

**Anweisung für die Bedienung  
des Gleisanschlusses  
der Firma EUROGATE Container Terminal Bremerhaven  
GmbH – Container Freight Station (CTB-CFS)  
im Bereich Container Terminal II**

**gültig ab:**

**14. Dezember 2009**

## Vorbemerkungen

Die Bedienungsanweisung wird zwischen dem jeweiligen EVU und der Firma EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH – Container Freight Station (nachstehend: „Anschließer“ oder „CTB-CFS“ genannt) vereinbart.

## **Änderungen:**

Nr.:	gültig ab:	betrifft:

## Verteiler:

- EVU
- Anschließer

## **Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:**

### **Bremische Hafeneisenbahn**

- Notfallmeldestelle Stw. „Stf“ 0471/92633-165
- Infrastrukturdisponent 0471/92633-161

**EBL/techn. Koordinator** 0471/30901-201

## **Umschlagbetrieb:**

- **EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH  
Container Freight Station (CTB-CFS) im Bereich Container Terminal II**
- Planungsbereich 0471/1425 4979

## **Inhaltsverzeichnis:**

- 1 Beschreibung des Gleisanschlusses
- 2 Durchführen der Bedienung
- 3 Auftragsabwicklung im Anschluss
- 4 Aufgaben des Anschließers
- 5 Zusätzliche Aufgaben des Anschließers aus dem Bedienungsvertrag

Lageskizze: siehe Lageplan Anlage 1

## 1 Beschreibung des Gleisanschlusses

1.1 Der Gleisanschluss schließt im Bahnhof Bremerhaven Seehafen, Bahnhofsteil Nordhafen, an das Gleis 335 der Bremischen Hafeneisenbahn an.

1.2 Zum Bedienungsbereich gehören folgende Gleisanlagen:

### Gleise

Gleis:	Nutzlänge:	Nutzung:	Neigungsverhältnisse:	Nutzer:	Hemmschuhform/Sonderform:
521	465	Ent-/Beladung Stückgut	< 2,5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	Anschließer	Einlaschenrillenhemmschuh -“-
522	428	Ent-/Beladung Stückgut	< 2,5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	- “ -	
523	428	Ent-/Beladung Stückgut	< 2,5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	- “ -	

### Weichen:

Weichen- u. Gleissperren-Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
544	ferngestellte Weiche	Fahrdienstleiter Stf
Gs 721	ferngestellte Gleissperre	Fahrdienstleiter Stf
722,733	handbediente Unterflurweichen	Rangierpersonal

### 1.3 Aufbewahrung der Weichenschlüssel und Sicherungsmittel

Die Unterflurweichen werden mit Weichenschwertern umgestellt.

Die Weichenschwerter befinden sich für

- Weiche 722 in der Halterung am Zaun neben dem Gleistor
- Weiche 723 in der Halterung am Fundament Lichtpunkt 5
- übrige Weichen in einer Mulde in der Weiche.

Die abzustellenden Wagen werden in jedem Gleis mit je 1 Hemmschuh auf jeder Seite gesichert. Die Hemmschuhe befinden sich in Hemmschuhhaltern, die am Schuppen befestigt sind.

### 1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich

Übergabestelle ist der gesamte Anschluss.

### 1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

Keines der o.g. Gleise hat einen Halbmesser von weniger als 150 m.

### 1.6 Signalanlagen

Die Gleise sind durch das Ls-Signal 520 und die Gleissperre 721 gesichert.

### 1.7 Bahnübergänge

Auf dem Betriebsgelände des Anschliebers gibt es einen gesicherten Bahnübergang (Schrankenanlage mit Lichtzeichenanlage), sowie Überwegungen ohne technische Sicherung. Schienenfahrzeuge haben an allen Überwegungen Vorrang.

## **1.8 Oberleitungsanlagen und Schalter**

Innerhalb des Privatgleisanschlusses befinden sich keine Oberleitungsanlagen.

## **1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses**

keine

## **1.10 Brücken und Durchlässe**

entfällt

## **1.11 Telekommunikationsanlagen**

entfällt

## **1.12 Einfriedungen und Tore**

Der gesamte Gleisanschluss ist eingezäunt. Die Tore sind in der Grundstellung geschlossen. Das Öffnen und Schließen der Tore geschieht durch den Fahrdienstleiter Stw. „Stf“.

## **1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter**

Der gesamte Gleisbereich ist beleuchtet. Die Beleuchtung wird von dem Anschließer bedient.

## **1.14 Betriebsbeschränkungen**

Betriebseinschränkungen gibt es in dem Anschluss nicht.

## **1.15 Verladeeinrichtungen**

In dem Anschluß enden alle 3 Gleise an einer Kopframpe.

# **2 Durchführen der Bedienung (Aufgaben des EVU)**

## **2.1 Verständigung des Anschließers über die Bedienung**

Der Gleisanschluß wird im Forderungsverfahren bedient.

Der Anschließer wird von dem EVU von der Bedienung verständigt.

Der Gleisanschluss wird nach dem jeweils gültigen – zwischen dem EVU und Anschlußinhaber geschlossenen- Ladefristenvereinbarung bedient.

Im gegenseitigen Benehmen zwischen Anschließer und EVU können im Bedarfsfall (Wagen mit Schiffsanschluss) 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 das entsprechende EVU zu richten.

## **2.2 Verwendung von Weichenschlüsseln, Abhängigkeiten**

entfällt

## **2.3 Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten**

Vor der Fahrt in den Anschluss muß sich der Triebfahrzeugführer (Tf) oder ein von ihm beauftragter Rangierbegleiter überzeugen, dass die Gleistore geöffnet und profilfrei festgelegt sind.

Das Öffnen und Festlegen der Gleistore obliegt dem Anschließer.

Die Fahrten zum/vom Gleisanschluss sind Rangierfahrten. Vor einer Fahrt aus dem Ladegleis hat sich der mit der Rangierleitung beauftragte Mitarbeiter bei dem Fahrdienstleiter Stf zu melden.

## **2.4 Warnen der Mitarbeiter des Anschließers**

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der mit der Rangierleitung beauftragte Mitarbeiter des EVU Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

## **2.5 Prüfen der Anschlussanlagen**

Der Rangierleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit und Freihalten des Regellichtraums.

## **2.6 Geschwindigkeit beim Rangieren**

Im gesamten ausgepflasterten Bereich ist die Bedienungsfahrt vorsichtig und mit höchstens 10 km/h durchzuführen.

## **2.7 Rangierseiten**

Die Rangierseite ist unter den Beteiligten zu vereinbaren.

## **2.8 Bremsbesetzung beim Rangieren**

Die Bremsbesetzung beim Rangieren ist den örtlichen Richtlinien DB Netze zu entnehmen.

## **2.9 Befahren von Überwegungen**

Die Überwegung ist mit besonderer Vorsicht zu befahren.

## **2.10 Abstoßen von Fahrzeugen**

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

## **2.11 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss**

Die Wagen werden ohne besondere Reihung bereitgestellt.

Abweichungen hiervon sind nur nach Absprache zwischen Anschläßer und dem EVU möglich.

## **2.12 Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen**

entfällt

## **2.13 Bedienen von Verladeeinrichtungen**

entfällt

## **2.14 Festlegen von Fahrzeugen**

Die abgestellten Fahrzeuge sind stets durch Hemmschuhe oder durch Anziehen von Handbremsen durch das Rangierpersonal des jeweiligen EVUs gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern.

## **2.15 Bedienen von Nebenanschließern und Mitbenutzern**

entfällt

# **3 Auftragsabwicklung im Anschluss**

## **3.1 Übergabe und Übernahme der Wagen**

Beim Zuführen/Abholen von Wagen an/von den Ladestellen soll ein vom Anschläßer beauftragter Mitarbeiter zur Feststellung etwaiger Mängel an Fahrzeugen und Ladung an der Ladestelle erreichbar sein.

Alte Kreideanschriften und Bezettelungen, nicht aber Entseuchungs- und Schadwagenzettel, sowie Zettel mit der Aufschrift „Gesuchter Wagen“, sind vor der Abholung im Anschluß durch den Anschläßer zu entfernen. Beladen eingegangene Wagen sind nach der Entladung vom Anschläßer mit einem Zettel „leer“ zu versehen. Gefahrzettel, die nicht mehr erforderlich sind, müssen entfernt werden.

Bahneigene Lademittel aus Empfangswagen hat der Anschließer nach Entladung der Auftragsabwicklung zur Verfügung zu stellen. Sie dürfen nicht mit der Bedienungsfahrt zurückgegeben werden.

### **3.2 Annahme und Ablieferung der Sendungen**

Die Firma CTB-CFS ist ein reines Umschlagsunternehmen.

Die Beförderungspapiere für Versandsendungen erhält die örtliche Auftragsabwicklung des EVU durch den jeweiligen Auftraggeber der CTB-CFS direkt. Ebenso regeln diese Auftraggeber die Abholung der Frachtbriefe.

### **3.3 Zollgut**

Unter Zollüberwachung stehende Wagen werden erst nach der zollamtlichen Behandlung bereitgestellt.

### **3.4 Gefahrgut nach RID/GGVSEB**

Nach GGVSEB besteht die Verpflichtung, daß der Frachtbrief die Wagen von der Übernahme an der Übergabestelle bis zur Ablieferung beim Empfänger zu begleiten hat.

Es wird jedoch im Knotenbereich zugelassen, dass bei Sendungen mit Gefahrgut nach RID/GGVSEB eine Ablichtung oder Durchschrift des Frachtbriefes im Zettelhalterkasten der Wagen angebracht wird (im Wageneingang durch Zugvorbereiter, im Ausgang durch Lademeister).

Der Anschließer hat dafür zu sorgen, dass die zu befördernden Wagen ordnungsgemäß gelabelt sind.

Für die Zustellung solcher Wagen wird entsprechend verfahren.

Wagen mit Gütern der Klasse 1 und 2 der Anlage zur GGVSEB/des RID dürfen nur unmittelbar, d.h. körperlich vom Anschließer bzw. Rangierleiter übergeben/übernommen werden.

Bei Wagen mit Gütern der Klassen 1 und 2 der Anlage zur GGVE/des RID ist wegen der erforderlichen körperlichen Übergabe/Übernahme der Anschließer oder der hierfür Beauftragte vorher zu benachrichtigen.

Gefahrzettel, die nach den „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB/des RID)“ zur Kennzeichnung bestimmter Güter erforderlich sind, müssen vor der Behandlung an den Wagen angebracht werden.

### **3.5 Nachweis außerplanmäßiger Leistungen**

#### **4 Aufgaben des Anschließers bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU**

Die Verantwortung für die Abstimmung der betrieblichen Abläufe obliegt dem Anschließer.

### **5 Aufgaben des Anschließers**

**5.1** Der Anschließer verständigt alle Beteiligten im Anschluss in geeigneter Weise über die Bedienung.

**5.2** Der Anschließer hat alle Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, an Wagen und Triebfahrzeugen - ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich (fernmündlich), an das entsprechende EVU zu melden.

Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU ereignet haben und diesem dabei bekannt geworden sind.

**5.3** Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.

**5.4** Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden oder behindern, sind einzustellen.

**5.5** Mitarbeiter des Anschließers, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, haben die Wagen zu verlassen und von ihnen zurückzutreten.

- 5.6** Die Rangierwege sind verkehrssicher zu halten.
- 5.7** Bei der Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene und wenigstens 1,50 m von den unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitungsanlagen zu wahren.
- 5.8** Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, daß sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.
- 5.9** Öffnen und Schließen der Tore, Ein- und Ausschalten der Beleuchtung  
Der Anschließer hat sicherzustellen, daß die Gleistore zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profillfrei festgelegt sind. Bei Dunkelheit schaltet der Anschließer für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung ein.
- 5.10** Ein- und Ausschalten der Stromversorgung der Oberleitung  
Entfällt
- 5.11** Sichern technisch nicht gesicherte Bahnübergänge  
Entfällt
- 5.12** **Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge**  
Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen hält der Anschließer an der Übergabestelle ausreichende Sicherungsmittel bereit.
- 5.13** **Kuppeln der Wagen**

Die zur Abholung bereitgestellten Wagen müssen vorher durch das Personal des jeweiligen EVUs miteinander gekuppelt sein.

Die zur Abholung bestimmten Wagen sind vom Personal des jeweiligen EVUs vollständig gekuppelt bereitzustellen, gegen unbeabsichtigte Bewegungen festzulegen und durch Einhängen der Kupplung miteinander zu verbinden. 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.

Bremerhaven, 14.12.2009

gez. Wolfgang Schiemann

gez. ppa. Stefan Klose

---

EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH