bayernhafen

Anlage 1a (Streckenbuch)

Es gelten die jeweils gültigen Gleispläne von bayernhafen (online).

Gültig ab 06.03.2024

Inhaltsverzeichnis

1 AKTUALISIERUNGEN 3

2 HINWEISE ZUR BENUTZUNG DER ANGABEN FÜR DAS STRECKENBUCH 4

3 BY 10 ASCHAFFENBURG SÜD – ASCHAFFENBURG HAFEN - EINGLEISIG- NEBENBAHN 5

3.1 Regeln für Strecke 5

3.2 Regeln für Betriebsstellen 6

4 BY 20 BAMBERG HAFEN 15

4.1 Regeln für die Strecke 15

4.2 Regeln für Betriebsstellen 15

5 BY 30 REGENSBURG HAFEN 18

5.1 Regeln für die Strecke 18

5.2 Regeln für Betriebsstellen 18

6 BY 40 PASSAU SCHALDING HAFEN 25

6.1 Regeln für die Strecke 25

6.2 Regeln für die Betriebsstellen 25

1 Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Bekannt gegeben durch	Gültig vom TT.MM.JJJJ an	eingearbeitet	
			am	durch
1	EBL	13.12.2020 (Neuausgabe)	eingearbeitet	
2-9	EBL	Berichtigungen 1 bis 7	eingearbeitet	
10	EBL	29.09.2023 (Berichtigung 8)	zurückgezogen	
11	EBL	17.10.2023 (Berichtigung 8a)	eingearbeitet	
12	EBL	24.10.2023 (Berichtigung 8b)	eingearbeitet	
13	EBL	06.03.2024 (Berichtigung 9)	eingearbeitet	

Herausgeber dieser „Angaben für das Streckenbuch“:

aufgestellt	geprüft	genehmigt
EBL	Ot	EBL
14.02.2024	04.03.2024	06.03.2024

Bayernhafen GmbH & Co. KG
Eisenbahnbetriebsleitung
Linzer Straße 6
D – 93055 Regensburg

Tel.: 05302 90 37 177
Mail: ebl@bayernhafen.de

2 Hinweise zur Benutzung der Angaben für das Streckenbuch

1) Die Angaben für das Streckenbuch enthalten für jede Strecke

- **unter Nr. 1:** Zusätzliche streckenbezogene Regeln, und zwar getrennt für Regeln zur Ril 408.21-27 und für Regeln zu anderen Richtlinien;
- **unter Nr. 2:** Zusätzliche Regeln für die Betriebsstellen, und zwar getrennt für Regeln zur Ril 408.48 und für Regeln zu anderen Richtlinien. Die Regeln sind in Textstellen zu Stichwörtern zugeordnet. Es bedeutet z. B. Modul 408.2341 6 (1): Modul 408.2341 Abschnitt 6 Absatz 1.

2) Die Angaben gelten für beide Fahrtrichtungen, wenn dies nicht anders beschrieben ist.

3) Es bedeuten:

- **¤:** Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage, auch mit Halbschranken
- **aS:** außergewöhnliche Sendung
- **ET:** Einschalttaste mit Schaltschlüssel unmittelbar vor der Abfahrt bedienen; die Meldelampe muss blinken, bevor der Zug abfahren darf. Die Anlage wird zugbewirkt ausgeschaltet.
- **Auto-HET:** Automatische Bahnübergangseinschaltung durch Stillstand eines Eisenbahnfahrzeugs auf der Sicherungsschleife vor dem Schild „Auto-HET“.
- **AT:** Ausschalttaste mit Schaltschlüssel nach dem Anhalten bedienen.
- **RS:** Rangierschalter unmittelbar vor Befahren des Bahnübergangs mit Schaltschlüssel bedienen; die Meldelampe muss leuchten, bevor die Rangierfahrt fortgesetzt wird. Sofort nach Befahren des Bahnübergangs ist die Anlage auszuschalten
- **WT:** Wirksamtaste vor dem Befahren des Einschaltpunktes mit Schaltschlüssel bedienen. Wenn die Meldelampe leuchtet, ist der Einschaltkontakt wirksam geschaltet.
- **UT:** Unwirksamtaste vor dem Befahren des Einschaltpunktes mit Schaltschlüssel bedienen. Wenn die Meldelampe leuchtet oder bei kurz aufeinanderfolgenden Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen erlischt, ist der Einschaltkontakt der Anlage für die Fahrt unwirksam geschaltet.
- **BÜ:** Bahnübergang
- **EOW:** Elektrisch Ortsbediente Weiche
- **VB:** vorgezogene Bedienstelle für eine EOW-Umschaltung
- **FT:** Fahrwegstelltafel (Tafel zur Einstellung von Rangierfahrwegen oder zur Anforderung von Nahbedienbereichen durch Tf)
- **BT:** Bedientafel (Tafel zur Anforderung von Nahbedienbereichen durch Tf)

3 BY 10 Aschaffenburg Süd – Aschaffenburg Hafen - eingleisig- Nebenbahn

3.1 Regeln für Strecke

Modul 301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6 - Bremsweg der Strecke

Im Bahnhof Aschaffenburg Süd bis zum Signal N812 = 700 m

Modul 408.2321 Abschnitte 1 und 2 – Meldungen an den Fahrdienstleiter bei aS

Die Mitteilungen bzw. Meldungen an den Fahrdienstleiter sind ausschließlich an den Fdl Af der DB InfraGO AG zu richten.

Modul 408.2341 Abschnitt 3 – Am gewöhnlichen Halteplatz halten

Alle in Richtung Hafenbahnhof fahrenden Züge, die am Signal N812 in km 3,010 in eine Rangierfahrt übergegangen sind, haben vor dem Ls 832 in km 3,420 auf Höhe der Fahrwegstelltafel (FT) anzuhalten, sofern deren Tf sich nicht bereits rechtzeitig vor Einfahrt in die bayernhafen-Infrastruktur mit dem bayernhafen-Disponenten verständigt hat, dass dieser ihm den Fahrweg einstellt und das Ls 832 den Signalbegriff Sh1 anzeigt. Der Fahrweg in eines der möglichen bayernhafen-Gleise ist bei Halt-zeigendem Ls 832 an der FT selbsttätig einzustellen.

Modul 408.2411 Abschnitt 1 Absatz 1 – Befehle erteilen

Befehle im Abschnitt zwischen der Infrastrukturgrenze in km 2,700 und dem Lichtsperrsignal Ls 832 in km 3,420 in Fahrtrichtung Aschaffenburg Hafen und zwischen Signal Ls 822 in km 3,426 und der Infrastrukturgrenze in km 2,700 in Fahrtrichtung Aschaffenburg Süd erteilt ausschließlich der Fdl Af der DB InfraGo AG. Er ist zuständiger Fdl für diesen Abschnitt.

Modul 408.2488 Abschnitt 2 Absatz 3 – Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

Alle Zugfahrten in Fahrtrichtung Aschaffenburg Hafen gehen am Standort des Signals N812 in km 3,010 in eine Rangierfahrt ohne Halt über, sofern die Zustimmung zur Rangierfahrt durch Signal Sh 1 dort vorliegt. Eine Benennung der Zugnummern im Streckenbuch ist nicht erforderlich, da dies für alle Zugfahrten gilt.

Modul 408.2581 Abschnitt 1 – Verhalten bei Gefahr

Bei Gefahr im Übergangsbereich der Infrastrukturen ist der Fdl Af der DB InfraGO AG per Notruf zu verständigen. Bei Gefahr auf der Infrastruktur von bayernhafen (ab km 2,700), die nicht auf den Infrastrukturbereich der DB InfraGO AG ausstrahlen kann, ist **unverzüglich** die

zentrale Unfallmeldestelle von bayernhafen unter der Rufnummer 0800 72 40 320 zu verständigen.

Modul 481.0202 Abschnitt 7 Absatz 1 Betriebsart C – Einsatz beim Nachschieben

Beim Nachschieben: Betriebsart C Kanal 39

Modul 481.0205 Abschnitt 2 Absatz 3 b) – GSM-R-Rufnummern der Fdl

Der Disponent Aschaffenburg Hafen des bayernhafen ist nur zeitweise besetzt. Die GSM-R-Rufnummer des Disponenten Aschaffenburg Hafen von bayernhafen ist: 0151 – 27 40 35 74. Die Festnetz-Nummer lautet 06021-8467-39.

3.2 Regeln für Betriebsstellen

Modul 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2a - Maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400)

Gleis	Von	Bis	Neigung und Gefällerichtung
Zuführungsgleis	Signal N812	Mainbrücke	1:231, Ri. Main
Zuführungsgleis	Brücke km 3,488	BÜ 1 km 0,106	1:141, Ri. Main
Zuführungsgleis	BÜ 1 km 0,106	Km 1,407 vor Brücke	1:333, Ri. Main
1 bis 9	Weiche	Weiche	1:300, Ri. Kaigleise
200, 400, 500	W 94, W 57, W 58	50 m hinter BÜ	1:200, Ri. Kaigleise
300	W 42	50 m hinter BÜ 7	1:150, Ri. Kaigleise

Modul 408.4802 Abschnitt 3 – Tätigkeiten abgrenzen

Grundsätzlich hält bayernhafen keine Mitarbeiter auf Betriebsstellen vor. Die Triebfahrzeugführer holen sich die Zustimmung zur Rangierfahrt vor Lichtsperrsignalen über Fahrwegstelltafeln (FT) grundsätzlich selbst ein. Zur flüssigeren Betriebsabwicklung kann seitens bayernhafen zeitweilig ein Disponent eingesetzt werden, der die Einstellung der Fahrwege anstelle des Triebfahrzeugführers von zentraler Stelle aus vornimmt.

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3 - Rangieren in Ortsstellbereichen

Eine zuständige Stelle ist regelmäßig nicht vorhanden. Sämtliche Weichen sind ortsgestellt, entweder als Handweichen oder als EOW. Der Triebfahrzeugführer übernimmt insoweit die Aufgaben des Weichenwärters. Das Rangierpersonal hat an Unterlagen dieses Streckenbuch im Abschnitt BY 10, die Anlage 1b der NBS sowie den Gleisschemaplan für den Hafen Aschaffenburg einzusehen und sich mit ihrem Inhalt vertraut zu machen.

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4 - Unregelmäßigkeiten

Der Triebfahrzeugführer muss gefährliche Ereignisse, Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen **unverzüglich** an die zentrale Unfallmeldestelle von bayernhafen unter der Rufnummer 0800 72 40 320 melden.

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5 – Zusätzliche Regeln

Alle Rangierfahrten innerhalb des EOW-Rangierstellwerksbereichs, der durch die Lichtsperrsignale begrenzt ist, sind im Regelfall mittels Fahrwegstelltafeln vom Triebfahrzeugführer oder durch Anfrage beim bayernhafen-Disponenten durch ebendiesen einzustellen und als signalisierte Rangierfahrwege durchzuführen. Ausgenommen hiervon sind Fahrten in das bzw. aus dem Gleis 11, von und zu den Gleisen 21/22 (Drehscheibe), Fahrten in die Gleise 24/25, Fahrten vor die Weiche 1 als auch in und aus dem Gleisanschluss PA B. Westarp I über die W 94, die alle per Anforderung eines Nahbedienbereichs anzufahren sind.

Ausgenommen sind auch Fahrten aus den Gleisen 4 bis 9 in Richtung Anschluss Nilkheim. Sie haben zunächst den Nahbereich anzufordern und mittels freien Rangierens vor das Signal 19Y im Gleis Z9 zu fahren, wo der Nahbereich wieder zurückzunehmen ist.

Vorgezogene Bedienstellen (VB) sind im westlichen Bahnhofskopf nur wirksam geschaltet, wenn ein Nahbedienbereich angefordert ist. Im östlichen Bahnhofskopf sind die VB permanent wirksam; hier gilt freies Rangieren ohne Fahrwegeinstellungen durch FT oder BT.

Bei Fahrten in Richtung Anschlussgleis Nilkheim (z. B. zum Gleisanschluss TRANSGAS) ist entsprechend der Beschreibung gemäß Anlage 1b vorzugehen. Bei Rückkehr aus dem Anschluss ist ebenfalls entsprechend der Beschreibung gemäß Anlage 1b zu verfahren.

Für alle Ausfahrten aus dem bayernhafen in Richtung Aschaffenburg Süd bedarf es vor Abfahrt aus den Gleisen Z1, Z3 und 4 bis 9 stets einer dispositiven Klärung, ob durch den Fdl Af (Aschaffenburg Hbf, DB InfraGO AG) bereits ein Zug in Richtung Hafen abgelassen wurde. Falls vom Anschluss Nilkheim direkt zur DB gefahren werden soll, ist dies vom Standort vor Ls 822 erforderlich. Diese Klärung erfolgt im Regelfall durch den Triebfahrzeugführer beim Fdl Af; bei Besetzung des Disponenten bayernhafen erfolgt sie durch diesen in Abstimmung mit dem Fdl Af, nachdem der Tf seinen Abfahrtswunsch dem Disponenten übermittelt hat.

Modul 408.4811 Abschnitt 7 - Örtliche Besonderheiten

Das Abstellen von Fahrzeugen ist verboten in den Gleisen: Z9, 13, 14, 23, 40, im Gleis 51 zwischen W 120 und BÜ 11, im Gleis 60 zwischen W 57 und dem PA „RAILONE“, im Gleis 61 zwischen W 123 und W 124, im Gleis 100 zwischen W 99 und W 100, im Gleis 104, im Gleis 200 zwischen W 5 und W 97, Gleis 201 zwischen W 97 und W 98, Gleis 300 zwischen W 42 und BÜ 7, im Gleis 400 zwischen W 57 und W 74, im Gleis 500 zwischen W 58 und W 62, im

Gleis 501, im Bereich des Zufahrtsgleises zwischen den Weichen W 1 und der Infrastrukturgrenze in km 2,700 sowie im Bereich zwischen W 5 und W 15.
Die Bedienung der Drehscheibe darf nur durch besonders eingewiesenes Personal erfolgen.
Für die Bedienung der Gleise 100 bis 104, 201 und 202 bei Dunkelheit haben Rangierpersonale die dort in einem gelben Kasten untergebrachte Stirnbandleuchte zu verwenden, der zwischen BÜ 6 und der W 97 aufgestellt ist. Nach Beendigung der Rangierarbeiten in den Gleisen 100 bis 104, 201 und 202 ist die Stirnbandleuchte wieder in dem gelben Kasten zu deponieren und der Kasten zu verschließen.
Auf der Wasserseite des Gleises 100 ist kein Rangiererweg vorhanden, dort dürfen keine Arbeiten stattfinden. Die Gleise 101 bis 104 verfügen beiderseits über Rangiererwege.
Die Rangiererwege an den Gleisen 1 bis 6 sind durch Lichtmaste punktuell eingeschränkt. Das Rangierpersonal wird an das umsichtige Handeln durch gelb-schwarze Schraffierungen an den betreffenden Lichtmasten erinnert.

Modul 408.4812 Abschnitt 1 Absatz 3 – Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt

In Fahrtrichtung Aschaffenburg Süd erfolgt der Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt mit Erkennen der Fahrtstellung des Hauptsignals F782 des Bahnhofs Aschaffenburg Süd. Der Standort des zugehörigen Vorsignals befindet sich an der Infrastrukturgrenze in km 2.700.

Modul 408.4812 Abschnitt 2 Absatz 3 – Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt ohne Halt

In Fahrtrichtung Aschaffenburg Hafen erfolgt der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am Hauptsignal N812. Es dürfen alle Züge mit beliebigen Zugnummern ohne Halt von einer Zug- in eine Rangierfahrt übergehen.

Modul 408.4813 Abschnitt 1 Absatz 1e und Modul 408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 - Vor Gefahrstellen halten

Vor Einfahrt auf den Kaianlagen in die Gleise 102, 103, 201, 202, 401, 402, 501 und 502 haben Rangierfahrten anzuhalten und sich mit dem Kran- bzw. Reachstacker-Führer zu verständigen, wenn Kran- bzw. Reachstacker-Betrieb stattfindet. In Gleis 60 befindet sich zwischen BÜ 15 und dem Prellbock eine Umsetzstelle für Schwergut.

Modul 408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1b - Niedrigere Geschwindigkeiten

Höchstgeschwindigkeit von **10 km/h** gilt in den Gleisen: 21, 22, 51, 61, 102, 103, 201, 202, 300 westlich BÜ 7, 400 ab W 74, 401, 402, 501, 502, 503, Gleis 60 zwischen BÜ 15 und dem Prellbock. Im Kai 1 gilt in Gleis 104 die Höchstgeschwindigkeit von **5 km/h** im Bereich zwischen dem Prellbock und der Weiche 102. Ebenso gilt in den Gleisen 13 und 14 die Geschwindigkeit von 5 km/h ab 150 m vor Prellbock.
Die Drehscheibe und die Schuppengleise sind mit **Schrittgeschwindigkeit** zu befahren.

Modul 408.4814 Abschnitt 5 Absatz 3 – Ansage freier Fahrweg

Zwischen Signal

- N812 in km 3,010 und Ls 833X in km 1,2 in Fahrtrichtung Aschaffenburg Hafen und
- BÜ 3 in km 1,052 und Infrastrukturgrenze in km 2,700 in Fahrtrichtung Aschaffenburg Süd

sind die Voraussetzungen zur Ansage des freien Fahrwegs bei allen Rangierfahrten zwischen den Ls-Signalen stets gegeben, so dass auf die Ansage des freien Fahrwegs verzichtet wird. Die Höchstgeschwindigkeit für das Rangieren beträgt in o. g. Abschnitten jeweils **40 km/h**.

Modul 408.4814 Abschnitt 7 - Stärker geneigte Gleise befahren

Mit Ausnahme der Kaigleise ist das Rangieren ohne wirkende Luftdruckbremse bei den Wagen in allen Gleisen verboten. Vor dem Beginn des Rangierens ist festzustellen, dass alle Fahrzeuge untereinander und mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind. Vor dem Heranfahren an Fahrzeuge ist festzustellen, dass sie festgelegt sind. Festlegemittel erst entfernen, Handbremsen erst lösen, wenn gekuppelt ist.

Modul 408.4816 Abschnitt 1 Absatz 1 - Technisch gesicherte Bahnübergänge befahren

Beim Befahren des technisch gesicherten Bahnübergangs BÜ 3 als Rangierfahrt in Fahrtrichtung Hafenbahnhof ist zwischen dem Signal Bü2 (in km 0,566) und dem Bahnübergang BÜ 3 die Mindestgeschwindigkeit von **20 km/h** einzuhalten. Ist dies nicht möglich, ist vor dem Bahnübergang anzuhalten und dieser örtlich einzuschalten.

In Fahrtrichtung Nilkheim / Aschaffenburg Süd ist stets damit zu rechnen, dass das Überwachungssignal in km 1,055, das erst unmittelbar vor dem Bahnübergang BÜ 3 steht, den Begriff Bü0 zeigt. Dem Bahnübergang BÜ 3 ist sich entsprechend umsichtig anzunähern.

Modul 408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3 - Sicherung nichttechnisch gesicherter Bahnübergänge

Folgende Bahnübergänge sind durch Posten zu sichern:

➔ BÜ 4 bis BÜ 15

* Die nichttechnisch gesicherten Bahnübergänge BÜ 1, BÜ 2, BÜ 16 bis BÜ 20 sind durch die Übersicht gesichert.

Modul 481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5 - Angaben zu den Ortskanälen der Betriebsarten C und O

Betriebsart C, Kanal 39

Eisenbahn-Signalordnung (ESO) Kapitel IX Weichensignale (Wn) bzw. Signalbuch, Kapitel Weichensignale, Abschnitt 1 Absatz 3

Im Bereich des Hafenbahnhofs sind die meisten Weichen als „Elektrisch Ortsbediente Weichen“ (EOW) ausgerüstet. Sie sind einzeln über Schlagtaster, vorgezogene Bedienstellen (VB) oder in Gruppen über Fahrwegstelltafeln (FT) durch das Rangierpersonal oder auf Anforderung durch den bayernhafen-Disponenten umstellbar. Die Signalbedeutungen Wn1 und Wn2 sind gegenüber der ESO bzw. dem Signalbuch weiter gefasst wie folgt:

a) Zu Wn1 und Wn2:

Ein weißes oder blaues Ruhelicht (nicht blinkend) zeigt dem Betriebspersonal die Endlage der Weiche an. Somit kann die Weiche sicher befahren werden. Der Weichenlagemelder zeigt blaues Ruhelicht, wenn die Weiche nicht umstellbar ist, weil entweder ein Fahrweg über diese Weiche eingestellt wurde oder wenn der Gleisfreimeldeabschnitt der Weiche befahren wird. In allen übrigen Fällen zeigt es weißes Ruhelicht.

b) Zu AB 126a gemäß ESO bzw. Kapitel Wn, Abschnitt 1 Absatz 3:

Bei Blinken eines weißen oder blauen Lagemelders einer EOW darf die Weiche nicht befahren werden, es besteht akute Entgleisungsgefahr. Das Blinken bedeutet, dass die Endlage der Weiche nicht erreicht ist. Gleiches gilt für einen erloschenen Lagemelder. Die Weiche darf auch bei erloschenem Weichenlagemelder nicht befahren werden.

Aschaffenburg-Nilkheim Anst

Modul 408.4811 Abschnitt 3 Verständigen – Rangierseite festlegen

Beim Rangieren im Anschlussgleis Nilkheim zwischen W 200 und dem PA der Fa. TRANSGAS ist stets bei Aufenthalt auf Rangiertritten die südliche Rangierseite zu wählen, da die Brücke über den Welzbach in km 5,030 keinen ausreichenden Rangierweg aufweist.

Modul 408.4811 Abschnitt 4 - Rangieren in Ortsstellbereichen

Sämtliche Weichen sind ortsgestellt. Der Triebfahrzeugführer übernimmt die Aufgaben des Weichenwärters.

Modul 408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3 - Sicherung nichttechnisch gesicherter Bahnübergänge

Die nichttechnisch gesicherten Bahnübergänge sind durch die Übersicht gesichert.

Modul 481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5 - Angaben zu den Ortskanälen der Betriebsarten C und O

Betriebsart C, Kanal 39

NBS-Anlage 1b: Bedienungsanweisung EOW-Anlage

Name der EOW-Bereiche und seine Grenzen:

a) Bereich West **(BTH 1)**: *südliche Grenze*: Fahrwegstelltafel FT812a vor Signal Ls 832X; Grenze Anschluss Nilkheim: Bedientaster BT 1 bei W 200; *westliche Grenzen*: Fahrwegstelltafeln FT 6 vor BÜ 4, FT 7 vor Weiche im Gleis 24, FT 8 vor BÜ 7 und FT 9 vor BÜ 6; *östliche Grenzen*: Fahrwegstelltafeln FT 1 bis FT 5 vor EOW 7 / 9 / 11 / 12 / 13 / 15 / 16 / 17

b) Bereich Ost **(BTH 2)**: EOW 18 bis EOW 26

Im Bereich West sind fast alle Fahrwege durch Rangierfahrwege mit Ls-Signalen abgesichert, die von den Fahrwegstelltafeln (FT) oder vom bayernhafen-Disponenten aus auf Anforderung des Tf einstellbar sind. Das Rangieren mit eingestellten Fahrwegen ist als bevorzugtes Rangierverfahren durchzuführen. Ausnahmen hiervon sind nur zulässig bei Störungen oder für folgende Fahrwege:

- Fahren in die Gleise 24/25
- Fahren von Gleisen 4-9 nach Z9, um von dort in den Anschluss Nilkheim zu kommen
- Befahren der Anschlussstellen des Bereichs Werkstatt/Drehscheibe (W 3),

- Befahren des Anschlusses PA B. Westarp I (W 94)
- Befahren des Anschlusses Bahnmagazin (W 14)
- Lokumfahrten vor Wagenzüge in die Gleise 1 bis 9, Z1 oder Z3.

Beim Befahren der Anschlüsse und der o.g. Lokumfahrten ist jeweils die Nahbereichsabgabe von einer FT aus einzuschalten und die EOW dann per „Vorgezogener Bedienstelle (VB)“ oder per Weichentaster umzustellen. Die Lichtsperrsignale (Ls) innerhalb des Hafenbahnhofs zeigen dann Kennlicht, andere Fahrten im Hafenbahnhof können während Fahrten im Nahstellbereich nicht stattfinden.

Im Bereich Ost sind alle Weichen nur durch VB oder durch Weichentaster bedienbar, Lichtsperrsignale sind hier nicht vorhanden.

EOW-Weichenumstellung von stumpfer Seite → Bei Betrieb mit Nahbereichsabgabe und im Bereich Ost generell stellen sich die in stumpfer Richtung befahrenen EOW i.d.R. (außer bei Störungen) selbsttätig in die richtige Lage. Die an der Spitze der Rangierfahrt befindlichen Rangierpersonale haben am Weichenlagemelder die richtige Weichenlage und das Erreichen der Endlage (siehe unten) zu überwachen und im Störungsfalle sofort anzuhalten.

Einstellung von Rangierfahrwegen an der Fahrwegstelltafel → Für das Einstellen von Rangierfahrwegen oder der Nahbereichsabgabe ist vom Tf zunächst die vom Standort der Rangiereinheit aus zugehörige Fahrwegstelltafel zu aktivieren. Dazu ist mit „Schlüssel DB21“ das betreffende Gleis, auf dem die Fahrt beginnen soll und sich das Start-Signal befindet, durch einmaliges Drehen des Schlüssels einzuschalten. Bei zwischen Gleisen aufgestellten Fahrwegstelltafeln kann es hier zwei oder gar drei Möglichkeiten zur Gleis-Aktivierung geben. Nach erfolgreicher Aktivierung leuchtet das grüne Lämpchen „Betrieb“ für das betreffende Gleis. Anschließend kann der Fahrweg durch Betätigung der grünen Zieltaste für das gewünschte Zielgleis eingestellt werden, sofern über dem Zielgleis das rote Lämpchen des Sperrmelders nicht leuchtet. In diesem Fall ist abzuwarten, bis der Fahrweg einer anderen konkurrierende Rangierfahrt freigemeldet wird und der rote Sperrmelder erlischt. Nach erfolgreicher Fahrwegeinstellung wechselt das zugehörige Ls von Sh0 auf Sh1. Zu beachten ist für Ausfahrten zur Strecke der DB InfraGO AG, dass aus den Gleisen 1 bis 3 Fahrwege zur DB InfraGO AG (Gleis 832) nur über die Gleise Z1 bzw. Z3 aus eingestellt werden können, d. h., es muss zunächst bis dahin vorgerückt werden. Bei Einfahrt vom Bahnhof Aschaffenburg Süd (DB InfraGO AG) aus in den Hafenbahnhof besteht am FT812a vor Ls 832X die Möglichkeit, Umfahrwege für die Einfahrt in die Gleise 1 bis 3 einzustellen. Der Regelfahrweg verläuft über das Gleis Z1 in das Gleis 1 und über das Gleis Z3 in die Gleise 2 und 3. Auch bei

Fahrten von der FT 6 in Gleis 23 können Umfahrwege für die Gleise 1 bis 3 eingestellt werden. Bei Bedarf sind die Umfahrwege über die gelben Umfahrtaster einzustellen, indem innerhalb von 5 Sekunden vor dem Drücken der grünen Zieltaste die betreffende gelbe Umfahrtaste betätigt wird. Das Einstellen des Umfahrwegs wird durch Leuchten des gelben Leuchtmelders am Umfahrweg angezeigt.

Fahrten in und aus dem Anschluss Nilkheim → Für das Fahren in den Anschluss Nilkheim ist von der Fahrwegstelltafel FT10 aus (an den Gleisen Z1 / Z3) die grüne Zieltaste „Anschluss Nilkheim“ zu wählen. Dies ist nur möglich, wenn der Sperrmelder über Zieltaste „Gleis 832“ nicht rot leuchtet und das Lämpchen unter „Nahbereich aktiv“ nicht gelb leuchtet. Der Fahrweg stellt sich dann bis zum Ls 822 (vor der Mainbrücke) ein. In der Nähe der Anschlussweiche 200 wird der Weichenschlüssel am Schlüsselkasten freigegeben. Die Freigabe wird durch das Leuchten das gelbe Lämpchen „Freigabe Ssp AW1 (GSI)“ am BT 1 und auch im Schlüsselkasten angezeigt. Nach Erreichen des Bereichs vor der Weichenspitze W 200 ist zunächst der Weichenschlüssel durch gleichzeitiges Drücken des grauen Tasters und Drehen des Schlüssels in senkrechte Stellung zu entnehmen. Anschließend sind die W 200 und Gleissperre umzustellen und mit der Rangiereinheit ist bis hinter den Gleiskontakt an der Gleissperre im Anschlussgleis zu fahren. Dann ist der Schlüssel im Schlüsselkasten bei der Gleissperre wieder einzuschließen durch Drehen des Schlüssels in waagerechte Stellung.
Bei Rückkehr aus dem Anschluss ist die Bedientafel 1 (BT 1) nahe der W 200 analog der Aktivierung einer Fahrwegstelltafel zu aktivieren, sofern der Sperrmelder über der grünen Zieltaste nicht wegen Gleisbesetzung oder anderer Fahrwegeinstellung rot leuchtet. Nach Leuchten des grünen Lämpchens unter dem Aktivierungsschalter ist die Schlüsselfreigabe zum Umstellen von Weiche und Gleissperre zu erwirken durch gleichzeitiges Drücken des grauen Tasters und Drehen des Schlüssels in senkrechte Stellung. Nach Umstellung der W 200 mit Gleissperre mit dem entnommenen Schlüssel, anschließendem Fahren der Rangiereinheit vor die Weichenspitze und erneuter Umstellung der Weiche und Gleissperre ist der Schlüssel wieder im Schlüsselkasten bei der Gleissperre durch Drehen des Schlüssels in waagerechte Stellung einzuschließen. Dann kann vor das Signal 833X gefahren werden, um dort die gewünschte Rangierfahrstraße anzufordern. An der FT 812a sind dann die dort dargestellten Fahrwege einstellbar.

Einstellung der Nahbereichsbedienung an der Fahrwegstelltafel → Für die Anforderung der Nahbereichsabgabe ist zunächst die Fahrwegstelltafel zu aktivieren (s.o.) und anschließend die grüne Taste „Anforderung Nahbereichsabgabe“ zu betätigen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn kein anderer Rangierfahrweg eingestellt ist (erkennbar daran, dass alle weißen Lämpchen „Zielmelder“ leuchten). Nach erfolgreicher Einstellung des Nahbereichs leuchtet

das gelbe Lämpchen „Nahbereich aktiv“. Die Ls-Signale 833X, 833Y und 832X sind auf Sh0 gestellt, alle übrigen Ls-Signale innerhalb des Hafenbahnhofs wechseln auf Kennlicht und alle Weichenschlüssel der Weichen 3, 14 und 94 werden an den betreffenden Schlüsselkästen für 10 Minuten freigegeben. Die Taster der „Vorgezogenen Bedienstellen“ für das Umstellen der EOW sind dann freigeschaltet.

Auflösung der Nahbereichsbedienung nach Einstellung → Der angeforderte Nahbereich wird spätestens nach 10 Minuten aufgelöst, oder sobald an einer Fahrwegstelltafel nacheinander die Tastenkombination „Löschen“ und „Anforderung Nahbereichsabgabe“ betätigt wird. Soll der Betrieb am Schlüsselschalter der FT zurückgenommen werden (grünes Lämpchen), ist der Schlüsselschalter erneut zu betätigen.

Fahrwegvoreinstellung durch Disponenten → Der bayernhafen-Disponent ist nur zeitweise besetzt und zu erreichen über die Rufnummer 06021 8467 39 oder über Ortsbetriebsfunk (siehe unten). Bei Einfahrten vom DB-Bereich in den Hafenbahnhof ist der Disponent bei Durchfahrt durch den Bahnhof Aschaffenburg-Süd, spätestens am Signal N812 zu verständigen, wenn von ihm eine Voreinstellung des Rangierfahrwegs in den Hafenbahnhof vorgenommen werden soll. Andernfalls ist der Rangierfahrweg vom Tf an der FT812a (vor Ls 832X) selbst einzustellen. Ist der Arbeitsplatz des bayernhafen-Disponenten besetzt, können alle Fahrwegeinstellungen und Nahbereichsabgaben vom Disponenten für das Betriebspersonal eingestellt werden.

Verbot der Betätigung der Entstör-Schalter WAT und FMT an den Betonschalthäusern BTH 1 und BTH 2 → Für jedwedes Nicht-bayernhafen-Personal ist die **Betätigung der außen an den Schalthäusern angeordneten Taster WAT und FMT verboten**. Bei unsachgemäßer Bedienung besteht Entgleisungsgefahr, daher ist die Bedienung ausschließlich dem unterwiesenen bayernhafen-Personal vorbehalten.

Verantwortliche/Ansprechpartner für den EOW-Bereich → Bei Störungen an Signalen und Fahrbahn = Rufnummer 0800 72 40 320

4 BY 20 Bamberg Hafen

4.1 Regeln für die Strecke

- entfällt -

4.2 Regeln für Betriebsstellen

Modul 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2a - Maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400)

Gleis	Von	Bis	Neigung und Richtung
10	W 633	W 635	1:150

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3 - Rangieren in Ortsstellbereichen

Sämtliche Weichen sind ortsgestellt. Der Triebfahrzeugführer übernimmt die Aufgaben des Weichenwärters. Zuständige Stelle für alle Rangierfahrten ist während der Betriebszeiten bei Einfahrt in die Gleise 3 oder 4 die Terminalabfertigung der baymodal GmbH, 0951 30 93 060, in allen anderen Fällen der Hafenmeister Bamberg, 0951 96 50 50. Wird die zuständige Stelle nicht erreicht, darf ohne Anmeldung rangiert werden.

Ausfahrende Rangierfahrten melden sich vor der Ausfahrt beim zuständigen Wärter des Bf Bamberg Hbf über das von der DB InfraGO AG für den Bf Bamberg Hbf bekanntgemachte Rangierfunkverfahren. Einfahrende Rangierfahrten verständigen sich am BÜ „Hallstadter Straße“ über Ortsfunk des Hafens mit den im Hafen befindlichen Rangierabteilungen.

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4 - Unregelmäßigkeiten

Der Triebfahrzeugführer muss gefährliche Ereignisse, Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen **unverzüglich** an die zentrale Unfallmeldestelle von bayernhafen unter der Rufnummer 0800 72 40 320 melden.

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5 - Zusätzliche Regeln beim Rangieren in Ortsstellbereichen

Der Triebfahrzeugführer hat sich mit den Regelungen dieses Streckenbuches im Abschnitt BY 20 sowie mit dem Gleisschemaplan des bayernhafen Bamberg vor dem Rangieren vertraut zu machen.

Das Gleis 0 nördlich der W 618 darf für EVU mit Ausnahme des Skl von bayernhafen nicht befahren werden. Das Lichtraumprofil ist dort eingeschränkt. Die W 618 ist daher in Rechtsstellung verschlossen zu halten, die Weiche darf nur durch bayernhafen-Mitarbeiter umgestellt werden.
In den Gleisen 11, 20, 30 und 40 befindet sich jeweils zum Schutz der dahinterliegenden Bahnübergänge 1, 2, 3 bzw. 4 eine handbedienbare Gleissperre. Sie ist nach jeder darüber erfolgten Fahrt wieder in Grundstellung zu legen, um ihre Schutzfunktion zu gewährleisten.

Modul 408.4813 Abschnitt 1 Absatz 1e und Modul 408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 - Vor Gefahrstellen halten

Bevor die Fahrten in die Gleise 21, 22, 31, 32, 41 und 42 stattfinden, ist mittels Schlüsselschalter die jeweilige Warnanlage, um gelbe Rundumleuchten, einzuschalten. Die Kranführer haben daraufhin den Umschlagbetrieb einzustellen. Sollte festgestellt werden, dass bei Einfahrt in die oben genannten Gleise noch Kranbetrieb durchgeführt wird, ist die Rangierabteilung sofort anzuhalten. Die Fahrt darf erst fortgesetzt werden, wenn sich kein Kran mehr in Bewegung befindet.

Modul 408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 - Niedrigere Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit von **10 km/h** gilt in den Gleisen: 3, 4, 11, 21, 22, 31, 32, 41, 42.

Modul 408.4814 Abschnitt 7 - Stärker geneigte Gleise befahren

Mit Ausnahme der Kaigleise ist das Rangieren ohne wirkende Luftdruckbremse bei den Wagen in allen Gleisen verboten. Vor dem Beginn des Rangierens ist festzustellen, dass alle Fahrzeuge untereinander und mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind. Vor dem Heranfahren an Fahrzeuge ist festzustellen, dass sie festgelegt sind. Festlegemittel erst entfernen, Handbremsen erst lösen, wenn gekuppelt ist.

Modul 408.4816 Abschnitt 1 Absatz 1 - Technisch gesicherte Bahnübergänge befahren

Folgende Bahnübergänge sind mit Lichtzeichenanlagen gesichert:

- ➔ BÜ 1 in Gleis 11 „Hafenstraße“
- ➔ BÜ 2 in Gleis 20 „Hafenstraße“
- ➔ BÜ 3 in Gleis 30 „Hafenstraße“
- ➔ BÜ 4 in Gleis 40 „Hafenstraße“

Vor dem Befahren der Bahnübergänge sind die Lichtzeichenanlagen mit ET einzuschalten und die Gleissperren abzulegen. Nach Befahren der Bahnübergänge sind die Lichtzeichenanlagen mit AT wieder auszuschalten und die Gleissperren aufzulegen und zu verschließen.

Modul 408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3 - Sicherung nichttechnisch gesicherter Bahnübergänge

Folgende Bahnübergänge sind durch die Übersicht gesichert:

- ➔ BÜ 6 in Gleis 40 „Lagerhausstraße“
- ➔ BÜ 15 in Gleis 50

Folgende Bahnübergänge sind durch Posten zu sichern:

- ➔ BÜ 11 in Gleis 10

Modul 408.4851 Abschnitt 1 Absatz 1 - Sperren von Nebengleisen

Bei **Nutzung** der **Gleise 3 und 4** gilt: Der Abstand der Gleisachsen beträgt dort nur 4,20 m, es ist kein Rangierweg vorhanden. Arbeiten zwischen den Gleisen dürfen nur vorgenommen werden, wenn das Arbeitsgleis und das Nachbargleis 3 bzw. 4 gesperrt sind. Vor Arbeiten der Wagenuntersuchung sind das Arbeitsgleis und das betreffende Nachbargleis jeweils durch den Untersuchenden (z. B. Wagenmeister) aus Arbeitsschutzgründen (Uv-Sperrung) mittels vor Ort bereitstehenden Wärterhaltscheiben (Sh2) beidseitig zu sperren. Nach Beendigung der Arbeiten ist die Sperrung durch den Untersuchenden aufzuheben und die Wärterhaltscheiben sind an dem vorgesehenen Ort zu deponieren.

Modul 481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5 - Angaben zu den Ortskanälen der Betriebsarten C und O

Betriebsart C, Kanal 42

5 BY 30 Regensburg Hafen

5.1 Regeln für die Strecke

Siehe Streckenbuch Süd, Strecke 5865 der DB InfraGO AG

5.2 Regeln für Betriebsstellen

Modul 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2a - Maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400)
Siehe auch Streckenbuch Süd, Strecke 5865 der DB InfraGO AG

Gleis	Von	Bis	Neigung und Richtung
7			4 ‰
8			6,3 ‰
15			6,9 ‰
34	W 89	Ladestelle	7,8 ‰
50	BÜ 4 „Auweg“	BÜ 5 „Vidiner Str.“	9,2 ‰
57			13,1 ‰
* 71	W5	W4	10,0 ‰

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3 - Rangieren in Ortsstellbereichen
Sämtliche Weichen sind ortsgestellt. Der Triebfahrzeugführer übernimmt die Aufgaben des Weichenwärters. Eine zuständige Stelle ist nicht vorhanden. Rangierfahrten innerhalb des Bereiches der Hafenbahn Regensburg dürfen ohne Verständigung mit einem Wärter erfolgen, solange nicht über das Signal Ra 11 im Gleis 15 gefahren wird. Vor Ausfahrten aus dem Hafenbahnhof – spätestens am Signal Ra 11 – hat die Verständigung mit dem Fdl / Weichenwärter der „Walhallastraße“ Regensburg der DB InfraGO AG zu erfolgen. Nach Möglichkeit hat diese Verständigung vom Standort der ausfahrbereiten Rangiereinheit zu erfolgen (Gleise 1 bis 14).

Rangierfahrten über das Signal Ra 11 des Gleises 15 hinaus dürfen nur zum Zwecke der Ausfahrt auf die Infrastruktur der DB InfraGO AG erfolgen.

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4 - Unregelmäßigkeiten

Der Triebfahrzeugführer muss gefährliche Ereignisse, Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen **unverzüglich** an die zentrale Unfallmeldestelle von bayernhafen unter der Rufnummer 0800 72 40 320 melden.

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5 - Zusätzliche Regeln beim Rangieren in Ortsstellbereichen

Der Triebfahrzeugführer hat sich mit den Regelungen dieses Streckenbuches im Abschnitt BY 30 sowie mit dem Gleisschemaplan des bayernhafen Regensburg vertraut zu machen.

Bei der Einfahrt in den bayernhafen Regensburg zeigt eine Gleisdispositionsanlage dem Triebfahrzeugführer an zwei Stellen vor bzw. hinter der Haltetafel an, welche Einfahrgleise 1 bis 13 belegt oder frei von Fahrzeugen sind. Dies wird angezeigt durch

- ➔ Leuchtmelder an der Fahrwegstelltafel über den jeweiligen Gleisbezeichnungen, die unmittelbar vor der Straßenüberführung (Nähe Weiche 29) positioniert ist. Hierbei bedeutet ein weißer Leuchtmelder, dass das betreffende Gleis frei ist, ein roter Leuchtmelder bedeutet, dass das Gleis von mindestens einem Fahrzeug besetzt ist;
- * ➔ Leuchtmelder an den vorgezogenen Bedientastern (VB) für die Gleise 1 bis 13. Auch hier bedeutet ein weißer Leuchtmelder, dass das betreffende Gleis frei ist, ein roter Leuchtmelder bedeutet, dass das Gleis von mindestens einem Fahrzeug besetzt ist.

Die Einstellung des EOW-Fahrwegs an der Fahrwegstelltafel in das gewünschte freie Gleis erfolgt durch Drücken des Einstelltasters unter der betreffenden Gleisbezeichnung. Mit der „Löschtaste“ kann ein bereits eingestellter Fahrweg wieder gelöscht werden. Die Bedienung der vorgezogenen Bedienstellen verändert sich durch die Leuchtmelderanzeigen ansonsten nicht. Die Nutzung und Beachtung eines der beiden Dispositionsanzeigen wird den EVU empfohlen, da sie geeignet ist, die Verfügbarkeit des Hafenbahnhofs zu erhöhen.

Die Leuchtmelder an der Fahrwegstelltafel und an den vorgezogenen Bedienstellen stellen dem Triebfahrzeugführer eine für seine dispositiven Zwecke nutzbare Gleisfreimeldung zur Verfügung. Der Triebfahrzeugführer wird dadurch **nicht** davon entbunden, seinen Fahrweg während der Rangierfahrt unabhängig von den Leuchtmelder-Angaben zu prüfen.

Bei Fahrten in die **Gleise 44 bis 47 (Terminal 2)** ist folgendes zu beachten, **bevor** die Einschaltschleife der Auto-HET befahren wird:

- ➔ Rangierfahrten in die Gleise 44 bis 47 dürfen nur mit Wagenzuglängen von höchstens 350 m erfolgen;

- ➔ Fahrten in die Gleise 44 oder 45 dürfen nur erfolgen, sofern auf dem jeweils anderen Gleis mangels Triebfahrzeug oder durch Verständigung zwischen den Triebfahrzeugführern sichergestellt ist, dass der technisch gesicherte Bahnübergang BÜ 6 nicht gleichzeitig von der anderen Rangiereinheit befahren wird;
- ➔ Fahrten in die Gleise 46 oder 47 dürfen nur erfolgen, sofern auf dem jeweils anderen Gleis mangels Triebfahrzeug oder durch Verständigung zwischen den Triebfahrzeugführern sichergestellt ist, dass der technisch gesicherte Bahnübergang BÜ 6 nicht gleichzeitig von der anderen Rangiereinheit befahren wird.

Die Anzeige des durch Lichtzeichen gesicherten Bahnübergangs (BÜ 6, Wiener Straße) über die Gleise 44 bis 47 erfolgt anstelle des Signals Bü 1 (technisch gesichert) durch weißes Lichtzeichen auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Ein erloschenes Lichtzeichen hat die Bedeutung Signal Bü 0 (nicht technisch gesichert) – Halt vor Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung.

Modul 408.4811 Abschnitt 7 - Örtliche Besonderheiten

Rangierfahrten verständigen sich über Ortsfunk mit den im Hafen befindlichen Rangierabteilungen. Abstellen von Fahrzeugen ist verboten in den Gleisen: 1, 15, 20, 23, 27, 31, 32 (westlich der W 91), 34 und hier zwischen W 89 und der Ladestelle, und in den Gleisen
* 41, 42, 50, 50a, 57, 59, 62, 65 und 71.

Der Rangiererweg zwischen den Gleisen 10 und 11 ist durch Oberleitungsmasten teilweise eingeschränkt; aus diesem Grund sind abschnittsweise beidseitig neben vereinzelten Oberleitungsmasten jeweils weiße Linien aufgezeichnet, die den Beginn des Gefahrenraums (Fahrzeugumgrenzungsprofil) kennzeichnen. Bei Rangierfahrten unter Oberleitung sind die in der DGUV-Information Nr. 214-089 (Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb) Kap. 7.2.2 enthaltenen Mindestabstände zur Oberleitung und zu stromführenden Teilen zu beachten und einzuhalten bzw. die identischen Regelungen aus dem Betriebsregelwerk (BRW) des VDV aus dem Regelbuch Ihres EVU zu entnehmen. Betroffen sind alle elektrifizierten Gleise sowie die Gleisverbindungen zwischen diesen Gleisen.

* Die Rangiererwege in den Gleisen 72 und 73 sind eingeschränkt vorhanden: In den Gleisen
* 72 und 73 sind die Rangiererwege jeweils östlich der BÜ 11 bzw. BÜ 12 nur auf der Ladestraße
* zugeneigten Seite nutzbar. Zusätzlich ist im Gleis 73 zwischen der westlich dem BÜ 11
* vorhandenen Getreideverladeeinrichtung und dem BÜ 11 der Rangiererweg nur auf der
* Wasserseite nutzbar.

Modul 408.4813 Abschnitt 1 Absatz 1e und Modul 408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 - Vor Gefahrstellen halten

Vor Einfahrt in die Gleise 60, 61, 62, 65, 24, 25, 26, 28 und 29 haben Rangierfahrten anzuhalten und sich mit dem Kranführer zu verständigen, wenn Kranbetrieb stattfindet.

In den **Gleisen 44 bis 47 (Terminal 2)** ist vor dem technisch gesicherten Bahnübergang (BÜ 6, Wiener Straße) – also zum Ölhafen-Nordkai als auch kommend von Ölhafen-Nordkai - anzuhalten und auf die Einschaltung durch die Auto-HET zu warten.

Modul 408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 - Niedrigere Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit von **10 km/h** gilt in den Gleisen: 24, 25, 26, 28, 29, 32 und hier ab BÜ
* 26 östl. W 125 sowie in den Gleisen 34, 57, 60, 61, 62, 65, 72, 73 und im Gleis 50 zwischen W 27 und dem BÜ 15 (Zufahrt Firma VARO); Höchstgeschwindigkeit von **5 km/h** (Schrittgeschwindigkeit) gilt in den Gleisen: 44, 45, 46 und 47, hier jeweils zwischen der Auto-HET westlich BÜ 6 und dem Prellbock.

Modul 408.4814 Abschnitt 3 Absatz 2 - Befahren von Gleisbogen

Vor Befahren der Gleise 24 und 25 und hier im Bereich zwischen den Weichen 93 und 94 und den Prellböcken, müssen die Schraubenkupplungen langgemacht werden und dazu so weit ausgespindelt werden, dass zwischen den Kupplungsmuttern und den freien Spindelenden Endscheibe, Stift, Splint noch ein Gewindegang frei bleibt.

Modul 408.4814 Abschnitt 7 - Stärker geneigte Gleise befahren

Mit Ausnahme der Kaigleise ist das Rangieren ohne wirkende Druckluftbremse bei den Wagen in allen Gleisen verboten. Vor dem Beginn des Rangierens ist festzustellen, dass alle Fahrzeuge untereinander und mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind. Vor dem Heranfahren an Fahrzeuge ist festzustellen, dass sie festgelegt sind. Festlegemittel erst entfernen, Handbremsen erst lösen, wenn gekuppelt ist.

* Das Rangieren mit dem bayernhafen-eigenem Gewichtswagen ist ausnahmsweise innerhalb
* des Westhafens erlaubt, wenn es mit einem Triebfahrzeug mit wirksamer Bremse gekuppelt
* ist und die Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 5 km/h beträgt.

Modul 408.4816 Abschnitt 1 Absatz 1 - Technisch gesicherte Bahnübergänge befahren

An folgenden Bahnübergängen ist die technische Sicherung durch das Rangierpersonal zu bedienen:

- ➔ BÜ 2 „Linzer Straße Nord“
- ➔ BÜ 3 „Linzer Straße Süd“, nur für Gleis 65

Der BÜ 6 „Wiener Straße“ ist durch Anhalten jeweils vor der Tafel „Auto-HET“ einzuschalten.

Modul 408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3 – Sicherung nichttechnisch gesicherter Bahnübergänge

Folgende Bahnübergänge sind durch Posten zu sichern:

- ➔ BÜ 1 „Babostraße“ (hier ist die Sicherungsgirlande anzubringen)
- * ➔ BÜ 12 „Donaulände Landseite“
- ➔ BÜ 26 „Gleis 32 östl. W 125“

Folgende Bahnübergänge sind durch die Übersicht und hörbare Signale gesichert:

- ➔ BÜ 5 „Vidiner Straße“
- ➔ BÜ 15 „Zufahrt Firma VARO“
- ➔ BÜ 16 „Zufahrt Firma Buschheuer“
- ➔ BÜ 17 „Zufahrt Firma ACR“

Folgende Bahnübergänge sind durch die Übersicht gesichert:

- * ➔ BÜ 8 „Zufahrt Firmengruppe Zimmermann“
- * ➔ BÜ 11 „Donaulände Wasserseite“
- ➔ BÜ 20 Abfahrt „RoLa-Terminal“
- ➔ BÜ 22 „Zufahrt westliche Rampe“
- ➔ BÜ 23 „Überfahrt östliche Rampe“
- ➔ BÜ 28 Osthafen Südkai, westl. „PA Rhenus“
- ➔ BÜ 29 Osthafen Südkai „PA Rhenus“

Folgende Bahnübergänge sind mit Abschlüssen gesichert:

- ➔ BÜ 18 „Zufahrt Firma VARO“

Die Bahnübergänge BÜ 25 und BÜ 25a, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen, sind durch die Übersicht gesichert.

Modul 408.4817 Abschnitt 2 – Aufenthaltsverbot beim Bedienen von Umschlaggleisen

Es besteht im Gleis 63 im Bereich der Laderampe des Stadtlagerhauses wegen Quetschgefahr ein Aufenthaltsverbot für Personen, insbesondere Rangierer und Lokrangierführer auf den außen seitlich an Fahrzeugen angebrachten Tritten (Rangierertritte oder Seitentritte an Triebfahrzeugen). Ggf. ist der Verkehrsweg nördlich Gleis 63 zu nutzen.

Modul 408.4817 Abschnitt 2 – Einseitige Sicherung im T2 (Gleise 44 bis 47)

Bei Gestellung von Wagen in den Gleisen 44 bis 47 an den betreffenden Prellbock ist zur Wagensicherung eine einseitige Sicherung gegen Abrollen in Richtung BÜ zugelassen.

Modul 408.4841 Abschnitt 6 Absatz 1 - Rangierverbot

Das Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis zwischen dem Hauptsignal 1B in km 0,219 und der W 100 ist verboten, es sei denn, es ist in einer BETRA explizit geregelt.

Modul 408.4851 Abschnitt 1 Absatz 1 - Sperren von Nebengleisen

Bei **Nutzung** der **Gleise 44 bis 47** gilt: Der Abstand der Gleisachsen der Gleise 44 und 45 sowie 46 und 47 beträgt jeweils nur 4,50 m, es ist kein Rangiererweg zwischen diesen Gleisen vorhanden. Ein Rangiererweg ist nur zwischen den Gleisen 45 und 46 vorhanden. Arbeiten zwischen den Gleisen 44 und 45 bzw. 46 und 47 dürfen nur vorgenommen werden, wenn das entsprechende Arbeitsgleis und das betreffende Nachbargleis gesperrt sind. Vor Wagenuntersuchungen oder Bremsproben sind das entsprechende Arbeitsgleis und das die Arbeiten betreffende Nachbargleis jeweils durch den Durchführenden (z. B. Wagenprüfer) aus Arbeitsschutzgründen (Uv-Sperrung) mittels vor Ort bereitstehenden Wärterhaltscheiben (Sh2) zu sperren. Nach Beendigung der Arbeiten ist die Sperrung durch den Durchführenden aufzuheben und die Wärterhaltscheiben sind an dem vorgesehenen Ort zu deponieren.

Bei **Nutzung der Gleise 62 und 63 in Höhe des Stadtlagerhauses** gilt: Das Legen von Hemmschuhen oder Radvorlegern ist nur zulässig, wenn im Nachbargleis keine Rangierbewegungen stattfinden. Wagenuntersuchungen und Bremsproben sind nur zulässig, wenn das Nachbargleis zuvor durch den Durchführenden aus Arbeitsschutzgründen (Uv-Sperrung) mittels vor Ort bereitstehenden Wärterhaltscheiben (Sh2) gesperrt wurde. Nach Beendigung der Arbeiten ist die Sperrung durch den Durchführenden aufzuheben und die Wärterhaltscheiben (Sh2) sind an dem vorgesehenen Ort zu deponieren.

Modul 481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5 - Angaben zu den Ortskanälen der Betriebsarten C und O

Gleis 50 und Westhafen:	Betriebsart C, Kanal 40 (Funkkanal 1)
Hafenbahnhof, Ölhafen-Nordkai und Osthafen:	Betriebsart C, Kanal 43 (Funkkanal 2)

Die Grenzen der Rangierfunkbereiche sind örtlich gekennzeichnet.

Eisenbahn-Signalordnung Kapitel IX Weichensignale (Wn) bzw. Signalbuch, Kapitel Weichensignale, Abschnitt 1 Absatz 3:

Im Hafenbahnhof sind zahlreiche Weichen als „Elektrisch Ortsbediente Weichen“ (EOW) ausgerüstet. Sie sind stets über Schlagtaster, teilweise über vorgezogene Bedienstellen (VB) und teilweise über Fahrwegstellpulte in Gruppen als Fahrwege umstellbar. Die Signalbedeutungen Wn1 und Wn2 sind gegenüber dem Signalbuch weiter gefasst wie folgt:

a) Zu Wn1 und Wn2:

Ein weißes oder blaues Ruhelicht (nicht blinkend) zeigt dem Betriebspersonal die Endlage der Weiche an. Somit kann die Weiche sicher befahren werden. Der Weichenlagemelder zeigt blaues Ruhelicht, wenn ein Fahrweg über diese Weiche eingestellt wurde oder wenn der Gleisfreimeldeabschnitt der Weiche befahren wird. In allen übrigen Fällen zeigt sie weißes Ruhelicht.

b) Zu AB 126a gemäß ESO bzw. Kapitel Wn, Abschnitt 1 Absatz 3:

Bei Blinken eines weißen oder blauen Lagemelders einer EOW darf die Weiche nicht befahren werden, es besteht akute Entgleisungsgefahr. Das Blinken bedeutet, dass die Endlage der Weiche nicht erreicht ist. Gleiches gilt für einen erloschenen Lagemelder. Die Weiche darf auch bei dunklem Weichenlagemelder nicht befahren werden.

NBS-Anlage 1b (Bedienungsanweisung EOW-Anlage)

Name des EOW-Bereichs und seine Grenzen:

a) Hafenbahnhof Bereich West **(BTH 1)**: Die Grenzen ist das Wartezeichen im Gleis 15, die Fahrwegstelltafel vor der Spitze der W 27, der BÜ 22 sowie die Weichen 63, 65 und 68

b) Hafenbahnhof Bereich Ost **(BTH 2**): Die Grenzen hier sind der BÜ 23, die Weichen 49 und 56 sowie der innerbetriebliche BÜ 25

Verantwortliche/Ansprechpartner für den EOW-Bereich -> Bei Störungen an Signalen und Fahrbahn = Rufnummer 0800 72 40 320

6 BY 40 Passau Schalding Hafen

6.1 Regeln für die Strecke

- entfällt -

6.2 Regeln für die Betriebsstellen

Modul 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2a - Maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400)

Gleis	Von	Bis	Neigung und Richtung
1	W 50	BÜ 1 im Gleis 1	2,8 ‰

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3 - Rangieren in Ortsstellbereichen

Sämtliche Weichen sind ortsgestellt. Der Triebfahrzeugführer übernimmt die Aufgaben des Weichenwärters. Eine zuständige Stelle ist nicht vorhanden. Rangierfahrten innerhalb des Bereiches der Hafenbahn Passau dürfen ohne Verständigung mit einem Wärter erfolgen. Ausfahrende Rangierfahrten melden sich vor der Ausfahrt bei dem für den Bf Schalding zuständigen Fdl. Einfahrende Rangierfahrten verständigen sich vor der Einfahrt über Ortsfunk mit den im Hafen befindlichen Rangierabteilungen.

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4 - Unregelmäßigkeiten

Der Triebfahrzeugführer muss gefährliche Ereignisse, Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen **unverzüglich** an die zentrale Unfallmeldestelle von bayernhafen unter der Rufnummer 0800 72 40 320 melden.

Modul 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5 - Zusätzliche Regeln beim Rangieren in Ortsstellbereichen

Der Triebfahrzeugführer hat sich vor dem Rangieren mit den Regelungen dieses Streckenbuches im Abschnitt BY 40 sowie mit dem Gleisschemaplan des bayernhafen Passau (Schalding) vertraut zu machen.

Modul 408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 - Vor Gefahrstellen halten

Vor Einfahrt in die Gleise 7 und 8 haben die Rangierfahrten anzuhalten und sich mit dem Kranführer zu verständigen, wenn Kranbetrieb stattfindet.

Modul 408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 - Niedrigere Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit von **20 km/h** gilt in den Gleisen 1 zwischen W 628 und dem BÜ 1; Höchstgeschwindigkeit von **10 km/h** gilt im Gleis 1 zwischen dem BÜ 1 und dem BÜ 4, sowie auf den Gleisen 3, 4, 5 und 6. Höchstgeschwindigkeit von **5 km/h** gilt in den Gleisen 7 und 8 ab Einpflasterung bis zum jeweiligen Prellbock (Bereich der Umschlaggleise).

Modul 408.4814 Abschnitt 7 - Stärker geneigte Gleise befahren

Mit Ausnahme der Kaigleise ist das Rangieren ohne wirkende Druckluftbremse bei den Wagen in allen Gleisen verboten. Vor dem Beginn des Rangierens ist festzustellen, dass alle Fahrzeuge untereinander und mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind. Vor dem Heranfahren an Fahrzeuge ist festzustellen, dass sie festgelegt sind. Festlegemittel erst entfernen, Handbremsen erst lösen, wenn gekuppelt ist.

Modul 408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3 - Sicherung nichttechnisch gesicherter Bahnübergänge

Folgende Bahnübergänge sind in der Regel ständig mit Schranken abgeschlossen:

- ➔ BÜ 1 in Gleis 1 „Zufahrt Wasserstelle“

Folgende Bahnübergänge sind durch die Übersicht gesichert:

- ➔ BÜ 2 in Gleis 1
- ➔ BÜ 3 in Gleis 1
- ➔ BÜ 4 in Gleis 1

Modul 408.4817 Abschnitt 2 - Bedienen von Umschlagsgleisen

Vor dem Bedienen des Gleises 5 im Bereich der Zementsiloanlage haben sich Rangierfahrten vor Einfahrt zu vergewissern, dass dort kein Waggon an die Zementverladeanlage geschlossen ist. In diesem Falle ist die Einfahrt in Gleis 5 untersagt.

In den Gleisen 7 und 8 sind Rangiereinheiten, mit denen in einem dieser Gleise rangiert werden darf, auf maximal 140 Wagen-Achsen beschränkt. Triebfahrzeuge werden dabei nicht betrachtet. Die Sicherung von Fahrzeugen hat dort im asphaltierten Bereich nur mit Handbremsen oder durch Ankuppeln an einen der beiden Prellböcke zu erfolgen, ein Sichern mit Hemmschuhen ist untersagt.

Modul 481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5 - Angaben zu den Ortskanälen der Betriebsarten C und O

Betriebsart C, Kanal 42