

Bahnbetriebswerk Angermünde

- Bedienanweisung -

gültig ab 01.05.2025

Inhalt

Vorbemerkungen	2
1. Geltungsbereich	2
2. Verteiler	2
3. Bekanntgabe	3
4. Beschreibung der Infrastruktur.....	4
Allgemeine Informationen	4
Gleisanlagen und ihre Nutzung.....	4
Bahnübergänge	5
Sicherungsanlagen	5
Telekommunikationsanlagen/Rangierfunk	5
Fahrleitungsanlagen	5
Beleuchtungsanlagen	6
Sonstige bauliche Anlagen.....	6
Für die Anschlussbahn geltende gesetzliche und sonstige Bestimmungen.....	6
5. Bedienungsvorgänge in der Anschlussbahn	6
Allgemeines	6
Bedienfahrt in die Anschlussbahn Bahnbetriebswerk.....	7
Bedienfahrt aus der Anschlussbahn Bahnbetriebswerk	7
Kommunikation	8
Rangiergeschwindigkeiten	8
Sichern abgestellter Fahrzeuge	8
6. Notfallmanagement.....	8
Anlagen	10
1) Lageplan.....	10
2) Telefonliste	11
3) Unfallmeldetafel I	12
4) Unfallmeldetafel II	13
5) Unfallmeldetafel III	14

Vorbemerkungen

Die zl-traktion GmbH (ZLT) betreibt in Angermünde eine Serviceeinrichtung für eine Lokomotiv- und Güterwagen-Werkstätte. Diese ist an den Bahnhof Angermünde der DB Infrago AG angeschlossen. Die Serviceeinrichtung ist als Anschlussbahn konzessioniert und wird entsprechend nach BOA betrieben.

Auf den Gleisen der Serviceeinrichtung finden ausschließlich Rangierfahrten statt und diese ausschließlich durch zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit einer Genehmigung nach AEG §6 (1).

Die Inhalte der Bedienungsanweisung decken sich mit den Vorgaben der einschlägigen Rechtsverordnungen mit Gesetzeskraft, eisenbahnrechtlichen Vorschriften und Unfallverhütungsvorschriften.

Diese Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst gibt die für das Befahren der Serviceeinrichtung benötigten Informationen zur Örtlichkeit.

In der folgenden Bedienanweisung wird für beide Arten, wenn es sich um nichtöffentliche Eisenbahnen handelt, der Begriff „Anschlussbahn“ verwendet.

Die Bedienanweisung gilt für alle Unternehmen, welche auf der Anschlussbahn Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen und die Anschlussbahn befahren oder gemäß abgeschlossenem Vertrag Fahrzeuge in der Anschlussbahn abstellen.

1. Geltungsbereich

Die Bedienanweisung gilt auf der Anschlussbahn Bw Angermünde der ZLT.

2. Verteiler

- Land Brandenburg
- DB Infrago AG
- Eisenbahnbetriebsbedienstete ZLT
- Zugangsberechtigte EVU
- Bundesnetzagentur

Weitere Verteilung innerhalb der Unternehmen nach Bedarf.

3. Bekanntgabe

Die Bedienanweisung sowie deren Änderungen wird jedem zugangsberechtigtem EVU elektronisch zur Verfügung gestellt, so dass jedes sein eigenes Personal über die Inhalte informieren kann. Die Verantwortung für die Information der Betriebsbedienstete obliegt dem EVU.

Berichtigungen:

Nummer der Berichtigung	Bemerkungen	Gültig ab:	Berichtigt durch/am
Neuherausgabe	---	13.07.2025	---

4. Beschreibung der Infrastruktur

Allgemeine Informationen

Die Anschlussbahn umfasst den Bereich des ehemaligen DR-/DB-Bahnbetriebswerks Angermünde, das bis 2004 für die Schienenfahrzeuginstandhaltung und Fahrzeugabstellung durch die Staatsbahnen bzw. ihrer Rechtsnachfolger genutzt wurde. Dieses umfasst Lokzuführungs- und Lokabfahrtsgleise, eine Lokhalle mit 15 Ständen inkl. angebautem Werkstattgebäude und eine Tankstelle im Bereich Gleis 61.

Der Gleisanschluss beginnt am Bahnhof Angermünde der DB Infrago AG in km 71,776 der DB Infrago AG-Strecke Berlin-Angermünde-Stralsund. Anschlussgrenze bildet die ortsbediente doppelte Kreuzungsweiche (DKW) 167/168, die sich im Eigentum der DB Infrago AG befindet. Erste Weiche im Anschluss ist die Weiche 173 (ehem. EKW 173/174, zweiter Weichenteil mit Dauerverschluss festgelegt), die ebenfalls ortsbedient ist. Die Grenze der Anschlussbahn ist in Höhe der Straßenüberführung der Templiner Straße (B198) örtlich gekennzeichnet.

Die Grenzen der Oberleitung befinden sich am Ende des Trenners 41 in Richtung Schaltgruppe 9 und am Anfang der Schalttereinfallleitung vom Schalter 9 zur Schaltgruppe 9.

Grenze der Anschlussbahn zum Werkbereich/Produktionsbereich in Richtung der Lokhalle bildet das Ende des beweglichen Teiles der Drehscheibe.

Gleisanlagen und ihre Nutzung

Mit der Wiederinbetriebnahme der Anschlussbahn im Jahr 2025 wird nur ein erster Teil mit folgenden Gleisen in Betrieb genommen:

- Gleise 55, 58, 59 und 60
- Drehscheibe
- Alle Strahlengleise der Drehscheibe

Folgende Gleise bleiben vorerst gesperrt:

- Gleise 54, 57, 61, 66, 67, 72

und werden zu einem späteren Zeitpunkt wieder in Betrieb genommen.

Die Gleisneigung beträgt in allen Gleisen $\leq 1,5\%$.

Die Höchstgeschwindigkeit in der Anschlussbahn gilt für die Gleise 54-72 und deren Weichen höchstens 15 km/h. Die Drehscheibe und Lokhallengleise werden mit höchstens Schrittgeschwindigkeit befahren. Die Geschwindigkeiten werden nicht explizit signalisiert.

Sofern Angaben zu gesperrten Gleisen in der folgenden Tabelle enthalten sind, sind diese nachrichtlich aufgenommen für spätere Aufnahmen des Betriebes.

Gleisbezeichnung	Nutzlänge in m	Zweckbestimmung	Besonderheiten (z.B. Neigung, Achslasten, Rampen, Radien unter 150m, ...)	Form der Hemmschuhe
(54)	170	z. Zt. gesperrt		
(55)	170	z. Zt. gesperrt	Rmin = 119 m	Form II
(57)	105	z. Zt. gesperrt	Grube	
58	115	Zufahrtsgleis		
59	100	Zufahrtsgleis	Rmin = 140m	Form II
60	25	Abstellgleis f. Tfz	ohne Gleisendabschluss	Form II
(61)	30	z. Zt. gesperrt	ohne Gleisendabschluss	Form II

(66)		z. Zt. gesperrt		
(67)		z. Zt. gesperrt		
(72)		z. Zt. gesperrt		
Drehscheibe	23		Bedienung nur ZLT	
Halle 2			keine Grube	
Halle 3			Grube	
Halle 4			Grube	
Halle 5			Grube	
Halle 6			Grube	
Halle 7			Grube	
Halle 8			Grube	
Halle 9			Grube	
Halle 10			Grube	
Halle 11			Grube mit Achssenke, 12,5to Kran	
Halle 12		z. Zt. gesperrt	Grube mit Achssenke, 12,5to Kran	
Halle 13			keine Grube	
Halle 14			Grube	
Halle 15			Grube	
Halle 16			Grube	

Die betrieblichen nutzbaren Anlagenteile sind für Schienenfahrzeuge mit einer Achsfahrmasse von 22,5to und einer Meterlast von 8,0 t/m befahrbar.

Bahnübergänge

Etwa 30m vor der Drehscheibe befindet sich in den Gleisen 59 und 58 ein Überweg, der nur für innerbetriebliche Zwecke (Zugang zum ehemaligen Dacharbeitsstand) genutzt wird und nicht durch Andreaskreuze gesichert ist. Vor Überqueren ist zu halten und das Freisein zu prüfen.

Sicherungsanlagen

Es sind in der Anschlussbahn keine Signale Ra11 aufgestellt.

Im Gleis 59 befinden sich vor der Auffahrt auf die Drehscheibe beidseitig dauerwirksame 2000Hz-Prüfmagnete der PZB.

Telekommunikationsanlagen/Rangierfunk

In der Anschlussbahn ist der analoge Ortsrangierfunk Kanal C15 (457,550 MHz) zu verwenden. Ist der Ortsrangierfunk ausnahmsweise bei den befahrenden EVU nicht vorhanden, so kann sich ein mobiles Gerät bei der Anschlussbahnleitung abgeholt werden. Für die Ein- und Ausfahrt kann abweichend eine Anmeldung/Abmeldung per öffentlichem Mobiltelefon getätigt werden.

Fahrleitungsanlagen

Im Bereich der Anschlussbahn ist ab der Anschlussgrenze zur DB Infrago AG eine Fahrleitungsanlage mit einer Spannung von 15 kV/16,7 Hz vorhanden. Diese ist ständig als in Betrieb und unter Spannung stehend zu betrachten. Die Fahrleitungsanlage überspannt die Gleise 58 und 59.

Die vorhandene Fahrleitungsanlage wird von der DB Energie GmbH betreut. Der Anschließer verfügt nicht über Personale, die als Schaltantragsteller/ Schaltberechtigter, bezogen auf die Fahrleitungsanlage, eingesetzt werden können. Die Bahnerdung erfolgt durch die DB Infrago AG (z. B. Notfallmanager nach Ril 423).

Durch die Personale der EVU sind die entsprechenden Sicherheitsabstände zur Fahrleitungsanlage gemäß der einschlägigen UVV der DGUV einzuhalten. Das Besteigen von Schienenfahrzeugen oder (Instandsetzungs-)Arbeiten daran sind im Bereich der mit Fahrleitung überspannten Gleise und im Bereich der Abspaltung verboten.

Beleuchtungsanlagen

Die vorhandenen Beleuchtungsanlagen im Gleisbereich 55-60 werden nach und nach in Betrieb gesetzt. Bedienungsfahrten sind bei Dunkelheit mit entsprechenden Spitzensichtbeleuchtung durchzuführen. Betriebspersonal im Gleisbereich hat beim Bewegen im Gleisbereich eine entsprechende Taschenlampe mit Leuchtkraft für die Wege zu benutzen.

Sonstige bauliche Anlagen

Die Zufahrt zur Lokhalle mit den Ständen 2-16 und den außenliegenden Strahlengleisen wird durch eine Drehscheibe mit einem Durchmesser von 23m hergestellt. Die Nennlast für die Antriebe beträgt 125t, die zulässige Streckenklasse ist D4.

Die Drehscheibe darf nur durch eingewiesenes ZLT-Personal betrieben werden. Die Zustimmung zum Befahren der Drehscheibe erfolgt durch den Drehscheiben-Wärter der ZLT.

In Höhe der Weiche 184 befindet sich eine Seitenladerampe mit einer nutzbaren Länge von 30m (Zugang zum ehemaligen Stofflager). Aktuell ist die Seitenladerampe nicht nutzbar und gesperrt.

Für die Anschlussbahn geltende gesetzliche und sonstige Bestimmungen

- Anordnung für den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen – Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA) – vom 13. Mai 1982
- Eisenbahnsignalordnung vom 07.10.1959 in der jeweils gültigen Fassung
- Anweisung zur Verfahrensweise bei gefährlichen Ereignissen beim Betrieb der Bahnen, die der Aufsicht der LEA Land Brandenburg unterstehen (Anweisung Ereignisse)
- Signalbuch Ril 301
- Mechanische ortsgestellte Weichen bedienen – Ril 482.8002 und Ril 483.8003

Anstelle der betrieblichen Regelungen aus der Anweisung 20 zur BOA vom 13. Mai 1982 sind die betrieblichen Regeln aus der Ril 408.4800 (Rangieren FV-DB) anzuwenden.

5. Bedienungsvorgänge in der Anschlussbahn

Allgemeines

Wenn keine andere Absprache getroffen wurde, dient für alle Fahrzeuge einfahrend das Gleis 59 als Einfahrgleis und für ausfahrende Fahrzeuge das Gleis 58 als Ausfahrgleis.

Alle Fahrten in der Anschlussbahn finden als Rangierfahrten statt. Das eingesetzte Personal der EVU ist für die richtige Stellung der Weichen im Fahrweg sowie die Endlage der Weichen selbst verantwortlich. Mängel an einzelnen Anlagenteilen sind dem Anschließer umgehend mitzuteilen.

Bedienfahrt in die Anschlussbahn Bahnbetriebswerk

Die Rangierfahrt gelangt aus den Gleisen 9909, 111, 113, 116, 118 bis 130 sowie 141, 143, 151, 152 und 230 direkt in die Anschlussbahn („Direktgleise“ genannt), von den Gleisen 9903, 9905, 9905 und 9907 über das Zuführungsgleis 153 mit Richtungswechsel und erneutem Richtungswechsel hinter der DKW 167 in die Anschlussbahn („Sägegleise“ genannt).

Die Zustimmung und Rangiervereinbarungen trifft das Triebfahrzeugpersonal mit dem zuständigen Fdl Angermünde, sofern hier Vereinbarungen notwendig sind. Für den Handweichenbereich gelten die Regelungen des Infraukturbetreibers DB Infrago AG.

Im Handweichenbereich hat das Triebfahrzeugpersonal die Verantwortung für die richtige Stellung der Weichen zur Einfahrt in die Anschlussbahn.

Vor Beginn der Rangierfahrt meldet sich das Triebfahrzeugpersonal auf dem Ortskanal C15 in der Anschlussbahn entsprechend an und verständigt sich mit eventuell anderen Rangierfahrten in der Anschlussbahn. Dies geschieht zwingend vor Abfahrt aus den Direktgleisen, für „Sägefahrten“ über Gleis 153, bevor die Rangierfahrt nach dem Richtungswechsel in Gleis 153 abfahren möchte.

Die Rangierfahrt endet für alle EVU spätestens vor der Drehscheibe an der Bedieneinrichtung für die Drehscheibe (hochstehende Ruftaster für die Drehscheibe). Es können in den Gleisen zur Drehscheibe auch Fahrzeuge abgestellt sein, ist dies der Fall endet vor den stehenden Fahrzeugen die Rangierfahrt am jeweiligen Lokabstellplatz. In den Gleisen 60 und 61 generell vor dem Gleisende.

Für die Fahrt auf die Drehscheibe und aus oder in die Lokhalle ist jeweils die Zustimmung des Drehscheibenbedieners erforderlich.

Bei geschobenen Rangierfahrten ist grundsätzlich die Spitze zu besetzen. In Ausnahmefällen darf eine Lok ohne Spitzenbesetzung geschoben werden, wenn keine anderen Rangierbewegungen in der Anschlussbahn stattfinden und der Fahrweg vom Führerstand der hinteren Lok aus einsehbar ist.

Elektrische Triebfahrzeuge dürfen nur die Gleise 58 und 59 nur bis zum Signal E16 nutzen.

Bedienfahrt aus der Anschlussbahn Bahnbetriebswerk

Vor Abfahrt am Fahrzeugstandort innerhalb der Anschlussbahn meldet sich die Rangierfahrt über den Ortskanal C15 an und verständigt sich mit eventuell anderen Rangierfahrten in der Anschlussbahn. Vor Befahren der Weichen an der Anschlussbahngrenze Richtung Bahnhof (Weichen 175, 181 oder 183) hat die Rangierabteilung grenzzeichenfrei anzuhalten. Die Rangierfahrt meldet sich aus den Gleisen 54 bis 61 gemäß den Bestimmungen des Infraukturbetreibers DB Infrago AG für den Handweichenbereich an, eventuelle Rangiervereinbarungen mit dem Fdl Angermünde oder anderen Rangiereinheiten trifft das Triebfahrzeugpersonal in Eigenverantwortung und nach Maßgaben seines Unternehmens.

Nach erfolgter Verständigung und Ausfahrt aus der Anschlussbahn meldet sich die Rangierabteilung über Ortsfunkkanal C15 ab.

Elektrische Triebfahrzeuge oder -wagen dürfen nur die Gleise 58 und 59 nutzen.

Kommunikation

Es wird der analoge Ortsfunk Kanal C15 genutzt.

Ist der analoge Ortsfunk auf dem Triebfahrzeug nicht vorhanden, so sind die Fahrten über das öffentliche Mobilfunknetz beim Drehscheibenwärter der Anschlussbahn anzumelden. Hier erhält der Triebfahrzeugführer weitere Informationen über andere Rangierfahrten. Ist dieser nicht erreichbar, darf nach Geben des Signals Zp1 mit Schritt-Geschwindigkeit und mit besonderer Vorsicht in die Anschlussbahn ein- bzw. ausgefahren werden.

Rangiergespräche bei Rangierfahrten mit besetzter Rangierspitze sind über den Ortsfunk Kanal C15 zu führen. Im Ausnahmefall ist das Mobilfunkgerät als Rückfallebene zugelassen.

Rangiergeschwindigkeiten

Die Höchstgeschwindigkeit in den Gleisen der Anschlussbahn bis zur Drehscheibe beträgt 15 km/h. Auf der Drehscheibe und den Lokhallengleisen gilt Schrittgeschwindigkeit. Die Geschwindigkeiten sind nicht signalisiert.

Sichern abgestellter Fahrzeuge

Die Sicherung stillstehender Fahrzeuge erfolgt vorzugsweise durch die Verwendung von Hand- oder Feststellbremsen nach den Vorgaben aus Ril 915.0101A01.

6. Notfallmanagement

Die Notallmeldestelle ist die 24h erreichbare Dispositionsstelle der ZLT.

Telefon: +49 721 570 444-67

Das Notfallmanagement der Anschlussbahn wird durch die Anschlussbahnleitung sichergestellt und der diensthabende Notfallmanager der Notallmeldestelle bekanntgegeben.

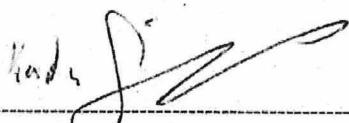
Die Anschlussbahnleitung kann sich dafür den örtlichen diensthabenden Mitarbeiter bedienen (zum Beispiel Drehscheibenwärter), die bei Ereignissen vor Ort als Ansprechpartner dienen und in Absprache mit der Anschlussbahnleitung handeln. Im Falle vor Ereignissen, bei denen die Fahrleitung beteiligt ist (z. B. Bahnerdung), wird der Notfallmanager der DB Infrago AG hinzugezogen.

Die Unfalluntersuchung wird durch den Anschlussbahnleiter wahrgenommen.

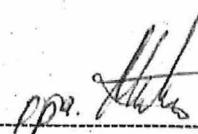
Diese Bedienungsanweisung tritt am 14.07.2025 in Kraft.

Aufgestellt:

Angermünde, den 13.07.2025
zl-traktion GmbH



Anschlussbahnleiter



Geschäftsleitung

Gesehen:
Berlin, den
LEA Brandenburg



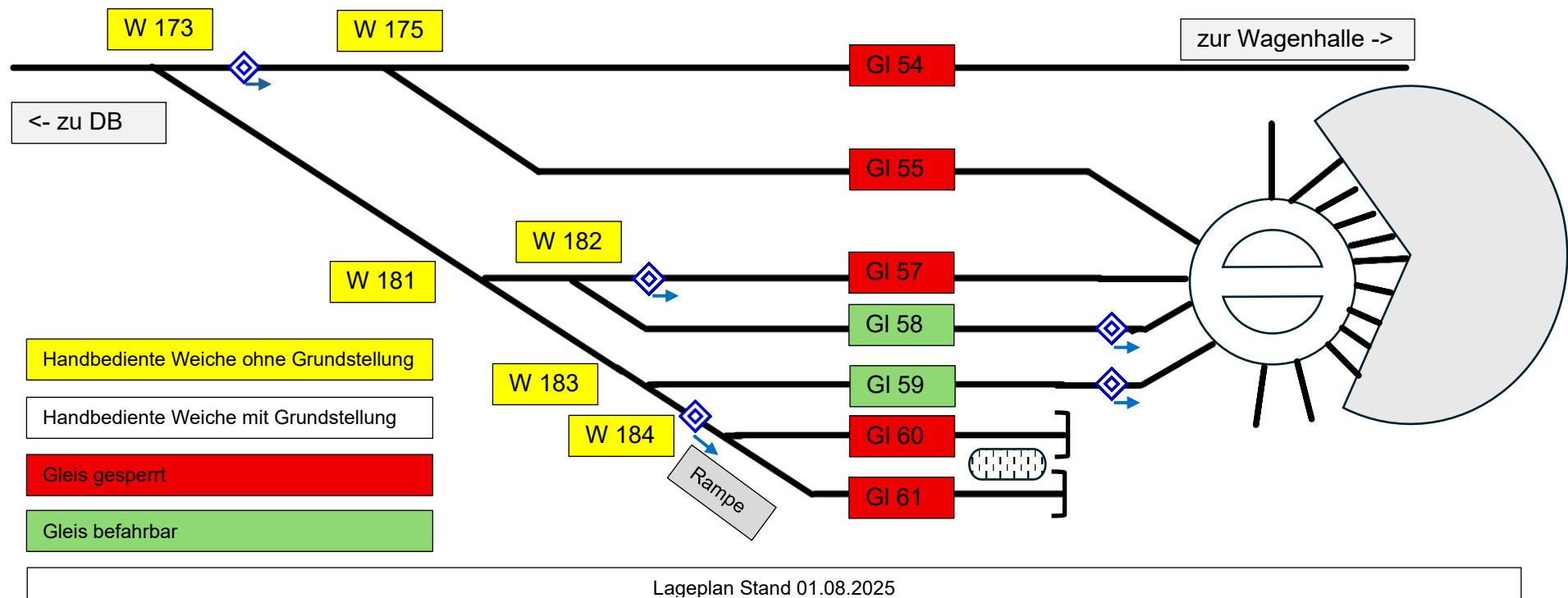
i. A. Relef 11.8.2025

LEA-Mitarbeiter

Anlagen

1) Lageplan

Bahnbetriebswerk Angermünde - Bereich Lokwerkstatt -



2) Telefonliste

Bezeichnung / Name	Firma	Kontaktdaten
Örtlicher MA Montag-Freitag 06:00-10:00 Uhr und 14:00-18:00 Uhr	zl-traktion GmbH	C15
Unfallmeldestelle Montag-Sonntag 00:00-24:00 Uhr	zl-traktion GmbH	+49 721 5704 4467
Anschlussbahnleiter Herr Karsten Götze Montag-Freitag 08:00-16:00 Uhr	zl-traktion GmbH	+49 151 7215 1594
stv. Anschlussbahnleiter Herr Georg Janke Montag-Freitag 08:00-16:00 Uhr	zl-traktion GmbH	+49 152 5699 2786
Gleisdisposition und Werkstattanmeldung Herr Alexander Neubauer Montag-Freitag 08:00-16:00 Uhr	zl-traktion GmbH	+49 171 1218 389
Landeseisenbahnaufsicht Land Brandenburg		+49 30 77007 – 272 /-275/ -276
Notfallleitstelle Berlin	DB Infrago AG	+49 30 297 1058
Fdl Angermünde	DB Infrago AG	+49 30 297 40393
Polizeidienststelle örtlich		+49 3331 2666-0
Rettungsleitstelle DRK		+49 3331 21897
Feuerwehr und dringende Rettungsdienste		112

4) Unfallmeldetafel II

zI-traktion GmbH

(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle
(Strecke/Bereich)

Dispositionsstelle

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an (Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail)
1.	- Strecke/Gleise sperren / Züge zurückhalten - Fahrleitung abschalten, erden - weitere Gefahrenabwehr	
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	Telefonnummern siehe unten
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	112
	zuständige Feuerwehr(en)	112
	zuständige Rettungsdienste	112
	zuständige Polizeidienststelle(n) (gemäß Unfallmeldetafel III).	110
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: d) Gefährliche Stoffe freigeworden e) (UN- oder Placard- Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung/Instandsetzungen erforderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	(Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail) Verweis auf Dienstplan Notfallmanager gemäß Rufbereitschaftsplan verständigen
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind.	Aufstellung der EVU und Ansprechpartner Fdl Angermünde (DB Infrago): 030 – 297 – 40393
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	
7.	Stellen im EIU, z. B. öBL/EBL, Pressestelle	Anschlussbahnleiter: +49 151 721 51 594 stv. Anschlussbahnleiter: +49 152 569 92 786 Geschäftsleitung Prokurist: +49 171 12 18 389
8.	wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern z. B. Straßenkran / externer Hilfszug	

Stand:01.08.2025.....

5) Unfallmeldetafel III

Unfallmeldetafel III

Die Unfallmeldetafel III legt fest, bei welchen gefährlichen Ereignissen

- die Eisenbahnaufsichtsbehörde bzw.
- die Polizei

zu verständigen ist.

BUVO-NE 5.6.3

Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an: Eisenbahn- aufsichts- behörde	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, 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 Eisenbahnunternehmers liegt, Beweise zu sichern	Ja	Ja