

Nutzungsbedingungen (NBS)

Betrieblicher Teil

HE - Gleisanschluss Nr. 430

HLA Container Terminal Altenwerder

Eisenbahnbetriebsleiter

Gez. Stolter

Stolter

Gültig ab 01.09.2019

Berichtigungen

| Lfd. Nr. | Gültig ab | In die NBS eingearbeitet | |
|----------|------------|--------------------------|----------------------|
| | | am | durch |
| 0 | 23.05.2008 | 23.05.2008 | Witschkowski/Lange |
| 1 | 18.07.2008 | 18.07.2008 | Witschkowski/Lange |
| 2 | 14.12.2008 | 06.11.2008 | Witschkowski/Lange |
| 3 | 01.01.2011 | 09.11.2010 | Witschkowski/Lange |
| 4 | 01.07.2012 | 14.06.2012 | Witschkowski/Lange |
| 5 | 20.05.2013 | 15.05.2013 | Witschkowski/Lange |
| 6 | 10.06.2013 | 04.06.2013 | Witschkowski/Lange |
| 7 | 22.08.2013 | 13.08.2013 | Witschkowski/Lange |
| 8 | 10.05.2015 | 29.04.2015 | Witschkowski/Stolter |
| 9 | 01.11.2015 | 30.09.2015 | Stolter/Witschkowski |
| 10 | 01.08.2016 | 19.07.2016 | Stolter/Witschkowski |
| 11 | 01.10.2016 | 24.08.2016 | Stolter/Witschkowski |
| 12 | 01.09.2019 | 30.07.2019 | Stolter |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Jeweils letzte Änderung durch senkrechten Strich am Seitenrand gekennzeichnet

Verteilungsplan:

Leiter CTA
Leiter CTA Container Administration
HHLA Container Bereich Betrieb
EBL/EBLV
LEA

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

| | | |
|-------------------------------|----------------------|----------------|
| CTA Notfallnummer | | 040 3088 8444 |
| Pre-Gate | | 040 3088 8000 |
| Bahnbüro | | 040 3088 8663 |
| Bahnbüro | | 040 3088 8665 |
| | | |
| Aufsicht Bahn | | 040 3088 8201 |
| | | |
| Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) | Michael Stolter | 0160 9742 3918 |
| Vertreter des EBL | Frau Mathiesen | 01523 7577 391 |
| Vertreter des EBL | Herr Mörchen-Klaffke | 0160 9747 8289 |
| Notfallmanagement | | 0171 568 7558 |
| | | |
| Polizei | | 110 |
| Landeseisenbahnaufsicht (LEA) | | 040 42841 3695 |

Inhaltsverzeichnis:

| | <u>Seite</u> |
|--|--------------|
| 1. Beschreibung des Anschlusses / der Anlage | 5 |
| 2. Durchführen der Bedienung | 7 |
| 3. Aufgaben des Anschließers | 8 |
| 4. Sonstige Aufgaben | 9 |

Verzeichnis der Anhänge:

| | <u>Anhang</u> |
|-------------------|---------------|
| • Gleislageplan | 1 |
| • Notfallplan CTA | 2 |

VORBEMERKUNGEN

Örtlich eingesetztes Personal der einzelnen EVU muss die Nutzungsbedingungen (NBS) des HHLA Container Terminal Altenwerder - Betrieblicher Teil, beherrschen.

Regelwerke der Deutschen Bahn AG und VDV-Schriften, die auf der Eisenbahninfrastruktur des Gleisanschlusses HE 430 Anwendung finden:

Bezugsquellen für Regelwerke der Deutschen Bahn AG:

DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste
Logistikcenter (Drucksachenzentrale)
Kriegstraße 136
76133 Karlsruhe

und Download im Internet.

Bezugsquellen für VDV-Schriften:

VDV Köln
Kamekestraße 37-39
50672 Köln

Es gelten die jeweils gültigen Fassungen.

| Regelwerk – Nr. | Kurzbezeichnung |
|------------------------|--|
| 301 | Signalbuch |
| 408.21-27 | Fahrdienstvorschrift; Züge fahren |
| 408.48 | Fahrdienstvorschrift; Rangieren |
| VDV-Schrift 753 | Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie |
| VDV-Schrift 755 | Streckenkenntnis-Richtlinie |
| 482.8002 | Signalanlagen bedienen; Ortsgestellte Weichen und Gleissperren, Allgemeines |
| 482.8003 | Signalanlagen bedienen; Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen |
| 482.8004 | Signalanlagen bedienen; Elektrisch ortsgestellte Weichen bedienen |
| TfV | Triebfahrzeugführerscheinverordnung |

1. Beschreibung des Anschlusses / der Anlage

1.1

a. Grenzen des Anschlusses / der Anlage

Das Terminal ist über die Gleise 406 und 407 vor dem BÜ 428 an das EIU HPA angeschlossen.

b. Beschreibung des CTA / Gleisanlagen und ihre Nutzung (siehe Gleislageplan)

Das Terminal hat neun Ladegleise.

| Gleis Nr. | Nutzlänge in m |
|-----------|----------------|
| 1 | 736 |
| 2 | 736 |
| 3 | 734 |
| 4 | 734 |
| 5 | 734 |
| 6 | 734 |
| 7 | 727 |
| 8 | 735 |
| 9 | 732 |

Gleisabschluss durch Prellbock.

Beide Zuführungsgleise können sowohl für Ein- als auch für Ausfahrten genutzt werden. Im Bereich des KLV-Bahnhofs steht bei angekündigten Bedienungsfahrten ständig ein Mitarbeiter der Firma CTA zur Verfügung, der für alle an der Bedienungsfahrt beteiligten MA Ansprechpartner ist.

1.2 Regelmäßige Betriebszeiten (Kranumschlag)

Montag 06:45 Uhr bis Samstag 23:15 Uhr;
Sonntag 06:45 Uhr bis 23:15 Uhr

Wird Bahnabfertigung am Container Terminal Altenwerder außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten benötigt, muss eine Slotanfrage spätestens 14 Kalendertage vor der gewünschten Abfertigung gestellt werden.

1.3 Gleisanlagen und ihre Nutzung

a. Rangierbezirke

Entfällt

b. Anschlussgleise im CTA

Nebenanschließer 431 und 432

1.4 Aufbewahrung Sicherungsmittel

Entfällt

1.5 Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU

Die Übergabestelle ist das jeweilige Ladegleis.

1.6 Halbmesser der Gleise kleiner als 150m

Entfällt

1.7 Signalanlagen

Der gesamte Anschluss ist mit Ls-Signalen ausgestattet und wird vom HPA-Stellwerk Whf aus gesteuert.

1.8 Bahnübergänge

Der öffentliche BÜ 428 ist durch Andreaskreuz in beiden Richtungen und einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken gesichert. Der BÜ wird schienenfahrzeugbewirkt ein- und ausgeschaltet.

1.9 Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer, Schalterangabe)

Entfällt

1.10 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

Die Gleisanlage ist mit 4 Portalkränen (Transtainerbrücken) ausgerüstet.

1.11 Brücken, Durchlässe

Fußgängerbrücke in Höhe des Verwaltungsgebäudes.
Zwischen den Weichenverbindungen 31/32 und 34/36 befindet sich zur digitalen Erfassung der Tragwagen / Container ein Traingate.

1.12 Telekommunikationsanlagen

Telefone und Fax-Geräte befinden sich im Pre-Gate und Bahnbüro

1.13 Einfriedungen und Tore, Bedienung durch Werkspersonal

Hallentore / Bedienung der Hallengleise:

Zwischen den Weiche W 34 und W 36 befindet sich ein zweiflügeliges Gleistor, welches im geschlossenen Zustand mit einer Sh 2 – Scheibe gesichert ist. Das Bahntor steht im normalen Betrieb offen. Nur wenn ausdrücklich kein Bahnumschlag im CTA - Gleisbahnhof stattfindet, wird es geschlossen.

CTA betreibt ein digitales Videoüberwachungssystem. Der Bereich der Bahnzufahrt wird permanent mittels eines Bahntorüberwachungssystems überwacht. Das System zeigt separat einfahrende Züge und Eindringversuche von Personen mittels Alarm auf. Das System ist im Pre-Gate aufgeschaltet und kann ebenfalls an den jeweiligen PFSO*-Arbeitsplätzen (*= Port Facility Security Officer) aufgeschaltet werden.

1.14 Beleuchtung und Lage der Schalter

Die Anlage ist bei Dunkelheit beleuchtet.
Für das Rangierpersonal sind Kästen mit Handlampen aufgestellt (s. Anhang 1, Gleislageplan). Vor dem Verlassen des Terminals sind diese Lampen wieder in die Ladevorrichtungen des nächstgelegenen Kastens zurück zu stecken.

1.15 Betriebseinschränkungen

Wegen des starken Gefälles im Zuführungsgleis ist die zulässige Rangiergeschwindigkeit bei der Fahrt Richtung Hansaport auf 15 km/h beschränkt (siehe auch 4.2).

1.16 Verladeeinrichtungen

Es dürfen keine Lasten über Personen und Triebfahrzeuge bewegt werden.

Der Kranbetrieb darf während der Rangierarbeiten weitergeführt werden.

- Es wird bei Bewegung über dem Gleisbereich zwischen Spreader bzw. Lastunterkante und Schienenoberkante eine minimale Höhe von 5,30 m eingehalten. Dieses ist technisch sichergestellt.

2 Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung

Siehe 2.3

2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

Entfällt

2.3 Kommunikation der einzelnen beteiligten EVU und EIU

- a. Die Kommunikation hinsichtlich Gleiszuweisung sowie die Absprache der tatsächlichen Stell- und Räumzeiten wird vom EVU über das Bahnbüro CTA geführt (keine eisenbahnbetrieblichen Gespräche).

Tel.: 040/3088-8663

040/3088-8665

- b. Im Bahnbüro wird der Gleisbesetzungsplan (Slotliste) geführt.

- c. Einfahrt CTA:

Das EVU stellt den Fahrtrag beim Fdl Whf 2. Nach Zustimmung kann das EVU einfahren. Die Einfahrt zum CTA erfolgt ohne Anmeldung.

- d. Ausfahrt CTA, Umsetzen innerhalb des Terminals:

EVU stellt den Fahrtrag an den Fdl Whf 2. Nach Zustimmung kann das EVU ausfahren bzw. innerhalb des Terminals umsetzen.

2.4 Zuständigkeiten der EVU

Die Wagen sind, wenn es keine besondere Weisung gibt, so zu stellen, dass sich das erste Fahrzeug hinter dem Triebfahrzeug unmittelbar hinter der weißen Linie, die sich in der Nähe der abgeklappten Sh 2-Scheibe befindet, zum Stehen kommt. Aufgrund der unterschiedlichen Signalstandorte und Gleislängen, ist die Linie gültig, die sich auf der Rangierseite des jeweiligen Gleises befindet.

Das Bewegen von Wagen ist grundsätzlich nur mit Zustimmung des Bahnbüros des CTA gestattet.

Personen dürfen nicht unter schwebende Lasten treten.

Schäden, die durch das EVU an der Infrastruktur verursacht wurden, sind unverzüglich dem Pre-Gate anzuzeigen (z.B. Verunreinigungen durch ausgelaufenes Öl, Beschädigung von Sh2 – Scheiben, Verschieben von Prellböcken etc.).

Vor Abfahrt aus dem Terminal ist vom EVU die Fahrbereitschaft festzustellen. Hierbei festgestellte Schäden und Mängel (auch Verlademängel) an Fahrzeugen und Containern sind unverzüglich vor der Abfahrt der Aufsicht Bahn (Bahnkabine) zu melden und zu dokumentieren.

Die Mitarbeiter der EVU müssen bei ihrer Tätigkeit außerhalb des Führerstandes ihres Tzf folgende persönliche Schutzausrüstung tragen:

- Warn- und Wetterschutzkleidung (Hose mit Jacke oder, in der warmen Jahreszeit, Weste oder T-Shirt) in der Farbe fluoreszierendes Orange-Rot mit Reflexmaterial nach DIN EN 471
- Industrieschutzhelm nach DIN EN 397
- Sicherheitsschuhe S2 nach DIN EN ISO 20345
- Schutzhandschuhe EN 388 (mechanische Schutzwirkung)

Darüberhinausgehende Schutzausrüstung hat jedes EVU in seiner Gefährdungsbeurteilung festzulegen.

3 Aufgaben des Anschliebers

3.1 Zuständigkeiten CTA

Beim Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen durch das EVU hat CTA seine Gleise von Personen, Straßenfahrzeugen und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Die Sicherung höhengleicher Übergänge ist allein Sache CTA.

Gegenstände dürfen nur in einem Abstand von mindestens 2,50 m von der Gleismitte gelagert werden. Das gelagerte Gut muss gegen Anrollen und Umstürzen gesichert sein.

Gleistore sind rechtzeitig zu öffnen und die geöffneten Torflügel sicher festzustellen. (siehe 1.12.)

Können die oben genannten Bedingungen aus zwingenden Gründen ausnahmsweise nicht erfüllt werden, so hat CTA das Gleis vor der Gefahrenstelle durch Haltscheibe (Signal Sh 2) zu sperren. Die Signale Sh 2 hat CTA vorzuhalten.

CTA hat die Weichen und Spurrillen der Gleise von Laderückständen und von Schnee und Eis freizuhalten. Das gilt auch für die Rangierwege, die außerdem bei Glättegefahr zu streuen sind.

Der Bahnkranführer darf Lasten nicht über Rangierpersonal und Triebfahrzeuge hinwegführen.

CTA stellt sicher, dass das Lichtraumprofil (min. 5,30 m über SO) freigehalten wird.

Zum Schutz gegen unbeabsichtigtes Verschieben der Prellböcke werden auf jede Schiene ca. 10 m vor dem Prellbock ein Hemmschuh aufgelegt.

3.2 Be- und Entladen der Eisenbahnwagen

Eisenbahnwagen dürfen während der Rangierarbeiten der EVU weder be- oder entladen noch verschoben werden.

3.3 Warnen der Mitarbeiter

Nach dem Überfahren des BÜ 428 wird der einfahrende Zug durch das CTA - Bahnkameraüberwachungssystem erfasst. Über die im Pre-Gate befindlichen Monitore wird ein optisches und akustisches Warnsignal abgegeben. Das CTA Pre-Gate Personal löst über das Terminalfunksystem den Bahnrangieralarm aus und warnt so alle im Gleisbereich des CTA eingesetzten Mitarbeiter.

Die Sicherung von besetzten Gleisen wird mittels Sh2-Scheibe durch Mitarbeiter des Terminals vorgenommen. Entfernen der Sh2- Scheibe erfolgt analog.

4 Sonstige Aufgaben

4.1 Prüfen des Fahrweges / der Gleisanlagen

Das Rangierpersonal des EVU hat während der Bedienung die Fahrwegbeobachtung durchzuführen.

Die Spitze der geschobenen Rangierabteilung ist grundsätzlich zu besetzen.

4.2 Geschwindigkeit beim Rangieren

Grundsätzlich beträgt die Rangiergeschwindigkeit V max. 25 km/h.

50 m vor der internen Überfahrt ist bei der Fahrt in Richtung Terminal die Rangiergeschwindigkeit auf 15 km/h abzusenken.

50 m vor dem Gleisabschluss ist die Rangiergeschwindigkeit zwingend auf 5 km abzusenken.

Wegen des starken Gefälles (8 ‰) im Zuführungsgleis ist abweichend die zulässige Rangiergeschwindigkeit bei der Fahrt Richtung Hansaport auf 15 km/h beschränkt.

4.3 Rangierseite

Als Rangierseite wird die in Fahrtrichtung rechte Seite festgelegt.

4.4 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Alle Fahrzeuge sind an die Hauptluftleitung anzuschließen und sind gebremst abzustellen.

4.5 Befahren von Bahnübergängen

Nach Einstellen der Fahrstraße durch den Fdl wird der BÜ durch Belegen des Achszählabschnittes ein- bzw. ausgeschaltet. Im Störungsfalle ist Kontakt mit dem Fdl Whf 2 aufzunehmen.

Vor den Ladegleisen befindet sich ein betriebsinterner Überweg.

4.6 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen ist in der gesamten Anlage verboten.

4.7 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

Entfällt

4.8 Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen

Entfällt

4.9 Bedienen der Verladeeinrichtungen

Entfällt

4.10 Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Wagen und Wagengruppen sind mit der Druckluftbremse angebremsst abzustellen.

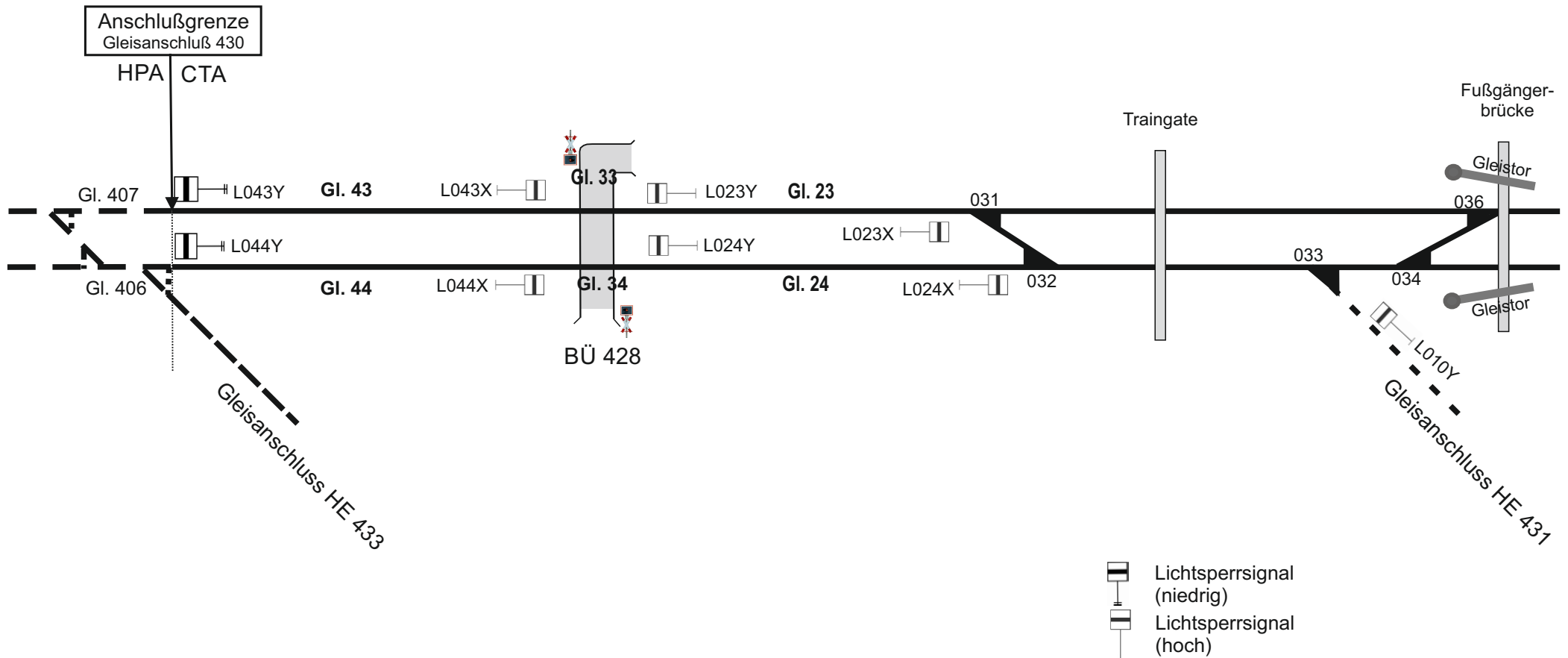
Das Tfz ist durch den Tf des EVU von der Rangierabteilung abzukuppeln und in Höhe der Bahnkabine abzustellen.

4.11 Bedienen von Nebenanschlüssen und Mitbenutzer

Die Bedienung des Anschluss 431 Kühne und Nagel ist mit eigener Bedienungsanweisung geregelt. Von Gla 431 geht der Gla 432 ab.

Container - Terminal - Altenwerder HE 430

Gleislageplan



Container - Terminal - Altenwerder HE 430

Gleislageplan

