchgeführt werden, sodass im Bahnhof nur die vereinfachte Bremsprobe erforderlich ist.*

• *Züge sind zeitnah bereit zu stellen bzw. den Anschlüssen zuzuführen. Abstellungen sind nur in Absprache mit dem Fahrdienstleiter Krefeld Ost möglich, wenn die Betriebslage es zulässt.*

• *Zugloks müssen zeitnah zur Abfahrt des Zuges im Bahnhof bereit stehen.*

• *Ist der Bahnhof Krefeld-Uerdingen aufgrund der aktuellen Gleisbelegung nicht mehr aufnahmefähig, verständigt der özF Krefeld Ost den ZD 4 (Netzdisposition, BZ Duisburg), sollte dieser nicht erreichbar sein, den BD 3 (Regelverfahren gemäß Ril 420).*

• *Bei Verkehren in den KV-Terminal geht die E-Lok grundsätzlich mit in den Anschluss. Sollte die Betriebslage es zulassen (im Ermessen des Fdl), kann das Absetzen auch vorher im Bahnhof erfolgen.*

• *Bevor Züge für den KV-Terminal einfahren muss eine Rangierlok in Gleis 26 bereitstehen, um den Zug sofort in den Anschluss drücken zu können. Ein Umfahren der Rangierlok im Anschluss ist nicht möglich.*

• *Bei allen aus dem KV-Terminal kommenden Zügen, die eine längere Gesamtzuglänge als 628 m haben und in Richtung Rheinhausen ausfahren, muss die Zuglok sich bereits am Zug in Richtung Norden befinden. Ein Beistellen der Lok im Bahnhof, ist, bei gleichzeitiger Besetzung (durch Züge) des zweiten Einfahrgleises (also 07G107) nicht möglich. Ausgenommen von dieser Regelung ist der Fall, dass es sich in 07G107 um die Zuglok für den Ausgangszug in 07G106.“*

Besonderheiten
Der Fdl Logport hat den Dispo Terminal vor Ein- und Ausfahrten in bzw. aus den Gleisen 81 bis 89 fernmündlich zu verständigen.

Einfahrt in die Ladebereiche:
In allen Gleisen finden Ladetätigkeiten statt; Rangieren mit äußerster Vorsicht.

Telefon Stellwerk Logport	+49 (0) 2065 – 903-867 +49 (0) 170 – 9240-150
Telefon özF Krefeld Ost	+49 (0) 203 – 3017-3943 +49 (0) 203 – 3466 - 759
Disposition Terminal	+49 (0) 2065 – 705 – 980-1 +49 (0) 2065 – 705 – 980-2 +49 (0) 2065 – 705 – 980-3

Anhang 2, Anlage 2

EOW Logport III (DU Hohenbudberg) und Terminal Logport III

Allgemeines
Die EOW des Logport III bzw. des Terminals Logport III sind in zwei eigenständige EOW-Anlagen aufgeteilt:

Die Anlage 1 umfasst die EOW 810 und 811

Die Anlage 2 umfasst die EOW 800 bis 809

Die Weichenlagemelder zeigen in Grundstellung weißes Licht. Solange die jeweiligen Achszählkreise belegt sind, zeigen der / die jeweiligen Lagemelder hingegen blaues Licht.

Beschreibung der Anlage 1

Allgemeines	Die Weichen 810 und 811 sind mit EOW-Technik ausgestattet. Die Bedienung erfolgt über vorgezogene Bedienstellen (VBS), welche sich ca. 70m vor der jeweils spitz zu befahrenen Weiche befinden. Eine Bedienung der jeweils davorliegenden, stumpf zu befahrenen Weiche ist im Normalfall nicht erforderlich.
Störung der EOW	Die EOW-Anlage ist gestört, wenn das Weichensignal dunkel ist, kein Ruhelicht zeigt oder die Bedienung der VBS wirkungslos bleibt Im Störungsfall darf die Weichenhilfstaste (WHT) am Lagemelder der EOW bedient werden. Durch Bedienen des Schlüsselschalters (DB 21) wird die Weiche umgestellt. Die Weiche darf befahren werden, wenn das Weichensignal Ruhelicht zeigt. Sofern die Achszählkreise vollständig geräumt wurden, die Weichen aber trotzdem nicht in die Vorzugslagen (s. „Abschluß“) umlaufen bzw. eine erneute Bedienung der VBS für eine weitere Fahrt keine entsprechende Funktion auslöst, darf die Achszählung mittels der am Schaltschrank angebrachten Achszählgrundstellungstaste (AzGrt – Schlüssel DB 21) in Grundstellung gebracht werden. **Eine Störung ist dem Stellwerk Logport unverzüglich zu melden!**
Abschluß	Nachdem die Achszählkreise mit allen Achsen verlassen wurden, laufen die EOW wieder in Vorzugslage. Dies bedeutet, dass die EOW 810 in Linkslage und die EOW 811 in Rechtslage umläuft.

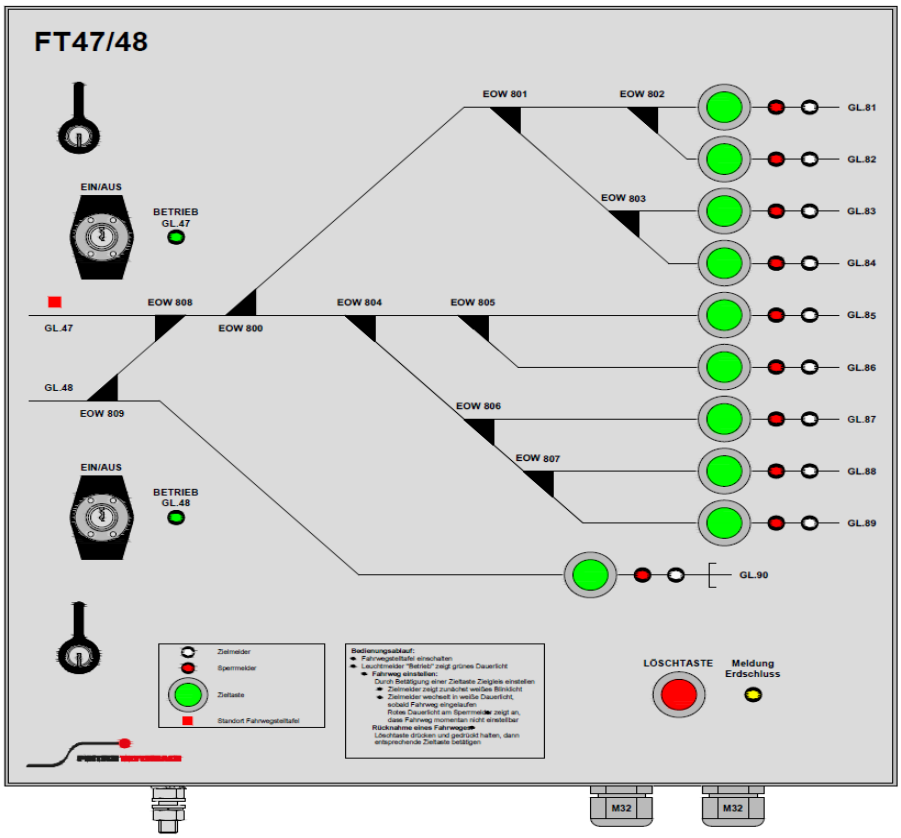
Beschreibung der Anlage 2

Allgemeines	Die Weichen 800 bis 809 sind mit EOW-Technik ausgestattet. Die Bedienung erfolgt für die Fahrtrichtung aus Gleis 47 oder 48 in die Gleise 81 bis 90 über eine Fahrwegstelltafel. Diese befindet sich feldseitig (nördlich) des Gleises 47 ca. 50m hinter der EOW 808. Für die entgegengesetzte Fahrtrichtung ist die dann spitz zu befahrene EOW 808 durch vorgezogene Bedienstellen, welche sich in Höhe Weichenende EOW 800 befinden, zu stellen. Eine Bedienung von den stumpfen Seiten ist im Normalfall nicht erforderlich.

Betriebsverfahren

Bei Einfahrten in das Terminal ist grundsätzlich an der Fahrwegstelltafel zu halten und der Fahrweg einzustellen. Sollte sich der Fahrweg nicht einstellen lassen, ist wie im Punkt „Störung der EOW“ zu verfahren.

Aufbau der Fahrwegstelltafel



Ein- und Ausschalten der EOW

Die Fahrwegstelltafel (FST) wird über Schlüsselschalter DB 21 an der Tafel eingeschaltet. Hierbei ist zu beachten, dass zwei Schalter vorhanden sind, je einer für den Startpunkt „Gleis 47“ und „Gleis 48“. Es ist also immer der Schalter zu bedienen, der das jeweilige Startgleis betrifft.

Die weitere Bedienung der FST erfolgt in diesen Schritten:

- Nach erfolgreicher Einschaltung der FST zeigt der Leuchtmelder „Betrieb“ neben dem Schlüsselschalter grünes Dauerlicht
- Zielgleis durch Bedienen der zugehörigen Zieltaste einstellen
- Der Zielmelder zeigt nun zunächst ein weißes Blinklicht, nach Einlaufen des Fahrwegs dann weißes Dauerlicht.
- Rotes Dauerlicht am Sperrmelder bedeutet, dass der gewünschte Fahrweg z. Zt. nicht einstellbar ist.

Rücknahme einer Fahrwegeinstellung:

- Die Löschtaste drücken und gedrückt halten, dann die entsprechende Zieltaste bedienen.

Störung der EOW

Die EOW-Anlage ist gestört, wenn das Weichensignal dunkel ist, kein Ruhelicht zeigt oder die Bedienung der FST oder VBS wirkungslos bleibt

Im Störungsfall darf die Weichenhilfstaste (WHT) am Lagemelder der EOW bedient werden. Durch Bedienen des Schlüsselschalters (DB 21) wird die Weiche umgestellt. Die Weiche darf befahren werden, wenn das Weichensignal Ruhelicht zeigt

Sofern die Achszählkreise vollständig geräumt wurden, die Weichen aber trotzdem nicht in die Vorzugslagen (s. „Abschluß“) umlaufen bzw. eine erneute

Bedienung der VBS oder der Stelltafel für eine weitere Fahrt keine entsprechende Funktion auslöst, darf die Achszählung mittels der jeweils zugehörigen, am Schalthaus angebrachten Achszählgrundstellungstaste (AzGrt – Schlüssel DB 21) in Grundstellung gebracht werden.

Eine Störung ist dem Stellwerk Logport unverzüglich zu melden!

Abschluß

Nach Verlassen der Achszählkreise laufen die EOW 808 und 809 wieder in Vorzugslage um, dies bedeutet, dass diese beiden EOW in Rechtslage umlaufen.
Die anderen EOW besitzen keine Vorzugslage.