

DIENSTORDNUNG UND BEDIENUNGSANWEISUNG

FÜR SERVICEEINRICHTUNGEN DES EISENBAHN UND - INFRASTRUKTURUNTERNEHMENS ZWECKVERBAND DEUTSCHES DAMPFLOKOMOTIV MUSEUM, NEUNMARKT

Version 1.0

Gültig ab: 01. April 2021

In Kraft gesetzt:

_____ (im Original)
Marco Döpping
Eisenbahnbetriebsleiter

Herausgeber:
Zweckverband Deutsches Dampflokomotiv Museum, Birkenstraße 5,
95339 Neuenmarkt

IMPRESSUM

Marco Döpping

Zweckverband Deutsches Dampflokomotiv Museum

Birkenstraße 5

95339 Neuenmarkt

Mobil: +49 151 4415 7060

E-Mail: marco.doepping@erc-gruppe.eu

ebl@dampflok-museum.com

INHALTSVERZEICHNIS UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Impressum	2
Abkürzungsverzeichnis	7
1 Dienstordnung der Anschlussbahn.....	9
1.1 Allgemeine Bestimmungen	9
1.2 Geltungsbereich	9
1.2.1 wichtige Rufnummern der beteiligten Unternehmen	9
1.3 Verteiler.....	11
1.4 Bekanntgabe.....	12
1.5 Beschreibung der Infrastruktur	12
1.5.1 Grunddaten	12
1.5.2 Nebenanschießer und Mitnutzer	16
1.5.3 Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung	16
1.5.4 Bahnüberwege	18
1.5.5 Signale	19
1.5.6 Sicherungsanlagen	19
1.5.7 Telekommunikationsanlagen	19
1.5.8 Funkfernsteuerung	19
1.5.9 Fahrleitungsanlagen.....	19
1.5.10 Beleuchtungsanlagen	19
1.5.11 Sonstige Angaben	19
1.6 Allgemeine Verhaltensregeln.....	20
1.6.1 Zugangsregeln des Personals für Werksgelände.....	20
1.7 Bewegen von Fahrzeugen auf der Anschlussbahn	20
1.7.1 Bedienungszeitraum	20
1.7.2 Zustimmung zum Befahren der Anschlussbahn.....	20

1.7.3	Bestimmungen zur Durchführung des Eisenbahnbetriebs auf der Anschlussbahn.....	21
1.7.3.1	WARNEN DER MITARBEITER DES ANSCHLIESSERS	21
1.7.3.2	PRÜFEN DER ANSCHLUSSANLAGEN	21
1.7.3.3	GESCHWINDIGKEIT BEIM RANGIEREN	22
1.7.3.4	RANGIEREN	22
1.7.3.5	BREMSBESETZUNG BEIM RANGIEREN IN ABHÄNGIGKEIT VON DER MAßGEBENDEN NEIGUNG.....	23
1.7.3.6	BEFAHREN VON INNERBETRIEBLICHEN ÜBERWEGEN.....	23
1.7.3.7	ABSTOßEN VON FAHRZEUGEN	23
1.7.3.8	STELLUNG UND REIHENFOLGE DER WAGEN IM ANSCHLUSS.....	23
1.7.3.9	BEDIENUNG DER DREHSCHIEBE, SCHUPPENSTÄNDE, DEPOTHALLE UND EINSTIEGSHILFE AM GLEIS 8.....	24
1.7.3.10	FESTLEGEN ABGESTELLTER FAHRZEUGE	25
1.7.3.11	BEDIENEN VON NEBENANSCHLIEßERN	25
1.8	Notfallmanagement.....	26
1.8.1	Meldungen	26
1.9	Inkrafttreten und Änderungen.....	26
1.9.1	Inkrafttreten.....	26
1.9.2	Änderungen.....	26
Anlage 1	– zugelassene Bediener der Anschlussbahn	27
Anlage 2	– Notfallpläne.....	28
	Telefonverzeichnis	28
	feuerwehrplan, Zufahrtsplan und Übersichtsplan	29
	Gleislageplan	30
	Unfallmeldeordnung	31
2	34
3	Rangieren	37
3.1	Grundsatz.....	37

3.2	Dokumentation.....	37
4	Bremsen Bedienen und Prüfen.....	38
4.1	Allgemeines	38
4.2	Bremsproben durchführen	38
4.3	Bremsvermögen beim Rangieren – Zusatz	38
5	Mitfahrt im Führerraum	39
5.1	Betriebsfremde Personen	39
5.2	DDM Mitarbeiter oder Vereinsmitglieder.....	39
5.3	Mitarbeiter in Ausbildung	39
6	Arbeitssicherheit – UVV	40
6.1	Allgemeines	40
6.2	Betreten der Gleise – Gefahrenbereich	40
6.2.1	Betriebsfremde	40
6.2.2	DDM Mitarbeiter oder Vereinsmitglieder	40
6.2.3	Mitarbeiter in Ausbildung	41
6.3	verantwortung und behördliche Zuständigkeiten	41
6.3.1	Verantwortung.....	41
6.3.2	behördliche Zuständigkeiten.....	41
7	Museumsbetrieb und veranstaltungen.....	42
7.1	Grundsatz.....	42
7.2	Kennzeichnung – Erkennbarkeit Mitarbeiter und Dritte	42
7.2.1	Kennzeichnung	42

Abbildung 1 – Anschlussgrenzen	12
Abbildung 2 - schematischer Gleislageplan NNE (DDM)	13
Abbildung 3 - schematischer Gleislageplan NNE (DB Netz AG).....	14
Abbildung 4 - Lage des Bahnhofes NME.....	15
Abbildung 5 - innerbetrieblicher Bahnüberweg.....	18
Tabelle 1 - Gleise.....	16
Tabelle 2 – Weichen, Lichtsperrsignale und Hauptsignale	17

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AEB	Ausschuss für Eisenbahnbetrieb des VDV
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AWIB	Ausschuss für Werks- und Industriebahnen des VDV
BASA	Bahnselfstanschluss; Bezeichnung für das interne Telefonnetz der DB AG, in neueren Unterlagen der DB AG zum Teil mit „Arcor“ bezeichnet.
Bf	Bahnhof
BOA/EBOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
Buvo-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
bzw.	beziehungsweise
DAT	Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
DB AG	Deutsche Bahn AG
DDM	Deutsches Dampflokomotiv Museum
DMV	Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen
DS/DV	eisenbahnbetriebliches Regelwerk der DB AG
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter nach BOA/EBOA oder der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung EBV
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIAV	Eisenbahninfrastruktur-Anschlussvertrag
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EOW	elektrisch ortsbediente Weiche
Fdl	Fahrdienstleiter
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
ggf.	gegebenenfalls
GI	Gleis

Hp	Hauptsignal
Ls	Lichtsperrsignal
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen, allgemeiner Teil
NBS-BT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen, besonderer Teil
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahn(en)
NNE	Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg
Nr.	Nummer
OBRI-NE	Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Rabt	Rangierabteilung
Rb	Rangierbegleiter
Ril.	Richtlinie der DB AG; eisenbahnbetriebliches Regelwerk der DB AG
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SIG-VB-NE	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Strebu	Streckenbuch
Tf	Triebfahrzeugführer
UVV	Unfallverhütungsvorschriften
IBD-NE	Instandhaltungsleitfaden Bremsen und Druckbehälter bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., Köln
vgl.	vergleiche
Ww	Weichenwärter
z.B.	zum Beispiel

1 DIENSTORDNUNG DER ANSCHLUSSBAHN

1.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die hier vorliegende Dienstordnung wurde vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) erstellt.

EIU der nicht öffentlichen Eisenbahninfrastruktur Anschlussbahn ist folgendes Unternehmen:

Zweckverband Deutsches Dampflokomotiv Museum
Birkenstraße 5
95339 Neuenmarkt

1.2 GELTUNGSBEREICH

Diese Dienstordnung gilt ausschließlich im Bereich der nicht öffentlichen Infrastruktur der Anschlussbahn „Deutsches Dampflokomotiv Museum, Neuenmarkt “

1.2.1 wichtige Rufnummern der beteiligten Unternehmen

- Notfallmeldestelle der Anschlussbahn
Notfallleitstelle: +49 911 8012 9595
- Notfallmeldestelle der DB Netz AG
Notfallmeldestelle Fdl Neuenmarkt-Wirsberg über GSM-R
- Ansprechpartner für die Betriebsdurchführung und die Nutzer der Anschlussbahn (Dispostelle)

Jürgen Birk
Fachliche Leitung Deutsche Dampflokomotiv Museum Neuenmarkt
Landratsamt Kulmbach

Birkenstraße 5
95339 Neuenmarkt

Telefon: +49 9221 707 197 (Amt)
Telefon: +49 9227 5706 (Museum)
Telefax: +49 9227 5703

E-Mail: info@dampflok-museum.de oder birk.juergen@landkreis-kulmbach.de

- Eisenbahnbetriebsleiter (EIU)

Marco Döpping

ER. bahn-consulting GmbH
Eisenbahnbetriebsleiter

Ulmenstraße 52f
90443 Nürnberg

Telefon: +49 911 8012 9560

Mobil : +49 151 4415 7060

E-Mail : eb1@dampflok-museum.com oder marco.doepping@erc-gruppe.eu

- örtlicher Betriebsleiter und Anschlussverantwortlicher des Anschlussinhabers

Jürgen Birk

Fachliche Leitung Deutsche Dampflokomotiv Museum Neuenmarkt
Landratsamt Kulmbach

Konrad Adenauer Straße 5
95326 Kulmbach

Telefon: +49 9221 707 197 (Amt)

Telefon: +49 9227 5706 (Museum)

Telefax: +49 9227 5703

E-Mail: info@dampflok-museum.de oder birk.juergen@landkreis-kulmbach.de

- Notfallmeldestellen des Dritten
Siehe Anlage 2 zu dieser Dienststörung.

1.3 VERTEILER

Es erfolgt eine Verteilung an alle unter 1.2.1 benannte Stellen und zusätzlich an:

Regierung von Mittelfranken
Landeseisenbahnaufsicht – Sachgebiet 30.2
Promenade 27
91522 Ansbach

1.4 BEKANNTGABE

Die nachweisliche Bekanntgabe und Verteilung an sämtliche beteiligten Unternehmen und sonstige im Verteiler benannte Stellen obliegen dem Anschlussbahnbetreiber.

Dies bedeutet, dass alle Nutzer der Anschlussbahn diese Dienststörung und Bedienungsanweisung mit der Beauftragung erhalten und vor Nutzung Ihren Mitarbeitern nachweislich bekannt zu geben haben.

Der Nachweis hierüber ist dem Eisenbahnbetriebsleiter der Anschlussbahn zu übermitteln.

1.5 BESCHREIBUNG DER INFRASTRUKTUR

1.5.1 Grunddaten

Die Anschlussbahn liegt auf die Strecke Bamberg - Hof (VzG 5100) an die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG in den Betriebsstelle Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg (NNE).

Als betriebliche Grenze zwischen den Anlagen der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG und den Anlagen des DDM gelten:

- Zugangsweiche 110 (DB Netz) zu 109 (DDM)
- Gleis 6, ASig N6

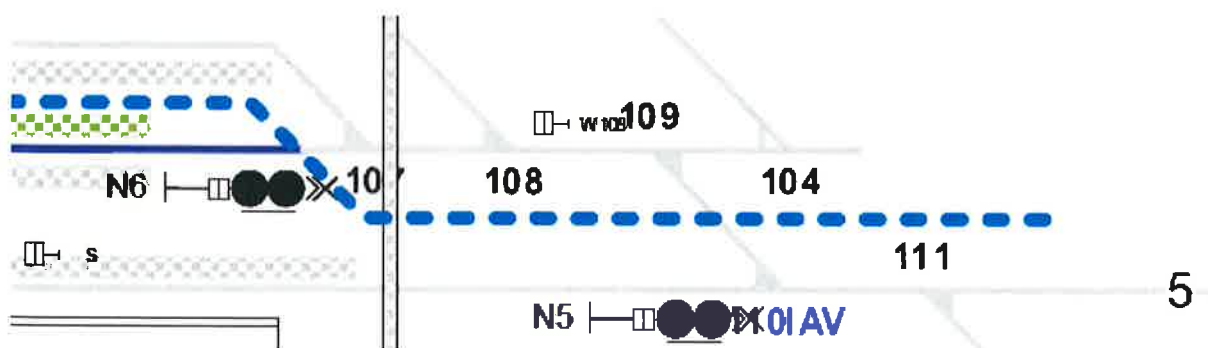


Abbildung 1 – Anschlussgrenzen

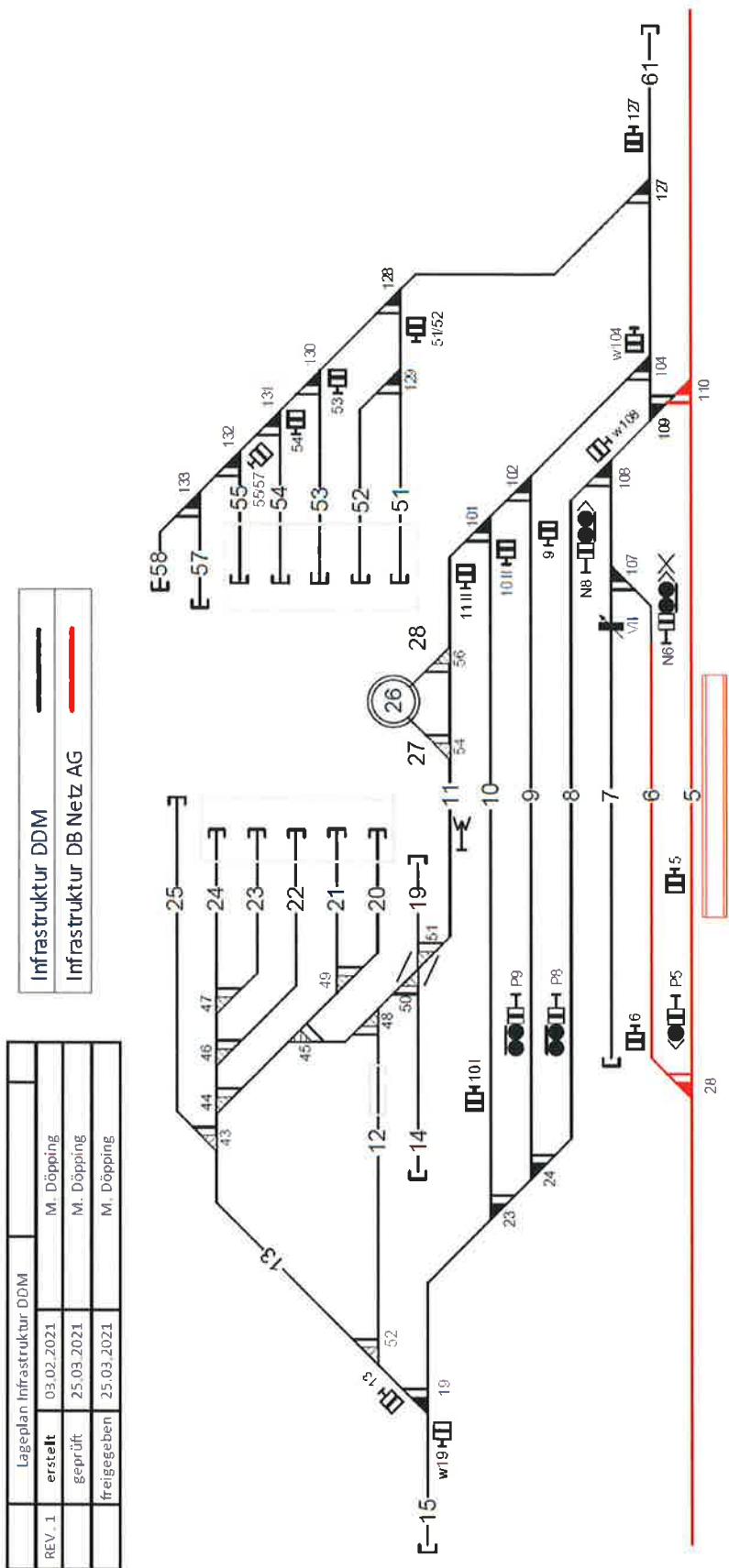


Abbildung 2 - schematischer Gleislageplan NNE (DDM)

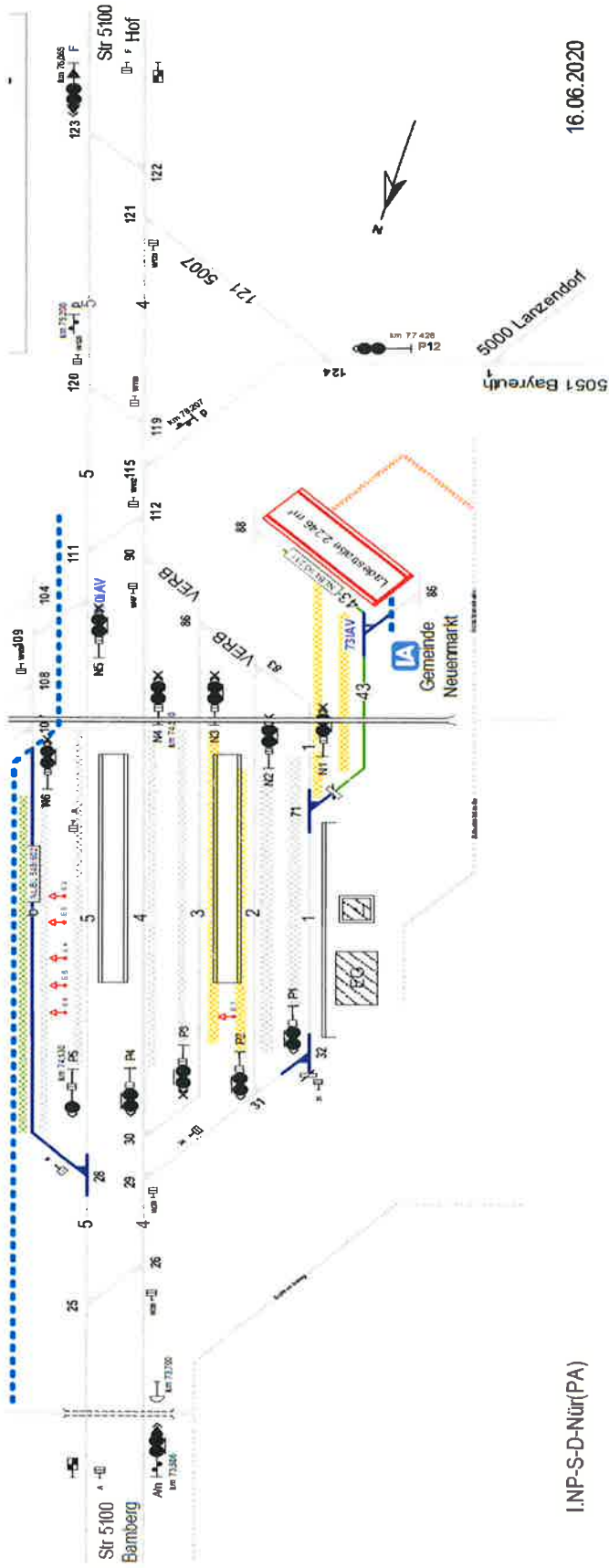


Abbildung 3 - schematischer Gleislageplan NNE (DB Netz AG)

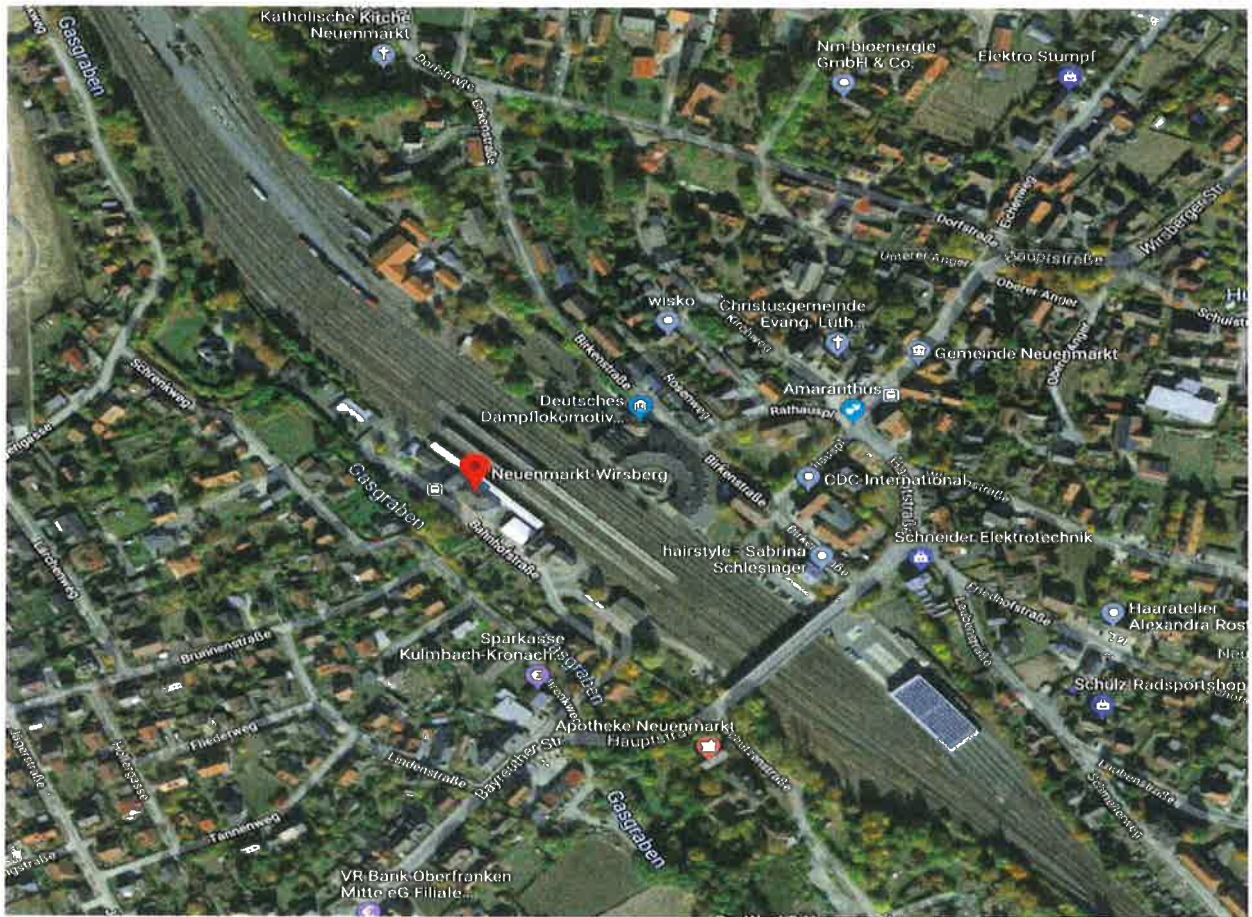


Abbildung 4 - Lage des Bahnhofes NME

1

1

<https://www.google.de/maps/place/Neuenmarkt-Wirsberg/@50.0937129,11.5802253,813m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47a19fe45ebbf44d:0x48d6295e1a6324fd!8m2!3d50.0936923!4d11.5803631?hl=de> 01.10.19

1.5.2 Nebenanschließer und Mitnutzer

Siehe Anlage 1 – zugelassene Bediener der Anschlussbahn.

1.5.3 Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung

Folgende Gleise sind vorhanden:

Tabelle 1 - Gleise

Gleis:	Gleislänge	Nutzlänge Ladestelle (Rampenlänge)	Nutzung	max. Neigungsverhältnisse im Gleis
7	560 m	550 m	Rangiergleis	bis 1:400
8	632 m	170 m	Ein -Ausstiegsgleis (keine Einrichtung eines Bf im Sinne des § 2 Abs. 3c AEG) Wasserkran und C-Anschluss (Brauchwasser, 7 °DH)	bis 1:400
9	gesperrt			bis 1:400
10	700 m	690 m	Rangiergleis	bis 1:400
11	433 m		Zuführungs- und Umfahrgleis Wasserbefüllanlage, Wasserkran und C-Anschluss (Brauchwasser, 7 °DH) Elektrant 230V, 400V	bis 1:400
12	280 m		Wasserbefüllanlage, Wasserkran und C-Anschluss (Brauchwasser, 7°DH) Elektrant 230V, 400V Ausschlackstelle Untersuchungskanal Kohleversorgung mit Rugekran	bis 1:400
14	100 m	90 0	Kohleladegleis	bis 1:400
13	160 m		Zuführungs- und Umfahrgleis	bis 1:400
15	60 m	50 m	Wende- und Zuführungsgleis	bis 1:400
19	45	50	Abstellgleis	bis 1:400
20	30	25	Werkstattzuführungsgleis (NL in Werkstatt 10 m)	bis 1:400
21	37	32	Werkstattzuführungsgleis (NL in Werkstatt 10 m)	bis 1:400
22	90	80	Werkstattzuführungsgleis (NL in Werkstatt 10 m)	bis 1:400
23	60	50	Werkstattzuführungsgleis (NL in Werkstatt 10 m)	bis 1:400
24	60	55	Werkstattzuführungsgleis (NL in Werkstatt 10 m)	bis 1:400
25	160	150	Abstellgleis	bis 1:400
26	20		Drehscheibe	bis 1:400
27	20	15	Drehscheibenzuführungsgleis WEST	bis 1:400
28	25	20	Drehscheibenzuführungsgleis OST	bis 1:400

Gleis:	Gleislänge	Nutzlänge Ladestelle (Rampenlänge)	Nutzung	max. Neigungs- verhältnisse im Gleis
51	100	90	Abstellhallenzuführungsgleis (NL in Halle 50 m)	bis 1:400
52	105	95	Abstellhallenzuführungsgleis (NL in Halle 50 m)	bis 1:400
53	120	110	Abstellhallenzuführungsgleis (NL in Halle 50 m)	bis 1:400
54	78	68	Abstellhallenzuführungsgleis (NL in Halle 50 m)	bis 1:400
55	50	40	Abstellhallenzuführungsgleis (NL in Halle 50 m)	bis 1:400
57	110	55	Laderampe (NL 70 m) und Abstellgleis	bis 1:400
58	95	80	Laderampe (NL 70 m) und Abstellgleis	bis 1:400
61	360 m	350 m	Ausziehgleis	bis 1:400

Folgende Weichen und Lichtsperrsignal sind vorhanden:

Tabelle 2 – Weichen, Lichtsperrsignale und Hauptsignale

Weichen-Nr. Lichtsperrsignale	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
W 43 W 44 W 45 W 46 W 47 W 48 W 49 W 50 (51) (DKW) W 52	ortsgestellten Weichen	Rangierbegleiter
W 54 W 56	ortsgestellten Weichen	Drehscheibenwärter
Gs VII	ferngestellte Gleissperren	Ww (Fdl)NNE
W 19 W 23 W 24 W 101 W 102 W 104 W 107 W 108 W 109 W 127 W 128 W 129 W 130 W 131 W 132 W 133	ferngestellte Weichen	Ww (Fdl)NNE
Ls 9 Ls 10 I Ls 10 II Ls 11 II Ls 13 Ls w19	ferngesteuerte Lichtsperrsignale	Ww (Fdl) NNE

Ls 51/52 Ls 53 Ls 54 Ls 55/57 Ls w104 Ls 127		
Hp N6 Hp P8 Hp N8 Hp P9	ferngesteuerte Hauptsignale	Ww (Fdl) NNE

1.5.4 Bahnüberwege

Überweg über Gleise 9 bis 11 für die Sonderverkehre am Gleis 8.

Abbildung 5 - innerbetrieblicher Bahnüberweg



1.5.5 Signale

Es gelten die Bestimmungen Richtlinie 301 der DB Netz AG.

1.5.6 Sicherungsanlagen

Im Bereich der Anschlussbahn sind Weichen, Lichtsperrsignale, Hauptsignale und PZB Gleismagnete vorhanden.

1.5.7 Telekommunikationsanlagen

Sprechverbindung zwischen dem Fdl NNE und dem Rangierbegleiter ist über GSM-R möglich.

1.5.8 Funkfernsteuerung

Es bestehen keine Einschränkungen zur Nutzung der Funkfernsteuerung.

1.5.9 Fahrleitungsanlagen

Im Bereich der Anschlussbahn sind keine Fahrleitungsanlagen vorhanden.

1.5.10 Beleuchtungsanlagen

Die Beleuchtung im Bereich des DDM wird durch Mitarbeiter des DDM eingeschaltet.

1.5.11 Sonstige Angaben

keine

1.5.11.1 ALLGEMEINE HOCH- UND TIEFBAUTEN:

Im Bereich der Anschlussbahn befinden sich keine Hoch- und Tiefbauten.

1.5.11.2 EINRICHTUNGEN ZUM RANGIEREN ODER ZUR ZUGBILDUNG/ AUFLÖSUNG

Im Bereich der Anschlussbahn sind keine Ablaufberge, Gleisbremsen, Rangieranlagen sowie Luftfüll- und Bremsprobegeräte bzw. -anlagen vorhanden.

1.5.11.3 BESONDERE EINRICHTUNGEN

- Drehscheibe; Durchmesser: 23m
- Lokschuppen
- Untersuchungskanal Gleis 12
- Ausschlackstelle Gleis 12

1.5.11.4 LADESTELLEN UND ZUBEHÖR

- Kohlenversorgung mit Rugekran am Gleis 12
- Wasserbefüllanlage für Reisezugwagen Gleis 11 und 12

1.6 ALLGEMEINE VERHALTENSREGELN

Folgende allgemeine Verhaltensregeln müssen Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb auf der Anschlussbahn bzw. dem Werksgelände einhalten.

1.6.1 Zugangsregeln des Personals für Werksgelände

Es muss stets der Personalausweis mitgeführt werden.

1.7 BEWEGEN VON FAHRZEUGEN AUF DER ANSCHLUSSBAHN

Der folgende Abschnitt beschreibt erforderliche Vorgänge oder Handlungen beim Bewegen von Fahrzeugen auf der Anschlussbahn.

1.7.1 Bedienungszeitraum

Bedienzeiten werden zwischen den Vertragspartner abgestimmt.

1.7.2 Zustimmung zum Befahren der Anschlussbahn

1.7.2.1 EINFAHT IN DEN BEREICH DER ANSCHLUSSBAHN

Vor der Einfahrt in die Anschlussbahn ist die Zustimmung des ÖBL oder EBL vom FdI NNE einzuholen.

1.7.2.2 RANGIERFAHRTEN IM BEREICH DER ANSCHLUSSBAHN

Alle Fahrten im Bereich der Anschlussbahn finden als Rangierfahrten gemäß der Richtlinie 408.48 der DB Netz AG statt.

Betriebliche Regeln sind im Abschnitt 1.7.3 enthalten.

1.7.2.3 AUSFAHRT AUS DEM BEREICH DER ANSCHLUSSBAHN

Vor Ausfahrt aus der Anschlussbahn ist die Zustimmung vom Fdl NNE einzuholen.

1.7.3 Bestimmungen zur Durchführung des Eisenbahnbetriebs auf der Anschlussbahn

Zum Bekohlen, Wasserfassen, Rangieren und Abstellen dürfen alle Dampf -und Diesellok, sowie Wagen ohne Lademaßüberschreitung die Infrastruktur des DDM befahren.

Achs -und Meterlastbeschränkungen liegen nicht vor.

1.7.3.1 WARNEN DER MITARBEITER DES ANSCHLIESSERS

Beim Befahren der Anschlussbahn hat das Rangierpersonal Personen, die im Bedienungsbereich, an oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen. Den gewarnten Personen ist genügend Zeit einzuräumen, den Gefahrenbereich zu verlassen.

1.7.3.2 PRÜFEN DER ANSCHLUSSANLAGEN

Das Rangierpersonal prüft die während der Bedienung befahrene Anschlussanlage durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich

- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums

Erkannte Veränderungen / Mängel (auch Vegetationsaufwuchs) sind sofort Eisenbahnbetriebsleiter zu melden.

Vom Betriebspersonal erkannte bauliche Veränderungen im Bereich der Anschlussbahn, die entlang des Gleiskörpers stattfinden und den lichten Raum des Gleises tangieren können, sind umgehend dem Eisenbahnbetriebsleiter der Anschlussbahn zu melden.

1.7.3.3 GESCHWINDIGKEIT BEIM RANGIEREN

Die maximal erlaubte Rangiergeschwindigkeit ist höchstens 10 Km/h.

Lediglich auf den Geisen 7, 15, und 61 ist eine Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h zugelassen.

→ ACHTUNG! Weisungen können Geschwindigkeitsänderungen etc. vorübergehend anordnen!

1.7.3.4 RANGIEREN

- Für das Rangieren gelten sowohl im DDM-Bereich als auch im DB und DB-Nachfolgerbereich die einschlägigen Eisenbahngesetze und DB Richtlinien, insbesondere das BayEBG, die EBO, die EBOA (Bayern), die ESO, die Fahrdienstvorschrift (Ril 408.48) sowie das Signalbuch (Ril 301) und die Unfallverhütungsvorschriften in ihrer jeweils gültigen Fassung. Beim Rangieren sind auch die Bestimmungen der örtlichen Richtlinien des Bahnhofes Neuenmarkt-Wirsberg zu beachten.
- Alle Rangierfahrten fremder EVU, die in den Bereich des DDM übergehen sollen, werden zwischen dem Rb DDM, der sich namentlich beim Fdl-NNE melden muss, und dem Fdl-NNE vereinbart.
- Grundsätzlich begleitet der Rb DDM ab den genannten Übergabestellen die Rangierfahrten auf den Anlagen des DDM als ortskundiger Mitarbeiter
- Bei östlicher Zuführung holt der Fdl-NNE das Einverständnis der DDM Betriebsleitung oder einer von der DDM Betriebsleitung beauftragte Person ein, bevor er die ferngestellten Weichen im Bereich des DDM bedient.
- Bei westlicher Zuführung über Gl 11 darf der Tf nach Halt am Ra 11 auf Weisung des Rb oder Drehscheibenwärters bis vor die Weiche 54 fahren.
- Bei Rangierfahrten in Bereichen des DDM, die durch den Museumbetrieb besondere Vorsicht erfordern, sorgen Tf und Rb DDM für alle notwendiger Sicherungsmaßnahmen. Je nach den Verhältnisse nimmt der Rb andere Mitarbeiter für die Sicherung zu Hilfe.
- Der als Rb verantwortliche Tf führt alle Tätigkeiten des Rangierens gemäß dem geltenden Recht aus.
- Nicht ortskundige Tf werden vom örtlichen DDM Rb unterstützt.

- Die gesamten östlichen Weichen, sowie der Gleisharfe DDM und alle davon abhängigen Ls können nur von Fdl-NNE bedient werden. Entsprechend vereinbart der Tf/Rb alle Rangierfahrten über Gl 11 hinaus mit dem Fdl-NNE.

1.7.3.5 BREMSBESETZUNG BEIM RANGIEREN IN ABHÄNGIGKEIT VON DER MABGEBENDEN NEIGUNG

- entfällt -

1.7.3.6 BEFAHREN VON INNERBETRIEBLICHEN ÜBERWEGEN

Die innerbetrieblichen Überwege sind mit besonderer Vorsicht zu befahren.

Die maximale Geschwindigkeit ist höchstens SCHRITTGESCHWINDIGKEIT, bei Gefahr ist das Signal Zp 1 zugeben.

Im Zweifelsfall oder bei Abbrechen der Sichtverbindung zwischen Rb DDM und Tf ist sofort anzuhalten.

1.7.3.7 ABSTOßEN VON FAHRZEUGEN

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

Ausnahmen können für die Gleisharfe nur von Eisenbahnbetriebsleiter gestattet werden.

1.7.3.8 STELLUNG UND REIHENFOLGE DER WAGEN IM ANSCHLUSS

- entfällt -

1.7.3.9 BEDIENUNG DER DREHSCHEIBE, SCHUPPENSTÄNDE, DEPOTHALLE UND EINSTIEGSHILFE AM GLEIS 8

Befahren der Drehscheibe und der Schuppenstände 1-15

- Für das Befahren der Drehscheibe und der Schuppenstände 1-15 ist der Drehscheibenwärter DDM verantwortlich. Drehscheibenwärter können auch als Rangierbegleiter tätig werden.
- Das Befahren der Drehscheibe ist nur in Schrittgeschwindigkeit und unter Voraussetzung der folgenden Handlung erlaubt:
 - Der Drehscheibenwärter vergewissert sich, ob die Drehscheibe in der richtigen Position steht und dort verriegelt ist.
 - Er schaltet nach Bedarf die Beleuchtung am und im Drehscheibenführerhaus und das Rotlicht am Drehscheibenende ein.
 - Er vergewissert sich, ob auf der Drehscheibe stehende Fahrzeuge ausreichend mit Feststellbremse, Handbremse oder Hemmschuhe gesichert sind.
 - Er öffnet die entsprechenden Tore und Absperrungen auf dem Fahrweg.
 - Er öffnet und stellt die Weichen des Fahrweges.
 - Er ordnet durch Ra2 das Befahren und Abfahren von der Drehscheibe an (beim Abfahren je nach Position auch Ra 1 möglich).
 - Die Weichen 54 und 56 der Ein- und Ausfahrgleise dürfen erst dann in Abzweigstellung gebracht werden, wenn die Drehscheibe verriegelt am entsprechender Gleis steht. Die Einfahrt auf Gleis 27 und 28 ist nur bei entsprechender Drehscheibenstellung erlaubt.

Der Drehscheibenwärter ist für die Sicherung stillstehender Fahrzeuge verantwortlich. Auf den Gleisen 27 und 28 abgestellte Fahrzeuge sind mit Hemmschuhen/Radvorleger zu sichern.

Nach Abschluß der Rangierarbeiten ist der Drehscheibenwärter für die ordnungsgemäße Schließung und Versperrung aller Weichen, Tore und Türen verantwortlich. Die Schlüssel der Weichen 54 und 56 werden im Drehscheibenführerhaus untergebracht.

- Das Befahren der Schuppenstände 1-15 hat grundsätzlich unter äußerster Vorsicht zu geschehen. **Die maximal erlaubte Rangiergeschwindigkeit ist höchstens Schrittgeschwindigkeit.** Die Rangierbegleiter achten besonders auf die Profileinschränkungen an den Schuppentoren. Sobald sich Fahrzeuge bewegen oder annähern, ist der Durchgang durch die Toröffnungen streng untersagt, dass keine Personen oder Gegenstände zwischen Fahrzeuge und Toröffnung gelangen können. Des Weiteren gelten folgende Besonderheiten zur Beachtung.
 - Stand 1: Profileinschränkung durch Absperrpfähle.

- Stand 2: Profileinschränkung durch linke Schuppenwand und ggf. Ausstellungsgegenstände.
 - Stand 3: bei Durchfahrt maximale erlaubte Geschwindigkeit ist 3 Km/h.
 - Stand 4: Ausstellungsgegenstände auf Gleis am Standende.
 - Stand 5: Profileinschränkungen am Standende durch Ausstellungs -und Lagergegenstände.
 - Stand 6: Wie Stand 5 mit Profileinschränkung durch Geländer und variable Absperrungen.
 - Stand 7: Besuchertribüne am Standende und variable Absperrungen.
 - Stand 8: wie Stand 7.
 - Stand 9-11: keine Besonderheiten.
 - Stand 12: Profileinschränkungen am Standende oben, wegen Stahltribüne.
 - Stand 13-15: keine Besonderheiten.
- Das Befahren der Gl 51-58 (Depothalle) ist nur in Absprache mit dem Fdl-NNE möglich.
Die Tore des Depots sind im geöffneten Zustand, gegen Herablassen zu sichern und dürfen nur dann passiert werden, wenn sie vollständig geöffnet sind.
Abgestellte Fahrzeuge sind jeweils einzeln mit Hemmschuh zu sichern in beide Richtungen.
Bei Rangiervorgängen darf nur der Tf und dessen Rb in der Halle sein.
 - Die Einstiegshilfe am Gl 8 darf nur von Fahrzeugen mit Drehfalttören oder Klapptüren nach innen angefahren werden, wenn sie benutzt werden soll.
Die Anlage hat eine Nutzungslänge von 170 m und eine Kantenhöhe von 38 cm. Achtung → Die Nutzung der Einstiegshilfe muss zwingend durch den ÖBL oder EBL angeordnet werden.

1.7.3.10 FESTLEGEN ABGESTELLTER FAHRZEUGE

Abgestellte Fahrzeuge müssen mit mindestens einem Hemmschuh oder Radvorleger in Richtung Westen (Kulmbach) am Zugende gesichert werden. Betriebstüchtige Handbremse dürfen am Zugende zusätzlich verwendet werden.

Hemmschuhe dürfen nicht zwischen Wagen oder den Achsen eines Drehgestells aufgelegt werden.

1.7.3.11 BEDIENEN VON NEBENANSCHLIEßERN

- entfällt -

1.8 NOTFALLMANAGEMENT

Das Notfallmanagement auf der Anschlussbahn wird durch den Eisenbahnbetriebsleiter wahrgenommen.

Nach dem Eintritt eines gefährlichen Ereignisses (Unfall) ist sofort die **Notfalleitstelle, Telefon: +49 911 8012 9595** zu informieren.

1.8.1 Meldungen

Alle Ereignisse sind an den Eisenbahnbetriebsleiter und den örtlichen Betriebsleiter unverzüglich zu melden. Weiterhin gilt die Unfallmeldeordnung!

Unfälle innerhalb der DDM Anlagen, bei denen Fahrzeuge fremder EVU beteiligt sind, sind dem Fdl-NNE oder dem Eigentümer zu melden. Die Meldung erfolgt durch den ÖBL oder EBL.

1.9 INKRAFTTRETEN UND ÄNDERUNGEN

1.9.1 Inkrafttreten

Die Dienststörung und Bedienungsanweisung der Anschlussbahn ist mit dem Datum des Inkrafttretens versehen.

Die Genehmigung oder Kenntnisnahme der Aufsichtsbehörde ist zu dokumentieren.

Die Aushändigung an Dritte ist zu dokumentieren.

1.9.2 Änderungen

Bei Veränderungen der Bahnanlagen, vor Inbetriebnahme von Fahrzeugen und sonstigen Rangiermitteln sowie bei Veränderungen der Betriebsabwicklung ist zu prüfen, ob die Dienststörung und Bedienungsanweisung geändert bzw. ergänzt werden muss.

Änderungen und Ergänzungen sind den im Verteiler (siehe wichtige Rufnummern der beteiligten Unternehmen) genannten Personen und Stellen bekanntzugeben. Über die Bekanntgabe ist ein Nachweis zu führen.

ANLAGE 1 – ZUGELASSENE BEDIENER DER ANSCHLUSSBAHN

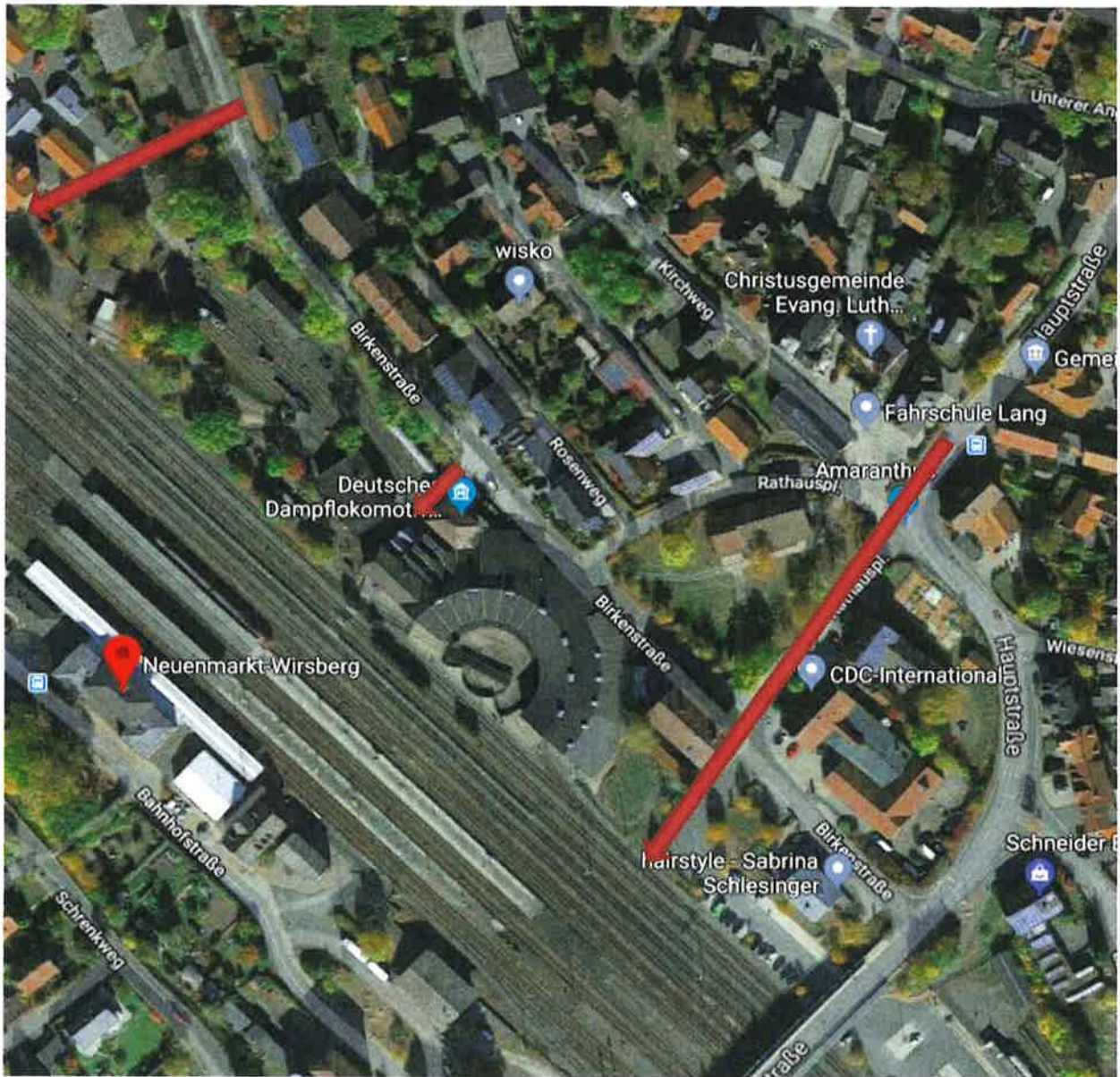
– Siehe Anlage 1 – zugelassene Bediener der Anschlussbahn

ANLAGE 2 – NOTFALLPLÄNE

TELEFONVERZEICHNIS

Zweckverband Deutsches Dampflokomotiv Museum:	+49 9227 5700
Marco Döpping - EBL:	+49 151 4415 7060
	+49 911 8012 9560
Jürgen Birk - ÖBL:	+49 9221 707 197 (Amt)
	+49 9227 5706 (Museum)
Notfalleitstelle DDM:	+49 911 80129595

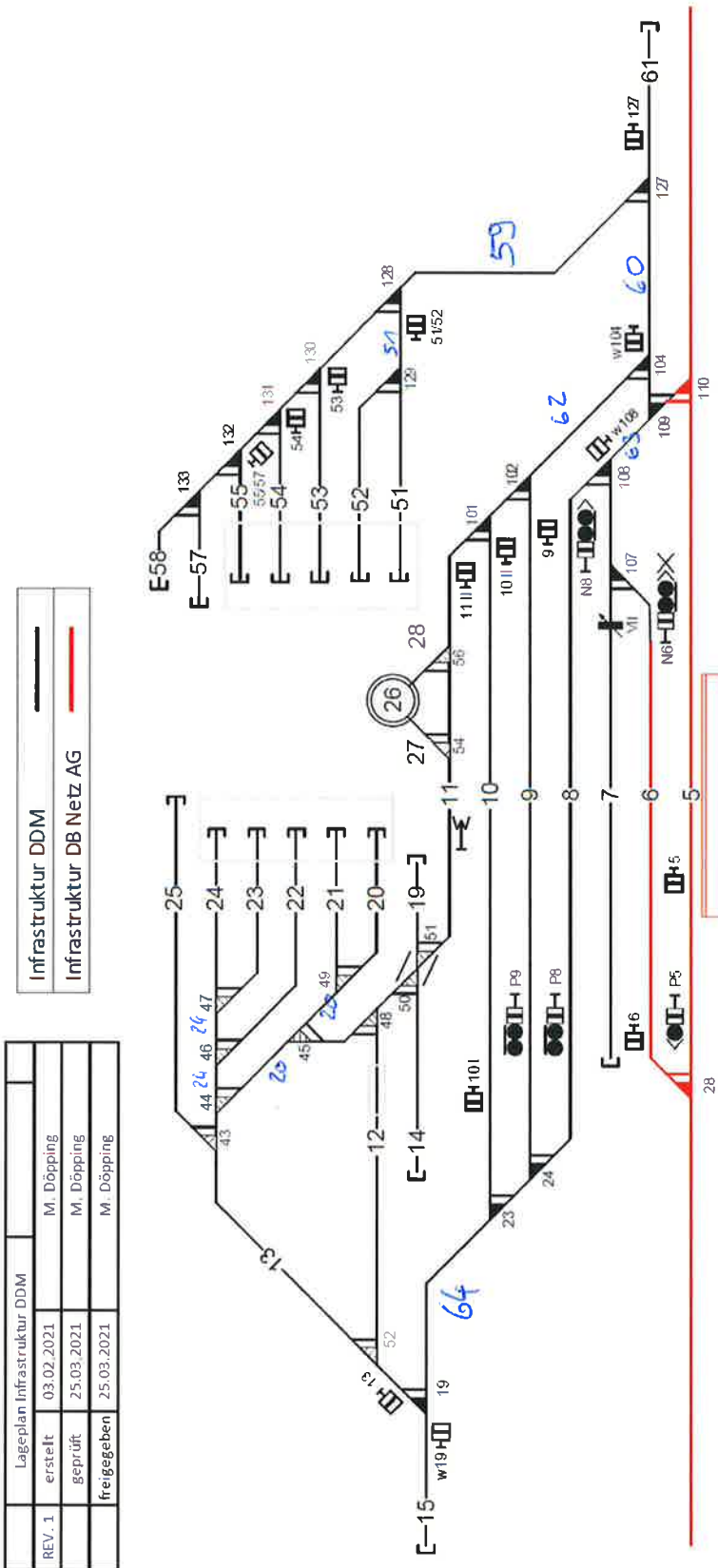
FEUERWEHRPLAN, ZUFAHRTSPLAN UND ÜBERSICHTSPLAN



2

² <https://www.google.de/maps/place/Neuenmarkt-Wirsberg/@50.0945541,11.5811569,483m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47a19fe45ebbf44d:0x48d6295e1a6324fd!8m2!3d50.0936923!4d11.5803631?hl=de> 02.10.2019

GLEISLAGEPLAN



UNFALLMELDEORDNUNG

Verhalten bei Unfällen

Unfallmeldetafeln

für

Deutsches Dampflokomotiv Museum
Birkenstraße 5
D-95339 Neuenmarkt

Tel. +49 9227 57 00

Fax +49 9227 57 03

Email: info@dampflokuseum.de

Stand: 01.10.2019
Datum

Deutsches Dampflokomotiv Museum (DDM)
(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel I

Strecke / Netz Hof - Bamberg Betriebsstelle: Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg
DDM

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen (Notfallmanager):

**Zusätzlich über GSM-R Notruf absetzen, wenn Ereignis an der
Infrastrukturgrenze zu DB Netz AG – FV-NE § 19 (7)**

Funk Kanal: n.V. Telefon: +49 (0) 911 8012 9595

Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen

- Was ist geschehen?
- Ort: Strecke von ... nach ... ; Bahn-km
- Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben
- Feuer ausgebrochen?
- Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?

~~Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen~~

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

... Erste Hilfe leisten

... Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

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.

Stand: 01.10.2019

Datum

Deutsche Dampflokomotiv Museum (DDM)

(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle Deutsche Dampflokomotiv Museum (DDM)

(Strecke/Bereich)

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung (Name, Anschrift, Rufnummer, Fax, Email) an
1.	<ul style="list-style-type: none"> - Strecke/ Gleise sperren / Züge zurückhalten - Fahrleitung abschalten, erden - weitere Gefahrenabwehr 	
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: <ul style="list-style-type: none"> a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet? 	Telefonnummern siehe unten
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	
	zuständige Feuerwehr(en)	112 (Notruf) oder ILS Bayreuth/Kulmbach
	zuständige Rettungsdienste	112 (Notruf)
	zuständige Polizeidienststelle(n)	110 (Notruf) Für DDM: 09225 96300-0
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	

4.	<p>Notfallmanager verständigen. Dabei angeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> d) Gefährliche Stoffe freigegeben? e) (UN- oder Placard- Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung/ Instandsetzungen erforderlich? <p>ggf. weitere Hilfskräfte verständigen</p>	<p>Name, Anschrift, Rufnummer, Fax, Email</p> <p>EBL Herr Döpping</p> <p>Mobil: +49 (0) 151 4415 7060</p> <p>Email: Marco.Doepping@erc-gruppe.eu</p>
5.	<p>Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind.</p> <p>Mit EVU Betreuung und Evakuierung der Reisenden abstimmen.</p> <p>Wenn erforderlich:</p> <p>Information an anschließende EIU</p> <p>Wenn erforderlich:</p> <p>Weitere Stellen oder Behörden verständigen.</p>	<p>Aufstellung der EVU und Ansprechpartner</p> <p>Betroffene EVU werden über das Stellwerk bzw. über die Eisenbahnbetriebsleitung informiert</p>
6.	<p>Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren</p>	<p>Notfallmanager</p>
7.	<p>Stellen im EIU, z. B. öBL/ EBL, Pressestelle</p> <p>wenn erforderlich:</p> <p>Bautechnische Dienststelle</p> <p>Signaldienst</p> <p>Fahrleitungsdienst</p>	<p>EBL</p>
8.	<p>wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern, z.B. Straßenkran / externer Hilfszug</p>	<p>über EBL</p>

Unfallmeldetafel III

Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an Eisenbahnaufsichtsbehörde	Meldung an Polizei
		Wenn „Ja“ sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse eilig zu melden , bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktags. Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb zweier Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde.	
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 Eingriffen in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, 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, Brand in Reisezügen	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

3 RANGIEREN

3.1 GRUNDSATZ

Es gelten die Bestimmungen der DB Richtlinie 408.48 und begleitende UVV Bestimmungen sowie die DB Richtlinie 301 (Signalbuch).

3.2 DOKUMENTATION

Alle Rangierbewegungen sind im Rangierbuch DDM (liegt an der Kasse) zu dokumentieren.

4 BREMSEN BEDIENEN UND PRÜFEN

4.1 ALLGEMEINES

Es gelten die Regelungen der Richtlinie 915.0101-915.0107 / VDV-Schrift 757 Teil B „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift“.

4.2 BREMSPROBEN DURCHFÜHREN

Es gelten die Regelungen der Richtlinie 915.0101-915.0107 / VDV-Schrift 757 Teil B „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift“.

4.3 BREMSVERMÖGEN BEIM RANGIEREN – ZUSATZ

Es gelten die Regelungen der Richtlinie 915.0101-915.0107 / VDV-Schrift 757 Teil B „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift“.

Grundsätzlich müssen alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen werden. Alle funktionsfähigen Bremsen müssen eingeschaltet werden.

Vor Beginn einer Rangierfahrt ist eine volle Bremsprobe durchzuführen. Werden beim rangieren wiederholt Wagen bzw. Fahrzeuggruppen bewegt die bereits eine volle Bremsprobe erhalten haben, ist eine vereinfachte Bremsprobe (Prüfung vor und nach der Kuppelstelle) ausreichend.

Können nicht alle Bremsen an die Hauptluftleitung angeschlossen werden und/oder sind über 20 Prozent der Fahrzeuge ungebremst ist die Zustimmung des ÖBL oder EBL vor Beginn der Rangierarbeiten einzuholen!

5 MITFAHRT IM FÜHRERRAUM

5.1 BETRIEBSFREMDE PERSONEN

Betriebsfremde Personen dürfen nur im Führerraum mitfahren, wenn durch die Eisenbahnbetriebsleitung hierzu eine Erlaubnis vorliegt.

5.2 DDM MITARBEITER ODER VEREINSMITGLIEDER

Mitarbeiter und Vereinsmitglieder des DDM dürfen sich nur im Führerraum aufhalten, wenn dies im Rahmen ihrer Dienstausbübung in Zusammenarbeit mit dem Triebfahrzeugführer erforderlich ist.

5.3 MITARBEITER IN AUSBILDUNG

Mitarbeiter in Ausbildung dürfen nur im Führerraum mitfahren, wenn durch die Eisenbahnbetriebsleitung hierzu eine Erlaubnis vorliegt. Es ist ein Nachweis über die durchgeführten Mitfahrten zu führen.

6 ARBEITSSICHERHEIT – UVV

6.1 ALLGEMEINES

Es gelten grundsätzlich übergreifend die Bestimmungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung e.V. (DGUV).

<https://www.dguv.de/>

UVV Regelungen für den Bereich des Bahnbetriebes im DDM werden durch die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) – gesetzliche Unfallversicherung und bundesunmittelbare Körperschaft des öffentlichen Rechts – vorgegeben und sind für den Bereich der Anschlussbahn des DDM verbindlich vorgeschrieben.

<https://vbg-bahnen.vur.jedermann.de>

UVV Regelungen für den Bereich des Bahnbetriebes im Bereich der DB Netz AG werden durch die Unfallversicherung Bund und Bahn vorgegeben und sind für den Bereich der DB Netz AG verbindlich vorgeschrieben.

<https://www.uv-bund-bahn.de>

6.2 BETRETEN DER GLEISE – GEFAHRENBEREICH

6.2.1 Betriebsfremde

Betriebsfremde Personen dürfen den Gleisbereich nur Betreten, wenn durch die Eisenbahnbetriebsleitung hierzu eine Erlaubnis vorliegt.

Im Rahmen des Museumsbetriebes und ruhendem Eisenbahnbetrieb dürfen die Gleise innerhalb des DDM betreten werden die für die Museumsbesucher zugänglich sind. Museumsbesucher müssen eine gültige Eintrittskarte mit sich führen.

Bei Veranstaltungen werden gesonderte Regelungen durch die Eisenbahnbetriebsleitung getroffen. Während des regulären Museumsbetriebes ist das Rangieren verboten. Ausnahmen können nur durch den Eisenbahnbetriebsleiter oder örtlichen Betriebsleiter erteilt werden. Die Erlaubnis ist im Rangierbuch zu dokumentieren.

6.2.2 DDM Mitarbeiter oder Vereinsmitglieder

Mitarbeiter und Vereinsmitglieder des DDM dürfen sich nur im Gleisbereich und Gefahrenbereich aufhalten, wenn dies im Rahmen ihrer Dienstausbung in Zusammenarbeit mit ihrer Tätigkeit erforderlich ist (Dienstauftrag).

6.2.3 Mitarbeiter in Ausbildung

Mitarbeiter in Ausbildung dürfen sich nur im Gleisbereich und Gefahrenbereich aufhalten, wenn dies im Rahmen ihrer Dienstausbildung in Zusammenarbeit mit ihrer Tätigkeit erforderlich ist und wenn der überwachende Mitarbeiter zugestimmt hat (Dienstauftrag).

6.3 VERANTWORTUNG UND BEHÖRDLICHE ZUSTÄNDIGKEITEN

6.3.1 Verantwortung

Die Unternehmerversantwortung für den Bereich des Arbeitsschutzes liegt bei Mitarbeitern des DDM beim DDM selbst. Bei Vereinsmitgliedern ist primär der Verein verantwortlich. Insgesamt gelten aber mindestens die Vorgaben des DDM.

6.3.2 behördliche Zuständigkeiten

6.3.2.1 STAATLICHE AUFSICHT

Grundsätzlich

Landratsamt Kulmbach – Gewerbeaufsicht

https://www.landkreis-kulmbach.de/?id=526&no_cache=1&task=d&bid=26814

Eisenbahnbetrieb und Betriebsanlagen der Eisenbahn

Technische Aufsichtsbehörde U- und Straßenbahnen und Landeseisenbahnaufsicht ist die Aufsichtsbehörde für nicht bundeseigene Eisenbahnen in Nordbayern

https://www.regierung.mittelfranken.bayern.de/aufgaben/40029/40086/eigene_leistung/el_00063/index.html

7 MUSEUMSBETRIEB UND VERANSTALTUNGEN

7.1 GRUNDSATZ

Für Veranstaltungen (zusätzlich zum regulären Museumsbetrieb) werden von der Eisenbahnbetriebsleitung gesonderte Regelungen erlassen.

7.2 KENNZEICHNUNG – ERKENNBARKEIT MITARBEITER UND DRITTE

7.2.1 Kennzeichnung

Mitarbeiter im aktiven Bahnbetrieb (Dienstauftrag) tragen Schutzkleidung gemäß DIN EN ISO 20471 der Schutzklasse 2 in orange (Warnweste mit Aufdruck DDM o.Ä.). Lokrangierführer tragen die Schutzklasse 3 in orange.

Ordnungskräfte tragen eine Warnweste der Schutzklasse 2 in gelb gemäß DIN EN ISO 20471 mit dem Aufdruck „Team DDM“.

Gäste mit besonderen Befugnissen, z.B. Fotografen tragen eine Warnweste der Schutzklasse 2 in gelb gemäß DIN EN ISO 20471 mit dem Aufdruck „Gäste DDM“.

Gleis	Verlauf
7	W 108 - W 107 - Prellbock 7
8	W 108 - W 24
9	W 102 - W 24
10	W 101 - W 23
11	W 101 - W 56 / W 56 - W 54 / W 54 - W 50/51
12	W 52 - W 48
13	W 19 - W 52 W 52 - W 43
14	W 50/51 - Prellbock 14
15	W 19 - Prellbock 19
19	W 50/51 - Prellbock 19
20	W 44 - W 45 / W 45 - W 49 / W 49 - Halle
21	W 49 - Halle
22	W 46 - Halle
23	W 47 - Halle
24	W 44 - W 46 / W 46 - W 47 / W 47 - Halle
25	W 43 - neben Halle
26	Drehscheibe
27	W 54 - Drehscheibe
28	W 56 - Drehscheibe
51	W 128 - W 129 / W 129 - Halle
52	W 129 - Halle
53	W 130 - Halle
54	W 131 - Halle
55	W 132 - Halle
57	W 133 - Prellbock 57
58	W 133 - Prellbock 58
59	W 127 - W 128 / W 128 - W 130 / W 130 - W 131 / W 131 - W 132 / W 132 - W 133
60	W 104 - W 127
61	W 127 - Prellbock 61
62	W 104 - W 102 / W 102 - W 101
63	W 109 - W 108
64	W 19 - W 23 / W 23 - W 24