

**Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst  
innerhalb der Serviceeinrichtung  
der HTAG Häfen und Transport AG  
„Hafen Ginsheim-Gustavsburg“**

Ersterstellung am: 24.05.2011  
Aktualisiert von: Thomas Jasinski  
Datum: 14.11.2019

Änderungs-Nr.	Kurztext/ Beschreibung der Änderung	Datum	Name Veranlasser

## Inhaltsverzeichnis

1.	Verzeichnis der Abkürzungen	3
2.	Beschreibung der Anlage	4
2.1	Grenzen	4
2.2	Gleislängen	4
2.3	Weichen	5
2.4	Bahnübergänge	5
2.4.1	Besonderheiten Bahnübergänge	5
2.5	Zulässige Achs- und Meterlasten	5
2.6	Abstellen von Fahrzeugen	5
2.6.1	Besonderheiten Abstellen von Fahrzeugen	6
2.7	Kommunikation	6
2.8	Lichtraumprofil	7
2.8.1	Einschränkung Lichtraumprofil	7
2.9	Gleistoranlage	7
2.10	Gleiswaage	7
2.11	Durchführung von Rangierbewegungen	7
2.11.1	Besonderheiten	8
2.11.2	Verhalten bei schlechter Sicht	8
2.11.3	Sperrung von Gleisen	9
2.11.4	Verhalten bei Unfällen	9
2.11.5	Besondere Berücksichtigung der Umschlageinrichtungen	10

## 1. Verzeichnis der Abkürzungen

BÜ	Bahnübergang
Buvo-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
gem.	gemäß
HTAG	HTAG Häfen und Transport AG
Rb	Rangierbegleiter
Rgf	Rangierfahrt
Ril	DB-Richtlinie
Stv. EBL	Stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter
Tf	Triebfahrzeugführer
z.B.	Zum Beispiel

## 2. Beschreibung der Anlage

### 2.1 Grenzen

Der Gleisanschluss zweigt über das Gleis 102 und die Anschlussweiche Nr. 45 (nördlich des Hafenbeckens IV – Anschluss HTAG I – und die Weiche Nr. 54 (Südlich des Hafenbeckens IV) – Anschluss HTAG II – vom Bahnhof Mainz-Gustavsburg der DB AG ab.

Die Anschlussgrenze liegt jeweils am Grenzzeichen der Weichen Nr. 45 und Nr. 54 und ist in der Örtlichkeit zusätzlich mit Schildern „Anschlussgrenze“ gekennzeichnet.

### 2.2 Gleislängen

Gleis Nr.	Nutzlänge in Metern	Nutzung	Neigung	Hemmschuhform
47	30 - Anschlussgrenze bis BÜ Landdammstraße 291 - BÜ Landdammstraße bis Prellbock	Zuführung/ Abholung	1:400	S 49
54	99 - Anschlussgrenze bis BÜ Hafenstraße 110 - BÜ Hafenstraße bis Spitze Weiche Nr. 105	Zuführung/ Abholung	1:400	S 49
153	148 - Grenzzeichen Weiche Nr. 105 bis Grenzzeichen Weiche Nr. 103 195 - Spitze Weiche Nr. 103 bis Prellbock	Zuführung/ Abholung	1:400	S 49
154	175 - Grenzzeichen Weiche Nr. 105 bis Grenzzeichen Weiche Nr. 103	Zuführung/ Abholung	1:400	S 49

## 2.3 Weichen

Weichen-Nr.	Art der Bedienung	
45	Ortsbedient	Zugangsweiche HTAG I
54	Ortsbedient	Zugangsweiche HTAG II
105	Ortsbedient	
103	Ortsbedient	

## 2.4 Bahnübergänge

In der Serviceeinrichtung liegen 2 Bahnübergänge.

Die Bahnübergänge liegen im Anschluss I zwischen der Anschlussweiche Nr. 45 und der Weiche Nr. 47 und im Anschluss II zwischen der Anschlussweiche Nr. 54 und der Weiche Nr. 105. An diesen Bahnübergängen kreuzt die Hafenstraße die Anschlussanlagen.

Die genaue Lage der Bahnübergänge ist aus den Lageplänen zu ersehen. Beide Bahnübergänge sind technisch nicht gesichert.

Die Sicherung der Bahnübergänge geschieht durch Postensicherung gem. Ril 408.0823.

### 2.4.1 Besonderheiten Bahnübergänge

Die Bahnübergänge dürfen mit höchstens 5 km/h befahren werden.

## 2.5 Zulässige Achs- und Meterlast

Für die gesamte Gleisanlage ist eine Achslast von 22,5 t zugelassen. Die Meterlast darf max. 8 t/m betragen. Kleinster Halbmesser 190 m, sämtliche Gleise liegen in der Horizontalen.

## 2.6 Abstellen von Fahrzeugen

Stillstehend, nicht mit dem Triebfahrzeug gekuppelte Wagen und Wagengruppen sind gegen unbeabsichtigte Bewegung durch Anziehen von Handbremse oder durch Vorlegen von Radvorlagen oder Hemmschuhen festzulegen.

Das Auflegen von Steinen, Holzstücken, Eisenteilen usw. ist unzulässig.

Die Festlegung muss so erfolgen, dass unbeabsichtigte Wagenbewegungen nach beiden Seiten vermieden werden.

Stehen Wagen in einer stärkeren Neigung als 1: 400 oder vor einem Prellbock, so genügt die Festlegung nach der Tal- bzw. Gleisseite hin.

In Wagengruppen müssen die Wagen untereinander gekuppelt sein, soweit dies zur Verhinderung einer unbeabsichtigten Bewegung der nicht gebremsten Wagen erforderlich ist.

Nichtbenutzte Hemmschuhe oder Radvorleger sind auf den dafür vorgesehenen Ständern und Steinblöcken aufzubewahren.

### **2.6.1 Besonderheiten Abstellen von Fahrzeugen**

Im Anschluss II (südlich des Hafenbeckens IV) dürfen zwischen der Anschlussweiche Nr. 54 und dem Bahnübergang der Hafenstraße wegen der Neigung des Gleises 1:250, Wagen nur mit Genehmigung des EBL abgestellt werden.

## **2.7 Kommunikation**

Die Kommunikation erfolgt durch Mobil-Telefone.

EBL (N.N.):                    0170 / 9 27 46 90    (Herr Ritter)

stv. EBL:                    0160 / 90 67 12 80 (Frau Widdra-Opper)

Rangierer HTAG:            über N.N. bzw. stv. EBL

Die Kommunikation zw. Tf und Rb haben die EVU eigenverantwortlich zu regeln.

## **2.8 Lichtraumprofil**

Die Umgrenzungslinie entspricht dem Regellichtraum.

### **2.8.1 Einschränkung Lichtraumprofil**

Hinter dem Bahnübergang Hafenstraße bis hinter der Weiche Nr. 105 Gleis 154 befindet sich eine Laderampe. Diese Laderampe hat eine Regellichtraumeinschränkung auf 1,72 m von der Gleismitte.

## **2.9 Gleistoranlage**

Im Gleis 47 befindet sich ein abschließbares, handbetätigtes Flügeltor der Fa. TSR. Der Schlüssel wird im Betriebsbüro der HTAG vorgehalten.

Das Tor ist vor der Bedienungsfahrt zu öffnen und ein Flügel in geöffneter Stellung während der Zustellung zu arretieren.

## **2.10 Gleiswaage**

Im Anschluss HTAG II im Gleis 54, wenige Meter hinter der Weiche Nr. 105, befindet sich eine Gleiswaage mit einer Brückenlänge von 12 Metern und einer Tragfähigkeit von 100 Tonnen.

## **2.11 Durchführung von Rangierbewegungen**

Das Durchführen der Rangierbewegungen erfolgt nach den Regeln der Ril 408.0801 ff.

Die Fahrten zum/vom Infrastrukturanschluss sind Rangierfahrten. Während der Bedienung der Gleisanschlüsse dürfen im jeweiligen Gleisanschluss keine Rangierbewegungen durchgeführt werden und die Kräne nicht über den Bedienungsgleisen arbeiten.

Bei der Zuführung hat der Tf/Rb Personen, die im Gleisbereich arbeiten zu warnen.

Alle Fahrzeuge sind an die durchgehende Druckluftbremse anzuschließen.

### **2.11.1 Besonderheiten Rangieren**

Das Abstoßen von Wagen ist verboten.

Die Spitze der Rangierfahrten muss bei Dunkelheit beleuchtet sein.

Die höchstzulässige Rangiergeschwindigkeit beträgt 5 km/h.

Die Bahnübergänge dürfen mit höchstens 5 km/h befahren werden.

Rangierseite ist die Südseite Richtung Ginsheim.

### **2.11.2 Verhalten bei schlechter Sicht**

Bei schlechter Sicht infolge Nebel, Schneefall, starkem Regen und ähnlichen Ursachen ist erhöhte Aufmerksamkeit anzuwenden und erforderlichenfalls die Rangiergeschwindigkeit soweit zu ermäßigen, dass das Freisein der Fahrwege, die richtige Stellung der Weichen usw. noch einwandfrei festgestellt werden kann.

Zur Warnung von Personen, die sich im Gleisbereich aufhalten, und von Führern von Straßenfahrzeugen sind Achtung-Signale nach dem Ermessen des Triebfahrzeugführers zu geben.

Die unmittelbare Sichtverbindung zwischen Rangierleiter und Triebfahrzeugführer muss stets vorhanden sein. Erforderlichenfalls muss die Stärke der zu bewegenden Wagengruppe entsprechend verringert oder es müssen weitere Rangierer eingesetzt werden.

Sind die Sichtverhältnisse so schlecht, dass eine sichere Betriebsabwicklung nicht mehr gewährleistet ist, ist der Rangierbetrieb einzustellen.



### **2.11.3 Sperrung von Gleisen**

Gleise bzw. Gleisabschnitte müssen für das Befahren durch Schienenfahrzeuge gesperrt werden, wenn:

- Schäden am Gleis ein betriebssicheres Befahren nicht mehr gewährleisten,
- Gleisarbeiten durchgeführt werden und der EBL die Sperrung angeordnet hat,
- Hindernisse im Gleis vorhanden sind, z.B. im Gleis liegende Fabrikationsprodukte oder Baumaterialien,
- Aus sonstigen Gründen ein betriebssicheres Befahren nicht gegeben ist, z.B. einsturzfähige Gebäudeteile neben dem Gleis.

Die Sperrung erfolgt durch Aufstellen von „Schutzhaltesignalen Sh 2 Tafeln“ beiderseits der nicht zu befahrenden Gleisstellen. Soweit möglich, sind Weichen in abweisende Stellung zu legen und möglichst zu verschließen.

Alle Beteiligten sind von der Sperrung in geeigneter Weise zu unterrichten.

Die Sperrungen sind auf Weisung des EBL der HTAG durchzuführen. Bei plötzlich auftretender Notwendigkeit hat der die Notwendigkeit feststellende Bedienstete die Sperrung selbst vorzunehmen oder zu veranlassen. Der Rangierleiter der HTAG und der EBL sind sofort zu verständigen.

### **2.11.4 Verhalten bei Unfällen**

Das Eisenbahnbetriebspersonal hat sofort alles ihm Mögliche zu tun, um eine Ausweitung der Unfallfolgen zu vermeiden.

Der EBL der HTAG ist neben den internen Meldewegen des EVU zu unterrichten.

Die Meldung ist unverzüglich zu erstatten.

Entgleiste Fahrzeuge dürfen nur mit Zustimmung des EBL des EVU's unter Leitung des Eisenbahnbetriebsleiters HTAG aufgegleist werden.

### **2.11.5 Besondere Berücksichtigung der Umschlageinrichtungen**

Im Anschluss HTAG I wird das Gleis 47 von einem fahrbaren elektrischen Portalkran überspannt.

Im Anschluss HTAG II werden die Gleise 153 und 154 von einem Portalkran und einem Brückenkran, die beide ebenfalls elektrische betrieben werden, überspannt.

In beiden Anschlüssen sind die Gleisdurchlässe profilfrei und haben keine Einschränkungen.

Das Befahren der Gleise während des Umschlagbetriebes der Krananlagen darf nur mit vorheriger Abstimmung mit dem Kranführer geschehen.