

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

für die Hafенbahn  
des Schwedter Hafens

## **Vorbemerkung**

Die Infrastruktur des Schwedter Hafens ist als Anschlussbahn konzessioniert.

Die Bedienungsanweisung gilt für alle Unternehmen, welche auf der des Schwedter Hafens Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Diese Unternehmen werden in dieser Anweisung als Eisenbahnverkehrsunternehmen bezeichnet.

## **Inhaltsverzeichnis**

- I. Beschreibung des Gleisanschlusses
- II. Bedienungsvorgänge in der Hafenbahn
- III. Notfallmanagement

Anlagen:

- 1) Lageplan gesamte Gleisanlage
- 2) Lageplan Hafenbahnhof und Kaigleise mit Weichen- und Gleisbezeichnungen
- 3) Telefonliste
- 4) Zur Anwendung kommende Signale
- 5) BÜV NE
- 6) Bedienungsanweisung für das Gleistor „Zuführstrecke UPM – Hafenbahnhof“

## **Verteiler**

je 1 x Anschlussbahnleiter Hafenbahn  
LEIPA Georg Leinfelder GmbH, Anschlussbahnleiter  
ggf. Mitbenutzer  
bedienende Verkehrsunternehmen  
LEA Land Brandenburg

weitere Verteilung innerhalb der Unternehmen nach Bedarf

## I. Beschreibung des Gleisanschlusses

1. Die Schieneninfrastruktur des Schwedter Hafens beginnt auf dem Werksgelände der Leipa Logistik GmbH am Weichenende der Weiche 311 in abzweigender Stellung.
2. Gleisanlagen und ihre Nutzung

Gleisbez.	Nutzlänge in m	Zweckbestimmung	Besonderheiten	Form der Hemmschuhe
Zuführgleis	1920	Zuführgleis	Max. 4,5 ‰ Gefälle und Max. 3,0 ‰ Steigung in Richtung Hafenbahnhof	Libo 2 für S 49
1	349	Rangiergleis		Libo 2 für S 49
2	318	Rangiergleis		Libo 2 für S 49
3	271	Rangiergleis		Libo 2 für S 49
4	248	Einfahrgleis		Libo 2 für S 49
5	343	Ausfahrgleis		Libo 2 für S 49
6	625	Abstellgleis		Libo 2 für S 49
7	618	Umfahrgleis		Libo 2 für S 49
8	23	Ausziehggleis		Libo 2 für S 49
9	184	Verbindungsgleis	Max. Steigung 3,5 ‰ in Richtung Hafenbahnhof	Libo 2 für S 49
10	111	Verbindungsgleis	Steigung 3,5 ‰ in Richtung Hafenbahnhof	Libo 2 für S 49
11	111	Verbindungsgleis	Steigung 3,5 ‰ in Richtung Hafenbahnhof	Libo 2 für S 49
12	475	Ladegleis	Max. Steigung 3,5 ‰ in Richtung Hafenbahnhof ab BÜ	Libo 1 für Rillenschienen
13	475	Ladegleis	Max. Steigung 3,5 ‰ in Richtung Hafenbahnhof ab BÜ	Libo 1 für Rillenschienen
14	466	Ladegleis	Max. Steigung 3,5 ‰ in Richtung Hafenbahnhof ab BÜ	Libo 1 für Rillenschienen
15	466	Ladegleis	Max. Steigung 3,5 ‰ in Richtung Hafenbahnhof ab BÜ	Libo 1 für Rillenschienen

### 3. Bahnübergänge

Gleis Nr.	Bezeichnung Straße / Weg	Kennzeichnung (Zeichen 201 oder Zeichen 101)	Sicherung (technisch / nichttechnisch)	Besonderheiten (z.B. Geschwindigkeit, vorgeschriebene Postensicherung)
Zuführgleis	Werkstraße UPM	Zeichen 201, Andreaskreuz	Sicherung durch Übersicht auf Bahnstrecke	
Zuführgleis	Waldweg zwischen UPM und Welsebrücke	Zeichen 201, Andreaskreuz	Sicherung durch Übersicht auf Bahnstrecke	
Zuführgleis	Hafenstraße (Zufahrt zum Hafen)	Zeichen 201, Andreaskreuz	Sicherung durch Übersicht auf Bahnstrecke	Akustisches Signal durch Triebfahrzeug
12/13	Hafengebiet	Zeichen 201 i.V.m. Zusatzzeichen 1008-33 „Hafengebiet Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ im Bereich der Hafenzufahrt		5 km/h
14/15	Hafengebiet	Zeichen 201 i.V.m. Zusatzzeichen 1008-33 „Hafengebiet Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ im Bereich der Hafenzufahrt		5 km/h

### 4. Signale und Hemmschuhe

An der Verbindungsstrecke zwischen UPM und Hafen stehen in jeder Richtung vor dem Bahnübergang Hafenstraße jeweils eine Pfeiftafel.

Die Profilverfreiheit bei zusammenlaufenden Schienen ist bei allen Weichen durch das Signal So 12 gekennzeichnet.

Die Prellböcke sind zusätzlich mit dem Signal Sh 0, die Tore sind im geschlossenen Zustand zusätzlich mit dem Signal Sh 2 gekennzeichnet.

In Angleichung an die Schieneninfrastrukturvorschriften von UPM und Leipa werden bei den Stellgewichten der Weichen die Farben gelb-schwarz für Weichen mit Grundstellungszwang und weiß-schwarz für Weichen ohne Grundstellungszwang verwendet.

Die einzige Weiche mit Grundstellungszwang ist die Weiche 311 der UPM in abzweigender Stellung zum Hafen. Auf der Infrastruktur des Hafens selbst gibt es keine Weichen mit Grundstellungszwang.

In Höhe der Weiche 2 und der Weiche 5 befindet sich je eine abschließbare Hemmschuhbank mit Hemmschuhen Bauart Libo 2 für das Festlegen von Wagen im Hafенbahnhof, am Anfang Nordkai eine abschließbare Hemmschuhbank Bauart Libo 1 für das Festlegen von Wagen auf den Kaigleisen. Der Schlüssel wird bei Bedarf dem bedienenden EVU gegen Quittung ausgehändigt. Das EVU hat dafür Sorge zu tragen, dass die Hemmschuhe unmittelbar nach Gebrauch wieder auf die Hemmschuhbänke, aus denen die Hemmschuhe entnommen wurden, zurückgelegt und dort angeschlossen werden.

#### **5. Telekommunikationsanlagen/Rangierfunk**

Zur Kommunikation der Rangiereinheiten untereinander und zur Betriebsleitung der Hafенbahn wird das öffentliche Telefonnetz unter Einsatz von mobilen Geräten genutzt.

#### **6. Beleuchtungsanlagen**

Die Gleisanlagen des Hafens im Hafенbahnhof, auf den Kaigleisen und auf dem Gelände der Leipa Logistik GmbH sind beleuchtet. Das Ein- und Ausschalten der Beleuchtung erfolgt durch die Leitwarte der Stadtwerke auf telefonische Veranlassung durch die jeweilige Rangierabteilung.

#### **7. Sonstige bauliche Anlagen**

Auf der Zuführungsstrecke zwischen Leipa und dem Hafен befindet sich unmittelbar vor dem Hafengelände eine Brücke über die Welse. Die Brücke ist ohne Einschränkungen befahrbar.

Gleistore befinden sich auf dem Zuführungsgleis an der Grundstücksgrenze UPM sowie auf den Gleisen 12/13 und 14/15 jeweils zu Beginn des Kaigeländes.

Das Tor auf dem Zuführungsgleis wird vom Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient, die Tore auf den Gleisen 12/13 und 14/15 werden durch den Hafен bedient.

Die Ladegleise 12, 13, 14 und 15 sind als Rillenschienen ausgeführt und in eine für Reachstacker befahrbare Betondecke integriert. Die Betondecke wird auch von Straßenfahrzeugen und Umschlaggeräten genutzt.

#### **8. Für die Anschlussbahn geltende gesetzliche und sonstige Bestimmungen**

- Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen - Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA) - vom 13. Mai 1982
- Eisenbahnsignalordnung vom 7.10.1959 in der jeweils gültigen Fassung
- Anweisung zur Instandhaltung der Sicherungsanlagen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) im Land Brandenburg (An Inst S NE BB)
- Anweisung zur Verfahrensweise bei gefährlichen Ereignissen beim Betrieb der Bahnen, die der Aufsicht der LEA Land Brandenburg unterstehen (Anweisung Ereignisse)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE) des VDV
- Signalbuch DV 301

## **II. Bedienungsvorgänge in der Anschlussbahn**

### **1. Anmeldung**

Vor Einfahrt in die Anschlussbahn des Hafens hat sich die Rangierabteilung anzumelden.

Die Anmeldung erfolgt durch telefonische Kontaktaufnahme zum Anschlussbahnleiter der Hafenbahn oder dessen Stellvertreter.

Außerhalb der Bürozeiten ist eine Einfahrt ohne Anmeldung zulässig, wenn der Hafen dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Einfahrt schriftlich gestattet hat. Die Auflagen des Gestattungsschreibens sind zu beachten.

### **2. Kommunikation**

Die auf dem Gelände des Schwedter Hafens befindlichen Rangiereinheiten haben sich untereinander so zu verständigen, dass ein sicheres Rangieren möglich ist.

Vor Befahren der Infrastruktur des Schwedter Hafens hat jede Rangiereinheit zu erfragen, welche weiteren Rangiereinheiten sich auf dem Werksgelände befinden und die jeweilige Telefonnummer zu erfragen. Die vorgesehene Rangierbewegung ist mit den anderen Rangiereinheiten abzustimmen und die eigene Telefonnummer diesen mitzuteilen.

Alternativ ist auch eine Koordination der Rangierbewegungen über Rangierfunk möglich, wenn die betreffenden Rangiereinheiten mit Rangierfunk ausgerüstet sind.

Ist eine Rangiereinheit nicht erreichbar, so darf die Schieneninfrastruktur nur in Schrittgeschwindigkeit befahren werden, bis die vorgesehenen Rangierfahrten mit allen auf dem Gelände befindlichen Rangiereinheiten abgestimmt wurden.

### **3. Besetzung der Rangiereinheiten**

Jede Rangiereinheit ist mit einem Triebfahrzeugführer und Rangierleiter zu besetzen. Bei gezogenen Rangierabteilungen in Richtung Hafenbahnhof oder in Richtung Leipa WÜST ist die Besetzung mit einem Lokrangierführer zulässig.

### **4. Wagenübergabe**

Die Wagen werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Be- und Entladung bereitgestellt.

Die Einfahrt aus Richtung Werksgelände Leipa soll über Gleis 4, 1 und 8 erfolgen, die Ausfahrt über die Gleise 3 und 5.

Ankommende Rangiereinheiten, welche länger als 408 Meter sind, sind vor Weiche 2 zu teilen. Die vor der Weiche zurückgelassene Wagengruppe ist unverzüglich nach Abstellung der ersten Wagengruppe zu dem vorgesehenen Be- /Entladegleis oder Abstellgleis zu befördern.

Das Gleis 7 dient als Lokumfahrgleis.

Die Rangierfahrten zwischen der Leipa und dem Hafenbahnhof sollen als gezogene Rangierfahrt erfolgen.

## 5. Verantwortlichkeiten für die Bedienung der Infrastruktureinrichtungen

Das Tor auf dem Zuführgleis wird durch das bedienende EVU mittels Funkfernsteuerung bedient. Das bedienende EVU hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass das Tor nach Passieren der Rangiereinheit wieder geschlossen wird. Störungen des Gleistors sind unverzüglich der Betriebsleitung der Hafensbahn zu melden.

Die Tore auf den Gleisen 12/13 und 14/15 werden durch den Hafen geöffnet und geschlossen.

Alle Weichen sind mechanische ortsgestellte Weichen und werden durch das bedienende Rangierpersonal gestellt.

## 6. Rangiergeschwindigkeit

Auf der gesamten Schieneninfrastruktur des Schwedter Hafens ist unter Beobachtung des Fahrweges auf Sicht zu fahren.

Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf dem Zuführungsgleis zwischen der Leipa und dem Hafensbahnhof sowie im Hafensbahnhof 25 km/h und ab der Weiche 13 in Richtung Kaigelände 5 km/h.

## 7. Sichern abgestellter Wagen

Abgestellte Wagen sind durch mindestens eine angezogene Handbremse pro abgestellte und gekuppelte Wagengruppe, ersatzweise durch Radvorleger oder Hemmschuh, zu sichern.

Es ist erlaubt, eine Wagengruppe für maximal eine Stunde mittels Druckluft ohne die oben genannte Sicherung zu sichern, wenn ein Funktionieren der Druckluftbremse für diesen Zeitraum sichergestellt ist.

Es ist beim Festlegen von Wagen mit der Druckluftbremse nach der Anweisung Nr. 30 Abs. 11 der BOA zu verfahren.

## 8. Rangierseite

Rangierseite ist auf dem Zuführgleis bis zur Welsebrücke die rechte Seite in Richtung Hafensbahnhof, auf dem Zuführgleis ab der Welsebrücke und im Hafensbahnhof die linke Seite in Richtung Prellbock Gleis 8 und bei Bedienung der Kaigleise ab Weiche 5 die linke Seite in Richtung Kaiende.

Der Rangierleiter darf eine andere Rangierseite festlegen, wenn eine ständige Sprechfunkverbindung zwischen Rangierleiter und Triebfahrzeugführer gewährleistet ist.

## III. Notfallmanagement

Das Notfallmanagement nimmt wahr:

Notfallmeldestelle: Leitwarte der Stadtwerke Schwedt, Tel.: 03332 449 160

Notfallmanager ist der diensthabende Notfallmanager in der Leitwarte der Stadtwerke Schwedt GmbH.

Die Unfalluntersuchung wird durch den Anschlussbahnleiter der Hafensbahn wahrgenommen.

Diese Bedienungsanweisung tritt ab 01.01.2023 in Kraft.

Aufgestellt:

Schwedt/Oder, 01.01.2023

Technische Werke Schwedt GmbH

-----

Anschlussbahnleiter

Gesehen:  
LEA Land Brandenburg

-----

Berlin,