

Anweisung für die Bedienung der öffentlichen Serviceeinrichtung

Industriegleis Süd der Verkehrsbetriebe Speyer GmbH

Hauptanschießer: Verkehrsbetriebe Speyer GmbH
Nebenanschießer: TanQuid - Tanklager Speyer -
Haltermann Carless Deutschland GmbH - Werk Speyer -

gültig ab: 01. Juli 2003

Die Bedienungsanweisung wird zwischen EIU, Zugangsberechtigten und EVU's vereinbart.

Sie dürfen das Gleis nur befahren, wenn Sie zuvor von den Verkehrsbetrieben Speyer GmbH eingewiesen worden sind und die Bedienungsanweisung gegen Nachweis erhalten haben.

Änderungen:

| Nr. | gültig ab: | betrifft: |
|-----|-------------|---|
| 1. | 01.Mai 2007 | Anpassung der Bedienungsanweisung |
| 2. | 24.02.2014 | Änderung Ansprechpartner |
| 3. | 12.09.2014 | Änderung Ansprechpartner |
| 4. | 18.03.2015 | Änderung Bezeichnung Weiche v.25 in 27 |
| 5. | 07.07.2016 | Änderung Erreichbarkeit FDL |
| 6. | 23.11.2016 | Änderung Ansprechpartner EVU |
| 7. | 12.12.2016 | Änderung Ansprechpartner EIU |
| 8. | 05.01.2017 | Korrektur Ansprechpartner |
| 9. | 26.09.2017 | Ausbau Weichen W6 und W7 |
| 10. | 10.10.2017 | Änderung Ansprechpartner |
| 11. | 20.03.2018 | Änderung Ansprechpartner und Kontaktdaten |

Verteil Anschließer, Nebenanschießer, Mitbenutzer

Niederlassung DB Cargo (Produktionsbüro, Gleisanschlussbearbeiter, KSZ)

Niederlassung Netz (Notfallmanagement)

Fa. Rhenus Rail St. Ingbert GmbH, u.a.

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

Notfallmeldestelle: Fahrdienstleiter Speyer

Tel.: 0151 27402566

Anschließer: Verkehrsbetriebe Speyer

Hr. Sanli, EBL Tel.: (06232) 625 29 24

Handy 0160 5864893

stellv. Eisenbahnbetriebsleiter für VBS

Hr. Lautensack, EBL Tel. 0172 8413274

Nebenanschießer

Haltermann Carless Werk Speyer

Herr Kunkel (EBL) Tel.: 0172 7211517

Haltermann Carless Werk Speyer

Herr Pietsch Tel.: (06232) 134 118

TanQuid GmbH

Herr Schey Tel.: (06232) 628 115

TanQuid GmbH

Herr Lackas Tel.: (06232) 628 112

Mitbenutzer:

Railion Flächendisponent

Tel. (0621) 8 30 41 09

Fa. Rhenus Rail St. Ingbert GmbH

Zentr. Leitstelle (24Std.) Tel. (06894) 103 306

Fa. Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH

Dipl.-Ing M.Hebenstreit Tel. (03441) 53 92 20

Dipl.-Ing M.Hebenstreit Tel. (03441) 53 92 14

RheinCargo GmbH&Co.KG

Leitstelle Köln Tel. 0221/390-1243

öBL J. Schumacher Tel. 0221/390-1163

und weitere EVU's

Inhaltsverzeichnis:

- 1 Beschreibung des Gleisanschlusses
- 2 Durchführen der Bedienung
- 3 Besonderheiten der einzelnen EVU
- 4 Aufgaben des Anschließers bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU
- 5 Sonstige Aufgaben des Anschließers

1. Beschreibung des Gleisanschlusses

1.1 Die Industriegleisanlage befindet sich im Nordkopf des Bahnhofs Speyer. Sie besteht aus der 'Hafenbahn' mit dem an der Weiche 6 beginnenden DB- eigenen 'Hafengleis' bis in km 3,862; dem DB- eigenen ' Schwimmbadgleis ', beginnend an der Weiche 5 des Hafengleises bis zur Geibstraße. An das Hafengleis grenzt übergangslos in km 3,862 das ' Industriestammgleis Süd ' der Verkehrsbetriebe Speyer GmbH.

1.2 Gleisanlagen und ihre Nutzung

Zum Bedienungsbereich von EVU's gehören folgende Gleisanlagen:

| Gleis: | Nutzungslänge: | Nutzung: | Neigungsverhältnisse | Nutzer: | Bemerkungen: |
|--------|----------------|---------------|-----------------------------|-------------|--------------|
| 1 | | Indu- Süd | v. km 4,750 - 5,150 - 1:160 | | |
| | | Neb.- Anschl. | | Anschließer | |
| | | | | | |

die Neigungsverhältnisse der Nebenanschießer siehe 2.15!.

1.3 Zulässige Radsatzlast

Die zulässige Radsatzlast beträgt 20 Tonnen
und das Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von 6,4 t/m

1.4 Aufbewahrung Weichenschlüssel und Sicherungsmittel

Sollten für die Anschlussweichen Schlüssel benötigt werden, befinden sich diese auf der Rangierlok des jeweiligen EVU. Nach Rückkehr der Bedienungsfahrt meldet das Rangierpersonal die Vollzähligkeit der Schlüssel dem Fdl Speyer.

1.5 Bahnübergänge

- siehe Anlage 1 -

1.6 Brücken, Durchlässe

Die lichte Höhe zwischen Schienenoberkante und Beton- Fußgängersteg in km 3,100 beträgt 4,78 m.

1.6 Einfriedungen der Tore

Die Betriebsgelände der Nebenanschießer und Mitnutzer sind eingezäunt und mit Gleistoren gesichert.

1.7 Betriebseinschränkungen

Betriebseinschränkungen auf den Stammgleisen bestehen nicht, bei den Nebenanschießern siehe bei Bedienungsanweisung der Nebenanschießer und Mitbenutzer.

2. Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung

Im gegenseitigen Benehmen zwischen Anschließer und den EVU können im Bedarfsfall auch außerplanmäßige Bedienungsfahrten durchgeführt werden, wenn nicht betriebliche Gründe entgegenstehen. Entsprechende Anfragen des Anschließers (auch über Sonderleistungen wie Wiegen von Wagen, Bereitstellen von Wagen in bestimmter Reihenfolge u. a.) sind an die Betriebsstellen der einzelnen EVU zu richten.

2.2 Bedienen der Anschlußanlagen, Zuständigkeiten

Im Anschluß führt der jeweilige EVU den Betrieb, soweit und solange es für die Zustellung und Abholung der Wagen nach und von der Übergabestelle erforderlich ist. In allen übrigen Fällen führt der Anschließer den Betrieb.

Die Bedienung erfolgt durch das Rangierpersonal des jeweiligen EVU oder dessen Beauftragten. Eine Mithilfe von Mitarbeitern des Anschließers beim Rangieren ist nicht gestattet. Signalmittel (Signalfahne und Lampen) sowie Radvorleger werden auf der Rangierlok mitgeführt.

Das Rangierpersonal hat vor jedem Befahren des Anschlusses darauf zu achten, daß die untergelegten Radvorleger entfernt sind.

Das Wagenzuggewicht darf folgende Grenzen nicht überschreiten:

| | |
|----------------|--------|
| Tfz der BR 360 | 900 t |
| Tfz der BR 290 | 1500 t |

Die Bedienungsfahrten in das Industriegleis können nur aus Gleis 11, 1 oder 2 im Bf Speyer erfolgen.

Sind die Fahrten in anderen Gleisen aufgestellt, müssen sie nach Gleis 11, 1 oder 2 umgesetzt werden.

Es darf immer nur eine Rangierfahrt in den Bereich des Industriestammgleises sowie in die Nebenanschlüsse zum rangieren eingelassen werden. Nur in bestimmten Ausnahmefällen, wie z.B. wenn eine Rangierlok wegen eines Schadens nicht mehr aus eigener Kraft fahren kann, soll eine zweite Rangierlok das Industriestammgleis mit

den Nebenanschlüssen befahren dürfen. Voraussetzung hierfür ist, daß beide Rangierabteilungen hiervon vorher vom Fdl Speyer verständigt wurden.

Für die Rückfahrt gelten die Anordnungen der Hinfahrt sinngemäß. Das jeweilige Rangierpersonal meldet sich über Rangierfunk Kanal C 43 rechtzeitig beim Fdl und holt die Zustimmung für die Einfahrt in den Bahnhof Speyer ein. Wegen der starken Krümmung und Neigung des Gleises vor dem LsW6, sind Halte an dieser Stelle möglichst zu vermeiden. Steht der Einfahrt ein Hindernis entgegen, sind die zurückkehrenden Rabt möglichst bereits im Bereich des Sportplatzes bei km 2,500 des Hafengleises durch den Fdl über Funk zum Halt aufzufordern. Dabei ist jedoch darauf zu achten, daß der BÜ 210 h unbedingt freizufahren ist.

2.3 Warnen der Mitarbeiter des Anschliebers

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat das Rangierpersonal Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

2.4 Prüfen der Anschlußanlagen

Das Rangierpersonal prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlußanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich

- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums

2.5 Geschwindigkeit beim Rangieren

Wegen der zu befahrenden Bahnübergänge ohne technische Sicherung, beträgt die Höchstgeschwindigkeit in beiden Richtungen im Hafengleis (VE = 20 km/h).

Die Bedienungsfahrt ist im Anschlussbereich vorsichtig um mit höchstens 20 km / h, im Bereich der Nebenanschließer und Mitnutzer vorsichtig mit höchstens 5 km / h durchzuführen.

2.6 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Alle Bedienungsfahrten sind luftgebremst durchzuführen.

2.7 Befahren von Bahnübergängen

Die technisch gesicherten BÜ Heinkelstraße und Joachim- Becher- Straße werden zugbewirkt ein- und ausgeschaltet. Die Signale sind zu beachten.

Ist die technische Sicherung ausgefallen, sind die BÜ gemäß KoRIL 408.0823 Abschnitt 1 Absatz 2 zu sichern.

Die technisch nicht gesicherten BÜ, sind vorsichtig zu befahren, die Signale sind zu beachten.

2.8 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

2.9 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

Die Bedienungsfahrt in das Stammgleis Süd darf maximal 600 m lang sein.

2.10 Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Abgestellte Wagen sind durch Anziehen einer funktionierenden Wagenhandbremse oder durch Anbringen eines Radvorlegers zu sichern. Radvorleger und Hemmschuhe hat der Anschließer bereitzuhalten.

Es dürfen auf dem Industriestammgleis keine Wagen abgestellt werden.

2.11 Bedienen von Nebenanschießern und Mitbenutzern

Für die Nebenanschießer und Mitbenutzer sind eigene Bedienungsanweisungen aufgestellt.

Verkehrsbetriebe Speyer GmbH

Georg- Peter- Süß- Straße 2
67346 Speyer



.....
(Unterschriften)

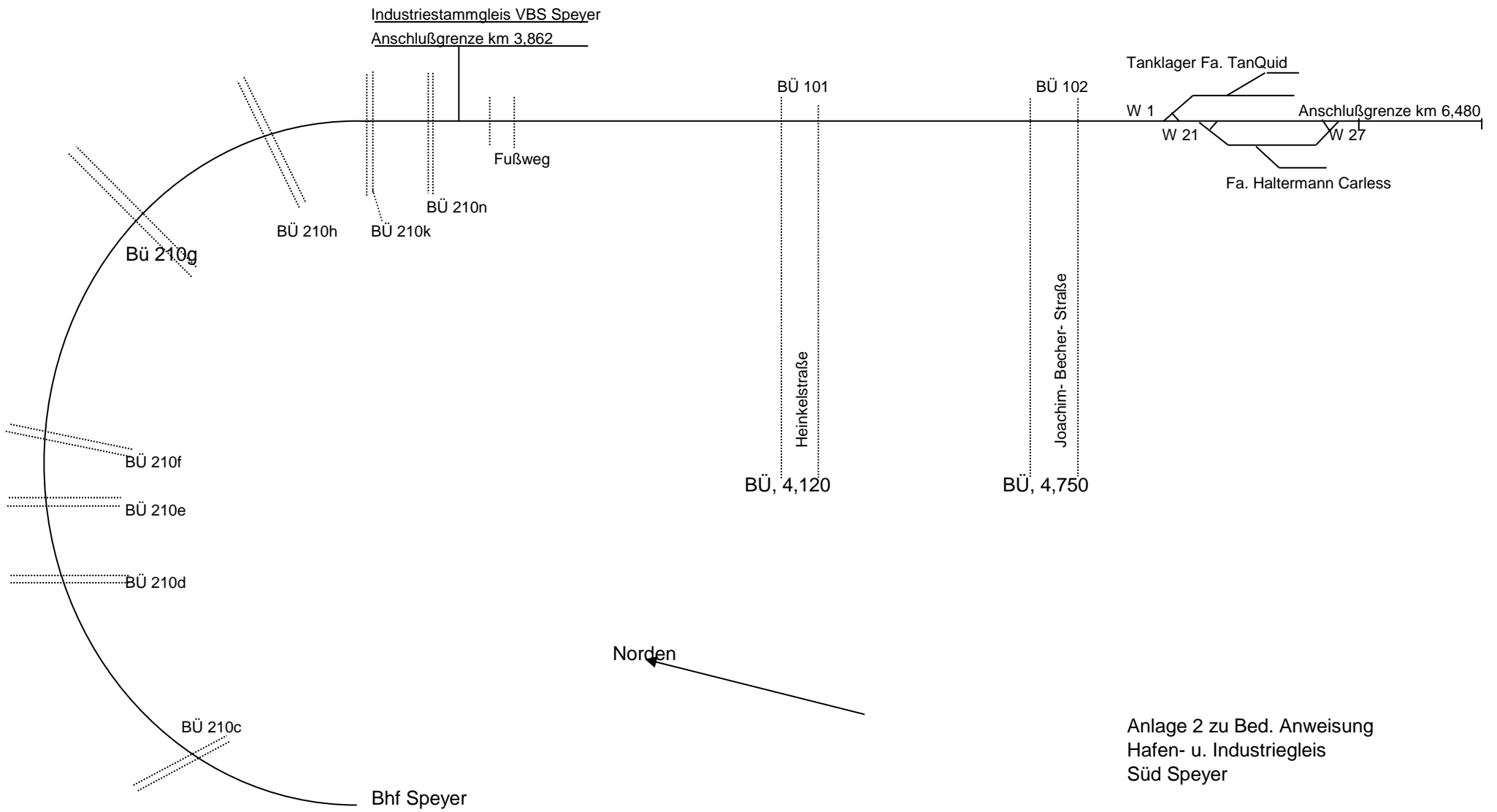
Eisenbahnbetriebsleiter

Übersicht der Bahnübergänge im Industriegleis Speyer Süd

| Lage und Bezeichnung | Einrichtung / Art der Sicherung |
|--|--|
| a) Hafengleis (DB - AG - Gleis) | |
| 210 c - Siemensstraße | BüS 72 D - LzH - Anlage (Fdl Speyer) |
| 210 d - Wormser Landstraße | Halbschranke, Lichtzeichenanlage (Fdl) |
| 210 e - Am Roßsprung | Pfeiftafel - Übersicht - Drehkreuz |
| 210 f - Mäuseweg | Pfeiftafel - Übersicht |
| 210g - Ziegelofenweg | Halbschranke, Lichtzeichenanlage (Tf) |
| 210h - Eselsdamm | Blinklichtanlage mit Ü - Signal (Tfz) |
| 210i - Hafenstraße | Halbschranke, Lichtzeichenanlage (Tf) |
| 210k - Im Hafenbecken | Blinklichtanlage mit Ü - Signal (Tfz) |
| 210n - Rheinallee | Sicherung durch Posten |
| Fa. Rhenus Rail St. Ingbert GmbH, u.a. | Pfeiftafel - Übersicht |
| 210p - Privatweg " Kanuclub " | Pfeiftafel - Übersicht |

| | |
|---|--|
| b) Industriegleis Süd (Industriestammgleis Speyer) | |
| km 3,880 Fußweg | Pfeiftafel - Übersicht |
| km 4,120 Heinkelstraße | Blinklichtanlage mit Ü- Signal (Tfz) |
| km 4,750 Joachim- Becher- Straße | Blinklichtanlage mit Ü- Signal (Tfz) |

Die Bedienungsanweisungen für die Bahnübergänge im km 4,120 und km 4,750 sind als Anhang I Bestandteil dieser Bedienungsanweisung.



Anlage 2 zu Bed. Anweisung
 Hafen- u. Industriegleis
 Süd Speyer

ohne Maßstab

Bedienungsanweisung

HAFENBAHN SPEYER

Strecke: Industriegleis Süd

für die

Bahnübergangssicherungsanlagen

der Bauform PINTSCH - BAMAG BÜP Lz- ÜS

BÜP- Lz- ÜS Industriegebiet Süd Hafen Speyer

auf dem Streckenabschnitt Industriegleis Süd

Aufgestellt: Speyer, den 17. August 2006

Dipl.Ing. W. Lautensack, EBL

gültig ab: 17. August 2006

1. Allgemeine Beschreibung

1.1 Einleitung

Für die Sicherung des Schienen- und Straßenverkehrs wurden Bahnübergangssicherungsanlagen der neuesten Bauart Typ: **BÜP- Lz- US Pintsch- Bamag** eingebaut.

Auf dem Streckenabschnitt befinden sich 2 Bahnübergangssicherungsanlagen mit dieser Technik.

In km 4,120 befindet sich der Bü " Heinkelstraße" und in km 4,730 der BÜ " Joachim- Becher- Straße".

diese Technik ist eine den Anforderungen bei den NE- Bahnen angepaßte Weiterentwicklung der bewährten EBüTvB Technik der Deutschen Bundesbahn AG.

Die BÜP Technik ist vom EBA genehmigt und für die Deutsche Bahn AG und NE- Bahnen freigegeben. Die Anwendungen sind in Form von genehmigten Grundschaltungen und firmenspezifischen Schaltungen dokumentiert.

1.2 BEGRIFFSERKLÄRUNGEN

| | |
|------------|--|
| BüP | Bauform Bahnübergang Pinsch Bamag |
| Lz | mit Lichtzeichen (gelb/rot) |
| ÜS | Überwachungssignal |
| FS3/ FS 13 | Ein- Ausschalterschleifen mit Funktion " AUTO- HET" |
| AK | Akustische Warneinrichtung |
| K1, K2 | Einschaltkontakt Typ Magnetkontakte |
| UK | Unwirksamkeitskontakt |
| US1, US2 | Unwirksamkeitsschalter |
| UT/ UL | Handeinschalteinrichtung für Handbewirktes Unwirksamschalten der Einschaltkontakte |

An den Einschaltstellen sind Einschaltkontakte al K1, K2 für das zugbewirkte Einschalten der Bü- Anlage eingebaut, sowie UK Kontakte für das zugbewirkte Unwirksamschalten des Einschaltkontaktes eingebaut. Zudem UT Handeinschalteinrichtungen am K2 für Bü 4,120 für das Unwirksamschalten der Einschaltkontakte.

Die Einschaltstellen sind durch die aufgestellten Merktafeln gekennzeichnet. Jeweils in Zugfahrtrichtung steht vor dem BÜ ein Überwachungssignal ÜS, das für den Bahnübergang Gültigkeit besitzt und dem Triebfahrzeugführer den gegenwärtigen Zustand der Anlage anzeigt. Bei eingeschalteter BÜ- Anlage zeigt das richtungsbezogene Überwachungssignal dem Triebfahrzeugführer weißes Blinklicht.

Bei einer Störung bleibt das Überwachungssignal dunkel und es muß vor dem BÜ angehalten werden.

Am Bahnübergang sind für den Verkehrsteilnehmer Lichtzeichensignale gelb/rot angeordnet, die den Straßenverkehr bei eingeschalteter Anlage sichern.

Zudem sind akustische Warneinrichtungen am BÜ Heinkelstraße für die Fußgänger im BÜ- Bereich eingebaut.

Zur Ausschaltung der BÜ- Sicherungsanlagen sind in den Bahnübergängen je zwei Ausschalterschleifen FS 3 und FS 13 eingebaut. Die Ausschalterschleifen sind immer beidseitig freizufahren, um die Ausschaltung zu bewirken. Sobald aus Fahrtrichtung 1 die erste Schleife FS 3 befahren wurde, muß das Fahrzeug seine Fahrt über den BÜ fortsetzen, um auch die gegenüberliegende Schleife FS 13 freizufahren, damit die Ausschaltung wirksam wird. Außerdem sollten diese Ausschalterschleifen bei Belegen des Bahnüberganges durch das Triebfahrzeug eine Ausschaltung verhindern.

Ein nur einseitiges Befahren und Freifahren einer Ausschalterschleife führt zu einer Störung. Gleichzeitig haben die Schleifen FS 3 und FS 13 die Möglichkeit zur zugbewirkten Naheinschaltung " Auto- HET" d.h., bei nicht erfolgter Einschaltung und kein ordnungsgemäßes ÜS ist der BÜ über die Auto- HET Wirkung zu sichern. Zughalt vor den Schleifen bei Halt auf den Schleifen an der Hinweistafel "AUTO- HET" Der BÜ wird eingeschaltet, die Blitzleuchte am Betonschaltheus leuchtet nach 20s und zeigt die eingeschaltete BÜ Anlage an.

Die Höchstgeschwindigkeit V_{max} für Triebfahrzeuge beträgt in der Annäherungsstrecke 20 km/h.

Die BÜ- Anlagen haben separate Batterien zur Notstromversorgung.

Auf der Strecke und am Bahnübergang sind gem. Signalbuch DS 301 entsprechende Signale aufgestellt.

Schlüsselform aller Handschalteinrichtungen ist **DB 21**.

1.3 DIE ANLAGE IST MIT EINER AUTOMATISCHEN GRUNDSTELLUNG AUSGERÜSTET

Die Grundstellerzeit für die BÜ- Anlagen, auf der Strecke sind 300 sec.

1.4 **Selbsttätige Grundstellung**

Die BÜ- Anlagen sind mit einer selbsttätigen Grundstellung aktiviert. Erhält die BÜ- Anlage aus ungeklärter Ursache eine Einschaltung, so schaltet die Anlage sich automatisch nach der eingestellten Grundstellerzeit von 300 sec. Selbständig aus, sofern die Ursache der Störung nicht in der Ausschaltung der BÜ- Anlage liegt. Danach ist die BÜ- Anlage wieder einschaltbereit. Die folgende Zugfahrt erhält dann einmalig **kein** Überwachungssignal.

2. Rangierfahrten

2.1 Rangierfahrten aus Richtung 1:

Einschaltung über K1 (km 4,1) BÜ Heinkelstraße, blinkendes ÜS1 dokumentiert die eingeschaltete BÜ- Anlage Heinkelstraße. Nach Befahren der FS3 und FS13 Schleifen am BÜ Heinkelstraße schaltet die BÜ- Anlage nach Freifahren der Schleife FS13 wieder aus. UK4 Kontakt verhindert eine rückwärtige Einschaltung bei befahren von Kontakt K2(km 4,1).

Einschaltung der BÜ- Anlage Joachim- Becher- Straße bei befahren von K1 (km 4,7). ÜS1 dokumentiert die eingeschaltete BÜ- Anlage Joachim- Becher- Straße, die dann wieder selbsttätig über die Schleifen FS3 und FS13 nach Freifahren wieder ausschaltet. UK4.b (km 4,7) verhindert bei befahren von K2 (km 4,7) eine rückwertige Einschaltung.

Wenn Anschlußweiche der Fa. TanQuid in falscher Lage liegt, so ist mit dem Triebfahrzeug vor dem UK4b (4,7) anzuhalten.

Die Weiche in die richtige Lage zu bringen und weiterzufahren.

2.2 Rangierfahrten aus Richtung 2:

Aus Richtung 2 Bedienen des Anschlusses der Fa. TanQuid

1. Anhalten vor Schlüsselschalter US2 (beim Tor Fa. TaQuid)
2. US2 bedienen,
3. Anschlußweiche TanQuid bedienen, sofern erforderlich,
4. Weiche befahren,
5. Schlüssel aus US- schalter entnehmen.

bei Rangierfahrten aus Anschluß der Fa. TanQuid

Anschlußweiche wieder in die richtige Lage (gerader Strang) bringen!.

Einschaltung über K2 (km 4,7) BÜ Joachim- Becher- Straße , blinkendes ÜS2 dokumentiert die eingeschaltete BÜ- Anlage. Nach Befahren der FS13 und FS3 Schleifen am BÜ schaltet die Anlage nach freifahren der Schleife FS3 wieder aus.

Einschaltung der BÜ- Anlage Heinkelstraße bei befahren von K2 (km 4,1). ÜS2 dokumentiert die eingeschaltete Anlage, die dann wieder selbsttätig über die Schleifen FS13 und FS3 nach Freifahren wieder ausschaltet. UK4 (km 4,1) verhindert bei befahren von K1 (km 4,7) eine rückwertige Einschaltung.

Bei Rangierbewegungen und Befahren der Kontakte K2 (km 4,7) wird der US-Schalter betätigt um den Kontakt für Rangierfahrten unwirksam zu schalten.

3. Technische Angaben zu der BÜ- Sicherungsanlage

3.1 Schalteinrichtungen und Signale im Gleis (BÜ und Strecke)

| Einrichtung | Lage | Beschreibung |
|-------------|---------------|---|
| K1, K2 | Strecke | Einschaltkontakte (Richtung 1 u. Richtung 2) |
| FS3, FS13 | vor BÜ | Ein- Ausschalt Schleifen vor- u. hinter BÜ |
| ÜS1, ÜS2 | Strecke | Überwachungssignal (Richtung 1 u. Richtung 2) |
| UK | Strecke v. K2 | Unwirksamkeitskontakt (Richtung 1) |

3.2 Signale und Akustiken am BÜ

| Einrichtung | Lage | Beschreibung |
|-------------------|-------|---|
| Lz 1,2,3,4,5 etc. | am BÜ | Lichtzeichen (gelb/rot) für Verkehrsteilnehmer Lichtzeichen Lz1 bis Lz5 etc. |
| AK | am BÜ | Akustiken für Fußgänger |
| | | |

3.1 Selbsttätige Grundstellung

Die BÜ- Anlagen sind mit einer selbsttätigen Grundstellung aktiviert. Erhält die BÜ- Anlage aus ungeklärter Ursache eine Einschaltung, so schaltet die Anlage sich automatisch nach der eingestellten Grundstellerzeit von 300 sec. Selbständig aus, sofern die Ursache der Störung nicht in der Ausschaltung der BÜ- Anlage liegt. Danach ist die BÜ- Anlage wieder einschaltbereit. Die folgende Zugfahrt erhält dann einmalig **kein** Überwachungssignal.