

**Bedienungsanweisung
und
Anweisung für den
Eisenbahnbetriebsdienst**

Gleisanschluss München-Allach

Siemens Mobility GmbH, München

I N H A L T

1. Allgemeines	7
1.1. Zweck des Dokumentes	7
1.2. Verantwortung für die Fortschreibung	7
1.3. Zielgruppe	7
1.4. Geltungsbereich	7
1.5. Ausgabestand, Änderungen	8
1.6. Inkrafttreten	9
1.7. Verteiler	9
1.8. Wichtige Rufnummern	10
1.9. Definitionen	11
1.10. Vorschriften und Richtlinien	11
1.11. Abkürzungen	11
2. Lage und Beschreibung des Gleisanschlusses	12
2.1. Lage	12
2.2. Anschlussgrenzen	12
2.3. Einfriedungen und Tore	12
2.4. Gleisanlagen und ihre Nutzung, Streckenklasse	13
2.5. Weichenschlüssel	16
2.6. Gleissperrenschlüssel	16
2.7. Weichensignal zur Ausfahrt aus dem Anschluss	16
2.8. Gesperrte Gleise	16
2.9. Wagenübergabestellen und Bedienungsbereich	17
2.10. Bahnübergänge	17
2.11. Nebenanschlussinhaber / Mitnutzer	17
3. Gleisanlagen	17

3.1.	Übersicht	17
3.2.	Verladeeinrichtungen	17
3.3.	Gleisbögen mit eingeschränkter Befahrbarkeit.....	17
3.4.	Signalanlagen	18
3.5.	Profileinschränkungen / Engstellen nach UVV	18
3.6.	Gleisabstände unter 4,50 m	18
3.7.	Fahrleitungsanlagen.....	19
3.7.1.	Fahrleitungsanlagen im Anschlussbereich.....	19
3.8.	Explosionsgefährdete Bereiche	19
3.9.	Einschränkungen für bestimmte Fahrzeuge.....	19
3.10.	Hindernisse	19
3.11.	Fahrwegbeobachtung	19
3.11.1.	Straßenfahrzeuge im Gleisbereich.....	19
3.11.2.	Personen im Gleisbereich.....	20
3.12.	Eisenbahnverkehr mit Regeltriebfahrzeugen des bedienenden EVU	20
3.13.	Spezielle Regeln für einzelne Fahrwege	20
4.	Geltende Regelwerke im Eisenbahnbetrieb	20
4.1.	Allgemeine Regeln zum Befahren der Anschluss-Infrastruktur.....	20
4.2.	Regeln für den Eisenbahnbetrieb des Anschlussinhabers.....	21
5.	Festlegemittel lagern und bereitstellen	21
6.	Telekommunikationsanlagen.....	21
6.1.	Rangierfunk	21
7.	Funkfernsteuerung.....	22
8.	Beleuchtungsanlagen.....	22
9.	Sonstige Anlagen.....	22
9.1.	Brücken und Durchlässe	22

9.2.	Gleiswaagen	22
10.	Fahrgeschwindigkeit, Nutzungsbeschränkungen.....	22
11.	Personal.....	23
11.1.	Personalarten	23
11.2.	Eignung.....	23
11.2.1.	Medizinische Eignung.....	23
11.2.2.	Ausbildungsstand, Fahrberechtigungen	23
11.3.	Überwachung des Betriebes durch den Anschlussinhaber	24
11.4.	Überwachung des Betriebes durch Dritte (Betretungsrechte)	24
11.5.	Rangiererwege	24
11.6.	Verhaltensregeln im Betrieb.....	24
11.6.1.	Zugangsregeln	24
11.6.2.	Spezielle Verhaltensverbote	24
11.6.3.	Spezielle Verhaltensanweisungen.....	24
11.7.	Persönliche Schutzausstattung.....	25
12.	Fahrbetriebsmittel.....	25
12.1.	Triebfahrzeuersatz / Rangiergeräte.....	25
12.2.	Wagen.....	25
12.3.	Triebfahrzeuge	26
12.3.1.	Triebfahrzeuge im Anschluss.....	26
13.	Bremsbetrieb.....	27
13.1.	Wagen ungebremst bewegen / Wagenbremsen benutzen.....	27
13.1.1.	Betrieb mit Rangiergerät Windhoff TeleTrac.....	27
13.1.2.	Betrieb Zweiwegefahrzeug Zwiehoff Rotrac E4	27
	Die maximale, ungebremste sowie gebremste Anhängelast ist der Bremslastentafel zu entnehmen.....	27
13.1.3.	Betrieb mit Unimog Zweiwegefahrzeug U405 / 12.....	27

Die maximale, ungebremste sowie gebremste Anhängelast ist der Bremslastentafel zu entnehmen.....	27
13.1.4. Betrieb mit Regeltriebfahrzeugen.....	27
13.2. Maximale Anzahl Wagen.....	27
13.2.1. Betrieb mit Rangiergerät Windhoff TeleTrac.....	27
13.2.2. Betrieb mit Unimog Zweiwegefahrzeug U405 / 12.....	28
13.2.3. Betrieb mit Regeltriebfahrzeugen.....	28
13.3. Wagenbremsen auslösen.....	28
13.4. Fahrzeuge festlegen.....	29
13.5. Festlegen im Gefälle.....	29
13.6. Klappbare Gleissperren.....	29
13.7. Be- und Entladen.....	30
14. Wagenzustellung und -abholung durch Anschlussbediener.....	30
14.1. Allgemeines.....	30
14.1.1. Verständigen des Anschlussinhabers über die Bedienung.....	30
14.1.2. Warnen der Mitarbeiter des Anschlussinhabers.....	30
14.1.3. Prüfen der Anschlussanlagen.....	30
14.1.4. Rangierseite.....	30
14.1.5. Abstoßen und Ablaufen von Fahrzeugen.....	30
14.1.6. Befahren von Bahnübergängen.....	31
14.1.7. Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss.....	31
14.1.8. Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen.....	31
14.1.9. Bedienen von Verladeeinrichtungen.....	31
14.2. Wagenzustellung.....	31
14.2.1. Anmeldeverfahren, Zustimmung zum Befahren.....	31
14.2.2. Zeit.....	31
14.2.3. Abstellort.....	31

14.2.4.	Festlegen von Fahrzeugen	31
14.3.	Wagenabholung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
14.3.1.	Anmeldeverfahren, Zustimmung zum Befahren.....	32
14.3.2.	Zeit.....	32
14.3.3.	Übergabeort	32
14.3.4.	Festlegen von Fahrzeugen	32
14.3.5.	Kuppeln von Fahrzeugen.....	32
14.3.6.	Lademaßüberschreitungen (LÜ)	32
15.	Rangierbetrieb des Anschlussinhabers	32
15.1.	Besonderheiten	33
16.	Notfallmanagement	33
16.1.	Handlungsanweisung	33
16.2.	Notfallmeldestellen	33
16.3.	Wichtige Rufnummern für den Notfall.....	33
17.	Anlagen.....	34
17.1.	Anlage Kontaktdaten der Anschlussbediener	34
17.2.	Anlage Gleisplan	35

1. Allgemeines

1.1. Zweck des Dokumentes

Dieses Dokument beschreibt den Gleisanschluss der Siemens Mobility GmbH, München, nachfolgend Anschlussinhaber genannt, an den Bahnhof München-Allach und gibt Handlungsanweisungen für die Bedienung des Gleisanschlusses sowie für den Eisenbahnbetriebsdienst.

1.2. Verantwortung für die Fortschreibung

Das Dokument wird fortgeschrieben vom Anschlussinhaber in Abstimmung mit dem Bediener des Gleisanschlusses. Die Verantwortung für die Fortschreibung liegt beim Eisenbahnbetriebsleiter des Anschlussinhabers. Änderungen des Dokumentes werden im Kapitel 1.5 aufgezeichnet.

1.3. Zielgruppe

Das Dokument richtet sich an die Eisenbahnbetriebsbediensteten des Anschlussinhabers und an die Eisenbahnbetriebsbediensteten des Bedieners des Anschlusses.

Die Geltung des Dokumentes wird zwischen dem Anschlussinhaber und jedem Bediener vereinbart.

1.4. Geltungsbereich

Das Dokument gilt im gesamten Bereich des Anschlusses. Ausgenommen sind:

- Gleisanlagen innerhalb der Fertigungshallen
- die Prüfgleisanlage Nr. A3 zwischen Weiche W52, Beginn hinter dem Werkstor und dem nördlich gelegenen Prellbock bzw. der Überfahrt auf die Schiebebühne
- das Hallengleis im Gebäude Block 2 zwischen den Hallentoren.

1.6. Inkrafttreten

Diese Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst mit Bedienungsanweisung für die Anschlussbahn tritt in Kraft **am 23.07.2024.**

1.7. Verteiler

I. Siemens Mobility GmbH, München

- a) Eisenbahnbetriebsleiter
- b) Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter
- c) Sammlung der Betrieblichen Vorschriften (SBV)
- d) Rangierdienst
- e) Logistikabteilung
- f) Leiter der Inbetriebsetzung (IBS) und Versuchsleiter
- g) Kunden-Service-Center / Rail-Service-Center
- h) Homepage Service-Center (öffentlich zugänglich)
- i) Flottenmanagement
- j) Werkfeuerwehr
- k) Alarmzentrale**
- l) Notfallmanagement
- m) Siemens Real Estate (SRE)**

II. Weitere am Standort ansässige Firmen

- a) **n.n.**

III. DB-Netz AG

- a) Fahrdienst Bahnhof München-Allach

IV. Anschlussbediener

- a) Eisenbahnbetriebsleiter
- b) Zuständige Stelle des Anschlussbedieners, s. Anlage Kapitel 17

V. Aufsichtsbehörde

Regierung von Oberbayern Sachgebiet 23.2
Maximilianstraße 39
80538 München

1.8. Wichtige Rufnummern

Bezeichnung, Funktion	Festnetz	Mobil	Bemerkungen
Eisenbahnbetriebsleiter Siemens Mobility GmbH		0172 / 2832136	Hr. Holzheu
1. Stv. Eisenbahnbetriebsleiter Siemens Mobility GmbH		0173 / 2014251	Hr. Hermann
2. Stv. Eisenbahnbetriebsleiter Siemens Mobility GmbH		0173 / 2905909	Hr. Dr. Kupetz
Leiter Rangierdienst Siemens Mobility GmbH		0173 / 9606260	Hr. Wallich
Weichenwärter Siemens Mobility GmbH		0173 / 9606260	Hr. Wallich
Leiter der Inbetriebsetzung Siemens Mobility GmbH		0172 / 5809215	Hr. Schmitz
Leiter Service Center		0173 / 6722712	Hr. Genc
Alarmzentrale/Werkschutz Siemens Mobility GmbH / Standort	089 / 9042284513		
Notrufnummer am Standort	089 / 8140-3355		
DB Netz AG Fahrdienstleiter Bf. München-Allach (Fdi-MMAL, Notfallmeldestelle)	089 / 1308-71354		
DB Netz AG, Zentrale elektrische Schaltzentrale (ZES) z. Freischaltung der Fahrleitung im Notfall	089 / 1308-3367		
DB Netz AG, Schaltleitstelle (‘SLS’ - geplante Abschaltung der Oberleitung)	089 / 1308-3204		
Rufnummern des Anschlussbedieners	→	→	S. Kapitel 17

1.9. Definitionen

keine

1.10. Vorschriften und Richtlinien

Die nachfolgend aufgeführten Vorschriften und Richtlinien werden beim Betrieb des Gleisanschlusses angewendet:

Lfd. Nr.	Kurzbezeichnung	Langtext
1	DS 408	Fahrdienstvorschrift Züge fahren und Rangieren der DB-Netz AG (bis 15.12.2015)
2	DB-Ril 301	Signalbuch der DB-Netz AG
3	OBRi-NE	Oberbaurichtlinien für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen
4	AZ-OBRi-NE	Anlage zu den Oberbaurichtlinien für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen
5	DAT	Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen
6	VDV 757	Bremsen im Betrieb Bedienen und Prüfen (Bremsvorschrift für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen)
7	VDV 754	Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb
8	EBOA	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen

1.11. Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
Abzw	Abzweigstelle
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Bf	Bahnhof
BÜ	Bahnübergang
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter

Abkürzung	Bedeutung
EBOA	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen in Bayern
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FDL	Fahrdienstleiter
GA	Gleisanschluss (Prellbock)
GI	Gleis
MMAL	München-Allach
ÖzF	Örtlich zuständiger Fahrdienstleiter
Rb	Rangierbegleiter
Reg. v. Obb.	Regierung von Oberbayern
Tf	Triebfahrzeugführer
TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung

2. Lage und Beschreibung des Gleisanschlusses

2.1. Lage

Der Gleisanschluss schließt in Streckenkilometer 10,700 der DB-Netz-Strecke 5501-1 (München Hbf – Ingolstadt Hbf) an die Gleisanlagen im Bf München-Allach (MMAL) an.

Die Weiche 33 verbindet den Anschluss mit der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG.

2.2. Anschlussgrenzen

Die Grenze des Gleisanschlusses zur öffentlichen Infrastruktur der DB-Netz AG liegt an dem Schienenstoß am Weichenende der Anschlussweiche 33.

2.3. Einfriedungen und Tore

Der Anschluss ist teilweise eingezäunt. Zwei Gleistore sind südlich der Weiche 86 unmittelbar vor der Weiche 90 (Tor 3 + 4) vorhanden. Ein Gleistor mit elektromotorischer Bedienung liegt unmittelbar südlich der Weiche W51 beim Bahnübergang (Tor 5). Zwei weitere Gleistore im Zweiggleis der Weiche W51 in Richtung Werksgelände (Tor 1) und im Zweiggleis der Weiche W52 in Richtung Werksgelände (Tor 2). Das Tor 6 befindet sich im südlichen Ausziehgleis.

2.4. Gleisplan, Weichen, Gleissperren

Der Gleisplan ist als Anlage 1 diesem Dokument beigelegt. Die Lage von Weichen, deren Bezeichnung und die Lage von Gleissperren sind im Gleisplan angegeben.

2.5. Gleisanlagen und ihre Nutzung, Streckenklasse

Für alle nachfolgend beschriebenen Gleisanlagen gilt:

Radsatzlast	Meterlast	Streckenklasse
22,5 t	8,0 t/m	D4

Gleise im Anschluss, die vom Anschlussbediener und Anschlussinhaber befahren werden

Gleis	Nutzlänge [m]	Nutzung	Neigung [%]	Oberleitung	Nutzer	Hemmschuhform
Gleis 1 W86 bis W91	86		4,4	Nein	Anschlussbediener, Anschlussinhaber	Vignol, Standard
Gleis 1 W 85 bis W84	110		1,5	Ja	Anschlussbediener, Anschlussinhaber	Vignol, Standard
Gleis 1 W 84 bis W94	105	Mit Gleisgrube	3,9	Ja	Anschlussbediener, Anschlussinhaber	Vignol, Standard
Gleis 2 W85 bis W84	111		1,5	Ja	Anschlussbediener, Anschlussinhaber	Vignol, Standard
Gleis 8 W84 bis W93	293		1,5	Nein	Anschlussbediener, Anschlussinhaber	Vignol, Standard
Gleis 9 W86 bis W90	128		4,4	Ja	Anschlussbediener, Anschlussinhaber	Vignol, Standard
Gleis 9 W90 bis W93	293		1,5	Nein	Anschlussbediener, Anschlussinhaber	Vignol, Standard

Gleise im Anschluss, die nur vom Anschlussinhaber befahren werden

Gleis	Nutzlänge [m]	Nutzung	Neigung [‰]	Oberleitung	Nutzer	Hemmschuhform
Gleis 1 W94 bis GA	202		3,3	Nein	Anschlussinhaber	Vignol, Standard
Gleis 3 W52 bis GA		Prüffahrten	7	Ja	Anschlussinhaber	Vignol, Standard Mehrspurgleis
Gleis 3a W10 bis Schiebebühnen- anschluss		Werksverkehr		Nein	Anschlussinhaber	Vignol, Standard Mehrspurgleis
Gleis 4 W51 bis Schiebebühnen- anschluss Block2		Werksverkehr	8 W51 bis W1	nein	Anschlussinhaber	Vignol, Rillenschiene
Gleis 5 W1bis Schiebebühnen- anschluss Ost		Werksverkehr		nein	Anschlussinhaber	Rillenschiene
Gleis 5a W2 bis GA		Werksverkehr, Abstellung		nein	Anschlussinhaber	Rillenschiene
Gleis 6 W4 bis GA Block 3, Halle 39		Werksverkehr		nein	Anschlussinhaber	Rillenschiene
Gleis 7 W3 bis GA Block 3, Halle 39		Werksverkehr		nein	Anschlussinhaber	Rillenschiene

Gleise in Produktionshallen / Produktionsgleise

Gleise, die der Produktion dienen (Block 1, Block 2 und östlich neben H18, **Wiegegleis Gleis 20S**), zählen nicht zu den Anschlussgleisen im Sinne der EBOA.

Weichen und Gleissperren im Anschluss, die vom Anschlussbediener und Anschlussinhaber befahren werden

Weichen- / Gleissperren-Nr.	Art der Bedienung	bedient von
W33	fernbedient	FDL MMAL
W32 (Schutzweiche)	fernbedient	FDL MMAL
W86	ortsbedient	Anschlussbediener, Anschlussinhaber
DKW49/50 (DKW84)	ortsbedient	Anschlussbediener, Anschlussinhaber
W84	ortsbedient	Anschlussinhaber, Anschlussbediener
W90	ortsbedient	Anschlussinhaber, Anschlussbediener
W91	ortsbedient	Anschlussinhaber, Anschlussbediener
W85	ortsbedient	Anschlussinhaber, Anschlussbediener
W93	ortsbedient	Anschlussinhaber, Anschlussbediener
W94	ortsbedient	Anschlussinhaber, Anschlussbediener

Weichen und Gleissperren im Anschluss, die nur vom Anschlussinhaber befahren werden

Weichen- / Gleissperren-Nr.	Art der Bedienung	bedient von
W1	ortsbedient	Anschlussinhaber
W2	ortsbedient	Anschlussinhaber
W3	ortsbedient	Anschlussinhaber
W4	ortsbedient	Anschlussinhaber
W10	ortsbedient	Anschlussinhaber
W51	ortsbedient	Anschlussbediener
W52	ortsbedient	Anschlussbediener

2.6. Weichenschlüssel

Ortsgestellte Weichen sind nicht verschlossen

2.7. Gleissperrenschlüssel

Abschließbare Gleissperren sind im Anschlussbereich nicht vorhanden.

2.8. Weichensignal zur Ausfahrt aus dem Anschluss

Vor dem Anfang der Weiche W32, die als Schutzweiche dient, liegt das niedrigstehende Licht-Signal 59LW32X. Es kann die Signalbilder Hp0 und Sh1 zeigen. Es ist mit einem weiß-rot-weißen Mastschild versehen.

2.9. Gesperrte Gleise

Das Testgleis ist für den Eisenbahnbetrieb betrieblich gesperrt. Es darf von Rangierfahrten nur nach Genehmigung des Weichenwärters befahren werden.

2.10. Wagenübergabestellen und Bedienungsbereich

Die Wagenübergabestellen befinden sich im Gleisbereich zwischen der Weiche W86 und der Weiche W94. Regelmäßige Wagenübergabestellen (Wügst) sind festgelegt als

Wagenübergabestelle 1	Gleis 1
Wagenübergabestelle 2	Gleis 2

Bei Belegung der vorgenannten Übergabestellen wird durch den Weichenwärter festgelegt, welches Gleis für eine konkrete Abholung oder Zuführung zur Abstellung von Fahrzeugen zu verwenden ist (s. Wichtige Rufnummern, Kap. 1.8).

2.11. Bahnübergänge

Am Weichenanfang der Weiche W51 Richtung Ausziehgleis befindet sich ein technisch nicht gesicherter Bahnübergang, der nicht von Kraftfahrzeugen befahren wird (BÜ1). Er ist mit einer Umlaufsperrung beidseits des Gleises ausgerüstet.

Gem. DGUV ist beim Befahren des Bahnübergangs dieser mit Posten zu sichern. Für das Geben dieser Zeichen ist bei Tageslicht die rot-weiß-rot Signalfahne und bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine rotleuchtende Handleuchte zu nutzen.

2.12. Nebenanschlusshaber / Mitnutzer

keine

3. Gleisanlagen

3.1. Übersicht

Die Gesamtheit der Gleisanlagen ist in dem Gleisplan in der Anlage zu diesem Dokument dargestellt.

3.2. Verladeeinrichtungen

Keine vorhanden.

3.3. Gleisbögen mit eingeschränkter Befahrbarkeit

Keine vorhanden.

3.4. Signalanlagen

Vor dem Weichenanfang der Weiche W32 (Schutzweiche) befindet sich das niedrigstehende Licht-Signal Ls 59LW32X. Es kann die Signalbilder Hp0 und Sh1 zeigen. Es ist mit einem weiß-rot-weißen Mastschild versehen.

Signal	Signalbild	Ort
Ls 59LW32X	Hp0 / Sh1	Vor Weichenanfang Weiche W32 (Schutzweiche)
-	Sh0	GA Ausziehgleis
-	Sh0	GA hinter Schutzweiche W32
-	Sh2	Alle Gleistore
-	EI6	re. v. Gleis 2, in Höhe Weichenende W85
-	EI6	re. v. Gleis 1, in Höhe Weichenende W94

3.5. Profileinschränkungen / Engstellen nach UVV

Eine Lichtraumeinschränkung ist gegeben im Bereich der Tankstelle auf der Westseite des Gleises. Der Abstand Gleismitte zur Zapfsäule beträgt 2000 mm (Regelmaß n. EBOA ist 2200 mm).

Eine Lichtraumeinschränkung ist gegeben im Testgleis im Bereich der Mehrspurweiche (Gebäudekante östlich des Gleises). Die Lichtraumeinschränkung befindet sich im nicht regulär befahrbaren Bereich (Testgleis) und besteht auch nur beim Befahren der Spurweite 1520 mm.

Eine mögliche Lichtraumeinschränkung kann sich im Berieselungsportal durch einen, nicht in Ausgangslage zurückgeschwenkten Berieselungsarm ergeben. Die mögliche Lichtraumeinschränkung befindet sich im nicht regulär befahrbaren Bereich (Zufahrt zum Testgleis).

Eine temporäre Lichtraumeinschränkung ist gegeben im Gleis 5 im Bereich der Verladerampe. Sollte auf Gleis 5a ein Fahrzeug abgestellt sein, ergibt sich hieraus eine temporäre Lichtraumeinschränkung.

3.6. Gleisabstände unter 4,50 m

Zwischen Gleis 5 und dem Gleis der Gleiswaage östlich von Block 2 beträgt der Gleisabstand weniger als 4,50m.

3.7. Fahrleitungsanlagen

3.7.1. Fahrleitungsanlagen im Anschlussbereich

Der Anschluss ist im Bereich des Bedienungsbereiches teilweise mit Fahrleitung ausgestattet. Die Fahrleitung steht dauerhaft unter einer Spannung von 15.000 Volt Einphasen-Wechselstrom. Schaltgeräte zum Ein- oder Ausschalten der Spannung sind an folgenden Stellen vorhanden:

1. Trennschalter am Mast 301 in Höhe der Schutzweiche W32
2. Trennschalter 303 am Mast 10|14a vor den Gleistoren im Abstellgleis und Zuführungsgleis I

Im Störfall ist der Fahrdienstleiter MMAL zu verständigen. Die Rufnummer ist im Kapitel 1.8 angegeben.

Im Werksbereich befinden sich vor H39 (Service Center) zwei Abstellplätze mit Oberleitung (jeweils eine Loklänge).

Die nicht öffentlich zugängliche Prüfgleisanlage ist mit einer Oberleitung überspannt, die auch von 15 kV abweichende Spannungen führen kann.

3.8. Explosionsgefährdete Bereiche

Entfällt.

3.9. Einschränkungen für bestimmte Fahrzeuge

keine

3.10. Hindernisse

Entfällt.

3.11. Fahrwegbeobachtung

Es sind die Regelungen der EBOA zu beachten.

3.11.1. Straßenfahrzeuge im Gleisbereich

Außerhalb des Werksgeländes, im Bedienbereich, ist auf dem BÜ im Ausziehgleis mit Straßenfahrzeugen zu rechnen.

Innerhalb des Werksgeländes ist die Schienenoberkante niveaugleich mit der umgebenden Oberfläche (eingedecktes Gleis). Dementsprechend ist jederzeit mit Straßenfahrzeugen im gesamten Gleisbereich zu rechnen.

3.11.2. Personen im Gleisbereich

Außerhalb des Werksgeländes, im Bedienbereich, ist auf dem BÜ im Ausziehgleis mit Personen im Gleisbereich zu rechnen.

Innerhalb des Werksgeländes ist die Schienenoberkante niveaugleich mit der umgebenden Oberfläche (eingedecktes Gleis). Dementsprechend ist jederzeit mit Personen im Gleisbereich zu rechnen.

3.12. Eisenbahnverkehr mit Regeltriebfahrzeugen des bedienenden EVU

Der Gleisanschluss wird während der Bedienung mit Regeltriebfahrzeugen des bedienenden EVU im Bedienbereich befahren.

3.13. Spezielle Regeln für einzelne Fahrwege

Keine

4. Geltende Regelwerke im Eisenbahnbetrieb

4.1. Allgemeine Regeln zum Befahren der Anschluss-Infrastruktur

Der Eisenbahnbetrieb auf dem Anschluss wird nach den folgenden Regelwerken abgewickelt:

1. Eisenbahnbetrieb: Richtlinie 408.48 und 408.58 der DB Netz AG, Züge fahren und Rangieren
2. Signale: Richtlinie 301 der DB Netz AG, Signalbuch
3. Arbeitssicherheit: DGUV-Vorschrift 73 „Schienenbahnen“
4. Arbeitssicherheit: DGUV-Vorschrift 77 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“
5. Funkfernsteuerungen: DGUV-Regel 114-002 „Betrieb von Funkfernsteuerungen bei Eisenbahnen“

4.2. Regeln für den Eisenbahnbetrieb des Anschlussinhabers

Der Eisenbahnbetrieb auf dem Anschluss wird nach den folgenden Regelwerken abgewickelt:

1. Eisenbahnbetrieb: Richtlinie 408.48 und 408.58 der DB Netz AG, Züge fahren und Rangieren
2. Bremsbetrieb: VDV-Schrift 757, Bremsen im Betrieb Bedienen und Prüfen, -Bremsvorschrift-
3. Signale: Richtlinie 301 der DB Netz AG, Signalbuch
4. Arbeitssicherheit: DGUV-Vorschrift 73 „Schienenbahnen“
5. Arbeitssicherheit: DGUV-Vorschrift 77 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“
6. Funkfernsteuerungen: DGUV-Regel 114-002 „Betrieb von Funkfernsteuerungen bei Eisenbahnen“

5. Festlegemittel lagern und bereitstellen

Als Festlegemittel für Eisenbahnfahrzeuge stehen Hemmschuhe zur Verfügung.

Die Festlegemittel sind an den folgenden Aufbewahrungsorten gelagert:

1. Am Fahrleitungsmast 10|14a vor den Gleistoren zwischen Abstellgleis und Zuführungsgleis I: Hemmschuhkasten
2. Am Fahrleitungsmast 10|3a zwischen Gleis 4 und Gleis 1: Hemmschuhkasten

Zusätzliche oder weitere Festlegemittel sind erforderlichenfalls auf dem Triebfahrzeug mitzuführen.

6. Telekommunikationsanlagen

6.1. Rangierfunk

Der Eisenbahnbetrieb des Bedieners im Anschluss wird unter Verwendung des Zugfunks der DB AG abgewickelt.

Die aktuell werksintern verwendete Funkfrequenz ist ggf. beim Weichenwärter zu erfragen (s. Tel.-Liste 1.8)

7. Funkfernsteuerung

Der Bediener des Anschlusses kann funkferngesteuerte Triebfahrzeuge einsetzen.

Nähere Regeln zum Einsatz von Funkfernsteuerungen von Triebfahrzeugen hat der Bediener für den Eigenbetrieb zu erlassen.

8. Beleuchtungsanlagen

Entfällt.

9. Sonstige Anlagen

9.1. Brücken und Durchlässe

In Höhe Bahn-km 10,4 befindet sich eine Unterführung für Fußgänger, die die Gleisanlagen Richtung Bf MMAL unterquert.

9.2. Gleiswaagen

Nordöstlich des Gebäudeblocks 2 befindet sich in einem Gleisstutzen parallel zum Gleis 5 eine Gleiswaage für eine Achse. Der Gleisstutzen ist nur über die Benutzung der Schiebebühne zwischen Gebäudeblock 2 und 1 erreichbar.

10. Fahrgeschwindigkeit, Nutzungsbeschränkungen

Die anzuwendende maximale Fahrgeschwindigkeit im Bereich des Anschlusses beträgt 20 km/h.

Im Teilabschnitt des Gleises Nr. 5, zwischen Schiebebühne und Weiche Nr. 2, beträgt die maximale Fahrgeschwindigkeit 10 km/h.

Die Gründe hierfür sind: erhöhter Fußgängerverkehr, Ladetätigkeiten, Gleislage im Grenzbereich.

Im Teilabschnitt des Gleises Nr. 1, zwischen Weiche 51 und Gleisabschluss GL1, beträgt die maximale Fahrgeschwindigkeit 5 km/h.

Die Gründe hierfür sind: Fußgängerüberweg, Abbremsweg hinter Prellbock <5m

Die weiteren Regelungen wie in Kapitel 4.1 und 4.2 sind anzuwenden.

Triebfahrzeuge des Anschlussbedieners dürfen den Anschluss nur im Bedienungsbereich befahren.

Ausnahmen zum Befahren des übrigen Anschlussbereiches erlässt im Einzelfall der Eisenbahnbetriebsleiter.

Das Abstoßen von Fahrzeugen ist im gesamten Anschlussbereich verboten.

11. Personal

11.1. Personalarten

Im Bereich des Anschlusses werden

- Triebfahrzeugführer
- Lokrangierführer
- Rangierbegleiter

eingesetzt.

11.2. Eignung

11.2.1. Medizinische Eignung

Die körperliche und geistige Eignung der Betriebspersonale ist durch regelmäßige arbeitsmedizinische Untersuchungen zu gewährleisten.

Voraussetzung für die Beauftragung von Personalen mit eisenbahnbetrieblichen Aufgaben ist eine arbeitsmedizinische Erstuntersuchung.

11.2.2. Ausbildungsstand, Fahrberechtigungen

Für das Eisenbahnbetriebspersonal des Anschlussinhabers gelten die Regelungen des §23 EBOA.

Die mit eisenbahnbetrieblichen Aufgaben betrauten Personale müssen über eine ihrem Aufgabengebiet entsprechende Ausbildung verfügen.

Der Eisenbahnbetriebsleiter des Anschlusses erteilt dem mit der Führung von Fahrzeugen beauftragten Eigen-Personal die entsprechende Fahrberechtigung auf der Grundlage der Prüfungsbescheinigung über die Probefahrt gem. §23(3) EBOA.

Eisenbahnfahrzeuge dürfen im Bereich des Anschlusses nur von hierzu berechtigtem Personal bewegt werden.

Triebfahrzeugführer des Anschlussbedieners müssen über einen gültigen Eisenbahnfahrzeugführerschein entweder nach VDV753 mit gültigem Beiblatt oder nach TfV mit gültiger Zusatzbescheinigung verfügen.

11.3. Überwachung des Betriebes durch den Anschlussinhaber

Der Anschlussinhaber ist berechtigt, den Eisenbahnbetrieb innerhalb des Anschlusses durch Beauftragte überwachen zu lassen. Dieser Überwachung unterliegen auch anschlussbedienende Dritte.

Der Eisenbahnbetriebsleiter des Anschlusses hat bezüglich eisenbahnbetrieblicher Sachverhalte Weisungsbefugnis auch gegenüber anschlussbedienenden Dritten.

11.4. Überwachung des Betriebes durch Dritte (Betretungsrechte)

Der Anschlussbediener ist berechtigt, zum Zweck der Betriebsüberwachung des Eisenbahnbetriebes, soweit er vom Anschlussbediener durchgeführt wird, das Grundstück zu betreten. Die allgemeinen Regeln für Fremdpersonal, An- und Abmeldung u. ä. sind zu beachten.

11.5. Rangiererwege

Die vorhandenen Rangiererwege sind zu benutzen. Die einschlägigen Vorgaben der Unfallverhütungsvorschrift sind zu beachten.

11.6. Verhaltensregeln im Betrieb

11.6.1. Zugangsregeln

Betriebsfremdes Eisenbahnbetriebspersonal erhält im Rahmen dieser Bedienungsanweisung die benötigten Verhaltensregeln und Informationen.

Allgemein zugängliche, bodengleiche Gleisbereiche werden mit der Standortunterweisung im Rahmen abgedeckt.

11.6.2. Spezielle Verhaltensverbote

Bei der Dienstausbübung besteht absolutes Alkoholverbot. Den Eisenbahnbetriebsbediensteten ist der Genuss von alkoholhaltigen Getränken während der Dienstausbübung verboten. Die Eisenbahnbetriebsbediensteten dürfen den Dienst nur im nüchternen Zustand ausüben.

Gleiches gilt auch für andere, die Wahrnehmung, Reaktion oder Handlungsweise beeinflussende Genussmittel und Medikamente.

11.6.3. Spezielle Verhaltensanweisungen

Derzeit keine erlassen.

11.7. Persönliche Schutzausstattung

Die Eisenbahnbetriebsbediensteten haben bei der Ausübung ihrer Tätigkeit die vorgeschriebene Persönliche Schutzausstattung zu benutzen. Dies sind insbesondere:

1. Schutzhelm (nach DIN EN 397) bzw. Anstoßkappe (nach EN 812, wenn ein Herabfallen von Gegenständen ausgeschlossen werden kann. s. DGUV 214-090)
2. Schutzhandschuhe
3. Sicherheitsschuhe (Klasse S3 / im eingedeckten Schiebebühnenbereich S1)
4. Warnjacke bzw. Warnweste nach DIN EN ISO 20471 in Farbe fluoreszierendes Orange-Rot mit reflektierenden Warnstreifen Klasse 2.

Im Betrieb vorhandene Warnkleidung nach DIN EN 471, deren Ablegereife noch nicht erreicht ist, darf aufgebraucht werden.

5. Für Lokrangierführer, Rangierer und Wagenprüfer sind Jacke und Hose nach DIN EN ISO 20471 in Farbe fluoreszierendes Orange-Rot mit reflektierenden Warnstreifen Klasse 2 vorgeschrieben.

12. Fahrbetriebsmittel

12.1. Triebfahrzeugersatz / Rangiergeräte

Auf dem gesamten Anschluss kommen zum Einsatz:

- 2-Wege-Rangierfahrzeug Unimog
- funkgesteuertes 2-Wege-Rangiergerät (ROTRAC)
- funkgesteuertes Rangiergerät (Windhoff RW 10/20 AEM / TeleTrac)
- Notbetrieb mit einer regulären Streckenlok

12.2. Wagen

Als Wagen sind alle EBO- und EBOA-zugelassenen Regel- und Nebenfahrzeuge einsetzbar. Ggf. geltende Einschränkungen sind in Kapitel 3.9 beschrieben.

12.3. Triebfahrzeuge

12.3.1. Triebfahrzeuge im Anschluss

Als Triebfahrzeuge kommen Lokomotiven der Regelbauart des Anschlussbedieners und solche des Anschlussinhabers zum Einsatz. Ggf. geltende Einschränkungen sind in Kapitel 3.9 beschrieben.

Der Anschluss kann teilweise auch mit Elektrotriebfahrzeugen mit Stromabnehmer für Fahrleitungsbetrieb befahren werden. Die befahrbaren Bereiche sind mit Signal EL6 („Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern“) abgegrenzt. Ein Vorbeigleiten am Signal EL6 gem. Signalbuch Ril 301.1001 Ziff. 10, Abs. 4 ist nicht zulässig.

Bei Mast/Schaltgruppe 303 im Zuführungsgleis 1, befindet sich ein drehbares und abschließbares EL6 Signal, das bei Abschalten der Schaltgruppe 303 eingeschwenkt und gesichert werden muss.

13. Bremsbetrieb

13.1. Wagen ungebremst bewegen / Wagenbremsen benutzen

13.1.1. Betrieb mit Rangiergerät Windhoff TeleTrac

Unter Einhaltung der folgenden Höchstgeschwindigkeiten darf mit dem Rangiergerät RW 10/20 AEM ohne Druckluftbremsausrüstung bis 140t Anhängelast gefahren werden:

- a) Leerfahrt: 7 km/h
- b) Lastfahrt: 5 km/h

13.1.2. Betrieb Zweiwegefahrzeug Zwiehoff Rotrac E4

Die maximale, ungebremste sowie gebremste Anhängelast ist der Bremslastentafel zu entnehmen.

13.1.3. Betrieb mit Unimog Zweiwegefahrzeug U405 / 12

Die maximale, ungebremste sowie gebremste Anhängelast ist der Bremslastentafel zu entnehmen.

13.1.4. Betrieb mit Regeltriebfahrzeugen

Im Bedienungsbereich außerhalb des Werkgeländes sind die Rangiereinheiten unter Verwendung der Eisenbahnbremse (indirekte Bremse) zu bewegen. Mit geeigneten Triebfahrzeugen kann der Wagenzug ganz oder teilweise auch ohne wirksame indirekte Bremse bewegt werden unter Maßgabe des Absatzes 2 dieses Kapitels. Die Leistungsfähigkeit des Triebfahrzeugs im Bremsbetrieb ist dabei zu beachten.

Es dürfen bis zu 30 Achsen ohne wirkende Wagenbremse bewegt werden. Bei größeren Wagengruppen muss für je weitere angefangene 8 Achsen ein Fahrzeug mit wirkender Druckluftbremse vorhanden sein. Alternativ ist für jede geforderte Druckluftbremse eine Handbremse zu bedienen.

An Rangiereinheiten, die druckluftgebremst gefahren werden ist mindestens einmal in 24 Stunden eine volle Bremsprobe durchzuführen. Danach ist nach den Regeln der VDV 757 die vereinfachte Bremsprobe auszuführen.

13.2. Maximale Anzahl Wagen

13.2.1. Betrieb mit Rangiergerät Windhoff TeleTrac

Die maximale Anhängelast beträgt 140t.

13.2.2. Betrieb mit Unimog Zweiwegefahrzeug U405 / 12

Die maximale Anhängelast beträgt 400t **gebremst**.

13.2.3. Betrieb mit Regeltriebfahrzeugen

Für Regeltriebfahrzeuge bestehen keine Einschränkungen zur Anzahl Wagen. Die Länge der Wagenübergabestellen ist zu beachten.

13.3. Wagenbremsen auslösen

Nach Zustellung von Wagen auf der Übergabestelle sind die Wagenbremsen zu lösen und per Lösezug zu entleeren. Die Regeln zum Festlegen der Fahrzeuge sind zu beachten.

13.4. Fahrzeuge festlegen

Wagen

Abzustellende Wagen sind mit gelöster Druckluftbremse abzustellen. Sie sind mindestens mit geeigneten Hemmschuhen bzw. Radvorlegern beidseitig gegen unbeabsichtigtes Bewegen zu sichern. Eine zusätzliche Hand- oder Feststellbremse ist zulässig.

Hand- und Feststellbremsen dürfen nicht beim Be- und Entladen benutzt werden oder angelegt sein.

Lokomotiven

Da sich im Anschlussbereich Lokomotiven in unterschiedlichen, von außen nicht eindeutig zu erkennenden Abarbeitungszuständen befinden (z.B. Reparatur oder fehlende Inbetriebnahme von Lokomotiven), wird im Interesse einer eindeutigen Regelung folgendes festgelegt:

Abzustellende Lokomotiven sind mindestens mit geeigneten Hemmschuhen bzw. Radvorlegern beidseitig gegen unbeabsichtigtes Bewegen zu sichern. Eine zusätzliche Hand- oder Feststellbremse ist zulässig.

Allgemein

Für den gesamten Gleisanschluss sind für je angefangene 300t oder für je angefangene 12 Achsen eine Achse nach o.g. Vorgehensweise zu sichern, **Ausnahmen siehe Festlegen im Gefälle**. Wird ein Fahrzeug aus dem Verband herausgelöst, ist sicherzustellen, dass der Restverband vorschriftsmäßig gesichert ist.

Ein einzelnes, nicht gekuppeltes Fahrzeug ist wie ein Verband zu sichern.

Die Festlegemittel sind entsprechend ihrem Verwendungszweck korrekt einzusetzen. Das Auflegen von Festlegemitteln zwischen den Achsen eines Drehgestells ist verboten.

Ausnahmeregelung für Triebfahrzeuge / Abweichung von EBOA

Um Anbauteile, wie z.B. Sandungseinrichtungen nicht zu beschädigen, sind Fahrzeuge mit entsprechenden Anbauteilen entgegen der EBOA innerhalb der Drehgestelle zu sichern

13.5. Festlegen im Gefälle

Ab > 5,5 ‰ sind je angefangene 8 Achsen eine Achse mittels Festlegemittel zu sichern. In diesem Fall ist eine talseitige Sicherung ausreichend.

Die Abschnitte > 5,5 ‰ (siehe Gleisplan):

- **Testgleis zwischen Nordkante Gebäude 42 und Weiche 51: Gefälle Richtung Norden/Prellbock**
- **Gleis 4 zwischen Weiche 1 und Weiche 51: Gefälle Richtung Weiche 1**
- **Gleis 4 Zwischen Weiche1 und Weiche 4: Gefälle Richtung Weiche 4**

13.6. Klappbare Gleissperren

Entfällt.

13.7. Be- und Entladen

Hand- oder Feststellbremsen dürfen zum Be- oder Entladen nicht verwendet werden. Die Fahrzeuge sind durch beidseits aufgelegte Hemmschuhe oder Radvorleger zu sichern.

14. **Wagenzustellung und -abholung durch Anschlussbediener**

14.1. Allgemeines

Die Fahrten zum und vom Gleisanschluss sowie im Gleisanschluss sind Rangierfahrten.

Der Anschlussinhaber unterhält einen eigenen Rangierdienst. Die Abstellung von Fahrzeugen im Bedienbereich ist anzukündigen mit dem Anschlussinhaber abzustimmen. Einzelheiten regelt Kapitel 14.1.1.

14.1.1. **Verständigen des Anschlussinhabers über die Bedienung**

Alle Rangierbewegungen, also auch die Bedienung durch Dritte, sind rechtzeitig beim Weichenwärter des Anschlussinhabers anzumelden. Die hierzu zu verwendenden Rufnummern s. 1.8 ‚Rufnummern‘

14.1.2. **Warnen der Mitarbeiter des Anschlussinhabers**

Der Bediener hat Personen, die im Bedienbereich oder in und an Wagen beschäftigt sind, vor Beginn der Rangiertätigkeiten zu warnen.

14.1.3. **Prüfen der Anschlussanlagen**

Der Bediener prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit und Freisein des Regellichtraumes.

14.1.4. **Rangierseite**

Wird von der Rangierabteilung vereinbart.

14.1.5. **Abstoßen und Ablaufen von Fahrzeugen**

Das Abstoßen und Ablaufenlassen von Fahrzeugen im Anschlussbereich ist verboten.

14.1.6. Befahren von Bahnübergängen

Entfällt, da dieser Bereich nicht mehr durch den Anschlussbediener befahren wird, sondern nur durch eigenes Personal. Einzelfälle bedürfen der Zustimmung durch den Eisenbahnbetriebsleiter.

14.1.7. Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

Entfällt.

14.1.8. Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen

Entfällt.

14.1.9. Bedienen von Verladeeinrichtungen

Entfällt.

14.2. Wagenzustellung

14.2.1. Anmeldeverfahren, Zustimmung zum Befahren

Alle Rangierbewegungen, also auch die Bedienung durch Dritte, sind beim Weichenwärter des Anschlussinhabers anzumelden zur Festlegung der Abstellorte und Koordinierung mit dem Rangierbetrieb des Anschlussinhabers. Die Rufnummern sind im Kapitel 1.8 angegeben.

Alle Rangierbewegungen sind mit dem Weichenwärter des Anschlussinhabers abzustimmen.

14.2.2. Zeit

Es sind keine zeitlichen Einschränkungen oder Vorgaben vorhanden.

14.2.3. Abstellort

Zugestellte Fahrzeuge werden vom Anschlussbediener im Normalfall auf den in Kapitel 2.10 genannten Gleisen abgestellt. Der genaue Abstellort ist mit dem Weichenwärter des Anschlussinhabers abzustimmen.

14.2.4. Festlegen von Fahrzeugen

Es sind die Regelungen in Kapitel 13.4 **und Kapitel 13.5** zu beachten.

14.3. Wagenabholung

14.3.1. Anmeldeverfahren, Zustimmung zum Befahren

Alle Rangierbewegungen, also auch die Bedienung durch Dritte, sind beim Weichenwärter des Anschlussinhabers anzumelden zur Festlegung der Abstellorte und Koordinierung mit dem Rangierbetrieb des Anschlussinhabers. Der Weichenwärter ist von der jeweiligen Bedienung fernmündlich zu verständigen. Die Rufnummern sind im Kapitel 1.8 angegeben.

Alle Rangierbewegungen sind mit dem Weichenwärter des Anschlussinhabers abzustimmen.

14.3.2. Zeit

Es sind keine zeitlichen Einschränkungen oder Vorgaben vorhanden.

14.3.3. Übergabeort

Abzuholende Fahrzeuge werden vom Anschlussbediener im Normalfall auf den in Kapitel 2.10 genannten Gleisen abgestellt. Der genaue Abstellort wird im Einzelfall mitgeteilt.

14.3.4. Festlegen von Fahrzeugen

Es sind die Regelungen in Kapitel 13.4 zu beachten.

14.3.5. Kuppeln von Fahrzeugen

Durch den Anschlussinhaber ist folgendes sicherzustellen:

Die zur Abholung bereitgestellten Wagen sind untereinander zu kuppeln, die Luftschläuche sind miteinander zu verbinden, die Absperrhähne sind in Durchgangsstellung zu stellen. Nicht benutzte Luftschläuche und Schraubenkupplungen sind in die dafür vorgesehenen Aufhängevorrichtungen einzuhängen.

14.3.6. Lademaßüberschreitungen (LÜ)

Derzeit keine eigenen Regelungen getroffen.

15. Rangierbetrieb des Anschlussinhabers

Im gesamten Anschlussbereich findet Rangierbetrieb des Anschlussinhabers mit eigenem Personal und eigenen Fahrzeugen statt.

Fahrten von Bedienern im Anschluss sind deshalb mit dem Weichenwärter des Anschlussinhabers abzustimmen.

15.1. Besonderheiten

keine

16. Notfallmanagement

16.1. Handlungsanweisung

Bei außergewöhnlichen Vorkommnissen und Notfällen ist unverzüglich neben der Alarmzentrale auch der EBL des Anschlussinhabers zu verständigen. Die Rufnummer ist in Kapitel 16.3 angegeben. Bei Nichterreichbarkeit des Eisenbahnbetriebsleiters übernimmt der stellvertretende Eisenbahnbetriebsleiter die Funktion.

Wenn anlässlich eines gefährlichen Ereignisses im Anschlussbereich die elektrische Fahrdratanlage (ohne Testgleis) beschädigt wurde oder der Lichtraum des durchgehenden Streckengleises betroffen ist, ist die Meldung sofort und zuerst an den Fdi MMAL abzugeben. Dieser veranlasst eine ggf. erforderliche Streckensperrung und Abschaltung der Fahrdratspannung.

Die Alarmzentrale veranlasst die erforderlichen Hilfsmaßnahmen **gem. bestehender Unfall- und Alarmanweisung** und verständigt weitere zu beteiligende Stellen wie Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste u. a..

16.2. Notfallmeldestellen

Die Notfallmeldestellen ist die Alarmzentrale des Standortes sowie der EBL des Anschlussinhabers.

Die Notfallmeldestelle ist über die im Kapitel 16.3 angegebene Rufnummer telefonisch zu erreichen.

16.3. Wichtige Rufnummern für den Notfall

s. 1.8 'Telefonnummern'

17. Anlagen

17.1. Anlage Kontaktdaten der Anschlussbediener

Zu Kapitel 1.7, „Verteiler“:

Gleisanschlussbearbeiter Fa. DB Cargo AG, Regionalvertrieb München

Zu Kapitel 1.8, „Wichtige Rufnummern“

Rufnummern des Anschlussbedieners	
Transportmanagement DB Cargo AG	089 / 1308-1093
Disponent DB Cargo AG	089 / 1308-4087
Kunden-Service Duisburg, DB Cargo AG	+49 (0)203 9851-9000

17.2. Anlage Gleisplan