



**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  
Hafen Straubing-Sand GmbH**

**Nebenanschießer:** ADM Spyck GmbH

Transgas Flüssiggas Transport und Logistik GmbH & Co. KG

Bayerischer Lloyd (BL), Hafen- & Lagerlogistik GmbH

Encory GmbH

**Mitbenutzer:** Bayerischer Lloyd (BL), Hafen- & Lagerlogistik GmbH

Hafenlogistik Straubing GmbH

Andorfer Sebastian GmbH & Co. KG

BayWa AG

Mega Tierernährung GmbH & Co. KG

Bayernhof GmbH

gültig ab: 01.02.2023

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

Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	betrifft:
1	12.02.2024	1.15 Betriebseinschränkungen → Weiche 26 ist nicht mehr gesperrt
2		
3		

Verteiler:

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

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

- <u>Jeweiliges EVU</u>	
- Dispo DB Cargo	+49 941 500515
- Rangierdienst DB Cargo	+49 175 1834995
- Notfalleitstelle DB Netz AG (nur bei Auswirkungen auf den Betrieb der DB Netz AG)	+49 89 130871111
- Fahrdienstleiter Straubing	+49 151 27401842
- Fahrdienstleiter Niederlindhart	+49 151 27403495
- Eisenbahnbetriebsleiter Anschließter:	+49 173 6967368
- Notfallrufnummer außerhalb der Bürozeit (07:00 – 16:00)	+49 173 7424172
- Hafenmeister	+49 172 8567490

## Inhaltsverzeichnis:

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

## 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:	Neigungsverhältnisse:	Nutzer:	Hemmschuhform, Sonderform:
Stammgleis	1800m	Zuführung, Abholung und Hinterstellung	bis 1,550‰	DB Cargo, EVU	Regelbauart
Gl. 1	326m	Zuführung, Hinterstellung ADM	bis 1,550‰	DB Cargo, EVU	Regelbauart
Gl. 2	326m	Einfahrgleis, Hinterstellung	bis 1,550‰	DB Cargo, EVU	Regelbauart
Gl. 3	326m	Einfahrgleis, Hinterstellung	bis 1,550‰	DB Cargo, EVU	Regelbauart
Gl. 4	528m	Zuführungsgleis Fa. Wolf und Transgas	bis 1,750‰	DB Cargo, EVU	Regelbauart
Gl. 5 W	711m	Zuführungsgleis, Hinterstellgleis BL, ADM, Hafenlogistik	0,000‰	DB Cargo, EVU	Rillenhemmschuh
Gl. 5 L	568m	Zuführungsgleis, Hinterstellgleis BL, ADM, Hafenlogistik	0,000‰	DB Cargo, EVU	Rillenhemmschuh
Gl. 6 W	332m	Zuführungsgleis Andorfer, BayWa, Mega	0,000‰	DB Cargo, EVU	Rillenhemmschuh
Gl. 6 L	569m	Zuführungsgleis Andorfer, BayWa, Mega	0,000‰	DB Caro, EVU	Rillenhemmschuh
Gl. 7	301m	Zuführungsgleis Bayernhof, Abstellgleis	0,000‰	DB Cargo, EVU	Regelbauart, Rillenhemmschuh

Weichen:

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

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

Der Schlüssel der Weiche 1 ist im Schlüsselkasten (Safe) auf Höhe der Anschlußgrenze und wird vom Fahrdienstleiter (Fdl.) in Niederlindhart auf Anfrage freigegeben. Nach dem Umstellen der Weiche 1 wird der Schlüssel der Weiche 2 freigegeben. Damit sperrt man die Weiche 2 auf und stellt diese um. Nach dem Befahren der Weichen 1 und 2, werden diese in umgekehrter Reihenfolge wieder gestellt und versperrt und der Schlüssel der Weiche 1 wird wieder in den Schlüsselkasten gesperrt. Danach muss noch eine Meldung an den Fdl. in Niederlindhart gemacht werden (siehe auch Punkt 2.2).

Die Schlüssel für die Weichen 11 (Zufahrt Encory) und 12 (Zufahrt Bayer. Lloyd) 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 Cargo

- Übergabestelle zur Infrastruktur des ZVH Straubing-Sand ist die Weiche 1,
- Übergabestelle der Fa. Bayr. Lloyd für Kaiverladungen gilt der Gleisbereich W 20 bis 29 ,
- Übergabestelle der Fa. Hafenlogistik ist das Gleis 5 W/L ab der Weiche 24,
- Übergabestelle der Fa. Andorfer ist der Bereich der Weiche 25,
- Übergabestelle der Fa. BayWa ist das Gleis 6 W/L ab Höhe der W 25 bis zur W 27,
- 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 ZVH 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 LW je nach Betriebslage und in Absprache mit dem EBL.

#### 1.6 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

- Richtung Anschluss Fa. Encory R = 105m,
- Richtung Anschluss Fa. Bayr. Lloyd 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 Encory
- } Einfahrt Encory
- Bü 4 mit Lf 4 (2) in km 1,010
  - Bü 4 mit Lf 4 (1) in km 0,075 in Richtung PNA Bayerischer Lloyd
  - Bü 4 (Wiederholer) in km 0,105 in Richtung PNA Bayerischer Lloyd

#### 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 Encory	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 Encory
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 asphaltiert. 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  
Rangierfunk Kanal C 40
- 1.13 Einfriedungen und Tore  
Tore zu den Nebenanschlößern Encory, Bayr. Lloyd, Transgas und ADM.
- 1.14 Beleuchtung und Lage der Schalter → bei Anschlußweiche → Schalter
- 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.
- 1.16 Verladeeinrichtungen  
Ein fahrbarer Gleiskran über die gesamte Länge des Nordkais, zwei Gleiskräne auf der gesamten Länge des Südkais.
- 1.17 Stilllegungen  
Die Nebenanschlüsse PNA Encory und PNA Bayerischer Lloyd sind zur Zeit stillgelegt. Die Anschlußweichen W 11H und W12H sind versperrt. Die Nebenanschlüsse dürfen während der Stilllegung nicht befahren werden.
- 1.18 Zugangsmöglichkeit für Einsatzkräfte  
Die Gleise 5W und 5L am Südkai werden als Abstellgleise benutzt. Um Einsatzkräften im Notfall einen Zugang zum Hafenbecken zu ermöglichen, muss im Bereich der Treppe S7 auf beiden Gleisen ein Durchgang frei bleiben. Dieser Bereich ist mit gelben Pfosten markiert. Außerdem muss der Betriebsweg entlang der Umschlagsfirmen (Bayerischer Lloyd, ADM und Hafenlogistik) frei bleiben.

## 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 Anschließers 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.

Vor dem Befahren des Nebenanschlusses Encory ist das Weichenschloss der Weiche 11 zu öffnen.

Vor dem Befahren des Nebenanschlusses der Firma Bayer. Lloyd 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 Cargo 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 Regellichttraums
- 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 +49 173 7424172 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 Nebenanschlüssen und Mitbenutzern  
Die Infrastruktur des Hafens Straubing Sand stellt die Verbindung zwischen öffentlichem Schienennetz und den Nebenanschlüssen 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 aufhalten, weil sich dort eine Lichtraum-Einschränkung (LRE) befindet.** Die Rangierseite ist deshalb die östliche Seite.
- 2.19 Befahren von Radien 190 bis 140 und kleiner 140m  
  
Die Gleisinfrastruktur des Hafens Straubing-Sand umfasst auch Abschnitte mit Gleisbögen  $R < 150$ . Dies betrifft die Gleise 4,5 und 6 (vgl. Anlage 5). Bei Unterschreitung der Bogenhalbmessers der in der EBOA § 6 (1) zugelassenen Halbmessers bis 140 m sind Wagen die nach EBO gebaut und zugelassen sind nur bedingt einsetzbar und die Befahrbarkeit der Bogenhalbmessers unter 190 m bis 140m ist zu prüfen. Die technischen Spezifikationen der Wagen, insbesondere das Erfordernis die Kupplungen „lang“ zu machen bei der Befahrung von Radien  $R < 190$  sind zu beachten. Es besteht bei diesen Radien durch Zwängung der Wagen die Möglichkeit der Überpufferung, der Beschädigung der Zug- und Stoßeinrichtung und die Gefahr der Entgleisung. Daher ist vom bedienenden EVU für jede Wagentypen die technischen Voraussetzungen für das Befahren von Radien  $R < 190$  festzustellen. Die Verantwortung hierfür liegt beim Bediener, welcher mit den Wagen die betreffenden Bögen kurz gekuppelt fährt.  
  
Bei Bogenhalbmessern unter 140 m ist grundsätzlich „lang“ gekuppelt zu fahren, es sei denn, dass der Fahrzeughersteller / Fahrzeughalter explizit die Freigabe erteilt.  
  
Die aus diesen Gründen anzuwendenden Einschränkungen sind in der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst des Nebenanschlusses aufzunehmen und dem Infrastrukturbetreiber (ZVH/HSG) sowie der Aufsichtsbehörde (Regierung von Oberbayern Landeseisenbahnaufsicht) mitzuteilen.



## 2.20 Befahren der Kaigleise

Auf den beiden Kais (am Nordkai ein Verladekran und am Südkai zwei Verladekräne) befinden sich schienengebundene Verladekräne. Diese haben Vorrang vor dem Bahnverkehr. Nähert sich eine Rangierfahrt den Kränen, muss diese dem Kranführer (entweder mit Handzeichen, mit Funk (ADM), oder mit pfeifen) anzeigen, dass diese durchfahren möchte. Erst wenn der Kranführer deutlich sichtbar seine Zustimmung erteilt hat, darf die Rangierabteilung seine Fahrt fortsetzen. Der Kranbetrieb ist in dieser Zeit gegebenenfalls einzustellen.

## 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 Rangierwege 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 Anschließer 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 Anschließer am Westende des Nord- und Südkai, sowie an manchen Treppengeländern gut sichtbar, Festlegemittel in absperrbaren Hemmschuhständern vor. Jedes EVU bekommt gegen Unterschrift einen Schlüssel ausgehändigt. Bei Verlust von Hemmschuhen, bei denen nachgewiesen werden kann, dass diese nicht ordnungsgemäß aufgeräumt und eingesperrt worden sind, werden diese dem betreffenden EVU in Rechnung gestellt.
- 5.13 Kuppeln der Wagen  
Sofern der Anschließer 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, 01.02.2023



gez. Harald Siebert

Eisenbahnbetriebsleiter