

Sammlung betrieblicher Vorschriften

Maxi Terminal Hamm

Hafenstraße 140

59067 Hamm

Kurz:

„MTH“

(Dienstanweisung gemäß §23 (1) BOA NRW)

Eisenbahnbetriebsleiter

Gültig ab 05.01.2026

Maxi Terminal Hamm GmbH - Hafenstraße 140 - D-59067 Hamm

Änderungen

Nr.:	Gültig ab:	Betrifft:
0	05.01.2026	Neuherausgabe

Verteiler:

Wichtig Rufnummern der Ansprechpartner

Gleisanschließer	Leitstelle MTH	02381 3070 612 alternativ: 02381 3070 -611 bzw. -614
Betriebsleiter MTH	Fynn Petry	0151 140 575 27
Eisenbahnbetriebsleiter	Olaf Sander	0162-8530354 olaf.sander@ebl-sander.com
Vertreter des EBL	Fynn Petry	0151 140 575 27
Hafen Hamm GmbH Hafenbahnleitstelle		02381 274-1318 02381 274-1319 (Fax)
Notfallmanagement	Siehe Betriebsleiter	0151 140 575 27
Notfallmeldestelle		0151 140 575 27
Polizei		110
Feuerwehr / Notarzt		112

Maxi Terminal Hamm GmbH - Hafenstraße 140 - D-59067 Hamm

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften gliedert sich in drei Module:

- I. Gültige Vorschriften
- II. Örtliche Bestimmungen zur FV-NE
- III. Beschreibung des Gleisanschlusses und besondere örtliche Bestimmungen

Inhaltsverzeichnis:

- I. Gültige Vorschriften
- II. Örtliche Bestimmungen zur FV-NE
- III. Beschreibung des Gleisanschlusses
 1. Beschreibung des Gleisanschlusses
 2. Durchführung der Bedienung
 3. Aufgaben des Anschliebers
 4. Notfallmanagement

Anlage 1-I: Unfallmeldetafel I

Anlage 1-II: Unfallmeldetafel II

Anlage 1-III: Unfallmeldetafel III

Anlage 2: Lageskizze

I. Gültige Vorschriften

Für den Betriebsdienst auf der Eisenbahninfrastruktur des Maxi Terminal Hamm gelten folgende Vorschriften in der jeweils aktuellen Fassung:

1. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
2. Eisenbahnsignalordnung (ESO)
3. Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
4. die einschlägigen Bestimmungen zur Beförderung von gefährlichen Gütern, insbesondere die GGVSEB sowie ADR/RID
5. Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

II. Örtliche Regelungen zur FV-NE

Hinweis: auf der Eisenbahninfrastruktur des Maxi Terminal Hamm wird ausschließlich rangiert. Zugfahrten finden nicht statt.

Zu §53 (2)	Die maximal zulässige Geschwindigkeit auf der gesamten Eisenbahninfrastruktur des Maxi Terminal Hamm beträgt 5 km/h
Zu §53 (10-14)	Fahrzeuge dürfen nur mit der Rangierlok verschoben werden.
Zu §54	Für die Sicherung des Bahnübergangs ist Postensicherung durch das Rangierpersonal vorgeschrieben
Zu §56	Abstoßen und Ablaufen ist untersagt
Zu §58 (2)	Hemmschuhe zur Sicherung von Fahrzeugen liegen am Beginn der Gleistragwanne der Gleise 3 bis 6 Hemmschuhe zum Sichern von Fahrzeugen im Zuführungsgleis 3/4 (Ph37) liegen an der ersten gelben Schwellenmarkierung aus Richtung der Weiche N3 auf den Schwellenköpfen.
Zu §58 (5)	Abgestellte Fahrzeuge sind mit 1 Handbremse oder zwei Hemmschuhen (am ersten Drehgestell zum Tor hin) in beide Richtungen zu sichern. Im Zuführungsgleis 3/4 können Fahrzeuge im gelb abgegrenzten Bereich (Schwellenmarkierung) zeitweise abgestellt werden. Abgestellte Fahrzeuge sind aus Richtung der Weiche N3 kommend am ersten Drehgestell in beide Richtungen zu sichern. In einem Gleis abgestellte Fahrzeuge sind stets miteinander zu kuppeln

III. Beschreibung des Gleisanschlusses und besondere örtliche Bestimmungen

1. Beschreibung des Gleisanschlusses:

(1) Der Gleisanschluss schließt hinter dem Weichenende des durchgehenden Stranges (gerader Strang) der Weiche 45 an die Infrastruktur der Hafen Hamm GmbH. Es folgen Weiche N3, N4 und N5 aus denen sich die Ladegleise auffächern. Die Anschlussgrenze ist örtlich an der Weiche 45 gekennzeichnet.

(2) Gleisanlagen und Ihre Nutzung

Der Gleisanschluss besteht aus vier Verladegleisen sowie den zuführenden Weichen und Gleisen. Der Bereich der Verladung ist durch einen Zaun begrenzt. In diesem Bereich sind die Gleise auf Gleistragwannen montiert, die mit Gitterrosten abgedeckt sind. Zwischen Gleisen 4 und 5 befindet sich eine Lagerfläche für Container. Die Lagerung von Gefahrgutcontainern ist zugelassen. Die Ladegleise enden als Stumpfgleise jeweils an einem Bremsprellbock.

Zum Bedienbereich gehören folgende Gleisanlagen:

Gl.	Nutzlänge:	Nutzung:	Neigung:	Hemmschuhform
3	142,5 m ^{***})	Ladegleis	0‰	Standard S49/S54 (Libo 2)
3	130,0 m ^{*)}	Zuführungsgleis ^{**)}	2,38‰	Ph37 (Libo 1S (re/li))
4	142,5 m ^{***})	Ladegleis	0‰	Standard S49/S54 (Libo 2)
4	130,0 m ^{*)}	Zuführungsgleis ^{**)}	2,38‰	Ph37 (Libo 1S (re/li))
5	142,5 m ^{***})	Ladegleis	0‰	Standard S49/S54 (Libo 2)
6	142,5 m ^{***})	Ladegleis	0‰	Standard S49/S54 (Libo 2)

^{*)} nur dispositive Abstellung einer Wagengruppen (kein Gefahrgut) in Absprache mit der Leitstelle der MTH; Die Abstellung der Wagengruppe im Zuführungsgleis / Gleis 3/4 ist nur zwischen den gelb markierten Schwellen erlaubt. Bei der Abstellung darf über die Weiche N4 hinaus abgestellt werden. Wenn für die Abstellung Gleis 3 genutzt wird, muss Gleis 4 frei sein (und umgekehrt). Sicherungsmittel liegen an der gelben Markierung bei Weiche N3 aus.

^{**)} es sind keine Ladetätigkeiten oder Arbeiten an Fahrzeugen erlaubt

^{***)} Nutzungslänge innerhalb der Werkstore

Weichen:

Weichen-Nr.:	Art der Bedienung:	Bemerkung
Weiche 45	ortsgestellt	Anschlussweiche
Weiche N3	ortsgestellt ^{*)}	Aufteilung in Gl. 3/4 und Gl. 5/6
Weiche N4	ortsgestellt ^{*)}	Aufteilung in die Lagegleise Gl. 3+4
Weiche N5	ortsgestellt ^{*)}	Aufteilung in die Lagegleise Gl. 5+6

^{*)} Die Bedienung erfolgt durch einen Stellhebel (analog eingedeckter Weiche). Bei der Bedienung ist der „Totpunkt“ zu überwinden. Durch Federkraft schlägt die Weiche um. Auf ein eindeutiges Einrasten („Klackgeräusch“) des Stellmechanismus ist zu achten. Die Endlage ist durch leichte Bewegung des Stellhebels zu kontrollieren. Dabei darf sich die anliegende Zunge nicht bewegen. Auffälligkeiten am Stellmechanismus sind der Leitstelle der MTH unverzüglich zu melden.

Maxi Terminal Hamm GmbH - Hafenstraße 140 - D-59067 Hamm

- (3) Aufbewahrung der Weichenschlüssel und Sicherungsmittel
Der Anschließer hält an den Gleisen 3-6 bzw. im Zuführungsgleis 3/4 ausreichend gebrauchsfähige Festlegemittel vorrätig.

Schlüsselabhängige Weichen sind nicht vorhanden.

- (4) Übergabestelle und Bedienungsbereich
Übergabestelle sind die Gleise 3 - 6

- (5) Halbmesser der Gleise mit weniger als 150 Meter
Aufgrund der örtlichen Begebenheiten wurden die Ladegleise 3 -6 mit Gleisradien von 140 m gemäß Bescheid LEA und BezReg realisiert. Es ist nicht erforderlich, die Kupplungen der Wagen zum Rangieren lang zu drehen.

- (6) Signalanlagen

Zu den Toranlagen sind Ampelanlagen installiert, die bei geschlossenem Tor ein rotes Dauerlicht zeigen, während der Öffnungsphase gelb aufleuchten und bei geöffnetem und arretiertem Tor ein weißes Dauerlicht geben. Die Ampelanlage dient ausschließlich der Darstellung des Verschlusszustandes der Toranlage. Es handelt sich hierbei nicht um Signale im Sinne der ESO.

Für die Durchführung der Rangierfahrt gilt ausschließlich das auf den Toren installierte Signal Sh2.

Das Schiebetor der Gleise 3 und 4 ist zusätzlich mit Rundum-Leuchten ausgestattet, die während der Bewegung der Tore orange aufblinken.

Signal Sh2 - an den Gleistoren, außen

Signal Sh0 - Gleisabschlüsse

Die Weichen sind nicht mit Weichensignalen ausgerüstet.



- (7) Bahnübergänge

- Bahnübergang zwischen den Weichen 45 und N3/N4 ohne technische Sicherung.
- Bahnübergang vor dem Tor in den Gleisen 3 und 4 ohne technische Sicherung
- Bahnübergang vor dem Tor in den Gleisen 5 und 6 ohne technische Sicherung

Es ist für alle Bahnübergänge Postensicherung vorgeschrieben.

- (8) Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer, Schalterangabe)
Keine

Maxi Terminal Hamm GmbH – Hafestraße 140 – D-59067 Hamm

(9) Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

Die Gleise sind auf Gleistragwannen aufgebaut, die ggf. auslaufendes Gefahrgut auffangen und ableiten sollen. Zwischen Gleis 4 und Gleis 5 befindet sich eine Lagerfläche für Gefahrgutcontainer. Die Gleise 3-6 sind im Bereich der Gleistragwannen durch einen Kran überspannt.

(10) Brücke und Durchlässe

Im Bereich der Gleises 3 und 4 befindet sich vor dem Bahnübergang eine als Durchlass ausgebildete Leitungsquerung. Die aufgehende Rohrleitung schränkt das Lichtraumprofil geringfügig ein und ist mit einem Gefahrenanstrich versehen.



(11) Telekommunikationsanlagen

Der Anschließer wird per Telefon vorab über die Bedienung durch das Lokrangierführer / EVU informiert. Mit dem Drücken der Taste „Anforderung Tor“ am Bedienkasten der Toranlage durch den Lokrangierführer wird der Kranführer über eine Bildschirmmeldung aus dem Steuerungssystem der Krananlage informiert, z.B. „Anforderung Lok Gleis 5“.

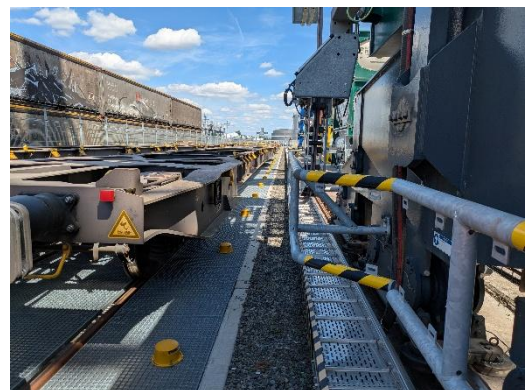
Für eine Nutzung eigener Bahnfunkgeräte und Mobiltelefone gibt es keine Einschränkungen. Alle Anlagen dürfen ohne Einschränkung mit Funkfernsteuerung befahren werden.

(12) Einfriedung und Tore

Die Lagerfläche für Gefahrgutcontainer und die Gleise 3-6 in hinteren Bereich sind durch Zaunanlagen gegen unbefugten Zutritt gesichert. Die Einfahrt in die Gleise 3 und 4 wird durch ein Schiebtor und in die Gleise 5 und 6 durch ein Schwenktor mit zwei Flügeln ermöglicht. Die Gleistore sind grundsätzlich verschlossen; sie werden im Rahmen der Bedienung auf Anforderung durch den Kranbediener geöffnet.

(13) Engstellen

Etwa 2 Wagenlängen vor den Toren befindet sich in allen Gleisen eine Lichtschrankenanlage. Diese stellen eine Profileinschränkung dar. Durch eine aufgehende Rohranlage in Gleis 4 wird das Profil geringfügig eingeschränkt. Durch die Kabelführung der Motorleitungstrommel an der Krananlage (s. Bild rechts) ergibt sich eine Profileinschränkung zu Gleis 4, die vom Standort des Krans abhängig ist.



Alle Profileinschränkungen sind markiert. Es ist entsprechend vorsichtig zu Rangieren.

Maxi Terminal Hamm GmbH - Hafenstraße 140 - D-59067 Hamm

(14) Beleuchtung und Lage der Schalter

Nur der eingezäunte Terminalbereich ist mit einer Beleuchtung ausgestattet. U.a. befinden sich Beleuchtungskörper auf Schienenhöhe auf dem Gitterrostabdeckungen der Gleistragplatten. Die Beleuchtungskörper sind gelb markiert. Die Beleuchtung wird per Dämmerungsschalter oder manuell durch den Anschließer eingeschaltet.

(15) Betriebseinschränkungen

Keine

(16) Verladeeinrichtungen

Gleis 3-6 sind durch einen Verladekran überspannt. Darüber hinaus kann die Verladung durch mobile Umschlaggeräte von außerhalb des eingezäunten Bereiches (Gleis 5 und 6) erfolgen.

Maxi Terminal Hamm GmbH – Hafenstraße 140 – D-59067 Hamm

2 Durchführung der Bedienung

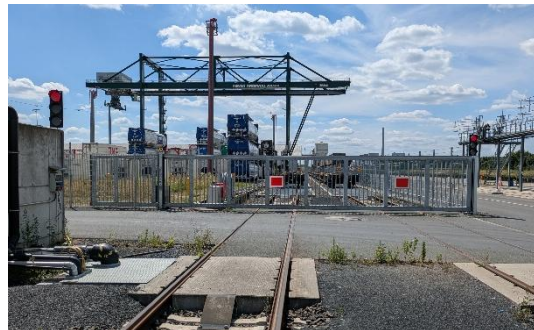
- (1) Die Bedienung ist werktags im Zeitraum 06.00-22.00 Uhr möglich.
- (2) Die Fahrten zum / vom und im Gleisanschluss sind Rangierfahrten. Alle Fahrten werden auf Sicht durchgeführt. Fahrten in das Terminal sind als geschobene Rangierfahrten durchzuführen. Innerhalb des Terminals geht der Lrf (Rb) der Rangierabteilung voraus.
- (3) Es findet immer nur eine Rangierfahrt in der Anlage statt, demnach ist auch eine Bedienung von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichzeitig nicht gestattet.
- (4) Die Bedienfahrt ist druckluftgebremst durchzuführen. Alle funktionsfähigen Druckluftbremsen sind eingeschalten und zu prüfen.

Hinfahrt / Zustellung

Zur Bedienung des Gleisanschlusses fährt der Lrf über die Weichen 45, N3 und N4 bzw. N5 in das zu bedienende Gleis. Die Weichen sind entsprechend zu stellen und die Bahnübergänge durch Posten zu sichern. Die Ampelanlage an den Toren zeigt „rot“.



Tor Gleis 5+6



Tor Gleis 3+4

Das Tor ist geschlossen und die Sh2 Scheibe aufgelegt. Es ist anzuhalten. Dabei muss so weit vorgefahren werden, dass die Lichtschranke im entsprechenden Gleis durch die Rangierabteilung belegt wird.



Lichtschranke Gleis 3 (4+5+6 ähnlich)

Maxi Terminal Hamm GmbH – Hafenstraße 140 – D-59067 Hamm

Anschließend fordert der Lrf die Öffnung des Tores

- a. durch drücken des grauen Knopfes „Anforderung Tor“ am Bedienkasten zwischen den Gleisen 3 / 4 bzw. 5 / 6 an und



Bedieneinrichtung... ...Gleis 3+4

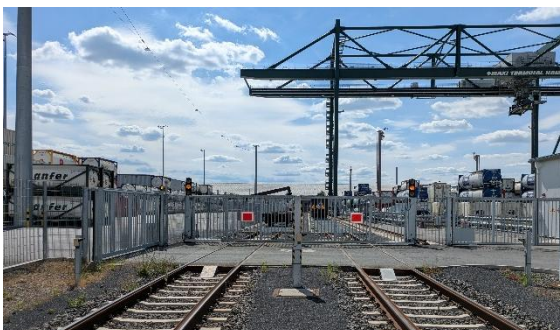


... Gleis 5+6

- b. meldet sich per Telefon beim Gleisanschließer an.
 Telefon: 02381/3070 -612 (od. -611 bzw. -614)

Nach Anmeldung informiert der Gleisanschließer seine Mitarbeiter über die Bedienung. Diese haben sofort den Gleisbereich zu verlassen. Zudem informiert der Gleisanschließer den Kranfahrer über die Bedienung.

Nachdem der Kran in gehobener Stellung die Ruhelage erreicht hat, wird das angeforderte Gleis systemgesteuert für eine Hub- oder Senkvorgang gesperrt. Der Kranführer kann dann die Öffnung des Tores freigeben und das Tor öffnet sich. Die Ampelanlage zeigt gelborange bis die Endlage erreicht ist.



Tor Gleis 5+6



Tor Gleis 3+4

Nach vollständiger Öffnung des Tores, also wenn

- a. das gelborangene Licht erloschen ist,
- b. die Ampelanlage ein weißes Licht zeigt und in Gleis 3+4 die Rundumleuchte erloschen ist,
- c. das Tor geöffnet und damit die Sh2 Scheibe abgelegt ist,

Maxi Terminal Hamm GmbH – Hafenstr. 140 – D-59067 Hamm

darf der Gleisabschnitt befahren werden. Der Lrf geht dabei seiner Rangiereinheit auf dem mittleren Rangierweg voraus.



Tor Gleis 5+6



Tor Gleis 3+4

Das Gleistor bleibt während der Bedienung geöffnet.

Rückfahrt / Abholung

Die Abholung erfolgt sinngemäß zur Zustellung als gezogene Rangierfahrt.

Die Rangierfahrten sind vollständig druckluftgebremst durchzuführen, d.h. alle verwendbaren Druckluftbremsen sind einzuschalten und zu prüfen (volle Bremsprobe).

Der Lrf führt an den abzuholenden Fahrzeugen eine Fahrzeugprüfung und die Feststellung der Fahrbereitschaft durch, entfernt die Sicherungsmittel und löst ggf. angezogenen Feststellbremsen. (die Kontrolle nach Sicherungsmittel ist beidseitig an allen Fahrzeugen durchzuführen).

Nicht mehr benötigte Sicherungsmittel /Hemmschuhe, Radvorleger, etc. sind vom Lrf im Gleisanschluss an den vorgesehenen Ablagestellen abzulegen.

Beschädigte Fahrzeuge sind nach den geltenden Richtlinien zu behandeln und unverzüglich zuerst der Leitstelle der MTH zu melden.

Nach Ausfahrt aus den Umschlagbereich wird das Tor im Regelfall vom Kranführer ferngestellt geschlossen. Der Lrf muss keine Handlungen vornehmen und braucht sich nicht abzumelden.

Hinweis: Durch die Betätigung der Quittungstaste fährt das Gleistor automatisch zu, obwohl die Lichtschranke besetzt ist und Fahrzeuge sich dort befinden. Die Bedienung der Quittungstaste darf nur erfolgen, wenn augenscheinlich sichergestellt ist, dass sich keine Fahrzeuge oder Personen (innerhalb des Bahnübergangs) im Schwenk- bzw. Schiebebereich der Tore befinden.



- (5) Schäden, die durch das EVU an der Infrastruktur verursacht wurden, sind unverzüglich der Leitstelle des MTH zu melden (z.B. Verunreinigungen durch ausgelaufenes Öl, Beschädigung von Sh2 – Scheiben, Verschieben von Prellböcken etc.). Anschließend ist durch die Leitstelle der Eisenbahnbetriebsleiters zu informieren. Die Mitarbeiter des EVU melden den Schaden wiederum ihrer Leitstelle.
- (6) Die Beschäftigten der EVU müssen bei ihrer Tätigkeit außerhalb des Führerstandes ihres Tzf folgende persönliche Schutzausrüstung tragen:
 - Warnkleidung der Klasse 3 nach DIN EN ISO 20471 in Kombination lange Hose und ein den Torso bedeckendes Oberteil
 - Industrieschutzhelm nach DIN EN 397
 - Sicherheitsschuhe S3 nach DIN EN ISO 20345
 - Schutzhandschuhe EN 388 (mechanische Schutzwirkung)
- (7) Warnen der Mitarbeiter des Anschliebers
Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der Bediener Personen, die im Bedienungsbereich oder an Wagen beschäftigt sind, zu warnen.
- (8) Prüfen der Anschlussanlagen
Der Bediener prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich
 - Befahrbarkeit
 - Freihalten des Regellichtraumes
 - Sonstige Mängel
 - BedienungsbereichUnregelmäßigkeiten (Schienenbrüche, Entgleisungen, aufgefahrene Weichen, Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen, Zusammenprall, etc.) sind vom Lrf zu melden.
- (9) Geschwindigkeit beim Rangieren
Die Bedienung ist im Anschluss vorsichtig und mit höchstens 5 km/h durchzuführen. Ab der Lichtschranke geht der Lrf (Rb) der Rangierfahrt voraus.

Maxi Terminal Hamm GmbH - Hafenstraße 140 - D-59067 Hamm

(10) Befahren von Bahnübergängen

Alle Bahnübergänge um Anschlussbereich sind mit Posten zu sichern.

(11) Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Alle Wagen sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen

(12) Rangierseite

Die Rangierseite wird vor der Bedienung zwischen dem Tf und dem Rb des EVU vereinbart.

(13) Bedienen der Verladeeinrichtungen

Die Verladeeinrichtungen werden vom Gleisanschließer bedient.

(14) Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Die Sicherung der abgestellten Fahrzeuge erfolgt durch das bedienende EVU.

Das Festlegen abgestellter Fahrzeuge erfolgt durch Anziehen von Handbremsen oder durch Hemmschuhe. Die Sicherung der Wagengruppe mit Hemmschuhen erfolgt innerhalb des Werkszauns am ersten Fahrzeug / Drehgestell aus Richtung der Toranlage. Außerhalb des eingezäunten definierten Bereichs in Gleis 3/4 erfolgt die Sicherung am ersten Fahrzeug / Drehgestell aus Richtung der Weiche N3. Die abgestellten Wagen sind durch das bedienende Rangierpersonal gegen unbeabsichtigte Bewegung vor dem ersten Radsatz und hinter dem letzten Radsatz eines Drehgestells zu sichern. Zwischen den Achsen eines Drehgestells ist das Auflegen von Hemmschuhen verboten. Im Übrigen gelten die Regeln der VDV-Schrift 757 bzw. Modul 915.0107 Abs. 8.

Hemmschuhe sind unmittelbar an das festzulegende Rad zu legen.

(15) Kuppeln der Wagen

Die zur Abholung bereitgestellten Fahrzeuge werden vom EVU gekuppelt.

(16) Bedienen von Nebenanschließern und Mitbenutzern

Entfällt

3 Aufgaben des Anschliebers

- (1) Im Gleisanschluss dürfen keine zwei Rangierfahrten gleichzeitig stattfinden. Dieses ist dispositiv zu gewährleisten.
- (2) Der Anschließer hat alle Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, sowie alle Schäden an Wagen und Triebfahrzeugen - ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich und vorab mündlich (fernmündlich) an das EVU zu melden. Die Meldungen sind nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU ereignet haben und dem EVU dabei bekannt geworden sind.

Kann die mündliche (fernmündliche) Meldung nicht sofort an das EVU erstattet werden, so kann diese Meldung auch an das Rangierpersonal übermittelt werden.

- (3) Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienung freizuhalten.
- (4) Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, welche die Bedienung des Anschlusses gefährden, sind einzustellen.
- (5) Mitarbeiter des Anschliebers, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, haben die Wagen während der Dauer der Bedienung zu verlassen oder von Ihnen zurückzutreten.
- (6) Die Rangierwege sind verkehrssicher zu halten
- (7) Spurrillen sind regelmäßig zu reinigen.
- (8) Die Weichen N3, N4 und N5 sind regelmäßig zu reinigen und zu schmieren. Insbesondere die Funktionsfähigkeit des Weichenverschlusses ist zu gewährleisten.
- (9) Bei der Lagerung von Gegenständen am Gleis sind Abstände von mindesten 1,50 Meter in geraden und 1,80 Meter in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene und mindestens 1,50 Meter von den unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung zu wahren.
- (10) Gegenstände in der Nähe von Gleisen sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.
- (11) Der Anschließer hat sicherzustellen, dass das Gleistor zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profilfrei festgelegt ist.
- (12) Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter schaltet der Anschließer rechtzeitig, für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung ein (siehe auch 1.14).
- (13) Der Anschließer stellt sicher, dass vor der Öffnung des Gleistors der Kranbetrieb für den Zeitraum der Bedienung so eingeschränkt wird, dass der Kran keine Be- und Entladungen

Maxi Terminal Hamm GmbH - Hafenstraße 140 - D-59067 Hamm

an der sich bewegenden Abteilung vornehmen kann. Der Kran hat dazu eine Funktion, mit der die Be-/Entladung auf den entsprechenden Gleis verhindert werden kann.

- (14) Die Verriegelung von Ladeeinheiten erfolgt formschlüssig am Spreader. Der Anschließer / Kranführer hat sicherzustellen, dass Mitarbeiter des bedienenden EVU nicht durch Ladeeinheiten am Spreader gefährdet werden. Das Kranen über Mitarbeiter im Gleisbereich ist aus UVV-Gründen (z.B. Eiswurf) zu vermeiden. Kann dieses nicht gewährleistet werden, ist das Kranen während einer Bedienung des Gleisanschlusses einzustellen.
- (15) Der Anschließer stellt sicher, dass der Bereich hinter den Bremsprellböcken nur im Notfall von der Feuerwehr befahren wird und dass sonst keine Fahrten in diesem Bereich erfolgen.
- (16) Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge
Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen hält der Anschließer an der Übergabestelle ausreichend Hemmschuhe in einwandfreiem Zustand bereit. Diese sind sicher vor Zugriff auf Dritte aufzubewahren.

4 Notfallmanagement

(1) Grundsätze:

Bei Ereignissen nach Pkt. 4 BUVO-NE (Unfälle)

- Bahnbetriebsunfälle (Entgleisungen, Kollision von Eisenbahnfahrzeugen u.ä.),
- Zusammenprall mit Kraftfahrzeugen (BÜ-Unfall, etc.),
- Personenunfall,
- Fahrzeugbrand,
- sonstige Unfälle die im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb stehen,
- Gefährdungen des ordnungsgemäßen und sicheren Bahnbetriebs jeglicher Art

sind Sofortmaßnahmen zur Gefahrenabwehr und ggf. Erste Hilfe-Maßnahmen vom Betriebspersonal der Hafenbahn einzuleiten. Bergungsmaßnahmen, Eingleisungen, Schadensbehebungen dürfen in der Anlage, außer bei Gefahr im Verzuge bzw. zur Abwendung weiterer Gefahren und Schäden nur nach Zustimmung durch den Betreiber vorgenommen werden.

(2) Aufgaben der Unfallmeldestelle

- Entgegennahme von Notruf oder Meldungen über Ereignisse und Gefahren im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr,
- Verständigung der Behörden oder Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)
- Verständigung der Polizei, wenn erforderlich
- Veranlassung betrieblicher Maßnahmen für den Betreiber und das EVU
- gibt den landesrechtlich zuständigen Einsatzstellen der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) und der zuständigen Polizei weitere Informationen über die Betriebszustände der Eisenbahnanlage
- gibt sachdienliche Hinweise zur Brandbekämpfung und Unfallhilfe

(3) Alle Unfälle sind unverzüglich an die Unfallmeldestelle zu melden

(4) Bei Unfällen und Betriebsstörungen, bei denen gefährliche Güter frei werden oder drohen frei zu werden, haben die Verantwortlichen gem. GVGSEB die Maßnahmen gem. GGVSEB § 4 (2) zu ergreifen und den Betreiber unverzüglich zu informieren. Die weitere Vorgehensweise und Meldungen ergeben sich aus den Vorgaben der GGVSEB bzw. ADR/RID.

(5) Unfallmeldungen sind gemäß §33 BOA NRW abzugeben.

Alle Unfälle, bei denn

- a) entweder Menschen getötet oder lebensgefährlich verletzt wurden oder
- b) der Verdacht vorliegt, dass sie vorsätzlich herbeigeführt sind oder
- c) der öffentliche Straßenverkehr beteiligt ist,

sind unverzüglich der Aufsichtsbehörde und der Polizeibehörde zu melden.

Maxi Terminal Hamm GmbH - Hafenstraße 140 – D-59067 Hamm

- (6) Entgleiste oder am Fahrgestell beschädigte Wagen sind der anschließenden Bahn zu melden, bevor sie übergeben werden.
- (7) Darüber hinaus gelten die Unfallmeldetafeln gem. BUVO-NE (s. Anlage 1)

Das Maxiterminal Hamm hat gemäß BUVO-NE eine Unfallmeldestelle eingerichtet. Die Unfallmeldestelle unterrichtet den Notfallmanager. Das Notfallmanagement der Serviceeinrichtung wird vom Terminalleiter bzw. seine Vertretung wahrgenommen.

Unfallmeldestelle: Leitstelle des Maxi Terminal Hamm; Tel.: 02381 3070 – 612

Sollte auf der Eisenbahninfrastruktur der Serviceeinrichtung der MTH ein Unfall auftreten, so wird dieser vom Eisenbahnbetriebsleiter bzw. dem Betriebsleiter MTH aufgenommen und untersucht.

Diese agieren als Notfallmanager und sind gemäß Unfallmeldetafel II zu informieren.

Eisenbahnbetriebsleiter

Olaf Sander
0162/8530354
olaf.sander@ebl-sander.com

Betriebsleiter MTH

Fynn Petry
0151/14057527
fynn.petry@maxi-terminal-hamm.com

Anlagen

- Anlage 1 – I Unfallmeldetafel I
- Anlage 1 – II Unfallmeldetafel II
- Anlage 1 – III Unfallmeldetafel III

Anlage 1 – I

Unfallmeldetafel I

Dienstposten: Maxi Terminal Hamm

Triebfahrzeug: Hafenbahn Hamm

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen)

Telefon: 02381 3070 612, Leitstelle MTH
0151 14057527, Betriebsleiter MTH

Gleissperrung veranlassen

Was ist geschehen?

Ort: Gleis Nr. / Bezeichnung genaue Stelle.....

Personen verletzt? Wenn ja, möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

Erste Hilfe leisten

Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug oder in der Anlage, Feuerlöschanlage)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

Spuren und Beweisstücke sichern

Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

Eintreffende Helfer einweisen

Für Absperrung sorgen

Untersuchenden Stellen Auskunft geben

Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Notfallmanager des EIU bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Anlage 1 – II
Unfallmeldetafel II
Unfallmeldestelle: Maxi Terminal Hamm, Leitstelle MTH

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an
1.	Gleise sperren / Rangierabteilungen zurückhalten - weitere Gefahrenabwehr	EBL-Büro Sander GmbH- Eisenbahnbetriebsleiter 0162-8530354, olaf.sander@ebl-sander.com Betriebsleiter MTH, 0151-14057527 oder Vertreter
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigegeben b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	Telefonnummern siehe unten
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	02381/903-0, Integrierte Leitstelle Hamm
	zuständige Feuerwehr(en)	112
	zuständige Rettungsdienste	112
	zuständige Polizeidienststelle(n)	110
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: d) Gefährliche Stoffe freigegeben e) (UN- oder Placard- Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung / Instandsetzungen erforderlich? h) Ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	Betriebsleiter MTH, 0151-14057527 oder Vertreter
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind. Wenn erforderlich: Information an anschließende EIU Wenn erforderlich: Weitere Stellen oder Behörden verständigen	Aufstellung der EVU und Ansprechpartner Hafen Hamm GmbH Disposition Telefon 02381/274-1318, Fax 02381/274-1319
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	Betriebsleiter MTH, 0151-14057527 oder Vertreter
7.	Stellen im EIU, z.B. GF, Pressestelle Wenn erforderlich Bautechnische Dienste Signaldienste	Gleisbau Füllberg GmbH, Dortmund 0231/42784900 Hafen Hamm GmbH, Hamm 02381/274-0
8.	Wenn erforderlich externe technische Hilfe anfordern, z.B. Straßenkran / Hilfszug	C. Canisius GmbH, Autokrane, Beckum-Neubeckum 02525/950520

Anlage 1 – III
Unfallmeldetafel III

Lfd. Nr,	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an Eisenbahnaufsichtsbehörde *)	Meldung an Polizei
1	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden	Ja	Ja
2	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten		Ja
3	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten	Ja	Ja
4	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zusammenhängen		Ja
4.1	dabei: Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden	Ja	Ja
5	Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt immer vor, wenn Presse vor Ort)	Ja	
5.1	dabei: Ereignisse, an denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind	Ja	Ja
6	Tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffe in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen (wenn nicht von einer Strafanzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll)	Ja	
6.1	dabei: Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge	Ja	Ja
7	Explosionen, größere Brände	Ja	Ja
8	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 h unterbrochen wird	Ja	
9	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen	Ja	
10	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmens liegt, Beweise zu sichern	Ja	Ja

*) Wenn „Ja“ sind die jeweiligen Ereignisse eilig zu melden, bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktags. Wenn eilig gemeldet, dann innerhalb zwei Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde

Anlage 2: Lageplan

