Gültig ab 01.01.2027

Beschreibung der Serviceeinrichtungen

0. Allgemeines

In dieser Anlage sind alle Serviceeinrichtungen der Rail & Logistik Center Wustermark GmbH („RLC Wustermark“) sowie weitere von der RLC Wustermark angebotene Anlagen und Leistungen dargestellt.

Daneben werden in dieser Anlage solche Eisenbahninfrastruktureinrichtungen weiterer Unternehmen erfasst, die nur über Serviceeinrichtungen der RLC Wustermark erreichbar sind. Derartige Eisenbahninfrastruktureinrichtungen weiterer Unternehmen sind jedoch nur hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit von den Serviceeinrichtungen der RLC Wustermark beschrieben. Weitere Einzelheiten zu diesen Eisenbahninfrastruktureinrichtungen und die Modalitäten ihrer Nutzung können nur bei den betreffenden Unternehmen angefragt werden.

Bei den Serviceeinrichtungen der RLC Wustermark handelt es sich teilweise um übernommene, langjährig in Betrieb befindliche Anlagen, reaktivierte, ehemals stillgelegte Anlagen und Neubauanlagen.

Die RLC Wustermark ist bestrebt, den übernommenen Bestand an Serviceeinrichtungen durch Reaktivierungen und Neubauten ständig zu erweitern. Dementsprechend wird die Beschreibung der Serviceeinrichtungen als Anlage 1 der Nutzungsbedingungen für Infrastruktur und Serviceeinrichtungen (NBS) der RLC Wustermark in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften von Zeit zu Zeit ergänzt und erweitert.

1. Schnittstellen zur DB Netz AG

Die Serviceeinrichtungen der RLC Wustermark sind über vier Infrastrukturschnittstellen mit Anlagen der DB Netz AG verbunden. Alle Schnittstellen sind mit Oberleitung für Wechselstrom 15 kV, 16,7 Hz elektrifiziert. Die Schnittstellen sind nach den zugeordneten Stellwerksbezirken bezeichnet. Im Laufe der Kilometrierung sind das:

Wot – Weichenwärter Wustermark Ost

Km 24,080 - Spitze der Weiche 204 / Sperrsignal 206Y
Für Zugein- und -ausfahrten aus/in Richtung Berlin-Spandau in/aus Gleis 7 bis 12 der Einfahrgruppe.

Alle Zugfahrten erfolgen auf sicherungstechnischen Befehl des Fahrdienstleiters Wur, durch den auch das Zugmeldeverfahren realisiert wird. Rangierfahrten über die Infrastrukturgrenze bedürfen der komplexen Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter der DB Netz AG in Wur und dem örtlich zuständigen Fahrdienstleiter des ESTW Ruhleben. Sie sind nur in Ausnahmefällen möglich.

Wmt – Weichenwärter Wustermark Mitte

Km 25,175 - Spitze der Weiche 387 / Rangiersignal Rs 28 II
Für Rangierfahrten zwischen den Gleisen 3, 47 und 58 der DB Netz AG und den Gleisen 7 bis 11 der Einfahrgruppe.

Die Zustimmung zur Rangierfahrt in Richtung DB Netz AG wird durch den Wärter des Stellwerks Wmt mit Signal Ra 12 am Rangiersignal Rs 28 II erteilt.

Wur – Fahrdienstleiter Wustermark Rangierbahnhof

a) Km 26,360 - Grenzzeichen der Weiche 229 / Rangiersignal 232
Für Rangierfahrten zwischen den Gleisen 3, 47 und 58 der DB Netz AG und dem Ausziehgleis 166 der RLC Wustermark, von dem aus weitere Gleise der RLC Wustermark angefahren werden können.

Die Zustimmung zur Rangierfahrt in Richtung DB Netz AG wird durch den Fahrdienstleiter des Stellwerks Wur mit Signal Ra 12 am Rangiersignal Rs 232 erteilt.

b) Weichenverbindung 306 – 307

Über die Weichenverbindung 306 – 307 ist es möglich von den Gleisen 59 bis 72 aus dem Rangierbahnhof Wustermark in Richtung Westen auszufahren. An der Spitze der Weiche 306 steht das Ausfahrsignal F164.

Die Zustimmung zur Rangierfahrt in Richtung DB Netz AG wird durch den Fahrdienstleiter des Stellwerks Wur mit Signal Ra 12 am Ausfahrsignal F164 erteilt.

Alle Zugfahrten erfolgen auf Signalstellung mit einem Fahrtbegriff durch den Fahrdienstleiter Wur, durch den auch das Zugmeldeverfahren realisiert wird.

2. Beschreibung der Serviceeinrichtungen im Einzelnen

Die Serviceeinrichtungen der RLC Wustermark werden ausgehend von ihrer topologischen Lage den folgenden Gleisbezirken zugeordnet.

2.1 Einfahrgruppe

Die Einfahrgruppe liegt am östlichen Kopf des Rangierbahnhofes Wustermark. Sie umfasst die Gleise 7 bis 14.

Die Gleise der Einfahrgruppe sind im Wesentlichen für Umspannleistungen, Zugauflöse- und Zugbildungsaufgaben vorgesehen.

Die Gleise 7 bis 12 sind ostseitig über Ein- und Ausfahrstraßen für Züge mit der Strecke in Richtung Berlin-Spandau der DB Netz AG verbunden. Die genannten Gleise sind vollständig mit elektrischer Oberleitung für Wechselstrom 15 kV, 16,7 Hz überspannt.

Die Gleise 7 bis 11 sind westseitig über Gleis 28 mit den Anlagen der DB Netz AG des Bahnhofs Wustermark Rbf, Gleise 3, 47 und 58 verbunden. In den genannten Gleisen der DB Netz AG können Züge in alle den Rangierbahnhof Wustermark berührende Strecken beginnen bzw. aus allen Richtungen enden.

Bei Gleis 13 handelt es sich um ein nicht elektrifiziertes Zugbildungsgleis. Es bindet ostseitig an das Ausziehgleis 8a und westseitig an Gleis 25 mit Verbindung zur Richtungsgleisgruppe an.

Gleis 14 ist ein Ladegleis. Es ist ostseitig mit Gleis 13 verbunden und bindet westseitig an das Betriebsgleis 85 an.

Zur Einfahrgruppe gehört noch das ostseitige elektrifizierte Ausziehgleis 8a. Es ist mit seiner beschränkten Nutzlänge im Wesentlichen nur zum Lokumsetzen geeignet.

Westseitig befindet sich das Gleis 9a als Warte- und Abstellgleis für elektrische Triebfahrzeuge.

Die östlichen Weichen der Einfahrgruppe sind elektrisch fernbedient und in signalgesicherte Zugfahrstraßen eingebunden. Die Bedienung der Weichen erfolgt durch den Weichenwärter des Stellwerkes Wot der RLC Wustermark.

Die Weichen und Signale im Westkopf der Einfahrgruppe werden durch den Weichenwärter des Stellwerk Wot fernbedient. Alternativ können die Weichen auf Ortsbedienung umgeschaltet werden.

Eine Auflistung von Standorten für die externe Stromversorgung von Triebfahrzeugen kann der Anlage 1a (Übersicht der Elektranten) entnommen werden.

2.2 Richtungsgruppe (Nord und Süd)

Die Richtungsgruppe stellt mit 25 Gleisen das größte im Zentrum des Bahnhofs gelegene Gleisfeld dar.

Primär sollten in den Gleisen (59 – 71) der Richtungsgruppe Rangierarbeiten zur Zugbildung, Zugauflösung, Wagensammlung oder auch wagentechnische Untersuchungen und andere technische Aufgaben an den Fahrzeugen realisiert werden.

Sekundär können die genannten Gleise der Richtungsgruppe für die Abstellung von Zügen, Wagengruppen, Einzelwagen, Triebfahrzeugen sowie Nebenfahrzeugen und Baumaschinen genutzt werden.

Primär sollten die Gleise (72 – 83) der Richtungsgruppe für die Abstellung von Zügen, Wagengruppen, Einzelwagen, Triebfahrzeugen sowie Nebenfahrzeugen und Baumaschinen genutzt werden.

Sekundär können in den vorgenannten Gleisen der Richtungsgruppe auch Rangierarbeiten zur Zugbildung, Zugauflösung, Wagensammlung oder auch wagentechnische Untersuchungen und andere technische Aufgaben an den Fahrzeugen realisiert werden.

Primär sollten die Gleise 39, 53, 54 und 55 der Richtungsgruppe für die Abstellung von Zügen, Wagengruppen, Einzelwagen, Triebfahrzeugen sowie Nebenfahrzeugen und Baumaschinen genutzt werden. Das Gleis 40 ist ein Ladegleis mit Lagerfläche für Umschläge geringen Umfanges.

Alle Weichen der Richtungsgruppe wurden auf mechanische Ortsbedienung umgebaut.

Die östliche Anbindung erfolgt aus der Einfahrgruppe Gleise 7 bis 14 für die Gleise 39, 40, 53, 54 und 55 über die Gleise 12- 14.

Die östliche Anbindung erfolgt aus der Einfahrgruppe Gleise 7 bis 13 für die Gleise 72 bis 83 (Süd) über Gleis 25 und für die Gleise 59 bis 71 (Nord) über Gleis 26.

Eine westliche Anbindung ist für die Gleise 59 bis 82 direkt an Gleis 165 bzw. 166 sowie die Gleise 80 bis 82 über Gleis 130 zum Ausziehgleis 166 gegeben. Aus den Gleisen 59 bis 82 kann direkt in die westlich einmündenden Streckengleise der DB Netz AG ausgefahren werden.

Westseitig verfügen die Gleise 59 bis 72 über eine Spitzenbespannung mit Oberleitung.

Parallel zur Richtungsgruppe verläuft das elektrifizierte Umlaufgleis 85. Es zweigt ostseitig von Gleis 25 ab und mündet westseitig in die Lokabstellgruppe Mitte Gleise 48 bis 51 ein. Am Gleis 85 ist eine ortsfeste WC-Entsorgungsanlage sowie Wasserfüllanlage vorhanden.

Eine Auflistung von Standorten für die externe Stromversorgung von Triebfahrzeugen kann der Anlage 1a (Übersicht der Elektranten) entnommen werden.

2.3 Lokabstellgruppe Süd

Bei der Lokabstellgruppe Süd handelt es sich um einen Gleisbereich mit Lade- und Abstellgleisen südwestlich der ehemaligen Umladehalle. Die Gleise der Südgruppe binden ostseitig an das Lokumlaufgleis 85 an und sind nicht elektrifiziert.

An das Gleis 85 bindet das Logistikgleis 149a an. Am Gleis 149a befindet sich eine Lagerfläche / Ladestraße für Umschläge geringen Umfanges.

Gleis 57w ist ein Ladegleis mit westseitiger Anbindung an das Logistikgleis 149a.

Gleis 150 ist ein Ladegleis für Umschläge geringen Umfanges.

Die Gleise 149, 151, 183 und 184 sind Abstellgleise mit geringen Längen. Im Gleis 183 befindet sich eine Arbeitsgrube.

Ein weiterer Bereich der Lokabstellgruppe Süd ist für die Abstellung von Lokomotiven zwischen den Betriebseinsätzen, Wartungs- und kleineren Reparaturarbeiten an den Fahrzeugen sowie die Fahrzeugrestauration vorgesehen. Dieser Bereich umfasst folgende Anlagen

Gleise 48 bis 51 und 113

Die genannten Gleise sind elektrifiziert. Sie werden ostseitig vom Umlaufgleis 85 und westseitig von den Gleisen 137 und 139 erreicht. Die Gleise 48, 50, 51 und 113 sind beidseitig, das Stumpfgleis 49 nur westseitig angebunden. Das Gleis 113 unterteilt sich in Betriebsgleis und Abstellgleis. Der Betriebsteil des Gleises 113 ist ein Umlaufgleis und nicht für Abstellungen vorgesehen.

Zu diesem Gleisbereich gehören noch die nicht elektrifizierten Gleise 143 bis 145, die westwärts der vorgenannten Gleise liegen. Im Gleis 145 befinden sich zwei Arbeits- bzw. Entschlackungsgruben.

Alle Weichen dieses Bereiches wurden auf mechanische Ortsbedienung umgebaut.

Eine Auflistung von Standorten für die externe Stromversorgung von Triebfahrzeugen kann der Anlage 1a (Übersicht der Elektranten) entnommen werden.

2.4 Lokabstellgruppe Nord

Die Abstellgruppe ist für die Abstellung von Lokomotiven zwischen den Betriebseinsätzen, Wartungs- und kleineren Reparaturarbeiten an den Fahrzeugen sowie die Fahrzeugrestauration vorgesehen. Die Abstellgruppe umfasst folgende Bereiche:

Gleise 125, 127 bis 133 und 135

Die genannten Gleise sind westseitig an das Ausziehgleis 166 angebunden. Gleis 130 dient als Verbindungsgleis von der Richtungsgruppe Gleise 80 bis 82 zum Ausziehgleis 166. Die übrigen Gleise sind Stumpfgleise.

Die Gleise 125, 133 und 135 sind elektrifiziert. Dabei sind die Gleise 133 und 135 handabschaltbar.

Die Weichen des Bereiches sind teilweise elektrisch ortsbedient (EOW) mit Stelltafel.

Eine Auflistung von Standorten für die externe Stromversorgung von Triebfahrzeugen kann der Anlage 1a (Übersicht der Elektranten) entnommen werden.

Zwischen den Gleisen 130 und 131 befinden sich acht Wasserfüllständer zur Befüllung von Reisezügen. Die Wasserfüllständer sind im Abstand von rund 35 Meter entlang der gesamten Gleislänge verteilt. Sie sind winterfest ausgeführt (das Steigrohr ist selbstentleerend).

Gleis 137

Das genannte Gleis ist ein reines Betriebsgleis. Es ist elektrifiziert und dient der Verbindung des Gleisbereiches 48 bis 51 und 113 mit dem Ausziehgleis 166.

Tankgleis 139

Das Tankgleis ist ostseitig an die Gleise 48 bis 51 und 113 über das Gleis 137 sowie westseitig an das Ausziehgleis 166 angebunden. Es ist elektrifiziert und dient zugleich als weitere Verbindung zwischen dem Lokumlaufgleis 85 und dem Ausziehgleis 166.

Als periphere Anlage befindet sich am Gleis 139 eine Tankstelle für Dieseltriebfahrzeuge, die durch die DB Energie GmbH betrieben wird. Die Tankstelle ist allen EVU zugänglich. Die Modalitäten der Nutzung und Abrechnung sind vorher mit der DB Energie GmbH zu vereinbaren.

Der Tankstellenbereich im Gleis 139 darf aus Brandschutzgründen nicht mit gefeuerten Dampfloks befahren werden!

2.5 Bereich Rs VII

Die Weichen im Bereich werden über das elektronische Stellwerk Rs VII bedient und können auf Ortsbedienung an Stelltafeln umgestellt werden.

Die Gleise 167, 171 und 173 stellen der Verbindung zur Eisenbahninfrastruktur des BahnTechnologie Campus (BTC) her. Das Gleis 171 ist zudem mit Oberleitung überspannt.

Abstellgleis 165

Die Gleise 165 und 165w verlaufen nördlich parallel zu den Gleisen 166 und 166w. Die Gleise 165 und 165w sind prioritär für die Abstellung von Reisezügen vorgesehen. Das Gleis 165w ist teilelektrifiziert.

Abstellgleis 166

Das Abstellgleis 166a ist prioritär für die elektrische Abstellung von Loks vorgesehen. Die Gleise 166 und 166w sind prioritär für die Abstellung von Reisezügen vorgesehen. Das Gleis 166w ist teilelektrifiziert.

~~Abstellgleis 165~~Druckluft- und Zugvorheizanlage

Zwischen den Gleisen 165 und 166 sowie 165w und 166w ist eine Druckluftanlage mit vier Abgängen und eine Zugvorheizanlage mit fünf Abgängen installiert. Für die Nutzung der Anlage sind gesonderte Sicherheitsvorschriften durch den Nutzer zu erstellen und mit der RLC Wustermark abzustimmen. ~~Die Gleise 165 und 165w verlaufen nördlich parallel zu den Gleisen 166 und 166w. Die Gleise 165 und 165w sind prioritär für die Abstellung von Reisezügen vorgesehen. Das Gleis 165w ist teilelektrifiziert.~~

Gleise 176

Gleis 176 ist an das Gleis 139 angebunden und dient zur Abstellung. Eine Auflistung von Standorten für die externe Stromversorgung von Triebfahrzeugen kann der Anlage 1a (Übersicht der Elektranten) entnommen werden.

Angrenzend an den westlichen Gleisbereich befindet sich der Werkstattbereich der Havelländischen Eisenbahn AG (HVLE). Die Gleise der HVLE sind als separate

Anschlussbahn über zwei Weichen mit Gleis 139 verbunden und aus östlicher Richtung anfahrbar.

Der Zugang zu dem Werkstattbereich sowie die Inanspruchnahme von Dienstleistungen der HVLE sind mit der HVLE zu vereinbaren.

3. Gleisarten und ihre Nutzungsmöglichkeiten

In den unter Ziffer 2 dieser Anlage 1 zu den NBS beschriebenen Serviceeinrichtungen stehen folgende Gleistypen primär zu den jeweils benannten Nutzungszwecken zur Verfügung. Soweit eine primäre Nutzung nicht stattfindet, kommen weiterer Nutzungen in Betracht. Die Zuordnung der einzelnen Gleise der Serviceeinrichtungen zu einem der nachfolgend benannten Gleisarten ergibt sich aus der Preisliste für die Nutzung von Serviceeinrichtungen der RLC Wustermark.

Betriebsgleise (u.a. Umfahr-, Auszieh- und Verbindungsgleise) dienen primär der Verbindung zwischen den Gleisgruppen, der Umfahrung von Gleisgruppen, zum Ausziehen oder der Bedienung peripherer Anlagen. Betriebsgleise werden nicht individuell überlassen; sie stehen vielmehr allen nutzenden EVU für betriebliche Fahrten zur Verfügung. Betriebsgleise dürfen nicht durch Fahrzeugabstellungen blockiert werden.

Zugbildungsgleise dienen primär den Aufgaben der Zugbildung und -auflösung, der Sammlung von Einzelwagen und Wagengruppen. Zugbildungsgleise werden den Interessen der anfragenden EVU entsprechend zur Nutzung überlassen. Eine Nutzung für die reine Abstellung von Eisenbahnfahrzeugen ist möglich, wenn hierdurch nicht Interessen anderer EVU an primären Aufgaben ausgeschlossen werden.

Abstellgleise für Eisenbahnfahrzeuge aller Art werden primär den Interessen der anfragenden EVU entsprechend zur Nutzung überlassen.

Lok-Abstellgleise dienen primär der Abstellung und Behandlung von Triebfahrzeugen. Sie werden den Interessen der anfragenden EVU entsprechend zur Nutzung überlassen. An den Lokabstellgleisen befinden sich teilweise periphere Anlagen wie Elektranten oder Wasseranschlüsse, für deren Nutzung gesonderte Entgelte fällig werden.

Ladegleise dienen primär dem Umschlag von Gütern. Sie werden den Interessen der anfragenden EVU entsprechend zur Nutzung überlassen. Eine Nutzung für die Abstellung von Eisenbahnfahrzeugen ist möglich, wenn hierdurch nicht Interessen anderer EVU an Ladevorgängen ausgeschlossen werden.

In der Infrastruktur werden jeweils zwei der Zugbildungsgleise und Abstellgleise dispositiv für kurzfristige Nutzung vorgehalten. Eine kurzzeitige Nutzung liegt unter 365 Tagen.

4. Besetzungszeiten

4.1 Stellwerk Wot

Das Stellwerk Wot ist nur von Montag bis Freitag (mit Ausnahme der am Ort der RLC Wustermark geltenden gesetzlichen Feiertage) jeweils von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr besetzt. Fahrten in diesem Bereich sind daher nur zu den Besetzungszeiten möglich. Für Fahrtwünsche außerhalb der Besetzungszeiten siehe Ziffer 2.1.2 NBS.

4.2 Betriebspersonal

Betriebspersonal ist in den Serviceeinrichtungen der RLC Wustermark zu den folgenden Zeiten anwesend: Montag bis Freitag (mit Ausnahme der am Ort der RLC Wustermark geltenden gesetzlichen Feiertage) jeweils von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Gewünschte Einsatzzeiten außerhalb der Besetzungszeiten siehe Ziffer 2.1.2 NBS.

5. Zugfahrten, Rangierfahrten, Rangierbegleitung

Die RLC Wustermark verfügt über eigene Rangierloks sowie über Lokführer, die zu Rangierfahrten in den Serviceeinrichtungen der RLC Wustermark ausgebildet sind. Darüber hinaus verfügt die RLC Wustermark über Rangierbegleiter. Die RLC Wustermark hat zudem für das gesamte Gebiet ihrer Serviceeinrichtungen ein geschlossenes Rangierkonzept entwickelt, das unter bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastruktur ein hohes Maß an Flexibilität und an Sicherheit bietet. Die RLC Wustermark kann daher die folgenden Leistungen anbieten:

- **Rangierfahrten**

  Die RLC Wustermark bietet Rangierfahrten, die für die Nutzung der jeweiligen Serviceeinrichtung erforderlich sind, an. Das sind die An- und Abfahrt zu dem jeweils genutzten Gleis sowie die Fahrt in einem genutzten Gleis sowie von einem genutzten Gleis zu einem anderen genutzten Gleis.

  Die mit eigenen Lokomotiven angebotenen Rangierfahrten dienen folgenden Rangieraufgaben:

  - Bilden von Zügen
  - Auflösen von Zügen
  - Änderung der Zugzusammensetzung
  - Abstellung von Wagenzügen, Wagengruppen und Einzelwagen
  - Sammlung von Wagen
  - Bedienung von Zusatzanlagen (z.B. Behandlungsanlagen, Werkstätten, Ladestellen)

- **Rangierbegleitung**

  RLC Wustermark bietet die Gestellung von Rangierbegleitern für EVU bzw. ZB, die für die Nutzung der Infrastruktur der RLC Wustermark nicht über ortskundiges bzw. nicht in der erforderlichen Anzahl ortskundiges Personal verfügen, an. Dazu gehören:

- Begleitung von EVU, die in die Infrastruktur der RLC Wustermark einfahren von der Infrastrukturgrenze bzw. dem Einfahrgleis bis in das bestellte Gleis oder umgekehrt
- Begleitung von EVU, die mit eigenen Fahrzeugen in oder zwischen ihren bestellten Gleisen rangieren.

6. Weitere Anlagen und Leistungen

Die folgenden weiteren Anlagen und Leistungen bietet die RLC Wustermark an:

6.1 Ladestraßen

Die RLC Wustermark verfügt über fünf Ladestraßen:

- am Gleis 14 mit einer Ladekantenlänge von 520 Meter,
- am Gleis 40 mit einer Ladekantenlänge von 300 Meter,
- am Gleis 57w mit einer Ladekantenlänge von 50 Meter,
- am Gleis 149a mit einer Ladekantenlänge von 80 Meter und
- am Gleis 150 mit einer Ladekantenlänge von 100 Meter mit Kopframpe.

Die Nutzung der genannten Gleise und der direkte Umschlagsbereich sind vorzugsweise für die Be- und Entladung von Schienenfahrzeugen vorgesehen. Eine Nutzung für reine Lagerungen ist möglich, wenn hierdurch nicht Interessen anderer Nutzer an Ladevorgängen beeinträchtigt werden. Bei der Ladestraße am Gleis 149a handelt es sich um eine eingezäunte Fläche, welche ausschließlich für die internen Bautätigkeiten des RLC Wustermark zur Verfügung steht. Zwischenlagerungen (Lagerfläche) von Gütern sind gesondert mit der RLC Wustermark zu vereinbaren.

6.2 Weitere Leistungen

Neben dem Einsatz als Rangierbegleiter bietet die RLC Wustermark u.a. folgende Leistungen an, die durch eigenes Betriebspersonal der RLC Wustermark erbracht werden:

- Periodische Kontrolle abgestellter Fahrzeuge
- Feststellung des Lade- und Reinigungszustandes abgestellter Fahrzeuge einschließlich der Dokumentation
- Aufschreibungen von Fahrzeugdaten abgestellter Fahrzeuge - Erstellung von Wagenlisten
- Wasserbefüllung sowie WC-Entsorgung (ggf. durch externen Serviceanbieter)