

NUTZUNGSBEDINGUNGEN FÜR SERVICEEINRICHTUNGEN („NBS“)

**für die Bahnanlagen der Logistikterminals der
HHLA Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
im Hamburger Hafen**

Gültig ab 01.05.2014

Stand: 01.05.2014

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Verzeichnis der Abkürzungen und Glossar	4
1 Zweck und Geltungsbereich	5
2 Allgemeine Voraussetzungen für den Zugang	5
2.1 Genehmigung	5
2.2 Haftpflichtversicherung	6
2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis	6
2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge	6
3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	7
3.1 Allgemeines	7
3.2 Anmeldung der Nutzung als Voraussetzung für eine diskriminierungsfreie Bahnabwicklung auf den Terminals	7
3.3 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens / Konfliktfälle	7
4 Entgelte und Sicherheitsleistungen	9
4.1 Entgelte	9
4.2. Sicherheitsleistungen	9
5 Informationen, Betriebsstörungen	9
5.1 Informationen	9
5.2 Störungen in der Betriebsabwicklung	9
5.3 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	10
5.4 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	10

6	Haftung	10
6.1	Grundsatz	10
6.2	Mitverschulden	11
6.3	Haftung der Mitarbeiter	11
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	11
6.5	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung	11
7	Gefahren für die Umwelt	12
7.1	Grundsatz	12
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen	12
7.3	Bodenkontaminationen	12
7.4	Ausgleichspflicht zwischen Terminal und Zugangsberechtigten	12
8	Mitgeltende Bestimmungen	12
Anlage 1	Nutzungsbedingungen (NBS) HHLA O`Swaldkai Schwimmkrangleis - Betrieblicher Teil	
Anlage 2	Nutzungsbedingungen (NBS) HHLA Container Terminal Burchardkai Halle 6 - Betrieblicher Teil	
Anlage 3	Nutzungsbedingungen (NBS) HHLA Terminal Rosshafen - Betrieblicher Teil	
Anlage 4	Nutzungsbedingungen (NBS) HHLA GHL 2 - Betrieblicher Teil	
Anlage 5	Nutzungsbedingungen (NBS) HHLA Terminal Dradenau - Betrieblicher Teil	
Anlage 6	Nutzungsbedingungen (NBS) HHLA Container Terminal Burchardkai HCCR - Betrieblicher Teil	
Anlage 7	Nutzungsbedingungen (NBS) HHLA Terminal Überseezentrum - Betrieblicher Teil	
Anlage 8	Nutzungsbedingungen (NBS) HHLA Terminal O`Swaldkai - Betrieblicher Teil	

Verzeichnis der Abkürzungen und Glossar

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
bzw.	beziehungsweise
EBHaftPflV	Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen
EBO	Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EDI	Electronic Data Interchange
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
HHLA	Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft – wird je nach Sinnzusammenhang auch stellvertretend für Konzerngesellschaften verwendet
HPA	Hamburg Port Authority, die Betreiberin der Hafenbahn im Hamburger Hafen
HPfIG	Haftpflichtgesetz
NBS	meint diese Nutzungsbedingungen der HHLA
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil
Slot	Ein Slot beschreibt das einem EVU zugewiesene Zeitfenster in einem bestimmten Gleis eines Terminalbahnhofs, in welchem das EVU Anspruch auf Abfertigung hat; es beginnt und endet mit fest definierten Uhrzeiten.
Slotzeit	Die Slotzeit beschreibt die Abfertigungszeit eines Slots auf der Gleisanlage eines Terminalbahnhofs und ist fest gebunden an ein Slot. Den Anfang der Slotzeit stellt das Abkoppeln der Lok dar; das Ende der Slotzeit ist die fest definierte Enduhrzeit eines Slots.
Terminalbetreiber	meint die jeweiligen Betreiber der Logistikterminals der HHLA, die nicht als Containerterminals betrieben werden
z. B.	zum Beispiel

1 Zweck und Geltungsbereich

1.1 Durch diese NBS gewährleistet HHLA gegenüber jedem Zugangsberechtigten, der die Bedingungen dieser NBS einhält und dies gegenüber der HHLA oder dem Terminal schriftlich bestätigt, einheitlich

- den diskriminierungsfreien Zugang zu den Serviceeinrichtungen der HHLA und
- die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen durch die HHLA.

Die einzelnen Voraussetzungen für die diskriminierungsfreie Zugangsgewährung und Leistungserbringung sind nachfolgend geregelt. Dabei handelt es sich insbesondere um genehmigungsrechtliche, technische, personelle und verfahrenstechnische Voraussetzungen.

1.2 Diese NBS gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen dem Terminal und den Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

1.3 Gesonderte vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und dem Terminal und/oder dem Terminal und den Kunden der Terminals.

2 Allgemeine Voraussetzungen für den Zugang

2.1 Genehmigung

2.1.1 Zugangsberechtigte bzw. von ihnen beauftragte EVU haben durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nachzuweisen, dass sie im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen sind:

- einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen.

2.1.2 Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nachzuweisen, dass sie im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen sind:

- einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen.

2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung ist dem Terminal eine beglaubigte Übersetzung in die deutsche Sprache vorzulegen.

- 2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigungen teilen die Zugangsberechtigten dem Terminal unverzüglich schriftlich mit.

2.2 Haftpflichtversicherung

Der Zugangsberechtigte hat das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpfIV) vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] gegenüber dem Terminal nachzuweisen. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag werden dem Terminal unverzüglich schriftlich angezeigt.

2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis

- 2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss

- a) soweit eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems [ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6] oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen die Anforderungen der EBO

erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

- 2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.

- 2.3.3 Das Terminal vermittelt dem Zugangsberechtigten die erforderliche Ortskenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Eine entsprechende Infrastrukturbeschreibung und betriebliche Bedienanweisung der Terminals ist in den Anlagen 1 bis 8 zu diesen NBS enthalten.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

- 2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung

- a) soweit eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems [ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6] oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen den Bestimmungen der EBO entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des § 4 KonVEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.

- 2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der auf dem Terminal benutzten Schienenwege kompatibel sein.

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

- 3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur auf den Terminals erfolgt soweit erforderlich in enger Abstimmung mit der HPA und dem Terminal und ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 3.1.2 Um die größtmögliche Auslastung der Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten, behält sich HHLA vor, kurzfristig auch mündlich betrieblich notwendige Weisungen zu erteilen, die vom Zugangsberechtigten einzuhalten sind.

3.2 Anmeldung der Nutzung als Voraussetzung für eine diskriminierungsfreie Bahnavwicklung auf den Terminals

- 3.2.1 Die Zugangsberechtigten sollen die Nutzung rechtzeitig, im Regelfall mindestens eine Woche vor der geplanten Nutzung anmelden. Spätere Anmeldungen werden vom Terminal berücksichtigt, soweit dies möglich ist.

- 3.2.2 Bei der Anmeldung sind folgende Angaben zu liefern:

- Länge des Zuges in Metern,
- rangierendes Unternehmen,
- geplante Menge pro Abfahrt (unterteilt nach Menge Entladung und Menge Verladung),
- geplante Ankunft am HPA Bahnhof,
- geplante Abfahrt aus dem HPA-Bahnhof.

Anpassungen oder Änderungen von in der Anmeldung zugrunde gelegten Parametern müssen dem Terminal unverzüglich schriftlich mitgeteilt werden.

- 3.2.3 Nur vollständige Anmeldungen werden bearbeitet.

- 3.2.4 Das Terminal entscheidet unverzüglich über die Anmeldung. Haben sich verschiedene Zugangsberechtigte für eine zeitgleiche Nutzung angemeldet, gilt Ziffer 3.3 der NBS.

- 3.2.5 Zugeteilte Nutzungen sind für die Zugangsberechtigten grundsätzlich verbindlich. Jede Verspätung ist dem Terminal unverzüglich zu melden.

- 3.2.6 Die Kündigung einer Anmeldung durch den Zugangsberechtigten ist jederzeit möglich. Der Zugangsberechtigte muss die Kündigung dem Terminal unverzüglich schriftlich mitteilen.

3.3 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens / Konfliktfälle

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, wird das Terminal im Rahmen des § 10 Abs. 5 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:

- a) Das Terminal wird zunächst versuchen, durch Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten eine Regelung zu erreichen. Alle Betroffenen werden mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen beteiligt.
- b) Das Terminal kann abweichend von Buchstabe a) jenen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten abweichen. Das Terminal wird aber Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.
- c) Kommt eine Einigung in den Verhandlungen nicht zustande, gilt voranging § 10 Abs. 6 EIBV.
- d) Kann anhand der Kriterien des § 10 Abs. 6 EIBV keine Entscheidung getroffen werden, wird das Terminal die Anträge in folgender Reihenfolge berücksichtigen:
 - Anmeldungen, die den zeitnahen Übergang auf eine zugewiesene Zugtrasse der DB Netz AG sicherstellen, werden Anmeldungen ohne zeitnahen Anschluss an eine zugewiesene Zugtrasse vorgezogen.
 - Anmeldungen, die dem Terminal eine höhere Auslastung ermöglichen, werden Anmeldungen mit geringerer Auslastung vorgezogen.

4 Entgelte und Sicherheitsleistungen

4.1 Entgelte

HHLA erhebt bislang keine Infrastrukturnutzungsentgelte gegenüber den Zugangsberechtigten. Sofern HHLA die Einführung von Nutzungsentgelten beschließen sollte, wird das Terminal die Zugangsberechtigten mit angemessener Vorlaufzeit davon in Kenntnis setzen.

4.2 Sicherheitsleistungen

HHLA behält sich schon jetzt vor, für den Fall, dass Nutzungsentgelte eingeführt werden, die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig zu machen, wenn begründete Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des jeweiligen Zugangsberechtigten bestehen.

5 Informationen, Betriebsstörungen

5.1 Informationen

5.1.1 Das Terminal informiert die Zugangsberechtigten über folgende Umstände:

- a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des Zugangsberechtigten beziehen (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs); sowie
- b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.

5.1.2 Voraussetzung für eine reibungslose und diskriminierungsfreie Abwicklung ist, dass der Zugangsberechtigte das Terminal über Abweichungen zur vorherigen Anmeldung eines Zuges unverzüglich nach Kenntnis informiert.

5.2 Störungen in der Betriebsabwicklung

5.2.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den geplanten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich das Terminal und der Zugangsberechtigte gegenseitig und unverzüglich. Das Terminal unterrichtet den Zugangsberechtigten umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.

5.2.2 HHLA wird im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Zumutbaren Störungen schnellstmöglich beseitigen.

5.2.3 Zur Beseitigung der Störung kann das Terminal innerhalb der Serviceeinrichtungen insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Etwaige bei der Störungsbeseitigung entstehende Konflikte werden gemäß Ziffer 3.3 dieser NBS behandelt.

5.2.4 Die Nutzungsberechtigten sind verpflichtet, Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. HHLA behält sich vor, derartige Störungen in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen/-lassen liegen gebliebener Züge).

5.3 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

HHLA behält sich das Recht vor, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass die Zugangsberechtigten die Anforderungen dieser NBS einhalten. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personen der Terminals Fahrzeuge der Zugangsberechtigten betreten und dem Personal der Zugangsberechtigten Weisungen erteilen.

5.4 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

5.4.1 HHLA behält sich das Recht vor, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. HHLA wird dabei keine Änderungen vornehmen, die die Benutzung der Infrastruktur durch Fahrzeuge des Güterverkehrs nach Maßgabe der EBO unmöglich machen oder wesentlich erschweren.

5.4.2 HHLA behält sich das Recht vor, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. HHLA führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung der Zugangsberechtigten so gering wie möglich gehalten werden.

6 Haftung

6.1 Grundsatz

6.1.1 Die Terminals sowie die Zugangsberechtigten haften nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die NBS keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

6.1.2 Sofern und soweit die Terminals einerseits oder der Zugangsberechtigte andererseits durch Handlungen der jeweils anderen Seite eigene Sachschäden erleiden, sind diese nur zu ersetzen, sofern der einzelne Sachschaden einen Betrag von 500 Euro übersteigt. Im Übrigen ist die Haftung der Terminals auf Schadensersatz, gleich aus welchem Rechtsgrund, der Höhe nach beschränkt auf maximal 100.000 Euro je Schadensereignis. Eine Haftung der Terminals für mittelbare Schäden, insbesondere für entgangenen Gewinn, Produktionsausfall oder sonstige Folgeschäden wird ausdrücklich ausgeschlossen. Die vorgenannten Haftungsbeschränkungen und Haftungsausschlüsse gelten nicht, wenn die Haftung auf vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verhalten beruht, es sich um Ansprüche wegen der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit handelt oder in sonstiger Weise nach zwingendem Recht begründet ist.

6.2 Mitverschulden

§ 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen – § 13 HPfIG gelten entsprechend.

6.3 Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Beteiligten. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Beteiligten ist nur diesen selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim Terminal oder bei Dritten verursacht hat, haften das jeweilige Terminal und der Zugangsberechtigte zu gleichen Teilen. Wenn weitere Zugangsberechtigte die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein Zugangsberechtigter nach, dass er zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist er von der Haftung frei.
- b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- c) Der hiernach auf die Zugangsberechtigten insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung aufgrund unabwendbarer Ereignisse liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Beteiligten. Dies gilt entsprechend bei solchen Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt hiervon unberührt.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des Zugangsberechtigten oder gelangen Wasser gefährdende Stoffe aus den vom Zugangsberechtigten verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat der Zugangsberechtigte unverzüglich das Terminal zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des Zugangsberechtigten für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des Terminals notwendig, trägt der verursachende Beteiligte die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch den Zugangsberechtigten – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst das Terminal die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt der verursachende Zugangsberechtigte. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

7.4 Ausgleichspflicht zwischen Terminal und Zugangsberechtigten

Ist das Terminal als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch den Zugangsberechtigten – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt der Zugangsberechtigte die dem Terminal entstehenden Kosten. Hat das Terminal zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

8 Mitgeltende Bestimmungen

Die auf den Terminals geltenden Sicherheitsbestimmungen bleiben von diesen NBS unberührt.

Nutzungsbedingungen (NBS) – Betrieblicher Teil

HE - Gleisanschluss Nr. 184

HHLA Oswaldkai, Schwimmkrangleis

Eisenbahnbetriebsleiter

gez. Witschkowski

Witschkowski

gez. Lange

Lange

Gültig ab 01.04.2013

Verteilungsplan:

HHLA, Herr Fussner
HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Leiter
HHLA Intermodal
EBL/EBLV

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

- | | |
|--------------------------------------|----------------------|
| • HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH | Tel.: 040 3088 7333 |
| • EBL Witschkowski, Reimund | Tel.: 0160 9747 3181 |
| • Vertreter des EBL Lange, Winfried | Tel.: 0171 5687 470 |
| • Notfallmanagement | Tel.: 0171 5687 558 |
| • Polizei | Tel.: 110 |
| • Landeseisenbahnaufsicht (LEA) | Tel.: 04042840-3465 |

Inhaltsverzeichnis:

1. Beschreibung der Anlage
2. Durchführen der Bedienungen
3. Aufgaben des Anschliebers
4. Sonstige Aufgaben

Verzeichnis der Anlagen:

Gleislageplan

Anhang 1

VORBEMERKUNGEN

Örtlich eingesetztes Personal der einzelnen EVU müssen die Nutzungsbedingungen (NBS) des HHLA Anschlusses HE 184 Schwimmkrangleis - Betrieblicher Teil, beherrschen.

Soweit nicht anders gekennzeichnet, gelten die nachfolgenden Richtlinien für den gesamten Bereich.

1. Beschreibung des Anschlusses / der Anlage

1.1

A) Grenzen des Anschlusses / der Anlage

Der Anschluss HE 184 Schwimmkrangleis schließt hinter Weiche Nr. 2 an die HPA an.

B) Beschreibung Gleisanlagen HE 184 und ihre Nutzung

Der Anschluss besteht aus einem Gleis mit einer Nutzlänge von 80 m.
Dieses Gleis hat einen klappbaren Gleisabschluss.

1.2. Gleisanlagen und ihre Nutzung

a) Rangierbezirke

entfällt

b) Anschlussgleise

entfällt

1.3 Aufbewahrung Sicherungsmittel

Hemmschuh wird bei der Wachzentrale vorgehalten.

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU

Siehe Gleisplan

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150m

entfällt

1.6 Signalanlagen

entfällt

1.7 Bahnübergänge

entfällt

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

Hallentore:

entfällt

1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter

Anlage ist beleuchtet

1.14 Betriebseinschränkungen

entfällt

1.15 Verladeeinrichtungen

entfällt

2. Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung

Das EVU meldet sich unter Tel. 040/3088 7333 an.

2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

entfällt

2.3 Kommunikation der einzelnen beteiligten EVU und EIU

Siehe Punkt 2.1

2.4 Zuständigkeiten der EVU

Beim Rangieren ist auf Sicht zu fahren gemäß FV–NE § 53 (2)

Die Handweichen werden vom Personal des jeweiligen EVU bedient.

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

Personen dürfen nicht unter schwebende Lasten treten.

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

Die Mitarbeiter der EVU müssen folgende persönliche Schutzausrüstung tragen:

- Warnkleidung, Jacke, Hose (gemäß EN 471)
- Kopfschutz (Schutzhelm EN 397, EN 812)
- Sicherheitsschuhe (min. S2 gemäß EN 345)
- Schutzhandschuhe

3. Aufgaben des Anschliebers

3.1 Zuständigkeiten des Gleisanschliebers

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

Die Sicherung höhengleicher Übergänge ist allein Sache des Gleisanschliebers.

Gegenstände dürfen nur in einem Abstand von mindestens 2,50 m von der Gleismitte gelagert werden. Das gelagerte Gut muss gegen Anrollen und Umstürzen gesichert sein.

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

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

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 Mitarbeiter

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat das Rangierpersonal Personen, die im Bedienungsbereich oder an den Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

4. Sonstige Aufgaben

4.1 Prüfen des Fahrweges / der Gleisanlagen

Das Rangierpersonal des EVU hat während der Bedienung die Fahrwegbeobachtung durchzuführen. Die Zuführung erfolgt als geschobene Rangierabteilung. Vor Befahren des Gleises ist festzustellen, dass der klappbare Gleisabschluss in Wirkstellung ist.

4.2 Geschwindigkeit beim Rangieren

Der Gleisanschluss ist mit Schrittgeschwindigkeit (5 km/h) zu befahren.

4.3 Rangierseite

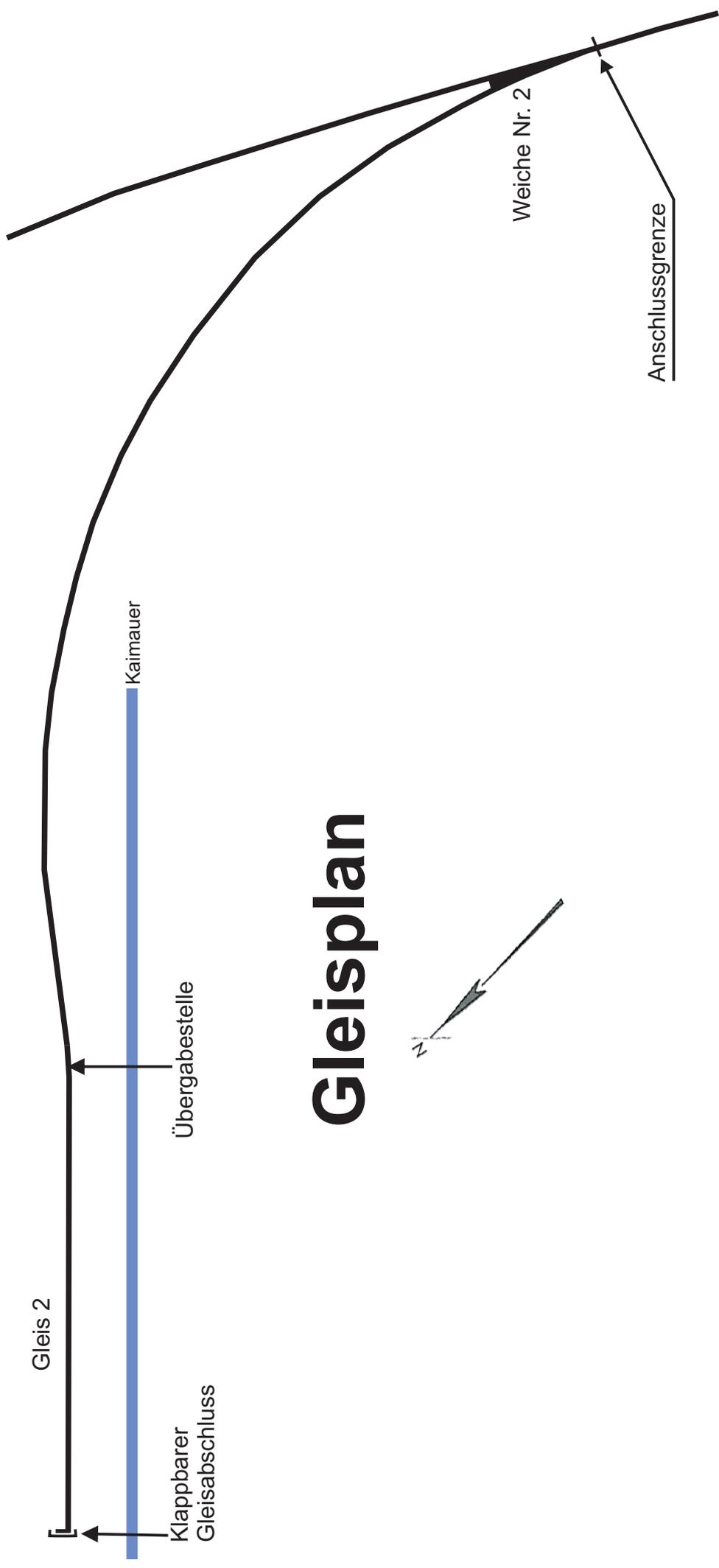
Als Rangierseite wird die in Fahrtrichtung rechte Seite festgelegt.

4.4 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

.Alle Wagen sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen

4.5 Befahren von Bahnübergängen entfällt

HHLA Gleisanschluss 184 Schwimmkrangleis



Gleisplan

Legende

Anschlussgleis

M 1:1000

Nutzungsbedingungen (NBS) – Betrieblicher Teil

HE – Gleisanschluss Nr. 480 D

**HHLA Container Terminal Bucharckai
Halle 6**

Eisenbahnbetriebsleiter

gez. Witschkowski

Witschkowski

gez. Lange

Lange

Gültig ab 01.03.2013

Verteilungsplan:

Geschäftsführung CTB
Abteilungsleitung CTB - BS
HHLA Intermodal
EBL/EBLV

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

- | | | |
|---------------------------------|-----------------------|----------------------|
| • EBL | Witschkowski, Reimund | Tel.: 0160 9747 3181 |
| • Vertreter des EBL | Lange, Winfried | Tel.: 0171 5687 470 |
| • Notfallmanagement | | Tel.: 0171 5687 558 |
| • Polizei | | Tel.: 110 |
| • Landeseisenbahnaufsicht (LEA) | | Tel.: 04042840-3465 |

Inhaltsverzeichnis:

1. Beschreibung der Anlage
2. Durchführen der Bedienungen
3. Aufgaben des Anschließers
4. Sonstige Aufgaben

Verzeichnis der Anlagen:

Gleisplan

Anlage 1

VORBEMERKUNGEN

Örtlich eingesetztes Personal der einzelnen EVU müssen die Nutzungsbedingungen (NBS) des HHLA Terminal Burchardkai Halle 6 (CTB-BS) - Betrieblicher Teil, Anlage 2 beherrschen.

Soweit nicht anders gekennzeichnet, gelten die nachfolgenden Richtlinien für den gesamten Bereich.

1. Beschreibung des Anschlusses / der Anlage

1.1

A) Grenzen des Anschlusses / der Anlage

- Das Terminal schließt an der Weiche 66 am Bahnhofsteil Mühlenwerder an die HPA an.

B) Beschreibung des CTB / Gleisanlagen und ihre Nutzung (siehe Gleislageplan)

- Die Anlage besteht aus 2 Gleisen: Gleis 743 und 744. Die Anschlussgrenze beginnt unmittelbar nach der Weiche 30. Hinter der Anschlussgrenze schließt eine höhengleiche Überfahrt an. Die höhengleiche Überfahrt ist durch jeweils 1 Andreaskreuz in Fahrtrichtung gesichert. Der Fahrweg ist auch nur in dieser Richtung zu nutzen. (Einbahnstraßenregelung)
- Der Gleisbereich an Halle 6 ist eingepflastert

Gleisbezeichnung	Nutzlänge ab Grenzzeichen
Gleis 743	300 m
Gleis 744	300 m

1.2. Gleisanlagen und ihre Nutzung

a) Rangierbezirke

entfällt

b) Anschlussgleise im CTB

entfällt

1.3 Aufbewahrung Sicherungsmittel

Sicherungshemmschuhe sind zur Sicherung der abgestellten Wagen vorzuhalten.

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU

Die Übergabestelle ist das jeweilige durch den Lademeister zugewiesene freie Gleis. Die Wagen werden nach vorheriger Absprache in dem markierten Bereichen A-C gestellt.

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150m

entfällt

1.6 Signalanlagen

entfällt

1.7 Bahnübergänge

BÜ hinter der Weiche 30 ist beidseitig durch Andreaskreuze gesichert.

1.8 Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer, Schalterangabe)

entfällt

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

entfällt.

1.10 Brücken, Durchlässe

entfällt

1.11 Telekommunikationsanlagen

Telefone und Fax-Geräte befinden sich beim Lademeister

1.12 Einfriedungen und Tore, Bedienung durch Werkspersonal

Hallentore:

entfällt

1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter

Die Anlage ist bei Dunkelheit beleuchtet.

1.14 Betriebseinschränkungen

Höchstzulässiger Grenzwert für Rangierabteilungen:

- 500 m
- 1500 t

1.15 Verladeeinrichtungen

entfällt

2. Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung

- Jede Bedienfahrt ist beim Stellwerk CT und beim Lademeister des HHLA Terminal CTB, Halle 6 (CTB-BS) unter folgenden Telefonnummern anzumelden:
 1. Stellwerk CT: 040/55615 - 3440
 2. Lademeister: 040/3088-2545 oder ...-23376

Darüber hinaus ist unmittelbar vor dem Befahren des Terminals die Gleiswarnanlage am LS 66 durch Bedienen des Tasters einzuschalten. Die Mitarbeiter im Gleisbereich der Halle 6 werden akustisch und optisch gewarnt.

2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

entfällt

2.3 Kommunikation der einzelnen beteiligten EVU und EIU

Die Kommunikation über Rangierfahrten in, aus und innerhalb des Terminals wird über den Lademeister der Halle 6 (CTB-BS) unter der Ruf-Nr. 040/3088-2545 oder -2376 geführt.

- Bei Einfahrten ist die Zustimmung über vom Lademeister einzuholen
- Bei Bewegungen von Fahrzeugen im Gleis und bei Gleiswechsel innerhalb des Terminal ist die Zustimmung des Lademeisters fernmündlich vorab einzuholen.
- Bei geplanten Ausfahrten verständigt sich das EVU zunächst mit dem Lademeister und anschließend mit dem Weichenwärter des Stellwerkes Ct. Ausfahrt unmittelbar nach den Zustimmungen.

2.4 Zuständigkeiten der EVU

Das Bewegen von Wagen und Triebfahrzeugen ist grundsätzlich nur mit Zustimmung des Lademeisters, Halle 6 (CTB-BS) gestattet.

Beim Rangieren ist auf Sicht zu fahren gemäß FV-NE § 53 (2)

Die Handweichen werden vom Personal des jeweiligen EVU bedient.

Schäden, die durch das EVU an der Infrastruktur und an Fahrzeugen verursacht wurden, sind unverzüglich dem Lademeister Halle 6 (CTB-BS) unter der Ruf-Nr. 040 3088-2545 anzuzeigen (z.B. Verunreinigungen durch ausgelaufenes Öl, Beschädigung von Sh2 – Scheiben, Verschieben von Prellböcken etc.).

Werden an Fahrzeugen Schäden festgestellt, sind diese unverzüglich vor der Abfahrt dem Lademeister zu melden

Die Mitarbeiter der EVU müssen folgende persönliche Schutzausrüstung tragen:

- Warnkleidung, Jacke, Hose (gemäß EN 471)
- Kopfschutz (Schutzhelm EN 397, EN 812)
- Sicherheitsschuhe (min. S2 gemäß EN 345)
- Schutzhandschuhe

3. Zuständigkeiten CTB

Beim Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen durch das EVU hat CTB, Halle 6 seine Gleise von Personen, Straßenfahrzeugen und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Die Sicherung höhengleicher Übergänge ist allein Sache CTB.

Gegenstände dürfen nur in einem Abstand von mindestens 2,50 m von der Gleismitte gelagert werden. Das gelagerte Gut muss gegen Anrollen und Umstürzen gesichert sein.

Können die oben genannten Bedingungen aus zwingenden Gründen ausnahmsweise nicht erfüllt werden, so hat der Lademeister der Halle 6 das Gleis vor der Gefahrenstelle durch Haltscheibe (Signal Sh 2) zu sperren. Die Signale Sh 2 hat Halle 6 vorzuhalten.

Halle 6 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.

3.1 Be- und Entladen der Eisenbahnwagen durch CTB Halle 6

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

3.2 Warnen der Mitarbeiter

Unmittelbar vor dem Befahren des Terminals ist die Gleiswarnanlage am LS 66 durch das bedienende EVU einzuschalten. Die Mitarbeiter im Gleisbereich der Halle 6 werden über eine automatisierte Lautsprecheransage gewarnt.

4. Sonstige Aufgaben

4.1 Prüfen des Fahrweges / der Gleisanlagen

Das Rangierpersonal des EVU hat während der Bedienung die Fahrwegbeobachtung durchzuführen. Die Zuführung erfolgt als geschobene Rangierabteilung.

4.2 Geschwindigkeit beim Rangieren

Grundsätzlich beträgt die Rangiergeschwindigkeit V_{\max} 25 km/h. Vor Befahren der höhengleichen Überfahrt (BÜ) und beim Drücken in die Ladegleise ist die Rangiergeschwindigkeit zwingend auf 5 km/h abzusenken.

4.3 Rangierseite

Als Rangierseite wird die in Fahrtrichtung rechte Seite festgelegt.

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

Hinter der W 30 schließt eine höhengleiche Überfahrt an.

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

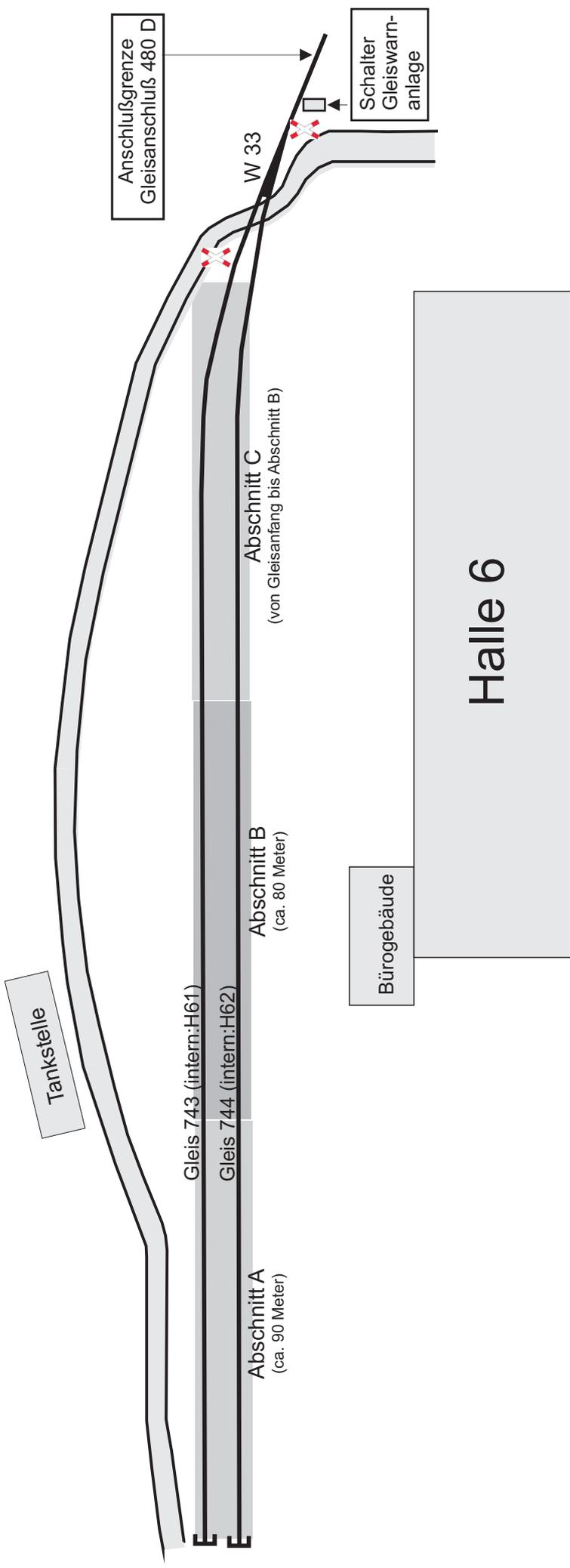
4.10 Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Abgestellte Fahrzeuge sind gegen Entlaufen Richtung W 30 durch einen Hemmschuh zu sichern.

4.11 Bedienen von Nebenanschlüssen und Mitbenutzer entfällt

Container - Terminal - Burchardkai, Halle 6

Gleislageplan



Nutzungsbedingungen (NBS) – Betrieblicher Teil

HE - Gleisanschluss Nr. 333

HHLA Roßhafenterminal

Eisenbahnbetriebsleiter

Gez. Witschkowski

Witschkowski

gez. Lange

Lange

Gültig ab 01.10.2013

Verteilungsplan:

HHLA Intermodal

EBL/EBLV

HHLA Roßhafen Terminal GmbH
Bei St. Annen 1
20457 Hamburg
Herrn Karsten Hergert

Vollers Hamburg GmbH
Rossweg 20
20457 Hamburg
Herrn Carsten Sass

MAN Diesel & Turbo SE
Rossweg 6-8
20457 Hamburg
Herrn Michael Pech

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

- EBL Witschkowski, Reimund Tel.: 0160 9747 3181
- Vertreter des EBL Lange, Winfried Tel.: 0171 5687 470
- Notfallmanagement Tel.: 0171 5687 558
- Polizei Tel.: 110
- Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Tel.: 040 42840-3465

- HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Tel.: 040 3088-3534
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Tel.: 040 3088-3551
- Vollers Hamburg GmbH, Tel.: 040 78874-635
- MAN Diesel & Turbo SE, Tel.: 040 7409-252

Inhaltsverzeichnis:

1. Beschreibung der Anlage
2. Durchführen der Bedienungen
3. Aufgaben des Anschließers
4. Sonstige Aufgaben

Verzeichnis der Anhänge:

- Gleislageplan

Anhang
1

VORBEMERKUNGEN

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

Soweit nicht anders gekennzeichnet, gelten die nachfolgenden Richtlinien für den gesamten Bereich.

1. Beschreibung des Anschlusses / der Anlage

1.1

A) Grenzen des Anschlusses / der Anlage

Der Gleisanschluss schließt unmittelbar vor der Weiche 65 am Roßweg an die HPA an.

B) Beschreibung Roßhafenterminal/ Gleisanlagen und ihre Nutzung

s. Lageskizze

1.2. Gleisanlagen und ihre Nutzung

a) Rangierbezirke
entfällt

b) Anschlussgleise
entfällt

1.3 Aufbewahrung Sicherungsmittel

Hemmschuhe an der HWS - Wand (siehe Anhang Gleislageplan)

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU

Übergabestelle ist der Abschnitt A und B (siehe Anhang Gleislageplan)

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150m

Im Bereich der Hachmannbrücke 1:142

1.6 Signalanlagen

Entfällt

1.7 Bahnübergänge

Bü 370 Roßweg

Bü Nr 31a Hachmannbrücke

1.8 Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer,Schalterangabe)

entfällt

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

Entfällt

1.10 Brücken, Durchlässe

Bü Nr 31 a Hachmannbrücke

1.11 Telekommunikationsanlagen

entfällt

1.12 Einfriedungen und Tore, Bedienung durch Werkspersonal

Hallentore:

Werksdurchfahrt MAN an Halle 5

1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter

entfällt

1.14 Betriebseinschränkungen

keine Nutzung von automatischen Rangierlokkupplungen

1.15 Verladeeinrichtungen

entfällt

2. Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung

Bedienungen sind den Anschließern / Mitbenutzer anzukündigen:

- Vollers Hamburg GmbH: Telefon: 78874-635
- MAN Diesel & Turbo SE: Telefon: 7409- 252

2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

entfällt

2.3 Kommunikation der einzelnen beteiligten EVU und EIU

Unmittelbar vor Durchführung von Rangierfahrten in, aus dem Gleisanschluss verständigt sich das EVU mit dem Weichenwärter HSW (Tel.040/55615-4540). Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Wartezeichen (Ra 11) erteilt ausschließlich der Weichenwärter HSW.

2.4 Zuständigkeiten der EVU

Das Bewegen von Wagen und Triebfahrzeugen ist grundsätzlich nur mit Druckluft und eingeschalteten Bremsen durchzuführen. Gestellte Wagen sind mit Druckluft angebremsst an der Übergabestelle abzustellen und nach beiden Seiten (jeweils vor der ersten und hinter der letzten Achse) durch Vorlage eines Hemmschuhes gegen Entlaufen zu sichern.

Beim Abräumen der Wagen aus dem Gleisanschluss ist grundsätzlich der Zughaken der Lokomotive und die Schraubenkupplung des ersten Wagens zu nutzen Die Schraubenkupplung ist aufgrund des eingeschränkten Bogenhalbmessers auf der Hachmannbrücke ganz auszdrehen. Die Nutzung der automatischen Rangierkupplung der Lok ist untersagt.

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

- HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Herr Hergert 3088-3534
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Herr Struve 3088-3551

Die Mitarbeiter der EVU müssen folgende persönliche Schutzausrüstung tragen:

- Warnkleidung, Jacke, Hose (gemäß EN 471)
- Kopfschutz (Schutzhelm EN 397, EN 812)
- Sicherheitsschuhe (min. S2 gemäß EN 345)
- Schutzhandschuhe

3. Aufgaben des Anschliebers

3.1 Zuständigkeiten des Gleisanschliebers/Mitbenutzers

Beim Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen durch das EVU hat der Gleisanschlieber/Mitbenutzer seine Gleise von Personen, Straßenfahrzeugen und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Die Sicherung höhengleicher Übergänge ist allein Sache der Gleisanschlieber/Mitbenutzer.

Gegenstände dürfen nur in einem Abstand von mindestens 2,50 m von der Gleismitte gelagert werden. Das gelagerte Gut muss gegen Anrollen und Umstürzen gesichert sein.

Können die oben genannten Bedingungen aus zwingenden Gründen ausnahmsweise nicht erfüllt werden, so hat der Gleisanschlieber/Mitbenutzer das Gleis vor der Gefahrenstelle durch Haltscheibe (Signal Sh 2) zu sperren. Die Signale Sh 2 hat der Gleisanschlieber/Mitbenutzer vorzuhalten (HWS-Wand).

Der Gleisanschlieber/Mitbenutzer 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.

3.2 Be- und Entladen der Eisenbahnwagen durch den Gleisanschlieber/Mitbenutzer

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

3.3 Warnen der Mitarbeiter

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat das Rangierpersonal Personen, die im Bedienungsbereich oder an den Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

4. Sonstige Aufgaben

4.1 Prüfen des Fahrweges / der Gleisanlagen

Das Rangierpersonal des EVU hat während der Bedienung die Fahrwegbeobachtung durchzuführen. Die Zuführung erfolgt als geschobene Rangierabteilung.

4.2 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Bedienung ist mit Schrittgeschwindigkeit (5 km/h) durchzuführen

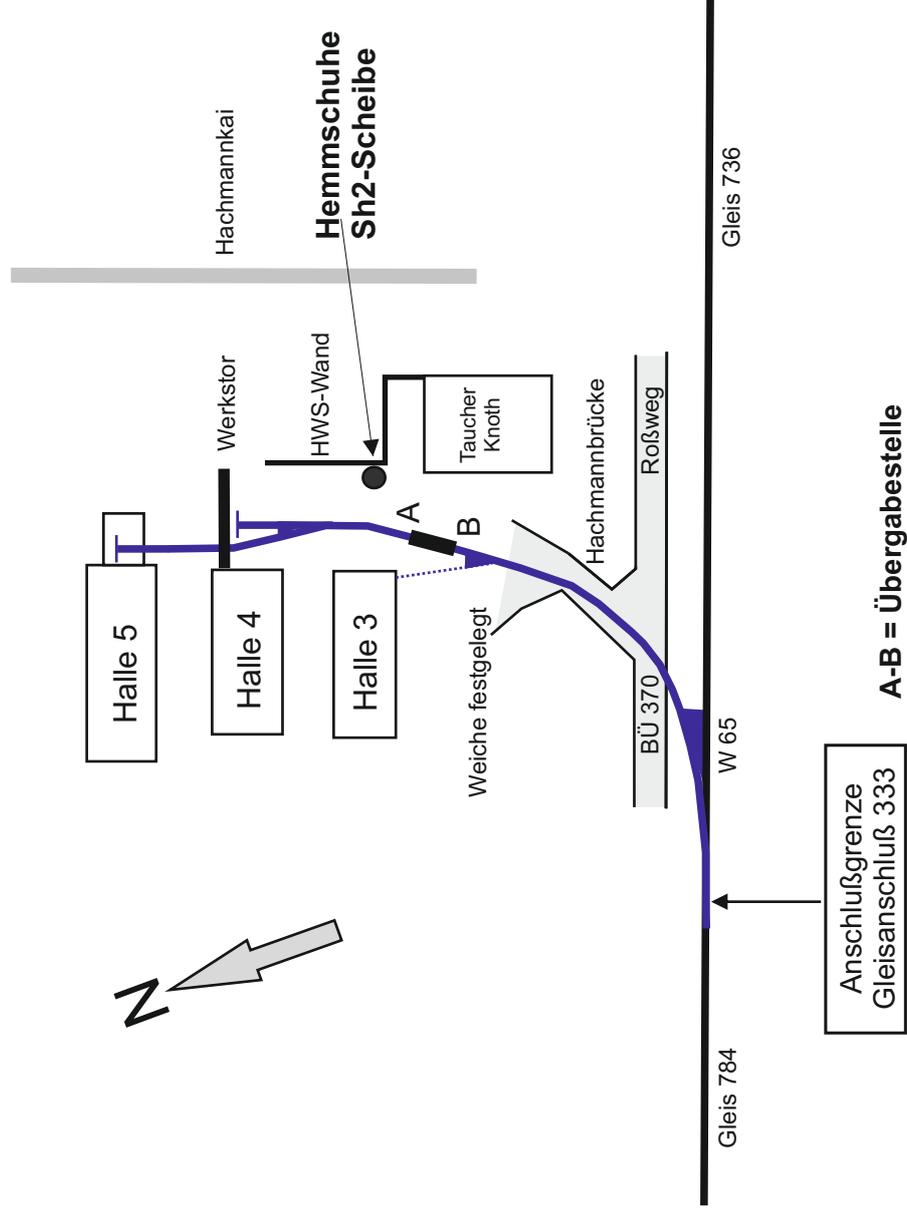
4.3 Rangierseite

rechts

- 4.4 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung**
Es sind alle Wagen an die Druckluftbremse anzuschließen
- 4.5 Befahren von Bahnübergängen**
Die Sicherung der BÜ (s. auch Pkt. 1.7) hat durch zwei Posten zu erfolgen.
- 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**
Gestellte Wagen sind mit Druckluft angebremsst an der Übergabestelle abzustellen und nach beiden Seiten (jeweils vor der ersten und hinter der letzten Achse) durch Vorlage eines Hemmschuhes gegen Entlaufen zu sichern.
- 4.11 Bedienen von Nebenanschlüssen und Mitbenutzer**
entfällt

HHLA Gleisanschluss 333 Roßhafenterminal

Gleislageplan

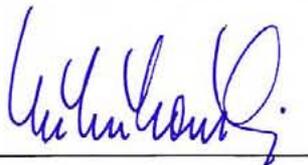


Nutzungsbedingungen (NBS) – Betrieblicher Teil

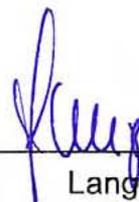
HE - Gleisanschluss Nr. 415

HHLA GHL 2

Eisenbahnbetriebsleiter



Witschkowski



Lange

Gültig ab 01.03.2011

Verteilungsplan:

HHLA Intermodal

EBL/EBLV

GHL Zweite Gesellschaft für Hafен- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH
Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg

Oceangate Distribution GmbH
Dradenauer Deichweg 3, 21129 Hamburg

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

- | | | |
|---------------------------------|-----------------------|------------------------------------------|
| • EBL | Witschkowski, Reimund | Tel.: 0160 9747 3181 |
| • Vertreter des EBL | Lange, Winfried | Tel.: 0171 5687 470 |
| • Notfallmanagement | | Tel.: 0171 5687 558 |
| • Polizei | | Tel.: 110 |
| • Landeseisenbahnaufsicht (LEA) | | Tel.: 040-42840-2116 |
| • GHL 2: | | Tel: 040-3088-3534 oder
040-3088-3646 |
| • Oceangate | | Tel: 040-74047-121 |

Inhaltsverzeichnis:

1. Beschreibung der Anlage
2. Durchführen der Bedienungen
3. Aufgaben des Anschließers
4. Sonstige Aufgaben

Verzeichnis der Anlagen:

Gleisplan GHL 2

VORBEMERKUNGEN

Örtlich eingesetzte Personale der einzelnen EVU müssen die Nutzungsbedingungen (NBS) des HHLA - Anschlusses 415, GH 2 - Betrieblicher Teil, beherrschen.

Soweit nicht anders gekennzeichnet, gelten die nachfolgenden Richtlinien für den gesamten Bereich.

1. Beschreibung des Anschlusses / der Anlage

1.1

A) Grenzen des Anschlusses / der Anlage

Der Gleisanschluss schließt über das Gleis 318 und die Anschlussweiche 351 an den Bahnhof Hamburg Waltershof an.

B) Beschreibung der Gleisanlagen und ihre Nutzung

Gleis:	Nutz- länge:	Nutzung:	Neigungsverhält- nisse	Nutzer:	Hemmschuhform/ Sonderform
1	110m	Rampe 90m	0 ‰ (nur Rampe)	Oceangate Distribution GmbH	

Weichen:

Weichen- u. Gleissperren-Nr.	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
EW 351	Handweiche	EVU

1.2. Gleisanlagen und ihre Nutzung

a) Rangierbezirke
entfällt

b) Anschlussgleise
entfällt

1.3 Aufbewahrung Sicherungsmittel

Hemmschuhe, ausreichend am Pfosten Nähe des Zaunes

- 1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU**
Rampe (siehe Markierung Gleisplan)
- 1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150m**
Entfällt
- 1.6 Signalanlagen**
entfällt
- 1.7 Bahnübergänge**
Höhengleiche betriebsinterne Überfahrt zwischen Rampe und Gleistor. Sicherung erfolgt durch Andreaskreuze.
- 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**
Hallentore:
Der Betrieb ist eingezäunt. Gleistor am Weichenende der EW 351 und östlich der Rampe.
- 1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter**
Beleuchtung ist vorhanden. Der Schalter befindet sich in der Halle am Tor 10 im Bereich des Notausgangs (Tür neben dem Tor 10).
- 1.14 Betriebseinschränkungen**
Zwischen Nordkante Rampe und EW 351 besteht 4 ‰ Gefälle. Hier dürfen keine Eisenbahnfahrzeuge abgestellt werden.
- 1.15 Verladeeinrichtungen**
Rampe

2. Durchführen der Bedienung

- 2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung**
Verständigen des Mitbenutzers über die Bedienung (soweit notwendig) fernmündlich:
Oceangate Distribution GmbH, Telefon: 040/7405-2431
- 2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten**
entfällt
- 2.3 Kommunikation der einzelnen beteiligten EVU und EIU**
Oceangate Distribution GmbH, Telefon: 040/7405-2431

2.4 Zuständigkeiten der EVU

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat das Rangierpersonal Personen, die im Bedienungsbereich oder an abgestellten Wagen tätig sind, zu warnen.

Vor der Einfahrt in den Anschluss muss sich das Rangierpersonal überzeugen, dass das Gleistor geöffnet und profilfrei festgelegt ist.

Die Kommunikation über Rangierfahrten in, aus und innerhalb des Terminals wird über Oceangate Distribution GmbH, Telefon: 040/7405-2431 geführt.

Fahrten zum/vom Gleisanschluss sind Rangierfahrten. Es ist jeweils nur eine Rangierfahrt zum/ vom Gleisanschluss erlaubt

Beim Rangieren ist auf Sicht zu fahren gemäß FV-NE § 53 (2).

Die Handweichen werden vom Personal des jeweiligen EVU bedient.

Die Wagen sind mit den vom Gleisanschließer zum Festlegen der Wagen bereitzustellenden Sicherungsmitteln (Hemmschuhen) bei der Zustellung gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern (siehe 1.3). Zu sichern ist immer das nördlichste Fahrzeug.

Das Bewegen von Wagen ist grundsätzlich nur mit Zustimmung von Oceangate Distribution GmbH gestattet.

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

3. Aufgaben des Anschließers

3.1 Zuständigkeiten des Gleisanschließers/Mitbenutzers

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

Die Sicherung höhengleicher Übergänge ist allein Sache des Gleisanschließers.

Gegenstände dürfen nur in einem Abstand von mindestens 2,50 m von Gleismitte gelagert werden. Das gelagerte Gut muss gegen Anrollen und Umstürzen gesichert sein.

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

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

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 Mitarbeiter

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat das Rangierpersonal Personen, die im Bedienungsbereich oder an den Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

4. Sonstige Aufgaben

4.1 Prüfen des Fahrweges / der Gleisanlagen

Das Rangierpersonal prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich:

- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums

4.2 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Bedienungsfahrt ist im Anschlussbereich vorsichtig und mit höchstens 10 km/h durchzuführen.

4.3 Rangierseite

Rangierseite ist die Ostseite

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

entfällt

4.6 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen im Gleisanschluss ist 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

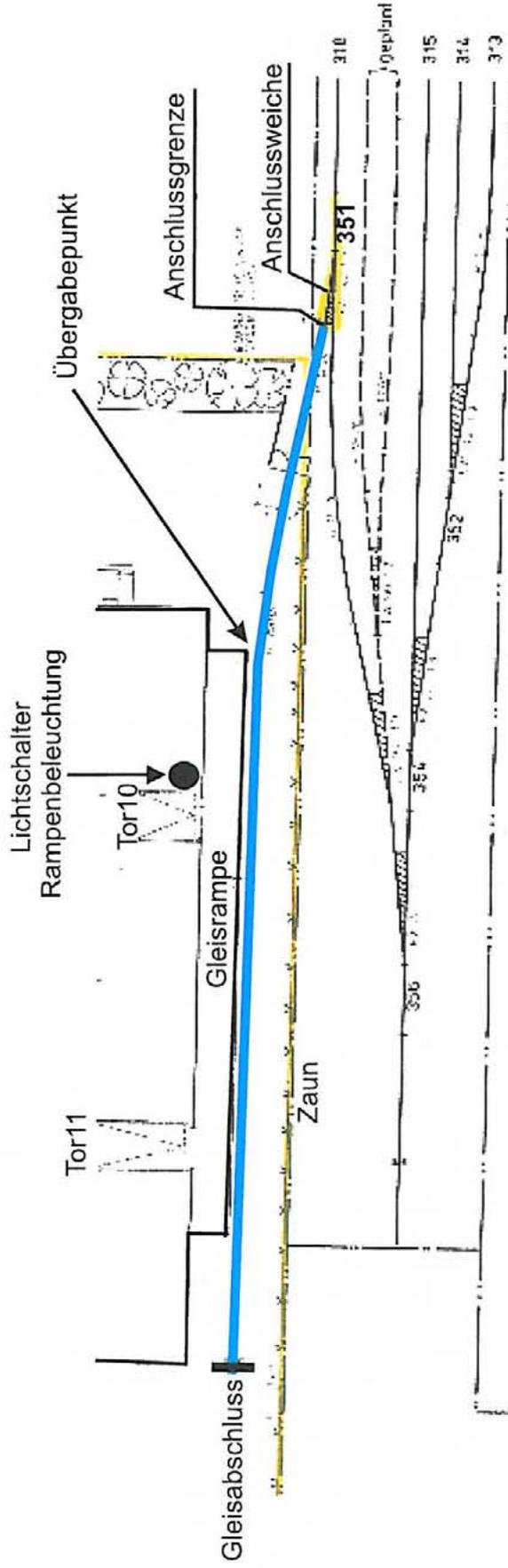
4.10 Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Das Festlegen zugestellter Wagen im Bereich der Rampe erfolgt durch Hemmschuhe.

4.11 Bedienen von Nebenanschlüssen und Mitbenutzer

entfällt

HHLA Gleisanschluss 415 GH1 2 Gleisplan



Norden 

Legende
Anschlussgleis 

Nutzungsbedingungen (NBS) – Betrieblicher Teil

HE – Gleisanschluss 482

HHLA Terminal Dradenau

Eisenbahnbetriebsleiter

gez. Witschkowski

Witschkowski

gez. Stolter

Stolter

Gültig ab 15.02.2015

Verteilungsplan:

Leiter Terminal Dradenau
HHLA Intermodal
EBL/StV EBL
Rhenus Midgard GmbH & Co. KG, 2. Hafenstraße 4 in 21079 Hamburg

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

- EBL Witschkowski, Reimund Tel.: 0160 9747 3181
- Ständiger Vertreter des EBL Stolter, Michael Tel.: 0160 9742 3918
- Notfallmanagement Tel.: 0171 568 75 58
- Polizei Tel.: 110
- Feuerwehr Tel.: 112
- Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Tel.: 040 42841 3695

Inhaltsverzeichnis:

1. Beschreibung der Anlage
2. Durchführen der Bedienungen
3. Aufgaben des Anschließers
4. Sonstige Aufgaben

Verzeichnis der Anlagen:

Gleislageplan Anhang 1
Bedienungsanleitung BÜ Anhang 2

VORBEMERKUNGEN

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

Soweit nicht anders gekennzeichnet, gelten die nachfolgenden Richtlinien für den gesamten Bereich.

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	Neigungs- verhältnisse
2	185 m	Abh/Zust	keine
1	220	Ladegleis	keine
3	220	Ladegleis	keine

Weichen:

Weiche Nr.	Art der Bedienung
9	Unterflurweiche mit externem Weichen- hebel

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**
Das Terminalgelände ist beleuchtet. Die Beleuchtung wird durch das Gate - Personal ein- und ausgeschaltet.
- 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 Tel.: 040/3023 669-12 durch das EVU verständigt
- 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.

Beim Rangieren ist auf Sicht zu fahren gemäß FV–NE § 53 (2). 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 Weichen werden 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 Mitarbeiter der EVU müssen folgende persönliche Schutzausrüstung tragen:

- Warnkleidung, Jacke, Hose (gemäß EN 471)
- Kopfschutz (Schutzhelm EN 397, EN 812)
- Sicherheitsschuhe (min. S2 gemäß EN 345)
- Schutzhandschuhe

3. Aufgaben des Terminalbetreiber HHLA Dradenau

3.1 Zuständigkeiten

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

Der Betrieb ist im markierten Gleisbereich während der Rangierarbeiten einzustellen.

Gegenstände dürfen nur in einem Abstand von mindestens 2,50 m von der Gleismitte gelagert werden. Das gelagerte Gut muss gegen Anrollen und Umstürzen gesichert sein.

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

Die Sicherung höhengleicher Übergänge ist allein Sache des Terminalbetreibers. Der Gleisanschließer/Mitbenutzer 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.

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 Mitarbeiter

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 bzw. FV-NE § 55 und 44 (8) durch Posten zu sichern (siehe Bedienungsanweisung).

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

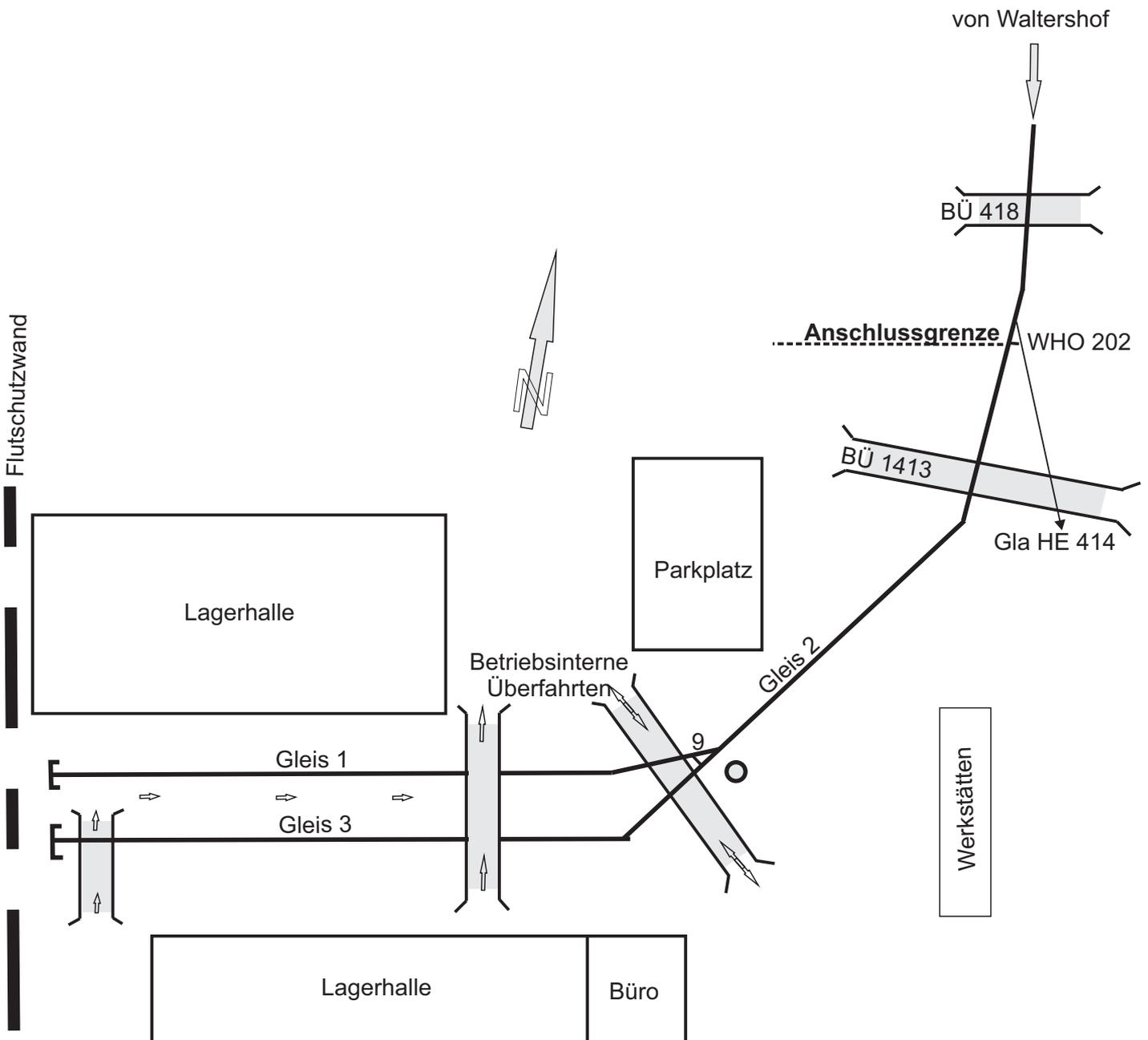
4.10 Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Abgestellte Fahrzeuge sind mit einem Hemmschuh vor dem 1. und letzten Radsatz mit einem Hemmschuh zu sichern.

4.11 Bedienen von Nebenanschlüssen und Mitbenutzer

entfällt

HHLA Terminal Dradenau Gleislageplan



- Ablage Hemmschuhe und Sh 2-Scheibe
- ⇒ Verkehrsrichtung Straßenverkehr

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 Bft 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 Bft 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.

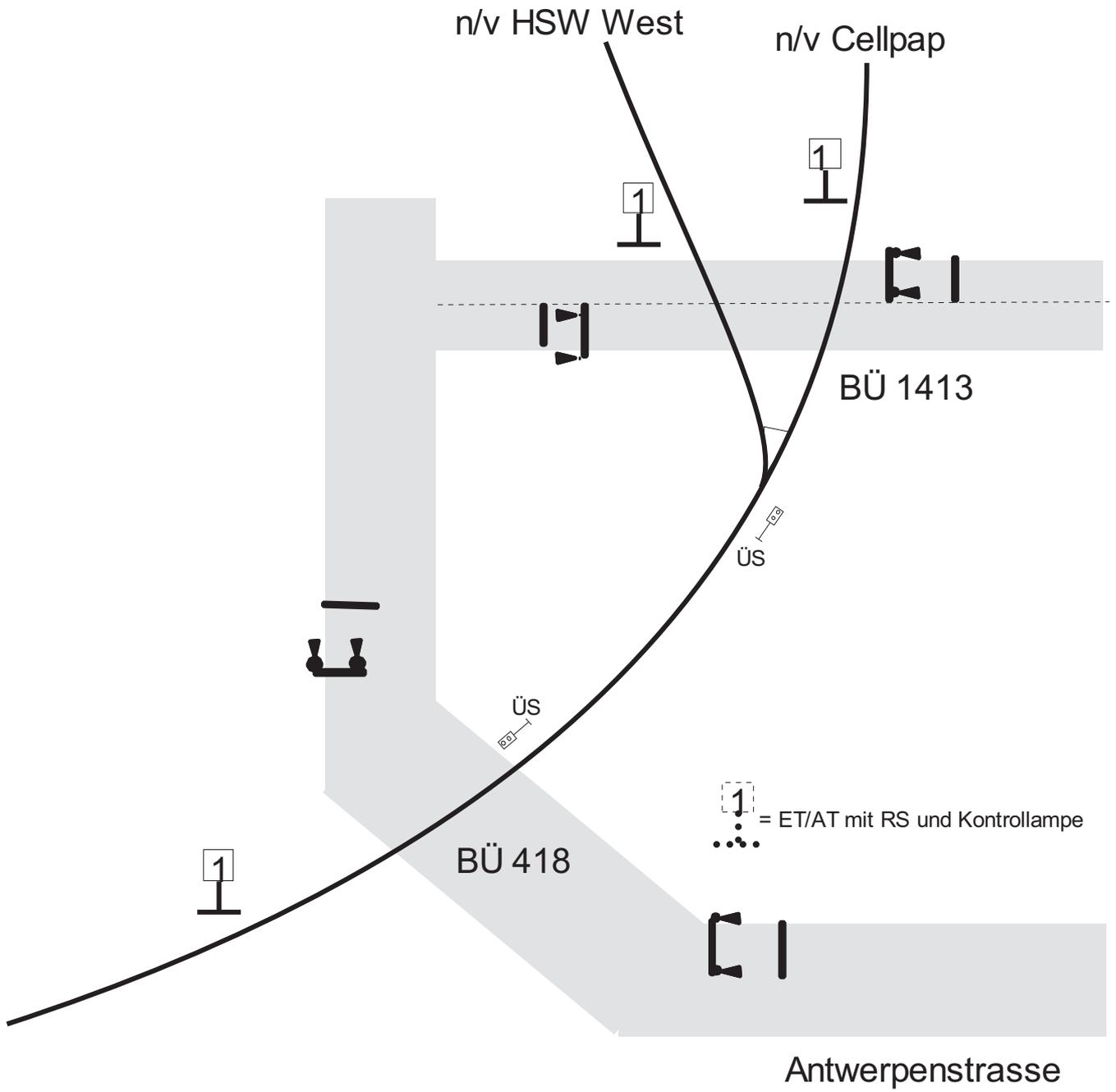
Die Überwachungssignale zeigen kein Blinklicht.

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



Nutzungsbedingungen (NBS) – Betrieblicher Teil

**Für den Gleisanschluss 480 E
der HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH**

betrieben durch:

**HCCR Hamburger Container- und Chassis- Reparatur-
Gesellschaft mbH**

Eisenbahnbetriebsleiter

gez. Witschkowski

Witschkowski

gez. Stolter

Stolter

Gültig ab 15.02.2014

Verteilungsplan:

Geschäftsführung CTB
Geschäftsführung HCCR
HHCT
EBL/StV EBL

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

- | | | |
|---------------------------------|-----------------------|----------------------|
| • EBL | Witschkowski, Reimund | Tel.: 0160 9747 3181 |
| • Ständiger Vertreter des EBL | Stolter, Michael | Tel.: 0160 9742 3918 |
| • Notfallmanagement | | Tel.: 0171 5687 558 |
| • Polizei | | Tel.: 110 |
| • Landeseisenbahnaufsicht (LEA) | | Tel.: 040 42841-3695 |
| • HCCR – Dispostelle | | Tel.: 040 74005-146 |

Inhaltsverzeichnis:

1. Beschreibung der Anlage
2. Durchführen der Bedienungen
3. Aufgaben des Anschliebers
4. Sonstige Aufgaben

Verzeichnis der Anlagen:

- | | |
|----------------------------------------|----------|
| • Gleislageplan | Anhang 1 |
| • Bedienungsanleitung Sicherungsanlage | Anhang 2 |

VORBEMERKUNGEN

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

Soweit nicht anders gekennzeichnet, gelten die nachfolgenden Richtlinien für den gesamten Bereich.

1. Beschreibung des Anschlusses / der Anlage

1.1

A) Grenzen des Anschlusses / der Anlage

Der Anschluss CTB/HCCR (480 E) schließt unmittelbar vor dem BÜ 401 an die HPA an.

B) Beschreibung der CTB/HCCR/ Gleisanlagen und ihre Nutzung

Der Anschluss besteht aus einem Bahnübergang und einem Gleis. Direkt hinter dem BÜ 401 befindet sich das Flügeltor (Ein-/Ausfahrt). Das Gleis ist mit einem Gleisabschluss (Prellbock) begrenzt.

1.2. Gleisanlagen und ihre Nutzung

a) Rangierbezirke

entfällt

b) Anschlussgleise

entfällt

1.3 Aufbewahrung Sicherungsmittel

entfällt

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU

Vorhandenes Gleis

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150m

entfällt

1.6 Signalanlagen

entfällt

1.7 Bahnübergänge

Direkt hinter der Anschlussgrenze befindet sich der BÜ 401.
Im Zuführungsgleis der HPA befinden sich die BÜ 1429 und 1434.

1.8 Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer, Schalterangabe)

Entfällt

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

Das Öffnen des Flügeltors erfolgt nach Schlüsselung der Sicherungsanlage.
Die Absicherung des zu befahrenden Gleises erfolgt durch Bedienung der elektrisch bedienten Schranke und Warnleuchten.

1.10 Brücken, Durchlässe

entfällt

1.11 Telekommunikationsanlagen

In der Dispostelle HCCR vorhanden

1.12 Einfriedungen und Tore, Bedienung durch Werkspersonal

Hallentore:

Siehe 1.9

1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter

Die Anlage ist bei Dunkelheit beleuchtet

1.14 Betriebseinschränkungen

Höchstzulässiger Grenzwert für Rangierabteilungen:

- 700 m
- 2000 t

1.15 Verladeeinrichtungen

entfällt

2. Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung

s. 2.3

2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

Entfällt

2.3 Kommunikation der einzelnen beteiligten EVU und EIU

Jede Bedienfahrt im Anschluss CTB/HCCR ist dem Fahrdienstleiter/Weichenwärter des Stellwerkes Ct unter 040/55615-3440 anzumelden und die Zustimmung einzuholen. Darüber hinaus ist unmittelbar vor dem Befahren des Anschlusses die Dispostelle HCCR unter 040/74005 – 146 zu verständigen und sich anzumelden.

2.4 Zuständigkeiten der EVU

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

Bei Arbeiten an Wagen im Gleisbereich ist dieser durch Aufstellen einer Sh2-Scheibe zu sichern.

Werden an Fahrzeugen Schäden festgestellt, sind diese unverzüglich vor der Abfahrt zu melden

Die Mitarbeiter der EVU müssen folgende persönliche Schutzausrüstung tragen:

- Warnkleidung, Jacke, Hose (gemäß EN 471)
- Kopfschutz (Schutzhelm EN 397, EN 812)
- Sicherheitsschuhe (min. S2 gemäß EN 345)
- Schutzhandschuhe

3 Aufgaben des Anschließers

3.1 Zuständigkeiten CTB/HCCR

Beim Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen durch das EVU hat CTB/HCCR Gleise von Personen, Straßenfahrzeugen und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Die Sicherung höhengleicher Übergänge ist allein Sache CTB/HCCR.

Gegenstände dürfen nur in einem Abstand von mindestens 2,50 m von der Gleismitte gelagert werden. Das gelagerte Gut muss gegen Anrollen und Umstürzen gesichert sein.

Können die oben genannten Bedingungen aus zwingenden Gründen ausnahmsweise nicht erfüllt werden, so hat CTB/HCCR das Gleis vor der Gefahrenstelle durch Haltscheibe (Signal Sh 2) zu sperren. Die Signale Sh 2 hat CTB/HCCR vorzuhalten.

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

3.2 Be- und Entladen der Eisenbahnwagen durch HCCR

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

3.3 Warnen der Mitarbeiter

Die Mitarbeiter werden durch die gesteuerten Rundumleuchten gewarnt.

4 Sonstige Aufgaben

4.1 Prüfen des Fahrweges / der Gleisanlagen

Das Rangierpersonal des EVU hat während der Bedienung die Fahrwegbeobachtung durchzuführen. Die Zuführung erfolgt als geschobene Rangierabteilung.

4.2 Geschwindigkeit beim Rangieren

Grundsätzlich beträgt die Rangiergeschwindigkeit V_{max} 10 km/h. 50 m vor dem Gleisabschluss ist die Rangiergeschwindigkeit zwingend auf 5 km/h abzusenken.

4.3 Rangierseite

Als Rangierseite wird die in Fahrtrichtung rechte Seite festgelegt.

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

Die Bahnübergänge sind in jeder Fahrtrichtung durch Andreaskreuze gesichert. Der BÜ 401 ist durch Posten zu sichern.

Die BÜ 1434 und 1429 sind gemäß Sicherheitsvorgaben der HPA zu sichern.

Die betriebsinternen Übergänge sind durch Schranken, Rundumleuchten und Andreaskreuze gesichert

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

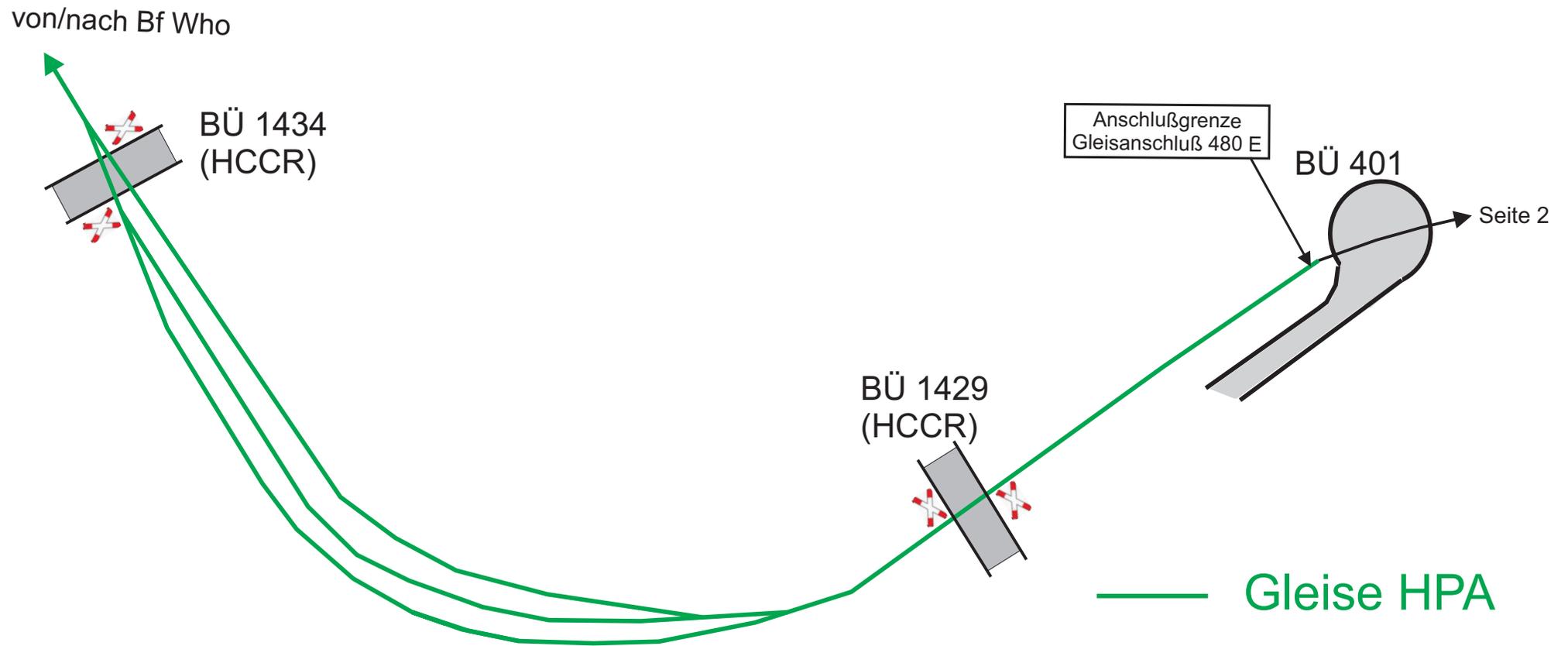
4.9 Bedienen der Verladeeinrichtungen entfällt

4.10 Festlegen abgestellter Fahrzeuge entfällt

4.11 Bedienen von Nebenanschlüssen und Mitbenutzer entfällt

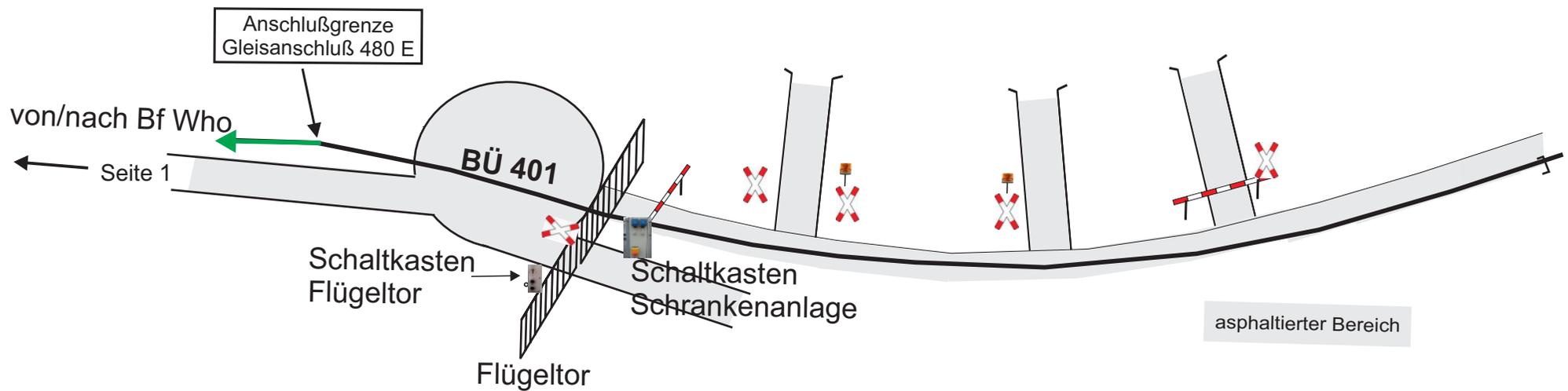
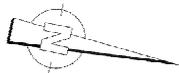
HCCR Hamburger Container- und Chassis- Reparatur-Gesellschaft mbH

HE 480 E Gleislageplan



HCCR Hamburger Container- und Chassis- Reparatur-Gesellschaft mbH

HE 480 E Gleislageplan



Bedienungsanweisung für die Sicherungsanlage HCCR

1. ALLGEMEINES

Für die Rangierfahrt wird die Sicherungsanlage durch das Rangierpersonal an einer Schalttafel und einer Schranke durch jeweils einen Schlüssel betätigt. Die Schlüssel befindet sich bei Dispostelle Alte Süderelbe.

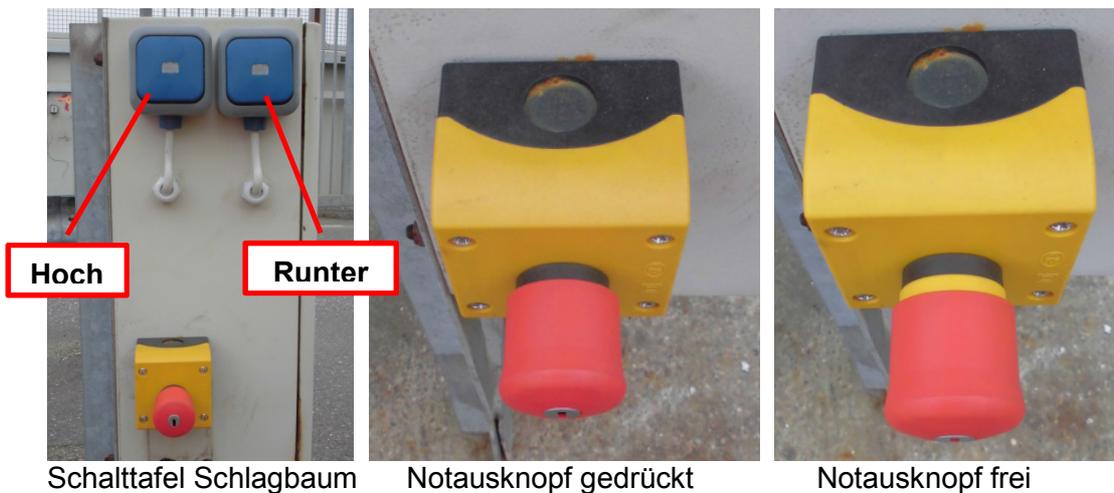
2. BEDIENUNG DER SICHERUNGSANLAGE

Die Rangierfahrt hält vor der Fahrt in den Anschluss vor dem BÜ 401 an. Ein Mitarbeiter des EVU's öffnet das Flügeltor durch Drehen des entsprechenden Schlüssels in die Stellung „EIN“ und Betätigen des Druckknopfes „TOR AUF“.



Schalttafel Flügeltor

An der dahinter befindlichen Schranke befindet sich ein oranger Notausknopf mit zwei Schaltern.



Schalttafel Schlagbaum

Notausknopf gedrückt

Notausknopf frei

Über die Schalter wird die Schranke geöffnet oder geschlossen.

Dies ist jedoch nur möglich, wenn der Notausknopf nicht eingedrückt ist (Grundstellung).

Der Knopf kann dann durch einen zweiten Schlüssel (gekennzeichnet als „MS 1“) aufgeschossen werden.

Beim Öffnen der Schranke beginnen die beiden roten Rundumleuchten an den internen Überwegen zu leuchten. Nach dem Schließen der Schranke erlöschen die Lichtzeichen wieder.

Der BÜ 401 ist durch Posten zu sichern.

Grundstellung der Anlage:

Nachdem die Rangierfahrt den Ausfahrbereich bei der Fahrt in den Anschluss bzw. aus diesem heraus geräumt hat, schaltet das Rangierpersonal die Anlage wieder in Grundstellung.

Nutzungsbedingungen (NBS) – Betrieblicher Teil

HE - Gleisanschluss Nr. 180

HHLA Überseezentrum

Eisenbahnbetriebsleiter



Witschkowski



Lange

Gültig ab 01.04.2011

VORBEMERKUNGEN

Örtlich eingesetzte Personale der einzelnen EVU müssen die Nutzungsbedingungen (NBS) des HHLA Anschlusses HE 180 Überseezentrum - Betrieblicher Teil, beherrschen.

Soweit nicht anders gekennzeichnet, gelten die nachfolgenden Richtlinien für den gesamten Bereich.

1. Beschreibung des Anschlusses / der Anlage

1.1

A) Grenzen des Anschlusses / der Anlage

Der Anschluss HE 180 Überseezentrum schließt hinter Weiche Nr. 2 an die Eisenbahninfrastruktur der HPA an.

B) Beschreibung Gleisanlagen HE 184 und ihre Nutzung

Die Zuführung erfolgt über das Gleis 4 über die Weiche 18 zum nutzbaren Gleis 9 mit einer Nutzlänge von 280 m. Das Rampengleis 9 hat einen Gleisabschluss (Prellbock). Das Zuführungsgleis 10 steht als Gleisabschluss ein Schwellenkreuz. Davor ist als Schutzhaltssignal eine Sh2 – Scheibe aufgestellt

1.2. Gleisanlagen und ihre Nutzung

a) Rangierbezirke

entfällt

b) Anschlussgleise

entfällt

1.3 Aufbewahrung Sicherungsmittel

Es sind Hemmschuhablegsteine im Bereich der Rampe vorhanden.

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU

Siehe Gleisplan

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150m

1.6 Signalanlagen

Gefahrpunkte werden durch Sh 2 – Scheiben abgeriegelt.
Alle Handweichen sind mit Weichensignalen ausgerüstet.

1.7 Bahnübergänge

BÜ 1102 vorhanden, jedoch wegen Sperrung der Kaiuferstraße nicht benutzbar.

1.8 Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer,Schalterangabe)

entfällt

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

Die Weichen 4, 11 und 13 sind festgelegt und können nicht bedient werden.

1.10 Brücken, Durchlässe

entfällt

1.11 Telekommunikationsanlagen

Entfällt

1.12 Einfriedungen und Tore, Bedienung durch Werkspersonal

Hallentore:

Entfällt

1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter

Die Anlage ist bei Dunkelheit nicht beleuchtet. Die Bedienung ist bei Tageslicht durchzuführen.

1.14 Betriebseinschränkungen

Je nach Waggonlänge können zwischen 3 und 5 Wagen an die Rampe gestellt werden.

1.15 Verladeeinrichtungen

entfällt

2. Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung

Das EVU meldet sich unter Tel. 040 72002 592 beim Bahnbüro Oswaldkai an.

2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

entfällt

2.3 Kommunikation der einzelnen beteiligten EVU und EIU

Siehe Punkt 2.1

2.4 Zuständigkeiten der EVU

Beim Rangieren ist auf Sicht zu fahren gemäß FV-NE § 53 (2)

Die Handweichen werden vom Personal des jeweiligen EVU bedient. Es ist sicherzustellen, dass sich die Weichen in Endlage befinden.

Die Wagen sind bei der Zustellung gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern. Sicherungsmittel sind durch den Gleisanschließer bereitzustellen (s. Punkt 1.3).

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

Schäden, die durch das EVU an der Infrastruktur verursacht wurden, sind unverzüglich an das Bahnbüro Oswaldkai unter der Tel.-Nr. 040/72002 592 anzuzeigen (z.B. Verunreinigungen durch ausgelaufenes Öl, Beschädigung von Sh2 – Scheiben, Verschieben von Prellböcken etc).

Die Mitarbeiter der EVU müssen folgende persönliche Schutzausrüstung tragen:

- Warnkleidung, Jacke, Hose (gemäß EN 471)
- Kopfschutz (Schutzhelm EN 397, EN 812)
- Sicherheitsschuhe (min. S2 gemäß EN 345)
- Schutzhandschuhe.

3. Aufgaben des Anschliebers

3.1 Zuständigkeiten des Gleisanschliebers

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

Die Sicherung höhengleicher Übergänge ist allein Sache des Gleisanschliebers.

Gegenstände dürfen nur in einem Abstand von mindestens 2,50 m von Gleismitte gelagert werden. Das gelagerte Gut muss gegen Anrollen und Umstürzen gesichert sein.

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

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

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 Mitarbeiter

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat das Rangierpersonal Personen, die im Bedienungsbereich oder an den Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

4. Sonstige Aufgaben

4.1 Prüfen des Fahrweges / der Gleisanlagen

Das Rangierpersonal des EVU hat während der Bedienung die Fahrwegbeobachtung durchzuführen. Die Zuführung erfolgt als gezogene Rangierabteilung.

4.2 Geschwindigkeit beim Rangieren

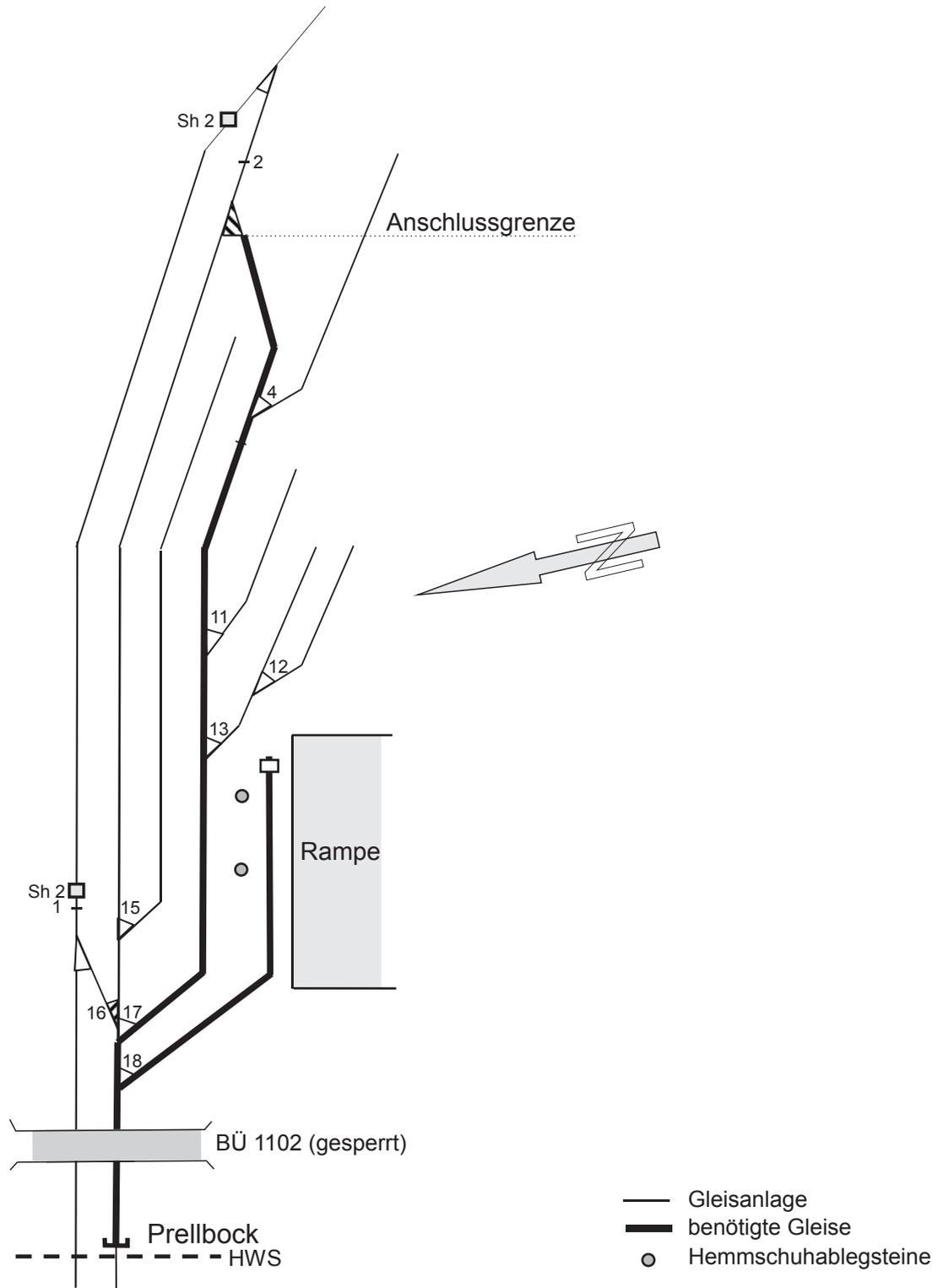
Der Gleisanschluss ist mit Rangiergeschwindigkeit von **max. 15 km/h** und auf Sicht zu befahren.

4.3 Rangierseite

Als Rangierseite wird die in Fahrtrichtung rechte Seite festgelegt.

- 4.4 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung**
Alle Wagen sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen .
- 4.5 Befahren von Bahnübergängen**
s. Punkt 1.7
- 4.6 Abstoßen von Fahrzeugen**
Das Abstoßen von Wagen in der gesamten Anlage ist 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**
Die Wagen sind angebremst abzustellen. Am südlichsten Wagen sind vor und hinter der 1. Achse/Drehgestell 2 Hemmschuhe in Fahrtrichtung rechts aufzulegen.
- 4.11 Bedienen von Nebenanschlüssen und Mitbenutzer**
entfällt

HHLA Überseezentrum Gleisplan



Nutzungsbedingungen (NBS) – Betrieblicher Teil

HE – Gleisanschluss 181

HHLA Terminal O'swaldkai / Unikai

Eisenbahnbetriebsleiter

Gez. Witschkowski

Witschkowski

gez. Lange

Lange

Gültig ab 01.07.2013

Verteilungsplan:

Geschäftsführung Unikai
 HHLA Intermodal
 EBL/EBLV

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

- | | | |
|---------------------------------|-----------------------|----------------------|
| • EBL | Witschkowski, Reimund | Tel.: 0160 974 73181 |
| • Vertreter des EBL | Lange, Winfried | Tel.: 0171 568 74 70 |
| • Notfallmanagement | DB Schenker Rail | Tel.: 0171 568 75 58 |
| • Polizei | | Tel.: 110 |
| • Landeseisenbahnaufsicht (LEA) | | Tel.: 040 42840 3465 |
| • Wachzentrale | | Tel.: 040 72002 556 |
| • Bahnbüro | | Tel.: 040 72002 592 |

Inhaltsverzeichnis:

1. Beschreibung der Anlage
2. Durchführen der Bedienungen
3. Aufgaben des Anschliebers
4. Sonstige Aufgaben

Verzeichnis der Anhänge:

- | | |
|---------------------------------------------|-------------|
| • Gleisplan | Anhang
1 |
| • Bedienungsanweisung BÜ - Sicherungsanlage | 2 |

VORBEMERKUNGEN

Örtlich eingesetztes Personal der einzelnen EVU müssen die Nutzungsbedingungen (NBS) des HHLA Container Terminal O'swaldkai/Unikai - Betrieblicher Teil, Anlage 1 beherrschen.

Soweit nicht anders gekennzeichnet, gelten die nachfolgenden Richtlinien für den gesamten Bereich.

1. Beschreibung des Anschlusses / der Anlage

1.1

A) Grenzen des Anschlusses / der Anlage

- Das Terminal O'swaldkai/Unikai schließt über das Zuführungsgleis an das Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) HPA an.

B) Beschreibung des Unikai / Gleisanlagen und ihre Nutzung (siehe Systemlageplan)

Gestellung von Wagen zur Entladung in den Gleisen 2-5 in Höhe des Schuppens 48.
Längen der Gleise:

- Gleis 2: 205 m
- Gleis 3: 205 m
- Gleis 4: 215 m
- Gleis 5: 274 m

1.2. Gleisanlagen und ihre Nutzung

a) Rangierbezirke
entfällt

b) Anschlussgleise
entfällt

1.3 Aufbewahrung Sicherungsmittel

Hemmschuhe befinden an den gelb markierten Hemmschuhhaltern (s. Gleisplan, Anlage 1).

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU

Die Übergabestelle ist das jeweilige, durch das Bahnbüro zugewiesene freie Gleis.

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

entfällt

1.6 Signalanlagen

Gefahrpunkte werden durch Sh 2 – Scheiben abgeriegelt.
Alle Handweichen sind mit Weichensignalen ausgerüstet.

1.7 Bahnübergänge/Überfahrten

Im Bereich des Gleisanschlusses sind 5 Überfahrten vorhanden. Diese sind beidseitig mit Andreaskreuzen gesichert. Die Überfahrten 1 und 2 sind zusätzlich mit einer technischen Bü - Sicherungsanlage ausgerüstet.

- 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
Hallentore / Bedienung der Hallengleise:**
entfällt
- 1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter**
Die Anlage ist bei Dunkelheit beleuchtet.
- 1.14 Betriebseinschränkungen**
Es sind alle Wagen an die Hauptluftleitung anzuschließen.
- 1.15 Verladeeinrichtungen**
Mobile Rampen sind im Bereich Schuppen 48 vorhanden.
Flurförderfahrzeuge verschiedener Bauarten sind im gesamten Bereich vorhanden.

2. Durchführen der Bedienung

- 2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung**
siehe 2.3
- 2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten**
entfällt
- 2.3 Kommunikation der einzelnen beteiligten EVU und EIU**
Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) meldet sich telefonisch:
- zwischen 6:00 und 14:00 Uhr im Bahnbüro,
 - ansonsten bei der Wachzentrale an.
- 2.4 Zuständigkeiten der EVU**

Beim Rangieren ist auf Sicht zu fahren gemäß FV-NE § 53 (2)

Die Handweichen werden vom Personal des jeweiligen EVU bedient. Es ist sicherzustellen, dass sich die Weichen in Endlage befinden.

Die Wagen sind bei der Zustellung gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern. Sicherungsmittel sind durch den Gleisanschließer bereitzustellen (s. Punkt 1.3).

Das Bewegen von Wagen ist grundsätzlich nur mit Zustimmung des Bahnbüro bzw. der Wachzentrale Unikai gestattet.

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

Die Mitarbeiter der EVU müssen folgende persönliche Schutzausrüstung tragen:

- Warnkleidung, Jacke, Hose (gemäß EN 471)
- Kopfschutz (Schutzhelm EN 397, EN 812)
- Sicherheitsschuhe (min. S2 gemäß EN 345)
- Schutzhandschuhe

2.5 Warnen der Mitarbeiter

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat das Rangierpersonal Personen, die im Bedienungsbereich oder an den Wagen beschäftigt sind, mittels Typhon zu warnen

3. Aufgaben EIU Unikai

3.1 Zuständigkeiten

Beim Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen durch das EVU hat Unikai seine Gleise von Personen, Straßenfahrzeugen und sonstigen Hindernissen freizuhalten.

Gegenstände dürfen nur in einem Abstand von mindestens 2,50 m von der Gleismitte gelagert werden. Das gelagerte Gut muss gegen Anrollen und Umstürzen gesichert sein.

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

Der Gleisanschließer/Mitbenutzer 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.

3.2 Be- und Entladen der Eisenbahnwagen

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

3.3 Warnen an die Mitarbeiter

Das Bahnbüro bzw. die Wachzentrale informiert die Mitarbeiter an den Ladestellen über eine bevorstehende Bedienung.

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

Grundsätzlich beträgt die Rangiergeschwindigkeit V_{max} 25 km/h. Vor dem Befahren der betriebsinternen Überfahrten ist die Geschwindigkeit auf 15 km/h zu reduzieren.

4.3 Rangierseite

Als Rangierseite wird die in Fahrtrichtung rechte Seite festgelegt.

4.4 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Es sind alle Wagen an die Hauptluftleitung anzuschließen.

4.5 Befahren von Bahnübergängen/Überfahrten

Siehe Bedienungsanweisung

4.6 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen ist in der gesamten Anlage ist verboten.
Bewegen von Fahrzeugen mit eigenen Mitteln ist 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

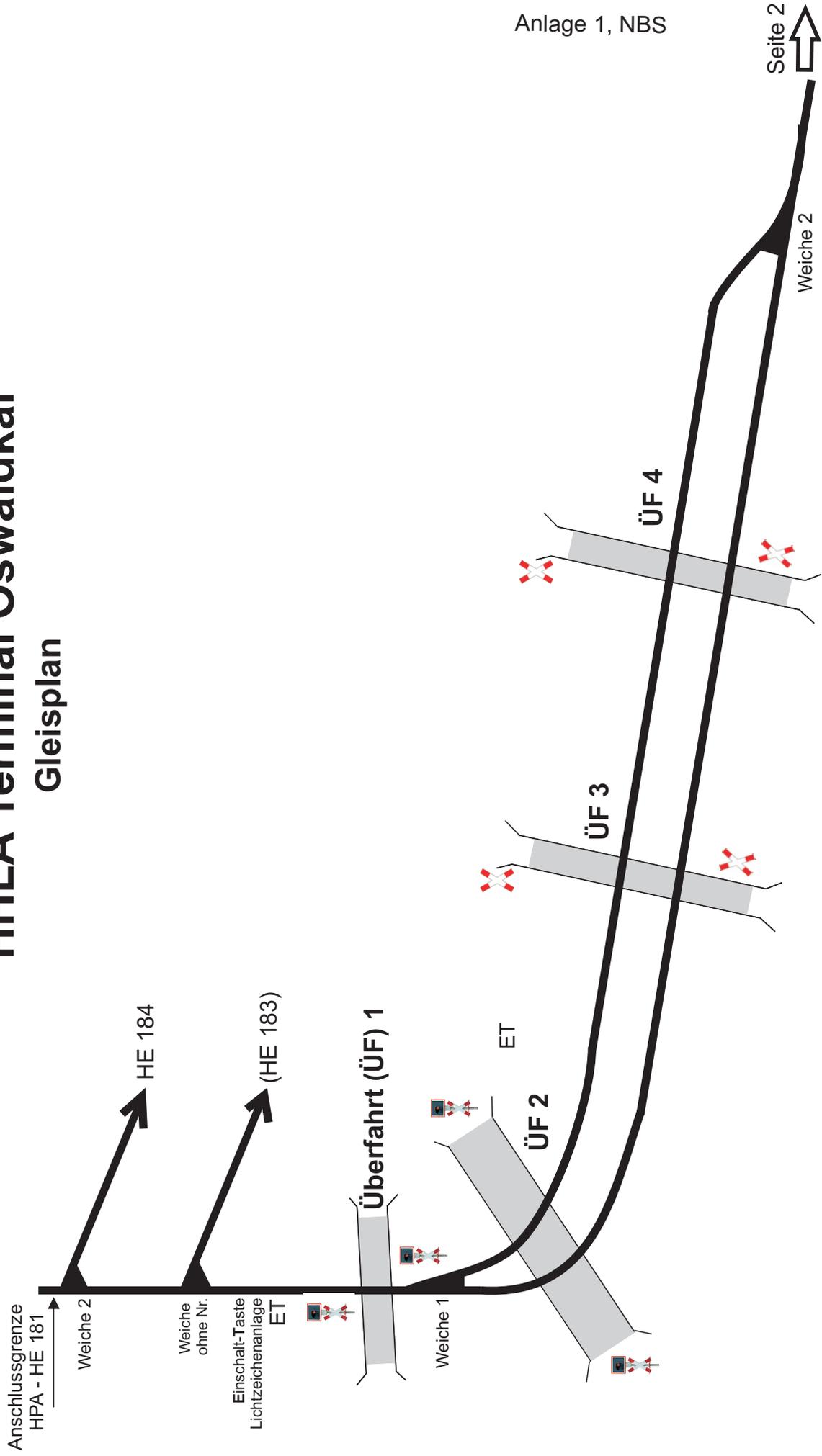
entfällt

4.11 Bedienen von Nebenanschlüssen und Mitbenutzer

Die Bedienung des Anschluss 184 Schwimmkrangleis ist mit eigenen NBS geregelt.

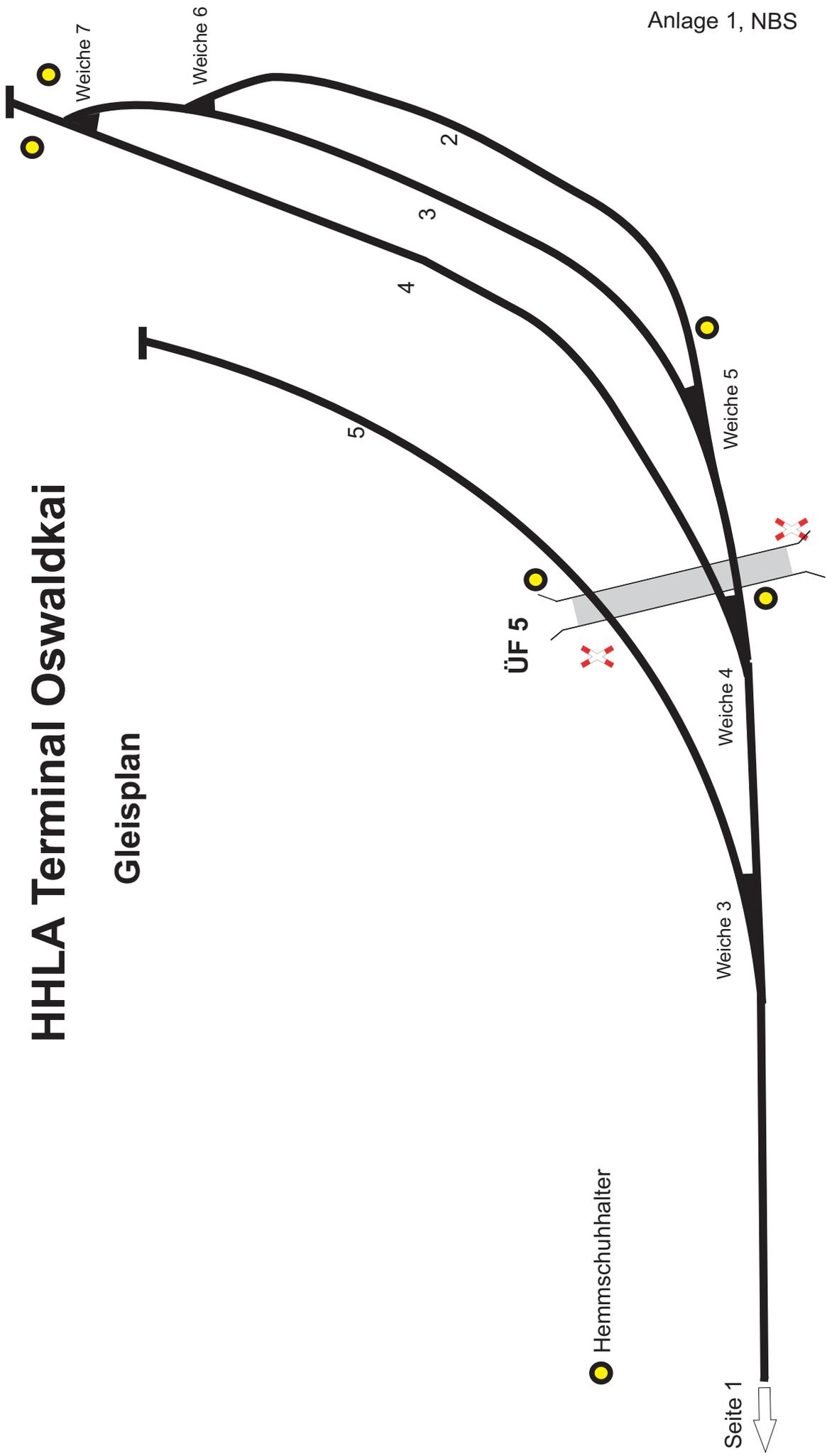
HHLA Terminal Oswaldkai

Gleisplan



HHLA Terminal Oswaldkai

Gleisplan



Anlage 1, NBS

Seite 1 

Bedienungsanleitung:

BÜ-Sicherungsanlage (BÜ 1+2 O'Swaldkai)

Es gibt zwei identische Bedienpulte. Die BÜ-Sicherungsanlage kennt **zwei Betriebsarten**:

1. Normalbetrieb Schalter in Stellung: **RS = I**: Normalbetrieb über ET/AT
(keine Rangierfahrt)

2. Rangierfahrt Schalter in Stellung: **RS = II**: Rangierfahrt



1) Normalbetrieb

- Im Normalbetrieb werden die Bahnübergänge über den **Taster ET** für Fahrzeugverkehr gesperrt (das Rotlicht wird eingeschaltet).
- Nach Ablauf der Räumzeit der Bahnübergänge (20 Sec. nach dem Drücken des **Tasters ET**) leuchten in beiden Bedienpulten die Überwachungslampen **ÜL** auf.
- Befahren des BÜ erst, wenn die Überwachungslampen **ÜL** leuchtet
- Mit Drücken des Tasters AT wird das Rotlicht wieder ausgeschaltet. Zeitgleich erlöschen in beiden Bedienpulten die Überwachungslampen **ÜL**.

Im Normalbetrieb werden das Rotlicht und die Überwachungslampen **ÜL** - nachdem der Zug bzw. die Rabt die Bahnübergänge passiert hat - durch das Freiwerden der im Gleis verlegten Induktionsschleifen ausgeschaltet. Ein Betätigen des **Taster AT** ist im Normalbetrieb der Bahnübergänge **nicht** notwendig.

2) Rangierfahrt

- Wenn einer der beiden Rangierschalter RS auf „II“ steht, so ist die Rangierfahrt eingeschaltet.
- Mit Einschalten der Rangierfahrt leuchtet das Rotlicht.
- Wenn Rangierfahrt ist, leuchten nach 20 sec (Räumzeit der Bahnübergänge) die Überwachungslampen **ÜL (RS)** in beiden Bedienpulten auf.
- Das Rotlicht und die Überwachungslampen **ÜL (RS)** erlöschen zeitgleich mit dem Ausschalten der Rangierfahrt (beide Rangierschalter RS auf „I“).