

## Anweisung

83.05.01.04.01-050

DOR Bahnhofsfahrordnung Übergabebahnhof CHEMPARK Dormagen

Anwendungsbereich:

CUR-SIT-ISC-CPI-E (Eisenbahn), CUR-SIT-ISC-CPI-E (LEV/FdL), öffentliche EVU's, EVU Chemion

Gültig ab:

Vertraulichkeit: INTERNAL

<b>Fachverantwortliche Stelle</b>	Betriebsleiter Eisenbahninfrastruktur
-----------------------------------	---------------------------------------

<b>Autor*in</b>			
Name	Funktion im Unternehmen	Datum	Unterschrift
Carsten Everts	Betriebsleiter		Carsten Everts
Maike Höltgen	Betriebsingenieurin		Maike Höltgen
<b>Prüfer*in</b>			
Name	Funktion im Unternehmen	Datum	Unterschrift
Dirk Henke	Betriebsleiter		Dirk Henke
<b>Freigeber*in</b>			
Name	Funktion im Unternehmen	Datum	Unterschrift
Carsten Everts	Betriebsleiter		Carsten Everts

<b>Version</b>	5
<b>Ersetzt</b>	4

<b>Änderungen gegenüber letzter Ausgabe</b>
Redaktionelle Anpassung nach TOM, neue Dokumentennummer, Verschlagwortung, Inhaltliche Anpassung

Status- und Funktionsbezeichnungen in dieser Regelung sind als geschlechtsneutral anzusehen und gelten daher gleichermaßen für Personen jeglichen Geschlechts.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>ZIEL UND ZWECK .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>DEFINITIONEN .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>DURCHFÜHRUNG .....</b>	<b>4</b>
3.1	RECHTLICHE EINFABRVORAUSSSETZUNGEN IN DEN CHEMPARK DORMAGEN .....	4
3.2	EINFABRT IN DEN GLEISANSCHLUSS DORMAGEN-CHEMPARK-ÜBERGABEBABNHOF .....	5
3.3	FAHRORDNUNG IM ÜBERGABEBABNHOF DOR-CHEMPARK LT. BAU- UND BETRIEBSORDNUNG (BOA) BZW. FV-NE .....	6
3.4	FAHRTEN IN DIE HAUPT- UND NEBENANSCHLÜSSE .....	7
3.5	AUSFAHRTEN AUS DEM GLEISANSCHLUSS DORMAGEN - CHEMPARK .....	7
3.6	BAHNWAGEN- EIN- UND AUSGANGSVERWIEGUNGEN IM ÜBERGABEBABNHOF .....	8
3.6.1	<i>Dynamische Verwiegunen</i> .....	8
3.6.2	<i>Statische Verwiegunen</i> .....	9
3.7	NOTFALLMANAGEMENT .....	9
3.8	EINHALTUNG DER BABNHOFSAHRORDNUNG .....	9
<b>4</b>	<b>ROLLEN &amp; VERANTWORTLICHKEITEN .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>WIRKSAMKEITSKONTROLLE, KPI .....</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>MITGELTENDE UNTERLAGEN .....</b>	<b>10</b>

## 1 Ziel und Zweck

Die Bahnhofsfahrordnung regelt die Ein- und Ausfahrten in den CURRENTA Übergabebahnhof Dormagen für zugangsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über einen entsprechenden Fahrplan verfügen und diese vorliegende Bahnhofsfahrordnung durch Rücksendung eines unterschriebenen Exemplars anerkennen einschließlich der Schulung der Zugangsberechtigten.

## 2 Definitionen

Es gelten die allgemeinen Begriffsbestimmungen gemäß des zentralen Glossars.

In dieser Anweisung werden die folgenden Begriffe verwendet:

Begriff	Definition
NBS-AT	Nutzungsbedingungen-allgemeiner Teil
NBS- BT	Nutzungsbedingungen-besondere Teil
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GSM-R	Global System Mobil - Rail
Bf	Bahnhof
FdL	Fahrdienstleiter
Ww	Weichenwärter

## 3 Durchführung

### 3.1 Rechtliche Einfahrtvoraussetzungen in den CHEMPARK Dormagen

Jedes zugangsberechtigte EVU hat das Recht, die Serviceeinrichtung Übergabebahnhof **Dormagen-CHEMPARK** der **CURRENTA GmbH & Co. OHG** für den Bahngüterverkehr diskriminierungsfrei zu nutzen. Einzelheiten der Nutzung sind in den „**Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen Übergabebahnhof Dormagen-CHEMPARK**“ (**NBS-AT/ BT**), veröffentlicht unter [www.chempark.de/service/eisenbahn/](http://www.chempark.de/service/eisenbahn/) geregelt.

Die Einfahrt in den Übergabebahnhof Dormagen-CHEMPARK erfolgt nach vorheriger Abstimmung (siehe **NBS-BT**) zwischen dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber **CURRENTA** und dem zugangsberechtigten **EVU**.

Das einfahrende **EVU** kommt für sämtliche, im geöffneten, ansonsten privaten Gleisanschluss des Übergabebahnhofs Dormagen-CHEMPARK verursachte Personen- und Sachschäden auf und hat zur Deckung von Eisenbahnbetriebsunfällen hierfür bei einem geeigneten Versicherer eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, die Deckungssumme richtet sich nach §14b AEG.

Die Triebfahrzeugführer/ Lokrangierführer der **EVU** haben in der Hoheit des Privatgleisanschlusses CHEMPARK Dormagen einen gültigen Triebfahrzeug-Führerschein gemäß TfV einschl. Zusatzbescheinigung in Ausnahmefällen gemäß BOA mitzuführen und diesen auf Verlangen von Aufsichtsführenden des Anschlussbahnbetreibers **CUR** sowie ggf. auch zuständigen Aufsichtsbehörden (z.B. *Landeseisenbahnverwaltung LEV*) vorzuzeigen.

Das von den **EVU** verwendete bzw. beförderte Equipment (Triebfahrzeuge, Bahn-wagen, Ausrüstungen) muss sich in einem technisch einwandfreien Zustand befinden und behördlich zugelassen sein. Alle erforderlichen Fristuntersuchungen müssen eingehalten sein. Sicherheits- und umweltschonende Einrichtungen dürfen nicht außer Funktion gebracht werden.

### 3.2 Einfahrt in den Gleisanschluss Dormagen-CHEMPARK-Übergabebahnhof

Die Fahrdienstleitung im privaten Gleisanschluss Dormagen-CHEMPARK – Übergabebahnhof – wird von **CURRENTA Abteilung Eisenbahninfrastruktur** (CUR-SIT-ISC-E), ausgeübt.

Das fachliche Weisungsrecht liegt beim Eisenbahninfrastrukturbetreiber **CURRENTA** bzw. dem in seinem Namen bestellten Eisenbahnbetriebsleiter (EBL).

Einfahrten sollten grundsätzlich fahrplangemäß erfolgen. Dies garantiert sowohl die Einhaltung der örtlichen Betriebszeiten als auch die zeitgerechte Bereitstellung der erforderlichen Einfahrgleise!

Die Einfahr- und Ausfahrpläne (Fplo) für den Regelverkehr in den/ aus dem Privatgleisanschluss Dormagen-CHEMPARK sind rechtzeitig vor dem jeweiligen Fahrplanwechsel mit dem EBL des Anschlussbahnbetreibers **CUR** abzustimmen. Dies gilt sinngemäß auch für Gelegenheitsverkehre.

Das zugangsberechtigte **EVU** erhält eine signalisierte und gesicherte Rangierstraße aus dem öffentlichen Infrastrukturnetz in den Anschlussgleisbereich von Dormagen-CHEMPARK Übergabebahnhof nach vorheriger Anmeldung (Rangiervereinbarung) über Zugfunk beim Fahrdienstleiter (Fdl) Stellwerk **DB InfraGo AG**, Bf. Dormagen (**Df**).

Der Fahrdienstleiter/ Weichenwärter vom Übergabebahnhof CHEMPARK erteilt hierzu nach entsprechender Anforderung durch den Fdl Df auf dem SpDRS 60 Stellwerk seine Zustimmung und legt die Einfahrstraße fest. Je nach Verkehrslage und Zuglänge erfolgt die Einfahrt wahlweise in die Gleise 6 – 10 (siehe **Anlage 6.1** dieser Anweisung).

Außerhalb der Betriebszeiten von 06.00 Uhr – 22.00 Uhr kann die Einfahrt in Ausnahmefällen und nach vorheriger Zustimmungshandlung seitens des Fdl CHEMPARK (d. h. ohne seine Anwesenheit aber mit Bedienung im Fernsteuerbetrieb) in ein definiertes, unbesetztes Gleis unter alleiniger Zug- bzw. Rangieraufsicht durch den Fdl Bf Dormagen (**Df**) der **DB InfraGo AG** sowie unter der EVU-Rangierbedingung „*Fahren auf Sicht*“ erfolgen (FV-NE § 53).

Die Rangierabsprache zwecks Einfahrt in den Privatgleisanschluss von DOR-CHEMPARK führt der **Fdl Df** per Zugfunk mit dem Triebfahrzeug-/ Lokrangierführer des **EVU**.

Die Rangierstraßen im Übergabebahnhof sind mit Lichtsperrsignalen ausgestattet.

Signalisiert bzw. über Betriebsfunk und / oder **GSM-R**, leitet der Fahrdienstleiter von CHEMPARK das **EVU** als Rangierfahrt vor die Lichtsperrsignale Ls Hp0 im Süden von Gleis 10 (Ls 010 II oder IV), Gleis 9 (Ls 009 II oder IV), Gleis 8 (Ls W 027 oder 008 II), Gleis 7 (Ls 007 II) oder Gleis 6 (Ls 006 II oder W 026).

In Abhängigkeit von der Zuglänge ist im **freien Gleis 8** ein Überfahren des **Ls-Signals 008 II** bis zum Folgesignal **W27** in **Hp0** - Stellung zulässig!

**Achtung:** Die Ein- bzw. Ausfahrgleise **6 – 10** sind **fahrdrahtüberspannt!**

Der Mindestabstand zu den 15 kV-Leitungen muss lt. *DS 462 (DB)* bzw. *VDE 0105 (EN 50110-1)* > **1,50 m** betragen! Die Triebfahrzeuge sowie Bahnwagen mit Bühne/ Aufstiegseinrichtung des **EVU** sind mit entsprechenden Piktogrammen hinsichtlich Aufkletterverbots auszustatten.

Am jeweiligen Ls Hp0 ist das Triebfahrzeug von den Triebfahrzeugführern des **EVU** ggf. von der mitgeführten Wageneinheit zum Kopfmachen abzukoppeln und danach auf Anweisung des Fahrdienstleiters über eine signalisierte Rangierstraße an die Zugspitze bzw. in ein anderes Ausgangsgleis umzusetzen. Das Triebfahrzeug ist beim Abstellen mittels Federspeicherbremse zu sichern!

### **3.3 Fahrordnung im Übergabebahnhof DOR-CHEMPARK lt. Bau- und Betriebsordnung (BOA) bzw. FV-NE**

Rangierfahrten erfolgen im Übergabebahnhof während der Betriebszeiten über signalisierte Rangierstraßen wie folgt:

In den Ein- und Ausfahr Gleisen **6- 10**:

#### **Über signalisierte (Ls Sh) und gesicherte Rangierstraßen!**

In den übrigen Bahnhofsgleisen einschließlich der Überführungsgleise in das Alt-und Westwerk:

#### **Signalisiert (Ls Sh), jedoch als Rangierfahrt und grundsätzlich auf Sicht!**

Sämtliche Fahrtbewegungen sind seitens des Triebfahrzeugführers des zugangsberechtigten **EVU** per Sprechfunk unter Nennung seines Triebfahrzeuges, seiner Start- und Zielposition (GSM-R) dem diensthabenden Fahrdienstleiter des **CUR**- Stellwerkes Dormagen vorab anzukündigen (Rangiervereinbarung).

Zwecks GSM-R-Kennung können durch den Fdl Übergabebahnhof Dormagen-CHEMPARK **Rangierfahrnummern** an die ein- bzw. auch ausfahrenden Rangiereinheiten vergeben werden.

Geschobene Einheiten mit Triebfahrzeugen ohne Funkfernsteuerung müssen für den Rangierbegleiter an der Zugspitze mit einem **Luftbremsskopf** ausgerüstet sein.

Alle mündlich über Sprechfunk (Zugfunk) bzw. GSM-R empfangenen Fahr- und Rangieraufträge sind durch den Empfänger gegenüber dem Abgeber zu wiederholen.

Das **EVU**- Personal muss der deutschen Sprache in Wort und Schrift mächtig sein.

Es muss anhand seiner Arbeitsschutzkleidung gemäß DIN *EN ISO 20471* als Eisenbahnbetriebsbedienstete und Fremdfirmenmitarbeiter (**Firmenlogo**) zu erkennen sein. Unter der spannungsführenden Fahrleitung ist das Tragen eines Arbeitsschutzhelms Pflicht. Sicherheitsschuhe gehören zur Arbeitsschutzkleidung.

Das **EVU**-Personal hält im Anschlussbahnhof bei Tätigkeiten außerhalb des Triebfahrzeuges (z.B. bei Wagenprüfung, Bremsprobe) den erforderlichen Schutzabstand zu den befahrenen Nachbargleisen im Sinne der *BGV D 30* ein.

Die Höchstgeschwindigkeit im Gleisanschluss beträgt lt. *BOA* **25 km/ h**.

Die maximal zulässige Achslast (Radsatzlast) lt. *UIC 71* beträgt **25 to**. Das maximale Gesamtzuggewicht darf **1.800 t** nicht überschreiten.

Die in den Anschlussbahnbereich von CHEMPARK Dormagen einfahrenden **EVU**-Triebfahrzeuge müssen über Zugfunk (GSM-R) in den bestehenden Sprechfunkverkehr zwischen **Df Dormagen** und dem **CUR**-Stellwerk aufgeschaltet werden können.

Die maximal zulässige Zuglänge beträgt bei fahrplanmäßiger Zugankunft **700 m** (Gleis 10). Bei außerplanmäßigen Zugankünften muss mit diesbezüglichen Einschränkungen gerechnet werden.

Die Nutzlängen der elektrifizierten Ein- und Ausfahrgleise betragen im Einzelnen:

<b>Gleis</b>	<b>10</b>	<b>= 744 m</b>
<b>Gleis</b>	<b>9</b>	<b>= 661 m</b>
<b>Gleis</b>	<b>8</b>	<b>= 540 m</b>
<b>Gleis</b>	<b>7</b>	<b>= 402 m</b>
<b>Gleis</b>	<b>6</b>	<b>= 397 m</b>

Das **EVU**-Triebfahrzeug- und Zugabfertigungspersonal hat – sollte die Zug- mit nachfolgender Rangierfahrt im Übergabebahnhof von CHEMPARK Dormagen enden – unmittelbar nach Erfüllung seiner Aufgaben einschließlich Abstellen und Sicherung des Triebfahrzeugs am vorgesehenen Platz das Gelände des Anschlussbahnhofs über das Tor **Gneisenaustraße** zu verlassen. Das Queren der Rangiergleise geschieht auf eigene Gefahr. Belehrungen über die Gefahren bei Tätigkeiten in der Nähe von Starkstrom-Oberleitungen gemäß *Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen* (FV-NE, § 1, Anlage 1) bzw. den bereits o. g. Vorschriften müssen jeweils fristgerecht vom beauftragten **EVU** für ihre Eisenbahnbetriebsbediensteten eigenverantwortlich selbst vorgenommen werden.

Äußere Reparaturarbeiten an Triebfahrzeugen der **EVU** sowie ggf. deren Betankungen sind aus umweltrechtlichen Gründen im Übergabebahnhof CHEMPARK **nicht** gestattet.

Ruhestörende Rangiergeräusche (z.B. durch scharfes Bremsen vor Ls-Signalen) sowie unbegründeter Motorbetrieb (Warmlaufen) und die damit verbundenen Abgasemissionen durch Triebfahrzeuge sind im Übergabebahnhof aufgrund der Anwohnernähe **unbedingt zu vermeiden** bzw. auf ein **unvermeidliches Mindestmaß zu reduzieren! Darüber hinaus ist das Abdrücken von Bahnwagen strikt verboten!**

### 3.4 Fahrten in die Haupt- und Nebenanschlüsse

Fahrten vom Übergabebahnhof Dormagen-CHEMPARK in die Gleisanschlüsse Ost- bzw. Westwerk des CHEMPARKS Dormagen sind für **Dritte EVU** aufgrund der Statuserklärung als geschlossenen Werksbahn nach § 15 ERegG Abs. (1) grundsätzlich **nicht** gestattet.

Die Bedienung für Bahngüterverkehre im Haupt- und in den Nebenanschlüssen wird von dem seitens des **EIU Currenta** beauftragten EVU, derzeit **CHEMION** vorgenommen.

### 3.5 Ausfahrten aus dem Gleisanschluss Dormagen - CHEMPARK

Ausfahrten sollten grundsätzlich zwecks Einhaltung der Betriebszeiten und der Planung der Ausfahrgeleisebelegung fahrplanmäßig erfolgen. Dies setzt eine rechtzeitige Herstellung der Betriebsbereitschaft (Bremsprobe/ Gefahrgutannahme) seitens des **EVU**-Personals voraus!

Das **EVU CHEMION** stellt rechtzeitig zum fahrplanmäßigen Ausgang – i.d.R. eine Stunde vor Abfahrt - die für ein Drittes **EVU** bestimmten Ausgangswagen in einem der **Ausgangsgleise 6 – 10** des Übergabebahnhofes, falls erforderlich auch sortiert, bereit.

Der diensthabende Fahrdienstleiter/ Ww des **CUR**-Stellwerkes teilt dem Triebfahrzeugführer des **EVU** das zugewiesene Ausfahrgeleise (wahlweise **6 -10**) mit und stellt hierfür die Rangierstraße (i. d. R. vom zugewiesenen Einfahrgeleise in das Ausfahrgeleise).

Das **EVU** meldet dem **CUR**- Fdl die Abfahrt zum Bereitstellungsgleis und setzt, in Abhängigkeit von der späteren Fahrtrichtung, sein Triebfahrzeug an die Spitze oder den Zugschluss des Ausgangszuges.

Sowohl Wagenprüfung im Sinne der **GGVSEB** als auch die Bremsprobe gemäß **FV- NE** werden von den Eisenbahnbetriebsbediensteten des **EVU** eigenverantwortlich übernommen.

Nach Beendigung der Ausgangszugbehandlung ist beim **CUR**- Fdl per Zugfunk/ GSM-R die (fahrplanmäßige) Ausfahrt aus dem **Übergabebahnhof-CHEMPARK** in den **DB-Netz – Bahnhof Dormagen** anzufordern (Rangiervereinbarung).

Der **CUR**- Fdl erteilt die Zustimmung und übergibt den Zug an den **Fdl- DB InfraGO AG**, Bf. Dormagen. Über die Ls-Signale von 010 I (Gleis 10), 009 I (Gleis 9), 008 I (Gleis 8), 007 I (Gleis 7) bzw. 006 I (Gleis 6) wird die Ausfahrt mit Signalbegriff Sh1 an das **EVU** freigegeben und der Zug per gesicherter Rangierfahrt in die Aufsichtshoheit der **DB InfraGO AG** übergeben.

Vom EBL der **CURRENTA** ggf. genehmigte Ausfahrten während der Betriebsruhe (22.00 – 06.00 Uhr) erfolgen unter der Aufsicht des **Fdl- DB InfraGO AG**, Bf Dormagen **Df** nach vorheriger Zustimmungshandlung durch den **CUR**- Fdl. Die Ausfahrt erfolgt ausschließlich **auf Sicht** jeweils in Schutzstellung (HP0-Stellung) der o.g. Ls-Signale.

## 3.6 Bahnwagen- Ein- und Ausgangsverwiegungen im Übergabebahnhof

### 3.6.1 Dynamische Verwiegungen

Werden im Zugverband in **Gleis 6** vorgenommen. Im mittleren Gleisabschnitt dieses fahrdrahtüberspannten Gleises befindet sich eine dynamische Wägeeinrichtung, Typ **MultiRail** (siehe **Anlage 6.4** dieser Anweisung – Wägelegis 6).

Gleis 6 kann seitens eines zugangsberechtigten **EVU** sowohl als Wiege- als auch normale Rangierfahrt genutzt werden. Die Entscheidung bzw. Abstimmung hierzu treffen das **EVU** (Triebfahrzeugführer) sowie der **Fdl CUR-Stellwerk** bei Güterverkehren mit dritten **EVU** bzw. der Disponent **CHEMION** – Dormagen-CHEMPARK für die seitens **EVU CHEMION** gefahrenen und disponierten Güterzüge.

Die Wäge- bzw. Gleis 6 betreffenden Rangierabsprachen erfolgen mündlich per Sprechfunk (Zugfunk bzw. GSM-R).

**Ohne konkretem Verwiegeauftrag / Einschaltung** der Dynamischen Gleiswaage an den Triebfahrzeugführer kann demnach Gleis 6 durch die Rangiereinheit unter Beachtung der bahnbetrieblichen Bedingungen im Anschluss (Fahren auf Sicht!) mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit von **25 km/ h** befahren werden.

Erhält das **EVU** (Triebfahrzeugführer) jedoch einen i.d.R. mündl. Verwiegeauftrag sowie durch den Fdl **CUR-Stellwerk** eine signalisierte Einfahrt in Gleis 6, so sind seitens des **EVU** dabei die durch entsprechende Signalisierung (**LF 6- und 7-Tafeln**) maximal zulässige (Wiege-) Geschwindigkeit (< 10 km/h) einschließlich der Hinweise auf der eingerichteten Zusatzbeschilderungen unbedingt zu beachten.

Die Wäge-Aktivierung erfolgt ausschließlich durch Betätigung der jeweils in Fahrtrichtung rechts von Süd und Nord vor der Gleiswaage aufgestellten 3-Ebenen-Schlag-schalter (siehe **Anlage 6.4** dieser Anweisung – Lageplan) oder durch den Disponenten der Chemion.

Die maximal zulässige Wägegeschwindigkeit von **< 10 km/h** im unmittelbaren Wiegegleisabschnitt – eingegrenzt durch **LF 7-** Tafeln - ist unbedingt einzuhalten, da ansonsten das Wiegeergebnis verfälscht und damit unbrauchbar wird. In diesem Falle muss die Verwiegung auf Anweisung des **CUR**-Fdl/Disponenten wiederholt werden. Dabei besteht seitens des **EVU** jedoch kein Anspruch auf Erstattung von evtl. zusätzlich entstandener Rangierkosten.



Die für eine korrekte Verwiegung notwendige Wagenreihungserfassung erfolgt im Regelbetrieb durch Datenabgleich zwischen dem **EVU**-Dispositionssystem und dem damit verbundenen Wägerechner. Bei gestörter Datenübertragung bzw. - fehlender Datenschnittstelle zwischen dem **EVU** und **CURRENTA** ist die Wagenreihung manuell in Verwiegerichtung an der Zug- bzw. Rangiereinheit zu erfassen und danach am definierten Wägerechner in Absprache mit dem Fdl einzulesen.

**CURRENTA** als Betreiber der Gleiswägeeinrichtungen ist nicht haftbar für die Folgen von Wiegefehlern, verursacht insbesondere durch Reihungsfehler.

Mehrfachverwiegungen, erforderlich aufgrund unzulässiger Rangiergeschwindigkeit im Verwiegeabschnitt, dürfen nicht zu Verzögerungen von Regelzugein- bzw. -ausfahrten mit planmäßiger Verwiegung eines anderen **EVU** führen. Ggf. muss in diesem Falle das verursachende **EVU** mit der Wiederholungsverwiegung zurückgestellt werden.

### 3.6.2 Statische Verwiegungen

Aus speziellen bahnbetrieblichen Gründen bzw. bei Ausfall der dynamischen Gleiswaage bsp. bei Wartungs- und Reparaturarbeiten muss die Bahnwagenverwiegung in **Gleis 5** auf der **statischen Waage** (Brückenwaage 9 + 7 m) vorgenommen werden (siehe **Anlage 6.4** dieser Anweisung).

Das verwiegende **EVU**-Personal hat hierbei den diesbezüglichen Anweisungen des **CUR**-Fdl (Zuweisung der Rangierstrasse zur Aufstellung in Gleis 5) Folge zu leisten.

Die Verwiegerichtung ist i.d.R. von Süd nach Nord; genehmigungsrechtlich (Eichamt) ist nur eine Einzelwagenverwiegung im Ruhezustand zulässig (wagen- oder drehgestellweise). Die Wagenreihungsdaten können analog zur dynamischen Verwiegung seitens des **EVU** per DV-Schnittstelle übertragen als auch vorab manuell erfasst werden.

### 3.7 Notfallmanagement

Bei bahnbetrieblichen bzw. gefahrstoffrechtlichen Unregelmäßigkeiten oder Havarien im Gleisanschluss **Übergabebahnhof Dormagen-CHEMPARK** hat seitens der **EVU**- Bediensteten in Abwägung der Schwere der Unregelmäßigkeit umgehend eine Benachrichtigung an den **CUR**-Fdl gemäß **Notfallplan (Anlage 6.2)** zu erfolgen. Das **EVU**-Personal hat in einem solchen Falle den Anweisungen der Eisenbahnbetriebsleitung des Anschlussbahnbetreibers **CURRENTA**, der **CUR-Werksicherheit** sowie der zuständigen **Feuerwehr-Einsatzleitung** im Interesse der eigenen Sicherheit strikt Folge zu leisten.

### 3.8 Einhaltung der Bahnhofsfahrordnung

Die Fahrdienstleitung des **CUR**- Stellwerkes Übergabebahnhof Dormagen-CHEMPARK ist angehalten und befugt, die Einhaltung dieser **Bahnhofsfahrordnung** zu überwachen und ggf. festgestellte Unregelmäßigkeiten und Verstöße der **EVU** dem EBL des Betreibers **CUR** unverzüglich weiterzumelden bzw. anzuzeigen.

Der EBL der **CURRENTA** entscheidet in Abwägung mit den gültigen Nutzungsbedingungen NBS AT/ -BT für den Übergabebahnhof über die ggf. zu treffenden Maßnahmen, die je nach Schwere des Verstoßes in Abstimmung mit der **Bundesnetzagentur** (BNA) zu einem **Einfahrverbot** des betroffenen **EVU** in den Privatgleisanschluss und Servicebereich **Übergabebahnhof Dormagen-CHEMPARK** der **CURRENTA** führen können.

## 4 Rollen & Verantwortlichkeiten

Für diese Anweisung gilt:

Prozessschritte aus dem Soll-Prozess	V	D	M	I
Ein- Ausfahrt in/ aus dem Übergabebahnhof	EVU	EVU	EIU Fdl Fdl EIU DB InfraGO AG	
Fahrt in den / aus dem Anschluss	EVU CLG	EVU CLG	EIU Fdl	
Verwiegung	EVU CLG	EVU CLG	Dispo EVU CLG	EIU Fdl

**V:** Verantwortlich

**D:** Durchführung

**M:** Mitwirkung

**I:** Information

## 5 Wirksamkeitskontrolle, KPI

Die Überprüfung der Wirksamkeit und Aktualität der Anweisung erfolgt bei jeder Arbeit durch Umsetzung und gegebenenfalls Änderung/Ergänzung.

## 6 Mitgeltende Unterlagen

Folgende Dokumente sind Mitgeltende Unterlagen

**Anlagen:** 6.1 – 6.4