

Nutzungsbedingungen (NBS)

Betrieblicher Teil

HE - Gleisanschluss Nr. 482

HLA Dradenau

Eisenbahnbetriebsleiter

gez. Stolter

Stolter

Gültig ab 08.12.2020

VORBEMERKUNGEN

Örtlich eingesetztes Personal der einzelnen EVU müssen die Nutzungsbedingungen (NBS) des HHLA Anschlusses Terminal Dradenau - Betrieblicher Teil, beherrschen.

Regelwerke der Deutschen Bahn AG und VDV-Schriften, die auf der Eisenbahninfrastruktur des Gleisanschlusses HE 482 Anwendung finden:

Bezugsquellen für Regelwerke der Deutschen Bahn AG:

DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste
Logistikcenter (Drucksachenzentrale)
Kriegstraße 136
76133 Karlsruhe

und Download im Internet.

Bezugsquellen für VDV-Schriften:

VDV Köln
Kamekestraße 37-39
50672 Köln

Es gelten die jeweils gültigen Fassungen.

Regelwerk – Nr.	Kurzbezeichnung
301	Signalbuch
408.21-27	Fahrdienstvorschrift; Züge fahren
408.48	Fahrdienstvorschrift; Rangieren
VDV-Schrift 753	Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie (bis 29.10.2018)
VDV-Schrift 755	Streckenkenntnis-Richtlinie
482.8002	Signalanlagen bedienen; Ortsgestellte Weichen und Gleissperren, Allgemeines
482.8003	Signalanlagen bedienen; Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen
482.8004	Signalanlagen bedienen; Elektrisch ortsgestellte Weichen bedienen
TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung

1. Beschreibung des Anschlusses / der Anlage

1.1

A) Grenzen des Anschlusses / der Anlage

Der Gleisanschluss schließt über das Gleis WHO 065 und die Anschlussweiche WHO 202 an das EIU HPA an.

B) Beschreibung der Gleisanlagen und ihre Nutzung

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungsverhältnisse
2	185 m	Abh/Zust	keine
1	220	Ladegleis	keine
3	220	Ladegleis	keine

Weiche	Art der Bedienung
9	Unterflurweiche mit externem Weichenhebel

1.2. Gleisanlagen und ihre Nutzung

a) Rangierbezirke

entfällt

b) Anschlussgleise

entfällt

1.3 Aufbewahrung Sicherungsmittel

siehe Gleislageplan

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU

Im Ladegleis nach Absprache mit dem Terminalbetreiber

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150m

entfällt

1.6 Signalanlagen

entfällt

1.7 Bahnübergänge mit technischer Sicherung (LZA)

BÜ 1413 mit BÜ 0/1 Signal (Ausfahrt Interchange) aus Richtung Waltershof mit Andreaskreuz.

1.8 Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer, Schalterangabe)

entfällt

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

entfällt

1.10 Brücken, Durchlässe

entfällt

1.11 Telekommunikationsanlagen

entfällt

1.12 Einfriedungen und Tore, Bedienung durch Werkspersonal,

Das Gelände ist eingezäunt. In Höhe BÜ 1413 befindet sich ein Gleistor (wird vom Gate – Personal bedient und festgelegt).

1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter

Die Anlage ist während der Arbeitszeiten des Terminals bei Dunkelheit beleuchtet. Ist das Terminal nicht beleuchtet, so ist die Beleuchtung durch das Rangierpersonal durch Betätigen eines Lichtschalters, der an einem Lichtmast montiert ist (s. Anhang 1, Gleislageplan), einzuschalten. Die Beleuchtung ist dann für zwei Stunden eingeschaltet.

1.14 Betriebseinschränkungen

keine

1.15 Verladeeinrichtungen

Mobile Flurförderzeuge vorhanden

2. Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung

Das Terminal wird unmittelbar vor der Bedienung fernmündlich durch das EVU verständigt (Tel.: 040/3023 669-12).

2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

Entfällt

2.3 Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten / Kommunikation

Vor der Einfahrt in den Gleisanschluss hat sich das Rangierpersonal davon zu überzeugen, dass das Gleistor geöffnet und profilfrei festgelegt ist.

2.4 Kommunikation der einzelnen beteiligten EVU und EIU

Siehe 2.1

2.5 Zuständigkeiten der EVU

Die Kommunikation über Rangierfahrten in, aus und innerhalb des Terminals wird über das Bahnbüro am Interchange, Tel: 040/3023 669-12 geführt.

Bei der Zuführung bzw. Abholung gibt der Triebfahrzeugführer das Signal Zp1 (Achtungssignal).

Vor Einfahrt in den Gleisanschluss sind die Kupplungsspindeln der zu stellenden Wagen lang zu drehen.

Die Weiche wird vom Personal des jeweiligen EVU bedient. Es ist darauf zu achten, dass diese sich in der Endlage befinden.

Die Wagen sind mit den vom Terminalbetreiber zum Festlegen der Wagen bereitzustellenden Sicherungsmitteln bei der Zustellung gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern (Aufbewahrungsort: s. Gleislageplan).

Die Hemmschuhe sind nach dem Gebrauch an der dafür vorgesehenen Stelle wieder abzulegen.

Das Bewegen von Wagen ist grundsätzlich nur mit Zustimmung des Bahnbüros des Terminalbetreibers gestattet.

Schäden, die durch das EVU an der Infrastruktur verursacht wurden, sind unverzüglich dem Terminalbetreiber anzuzeigen (z.B. Verunreinigungen durch ausgelaufenes Öl, Beschädigung von Sh2 – Scheiben, Verschieben von Prellböcken etc).

Die Beschäftigten der EVU müssen bei ihrer Tätigkeit außerhalb des Führerstandes ihres Tfz folgende persönliche Schutzausrüstung tragen:

- Warnkleidung der Klasse 3 nach DIN EN ISO 20471 in Kombination lange Hose und ein den Torso bedeckendes Oberteil
- Industrieschutzhelm nach DIN EN 397
- Sicherheitsschuhe S2 nach DIN EN ISO 20345
- Schutzhandschuhe EN 388 (mechanische Schutzwirkung)

Darüberhinausgehende Schutzausrüstung hat jedes EVU in seiner Gefährdungsbeurteilung festzulegen.

3. Aufgaben des Terminalbetreibers

3.1 Zuständigkeiten

Beim Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen durch das EVU sind die Gleise von Personen, Straßenfahrzeugen und sonstigen Hindernissen freizuhalten.

Der Lkw- und Staplerbetrieb ist im Bereich zwischen den Gleisabschlüssen und der Weiche 9 während der Rangierarbeiten einzustellen.

Der Bereich innerhalb der gelben Fahrbahnmarkierungen (2,50 m ab Gleismitte) ist freizuhalten.

Eventuell daneben gelagertes Gut muss gegen Anrollen und Umstürzen gesichert sein.

Können die oben genannten Bedingungen aus zwingenden Gründen ausnahmsweise nicht erfüllt werden, so hat der Terminalbetreiber das Gleis vor der Gefahrenstelle durch Haltscheibe (Signal Sh 2) zu sperren. Die Sh 2 – Scheiben hat der Terminalbetreiber vorzuhalten (s. Gleislageplan).

Während der Rangiertätigkeiten dürfen keine Lasten über Rangierpersonal und Triebfahrzeuge hinweggeführt werden.

Die Sicherung höhengleicher Übergänge ist allein Sache des Terminalbetreibers.

Der Terminalbetreiber hat die Weichen und Spurrillen der Gleise von Laderückständen und von Schnee und Eis freizuhalten. Das gilt auch für die Rangierwege, die außerdem bei Glättegefahr zu streuen sind.

Das Bewegen von Fahrzeugen ist nur durch die EVU's zulässig.

3.2 Be- und Entladen der Eisenbahnwagen

Eisenbahnwagen dürfen während der Rangierarbeiten der EVU weder be- oder entladen noch verschoben werden.

3.3 Warnen der Beschäftigten

Beim Befahren des Terminals wird eine akustische Warnanlage durch das EVU ein- und ausgeschaltet.

4. Sonstige Aufgaben

4.1 Prüfen des Fahrweges / der Gleisanlagen

Das Rangierpersonal des EVU hat während der Bedienung die Fahrwegbeobachtung durchzuführen.

4.2 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Bedienung im Anschlussbereich ist vorsichtig und mit einer Rangiergeschwindigkeit von max. 10 km/h durchzuführen.

4.3 Rangierseite

Westseite (Fahrtrichtung bei Zustellung rechts)

4.4 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Es dürfen 30 Wagenachsen ohne wirkende Druckluftbremse bewegt werden. Für je weitere angefangene 10 Wagenachsen ist ein Wagen an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen.

4.5 Befahren von Bahnübergängen

BÜ 1413 ist technisch gesichert mit BÜ 0/1 Signal (Ausfahrt Interchange) aus Ri. Waltershof. Bei Ausfall der technischen Sicherung ist der BÜ gemäß FV 408.0823 durch Posten zu sichern (siehe Bedienungsanweisung, Anlage 2).

4.6 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen ist in der gesamten Anlage verboten.

4.7 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss entfällt

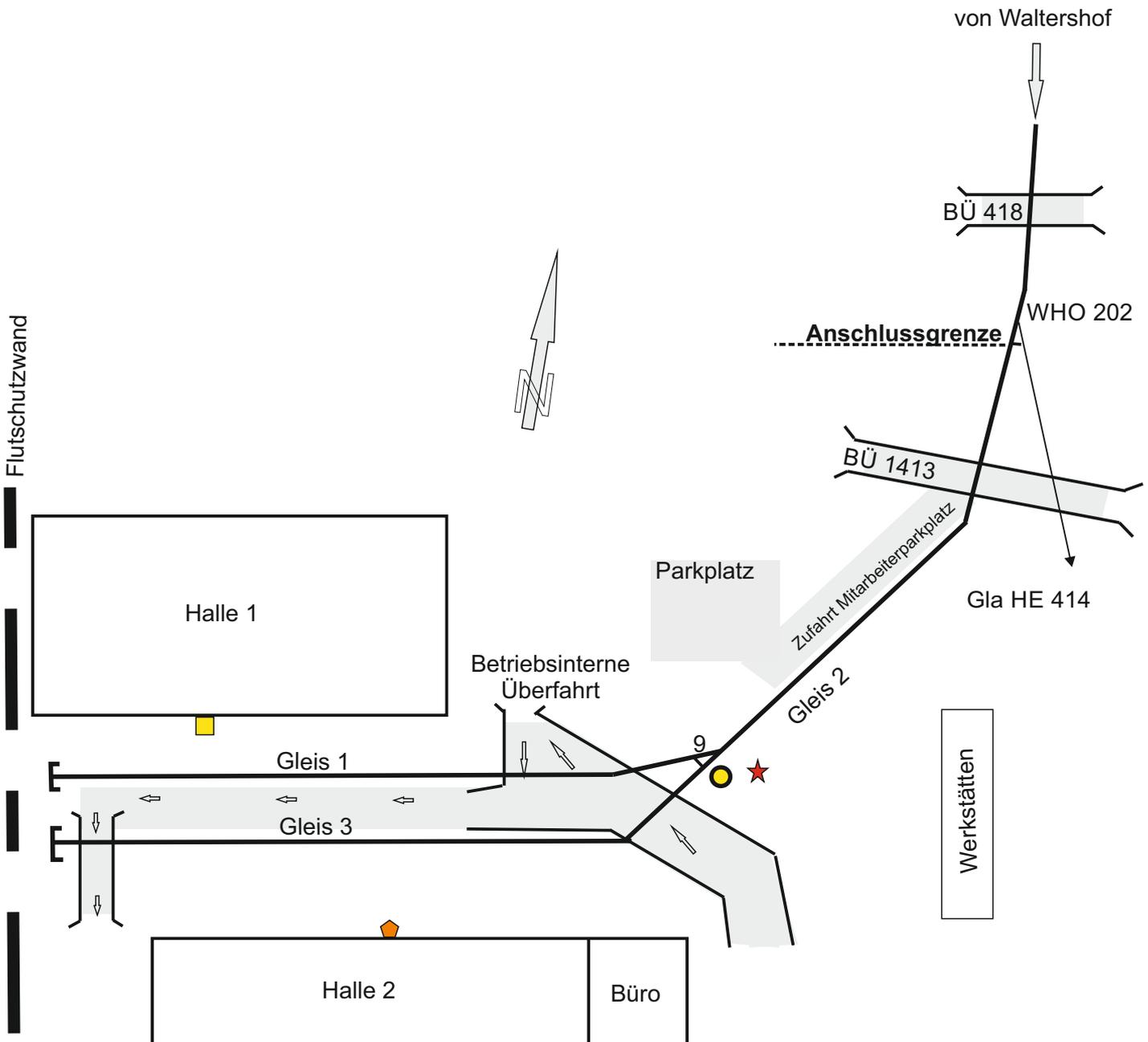
4.8 Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen entfällt

4.9 Bedienen der Verladeeinrichtungen
entfällt

4.10 Festlegen abgestellter Fahrzeuge
Abgestellte Fahrzeuge sind mit einem Hemmschuh vor dem ersten und hinter dem letzten Radsatz mit je einem Hemmschuh zu sichern.

4.11 Bedienen von Nebenanschlüssen und Mitbenutzer
entfällt

HHLA Terminal Dradenau Gleislageplan



- ★ Lichtschalter
- Ablage Hemmschuhe
- Ablage Hemmschuhe und Sh 2-Scheibe und Weichenhebel
- ⇄ Verkehrsrichtung Straßenverkehr - **Mobile Flurförderzeuge fahren in alle Richtungen!**
- ◆ Schalter für akustische Warnanlage

BEDIENUNGSANWEISUNG FÜR DIE LICHTZEICHENANLAGE AM BÜ 418 (ANTWERPENSTR.) UND AM BÜ 1413 (PRIV. ZUFAHRT HHLA)

1. ALLGEMEINES

Die Lichtzeichenanlage (LZA), die aus zwei Teilanlagen besteht, dient zur Sicherung der Rangierfahrten im Bereich des öffentlichen Bahnübergangs (BÜ) Nr. 418 (Anlage I) und des privaten BÜ Nr. 1413 (Anlage II). Beide Anlagen werden mit einer gemeinsamen Stromversorgung betrieben. Die Speisung erfolgt direkt aus dem 220 V-Netz über einen Transformator und Gleichrichter. Eine Notstromversorgung ist nicht vorhanden. Die Signalgeber für den Straßenverkehr haben zweiteilige Optiken gelb/rot mit der Signalfolge dunkel, gelb, rot, dunkel. In der Grundstellung sind die Straßensignale dunkel.

In den Bedienkästen sind Meldelampen vorhanden, die durch weißes Blinklicht das störungsfreie Arbeiten der Anlagen anzeigen.

2. BEDIENUNG DER LZA

Für das Bedienen der LZA ist der Tf/Rangierbegleiter verantwortlich. Erst nach Betätigung der Einschalttaste (ET) oder des Rangierschalters (RS), nach dem Erscheinen des weißen Blinklichtes der Meldelampe (bei Betätigung der ET für Fahrten in/aus Richtung HSW und HHLA muss außerdem das entsprechende Überwachungssignal weißes Blinklicht zeigen) und nachdem sich der Tf/Rangerbegleiter davon überzeugt hat, dass der betreffende BÜ von Straßenverkehrsteilnehmern geräumt ist, darf der BÜ befahren werden.

Rangierfahrten von und nach HSW - West oder HHLA - Dradenau

Für durchfahrende Rangierfahrten vom Bf Waltershof nach HSW oder HHLA erfolgt die Einschaltung der Straßensignale beider Anlagen von Hand mit der Einschalttaste (ET I/II HSW) im Schaltkasten auf der Nichtrangierseite des Zuführungsgleises HSW/HHLA Dradenau

Die BÜ dürfen erst befahren werden, wenn die vorhandenen Meldelampen durch weißes Blinklicht das störungsfreie Arbeiten der Anlage anzeigen. Zusätzlich sind zwei Überwachungssignale aufgestellt, die durch weißes Blinklicht (Signal BÜ 1) das störungsfreie Arbeiten der Anlage des in der jeweiligen Fahrtrichtung zweiten BÜ anzeigen.

Für Fahrten von den vorgenannten Anschlüssen zum Bf Waltershof ist die entsprechende Taste im Anschluß HSW oder HHLA zu betätigen. Die Anlage wird schienenfahrzeugbewirkt ausgeschaltet.

Bei Fehlhandlungen und Störungen können die Anlage mit der Ausschalttaste (AT) ausgeschaltet werden.

Umsetzbewegungen in den Anschlüssen HSW und HHLA

Bei Umsetzbewegungen in den Anschlüssen HSW und HHLA sind in jedem Anschluß Rangierschalter (RS) in besonderen Schaltkästen vorhanden. Je nach Bedarf sind die Straßensignale beider Anlagen durch den RS I/II oder nur die Straßensignale der Anlage II durch den RS II einzuschalten. Die Straßensignale bleiben dann solange eingeschaltet, bis der entsprechende RS zurückgelegt wird.

Die Überwachungssignale zeigen kein Blinklicht.

3. MASSNAHMEN BEI STÖRUNGEN

Bei Ausfall der LZA sind die BÜ durch Posten zu sichern. Der Rangierbegleiter hat den Tf von der Störung zu verständigen, der vor dem Befahren der BÜ wie bei technisch nicht gesicherten BÜ zu pfeifen hat.

Störungen hat der feststellende Rangierbegleiter dem Ww Stw Whm zu melden, der die Störung in das Arbeits- und Störungsbuch einträgt und den Koordinator verständigt.

4. LAGESKIZZE BÜ 418 und 1413

