

Anweisung für die Bedienung des Gleisanschlusses  
Industriestammgleis  
des Zweckverbandes Hafen Straubing-Sand/Hafen Straubing-Sand GmbH  
auf der VZB-Strecke Straubing-Bogen

<b>Hauptanschießer:</b>	<b>Zweckverband Hafen Straubing-Sand Hafen Straubing-Sand GmbH</b>
<b>Nebenanschießer:</b>	ADM Spyck GmbH Contargo Combitrac Straubing-Sand GmbH Transgas Flüssiggas Transport und Logistik GmbH & Co. KG Bayerischer Lloyd (BL), Hafen- & Lagerlogistik GmbH Encory GmbH
<b>Mitbenutzer:</b>	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: 01.01.2026

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

Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	betrifft:
1	01.01.2026	1.2 Gleisanlagen und ihre Nutzung
2	01.01.2026	1.5 Übergabestelle und Bedienungsbereich
3	01.01.2026	1.8 Bahnübergänge

Verteiler:

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

## Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

- Eisenbahnbetriebsleiter Hafen Straubing +49 173 6967368
- **Notfallrufnummer außerhalb der Bürozeit (07:00 – 16:00)** **+49 173 7424172**
- Betriebsleiter Hafen Straubing +49 172 8567490
- Notfallleitstelle DB Netz AG +49 89 130871111  
(nur bei Auswirkungen auf den Betrieb der DB Netz AG)
- Fahrdienstleiter Niederlindhart +49 151 27403495
- Fahrdienstleiter Straubing +49 151 27401842

#### 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:	Nutz- länge:	Nutzung:	Neigungs- verhältnisse:	Nutzer:	Hemmschuhform, Sonderform:
Stamm- gleis	1800m	Zuführung, Abholung	bis 1,550‰	alle EVU's	Regelbauart
Gl. 1	326m	Zuführung, KV-Terminal	bis 1,550‰	alle EVU's	Regelbauart
Gl. 2	326m	Einfahrgleis, Hinterstellung	bis 1,550‰	alle EVU's	Regelbauart
Gl. 3	326m	Einfahrgleis, Hinterstellung	bis 1,550‰	alle EVU's	Regelbauart
Gl. 4	528m	Zuführungsgleis Fa. Wolf und Transgas	bis 1,750‰	alle EVU's	Regelbauart
Gl. 5 W	711m	Zuführungsgleis, KV-Terminal	0,000‰	alle EVU's	Rillenhemm- schuh
Gl. 5 L	568m	Zuführungsgleis, ADM, BL Hafenlogistik	0,000‰	alle EVU's	Rillenhemm- schuh
Gl. 6 W	332m	Abstellgleis	0,000‰	alle EVU's	Rillenhemm- schuh
Gl. 6 L	569m	Zuführungsgleis Andorfer, BayWa, Mega	0,000‰	alle EVU's	Rillenhemm- schuh
Gl. 7	301m	Zuführungsgleis Bayernhof, Abstellgleis	0,000‰	alle EVU's	Regelbauart, Rillenhemm- schuh

Weichen:

Weichen- u. Gleissperren-Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
W 1 HH	Ortsgestellt, schlüsselabhängig	alle EVU's
W 2H	Ortsgestellt, schlüsselabhängig zu W 1	alle EVU's
W 3 – 31	Ortsgestellt	alle EVU's, ADM und Mitbenutzer
W 11 H und 12 H	Ortsgestellt, schlüsselabhängig	Nebenanschlüsse zurzeit 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 (Anschlußweiche) muss beim Fahrdienstleiter in Straubing gegen Unterschrift abgeholt werden. Nach dem Umstellen der Weiche 1 wird der Schlüssel der Weiche 2 (Flankenschutzweiche) 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 muss wieder beim Fdl. in Straubing abgegeben werden. 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 beim Eisenbahnbetriebsleiter.

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. 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

### 1.5 -Übergabestelle und Bedienungsbereich EVU's

- Übergabestelle zur Infrastruktur des ZVH Straubing-Sand ist die Weiche 1

-ADM Abstellung sind die Gleise 2 und 3 (außer Montag und Mittwoch zwischen 02:00 Uhr und 05:00 Uhr) und bei Bedarf und Verfügbarkeit weitere Gleise nach schriftlicher Zuweisung durch den Hafen Straubing

-ADM Abholung sind die Gleise 2 und 3 (außer Montag und Mittwoch zwischen 02:00 Uhr und 05:00 Uhr) und bei Bedarf und Verfügbarkeit weitere Gleise nach schriftlicher Zuweisung durch den Hafen Straubing

Die Übergabestellen der Nebenanschießer sind in den jeweiligen Bedienungsanweisungen geregelt.

Der Bedienbereich (EVU) erstreckt sich auf das Stammgleis 1, Gleis 2, 3 und 4 sowie Gleis 5 L/W und Gleis 6 L/W und Gleis 7 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 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
Bü 15 km 0+231	Gl. 5 – Sander Donauweg	Sicherung d. Posten
Bü 16 km 1+881,6	Gl. 4 – Zufahrt Fa. Garbe	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 Nebenanschlüssen Encory, Bayr. Lloyd, Transgas, ADM und KV-Terminal.
- 1.14 Beleuchtung und Lage der Schalter → bei Anschlußweiche → Schalter
- 1.15 Betriebseinschränkungen  
Weiche 25 ist momentan gesperrt → somit sind die Gleise 6 L/W am Nord Kai nicht befahrbar.
- 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 zurzeit 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.

### 2.3 Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten

Die Fahrten zum/vom Gleisanschluss sind Zugfahrten und werden im ZLB (Zug-Leit-Betrieb) abgewickelt. Verantwortlich hierfür ist der Fdl. Niederlindhart.

Die Fahrten innerhalb des Hafengeländes gelten als Rangierfahrten. Rangierfahrten sind stets auf Sicht. Eine Verständigung der EVU's untereinander muss immer gewährleistet sein.

### 2.4 Warnen der Mitarbeiter des Anschließers

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 +49 173 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 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 Fahrdienstleiter in Niederlindhart melden. Das EVU darf erst nach der Zustimmung des Fahrdienstleiters 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 der Firma 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 150 und kleiner 140m  
Grundsätzlich sind Wagen die nach EBO gebaut und zugelassen sind, frei auf dem Netz in Bögen von 190 m einsetzbar. Bei Unterschreitung der Bogenhalbmesser der in der EBOA § 6 (1) zugelassenen Halbmesser bis 140 m sind die vorgenannten Fahrzeuge nur noch bedingt einsetzbar und die Befahrbarkeit der Bogenhalbmesser 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 kleiner 190 sind zu beachten. Es besteht bei diesen Wagen durch Zwängung die Möglichkeit der Überpufferung, der Beschädigung der Zug- und Stoßeinrichtung und die Gefahr der Entgleisung. Daher ist zwingend vom bedienenden EVU für jede Wagentype die technischen Voraussetzungen für das Befahren von Radien kleiner 190 m 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 Anschließers aufzunehmen, und dem Infrastrukturbetreiber 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 schienenengebundene 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 Gleisanschlssen des Nord- und Sdkais 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 verstehtigt alle Beteiligten im Anschluss über die festgelegte Bedienungszeit.
- 5.2 Der Anschließer hat alle Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschrnkung 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, 01.01.2026

gez. Harald Siegert

Eisenbahnbetriebsleiter