



Trierer Hafengesellschaft mbH - THG -

Anweisung

für den

Eisenbahnbetriebsdienst

(DA EB)

auf der

Hafenbahn

(Serviceeinrichtung)

der

Trierer Hafengesellschaft mbH

gültig ab 01.02.2020

Anwender:

Aufgestellt: Januar 2020

(Winfried Sievert)
Eisenbahnbetriebsleiter THG

Verteilungsplan

1. Behörden / Dienststellen / EVU:

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtsch. und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz

Landeseisenbahnverwaltung (LEA) des Landes Rheinland-Pfalz, Frankfurt/M / Saarbrücken

Trierer Hafengesellschaft mbH, Geschäfts- und Betriebsleitung

Eisenbahnbetriebsleiter

stellv. Eisenbahnbetriebsleiter

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

2. persönlich zuzuteilen:

den im Rangierdienst eingesetzten Mitarbeitern

3. zugänglich zu machen:

allen weiteren eingesetzten Mitarbeitern im Bereich der Hafenbahn

<u>Berichtigungen</u>			
Nummer des Berichtigungsblattes	Bemerkungen	gültig ab	berichtigt am durch
—			
Neudruck	Einführung Ausgabe 2020	-----	-----
-----	-----	-----	-----
-----	-----	-----	-----
-----	-----	-----	-----
-----	-----	-----	-----

Diese DA EB ist urheberrechtlich geschützt und darf nur mit Zustimmung der THG vervielfältigt und an Dritte weitergegeben werden.

Vorbemerkungen

Die **Trierer Hafenbahn** wird als Eisenbahninfrastruktur - Serviceeinrichtung - gem. der einschlägigen Gesetzgebung, insbesondere des § 2 Abs. 9 Allgemeines Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit der Anlage 2 Nr. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) betrieben. Sie wird im Weiteren kurz als EIU bezeichnet.

Grundlage für die Nutzung der Infrastruktur sind die einschlägigen Gesetze und Verordnungen und insbesondere die entsprechenden Nutzungsbedingungen (NBS-AT, NBS-BT).

Die Anwendung dieser Anweisung für die Durchführung des Eisenbahnbetriebsdienstes ist Voraussetzung der Infrastrukturnutzung von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die die Hafenbahn benutzen, verbindlich zu befolgen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben, soweit erforderlich eigene ergänzende Anweisungen für ihren Verantwortungsbereich zu erlassen.

(2) Für den Betriebsdienst auf der

Hafenbahn

gelten insbesondere:

1. die Landesverordnung für den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA) im Lande Rheinland-Pfalz vom 15.07.1957 in der jeweils gültigen Fassung,
 2. die Signale gem. der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) mit Signalbuch (SB DS 301), soweit erforderlich und vorgeschrieben,
 3. die grundlegenden betriebsdienstlichen Bestimmungen für Rangierfahrten im Sinne der einschlägigen Fahrdienstvorschriften (DB AG Ril 408, Modulgruppe 408.48 bzw. FV-NE, 4. Abschnitt),
 4. die einschlägigen Bestimmungen zur Beförderung von gefährlichen Gütern, insbesondere die GGVSEB / RID,
- (3) Für angrenzende Werksbahnen im Sinne des § 15 ERegG (kurz Anschließter genannt) gilt diese Anweisung nicht, es sind deren zusätzliche Anweisungen zu beachten.
- (4) Diese Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst (DA EB) enthält nur allgemeine Bestimmung bzgl. der Benutzung der Infrastruktur der Trierer Hafenbahn und zur Koordination der verschiedenen Benutzer.
- (5) Allgemeines

Die **Hafenbahn** schließt über ein Verbindungsgleis der DB Netz AG an den Bahnhof Ehrang an. Sie ist nicht elektrifiziert.

Die Infrastrukturgrenze befindet sich in km 106,882, Gleis 80 (DB AG) / km 0,0 (Hafenbahn). Betrieblich wird das Verbindungsgleis zur Hafenbahn zum Bahnhof Ehrang durch das Signal Ls 80 begrenzt.

Auf der Hafenbahn wird nur Güterbeförderung durchgeführt.

Inhalt der Anweisung

Teil A Betriebsdienstliche Bestimmungen

- I. Allgemeines
Durchführung des Betriebsdienstes
Zusatzbestimmungen zu weiteren Richtlinien und Vorschriften

Teil B Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

- I. Gleisanlagen
- II. Bahnübergänge
- III. Aufbewahrung der Festlegemittel

Anlagen

- I. Übersichtsplan der Hafenbahn
- II. Ansprechpartner- / Telefonverzeichnis
- III. Durchführungshinweise zur Verständigung gem. Abs. II. 3.

Anhänge Aufstellung der anschließenden Werksbahnen (Anschließer)

Abkürzungen

Abzw.	Abzweig
Anl.	Anschluß / Anschließer (Werksbahn)
BOA	LandesVO über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen im Land Rheinland-Pfalz
BÜ	Bahnübergang
COTIF	Übereinkommen vom 09.05.1980 i.d.F. des Änderungsprotokolls vom 03.06.1999
DB AG	Deutsche Bahn AG
Ebl	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERregG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ET	Einschalttaste
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
FV-NE	Fahrdienstvorschrift der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
Gl	Gleis
Gsp	Gleissperre
Ril	Richtlinie der DB AG
LEA	Landeseisenbahnaussicht
Lrf	Lokrangierführer
Lü	Lademaßüberschreitung
Lz-Anlage	Lichtzeichenanlage
NE	Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
NL	Nutzlänge
Rabt	Rangierabteilung
Rb	Rangierbegleiter
Rbez.	Rangierbezirk
Rf	Rangierfahrt
RIC / RIV	Internationale Abkommen über die Verwendbarkeit und Reise- und Güterwagen
SIG-VB-NE	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität
ÜL	Überwachungsleuchte
UIC	Union Internationale des Chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
W	Weiche

Teil A

Betriebsdienstliche Bestimmungen

I. Allgemeines

1. Es werden nur Rangierfahrten durchgeführt.
Folgende Grundsätze sind stets zu beachten;
daß:
 - alle Fahrten auf Sicht durchgeführt werden,
 - die Geschwindigkeit muß so bemessen ist, daß vor Fahrzeugen, Gefahrstellen, Halt gebietenden Signalen und an der beabsichtigten Stelle angehalten werden kann,
 - stets mit Hindernissen im Gleis gerechnet werden muß,
 - durch den Tf, Lrf oder Rb ständig zu prüfen ist, ob der Fahrweg frei ist und die Weichen ..sowie Gleissperren richtig gestellt sind,
 - bei zusammenlaufenden Gleisen an Weichen oder Kreuzungen alle Fahrzeug grenzzeichenfrei abgestellt sind,
 - sich dem oder im vorgesehenen Fahrweg keine Fahrzeug in gefährdender Weise nähern,
 - kein Fahrzeug am Ende des Fahrweges / Gleises über das Grenzzeichen oder Gleisende gelangen kann,
 - zu befahrende Bahnübergänge und Überfahrten gesichert sind.
2. Die größte zulässige Geschwindigkeit beträgt 25 km/h bei luftgebremsten Rabt und 15 km/h bei nur durch das Tfz abgebremsten Rabt im durchgehenden Verbindungsgleis und in den Zuführungsgleisen zu den Rangierbezirken. In allen anderen Gleisen beträgt sie 5 km/h.
3. Das eingesetzte Betriebsdienstpersonal ist gem. der für das jeweilige Unternehmen geltenden Vorschriften, Richtlinien und sonstigen Regelwerken auszubilden und zu prüfen. Es darf auf der Hafensbahn nur eingewiesenes und ortskundiges Betriebsdienstpersonal eingesetzt werden. Es sind schriftliche Nachweise zu führen und dem Infrastrukturunternehmer auf Verlangen vorzulegen.
4. Die eingesetzten Fahrzeuge (Lokomotiven, gleisgebundene Rangiergeräte und Wagen) müssen gem. der BOA, III. Abs. §§ 22 u. 23 zugelassen und abgenommen sein. Eine Abnahme nach der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 32, bzw. Inbetriebnahmegenehmigungen gem. anderer rechtlicher Regelungen, bei Wagen, die Erfüllung der Kriterien des RIV bzw. RIC / TSI ersetzen die Anforderung nach Abnahme gem. BOA.
5. Betriebsstörende und -gefährdende Ereignisse, Unfälle und Beschädigungen der Bahnanlagen der Hafensbahn sind unverzüglich dem EIU (Ebl) zu melden.
6. Anweisungen bei der Durchführung von Bauarbeiten an den Anlagen der Hafensbahn werden durch die THG als Beta oder DA bekanntgegeben.
Anweisungen bei Abweichungen von dieser Dienstanweisung z.B. bei betrieblichen Störungen; vorübergehenden Langsamfahrstellen usw. werden durch DA, kurzfristig ggf. per E-Mail bekanntgegeben.

II. Durchführung des Betriebsdienstes

1. Allgemeines

Für die ordnungsgemäße Durchführung des Betriebsdienstes der einzelnen Verkehrsunternehmen sind die jeweiligen Betriebsleiter verantwortlich.

Dieser ist auch für das Übermitteln von Dienstanweisungen und die Mitteilung von Besonderheiten an das Rangierpersonal zuständig.

Das Abstellen von Fahrzeugen auf den durchgehenden Verbindungsgleisen ist außer kurzzeitig beim Rangieren nicht gestattet.

Gleissperrungen werden durch den EBI der Hafenbahn den EVU bekanntgegeben.

Signalfahnen (rot-weiß-rot) sind auf jedem Triebfahrzeug mitzuführen.

Sollen außergewöhnliche Sendungen und Lü durchgeführt werden, ist das EIU rechtzeitig zu informieren. (Siehe Pkt. 10).

2. Aufgaben des Rangierpersonals

Das Rangierpersonal besteht aus dem Triebfahrzeugführer (Tf) und dem Rangierbegleiter (Rb) oder auch nur dem Lokrangierführer (Lrf).

Der Lrf / Rb ist für folgende Aufgabe zuständig:

- Kuppeln
- Umstellen von Weichen und Gleissperren
- Durchführung der Bremsprobe
- Feststellen der Fahrbereitschaft
- Festlegen der Fahrzeuge
- Erteilen der Fahraufträge bei geschobenen Fahrten (nur Rb)
- Beobachten des Fahrweges (Rb bei geschobenen Fahrten)
- Durchführung der Postensicherung an BÜ
- Betätigung der Schalteinrichtungen der technischen Bahnübergangssicherung

Dem Rb kann der Tf darüber hinaus noch weitere Aufgaben übertragen.

Auf den Gleisen der Hafenbahn ist das Verschieben von Wagen ohne Lrf oder Rb nicht gestattet.

3. Durchführung der Verständigung bei Rangierfahrten (siehe hierzu auch Anlage III)

Für die Verständigung gelten die allgemeinen Grundsätze bzgl. der Verständigung von Rangierfahrten. Zur Verständigung unter den verschiedenen EVU gelten folgende Bestimmungen:

I. Es wird offener Ortsfunk **C-Kanal 15** verwendet.

II. Die EVU tragen dafür Sorge, daß die Fahrzeuge sowie Mitarbeiter, wie Lrf oder Rb die für die Einstellung und Überwachung des Fahrwegs beauftragt sind, mit den entsprechenden Funkgeräten ausgestattet sind.

III. Die Funkgeräte sind während des Rangierens uneingeschränkt auf Kanal 15 eingeschaltet zu halten.

IV. Ohne Ausstattung mit den entsprechenden Funkgeräten ist die Durchführung von Rangierfahrten untersagt.

V. Vor Fahrten vom Bf. Ehrang Richtung Hafen ist der Kanal C 15 einzuschalten, es ist nachzufragen, ob eine Rabt im Hafen in Richtung Bf. Ehrang bereits unterwegs ist.

VI. Innerhalb der Anlagen der Hafenbahn sind entsprechende Meldestellen durch Signal Ne 5 mit entsprechender Zusatzbeschilderung aufgestellt. An diesen Meldestellen und jeweils vor Beginn einer Rangierfahrt innerhalb eines Rbez. ist über C 15 nachzufragen ob weitere Rabt innerhalb des jeweiligen Rbez. rangieren.

VII. Bei besonderen betrieblichen Situationen, z.B. dem Einsatz von gleisfahrbaren Baumaschinen werden gesonderte Anweisungen an die beteiligten EVU herausgegeben.

4. Weichen und Gleissperren

Alle Weichen und Gleissperren sind ortsgestellt und handbedient.

Weichen mit festgelegter Grundstellung und Gleissperren sind nach der Benutzung (Beendigung der Rangierbewegungen) stets in wieder in festgelegte Grundstellung zu bringen. Für die richtige Stellung der Weichen und Gleissperren ist der Tf / Lrf oder Rb verantwortlich. Für die Grundstellung der Weichen ist die Kennzeichnung der Weichengewichte zu beachten.

5. Weichen- und Anlagenschlüssel

Es werden Schlüssel für das Bedienen der technischen Bahnübergangssicherung (DB 21), sowie das Verschließen von Gleissperren und Gleistore verwendet.

Die verkehrenden EVU haben Festlegungen für die sichere Verwahrung der verwendeten Schlüssel zu treffen.

6. Abstoßen und Ablaufen / Rangieren mit Seil oder Kette

Auf der Hafenbahn ist das Abstoßen und Ablaufen lassen nicht gestattet.

Rangieren mit Seil oder Kette ist im Bereich der Hafenbahn nicht gestattet.

Ausnahmen hiervon bedürfen der Zustimmung der THG

7. Bremsen

In der Regel sind bei allen Fahrten und bei den Zuführungs- und Abholungsfahrten von und zum Bf. Ehrang immer (Ausnahme Störungen oder Sonderüberführungen) alle Fahrzeuge an die durchgehende Bremse anzuschließen. Für die Bremsprobe gelten die allgemeinen Regeln (vgl. VDV-Schrift 757).

Luftgebremste Rabt dürfen bis zu 100 Achsen stark oder 600 m lang sein. Hinsichtlich der Einstellung der anzuwendenden Bremsstellungen wird auf die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften (vgl. VDV-Schrift 757) verwiesen.

Beschränkungen wegen der erforderlichen Gleislängen sind von den EVU zu beachten.

Bei nicht-luftgebremsten Rabt beträgt die zul. Höchstgeschwindigkeit 15 km/h, es gelten folgende Werte:

Lokomotive Bremsgewicht P [t] <small>Zwischenwerte sind ggfs zu ermitteln</small>	Bremsen beim Rangieren [Achsen]	
	ohne bediente Bremsen	je bediente Bremse für weitere
40 (2 achs.)	8	4
40 (3 achs.)	10	
60	12	4
80 (4 achs.)	16	4
100 (6 achs.)	20	4

8. Sichern abgestellter Fahrzeuge (Gleisneigungen siehe Teil B I)

Abgestellte Fahrzeuge sind stets gegen unbeabsichtigte Bewegungen durch Festlegen zu sichern. Radsätze bzw. Drehgestelle gelten durch das Anziehen einer Hand- oder Festbremse bzw. durch beidseitig vorgelegte Hemmschuhe oder Radvorleger als gesichert. Beim Benutzen von Feststellbremsen ist sie stets am möglichst ersten oder letzten Wagen in einer Wagengruppe anzuziehen. Wenn dies nicht möglich ist, ist ggfs. ein entsprechender Zettel in den Zettelkästen mit Hinweis auf die angezogene Feststellbremse einzulegen.

Das Festlegen abgestellter Wagen durch Hemmschuhe ist zugelassen. Beim Festlegen mit Radvorleger oder Hemmschuhen sind Fahrzeuge stets in beide Richtungen zu sichern. Dabei ist entweder die/ das jeweils erste oder letzte Achse / Drehgestell der Wagengruppe in beiden Richtungen, oder die erste und letzte Achsen in die jeweils dem Ende der Wagengruppe zugewandten Richtung zu sichern.

Auf den allen eingesetzten Tfz bzw. gleisgebundenen Rangiergeräten sind mindestens zwei Hemmschuhe für die Schienenform S 49 vorzuhalten. Die weiteren Aufbewahrungsorte für Festlegemittel siehe Teil B III.

Für das Sichern von Fahrzeugen gegen unbeabsichtigtes Bewegen gelten die Regeln der VDV-Schrift 757 Modul 915.0107 Abs. 8. Beim Sichern von Tfz sind die Bedienungsanweisungen zu beachten.

9. Bahnübergänge (siehe hierzu (Teil B II)

Achtungssignal Zp 1 ist an den entsprechend durch Signal BÜ 4 gekennzeichneten BÜ zu geben. Bei Ausfall der Pfeifeinrichtung sind die entsprechenden Bahnübergänge durch Posten zu sichern.

Ist Postensicherung angeordnet, ist diese gem. § 44 Abs. 15 FV-NE bzw. DB Ril 408.4823 durchzuführen (siehe hierzu auch Teil B II).

Rangiert der Lrf allein, so übernimmt er an den Bahnübergängen, die durch Posten zu sichern sind, die Sicherung. Es ist dann wie folgt zu verfahren:

Nachdem der Straßenverkehr zum Stillstand gekommen ist oder der Lrf festgestellt hat, daß sich keine Fahrzeuge oder Personen dem Bahnübergang in gefährdender Weise nähern, setzt der Lrf auf dem Bahnübergang stehend die Rangierabteilung wieder in Bewegung bis das erste Fahrzeug die Bahnübergangsmittle erreicht hat. Dann darf der Lrf die Fahrt auf der Rangierabteilung fortsetzen oder ihr vorausgehen.

Bei der technischen BÜ-Sicherung km 0,449 (Lz-Anlage) ist die ET mit Hilfe des Schaltschlüssel (DB 21) zu bedienen. Die Weiterfahrt darf fortgesetzt werden, wenn das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage durch das Aufblinker der ÜL angezeigt wird. Bei Störungen ist der BÜ durch Posten zu sichern.

10. Außergewöhnliche Sendungen

Die Durchführung außergewöhnlicher Sendungen (Schwerwagen, Lademaßüberschreitungen usw.) bedarf der besonderen Anweisung des Ebl des EIU.
Lü-Sendungen werden grundsätzlich in Anlehnung an die einschlägigen Bestimmungen (DB AG-Ril) durchgeführt.

11. Nebenfahrzeuge

Werden Nebenfahrzeuge für besondere Zwecke eingesetzt, z.B. Bauarbeiten, werden gesonderte Anweisungen herausgegeben.

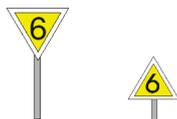
III. Zusatzbestimmungen zu weiteren Richtlinien und Vorschriften

1. Signale

Nachfolgend genannte und dargestellten Signale der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) werden mit den entsprechenden Zusatzbestimmungen angewendet.

VI. Langsamfahrsignale (Lf)

ESO (23), AB 51, AB 51 a. AB 52., AB 53.



Lf 1

zu AB 51.: *Das Signal wird nur auf Anweisung des EBL aufgestellt.*

zu AB 51 a.: *Angaben über rückstrahlende Ausführung oder Beleuchtung werden besonders bekanntgegeben.*

zu AB 52.: *das Signal wird ohne die Signale Lf 2 / Lf 3 in der Regel 50 m vor dem langsam zu befahrenden Gleisabschnitt aufgestellt, Abweichungen werden besonders bekanntgegeben.*

zu AB 53.: *Es werden nur die Kennziffern 0,5, 1 erwendet.*

VII. Schutzsignale (Sh)

ESO (24), ESO (25), AB 73., AB 76., AB 86. - AB 89., AB 93., AB 95.



Sh 0



Sh 1



Sh 2

zu AB 73.: *nur Formsignal an Gleisabschlüssen und Gleissperren. .*

zu AB 76.: *auf Beleuchtung wird verzichtet.*

zu AB 95.: *es wird nur das Tageszeichen gezeigt.*

VII. Signale für den Rangierdienst (Ra)

ESO (27)



Ra 12

In eingedeckten Gleisbereichen kann das Grenzeichen auch als Farbmarkierung aufgebracht sein.

IX. Weichensignale (Wn)

ESO (32), ESO (33), EBO (34), AB 131.

Einfache Weichen



Wn 1



Wn 2



XVI. Nebensignale (Ne)

ESO (46a) a)



Ne 5

Das Zusatzschild kann die Bezeichnung des nachfolgenden Rangierbezirks enthalten.

Das Signal gilt innerhalb der Hafenbahn für Rangierfahrten und markiert die jeweiligen Meldestellen für die Verständigung über Rangierfunk, Kanal C 15.

XVII. Signale für Bahnübergänge (Bü)

ESO (46b), AB 235.



Bü 4

zu AB 235.: Am Signal Bü 4 ist das Pfeifsignal „Zp 1“ geben und auf etwa dem halben Annäherungsabstand zu wiederholen.

XVII. Signale an einzelnen Fahrzeugen

ESO (44), AB 187., AB 187.a)

Grundsätzlich ist das Signal Fz 1 nur anzuwenden, wenn Fahrzeuge das Signal Zg 1 bzw. 1a) nicht beidseits führen können.

Das Nachtzeichen des Signal Fz 1 ist auch tagsüber zu führen.

2. BUVO-NE / GGVSEB

Unfallmeldestellen im Sinne der BUVO-NE sind stets die Betriebsleitungen der verkehrenden EVU.

Diese haben entsprechende Unfallmeldepläne aufzustellen und ggf. Sofortmaßnahmen einzuleiten. Die Betriebsbediensteten der jeweiligen EVU haben bei entsprechenden Ereignissen ihre Meldestellen unverzüglich und weisungsgemäß zu informieren und deren Anordnungen zu befolgen.

Die THG ist als verantwortliches EIU von Unfällen sofort in Kenntnis zu setzen.

Bei Ereignissen nach Pkt. 4 BUVO-NE (Unfälle)

- Bahnbetriebsunfälle (Entgleisungen, Zusammenstöße von Eisenbahnfahrzeugen u.ä.),
- Unfälle, die im Zusammenhang mit dem elektrischen Betrieb der Bahn stehen,
- Unfälle mit Straßenverkehrsteilnehmern,
- Verunglücken von Betriebsbediensteten,
- sonstige Unfälle die im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb stehen,
- Gefährdungen des ordnungsgemäßen und sicheren Bahnbetriebs jeglicher Art,

sind Sofortmaßnahmen zur Gefahrenabwehr und ggf. Erste Hilfe-Maßnahmen vom Werkstattpersonal und den Betriebsbediensteten der jeweiligen EVU einzuleiten.

Bergungsmaßnahmen, Aufgleisungen, Schadensbehebungen dürfen in den Anlagen der THG, außer bei Gefahr im Verzuge bzw. zur Abwendung weiterer Gefahren und Schäden nur nach Zustimmung der THG vorgenommen werden.

Bei Unfällen und Betriebsstörungen, bei denen gefährliche Güter frei werden oder drohen frei zu werden, haben die Verantwortlichen gem. GVGSEB die Maßnahmen gem. GGVSEB § 4 (2) zu ergreifen und die THG unverzüglich zu informieren.

3. UVV DGUV Vorschrift 73 „Schienenbahnen“

zu § 17 (1)

Folgende Signalmittel sind auf dem Tfz mitzuführen:

1. weiß-rot-weiße Signalfahne
2. rotabblendbare Handlampe oder Signalstab

Teil B

Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Siehe hierzu auch schematischen Gleisplan in der Anlage I

I. Gleisanlagen (im Verantwortungsbereich der THG)

Die höchstzulässige Belastbarkeit der Gleise der Hafenbahn entspricht der Streckenklasse D 4 und beträgt:

Radsatzlast Meterlast

22,5 t 8,0 t/m

Kleinster Bogenhalbmesser

190 m, (im Rangierbezirk II. Westkai 120 m im Anschlußgleis W9 zur Fa. Laeis-Bucher)

1. Gleise

Die Gleisanlagen werden in drei Rangierbezirke (Rbez.) aufgeteilt:

- I. Rangierbezirk Stahlwerk
- II. Rangierbezirk Westkai
- III. Rangierbezirk Ostkai

Gleis-Nr. Gleis-ab-schnitt	NL [m]	Beginn / Ende	bis zu je ... Achsen ist je ein(e) Achse / DG zu sichern	Neigung [‰]	Bemerkung	Verwendung / Nutzer
D1		km 0,0 Infra- strukturgrenze / km 0,9 W 2A	12	3,33	Abstellverbot	durchgehendes Verbindungs-gleis
I. Rangierbez. Stahlwerk						
S1		km 0,0 W 1A / km 0,5 W 34A	12	2,90	Abstellverbot	durchgehendes Verbindungs-gleis
S1a	133	km 0,6 W 30A / km 0,763 GS IIA	30	0,00	Abstellverbot	Zuführungsgleis Stahlwerk und Fa. GKN Walterscheid
S2	520	km 0,0 W 51A km 0,56 W 52A	30	0,20		Aufstell- und Umfahrgleis Stahlwerk
II. Rangierbez. Westkai						
W1		km 0,9 W 2A / km 1,4 W 3A	10	5,00	Abstellverbot	durchgehendes Verbindungs-gleis
W1a	246	W 3A / W 4 A	30	0,00		Aufstellgleis, Fa. Steil
W2	247	W 3A / W 4 A	30	0,00	Abstellverbot	Umfahrgleis
W3	471	W 5A / W 6A	30	0,00	Kranbahn	Hafengleis (Westkai)
W4	500	W 5A / W 7A	30	0,00		Hafengleis (Westkai)
W5	160	W 6A / W 8A	30	0,00		Ladegleis
W6	130	W 7A / W 8A	30	0,00		Ladegleis
W7	56	W 13A	30	0,00	Stumpfgleis	Zuführungsgleis Nebenanschluß Zweckv. Abfallwirtschaft
W9	360	W 13A	30	0,00	Stumpfgleis	Zuführungsgleis Fa. Laeis Bucher / Abstellgleis

Erläuterung: Abstellverbot bedeutet, daß außer von kurzzeitigem Halten während des Rangierens, z.B. Umfahren des Tf in den genannten Gleisen keine Fahrzeuge ab- oder aufgestellt werden dürfen.

III. Rangierbez. Ostkai						
O1		km 0,0 W 2A / km 0,45 W 41A	12	2,56	Abstellverbot	durchgehendes Verbindungsgleis
O1a	100	km 0,5 W 41A / km 0,7 W 11A	30	0,00	Abstellverbot	Aufstellgleis
O11	390	W 11A / W12A	30	0,00		Zuführungs-, Aufstellgleis, Fa.Steil
O11a		W 12A / Gleisende	30	0,00	Stumpfgleis	Ladegleis (Mineralöl) Trevitank
O12	390	W 11A / W12A	30	0,00		Umfahrgleis

2. Weichen / Gleissperren

14

Weiche Gsp	Anschluß / Abzweig	Grundstellung / Abhängigkeit / verschloßen			
		gerader Strang	abzweigener Strang	keine	Gsp
1	Abzw. Rbez. Stahlwerk	X			
GSp II A	Anschl. GKN Walterscheid				Schloß
2	Abzw. Rbez. Westkai			X	
3				X	
4				X	
5				X	
6				X	
7				X	
8				X	
11		X			
12		X			
13	Anl. Fa. Laeis-Bucher / Zweckverb. Abfallwirtschaft			X	
30A	Anl. Stahlwerk TSW	X		derzeit gesperrt	
31A	Anl. Stahlwerk TSW	X		derzeit gesperrt	
33A	Anl. ehem. Michelin	X		derzeit gesperrt	Schloß
34A	Anl. Stahlwerk TSW	X		derzeit gesperrt	
41	Anl. Fa. Steil	X			Gs III A
51A	Aufstell- / Umfahrgleis TSW			X	
52A	Aufstell- / Umfahrgleis TSW			X	

3. Gleistore

Im Infrastrukturbereich der Hafenbahn befinden sich 6 Gleistore. Dies sind am Westkai die beiden Tore im Bereich km 1,300 bzw. km 1,400, im Durchfahrtsgleis im Bereich der Fa. Steil, die Tore an beiden Seiten des gesicherten Lagerplatzes zwischen km 1,590 und 1,750, das Tor am Ende des Rangierbezirks an der Weiche 13A sowie das Tor am Ende des Rangierbezirks Ostkai km 1,090 als Zufahrt zum Tanklager.

Alle Tore tragen in geschlossenem Zustand das Signal Sh-2.

Die beiden Tore km 1,300 sowie 1,400 sind während der üblichen Bedienungszeiten offen zu halten und sollen nur bei Bedarf geschlossen sein. Die Tore des gesicherten Lagerplatzes (km 1,590 und 1,750) sind unmittelbar nach der Durchfahrt wieder zu verschließen.

Das Gleistor am Ende des Rangierbezirk Westkai an der Weiche 13A ist dauerhaft verschlossen. Der Schlüssel wird in den Räumen der THG aufbewahrt. Fahrten in den Bereich hinter dem Tor sind bei der THG rechtzeitig vorher anzumelden. Die weitere Verfahrensweise zur Bedienung dieses Bereiches wird dann gesondert festgelegt.

Fahrten zum Tanklager sind vorab mit dem Betreiber abzustimmen, der entsprechend den dortigen Sicherheitsbestimmungen das Gleistor für die Rangierfahrten öffnet und schließt.

Die Anweisung für die anderen Tore zu den Werkszufahrten der Firmen Steil, ehem. Michelin, Stahlwerk TSW, Walterscheid/GKN sind vom jeweiligen Anschließer aufzustellen.

II. Bahnübergänge / Überfahrten

15

Lage [km]	Gleis / Rangierbez.	Art der Sicherung	Straße / Zufahrt
Verbindungsgleis			
0,079	D1 durchgehendes Verbindungsgleis	Andreas-kreuz Übersicht Zp 1	Feldweg
0,452	D1 durchgehendes Verbindungsgleis	techn. Sicherung Lz-Anlage (ÜL)	Ortsstraße (Eltzstraße)
0,806	D1 durchgehendes Verbindungsgleis	Andreas-kreuz Übersicht	Fuß- / Radweg
Rangierbez. Stahlwerk			
0,770	S1a/ Anschl. GKN Walterscheid	Postensicherung	Hafenstraße
Rangierbez. Westkai			
1,101	W1 Zuführungsgleis	Andreas-kreuz Übersicht	Feldweg
1,250	W1 Zuführungsgleis	Andreas-kreuz Postensicherung Zp 1	Hafenstraße
1,811	W3 / W4	Übersicht	Überfahrt zur Kaianlage / Umschlagplatz
2,526	W7	Übersicht	Überfahrt zum Werksgelände
2,633	W9	Übersicht	Radweg

Erläuterung: Außer von kurzzeitigem Halten während des Rangierens, z.B. Fahrtrichtungswechsel dürfen Bahnübergänge nicht mit Fahrzeugen besetzt werden. Dabei ist die Sicherung des Straßenverkehrs zu gewährleisten.

Rangierbez. Ostkai			
0,121	O1 Zuführungsgleis	Andreas- kreuze Übersicht	Feldweg
0,315	O1 Zuführungsgleis	Übersicht	Werksüberfahrt
0,469	O1 Zuführungsgleis	Postensiche- rung	Zufahrt Werksgelände Fa. Steil
0,670	O1a	Postensiche- rung	Zufahrt Werksgelände Fa. Steil
0,869	O11 / O12	Postensiche- rung	Zufahrt Fa. Trilag
1,028	O11 / O12	Postensiche- rung	Zufahrt Trierer Hafenges., Verwaltungsgebäude
1,084	O11a	Postensiche- rung	Überfahrt Tanklager
1,143	O11a	Postensiche- rung	Überfahrt Tanklager
1,184	O11a	Postensiche- rung	Überfahrt Tanklager
1,213	O11a	Postensiche- rung	Überfahrt Tanklager
1,256	O11a	Postensiche- rung	Überfahrt Tanklager

Innerhalb des Hafengebiets haben die Schienenfahrzeuge gem. StVO § 19 (1) 3. Vorrang. An den Zufahrstraßen sind dementsprechend Andreaskreuze (Zeichen 201) mit Zusatzzeichen 1008-33 „Hafengebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ aufgestellt. Einzelne BÜ sind zusätzlich innerhalb des Hafengebietes nochmals angekündigt (Zeichen 151) und mit Andreaskreuz (Zeichen 201) gesichert.

Störungen an der technischen Bahnübergangssicherung (Eltzstraße) sind umgehend der THG (EBL) zu melden.

III. Aufbewahrung der Festlegemittel

Festlegemittel (Hemmschuhe) sind an den gekennzeichneten Stellen (Hemmschuhhalter) oder an den Vorhaltstellen der Nutzer ordnungsgemäß nach Gebrauch abzulegen.

Anlagen

I. Ansprechpartner- / Telefonverzeichnis

Funktion	Name	Tel. dienstl.	E-Mail
EBL Hafenbahn	Winfried Sievert	0160 / 97343579	sievert@sv-eisenbahn.de
stv. EBL Hafenbahn	Jürgen Berg	0171 / 1275399	berg@bahntec.de
Hafenverwaltung	Volker Klassen (Geschäftsführer)	0171 / 2665006	klassen@hafen-trier.de
Hafenmeister	Herr Jakobi	0170 / 3416277	jakobi@hafen-trier.de

II. Anlage

1 - *Übersichtsplan Gleisanlagen Hafenbahn*

2 – *Verfahren bei Einfahrt in den Bereich des gesicherten Lagerplatzes*