



# **SAMMLUNG BETRIEBLICHER VORSCHRIFTEN SBV**

für die Eisenbahninfrastruktur  
der KV-Umschlagsanlage  
Duisburg Gateway Terminal GmbH  
in Duisburg

#SbV.Eisenbahninfrastruktur\_20240901

# HERAUSGEBER / BETREIBER DES TERMINALS

## EISENBAHNINFRASTRUKTURUNTERNEHMEN

Duisburg Gateway Terminal GmbH  
Eisenbahnbetriebsleitung  
Alte Ruhrorter Straße 42-52  
47119 Duisburg

## EISENBAHNBETRIEBSLEITER

Dipl.-Ing. (FH) André Neulen  
Telefon: +49 (0)203 803 4552

## VERTEILUNGSPLAN

1. Geschäftsführung von Duisburg Gateway Terminal GmbH
2. MBV-NRW, Landeseisenbahnverwaltung, Außenstelle Essen
3. Eisenbahnbetriebsleitung DGT GmbH
4. Duisburger Hafen AG
5. alle EVU auf Anforderung

## BERICHTIGUNGEN

Lfd. NR.	KURZER INHALT	GÜLTIG AB	BEARBEITER
1	Neuausgabe	16.07.2024	Neulen, 16.07.2024
2	Ergänzung EOW- und BÜ-Anlagen	01.09.2024	Neulen, 01.09.2024
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

# INHALTSVERZEICHNIS

1	VORBEMERKUNGEN .....	4
2	ALLGEMEINES .....	4
3	TEIL A: UMFANG DER INFRASTRUKTUR.....	6
4	TEIL B: ZUSATZBESTIMMUNGEN ZUR FV-NE.....	8
5	TEIL C: ZUSATZBESTIMMUNGEN ZUR EISENBAHN-SIGNALORDNUNG (ESO).....	11
6	TEIL D: ZUSATZBESTIMMUNGEN ZUR BETRIEBSUNFALLVORSCHRIFT FÜR NICHTBUNDESEIGENE EISENBAHNEN (BUVO-NE) .....	12
7	TEIL E: ZUSATZBESTIMMUNGEN ZUR VERORDNUNG ÜBER DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER MIT DER EISENBAHN (GGVSEB).....	13
8	TEIL F: ZUSATZBESTIMMUNGEN ZU DEN ARBEITSSCHUTZVORSCHRIFTEN .....	15
9	TEIL G: BETRIEBSANWEISUNG FÜR FUNKGESTEUERTE TRIEBFAHRZEUGE .....	17
10	TEIL H: BETRIEBSANWEISUNG FÜR DIE EOW- UND BÜ-SICHERUNGSANLAGEN ...	18

# 1 VORBEMERKUNGEN

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

Die vorliegende Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) wird im Bedarfsfall überarbeitet und neu herausgegeben. Zwischenzeitlich kurzfristig notwendige Anpassungen, z.B. durch Änderungen der Infrastruktur, werden den jeweils betroffenen Zugangsberechtigten elektronisch in Form einer entsprechenden „Betrieblichen Anordnung“ bekannt gegeben.

Bei den in dieser SbV beschriebenen Gleisanlagen von Duisburg Gateway Terminal GmbH (DGT) handelt es sich um eine Nebenanschlussbahn, angeschlossen an die Gleisanlagen der Duisburger Hafen AG.

# 2 ALLGEMEINES

## GELTUNGSBEREICH

Die vorliegende SbV gilt für die Gleisanlagen von Duisburg Gateway Terminal GmbH auf der KV-Umschlagsanlage Schlickstraße 19 in 47138 Duisburg.

## VORSCHRIFTEN

Die Gleisanlagen werden nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben. Darüber hinaus gelten in der jeweils gültigen Fassung unter anderem die

- Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE). Die Mitarbeiter der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) müssen gemäß dieser Vorschrift geschult sein.
- einschlägigen VDV-Schriften (z. B. VDV Schrift 757 (Bremsen im Betrieb bedienen))
- Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- Betriebsunfallvorschrift (Buvo-NE)
- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB / RID)

## STRECKENKLASSE UND GESCHWINDIGKEIT

Alle Gleisanlagen des Terminals sind in die Streckenklasse D4 eingeteilt. Dies bedeutet eine maximal zulässige Radsatzlast von 22,5 t bei einer maximal zulässigen Meterlast von 8,0 t. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 15 km/h, soweit in dieser Vorschrift, durch betriebliche Anordnungen, sonstige Weisungen oder Signale keine niedrigeren zulässigen Geschwindigkeiten vorgeschrieben sind.

## AUSRÜSTUNG

Folgende Nachweise / Ausrüstungsgegenstände hat der Tf beim Führen eines Tzf im Bereich des Terminals mitzuführen:

- Gültige Fahrerlaubnis
- Lichtbildausweis

- Warnweste
- richtig zeigende Uhr
- rot abblendbare Handlampe
- weiß-rot-weiße Warnflagge
- GSM-Telefon (Mobiltelefon / Festgerät)

## 3 TEIL A: UMFANG DER INFRASTRUKTUR

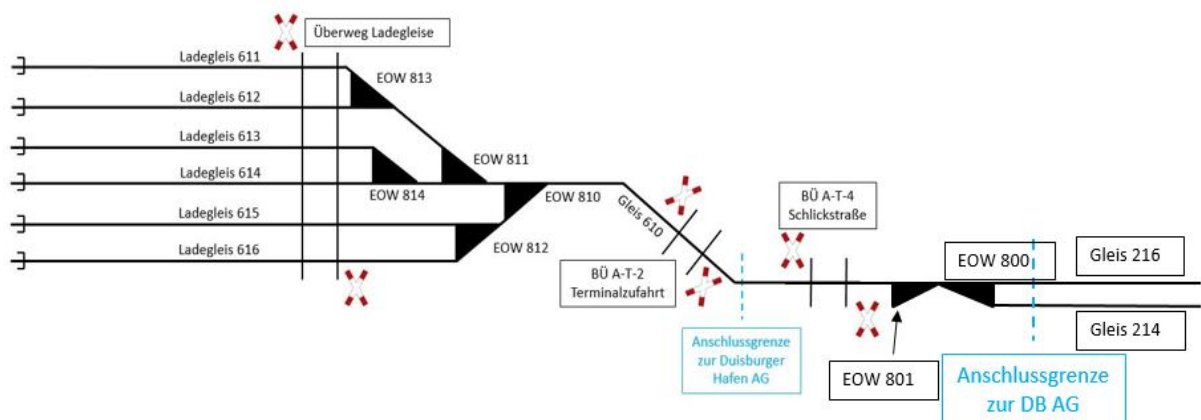
### GLEISE

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Maßgebliche Neigung
610	Zuführungsgleis	290m	1 : 00
611	Ladegleis	735m	1 : 00
612	Ladegleis	735m	1 : 00
613	Ladegleis	735m	1 : 00
614	Ladegleis	735m	1 : 00
615	Ladegleis	735m	1 : 00
616	Ladegleis	735m	1 : 00

### WEICHEN

Nummer	Bedienung	Bedienung durch
EOW 800 (duisport)	EOW	EVU
EOW 801 (duisport)	EOW	EVU
EOW 810	EOW	EVU
EOW 811	EOW	EVU
EOW 812	EOW	EVU
EOW 813	EOW	EVU
EOW 814	EOW	EVU

### SYSTEMSKIZZE



### BREMSPROBEANLAGE

Für die sechs Terminalgleise ist eine Bremsprobeanlage vorhanden, deren Bremsprobekörper befinden sich zwischen den Terminalgleisen vor den Bremsprellböcken. Die Einweisung der EVU in die Benutzung der Anlage erfolgt durch den Terminalbetreiber.

## BAHNÜBERGÄNGE

1. Bahnübergang (BÜ) Schlickstraße (noch auf Infrastruktur der Duisburger Hafen AG) – technisch gesichert
2. Bahnübergang Terminalzufahrt in Gleis 610 – technisch gesichert
3. Überweg Ladegleise – Postensicherung durch das EVU

Für Fahrten ins DGT hinein sowie aus diesem heraus hat der Tf / Lrf vor Abfahrt aus den Ladegleisen 611 bis 616 bzw. vor Überqueren der Anschlussgrenze zwischen DB und Duisburger Hafen AG in Gleis 216 jeweils telefonisch Kontakt mit dem Stellwerk Rhf auszunehmen. Nur wenn dieses ihm bestätigt, dass keine entgegenkommende Fahrt zu erwarten ist, darf die geplante Fahrt begonnen werden.

## ELEKTRISCH ORTSGESTELLTE WEICHEN UND BÜ-SICHERUNGSANLAGE

Sämtliche Weichen von DGT, sowie die beiden o.g. Bahnübergänge, sind mit einer elektrischen Ortsbedienung ausgestattet, deren Bedienung auf den folgenden Seiten beschrieben wird.

## ERREICHBARKEIT DER DISPOSITION DES TERMINALS

Telefon +49 (0) 151 5140 4159  
Adresse Schlickstraße 19  
47138 Duisburg

## 4 TEIL B: ZUSATZBESTIMMUNGEN ZUR FV-NE

### GRUNDSÄTZE

Vor erstmaliger Befahrung der Gleisanlagen des DGT ist eine nachweisliche Einweisung des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) durch die Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) des DGT, oder eine von DGT beauftragte Person, erforderlich. Ausschließlich die auf diese Weise eingewiesenen Personen dürfen weitere Mitarbeiter ihres EVU einweisen.

**Alle Fahrten innerhalb des Terminals sowie alle Ein- und Ausfahrten sind Rangierfahrten.**

#### Zu § 2 (4)

### BEFÄHIGUNG

Triebfahrzeugführer / Lokrangierführer weisen ihre Befähigung bzw. Identität auf Verlangen durch Vorlage einer gültigen Fahrerlaubnis und sonstige Betriebsbedienstete durch Vorlage eines Personal- bzw. Dienstausweises nach.

#### Zu § 3 (18)

### TRIEBFahrZEUGE

Arbeitende Triebfahrzeuge müssen mit einem funktionierenden Gleit- und Schleuderschutz ausgerüstet sein. Dies gilt nicht für Schienen- und Zweiwegfahrzeuge, die zum Zwecke der Instandhaltung eingesetzt werden.

#### ZU § 51 (8)

### RANGIERLEITUNG

Der Triebfahrzeugführer (Tf) darf Aufgaben nicht auf einen Rangierbegleiter übertragen, sofern es sich um Bedienungsaufgaben für den Funkbetrieb handelt.

#### ZU § 51 (13)

### ÖRTLICHE BESONDERHEITEN

#### Allgemeines

Über die Gleisbelegung der Terminalgleise entscheidet die Disposition des Betreibers des Terminals.

#### Ablauf einer Rangierfahrt in das Terminal und innerhalb des Terminals

1. Die Disposition des DGT fordert das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen (Tf bzw. Lrf oder deren Disposition) dazu auf, einen bestimmten Zug in Form einer Rangierfahrt in ein bestimmtes Gleis zu fahren. Diese Aufforderung darf erst erfolgen, nachdem die Disposition der DGT alle gefährdenden Kranbewegungen im Gefahrenbereich des betroffenen Terminalgleises eingestellt hat.
2. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen stellt den Zug, wie mit der Disposition des DGT abgestimmt, zu.

#### Ablauf einer Rangierfahrt aus dem Terminal heraus



1. Das EVU bittet die Disposition des DGT um Erlaubnis, einen bestimmten Zug in Form einer Rangierfahrt aus dem Terminal heraus in Richtung DB-Bahnhof Duisburg-Ruhrort Hafen zu bringen. Zusätzlich bittet das EVU auch den Weichenwärter im Stellwerk Rhf um Zustimmung zur geplanten Fahrt.
2. Die Disposition des Terminals:
  - a. lässt alle Kranbewegungen im Gefahrenbereich des betroffenen Terminalgleises einstellen,
  - b. prüft, ob keine andere Fahrt aus dem Terminal heraus oder in dieses hinein unterwegs ist und erlaubt anschließend dem EVU gegenüber die Fahrt.
3. Die Fahrt darf erst beginnen, wenn:
  - a. diese von der Disposition des Terminals erlaubt wurde und
  - b. das Stellwerk Rhf der Rangierfahrt zugestimmt hat.

### **Wagentechnische Untersuchung**

Zur Abnahme von Wagen durch einen Wagenprüfer stimmt sich dieser mit der Disposition des Terminals ab. Während der wagentechnischen Untersuchung sind die gefährdenden Kranarbeiten im Gefahrenbereich des jeweiligen Gleises einzustellen.

### **Gleistore**

Zur Abgrenzung des Terminals wird noch in der Zukunft ein elektrisches Gleistor eingebaut. Das Öffnen und Schließen erfolgt durch Bedienung der EOW-Anlage.

## **ZU § 52 (3)**

### **FAHRBEREITSCHAFT FESTSTELLEN**

Wenn von Tragwagen Container, Sattelaufleger oder andere Wechselbehälter abgehoben wurden, hat das EVU, bevor die Wagen zum ersten Mal nach Abheben der Behälter sowie nach Beendigung der Lade-/ Entladetätigkeit bewegt werden, unter anderem sicherzustellen, dass:

- alle Achsen der Wagen ordnungsgemäß auf dem Gleis stehen,
- alle Zug- und Stoßeinrichtungen ordnungsgemäß vorhanden sind,
- alle beweglichen Befestigungsmittel der Wagen ordnungsgemäß vorhanden sind.

Sind die genannten Bedingungen erfüllt, dem EVU ist jedoch bekannt, dass ein Wagen beim Entladen angehoben wurde, so ist dieser Wagen qualifiziert zu überprüfen.

## **ZU § 52 (3b)**

### **BEFAHREN VON ZUSATZANLAGEN (HIER: TERMINALGLEISE)**

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

- Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, von ihnen zurücktreten,
- abgestellte Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen gesichert sind,

- alle Unfälle und Beschädigungen an den Gleisanlagen und Wagen, insbesondere alle Entgleisungen, sofort der Disposition des Terminals zu melden sind. Wegen der Betriebsgefahr, die durch Wiedereinstellung entgleister Wagen hervorgerufen werden kann, dürfen diese auf keinen Fall verschwiegen werden. Meldung ist auch zu erstatten, wenn keine Schäden ersichtlich sind.

**ZU § 52 (4)**

**BREMSEN BEIM RANGIEREN MIT TRIEBFAHRZEUGEN**

Bei Rangierbewegungen sind grundsätzlich alle Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen und die Bremsen einzuschalten.

**ZU § 53 (3)**

**BEOBACHTEN DES FAHRWEGES DURCH TRIEBFAHRZEUGFÜHRER**

Alle Rangierfahrten im Bereich des Terminals sind grundsätzlich mit Spitzenbesetzung durchzuführen.

**ZU § 55 (2)**

**BEFAHREN DES INTERNEN ÜBERWEGES**

Der Überweg ist durch Posten gemäß Anlage 13 (17) FV-NE zu sichern.

**ZU § 58 (2)**

**FESTLEGEMITTEL**

Das rangierende EVU hat für eine ausreichende Anzahl von gebrauchsfähigen Hemmschuhen zum Festlegen von Fahrzeugen zu sorgen und hält diese an geeigneter Stelle vor. Die Hemmschuhe sind auf vorhandenen Hemmschuhablagesteinen abzulegen.

**ZU § 58 (3)**

**FESTLEGEPFLICHT**

Abgestellte Wagen sind vom EVU gegen unbeabsichtigtes Wegrollen zu sichern.

## 5 TEIL C: ZUSATZBESTIMMUNGEN ZUR EISEN- BAHN-SIGNALORDNUNG (ESO)

ZU § 45 (3)

SPITZENSIGNAL ZG 1 UND SIGNAL FZ 1

Das Spitzensignal Zg 1a ist sowohl nachts wie auch am Tage an allen Triebfahrzeugen zu führen.

# 6 TEIL D: ZUSATZBESTIMMUNGEN ZUR BETRIEBS- UNFALLVORSCHRIFT FÜR NICHTBUNDESEIGENE EISENBAHNEN (BUVO-NE)

Notfallmanagement Eisenbahninfrastruktur

## UNFALLMELEDETAFEL I

- Für alle Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb -

### ERSTMASSNAHMEN NACH EINEM UNFALL

#### 1. Unfallmeldestelle (UMS) verständigen



UMS ist die Disposition des Terminals: +49 (0) 151 5140 4159

Wichtige Informationen für die UMS:

- Was ist geschehen?
- Wurden Personen verletzt (Anzahl), wird ärztliche Hilfe benötigt?
- Ist ein Feuer ausgebrochen, wird die Feuerwehr benötigt?
- Sind gefährliche Stoffe ausgetreten (UN-Nr., Gefahrgutzeitel)?
- Welche Gleise müssen gesperrt werden?
- Müssen Fahrten angehalten werden?
- Sind weitere Sicherheitsmaßnahmen nötig (La-Stelle etc.)?

Die UMS verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte.

#### 2. Ersthilfe, Sicherung, Feuer



Erste Hilfe leisten, ggf. Unfallstelle absichern und Feuer bekämpfen

#### 3. Weitere Maßnahmen

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

## 7 TEIL E: ZUSATZBESTIMMUNGEN ZUR VERORDNUNG ÜBER DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER MIT DER EISENBAHN (GGVSEB)

Gefahrgüter dürfen nicht gelagert werden. Eine transportbedingte Unterbrechung ist nur für höchstens 24 Stunden zulässig.

### GRUNDLAGEN

#### Allgemeines

Grundlage für Behandlung und Beförderung der Gefahrgutsendungen sind:

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

### VERHALTENSREGELN

Wer freiwerdendes Gefahrgut entdeckt, muss handeln!

#### Selbstsicherung:

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

#### Feststellen (sofern ohne Eigengefährdung möglich):

- Gefahr-, Stoffnummer
- Gefahrzettel
- Austrittsart
- Austrittsmenge

#### Meldung der Informationen:

→ an Unfallmeldestelle gemäß Unfallmeldetafel I

### TRANSPORTUNTERBRECHUNG VON GEFAHRGUTWAGEN

Sollen Gefahrgutwagen im Bereich der Infrastruktur abgestellt werden, gilt folgendes Prozedere:

Das EVU ist bei der Beförderung (hierzu gehören die eigentliche Beförderung, Übernahme und Ablieferung sowie Aufenthalte im Verlauf der Beförderung) gefährlicher Güter verpflichtet, die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.

Daher müssen Angaben zum Inhalt lt. Begleitpapieren sowie der Standort der Wagen mit gefährlichen Gütern der Disposition des Terminals jederzeit bekannt sein.

### **Standort und Beaufsichtigung bzw. Besichtigung der Wagen**

Gefahrgutwagen werden nicht von Mitarbeitern des EIU überwacht. Das transportierende EVU hat für eine Überwachung im Sinne der GGVSEB zu sorgen und dies dem EIU auf Verlangen nachzuweisen.

Abgestellte Wagen sind gemäß dem RID zu überwachen.

Der Gefahrenübergang ist für den Zeitraum der Abstellung zwischen EVU und dem Terminalbetreiber zu vereinbaren.

## 8 TEIL F: ZUSATZBESTIMMUNGEN ZU DEN ARBEITSSCHUTZVORSCHRIFTEN

### ARBEITEN IM BEREICH VON GLEISEN

DGUV-V 77 An Gleisanlagen sowie im Bereich von bis zu 2,0 m von der äußeren Schiene darf erst nach Zustimmung der Eisenbahnbetriebsleitung von DGT gearbeitet werden. Alle Arbeiten sind rechtzeitig vorab bei der Eisenbahnbetriebsleitung schriftlich anzumelden. Die Eisenbahnbetriebsleitung legt die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen fest und teilt diese den Beteiligten mit. Sie behält sich vor, die Anforderungen an die Sicherungsmaßnahmen nachträglich zu ändern, sofern sich während der Bauausführung Umstände ergeben, die dies zur Gewährleistung der Sicherheit erfordern.

DGUV-I 214-009 Durch die bereits erwähnten Bremsprobeständer wird der Sicherheitsraum eingeschränkt. Der Regellichtraum ist aber vorhanden.

**Die Aufhebung von Gleissperrungen oder Einschränkungen darf erst erfolgen, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind.  
Die Aufhebung im Voraus ist strikt verboten.**

### INSTANDSETZUNGSARBEITEN AN EISENBAHNFahrZEUGEN

- Die Fachinformation „Mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen“, Stand Juli 2021, der Unfallversicherung Bund und Bahn bzw. deren Nachfolgeschriften sind zu beachten.
- Jedes Unternehmen, das auf Gleisanlagen von DGT Schienenfahrzeuge instandhalten möchte, hat sich vorab einmalig schriftlich per E-Mail an [infrastructure@duisport.de](mailto:infrastructure@duisport.de) bei der Duisburger Hafen AG, Abteilung Infrastruktur Bahn, anzumelden. Die Duisburger Hafen AG leitet diesbezüglich den Eisenbahnbetrieb für DGT.
- Örtlich vorhandene Hinweisschilder mit Sicherheitsregelungen sowie weitere derartige Vorgaben, die z. B. von DGT erlassen wurden, sind einzuhalten.
- Der reguläre Eisenbahnbetrieb hat immer Vorrang, es besteht keinerlei Anspruch darauf, auf den Gleisanlagen mobile Instandhaltungen durchführen zu dürfen.
- Es darf ausschließlich in örtlich gesperrten Gleisen gearbeitet werden, die Sperrungen sind bei der Disposition von DGT zu beantragen.
- Die Sperrung ist vor Ort aus beiden Fahrtrichtungen mittels Signalen Sh 2 zu signalisieren. Diese müssen so angebracht werden, dass sie aus mindestens 200m Entfernung für die Triebfahrzeugführer unterbrechungslos und deutlich erkennbar sind. Die Signale müssen der Eisenbahn-Signalordnung entsprechen, Gegenstände wie Fahnen, andere Schilder o. ä. sind nicht zulässig.
- Eingesetztes Personal muss ortskundig sein.

- Eingesetztes Personal muss im Verhalten auf Bahnanlagen unterwiesen sein. Die Nachweise hierüber sind DGT und der Eisenbahnbetriebsleitung auf Verlangen vorzulegen.
- Die Erlaubnis durch die Disposition von DGT bedeutet ausdrücklich nicht, dass die jeweilige Arbeitsstelle den für die Arbeiten nötigen Arbeitsschutzvorgaben entspricht, z.B. hinsichtlich der Platzverhältnisse, Zugänge oder Beleuchtung. Für die Auswahl einer geeigneten Stelle ist das ausführende Unternehmen selbst verantwortlich.
- Es darf nicht im Bereich von Weichen oder signaltechnischen Einrichtungen wie Achszählern, Schienenkontakten usw. gearbeitet werden, ebenso nicht im Bereich von Bremsprobeanlagen.
- Alle betroffenen Schienenfahrzeuge sind gegen unbeabsichtigtes Wegrollen zu sichern.
- Der Aufenthalt in nicht gesperrten Gleisen ist verboten.
- Es muss immer Warnkleidung getragen werden, mindestens in Form einer voll funktionsfähigen Warnweste in der Farbe orange.
- Wenn mit Hebezeugen wie Kranen gearbeitet werden soll, ist mit geeigneten Maßnahmen sicherzustellen, dass der Eisenbahnbetrieb in ggf. vorhandenen Nachbargleisen zu keiner Zeit gefährdet ist. Andernfalls müssen diese Gleise ebenfalls gesperrt werden. Finden in Nachbargleisen Fahrten statt, so sind in dieser Zeit die Kranarbeiten einzustellen.
- Die Arbeiten sind schnellstmöglich durchzuführen, nach deren Beendigung ist die Sperrung des Gleises umgehend wieder durch die Disposition von DGT aufheben zu lassen.
- Die Gleisanlagen sind in ordnungsgemäßen Zustand zu verlassen, es dürfen keinerlei Werkzeuge, Abfälle, Ersatzteile oder Ähnliches zurückgelassen werden.
- Schäden, die durch die Arbeiten an der Gleisinfrastruktur entstanden sind, sind umgehend der Dispo von DGT zu melden und zusätzlich per E-Mail an [infrastructure@duisport.de](mailto:infrastructure@duisport.de) zu senden.



## 9 TEIL G: BETRIEBSANWEISUNG FÜR FUNKGESTEUERTE TRIEBFAHRZEUGE

Folgende Einsatzbedingungen gelten:

<b>Allgemeines</b>	Auf mögliche Inkompatibilitäten mit anderen Funksteuerungen (z.B. von Kranen) wird hiermit hingewiesen. Das EIU hat hierauf keinen Einfluss.
<b>Zulassung</b>	Für die zulässige Funkfrequenz hat das einsetzende EVU eigenverantwortlich selbst zu sorgen.
<b>Vorschriften</b>	Zusätzlich zu den einschlägigen technischen und betrieblichen Vorschriften und Anweisungen gelten die "Sicherheitsregeln für den Betrieb von Funkfernsteueranlagen bei Eisenbahnen (DGUV-R 114-002)".

## 10 TEIL H: BETRIEBSANWEISUNG FÜR DIE EOW- UND BÜ-SICHERUNGSANLAGEN

Duisburg Gateway Terminal sowie die direkt davorliegende Gleisinfrastruktur der Duisburger Hafen AG (duisport) sind mit einer gemeinsamen Sicherheits- und EOW-Anlage ausgestattet. Diese umfasst folgende Fahrweegelemente:

### WEICHEN

Nummer	Betreiber	Besonderheiten
EOW 800	duisport	
EOW 801	duisport	Bis auf Weiteres in Rechtslage verschlossen
EOW 810	DGT	
EOW 811	DGT	
EOW 812	DGT	
EOW 813	DGT	
EOW 814	DGT	

### BAHNÜBERGÄNGE

Bezeichnung	Betreiber	Sicherungselemente
A-T-4 Schlickstraße	duisport	Straßensignale, Halbschranken, Fußwegschranken, Akustik
A-T-2 Terminalzufahrt	DGT	Straßensignale, Halbschranken, Fußwegschranken, Akustik

### ELEKTRISCHE GLEISTORE

Lage	Betreiber
Gleis 610	DGT

### BEDIENELEMENTE FÜR REGELHANDLUNGEN

Bezeichnung	Schlüssel	Standort
Fahrwegstelltafel FT1	DB21	auf altem Ablaufberg zw. Gleis 214 und 216
Fahrwegstelltafel FT3	DB21	vor der EOW 810 in Gleis 610
Zielgleistaster Gleise 611 bis 616	Nein	vor EOW 810 in Gleis 610 (6 Stück)
Zielgleistaster VB 800	Nein	nahe Gleistor neben Gleis 610
Rangierschalter BÜ	DB21	am Schalthaus BÜ Schlickstraße
Rangierschalter BÜ	DB21	am Schalthaus BÜ Terminalzufahrt

### BEDIENELEMENTE FÜR HILFSHANDLUNGEN

Bezeichnung	Schlüssel	Standort
Achszählgrundstellasten EOW 800-801	DB21	am Schalthaus BÜ Schlickstraße
Weichenauffahrtasten EOW 800-801	DB21	am Schalthaus BÜ Schlickstraße

Achszählgrundstellasten EOW 810-814	DB21	Schaltheus bei EOW 810
Weichenauffahrtasten EOW 810-814	DB21	Schaltheus bei EOW 810
Grobhandtaster für EOW	Nein	auf den Lagemeldern aller EOW
Weichenhilfstasten	Vierkant	an den Lagemeldern aller EOW
Hilfseinschalt- und -ausschalttaste (HET / HAT)	DB21	am Schaltheus BÜ Schlickstraße
Hilfseinschalt- und -ausschalttaste (HET / HAT)	DB21	am Schaltheus BÜ Terminalzufahrt
Gleistor	DB21	jeweils am linken Torpfosten

## BEDIENUNG DER EOW- UND BÜ-ANLAGEN

### Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Im gesamten Gleisbereich zwischen den Fahrwegstelltafeln sowie auch in den Ladegleisen des Terminals und den Weichen darf höchstens mit 15 km/h gefahren werden. Abweichungen davon sind bzw. werden örtlich signalisiert, mittels SbV oder betrieblicher Anordnung bekanntgegeben oder durch mündlichen Auftrag des Eisenbahnbetriebsleiters bzw. dessen Bevollmächtigten wie Notfallmanagern oder Bahnmeistern in Kraft gesetzt.

### Fahrt aus den DB-Gleisen 214 oder 216 in ein Ladegleis des DGT

1. An der Fahrwegstelltafel FT 1 anhalten
2. FT 1 mit dem für das jeweilige Gleis 214 bzw. 216 vorhandenen Schlüsselschalter einschalten → Leuchtmelder „Betrieb“ zeigt dann grünes Dauerlicht
3. Zielgleis 610 mit der grünen Zieltaste wählen → Zielmelder zeigt zunächst weißes Blinklicht
4. Die BÜ Schlickstraße und Terminalzufahrt schließen sich nun und das Gleistor öffnet sich. Der Zustand der BÜ wird an den Überwachungslampen ÜL 1.b und ÜL 2 der FT 1 angezeigt.
5. Der Zielmelder wechselt zu weißem Dauerlicht, sobald der Fahrweg vollständig eingelaufen ist
6. Fahrt in Richtung Gleis 610 durchführen.
7. An den Zielgleistastern das jeweils gewünschte Zielgleis 611 bis 616 wählen → Die entsprechenden Weichen laufen in den Fahrweg ein, sofern deren Achszählkreise frei sind.
8. Die Weichen dürfen nur befahren werden, wenn deren Weichenlagemelder weißes Ruhelicht zeigen. Blinkt ein Lagemelder, ist die Weiche nicht in Endlage und darf nicht befahren werden!

### Hinweise

1. Rotes Dauerlicht am Sperrmelder bedeutet, dass der gewünschte Fahrweg zur Zeit nicht einstellbar ist.
2. Ein eingestellter Fahrweg kann wieder gelöscht werden. Hierzu die Löschtaaste gedrückt halten und dann die Zieltaste betätigen. Das Gleistor schließt sich dann wieder, die BÜ müssen aber mittels HAT in Grundstellung gebracht werden.
3. Die Bedienungsanleitung auf der Fahrwegstelltafel ist zu beachten.

## Fahrt aus einem Ladegleis 611 bis 616 in Richtung DB-Gleis 216

1. Die EOW 810 bis 814 von der „stumpfen Seite“ befahren. Diese legen sich dann automatisch in die richtige Stellung um, sofern die Achszählkreise frei sind. Die Weichen dürfen nur befahren werden, wenn deren Weichenlagemelder weißes Ruhelicht zeigen. Blinkt ein Lagemelder, ist die Weiche nicht in Endlage und darf nicht befahren werden!
2. An der Fahrwegstelltafel FT3 anhalten
3. FT3 mittels Schlüsselschalter einschalten → Leuchtmelder „Betrieb“ zeigt dann grünes Dauerlicht
4. Zielgleis 216 mit der grünen Zieltaste wählen → Zielmelder zeigt zunächst weißes Blinklicht (das Gleis 214 kann aus dieser Richtung nicht angefahren werden)
5. Die EOW 800 läuft nun in Richtung Gleis 216 ein und das Gleistor öffnet sich, zudem wird so der folgende Einschaltkontakt (mit Rautentafel BÜ 2 gekennzeichnet) für die BÜ Terminalzufahrt und Schlickstraße aktiviert
6. Der Zielmelder wechselt zu weißem Dauerlicht, sobald der Fahrweg vollständig eingelaufen ist
7. Fahrt in Richtung Gleis 216 beginnen.
8. Mit Befahren des Einschaltkontaktes der beiden BÜ schließen sich diese. Ist dies ordnungsgemäß geschehen, zeigt das Überwachungssignal ÜS1 das Signal BÜ 1, andernfalls BÜ 0.
9. Die Weichen 801 und 800 dürfen nur befahren werden, wenn deren Weichenlagemelder weißes Ruhelicht zeigen. Blinkt ein Lagemelder, ist die Weiche nicht in Endlage und darf nicht befahren werden!

### Hinweise

1. Rotes Dauerlicht am Sperrmelder bedeutet, dass der gewünschte Fahrweg zurzeit nicht einstellbar ist.
2. Ein eingestellter Fahrweg kann wieder gelöscht werden. Hierzu die Löschtaste gedrückt halten und dann die Zieltaste betätigen. Sofern der folgende Einschaltkontakt der BÜ schon befahren wurde, müssen beide BÜ mittels HAT wieder deaktiviert werden.
3. Die Bedienungsanleitung auf der Fahrwegstelltafel ist zu beachten.

## Rangieren zwischen den Ladegleisen ohne BÜ-Einschaltung

Zwischen den Ladegleisen 611 bis 616 kann, z. B. um ein Triebfahrzeug in ein anderes Gleis umzusetzen, rangiert werden, ohne den Bahnübergang Terminalzufahrt einzuschalten. Hierzu darf die Fahrwegstelltafel FT3 nicht bedient werden und die Fahrten dürfen in Gleis 610 nur bis zu den zum BÜ gehörenden Achszählern verkehren, diese befinden sich ca. 10m vor den Bahnübergang. Die Achszählkreise der Weichen müssen dabei immer freigefahren werden, die Fahrwege in die einzelnen Ladegleise sind an den Zielgleistastern 611 bis 616 einzustellen.

## Verwendung der Rangierschalter der BÜ

Beide BÜ sind mit Rangierschaltern ausgestattet. Diese bewirken, dass sich die jeweilige Sicherungsanlage einschaltet und so lange aktiv bleibt, bis der Rangierschalter wieder deaktiviert wird. Der Schlüssel muss dabei im RS eingesteckt bleiben! Zuvor muss der

jeweilige Bahnübergang bis hinter dessen jeweilige Achszähler komplett freigefahren sein, um ungewollte Einschaltung nach Rücknahme des Rangierschalters zu vermeiden.

### Hilfsöffnung / -schließung des Gleistores

Das Gleistor kann mittels der auf beiden Fahrrichtungen am jeweils linken Torpfosten angebrachten Schüsselschalter hilfsweise geöffnet und geschlossen werden.

## STÖRUNGEN DER SICHERUNGSTECHNIK:

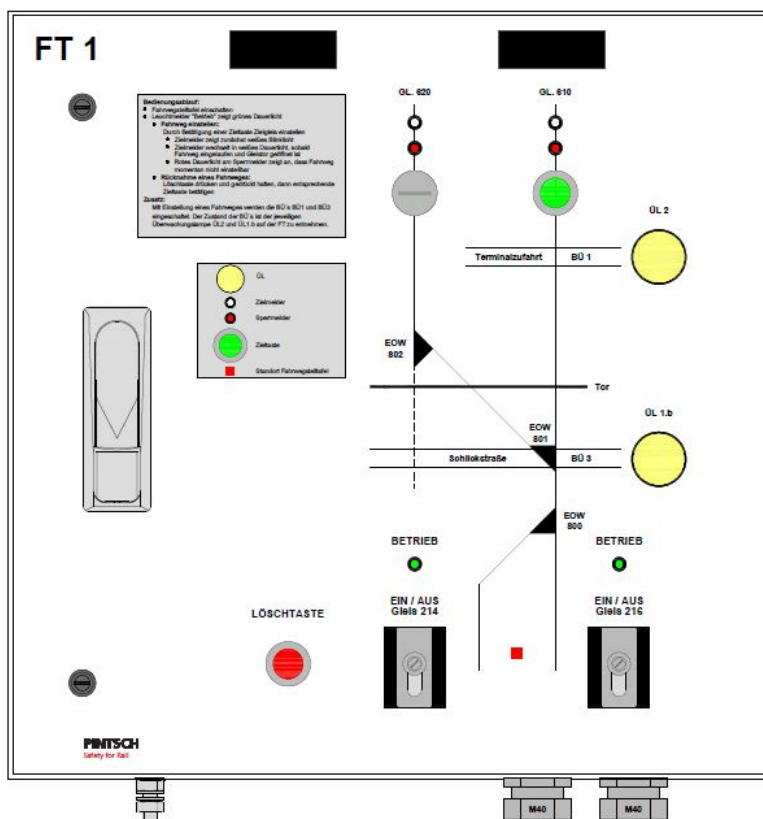
- Die Sicherungstechnik ist gestört, wenn:
- Weichensignale dunkel sind oder blinken
- die Bedienung der Zielgleistaster wirkungslos bleibt
- das BÜ-Überwachungssignal in Gleis 610 oder die Kontrollleuchten an den Fahrwegstelltafeln trotz Einschaltung dunkel bleiben

Im Störfall einer Weiche darf die jeweilige Weichenhilfstaste (WHT) am Lagemelder der EOW bedient werden bzw. bei BÜ-Störungen deren HET / HAT. Zeigt der Weichenlagemelder dann Ruhelicht, darf die Weiche befahren werden, ebenso der BÜ, wenn die Sicherungsanlage diesen geschlossen hat.

*Eine Störung ist der Disposition von DGT unverzüglich zu melden. Diese informiert dann den signaltechnischen Bereitschaftsdienst von duisport.*

## SKIZZEN DER FAHRWEGSTELLTAFELN

### FT1



## FT3

