

# **Betriebsstellenbuch**

**für die Serviceeinrichtung**

**Nordic Rail Service GmbH  
Zum Hafenplatz 1  
23570 Lübeck**

**hier: Infrastruktur Konstinbahnhof**

## Inhaltsverzeichnis

1.1	Verteiler.....	3
1.1.1	Dienstgebrauch.....	3
1.1.2	Persönlich zuzuteilen .....	3
1.1.3	Weitere Zuteilungen .....	3
1.1.4	Zugänglich machen durch Auslegen .....	3
1.2	Änderungsdienst .....	4
2.1	Eisenbahnbetriebsleiter.....	5
2.2	Eisenbahninfrastruktur .....	5
2.2.1	Lage der Infrastruktur .....	5
2.2.2	Nutzlänge.....	5
2.2.3	Neigung.....	6
2.2.4	Bogenhalbmesser .....	6
2.2.5	Streckenklasse.....	6
2.2.6	Geschwindigkeit.....	6
2.3	Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur .....	6
2.3.1	Grundsatz .....	6
2.3.2	Arbeiten im Gleisbereich .....	6
3.1	Personal.....	7
3.1.1	Befähigung der Eisenbahnbetriebsmitarbeiter.....	7
3.1.2	Allgemeine Aufgaben der Eisenbahnbetriebsmitarbeiter .....	8
3.2	Abstellung von Schienenfahrzeugen .....	8
3.2.1	Fahrzeugarten.....	8
3.2.2	Gefahrgut.....	8
3.2.3	Sicherung gegen unbeabsichtigtes Ablaufen.....	8
3.3	Bedienung der Infrastruktur .....	8
3.4	Unfallmeldung .....	9
3.4.1	Grundsatz .....	10
3.4.2	Rufnummern .....	10
3.4.3	Schriftlicher Unfallbericht.....	10
3.5	Unfallverhütung.....	10

Anlage 1: Vordruck Anmeldung zum Arbeiten im Gleis

## 1.1 Verteiler

### 1.1.1 Dienstgebrauch

- Nordic Rail Service GmbH  
Bereichsleitung  
Einsiedelstraße 6  
23554 Lübeck
- Nordic Rail Service GmbH  
Eisenbahnverkehr / Waggonwerkstatt  
Einsiedelstraße 6  
23554 Lübeck
- Nordic Rail Service GmbH  
Instandhaltung Hafenbahn  
Roddenkoppel/Bahnweg  
23554 Lübeck

### 1.1.2 Persönlich zuzuteilen

wird über DocSync innerhalb der NRS verteilt

### 1.1.3 Weitere Zuteilungen

- Alle bedienenden Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein -  
Landeseisenbahnverwaltung –
- Lübeck Port Authority - Eisenbahnbetriebsleiter

### 1.1.4 Zugänglich machen durch Auslegen

- Aufenthaltsräume NRS GmbH

## 1.2 Änderungsdienst

### Jährliche Prüfung der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst

Datum	Name	Bemerkungen
01.01.2010	Schell	
19.05.2011	Schell	
07.03.2012	Schell	
10.10.2013	Schell	
01.01.2015	Toschka	
01.07.2017	Toschka	Neuherausgabe als Betriebsstellenbuch
01.01.2018	Toschka	Keine Änderungen erforderlich
01.01.2019	Toschka	Keine Änderungen erforderlich
01.01.2020	Toschka	Keine Änderungen erforderlich

### Änderungen und Ergänzungen der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst

Lfd. Nr.	Gültig ab	Bemerkungen
1	30. Juli 2009	Neuausgabe
2	01.01.2010	Rufnummern Notfallplan
3	19.05.2011	Anpassung wegen Rückgabe Gleis 4 an LPA
4	05.05.2014	Eingeschränkte Befahrbarkeit Gleis 8
1	01.07.2017	Änderung durch Anpassung Terminologie, Sicherheitsmaßnahmen und Überwachungsbehörde
2	01.08.2017	Änderung durch Freigabe Gleis 8 nach Ausbau Gleiswaage

## **2.1 Eisenbahnbetriebsleiter**

Die Überwachung der Eisenbahninfrastruktur obliegt dem Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) und bei Abwesenheit seinem Stellvertreter (EBLv).

Der EBL ist verantwortlich:

- für infrastrukturbezogene Vorgaben zur sicheren Durchführung des Eisenbahnbetriebes,
- für den betriebssicheren Zustand aller dem Betrieb dienenden Anlagen,
- für die Einhaltung aller gesetzlichen Bestimmungen bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen über bauliche und maschinentechnische Anlagen.

Der EBL sorgt für die rechtzeitige Änderung und Ergänzung dieser Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst, falls sich die örtlichen Verhältnisse ändern oder falls es aus betrieblichen Gründen notwendig wird.

Die Änderungen sind den im Verteilungsplan genannten Stellen mittels Nachtrag oder Berichtigungsblatt mit laufender Nummerierung schriftlich mitzuteilen.

## **2.2 Eisenbahninfrastruktur**

### **2.2.1 Lage der Infrastruktur**

Die Eisenbahninfrastruktur befindet sich örtlich in Lübeck im Bahnhof Konstinkai.

Die Eisenbahninfrastruktur umfasst die Gleise 5 bis 8 sowie die Weichen 187, 188, 190, 191 und 192.

Die Anschlussgrenzen liegen zwischen den Weichenenden der Weichen 184 und 186 bis zu dem Weichenende der Weiche 193.

Die Anschlussgrenzen sind an den Weichenenden der o.g. Weichen dauerhaft durch Schilder „Anschlussgrenze LHG – NRS“ gekennzeichnet.

### **2.2.2 Nutzlänge**

Die Nutzlänge aller Gleise beträgt ca. 1.500 m. Sie unterteilt sich wie folgt:

Gleis 5	462 m
Gleis 6	394 m
Gleis 7	325 m
Gleis 8	326 m

### 2.2.3 Neigung

Gleise mit einer Neigung von mehr als 1/400 sind dem Lageplan zu entnehmen.

### 2.2.4 Bogenhalbmesser

Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 190 m.

### 2.2.5 Streckenklasse

Die Infrastruktur ist in die Streckenklasse B eingestuft.

### 2.2.6 Geschwindigkeit

Die maximal zulässige Geschwindigkeit beträgt 5 km/h.

## 2.3 Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur

### 2.3.1 Grundsatz

Die Eisenbahnanlagen und alle Betriebsmittel, sowie alle dem Bahnbetrieb dienenden Anlagen sind so zu unterhalten, dass ein sicherer Betrieb auf der Eisenbahninfrastruktur des Bahnhof Konstinkai gewährleistet ist. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 08. Mai 1967 ist zu beachten.

Die Infrastruktur wird aufgrund ihrer Funktionen als Depot für Schienenfahrzeuge als schwach frequentiert eingestuft.

Die Infrastruktur ist turnusmäßig durch Begehungen zu inspizieren. Dabei erfolgt eine visuelle Beurteilung der Oberbaukomponenten, die an kritischen Stellen durch Messungen der Spurweite zu ergänzen ist.

Die Begehung wird ½ jährlich durchgeführt.

Die Spur-, Leit- und Rillenweiten der Weichen werden in einem Turnus von 2 Jahren überprüft.

Die signaltechnische Prüfung der Weichen hat im Turnus von 2 Monaten in Anlehnung der DB Richtlinie 892 03 zu erfolgen.

Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und dem EBL zur Kenntnis zu geben.

### 2.3.2 Arbeiten im Gleisbereich

Zum Schutz gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb sind die Unfallverhütungsvorschriften der „Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung“ (DGUV)

- Nummer 72 „Eisenbahnen“ (bisher GUV-V D30) sowie
- Nummer 77 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (bisher GUV-V D33) zu beachten.

Sollen Arbeiten an den Gleisen oder in unmittelbarer Gleisnähe vorgenommen werden, ist vor der Arbeitsaufnahme die Zustimmung des Betriebsleiters oder

seines Vertreters einzuholen. Das Befahren der Gleisanlagen ist durch organisatorische Maßnahmen zu verhindern (Mindestanforderung).

Für die Sicherung von Arbeiten im bzw. am Gleis wird die Sicherungsanweisung der Lübecker Hafenbahn in der jeweils gültigen Version in Kraft gesetzt. Als für den Bahnbetrieb zuständig Stelle (BzS) wird - für den Bereich der Sicherung von Arbeiten im Gleis -

Nordic Rail Service GmbH  
Instandhaltung Hafenbahn  
Postfach 2280  
23510 Lübeck  
Telefax 0451 / 29084-19

Ansprechpartner:

Frank Dietschke, Tel. 0451/29084-12,  
E-Mail frank.dietschke@nordic-rail-service.de

Olaf Kütbach, Tel. 0451/29084-13,  
E-Mail olaf.kuetbach@nordic-rail-service.de

eingesetzt.

Bei Arbeiten (Vermesser, Elektriker, Gärtner ...) an oder in der Nähe der NRS-Gleisanlagen stattfinden **und** liegt die geplante Baumaßnahme im Wirkungsbereich eines Dritten Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU), ist die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle dieses EIU über die Lage der Baustelle, die Zeitdauer der Bauarbeiten und die Art der geänderten Sicherungseinrichtungen zu verständigen. Zur Anmeldung ist der Vordruck der NRS (Anlage 1 zum BeBu) zu nutzen.

Vor Änderung von Sicherheitseinrichtungen des anschlussgewährenden EIU oder anschließenden EIU ist jeweils die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle über die Art der geänderten Sicherungseinrichtungen zu verständigen.

### **3.1 Personal**

#### **3.1.1 Befähigung der Eisenbahnbetriebsmitarbeiter**

Alle Betriebsmitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die die Eisenbahninfrastruktur der Serviceeinrichtung befahren wollen, müssen die Bestimmungen dieser Anweisung kennen und beachten!

Das Befahren ist nur örtlich eingewiesenem Personal erlaubt. Die Einweisung ist zu dokumentieren.

### 3.1.2 Allgemeine Aufgaben der Eisenbahnbetriebsmitarbeiter

Unfälle, Entgleisungen, Betriebsgefährdungen und Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf sind dem EBL unverzüglich zu melden.

## 3.2 Abstellung von Schienenfahrzeugen

### 3.2.1 Fahrzeugarten

Es dürfen alle Arten von Schienenfahrzeugen abgestellt werden, so lange ihre Klassifizierung der vorgeschriebenen Streckenklasse entspricht.

### 3.2.2 Gefahrgut

Die Abstellung von Gefahrgut enthaltenden Schienenfahrzeugen ist nicht zulässig.

### 3.2.3 Sicherung gegen unbeabsichtigtes Ablaufen

In den Gleisen 5 - 8 sind beim Abstellen eines Zuges und beim vorübergehenden Abkuppeln eines Triebfahrzeugs oder eines Zugteiles Handbremsen wie folgt anzuziehen:

Je angefangene 30 Achsen eine Handbremse.

## 3.3 Bedienung der Infrastruktur

Die Durchführung des Betriebes auf der Strecke Abzw Brandenbaum – Konstinbahnhof ist im Anhang 66 des Betriebsstellenbuches für Lübeck-Vorwerk (mit Seelandkai, Schlutup, Konstinbahnhof und Lübeck-Hafen) geregelt.

Die Hebelgewichte der Handweichen 184, 186 (Anschlussweichen NRS Südseite) und 193 (Anschlussweiche NRS Nordseite) des Konstinbahnhofs sind mit einem weiß-schwarzen Farbanstrich versehen und zusätzlich mit einem "W" gekennzeichnet. Vor jedem Umstellen der Weichen ist die Zustimmung des Weichenwärters Vorwerk einzuholen.

Der Beginn und das Ende der Rangierarbeiten im Bf Konstinkai sowie auf dem LHG Terminal Konstinkai ist dem Weichenwärter Vorwerk zu melden.

Zur Bedienung der NRS Infrastruktur ist im Gleis 2, 3 oder 4 umzulaufen. Die Rangierabteilung wird in Richtung Ausziehgleis gezogen. Anschließend wird die Rangierabteilung in das entsprechende Abstellgleis wahlweise 5 bis 8 gedrückt.

Bei sämtlichen Rangierbewegungen sind alle Wagen an die Hauptluftleitung anzuschließen.

Die Gleise 5 - 8 liegen in Richtung Süden in einem Gefälle von 1:400. Während des Rangierens sind die Wagen am Südenende durch Hemmschuhe festzulegen. Abgestellte Fahrzeuge sind durch Hemmschuhe gegen unbeabsichtigte Bewegung in Richtung Süden zu sichern.



Akustische Achtungssignale sind überall dort zu geben, wo es zur Warnung oder Abwendung einer Gefahr erforderlich erscheint.

Rangierbewegungen dürfen erst ausgeführt werden, wenn die Weichen für die beabsichtigte Rangierfahrt richtig liegen, und die für die Durchführung der Rangierfahrt verantwortliche Person das Signal hierzu gegeben hat.

Das Rangier- und Triebfahrzeugpersonal achtet darauf, dass der Fahrweg und die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grennzeichen frei sind.

Rangierseite ist die Ostseite aller Gleise. Muss die Rangierseite ausnahmsweise gewechselt werden, sind vorher alle Beteiligten zu unterrichten.

Ortsgestellte Weichen werden vom Rangierpersonal gestellt. Personen, die mit dem Rangiergeschäft nicht beauftragt sind, dürfen Weichen nicht umstellen.

Das Auffahren von Weichen ist verboten. Ist eine Weiche versehentlich aufgefahren worden, so darf sie erst wieder befahren werden, nachdem ihr ordnungsgemäßer Zustand vom einem dazu befähigten Mitarbeiter festgestellt worden ist.

Aufgefahrene Weichen sind in Auffahrrichtung zu räumen. Der EBL ist sofort über den Vorfall zu verständigen.

Alle Fahrbewegungen sind so vorsichtig auszuführen, dass Verletzungen von Personen und Beschädigungen von Fahrzeugen und Anlagen möglichst vermieden werden.

Abgestellte Wagen sind mit Hemmschuhen zu sichern. Hemmschuhe dürfen nicht vor anliegenden Weichenzungen, nicht vor Herzstücken und möglichst auch nicht vor Schienenstößen aufgelegt werden. Es dürfen nur die zur Schienenform passenden Hemmschuhe verwendet werden. Beschädigte Hemmschuhe dürfen nicht verwendet werden!

Abgestellte Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung festzulegen. Das Festlegen geschieht durch Anziehen der Hand- oder Feststellbremse, durch Kupplung mit handgebremsten Wagen, durch Hemmschuhe oder durch Radvorleger. Sie dürfen nicht allein durch das Anlegen der Druckluftbremse, oder durch Auflegen von Steinen, Holz, Eisenstücken oder dgl. auf die Schienen festgelegt werden.

Alle Fahrzeuge sind grundsätzlich grennzeichenfrei abzustellen. Beim Abstellen vor einem Grennzeichen, einem Bahnübergang oder einer sonst freizuhaltenden Stelle ist zu beachten, dass sich die Pufferfedern strecken und / oder andere Wagen anstoßen können.

An unübersichtlichen Plätzen hat bei gezogenen und geschobenen Rangierfahrten ein Rangierer seitlich voranzugehen, um den Fahrweg zu sichern. Dabei ist besonders der Fahrweg auf Profilverfreiheit zu prüfen.

### **3.4 Unfallmeldung**

### 3.4.1 Grundsatz

Entgleisungen, auch wenn sie ohne erkennbare Beschädigungen verlaufen sind, Beschädigungen fremder Fahrzeuge und die Unbefahrbarkeit der Eisenbahninfrastruktur sind dem Eisenbahnbetriebsleiter Telefon 0451 29084-26 oder 0175 934 4887 zu melden.

Bei Unfällen im Bereich der Serviceeinrichtung obliegt dem EBL die Leitung an der Unfallstelle. Über jeden Betriebsunfall hat er eine Untersuchung durchzuführen, ggf. den Tatbestand durch Vernehmung der Beteiligten festzustellen, und die sich daraus ergebenden Maßnahmen zu treffen.

Alle Unfälle, bei denen entweder Menschen getötet oder lebensgefährlich verletzt wurden, oder der Verdacht vorliegt, dass sie vorsätzlich herbeigeführt sind, meldet der Eisenbahnbetriebsleiter fernmündlich an die unter Punkt 3.4.2 genannten Stellen.

### 3.4.2 Rufnummern

Staatsanwaltschaft in Lübeck    Telefon: 0451 371 – 0;  
Fax: 0451 371 - 1399

Polizeidirektion Lübeck    Telefon: 0451 131 - 0

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig – Holstein  
Eisenbahnaufsichtsbehörde – Dezernat 41  
Königsweg 59  
24114 Kiel

Name	Kenn-Nr.	Telefon	Mobil	E-Mail
Herr Klettner (Dez.-Leiter)	41	0431 383-2731	0173 4433913	soenke.klettner@lbv-sh.de
Herr Hilgendorf	417	0431 383-2412	0175 3571276	uwe.hilgendorf@lbv-sh.de
Herr Thiel	419	0431 383-2150	0151 64116117	christian.thiel@lbv-sh.de
Herr Menzel	418	0431 383-2433		manfred.menzel@lbv-sh.de

### 3.4.3 Schriftlicher Unfallbericht

Über alle unter Pkt. 3.4.1 Absatz 3 genannten Unfälle sowie über Zusammenpralle mit Straßenverkehrsteilnehmern, die von der Polizei aufgenommen worden sind, ist ein schriftlicher Bericht an den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein - Landeseisenbahnverwaltung - innerhalb von 12 Tagen zu erstatten. Dabei sind Hergang und Folgen genau zu schildern, zur Ursache und Schuldfrage ist unter Bezugnahme auf die in Frage kommenden Vorschriften Stellung zu nehmen und eine Unfallskizze beizufügen.

## 3.5 Unfallverhütung

Während der Fahrt ist das An- und Abhängen von Wagen verboten. Gleichzeitig bewegte Wagen müssen untereinander gekuppelt sein.

Das Verschieben von Hand ist nur erlaubt, wenn der Güterwagen seitlich in Fahrtrichtung verschoben wird. Das Vorweggehen und gleichzeitige ziehen, z.B. an den Puffern des Güterwagens ist untersagt.

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen ist verboten.

Muss der Rangierer zwischen nahe beieinanderstehenden oder sich nähernde Wagen treten, so muss er sich so tief bücken, dass die Puffer ihn nicht erfassen können. Dabei hat er sich am Kupplergriff festzuhalten. Hat der Wagen keinen Kupplergriff, so hat der Rangierer sich einen anderen festen Halt zu suchen.

Als besonders gefahrvoll ist untersagt:

- a) die Gleise kurz vor bewegten Fahrzeugen zu überschreiten,
- b) zwischen den Schienen der Gleise zu gehen,
- c) unter den Wagen durchzukriechen,
- d) über Puffer oder Zugvorrichtungen zu klettern oder sich daraufzustellen,
- e) das Dach eines bewegten Fahrzeuges zu betreten,
- f) sich auf Puffer, Kupplungen, Tritte oder Trittbretter zu setzen,
- g) sich auf die Tritte zweier in Bewegung befindlicher Fahrzeuge zu stellen,
- h) sich weit aus bewegten Fahrzeugen hinauszubeugen,
- i) Wagen vom Trittbrett aus an- oder abzukuppeln,
- j) Wagen durch Einstecken von Stangen usw. zwischen die Speichen in Bewegung zu setzen oder aufzuhalten,
- k) Fahrzeuge bei größerer als Schrittgeschwindigkeit zu besteigen oder zu verlassen,
- l) beim An- oder Abkuppeln aufrecht zwischen den Puffern hindurchzugehen,
- m) an Fahrzeuge heranzufahren, an oder in denen gearbeitet wird, bevor arbeitende Leute durch laute Zurufe verständigt sind, die Arbeit einzustellen und die Wagen zu verlassen, und sie die Wagen verlassen haben,
- n) unter Wirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln Eisenbahndienst zu verrichten.

Außer den vorgenannten Bestimmungen sind die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der zuständigen Berufsgenossenschaft zu beachten.

Als wichtiger Grundsatz gilt immer:

**- EIGENE VORSICHT IST DER BESTE UNFALLSCHUTZ -**

Nordic Rail Service GmbH  
-Eisenbahnbetriebsleiter-

gez. Thomas Toschka