

 ArcelorMittal ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 1 von 34

	erstellt	geprüft	Q-Vermerk	freigegeben
Signum				
Datum				
Name	Völzke	Niedermeyer	Nemack	Nemack
Funktionsbezeichnung	FVÖB	EBL	GF	GF

Sammlung betrieblicher Vorschriften

*Rangierbahnhof Ziltendorf

(SbV *Rbf. Ziltendorf)

für den Betriebsdienst auf dem *Rangierbahnhof Ziltendorf der

ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH

 <p data-bbox="201 264 432 302">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="201 349 488 439">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH</p>	<p data-bbox="533 172 1118 432">Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 2 von 34

1.	Aufgabe	5
2.	Geltungsbereich	5
3.	Begriffe	5
3.1.	*Rangierbahnhof Ziltendorf	5
3.2.	Verzeichnis der Abkürzungen	6
3.3.	Rangieren	8
3.4.	Rangierfahrten	8
3.5.	Züge	8
4.	Verantwortlichkeiten	8
5.	Unterlagen / Geräte	8
6.	Durchführung des Eisenbahnbetriebes	8
6.1.	Allgemeines zur Infrastruktur	8
6.2.	Gleisinfrastrukturgrenzen und Geltungsbereich der Vorschriftenwerke	9
6.2.1.	Gleisinfrastrukturgrenzen	9
6.2.2.	Geltungsbereiche der Vorschriftenwerke	9
6.3.	Beschreibung der Anlagen	11
6.3.1.	Gleisnummern / Gleislängen / Neigungsverhältnisse	11
6.3.2.	*Fahrleitungsanlagen	11
6.3.2.1.	Allgemeines	11
6.3.2.2.	*Abschalten der Fahrleitung	11
6.3.2.3.	Anweisung ZOLL-Schaltung	11
6.3.3.	Achslasten	12
6.3.4.	Lichttraumungrenzung / Fahrzeugumgrenzung	12
6.3.5.	Bahnübergänge	13
6.3.6.	Rangiererwege	13
6.3.7.	Gleisabschlüsse	13
6.3.8.	Gleisbeleuchtung	13
6.3.9.	Weichen und Gleissperren	13
6.3.9.1.	Weichen	13
6.3.9.2.	Gleissperren	14
6.4.	*Dienstwege zum und vom Einsatzort	14
6.5.	Telekommunikationsanlagen	19
6.6.	Eisenbahnfahrzeuge	19
6.7.	Geschwindigkeiten	19
6.7.1.	Geschwindigkeiten Zugfahrtdienst	19
6.7.2.	Geschwindigkeiten beim Rangieren	20
6.8.	Fahrdienst auf den Betriebsstellen	20
6.8.1.	Bestimmungen für den Betrieb auf zweigleisigen Strecken mit Streckenblock	20
6.8.1.1.	Bedienung der Haupt- und Vorsignale (zu FV-NE § 16)	20

 <p>ArcelorMittal</p> <p>ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 3 von 34

6.8.1.2.	Zugmeldeverfahren	20
6.8.1.3.	Fahrten auf dem Gegengleis	20
6.8.1.4.	Besonderheiten im Zugbetrieb zwischen dem Bahnhof Ziltendorf und dem *Rbf	22
6.8.2.	Rückmeldung	22
6.8.3.	Fahrwegprüfung	22
6.8.4.	Schriftliche Befehle	22
6.8.5.	Gleisperrungen	22
6.8.6.	Verzeichnis der Zugschlussstellen	23
6.9.	Zugfahrtdienst	23
6.9.1.	Bremsberechnung	23
6.9.2.	Nachschieben von Zügen	23
6.9.3.	Durchführen von Zugfahrten mit außergewöhnlichen Sendungen	23
6.9.4.	*Festlegen stillstehender Fahrzeuge	24
6.9.4.1.	*Ausfahrgruppe	24
6.9.4.2.	*Einfahrgruppe	25
6.10.	Rangierdienst	26
6.10.1.	Allgemeines	26
6.10.2.	Gleisperrungen	26
6.10.3.	*Festlegen stillstehender Fahrzeuge	27
6.10.3.1.	Ausfahrgruppe	27
6.10.3.2.	Einfahrgruppe	27
6.10.3.3.	Ordnungsgruppe / Abstellgleise / Sonstiges	27
6.10.4.	Bremsbesetzung beim Rangieren	28
6.10.5.	Geschobene Rangierfahrten	28
6.10.6.	Bestimmungen im Ablaufbetrieb	28
6.10.6.1.	Vorbereitung zum Ablauf	28
6.10.6.2.	Bedienung rangiertechnischer Einrichtungen	29
6.10.6.3.	Ablaufstärke	29
6.10.6.4.	Einsatz Spitzensicherungshemmschuhe	30
6.10.6.5.	Befahren der Gleisbremsen und der Ablaufbergwaage	30
6.10.6.6.	Freidrücken / Zusammendrücken von Wagen	30
6.10.7.	Verbot gefährdender Rangierfahrten	30
6.10.8.	Abstoßverbote / Ablaufverbote	30
6.10.9.	Erkennbarkeit von Schienenfahrzeugen	31
6.10.10.	Regelung zur Bedienung der Sandstreueinrichtung beim Rangieren	31
6.10.10.1.	Sanden bei Geschwindigkeiten kleiner 25 km/h	31
6.10.10.2.	Sanden im Notfall	31
6.10.10.3.	Meldung an den Fahrdienstleiter Z 1	31
6.10.10.4.	Vermeidung von nicht beabsichtigtem und unbemerktem Sanden	32
6.11.	Abweichende Bestimmungen zur FV-NE	32

 <p>ArcelorMittal</p> <p>ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 4 von 34

6.12.	Signalisierung von Langsamfahrstellen	32
6.13.	*Gefährliche Güter	32
6.14.	*Gleiswaagen	33
6.14.1.	*Statische Gleiswaage	33
6.14.2.	*Dynamische Gleiswaage	33
7.	Notfallmanagement	33

Anlagen

Anlage 1	Lageplan Werkbahnhof Ziltendorf
Anlage 2	Übersicht der Gleise (Neigungsverhältnisse, Gleislängen)
Anlage 3	Übersicht der Weichen
Anlage 4	Zugmeldebuch
Anlage 5	Vordruck Befehl FV DB AG 408.2411V01
Anlage 6	Unfallmeldetafel I, II, III

 <p data-bbox="202 264 432 300">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="202 349 488 439">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p data-bbox="533 172 1118 430">Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
<p data-bbox="264 533 427 564">Revision 5</p>	<p data-bbox="667 533 983 564">Ausgabe: 01.11.2024</p>	<p data-bbox="1190 533 1410 564">Seite 5 von 34</p>

1. Aufgabe

*Die Gleisinfrastuktur des Rangierbahnhofs Ziltendorf ist eine öffentliche Serviceeinrichtung der AMEHT. Diese Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) beinhaltet Richtlinien für die Durchführung des Eisenbahnbetriebsdienstes auf dem Rangierbahnhof Ziltendorf.

2. Geltungsbereich

*Die SbV gilt für alle EVU und Mitarbeiter der AMEHT, die zum Befahren der Gleisinfrastuktur des Rangierbahnhofs Ziltendorf zugelassen sind. Die Lrf der AMEHT verfügen über einen Führerschein gemäß VDV-Schrift 753. Die SbV wird mit Wirkung vom 01.11.2024 in Kraft gesetzt, gleichzeitig tritt die SbV vom 01.11.2022 außer Kraft.

3. Begriffe

3.1. *Rangierbahnhof Ziltendorf

*Der Rangierbahnhof Ziltendorf ist eine öffentliche Gleisinfrastuktur. Neben der Durchführung von klassischen Zugbildungsaufgaben, dient er u.a. als Übergabestelle von Güterwagen und Zügen an die Anschlussbahn der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH und weiterer Anschließter. Des Weiteren kann er durch Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Abstellen von Zügen und Fahrzeugen genutzt werden. Auf der vorhandenen Ladestraße können Güter zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene umgeschlagen werden.

 <p data-bbox="201 264 432 302">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="201 349 488 439">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH</p>	<p data-bbox="533 172 1118 432">Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 6 von 34

3.2. Verzeichnis der Abkürzungen

AMEH	ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH
AMEHT	ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH
AMK	Automatische Mittelpufferkupplung
Asig	Ausfahrtsignal
ASR	Arbeitsstättenrichtlinie
BA	Betriebsanweisung
BAWS	Abzweigstelle Wiesenau
BG	Berufsgenossenschaft
BR	Baureihe
Bsig	Blocksignal
*BZIL	Betriebsstelle Bahnhof ziltendorf
*DB InfraGO AG	Deutsche Bahn Infrastruktur Gemeinwohlorientiert AG
DB AG	Deutsche Bahn AG
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung
EOW	Elektrisch Ortsbediente Weiche
Esig	Einfahrtsignal
ERG	Eko Recycling Gesellschaft
*EVU	*Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	einfache Weiche
Fdl	Fahrdienstleiter

 ArcelorMittal ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 7 von 34

*Fplo	Fahrplananordnung
FV-DB	Fahrdienstvorschrift Deutsche Bahn AG
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für NE-Bahnen
*GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn, Binnenschiff
*GSM-R	Global System Mobile - Rail
*Gs	Gleissperre
IRZ	Integriertes Recycling Zentrum
i.d.R.	in der Regel
*La	Langsamfahrstelle
Lrf	Lokrangierführer
Lü	Lademaßüberschreitung
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahn
Nfz	Nebenfahrzeuge
*Obri-NE	Oberbaurichtlinie Nichtbundeseigene Eisenbahnen
*Rbf	Rangierbahnhof
*SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
*StVO	Straßenverkehrsordnung
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
*VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

 ArcelorMittal ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 8 von 34

3.3. Rangieren

Rangieren ist das Bewegen von Fahrzeugen im Bahnbetrieb, ausgenommen das Fahren von Zügen.

3.4. Rangierfahrten

Sind Bewegungen von einzeln arbeitenden Triebfahrzeugen oder einer Gruppe gekuppelter Fahrzeuge, von denen mindestens ein Fahrzeug ein arbeitendes Triebfahrzeug ist.

3.5. Züge

Züge sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus Schienenfahrzeugen bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten und einzeln fahrende Triebfahrzeuge. Geeignete Nebenfahrzeuge dürfen wie Züge behandelt oder in Züge eingestellt werden.

4. Verantwortlichkeiten

Für das Erstellen und Führung der Unterlagen sowie für die Durchführung der Revisionen sind der Eisenbahnbetriebsleiter und seine Stellvertreter verantwortlich.

5. Unterlagen /Geräte

*Auf den Arbeitsplätzen des Fdl werden folgende Unterlagen geführt:

- Zugmeldebücher
- Fernsprechbücher
- Arbeitsbuch

6. Durchführung des Eisenbahnbetriebes

6.1. Allgemeines zur Infrastruktur

*Der Rangierbahnhof Ziltendorf wird von der ArcelorMittal Transport GmbH betrieben und befindet sich an der Bahnstrecke Frankfurt (Oder) – Cottbus. An diese schließt in den Betriebsstellen Wiesenau (BAWS) und Ziltendorf (BZIL) an. Er verfügt über eine Ein- und eine Ausfahrgruppe mit je 8 Gleisen für die Durchführung von Zugfahrten von und zu den Anschlussstellen an die Gleisinfrastruktur der DB InfraGO AG.

Der Bahnhof ist in Richtung Norden über eine zweigleisige Strecke mit automatischem Streckenblock in der Abzweigstelle Wiesenau (BAWS) an das Streckennetz der DB InfraGO AG angeschlossen. Die Einfahrgruppe verfügt über eine automatische Wageneingangserfassung.

In Richtung Süden sind zwei eingleisige Strecken mit automatischem Relaisblock zum Anschluss an die DB InfraGO AG im Bahnhof Ziltendorf vorhanden. Für Ordnungsaufgaben steht ein Ablaufberg mit anschließender Ordnungsgruppe (24 Gleise), ausgerüstet mit elektrodynamischer

 <p>ArcelorMittal</p> <p>ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 9 von 34

Gleisbremstechnik, zur Verfügung. Für das Stellen der Weichen und Signale sind Relaisstellwerke der Bauformen GS II DR und GS II Industrie vorhanden. Sämtliche Stellwerkseinrichtungen und die Rangiertechnik (Gleisbremsen) werden vom Zentralstellwerk Z I, welches mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist, bedient.

6.2. Gleisinfrastrukturgrenzen und Geltungsbereiche der Vorschriftenwerke

6.2.1. Gleisinfrastrukturgrenzen

Die Gleisinfrastruktur des *Rbf wird wie folgt begrenzt:

Abzweigstelle Wiesenau (BAWS)

Die Anschlussweichen sind EW 1 und EW 5 (im Eigentum der DB InfraGO AG). Die sich in Richtung Rbf anschließenden Weichen EW 2 und EW 6 befinden sich im Eigentum der AMEH (AMEHT), sicherungstechnisch werden sie durch die DB InfraGO AG bedient.

Bahnhof Ziltendorf (BZIL)

Die Anschlussweichen sind EW 6 und EW 10 (im Eigentum der DB InfraGO AG). Die sich in Richtung *Rbf anschließenden Weichen EW 5 und EW 9 befinden sich im Eigentum der AMEH (AMEHT), sicherungstechnisch werden sie durch die DB InfraGO AG bedient.

Anschlussbahn AMEH

Die Gleisinfrastrukturgrenzen zur Anschlussbahn sind auf Gleis 127 / 128 vor der Brücke über den Oder-Spree-Kanal in Richtung Werk und EW 045 in Richtung Erzlager.

6.2.2. Geltungsbereiche der Vorschriftenwerke

Im Interesse der Vereinfachung der Betriebsführung werden für die Anwendung der Betriebsvorschriften abweichend von den Gleisinfrastrukturgrenzen folgende Geltungsbereiche festgelegt:

- *Die betrieblich-technischen Regelwerke der DB InfraGO AG gelten für den Stellwerksbezirk BAWS einschließlich der Gleise A1 und A2 begrenzt durch das Einfahrsignal 101 bzw. bei Benutzung des Gegengleises bis Höhe
- *Einfahrsignal 101 des Rangierbahnhofs sowie Stellwerksbezirk B1 Ziltendorf einschließlich Gleise 41 und 42 begrenzt durch die Einfahrsignale 146 und 144 des Werkbahnhofs Ziltendorf.

*Im gesamten Gleisinfrastrukturbereich des Rbf kommen folgende Vorschriften und Regelwerke zur Anwendung:

- Richtlinie 301 - Signalebuch (SB) der DB InfraGO AG
- *Fahrdienstvorschrift, Richtlinie 408.01-06 der DB InfraGo AG
- Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

 <p>ArcelorMittal</p> <p>ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
<p>Revision 5</p>	<p>Ausgabe: 01.11.2024</p>	<p>Seite 10 von 34</p>

- Richtlinie 424 – Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter der DB Cargo AG
- VDV-Schrift 757, Teil B, Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen - Bremsvorschrift
- VDV-Schrift 758 Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb
- Oberbaurichtlinien für NE – Bahnen (Obri-NE)
- Gleiskreuzungs-Richtlinien für Wasser,- Gas,- Strom- u. Fernmeldeleitungen
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)
- Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)
- Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen (SIGRMI)
- An Inst S NE BB – Anweisung Instandhaltung Sicherungsanlagen
- Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen (DMV-NE)
- Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten der NE-Bahnen (DAT)
- VDV-Schrift 885 Instandhaltungsleitfaden Bremsen und Druckluftbehälter bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (IBD-NE)
- VDV-Schrift 886 Leitfaden Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen

*Folgende Vorschriften der ehemaligen Deutschen Reichsbahn werden als anerkannte Regel der Technik angewendet:

- DV 471 Th. 322 - Bedienung Gleisbildstellwerke Bauform II
- Richtlinie 462 - Betrieb des Oberleitungsnetzes, Grundsätze der DB InfraGO AG

*Folgende Bedienungsanleitungen / -anweisungen sind gültig und liegen auf dem Arbeitsplatz Fdl aus:

- Bedienungsanweisung Ablaufstellwerk R 12
- Bedienungsanleitung für Gleisbildstellwerke Gs II Sp 64a
- Bedienungsanleitung Steuerungssystem Ablaufanlage Ziltendorf
- Bedienungsanleitung Ablaufbergwaage Werkbahnhof Ziltendorf
- Bedienungen am zentralen Bedienplatz
- Anleitung Dispolino Rail
- Bedienungsanleitung EOW B 21 (Teil A -Außenanlage-)
- Bedienungsanleitung EOW B 21 (Teil B -Innenanlage-)
- Bedienungsanleitung Fahrleitungsschalter Werkbahnhof Ziltendorf

*Weiterhin liegen folgende Pläne aus:

- Übersichtspläne mit Schaltanweisung für Fahrleitung (gültig ab 02.07.2024)
- Verschlussplan Stellwerk R 12
- Gleisisolier- und Erdungsplan Werkbahnhof Ziltendorf
- Lageplan B 11
- Lageplan R 12
- Kabellageplan R 12
- Gleisbildtisch B 11

 ArcelorMittal ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 11 von 34

- Sicherungstechnischer Lageplan B 13
- Sicherungsanlagen Verschlussplan

6.3. Beschreibung der Anlagen

6.3.1. Gleisnummern/ Gleislängen/ Neigungsverhältnisse

siehe Anlage 1 schematischer Gleisplan

siehe Anlage 2 Gleislängen und Neigungsverhältnisse

6.3.2. *Fahrleitungsanlagen

6.3.2.1. *Allgemeines

Die Gleise der Ein- und Ausfahrgruppe sowie die erforderlichen Zuführungs- und Verbindungsgleise sind mit Fahrleitung überspannt (siehe Anlage 2).

Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Fahrleitung unter Spannung steht (15 kV). Werden betriebsgefährdende Zustände an der Fahrleitung oder an elektrisch betriebenen Triebfahrzeugen festgestellt, so sind die am Notfallmanagement (Punkt 7) beteiligten Stellen unverzüglich zu unterrichten. Die Fahrleitung ist schnellstmöglich abzuschalten. Bis zur Abschaltung und Erdung sind Personen davor zu warnen, sich spannungsführenden Teilen zu nähern. Herabhängende Fahrleitungsteile dürfen nicht berührt werden. Berühren Teile der Fahrleitungsanlage den *Erdboden, ist davon auszugehen, dass auch das Erdreich spannungsführend *ist. In diesem Fall darf der Bereich in einem Radius von 10 m nicht berührt oder betreten werden, bis die Fahrleitungsanlage abgeschaltet und geerdet ist.

Für die Gleise der Einfahrgruppe ist eine besondere Schaltvorrichtung (Zollschtaltung) installiert, die gewährleistet, dass nach der Abschaltung und Erdung ohne besondere schriftliche Freigabe im Gefahrenbereich der Fahrleitung gearbeitet werden kann.

Für den Betrieb und die Unterhaltung der Fahrleitungsanlage sind die derzeit gültigen Richtlinien der DB InfraGO AG anzuwenden.

6.3.2.2. *Abschalten der Fahrleitung

a) * Planmäßige Abschaltung der Fahrleitung

*Die planmäßige Abschaltung der Fahrleitung wird immer mit einer Betriebsanweisung geregelt. Dabei wird die Abschaltung der Fahrleitung und der damit verbundenen Erdung durch die Fa. Unitechnik oder dem Sicherungstechniker der AMEHT durchgeführt.

*Die Zollschtaltung ist nicht mehr anzuwenden, auch nicht im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen.

 <p data-bbox="202 264 432 304">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="202 349 488 441">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p data-bbox="533 172 1118 432">Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
<p data-bbox="264 535 427 564">Revision 5</p>	<p data-bbox="667 535 983 564">Ausgabe: 01.11.2024</p>	<p data-bbox="1182 535 1418 564">Seite 12 von 34</p>

b) *Abschaltung der Fahrleitung im Störfall

*Ist die Abschaltung der Fahrleitung im Störfall (z.B. Gefährliches Ereignis) unmittelbar notwendig, hat der Fdl Z 1 direkt die Zentralstelle (Zes) in Berlin der DB Energie GmbH unter der Telefonnummer 0 03 0/ 29 74 06 77 zu verständigen.

6.3.2.3. Anweisung Zoll-Schaltung

~~Für die Bedienung und das Verhalten gegenüber der Zollschaltungsanlage ist die Betriebsanweisung zu beachten (nicht Bestandteil der SbV).~~

~~Der Fdl führt für die Abschaltungen und Zuschaltungen der Fahrleitung ein Fernsprechbuch für Schalthandlungen.~~

6.3.3. Achslasten

Alle Gleise auf dem Rangierbahnhof Ziltendorf sind für eine Achslast von 22,5t ausgelegt.

6.3.4. Lichtraumumgrenzung / Fahrzeugumgrenzung

*Auf dem Rangierbahnhof Ziltendorf werden die Regellichtraum- und Fahrzeugumgrenzungslinien gemäß EBO angewendet. Aufgrund von Zwangspunkten sind folgende Regellichtraumeinschränkungen vorhanden:

- die vorhandenen Gleisbremsen ragen mit ca. 40 mm in die untere Umgrenzung des Regellichtraums
- das Signal 114 Gleis 13 ragt mit ca. 70 mm in die seitliche Umgrenzung des Regellichtraums
- das Signal 141 Gleis 16 ragt mit ca. 60 mm in die seitliche Umgrenzung des Regellichtraums
- zwischen Gleis 127 und 128 beträgt der Gleisabstand in Höhe Kanalbrücke nur 3800 mm.

Folgende Fahrzeuge, die mit ihren Außenmaßen die Fahrzeugumgrenzungslinie überschreiten, dürfen die Gleisanlagen befahren:

- Schrottpendelwagen der ERG Nr. 531, 532, 533 und 534 (Pendel zum Erzlager).

Diese Wagen ragen durch ihren Wagenkasten im ungünstigsten Bogenlauf mit 100 mm über die Fahrzeugumgrenzungslinie.

 <p>ArcelorMittal</p> <p>ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 13 von 34

6.3.5. Bahnübergänge

In den beiden Gleisen A 1 und A 2 befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Infrastrukturgrenze der DB InfraGO AG ein Bahnübergang. Dieser ist technisch nicht gesichert. Die Sicherung erfolgt durch Andreaskreuze (Zeichen 201 StVO) und das Verkehrszeichen „STOP“ (Zeichen 206 StVO). Der die Gleise A1 und A2 in diesem Bereich querende Weg ist nicht öffentlich. Aus diesem Grund besitzt er den Charakter eines Übergangs für den innerbetrieblichen Verkehr, analog zu den Übergängen auf dem Werksgelände der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH.

6.3.6. Rangiererwege

Die Rangiererwege sind mindestens auf der jeweiligen Rangierseite vorhanden. Die Rangiererwege sind in der Regel an Stellen, an denen Beleuchtungsmasten, Signale oder Stützpfeiler zwischen den Gleisen vorhanden sind, bis 140 mm ohne besondere Kennzeichnung eingeschränkt. Alle übrigen Rangiererwegeinschränkungen sind mit weiß-rot-weißem oder schwarz-gelbem Warnanstrich versehen. An diesen Stellen ist das Auf- und Absteigen für das Rangierpersonal untersagt.

6.3.7. Gleisabschlüsse

Gleisabschlüsse können in Form von Festprellböcken oder Bremsprellböcken ausgeführt sein. In Ladestellen mit Gleisabschlüssen ist der Ladestellenverantwortliche für das Herstellen des Schutzabstandes zuständig.

6.3.8. Gleisbeleuchtung

*Die Gleisbeleuchtung des Rangierbahnhofs entspricht in vielen Bereichen nicht der ASR A3.4. Aus diesem Grund haben die nutzenden EVU die betroffenen Arbeiten individuell im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung zu beurteilen. Bei der dieser hat das nutzende EVU zu prüfen, wie durch andere oder ergänzende Maßnahmen die Sicherheit und der Gesundheitsschutz ihrer Beschäftigten in vergleichbarer Weise gesichert werden kann.

6.3.9 Weichen und Gleissperren

6.3.9.1 Weichen

*Die Weichen auf dem Rbf werden durch den Fdl elektrisch ferngestellt oder durch die Mitarbeiter im Bahnbetrieb manuell ortsgestellt (Handweichen). Eine Übersicht ist in Anlage 3 dargestellt. Abweichend von der FV-NE ist die Stellung der ortsgestellten Weichen wie folgt gekennzeichnet:

- Grundsatz: weiße Kennzeichnung
- Weiche mit Grundstellungsfunktion: gelb / schwarz (Grundstellung schwarze Kennzeichnung zum Erdboden)

 <p data-bbox="202 264 432 302">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="202 349 488 439">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p data-bbox="533 172 1118 432">Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
<p data-bbox="264 533 427 562">Revision 5</p>	<p data-bbox="667 533 983 562">Ausgabe: 01.11.2024</p>	<p data-bbox="1182 533 1418 562">Seite 14 von 34</p>

6.3.9.2. Gleissperren

Die Gleissperren Gs I (Zufahrt Gleise 405/406) und Gs II (im Gleis 3) werden vom Fdl Z 1 elektrisch ferngestellt.

*6.4. Dienstwege zum und vom Einsatzort

Das Betreten von Gleisanlagen ist nur mit dienstlichem Auftrag erlaubt und auf ein Mindestmaß zu beschränken. Ist das Betreten erforderlich sind grundsätzlich die vorhandenen Dienst- und Rangiererwege zu benutzen. Des Weiteren sind eine Warnweste bzw. Warnkleidung und geeignete Arbeitsschutzschuhe zu tragen.

Hinweis: Bei Nässe besteht Sturz- und Rutschgefahr. Bei Nutzung von Auf- bzw. Abgängen sind die vorhandenen Handläufe zu benutzen. Schienenköpfe dürfen generell nicht betreten werden. Gleiches gilt für Weichen. Des Weiteren besteht auf Schwellen Rutsch- und Sturzgefahr. Zu abgestellten Fahrzeugen ist mindestens ein Abstand von 3m einzuhalten. Zwischen abgestellten Fahrzeugen muss ein Mindestabstand von 6 m vorhanden sein, um ein Gleis zu überqueren. Es ist ständig mit nicht angekündigten Zug- und Rangierfahrten zu rechnen. Das Klettern über Fahrzeuge oder unter Fahrzeuge hindurch ist verboten.

Standort der DB Cargo AG

Um vom Dienstgebäude Ziltendorf der AMEHT zum Standort der DB Cargo AG zu gelangen, ist der vorhandene Fußgängertunnel unter der Einfahrgruppe zu benutzen.



Abb. 1: Weg vom Dienstgebäude zum Fußgängertunnel

 ArcelorMittal ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 15 von 34



Abb. 2: Rohrtrassenquerung vor dem Fußgängertunnel

Für die gefahrlose Nutzung des Fußgängertunnels, ist an den Eingangsbereichen Licht eingeschaltet werden. Dieses ist nach dem Passieren am Ausgang wieder auszuschalten



Abb. 3: Lage des Lichtschalters am Tunnelleingang – grün - einschalten, rot – ausschalten

 <p>ArcelorMittal</p> <p>ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
<p>Revision 5</p>	<p>Ausgabe: 01.11.2024</p>	<p>Seite 16 von 34</p>



Abb. 4: Lage des Lichtschalters am Ein-/Ausgang im Bereich Ausfahrgruppe – grün - einschalten, rot – ausschalten



Abb. 5: Lage des Tunnelleingangs bzw. -ausgangs im Bereich der Ausfahrgruppe

Alternativ können die Gleise der Einfahrgruppe durch das Benutzen der vorhandenen Überwege gequert werden. Hierzu sind der vorhandene Ausgang und die vorhandenen Dienstwege zu nutzen. Nach dem Überqueren des Gleises 12 ist der Abgang zum Fußgängertunnel zu benutzen. Für die gefahrlose Nutzung ist vor dem Betreten das Licht einzuschalten. Die Benutzung der Böschung im Anschluss von Gleis 11 ist untersagt.



ArcelorMittal
Eisenhüttenstadt Transport GmbH

Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf

Revision 5

Ausgabe: 01.11.2024

Seite 17 von 34



Abb. 6: Ausgang zu den Gleisen der Einfahrgruppe



 <p data-bbox="201 264 435 304">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="201 349 488 439">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH</p>	<p data-bbox="531 172 1118 432">Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
<p data-bbox="264 533 427 562">Revision 5</p>	<p data-bbox="667 533 983 562">Ausgabe: 01.11.2024</p>	<p data-bbox="1182 533 1418 562">Seite 18 von 34</p>

Abb. 7: Gleisquerungen im Bereich der Einfahrgruppe



Abb. 8: Abgang zum Fußgängertunnel zwischen den Gleisen 11 und 12 und Lage des Lichtschalters grün- einschalten, rot - ausschalten



Abb. 9: Böschung neben Gleis 11 – Die Nutzung zum Erreichen der Ausfahrgruppe ist verboten.

Nach dem Verlassen des Tunnels im Bereich der Ausfahrgruppe sind die Gleise 22 bis 29 zu queren. Dabei ist darauf zu achten, dass jederzeit ohne vorherige Ankündigung Zug- und Rangierfahrten durchgeführt werden können. Zu abgestellten Fahrzeugen ist mindestens ein Abstand von 3m einzuhalten.

Alternativ besteht die Möglichkeit von der Ortschaft Wiesenau über das öffentliche Straßennetz zum Standort der DB-Cargo zu gelangen.

 <p>ArcelorMittal</p> <p>ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 19 von 34

Des Weiteren ist es untersagt, die Gleise im Bereich der Weichen 44, 48, 49 und 51 zu überqueren, um in den Bereich der Ausgangsgleise zu gelangen.



Abb. 10: Luftbild Weichen 44, 48 49 und 51 [Quelle: BB-Viewer]

6.5. Telekommunikationsanlagen

Außer der Telefonanlage der AMEHT stehen folgende Verständigungsmöglichkeiten zur Verfügung:

*Die Lokrangierführer der AMEHT und der Fahrdienstleiter Z 1 sind mit Handfunksprechgeräten ausgerüstet. Hiermit erfolgt die Kommunikation bei der Durchführung von Rangierfahrten.

Des Weiteren kann die Verständigung mit dem Fdl Z 1 kann auch über GSM-R Ruf 73000714 erfolgen.

6.6. Eisenbahnfahrzeuge

*Eisenbahnfahrzeuge, die die Infrastruktur des Rbf befahren, müssen eine Zulassung entsprechend EBO besitzen. Eine Ausnahme bilden Triebfahrzeuge der AMEHT. Hier verfügen die Fahrzeuge der Baureihe V 60 (Ost) über einen Bestandsschutz bezüglich der Zulassung über das Verkehren auf dem Rangierbahnhof Ziltendorf. Über weitere Ausnahmen entscheidet die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde nach Beantragung durch den Eisenbahnbetriebsleiter des Rangierbahnhofs.

6.7. Geschwindigkeiten

6.7.1. Geschwindigkeiten Zugfahrtdienst

Die Höchstgeschwindigkeit für Zugfahrten aus Richtung Abzweig Wiesenau über Gleis A1 ab Esig 101 und aus Richtung Ziltendorf über das Gleis 41 ab Esig 146 und Gleis 42 ab Esig 144 beträgt 30 km/h.

 <p data-bbox="201 264 432 302">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="201 349 488 439">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p data-bbox="533 172 1118 432" style="text-align: center;">Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
<p data-bbox="264 533 427 562">Revision 5</p>	<p data-bbox="667 533 983 562" style="text-align: center;">Ausgabe: 01.11.2024</p>	<p data-bbox="1182 533 1418 562" style="text-align: right;">Seite 20 von 34</p>

Die Höchstgeschwindigkeit für Zugfahrten in Richtung Abzweig Wiesenau über Gleis A2 bis Bsig C und in Richtung Ziltendorf über das Gleis 41 bis Esig C und Gleis 42 bis Esig D beträgt 30 km/h.

6.7.2. Geschwindigkeit beim Rangieren

Die zulässige Geschwindigkeit beim Rangieren beträgt 25 km/h. Für die Gleise 46, 70 und 121 ist eine zulässige Rangiergeschwindigkeit von 30 km/h festgelegt.

6.8. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

6.8.1. Bestimmungen für den Betrieb auf zweigleisigen Strecken mit Streckenblock

*Die Strecke Abzweigstelle BAWS - BZW ist eine zweigleisige Strecke mit Richtungsbetrieb und automatischem Streckenblock. In Richtung Bahnhof Ziltendorf bestehen 2 eingleisige Strecken mit automatischem Relaisblock.

6.8.1.1. Bedienung der Haupt- und Vorsignale (zu FV-NE § 16)

Die Ausfahrtsignale in Richtung Abzweigstelle AWS dürfen bei ordnungsgemäß funktionierender Sicherungstechnik jederzeit auf Fahrt gestellt werden. Die Einspeicherung der Fahrstraßen- und Signalbedienung ist zulässig.

Züge, welche durch Befehl beauftragt wurden, am gestörten, auf Fahrt stehenden Signal zu halten, fahren nach Halt auf Signal Zs 1 am Signal vorbei.

6.8.1.2. Zugmeldeverfahren

*Für die Strecke Abzweigstelle BAWS - BZW wird das Zugmeldeverfahren „Abmelden“ (siehe Rili 408.0221) angewandt. Wegen des kurzen Blockabschnittes kann zwischen beiden Betriebsstellen das vorzeitige Abmelden durchgeführt werden.

*Der Fahrdienstleiter Z 1 führt für die zweigleisige Strecke BZW-BAWS ein Zugmeldebuch und für die zwei eingleisigen Strecken BZW-BZIL bzw.

*BZIL-BZW ein Zugmeldebuch gemäß Anlage 4 zu dieser SbV.

*Die Kommunikation zwischen den Betriebsstellen erfolgt mittels GSM-R.

6.8.1.3. Fahrten auf dem Gegengleis

Werden die Gleise A1 oder A2 entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren, bezeichnet man das als Fahren auf dem Gegengleis. Das Fahren auf dem Gegengleis ist zwischen dem Fdl BAWS und dem Fdl Z 1 einzuführen und nach Beseitigung des Anlasses wieder aufzuheben. Verantwortlich ist der Fdl, bei dem diese Fahrt beginnt.

*Zum Befahren des Gegengleises erhält der Zug für die Ausfahrt aus dem Rbf einen Auftrag durch Befehl Nr. 4 und zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal Befehl Nr. 2 (Anlage 5).

Fahrten auf dem Regel- und dem Gegengleis verkehren im Abstand der Zugmeldestellen. Sie

 ArcelorMittal ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 21 von 34

sind stets anzubieten, anzunehmen und abzumelden. Bei Gegengleisfahrten ist der Vermerk „auf dem Gegengleis“ zuzusetzen. Für die Fahrten auf dem Gegengleis dürfen die Hauptsignale und der Streckenblock nicht bedient werden.

Nachdem das Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, muss:

- für die Züge, die das Gegengleis befahren, die Räumungsprüfung durchgeführt werden und diese ist durch Rückmeldung an den Fdl, der den Zug in das Gegengleis abgelassen hat, zu bestätigen
- für die Züge, die das Regelgleis befahren, die Räumungsprüfung durchgeführt werden, wenn anschließend ein Zug auf dem Gegengleis fahren soll. Die Räumungsprüfung ist auf der Zugmeldestelle durchzuführen, auf der der Zug in das Gegengleis fahren soll. Die Prüfung ist nicht zu bestätigen.

Bevor der Fdl Z 1 einen Zug auf das Gegengleis ablässt, hat er anhand der Ausleuchtung des Blockabschnitts das Freisein des Streckengleises und die Haltstellung des Einfahrsignals bzw. die Haltstellung des Ersatzsignals zu prüfen.

Solange auf der Strecke BAWS – Rbf Fahrten auf dem Gegengleis durchgeführt werden, hat der Fahrdienstleiter Rbf Merkschilder nach Anlage 11 FV-NE und Hilfssperren an den betreffenden Streckentasten anzubringen. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert werden.

Für die Fahrwegsicherung der Fahrten ohne Hauptsignalbedienung sind, soweit möglich, Hilfsfahrstraßen zu benutzen, ansonsten ist der Weichenselbstlauf abzuschalten und eine Einzelsicherung der Weichen mit Hilfssperren vorzunehmen. Das Signal Zs 1 darf nicht bedient werden.

*Fahrtrichtung Rbf – BAWS:

Die Ausfahrt erfolgt mittels Befehl Nr. 2 und der Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis durch Befehl Nr. 4. Durch Befehl Nr. 7 erhalten die Fahrten den Auftrag, am Standort des für das rechte Gleis gültigen Blocksignal C der Abzweigstelle BAWS zu halten.

*Fahrtrichtung BAWS – Rbf:

Wird eine Fahrt auf dem Gegengleis vom Fdl BAWS zum Fdl Wbf angeboten, darf der Fdl Z 1 die Fahrt erst annehmen, nachdem er die Weiche 1 und die Gleissperre GS II des Wbf in der für die Einfahrt erforderlichen Stellung gesichert hat.

*Die Einfahrt erfolgt mittels Befehl 1, nachdem der Tf den Halt des Zuges am Signal Ne 1 im km 0,650 bestätigt hat. Die Sicherung darf erst nach Einfahrt des Zuges aufgehoben werden.

*Für die Strecke BAWS – Rbf BZW oder Gegenrichtung sind beim Fdl Z 1 Muster für die Befehle ausgelegt.

Mit Einführung der Fahrten auf dem Gegengleis auf dem Gleis BAWS – A2 wird das bisherige Ausfahrgleis zum Einfahrgleis. Auf diesem Gleis darf nur bis zur gleichen Stelle wie im bisherigen Einfahrgleis rangiert werden. Das heißt, dass sich die neue Rangiergrenze nun auf Höhe des zwischen der Einfahrweiche 4 und dem Einfahrsignal 101 aufgestellten Signals Ra 10 befindet. Die Fahrwegprüfung ist bis zu dieser Stelle auszudehnen. Der Fahrdienstleiter, der Rangierfahr-

 <p data-bbox="202 264 432 302">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="202 349 488 439">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p data-bbox="533 172 1118 432">Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 22 von 34

ten in das bisherige Ausfahrgleis zulässt, hat den Tf bzw. Lrf über diese Begrenzung von Rangierfahrten zu unterrichten. Das Einführen und Aufheben von Fahrten auf dem Gegengleis ist im Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken nachzuweisen.

6.8.1.4. Besonderheiten im Zugbetrieb zwischen dem Bahnhof Ziltendorf und dem *Rbf

Für die Durchführung des Zugbetriebes sind 2 eingleisige Strecken mit automatischem Relaisblock vorhanden. Das Zugmeldeverfahren „Anbieten und Annehmen“ ist mit dem Zusatz: „über Gleis 41“ oder „über Gleis 42“ zu erweitern. Bezüglich des Durchführens von Lü – Fahrten sind die Gleise 41 und 42 wie eine zweigleisige Strecke zu behandeln.

6.8.2. Rückmeldung

Die Rückmeldung darf nach Feststellung der Freimeldung des Streckengleisstromkreises an der Gleisfeldausleuchtung des Streckengleises und der Feststellung der Haltstellung am Haltmelder des Signals am Ende des Blockabschnittes abgegeben werden. Ist das nicht möglich, ist durch Räumungsprüfung der Zugschluss festzustellen.

6.8.3. Fahrwegprüfung

Die Fahrwegprüfung erfolgt in der Regel durch selbsttätige Gleisfreimeldeanlagen. Ist im Störfall eine augenscheinliche Prüfung erforderlich, kann davon ausgegangen werden, dass ein Abschnitt, der von einem Zug mit Zugschlussignal oder einem einzeln fahrenden Triebfahrzeug durchfahren wurde, frei von Fahrzeugen ist.

Ist dies nicht der Fall und die augenscheinliche Prüfung nicht möglich, ist der ein- oder ausfahrende Zug mittels eines schriftlichen Befehl 12.1 zu beauftragen. Werden isolierte Gleisabschnitte länger als 24 Stunden nicht befahren, ist davon auszugehen, dass die selbsttätige Gleisfreimeldeanlage nicht mehr ordnungsgemäß wirkt. Der Weichenselbstlauf ist abzuschalten und die Fahrwegprüfung ist augenscheinlich vorzunehmen. Nach dem Durchfahren der Abschnitte mit mindestens 10 Achsen ist davon auszugehen, dass die ordnungsgemäße Funktion wiederhergestellt ist (augenscheinliche Überprüfung der Besetzmeldung erforderlich).

Ist die selbsttätige Gleisfreimeldeanlage gestört und sollen Fahrzeuge länger als 10 min auf diesem Gleis abgestellt werden, ist das Gleis durch Anbringen von Hilfssperren an den Gleis- oder Signaltasten zu kennzeichnen.

6.8.4. Schriftliche Befehle

Abweichend zur FV-NE wird der Befehlsvordruck nach Fahrdienstvorschrift der DB AG, Vordruck 408.0411V01 (Anlage 5), verwendet.

6.8.5. Gleissperrungen

Zuständige Zugmeldestellen für Gleissperrungen sind:

 ArcelorMittal ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 23 von 34

*Gleis BAWS – Rbf Ziltendorf:	Fdl BAWS
*Gleis Rbf Ziltendorf – BAWS:	Fdl Z 1
Gleis 41:	Fdl B1 Ziltendorf
Gleis 42:	Fdl Z 1

*Planmäßige Sperrungen werden durch Betriebs- und Bauanweisungen (Betra) bekannt gegeben.

6.8.6. Verzeichnis der Zugschlussstellen

Auf dem Stellwerk Z 1 ist ein Verzeichnis der Zugschlussstellen vorhanden.

6.9. Zugfahrtdienst

6.9.1. Bremsberechnung

Für die Streckengleise von und zur DB InfraGO AG gelten folgende Mindestbremsleistung:

Gl. A1 und A2	Bremsstellung G = 39
	Bremsstellung P = 27
Gl 41	Bremsstellung G = 41
	Bremsstellung P = 28
Gl 42	Bremsstellung G = 35
	Bremsstellung P = 22

6.9.2. Nachschieben von Zügen

Das Nachschieben von Zügen ist im gesamten Bahnhofsbereich zulässig. Erfolgt das Nachschieben bis in den Bereich der Streckengleise fährt das zurückkehrende Triebfahrzeug auf Signal Zs 1 oder Befehl ein.

6.9.3. Durchführen von Zugfahrten mit außergewöhnlichen Sendungen

Außergewöhnliche Sendungen, z. B. Lademaßüberschreitungen (Lü) dürfen nur auf besondere Anweisung des EBL verkehren. Die außergewöhnlichen Sendungen sind gemäß VDV-Schrift 758 Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb zu behandeln. Dies gilt auch für Sendungen, welche durch fremde EVU aus dem Streckennetz der DB Netz AG zulaufen.

Für aus dem Streckennetz der DB InfraGO AG zulaufende und abgehende Sendungen erstellt diese AG in Abstimmung mit der AMEH T eine Fahrplananordnung (Fplo).

*Eingelegte Sonderzüge werden dem Fdl/Disponenten in der Regel in den Schwerpunkten der AMEHT bekanntgegeben.

 <p data-bbox="201 264 432 300">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="201 349 488 439">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p data-bbox="533 172 1118 430">Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
<p data-bbox="264 533 427 564">Revision 5</p>	<p data-bbox="667 533 983 564">Ausgabe: 01.11.2024</p>	<p data-bbox="1182 533 1418 564">Seite 24 von 34</p>

6.9.4. *Festlegen stillstehender Fahrzeuge

6.9.4.1. *Ausfahrgruppe

*Für das Festlegen der Fahrzeuge ist der Tf bzw. Lrf verantwortlich, der die *Fahrzeuge abstellt. Die Hemmschuhe werden auf den Hemmschuhsteinen aufbewahrt.

*Gemäß § 58 (5) der FV-NE werden in der Ausfahrgruppe (Gleise 22-29) abgestellte Wagen-
gruppen mit einem Hemmschuh gegen das Abrollen in Richtung Süd festgelegt. Die Festlegung
erfolgt durch den Tf bzw. Lrf in der Regel am ersten Fahrzeug vor der ersten Achse (von Rich-
tung Nord ausgehend). Werden Wagengruppen aus Richtung Nord zugestellt, ist der Hemm-
schuh dann auf die zugestellte Gruppe zu wechseln.

Die ausgelegten Hemmschuhe sind nach Bespannung des Zuges durch die Tf vor der Abfahrt zu
entfernen und auf den Hemmschuhsteinen oder Hemmschuhständern abzulegen. Diese Aufgabe
kann auch dem Wagenprüfer / Rangierbegleiter übertragen werden.

*Fahren Züge aus Richtung BAWS in die Ausfahrgruppe ein, erfolgt die Sicherung analog den
Festlegungen in der Einfahrgruppe, aber gegen das Abrollen in Richtung Süd.

*Wie beschrieben, stillstehende bzw. abgestellte Fahrzeuge im Bereich der Einfahrgruppe sind
mit einem Hemmschuh zu sichern. Sehen Regelungen des jeweiligen EVU weitere Sicherungs-
maßnahmen vor, sind diese entsprechend umzusetzen. Werden zusätzliche Sicherungsmaß-
nahmen angewandt, ist hierüber der Fahrdienstleiter zu unterrichten.

*Entgegen der VDV-Schrift 757 (Brevö) ist es auf dem Rangierbahnhof Ziltendorf untersagt,
Hemmschuhe in Drehgestelle zu legen.



*Für die Herstellung der Abfahrbereitschaft, einschließlich der Beseitigung von Festlegemitteln ist
das für die Zugfahrt bzw. Zugvorbereitung verantwortliche EVU zuständig. Vom Fahrdienstleiter
erfolgt keine Information über Art der Zugsicherung und die Anzahl der Festlegemittel.

*Entfernte Hemmschuhe sind auf den Hemmsteinen bzw. Hemmschuhablagebänken abzulegen.
Das Ablegen von Hemmschuhen auf dem Rangiererweg ist untersagt.

 <p data-bbox="204 264 432 302">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="204 349 488 439">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p data-bbox="533 174 1118 432">Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
<p data-bbox="264 533 427 562">Revision 5</p>	<p data-bbox="667 533 983 562">Ausgabe: 01.11.2024</p>	<p data-bbox="1182 533 1418 562">Seite 25 von 34</p>

6.9.4.2. Einfahrgruppe

*Für das Festlegen der Fahrzeuge ist der Triebfahrzeugführer bzw. der Lokrangierführer verantwortlich, der die Fahrzeuge abstellt. Die Hemmschuhe werden auf den Hemmschuhablagebänken oder Hemmschuhsteinen aufbewahrt.

*Eingefahrene Züge oder druckluftgebremste Rangierabteilungen werden in der Einfahrgruppe (Gleise 11 – 18) gemäß § 58 (5) der FV-NE durch Auslegen von einem Hemmschuh am ersten Fahrzeug vor der ersten Achse gegen das Abrollen Richtung Nord gesichert.

*Die ausgelegten Hemmschuhe sind nach Bespannung des Wagenzuges durch den Tf bzw. Lrf vor der Abfahrt zu entfernen und auf den Hemmschuhsteinen oder Hemmschuhablagebänken abzulegen. Diese Aufgabe kann auch dem Wagenprüfer / Rangierbegleiter übertragen werden.

*Stillstehende bzw. abgestellte Fahrzeuge im Bereich der Einfahrgruppe sind mit einem Hemmschuh zu sichern. Sehen Regelungen des jeweiligen EVU weitere Sicherungsmaßnahmen vor, sind diese entsprechend umzusetzen. Werden zusätzliche Sicherungsmaßnahmen angewandt, ist hierüber der Fahrdienstleiter zu unterrichten.

*Entgegen der VDV-Schrift 757 (Brevo) ist es auf dem Rangierbahnhof Ziltendorf untersagt, Hemmschuhe in Drehgestelle zu legen.



*Für die Herstellung der Abfahrtsbereitschaft, einschließlich der Beseitigung von Festlegemitteln ist das für die Zugfahrt bzw. Zugvorbereitung verantwortliche EVU zuständig. Vom Fahrdienstleiter erfolgt keine Information über Art der Zugsicherung und die Anzahl der Festlegemittel.

*Entfernte Hemmschuhe sind auf die Hemmschuhbänke bzw. Hemmschuhsteinen abzulegen. Das Ablegen von Hemmschuhen auf dem Rangiererweg ist untersagt.

 <p>ArcelorMittal</p> <p>ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 26 von 34

6.10. Rangierdienst
6.10.1. Allgemeines

*Als Rangierseite wird im gesamten Bereich des Rbf die Westseite festgelegt. Die innerbetrieblichen Bezettelungen sind an dieser Seite anzubringen. Entfernte Hemmschuhe sind auf den vorhandenen Hemmschuhbänken bzw. Hemmschuhsteinen abzulegen. Das Ablegen von Hemmschuhen auf dem Rangiererweg ist untersagt.

*Übernimmt die AMEHT Züge oder Wagen anderer EVU im Rahmen des Rangierdienstes, hat der Fahrdienstleiter den Lokrangierführer über die Art der Sicherung und die Anzahl der Festlegemittel zu informieren. Unabhängig davon, muss der Lokrangierführer die Fahrbereitschaft der Rangierabteilung feststellen.

*Entgegen der VDV-Schrift 757 (Brevo) ist es auf dem Rangierbahnhof Ziltendorf untersagt, Hemmschuhe in Drehgestelle zu legen.



6.10.2. Gleisperrungen

Sollen Arbeiten an Eisenbahnfahrzeugen durchgeführt werden, ist über besondere betriebliche Maßnahmen sicherzustellen, dass die Beteiligten nicht durch Bewegungen der Eisenbahnfahrzeuge gefährdet werden können. Solche Arbeiten können sein:

- wagentechnische Untersuchung
- Bremsproben mit der stationären Druckluftanlage
- Zugprüfung
- Reparaturarbeiten
- Be- und Entladearbeiten
- Kuppelarbeiten u.ä.

Mitarbeiter, welche die o.g. Arbeiten ausführen sollen, haben beim Fdl Z 1 eine Gleisperrung zu beantragen. Der Fdl Z 1 stellt dann bis zur Meldung über die Beendigung der Arbeiten sicher, dass keine Fahrzeugbewegungen stattfinden.

 <p data-bbox="201 264 432 304">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="201 349 488 443">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH</p>	<p data-bbox="533 174 1118 434">Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
<p data-bbox="264 533 427 564">Revision 5</p>	<p data-bbox="667 533 983 564">Ausgabe: 01.11.2024</p>	<p data-bbox="1182 533 1418 564">Seite 27 von 34</p>

6.10.3. *Festlegung stillstehender Fahrzeuge

6.10.3.1. *Ausfahrgruppe

*siehe Abschnitt 6.9.4.1.

6.10.3.2. *Einfahrgruppe

*siehe Abschnitt 6.9.4.2.

6.10.3.3. Ordnungsgruppe/ Abstellgleise/ Sonstiges

Das Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen ist in der Regel nur in den folgenden Gleisen gestattet:

- GI 51 bis 54 Sicherung mit 1 Hemmschuh oder Feststellbremse gegen Abrollen in Richtung Nord
- GI 64 bis 67 Sicherung mit 1 Hemmschuh oder Feststellbremse gegen Abrollen in Richtung Nord
- GI 73 bis 96 Sicherung mit 1 Hemmschuh oder Feststellbremse gegen Abrollen in Richtung Süd
- GI 135 bis 138 Sicherung mit 1 Hemmschuh oder Feststellbremse gegen Abrollen in Richtung Nord.

*Bei allen anderen Gleisen ist die Art der Sicherung nach VDV-Schrift 757, Teil B, Modul 915.01.01A03, und den in der Anlage 2 vermerkten Neigungen durchzuführen. Unabhängig davon ist der Lrf im Rahmen der Überprüfung der Fahrbereitschaft der Rangierfahrt dafür verantwortlich, die ausgelegten Hemmschuhe zu entfernen.

*Entgegen der VDV-Schrift 757 (Brevo) ist es auf dem Rangierbahnhof Ziltendorf untersagt, Hemmschuhe in Drehgestelle zu legen.



 ArcelorMittal ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 28 von 34

6.10.3.1. Bremsbesetzung beim Rangieren

Die nachfolgende Tabelle legt fest, welche Achsenanzahl von bestimmten Triebfahrzeugbaureihen ohne bediente Druckluftbremse bewegt werden darf.

*Diese Übersicht gilt nur für Triebfahrzeuge der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH. EVU, die auf dem Rangierbahnhof Ziltendorf Rangierleistungen ausführen, müssen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und den von ihnen eingesetzten Fahrzeuge eine individuelle Bewertung durchführen.

Gleis Nr.	Ungebremste Achsenzahl			Zusätzliche Achsen je bediente Druckluftbremse
	DE 75	BR 346	BR 293	
A1 und A2	36	30	36	12
2	36	30	36	12
3	24	20	24	8
4	36	30	36	12
5	28	24	28	10
32	24	20	24	8
Gleis Nr.	Ungebremste Achsenzahl			Zusätzliche Achsen je bediente Druckluftbremse
	DE 75	BR 346	BR 293	
41	36	30	36	12
45	28	24	28	10
46	24	20	24	8
126/127/128	36	30	36	12
134	10	8	10	4
Alle übrigen Gleise	60	50	60	16

6.10.5. Geschobene Rangierfahrten

Geschobene Rangierfahrten sind zulässig. Die maximal zulässige Wagenstärke beträgt 20 Wagen, mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 25 km/h.

6.10.6. Bestimmungen im Ablaufbetrieb

6.10.6.1. Vorbereitung zum Ablauf

Der Fdl Z 1 legt anhand der Daten im Dispositionsprogramm Dispolino der AMEHT die Trennstellen für die zu zerlegende Einheit fest. Der Lrf entkuppelt in der Einfahrgruppe die Fahrzeuge nach entsprechend dieser Festlegung. Luftschläuche und Schraubenkupplungen sind in die dafür vor-

 <p>ArcelorMittal</p> <p>ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 29 von 34

gesehenen Halterungen einzuhängen. Die Bremsen sind vollständig zu entlüften. Dabei hat der Lrf zu überprüfen, ob alle Eisenbahnfahrzeuge den Ablaufberg uneingeschränkt befahren dürfen und ob alle Besonderheiten erfasst wurden. Der Lrf ist für die Einhaltung der zulässigen Ablaufstärken verantwortlich.

Den Abschluss der Vorbereitungsarbeiten meldet der Lrf dem Fdl Z 1. Dieser prüft, ob alle weiteren Voraussetzungen für den Ablaufbetrieb erfüllt sind. Sind diese gegeben, erteilt er die Zustimmung für die Durchführung des Ablaufbetriebes.

*Während des Ablaufbetriebes übernimmt der Fdl Z 1 die Rangierwegprüfung für den Bereich den Gleisbereich, in dem der Ablaufbetrieb durchgeführt wird.

Die Gleise der Ordnungsgruppe sind mit Spitzensicherungshemmschuhen (ca. 50 m vor dem Grenzzeichen der Weichen in Ablaufrichtung) abzudecken. Ist das Gleis abgedeckt, sind die betreffenden Rangiersignaltasten (Rs 74-96) mit Hilfssperren zu versehen. Ist ausnahmsweise keine Abdeckung vorhanden, sind die Hilfssperren zu entfernen.

Sind die Gleise ausnahmsweise nicht abgedeckt, dürfen Wagen nur mit besetzter Handbremse in diese Gleise ablaufen.

Der Fdl Z 1 darf Abläufe erst zulassen, wenn er:

- festgestellt hat, dass das Gleis hinter der Richtungsbremse für die Durchführung der Abläufe frei ist und
- sichergestellt hat, dass die Gleisbremsanlage wirksam ist, bzw. andere Maßnahmen zum Abbremsen der Wagen getroffen wurden.

Bleiben Wagen in der Richtungsbremse oder bis 30 m dahinterstehen, dann ist dieses Gleis durch ein Merkschild zu kennzeichnen.

6.10.6.2. Bedienung rangiertechnischer Einrichtungen

*Für die Bedienung der Gleisbremsanlage gilt die Bedienungsanleitung Steuerungssystem Ablaufanlage Ziltendorf in der jeweils gültigen Fassung. Der Ablaufbetrieb erfolgt grundsätzlich nur im Automatikbetrieb. Ein manuelles Eingreifen darf nur in Notfällen und im Störfall erfolgen. Die zulässige Auflaufgeschwindigkeit beträgt 1,5 m/s. Lassen die vorhandenen Sichtverhältnisse keinen Einblick auf die Richtungsgleisbremsen zu, ist der Ablaufbetrieb einzustellen.

6.10.6.3. Ablaufstärke

Die maximal zulässige Ablaufstärke beträgt:

- für Leerwagen 60 Achsen (entspricht ca. 375 t Masse)
- für beladene Wagen 20 Achsen (entspricht ca. 400 t Masse)
- für gemischte Gruppen max. 400 t.

Sollen die Eisenbahnfahrzeuge mit der Ablaufbergwaage verwogen werden, sind nur Einzelabläufe möglich.

 <p>ArcelorMittal</p> <p>ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 30 von 34

6.10.6.4. Einsatz Spitzensicherungshemmschuhe

Für die Abdeckung der Gleise der Ordnungsgruppe dürfen nur spezielle Spitzensicherungshemmschuhe eingesetzt werden. Bei ordnungsgemäßem Auslegen (linke und rechte Hemmschuhe) besteht beim Durchrutschen in den Herzstückbereich der Weichen keine Entgleisungsgefahr.

6.10.6.5. Befahren der Gleisbremsen und der Ablaufbergwaage

Die Gleisbremsen aller Bauformen dürfen nur durch folgende Triebfahrzeugbaureihen und Nebenfahrzeuge befahren werden:

- BR 346 und BR 293, DE 75 von AMEHT,
- Zweiwegebagger
- Mehrzweckfahrzeug der Fa. BUG.

Auf Grund der Regellichtraumeinschränkungen ist vor Einsatz der Triebfahrzeuge das Vorhandensein der erforderlichen Abstände zwischen den Bremsleisten und den Triebfahrzeugbauteilen zu überprüfen.

*Fahrzeuge, die oben nicht aufgeführt bzw. genannt wurden, dürfen den Bereich der Gleisbremsen und der Ablaufbergwaage nicht befahren. Ist eine Befahrung im Rahmen von Instandhaltungsarbeiten mit Instandhaltungsfahrzeugen (z.B. Stopfmaschine) notwendig, ist im Vorfeld eine individuelle Prüfung erforderlich. Nach dieser wird durch den EBL die mögliche Genehmigung geprüft. Die Ablaufbergwaage darf in der Regel nicht gegen den Berg befahren werden. Die Geschwindigkeit für deren Befahrung beträgt für Tfz und Nfz jeweils 5 km/h.

6.10.6.6. Freidrücken/Zusammendrücken von Wagen

Im Bereich 50 m ab den Gleisbremsen in Richtung Ordnungsgruppe darf ohne Rangierwegprüfung mit Schrittgeschwindigkeit freigedrückt werden. Beim Zusammendrücken außerhalb des 50m - Bereiches ist die Rangierwegprüfung durchzuführen, um zu vermeiden, dass die Eisenbahnfahrzeuge in den anschließenden Weichenbereich gelangen.

6.10.7. Verbot gefährdender Rangierfahrten

Solange Zugfahrten in oder aus den Gleisen 11 - 18 und 22 - 29 zugelassen sind, ist das Rangieren in Richtung der Zugfahrstraßen untersagt, wenn kein Flankenschutz durch abweisende Weichenstellung besteht. Es ist nicht gestattet, Rangierfahrten zwischen den Gleisen 74 -79 und Gleis 111 sowie den Gleisen 80-96 und Gleis 122 zuzulassen, wenn Ablaufbetrieb in den entsprechenden Gleisgruppen stattfindet.

6.10.8. Abstoßverbote/Ablaufverbote

*Im Rahmen der Vorbereitung des Ablaufbetriebes prüft der Lrf mögliche Ablauf- und Abstoßverbote (siehe 6.10.6.1) von Fahrzeugen. Des Weiteren ist zu prüfen, ob für Fahrzeuge ein Verbot

 <p data-bbox="202 264 432 302">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="202 349 488 439">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p data-bbox="533 172 1118 432">Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 31 von 34

zur Befahrung von Gleisbremsen besteht. Festgestellte Verbote, sind unverzüglich dem Fdl Z 1 zu melden.

Das Abstoßen von Wagen in folgende Gleise ist unzulässig:

- Gleis 3
- Gleis 30
- Gleis 31/32/33
- Bereich der Gleisgruppe 402 bis 407.

In Richtung Norden der Einfahrgruppengleise, wenn nicht sichergestellt ist, dass die abgestoßenen Eisenbahnfahrzeuge aufgehalten werden.

*Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen mit Mittelpufferkupplung ist grundsätzlich verboten.

6.10.9. Erkennbarkeit von Schienenfahrzeugen

*An Trieb- und Nebenzugfahrzeugen ist immer Spitzensignal Zg 1 nach Rili 301 zu verwenden. Rangierfahrten, bei denen sich das Triebfahrzeug nicht an der Spitze befindet, sind nachts bzw. bei Dunkelheit durch die Handlampe des Lrf erkennbar zu machen.

6.10.10. Regelung zur Bedienung der Sandstreuereinrichtung beim Rangieren

6.10.10.1. Sanden bei Geschwindigkeiten kleiner 25 km/h

Bei Geschwindigkeiten von 25 km/h oder weniger ist das Sanden zur Unterstützung eines Bremsvorgangs oder zum Anhalten zu vermeiden. Die Bremsvorgänge sind deshalb bei Rangierfahrten entsprechend früh einzuleiten, z.B. in der Art, dass die Geschwindigkeit rechtzeitig vor dem Anhaltepunkt auf die niedrigste mögliche Fahrgeschwindigkeit begrenzt wird, von der aus das Fahrzeug dann mit einer Betriebsbremsung mit geringer Bremskraft zum Stillstand gebracht werden kann.

6.10.10.2. Sanden im Notfall

Abweichend von Abschnitt 6.9.10.1. ist die Sandstreuereinrichtung im Notfall zu betätigen, insbesondere, wenn ein Unfall oder ein gefährliches Ereignis (z.B. eine Vorbeifahrt am Haltsignal oder ein Auffahren auf andere Fahrzeuge) dadurch verhindert oder im Schadensausmaß reduziert werden kann.

6.10.10.3. Meldung an den Fahrdienstleiter Z 1

Wurde die Sandstreuereinrichtung in Verbindung mit einem Anhalte- oder Bremsvorgang bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder weniger dennoch betätigt, ist davon auszugehen, dass sie durch eine automatische Einrichtung (z.B. Gleitschutz) ausgelöst wurde. Der Fahrdienstleiter Z 1

 ArcelorMittal ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 32 von 34

ist hierüber sofort mit Ortsangabe des Sandstreuens zu verständigen. Gelingt die sofortige Kontaktaufnahme nicht, ist der Fahrdienstleiter Z 1 unverzüglich mit einem Notruf zu rufen.

6.10.10.4. Vermeidung von nicht beabsichtigtem und unbemerktm Sanden

Erfolgt die Betätigung der Sandstreuereinrichtung durch eine mechanischen Raststufe eines Schalters oder mit einer elektronischen Antastung, sind diese nach Wegfall der Notwendigkeit des Sandens sofort in die Grundstellung zu bringen (kein Sanden).

Die Grundstellung ist bei jedem Anhaltevorgang zu überwachen, sodass ein nicht beabsichtigtes und unbemerktes Sanden vermieden wird. Die zusätzliche Überwachung der Grundstellung ist nicht erforderlich, wenn auf die Stellung „Sanden“ durch ein akustisches Signal und /oder einen auffälligen Leuchtmelder hingewiesen wird.

6.11. Abweichende Bestimmungen zur FV-NE

Abweichend zur FV-NE wird der Befehlsvordruck nach Fahrdienstvorschrift der *DB InfraGO AG, Vordruck 408.0411V01 (Anlage 5), verwendet.

6.12. Signalisierung von Langsamfahrstellen

*Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen werden wie folgt signalisiert:

- *bei Zugeinfahrten durch die Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3.
- *bei Zugausfahrten und Rangierfahrten die Signale Lf 1/2 und Lf 3.

*Alle aufgestellten Lf Signale sind rückstrahlend. Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen werden allen nutzungsberechtigten EVU mittels La der AMEHT bekanntgegeben.

6.13. *Gefährliche Güter

*Gefährliche Güter sind Güter, von denen im Rahmen einer normal verlaufenden Beförderung, Lagerung oder sonstigen Tätigkeit eine unmittelbare Gefahr für Personen, Fahrzeuge und Rechtsgüter Dritter ausgehen kann. Es sind insbesondere Güter, die in den Anwendungsbereich einschlägiger Gefahrgutgesetze und-Verordnungen sowie gefahrstoff-, wasser- oder abfallrechtlicher Vorschriften fallen.

Der Transport und die Behandlung von Gefahrgut erfolgt nach der GGVSEB (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt).

Für Mitarbeiter der AMEHT gilt zusätzlich die Arbeitsanweisung „Überwachung und Transport von Gefahrgütern“.

Grundsätzlich liegt die Überwachung von Gefahrgutwagen in der Verantwortung der das Gefahrgut befördernden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Das Abstellen von Gefahrgutwagen ist nur auf den Gleisen 21-29, 12-18, 51-67 und 73-96 gestattet.

 <p>ArcelorMittal</p> <p>ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH</p>	<p>Sammlung betrieblicher Vorschriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
Revision 5	Ausgabe: 01.11.2024	Seite 33 von 34

6.14 *Gleiswaagen

6.14.1. *Statische Gleiswaage

Der Rangierbahnhof Ziltendorf verfügt im Bereich des Ablaufbergs über eine statische Gleiswaage. Die Bedienung und die Erfassung der Wiegedaten erfolgt durch den Fdl Z1. Da es sich um eine statische Gleiswaage handelt, kann die Verwiegung von Fahrzeugen hier nur im Stillstand erfolgen.

6.14.2. *Dynamische Gleiswaage

Im Gleis 70 des Rangierbahnhofs befindet sich eine dynamische Gleiswaage. Die Bedienung und Erfassung aller Daten erfolgt durch den Fdl Z1. Im Rahmen der Verwiegung, darf die dynamische Gleiswaage mit maximal 5 km/h befahren werden.

7. Notfallmanagement

Alle auf der Infrastruktur des Rangierbahnhofs Ziltendorf eintretenden Ereignisse, Gefährdungen, Personenunfälle u. ä. sind unverzüglich an den Fahrdienstleiter Z 1 zu melden.

Dieser ist wie folgt zu erreichen:

- Tel.: **03364/372466** oder Kurzwahl **2466 (nur intern)**
- Betriebsfunk
- **GSM-R Ruf 73000714.**

Der Inhalt der Unfallmeldung ist gemäß der BUVO-NE in der Unfallmeldetafel I *(Anlage 6) geregelt.

*Auf Fahrzeugen der AMEHT ist die Unfallmeldetafel I zusätzlich ausgelegt.

*EVU oder andere am Ereignis beteiligte Unternehmen informieren, nachdem sie den Fahrdienstleiter Z 1 das Ereignis gemeldet haben, unverzüglich die Notfallmeldestelle ihres Unternehmens.

Der Fahrdienstleiter Z 1 hat nach Erhalt einer Unfallmeldung, diese sofort an die Unfallmeldestelle (Disponent Bahnbetrieb) weiterzuleiten. Durch die Unfallmeldestelle werden entsprechend der Unfallmeldetafel II alle notwendigen Maßnahmen und Meldungen eingeleitet und getätigt.

*Notfallmanager vor Ort ist zunächst der Schichtleiter der AMEHT. Der Eisenbahnbetriebsleiter entscheidet im weiteren Verlauf, welcher Mitarbeiter der AMEHT die Funktion des Notfallmanagers wahrnimmt.

*Treten Störungen bzw. gefährliche Ereignisse (Unfälle) im Zusammenhang mit der Fahrleitungsanlage auf, ist die Abschaltung der Fahrleitung durch den Fdl direkt bei der Zes zu beantragen. Die Meldungen über die Abschaltung bzw. Zuschaltung werden im Fernsprechbuch für Schalthandlungen nachgewiesen. Die Erdung der Fahrleitungsanlage wird entweder von der Fa. Unitechnik oder vom Erdungsberechtigten der AMEHT durchgeführt. Die Bahnerdungsvorrichtungen befinden sich im Dienstgebäude auf dem Werkbahnhof Ziltendorf.

 <p data-bbox="201 264 435 304">ArcelorMittal</p> <p data-bbox="201 349 488 439">ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Trans- port GmbH</p>	<p data-bbox="533 172 1118 432">Sammlung betrieblicher Vor- schriften für den *Rangierbahnhof Ziltendorf</p>	
<p data-bbox="264 533 427 562">Revision 5</p>	<p data-bbox="667 533 983 562">Ausgabe: 01.11.2024</p>	<p data-bbox="1182 533 1418 562">Seite 34 von 34</p>

Der Schichtleiter der AMEHT trägt den Sachverhalt über die Ab- bzw. Zuschaltungen im Tagesbericht ein.