

Anweisung für die Bedienung des Gleisanschlusses

Industriestammgleis

des Zweckverbandes Hafen Straubing-Sand/Hafen Straubing-Sand GmbH

auf der VZB-Strecke Straubing-Bogen

Hauptanschießer:	Zweckverband Hafen Straubing-Sand
Nebenanschießer:	Honold Reifenlogistik GmbH
	Reinsch Speditions- und Kontraktlogistik GmbH
	ADM Spyck GmbH
	Transgas Flüssiggas Transport und Logistik GmbH & Co. KG
Mitbenutzer:	Reinsch Speditions- und Kontraktlogistik GmbH
	Hafenlogistik Straubing GmbH
	Andorfer Sebastian GmbH & Co. KG
	BayWa AG
	Mega Tierernährung GmbH & Co. KG

gültig ab: 01.11.2015

Die Bedienungsanweisung wird zwischen dem Anschließter, dem Zweckverband Hafen Straubing-Sand/Hafen Straubing Sand GmbH (nachfolgend kurz Anschließter genannt) und entsprechendes EVU (nachfolgend kurz..... genannt) vereinbart.

Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	betrifft:
1	01.11.2015	1.2 Gleisanlagen und
2	01.11.2015	2.7 Geschwindigkeit beim Rangieren
3	01.11.2015	2.18 Befahren von Gleis 7

Verteiler:

Anschließter	1x
EVU	1x
Stellen, bei denen die Örtlichen Richtlinien aufliegen	je 1x
Landeseisenbahnaufsicht - Regierung von Oberbayern	1x

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

- Jeweiliges EVU
- Dispo DB Schenker Rail +49 941 500515
- Transportmanagement (TM) +49 89 13081093
- Rangierdienst DB Schenker Rail +49 175 1834995
- nächste Betriebsstelle DB Netz
(nur bei Auswirkungen auf den Betrieb der Netz AG)
- Fahrdienstleiter Straubing +49 151 27401842
- Fahrdienstleiter Niederlindhart +49 151 27403495
- Eisenbahnbetriebsleiter Anschließter: +49 173 6967368
- Notfallrufnummer außerhalb der
Bürozeit (08:00 – 16:00) +49 173 7424172
- Hafendenmeister +49 172 8567490

Inhaltsverzeichnis:

- 1 Beschreibung des Gleisanschlusses
- 2 Durchführen der Bedienung
- 3 Regelungen für die Auftragsbearbeitung im Anschluss
- 4 Aufgaben des Anschliebers bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU
- 5 Sonstige Aufgaben des Anschliebers

1 Beschreibung des Gleisanschlusses

- 1.1 Der Gleisanschluss schließt als Anschluss der freien Strecke in km 6,024 über die Anschlussweiche 1 an die Strecke Straubing – Bogen an. Die Anschlussgrenze bildet der in Richtung des Gleisanschlusses liegende Schienenstoß der Weiche 1.
- 1.2 Gleisanlagen und ihre Nutzung

Zum Bedienungsbereich gehören folgende Gleisanlagen:

Gleis:	Nutzlänge:	Nutzung:	Neigungs- verhältnisse:	Nutzer:	Hemmschuhform Sonderform:
Stammgleis	1800m	Zuführung, Abholung und Hinterstellung	bis 1,550‰	DB Schenker Rail, EVU	Regelbauart
Gl. 1	326m	Zuführung, Hinterstellung ADM	bis 1,550‰	DB Schenker Rail, EVU	Regelbauart
Gl. 2	326m	Einfahrgleis, Hinterstellung	bis 1,550‰	DB Schenker Rail, EVU	Regelbauart
Gl. 3	326m	Einfahrgleis, Hinterstellung	bis 1,550‰	DB Schenker Rail, EVU	Regelbauart
Gl. 4	528m	Zuführungsgleis Fa. Wolf und Transgas	bis 1,750‰	DB Schenker Rail, EVU	Regelbauart
Gl. 5 W	711m	Zuführungsgleis, Hinterstellgleis Reinsch, ADM, Hafenlogistik	0,000‰	DB Schenker Rail, EVU	Rillenhemmschuh



Gl. 5 L	568m	Zuführungsgleis, Hinterstellgleis Reinsch, ADM, Hafenlogistik	0,000‰	DB Schenker Rail, EVU	Rillenhemm- schuh
Gl. 6 W	332m	Zuführungsgleis Andorfer, BayWa, Mega	0,000‰	DB Schenker Rail, EVU	Rillenhemm- schuh
Gl. 6 L	569m	Zuführungsgleis Andorfer, BayWa, Mega	0,000‰	DB Schenker Rail, EVU	Rillenhemm- schuh
Gl. 7	301m	Zuführungsgleis Bayernhof, Abstellgleis	0,000‰	DB Schenker Rail, EVU	Regelbauart, Rillenhemm- schuh

Weichen:

Weichen- u. Gleissperren- Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
W 1 HH	Ortsgestellt, schlüsselabhängig	DB Schenker Rail, EVU
W 2H	Ortsgestellt, schlüsselabhängig zu W 1	DB Schenker Rail, EVU
W 3 – 30	Ortsgestellt	DB Schenker Rail, EVU und Mitbenutzer
W 11 H und 12 H	Ortsgestellt, schlüsselabhängig	DB Schenker Rail

Die Stellstangen der Unterflurweichen im Bereich der Kaigleise befinden sich bei der nächstgelegenen Kaitreppe, in den Aussparungen entlang der Kaimauerlängsseiten.

Die Stellstangen der Zuführungsweichen zum PNA ADM befinden sich in der Weiche.

Am Südkai (Gleis 5W und 5L) sind nach jeder Rangierfahrt alle Weichen außer der Weiche 20 in die Endposition (gerade Fahrtrichtung) zurückzustellen.

Punkt 2.5 muss aber trotzdem übergeordnet befolgt werden.

1.3 Aufbewahrung Weichenschlüssel und Sicherungsmittel

Die Schlüssel der Weichen 1 und 2 sind vor Fahrtantritt in Straubing beim Fdl abzuholen und nach Rückkunft dort wieder abzugeben (jeweils gegen Unterschrift).

Die Schlüssel für die Weichen 11 (Zufahrt Honold) und 12 (Zufahrt Reinsch) befinden sich am Schlüsselbund des Rangierdienstes Straubing.

Sicherungsmittel befinden sich auf den Hemmschuhständern am südlichen und nördlichen Ende der Einfahrgruppe sowie am Westende der Kaigleise (siehe Ziffer 5.12).

Nicht benutzte Sicherungsmittel sind auf den Hemmschuhständern aufzubewahren.

- 1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich DB Schenker Rail
- Übergabestelle zur Infrastruktur des ZVI Straubing Sand ist die Weiche 1,
 - Übergabestelle der Fa. Reinsch für Kaiverladungen gilt der Gleisbereich W 20 bis 29 ,
 - Übergabestelle der Fa. Hafenlogistik ist das Gleis 5 W/L,
 - Übergabestelle der Fa. Andorfer ist der Bereich der Weiche 25,
 - Übergabestelle der Fa. BayWa ist das Gleis 6 W/L ab Höhe der W 27 bis zum Gleisende,
 - Übergabestelle der Fa. Mega Tierernährung ist das Gleis 6 hinter der W 27 bis zum Gleisabschluss
 - ADM Hinterstellung ist das Gleis 1 zwischen km 1.200 und 1.500
 - ADM Abholung ist das Gleis 5W zwischen der Weiche 20 und Weiche 24

- 1.5 -Übergabestelle und Bedienungsbereich EVU
- Übergabestelle zur Infrastruktur des ZVI Straubing-Sand ist die Weiche 1
 - ADM Hinterstellung ist das Gleis 1 zwischen km 1.200 und 1.500
 - ADM Abholung ist das Gleis 5W zwischen der Weiche 20 und Weiche 24

Die Übergabestellen der Nebenanschließer sind in den jeweiligen Bedienungsanweisungen geregelt.

Der Bedienbereich (EVU) erstreckt sich auf das Stammgleis 1, Gleis 2 und 3 sowie Gleis 5 L/W je nach Betriebslage und in Absprache mit dem EBL.

- 1.6 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m
- Richtung Anschluss Fa. Honold R = 105m,
 - Richtung Anschluss Fa. Reinsch R = 123m,
 - Richtung Südkai R = 140m
 - Richtung Nordkai R = 140m
 - Richtung Anschluss Fa. Wolf und Transgas R = 140m
 - Richtung Anschluss Fa. ADM R = 140m.

- 1.7 Signalanlagen
- BÜ 3 mit Lf 6 (1) in km 0,555 km
 - BÜ 3 mit Lf 7 (1) in km 0,602 km
 - BÜ 4 mit Lf 4 (2) in km 0,820
 - BÜ 4 (Wiederholer) in km 0,840

} Siehe hierzu Punkt 1.8
BÜ 4 in km 0.910



- Bü 4 in km 1,000 aus Richtung PNA Honold Einfahrt Honold

- Bü 4 mit Lf 4 (2) in km 1,010

- Bü 4 mit Lf 4 (1) in km 0,075 in Richtung PNA Reinsch

- Bü 4 (Wiederholer) in km 0,105 in Richtung PNA Reinsch

1.8 Bahnübergänge

- mit technischer Sicherung

Bü 2 in km 0,516 – Kreisstraße SR 12 – Halbschranke mit Lichtzeichenanlage

- mit nichttechnischer Sicherung

• mit Andreaskreuz

Bü 1 in km 0,145

Feldweg

Sicherung d. Übersicht

Bü 3 in km 0,645

Zufahrt Fa. Sennebogen

Sicherung d. Posten

Bü 4 in km 0,910

Einfahrt Honold

Sicherung d. Übersicht und Bü 4 mit Wiederholung südlich und Lf 4 (2) beidseitig

In der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr ist der BÜ nicht mehr mit Pfeifsignale sondern nur durch Posten zu sichern, auch aus Richtung PNA Honold

Bü 5 km 1,184

Preßburger Straße

Sicherung d. Posten

Bü 6 km 1,510

Belgrader Straße

Sicherung d. Posten

Bü 7 km 1,723

Gl. 5 - Rad-/Fußweg

Sicherung d. Übersicht

Bü 8 km 1,746

Gl. 5 - Am Donauhafen

Sicherung d. Posten

Bü 9 km 1,827

Gl. 6 – Rad-/Fußweg

Sicherung d. Übersicht

Bü 10 km 1,850

Gl. 6 – Am Donauhafen

Sicherung d. Posten

Bü 11 km 1,755

Gl. 6 - Wiener Straße

Sicherung d. Posten

Bü 12 km 1,768

Gl. 4 – Wiener Straße

Sicherung d. Posten

Bü 14 km 2,049

Gl. 4 – Zufahrt Fa. Wolf

Sicherung d. Posten

• ohne Andreaskreuz

Bü 13 km 1,787

Gl. 4 – Rad-/Fußweg

Sicherung d. Posten

Im Bereich der Kaianlagen, beidseitig des Hafenbeckens, sind alle Gleise ebenerdig eingeteert. Mit Werksverkehr ist deshalb jederzeit zu rechnen.

1.9 Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer, Schalterangabe) entfällt

1.10 sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses entfällt

- 1.11 Brücken, Durchlässe
entfällt
- 1.12 Telekommunikationsanlagen
Fernsprecher in Höhe der W 1, Rangierfunk Kanal C 40
- 1.13 Einfriedungen und Tore
Tore zu den Nebenanschlüssen Honold/Conti, Reinsch, Transgas und ADM.
- 1.14 Beleuchtung und Lage der Schalter (wenn von DB Schenker Rail geschaltet wird)
entfällt
- 1.15 Betriebseinschränkungen
 - Gleis 5W am Südkai ab der Treppe S3 bis zum Gleisende wird bei Bedarf für Schwergutlagerungen gesperrt. Der gesperrte Bereich ist durch eine Sh2 Tafel gekennzeichnet. Außerdem werden alle betroffenen Firmen im Hafen und alle EVU's per E-Mail benachrichtigt.
 - Weiche 26 am Nordkai ist gesperrt und darf nicht mehr befahren werden
- 1.16 Verladeeinrichtungen
Ein fahrbarer Gleiskran über die gesamte Länge des Nordkais, zwei Gleiskräne auf der gesamten Länge des Südkais.

2 Durchführen der Bedienung

Befinden sich mehrere Rangierfahrten im Anschluss, so haben diese miteinander Kontakt aufzunehmen und vor Aufnahme der Rangierfahrt diese abzustimmen.

- 2.1 Verständigen des Anschlisseurs über die Bedienung
Auf Ziffer 5.2.2 der NBS-AT wird verwiesen.
Bei abweichenden Bedienungen/-zeiten **muss** der Eisenbahnbetriebsleiter des Hafens Straubing Sand oder der Hafenmeister verständigt werden.
- 2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten
Vor dem Befahren der Infrastruktur des Hafens Straubing ist die Weiche 1 zu entsperren und umzustellen. Dadurch wird der Schlüssel für die Weiche 2 frei. Mit diesem ist in Folge die Weiche 2 zu entsperren und umzustellen. Erst dann darf in den Hafen Straubing eingefahren werden. Nach der Ankunft in Straubing Hafen sind die Weichen wieder in Grundstellung zu bringen und zu versperren, um die Strecke wieder freizugeben. Erforderlich Meldungen siehe Anhänge der örtlichen Richtlinie DB Netz. Die Schlüssel sind vor Fahrtantritt in Straubing vom Fdl abzuholen und nach Rückkunft dort wieder abzugeben. Vor dem Befahren des Nebenanschlusses Honold ist das Weichenschloss der Weiche 11 zu öffnen.
Vor dem Befahren des Nebenanschlusses der Firma Reinsch ist zuerst die Gleissperre im Anschlussgleis und anschließend das Weichenschloss der Weiche 12 zu entsperren.



2.3 Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten

Die Fahrten zum/vom Gleisanschluss sind Zugfahrten und werden im ZLB Betrieb abgewickelt. Siehe hierzu Anhänge der örtlichen Richtlinie DB Netz bzw. des EVU's DB Schenker Rail Anhang 5.

Die Fahrten innerhalb des Hafengeländes gelten als Rangierfahrten.

2.4 Warnen der Mitarbeiter des Anschliebers

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der Bediener Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

2.5 Prüfen der Anschlussanlagen

Der Bediener prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Hinsehen auf offensichtliche Mängel hinsichtlich

- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums
- Die Bedienung ortsbedienter Weichen erfolgt durch die Nutzer der Infrastrukturanlagen.
 - Bei Dunkelheit oder schlechten Lichtverhältnissen muss der Rangierführer anhalten und prüfen, ob sich die Weiche in der Endlage befindet.
- Somit ist die Betriebsführung der ortsgestellten Weichen durch das jeweils nutzende EVU sicherzustellen.

2.6 Der Bediener (EVU) hat jeden von ihm verursachten oder von ihm festgestellten Schaden an der Gleisinfrastruktur unverzüglich dem Hafenmeister (mobil: +49 172 8567490) oder außerhalb der Bürozeiten an die Notfallnummer +49 152 08805651 zu melden.

2.7 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Bedienungsfahrt ist im Anschlussbereich vorsichtig und mit höchstens 25 km/h durchzuführen.

Zwischen dem Bü in km 0,516 und 0,645 **in den Kaigleisen und auf Gleis 7 nach der Weiche9** gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h.

2.8 Rangierseite

Als Rangierseite gilt in der Regel die Ostseite. Bei Bedarf kann zwischen dem Rangierbegleiter und dem Triebfahrzeugführer auch eine andere Seite vereinbart werden.

2.9 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Die Rangierfahrten im gesamten Hafengebiet sind grundsätzlich luftgebremst durchzuführen, d.h. alle Wagen müssen an die durchgehende Hauptluftleitung angeschlossen und die Bremsen eingeschaltet sein.



Es dürfen im Störfall bis zu 26 Fahrzeugachsen ungebremst bewegt werden. Je weitere angefangene 6 Fahrzeugachsen ist eine wirkende Druckluftbremse an die Hauptluftleitung anzuschließen oder eine Wagenhandbremse zu bedienen.

- 2.10 Befahren von Bahnübergängen
Siehe Punkt 1.8
- 2.11 Abstoßen von Fahrzeugen
Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Fahrzeugen ist im gesamten Hafengebiet verboten.
- 2.12 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss
Je nach Betriebsprogramm.
- 2.13 Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen
entfällt
- 2.14 Bedienen der Verladeeinrichtungen
entfällt
- 2.15 Festlegen abgestellter Fahrzeuge
Zur Festlegung der bereitgestellten Wagen sind für je angefangene 600t oder 30 Achsen eine Hand-/oder Feststellbremse anzuziehen. Sind diese nicht vorhanden, sind die Wagen durch Auflegen je eines Hemmschuhes aus beiden Richtungen unter einem Rad oder Drehgestell zu sichern.

Zwischen den Achsen eines Drehgestells ist das Auflegen verboten
- 2.16 Bedienen von Nebenanschießern und Mitbenutzern
Die Infrastruktur des Hafens Straubing Sand stellt die Verbindung zwischen öffentlichen Schienennetz und den Nebenanschießern bzw. Mitbenutzern her.
- 2.17 Das EVU muss sich vor Verlassen des Anschlusses Hafen Straubing-Sand beim Zugleiter in Niederlindhart melden. Das EVU darf erst nach der Zustimmung des Zugleiters die Weichen 1 und 2 entsperren und dann das Streckengleis Straubing-Bogen befahren.
- 2.18 Befahren von Gleis 7
Beim Befahren von Gleis 7 nach der Weiche 9 gilt die Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h. Die Rangiereinheit muß mit Spitzenbesetzung und höchster Vorsicht bewegt werden, da sich das Gleis 7 auf dem Werksgelände von den Firmen Raiffeisen und Bayernhof befindet. Die Zufahrten der Firma Bayernhof dürfen nicht zugestellt werden. **Beim Befahren des Geländes der Firma Bayernhof darf sich außerdem keine Person zwischen dem Gebäude (Mauer) und der Rangiereinheit befinden.** Die Rangierseite ist deshalb die östliche Seite.

3 Regelungen für die Auftragsbearbeitung im Anschluss

Wird für die Mitbenutzer und Nebenanschießer gesondert geregelt.

4 Aufgaben des Anschließers bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU

Wird ein Gleisanschluss noch von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bedient, so liegt die Verantwortung für die Abstimmung der betrieblichen Abläufe beim Anschließer. Der Anschließer stellt sicher, dass

- die beteiligten EVU informiert sind
- die Schnittstellen zwischen den EVU klar definiert sind
- die betrieblichen Abläufe vor Ort so abgestimmt sind, dass es zu keinen Behinderungen/Gefährdungen zwischen den EVU kommt.

Bei den Mitbenutzern in den Gleisanschlüssen des Nord- und Südkais im Hafen Straubing-Sand ist davon auszugehen, dass eingeschränkter Bahnverkehr, betrieben mit maschinentechnischen Hilfseinrichtungen, das Rangieren bzw. Verschieben von Waggons stattfindet.

Siehe hierzu auch Anlage 6.

5 Sonstige Aufgaben des Anschließers

- 5.1 Der Anschließer verständigt alle Beteiligten im Anschluss über die festgelegte Bedienungszeit.
- 5.2 Der Anschließer hat alle Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, an Wagen und Triebfahrzeugen - ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich (fernmündlich), an alle in Anlage 6 aufgeführten EVU's zu melden.

Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch die EVU's ereignet haben und den EVU's dabei bekannt geworden sind.
- 5.3 Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.
- 5.4 Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden oder behindern, sind einzustellen.
- 5.5 Mitarbeiter des Anschließers, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, haben die Wagen zu verlassen oder von ihnen zurückzutreten.
- 5.6 Die Rangiererwege sind verkehrssicher zu halten.
- 5.7 Bei der Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene und wenigstens 1,50 m von den unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitungsanlagen zu wahren.

- 5.8 Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.
- 5.9 Öffnen und Schließen der Tore, Ein- und Ausschalten der Beleuchtung
Entfällt
- 5.10 Ein- und Ausschalten der Stromversorgung der Oberleitung
Entfällt
- 5.11 Sichern technisch nicht gesicherter Bahnübergänge
Entfällt
- 5.12 Festlegemittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge
Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen hält der Anschließter am südlichen und nördlichen Ende der Einfahrgruppe in den Hemmschuhständern ausreichende Festlegemittel bereit. Diese sind nach Gebrauch dort wieder ordnungsgemäß abzulegen.
Für die Kaigleise hat das bedienende EVU Hemmschuhe (Rillenhemmschuhe) mitzuführen. Alternativ dazu hält der Anschließter am Westende des Nord- und Südkai Festlegemittel in absperrbaren Hemmschuhständern vor. Gegen Zahlung einer Sicherheitsleistung von 500 € erhält das EVU Zugang zu den Hemmschuhständern. Bei Verlust von Hemmschuhen wird die Sicherheitsleistung für die Anschaffung neuer Festlegemittel verwendet und neu erhoben.
- 5.13 Kuppeln der Wagen
Sofern der Anschließter Rangierbewegungen vornimmt, sind die zur Abholung bereitgestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen festzulegen und durch Einhängen der Kupplung miteinander zu verbinden. Die Luftschläuche der Wagen sind, soweit sie nicht miteinander verbunden sind, in die Schlauchhalter einzuhängen. Nicht benutzte Schraubenkupplungen sind in die dafür vorgesehenen Aufhängevorrichtungen einzuhängen. Lose Wagenbestandteile müssen vollzählig vorhanden und an den hierfür vorgesehenen Stellen der Wagen untergebracht sein.

Straubing, den 01.11.2015

gez. Harald Siegert

Eisenbahnbetriebsleiter