

## **Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) für die Bedienung des Gleisanschlusses der Firma**

CTR Container Terminal Regensburg GmbH  
Wiener Straße 15- 21  
93055 Regensburg

**gültig ab: 01. Oktober 2016**

## Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	betrifft:
B 1	01.10.2016	Neuherausgabe
B 2	01.07.2017	Rangieren mit Luftbremskopf
B3	01.12.2017	Geschwindigkeiten im Anschluß; Gleisbezeichnungen
B4	01.04.2018	Rangierseite, Weichengrundstellung
B5	01.06.2020	Überweg für LKW; Sicherung Überfahrt
B6	15.03.2021	Wegfall Weiche 21, Nummerierung Gleise
B 7	27.01.2022	Änderung Titel; Notfallmanagement
B 7b	29.05.2022	Neuausgabe; Vorläufige Änderung der Bediengleise Noch nicht relevante Punkte sind <b>durchgestrichen</b> dargestellt.
B8	22.08.2022	Neuausgabe wg. Planungsgenehmigung
B9	01.12.2022	Änderungen aufgrund Abnahmebegehung (Parkposition des Portalkranes, Abfolge der Rangierarbeiten in den Gleisen 103 und 104)

## Verteiler:

Anschließer und Mitbenutzer	1 x
Eisenbahnbetriebsleiter der Anschlußbahn	1 x
Landeseisenbahnaufsicht der Regierung von Mittelfranken	1 x

## **Notfallmanagement**

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

Bei Zwischenfällen und Unfällen sind die nachfolgend genannten Stellen zu informieren):

- Bayernhafen Regensburg: 0800 – 724 03 20  
Erreichbarkeit: 6:00 – 22:00 h
- CTR Regensburg: 0941 / 20 86 36 22  
Erreichbarkeit: 6:00 – 22:00 h
- Eisenbahnbetriebsleiter (Herr Carsten Möckl): 0177/ 20 50 500

Im Störfall (Zwischenfall/ Unfall) sind diese Rufnummern als Erstmeldung zu verwenden.

**Inhaltsverzeichnis:**

1. Beschreibung des Gleisanschlusses
2. Durchführen der Bedienung
3. Auftragsabwicklung im Anschluß
4. Aufgaben des Anschliebers

## 1 Beschreibung des Gleisanschlusses

### 1.1 Lage

Der Anschluß schließt nach der Weiche 20 an die Infrastruktur des Bayernhafens Regensburg an. (Gleise 103 und 104)

Der Anschluß schließt vor der Weiche 24 und 25 an die Infrastruktur des Bayernhafens Regensburg an. (Gleise 106 und 107)

### 1.2 Gleisanlagen und ihre Nutzung

Zum Bedienungsbereich vom EVU gehören folgende Gleisanlagen:

Gleisnr.	Ortsbeschreibung	Abstelllänge	Lage des Gleises		Gesamtlänge
			von	bis	
103	CTR- Terminal; Gleis 103	350 m	Grenze Infrastruktur	Prellbock	355 m
104	CTR- Terminal; Gleis 104	350 m	Grenze Infrastruktur	Prellbock	355 m
106	CTR- Terminal; Gleis 106	350 m	W24	Prellbock	355 m
107	CTR- Terminal; Gleis 107	350 m	W25	Prellbock	355 m
	<b>Gesamtlängen</b>	<b>1400 m</b>			<b>1420 m</b>

### Weichen:

Zum Bedienungsbereich vom EVU gehören folgende Gleisanlagen:

Alle Weichen Ortsgestellt						
W-Nr.	Schienenformat	Neigung	Typ	Typ	Befahrbarkeit	Grundstellung
24	S 49	190-1:9	Fsch H	EW	frei	nein
25	S 49	190-1:9	Fsch H	EW	frei	nein

### **1.3 Aufbewahrung Weichenschlüssel und Sicherungsmittel**

- **Weichenschlüssel**

entfällt

- **Sicherungsmittel**

- Verschleißbarer Radvorleger und 2 Hemmschuhe:

- werden in der Nähe der Prellböcke Gleis 103/ Gleis 104 sowie Gleis 106/ Gleis 107 vorgehalten.

### **1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU**

- **Übergabestelle**

entfällt

- **Bedienungsbereich**

entfällt

### **1.5 Halbmesser der Gleise mit weniger als 150 m**

entfällt

### **1.6 Signalanlagen**

- Signal Sh 0 am Prellbock der Gleise 103, 104, 106 und 107

### **1.7 Bahnübergänge**

- **ohne technischer Sicherung**

- **mit Andreaskreuz**

Es befindet sich nach der Infrastrukturgrenze der Gleise 103 und 104 eine LKW- Überfahrt über beide Gleise.

Die Überfahrt wird durch rot- weiße Ketten abgesichert.

Vor der Befahrung dieser Überfahrt ist diese wie folgt zu sichern:

- Prüfung durch den Lrf/ Rb ob die Überfahrt frei von Fahrzeugen ist.
- Absperrung der Überfahrt durch die rot- weißen Ketten auf beiden Seiten.
- Befahrung der Überfahrt.
- Nach Beendigung der Rangierarbeiten sind beide Ketten wieder zu entfernen.

## **1.8 Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer, Schalterangabe)**

entfällt

## **1.9 sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses**

entfällt

## **1.10 Brücken, Durchlässe**

entfällt

## **1.11 Telekommunikationsanlagen**

Notfallmeldungen können über das Mobiltelefon des Bedieners abgegeben werden.

Die Kommunikation mit der Leitstelle der CTR erfolgt über die Rufnummer

**0941 / 20 86 36 22**

**Achtung: Gespräche über diese Rufnummer werden 48 h lang aufgezeichnet, um eine Nachvollziehbarkeit der Rangierbewegungen zu erhalten.**

Nach 20:00 Uhr und vor 06:00 Uhr ist die Leitstelle nicht besetzt.

Während dieser Zeit ist die Tel. 0941 / 20 86 36 22 auf ein Mobilfunkgerät eines Reachstackerfahrers umgeleitet.

Der Reachstackerfahrer übernimmt die Anforderung der Kenntnisnahmebestätigung von den Mitarbeitern und meldet diese an die Rabt.

## **1.12 Einfriedungen und Tore**

Beide Doppelgleise (103/104 und 106/107) können mit einem Gleistor versperrt werden. Eine Sh2- Tafel befindet sich an beiden Toren.

## **1.12 Beleuchtung und Lage der Schalter**

Einschalten der Beleuchtung durch Mitarbeiter der CTR.

Zusätzlich ist bei den Rangierarbeiten und der WTU eine entsprechende Stirnlampe zu tragen, um Abschattungen durch die Containertragwagen auszuleuchten.

## 1.14 Betriebseinschränkungen

### • Zugelassene Lasten:

Zugelassene Radsatzlast	Zugelassen Meterlast	Streckenklasse
22,5 t	6,0 t/m	D 4

### • Lichtraumeinschränkungen:

Gleis 106: nach der Weiche 24 Profileinschränkung durch die Laderampe.  
Rangierseite nur zwischen Gleis 106 und Gleis 107.

## 1.15 Verladeeinrichtungen:

Containerverladung mit Reachstacker neben Gleis 103, 104 und Gleis 106, 107

## 2. Durchführen der Bedienung

### 2.1 Verständigen des Anschließers über die Bedienung

Die CTR ist von bevorstehenden Rangierfahrten in oder aus den Anschlussgleisen über die Rufnummer **0941 / 20 86 36 22** zu verständigen.

**Achtung: Gespräche über diese Rufnummer werden 48 h lang aufgezeichnet, um eine Nachvollziehbarkeit der Rangierbewegungen zu erhalten.**

Nach 20:00 Uhr und vor 06:00 Uhr ist die Leitstelle nicht besetzt.  
Während dieser Zeit ist die Tel. 0941 / 20 86 36 22 auf ein Mobilfunkgerät eines Reachstackerfahrers umgeleitet.

Der Reachstackerfahrer übernimmt die Anforderung der Kenntnisnahmebestätigung von den Mitarbeitern und meldet diese an die Rabt.

### 2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

entfällt

### 2.3 Bedienen der Anschlußanlagen, Zuständigkeiten

Die Fahrten zum/vom Gleisanschluß und im Gleisanschluß sind Rangierfahrten.  
Nachfolgend die Beschreibung der Durchführung der Rangierfahrten im Anschluss CTR.



### 2.3.1 Rangierfahrten

Im Bereich der Gleise 103 und 104 und der südlichen Kranbahnschiene befindet sich eine Gleisquerung innerhalb des Terminalareals. Dieser Berührungspunkt (Gleisquerung) wird vor der Befahrung mit Schienenfahrzeugen durch geeignete Hilfsmittel (Lichtzeichenanlage) gesichert. Betriebsablauf der Bedienung:

Rangierfahrten sind vor der Ein-/Ausfahrt in das bzw. aus dem Terminal von dem beauftragten Rangier-EVU zuerst bei der Terminalleitstelle (**0941 / 20 86 36 22**) anzumelden. Dies erfolgt fernmündlich durch den Rangierbegleiter (Wagenmeister). Die Gespräche werden aufgezeichnet. Die Terminalleitstelle informiert daraufhin über Funk die Mitarbeiter auf der Umschlagfläche, die Reachstackerfahrer und den Kranführer über die bevorstehende Rangierfahrt. Diese bestätigen der Leitstelle fernmündlich die Kenntnisnahme und Beachtung.

Wenn der Portalkran nicht in Betrieb ist, steht er auf seiner Parkposition in der Mitte der Kranbahn. In diesem Fall entfällt für die Terminalleitstelle die Anforderung der Kenntnisnahmebestätigung des Kranführers.

Nach 20:00 Uhr und vor 06:00 Uhr ist die Leitstelle nicht besetzt. Während dieser Zeit ist die Tel. **0941 / 20 86 36 22** auf ein Mobilfunkgerät eines Reachstackerfahrers umgeleitet. Der Reachstackerfahrer übernimmt die Anforderung der Kenntnisnahmebestätigung von den Mitarbeitern und meldet diese an die Rabt.

Die nachfolgende Ablaufbeschreibung bezieht sich auf ankommende Rangierfahrten. Ausfahrten erfolgen analog, mit dem Unterschied, dass die Rangierfahrt als gezogene Wagengruppe aus dem Terminal erfolgt.

### 2.3.2 Sicherung der Gleisquerung bei Befahrung durch den Kran

Der Kran befährt die Kranbahn von Osten kommend bis zur Gleisquerung am westlichen Kranbahnende. Vor der Gleisquerung ist steuerungstechnisch ein automatischer Stopp der Kranfahrt in westlicher Richtung programmiert. Will der Kran die Gleisquerung kreuzen, muss dies durch einen separaten Fahrbefehl vom Kranfahrer angefordert werden. Durch diese explizite Anforderung einer Freigabe der Weiterfahrt, wird der Lichtzeichenanlage der Befehl zur Sperrung der gesamten Gleisquerung gegeben. Erst nach Rückmeldung der Lichtzeichenanlage, dass die Gleissperrung aktiv ist, erhält der Kran die Freigabe zur Weiterfahrt. Die Freiheit des Überfahrbereiches wird kranseitig zusätzlich durch Lasersensor und Kamerasystem abgesichert.

Die Freigabe der Gleisquerung erfolgt durch Freigabe des Kranführers, nachdem der Kran den Überfahrbereiches in östlicher Richtung wieder verlassen hat.

Im Falle einer Befahrung der Gleisquerung durch einen Reachstacker entgegen der Einbahnstraße ist in jedem Fall eine Postensicherung durch zwei Terminalmitarbeiter erforderlich. Ein Posten im Bereich der 90° Kurve am westlichen Ende der Kranbahn stoppt dabei Fahrzeuge, die aus dem wasserseitigen Umschlagmodul in Richtung der Gleisquerung fahren wollen. Ein zweiter Posten sichert die südliche Seite der Gleisquerung. Erst nach beidseitiger Sicherung der Gleisquerung erhält der Reachstackerfahrer die Freigabe zur Querung der Gleise 103/104.

### 2.3.3 Gleise 106 und 107

Die ankommende Rangierfahrt (Spitze mit einem Rangierbegleiter mit angeschlossenen Luftbremskopf besetzt) hält vor dem Bahnübergang 3 (Linzer Straße) an und kündigt die Befahrung der Gleise 106 und 107 telefonisch der Leitstelle an.

Die Leitstelle informiert daraufhin über Funk die Mitarbeiter auf der Umschlagfläche, die Reachstackerfahrer und den Kranführer über die bevorstehende Rangierfahrt. Diese bestätigen der Leitstelle die Kenntnisnahme und Beachtung. Der Kranführer sperrt daraufhin über die Kran-SPS (Speicherprogrammierbare Steuerung) das Lichtraumprofil der Gleise 106 und 107 für die Laufkatze des Portalkrans. Hierdurch wird der Bewegungsbereich des Portalkranses so eingeschränkt, dass die Rangierfahrten in die Gleise bzw. aus den Gleisen ohne Gefährdung durchgeführt werden können.

Der Kranführer informiert die Leitstelle über die erfolgte Sperrung des Lichtraumprofils. Diese bestätigt die Rangierfahrt und gibt die Zustimmung für diese Rangierfahrt.

Nach Zustimmung durch die Leitstelle kann die Rabt weiterfahren. Sie hält ggfs. noch vor der Weiche W 24 an, um den Fahrweg in das entsprechende Gleis zu wählen (Gleis 106 oder Gleis 107).

Nach Zustellung der Wagen (bzw. vor dem Abziehen der Wagen) ist das jeweilige Gleis komplett von der Rangierlok zu räumen. Nach Passieren der Weiche W24 ist die Leitstelle durch den Rangierbegleiter von der Abfahrt (**0941 / 20 86 36 22**) zu verständigen. Die Leitstelle informiert den Kranführer, die Reachstackerfahrer und die Mitarbeiter auf der Umschlagfläche.

Danach kann der Portalkran seine Arbeit uneingeschränkt fortsetzen.

### 2.3.4 Gleise 103 und 104

Die ankommende Rangierfahrt (Spitze mit einem Rangierbegleiter mit angeschlossenen Luftbremskopf besetzt) hält vor der Weiche W20 an, um den Fahrweg in das Gleis 104 zu wählen und kündigt die Befahrung des Gleises 104 telefonisch der Leitstelle an. Aufgrund des Bremsweges der Prellböcke in Gleis 103 und 104 ist zuerst mit dem Vollzug das Gleis 104 zu befahren.

Nachdem die Hälfte des Zuges in Gleis 104 abgestellt wurde, wird der restliche Zug in Gleis 103 abgestellt.

Die Leitstelle informiert daraufhin über Funk die Mitarbeiter auf der Umschlagfläche, die Reachstackerfahrer und den Kranführer über die bevorstehende Rangierfahrt. Diese bestätigen der Leitstelle die Kenntnisnahme und Beachtung.

Der Kranführer sperrt daraufhin über die Kran-SPS (Speicherprogrammierbare Steuerung) das Lichtraumprofil der Gleise 103 und 104 für die Laufkatze des Portalkrans. Hierdurch wird der Bewegungsbereich des Portalkranses so eingeschränkt, dass die Rangierfahrten ohne Gefährdung die Gleise durchgeführt werden kann.

B9

Der Kranführer informiert die Leitstelle über die erfolgte Sperrung des Lichtraumprofils. Diese bestätigt die Rangierfahrt und gibt die Zustimmung für diese Rangierfahrt. Nach Zustimmung durch die Leitstelle kann die Rbt weiterfahren.

Nach Zustellung der Wagen (bzw. vor dem Abziehen der Wagen) ist das jeweilige Gleis komplett von der Rangierlok zu räumen. Nach Passieren der Weiche W20 ist die Leitstelle durch den Rangierbegleiter (0941 / 20 86 36 22) zu verständigen. Die Leitstelle informiert den Kranführer, die Reachstackerfahrer und die Mitarbeiter auf der Umschlagfläche. Danach kann der Portalkran seine Arbeit uneingeschränkt fortsetzen.

## 2.4 Lichtzeichenanlage

Dem gleisquerenden LKW-Verkehr wird durch Einschaltung der Lichtzeichenanlage auf „rot“ eine Sperrung der Überfahrt über Gleis 103, Gleis 104 und der südlichen Kranbahn angezeigt. Die erfolgte Sperrung der LKW- Überfahrt wird dem Rangierbegleiter durch Aufleuchten des grünen Leuchtmelders am Schlüsselschalter, bestätigt. Nach anschließender Kontrolle durch den Rangierbegleiter, ob die Sicherung der Überfahrt der Gleise durch Lichtzeichenanlage erfolgt ist, dürfen die beiden Gleise befahren werden.

Nach Zustellung der Wagen (bzw. vor dem Abziehen der Wagen) ist das jeweilige Gleis komplett von der Rangierlok zu räumen. Nach Passieren der Weiche W20 ist der Kranführer durch den Rangierbegleiter von der Abfahrt per GSM zu verständigen und der Schlüsselschalter ist durch das Eisenbahnpersonal wieder zu betätigen, um die Sicherung der Überfahrt zu beenden.

Die Steuerungslogik der Lichtzeichenanlage muss in der Lage sein zu erkennen, ob der Gleisquerungsbereich durch Züge, Kran oder durch beides belegt wird. Die Signalanlage ist somit in „Und/Oder-Schaltung“ zu konfigurieren. Das heißt, die Signalanlage wird vom ersten der diesen Bereich befahren will, aufgeschaltet, egal ob Zug oder Kran. Die nachfolgenden schalten sich dann dazu. Die Freigabe der Gleisquerung erfolgt nach Verlassen des Bereiches jedoch nur, wenn Gleis 103 und Gleis 104, sowie die Kranbahn in diesem Bereich wieder frei sind.

Wenn der Portalkran nicht in Betrieb ist, steht er auf seiner Parkposition in der Mitte der Kranbahn. In diesem Fall entfällt für die Terminalleitstelle die Anforderung der Zustimmung des Kranführers.

B9

## 2.5 Warnen der Mitarbeiter des Anschliebers

Personen, die an oder in Wagen tätig sind, sind von dem EVU zu warnen, welches den Anschluß befährt.

## 2.6 Prüfen der Anschlußanlagen

Der Bediener prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlußanlagen durch Hinsehen auf offensichtliche Mängel hinsichtlich

- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums
- 

## 2.7 Geschwindigkeiten beim Rangieren

Die Bedienungsfahrt ist im gesamten Anschlußbereich vorsichtig, mit höchstens

**5 km/h**

auf Sicht durchzuführen.

## 2.8 Rangierseite

Gleise 103 und 104: Nur jeweils auf der Außenseite jedes Gleises.

Arbeiten auf dem Rangierweg zwischen Gleis 103 und 104 (WTU, etc.) sind nur an Wagen zulässig, die gem. Ril (FV) 408.4831 gesichert sind.  
(Lichttraumprofil bei Gleismittenabstand von 4,20 m!)

Gleise 106 und 107:

Nur zwischen den beiden Gleisen und auf der Südseite des Gleises 106.

**Achtung:** Absturzgefahr neben Gleis 107: Hafenbecken!

## 2.9 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Alle Wagen müssen an die durchgehende Hauptluftleitung angeschlossen sein.  
Bei geschobenen Rangiereinheiten ist immer ein Luftbremskopf zu verwenden.

## 3. Auftragsabwicklung im Anschluß

### 3.1 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen im Anschluß ist verboten.

### **3.2 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluß**

Bei der Zustellung von Ganzzügen kann wie folgt zu verfahren:

- Der erste Teil des Zuges (1500 t Gesamtgewicht) wird auf eines der vier Gleise gestellt werden.
- Nach der Festlegung des Zugteils in einem der Gleise wird der zweite Zugteil (750 t Gesamtgewicht) auf die anderen Gleise rangiert und festgelegt.

### **3.3 Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen**

entfällt

### **3.4 Festlegen abgestellter Fahrzeuge**

Der Rb/Lrf sichert die abgestellten Wagen gemäß Ril (FV) 408.4831.

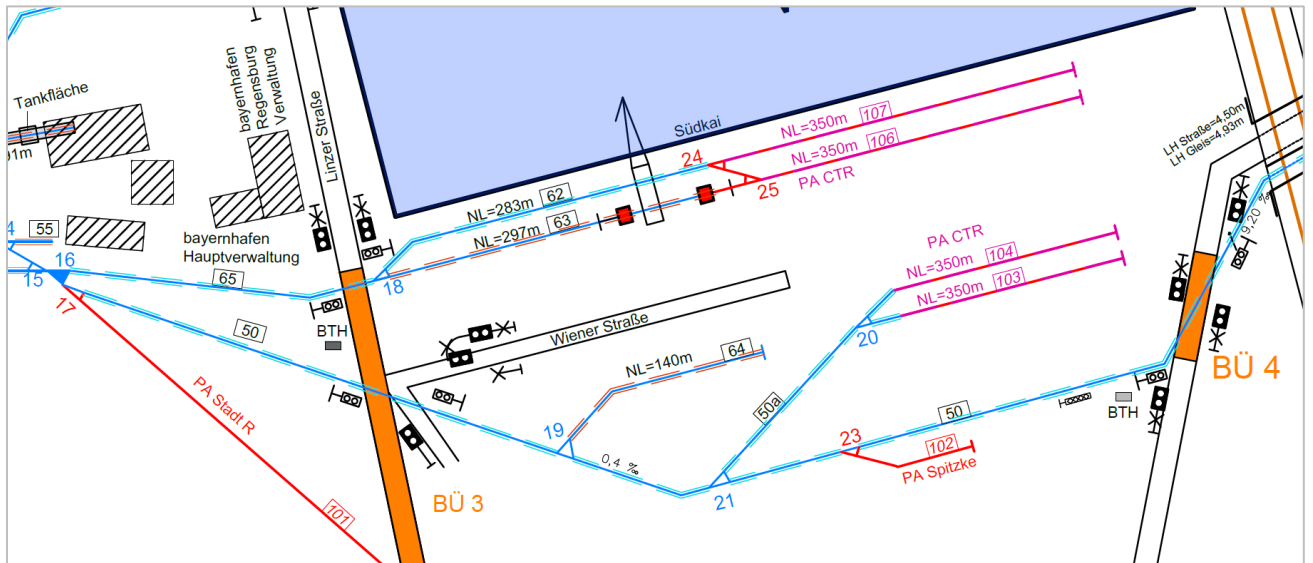
### **3.5 Kuppeln der Wagen**

Die Luftschläuche der Wagen sind, soweit sie nicht miteinander verbunden sind, in die Schlauchhalter einzuhängen.

Nicht benutzte Schraubenkupplungen sind in die dafür vorgesehenen Aufhängevorrichtungen einzuhängen.

Lose Wagenbestandteile müssen vollzählig vorhanden und an den hierfür vorgesehenen Stellen der Wagen untergebracht sein.

### 3.6 Übersicht des Gleisanschlusses:



B10