

**Anweisung
für den
Eisenbahnbetriebsdienst
der Anschlussbahn zum
Stadthafen Wesel
(Hafenbahn)
Ap 1821-00**

- Bedienungsanweisung -

Stand: 01.04.2025

Inhalt

1.	Vorbemerkung.....	3
2.	Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur.....	5
2.1	Anschluss an das öffentliche DB-Netz.....	5
2.2	Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung.....	5
2.3	Tragfähigkeit der Gleise, Streckenklasse.....	5
2.4	Gleisradien.....	5
2.5	Gleisneigung.....	6
2.6	Profileinschränkungen.....	6
2.7	Tore und Einfriedungen.....	6
2.8	Ladestellen.....	6
2.9	Einrichtungen zum Rangieren oder zur Zugbildung/-auflösung.....	6
2.10	Besondere Einrichtungen, Bahnsteige, Brücken, allg. Hoch- und Tiefbauten.....	6
2.11	Bahnübergänge (BÜ).....	6
2.12	Sperr- und Schutzeinrichtungen.....	7
2.13	Signale und Bahnübergangssicherungen.....	7
2.14	Telekommunikationsanlagen.....	7
2.15	Funkfernsteuerung.....	7
2.16	Fahrleitungsanlagen.....	7
2.17	Beleuchtungsanlagen.....	8
3.	Bewegen von Fahrzeugen auf der Hafenbahn.....	8
3.1	Allgemeines.....	8
3.2	Max. Länge der Rangiereinheiten, Rangiergeschwindigkeiten.....	8
3.3	Befahren von Weichen.....	9
3.4	Koordinieren der Rangierfahrten.....	9
3.5	Kommunikation mit der öBL, Warte- und Meldepositionen.....	10
3.6	Systemplan.....	11
3.7	Befahren der technisch gesicherten Bahnübergänge (BÜ).....	11
3.8	Befahren der nichttechnisch gesicherten Bahnübergänge (BÜ).....	12
3.9	Fahrten mit Personen.....	13
3.10	Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen, Sicherung, Anmietung Abstellgleis.....	13
4.	Nebenanschlüsse und Mitbenutzungsbereiche.....	14
4.1	Fahrten zu den Nebenanschießern.....	14
4.2	Bestimmungen für den MBB Imgrund.....	14
5.	Notfallmanagement.....	16
5.1	Meldung von gefährlichen Ereignissen.....	16
5.2	Unfallmeldestelle, Notfallmanager.....	16
5.3	Technische Hilfeleistung, Räumen der Strecke, Notfalltechnik.....	16
6.	Inkrafttreten.....	16
7.	Anlagen.....	17
7.1	Kontaktdaten.....	17
7.2	Unfallmeldetafel I.....	18
7.3	Zugangsrelevante Vorschriften.....	19
7.4	Systemplan.....	20

1. Vorbemerkung

Die DeltaPort GmbH & Co KG (DeltaPort) ist Eigentümerin des Stadthafens Wesel und der zum Stadthafen führenden Eisenbahninfrastruktur (Hafenbahn). Die Hafenbahn ist im Bahnhof Wesel an die Strecke 2270 Oberhausen-Emmerich der DB InfraGo AG angeschlossen (siehe Ziffer 3.6 und Anlage 7.4 „Systemplan“).

Die Hafenbahn wird bei der Landeseisenbahnaufsicht unter der Anschlussnummer AP 1821-00 geführt und mit Erlaubnis nach § 7 f Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) als öffentliche Eisenbahninfrastruktur (Serviceeinrichtung) nach den einschlägigen öffentlich-rechtlichen Bestimmungen betrieben.

Die vorliegende Bedienungsanweisung ist Teil der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) und gilt im gesamten Bereich der Hafenbahn. Die Bedienungsanweisung ist gemäß § 23 (1) und (2) der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen im Land Nordrhein-Westfalen vom 31.10.1966 (BOA NRW) aufgestellt und enthält die für das Befahren der Hafenbahn benötigten Informationen zur Örtlichkeit. Die Inhalte dieser Bedienungsanweisung decken sich mit den Vorgaben der einschlägigen Rechtsverordnungen mit Gesetzeskraft, eisenbahnbetrieblichen Vorschriften und Unfallverhütungsvorschriften (siehe Anlage 7.3 „Zugangsrelevante Vorschriften“).

DeltaPort hat für die Hafenbahn eine örtliche Betriebsleitung (**öBL**) eingerichtet. Die Mitarbeiter der öBL kümmern sich um die Disposition der Rangiereinheiten bei der Ein- und Ausfahrt. Sie sind vom Eisenbahnbetriebsleiter (**EBL**) ermächtigt worden, im Sinne eines ordnungsgemäßen Betriebes auf der Hafenbahn die Umsetzung dieser Bedienungsanweisung zu überwachen, Kontrollen durchzuführen und bei Bedarf entsprechende Anordnungen zu treffen.

Auf der Hafenbahn finden ausschließlich Rangierfahrten durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit einer Genehmigung nach AEG § 6 (1) statt. Den EVU steht die Hafenbahn zu gleichen Nutzungsbedingungen zur Verfügung. DeltaPort bietet auf der Hafenbahn keine Rangier- und Serviceleistungen an.

Die im Bereich der Hafenbahn agierenden EVU stellen für ihre Bediensteten eigene Weisungen auf. Es gelten die üblichen Bestimmungen für EVU im Rangierbetrieb (Warn- und Sicherheitskleidung, Tauglichkeit, Einsatzvermögen, Qualifikation).

Die Bedienungsanweisung ist auf der Homepage von DeltaPort unter <https://www.deltaport.de/downloads> veröffentlicht und wird jedem interessierten EVU auf Anfrage elektronisch zur Verfügung gestellt, so dass dieses sein Personal über die Inhalte informieren kann. Die Verantwortung für die Information der Bediensteten obliegt dem EVU.

Änderungen/Ergänzungen werden in der nachfolgenden Tabelle dokumentiert und gelten - falls in der Bekanntgabe nichts anderes festgelegt ist - ab dem Datum der Bekanntgabe.

Änderungen/Ergänzungen:

Ziffer	Betreff	Bekanntgabe (Verteiler)	
		am	durch

Verteiler:

- Landeseisenbahnaufsicht NRW (LEA), Essen (fachtechnische Eisenbahnaufsicht)
- DB InfraGO AG (Anschlussgeber)
- Zugangsberechtigte gem. § 1 Abs. 12 Nr. 1 und 2b Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
- Nebenanschießer
- Mitbenutzer
- DeltaPort (Anschlussinhaber Hafengebäuden)
- Örtliche Betriebsleiter DeltaPort
- Eisenbahnbetriebsleiter

Zugangsrelevante Vorschriften:

Für den Zugang und die Benutzung der Hafengebäude gelten die in Anlage 7.3 aufgeführten gesetzlichen Bestimmungen und einschlägigen Regelwerke für Nichtbundeseigene Eisenbahnen in der jeweils gültigen Fassung.

2. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur

siehe hierzu Ziffer 3.6 und Anlage 7.4 „Systemplan“

2.1 Anschluss an das öffentliche DB-Netz

Die Anschlussgrenze der Hafenbahn an die DB-Strecke 2270 im Bahnhofsbereich Wesel befindet sich zwischen der Weiche 26W21 der DB InfraGo AG und der Weiche 75 der Hafenbahn. Die Weiche 75 ist Anschlussweiche des Werksanschlusses Byk Chemie (Nebenanschluss WGV Weseler Grundstücksverwaltung GmbH & Co. KG, Altana Gruppe). Die Grenze ist mit einer Tafel am Werkszaun örtlich gekennzeichnet.

2.2 Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung

Die Hafenbahn besteht aus (siehe Anlage 7.4 „Systemplan“):

- einem Zuführungs- bzw. Verbindungsgleis,
- einer dreigleisigen Rangiergruppe und
- den Ladegleisen auf der Kaianlage.

Das Gleis 1 verläuft von der Anschlussgrenze im Bahnhof Wesel bis zur Rangiergruppe und von dort weiter bis zur Kaianlage. Die Gleise 2, 3 und 4 in der Rangiergruppe (Pos. 3), sowie die Gleise 5 und 6 auf der Kaianlage (Pos. 5) dürfen als Wagenübergabestellen genutzt werden.

Gleis	Nutzlänge [m]	Zweck	Bemerkungen	
1		Zuführungsgleis	Anschluss Pos. 1, 2 und 3	
2	450	Rangiergleis	Anschluss Pos. 4	W 5 - W 12
3	400	Rangiergleis	Pos. 3 Rangiergruppe	W 6 - W 12
4	430	Rangiergleis		W 6 - W 13
1		Verbindungsgleis	Anschluss Pos. 5 Kaianlage	
5	350	Ladegleis Hafen	Pos. 5 landseitig	W 14 - Prellbock
6	455	Ladegleis Hafen	Pos. 5 wasserseitig	W 14 - Prellbock

2.3 Tragfähigkeit der Gleise, Streckenklasse

Streckenklasse: D 4

Radsatzlast: 22,5 Tonnen

Streckenlast: 8,0 Tonnen pro Meter

2.4 Gleisradien

Der kleinste Gleisbogen in Gleis 1 beträgt 125 m (zwischen Weiche 13 und dem Bahnübergang „Fischertorstraße“) sonst mindestens 190 m. EVU haben vor dem Durchfahren die Schraubenkupplungen nach Bedarf auszuspindeln. Hinsichtlich etwaiger Einschränkungen in den Nebenanschlüssen siehe auch Ziffer 4.1.

2.5 Gleisneigung

Die Neigung der Gleise beträgt im Gleis 1 maximal 7,5 ‰, in der Rangiergruppe (Pos. 3) im Bereich der Weichen 5 bis 8 maximal 6,2 ‰, in den übrigen Bereichen der Rangiergruppe und auf der Kaianlage < 2,5 ‰.

2.6 Profileinschränkungen

Feste Profileinschränkungen bestehen nicht. Variable, wie etwa Einwuchs, sind beim Fahren auf Sicht festzustellen.

2.7 Tore und Einfriedungen

Gleistore befinden sich in folgenden Anschlussgleisen:

- Pos. 1 Nebenanschluss Byk Chemie,
- Pos. 2 Nebenanschluss Pilkington, temporär von DeltaPort übernommen.

Alle Gleistore sind beidseitig mit Sh2-Signalen zu sichern.

2.8 Ladestellen

Ladestellen befinden sich auf dem Kai (Pos. 5) und in den Nebenanschlüssen (siehe Ziffer 4).

2.9 Einrichtungen zum Rangieren oder zur Zugbildung/-auflösung

Rangiermöglichkeiten gibt es in der Rangiergruppe Pos. 3 (Gleise 2, 3 und 4) und auf der Kaianlage (Pos. 5, Gleise 5 und 6).

2.10 Besondere Einrichtungen, Bahnsteige, Brücken, allg. Hoch- und Tiefbauten

In Gleis 1 sind zwei Bahnsteige vorhanden, die von den nachfolgend benannten Unternehmen betrieben werden. Die Nutzung ist nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung der Eigentümer und Vorliegen der sonstigen gesetzlichen Voraussetzungen möglich (Angaben Bahn-km beziehen sich auf den Anfang der Bahnsteige in Fahrtrichtung Hafen).

Bahn-km	Bahnsteig	Betreiber	Länge [m]	Höhe [m]	Radius
0,255	Altana	Altana	40	0,38	370
2,473	Rheinpromenade	Historischer Schienenverkehr Wesel e.V. (HSW)	40	0,38	2000

Die Verkehrssicherungspflicht für die Bahnsteige obliegt den Betreibern. Eine Haftung seitens DeltaPort ist ausgeschlossen. Sonst sind keine besonderen Einrichtungen vorhanden.

2.11 Bahnübergänge (BÜ)

In Gleis 1 befinden sich 13 Bahnübergänge (10 öffentlich, 3 nichtöffentlich), davon sind drei technisch gesichert. Die übrigen nichttechnisch gesicherten Übergänge erfordern zum Teil Postensicherung.

Bahnübergang	Bahn- km	Breite [m]	Vorrang Bahn	Sicherungsart
Byk-Chemie Lkw-Zufahrt (nö)	0,172	47,00	ja	LZA, ET (DB 21)
Abelstraße	0,228	14,60	ja	Postensicherung
Altana-Byk Chemie (nö)	0,383	7,50	ja	LZA, zugeschaltet
Grünstraße	0,728	15,00	ja	Postensicherung
Kolpingstraße	0,978	16,00	ja	Postensicherung, siehe Ziffer 3.2
Reeser Landstraße (B 8)	1,288	32,00	ja	LZA, ET (DB 21)
Delogstraße	1,506	26,00	ja	Postensicherung, siehe Ziffer 3.2
Fußweg Bahnsteig HSW	2,487	4,00	nein	Postensicherung
Fischertorstraße / Radweg	2,516	23,00	ja	Postensicherung
Fußweg	2,543	3,50	ja	Übersicht
Fußweg	2,592	2,60	ja	Übersicht
Fußweg	2,623	3,30	ja	Übersicht
Zufahrt zur Pkw-Absetzstelle Schiffahrt (nö)	2,681	4,30	ja	Übersicht

Das Rangierpersonal führt für die Postensicherung Signalflaggen und -lampen mit. Die Tf/Lrf der EVU sind dafür verantwortlich, die benötigten Ausrüstungsgegenstände mitzuführen (siehe Ziffer 3.8).

2.12 Sperr- und Schutzeinrichtungen

Festeingebaute Gleissperren (GS) befinden sich im Anschlussgleis der Pos. 1 (Abzweig Weiche 75) und im Anschlussgleis der Pos. 4 (Abzweig Weiche 8).

2.13 Signale und Bahnübergangssicherungen

Die technisch gesicherten Bahnübergänge sind mit Überwachungssignalen ausgerüstet. Sh2-Halttafeln können im Bedarfsfall am Fahrweg variabel oder fest angebracht sein. Fest angebracht befinden sich Sh2-Signale an den Gleistoren (siehe Ziffer 2.7).

Das Lichtsperrsignal 26L226Y zwischen den Weichen 75 und 26W21 gehört zu den Anlagen der DB InfraGo AG und wird vom Fahrdienstleiter (**Fdl**) der DB InfraGo AG fernbedient.

2.14 Telekommunikationsanlagen

Es sind keine Telekommunikationsanlagen vorhanden. Für die Nutzung eigener Bahnfunkgeräte und Mobiltelefone gibt es keine Einschränkungen.

2.15 Funkfernsteuerung

Alle Anlagen dürfen ohne Einschränkungen mit Funkfernsteuerung befahren werden.

2.16 Fahrleitungsanlagen

nicht vorhanden

2.17 Beleuchtungsanlagen

Die Gleise und Verkehrsflächen auf der Kaianlage sind beleuchtet. Alle übrigen Gleise und Rangierbereiche der Hafenbahn sind nicht beleuchtet. Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter sind geeignete Beleuchtungsgeräte mitzuführen.

3. Bewegen von Fahrzeugen auf der Hafenbahn

3.1 Allgemeines

Alle Bedienfahrten sind Rangierfahrten, finden auf Sicht statt; alle brauchbaren Bremsen sind einzuschalten.

Die Rangierleiter (**Tf/Lrf**) der EVU sind dafür verantwortlich, die benötigten Ausrüstungsgegenstände mitzuführen und einzusetzen, vor jeder Fahrt zur und auf der Hafenbahn die Zustimmung der öBL einzuholen, die Fahrten sicher durchzuführen und die Bestimmungen dieser Bedienungsanweisung einzuhalten. Die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften sind zu beachten.

Abstoßen und Ablaufenlassen von Wagen ist verboten. Das Rangierpersonal prüft während des Rangierens die Bahnanlagen auf offensichtliche Schäden und Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit der Gleisanlagen und Freihalten des Regellichtraums. Behinderungen und Mängel teilt das Rangierpersonal der öBL unverzüglich mit.

Die öBL informiert die EVU über Besonderheiten auf der Hafenbahn, die die Sicherheit des Bahnbetriebs beeinträchtigen können (z. B. Schäden an Anlagen und Fahrzeugen, Bahnbetriebsunfälle, sonstige Störungen, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen), sobald sie Kenntnis davon hat. Hierzu schickt die öBL eine in der Regel befristet gültige „Betriebsanweisung“ (**Betra**) an die von den EVU angegebenen E-Mail-Adressen. Der Empfang ist von den EVU unmittelbar zu bestätigen.

Änderungen oder Ergänzungen dieser Bedienungsanweisung werden als „Betriebliche Weisungen“ (**BW**) des EBL allen EVU ebenfalls per E-Mail zur Kenntnis gegeben. Der Empfang ist auf gleichem Wege zu bestätigen.

Zudem werden BW und Betra auf der Homepage von DeltaPort unter <https://www.deltaport.de/haefen&bahnen/wichtige-mitteilungen/> veröffentlicht. EVU haben sich unmittelbar vor dem Befahren der Hafenbahn über aktuell hier gemeldete Besonderheiten zu informieren.

3.2 Max. Länge der Rangiereinheiten, Rangiergeschwindigkeiten

Die größte Länge der Rangiereinheiten beträgt

- 160 m in Richtung Hafen (Abstand WA Weiche 26W21 – ET BÜ Byk Lkw-Zufahrt),
- 185 m in Richtung Bf Wesel (Abstand BÜ Delogstraße – ET BÜ Reeser Landstraße).

Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt

- 15 km/h zwischen der Anschlussgrenze und dem BÜ „Fischertorstraße“ (Rheinpromenade),
- 5 km/h zwischen dem BÜ „Fischertorstraße“ (einschl.) und dem Gleisende (Kaianlage).

Die Geschwindigkeit ist den örtlichen Fahr- und Sichtverhältnissen anzupassen.

3.3 **Befahren von Weichen**

Alle Weichen sind ortsgestellt und durch das Rangierpersonal zu bedienen. Die Weichen 75, 3 und 8 haben eine feste Grundstellung, die nach Befahren in anderer Lage wieder herzustellen ist. Alle anderen Weichen haben keine Grundstellung und sind am Stellgewicht gelb markiert. Weichensignale nach ESO sind nicht vorhanden.

Zur Vermeidung von Entgleisungen muss grundsätzlich vor spitz zu befahrenden mechanisch ortsgestellten Weichen angehalten werden. Ausgenommen hiervon sind Weichen, die mit Riegelschloss oder Handverschluss verschlossen sind. Dabei ist neben der richtigen Stellung auch die richtige Endlage festzustellen. Diese Feststellung muss durch manuelles Nachdrücken des Hebelgewichtes getroffen werden. Eine augenscheinliche Kontrolle ist hierfür nicht ausreichend.

Auf das Anhalten kann verzichtet werden, wenn die Feststellung der richtigen Endlage bereits bei einer vorherigen Rangierbewegung selbst getroffen wurde und sicher ausgeschlossen werden kann, dass die Weiche zwischenzeitlich befahren oder gestellt worden ist. Dabei ist folgendes zu beachten:

Wenn eine Weiche stumpf befahren, diese weder geräumt noch freigefahren ist und dann ein Fahrtrichtungswechsel vorgenommen wird, muss die Feststellung der Endlage bereits vor dem Stumpfbefahren für das spätere Spitzbefahren getroffen werden.

3.4 **Koordinieren der Rangierfahrten**

Rangierfahrten im Bereich der Hafenbahn sind nur zulässig nach vorheriger telefonischer Anmeldung des Tf/Lrf bei der öBL und entsprechender Zustimmung durch die öBL. Die öBL ist unter den in Anlage 7.1 genannten Kontaktdaten erreichbar.

Einfahrt in die Hafenbahn:

Telefonische Anmeldung vor Einfahrt in die Hafenbahn und vor Zustimmung des Fdl mit nachstehenden Angaben:

- gewünschter Rangierbereich (Pos. Systemplan)
- Uhrzeit für die Einfahrt und den Beginn der Rangierfahrt
- Länge der Rangiereinheit

Innerhalb der Hafenbahn:

Telefonische Anmeldung mit folgenden Angaben:

- Standort (Pos. Systemplan)
- gewünschter Rangierbereich (Position gem. Systemplan)
- Uhrzeit für den Beginn der Rangierfahrt
- Länge der Rangiereinheit

Sobald die Rangiereinheit das angemeldete Ziel/Position erreicht hat, hat der Tf/Lrf dies der öBL telefonisch mitzuteilen. Jede weitere Rangierfahrt ist sodann nur wieder nach telefonischer Anmeldung möglich. Dies wiederholt sich bis zum endgültigen Verlassen der Hafenbahn.

Ausfahrt zum Bf Wesel:

Telefonische Anmeldung mit folgenden Angaben:

- Standort (Pos. Systemplan)
- Avisierte Freigabe durch den Fdl
- Uhrzeit für den Beginn der Rangierfahrt
- Vor dem Überfahren des BÜ Abelstraße (Ra 11) holt der Tf/Lrf die endgültige Freigabe zur Ausfahrt beim Fdl ein, ggf. erfolgt ein Halt vor dem BÜ.
- Das Verlassen der Hafenbahn meldet der Tf/Lrf der öBL.

Auf Gleis 1 sind gleichzeitige Rangierbewegungen nicht zulässig.

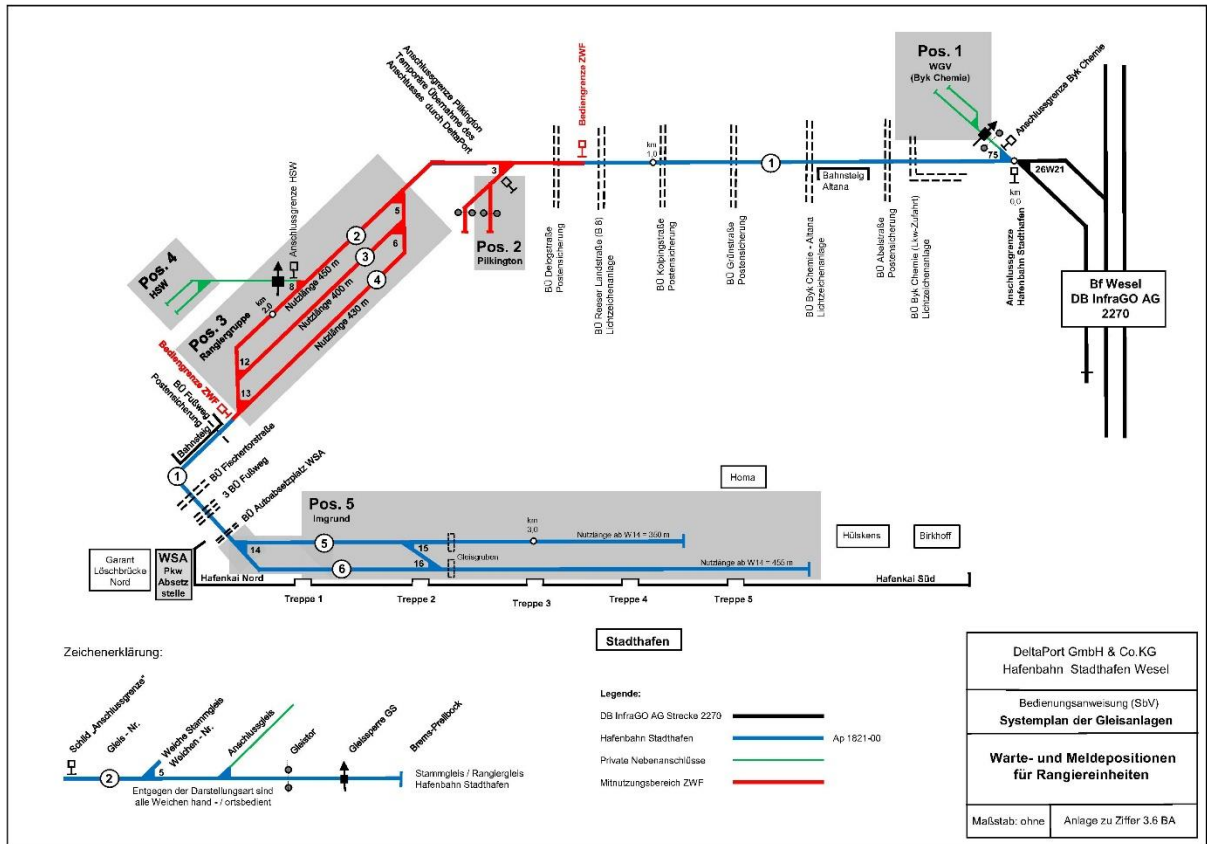
3.5 Kommunikation mit der öBL, Warte- und Meldepositionen

Die nachfolgend in Spalte 1 und 2 benannten Bereiche sind als feste Meldebegriffe bei der Kommunikation mit der öBL anzuwenden. Im „Systemplan der Gleisanlagen“ sind diese Bereiche unmaßstäblich dargestellt. Die Angaben sollten Bestandteil der Bedienungsanweisungen der EVU sein.

1	2		
Position	Bezeichnung	Gleise Anschlussweiche	Anmerkungen
1	Byk Chemie	75	Weiche 75 freihalten
2	Pilkington	3	Weiche 3 freihalten
3	Rangiergruppe	Gleise 2 – 3 – 4	Weichen 5, 6, 12,13 freihalten
4	HSW	5	Weiche 5 freihalten
5	Imgrund	Gleise 5 - 6	Kaianlage, Weiche 14 freihalten

Die öBL prüft die Voraussetzungen. Nach Zustimmung der öBL kann die Rangierfahrt gem. den Anweisungen der öBL durchgeführt werden. Liegt eine Voraussetzung nicht vor oder kann die öBL nicht erreicht werden, muss gewartet werden bis der Kontakt zur öBL zustande kommt.

3.6 Systemplan



Hafenbahn Stadthafen (größere Darstellung siehe Anlage 7.4)

3.7 Gefahren der technisch gesicherten Bahnübergänge (BÜ)

Die drei durch Lichtzeichenanlagen (LZA) technisch gesicherten Bahnübergänge erfordern folgende Handlungsweise:

a) BÜ „Byk Chemie Lkw-Zufahrt“, km 0,172

Die Rangiereinheit hält an der Tafel „Halt! Weiterfahrt nach Sicherung“ an. Das Einschalten der LZA erfolgt mit dem Schlüssel DB 21 durch Einschalttaster (ET) vor dem BÜ bzw. in Gegenrichtung am Bahnsteigende unmittelbar vor dem BÜ Abelstraße.

Überwachungssignale sind nicht aufgestellt, die Sicherung wird mit einer unterhalb des ET angeordneten Quittierlampe (QL) angezeigt – baulich ausgeführt als kleine LED. Dann ist der BÜ gesichert und kann möglichst rasch befahren werden.

Vor dem Einschalten in Gegenrichtung ist die Zustimmung für die Rangierfahrt durch den FdI einzuholen.

Die Anlage ist mit einem Achszählkreis ausgerüstet und schaltet die LZA aus, wenn alle eingezählten Radsätze am anderen Ende ausgezählt worden sind.

Daher ist es erforderlich, nach einem Einschalten den BÜ mit der Rangiereinheit vollständig zu überfahren, ein Wenden/„Kopf machen“ ist untersagt..

Am BÜ-Steuerschrank (auf dem Byk Chemie-Gelände) befinden sich eine Achszähl-Grundstell-Taste (AzGrT), die auch als Hilfs-Ausschalttaste (HAT) genutzt werden kann, und eine Hilfs-Einschalttaste (HET).

b) BÜ „Altana – Byk Chemie“, km 0,383

Das Einschalten der LZA erfolgt in beiden Fahrtrichtungen durch Gleisschaltmittel, der Beginn der Einschaltstrecke - jeweils 112 m vor dem BÜ - ist mit dem Signal „Bü 2 Rautentafel“ gekennzeichnet.

Die Befahrbarkeit des BÜ wird mit Überwachungssignalen „Bü 0/Bü 1“ signalisiert.

Achtung:

Die Überwachungssignale stehen innerhalb des Bremswegabstandes 10 m vor dem BÜ.

Die Anlage besitzt einen Grundsteller, so dass sie nach dem Einschalten - bei Nichtbefahrung - nach Ablauf der Grundstellerzeit von 3 Minuten ausschaltet.

Der BÜ kann in Richtung Stadthafen auch mit dem Schlüssel DB 21 an der ET am Bahnsteigende eingeschaltet werden. Die Quittierungslampe unterhalb der ET zeigt die Sicherung des BÜ an.

Am BÜ-Steuerschrank (auf dem Bahnsteig), befinden sich eine Achszähl-Grundstell-Taste (AzGrT), die auch als Hilfs-Ausschalttaste (HAT) genutzt werden kann. Eine Hilfs-Einschalttaste (HET) ist ebenfalls vorhanden.

c) BÜ „Reeser Landstraße (B 8)“, km 1,288

Die Rangiereinheit hält vor der Tafel „Halt – Weiterfahrt nach Sicherung“ an. Das Einschalten der LZA erfolgt mit dem Schlüssel DB 21 durch Einschalttaster (ET). Der BÜ gilt als gesichert, wenn der Leuchtmelder (ÜL) an der Einschalttaste leuchtet. Der BÜ muss vollständig überfahren werden, ein Wenden/„Kopf machen“ ist untersagt. Der BÜ ist mit einer Schleife im Gleis ausgerüstet, welche die LZA nach Befahren des BÜ wieder ausschaltet.

Bei Ausfall/Störungen von BÜ-Sicherungen sind die BÜ gem. § 14 BÜV-NE mit Posten zu sichern (siehe auch Ziffer 3.8).

3.8 **Befahren der nichttechnisch gesicherten Bahnübergänge (BÜ)**

Von den insgesamt dreizehn nicht technisch gesicherten BÜ hat der Schienenverkehr an zwölf BÜ Vorrang gegenüber dem Straßenverkehr (siehe Tabelle Ziffer 2.11). Der Vorrang wird mit dem Zeichen VZ 201 (Andreaskreuz) geboten. Im Hafengebiet ist dem Schienenverkehr durch Andreaskreuze (VZ 201) an den jeweiligen Straßenzufahrten mit der Zusatzbeschilderung „Hafengebiet! Schienenverkehr hat Vorrang“ Vorrang gegenüber den Straßenverkehrsteilnehmern eingeräumt.

Die nichttechnisch gesicherten BÜ sind durch BÜ-Sicherungsposten in Warnkleidung mit rot-weißer Signalfolge bzw. bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter rot abgeblendeter Lampe zu sichern. Dazu hält die Rangiereinheit vor dem BÜ an. Der Posten hält durch Hochheben des Armes den Straßenverkehr in beiden Fahrtrichtungen an. Mit dem „Halt“-Zeichen sichert der Posten den BÜ.

Sobald das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, kann der Posten – ohne das Zeichen „Straße frei“ zu geben - den BÜ verlassen.

3.9 Fahrten mit Personen

Die Hafenbahn ist ausschließlich für Güterverkehr genehmigt. Personenzugsonderfahrten bedürfen der Zustimmung des EBL und der Genehmigung durch die Bezirksregierung Düsseldorf.

In diesem Fall dürfen EVU Fahrten mit Personen auf der Hafenbahn durchführen. Fahrgastwechsel ist an den beiden nicht von der Hafenbahn betriebenen Bahnsteigen (siehe Ziffer 2.10) neben dem BÜ „Abelstraße“ (Altana), sowie an der Rheinpromenade (HSW) möglich, soweit die Zustimmung der Betreiber vorliegt. Im Übrigen sind die Bestimmungen des § 38 BOA NRW zu beachten.

3.10 Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen, Sicherung, Anmietung Abstellgleis

Das Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen im Bereich der Hafenbahn ist grundsätzlich nicht gestattet. Zur Zugbildung und aus rangiertechnischen Gründen dürfen die Fahrzeuge ausnahmsweise kurzzeitig auf zugewiesenen Gleisen der Rangiergruppe (Pos. 3) abgestellt werden. Die Erlaubnis hierzu ist rechtzeitig bei der öBL einzuholen. Rangierarbeiten anderer EVU dürfen durch die Nutzung nicht behindert werden.

Zur längerfristigen Abstellung In der Rangiergruppe (Pos. 3) ist eine kostenpflichtige, zeitlich befristete Anmietung eines Gleises nach Zuweisung durch die öBL möglich.

Stillstehende Fahrzeuge sind gemäß VDV-Schrift 757 bzw. Ril 915 gegen unbeabsichtigte Bewegungen grennzeichenfrei festzulegen durch:

- a) Anziehen von wirkenden Feststellbremsen
- b) Radvorleger
- c) Hemmschuhe

Die Sicherung/Festlegung abgestellter Fahrzeuge erfolgt nach VDV-Schrift 757. Für das Festlegen von Fahrzeugen sind in der Regel Feststellbremsen zu verwenden.

Auf der Kaianlage sind Hemmschuhe mit einer Führungsleiste zu verwenden, auf allen anderen Gleisen Hemmschuhe für Vignolschienen S 49 mit zwei Führungsleisten.

Hemmschuhe für die Rangiergruppe können bei der öBL angefragt werden.

4. Nebenanschlüsse und Mitbenutzungsbereiche

Die Hafenbahn hat drei Nebenanschlüsse und einen Mitbenutzungsbereich (siehe Tabelle).

Firma	Nebenanschluss NA Mitbenutzungsbereich MBB	in Gleis	Anschluss -weiche	Grund- stellung	Lade- gleise	Bemerkung
WGV (Byk Chemie)	NA	1	75	ja		Pos. 1
Pilkington (temp. DeltaPort)	NA	1	3	ja		Pos. 2
Historischer Schienenverkehr Wesel e.V. (HSW)	NA	2	8	ja		Pos. 4
Imgrund	MBB	1	14	nein	5/6	Pos. 5 (Kai)

4.1 Fahrten zu den Nebenanschießern

Die Infrastrukturen der Nebenanschießer beginnen jeweils am Weichenende im abzweigenden Gleis der Weichen 75 (Byk Chemie), 3 (Pilkington/temp. DeltaPort) und 8 (HSW). Die Anschlussgleise sind durch Gleistore und Gleissperren (teilweise) gesichert (siehe Ziffer 2.7 und 2.12).

Die Bedienfahrten zu den Nebenanschießern sind nach den von den Nebenanschießern aufgestellten und mit DeltaPort abgestimmten Bedienungsanweisungen für die Nebenanschlüsse durchzuführen.

Gleissperren sind nach der Einfahrt in die Bedienstelle wieder zu verschließen und dürfen durch das EVU erst für die Ausfahrt geöffnet werden.

Die in den Nebenanschlüssen gegebenen Einschränkungen wie enge Gleisbögen, Rampen oder Einschränkungen des Lichtraumprofils sind in der jeweiligen Bedienungsanweisung benannt und von den EVU zu beachten. Vor dem Verlassen eines der Nebenanschlüsse ist von den Tf/Lrf die Zustimmung bei der öBL für das Befahren der Hafenbahn gemäß Ziffer 3.4 einzuholen.

4.2 Bestimmungen für den MBB Imgrund

Der MBB Imgrund (Pos. 5) reicht vom Weichenanfang der Weiche 14 bis zum Ende der Gleisabschlüsse (Bremsprellböcke mit Durchrutschweg) der Gleise 5 und 6.

Zum MBB Imgrund gehören folgende Gleisanlagen:

- Gleise 5 und 6 mit Gleisgruben
- Gleisabschlüsse Gleise 5 und 6 (Bremsprellböcke mit Durchrutschweg),
- Weichen 14, 15 und 16.

Im MBB Imgrund ist der Schienenverkehr bevorrechtigt („Hafengebiet – Schienen- und Betriebsfahrzeuge haben Vorrang“).

Gleistore sind beidseits mit Sh2-Signalen zu sichern.

Die Gleise im MBB Imgrund liegen mit Spurrillen in befestigten Flächen. Es liegen keine besonderen Gefälle oder Gleisbögen vor, die für den Rangierverkehr relevant wären.

Die Verkehrssicherungspflicht im MBB Imgrund obliegt grundsätzlich dem Mitbenutzer. Der MBB ist jederzeit - auch bei Schnee und Eis - in einem verkehrssicheren Zustand zu halten. Die im MBB vorhandenen Gleisanlagen (Spurrillen, Weichen, Prellböcke, Gleisgruben, u.a.) sind regelmäßig zu reinigen, insbesondere im Winter bei Frostgefahr.

Die Zustellung und Abholung des Ladeguts erfolgt durch vom Mitbenutzer beauftragte EVU im Rahmen der jeweiligen mit DeltaPort abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsverträge. Die zeitliche Abstimmung und die Gleisbelegung werden vom Mitbenutzer eigenverantwortlich koordiniert.

Alle Rangier- und Ladearbeiten im MBB werden durch das EVU bzw. durch fachkundige Mitarbeiter des Mitbenutzers mit geeigneten Triebfahrzeugen oder Triebfahrzeug-Behelfen (z.B. ausgerüstete Flurfördergeräte, handgeführte Rangierschieber o.ä.) eigenverantwortlich durchgeführt.

Beim Einsatz von Triebfahrzeug-Behelfen sind die für das jeweilige Rangiergerät geltenden Bedienungsanweisungen zu beachten. Die Wahl des Rangiergerätes ist DeltaPort vorher anzuzeigen. Die zur Bedienung vorgesehenen Mitarbeiter müssen hierfür nachweislich ausgebildet und eingewiesen sein.

Bei geschobenen Rangiervorgängen hat sich ein aufsichtsführender Mitarbeiter mit Sicht- oder Funkverbindung an der Spitze aufzuhalten, um andere Personen im Gleisbereich zu warnen, Hindernisse im Rangierweg festzustellen und dem Gerätebediener Regieanweisungen zu erteilen. Zudem prüft er, ob der Rangierweg frei ist und an der zu bewegenden Einheit Hemmschuhe und Radvorleger entfernt, Handbremsen gelöst und Wagentüren geschlossen sind. Nach Abschluss des Rangiervorgangs sorgt er dafür, dass die Festlegemittel wieder ordnungsgemäß abgelegt werden.

Beim Umgang mit Gefahrgut ist die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB) vom 17.06.2009 in der jeweils aktuellen Fassung unbedingt zu beachten.

Der Regellichraum (§ 8 BOA NRW) im MBB Imgrund ist von abgestellten Fahrzeugen, Containern, sowie Materialien aller Art freizuhalten. Bei unvermeidbarer Inanspruchnahme des Regellichtraums ist die öBL zu informieren und der betreffende Gleisabschnitt durch Sh2-Tafeln zu sperren.

Bei Rangiervorgängen darf im Regellichraum kein gleichzeitiger Betrieb mit einem Umschlaggerät (Containerbrücke, Kran, Bagger o.ä.) stattfinden.

Entsprechend der Bremsprellbockberechnung vom 21.11.2017 dürfen im MBB Imgrund folgende Werte nicht überschritten werden:

- Rangiergeschwindigkeit max. 5 km/h
- Gesamtlast max. 1600 Tonnen

5. Notfallmanagement

5.1 Meldung von gefährlichen Ereignissen

Bei gefährlichen Ereignissen (Unfällen im Sinne von Ziffer 4.2.1, sowie Störungen im Sinne von Ziffer 4.2.2 der BUVO-NE), ist die Unfallmeldestelle von DeltaPort entsprechend Unfallmeldetafel I (siehe Anlage 7.2) **unverzüglich** unter der folgenden Mobil-Rufnummer (24/7) zu verständigen:

0151 5075 7325

Der Ereignisort darf so lange nicht verändert werden, bis der Notfallmanager die Unfallstelle/Ereignisort (ggf. auch telefonisch) freigegeben hat.

5.2 Unfallmeldestelle, Notfallmanager

Die Aufgabe der Unfallmeldestelle gem. Ziffer 5.2 und des Notfallmanagers gem. Ziffer 5.5 der BUVO-NE nimmt der jeweils in Rufbereitschaft befindliche Mitarbeiter der öBL wahr.

5.3 Technische Hilfeleistung, Räumen der Strecke, Notfalltechnik

Auf der Hafenbahn verkehrende EVU stellen ein eigenes geeignetes und jederzeit erreichbares Notfallmanagement im eigenen Interesse sicher. Ansprechpartner mit Angaben zur Erreichbarkeit werden Bestandteil der Bedienungsanweisung und damit Vertragsbestandteil der Infrastrukturnutzungsverträge. DeltaPort verfügt über keine eigene Aufgleistechnik. Das EVU stellt im Bedarfsfall umgehend die erforderliche Aufgleistechnik eigenverantwortlich zur Verfügung.

6. Inkrafttreten

Diese Bedienungsanweisung tritt am 01.04.2025 in Kraft. Gleichzeitig treten die bisher gültige Bedienungsanweisung vom 01.02.2018 sowie die Betrieblichen Weisungen BW 04/2023 und BW 01/2024 außer Kraft.

Änderungen dieser Bedienungsanweisung werden durch den EBL bekannt gegeben.

Wesel, den 11. März 2025

Ronny Pischel
Eisenbahnbetriebsleiter

7. Anlagen

7.1 Kontaktdaten

Name	Firma / Funktion	Telefon	Mobil	E-Mail
------	------------------	---------	-------	--------

Anschlussinhaber / Eisenbahnbetriebsleitung

DeltaPort GmbH & Co.KG	Anschlussinhaber Hafenbahn	0281 30023030		info@deltaport.de
Ronny Pischel (NIAG)	EBL Hafenbahn	02841 205197	0151 15657233	ronny.pischel@niag.de
Thomas Scherbarth (NIAG)	bei Abwesenheit des EBL	02841 205179	0160 93997614	thomas.scherbarth@niag.de
Rainer Anschlag	örtliche Betriebsleitung DeltaPort (öBL) Unfallmeldestelle, Notfallmanager	0281 4609612	0151 50757325	oebl@deltaport.de
Berthold Fengels				
Michael Möller				
Jörg Printz				
Thomas Wenten				

DB InfraGo AG (Strecke 2270 Oberhausen - Emmerich)

Notfallleitstelle	DB InfraGO AG Anschlussgeber	0203 30172154 0203 30172140		
FDL Wesel EstW Emmerich	DB InfraGo AG Fahrdienstleiter	02822 6960133 02822 70034		

Nebenanschießer / Mitbenutzer

Niklas Scholten	NA Byk Chemie EBL		0151 70305569	niklas.scholten@altana.com
Örtliche Betriebsleitung DeltaPort	NA Pilkington, temporär von DeltaPort übernommen	0281 4609612	0151 50757325	oebl@deltaport.de
Klaus Kaitna	NA Historischer Schienenverkehr Wesel	0281 61256	0172 2677959	klassen.kaitna@unitybox.de
Klaus Hoffmann			0160 1564445	klaus.hoffmann-wesel@t-online.de
Sebastian Krüger	MB Imgrund Abt.-L. Hafenumschlag	02803 4750	0170 9282820	sebastian.krueger@imgrund.de

Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU

Produktions- koordinator	DB Cargo	0203 30171093		
Stellv. EBL über Prod.koordinator				
Dispo Nahbereich			0208 8997500	
Zugleitstelle NIAG Notfallzentrale 24/7	Niederrheinische Verkehrsbetriebe NIAG	02841 205152	0151 70625313	zugleitstelle@niag.de
Andreas Domke	BoEG Bocholter Eisenbahn	02871 2740251	0171 6770215	dispo@bocholter-eisenbahn.de

7.2 Unfallmeldetafel I

DeltaPort GmbH & Co. KG <small>(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)</small>		
Unfallmeldetafel I		
Strecke: <u>Hafenbahn Stadthafen</u>	Betriebsstelle: <u>Stadthafen Wesel</u>	
<u>Aufgaben des Mitarbeiters nach einem Unfall im Bahnbetrieb:</u>		
Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!		
Unfallmeldestelle verständigen:	Telefon: 0281-4609612 Mobilfunk: 0151-50757325	falls erforderlich: 110 / 112
➡ Wer meldet (Name, Firma/EVU)?		
➡ Was ist geschehen?		
➡ Wo? Position, Gleis, Weiche, Bahnübergang (laut Systemplan SbV)		
➡ Sind Personen verletzt? Wieviel? Ist der Rettungsdienst angefordert oder vor Ort?		
➡ Ist Feuer ausgebrochen? Wo? Ist die Feuerwehr angefordert oder vor Ort?		
➡ Sind gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. -Gefahrenzettel-)?		
➡ Was ist ggf. sonst noch veranlasst worden (siehe unten)?		
Sofortmaßnahmen je nach Lage vor Ort (soweit möglich vor Eintreffen der Einsatzleitung):		
<input type="checkbox"/> ... Unfallstelle sichern		
<input type="checkbox"/> ... Erste Hilfe leisten		
<input type="checkbox"/> ... Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)		
<input type="checkbox"/> ... Spuren und Beweisstücke sichern		
<input type="checkbox"/> ... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)		
<input type="checkbox"/> ... eintreffende Helfer einweisen		
<input type="checkbox"/> ... für Absperrung sorgen		
<input type="checkbox"/> ... untersuchenden Stellen Auskunft geben		
<input type="checkbox"/> ... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle		
<input type="checkbox"/> ... Sonstige _____		
<hr/>		
Falls erforderlich und noch nicht geschehen, verständigt die Unfallmeldestelle Feuerwehr, Polizei, Rettungskräfte!		
<hr/>		
Wenn der Notfallmanager des EIU bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.		

7.3 Zugangsrelevante Vorschriften

Für den Zugang und die Benutzung der Hafenbahn gelten die nachfolgend aufgeführten gesetzlichen Bestimmungen und einschlägigen Regelwerke für Nichtbundeseigene Eisenbahnen in der jeweils gültigen Fassung:

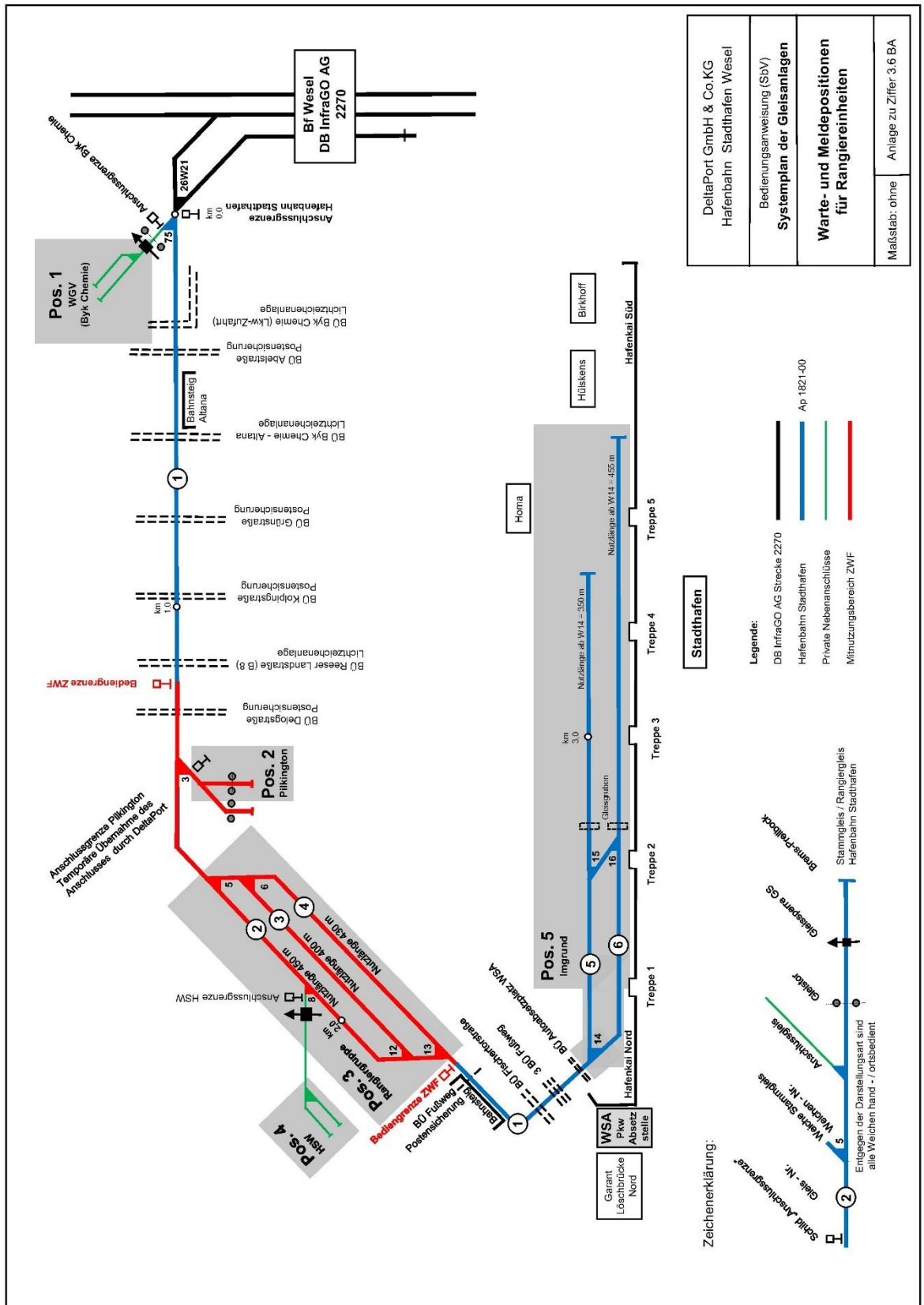
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
HaSiG NRW)	Gesetz über die Sicherheit in Häfen und Hafenanlagen in NRW (Hafensicherheitsgesetz NRW)
BOA NRW	Verordnung über den Bau- und Betrieb von Anschlussbahnen NRW
BÜV-NE*	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen VDV-Schrift 363
Ob-Ri NE	Oberbaurichtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen VDV-Schrift 612
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
FV-NE**	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
BRW*	VDV-Betriebsregelwerk für Eisenbahnverkehrsunternehmen
BreVo*	Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen (Bremsvorschrift) VDV-Schrift 757 Teile A bis C
BUVO-NE**	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Die mit * gekennzeichneten Regelwerke können über den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV (www.vdv.de), die mit ** gekennzeichneten Regelwerke direkt über www.vdv-regelwerke.de bezogen werden.

Vorschriften der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV

DGUV 1	Grundsätze der Prävention
DGUV 214-089	Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb
DGUV 214-090	Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb Regelungen für Unternehmerinnen und Unternehmer sowie andere Vorgesetzte
DGUV 73	Unfallverhütungsvorschriften Schienenbahnen
DGUV 77	Arbeiten im Bereich von Gleisen

7.4 Systemplan



DeltaPort GmbH & Co.KG Hafenbahn Stadthafen Wesel
Bedienungsanweisung (SbV) Systemplan der Gleisanlagen
Warte- und Meldepositionen für Rangiereinheiten
Maßstab: ohne
Anlage zu Ziffer 3.6 BA

Stadthafen	
Legende:	
DB InfraGO AG Strecke 2270	—
Hafenbahn Stadthafen	—
Private Nebenschlüsse	—
Minutungsbereich ZWF	—

Zeichenerklärung:

Schild Anschlussgrenze	—
Gleis-Nr.	—
Wachstammgleis	—
Anschlussgleis	—
Gleis	—
Gleispaar GS	—
Brms-Freilock	—
Stammgleis / Rangiergleis Hafenbahn Stadthafen	—

Entgegen der Darstellung sind alle Weichen hand- / ortsbetiebt