

## **Anweisung für die Bedienung des Gleisanschlusses der Stadt Papenburg** (Stand 06\_2026)

### **1. Räumlicher Geltungsbereich (Anlage 1)**

Die Bedienungsanweisung gilt für folgende Gleisanlagen

im Sinne von § 2 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993:

Gleisanlage Industriegebiet Süd PAP 013  
 Gleisanlage Sielkanal Hafen Nord PAP 033 (zur Zeit – vorübergehend stillgelegt)  
 Gleisanlage Deverhafen einschl. Ausziehgleis PAP 031 (zurzeit nicht betriebsicher - stillgelegt)

und ist bei der Benutzung der vorgenannten Gleisanlagen vertraglich anerkannt.

Folgende Gleise werden von Unternehmen mit eigenen Gleisanlagen (Nebenanschießer) selbst betrieben. Die Genannten sind damit Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Auf ihren Anlagen gilt diese Bedienungsanweisung nur insoweit, als dass durch den Betrieb auf ihnen die Gleisanlagen der Stadt Papenburg betroffen sind.

Schulte & Bruns PAP017	Industriehafen Süd (L=250m)
Deutsche Bahn PAP042	Eisenbahndock Betrieb Stadt Pbg. Zuführgleis Hafen Nord PAP 033 (ca. 270,00m)

Im Gleisanschluss gültige Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anerkannte Regeln der Technik

BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbun- deseigenen Eisenbahnen
DS 301	Signalbuch Deutsche Bahn AG
RiL408	Züge fahren und Rangieren Konzernrichtlinie Deutsche Bahn
BGV D 30	Unfallverhütungsvorschrift

### **2. Persönlicher Geltungsbereich**

Diese Bedienungsanweisung gilt für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Fahrten im eigenen Interesse und/oder im Auftrag Dritter auf den Gleisanlagen der Stadt Papenburg durchführen sowie für alle Nebenanschießer und Mitbenutzer. Mitbenutzer sind Ansiedler, die ausschließlich über die Gleisanlagen der Stadt Papenburg mit Fahrten des Eisenbahnverkehrs bedient werden können.

### **3. Geometrische und betriebliche Besonderheiten**

Die Gleise und Weichen der Stadt Papenburg haben Nummern. (Eine Skizze mit den Gleisen, Weichen und deren Nummern sowie Angabe von Gleisradien und Neigungsverhältnissen liegt als Anlage bei).

Die Gleise der Stadt Papenburg, sowie die ihrer Mitbenutzer sind nicht elektrifiziert. Alle Weichen werden von Hand betätigt.

Auf allen Grundstücken ist mit Fußgänger-, Kraftfahrzeug- und Hafenerverkehr zu rechnen.

Alle sich aus vorstehenden Beschreibungen für die Sicherheit des Bahnbetriebs durch die EVU bei Fahrten auf den Gleisen der Stadt Papenburg ergebenden Besonderheiten sind von den EVU in eigener Verantwortung zu beachten.

Die max. zulässige Radsatzlast beträgt 22,5 to (Streckenklasse D4). Die zulässige Meterlast beträgt max. 8 to/m. Im Bereich Hafen Nord PAP033 ab Weiche 5 Richtung Weiche 6 beträgt die zulässige Radsatzlast 16 to (Streckenklasse A). Die zulässige Meterlast wird hier somit auf max. 5 to/m beschränkt

### **4. Durchführung der Bedienung**

Jede Bedienfahrt ist nach den Vorgaben der Ril 408 durchzuführen, hieraus ergibt sich auch die personelle Besetzung mit befähigten Mitarbeitern. Alle am Rangiergeschäft beteiligten Personen haben eine dementsprechende Ausbildung erfolgreich abgeschlossen; eine wesentliche Grundvoraussetzung, um die Sicherheit der Rangierfahrten zu gewährleisten.

Die Benutzung der Gleisanlagen dient ausschließlich Rangierfahrten. Die von den EVU benötigten Weichenstellungen, um in die einzelnen Industriegleise/Gleisanschlüsse zu gelangen, sind mit der Deutschen Bahn DB InfraGO (dem Fahrdienstleiter Papenburg) konkret abzustimmen. Die Weichen im Industriestammgleis und zu den Gleisanschlüssen sind vom EVU in eigener Verantwortung und auf eigenes Risiko zur Sicherstellung des Fahrwegs selbst zu bedienen. Es ist besonders darauf zu achten, dass sich die Weichenstellung in der Endlage befindet. Die Bedienzeiten sind mit der Stadt Papenburg abzustimmen.

#### **4.1. Geschwindigkeiten**

Auf den Gleisanlagen ist die Geschwindigkeit begrenzt auf Schrittgeschwindigkeit. Sie ist insbesondere im Bereich von Hindernissen, Kranbahnen, Verladeanlagen und bei Annäherung an Übergabestellen und Bahnübergängen auf die zur Vermeidung von Sach- oder Personenschäden herunterzusetzen.

#### 4.2. **Fahrwege, Zuweisung**

Die Bedienung der Empfänger und/oder Absender erfolgt in der Regel aus der Gleisgruppe der DB InfraGO und ist abzustimmen mit dem Fahrdienstleiter der DB InfraGO. Ferner hat sich das EVU über die Verfügbarkeit der Fahrwege bei der DB InfraGO zu vergewissern.

#### 4.3. **Verständigung und Informationspflicht der Empfänger/Absender**

Es bleibt dem EVU freigestellt, im Benehmen mit der Stadt Papenburg, mit dem Empfänger/Absender einen Bedienungsplan/Ladefristenplan zu vereinbaren. Feste Fristenpläne sind der Stadt Papenburg mitzuteilen. Diese Pläne sind anschließend für alle Beteiligten bindend.

Im Übrigen übernimmt jedes EVU die Benachrichtigung des betroffenen Empfängers/Absenders eigenverantwortlich und so rechtzeitig, dass dieser ausreichend Zeit zu Vorbereitungen hat (z.B. Freimachen des Anschlusses von Fremdfahrzeugen). Der betroffene Empfänger/Absender stimmt die für ihn bestimmte Bedienfahrt mit allen weiteren an demselben Fahrweg gelegenen Unternehmen ab.

#### 4.4. **Gefahrenbereiche**

Bei Annäherung an Bahnübergängen und an in Betrieb befindliche Verladeanlagen, Kränen sowie im Fahrwegbereich arbeitenden Menschen und Fahrzeugen sind akustische Warnsignale (Zp1) zu geben. Besondere Vorsicht ist geboten im Bereich der vorh. Kräne, Kaianlagen, der Bahnübergänge und der Klappbrücke.

#### 4.5. **Besonderheiten bei Bedienfahrten**

- *Schiebebetrieb:*  
Die Einfahrt in die Fahrwege hat geschoben zu erfolgen.
- *Verfügbarkeit von Lokomotive und Bedienungspersonal:*  
Ist eine Rangiereinheit nicht vollständig in der Übergabestelle unterzubringen, so klären der Anschließer oder Mitbenutzer mit der Stadt Papenburg das weitere Vorgehen. Lokomotiven dürfen nicht unbeaufsichtigt in Fahrwegen abgestellt werden.
- *Bremsbesetzung:*  
Beim Rangieren sind alle Wagen an die durchgehende Druckluftleitung anzuschließen und die funktionsfähigen Druckluftbremsen einzuschalten. Es ist immer eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.
- *Abstoßen:*

Das Abstoßen von Fahrzeugen ist verboten.

- *Gleise mit Längsneigung:*  
Die Neigungsverhältnisse über 2,5‰ sind dem Gleisplan zu entnehmen. Lok und Wagen sind immer mit der Schraubenkupplung zu verbinden. Beim Abstellen und Festlegen sind die Fahrzeuge nach Ril 408 zu sichern. In den Neigungsabschnitten lt. Gleisplan sind zunächst die vorgeschriebenen Achsen mit der Handbremse zu sichern, erst anschließend darf die Rangierlok von dem/n Wagen fachgerecht getrennt werden.
- *Befahren von Bogenradien R kleiner 150 m*  
Bei Gleisbögen mit Halbmessern unter 150m ist vor dem Durchfahren die Schraubenkupplung nach Bedarf, höchstens bis zum ersten Gewindegang der Endscheibe, auszuspendeln.
- *Gleistore:*  
Gleistore sind spätestens bei Ausfahrt aus dem gesicherten Abschnitt wieder zu schließen.
- *Kontakt mit der Fahrdienstleitung:*  
Vor der Einfahrt in Gleise und Gleisgruppen hat der Rangierleiter mit der Fahrdienstleitung Kontakt aufzunehmen und die geplante Fahrt anzubieten.
- *Warnen der Mitarbeiter:*  
Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der Bediener Personen, die sich im Bedienungsbereich befinden, zu warnen. Personen, die sich in Fahrzeugen befinden oder in Wagen beschäftigt sind, zum Aussteigen zu veranlassen. Kranbahnen haben in Nähe des Industriestammgleises die Arbeiten einzustellen.
- *Prüfen der Anschlussanlagen:*  
Der Bediener prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich
  - Befahrbarkeit Mängelanzeige an die
  - Freihalten des Regellichtraumes Eisenbahnbetriebsleitung
- *Bedienung durch zwei oder mehrere EVU*  
Erfolgen gleichzeitig mehrere Bedienfahrten so ist gegenseitige Verständigung über Funk erforderlich.  
Regelung: Bedienfahrten vom Bahnhof Papenburg bis Nebenan-  
schlussgrenze Regelung durch die DB InfraGO  
  
Weiterfahrt in die Anschlussanlage der Stadt Papenburg durch gegenseitige Verständigung über Funk GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway). Wegen der vorhandenen Infrastruktur empfiehlt es sich, dass immer nur ein EVU im Anschluss der Stadt Papenburg ist.

Verständigung: mit DB InfraGO über Funk GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway)

- *Gefahrguttransporte:*  
Bei der Beförderung gefährlicher Güter sind Absender, Empfänger oder Verloader verpflichtet, die Eisenbahnbetriebsleitung der Stadt Papenburg rechtzeitig vor Transportbeginn über Art, Gefahrgutklasse, UN-Nummer (gemäß GGVSEB) sowie die Menge des Gefahrguts zu informieren. Beim Be- und Entladen sind die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.
  
- *Befahren der Klappbrücke im Bereich Hafen Nord:*  
Die Lichtzeichenanlage für das Gleis im Bereich Hafen Nord ist Außerbetrieb. Hier wird der Betrieb über die Lichtzeichenanlage der Straße geregelt.
  
- *Gleis PAP 042 Bereich Eisenbahndock.*  
In den letzten 100 m des Gleises vor dem Prellbock dürfen nur leere Waggons gestellt werden  
Im PAP 042 gibt es folgende Bereiche:  
BlueViolet ca. 100m - hier dürfen nur leere Waggons stehen  
Blau ca. 160m - in diesem Bereich können die Waggons entleert werden  
Cyan ca. 120m - hier können die vollen Waggons zwischengeparkt werden und nachdem der Blaue Bereich entladen wurde kann der Blaue Bereich weiter in den BlueViolet Bereich gedrückt werden und dann auch entladen werden.  
Insgesamt stehen im Gleis PAP 042 ca. 270m Länge zur Verfügung  
Im Gleis 5 kann eine Waggonlänge von ca. 370m (rot) zwischengeparkt werden.  
Zwischen der Weiche 42 und 31 stehen nochmal ca. 300m (Grün) zur Verfügung  
Die Rangierarbeiten in diesem Bereich müssen mit der Fahrdienstleitung abgestimmt werden, da man hier auch auf die Nutzung des Hauptgleises angewiesen ist.



- *Gleis PAP 013 Industriehafen Süd.*  
Die Waggons müssen in das wasserseitige Gleis gestellt werden. Bedienstete des EVU dürfen sich nicht zwischen den Waggons und dem Hafenbecken aufhalten. Wenn die Waggons entladen sind, werden diese im landseitigen Gleis abgestellt.
  
- *Als besonders gefahrvoll gilt und ist untersagt:*
  - die Gleise kurz vor bewegten Fahrzeugen zu überschreiten
  - zwischen den Schienen eines Gleises zu gehen
  - unter Wagen durchzukriechen
  - das Dach eines bewegten Wagens zu betreten
  - sich auf Puffer, Kupplungen, Übergangsbrücken, Ladegut, Trittbretter zu setzen oder sich auf Puffer oder Kupplungen zu stellen.
  - sich weit über bewegte Fahrzeuge hinauszubeugen
  - zwischen den Puffern zweier nahe beieinanderstehender Wagen aufrecht hindurchzugehen
  - Fahrzeuge während der Bedienung abzukuppeln
  - von rasch bewegten Fahrzeugen abzuspringen oder auf sie aufzuspringen

#### 4.6. **Sicherung von Bahnübergängen (BÜ)**

Vor den höhengleichen, technisch nicht gesicherten Bahnübergängen ist anzuhalten. Die Bahnübergänge sind nach DB-Vorschrift „Züge fahren und rangieren“, abzusichern. Bei Tag ist eine rot-weiße Signalfahne, bei Dunkelheit eine rot leuchtende Lampe mitzuführen.

Die Bahnübergänge dürfen nur für kurze Rangiergeschäfte gesperrt werden. Hierbei darf der Fahrzeugverkehr nicht ungebührlich behindert werden. Bei Notfalleinsätzen ist der Bahnübergang vom EVU unverzüglich frei zu räumen.

##### **Bahnübergang beim Knotenpunkt in Papenburg K158 / Waldstraße / Deverhafen Bahnhof**

###### 1. Einschaltung

Die Rangierfahrt hat vor dem Schild „Automatik – ET“ zu halten. Durch die Belegung der Einschalterschleife werden zunächst alle auf die Bahn weisenden Signale auf rot gestellt und anschließend die Quittungssignale des BÜ angesteuert.

Bis zum Aufleuchten des Quittungssignals kann ein Minute vergehen, je nach Verkehrsaufkommen an der Lichtsignalanlage (LSA).

Vor dem Befahren des BÜ durch die Rangierfahrt ist durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenbereich frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Zeigt das Quittungssignal nach 2 Minuten kein weißes Ruhelicht, ist der BÜ durch Posten zu sichern und die Störung dem Betreiber zu melden.

###### 2. Zweiwegefahrzeuge

Befährt ein Zweiwegefahrzeug den Bahnübergang und will auf die Straße wechseln, braucht dieses Fahrzeug nicht auf das Quittungssignal zu warten. Hier muss durch Hinsehen geprüft werden, ob der Gefahrenbereich frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist und kann dann auf die Straße fahren. Sollte die Wartezeit zu lang sein oder

das Quittungssignal kommen, wird über den Grundsteller nach 3 Minuten die technische Bahnübergangssicherung wieder aufgehoben und in den Normalbetrieb der LSA geschaltet.

### 3. Ausschaltung

Nach Befahren und Freifahren der Ausschalterschleife wird die technische Bahnübergangssicherung wieder aufgehoben.

## 4.7. Festlegen und Anschließen abgestellter Fahrzeuge

Die bereitgestellten Wagen sind durch den Rangierleiter gemäß vorgenannter DB-Vorschrift erstmalig zu sichern. Die weitere Sicherung obliegt dem Empfänger/Absender, der Sicherungsmittel (Hemmschuhe) in ausreichender Anzahl vorzuhalten hat, um Wagen beim Bewegen (gegen Wegrollen/Weglaufen) zu sichern. Abgestellte Kesselwagen dürfen erst an die Abfüllanlage angeschlossen werden, nachdem sie mittels Handbremse oder Hemmschuhen gegen Abrollen gesichert sind.

## 4.8. Pflichten des Empfängers/Absenders

- *Freihalten des Lichtraumes auf seinem Gelände:*  
Bei Lagerung von Gegenständen am Gleis sind Abstände von mindestens 1,45 m in geraden Gleisen und mind. 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der bogeninneren Schiene zu halten. Die Gegenstände sind so zu sichern, dass sie nicht selbständig abrutschen und den Lichtraum einengen können.
- *Öffnen und Schließen von Toren, Ein- und Ausschalten von Beleuchtungen:*  
Der Mitbenutzer stellt sicher, dass Gleistore zum Zeitpunkt der Zuführung oder Abholung von Wagen profilmfrei geöffnet und festgelegt sind. Bei Dunkelheit schaltet der Empfänger/Absender die Beleuchtung für die Dauer der Bedienung des Anschlusses ein.
- *Sicherung einer Rangierfahrt:*  
Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die eine Bedienfahrt gefährden können, sind einzustellen. Kräne dürfen sich während der Bedienfahrt nicht über dem Gleis bewegen. Lasthaken sind nach außerhalb des Schutzraumes zu fahren. Arbeiten in und an Wagen sind einzustellen. Gleisanlagen und Rangierwege sind von Pflanzenbewuchs freizuhalten.
- *Säubern der Verladestellen:*  
Der Empfänger/Absender ist verpflichtet, die Gleisanlage unmittelbar nach dem Verladen wieder zu reinigen und die Rangierwege zu säubern.

### **Der Schutzraum ist wie folgt begrenzt (vereinfachte Begrenzungen des Lichtraumprofils):**

- Der Abstand benachbarter gerader Gleise (von Mitte zu Mitte des Gleises) beträgt 4,00 m, nach oben im Abstand von 4,00 m über Oberkante Gleis.

- Die Spurrillen im befestigten Gleisbereich der Kaianlagen sind vom jeweiligen Hafbetrieb regelmäßig zu säubern. Für Schäden, die aufgrund nicht ausreichend gesäuberter Spurrillen zurückzuführen sind, hat der jeweilige Hafbetrieb in seinem Bereich aufzukommen. Gleiches gilt für das unbefestigte Gleis.

## 4.9 Notfallmanagement

### Verhalten bei Unregelmäßigkeiten und Notfällen

Es sind zu verständigen:

- |    |   |   |
|----|---|---|
|    | Betriebsleitung<br>Dipl. Ing. Dieter Kruth                        | dienstl. 04961 82 5260<br>mobil. 0172 25 60 189                       |
| 1) | Hafenamt der Stadt Papenburg<br>Hafenkapitän Felix Krause         | dienstl. 04961 82 5192<br>mobil. 0151 44169977<br>Hafen 04961 82 5190 |
| 2) | Städtischer Bauhof<br>Leiter des Bauhofes<br>Georg Hüasers        | dienstl. 04961 82-5170<br>Mobil. 0151 4403 0440                       |
| 3) | Fachbereichsleiter Tiefbau<br>Dipl. Ing. (FH) Holger Stell        | dienstl. 04961 82 5261<br>Mobil. 0172 250 32 69                       |
| 4) | Geschäftsbereichsleiter Bauen der Stadt Papenburg<br>Heinz Walker | dienstl. 04961 82 5265<br>mobil. 0173 211 7423                        |
| 5) | Bürgermeisterin Stadt Papenburg<br>Vanessa Gattung                | dienstl. 04961 82 5211  |
| 5) | Rettungsleitstelle des Landkreises Emsland Notruf 112 oder        | 05931 19222   |
| 6) | Polizei Kommissariat  | 1 1 0<br>o d e r<br>0 4 9 6 1<br>9 2 6 0                              |
| 7) | DB-Fahrdienstleiter Papenburg                                     | dienstl. 0151 274 00 900  |

**Bei Personenschäden oder Gefahr im Verzug sind direkt 5-7 zu verständigen.**

- 8) Wasserschutzpolizei Emden dienstl. 04921 58237-0

- 9) Großgeräte, Spezialfahrzeuge  
gemäß KatS-Einsatzplan Landkreis Emsland über die Rettungsleitstelle oder direkt.  
z.Bsp. **Autokran**

Johann Koropral, Völlen Autokran 04961 92290; Gertzen, Kluse Autokran 04963 91180; Ulferts, Ostrauderfehn 04952 890520

**Ölunfall**

Künnen, Sögel 05952 737

Bundesanstalt Technisches Hilfswerk(THW) Ortverband Papenburg  
04961 665490

- 10) Marienhospital Papenburg dienstl. 04961 93 – 0  
11) Giftnotruf Göttingen dienstl. 0551 192 – 40

## 5. Haftung

- 5.1. Das EVU führt die Rangierfahrten auf den Gleisen der Stadt Papenburg und des Empfängers/Absenders auf eigene Verantwortung und eigenes Risiko durch.
- 5.2. Das EVU haftet für alle beim Betrieb an den Gütern der Stadt Papenburg und/oder Dritter verursachten Schäden, wobei die Vorschriften des Haftpflichtgesetzes betreffend die Haftung des Bahnbetriebsunternehmens (§§ 1,4 bis 9 und 11 bis 14) entsprechend anwendbar sind.

Im Falle eines Unfalls verpflichten sich alle beteiligten EVU gemeinsam unter Leitung der Stadt Papenburg, die Benutzung/Befahrbarkeit der Gleisanlagen schnellstmöglich wiederherzustellen. Der Infrastrukturbetreiber bestellt ggf. die erforderlichen Fachkräfte und Maschinen. Die dafür entstandenen Kosten wird er dem Verursacher (n) in Rechnung stellen. Im Zusammenhang mit der Benutzung der Gleise ist EVU unabhängig von der konkreten Ursache verpflichtet, die Unfallstelle zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs unverzüglich zu räumen oder räumen zu lassen und die Befahrbarkeit der Gleise herstellen zu lassen.

- 5.3. Der/die Verursacher des Schadens z.Bsp. der EVU stellt die Stadt Papenburg und alle Empfänger/Absender von eventuellen Ansprüchen Dritter frei.
- 5.4. Die Stadt Papenburg haftet gegenüber EVU und allen Empfängern/Absendern nur für Schäden, die auf einer grob fahrlässigen Pflichtverletzung der Stadt Papenburg oder auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen der Stadt Papenburg beruhen. Diese Haftungsbegrenzung gilt nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers

oder der Gesundheit, die auf einer fahrlässigen Pflichtverletzung der Stadt Papenburg oder einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen der Stadt Papenburg beruhen.

**6. Aktuelles zu erfragen bei der Stadtverwaltung oder im Internet.**