



# Örtliche Richtlinien für Zug- und Rangierfahrten mit Beschreibung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur des bayernhafenen Nürnberg

**Betreiber der öffentlichen  
Eisenbahninfrastruktur:**

Bayernhafen GmbH & Co.KG  
Linzer Straße 6  
93055 Regensburg

**Örtlicher Betrieb durch:**

Hafen Nürnberg-Roth GmbH (HNR)  
Rotterdammer Straße 2  
90451 Nürnberg

Stand: 21.07.2014	Gültig ab: 01.02.2015
Änderung Nr. 1	Gültig ab: 01.06.2019
Änderung Nr. 2	Gültig ab: 01.05.2021
Änderung Nr. 3	Gültig ab: 04.07.2023
Änderung Nr. 4	Gültig ab: 01.09.2024

**Verteiler:**

Die Veröffentlichung und Verteilung der örtlichen Richtlinie erfolgt unter:

<https://www.bayernhafen.de/mediathek/downloads/>

**Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:**

Hafen Nürnberg Roth GmbH	☎ 0911/64294-0
Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)	☎ 0911/64294-29 ☎ 0174 9224004
Stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter	☎ 0911/64294-52 ☎ 0172 8978522
Stellwerk bayernhafen Nürnberg	☎ 0911/632318-12
Anlagenverantwortlicher Oberleitung bayernhafen Nürnberg	☎ 0911/64294-44 ☎ 0173 8989612
DB Netz AG Fahrdienstleiter Nürnberg-Eibach	☎ 0151 27401765
DB Netz AG Schaltzentrale (ZES)	☎ 089-13083367
Leitstelle KV-Terminal	☎ 0911/999681-26
DB Netz AG Notfalleitstelle in München	☎ 069 / 62991 - 5332
Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Nord	☎ 0981 / 53 1489

**Im GVZ gültige Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anerkannte Regeln der Technik:**

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BayESG	Bayerisches Eisenbahn- und Seilbahngesetz
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen
BÜV/NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
DS 301	Signalbuch (SB)
Obri-NE	Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
408.4800(Rangieren)	Konzernrichtlinie DB Netz AG Züge Rangieren insbesondere 408.0801, 408.0811, 408.0821, 408.0822, 408.0823, 408.0824, 408.0831, 408.0841
VDV	Betriebsregelwerk



---

DB RIL 424	Firmenregelwerk über Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter
GGVSEB	Gefahrgutverordnung (Nationales Gesetzeswerk) über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern.
ADR/RID	Internationales Gesetzeswerk über die Beförderung gefährlicher Güter.
Sig-VB-NE	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Buvo-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
GUV	Bundesverband der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand (BAGUV)
DIN VDE 0105 - 100	Betrieb von elektrischen Anlagen
DIN VDE 0105 – 103	Zusatzfestlegungen für Bahnen
DIN EN 50119	Oberleitungen für den elektrischen Zugbetrieb
RIL 997.0104	Betrieb des Oberleitungsnetzes
Örtl. Richtlinien	Örtliche Richtlinien für Rangierfahrten mit Beschreibung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur des KV-Terminals im Güterverkehrszentrum bayernhafen Nürnberg
TriCon	
Richtlinie Hafensstellwerk	
Bedienungsanweisungen Gleisanschließer	Privatgleisanschließer (nicht öffentlich)
Hafenordnung	Ist im Internet unter <a href="https://www.bayernhafen.de/mediathek/downloads/">https://www.bayernhafen.de/mediathek/downloads/</a> zu finden
NBS-AT	Nutzungsbedingungen allgemeiner Teil
NBS-BT	Nutzungsbedingungen besonderer Teil



## Infrastruktur im GVZ bayernhafen Nürnberg

Die öffentliche Eisenbahninfrastruktur und die Serviceeinrichtungen im GVZ bayernhafen Nürnberg dienen dem Güterverkehr zur Nutzung.

Die Infrastruktur besteht im Wesentlichen aus

- einem Hafenbahnhof mit Spurplanstellwerk
- Stammgleisen mit Gleisanschließern und Nebenanschlößern
- In Teilbereichen mit elektrischer Oberleitung überspannt
- Kaigleisen mit Hafenkranbetrieb
- Schwergutverladeanlage mit Schwerlastbecken
- Trimodales Umschlagsterminal für den kombinierten Verkehr (KV) zum Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Sattelaufleger

Die betriebliche Durchführung der Zug- und Rangierfahrten ist in der Örtlichen Richtlinie und die Beschreibung der öffentlichen Infrastruktur in den nachstehenden Abschnitten ersichtlich:

1. Örtliche Richtlinie
2. Beschreibung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur
  - 2.1 Hafenbahnhof mit Stammgleis 15
  - 2.2 Stammgleis 1 – 4 mit Ladegleisen
  - 2.3 Stammgleis 6
  - 2.4 Stammgleis 5, 7, 9, 11 und Ladegleisen
  - 2.5 Südanbindung (Gleis 830) zum KV-Terminal über Weiche 83
  - 2.6 Nordanbindung (Gleis 840) zum KV-Terminal über Weiche 84

## Privatgleisanschließer und Nebenanschießer

Die Privatgleisanschließer und Nebenanschießer haben über Anschlussweichen Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und deren Nutzung.

## Anbindung an die DB Netz AG

Im Bahnhof Nürnberg-Eibach der DB Netz AG ist über die Weiche 63 im Gleis 624 die Anbindung zum Hafenbahnhof eingerichtet.

Das Zuführungsgleis vom Bahnhof Nürnberg-Eibach in den Hafenbahnhof ist mit einer 15 kV-Oberleitungsanlage überspannt.

Fahrten zwischen dem Bahnhof Nürnberg-Eibach und dem Hafenbahnhof können als Zug- oder Rangierfahrten durchgeführt werden.



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Örtliche Richtlinien bayernhafen Nürnberg</b>	<b>8</b>
1.1	Konzernrichtlinien der DB Netz AG	8
1.2	Ergänzungen zur Örtlichen Richtlinie	8
1.3	Verständigung	8
1.4	Elektrischer Bahnbetrieb	10
1.5	Angabe der Traktion	10
1.6	Zugfahrten zwischen Nür-Eibach und Hafenbahnhof	10
1.7	Rangierfahrten durch zwei oder mehrere Triebfahrzeuge	10
1.8	Rangierfahrten	10
1.9	Rangierfahrten über die Nordanbindung (Gleis 840) zur CDN	11
1.10	Handweichen mit Grundstellung	11
1.11	Sandstreuereinrichtung von Lokomotiven	11
1.12	Ordnungsgleise/Abstoßbetrieb im Hafenbahnhof	11
1.13	Abstellen von Wagen nach GGVSEB im Hafenbahnhof	11
1.14	Abstellen von Zollwaggon im Hafenbahnhof	12
1.15	Abstellen von Lokomotiven im Hafenbahnhof	12
1.16	Abstellen von Eisenbahnwaggons auf den Ladegleisen in den Kaibereichen und Stammgleis 9 und 6	12
1.17	Streckenbelastung	13
1.18	Geschwindigkeiten	13
1.19	Gleiswaage im Hafenbahnhof	13
1.20	Gefahrguttransporte	13
1.21	Lademaßüberschreitungen (Lü)	13
1.22	Sicherung der Kranbahnkreuzungen	13
1.23	Einsatz von Flurförderfahrzeugen	14
1.24	Einsatz von Zweiwegefahrzeugen	14
1.25	Stationäre Förderbandanlagen	14
1.26	Silogruppe Nürlag Kai 1	14
1.27	Laderampe der Firma Sperber	15
1.28	Personen im Gleisbereich	15
1.29	Anliegende Schiffe im Kaibereich	15
1.30	Kraftfahrzeuge (KFZ) im Kaibereich	15
1.31	Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten	15
1.32	Warnen der Mitarbeiter	15
1.33	Prüfen der Gleisanlagen	16
1.34	Eisenbahnfahrzeuge abstellen und festlegen	16
1.35	Lichttraumeinschränkungen (LRE)	16
1.36	Rangierwege	16
1.37	Wartezeichen (Ra 11)	17
1.38	Gleystore/Sh 2-Scheiben im Stammgleis 9	17
1.39	Betriebsweg	17
1.40	Beleuchtung	17
1.41	Befahren der Bahnübergänge Stammgleis 2 und 3	18
1.42	Befahren der Bahnübergänge Stammgleis 6	19
1.43	Befahren des Bahnüberganges Stammgleis 7	19
1.44	Befahren des Bahnüberganges Stammgleis 9	20
1.45	Befahren des Bahnüberganges KV-Nordanbindung (Gleis 840)	20
1.46	Schäden/Störungen	21
1.47	Unfälle/Unregelmäßigkeiten	21



<b>2.</b>	<b>Beschreibung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur .....</b>	<b>22</b>
2.1	Hafenbahnhof .....	22
2.1.1	Allgemeines.....	22
2.1.2	Gleise/Einrichtungen .....	22
2.1.3	Weichen .....	24
2.1.4	Signaleinrichtungen.....	25
2.1.5	Abstoßbetrieb.....	26
2.1.6	Innerdienstliche Übergänge.....	26
2.1.7	Hafenstellwerk.....	26
2.1.8	Beleuchtung .....	27
2.1.9	Fernmeldeeinrichtungen.....	27
2.1.10	15 kV Oberleitungsanlage .....	27
2.1.11	Privatgleisanschließer (PA)/Nebenanschließer.....	29
2.2	Stammgleise 1 – 4 und Ladegleise 1, 10, 2, 20, 3 und 30 .....	30
2.2.1	Stammgleis 1 .....	30
2.2.2	Stammgleis 2 .....	30
2.2.3	Stammgleis 3 .....	30
2.2.4	Ladegleise 1 und 10 .....	30
2.2.5	Ladegleise 2 und 20 .....	30
2.2.6	Ladegleise 3 und 30 .....	30
2.2.7	Gleise/Einrichtungen .....	31
2.2.8	Bauwerke (Brücken).....	33
2.2.9	Weichen .....	33
2.2.10	Signaleinrichtungen.....	35
2.2.11	Bahnübergänge.....	36
2.2.12	Innerdienstliche Übergänge.....	36
2.2.13	Verladeeinrichtungen .....	36
2.2.14	Beleuchtung .....	37
2.2.15	15 kV Oberleitungsanlage .....	37
2.2.16	Warnen der Mitarbeiter.....	37
2.2.17	Privatgleisanschließer (PA)/Nebenanschließer.....	38
2.3	Stammgleis 6.....	38
2.3.1	Gleis/Einrichtungen .....	38
2.3.2	Weichen .....	39
2.3.3	Signaleinrichtungen.....	39
2.3.4	Bahnübergänge.....	40
2.3.5	Beleuchtung .....	40
2.3.6	Privatgleisanschließer(PA)/Nebenanschließer.....	40
2.4	Stammgleise 5 (teilweise), 7, 9, 11 und Ladegleise 8, 80 und 930 .....	41
2.4.1	Stammgleis 5 .....	41
2.4.2	Stammgleis 7 .....	41
2.4.3	Ladegleise 8 und 80 .....	41
2.4.4	Stammgleis 9 .....	41
2.4.5	Ladegleise 930 und (Teil)-Stammgleis 9 .....	42
2.4.6	Stammgleis 11 .....	42
2.4.7	Gleise/Einrichtungen .....	43
2.4.8	Bauwerke (Brücken).....	44
2.4.9	Weichen .....	45
2.4.10	Signaleinrichtungen.....	46
2.4.11	Bahnübergänge.....	47
2.4.12	Verladeeinrichtungen .....	47
2.4.13	Beleuchtung .....	47



---

2.4.14	Warnen der Mitarbeiter.....	48
2.4.15	Privatgleisanschließer (PA)/Nebenanschließer.....	48
2.5	Südanbindung (Gleis 830) zum KV-Terminal .....	49
2.5.1	Gleisübersicht .....	49
2.5.2	Kreuzung.....	49
2.5.3	Signaleinrichtungen.....	49
2.5.4	Beleuchtung .....	49
2.5.5	15 kV Oberleitungsanlage .....	49
2.6	Nordanbindung (Gleis 840) zum KV-Terminal.....	50
2.6.1	Gleis 840.....	50
2.6.2	Weichen .....	50
2.6.3	Signaleinrichtungen.....	50
2.6.4	Bahnübergang.....	50
2.6.5	15 kV Oberleitungsanlage .....	50
2.6.6	Privatgleisanschließer .....	50



# **1. ÖRTLICHE RICHTLINIEN BAYERNHAFEN** **NÜRNBERG**

## **1.1 Konzernrichtlinien der DB Netz AG**

Es gelten die Konzernrichtlinien 408.4800 Rangieren der DB Netz AG sowie das Betriebsregelwerk des VDV.

## **1.2 Ergänzungen zur Örtlichen Richtlinie**

Zusätzliche Regelungen, bauliche Maßnahmen oder vorüber gehende Änderungen werden durch Anweisungen der HNR bekannt gegeben.

## **1.3 Verständigung**

Die Funkfrequenzen C11, C16, C28 und C44 sind in den nachstehend beschriebenen Infrastrukturabschnitten zu verwenden. Ein entsprechender Funkfrequenzplan wird seitens der Eisenbahnbetriebsleitung der Hafen Nürnberg-Roth GmbH auf Nachfrage zur Verfügung gestellt.

Alle Gespräche auf den vorgenannten Funkfrequenzen werden aufgezeichnet.

Bei Funkstörungen erfolgt die Verständigung mit dem Hafenstellwerk über Telefon Nr. 0911 632318-12.

### **Kanal C28**

Für einfahrende Zug- und Rangierfahrten aus dem Netz der DB AG und für alle Rangierfahrten im Hafbahnhof, sowie

- im Stammgleis 4 vom Hafbahnhof bis Ra11 Weiche 84
- im Stammgleis 5 bis LSW 16
- im Gleis 830 bis Ra11 – EOW-Stelltafel
- im Gleis 840 bis Ra11 BÜ Koperstraße
- Für alle Rangierarbeiten im Stammgleis 6

### **Kanal C44**

Für alle Rangierarbeiten innerhalb des KV-Terminals TriCon.



### **Kanal C11**

Für alle Rangierarbeiten

- von Ls Weiche 16 bis Weiche 63
- von Weiche 63 über Stammgleis 9 bis Schwergutplatz
- von Weiche 63 über Stammgleis 7 bis Kai 8

### **Kanal C16**

Für alle Rangierarbeiten auf den Kaianlagen Kai 1, Kai 2 und Kai 3 sowie Stammgleis 4 ab Weiche 84.



## 1.4 Elektrischer Bahnbetrieb

Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass alle Leitungen der Oberleitungsanlage unter Spannung (15 kV) stehen.

Werden betriebsgefährdende Zustände an der Oberleitung oder an elektrischen Triebfahrzeugen festgestellt, so sind die im Notfallmanagement zuständigen Stellen unverzüglich zu unterrichten. Es ist dafür zu sorgen, dass die Oberleitung möglichst unverzüglich abgeschaltet wird.

Bis dahin sind Personen vor der Annäherung an spannungsführende Teile zu warnen. Herabhängende Oberleitungsteile dürfen nicht berührt werden.

Bei einer den Erdboden berührenden Leitung führt auch das Erdreich um den Berührungspunkt gefährliche Spannung (Schrittspannung). Das Erdreich im Umkreis von etwa 10 m darf daher so lange nicht berührt oder betreten werden, bis die spannungsführende Leitung abgeschaltet und geerdet ist.

## 1.5 Angabe der Traktion

Zug- und Rangierfahrten zwischen dem Bahnhof Nürnberg- Eibach und dem Hafenbahnhof werden zwischen dem Fahrdienstleiter Bahnhof Nürnberg-Eibach und dem Weichenwärter Hafenbahnhof mit Angabe der Traktion vereinbart.

## 1.6 Zugfahrten zwischen Nür-Eibach und Hafenbahnhof

Einfahrt in Gleis 1, 2 und 3 mit  $V_{\max} \leq 30 \text{ km/h}$ . Zs 3(3) aufgestellt. Halt am Ls W 87, Ls W 74/1 bzw Ls W 74/2 (hochstehend). Nach Halt Weiterfahrt auf Sh1. Ausfahrt aus den Gleisen 1 – 4 als Rangierfahrt und Übergang am Sig 2C in die Zugfahrt. Ne 2 (verkürzt) aufgestellt. **Siehe hierzu VzG Strecke 5941**

## 1.7 Rangierfahrten durch zwei oder mehrere Triebfahrzeuge

Vor dem Befahren der Gleisanlagen ist beim Weichenwärter nachzufragen, ob weitere Triebfahrzeugen (Tfz) in den zu befahrenden Gleisabschnitt eingelassen worden sind.

## 1.8 Rangierfahrten

Rangierfahrten dürfen nur luftgebremst durchgeführt werden.



## 1.9 Rangierfahrten über die Nordanbindung (Gleis 840) zur CDN

Rangierfahrten vom Hafenbahnhof in den Privatgleisanschluss der Firma CDN bzw. von der Firma CDN zum Hafenbahnhof müssen beim Ww Hafenstellwerk angemeldet werden. Die Zustimmung durch den Ww ist **immer** erforderlich.

## 1.10 Handweichen mit Grundstellung

Handweichen mit weiß/schwarz gekennzeichnetem Umstellgewicht sind nach Überführung der Rangierfahrt immer in die vorgeschriebene Weichenlage zu bringen. Die Grundstellung Weiche 84 im Stammgleis 4, die Weiche 63 und der Weiche 8401 (Privatgleisanschluss CDN) ist dem Ww Hafenstellwerk mitzuteilen.

## 1.11 Sandstreueinrichtung von Lokomotiven

Im gesamten Stellwerksbereich des Hafenbahnhofs darf wegen der vorhandenen Gleisfreimeldeanlage **nicht** gesandet werden.

Sollte aus betrieblichen Gründen dennoch zwingend in diesem Bereich gesandet werden müssen, so ist das Hafenstellwerk Nürnberg unverzüglich darüber zu informieren. Der gesandete Gleisbereich ist gegebenenfalls durch den Verursacher zu reinigen.

## 1.12 Ordnungsgleise/Abstoßbetrieb im Hafenbahnhof

Auf der nördlichen Seite der Ordnungsgleise sind bei Abstoßbetrieb die Hemmschuhe in einem solchen Abstand auszulegen, dass die Wagen mit Sicherheit vor dem Grennzeichen zum Stillstand kommen.

## 1.13 Abstellen von Wagen nach GGVSEB im Hafenbahnhof

Gemäß NBS-BT können außerhalb der Stellwerksöffnungszeiten auf Grund von gesetzlichen Vorschriften und möglichen Umweltgefahren keine Wagen oder Rangiereinheiten mit Gefahrgütern unbeaufsichtigt hinterstellt werden. Der Zugangsberechtigte hat deshalb eine entsprechende Überwachung der hinterstellten Gefahrgüter gemäß den NBS-BT zu veranlassen.

Werden die Wagen zwischenabgestellt, sind die Frachtunterlagen beim Weichenwärter zu hinterlegen.



## 1.14 Abstellen von Zollwaggon im Hafbahnhof

Wagen für den Zoll werden in den Gleisen 6 und 7 (Zollamtplatz) zur weiteren Behandlung hinterstellt.

## 1.15 Abstellen von Lokomotiven im Hafbahnhof

Lokomotiven dürfen nur während der Besetzung des Hafstellwerkes abgestellt werden. Das Abstellen von Loks ist mit dem Weichenwärter zu vereinbaren.

## 1.16 Abstellen von Eisenbahnwaggons auf den Ladegleisen in den Kaibereichen und Stammgleis 9 und 6

Sichern von abgestellten Eisenbahnwaggons auf den Ladegleisen 1 und 10 (Kai 1), 2 und 20 (Kai 2), 3 und 30 (Kai3), 8 und 80 (Kai 8) sowie im Stammgleis 9 (MAR) und Stammgleis 6

- Beschädigte Hemmschuhe dürfen nicht verwendet werden.
- Gleitfläche und Bock der Hemmschuhe dürfen nicht verunreinigt sein. Im Winter müssen die Gleitflächen und Schienen schneefreit sein; falls erforderlich sind sie mit den dazu geeigneten Einrichtungen zu enteisen.
- Der Hemmschuh wird am Handgriff angefasst und ist so auf die Schiene aufzulegen.
- Es dürfen nur Hemmschuhe verwendet werden, die für die zu sichernde Schienenform (z. B. Rillenschienenform) geeignet sind.
- Hemmschuhe dürfen keine Gleitwege haben, die bis in Bereiche von:
  - o Weichen- und Gleiskreuzungen (auch Herzstücken),
  - o verlaschten Schienenstößenreichen.
- Nach dem Gebrauch sind nicht mehr benötigte Hemmschuhe an den dafür vorgesehenen Stellen (z. B. Hemmschuhständern) zu verwahren.
- Beim Abstellen von zusammenhängenden Wagengruppen bzw. von Einzelwagen sind diese durch Auflegen je eines einseitig wirkenden Hemmschuhs aus beiden Richtungen unter einem Rad oder Drehgestell an der jeweils ersten Radachse der in Fahrweg Richtung Hafbahnhof zeigenden Wagengruppe bzw. Einzelwagen zu sichern. Siehe hierzu auch die grafische Darstellung (Seite 52).
- An Wagen mit Drehgestellen dürfen Hemmschuhe nicht zwischen den Rädern der Drehgestelle, sondern nur von außen angelegt werden. Siehe hierzu auch die grafische Darstellung (Seite 52).



## 1.17 Streckenbelastung

Im gesamten GVZ ist die Streckenklasse D 4 (22,5 t Achslast und 8,0 t/m) zugelassen. Bei höheren Lasten ist die Zustimmung des EBL erforderlich.

## 1.18 Geschwindigkeiten

Einfahrtgeschwindigkeit (von Eibach) in die Gleise 1, 2 und 3  $\leq 30$  Km/h.

Rangiergeschwindigkeit  $\leq 25$  Km/h bzw gemäß Signalisierung

Rangiergeschwindigkeit  $\leq 10$  Km/h im Kaibereich

Rangiergeschwindigkeit  $\leq 5$  Km/h im Bereich des Schwergutplatzes

Geschwindigkeitsreduzierungen sind durch Lf 7 signalisiert.

## 1.19 Gleiswaage im Hafenbahnhof

Gleiswaage im Gleis 5. V max  $\leq 5$  Km/h. Lf aufgestellt.

## 1.20 Gefahrguttransporte

Die Frachtunterlagen sind bis zur Übergabe der Gefahrgutwagen auf dem Triebfahrzeug mitzuführen.

Werden die Wagen umschlagsbedingt zwischenabgestellt, sind die Frachtunterlagen beim Empfänger zu hinterlegen. Können dem Empfänger die Frachtunterlagen nicht übergeben werden, dürfen die Wagen nicht zwischenabgestellt werden.

Triebfahrzeuge müssen mit Unfallmerkblättern (DB RILI 424) oder schriftlichen Weisungen über das zu transportierende Gefahrgut für das Verhalten bei Unfall oder Zwischenfall gemäß ADR/RID 2007 Punkt 5.4.3 ausgerüstet sein.

## 1.21 Lademaßüberschreitungen (Lü)

Züge mit Lü-Sendungen dürfen nur nach Zustimmung des EBL einfahren.

## 1.22 Sicherung der Kranbahnkreuzungen

### Kai 1

Die Kreuzung der landseitigen Hafenkranbahn am Kai 1 mit dem Stammgleis 1 wird durch die Gs VI beziehungsweise der Gs VII (Doppel-Gs) gesichert. Die Gleissperren sind bei Kranbetrieb auf-, sonst abliegend. Die Schlüssel befinden sich im Portalträger des Hafenkranes.



## **Kai 2**

Die landseitige Hafenkranbahn kreuzt mit den Privatgleisanschlüssen der Firmen MAR/Sperber und Derichebourg.

Besondere Sicherungsmaßnahmen sind im Kreuzungsbereich nicht vorhanden.

## **1.23 Einsatz von Flurförderfahrzeugen**

Auf den Ladegleisen 1 und 10, 2 und 20, 3 und 30, 8 und 80 werden Flurförderfahrzeuge zum Verziehen der Wagen eingesetzt.

## **1.24 Einsatz von Zweiwegefahrzeugen**

Zweiwegefahrzeuge werden zum Rangieren eingesetzt an den

Ladegleisen 1 und 10 ab WE 47

Ladegleisen 2 und 20 ab WE 36

Ladegleisen 3 und 30 ab WE 23

am Stammgleis 9 zwischen der Weiche 903 (vor dem Bauwerk 1.218) und der Weiche 910.

Ladegleis 8 und 80 sowie im Stammgleis 7 von Weiche 66 bis Bahnübergang Frankfurter Straße

## **1.25 Stationäre Förderbandanlagen**

Zwei Förderbandgruben am Ladegleis 1

Eine Förderbandgrube am Ladegleis 3

### **Mobile Förderbänder**

Am Kai 3 kommen mobile Förderbänder zum Einsatz.

### **Ladebrücken**

Die Ladegleise 1 und 10 bzw. 3 und 30 werden durch eine Ladebrücke überspannt.

## **1.26 Silogruppe Nürlag Kai 1**

Auf dem landseitigen Ladegleis 10 dürfen ab der Weiche 52 bis im Bereich der Silogruppe keine Waggons abgestellt werden.



## **1.27 Laderampe der Firma Sperber**

Im Bereich der Seitenrampe ist bei Zuführung und Abholung von Wagen mit Personen in diesem Bereich zu rechnen.

Im Bereich der Seitenrampe sind Überladebleche vorhanden.

## **1.28 Personen im Gleisbereich**

Im Bereich der Ladegleise 1, 10, 2, 20, 3, 30, 8 und 80 sind durch Ladegeschäfte vermehrt Personen im Gleis anzutreffen.

Im Stammgleis 6 ist zwischen der Weiche 609 und 617 mit Personen im Gleisbereich zu rechnen.

## **1.29 Anliegende Schiffe im Kaibereich**

Bei anliegenden Schiffen am Kai 1, 2, 3 und 8 ist dieser Bereich auf Schiffslänge von Waggons freizuhalten.

## **1.30 Kraftfahrzeuge (KFZ) im Kaibereich**

Am Kai 1, 2, 3, 8 und am Schwerlastbecken ist im überfahrbaren Gleisbereich mit KFZ zu rechnen.

Am Kai 2 ist vor dem Bereich der Firma Deufol mit einem bedarfsweisen Aufstellen von Autokranen zu rechnen.

## **1.31 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten**

- Bleibt frei -

## **1.32 Warnen der Mitarbeiter**

### **Warneinrichtungen**

Vor dem Befahren der Ladegleise und während der Rangierarbeiten auf den Ladegleisen sind die Warneinrichtungen durch den Rangierleiter ein- und wenn nicht mehr benötigt auszuschalten. Die Taster sind beleuchtet sobald die Warnanlage in Betrieb ist.

Sobald die Warnanlagen leuchten, sollen der Hafenkranführer und die im Kai- oder Gleisbereich tätigen Personen die Arbeiten im gefährdeten Bereich einstellen.



Bei Ausfall der Warneinrichtungen sind vor dem Befahren der Gleisanlagen alle Betroffenen entsprechend zu verständigen.  
Die Störung ist dem Weichenwärter zu melden.

### **1.33 Prüfen der Gleisanlagen**

Auf Entladegut in den Ladegleisen achten, ebenso im Bereich zwischen dem südlichen und nördlichen Gleistor am Stammgleis 9.

### **1.34 Eisenbahnfahrzeuge abstellen und festlegen**

Das Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen ist auf den Stammgleisen, ausgenommen während der Rangierarbeiten, verboten.

Auf den Gleisanlagen ist die Richtlinie 408.4831 anzuwenden.

Lokomotiven dürfen auf den Ladegleisen 1, 10, 2, 20, 3, 30, 8 und 80 nur kurzfristig während der Rangierarbeiten abgestellt werden.

Am Kai 1 dürfen auf dem landseitigen Ladegleis 10, vor der blauen Silogruppe der Firma Väth, und im Bereich der Weiche 52 keine Waggon abgestellt werden. Als Anhaltspunkt dient auch die Markierung auf der Schleifleitung des Kranes zwischen den Elementen 2070 und 2073.

### **1.35 Lichtraumeinschränkungen (LRE)**

Im Bereich des Bauwerkes 1.217 liegt der KFZ-Betriebsweg im Lichtraumprofil des Stammgleises 9, es ist ein Engstellenschild aufgestellt.

Die Schaltkästen entlang des Kai 1,2,3 und 8 sind mit einem gelb-schwarzen Anstrich versehen.

Weitere LRE können während der Verladearbeiten durch z.B. Förderbänder, Flurförderfahrzeuge auf allen Ladegleisen gegeben sein. Der Fahrweg ist hier besonders zu beachten.

Im südlichen Teil des Ladegleises 20 ist im Bereich der Seitenrampe mit LRE zu rechnen.

### **1.36 Rangierwege**

In den Ladegleisen 1, 10, 3 und 30 ist wegen der dort vorhandenen Schüttgossen und Förderbandgruben auf Öffnungen im Rangierweg zu achten

Für die Rangierwege im Hafenbahnhof, in den Ladegleisen 1, 10, 2, 20, 3, 30 und am Kai 8 besteht kein Räum- und Streudienst.



## 1.37 Wartezeichen (Ra 11)

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur im bayernhafen Nürnberg sind die in der nachstehenden Tabelle dargestellten Wartezeichen (Ra 11) aufgestellt:

Lage der Ra11	Richtung	Zustimmung erfolgt durch
Hafenbahnhof	Richtung Stellwerk zeigend	Weichenwärter
Weiche 35	Richtung Stammgleis 4	Weichenwärter
Weiche 34	Richtung Stammgleis 4	Weichenwärter
Weiche 22	Richtung Stammgleis 4	Weichenwärter
Weiche 84	Richtung Hafenbahnhof	Weichenwärter
Vor BÜ Koperstraße	Richtung KV-Terminal	Leitstelle TriCon
Stelltafel TriCon	Richtung KV-Terminal	Leitstelle TriCon
Weiche 63	Richtung Stammgleis 5	Weichenwärter

Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ra 11 wird durch den Weichenwärter erteilt. Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ra 11 Weiche 8401 zum KV-Terminal wird durch den **Disponenten TriCon** erteilt.

## 1.38 Gleistore/Sh 2-Scheiben im Stammgleis 9

Im Stammgleis 9 sind zwischen der Weiche 910 und 930 zwei Gleistore eingebaut. Das südliche Gleistor wird in Absprache mit der HNR durch die Firma MAR geöffnet und verschlossen.

Das nördliche Gleistor (vor der W 930) wird von der HNR geöffnet und verschlossen.

Die verschlossene Wärterhaltscheibe (Sh 2) vor der W 930 darf nur mit Zustimmung des EBL der HNR entfernt werden.

## 1.39 Betriebsweg

Der Betriebsweg am Kai 8 darf nur zu Rangierzwecken kurzfristig belegt werden.

## 1.40 Beleuchtung

Die Beleuchtung im Hafenbahnhof wird automatisch ein- und ausgeschaltet (siehe auch 2.1.8). Die Mastleuchte an der Weiche 16 wird mit der Beleuchtung des Hafenbahnhofes gesteuert.

An den Stamm- und Ladegleisen ist keine Beleuchtung vorhanden.



## 1.41 Befahren der Bahnübergänge Stammgleis 2 und 3

### Ein- und Ausschalten

Die Bahnübergänge werden von Hand ein- und ausgeschaltet. Hierfür sind Schüsselschalter mit Überwachungslampe (ÜL) beiderseits der BÜ angeordnet. Leuchtet die ÜL nicht auf, so ist die LZ-Anlage gestört.

BÜ-Bezeichnung	Art der Sicherung	Ein- und Ausschalten				Überwachung durch	Sicherung bei Störung
		Automatisch		Von Hand			
		Ein	Aus	Ein	Aus		
*Feuerstraße 21	LZ-Anlage			ja	ja	ÜL	Postensicherung
Feuerstraße 31	LZ-Anlage			ja	ja	ÜL	Postensicherung

\* Am BÜ Feuerstraße 21 sind Seitenlichter vorhanden. Beim Erlöschen der Überwachungslampe (ÜL) ist Postensicherung erforderlich, obwohl die anderen Lichtsignale rot zeigen.

Für das Ein- und Ausschalten der BÜ-Anlage Feuerstraße 21 ist ein DB 21 zu verwenden.

Für das Ein- und Ausschalten der BÜ-Anlage Feuerstraße 31 ist ein DB 21 zu verwenden.



## 1.42 Befahren der Bahnübergänge Stammgleis 6

### Übersicht

BÜ- Bezeichnung	Art der Sicherung	Ein- und Ausschalten				Über- wachung durch <sup>8)</sup>	Sicherung bei Störung
		Automatisch		Von Hand			
		Ein	Aus	Ein	Aus		
Koblenzer Str. <sup>1)</sup>	LZ-Anlage		ja	DB 21		ÜL	Postensicherung
Bochumer Str.	LZ-Anlage			DB 21		ÜL	Postensicherung

<sup>1)</sup> Am BÜ Koblenzer Straße sind Seitenlichter für Werksausfahrten vorhanden. Beim Erlöschen der Überwachungslampe (ÜL) ist Postensicherung erforderlich, obwohl die anderen Lichtsignale rot zeigen.

Leuchten die ÜS nicht bzw. blinkt die ÜL nicht, so ist die Anlage gestört.

### Ein- und Ausschalten

#### BÜ Koblenzer Straße:

Die Anlage wird von Hand eingeschaltet und mit Ausschaltsschleifen (nach dem Freifahren) automatisch ausgeschaltet.

Ist der BÜ von Schienenfahrzeugen geräumt, die Ausschaltsschleife jedoch nicht freigefahren, so ist die Anlage mit der AT auszuschalten.

Ist erkennbar, dass der BÜ ständig befahren werden muss, ist die Anlage mit DB 21 auf Dauersperrung zu schalten und nach Beendigung der Rangierbewegungen wieder mit RS auszuschalten.

#### BÜ Bochumer Straße:

Die Anlage wird von Hand mit DB 21 ein- und ausgeschaltet.

## 1.43 Befahren des Bahnüberganges Stammgleis 7

### Technisch gesichert

Der Bahnübergang Frankfurter Straße wird von Hand mit DB 21 ein- und ausgeschaltet. Hierfür sind Schlüsselschalter mit Überwachungslampe (ÜL) beiderseits des BÜ angeordnet.

Leuchtet die ÜL nicht auf, so ist die LZ-Anlage gestört.



BÜ- Bezeichnung	Art der Sicherung	Ein- und Ausschalten				Überwachung durch	Sicherung bei Störung
		Automatisch		Von Hand			
		Ein	Aus	Ein	Aus		
Frankfurter Str.	LZ-Anlage			ja, mit DB21		ÜL	Postensicherung

**Nichttechnisch gesichert**

BÜ der DHL zwischen Weiche 63 und BÜ Frankfurter Straße ist vorschriftsmäßig durch Posten zu sichern.

### 1.44 Befahren des Bahnüberganges Stammgleis 9

**Nichttechnisch gesichert**

Der Gleisbereich nach der Weiche 930 ist vorschriftsmäßig durch Posten zu sichern.

### 1.45 Befahren des Bahnüberganges KV-Nordanbindung (Gleis 840)

**Übersicht**

BÜ- Bezeichnung	Art der Sicherung	Ein- und Ausschalten				Überwachung durch <sup>8)</sup>	Sicherung bei Störung
		Automatisch		Von Hand			
		Ein	Aus	Ein	Aus		
Koperstraße	LZ-Anlage	Auto	ja <sup>1)</sup>			ÜS	Postensicherung
		ET			AT <sup>2)</sup>		
			ja <sup>1)</sup>	ET	AT <sup>2)</sup>	ÜS+ÜL	
				DB 21	ÜL		

<sup>1)</sup> Ausschaltung durch Freifahren beider Schleifen

<sup>2)</sup> Ausschaltung mit AT auch bei belegter Schleife

**Ein- und Ausschalten**

**BÜ Koperstraße:**

Die Anlage wird in der Regel durch Automatik ET (Befahren der ersten Schleife) eingeschaltet und durch Freifahren beider Schleifen ausgeschaltet.

Bei Einschaltung mit ET kann durch Freifahren beider Schleifen ausgeschaltet werden. Ist der BÜ von Schienenfahrzeugen geräumt, die Ausschalterschleife jedoch nicht freifahren, so ist die Anlage mit der AT auszuschalten.



Einschaltung mit DB 21. Ausschaltung mit DB 21 auch bei belegter Schleife.  
Am BÜ sind beiderseits Überwachungssignale (ÜS) aufgestellt.

## **1.46 Schäden/Störungen**

Verursachte Schäden an der Infrastruktur und Fahrzeugen sowie vorgefundene Mängel an z.B. Signalen, Weichen, Schienen, techn. gesicherten BÜ sind unverzüglich dem Ww Hafenstellwerk zu melden.

## **1.47 Unfälle/Unregelmäßigkeiten**

Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich an das Hafenstellwerk zu melden.

Werden betriebsgefährdende Zustände an der Oberleitung oder an elektrischen Triebfahrzeugen festgestellt ist umgehend der Ww des Hafenbahnhofs zu verständigen.

Bei schweren Eisenbahnunfällen (Personenschäden) ist gemäß Unfallmeldetafel zu verfahren.



## **2. BESCHREIBUNG DER ÖFFENTLICHEN EISENBahnINFRASTRUKTUR**

### **2.1 Hafenbahnhof**

#### **2.1.1 Allgemeines**

Der Hafenbahnhof ist über das Hafenzufahrtsgleis „VzG-Strecke 5941 Nürnberg Eibach – Nürnberg Hafen“ mit der Eisenbahninfrastruktur des Bahnhofes Nürnberg-Eibach der DB Netz AG verbunden. Die Anschlussgrenze ist zwischen der auf der Eisenbahninfrastruktur des bayernhafens Nürnberg liegenden Weiche 62 und der auf der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG liegenden Weiche 63 in Km 0, 040, welche auf der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG liegen. Die Anschlussgrenze ist mit einem Grenzzeichen / Merkpfahl „Anschlußgrenze bayerhafens Nürnberg“ gekennzeichnet. Fahrten zwischen dem Bahnhof Nürnberg-Eibach und dem Hafenbahnhof werden als Zugfahrten in die Gleise 1, 2 und 3 durchgeführt.

Ausnahmen: Rangierfahrten in Gleis 4. Der Hafenbahnhof gliedert sich in Ein-, Ausfahr-, Ordnungs- und Abstellgleise. Am Stammgleis 5 und 15 sind Privatgleisanschließer angebunden. Durch das Spurplanstellwerk erfolgen die Signal- und Weichenstellungen.

Das Hafenzufahrtsgleis, die Gleise 1, 2, 3, 4, die Stammgleise 4 und 5 (teilweise) sowie die Zuführung über die Weiche 83 in das Gleis 830 und Gleis 840 über die Weiche 84 zum KV-Terminal sind mit einer 15 kV Oberleitung ausgerüstet.

Vom Hafenbahnhof beginnen und enden alle Rangierfahrten zu den Gleisanlagen im bayernhafens Nürnberg.

#### **2.1.2 Gleise/Einrichtungen**

##### **2.1.2.1 Gleisübersicht**

Gleisbezeichnung	Nutzung.	Nutzlänge	Neigungs- verhältnisse	Lage
Hafengleise			0,0–0,2‰	WA 73a – Bf Eibach
1	Ein- und Ausfahr- gleis	870	1,4‰	WE 85 – WE 86
2	Ein- und Ausfahr- gleis	760 m	1,4‰	WE 3a – LsW 74/1
3	Ein- und Ausfahrgleis	720	1,4 ‰	WE73a – LsW 74/2



4	Ausfahrgleis	703 m	1,4 ‰	WE 2 – WE 13
5 5, Teilbereich 5.1 5, Teilbereich 5.2	Abstellgleis	404 m	1,4 ‰	WE 7 – WE 13
	Gleiswaage	196 m	“	WE 8 – WE 13
	Allgemein	208m	“	WE 7 – WA 8
Gleisbezeichnung	Nutzung.	Nutzlänge	Neigungs- verhältnisse	Lage
6	Zollamtplatz	221 m	1,4 ‰	WE 7 – WE 9
7	Zollamtplatz	350 m	1,4 ‰	WE 6 – WE 11
8	Allgemein	370 m	1,4 ‰	WE 5 – WE 10
9	Allgemein	380 m	1,4 ‰	WE 5 – WE 10
10	Allgemein	403 m	1,4 ‰	WE 75 – WE 72
11	Allgemein	380 m	1,4 ‰	WE 75 – WE 76
12	Allgemein	305 m	1,4 ‰	WE 91 - WE 76
13	Allgemein	355 m	1,4 ‰	WE 91 – WE 92
	Umfahrgleis	105 m	1,4 ‰	WE 17 – WE 18
Teil-Stammgl. 5	Allgemein	950 m	1,5 ‰	WA 15 – WA 16 (63)
Stammgl. 15	Allgemein	390	1,4 ‰	WE 90 – WE 92

### 2.1.2.2 Einfahrgleise

Gleis 1 hat eine Nutzlänge von 870 m, Gleis 2 hat eine Nutzlänge von 760 m, Gleis 3 hat eine Nutzlänge von 720 m.

Die Gleise 1, 2 und 3 sind mit einer Oberleitung ausgerüstet.

Die Weichenkombination Weiche 88 / 89 zur Rangierfahrt aus den Einfahrtsgleisen 2 und 3 in Richtung Stammgleis 4 ist ebenfalls elektrisch überspannt.

### 2.1.2.3 Ausfahrgleise

Im Ausfahrgleis (Gleis 4) können Züge in der Regel bis 720 m aufgestellt werden. Das Gleis 4 ist mit einer Oberleitung ausgerüstet.

Gleis 1, 2 und 3 (Einfahrgleise) können auch als Ausfahrgleise verwendet werden.

### 2.1.2.4 Zollgleise

Die Gleise 6 und 7 sind der Zollamtplatz des Zollamtes Nürnberg-Hafen.

### 2.1.2.5 Gleis- und Weichenradien

Radien  $\geq$  150 m

**2.1.2.6 Gleisabstände**

Die Gleisabstände betragen allgemein 5,0 m. Zwischen Gleis 4 und 5, sowie zwischen Gleis 9 und 10 jedoch 6,0 m.

**2.1.2.7 Gleiswaage**

In Gleis 5 ist zwischen W 8 und W 13 eine Gleiswaage vorhanden.

**2.1.2.8 Rangierwege**

An allen Gleisen (Ostseite) des Hafengebäudes

Am Umfahrgleis zwischen W 17 und W 18 Westseite

Zwischen Gleis 1 und 2 sowie 3 und 4 sind Fahrleitungsmaste vorhanden

**2.1.2.9 Bauwerke (Brücken)**

BW 1.196 Frankenschnellweg – Straßenbrücke (SBR) über das Hafenzufahrtsgleis und Gleise 2 und 3.

Durchlass vor BW 1.196.

**2.1.2.10 Hemmschuhe**

Hemmschuhe werden auf Hemmschuhständern vorgehalten.

**2.1.3 Weichen****2.1.3.1 Weichen im Hafengebäude**

Weichen	Weichenheizung	Art der Bedienung	Bedienung durch
Alle Weichen im Hafengebäude	ja	Elektrisch gestellt	Stw Hafengebäude

**2.1.3.2 Elektrisch gestellte Weichen**

Die Weichen haben Klammerverschluss. Die Weichen sind mit rückstrahlenden Formsignalen oder mit Ls und Mastblende ausgerüstet.

**2.1.3.3 Weichenheizung**

Weichen mit Weichenheizung siehe Weichentabelle.

Die Heizung der Weichen wird automatisch über Steuergeräte geregelt. Bei Störung Weichenwärter oder EBL verständigen.



## 2.1.4 Signaleinrichtungen

### 2.1.4.1 Lichtsignale (Ls)

Lichtsignale * Bezeichnung/Lage	Fahrtrichtung	Signalstellung durch
2 C	Bf Nürnberg-Eibach	Stw DB Netz AG
Ls W 73a <sup>1</sup> am Zuführungsgleis	Bf Nür-Eibach – Hafenbahnhof	Stw Hafenbahnhof
Ls W 85 am Gl. 1	Bf Nürnberg-Eibach	Stw Hafenbahnhof
Ls W 73a <sup>2</sup> am Gl. 2	Bf Nürnberg-Eibach	Stw Hafenbahnhof
Ls W 73a <sup>3</sup> am Gl. 3	Bf Nürnberg-Eibach	Stw Hafenbahnhof
Ls W 80 <sup>1</sup> am Stammgl. 4	Hafenbahnhof	Stw Hafenbahnhof
Lichtsignale * Bezeichnung/Lage	Fahrtrichtung	Signalstellung durch
Ls W 16 am Stammgl. 5	Hafenbahnhof/Stammgleis 6	Stw Hafenbahnhof
Ls W 16 <sup>2</sup> am Stammgl. 6	Fahrtrichtung Stammgleis 5	Stw Hafenbahnhof
Ls W 83 <sup>1</sup> am Gl. 830	Hafenbahnhof	Stw Hafenbahnhof
Ls W 86/1 am Einfahrgleis 1	KV-Terminal/Stammgleis 5	Stw Hafenbahnhof
Ls W 74/1 am Einfahrgl. 2	KV-Terminal/Stammgleis 5	Stw Hafenbahnhof
Ls W 74/2 am Einfahrgl. 3	KV-Terminal/Stammgleis 5	Stw Hafenbahnhof
Ls W 83 am Stammgleis 5	KV-Terminal/Stammgleis 5	Stw Hafenbahnhof

\* Es sind weitere Ls an elektrisch gestellten Weichen vorhanden.

#### 2.1.4.2 Signal Ne 2 – Vorsignaltafel

Signal Ne 2 ist am Gleis 3 und 4 für die Fahrtrichtung Hafenbahnhof - Bahnhof Nür-Eibach anstelle eines Vorsignals aufgestellt. Die Vorsignaltafeln stehen im verkürzten Bremswegabstand vor dem Signal 2 C.

Am Standort der Vorsignale sind PZB-Gleismagnete (1000 Hz) ständig wirksam vorhanden.

#### 2.1.4.3 Signal Ra 11

Signale Ra 11 sind an den Gleisen 6-13 in Fahrtrichtung Hafenstellwerk aufgestellt.



#### **2.1.4.4 Zusatzsignal Zs 3 – Geschwindigkeitsanzeiger**

Signal Zs 3 (3) ist als alleinstehendes Signal am Zuführungsgleis für die Fahrtrichtung Bahnhof Nür-Eibach – Hafenbahnhof 200 m vor der Weiche 73a aufgestellt.

#### **2.1.4.5 Schutzsignale (Sh)**

Schutzsignale Sh 2 (Wärterhaltscheiben) werden zur Kennzeichnung einer Gleisstelle verwendet, die vorübergehend nicht befahren werden darf.

#### **2.1.4.6 Weichensignale**

Weichensignale sind als Formsignale (rückstrahlend) an Weichen vorhanden.

#### **2.1.4.7 Langsamfahrsignale**

Geschwindigkeitsreduzierungen:

Lf 4 (0,5)  $V_{max} \leq 5$  km/h ist beiderseits der Gleiswaage am Gleis 5 signalisiert.

Lf 6 (2,5)  $V_{max} \leq 25$  km/h ist nach der Weiche 83 am Stammgleis 5 signalisiert.

Lf4 (1,0)  $V_{max} \leq 10$  km/h ist im Stammgleis 5 (vor der Kreuzung) und im Stammgleis 6 (vor der Kreuzung) signalisiert.

#### **2.1.4.8 Fahrleitungssignal (EI)**

Das Fahrleitungssignal EI 6 (rückstrahlend) kennzeichnet die Stelle ab der Fahrten für Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer verboten sind.

EI 6 mit Richtungspfeil (vor Weichen) zeigt an, dass die Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer den Fahrweg entsprechend der Pfeilrichtung (links oder rechts) nicht befahren dürfen.

#### **2.1.5 Abstoßbetrieb**

Auf der nördlichen Seite der Ordnungsgleise sind bei Abstoßbetrieb die Hemmschuhe in einem solchen Abstand auszulegen, dass die Wagen mit Sicherheit vor dem Grenzzeichen zum Stillstand kommen.

#### **2.1.6 Innerdienstliche Übergänge**

Am Hafenstellwerk ist ein innerdienstlicher Übergang vorhanden.

#### **2.1.7 Hafenstellwerk**

Der Hafenbahnhof ist mit einem Spurplanstellwerk ausgerüstet.

##### **2.1.7.1 Stellbereich**

Der Stellbereich des Spurplanstellwerkes reicht von

W 73 a im Gleis Bf Nür-Eibach – Hafenbahnhof,

W 80 im Stammgleis 4,



W 83 im Stammgleis 5 mit Anbindung Gleis 830 und  
W 16 im Stammgleis 5 mit Anbindung Stammgleis 6

#### **2.1.7.2 Stellen der Signale**

Das Stellen der Signale für Zug- und Rangierfahrten erfolgt durch den Weichenwärter Hafenbahnhof.

Fahrten zwischen dem Bf Nür-Eibach und dem Hafenbahnhof werden zwischen dem Fahrdienstleiter Bf Nür-Eibach und Weichenwärter Hafenbahnhof geregelt.

#### **2.1.7.3 Stellung der Weichen**

Die Weichenstellung erfolgt durch den Weichenwärter Hafenbahnhof auf Antrag des Triebfahrzeugführers.

#### **2.1.8 Beleuchtung**

Die Beleuchtung wird am Morgen über eine Zeitschaltuhr ein- und über einen Dämmerungsschalter ausgeschaltet. Am Abend erfolgt die Einschaltung über einen Dämmerungsschalter und über eine Zeitschaltuhr wird ausgeschaltet. Außerhalb dieser festgelegten Zeiten muss die Beleuchtung am Schaltschrank Nr. 2 bei Weiche 4 von Hand geschaltet werden.

Die Mastleuchte an der W 16 wird mit der Beleuchtung des Hafenbahnhofes gesteuert.

#### **2.1.9 Fernmeldeeinrichtungen**

##### **2.1.9.1 DB-Fernsprecheinrichtungen**

- Bleibt Frei -

#### **2.1.10 15 kV Oberleitungsanlage**

##### **2.1.10.1 Überspannte Gleise**

Hafenzufahrtsgleis bis W73a

Gleis 3 W73a bis WA W15

Gleis 1 W85 bis W86

Gleis 2 W3a bis W74

Gleis 4 W13 bis W73a

Stammgleis 5 (teilweise) bis W83

Gleis 830 bis KV-Terminal

Stammgleis 4 bis W84

Gleis 840 bis KV-Terminal



#### **2.1.10.2 Erdungsvorrichtung**

Erdungsvorrichtungen sind am Stellwerk, Mast H6, Mast H43 und am Mast H78 vorhanden.

#### **2.1.10.3 Spannungsprüfer**

Ein Spannungsprüfer ist am Stellwerk, Mast H6, Mast H43 und am Mast H78 vorhanden.

#### **2.1.10.4 Betriebsgefährdende Zustände**

Werden betriebsgefährdende Zustände an der Oberleitung oder an elektrischen Triebfahrzeugen festgestellt, so sind die zuständigen Stellen unverzüglich zu unterrichten. Es ist dafür zu sorgen, dass die Oberleitung möglichst unverzüglich abgeschaltet wird.

**In Notfällen** kann mit dem Schalter X300 (der DB Netz AG) die gesamte Oberleitungsanlage im Hafenbahnhof abgeschaltet werden.

**Diese Abschaltung kann durch die ZES, Fdl Eibach oder mittels Kurbel durch die HNR erfolgen.**

Bis dahin sind Personen vor der Annäherung an spannungsführende Teile zu warnen. Herabhängende Oberleitungsteile dürfen nicht berührt werden.

Bei einer den Erdboden berührenden Leitung führt auch das Erdreich um den Berührungspunkt gefährliche Spannung (Schrittspannung). Das Erdreich im Umkreis von etwa 10 m darf daher so lange nicht berührt oder betreten werden, bis die spannungsführende Leitung abgeschaltet und geerdet ist.

Die Oberleitung ist an der Gefahrenstelle nach Abschaltung bahnzuerden

Feuerlöscharbeiten in der Nähe elektrischer Anlagen und elektrischer Fahrzeuge dürfen nur mit dafür geeigneten Spezialfeuerlöschern oder nach Abschaltung der spannungsführenden Teile durchgeführt werden.



## 2.1.11 Privatgleisanschließer (PA)/Nebenanschließer

### Stammgleise

Anbindung an Gleis/Weiche	Anschl.-weiche	Gleis-sperren im PA	Ver-schlos-sen	Nutzl. Anschl.-Gleis	Neigungs-verhältnisse	Nutzer
Stammgleis 15	64	nein	nein	141 m	0,0 ‰	Bäko
Stammgleis 15	65	nein	nein	238 m	0,13 – 0,17 ‰	Höller Korrodin Endres
Stammgleis 5	81					
Weiche 811 im PA		nein	nein	Gleis 812 151 m	0,0 ‰	NGV
		nein	nein	Gleis 81 115 m	0,0 ‰	Rowe
Stammgleis 5	82	nein	nein	76 m	0,0 ‰	Gollwitzer



## **2.2 Stammgleise 1 – 4 und Ladegleise 1, 10, 2, 20, 3 und 30**

### **2.2.1 Stammgleis 1**

Das Stammgleis 1 ist über die Weiche 34 (li) an das Stammgleis 4 angeschlossen. Es endet am Weichenanfang W 47 am Kai 1.

### **2.2.2 Stammgleis 2**

Das Stammgleis 2 ist über die Weiche 34 (re) an das Stammgleis 4 angeschlossen. Es endet am Weichenanfang W 36 am Kai 2.

### **2.2.3 Stammgleis 3**

Das Stammgleis 3 wird über die Weiche 22 (re) im Stammgleis 4 an dieses angeschlossen. Es endet am Weichenanfang W 23 am Kai 3.

### **2.2.4 Ladegleise 1 und 10**

Die Ladegleise 1 (wasserseitig) und 10 (landseitig) sind Stumpfgleise und schließen über die W 47 an das Stammgleis 1 an.

### **2.2.5 Ladegleise 2 und 20**

Die Ladegleise 2 (wasserseitig) und 20 (landseitig) sind Stumpfgleise und schließen über die W 36 an das Stammgleis 2 an.

### **2.2.6 Ladegleise 3 und 30**

Die Ladegleise 3 (wasserseitig) und 30 (landseitig) sind Stumpfgleise und schließen über die W 23 an das Stammgleis 3 an.



## 2.2.7 Gleise/Einrichtungen

### 2.2.7.1 Gleisübersicht

Nutzung	Gleisbezeichnung	Lage	Nutzlänge	Neigungsverhältnisse	Hemmschuhform/Sonderform
Stammgleis	1	WE 34(li) - W47	482 m	* BW 36–W34 2,5‰ BW 36–Kranbahnkreuzung 2,8‰ Sonst 0,0‰–2,5‰	Normalform
Ladegleis am Kai 1 wasserseitig	1	WE 47(li) – Prellbock	1500 m	Ab WE 58 südl. 0,0 ‰ Ab WE 58 nördl. 2,8 ‰	Für Spurrille
Ladegleis am Kai 1 landseitig	10	WE 47(re) - Prellbock	1210 m	0,0 ‰	Für Spurrille
HNR		WE 35(li) - Prellbock	111 m	0,0 ‰ – 3,0 ‰	Normalform/ Spurrille
Stammgleis	2	WE 34 (re) – W 36	261 m	Ab W 34 ca. 42 m 3,1 ‰ Danach ca. 90 m 12,5 ‰ Sonst 0,0 ‰ – 2,5 ‰	Normalform
Ladegleis am Kai 2 wasserseitig	2	WE 40 (re) - Prellbock	1170 m	0,0 ‰	Normalform
Ladegleis am Kai 2 landseitig	20	WE 40 (li) - Prellbock	790 m	0,0 ‰	Normalform
Stammgleis	3	WE 22 (re) – W 23	263 m	Ab Bauw. 35 ca. 70 m 14,5‰ Sonst 0,0‰ – 2,5 ‰	Normalform
Ladegleis am Kai 3 wasserseitig	3	WE 23 (li) – Prellbock	1170 m	0,0 ‰	Normalform/ Spurrille
Ladegleis am Kai 3 landseitig	30	WE 23 (re) - Prellbock	1170 m	0,0 ‰	Normalform/ Spurrille
Stammgleis	4	WA 80 – W 34	1345 m	Ab Bauw. 33 ca. 50 m in Ri. W 22 3,7‰ WA 21 – 160 m vor W 80 2,5‰ Danach 4,5‰	Normalform

\* BW (Bauwerk) 36 = Straßenbrücke



### 2.2.7.2 Gleis- und Weichenradien

Alle Gleis- und Weichenradien sind  $\geq 150$  m; Ausnahme W 401 (li) 142 m

### 2.2.7.3 Gleisabstände

Der Gleisabstand zwischen den Ladegleisen im Kaibereich ist 4,90 m.

### 2.2.7.4 Gleisabschlüsse

Die Ladegleise 1, 10, 2, 20, 3 und 30 sind mit Bremsprellböcken Rawi Nr. 10 abgeschlossen. Die Lage der Bremsprellböcke ist durch zwei gelbe Pflöcke markiert.

### 2.2.7.5 Gleiswaagen

Im Ladegleis 10 ist zwischen der W 50 – 52 und im Ladegleis 30 zwischen der W 28 – 30 je eine Gleiswaage eingebaut.

### 2.2.7.6 Krank Kreuzungen

Die landseitige Kranbahn am **Kai 1** kreuzt das Stammgleis 1.

Die landseitige Kranbahn am **Kai 2** kreuzt die Privatgleisanschlüsse der Firmen MAR/Sperber und Derichebourg.

### 2.2.7.7 Regellichtraum

Regellichtraumeinschränkungen (LRE) können bei Ladearbeiten in den Ladegleisen gegeben sein

Die Schaltkästen entlang des Kai 1,2 und 3 sind mit einem gelb-schwarzen Anstrich versehen.

### 2.2.7.8 Rangierwege

Am Stammgleis 1 zwischen W 34 – W 47 Südseite

Am Stammgleis 2 zwischen W 34 – W 36 Südseite

Am Stammgleis 3 zwischen W 22 – W 23 Südseite

Am Stammgleis 4 zwischen W 80 – W 34 Südseite

Zwischen den Ladegleisen 1 und 10, 2 und 20, 3 und 30

Befestigung mit  
Kalkschotter

Für die Rangierwege besteht kein Räum- und Streudienst.

Auf der äußeren Wasserseite (Westseite) des Ladegleises 2 auf Kai 2 wurden vor dem Elektrokasten der Firma Deufol die Stelconplatten aus dem befestigten Kaibereich entfernt. In diesem Bereich besteht Stolpergefahr.



### 2.2.7.9 Überfahrbarkeit der Gleisanlagen

Kai 1 durchgehend asphaltiert

Kai 2 bis Feuerstraße 21 Schotter, ab Feuerstraße 21 bis Prellbock

Betontragplatten

Kai 3 nördlich asphaltiert, südlich Betontragplatten, ganz im Süden 40 m

Schottergleis

### 2.2.7.10 Hemmschuhe

Hemmschuhe in den Ladegleisen werden auf Hemmschuhständern vorgehalten.

## 2.2.8 Bauwerke (Brücken)

BW 1.192 Hamburger Straße - Straßenbrücke (SBR) über Stammgleis 4

BW 1.194 Bremer Straße - SBR über Stammgleis 1 und 3

BW 1.195 Rotterdamer Straße - SBR über Stammgleis 1

## 2.2.9 Weichen

### 2.2.9.1 Weichen in den Stammgleisen

Hafenbf. W 80 → Kaianlagen	Weichen- heizung	Art der Bedienung	Grund- stellung/ Fahrweg	Verschlossen/in Abhängig keit zu	Schlüsselauf- bewahrung	Bedienung durch
<b>Stammgleis 4</b>						
W 84 Anbindung Gleis 840	ja	Handweiche	ja/re			EVU
W 22 Anbind. St.- Gleis 3	ja	Handweiche	ja/re			EVU
W 34 Anbind. St.- Gleis 1 u. 2	ja	Handweiche	nein			EVU

EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmer



<b>Stammgleis 1</b>						
W 34 (li)	ja	Handweiche	nein			EVU
101	ja	Handweiche	ja/links	ja		EVU
Gs VI		Handbedienung		nein	Bei Kranführer	Kranführer
W 47 Anbind. Ladepl. 1 u. 10	ja	Handbedienung	nein			EVU
Gs VII		Handbedienung		nein	Bei Kranführer	Kranführer
<b>Stammgleis 2</b>						
W 34 (re)	ja	Handweiche	nein			EVU
W 35 <sup>1</sup>	nein	Handweiche	ja/rechts			EVU
W 201	ja	Handweiche	ja/rechts	ja		EVU
W36 Anbind. Ladepl. 2 u. 20	ja	Handweiche	nein			EVU
<b>Stammgleis 3</b>						
W 22 (re)	ja	Handweiche	nein			EVU
W23 Anbind. Ladepl. 3 u. 30	ja	Handweiche	nein			EVU

<sup>1</sup> =W 35 ist im Fahrweg rechts mit Weichenschloss versperrt

### 2.2.9.2 Weichen in den Ladegleisen

Die Weichen in den Ladegleisen sind Handweichen, nicht verschlossen, und mit Weichenheizung ausgerüstet.

Nutzung	Weichen → mit Weichenheizung					
Ladegleis 1	58 <sup>2</sup>	49	51	53	-	-
Weichenverbindungen	↑	↑	↑	↑		-
Ladegleis 10	47	48	50	52	-	-
Nutzung	Weichen → mit Weichenheizung					
Ladegleis 2	36 (re) <sup>1</sup>	-	40	42		44 -
Weichenverbindungen		-	↑	↑		↑
Ladegleis 20	-	-	-	41	203,204 <sup>3</sup>	43 -
Ladegleis 3	23 (li)	-	27	29	31	33
Weichenverbindungen			↑	↑	↑	↑
Ladegleis 30	23 (re)	-	26	28	30	32

<sup>1</sup> = W 36 nur im geraden Strang befahren

<sup>2</sup> =W 58 mit Grundstellung links

<sup>3</sup> =W 203 und 204 mit Grundstellung gerader Strang



### 2.2.9.3 Gleissperren

Im Stammgleis 1 ist vor dem Kranbahngleis die Gs VI, im Ladegleis 10 und zwischen den Weichen 47 und 58 die Gs VII (Doppel-Gs) eingebaut.

### 2.2.9.4 Handweichen

Alle Handweichen sind mit Klammerverschluss, Hebelgewichten und rückstrahlenden Formsignalen ausgerüstet.

Weichen mit Grundstellung haben ein weiß/schwarz gestrichenes Hebelgewicht. Weichen ohne Grundstellung haben ein gelb gestrichenes Hebelgewicht. Alle Weichen sind nummeriert.

Ausnahme: Die Weiche 204 ist mit einem versenkbaren Umstellhebel ausgerüstet. Es gibt kein Umstellgewicht und kein Formsignal. Der Handhebel ist wegen der erhöhten Stolpergefahr (Unfallgefahr) nach dem Betätigen immer wieder zu versenken.

### 2.2.9.5 Weichenheizung

Weichen mit Weichenheizung siehe Weichentabellen.

Die Heizung der Weichen wird automatisch über Steuergeräte geregelt. Bei Störung Weichenwärter Hafenbahnhof oder EBL verständigen.

## 2.2.10 Signaleinrichtungen

### 2.2.10.1 Lichtsignale (Ls)

Vor der Weichenspitze W 80 ist ein Ls (W80) des Hafenbahnhofes aufgestellt.

### 2.2.10.2 Schutzsignale (Sh)

Schutzsignale sind als Formsignale Sh 0 und Sh 1 an den Gleissperren vorhanden.

Schutzsignal Sh 0 ist an den Prellböcken vorhanden.

Schutzsignale Sh 2 (Wärterhaltscheiben) werden zur Kennzeichnung einer Gleisstelle verwendet, die vorübergehend nicht befahren werden darf.

### 2.2.10.3 Rangiersignale (Ra 11)

Am Stammgleis 1 und 2 ist vor der W 34 (Weichenende), am Stammgleis 3 ist vor der W 22 (Weichenende), und am Stammgleis 4 ist vor der W 84 (Weichenende) das Signal Ra 11 – Wartezeichen – aufgestellt.

### 2.2.10.4 Weichensignale (Wn)

Weichensignale sind als Formsignale (rückstrahlend) an allen Weichen vorhanden.



### 2.2.10.5 Langsamfahrsignale (Lf)

Geschwindigkeitsreduzierungen gegenüber der Rangiergeschwindigkeit sind durch Lf 4 signalisiert.  $V_{max} \leq 10$  km/h ist durch Lf 4 (1) für die Ladegleise 1, 10; 2, 20 und 3, 30 signalisiert.

### 2.2.10.6 Warnlichtanlagen

Am Kai 1, 2 und 3 sind abschnittsweise Rundumleuchten auf den Pollern installiert. Die Warneinrichtungen werden durch Druckknopftaster angeschaltet.

## 2.2.11 Bahnübergänge

### 2.2.11.1 Technisch gesichert

Mit technischer Sicherung (LZ – Anlagen):

BÜ Feuerstraße 21 / Ladegleis 2 und 20 / PA-Gleis Rhenus

BÜ Feuerstraße 31 / Ladegleis 3 und 30

Die Bahnübergänge sind mit Zeichen 201 (Andreaskreuz) ausgerüstet.

## 2.2.12 Innerdienstliche Übergänge

Übergang zwischen W 21 und 22 (verschlossen)

Übergang vor W 80 (verschlossen)

Übergang zwischen W 101 und W 47

Übergang südöstlich der Weiche 22

## 2.2.13 Verladeeinrichtungen

### 2.2.13.1 Kaianlagen

Kai 1 mit einer Uferlänge von ca. 1500 m

Kai 2 mit einer Uferlänge von ca. 1150 m

Kai 3 mit einer Uferlänge von ca. 1200 m

### 2.2.13.2 Krananlagen

Die Ladegleise

1 und 10 am Kai 1

2 und 20 am Kai 2

3 und 30 am Kai 3

Werden von Hafenkränen überspannt

### 2.2.13.3 Getreideumschlagsanlagen

Eine Schüttgasse am Ladegleis 10

Zwei Schüttgassen zwischen den Ladegleisen 3 und 30

### 2.2.13.4 Stationäre Förderbandanlagen

Zwei Förderbandgruben am Ladegleis 1

Eine Förderbandgrube am Ladegleis 3



#### **2.2.13.5 Mobile Förderbänder**

Am Kai 3 kommen mobile Förderbänder zum Einsatz.

#### **2.2.13.6 Ladebrücken**

Die Ladegleise 1 und 10 bzw. 3 und 30 werden durch eine Ladebrücke überspannt.

#### **2.2.13.7 Verladerampe**

Am südlichen Ende des Ladegleises 20 ist landseitig eine Seitenrampe vorhanden.

### **2.2.14 Beleuchtung**

An den Stamm- und Ladegleisen ist keine Beleuchtung vorhanden.

### **2.2.15 15 kV Oberleitungsanlage**

#### **2.2.15.1 Das Stammgleis 4 ist ab Weiche 80 bis Weiche 84 überspannt**

### **2.2.16 Warnen der Mitarbeiter**

#### **2.2.16.1 Warneinrichtungen**

Vor dem Befahren der Ladegleise und während der Rangierarbeiten auf den Ladegleisen sind die Warneinrichtungen durch den Rangierleiter ein- und wenn nicht mehr benötigt auszuschalten. Die Taster sind beleuchtet sobald die Warnanlage in Betrieb ist.

Kai 1 ist in fünf, Kai 2 und 3 in jeweils vier Warnabschnitte aufgeteilt.

Der jeweils betroffene Warnabschnitt wird an der Eingabestelle mit einer grünen Taste, die anderen Abschnitte mit gelben Tasten unterschieden.

Sobald die Warnanlagen leuchten, sollen der Hafenkranführer und die im Kai- oder Gleisbereich tätigen Personen die Arbeiten im gefährdeten Bereich einstellen.

Bei Ausfall der Warneinrichtungen sind vor dem Befahren der Gleisanlagen alle Betroffenen entsprechend zu verständigen.

Die Störung ist dem Weichenwärter zu melden.



## 2.2.17 Privatgleisanschließer (PA)/Nebenanschließer

### Stammgleise

Die Privatgleisanschließer sind über die Weichen 101, 201, 203, 204 und 401 an die Infrastruktur angeschlossen.

Anbindung an Gleis/Weiche	Anschl-weiche	Ver-schlos-sen	Gleis-sperren im PA	Nutzlänge Anschl.-Gleis	Neigungs-verhältnisse	Nutzer
Stammgleis 1	101	ja		151 m	0,0 ‰	Bemüller
Stammgleis 2	201	ja		300 m	0,0 ‰	Rhenus
Ladegleis 20	203 *			136 m	0,0 ‰	Sperber
	204 *			150 m	0,0 ‰	Derichebourg
Stammgleis 4	401	ja				

- \* = Das PA-Gleis wird von der landseitigen Kranbahn gekreuzt.

## 2.3 Stammgleis 6

Das Stammgleis 6 ist über die Kreuzung K 1 und Weiche 16 mit dem Stammgleis 5 verbunden.

### 2.3.1 Gleis/Einrichtungen

#### 2.3.1.1 Gleisübersicht

Nutzung	Gleis-bezeichnung	Lage	Nutzlänge	Neigungs-verhältnisse	Hemmschuh-form/Sonderform
Stammgleis	6	WE 16 (re)	2280 m	0,0 ‰ – 1,67 ‰	Normalform

#### 2.3.1.2 Gleis- und Weichenradien

Radien  $\geq$  150 m

#### 2.3.1.3 Rangierwege

Entlang dem Stammgleis 6 (ab der Weiche 16 bis Mülheimer Straße) ist teilweise ein Schotterweg neben dem Gleis vorhanden. Für diesen Schotterweg besteht kein Räum- und Streudienst.

#### 2.3.1.4 Hemmschuhe

Hemmschuhe sind mitzuführen.



### 2.3.1.5 Personen im Gleisbereich

Zwischen der Weiche 609 und 617 muss mit Personen im Gleisbereich gerechnet werden.

## 2.3.2 Weichen

### 2.3.2.1 Weichen im Stammgleis

<b>Weichen Stammgleis 6</b>						
Weichen-Nr. Von Süd → Nord	Weichenheizung	Art der Bedienung	Grundstellung/ Fahrweg	Verschlossen/in Abhängigkeit zu	Schlüssel- aufbe- wahrung	Bedie- nung durch
602	ja	Handweiche	nein	nein		EVU
603	ja	„	ja/rechts	nein		EVU
604	ja	„	ja/links	nein		EVU
605	ja	„	ja/rechts	nein		EVU
617	ja	„	ja/rechts	nein		EVU
608	ja	„	ja/links	nein		EVU
609	ja	„	ja/rechts	nein		EVU

### 2.3.2.2 Handweichen

Alle Handweichen sind mit Klammerverschluss, Hebelgewichten und rückstrahlenden Formsignalen ausgerüstet.

Weichen mit Grundstellung haben ein weiß/schwarz gestrichenes Hebelgewicht.

Alle Weichen sind nummeriert.

### 2.3.2.3 Kreuzung 1

Im Stammgleis 6/Gleis 830 ist eine Kreuzung vorhanden.

### 2.3.2.4 Weichenheizung

Weichen mit Weichenheizung siehe Weichentabelle.

Die Heizung der Weichen wird automatisch über Steuergeräte geregelt. Bei Störung Weichenwärter verständigen.

## 2.3.3 Signaleinrichtungen

### 2.3.3.1 Lichtsignale (Ls)

Vor der Kreuzung K 1 ist ein Ls W 16<sup>2</sup> mit Mastblende aufgestellt.

### 2.3.3.2 Schutzsignale (Sh)

Schutzsignale Sh 2 (Wärterhaltscheiben) werden zur Kennzeichnung einer Gleisstelle verwendet, die vorübergehend nicht befahren werden darf.



### 2.3.3.3 Rangiersignale (Ra 11)

- Bleibt Frei -

### 2.3.3.4 Weichensignale (Wn)

Weichensignale sind als Formsignale (rückstrahlend) an allen Weichen vorhanden.

### 2.3.3.5 Signale für Bahnübergänge (Bü 1)

- Bleibt Frei -

## 2.3.4 Bahnübergänge

### 2.3.4.1 Technisch gesichert

BÜ Koblenzer Straße

BÜ Bochumer Straße einschließlich PA-Gleise

Die Bahnübergänge sind mit Zeichen 201 (Andreaskreuz) ausgerüstet.

### 2.3.4.2 Innerdienstliche Übergänge

Übergang vor Kreuzung K 1

Übergang hinter W 401

## 2.3.5 Beleuchtung

Am Stammgleis 6 ist keine Beleuchtung vorhanden.

Die Mastleuchte an der W 16 wird mit der Beleuchtung des Hafenbahnhofes gesteuert.

## 2.3.6 Privatgleisanschließer(PA)/Nebenanschließer

### Stammgleis

Anschluss weiche Nr.	Weiche Nr. im PA	Ver-schlos-sen	Gleissp. im PA-Gleis *	Nutzl. PA-Gleis	Neigungsverhältnisse	Nutzer
602	6021	nein		Gleis1 353m	0,0 ‰ – 2,5 ‰	TANQUID
				Gleis2 353m	0,0 ‰ – 2,5 ‰	TANQUID
603		nein	Gs II	196 m	Ab W 603 90 m 2,95 ‰ Sonst 0,0 ‰ – 2,5 ‰	KÜHNE & NAGEL
604		nein	Gs III	101 m	0,0 ‰ – 2,5 ‰	KANZLER



605				102 m	0,0 ‰ – 2,5 ‰	HOPFENGÄRTNER
617	6171	nein	nein	Gleis 1 179 m	Ab Grenzz. 41 m 4,52 ‰ Sonst 0,0 ‰ – 2,5 ‰	HOPFENGÄRTNER
				Gleis 2 179 m	0,0 ‰ – 2,5 ‰	HOPFENGÄRTNER
608				183 m Spillanlage	0,0 ‰ – 2,5 ‰	KLÖCKNER
609	6091	nein	Gs VIII	Gleis 64 m	0,0 ‰ – 2,5 ‰	BATOR/ PROFECTIS
		nein	Gs IX	Gleis 137 m	0,0 ‰ – 2,5 ‰	BATOR/ PROFECTIS

\* = Grundstellung Gs: aufliegend

## 2.4 Stammgleise 5 (teilweise), 7, 9, 11 und Ladegleise 8, 80 und 930

### 2.4.1 Stammgleis 5

Das Stammgleis 5 ist über die Weiche 15 an den Hafenbahnhof angeschlossen und endet am Weichenanfang W 63

### 2.4.2 Stammgleis 7

Das Stammgleis 7 wird über die Weiche 63 (li) an das Stammgleis 5 angeschlossen und endet am Weichenanfang W 66.

Der Gleisbereich zwischen Weiche 66 und BÜ Frankfurter Straße kann als Ladegleis verwendet werden. Es können in diesem Bereich Waggons abgestellt werden.

Im Stammgleis 7 sind zwischen dem BÜ DHL, dem BÜ Frankfurter Straße und der Zuführung zu Kai 8 Gleissperren eingebaut. Die betriebliche Handhabung dieser Gleissperren ist in der Anweisung 04/17 vom 20.03.2017 ausführlich beschrieben. Die Anweisung kann bei der Eisenbahnbetriebsleitung angefordert werden.

### 2.4.3 Ladegleise 8 und 80

Die Ladegleise 8 (wasserseitig) und 80 (landseitig) sind Stumpfgleise und schließen über die Weiche 67 an das Stammgleis 7 an.

### 2.4.4 Stammgleis 9

Das Stammgleis 9 ist über die Weiche 63(re) im Stammgleis 5 angeschlossen und endet am Prellbock Schwerlastbecken.



#### **2.4.5 Ladegleise 930 und (Teil)-Stammgleis 9**

Das Ladegleis 930 ist über die Weiche 930 (re) an das Stammgleis 9 angebunden.

Das (Teil)-Stammgleis 9 ist ab der Weiche 930 (li) Ladegleis am Schwerlastbecken.

#### **2.4.6 Stammgleis 11**

Das Stammgleis 11 ist über die Weiche 78 (li) an das Stammgleis 9 angeschlossen und verbindet über die Weiche 1101 die Gleise von PA-Anschließen.



## 2.4.7 Gleise/Einrichtungen

### 2.4.7.1 Gleisübersicht

Nutzung	Gleisbezeichnung	Lage	Nutzlänge	Neigungsverhältnisse	Hemmschuhform/Sonderform
Stammgleis	5	WA 15 – W 63	1180 m	0,0 ‰ – 1,5 ‰	Normalform
Stammgleis	7	WE 63 (li) – WE 66	690 m	0,0 ‰ – 1,5 ‰	Normalform
Ladegleis am Kai 8 wasserseitig	8	W 68 – Prellbock (östl.) W 68 – Prellbock (westl.)	540 m	0,0 ‰	Normalform
Ladegleis am Kai 8 landseitig	80	W 66 – Prellbock (östl.)	540 m	0,0 ‰	Normalform
Stammgleis	9	WE 63 – Prellbock	1360 m	östl. BW 48 60 m 7,4 ‰ anschl. 80 m 8,6 ‰ anschl. 100 m 4,9 ‰ anschl. 215 m 4,1 ‰ 80 m vor W 930 4,3 ‰	Normalform
Stammgleis am Schwerlastbecken	9	WE 930 (li) – Prellbock	112 m	Ab WE 930 0,0 ‰	für Spurrille
Ladegleis am Schwerlastbecken	930	WE 930 (re) - Prellbock	112 m	Ab WE 930 0,0 ‰	für Spurrille
Stammgleis	11	WE 78 (li) – WE 1101	Nur Weichenverbind. zu PA	8,6 ‰	Normalform

#### 2.4.7.2 Gleis- und Weichenradien

Alle Gleis- und Weichenradien sind  $\geq 150$  m

#### 2.4.7.3 Gleisabstände

Der Gleisabstand zwischen den Ladegleisen 8 und 80 im Kaibereich beträgt 4,90 m und am Schwerlastbecken 8,0 m.

#### 2.4.7.4 Gleisabschlüsse

Die Ladegleise 8, 80, 9 und 930 sind mit Bremsprellböcken Rawi Nr. 10 abgeschlossen. Die Lage der Bremsprellböcke ist durch zwei gelbe Pflöcke markiert.



#### **2.4.7.5 Gleistore**

Am Stammgleis 9 sind zwischen der Weiche 910 und 930 zwei Gleistore vorhanden.

Der Gleisbereich innerhalb dieser Tore wird als Ladegleis verwendet.

#### **2.4.7.6 Krankkreuzungen**

- Bleibt frei -

#### **2.4.7.7 Regellichtraum**

Im Bereich des Bauwerkes (BW) 48 liegt der KFZ-Betriebsweg im Lichtraumprofil des Stammgleises 9, Engstellenschild aufgestellt. Weitere Regellichtraumeinschränkungen (LRE) können bei Ladearbeiten in den Ladegleisen gegeben sein. Die Schaltkästen entlang des Kai 8 sind mit einem gelb-schwarzen Anstrich versehen.

#### **2.4.7.8 Rangierwege**

Am Stammgleis 7 ab W 63 – W 67 auf der Nordseite

Am Stammgleis 9 ab W 63 – W 78 auf der Nordseite

Am Stammgleis 11 von W 78 – W 1101

Zwischen den Ladegleisen 8 und 80

Für die Rangierwege besteht kein Räum- und Streudienst.

#### **2.4.7.9 Überfahrbarkeit der Gleisanlagen**

Am Kai 8, westlich W 67 Schottergleis, östlich W 67 bis Prellbock Betontragplatten.

Am Schwergutverladeplatz sind alle Gleise überfahrbar.

#### **2.4.7.10 Hemmschuhe**

Hemmschuhe müssen mitgeführt werden.

### **2.4.8 Bauwerke (Brücken)**

BW 1.336 Hamburger Straße - Straßenbrücke (SBR) über Stammgleis 5 (im Bereich W 16)

BW 1.217 Preßburger Straße - SBR über Stammgleis 9 (im Bereich W 902)

BW 1.218 Linzer Straße - SBR über Stammgleis 9



## 2.4.9 Weichen

### 2.4.9.1 Weichen in den Stammgleisen

Hafenbf. W 82 → Kaianlagen	Weichen- heizung	Art der Bedie- nung	Grund- stellung/ Fahrweg	Verschlossen	Schlüsselauf- bewahrung	Bedienung durch
<b>Stammgleis 5</b>						
W 83	ja	elektrisch				Hafenstellw.
W 16	ja	elektrisch				Hafenstellw.
<b>Stammgleis 7</b>						
W 63 Anbindung Stammgl. 7 u. 9	ja	Handweiche	ja/rechts	Nein		EVU
<b>Stammgleis 9</b>						
W 63	ja	Handweiche	ja/rechts	Nein		EVU
W 902	ja	Handweiche	ja/rechts	nein		EVU
W 78	ja	Handweiche	ja/rechts	nein		EVU
W 903	ja	Handweiche	ja/rechts	nein		EVU
W 910	ja	Handweiche	ja/rechts	nein		EVU
W 930	nein	Handweiche	nein			EVU
<b>Stammgleis 11</b>						
WE 78 (li) – WA 1101**						

EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmer

### 2.4.9.2 Weichen in den Ladegleisen

Die Weichen in den Ladegleisen sind Handweichen, nicht verschlossen und mit Weichenheizung ausgerüstet.

Nutzung	Weichen → mit Weichenheizung und Grundstellung
Ladegleis 8	68*
Weichenverbindungen	↕
Ladegleis 80	67*

\* = Weichen ohne Grundstellung



### 2.4.9.3 Handweichen

Für die Weiche 67 und 68 gibt es kein Umstellgewicht und kein Formsignal. Der Handhebel zum Umstellen der Weiche ist am Garagengebäude bei der Zufahrt zu Kai 8 in einem Wandschrank hinterlegt.

### 2.4.9.4 Weichenheizung

Weichen mit Weichenheizung siehe Weichentabelle.

Die Heizung der Weichen wird automatisch über Steuergeräte geregelt. Bei Störung ist der Weichenwärter zu verständigen.

## 2.4.10 Signaleinrichtungen

### 2.4.10.1 Lichtsignale (Ls)

Vor der Weichenspitze W 16 ist ein Ls (W16) des Hafenbahnhofes aufgestellt.

Vor der Weichenspitze W 83 ist ein Ls (W83) des Hafenbahnhofes aufgestellt.

### 2.4.10.2 Schutzsignale (Sh)

Schutzsignale Sh 0 sind an den Prellböcken vorhanden.

Schutzsignale Sh 2 (Wärterhaltscheiben) werden zur Kennzeichnung einer Gleisstelle verwendet, die vorübergehend nicht befahren werden darf.

Sh 2 sind im Stammgleis 9 an den Gleistoren angebracht.

Sh 2 (verschlossen) ist vor der Weiche 930 aufgestellt.

### 2.4.10.3 Rangiersignale (Ra 11)

Am Stammgleis 7 ist vor der Weiche 63 (Weichenende) das Signal Ra 11 – Wartezeichen – aufgestellt.

### 2.4.10.4 Weichensignale (Wn)

Weichensignale sind als Formsignale (rückstrahlend) an allen Weichen vorhanden.

### 2.4.10.5 Langsamfahrsignale (Lf)

Geschwindigkeitsreduzierungen gegenüber der Rangiergeschwindigkeit sind durch Lf 4 signalisiert.  $V_{max} \leq 10$  km/h ist durch Lf 4 (1) am Stammgleis 9 ab Weiche 903 und durch Lf 4 (0,5) vor Weiche 930 signalisiert. Am Stammgleis 7 ist für die Ladegleise 8 und 80  $V_{max} \leq 5$  km/h durch Lf 4 (0,5) vor der Weiche 66 signalisiert.

### 2.4.10.6 Warnlichtanlagen

Am Kai 8 sind Rundumleuchten auf den Pollern installiert. Die Warneinrichtungen (Anlage 13) werden durch Drehknopfschalter angeschaltet.



#### **2.4.10.7 Signal Bü 4 – Pfeiftafel**

Im Gleisbogen bei der Zufahrt zu Kai 8 nach dem BÜ Frankfurter Straße ist eine Pfeiftafel (Bü 4) aufgestellt. Vor Einfahrt in das Ladegleis 8, bzw. Ladegleis 80 ist Pfeifsignal zu geben. Nach einem Halt der Rangierfahrt ist bei Weiterfahrt ebenfalls wieder Pfeifsignal zu geben.

### **2.4.11 Bahnübergänge**

#### **2.4.11.1 Technisch gesichert**

BÜ Frankfurter Straße:

LZ-Anlage. Der BÜ ist mit Zeichen 201 (Andreaskreuz) ausgerüstet.

#### **2.4.11.2 Nichttechnisch gesichert**

BÜ-Zufahrt zum Schwergutverladeplatz – Z 201 aufgestellt

BÜ-Fa. Max Aicher Recycling (MAR) – Z 201 aufgestellt

BÜ-Fa. DHL zwischen Weiche 63 und BÜ Frankfurter Straße – ist das Zeichen 201 aufgestellt. Beiderseits des BÜ sind Hinweistafeln für den Rangierbetrieb aufgestellt.

#### **2.4.11.3 Innerdienstliche Übergänge**

Übergang am Kai 8

Übergang im Bereich der W 63

### **2.4.12 Verladeeinrichtungen**

#### **2.4.12.1 Kaianlagen**

Kai 8 mit einer Uferlänge von ca. 470 m. Am Kai 8 ist zusätzlich ein Stichbecken für Schwergutverladung vorhanden.

#### **2.4.12.2 Schwergutverladeplatz**

Am Stammgleis 9 und Ladegleis 930 befindet sich ab Weiche 930 der Schwergutverladeplatz.

#### **2.4.12.3 Krananlagen**

Die Ladegleise 8 und 80 am Kai 8 werden von einem Hafenkran überspannt.

### **2.4.13 Beleuchtung**

An den Stamm- und Ladegleisen ist keine Beleuchtung vorhanden.

Ausgenommen eine Mastleuchte an der W 16, die mit der Beleuchtung des Hafenbahnhofes gesteuert wird.



## 2.4.14 Warnen der Mitarbeiter

### 2.4.14.1 Warneinrichtungen

Vor dem Befahren der Ladegleise und während der Rangierarbeiten auf den Ladegleisen ist die Warneinrichtung (Anlage 4 und 5) durch den Rangierleiter ein- und wenn nicht mehr benötigt auszuschalten. Die Taste ist beleuchtet sobald die Warnanlage in Betrieb ist.

Die Einrichtung zum Ein- und Ausschalten (Drehschalter) ist am Schaltschrank Nr. 83 angebracht.

Sobald die Warnanlage leuchtet, sollen der Hafenkranführer und die im Kai- oder Gleisbereich tätigen Personen die Arbeiten im gefährdeten Bereich einstellen.

Bei Ausfall der Warneinrichtungen (Anlage 4 und 5) sind vor dem Befahren der Gleisanlagen alle Betroffenen entsprechend zu verständigen.

Die Störung ist dem Weichenwärter zu melden.

## 2.4.15 Privatgleisanschließer (PA)/Nebenanschließer

### Stammgleis

Die Privatgleisanschließer sind über die Weichen 902, 78, 903 und 910 an die Infrastruktur angeschlossen.

Anschlussweiche Nr.	Weiche Nr. im PA	Ver-schlos-sen	Gleissp. im PA-Gleis *	Nutzl. PA-Gleis	Neigungs-verhältnisse	Nutzer
902	9021*			Gleis 127 m	0,0–0,88 ‰	DT. LAGERHAUS/ ELEKTROLUX
	9022			Gleis 93 m	keine Angaben	AMM
					Gleis 309 m	keine Angaben
78	1101	ja	Gs XIII	Gleis 89 m	0,0–4,2 ‰	GENERA/ DACHSER
		ja	Gs XIV	Gleis 266 m	0,0 ‰	SCHENKER
903		nein		85 m	keine Angaben	KOTTHAUS/ ROMANMAYER
910	911	nein	nein	Gleis 169 m	keine Angaben	MAR
				Gleis 225 m	keine Angaben	MAR

\* = W 9021 Fahrweg links R = 100 m



## 2.5 Südanbindung (Gleis 830) zum KV-Terminal

### 2.5.1 Gleisübersicht

Nutzung	Gleisbezeichnung	Lage	Nutzlänge	Neigungsverhältnisse	Hemmschuhform/Sonderform
Südanbindung zum KV-Terminal	830	WE 83(li) im Stammgleis 5 - WA 8321	300 m	Ab Kr. 1 auf 112m 5,5‰ danach auf 188m 0,0‰	Normalform

### 2.5.2 Kreuzung

Kr 1 im Gleis 830/Stammgleis 6

### 2.5.3 Signaleinrichtungen

Signale Bezeichnung/Lage	Fahrtrichtung	Signalstellung durch	Zustimmung durch	Fahrweg durch
Ra 11 und Fahrwegstelltafel vor W 8321	Vom Ra 11 in die Gleise 1 – 14 KV-Terminal		TriCon Leitstelle	EVU
Ls 83 <sup>1</sup> vor Kreuzung 1 am Gleis 830	Zum Hafenbahnhof	Ww Hafen-Bf		Ww Hafen-Bf

Nachrichtlich: Im KV-Terminal sind für die Fahrtrichtung zum Hafenbahnhof zwischen den Weichen 8301 und 8321 sowie 8322 und 8321 Signale Lf 7 mit Kennziffer 1,5 aufgestellt.

### 2.5.4 Beleuchtung

An der Stelltafel ist eine Beleuchtung mit Bewegungsmelder vorhanden.

### 2.5.5 15 kV Oberleitungsanlage

Das Gleis 830 zum KV-Terminal ist ab W 83 – W 8321 überspannt.



## 2.6 Nordanbindung (Gleis 840) zum KV-Terminal

### 2.6.1 Gleis 840

Gleisbezeichnung	Lage	Nutzlänge	Neigungsverhältnisse	Hemmschuhform/Sonderform
840	WE 84(re) im Stammgleis 4-Gleis 831	665 m		Normalform

### 2.6.2 Weichen

#### 2.6.2.1 Weiche im Gleis 840

Gleis 840	Weichenheizung	Art der Bedienung	Grundstellung	Verschlossen	Bedienung durch
W 8401	ja	Handweiche	ja/li	nein	EVU

### 2.6.3 Signaleinrichtungen

Ra 11 sind am Weichenende 8401 zum und vom KV- Terminal aufgestellt

### 2.6.4 Bahnübergang

Der BÜ Koperstraße ist technisch gesichert und mit Zeichen 201 (Andreaskreuz) ausgerüstet.

### 2.6.5 15 kV Oberleitungsanlage

Das Gleis 840 zum KV-Terminal ist ab W 84 – Gleis 831 überspannt.

### 2.6.6 Privatgleisanschließer

Anschlussweiche Nr.	Weiche Nr. im PA	Verschlossen	Gleissp. im PA-Gleis *	Nutzl. PA-Gleis	Neigungsverhältnisse	Nutzer
8401	8402	nein	ja ohne Abhängigkeit	Gleis1 158 m Gleis2 152m	0,0 ‰ – 2,5 ‰	CDN

\*Der Schlüssel ist in einem Schlüsselkasten unmittelbar neben dem Gleisbereich hinterlegt.  
Der Zugang zu dem Schlüsselkasten ist mit einem Schlüssel DB21 möglich.



## grafische Darstellung zum Abstellen von Eisenbahnwaggon auf den Ladegleisen in den Kaibereichen und Stammgleis 9 und 6

Sichern einer Wagengruppe



Sichern von getrennten Wagengruppen



Sichern von einzelnen Wagen



So nicht sichern

