



Rangieranweisung
für die
Durchführung des Eisenbahnbetriebes

Sammlung
betrieblicher Vorschriften

Weisung Nr. 1

Verteiler

Staatsministerium des Innern für Bau und Verkehr

- 1 Referat Eisenbahnwesen

Eisenbahnbundesamt

- 1 Regierung von Mittelfranken

Anschließer (A) und Mitbenutzer (M) der Hafeneisenbahn Würzburg

- 1 Bavaria (A, M, M)
- 1 BayWa (A, M)
- 1 Birkart Grundstücksverwaltung (A)
- 1 C.C. Reststoffaufbereitung (M)
- 1 Eni Schmiertechnik (A)
- 1 Krappmann & Hufnagel (M)
- 1 VARO (M)
- 1 Schwäbische Landprodukte (M)
- 1 Shell Deutschland Oil (A)
- 1 WHG (A)
- 1 Werner Kraft (M)
- 1 Würzburger Hafensilo (M)

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

- je 1 alle EVU mit Infrastrukturnutzungsvertrag HEW

Hafeneisenbahn Würzburg

- 1 Eisenbahnbetriebsleiter
- 1 stellv. Eisenbahnbetriebsleiter
- je 1 Mitarbeiter WHG
- 1 Sammlung betrieblicher Vorschriften
- 2 Mainfranken Netze GmbH (LSA-Wartung)

Bekanntgaben

lfd. Nr.	gültig ab	Änderungen Seiten	Bekanntgabe	eingearbeitet durch
1	01.01.1996	6	01.01.1996	HEW
2	01.07.2012	redaktionell und Internetpräsenz	01.07.2012	HEW
3	15.03.2013	5, 6, 7, 10, 12, 14, 17, 18, 20	15.03.2013	HEW

lfd. Nr.	gültig ab	Änderungen Seiten	Bekanntgabe	eingearbeitet durch
4	30.04.2014	34	30.04.2014	HEW
5	01.11.2015	2, 3, 6, 11, 12, 14, 15, 16,17, 27, 34	23.10.2015	HEW
6	01.09.2016	2, 3, 6, 10, 12, 19, 29, 30,31, 34, 35	01.09.2016	HEW
7	01.01.2018	2, 3, 7, 8, 9, 20, 22, 25, 34, 35	20.12.2017	HEW

Inhaltsverzeichnis

Verteiler	2
Bekanntgaben	2
Vorwort	5
1 Lage und Beschreibung der Hafeneisenbahn Würzburg	6
1.1 Lage der HEW	6
1.2 Beschreibung der HEW	6
2 Betriebsdienstliche Bestimmungen der Hafeneisenbahn Würzburg ..	18
2.1 Allgemeines	18
2.2 Vorbereitung der Rangierfahrten	21
2.3 Einfahrt in die HEW	21
2.4 Aufenthalt im Anschluss bei den einzelnen Firmen	22
2.5 Rückfahrt aus der HEW	31
2.6 Zuführungsfahrten zur DB	31
3 Verkehrsdienstliche Bestimmungen der Hafeneisenbahn Würzburg ..	32
4 Bestimmungen, die von den Anschließern und Mitbenutzern der Hafeneisenbahn Würzburg zu beachten sind	32
5 Pläne der Hafeneisenbahn Würzburg/Lageplan der HEW	34
6 Inkrafttreten	34

Abkürzungen

BÜ	Bahnübergang
DB	Deutsche Bahn AG
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Ril	Richtlinie
HEW	Hafeneisenbahn Würzburg
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
WHG	Würzburger Hafen GmbH

Vorwort

Die Würzburger Hafen GmbH (WHG) betreibt seit 01.01.1993 mit Genehmigung des Bayerischen Staatsministeriums die Hafeneisenbahn Würzburg (HEW) als nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs (NEÖV).

Mit Bestätigung des Bayerischen Staatsministeriums sind

Frau Dipl.-Ing. (FH) Sycrola Vorreier
zur Eisenbahnbetriebsleiterin und

Herr Dipl.-Ing. Frank Voigt
zum Stellvertreter der Betriebsleiterin

der Hafeneisenbahn Würzburg bestellt.

Die Betriebsleiter sind im Sinne des § 1 Abs. 1 bis 6 der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) für die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes im Bereich der Hafeneisenbahn (HEW) der Würzburger Hafen GmbH (WHG) zuständig.

Der Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) bedient sich zur Erfüllung seiner Aufgaben örtlicher Betriebsleiter (öBL).

Die öBL müssen die Voraussetzungen und Anforderungen an Betriebsbeamte im Sinne des Fünften Abschnittes der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erfüllen.

EBL und öBL haben zur Einhaltung der Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der auf dieser Verordnung beruhenden Anordnungen alle notwendigen Befugnisse.

Für den Bereich der HEW sind sie bei allen Angelegenheiten, die zwischen dem Eisenbahnunternehmen, den Aufsichtsbehörden und Dritten verhandelt werden und die Bestimmungen der EBO berühren, zu beteiligen.

Rechtsgrundlage hierfür sind das Bayerische Eisenbahn- und Seilbahngesetz (BayESG) und die Verordnung über die Betriebsleiter nichtbundeseigener Eisenbahnen in Bayern.

1 Lage und Beschreibung der Hafeneisenbahn Würzburg

1.1 Lage der HEW

Die HEW liegt in Würzburg-Zell südwestlich der elektrisch betriebenen, zweigleisigen Hauptbahn Würzburg-Aschaffenburg.

Die Gleisanlagen sind in km 2,582 der Strecke Würzburg-Aschaffenburg über die Zuführungsweichen 400 an das Gleis des Bahnhofs Würzburg Rangierbahnhof (Bf Würzburg Rbf) angeschlossen.

Die Grenzen sind örtlich gekennzeichnet mit Grenze HEW/DB = Weichenende 400 Richtung Weiche 401

Die HEW umfasst die kleine und große Harfe, die Gleise zu beiden Seiten des Hafenbeckens über das Gleis 130 und das Stammgleis 150 mit seinem Abzweig Gleis 141.

Ihre größte Ausdehnung beträgt 3,0 km und erschließt damit eine Industriefläche von etwa 87 ha. Die Gesamtgleislänge der HEW (incl. Weichen) beträgt 10,5 km ohne 12 km mit ihren Anschlüssen.

1.2 Beschreibung der HEW

Die HEW steht allen öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung.

Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist in den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS), gültig ab 01.02.2011 geregelt.

Auf dem Streckennetz der Hafeneisenbahn Würzburg (HEW) gilt die EBO mit dem Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetz (BayESG) als Rechtsgrundlage.

Weiterhin gelten folgende Regelwerke:

- 408 (Züge fahren und rangieren)
- BuVo-NE (Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen)
- BÜV-NE (Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundes-eigenen Eisenbahnen)

Die gesetzlichen Bestimmungen der Landesaufsicht für Eisenbahnen bleiben davon unberührt.

1.2.1 Gleisanlagen

1.2.1.1 Örtlichkeit

Würzburg Neuer Hafen

Kleine Harfe	Gleis 120	Abstellgleis
	Gleis 121	Durchfahrgleis
	Gleis 122	Abstellgleis
	Gleis 123	Abstellgleis
	Gleis äußere Umfahrung	

Die Gleise sind über die W 401, W 402, W 403, W 404, W 405, W 408, W409, W 410 und W 412 zu befahren.

Große Harfe	Gleis 110	Abstellgleis
	Gleis 111	Abstellgleis
	Gleis 112	Abstellgleis
	Gleis 113	Abstellgleis
	Gleis 114	Abstellgleis
	Gleis 115	Abstellgleis

Die Gleise sind über die W 416, W417, W 419, W 420, W 421, W 422, W 423 zu befahren.

Von der kleinen Harfe zweigen ab:

bei W 405	Gleis 124	Ladegleis
		Ladegleis für die Mitbenutzer Fa. Krappmann und Hufnagel Fa. Kraft
bei W 408	Gleis 130	Zufahrt zur nördlichen Hafenbeckenseite
ab W 446	Gleis 130	Zufahrtsgleis
		Gleis 134
	Gleis 133	Rangiergleis (Mittelgleis)
	Gleis 132	Ladegleis (Landgleis)
		Ladegleise für die Mitbenutzer Fa. Schwäbische Landprodukte SLP Fa. Bavaria Fa. Würzburger Hafensilo Fa. C. C. Reststoffaufbereitung Fa. WHG

Die Gleise 132 bis 134 sind über die W 432, W 433, W 433a, W 434, W 435 zu befahren.

bei W 408 Gleis 130 Zufahrt zur südlichen Hafenbeckenseite

ab W 446 Gleis 131 Zufahrtsgleis
Gleis 135 Ladegleis (Wassergleis)
Gleis 136 Ladegleis (Landgleis)
Gleis 137 Ladegleis
Ladegleise für die Mitbenutzer
Fa. VARO
Fa. Bavaria Süd
Fa. BayWa

Die Gleise 135 bis 137 sind über die W 448, W 449, W 451, W 456 und W 457 zu befahren.

Von der großen Harfe zweigen ab:

bei W 423 Gleis 150 Stammgleis in Richtung Zeller Mainbrücke und
Flusshafen

Vom Stammgleis 150 zweigen ab:

bei W 460 Gleis 141 Zufahrtsgleis

Vom Zufahrtsgleis 141 zweigen ab:

bei W 463
Gleis 141 Rangier- und Abstellgleis z.Zt. gesperrt
Gleis 145 Rangier- und Abstellgleis z.Zt. gesperrt

Die Gleise 141 und 145 sind durch die Verbindung W 464 und W 464a vor dem Gleisende verbunden.

Vom Stammgleis 150 zweigen ab:

W 470 Ohne Gleisanbindung

bei W 472 der Anschließter Fa. Eni mit
Gleis 152 Ladegleis

bei W 479 das Umfahrgleis bis W 487

bei W 480 der Anschließter Fa. Shell Deutschland Oil GmbH mit
Gleis 159 Ladegleis
Gleis 158 Ladegleis
Gleis 160 Ladegleis

bei W 487	das Umfahrgleis bis W 479
bei W 491	der Anschließer Fa. Birkart Grundstücksverwaltung mit Gleis 161 Lade Gleis z. Zt. gesperrt
bei W 492	der Anschließer Fa. WHG (ehem. Recotex) mit Gleis 162 Lade Gleis z. Zt. gesperrt
bei W 493	der Anschließer Fa. WHG (ehemals BayWa) mit Gleis 163 Lade Gleis
bei W 494	der Anschließer Fa. Bavaria mit Gleis 164 Lade Gleis

Die Weichen sind alle ortsgestellt und ausgerüstet mit

- Klammer- oder Hackenspitzenverschlüssen
- Umstellhebelgewichten
- Weichensignalbildern
- Weichenummern

1.2.1.2 Neigungsverhältnisse

Die größte Neigung beträgt:

1. Gleis "äußere Umfahrung" der kleinen Harfe ab W 405 bis W 409 1:240 (4,2‰)
2. im Gleis 124 ab W 405 bis Ladestelle Fa. Kraft 1:310 (3,2‰)
3. im Gleis 130 ab W 408 bis W 432 1:170 (5,9‰)
4. im Gleis 131 ab W 446 bis W 448 1:170 (5,9‰)
5. im Gleis 150 ab W 423 bis W 460 1:130 (7,7‰)

1.2.1.3 Nutzlängen

Gleis 110 = 502,4 m
Gleis 111 = 516,5 m
Gleis 112 = 386,9 m
Gleis 113 = 363,2 m
Gleis 114 = 360,2 m
Gleis 115 = 305,0 m

Gleis 120 = 316,8 m
Gleis 121 = 147,8 m
Gleis 122 = 135,2 m
Gleis 123 = 126,5 m

Gleis 124 = 149,0 m

Gleis 132 = 564,0 m
Gleis 133 = 465,6 m
Gleis 134 = 561,0 m
Gleis 135 = 598,1 m

Gleis 137 = 129,0 m

Gleis 141 = 395,0 m
Gleis 145 = 127,0 m
Gleis 148 = 98,0 m

Gleis 152 = 111,0 m

Gleis 153 = 127,0 m
Gleis 154 = 111,0 m
Gleis 155 = 124,0 m
Gleis 156 = 55,0 m
Gleis 157 = 157,0 m

Gleis 158 = 71,0 m
Gleis 159 = 346,0 m
Gleis 160 = 346,0 m

Gleis 161 = 142,0 m
Gleis 162 = 139,0 m

Grundstück entwidmet, Gleis nur noch teilweise vorhanden. Nicht nutzbar!

Gleis 163 = 115,0 m
Gleis 164 = 136,0 m

Kursiv Schrift:
Gleisanlage des Anschlusses

1.2.1.4 Gleisabstände

Zwischen Gleis 597 und Gleis 110 6,10 m

Zwischen Gleis 492 und Gleis 120 6,05 m

In der großen Harfe (Gleis 110-115) 4,75 m

In der kleinen Harfe (Gleis 120-123) 4,50 m

1.2.2 Besondere Einrichtungen

- 1** Hafenbecken
nördliche Kaimauer Nutzlänge 568 m
südliche Kaiböschung Nutzlänge 611 m

- 4** Krananlagen
1 Würzburger Hafensilo
1 Bavaria Nord
1 BayWa
1 Bavaria Süd

- 3** Getreideverladeanlagen
1 Würzburger Hafensilo
1 Bavaria Nord
1 BayWa

- 2** Futtermittel- und Düngemittelumschlagsanlagen
2 Bavaria Nord und Süd

- 3** Umfüllanlagen für Mineralölprodukte
1 VARO
1 Eni
1 Shell Deutschland Oil

- 2** Festprellböcke
Gleis 124
Gleis 132 (östlich)

- 18** Bremsprellböcke
Gleis 110
Gleis 111
Gleis 112
Gleis 113
Gleis 114
Gleis 115
Gleis 132 (westlich)
Gleis 133
Gleis 134
Gleis 135
Gleis 136
Gleis 150
Gleis 158
Gleis 159
Gleis 160
Gleis 161
Gleis 162
Gleis 163
Gleis 164

1.2.3 Gleisfeldbeleuchtung

- kleine und große Harfe

in Höhe der W 401	Lichtmast Nr. 2-19 (DB)
in Höhe der W 403	Lichtmast Nr. 1
zwischen Gleis 121 und Gleis 122	Lichtmast Nr. 2
zwischen Gleis 122 und Gleis 123	Lichtmast Nr. 3, 4, 5
in Höhe der W 410	Lichtmast Nr. 2-33 (DB)
in Höhe der W 419	Lichtmast Nr. 2-35 (DB)
in Höhe der W 417	Lichtmast Nr. 3-1(DB)
zwischen Gleis 111 und Gleis 112	Lichtmast Nr. 6
zwischen Gleis 112 und Gleis 113	Lichtmast Nr. 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
in Höhe Prellbock Gleis 112/113	Lichtmast Nr. 3-15 (DB)
in Höhe Prellbock Gleis 110	Lichtmast Nr. 3-17 (DB)
in Höhe der W 462	Lichtmast Nr. 11a

- nördliche und südliche Hafenbeckenseite

Die Gleisfeldbeleuchtung ist in der Hafenbeckenbeleuchtung integriert.
Die Einspeisung der gesamten Beleuchtung befindet sich im Schaltkasten bei der öffentlichen Ladestelle in Höhe W 433.

1.2.4 Bahnübergänge (BÜ)

1.2.4.1 **Technisch** gesicherte Bahnübergänge

Im Betriebsführungsbereich der HEW befinden sich
16 technisch gesicherte BÜ.

Sie sind durch Andreaskreuze gekennzeichnet

Das Befahren dieser BÜ regeln die SbV Weisungen Nr. 2, Nr. 5 und Nr. 6

Dies sind folgende BÜ:

Gleis 131	BÜ I	Südliche Hafenstraße
Gleis 131	BÜ II	Südliche Hafenstraße
Gleis 130	BÜ III	Südliche Hafenstraße
Gleis 150	BÜ Ia	Werksüberfahrt Eni
Gleis 150	BÜ I	Bahnhofsstraße
Gleis 150	BÜ II	Paradiesstraße
Gleis 150	BÜ IIa	Werksüberfahrt BASF
Gleis 150	BÜ III	Zeller Brücke
Gleis 150	BÜ IIIa	Werksüberfahrt BayWa Zeller Brücke
Gleis 150-158	BÜ V	Zufahrt Shell
Gleis 150	BÜ VI	östl. Zufahrt Birkart
Gleis 150	BÜ VIIa	westl. Zufahrt Birkart
Gleis 150	BÜ VIIb	östl. Zufahrt WHG (ehemals Recotex)
Gleis 150	BÜ VIII	westl. Zufahrt WHG (Schiffsanleger FH 22)
Gleis 150	BÜ IX	Zufahrt WHG (ehemals BayWa)

1.2.4.2 **Nichttechnisch** gesicherte Bahnübergänge

Im Betriebsführungsbereich der HEW und ihrer Anschließer ohne eigene

Betriebsführung befinden sich 10 nichttechnisch gesicherte BÜ.
Sie sind durch Andreaskreuze gekennzeichnet.

Das Befahren dieser BÜ regeln die SbV Weisungen Nr. 2, Nr. 5 und Nr. 6

Dies sind folgende BÜ:

Gleis 124	nach	W 405	BÜ Betriebsgelände Fa. Kraft
Gleis 124			BÜ Betriebsgelände Fa. Kraft
Gleis 124			BÜ Südliche Hafenstraße
Gleis 124			BÜ Betriebsgelände Fa. Krappmann & Hufnagel
Gleis 130	nach	W 446	BÜ Zufahrt Betriebsgebäude WHG
Gleis 132			BÜ Betriebsgelände Fa. C.C. (Umfahrung)
Gleis 150	in	W 491	BÜ Feuerwehrezufahrt Fa. Shell Deutschland
Gleis 150/163	nach	W 493	BÜ Zufahrt Verladeanlage Fa. Mainfrankensilo
Gleis 150/164	nach	W 494	BÜ östliche Zufahrt Fa. Bavaria
Gleis 164			BÜ westliche Zufahrt Fa. Bavaria

1.2.5 Weichenschlösser und Weichengrundstellung

Die Zuführungsweichen liegen im Verantwortungsbereich von DB Netz.

1.2.5.1 Folgende Weichen sind mit Weichenschlössern ausgestattet:

Wei che	Lage	Schlüssel- Aufbewahrung	Grund 1. Sicherung der 2. Schutz des/r	Grundstellung verschlossen am Gleis
405	äußere Umfahrung kleine Harfe Abzweig Gleis 124	Nebengebäude HEW	1. Rangierfahrt	äußere Umfahrung
408	äußere Umfahrung kleine Harfe Abzweig Gleis 130	Schlüsselsperre neben W 408	1. Rangierfahrt 2. Bahnübergang	äußere Umfahrung
441	Gleis 134 Zweiggleis W 441 gesperrt	WHG	1. Rangierfahrt	Gleis 134
460	Gleis 150 Abzweig Gleis 141	WHG unter Verschluss	1. Rangierfahrt	Gleis 150
462	Gleis 141 Abzweig Gleis 142 z. Zt. gesperrt	WHG	1. Rangierfahrt	Gleis 141
470	Gleis 150	Nebengebäude HEW	1. Rangierfahrt	Gleis 150

472 Gleis 150 im Gs XVII 1. Rangierfahrt Gleis 150
Abzweig Gleis 152 unter Verschluss 2. Umfüllanlage

479 Gleis 150 WHG 1. Rangierfahrt Gleis 150
Abzweig U-gl unter Verschluss
Anschluss z. Zt. gesperrt

Weiche	Lage	Schlüssel-Aufbewahrung	Grund 1. Sicherung der 2. Schutz des/r	Grundstellung verschlossen am Gleis
--------	------	------------------------	--	---

491 Gleis 150 im Gs XXIV 1. Rangierfahrt Gleis 150
Abzweig Gleis 161 unter Verschluss 2. Bahnübergang

492 Gleis 150 WHG 1. Rangierfahrt Gleis 150
Abzweig Gleis 162 unter Verschluss
Anschluss z. Zt. gesperrt

493 Gleis 150 im Gs XXVI 1. Rangierfahrt Gleis 150
Abzweig Gleis 163 unter Verschluss 2. Bahnübergang

Zweitschlüssel zu allen aufgeführten Weichenschlössern, soweit nicht der Erstschlüssel bei der WHG verwahrt wird, werden im Nebengebäude der HEW in einem Schlüsselkasten unter Siegel verwahrt.

1.2.5.2 Folgende Weichen haben eine Grundstellung

Weiche	Stammgleis	Zweiggleis	Weiche	Stammgleis	Zweiggleis
401	121				
402	121				
403	x				
405	x		479	x	
408		x	480	x	
423	x				
460	x		491	x	
			492	x	
			493	x	
470	x		494	x	
472	x				

Anmerkung: Weiche 494 durch Aufsichtsbehörde gesperrt (Info Anfang 2015 erhalten)!

1.2.5.3 Folgende Weichen stehen wegen der Sicherung des BÜ bzw. der Umfüllanlage mit den Gleissperren (Gs) in Abhängigkeit:

Weichen Nr.	folgeabhängig von Gleissperren	Grund Sicherung der
472	Gs XVII	Umfüllanlage
491	Gs XXIV	BÜ
493	Gs XXVI	BÜ

1.2.6 Gleissperren (Gs)

- Gs I Im Gleis 124 nach W 405
Sicherung der Ladestellen Fa. Kraft und Fa. Krappmann & Hufnagel
Grundstellung aufliegend verschlossen,
Schlüssel Nebengebäude HEW
- Gs IIa Im Gleis 131 vor W 448
Sicherung des BÜ Südliche Hafenstraße
Grundstellung abliegend verschlossen,
wenn keine Wagen in den Gleisen 135 - 137 stehen und
Schutzstellung aufliegend verschlossen,
wenn Wagen in den Gleisen 135 - 137 stehen
1 Schlüssel Nebengebäude HEW
1 Schlüssel im Gs IIa je nach Gs-Stellung
Abhängigkeit mit Straßensignalanlage
Funktion und Bedienung regelt die SbV Weisung Nr. 2
- Gs IX Im Gleis 145 vor W 464a
Schlüssel in der Schlüsselsperre am BÜ
- Gs X Im Gleis 141 nach W 464
Schlüssel in der Schlüsselsperre am BÜ
- Gs XXIV im Gleis 161 nach W 491
Sicherung des BÜ östliche Zufahrt Fa. Birkart
Sicherung des Anschlusses Fa. Birkart
Grundstellung aufliegend verschlossen
Schlüssel im Nebengebäude HEW
- Gs XXV im Gleis 162 nach W 492
Sicherung des Anschlusses Fa. WHG (ehemals Recotex)
Grundstellung aufliegend verschlossen
Schlüssel im Nebengebäude HEW - Anschluss gesperrt
- Gs XXVI im Gleis 163 nach W 493
Sicherung des BÜ Zufahrt WHG ehemals (Fa. BayWa Baumarkt)
Grundstellung aufliegend verschlossen
Schlüssel im Nebengebäude HEW - Anschluss gesperrt

Gs XXVII im Gleis 164 nach W 494
Sicherung des BÜ Zufahrt Fa. Bavaria
Sicherung des Anschlusses Fa. Bavaria
Grundstellung aufliegend verschlossen
Schlüssel im Nebengebäude HEW

Zweitschlüssel zu allen aufgeführten Gleissperren werden im Nebengebäude HEW in einem Schlüsselkasten unter Siegel verwahrt.

1.2.7 Telekommunikationsanlagen / Warnsignale am Hafenbecken

Telekommunikationsanlagen - keine - .

Die Warnsignalanlage ermöglicht die rechtzeitige Verständigung der am Ladegeschäft beteiligten Mitarbeiter der Firmen vor dem Befahren der Kaigleise durch die Rangiereinheit. Funktion und Bedienung regelt die SbV Weisung Nr. 2.

Die Warnsignalanlage besteht aus den Signalen WS 1, WS 2 und WS 3 am Ende des Hafenbeckens. Sie zeigen nach dem Einschalten ein orangefarbiges Warnlicht. Das Signal WS 1 strahlt in Richtung Hafenbeckensüdseite, die Signale WS 2 und WS 3 strahlen in Richtung Hafenbeckennordseite.

Störungen an der Warnsignalanlage sind der WHG zu melden.

1.2.8 Einschränkung des Regellichtraumes

Einschränkungen des Raumes, der von der kleinen Grenzlinie umschlossen ist, sind nicht vorhanden.

Einschränkungen des Raumes bei
einem Gleisachsabstand von 1,70 m bis 2,20 m und
einer Höhe über Schienenoberkante von 1,20 m bis 3,05 m
sind wie folgt vorhanden:

Mit Blick auf den Gleisabschluss (Prellbock) des jeweiligen Gleises gesehen

Gleis 135 Förderbrückenpfeiler Fa. BayWa
Gleisabstand 2,15 m ab 0,00 m über S0 rechts

Gleis 134 Kranstromkabelrolle Fa. Bavaria
Gleisabstand 2,10 m ab 1,30 m über S0 links

Gleis 150 Loküberwachungssignal Lo 9
Gleisabstand 1,85 m ab 2,60 m über S0 rechts

Gleis 150 Loküberwachungssignal Lo 11
Gleisabstand 1,95 m ab 2,30 m über S0 rechts

Gleis 150 Straßensignal BÜ westliche Zufahrt Fa. WHG (ehemals Recotex)
Gleisabstand 2,00 m ab 2,60 m über S0 rechts

Gleis 150 Loküberwachungssignal Lo 13
Gleisabstand 1,90 m ab 3,00 m über S0 rechts

Torpfostenabstände zum Gleis im geöffneten Zustand

Mit Blick auf den Gleisabschluss (Prellbock) gesehen
von der Gleisachse nach links gemessen = a
von der Gleisachse nach rechts gemessen = b

Gleis 124	Tor Fa. Kraft Einfahrt	a = 275 m	b = 265 m
Gleis 124	Tor Fa. Kraft Ausfahrt	a = 265 m	b = 265 m
Gleis 124	Tor Fa. Kappmann & Hufnagel Einfahrt	a = 260 m	b = 225 m
Gleis 132	Tor Fa. WHG nach W 433a	a = 190 m	b = 260 m
Gleis 150	Schranke BÜ Rothofstraße	a = 275 m	b = 265 m
Gleis 158	Tor Fa. Dt. Shell nach W 481	a = 255 m	b = 210 m
Gleis 159	Tor Fa. Dt. Shell nach W 481	a = 215 m	b = 190 m
Gleis 160	Tor Fa. Dt. Shell nach W 480	a = 195 m	b = 245 m

1.2.9 Zulässige Radsatzlast

Im gesamten Bereich der HEW ist eine Radsatzlast bis zu 22,5 Tonnen (entspricht der DB-Streckenklasse D4) ohne Einschränkung zugelassen.

2 Betriebsdienstliche Bestimmungen der Hafeneisenbahn Würzburg

2.1 Allgemeines

2.1.1 Betriebsführung und Übergabe-/Übernahmestellen

EVU führt ab den Weichenenden der Weichen 400 den Betriebsdienst im gesamten Bereich der HEW und ihrer Anschließer im Auftrag der WHG aus.

Als betriebliche Übergabestellen DB AG – HEW - DB AG gelten:

Für an die Anschließer der HEW übergehende Wagen

An die HEW übergehende Wagen gelten mit der Ankunft der Übergabefahrten an den Übergabestellen/Ladestellen von der HEW als übernommen.

Für an DB AG / EVU übergehende Wagen

Gleise 110, 111, 112, 113, 114 jeweils zwischen den Grenzzeichen der anschließenden Weichen.

An DB AG / EVU übergehende Wagen gelten mit der Abfahrt der Übergabefahrt von den Übergabestellen/Ladestellen von DB AG / EVU als übernommen.

2.1.2 Rangiertätigkeiten durch das EVU

Während der Bedienung des Anschlusses oder der Ladestellen ist das Rangieren durch den Anschließer oder Mitbenutzer und jegliche Ladetätigkeit einzustellen.

2.1.3 Besondere Gefahrenstellen beim Rangieren Sicherheitsmaßnahmen

Im Hafengelände bestehen viele Gefahrstellen, z. B. Kräne / Förderanlagen. Einschränkung des Regellichttraumes sind im Abschnitt 1.2.8 näher beschrieben.

Das EVU - Personal hat aufgrund seiner Ortskenntnis entsprechend zu handeln und dabei die Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.

Gräben und Öffnungen aller Art, die Anlass zu Unfällen geben können, müssen dauernd gut abgedeckt sein. Neue Gefahrenquellen sind der WHG zu melden. In den Rangierwegen ist besonders auf Stützen der Ladeeinrichtungen, Weichenumstelleinrichtungen usw. zu achten.

Verschiedene Firmen schlagen an ihren Ladestellen Güter um, die bei feuchter Witterung zum Schmieren neigen und die Rangierwege unter Umständen unbegehrbar machen. An diesen Stellen ist beim Bedienen deshalb besondere Vorsicht geboten. Der Rangierleiter hat sich deshalb je nach Witterung vor der Bedienung dieser Stellen vom Zustand der Rangierwege persönlich zu überzeugen und nach verantwortungsbewusstem Ermessen zu entscheiden, ob eine Bedienung mit Rücksicht auf die Unfallgefahr noch vertreten werden kann. Ist dies nicht möglich, ist der Rangierbetrieb an dieser Stelle (Firma) einzustellen.

2.1.4 Rangiertätigkeiten durch die Firmen

Rangierbewegungen dürfen nur von Hand (alle Firmen), mittels Stapler (nur von der Firma Hafensilo) durchgeführt werden.

Die Ausführung dieser Rangierbewegungen regelt die SbV Weisung Nr. 4.

2.1.5 Sonderleistungen

Sonderrangierleistungen (z. B. Umstellen/ Sortieren von Eisenbahnfahrzeugen) bestellt der Anschließer oder Mitbenutzer der HEW beim seinem jeweiligen Vertragspartner (EVU).

2.1.5.1 Sicherungsmittel – Hemmschuhe -

HEW hält für den Bereich der kleinen und großen Harfe Hemmschuhe der Form S 49 vor. Aufbewahrungsort sind in der kleinen Harfe die Hemmschuhständer zwischen den Gleisen 492/120.

Die nicht benutzten Hemmschuhe sind auf den Hemmschuhständern oder Schwellenköpfen der Rangiergleise abzulegen, damit die Sohlen nicht verschmutzen oder verrostet.

2.1.6 Rangiererwege

als Rangiererwege sind festgelegt:

In der nördlichen Gleisanlage des Hafenbeckens die Wege zwischen den Gleisen 132 - 133 und 133 - 134,

in der südlichen Gleisanlage des Hafenbeckens die Wege zwischen den Gleisen 135 - 136 und 136 - 137,

im übrigen Bereich der HEW und deren Anschließer sind die Wege auf der Mainseite als Rangiererwege bestimmt.

Ausgenommen hiervon sind wegen fehlenden Freiraum von 2,70 m ab Gleisachse

Gleis 152	Fa. Eni – Laderampe
Gleis 158	Fa. Dt. Shell – Buschreihe
Gleis 159	Fa. Dt. Shell
Gleis 160	Fa. Dt. Shell
Gleis 161	Fa. Birkart – Laderampe
Gleis 163	Fa. WHG (ehemals BayWa) – Einfriedung
Gleis 164	Fa. Bavaria – Laderampe

2.1.7 Gleisanschluss (Prellbock)

Für jeden Bremsprellbock steht ein definierter Bremsweg zur Verfügung. Zu Beginn wurde ein Bereich festgelegt, in dem sich der Prellbock immer befinden muß. Er ist durch zwei gelbe Pfähle gekennzeichnet. Die Pufferbohlen dürfen nicht außerhalb dieser eingegrenzten Bereiche stehen.

Die Bremsprellböcke sind mit Rückholvorrichtungen ausgestattet. Nach Verschieben als Folge eines Aufstoßens müssen sie in ihre Ausgangsstellung zurückgeholt werden.

Dies geschieht mittels eines Seiles durch ein Triebfahrzeug, wobei die Klemmschrauben etwas zu lösen und nach dem Rückholen wieder „mit einem definierten Drehmoment“ festzuziehen sind.

2.1.8 Gleisfeldbeleuchtung

Für ausreichende Gleisfeldbeleuchtung sorgt die WHG. Störungen die durch Dritte festgestellt werden, sind telefonisch dem örtlichen Eisenbahnbetriebsleiter (öBL) zu melden. Bei völligem Ausfall der Gleisfeldbeleuchtung ist bei Dunkelheit das Rangieren auf Grund erhöhter Unfallgefahr einzustellen.

2.1.9 Oberleitung

Eine Oberleitung für den elektrischen Betrieb ist in der HEW nicht vorhanden. Die Ausnahme bildet der Gleisabschnitt zwischen der Weichenmitte 410 und 419, der mit Oberleitung ausgerüstet und mit den entsprechenden Signalen - EI 6 - nach Signalbuch (SB) ausgestattet ist.

2.1.10 Schäden an den Gleisanlagen

Augenfällige Schäden, wie z. B. Schienenbrüche, Gleissenken, Gleisrichtungsfehler, Regellichtraumeinschränkungen usw. sind vom EVU-Personal dem öBL der WHG telefonisch zu melden.

2.1.11 Schäden an den Wagen

Beschädigte Wagen sind dem Einsteller anzuzeigen und auf dessen Weisung einer Werkstätte zuzuführen.

2.1.12 Feuer- und Explosionsgefahr

Der gesamte Bereich der HEW wird wegen Feuer- und Explosionsgefahr nur mit Diesel-Triebfahrzeugen befahren. Dampflokomotiven sind nicht zugelassen. Das EVU-Personal darf nur elektrische explosionsgeschützte Handlampen benutzen. Das Rauchen im Bereich der Umfüllanlagen ist nicht erlaubt.

2.1.13 Verhalten bei Unfällen und Unregelmäßigkeiten

Unfälle und Unregelmäßigkeiten meldet der Rangierleiter sofort der Leitung der WHG (HEW).

Telefon 0931 36-1415	örtlicher Betriebsleiter/Hafenmeister oder
Telefon 0163 7284607	der Eisenbahnbetriebsleiterin der HEW

außerhalb der betriebsüblichen Arbeitszeit	
Telefon 36-1221	Bereitschaftsdienst

Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind zu dokumentieren. Hierzu ist das Unfallmeldeblatt III, gemäß Notfallmappe der WHG, zu verwenden.

2.2 Vorbereitung der Rangierfahrten

2.2.1 Bremsbesetzung

2.2.2 Geschobene Rgabt

Werden Wagen geschoben zugeführt, so ist wegen der besonderen Gefahrenstellen im Stammgleis 150 grundsätzlich und in allen anderen Fällen beim Bedienen der Anschließer der HEW ab 3 Wagen der Luftbremsskopf zu verwenden. Die Funktion des Luftbremsskopfes ist im Regelwerk -Bremsvorschrift 915.0107 beschrieben.

2.2.3 Triebfahrzeugsignale

Bei Dunkelheit und unsichtigen Wetter führen die Triebfahrzeuge im Bereich der HEW vorne und hinten das Dreilichtspitzensignal - Zg 1 a - nach Signalbuch (SB).

2.2.4 Zugschlussignale

Zugschlussignale an Eisenbahnfahrzeugen sind vor Bereitstellung der Wagen abzunehmen.

2.3 Einfahrt in die HEW

2.3.1 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die Höchstgeschwindigkeit in den Gleisen der HEW beträgt 25 km/h / 10 km/h sechssachsige Fz. An unübersichtlichen Stellen sowie bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter ist die Geschwindigkeit stets so zu ermäßigen, dass vor jedem unvorhergesehenen Fahrthindernis noch angehalten werden kann.

Im Bereich der Straßensignalanlagen ist für eine ordnungsgemäße Funktion dieser Anlagen eine Geschwindigkeit von mindestens 8 km/h bis höchstens 15 km/h einzuhalten.

2.3.2 Fahrten in die Gleise der südlichen und nördlichen Hafenbeckenseite

Funktion und Bedienung der Straßensignalanlage regelt die SbV Weisung Nr. 2.

Die Verständigung der Anschließer der HEW im Bereich der Hafenbeckengleise erfolgt:

1. durch das Achtungssignal (langer Pfeifton) des Triebfahrzeuges des EVU bei W 446 (Betriebsgebäude der WHG)
2. durch die Warnsignale am Ende des Hafenbeckens.

Bei Annäherung der Rgabt der EVU haben die Anschließer der HEW, soweit sie sich im Gleisbereich der HEW befinden (Entladetätigkeit / Verziehen von Eisenbahnwagen mit sonstigen Rangiermitteln):

- **besondere Vorsicht walten zu lassen,**
- ihre Rangiertätigkeit einzustellen,
- ihre Rangiermittel zu entfernen und profilfrei (mindestens 2 m zur nächstgelegenen Schiene) abzustellen,
- ihre Kranarbeit über dem EVU - Personal und dem Triebfahrzeug für die Dauer der Vorbeifahrt einzustellen und
- die Gleise, sowie Wagen und Fahrzeuge, an die herangefahren wird, zu verlassen.

Das Rangierpersonal wird angewiesen bei Nichteinhaltung vorstehender Sicherheitsregeln die Rangiertätigkeit zu ihrem eigenen Schutz einzustellen.

- 2.3.3 Fahrten in das Stammgleis 150 und die Zuführungsgleise 121 / U-gl / 130 / 131
Auf dem Stammgleis / Zuführungsgleisen dürfen keine Wagen abgestellt werden!

2.4 Aufenthalt im Anschluss bei den einzelnen Firmen

Vor Bedienung des Anschlusses oder Ladestelle hat der Rangierbegleiter des EVU die beteiligte Firm zu verständigen und ggf. die Schlüssel der Gleissperren vom Beauftragten des Anschließers in Empfang zu nehmen.

wichtig:

Zuerst die Gleissperre ablegen und anschließend das Schloss der Anschlussweiche öffnen.

Bei der Bedienung eingezäunter Anschlüsse obliegt das Öffnen und Sichern der Tore vor Bedienung dem Beauftragten des Anschließers.

2.4.1 Annahme der Fahrt durch den Unternehmer des Anschlusses

Der Unternehmer des Anschlusses oder sein Beauftragter übergibt vor dem Befahren seines Anschlusses dem Rangierbegleiter des EVU den Schlüssel für die Gleissperre bzw. lässt die Gleissperre und/oder das Gleistor öffnen.

Prüfung und Entscheidung, ob der Anschluss befahren werden darf, trifft nur der Unternehmer des Anschlusses oder sein Beauftragter. Der Rangierbegleiter des EVU ist nicht sachkundig.

Es müssen von Seiten des Anschließers alle an oder in den Fahrzeugen arbeitende Personen gewarnt und alle Sicherheitsmaßnahmen getroffen sein, die sich in Hinsicht auf eine Explosionsgefahr an Tankanlagen oder Umfüllanlagen bei Annäherung eines nicht explosionsgeschützten Triebfahrzeuges des EVU ergeben.

Mit Schlüsselübergabe bzw. Öffnen der Gleissperre oder des Gleistores ist die Zustimmung zur gefahrlosen Bedienung des Anschlusses und die Zusicherung, dass die Anschlussgleise betriebssicher befahren werden können, erfolgt.

2.4.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die Höchstgeschwindigkeit im Anschlussgleis beträgt 5 km/h.

2.4.3 Abstoßverbot

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist wegen Gefährdung der Mitarbeiter des Anschließers nicht erlaubt.

2.4.4 Abstellen der Wagen

Die in den Anschlussgleisen vorübergehend abgestellten Wagen sind gegen Entlaufen zu sichern. Zur Sicherung sind Hemmschuhe oder Handbremsen zu benutzen.

Das Auflegen von Steinen, Holzstücken, Eisenteile usw. ist **verboten!**

2.4.5 Unterrichtung der an den Wagen arbeitenden Personen

In oder an Wagen beschäftigte Mitarbeiter des Anschließers sind vor dem Bewegen von Fahrzeugen zu warnen und zum Verlassen der Wagen, Schließen der Türen und zum Verlassen des Gefahrenbereiches aufzufordern. Dies geschieht

- bei der südlichen und nördlichen Hafenbeckenseite
durch das Achtungssignal des Triebfahrzeuges des EVU und durch die Warnsignale am Ende des Hafenbeckens
- bei den Anschlüssen an die Stammgleise
durch den Unternehmer des jeweiligen Anschlusses oder seinem Beauftragen vor Öffnen der Gleissperre
- bei der Fa. Shell Deutschland
durch den Unternehmer des Anschlusses oder seinem Beauftragen vor Öffnen der Gleistore
- bei den Mitbenutzern des Gleises 124
durch den Unternehmer als Mitbenutzer der HEW oder seinem Beauftragen nach Unterrichtung durch den Rangierbegleiter

2.4.6 Anzahl der bereitzustellenden Wagen

Die Anzahl der Wagen, die bei der Bedienung gleichzeitig zugeführt werden können, richtet sich in erster Linie nach der durch die Gleislänge bestimmten Ladekapazität. Werden mehrere Wagen für eine Ladestelle gleichzeitig bereitgestellt, so sind sie stets miteinander zu kuppeln.

An den Verwendungsstellen müssen die Wagen gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert sein. Bei der Bereitstellung ist der Rangierbegleiter des EVU hierfür verantwortlich. Nach Übernahme der Wagen obliegt diese Verpflichtung dem Anschließer oder Mitbenutzer.

Die Mitbenutzer dürfen im gegenseitigen Einvernehmen in den Gleisen 132; 133 und 134 (nördliche Hafenbeckenseite) und 135, 136 und 137 (südliche

Hafenbeckenseite) die Wagen über ihre Ladestelle hinaus auf die Ladestelle des Nachbarn schieben, wenn die Wagen in einem Arbeitsgang von dem betroffenen Gleis abgeholt werden können.

Von den Mitarbeitern sind während der Be- und Entladung vorübergehend entkuppelte Wagen wieder zusammen zu schieben und zu kuppeln. Bremsschläuche sind stets in die Halter einzuhängen.

2.4.7 Übergabe und Übernahme der Wagen

Als betriebliche Übergabestelle an die/von den Anschließern und Mitbenutzern der HEW gelten die Anschlussgleise bzw. jeweiligen Ladestellen.

Bei der Übernahme der Wagen achtet das EVU Personal auf augenscheinliche Mängel der Beladung und auf Einhaltung der Beladevorschrift.

Über Wagenschäden, die bei der Übernahme festgestellt und offensichtlich durch den Verloader verursacht worden sind, verständigt das EVU Personal seine Dispostelle.

Nach Abschluss der Bedienung sind die vom Anschließer zu verwahrenden Schlüssel vom Rangierleiter des EVU an den Beauftragten des Anschließers zurück zu geben.

2.4.8 Besonderheiten der Anschlüsse und Ladestellen

Für Fahrten in das Gleis 124

2.4.8.1 Fa. Kraft

Die Bedienung des Gleises 124 kann erst durchgeführt werden, wenn die Gleissperre (Gs) I und das Weichenschloß der Weiche 405 aufgeschlossen sind.

Nach Unterrichtung durch das EVU - Personal erteilt der Unternehmer der HEW oder sein Beauftragter dem Rangierbegleiter des EVU die Zustimmung das Gleis zu befahren.

Die Torflügel müssen geöffnet und festgelegt sein.

Nach jeder Bedienung sind die aufgelegte Gs und die Weiche in Grundstellung zu verschließen. Die Schlüssel sind zu verwahren.

2.4.8.2 Fa. Krappmann und Hufnagel

Die Bedienung des Gleises 124 kann erst durchgeführt werden, wenn die Gleissperre (Gs) I und das Weichenschloß der Weiche 405 aufgeschlossen sind.

Nach Unterrichtung durch das EVU - Personal erteilt der Unternehmer oder sein Beauftragter dem Rangierbegleiter des EVU die Zustimmung das Gleis zu befahren.

Die Torflügel, auch der Fa. Kraft, müssen geöffnet und festgelegt sein.

Nach jeder Bedienung sind die aufgelegte Gs und die Weiche in Grundstellung zu verschließen. Die Schlüssel sind zu verwahren.

Für Fahrten in die Gleise 135 - 137 (Hafenbeckensüdseite)

2.4.8.3 Fa. BayWa

Beim Bereitstellen der Wagen sind diese im Gleis 137 abzustellen. Während des Abstellens von Wagen ist die Gleissperre (Gs) IIa zum Schutz des Bahnüberganges aufgelegt zu verschließen. Für die ordnungsgemäße Schlüsselung ist der Rangierbegleiter des EVU verantwortlich. Das Öffnen und Schließen der Gs IIa steht in Abhängigkeit mit der Straßensignalanlage. Funktion und Bedienung regelt die SbV Weisung Nr. 2.

2.4.8.4 Fa. VARO

Gleis 135 und 136

Beim Bereitstellen eines Ganzzuges mit Kesselwagen ist dieser zu teilen und in den Gleisen 135 und 136 bei der Umfüllanlage abzustellen. Während des Abstellens von Wagen ist die Gleissperre (Gs) IIa zum Schutz des Bahnüberganges (BÜ) aufgelegt zu verschließen. Für die ordnungsgemäße Schlüsselung ist der Rangierbegleiter des EVU verantwortlich. Das Öffnen und Schließen der Gs IIa steht in Abhängigkeit mit der Straßensignalanlage. Funktion und Bedienung regelt die SbV Weisung Nr. 2.

Es ist zu berücksichtigen, dass nach Bereitstellung der Kesselwagen für die Dauer des Umfüllens die nachfolgenden Anschließer der HEW nicht bedient werden können.

Beim Umfüllen von brennbaren Flüssigkeiten dürfen außer den Kesselwagen keine weiteren Wagen im Gleis 137 bereitgestellt werden.

Die Kesselwagen sind durch Anziehen einer Handbremse oder mittels Hemmschuhen vom EVU -Personal zu sichern. Für die Dauer des Umfüllens ist vom Anschließer der HEW oder seinem Beauftragten eine Haltscheibe - Sh 2 - gemäß Signalbuch (SB) in den Zughaken des Kesselwagens einzuhängen, der dem BÜ am Nächsten ist.

Mit dem Entfernen des Signals gibt der Anschließer der HEW die Gewähr, dass alle Zuleitungen von den Kesselwagen gelöst, die Domdeckel geschlossen und die Ventile tropfdicht verschlossen sind.

2.4.8.5 Fa. Eni

Gleis 152

Jede Rangierfahrt ins Gleis 152 meldet das EVU Personal beim Anschließer fernmündlich an.

Der Anschluss wird nur dann bedient, wenn der Anschließer bestätigt hat, dass seine Mitarbeiter für die Sicherung des Bahnüberganges (BÜ) Ia abgestellt sind. Dienstbucheintrag mit Datum und Gesprächspartner.

Die Bedienung des Gleises 152 kann erst durchgeführt werden, wenn die Gleissperre (Gs) XVII geöffnet, das Weichenschloß der Anschlussweiche 472 aufgeschlossen sind.

Mit Öffnen der Gs ist die Zustimmung zur gefahrlosen Bedienung des Anschlusses und die Zusicherung, dass das Anschlussgleis und der BÜ

betriebsicher befahren werden kann, durch den Anschließter an den Rangierbegleiter des EVU erfolgt.

Bei abzuholenden Kesselwagen beinhaltet das Öffnen der Gs auch die Gewähr, dass alle Zuleitungen zu den Kesselwagen gelöst, die Domdeckel geschlossen und die Ventile tropfdicht verschlossen sind.

An Rampen dürfen Güterwagen mit seitlich aufschlagenden Türen nicht bereitgestellt werden. Beim Bewegen von Wagen dürfen sich keine Personen zwischen Rampe und Wagen aufhalten.

Nach jeder Bedienung sind die aufgelegte Gs und die Weiche in Grundstellung zu verschließen. Die Schlüssel sind zu verwahren

Für Fahrten im Anschlussgleis der Fa. Eni dürfen die Schlüsseltasten am Überwachungssignal Lo 1 nicht bedient werden, weil es die Technik der Straßenverkehrssignale nicht zulässt, dass die Ampelanlage für den BÜ I a gesondert geschaltet werden kann.

Der BÜ I a ist örtlich zu sichern.

Diese örtliche Sicherung des BÜ wird ausschließlich von Mitarbeitern der Fa. Eni übernommen. Hierzu hat sich der Mitarbeiter der Firma, mit Brust oder Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufzustellen und die Zeichen "Anhalten" (hochheben eines ausgestreckten Armes) und anschließend "Halt" (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme) zu geben. Die Zeichen sind während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn es die Sichtverhältnisse sonst erfordern, mit rotleuchtender Handlampe nach beiden Straßenrichtungen zu geben. Bei Tage ist eine weiß-rot-weiße Signalfahne zu verwenden. Das Zeichen "Halt" ist solange zu geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Der Mitarbeiter kann zusätzlich ein rotweißes Absperrband benutzen.

Die Fa. Eni unterrichtet ihre Mitarbeiter entsprechend.

Vorgehensweise bei der Bedienung des Gleises 152

Schlüssel für die W 472 beim EVU - Personal

Schlüssel für die Gs XVII bei der Fa. Eni

Ersatzschlüssel im Dienstraum EVU - Personal

Rgabt hält vor W 472

Mitarbeiter der Firma legt Gs XVII ab und meldet: "Gs XVII abgelegt, BÜ I a örtlich gesichert und Gleis 152 frei und befahrbar"

Das Rangierpersonal stellt die W 472 und befährt Gleis 152 mit äußerster Vorsicht.

Rückfahrt aus Gleis 152 sinngemäß.

Das Werksgelände der Fa. Eni liegt beidseitig der Gleise und ist durch eine Privatstraße (BÜ I a) miteinander verbunden. Um die Umfüllanlage für Kesselwagen auch mit Straßentanklastwagen nutzen zu können, muß der BÜ im

Bereich des Gleises 152 von Straßenfahrzeugen belegt werden. Zum Schutz der Rangierfahrten auf dem Stammgleis 150 ist deshalb ein Abstand von mind. 2,00 m zur nächstgelegenen Schiene des Gleises 150 in Richtung 152 einzuhalten. Dieser Mindestschutzabstand ist mit einer witterungsbeständigen gelben Linie auf der gesamten Breite des BÜ dauerhaft kenntlich zu machen. Die Markierung erstellt und erhält der Anschließter.

2.4.8.6 Fa. Shell Deutschland

Die Bedienung der Gleise, 158, 159 und 160 kann erst durchgeführt werden, wenn die Anschlussweichen 480 gestellt und die Straßensignalanlage 2 (Bahnübergang (BÜ) IV und V) nach Halt vor dem Überwachungssignal Lo 4 eingeschaltet sind.

Funktion und Bedienung regelt die SbV Weisung Nr. 5 und 6.

Straßeneinfahrt auf das Werksgelände

Die zwei Einfahrspuren sind mit je einem Schrankenbaum und einem Schiebtor gesichert. Die Zufahrt auf das Werksgelände wird über eine Lichtzeichenanlage mit grünem Pfeil im Winkel von 45° nach unten zeigend für - freie Einfahrt - und einem roten Kreuz um 45° gedreht für - Einfahrt gesperrt – geregelt.

Die Schrankenbäume sind nicht aufwerfbar und stehen bei der Einfahrt in das Werksgelände nicht in Abhängigkeit mit der Rotphase der Straßensignalanlage. Dies wirkt sich bei der Bedienung des Anschlusses nicht nachteilig aus, weil der Straßenverkehr bei Einschaltung der Straßensignalanlage bereits in der Friedrich-Koenig-Str. angehalten wird. Auf dem BÜ V vor der Werkseinfahrt stehende Straßenfahrzeuge können in das Werksgelände einfahren und den BÜ räumen.

Straßenausfahrt aus dem Werksgelände

Die Ausfahrspur ist mit einem Schrankenbaum und einem Schiebtor gesichert. Die Ausfahrt aus dem Werksgelände steht in Abhängigkeit zur Rotlichtphase der Straßensignalanlage. Solange die Straßensignalanlage eingeschaltet ist, bleibt der Schrankenbaum geschlossen. Der Schrankenbaum trägt zusätzlich die Aufschrift - Ampel beachten!- und ist nicht aufwerfbar.

Mit Öffnen der Gleistore und deren Arretierung ist die Zustimmung zur gefahrlosen Bedienung des Anschlusses und die Zusicherung, dass die Anschlussgleise betriebssicher befahren werden können, durch den Anschließter an den Rangierbegleiter des EVU erfolgt.

Bei abzuholenden Kesselwagen beinhaltet das Öffnen der Gleistore auch die Gewähr, dass alle Zuleitungen zu den Kesselwagen gelöst, die Domdeckel geschlossen und die Ventile tropfdicht verschlossen sind und sich keine Personen im Gefahrenbereich der Gleise aufhalten.

Nach jeder Bedienung sind die Weichen in Grundstellung zu bringen.

Es soll ausgenommen bei Gefahr vermieden werden, dass bei der Zuführung oder Abholung einer Ganzzuggarnitur die Rgabt nach Einschaltung der Straßensignalanlage 1 (BÜ I a – III a) auf dem stark frequentierten BÜ

Rothofstraße/Zeller Brücke zum Halten kommt.

Grund:

Eine Geschwindigkeit unter 8 km/h beim Befahren der BÜ soll vermieden werden, da sonst die Möglichkeit besteht, dass die Anlage nach Befahren des Ausschaltkontaktes (Schienenstromschließer) bereits ausschaltet, bevor die Rgabt den BÜ geräumt hat.

Die Rangierfahrten sind wie folgt durchzuführen:

Zuführung eines Ganzzuges

Das EVU - Personal - meldet sich rechtzeitig beim Anschließer, damit

- die vorgesehene Rangierfahrt dem Anschließer angekündigt werden kann,
- die Tore geöffnet werden können,
- die Weichen für die Rangierfahrt in den Anschluss gestellt werden können und
- nach dem Öffnen und Arretieren der Gleistore die Straßensignalanlage rechtzeitig eingeschaltet werden kann.

Das Einschalten der Straßensignalanlage ist für eine flüssige Straßenverkehrsabwicklung mit dem Rangierbegleiter der geschobenen Rgabt über Rangierfunk abzustimmen.

Die Straßensignalanlage 2 (BÜ IV und V) wird mit der Schlüsseltaste RT "Ein" am Überwachungssignal Lo 4 eingeschaltet. Vom Rangierbegleiter ist zu prüfen ob die BÜ frei sind und das Überwachungssignal Lo 4 weiß leuchtet.

Dem Rangierbegleiter an der Spitze der Rgabt obliegt weiterhin die Beobachtung des Fahrwegs. Dabei ist er von dem Triebfahrzeugführer zu unterstützen.

Die Straßensignalanlage darf nur ausgeschaltet werden, wenn die Rgabt die BÜ vollständig geräumt hat.

Der Rangierbegleiter, der die geschobene Rgabt an der Spitze bis zum Abschluss des Anschlussgleises begleitet hat, stellt auf dem Rückweg zum Triebfahrzeug den Bremsart- und Lastwechselhebel von "P" auf "G" bzw. von "beladen" auf "leer".

Die Übergabe und Übernahme der vorhandenen Begleitpapiere erfolgt vor Ort.

Abholung einer Ganzzuggarnitur

Die Einfahrt in den Anschluss erfolgt wie bei der Zuführung.

Nach dem Kuppeln des Triebfahrzeuges erfolgt das Füllen der Hauptluftleitung und die vereinfachte Bremsprobe am letzten Kesselwagen (Dauer ca. 10–15 Min.).

Die Straßensignalanlage darf nur ausgeschaltet werden, wenn die Rgabt die BÜ vollständig geräumt hat.

Beim Feststellen der Fahrbereitschaft achtet der Rangierbegleiter auch auf betriebsgefährdenden Schäden und Mängel an den Kesselwagen

(Undichtigkeiten, offene Domdeckel), die er falls vorhanden vor Abfahrt der Rgabt vom Anschließter beseitigen läßt. Die vollständige Wagen- und Zugprüfung erfolgt durch den Wagenprüfer des EVU.

Bei Abfahrtsbereitschaft der Rgabt schaltet das EVU - Personal - die Straßensignalanlage 1 (BÜ III a - I a) mit der Schlüsseltaste ET "Ein" am Überwachungssignal Lo 3 ein. Der Rangierbegleiter überprüft augenscheinlich, ob das Überwachungssignal Lo 3 weiß leuchtet.

Abschließend ist die Straßensignalanlage 2 (BÜ IV und V) nach Überfahrt des letzten Kesselwagens zuverlässig auszuschalten.

Grund:

Bei Halt vor dem Überwachungssignal Lo 3 könnte der BÜ während des Anfahrens der Rgabt nicht mit mind. 8 km/h befahren werden.

2.4.8.7 Fa. Birkart

Die Bedienung des Gleises 161 kann erst durchgeführt werden, wenn die Gleissperre (Gs) XXIV und das Weichenschloß der Anschlussweiche 491 aufgeschlossen sind.

Zwischen der Gs XXIV und dem Weichenschloß besteht zum Schutz des Bahnüberganges (BÜ) eine Abhängigkeit. Für die ordnungsgemäße Schlüsselung ist der Rangierbegleiter des EVU verantwortlich.

Mit dem Zulassen der Öffnung der Gs ist die Zustimmung zur gefahrlosen Bedienung des Anschlusses und die Zusicherung, dass das Anschlussgleis betriebssicher befahren werden kann, durch den Anschließter an den Rangierbegleiter des EVU erfolgt.

An Rampen dürfen Güterwagen mit seitlich aufschlagenden Türen nicht bereitgestellt werden. Beim Bewegen von Wagen dürfen sich keine Personen zwischen Rampe und Wagen aufhalten.

Täglich zwischen 6 Uhr und 9 Uhr wird dem Anschließter erlaubt den Regellichtraum des Stammgleises 150 mit Straßenfahrzeugen einzuschränken.

Zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes ist eine Haltscheibe - Sh 2 - nach Signalbuch (SB) unmittelbar nach dem BÜ VI a (östliche Zufahrt Fa. Birkart) mit Sicht nach Würzburg Neuer Hafen aufzustellen.

Das Signal darf nicht aufgestellt werden, wenn sich die Rgabt westlich der Anschlussweiche 491 (in Richtung Veitshöchheim) aufhält. Für das Aufstellen und Entfernen der Haltscheibe ist der Unternehmer des Anschlusses oder sein Beauftragter verantwortlich.

Nach jeder Bedienung sind die aufgelegte Gs und die Weiche in Grundstellung zu verschließen. Die Schlüssel sind zu verwahren.

2.4.8.8 Fa. WHG (ehemals Recotex)

Das Grundstück ist entwidmet!

2.4.8.9 Fa. WHG (ehemals BayWa)

Die Bedienung des Gleises 163 kann erst durchgeführt werden, wenn die Gleissperre (Gs) XXVI und das Weichenschloß der Anschlussweiche 493 aufgeschlossen sind.

Zwischen der Gs XXVI und dem Weichenschloß besteht zum Schutz des Bahnüberganges (BÜ) eine Abhängigkeit. Für die ordnungsgemäße Schlüsselung ist der Rangierbegleiter des EVU verantwortlich.

Mit dem Zulassen der Öffnung der Gs ist die Zustimmung zur gefahrlosen Bedienung des Anschlusses und die Zusicherung, dass das Anschlussgleis betriebssicher befahren werden kann, durch den Anschließer an den Rangierbegleiter des EVU erfolgt.

Beim Abstellen der Wagen im Gleis 163 ist der BÜ freizuhalten.

Nach jeder Bedienung sind die aufgelegte Gs und die Weiche in Grundstellung zu verschließen. Die Schlüssel sind zu verwahren.

Anschluss ist z. Zt. Gesperrt!

2.4.8.10 Fa. Bavaria FH

Die Bedienung des Gleises 164 kann erst durchgeführt werden, wenn die Gleissperre (Gs) XXVII geöffnet ist.

Die Gs XXVI dient auch dem Schutz des Bahnüberganges (BÜ). Für die ordnungsgemäße Schlüsselung ist der Rangierbegleiter des EVU verantwortlich.

Mit dem Zulassen der Öffnung der Gs ist die Zustimmung zur gefahrlosen Bedienung des Anschlusses und die Zusicherung, dass das Anschlussgleis betriebssicher befahren werden kann, durch den Anschließer an den Rangierbegleiter des EVU erfolgt.

An Rampen dürfen Güterwagen mit seitlich aufschlagenden Türen nicht bereitgestellt werden. Beim Bewegen von Wagen dürfen sich keine Personen zwischen Rampe und Wagen aufhalten.

Nach jeder Bedienung sind die aufgelegten Gs zu verschließen. Die Schlüssel sind zu verwahren.

Anschluss ist z. Zt. Gesperrt!

2.5 Rückfahrt aus der HEW

Die zum Abholen bereitgestellten Wagen sind vom Anschließer durch Einhängen der Kupplung miteinander zu verbinden.

Bei gleichzeitiger Übergabe und Übernahme von Wagen in den Anschlüssen der Stammgleise sind zuerst die abzuholenden Wagen abzuziehen und in den Stammgleisen gesichert zu hinterstellen.

Funktion und Bedienung der Straßensignalanlagen regeln SbV Weisungen Nr 2, 5 und Nr. 6.

Vor dem Befahren der Zugangswiche 408 aus den Gleisen des Hafenbeckens und der Weiche 423 aus den Stammgleisen hat sich der Rangierbegleiter zu

vergewissern, dass keine weitere Rgabt in Würzburg Neuer Hafen tätig ist.

Sollten mehrere Rgabt im Bereich der HEW tätig sein, haben sich die Rangierbegleiter über die Rangierbewegungen zu verständigen.

2.6 Zuführungsfahrten zur DB

Rangierfahrt von Würzburg Neuer Hafen zum Bf Würzburg Rbf.

Die Wagen für den Bf Würzburg Rbf werden die Wagen mit einer Rangierfahrt über Gleis 492 ins Hafenverbindungsgleis bis zum Freifahren der Weiche 501 geschoben (Wendehalt Ls 482). Anschließend werden die Wagen über die Fernbahn- und Güterbahngleise dem Bf Würzburg Rbf zugeführt.

3 Verkehrsdienstliche Bestimmungen der Hafeneisenbahn Würzburg

Die Überwachung der Wagen und die abfertigungsdienstlichen Aufgaben liegen beim Kunden Service Zentrum, Team Würzburg, in Duisburg.

Übergabe- und Übernahmefahrten erfolgen nach dem jeweils gültigen Fahrplan. Fahrten außerhalb dieses Planes sind mit der Dispostelle des DB AG Bahnhofs /Güterbahnhofs Würzburg besonders zu vereinbaren.

Bezettelungen sind vor Zuführung der Wagen vom Rangierpersonal und vor Abholung der Wagen vom Anschließer oder Mitbenutzer zu entfernen.

Folgende Bezettelungen dürfen nicht entfernt werden:

- Rot-, K- und M-Zettel
- Schadzettel für Wagenprüfer (rosa Zettel)
- R 1-Zettel (Bremsen unbrauchbar)
- Gefahrzettel

Vereinbarungen über regelmäßiges Verwiegen bestimmter Wagen im Ein- oder Ausgang sind nicht möglich und auch nicht vorgesehen.

Zollwagen dürfen vor zollamtlicher Abfertigung nicht zugestellt werden.

4 Bestimmungen, die von den Anschließern und Mitbenutzern der Hafeneisenbahn Würzburg zu beachten sind

Die Eisenbahnanlagen sind vom Eigentümer zu erhalten. Die Verkehrssicherungspflicht obliegt dem Anschließer bzw. dem Mitbenutzer der HEW.

Bei Planung und Durchführung von Baumaßnahmen, die eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit bewirken könnten, ist der Eisenbahnbetriebsleiter der HEW zu beteiligen.

Bauarbeiten im Gefahrenbereich der Gleise sind dem Eisenbahnbetriebsleiter der HEW 3 Tage vor Baubeginn anzuzeigen. Er regelt dann die betrieblichen Belange durch eine Anweisung.

Rangierwege und Gleisanlagen sind von Behinderungen wie Pflanzenwuchs, Unrat u. a. freizuhalten und bei Eis und Schnee begehbar zu halten.

Besonderer Instandhaltung bedürfen die Rangierwege an Ladestellen, an denen z. B. Futtermittel, Kohle etc. umgeschlagen werden. Bei feuchter Witterung ist die Gefahr des Ausrutschens so groß, dass die Bedienung notfalls eingestellt werden muß.

Beschädigte Anschlussanlagen und Wagen oder unbefahrte Gleisabschnitte und Entgleisungen, die sich nicht bei der Durchführung des Betriebsdienstes durch die EVU ereignet haben, sind unmittelbar dem Eisenbahnbetriebsleiter/örtlichen Betriebsleiter der HEW zu melden, der die betrieblichen Belange in einer Anweisung regelt.

Vorstehende Regelung trifft auch dann zu, wenn unmittelbar keine Rangierfahrt erwartet wird.

Die unbefahrbaren Gleisabschnitte sind durch Haltscheiben – Sh 2 – nach Signalbuch (SB) zu sichern.

Bei Ausfall der Straßensignalanlagen an den technisch gesicherten BÜ ist die Bewachungspflicht in den SbV Weisungen Nr. 2 und Nr. 6 geregelt.

Bei Ausfall der Warnsignale WS 1 bis WS 3 am Hafenbeckenende erfolgt die Verständigung der Mitbenutzer der HEW durch die WHG.

Der Gefahrenbereich der Gleise ist zuverlässig zu räumen.

Bei Rangierfahrten der EVU ist für eine ausreichende Gleisfeldbeleuchtung zu sorgen.

Die Anschließter haben zum Sichern der abgestellten Wagen in ihren Gleisanschlüssen bzw. Ladestellen Hemmschuhe bzw. Radvorleger an den Verwendungsstellen für das Rangierpersonal des EVU vorzuhalten.

Müssen während der Be- oder Entladung vorübergehend Wagen entkuppelt werden, sind diese vor Abholung wieder miteinander durch Einhängen der Schraubenkupplung zu verbinden. Bremsschläuche sind nach dem Entkuppeln der Wagen in die dafür vorgesehenen Halterungen einzuhängen.

Bewegliche Gegenstände sind mindestens mit einem Abstand von 2,00 m zur nächstgelegenen Schiene zu lagern.

Gegenstände in der Nähe von Gleisen sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können.

Einschränkungen des Regellichtraumes der Gleise durch Ladestege, Förderbänder oder beim Befahren mit Lastkraftwagen (ausgenommen Fa. Birkart von 6.00 Uhr bis 9.00 Uhr) sind nicht gestattet.

Ausnahmen in zwingenden Fällen sind vom Eisenbahnbetriebsleiter der HEW zu genehmigen. Dieser regelt die betrieblichen Belange in einer Anweisung.

Wagen mit Gütern der Klasse 1 und 2 zur GGVSEB des RID werden an die bzw. von den einzelnen Anschließern der HEW körperlich bei den vereinbarten Stellen übergeben bzw. übernommen. Die Übernahme ist schriftlich im Übergabenachweis zu bestätigen.

GGVSEB = Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiffahrt

RID = Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter

Klasse 1 = Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff

Klasse 2 = Verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase

Wagen mit Gefahrgut der Klasse 1.1, 1.2, 1.3 und 1.5 sind nur unter sachkundiger Aufsicht unverzüglich und möglichst schnell zu entladen. Unbefugte sind der Ladestelle fernzuhalten.

Die Anschließer übernehmen beim Empfang von Gefahrgutsendungen die Sicherheits- und Obhutspflicht mit der Bereitstellung an der Übergabe- bzw. Ladestelle; bei Versand bis zur Übernahme der Gefahrgutsendung durch das EVU.

Die erforderliche Bezettelung von Gefahrgutwagen gemäß GGVSEB ist grundsätzlich Aufgabe des Versenders.

Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur muss sicherstellen, dass ihm vor und während der Beförderung folgende Informationen zur Verfügung stehen:

- Zusammensetzung des Zuges
- UN-Nummer der beförderten Güter im Zug, gleiches gilt auch für Teilmengen in Containern
- Wagenliste unter Angabe der Wagenreihung

Das EVU informiert die HEW unverzüglich über die o. g. Daten.

Des Weiteren hat der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur sicher zu stellen, dass die Personale (Betriebseisenbahner) unterwiesen und eingewiesen sind.

Alle weiteren Verfahrensweisen sind im Gefahrguthandbuch der WVV geregelt.

5 Pläne der Hafeneisenbahn Würzburg/Lageplan der HEW

Siehe Anlage

6 Inkrafttreten

Die Bedienungsanweisung für die HEW tritt als Sammlung betrieblicher Vorschriften Weisung Nr. 1 (SbV 1 - HEW) zum 01.01.2018 in Kraft.

Die Bedienungsanweisung für die HEW (SbV 1 - HEW) vom 01.09.2016 verliert ihre Gültigkeit.

Die SbV Weisungen werden nach dem jeweiligen Verteiler gegen Empfangsbescheinigung versandt und liegen bei der

Würzburger Hafen GmbH
Südliche Hafenstraße 1 a
97080 Würzburg

öffentlich aus.

Zusätzlich kann die Bedienungsanweisung SbV 1 – HEW aus dem Internet unter

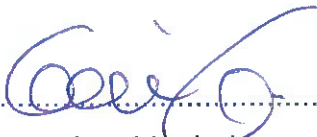
<https://www.wvv.de/de/privatkunden/unternehmen/gesellschaften/wuerzburger-hafen/downloads.jsp>

herunter geladen werden.

Würzburg, 20.12.2017

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'S. Vorreier', written over a horizontal dotted line.

Sycrola Vorreier
Eisenbahnbetriebsleiterin

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Joachim Leis', written over a horizontal dotted line.

Joachim Leis
örtlicher Betriebsleiter

Notizen