

## ANLAGE 1 BEDIENANWEISUNG

### 14 Einzelanweisungen

14.1 Die Einfahrt soll nach Möglichkeit geschoben erfolgen, so dass die Lok am südlichen Ende der Serviceeinrichtung, möglichst weit entfernt von der Straße zum Güterbahnhof ab- und aufgerüstet werden kann.

Akustische Signale sind auf die absolut notwendige Anzahl und Dauer zu beschränken.

Lärm-, Staub-, Abgas- und Geruchsemissionen sind zu vermeiden und wenn unvermeidbar, auf die geringstmögliche Intensität zu reduzieren.

Geräuschintensiver Bahnbetrieb (z. B. das Ab- und Aufrüstung der Lok, Bremsdruckaufbau, Bremskontrollen) soll nach Möglichkeit nicht in den Nachtstunden (21:00 Uhr bis 06:00 Uhr) durchgeführt werden.

Es wird generell um nachbarschaftliche Rücksichtnahme beim Bahnbetrieb gebeten.

Das Befahren der Serviceeinrichtung ist nur bei ausreichenden Sichtverhältnissen gestattet.

14.2 Bei der Lagerung von Gegenständen an den Gleisen sind Abstände von mindesten 1,50 m im geraden Gleis und mindestens 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene zuzüglich Rangierweg einzuhalten. Die Gegenstände sind so zu lagern, dass sie nicht unabsichtlich in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

14.3 Rangier- und Flucht- bzw. Rettungswege dürfen nicht versperrt werden.

14.4 Das Abstoßen von Fahrzeugen auf den Gleisen ist in der gesamten Serviceeinrichtung verboten.

14.5 Das Abstellen von Fahrzeugen im Zuführungsgleis ohne besondere Anweisung durch den Anschlussbahnleiter ist grundsätzlich verboten.

14.6 Auf den Gleisen abgestellte Fahrzeuge sind je angefangene 20 Achsen mittels einer Handbremse bzw. einem Hemmschuh zu sichern. Hemmschuhe werden nicht durch Klöstern gestellt und sind durch den Nutzer in ausreichender Stückzahl mitzuführen.

14.7 Alle Signale (Gleisabschlüsse, Weichensignale, Verkehrsschilder etc.) innerhalb der Serviceeinrichtung sind rückstrahlend, aber nicht beleuchtet ausgebildet.

### 15 Gleislagen und ihre Zweckbestimmung, Nutzungsanweisungen

#### 15.1 Gleisanlagen

Gleis-Nr.	Nutzlänge in Metern	Maßgebliche Neigung	Zweck	Besonderheiten	Hemmschuhform
20	800	< 1 ‰	Wagenübergabegleis Zugbildungsgleis	Umfahrungsmöglichkeit über W 54 ins Gleis 22	I
21	50	< 1 ‰	Abstellgleis	Schadwagenabstellgleis Triebfahrzeugabstellgleis	I
22	770	< 1 ‰	Ladegleis Abstellgleis	Umfahrungsmöglichkeit über W 54 ins Gleis 20	I
25	600	< 1 ‰	Ladegleis	Stumpfgleis	I

26	600	< ? ‰	Abstellgleis	Stumpfgleis	I
29	310	< ? ‰	Ladegleis Abstellgleis	Stumpfgleis	I
30	120	< 1 ‰	Ladegleis Abstellgleis	Stumpfgleis	I

## 15.2 Weichen

Weichen-Nr.	Art der Bedienung	wird bedient von
W 68	ortsbedient	Rangierbegleiter/ Lokrangierführer des bedienenden EVU
W 67	ortsbedient	Rangierbegleiter/ Lokrangierführer des bedienenden EVU
W 66	ortsbedient	Rangierbegleiter/ Lokrangierführer des bedienenden EVU
W 63	ortsbedient	Rangierbegleiter/ Lokrangierführer des bedienenden EVU
W 62	ortsbedient	Rangierbegleiter/ Lokrangierführer des bedienenden EVU
W 61	ortsbedient	Rangierbegleiter/ Lokrangierführer des bedienenden EVU
W 54	ortsbedient	Rangierbegleiter/ Lokrangierführer des bedienenden EVU

## 15.3 Höhengleiche Kreuzungen

Gleis-Nr.	Bezeichnung	Kennzeichnung	Sicherung
25	Ladestraßenzufahrt	Andreaskreuz	Übersicht

## 15.4 Radsatzlast/ Meterlast

Für die gesamte Serviceeinrichtung gilt die Streckenklasse CM3. Die maximal zulässige Radsatzlast beträgt 21,0 to; die maximal zulässige Meterlast 7,2 to.

## 15.5 Geschwindigkeit

Die Rangiergeschwindigkeit in der Serviceeinrichtung ist den Sichtbedingungen anzupassen.

Die maximal zulässige Geschwindigkeit beträgt 25 km/h.

Alle Fahrzeugbewegungen finden ausschließlich luftgebremst statt. Fahrzeugbewegungen mittels Funkfernsteuerung sind ausschließlich bei besetzter Spitze auf den Gleisanlagen der Serviceeinrichtung zulässig.

## 15.6 Beleuchtungsanlagen, Stromversorgung

Die Beleuchtungsanlage für die Ladestraße zwischen Gleis 22 und Gleis 25 kann am Schaltkasten am Prellbock Ende des Gleis 25 eingeschaltet werden und verfügt über einen Zeitschalter. Die erforderliche Nutzung der Beleuchtungsanlage ist anzumelden und Entgeltspflichtig.

Eine Stromversorgung befindet sich im Schaltkasten. Eine Stromnutzung ist anzumelden und Entgeltspflichtig.

Vor Beginn der Nutzung ist der Anfangszählerstand und nach Beendigung der Endzählerstand durch den Nutzer abzulesen und für die Verbrauchsabrechnung gegenüber dem Nutzer an den Anschlussbahnleiter mitzuteilen. Bei unterlassener Mitteilung wird der Stromverbrauch geschätzt und ist Grundlage der Abrechnung der Stromverbrauchs-

kosten gegenüber dem Nutzer. Es werden für den Stromverbrauch marktübliche Entgelte erhoben; im Zweifel gilt der Grundversorgungstarif des örtlichen Stromversorgers zuzüglich 10% Aufschlag.

#### 15.7 Kommunikation

Die Kommunikation in der Serviceeinrichtung erfolgt mit Handfunkgeräten. Die Geräte sind vom bedienenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bereit zu stellen. Die Kommunikation zwischen EVU und dem örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (özF) des EStW Ludwigsfelde erfolgt über GSM-R bzw. Fernruf 030 297-41917.

#### 15.8 Fahrleitungsanlagen

Fahrleitungen sind im Bereich der Serviceeinrichtung nicht vorhanden.

#### 15.9 Besonderheiten

Das Gleis 26 ist im Bereich von etwa 300 m hinter der Weiche W 62 durch eine Zaunanlage unterbrochen. Der nutzbare Bereich wird durch ein Sh 2 - Signal begrenzt.

Am Gleis 29 befindet sich im Bereich der letzten 150 m vor dem Gleisabschluss eine Seitenrampe, die derzeit außer Betrieb ist.

Am Gleis 30 befindet sich unmittelbar am Gleisabschluss eine Kopframpe, die derzeit außer Betrieb ist.

#### 16 Bedienung der Anschlussbahn

Bedienfahrten zwischen dem Bahnhof Großbeeren (BGSB) und den Gleisen der Serviceeinrichtung werden luftgebremst als gezogene oder - bei besetzter Spitze - geschobene Rangierfahrt durchgeführt.

#### 16.1 Hinfahrt

Nach Einfahrt des Zuges in den Bahnhof Großbeeren verständigt sich der Tf mit dem özF. Die Weiterfahrt zur Gleisanlage der Serviceeinrichtung erfolgt auf Zustimmung des özF Ludwigsfelde.

Nach der Ankunft der Rangiereinheit in der Serviceeinrichtung ist durch den Rangierleiter per GSM-R bzw. per Fernruf eine Ankunftsmeldung des Rangierleiters an den özF Ludwigsfelde abzusetzen.

#### 16.2 Rückfahrt

Vor dem Verlassen der Gleisanlage der Serviceeinrichtung holt sich der Rangierleiter zunächst die Zustimmung des özF Ludwigsfelde zur Einfahrt in den Bahnhof Großbeeren ein. Fahrten zwischen der Gleisanlage der Serviceeinrichtung und dem Bahnhof werden luftgebremst durchgeführt.

#### 17 Notfallmanagement

Das Notfallmanagement für die Serviceeinrichtung wird wahrgenommen durch:

den Anschlussbahnleiter	Riccardo Hansel	0172 1974 234
den stellv. Anschlussbahnleiter	Tom Knakowski	0173 2825 147

Ereignisse, die Auswirkungen auf die Betriebsführung haben, melden das EVU oder der Zugangsberechtigte der Gleisanlage und der Anschlussbahnleiter jeweils eigenständig dem özF Ludwigsfelde.

Unfalluntersuchungen werden im Auftrag von Klöstern durch den Anschlußbahnleiter durchgeführt.