

<p>* * Herausgeber MN-EBL</p> <p>Erarbeitet durch Tobias Hackstein</p>	<p>gültig ab 01.09.23</p> <p>gültig bis bis auf Weiteres</p>	<p>Ersatz für Bedienungsanweisung gültig ab 01.07.22</p>
<p>Verteiler</p>	<p>Geschäftsführung, Infrastrukturmanagement EBL, Stv. EBL, öBl Nebenanschießer EVU, die die Hafenbahn Mainz befahren Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz Landeseisenbahnaufsicht Rheinland-Pfalz</p>	

Bedienungsanweisung

für die

öffentliche Serviceeinrichtung „Hafenbahn Mainz“

der

Mainzer Netze GmbH

Erstellt	Geprüft	Freigegeben
<p>Tobias Hackstein Eitorf, 25.08.23</p>	<p>Michael Nöthe Mainz, 28.08.23</p>	<p>Michael Worch Mainz, 28.08.23</p>

Wichtige Ansprechpartner

Mainzer Netze GmbH			
Unfallmeldestelle		+49 6131 12-7010 <i>im Störfungsfall:</i> +49 151 18857503	
Infrastrukturmanagement	Michael Nöthe	+49 6131 12-6706 +49 151 12549771	michael.noethe@ mainzer-netze.de
	Stefan Süßenberger	+49 6131 12-6164 +49 151 16186272	stefan.suessenberger@ mainzer-netze.de
Eisenbahnbetriebsleiter	Tobias Hackstein	+49 160 95732559	tobias.hackstein@ ksv-europe.de
Stv. Eisenbahnbetriebsleiter	Daniel Häcker	+49 170 7081167	daniel.haecker@ksv-europe.de
Örtlicher Betriebsleiter	Tankred Lange	+49 6131 1430-322 +49 173 6758633	tlange@frankenbach.com
Stv. örtlicher Betriebsleiter	Thomas Mevissen	+49 6131 1430-320 +49 173 6758612	tmevissen@frankenbach.com
Adolf ROTH GmbH & Co. KG			
Technischer Betriebsleiter	Jörg Fasel	+49 6131 695-267	j.fasel@roth-energie.de
Lagerleiter	Michael Molitor	+49 6131 695-214	m.molitor@roth-energie.de
Örtlicher Betriebsleiter Bahn	Björn Scholl	+49 2737 22900-11	bjoern.scholl@sb-ing.de
DB Cargo AG			
Dispo Mainz-Bischofsheim		+49 6144 4694503	
<i>erreichbar: So 19.30 - Sa 16.00</i>			
* Operativer Leiter Produktion	Lukas Jahn	+49 6144 4694-426	lukas.jahn@deutschebahn.com
		+49 152 37581003	
* Produktionskoordinator		+49 69 265 42818	
* Frankfurt			
Eisenbahnbetriebsleiter	Michael Borowsky	+49 621 830-1688 +49 160 97477602	michael.borowsky@deutschebahn.com
DB Netz AG			
Fdl Mainz Hbf		+49 6131 151842	
Notfalleitstelle BZ Frankfurt		+49 69 265-37108	
Frankenbach Container Terminals GmbH			
Geschäftsführung	Ernst Frankenbach	+49 6134 2900116	
		+49 173 06758600	
Terminalleitung	Thomas Mevissen	+49 6131 1430-320 +49 173 6758612	tmevissen@frankenbach.com
Leitstand		+49 6131 1430-331	
Disposition Lkw		+49 6131 1430-301	
Anschlussbahnleiter	Tankred Lange	+49 6131 1430-322 +49 173 6758633	tlange@frankenbach.com
Stv. Anschlussbahnleiter	Thomas Mevissen	+49 6131 1430-320 +49 173 6758612	tmevissen@frankenbach.com
Gefahrgutbeauftragter	Andreas Wagner	+49 176 20137606	
Hessische Güterbahn GmbH			
Disposition		+49 6408 504508-0	kontakt@hessische-gueterbahn.de
Eisenbahnbetriebsleiter	Sven Günther	+49 170 4880045	svn.guenther@hessische- gueterbahn.de
Stv. Eisenbahnbetriebsleiter	Martin Stams	+49 160 94742710	m.stams@mas-bahnconsult.de
Örtlicher Betriebsleiter	Thorsten Putze	+49 177 7653648	thorsten.putze@hessische- gueterbahn.de
Notdienst		+49 172 5981133	

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz			
Geschäftsbereich Verkehr		+49 261 3029-0	
Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH			
Leitstelle Straßenbahn / Bus		+49 6131 12-6647 <i>oder</i> +49 6131 12-6857	
Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz			
*	Landeseisenbahnaufsicht		+49 69 238551-0
*	Unfallmeldungen		lea-rlp@mkuem.rlp.de
*	Jerome Sarfert	+49 6131 16-2197	jerome.sarfert@mkuem.rlp.de
*	Sophie Uhlmann	+49 6131 16-5981	sophie.uhlmann@mkuem.rlp.de

Änderungen und Ergänzungen

lfd. Nr.	gültig ab	Grund / Inhalt	Bearbeitung
0	30.10.19	Neuherausgabe	Tobias Hackstein
1	01.09.20	Diverse Ergänzungen und Berichtigungen, Einarbeitung der Betrieblichen Weisung 2020-01 vom 04.03.20	Tobias Hackstein
2	01.07.22	Wechsel des Stv. Eisenbahnbetriebsleiters, Inbetriebnahme LZA Rheinallee/Zwerchallee, Inbetriebnahme BÜSA Rheinallee 120/122, Einarbeitung der Betrieblichen Weisung 2021-03 vom 21.11.21, Einarbeitung der Betrieblichen Weisung 2022-01 vom 04.02.22, Berichtigung redaktioneller Fehler	Tobias Hackstein
* * * * * * * * * * * * * * * *	01.09.23	Aktualisierung des Verzeichnisses „Wichtige Ansprechpartner“ (u. a. Änderung der Ansprechpartner bei der Landeseisenbahnaufsicht), Ersetzung des Begriffs „Rangierabteilung“ durch den Begriff „Rangiereinheit“, Ergänzung der Abkürzung „Ls“ (= Lichtsperrsignal), Entfall der Abkürzung „Rabt“ (= Rangierabteilung), Berücksichtigung von LST-Änderungen in Mainz Hbf (Ersatz des Zwischen-signal R 52 durch das Lichtsperrsignal 040 II), Korrektur der Längenvorgaben für „Kurzzüge“ (= Rangiereinheiten ≤ 480 m Länge) und für „Langzüge“ (= Rangiereinheiten > 480 m Länge), redaktionelle Änderungen und Fehlerkorrekturen	Tobias Hackstein

Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Ausschalttaste
Bf	Bahnhof
BOA RP	Landesverordnung über den Bau- und Betrieb von Anschlussbahnen in Rheinland-Pfalz
BreVo	Bremsvorschrift (VDV-Schrift 757 bzw. DB-Ril 915)
Buvo-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
BÜ	Bahnübergang
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei NE-Bahnen
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
DC	Gleichspannung
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V.
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EFR	Elektronische Fahrtenregistrierung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EOW	Elektrisch ortsgestellte Weiche
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
ET	Einschalttaste
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F	Fußwegschränke
FCT	Frankenbach Container Terminals GmbH
Fdl	Fahrdienstleiter
FFSt	Funkfernsteuerung
FT	Fahrwegstelltafel
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
Gbf	Güterbahnhof
H	Halbschränke
HAT	Hilfsausschalttaste
Hbf	Hauptbahnhof
HET	Hilfseinschalttaste
INV	Infrastrukturnutzungsvertrag
LEA	Landeseisenbahnaufsicht

Lrf	Lokrangierführer
* Ls	Lichtsperrsignal
Lz	Lichtzeichen für den Straßenverkehr
LZA	Lichtzeichenanlage
MN	Mainzer Netze GmbH
MSW	Mainzer Stadtwerke AG
MVG	Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH
Obri-NE	Oberbaurichtlinien für NE-Bahnen
öBl	Örtlicher Betriebsleiter
Rb	Rangierbegleiter
Rf	Rangierfahrt
Ril	Richtlinie
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
RID	Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr
SO	Schienenoberkante
Ssp	Schlüsselsperre
StVO	Straßenverkehrsordnung
TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung
u.	und
ÜL	Überwachungslicht
ÜS	Überwachungssignal
UT	Unwirksamkeitstaste
V	Volt
VBG	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft
Zsig	Zwischensignal

Inhaltsverzeichnis

Wichtige Ansprechpartner	2
Änderungen und Ergänzungen	4
Abkürzungen.....	5
Inhaltsverzeichnis	7
1 Allgemeine Bestimmungen	10
2 Geltungsbereich.....	10
3 Bekanntgabe.....	10
4 Beschreibung der Eisenbahnanlagen	11
4.1 Grunddaten	11
4.2 Nebenanschließer	11
4.3 Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung	11
4.3.1 Zuführungsgleis	11
4.3.2 Rangierbezirk Ingelheimer Aue	12
4.3.3 Rangierbezirk Rheinallee	13
4.4 Bahnübergänge	13
4.4.1 Zuführungsgleis	13
4.4.2 Rangierbezirk Ingelheimer Aue	14
4.4.3 Rangierbezirk Rheinallee	15
4.5 Signale.....	17
4.6 Sicherungsanlagen	17
4.6.1 EOW-Anlage – Übersicht	17
4.6.2 Fahrwegstelltafeln.....	17
4.6.3 Schlüsselsperren.....	21
4.7 Telekommunikationsanlagen.....	21
4.8 Fahrleitungsanlagen.....	21
4.9 Beleuchtungsanlagen.....	21
4.10 Sonstige Anlagen	21
5 Allgemeine Verhaltensregeln	22
5.1 Allgemeine Regelungen	22
5.2 Gesundheitsschutz.....	22
5.3 Ortskenntnis.....	22
5.4 Überwachung des Eisenbahnbetriebs	22
6 Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb.....	22
7 Eisenbahnfahrzeuge	23
8 Bestimmungen zur Durchführung des Eisenbahnbetriebs.....	23
8.1 Allgemeine Regelungen	23

8.1.1	Zeitfenster zur Bedienung	23
8.1.2	Betriebsverfahren.....	23
8.1.3	Funkfernsteuerung nutzen	24
8.2	Durchführen der Rangierfahrten.....	24
8.2.1	Rangierpersonal.....	24
8.2.2	Verständigung.....	24
8.2.3	Übermittlung von Aufträgen.....	24
8.2.4	Rangierseite.....	24
8.2.5	Stärke der Rangiereinheiten.....	25
8.2.6	Triebfahrzeuge besetzen.....	25
8.2.7	Geschobene Rangierfahrten / Spitzenbesetzung	25
8.2.8	Bereitlegen von Sicherungsmitteln	25
8.2.9	Fahrzeuge kuppeln und entkuppeln	25
8.2.10	Nutzung der Druckluftbremse.....	26
8.2.11	Fahrbereitschaft feststellen	26
8.2.12	Fahrweg einstellen	26
8.2.13	Fahrauftrag geben.....	26
8.2.14	Geschwindigkeit.....	26
8.2.15	Fahrweg beobachten	27
8.2.16	Gegenstände neben dem Gleis.....	27
8.2.17	Mitfahrt auf Eisenbahnfahrzeugen.....	27
8.2.18	Abstoßen und Ablaufen.....	27
8.2.19	Verschieben.....	27
8.2.20	Rangieren mit Seil oder Kette.....	27
8.3	Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen	27
8.3.1	Freizuhaltende Bereiche beachten.....	27
8.3.2	Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung	28
8.3.3	Verwendung der Hemmschuhe	28
8.3.4	Aufbewahrung der Hemmschuhe	28
8.4	Befahren von Bahnübergängen.....	28
8.4.1	Allgemeines	28
8.4.2	Ausfall der technischen Sicherung	29
8.4.3	Postensicherung	29
9	Durchführung der Bedienungs- und Rangierfahrten	30
9.1	Rangierfahrten von Mainz Hbf in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue durchführen	30
9.2	Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue rangieren	34
9.3	Rangierfahrten in bzw. aus dem Rangierbezirk Rheinallee durchführen.....	37

9.4	Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf durchführen	38
10	Arbeiten an den Eisenbahnanlagen	43
11	Störungen der Infrastruktur	43
12	Notfallmanagement.....	43
13	Inkrafttreten	43
14	Verzeichnis der Anlagen	43

1 Allgemeine Bestimmungen

Die Hafенbahn Mainz ist eine öffentliche Serviceeinrichtung gemäß des § 2 Abs. 9 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und des Landesgesetzes über Eisenbahnen und Bergbahnen des Landes Rheinland-Pfalz (kurz: Landeseisenbahngesetz, LEisenbG) und erschließt das Industriegebiet und das Güterverkehrszentrum auf der Ingelheimer Aue. Die Eisenbahninfrastruktur weist eine Gesamtlänge von rund 5,5 km auf und schließt im Bahnhof Mainz Hbf an das übergeordnete Netz an. Eigentümer der Hafенbahn Mainz ist die Mainzer Stadtwerke AG (MSW), Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist die Mainzer Netze GmbH (MN). An die Hafенbahn Mainz schließen weitere Firmen mit ihrer Eisenbahninfrastruktur an.

Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erfolgt ausschließlich zur Abwicklung von Güterverkehren und ist nur Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gestattet, die vor Beginn der Nutzung mit der MN einen Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) abgeschlossen haben. Zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Nebenanschießer ist jeweils ein separater INV abzuschließen und der MN nachzuweisen.

Die Bedienungsanweisung enthält die wesentlichen Vorschriften über die Handhabung des Betriebsdienstes auf der Hafенbahn Mainz. Sie beruht auf der Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) in Rheinland-Pfalz.

Folgende Regelwerke werden für verbindlich erklärt:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)
- Bremsvorschrift (VDV-Schrift 757 bzw. DB-Ril 915, BreVo)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)
- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) [*hinsichtlich der Eisenbahnfahrzeuge*]
- Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)
- Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)
- Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen in Rheinland-Pfalz (BOA)
- Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (OBRINE)

Weiterhin sind folgende Unfallverhütungsvorschriften der Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V. (DGUV) bzw. der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) zu beachten:

- BGV-A1 Grundsätze der Prävention
- DGUV-Vorschrift 73 „Schienenbahnen“ (ehemals BGV-D30)
- DGUV-Vorschrift 77 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (ehemals BGV-D33)
- DGUV-Information 214-089 Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb

2 Geltungsbereich

Die Bedienungsanweisung gilt für die gesamte öffentliche Serviceeinrichtung „Hafенbahn Mainz“.

3 Bekanntgabe

Alle mit Bau, Betrieb, Unterhaltung, Instandhaltung und Erneuerung der Eisenbahnanlagen betrauten Mitarbeiter müssen die Inhalte dieser Bedienungsanweisung kennen, verstanden haben und anwenden können. Gleiches gilt für die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb der EVU, die auf der Eisenbahninfrastruktur der MN eingesetzt werden. Die MN stellen die Bedienungsanweisung allen

eigenen Mitarbeitern, die Aufgaben im Zusammenhang mit Betrieb und Instandhaltung der Hafenbahn Mainz wahrnehmen, sowie dritten Unternehmen, welche im Auftrag der MN tätig werden oder auf Grundlage eines geschlossenen INV die Eisenbahninfrastruktur nutzen, zur Verfügung. Die Unternehmen regeln das Dokumenten- und Kompetenzmanagement jeweils in eigener Verantwortung.

4 Beschreibung der Eisenbahnanlagen

4.1 Grunddaten

Die Eisenbahnanlagen der Hafenbahn Mainz werden unterteilt in das Zuführungsgleis und die beiden Rangierbezirke „Ingelheimer Aue“ und „Rheinallee“. Über das Zuführungsgleis ist die Hafenbahn Mainz an das Eisenbahnnetz der DB Netz AG angebunden.

► Anlage 1: Übersicht der Eisenbahnanlagen

* Das Zuführungsgleis schließt im Nordkopf des Bahnhofs Mainz Hbf über Weiche 162 an Gleis 046 und das übergeordnete Netz an. Die Grenze der Anschlussbahn befindet sich in km 2,909 in Höhe des Lichtsperrsignals (Ls) 046 und ist durch eine Tafel mit der Aufschrift „Anfang Hafenbahn Mainz der Stadtwerke Mainz AG“ gekennzeichnet.

Die Eisenbahninfrastruktur beinhaltet keine Streckengleise. Alle Fahrten sind als Rangierfahrten und auf Sicht durchzuführen. Die maximal zulässige Geschwindigkeit beträgt 25 km/h.

Alle Gleise der Hafenbahn Mainz sind nicht elektrifiziert und gemäß Streckenklasse D4 ausgebaut.

4.2 Nebenanschießer

Folgende angrenzende Anschlussbahnen (Nebenanschießer) sind vorhanden:

Name	Anschrift, Kontakt	Hinweise
Rangierbezirk Ingelheimer Aue		
Frankenbach Container Terminals GmbH	Am Zoll- und Binnenhafen 17 D-55120 Mainz Tel.: +49 6131 1430-0 Fax: +49 6131 614852	
Rangierbezirk Rheinallee		
Adolf ROTH GmbH & Co. KG	Rheinallee 116 - 118 D-55120 Mainz Tel.: +49 6131 695-0 Fax: +49 6131 695-262	
FOUR PARX GmbH	Rheinallee 126 D-55120 Mainz	<i>Gleisanschluss außer Betrieb</i>

Tabelle 1: Nebenanschießer der Hafenbahn Mainz

Die Grenze zwischen den Eisenbahnanlagen der Hafenbahn Mainz und denjenigen der Nebenanschießer liegt jeweils in Höhe des Grenzzeichens der Anschlussweiche.

Die Nebenanschießer unterliegen nicht dieser Anweisung und regeln ihre Betriebsabwicklung in eigener Verantwortung.

4.3 Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung

4.3.1 Zuführungsgleis

Das Zuführungsgleis beginnt in Mainz Hbf an Weiche 162 und endet vor der Spitze der Weiche 1 des Rangierbezirks Ingelheimer Aue. Es verbindet die Gleisanlagen der Hafenbahn mit dem Bahnhof Mainz Hbf.

Das Zuführungsgleis kreuzt die Straßen „Hattenbergstraße“ (BÜ B 1, km 1,606), „Kreyßigstraße“ (BÜ B 2, km 1,771) und „Rheinallee“ (BÜ B 4, km 2,172) höhengleich. Die Bahnübergänge (BÜ) sind technisch gesichert.

Am BÜ Hattenbergstraße wird weiterhin die zweigleisige, elektrifizierte Straßenbahnstrecke der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) vom Bismarckplatz nach den Endhaltestellen Finthen, Römerquelle bzw. Finthen, Poststraße gekreuzt. Die Straßenbahngleise verlaufen auf der Hattenbergstraße in Mittellage auf eigenen Bahnkörper.

Das Zuführungsgleis weist eine Neigung > 2,5 ‰ auf. Die größte Neigung befindet sich im Abschnitt zwischen Weiche 162 und dem BÜ Hattenbergstraße.

Im Zuführungsgleis dürfen keine Schienenfahrzeuge abgestellt werden. Die BÜ dürfen nicht länger als betrieblich notwendig mit Schienenfahrzeugen besetzt werden.

4.3.2 Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Der Rangierbezirk Ingelheimer Aue erstreckt sich von Weiche 1 bis zum Gleisende hinter dem BÜ Werkszufahrt Werner & Mertz (BÜ B 8). Er umfasst die Gleise 1 bis 7:

Gleis	Nutzlänge [m]	Neigung [‰]	Nutzung	Hinweise
1	246	≤ 2,5	Rangieren	
2	321	≤ 2,5	Rangieren	
3	125	≤ 2,5	Rangieren	
4	75	≤ 2,5	Rangieren	
5	246	≤ 2,5	Rangieren	
6	115	≤ 2,5	Rangieren	
7	91	≤ 2,5	Rangieren, Abstellung	Stumpfgleis

Tabelle 2: Gleise im Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue befinden sich insgesamt acht Weichen. Fünf Weichen sind Handweichen, drei elektrisch ortgestellte Weichen (EOW). Alle Weichen besitzen eine Grundstellung bzw. weisen eine Vorzugslage auf.

Weiche	Eigentümer	Art der Bedienung	Bedienung durch	Grundstellung
1	MSW	ortsbedient	Tf / Rb	rechts
2	MSW	ortsbedient	Tf / Rb	rechts
3	FCT	EOW	Tf / Rb	links
4	FCT	EOW	Tf / Rb	links
5	FCT	EOW	Tf / Rb	links
6	MSW	ortsbedient	Tf / Rb	links
7	MSW	ortsbedient	Tf / Rb	rechts
8	MSW	ortsbedient	Tf / Rb	rechts

Tabelle 3: Weichen im Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Über die Weichen 3, 4 und 5 sind die Gleisanlagen des Nebenanschließers Frankenbach Container Terminals GmbH (FCT) an die Hafensbahn Mainz angebunden. Über die Weiche 7 wird der Rangierbezirk Rheinallee erreicht.

Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue befinden sich zwei Überwege, die jedoch für den öffentlichen Verkehr gesperrt und durch Tore verschlossen sind. Die Feuerwehr-Notüberfahrt darf von der Feuerwehr nur im Einsatzfall genutzt werden.

Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue dürfen keine Schienenfahrzeuge dauerhaft abgestellt werden, da dies das Rangieren erheblich erschweren oder u. U. sogar unmöglich machen würde. Lediglich auf Gleis 7 dürfen Fahrzeuge im Bereich zwischen dem Gleisabschluss und dem BÜ Werkszufahrt Werner & Mertz abgestellt werden. Es ist darauf zu achten, dass im Gleis 7 stets ein ca. 20 m langer Abschnitt frei bleibt, so dass eine Lokomotive über die Weiche 6 umgesetzt werden kann.

Rangiererwege und Beleuchtungsanlagen sind vorhanden.

4.3.3 Rangierbezirk Rheinallee

Der Rangierbezirk Rheinallee grenzt unmittelbar an den Rangierbezirk Ingelheimer Aue und ist über Weiche 7 an diesen angebunden. Er erstreckt sich von Weiche 7 bis zum Gleisende hinter dem Anschluss FOUR PARX. Er umfasst das als Gleis 10 bezeichnete Industriestammgleis, das in Seitenlage zur Rheinallee verläuft und die dort ansässigen Industriebetriebe an das Eisenbahnnetz anschließt. In Höhe des Anschlusses der Firma Adolf ROTH GmbH & Co. KG befindet sich eine Ausweiche.

Folgende Gleise sind im Rangierbezirk Rheinallee vorhanden:

Gleis	Nutzlänge [m]	Neigung [%]	Nutzung	Hinweise
10	ca. 2500 ¹	≤ 2,5	Rangieren	Industriestammgleis
11	ca. 100 ²	≤ 2,5	Rangieren	Ausweiche, ggf. Abstellung

Tabelle 4: Gleise im Rangierbezirk Rheinallee

Alle Weichen im Rangierbezirk Rheinallee sind als Handweichen ausgeführt:

Weiche	Eigentümer	Art der Bedienung	Bedienung durch	Grundstellung
49	MSW	ortsbedient	Rb/Lrf	rechts
50	ROTH	ortsbedient	Valentin	links
51	ROTH	ortsbedient	Valentin	links
52	MSW	ortsbedient	Rb/Lrf	links
53	G. L. Kayser	ortsbedient	außer Betrieb, verschlossen	links
54	Cargill	ortsbedient	außer Betrieb, verschlossen	links
55	FOUR PARX	ortsbedient	außer Betrieb, nicht befahrbar	links

Tabelle 5: Weichen im Rangierbezirk Rheinallee

Das Industriestammgleis ist über einen Gleisbogen mit einem Radius von 100 m an den Rangierbezirk Ingelheimer Aue angebunden.

Das Gleis 10 ist ab der Weiche 54 bis zum Gleisende am „Mombacher Kreisel“ betrieblich gesperrt. Eine Wärterhaltscheibe (Signal Sh 2) ist am Anfang der Weiche 54 aufgestellt. Grund: Mängel am Oberbau.

4.4 Bahnübergänge

4.4.1 Zuführungsgleis

Im Zuführungsgleis sind folgende Bahnübergänge (BÜ) vorhanden:

Bezeichnung	Lage [km]	Gleis(e)	kreuzende Straße	Sicherung	Hinweise
B 1	1,606	-	Hattenbergstraße	technisch gesichert (LzH/F-ÜS)	Kreuzung mit der Straßenbahn
B 2	1,771	-	Kreyßigstraße	(nicht)technisch gesichert (Lz, Poller)	LZA außer Betrieb
B 4	2,172	-	Rheinallee	technisch gesichert (LzH/F-ÜS)	

Tabelle 6: Bahnübergänge im Zuführungsgleis

Alle BÜ sind technisch gesichert. Andreaskreuze sind aufgestellt.

¹ von Weiche 7 bis Gleisabschluss

² zwischen Weiche 49 und Weiche 52

An den BÜ Hattenbergstraße und Rheinallee erfolgt die Sicherung jeweils durch eine Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) mit Lichtzeichen (Lz) und Halb- sowie Geh-/Radwegschranken. Die Überwachung der Anlagen erfolgt durch den Triebfahrzeugführer (Tf). Überwachungssignale (ÜS) sind im Bremswegabstand vor dem BÜ aufgestellt. Hilfseinschalttasten (HET), Hilfsausschalttasten (HAT) und Unwirksamkeitstasten (UT) sind vorhanden.

Am BÜ Kreyßigstraße ist eine Lichtzeichenanlage (LZA) vorhanden; da die Straße für den öffentlichen Verkehr gesperrt ist und nur noch als Notüberfahrt zu einem Werksgelände vorgehalten wird, ist diese Anlage jedoch außer Betrieb. Der Gleisbereich der Hafensbahn ist mit Pollern dauerhaft abgesperrt. Die vorhandenen ÜS sind außer Betrieb und ausgekreuzt, die Einschaltstellen ohne Funktion.

Achtung: In der Hattenbergstraße verlaufen in Mittellage auf eigenem Bahnkörper Straßenbahngleise der MVG. Die Straßenbahnoberleitung (Nennspannung 750 V DC) befindet sich auf einer Höhe von 5,00 m über Schienenoberkante (SO).

Für Rangierfahrten von Mainz Hbf nach dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue erfolgt die Einschaltung der BÜSA zugbewirkt. Die Einschaltpunkte sind jeweils mit Signal BÜ 2 (Rautentafel) gekennzeichnet. Vor den BÜ Hattenbergstraße und Rheinallee sind Schlüsselschalter montiert, die im Störfall eine Hilfsein- (HET) bzw. Hilfsausschaltung (HAT) der BÜSA erlauben. Wird die BÜSA mittels HET eingeschaltet, ist vor der Weiterfahrt das Aufleuchten des Überwachungslichts (ÜL) abzuwarten. Die Ausschaltung der BÜSA erfolgt jeweils selbsttätig nach vollständiger Räumung des BÜ.

Bei Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf erfolgt die Einschaltung der technischen Sicherung des BÜ Rheinallee mittels Einschalttaste (ET). Dieses befindet sich in Höhe der Weiche 1 und ist mit Signal BÜ 2 (Rautentafel) gekennzeichnet. Nach Betätigen der ET ist das Aufleuchten des Überwachungslichts (ÜL) abzuwarten. Die Einschaltung der BÜSA des BÜ Hattenbergstraße erfolgt in Abhängigkeit von der Länge der Rangiereinheit entweder zugbewirkt (Rangiereinheit länger als 480 m) oder durch Handeinschaltung (Rangiereinheit 480 m lang oder kürzer). Maßgeblich ist die an der Fahrwegstelltafel FT 2 getroffene Vorwahl (► Abschnitt 9 „Durchführung der Bedienungs- und Rangierfahrten“). Rangiereinheiten mit einer Länge ≤ 480 m fahren bis zum BÜ Hattenbergstraße, dort wird die BÜSA durch den Bediener an der HET eingeschaltet. Vor der Weiterfahrt ist das Aufleuchten des ÜL abzuwarten. Bei Rangiereinheiten mit einer Länge > 480 m erfolgt eine zugbewirkte Einschaltung. Die Ausschaltung der BÜSA erfolgt jeweils selbsttätig nach vollständiger Räumung des BÜ.

Die BÜSA der BÜ Hattenbergstraße und Rheinallee verfügen über eine unterbrechungsfreie Stromversorgung, die einen Ausfall der Stromversorgung für einen Zeitraum von drei Stunden auffangen kann. Im Fall einer Störung der BÜSA bleiben die Schranken geöffnet und das ÜS zeigt Signal BÜ 0.

Hinweis: Für die Bedienung der ET, HET, HAT und UT ist ein besonderer Schlüssel der MN erforderlich. Eine DB 21-Schließung ist nicht vorhanden.

4.4.2 Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue sind folgende BÜ vorhanden:

Bezeichnung	Lage [km]	Gleis(e)	kreuzende Straße	Sicherung	Hinweise
B 5	2,265	1 und 2	Fußweg	verschlossenes Tor	BÜ außer Betrieb
B 7	2,540	2, 3 und 4	Feuerwehr-Notüberfahrt	verschlossenes Tor	
B 8	3,000	7	Werkszufahrt Werner & Mertz	Postensicherung	

Tabelle 7: Bahnübergänge im Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Die BÜ B 5 und B 7 sind durch verschlossene Tore auf beiden Seiten der Gleisanlage gesichert.

Die Feuerwehr-Notüberfahrt wird nur in einem seltenen, genau definierten Einsatzszenario von den Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr genutzt. Sollte eines oder beide Tore der Feuerwehr-Notüberfahrt geöffnet vorgefunden werden so ist vor der Feuerwehr-Notüberfahrt anzuhalten. Die Feuerwehr-Notzufahrt darf erst dann befahren und mit Eisenbahnfahrzeugen besetzt werden, wenn sich erkennbar keine Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr nähern.

Achtung: Im Bereich der Feuerwehr-Notüberfahrt dürfen Eisenbahnfahrzeuge nicht länger als betrieblich erforderlich zum Stehen kommen.

4.4.3 Rangierbezirk Rheinallee

Im Rangierbezirk Rheinallee sind folgende BÜ vorhanden:

Bezeichnung	Lage [km]	Gleis(e)	kreuzende Straße / Überweg	Sicherung	Hinweise
R 1	...	10	Obere Austraße	technisch gesichert	
R 3	...	10	Werkszufahrt Käuffer & Co. GmbH	Postensicherung	
R 4	...	10	Fußweg Römheld & Moelle GmbH	Übersicht	
R 5	...	10	Werkszufahrt Römheld & Moelle GmbH	Postensicherung	
R 6	...	10	Anlieferung Römheld & Moelle GmbH	Postensicherung	Postensicherung nur bei geöffnetem Tor erforderlich
R 7	...	10	Fuß/Radweg u. Parkplatz	technisch gesichert	Schaltet mit R 8
R 8	...	10	An der Kaiserbrücke	technisch gesichert	Schaltet mit R 7
R 9	...	10	Zufahrt Werner & Merz	Postensicherung	Parkplatzzufahrt
R 10	...	10	Zufahrt Werner & Merz	gesperrt (Zaun)	BÜ außer Betrieb
R 11	...	10	Zwerchallee	technisch gesichert	Automatik ET
R 12	...	10	Zufahrt ATU	Postensicherung	
R 13	...	10	Zufahrt Europcar	Postensicherung	
R 14	...	10	Zufahrt Frick	Postensicherung	
R 15	...	10	Zufahrt Kessel	Postensicherung	
R 19	...	10	Zufahrt Schott Ceran	technisch gesichert	
R 23	...	10	Auenstraße	technisch gesichert	
R 24	...	10 und 11	Erschließungsstraße Tanklager	Postensicherung	
R 25	...	10 und 11	Zufahrt ROTH (Ausfahrt Tanklager)	Postensicherung	
R 26	...	10	Zufahrt ROTH (Ein-/Ausfahrt)	technisch gesichert	
R 27	...	10	Rettungszufahrt	Postensicherung	Postensicherung nur bei geöffnetem Tor erforderlich
R 28	...	10	Zufahrt Fröhlich	Postensicherung	
R 29	...	10	Einfahrt Parkplatz Kaufland	technisch gesichert	Automatik ET (für BÜ R 29 bis 32 gemeinsam)
R 30	...	10	Ausfahrt Parkplatz Kaufland	technisch gesichert	
R 31	...	10	Zufahrt Lieferanten Kaufland	technisch gesichert	
R 32	...	10	Zufahrt Kayser	technisch gesichert	
R 33	...	10	Zufahrt Lagerhalle	Postensicherung	Postensicherung nur bei geöffnetem Tor erforderlich
R 34	...	10	Zufahrt Cargill	Postensicherung	
R 36	...	10	Zufahrt FOUR PARX	Postensicherung	Postensicherung nur bei geöffnetem Tor erforderlich

Tabelle 8: Bahnübergänge im Rangierbezirk Rheinallee

Die BÜ **R 1, R 7, R 8, R 11, R 19 und R 23** werden mittels kombinierter Straßenverkehrssignal-Eisenbahnlichtzeichen-Anlagen gesichert. Die Einschaltung erfolgt örtlich von Hand. Am BÜ R 11 ist zusätzlich eine Automatik ET vorhanden. Mit Betätigen der ET (Kennzeichnung „EIN“) wird das besondere „Hafenbahn-Programm“ in der Steuerung der Lichtzeichenanlage aktiviert. Sobald die technische Sicherung hergestellt ist, wird dies durch Aufleuchten des Quittungssignals angezeigt. Das Quittungssignal zeigt ein weißes Standlicht. Der BÜ ist gesichert und kann befahren werden.

- * Sobald die Rangiereinheit den BÜ geräumt hat, ist die BÜ-Sicherung durch Betätigen der AT (Kennzeichnung „AUS“) wieder auszuschalten.

Die Einschaltung der technischen Sicherung des BÜ **R 11** erfolgt im Regelfall mittels Automatik ET. Hierzu muss die im Gleis verlegte Induktionsschleife mit dem Fahrzeug besetzt werden.

- * Hierbei ist so zu halten, dass das erste Fahrzeug der Rangiereinheit unmittelbar vor den Orientierungszeichen „Halt. Vor Weiterfahrt BÜ-Sicherung einschalten.“ und „Automatik ET“ zum Halten kommt. Durch Aufleuchten des Lichtsignals „A“ wird angezeigt, dass die Anlage die Einschaltung registriert hat. Sobald die technische Sicherung hergestellt ist, wird dies durch Aufleuchten des Quittungssignals angezeigt. Die BÜ-Sicherung wird automatisch ausgeschaltet,
- * sobald die Rangiereinheit mit dem letzten Fahrzeug die Induktionsschleife auf der anderen Seite des BÜ freigefahren hat.

Die BÜ **R 29 bis R 32** werden mittels einer gemeinsamen BÜSA mit Lichtzeichen gesichert. Die Einschaltung erfolgt per Automatik ET. Für den Störfall sind HET und HAT vorhanden.

- * Um die BÜ-Sicherung einzuschalten, muss die im Gleis verlegte Induktionsschleife mit dem Fahrzeug besetzt werden. Hierbei ist so zu halten, dass das erste Fahrzeug der Rangiereinheit unmittelbar vor den Orientierungszeichen „Halt. Vor Weiterfahrt BÜ-Sicherung einschalten.“ und „Automatik ET“ zum Halten kommt. Sobald die technische Sicherung hergestellt ist, wird dies durch Aufleuchten des ÜS (Signal BÜ 1) angezeigt; es sind nun alle vier Bahnübergänge gesichert und können befahren werden. Die BÜ-Sicherung wird automatisch ausgeschaltet, sobald die
- * Rangiereinheit mit dem letzten Fahrzeug die Induktionsschleife auf der anderen Seite des BÜ freigefahren hat.

Für den Fall, dass sich die BÜ-Sicherung mittels der Automatik ET nicht einschalten lässt, kann die technische Sicherung durch Betätigen der HET hergestellt werden. Der BÜ darf befahren werden, sobald das ÜL an der Bedienstelle aufleuchtet. Die Ausschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt automatisch, sobald die Induktionsschleife auf der anderen Seite des Bahnübergangs freigefahren worden ist.

Achtung: Sollte sich die BÜ-Sicherung nicht automatisch ausschalten, ist die HAT zu betätigen, um Verkehrsbehinderungen im Bereich der Ein-/Ausfahrten zum Kaufland-Gelände bzw. der Firma Frankenbach zu verhindern.

- * Ist erkennbar, dass der BÜ wegen eines Rückstaus auf einer der Ein-/Ausfahrten nicht befahren werden kann, muss die HAT bedient werden, um die BÜ-Sicherung wieder auszuschalten. Erst wenn sich der Rückstau aufgelöst hat, darf mit Bedienen der HET die BÜ-Sicherung wieder aktiviert werden. Sobald das ÜL an der Bedienstelle aufleuchtet, darf die Rangiereinheit die Fahrt fortsetzen. Nachdem die Bahnübergänge vollständig befahren wurden, muss die BÜ-Sicherung durch Betätigen der HAT ausgeschaltet werden.

Achtung: Im Bereich der BÜ R 29 bis R 32 beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit 5 km/h (Schrittgeschwindigkeit). Die Geschwindigkeit darf erhöht werden, sobald die Rangiereinheit den in Fahrtrichtung letzten BÜ vollständig geräumt hat.

4.5 Signale

Im Bereich der Hafенbahn Mainz werden Signale nach Eisenbahn-Signalordnung (ESO) verwendet.

4.6 Sicherungsanlagen

4.6.1 EOW-Anlage – Übersicht

Die Eisenbahninfrastruktur der MN ist mit einer EOW-Anlage des Herstellers Pintsch Tiefenbach GmbH ausgerüstet. In diese sind

- vier Fahrwegstelltafeln (FT 1/52, FT 1/157, FT 2 und FT 3)
- drei elektrisch ortsgestellte Weichen (W 3, W 4 und W 5)
- drei Schlüsselsperren (Ssp W1, Ssp W2 und Ssp W6) sowie
- drei Gleistore zum Containerterminal im Anschluss der FCT eingebunden.

Über die Ssp sind die im Rangierbezirk Ingelheimer Aue vorhandenen Handweichen mittels Schlüsselabhängigkeit zur EOW-Anlage einbezogen.

Zur Bedienung der FT erhalten die EVU mit INV für die Eisenbahninfrastruktur der MN spezielle EVU-Schlüssel zugeteilt.

Eine detaillierte Beschreibung der EOW-Anlage bietet das ► *Bedienhandbuch für die EOW-Anlage der Hafенbahn Mainz*, das als Anlage 2 beigefügt ist.

Auf die Bedienung der EOW-Anlage wird im ► *Abschnitt 9 „Durchführung der Bedienungs- und Rangierfahrten“* näher eingegangen.

4.6.2 Fahrwegstelltafeln

- Die Fahrwegstelltafeln FT 1/52 und FT 1/157 sind im Bahnhof Mainz Hbf aufgestellt. FT 1/52 befindet sich in Höhe des Ls 040 II, FT 1/157 steht in Höhe des Zsig R157. Beide FT sind jeweils rechts vom Gleis aufgestellt.

- * An dem FT können Fahrwege für Rangierfahrten von Mainz Hbf nach dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue eingestellt werden. FT 1/52 und FT 1/157 sind hinsichtlich des Layouts der Bedientafel und der Funktion identisch.
- *

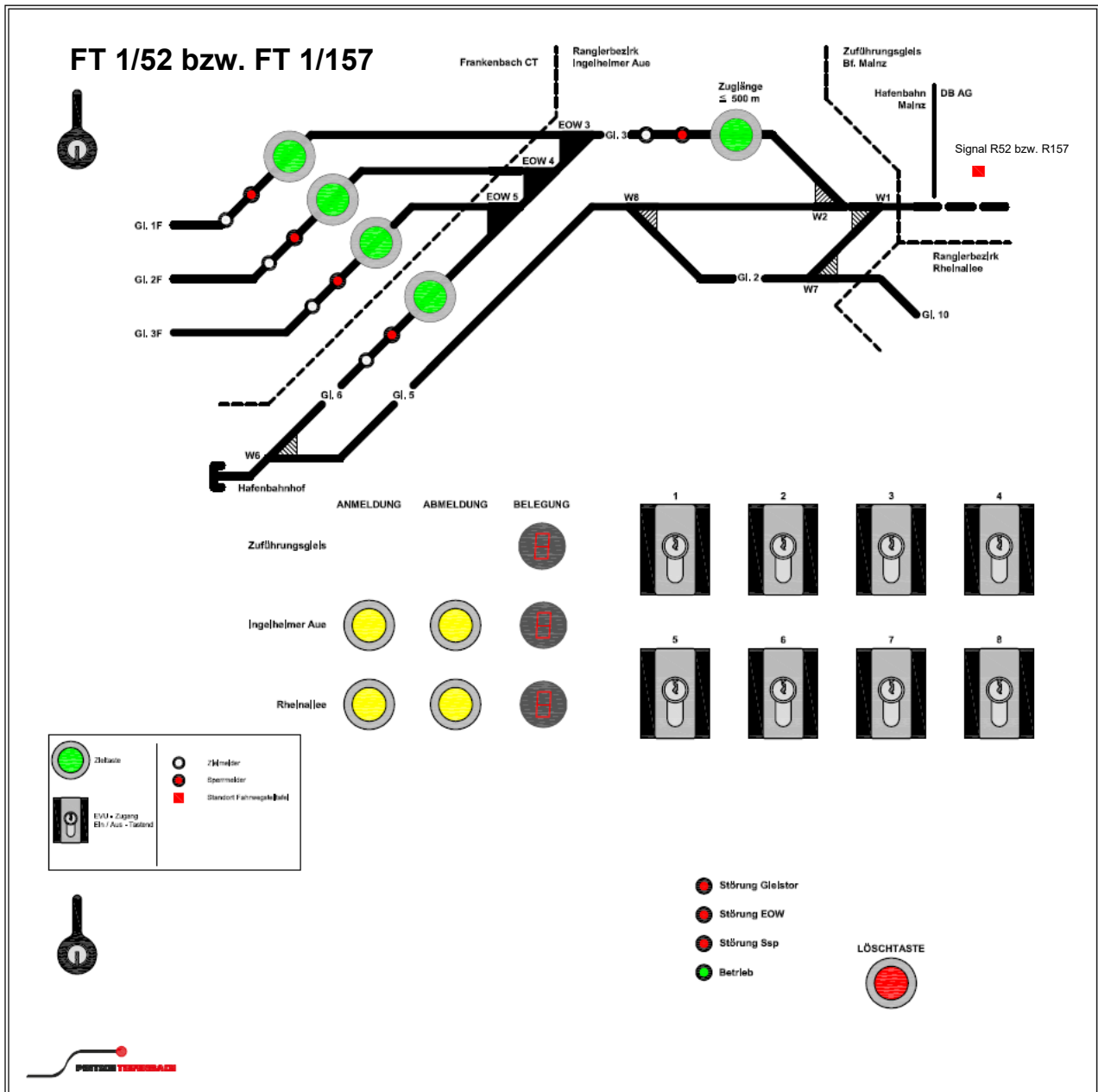


Abbildung 1: Frontansicht der Fahrwegstelltafeln FT 1/52 und FT 1/157

Die Fahrwegstelltafeln FT 2 und FT 3 sind im Rangierbezirk Ingelheimer Aue aufgestellt. FT 2 befindet sich auf Höhe der Weichen 1 und 7 zwischen den Gleisen 1 und 10. FT 3 befindet sich am Betonschaltheus neben Gleis 6.

- * An der FT 2 ist die An-/Abmeldung für die Rangierbezirke Ingelheimer Aue bzw. Rheinallee möglich. Muss im Rangierbezirk Ingelheimer Aue rangiert werden können an der FT 2 auch die Schlüsselsperren Ssp W1, Ssp W2 und Ssp W6 freigegeben werden. In diesen sind die Weichenschlüssel für die Weichen 1, 2 und 6 verschlossen. FT 2 erlaubt schließlich auch Einstellung von Fahrwegen für Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf.

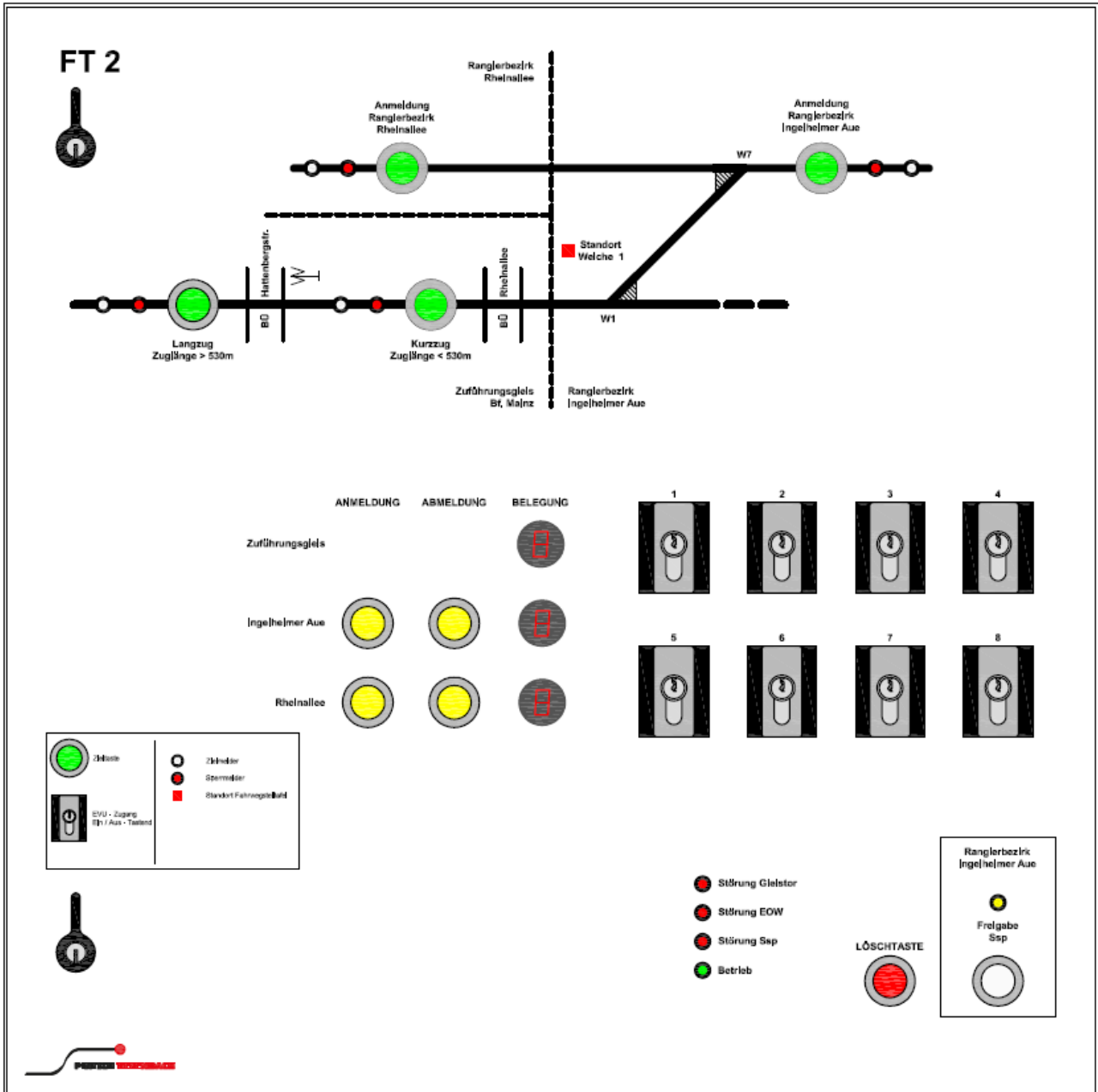


Abbildung 2: Frontansicht der Fahrwegstelltafel FT 2

- * An der FT 3 ist die An-/Abmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue möglich. Muss im Rangierbezirk Ingelheimer Aue rangiert werden können an der FT 3 auch die Schlüsselsperren Ssp W1, Ssp W2 und Ssp W6 freigegeben werden. In diesen sind die Weichenschlüssel für die Weichen 1, 2 und 6 verschlossen. Die FT 3 erlaubt schließlich auch Einstellung von Fahrwegen für Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf.
- * In die FT 3 sind die Achszählgrundstellungstasten (AzGrT) für die Weichen 3 bis 5 integriert, mit denen im Falle von Achszählstörungen oder dem Auffahren von Weichen die Grundstellung wiederhergestellt werden kann.

In die FT 3 sind die Achszählgrundstellungstasten (AzGrT) für die Weichen 3 bis 5 integriert, mit denen im Falle von Achszählstörungen oder dem Auffahren von Weichen die Grundstellung wiederhergestellt werden kann.

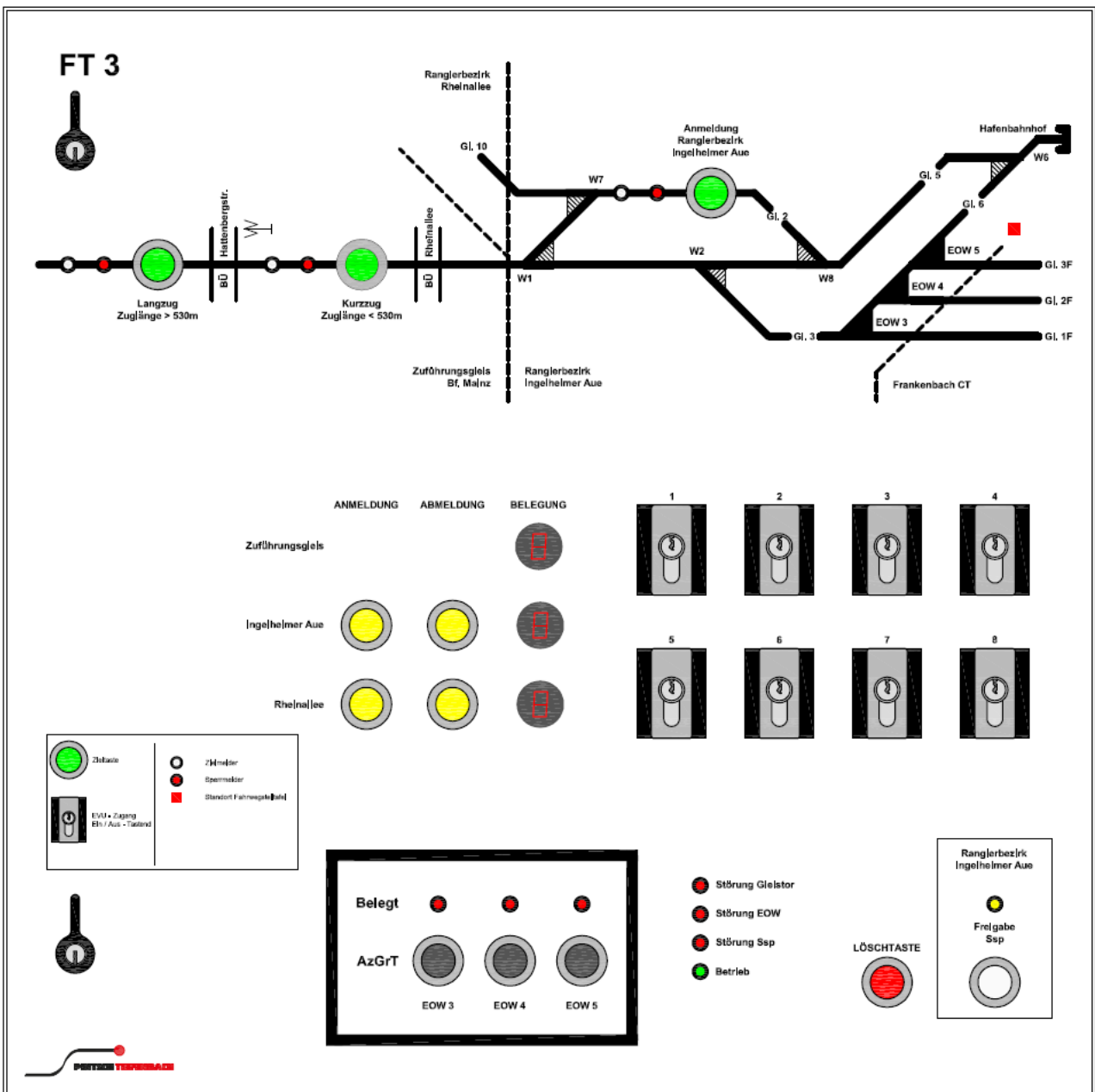


Abbildung 3: Frontansicht der Fahrwegstelltafel FT 3

4.6.3 Schlüsselsperren

Die Schlüsselsperre Ssp W1 ist an der Weiche 1 aufgestellt. In der elektrischen Ssp ist der Weichenschlüssel der Weiche 1 verschlossen. Hierdurch wird die Schlüsselabhängigkeit der Weiche 1 zur EOW-Anlage hergestellt und die Weiche in ihrer Grundstellung verschlossen.

Weiche 7 befindet sich in Abhängigkeit zur Weiche 1. Der Schlüssel zur Bedienung der Weiche 7 kann dem Riegelschloss entnommen werden, sobald Weiche 1 umgestellt wurde.

Die Schlüsselsperre Ssp W2 ist an der Weiche 2 aufgestellt. In der elektrischen Ssp ist der Weichenschlüssel der Weiche 2 verschlossen. Hierdurch wird die Schlüsselabhängigkeit der Weiche 2 zur EOW-Anlage hergestellt und die Weiche in ihrer Grundstellung verschlossen.

Weiche 8 befindet sich in Abhängigkeit zur Weiche 2. Der Schlüssel zur Bedienung der Weiche 8 kann dem Riegelschloss entnommen werden, sobald Weiche 2 umgestellt wurde.

Die Schlüsselsperre Ssp W6 ist an der Weiche 6 aufgestellt. In der elektrischen Ssp ist der Weichenschlüssel der Weiche 6 verschlossen. Hierdurch wird die Schlüsselabhängigkeit der Weiche 6 zur EOW-Anlage hergestellt und die Weiche in ihrer Grundstellung verschlossen.

4.7 Telekommunikationsanlagen

Die MN stellt für den Bereich der Hafенbahn Mainz keine eigenen Telekommunikationsanlagen zur Verfügung. Die Kommunikation erfolgt grundsätzlich über Telefon oder Mobiltelefon unter Nutzung öffentlicher Netze.

Die Verständigung zwischen Tf und Rangierbegleiter (Rb) regelt jedes EVU in eigener Verantwortung. Für die Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter (Fdl) Mainz Hbf können Mobiltelefon oder – soweit verfügbar – GSM-R-Zugfunk genutzt werden.

4.8 Fahrleitungsanlagen

Fahrleitungsanlagen sind im Bereich der Hafенbahn Mainz nicht vorhanden.

Hinweis: Am BÜ Hattenbergstraße wird eine zweigleisige, elektrifizierte Straßenbahnstrecke der MVG gekreuzt. Die Straßenbahnoberleitung (Nennspannung 750 V DC) befindet sich auf einer Höhe von 5,00 m über Schienenoberkante (SO).

4.9 Beleuchtungsanlagen

Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue ist eine Beleuchtungsanlage installiert, mit der die Rangiererwege ausgeleuchtet werden. Die Schaltung der Beleuchtungsanlage erfolgt über einen Dämmerungsschalter.

In den anderen Bereichen der Hafенbahn Mainz sind keine besonderen Beleuchtungsanlagen vorhanden. Die Ausleuchtung der Gleisanlagen erfolgt – soweit vorhanden – durch die öffentliche Straßenbeleuchtung oder die Werksbeleuchtung der Nebenanschließer.

4.10 Sonstige Anlagen

Im Bereich der Hafенbahn Mainz sind keine sonstigen Anlagen wie z. B. allgemeine Hoch- und Tiefbauten, Einrichtungen zum Rangieren oder zur Zugbildung/-auflösung, Ladestellen oder andere, besondere Einrichtungen vorhanden.

- * In den Rangierbezirken Rheinallee und Ingelheimer Aue befindet sich jeweils eine Brückendurchfahrt („Kaiserbrücke“) ohne Lichtraumeinschränkungen.

5 Allgemeine Verhaltensregeln

5.1 Allgemeine Regelungen

Die Eisenbahnanlagen der Hafенbahn Mainz dürfen nur im Rahmen der mit der MN vereinbarten Nutzung befahren und betreten werden. Zum Betreten der Eisenbahnanlagen berechtigt sind Mitarbeiter, die Aufgaben im Zusammenhang mit Betrieb und Instandhaltung wahrnehmen, sowie Mitarbeiter dritter Unternehmen, welche im Auftrag der MN tätig werden oder auf Grundlage eines geschlossenen INV die Eisenbahninfrastruktur nutzen.

Grundsätzlich gilt, dass die Eisenbahnanlagen nur mit einem entsprechenden dienstlichen Auftrag betreten werden dürfen. Warnkleidung nach DIN EN ISO 20471 ist zu tragen.

Die von den Mitarbeitern zu verwendende persönliche Schutzausrüstung richtet sich nach dem jeweiligen Anwendungsfall und wird vom betreffenden Unternehmen bzw. EVU in eigener Verantwortung festgelegt.

Im gesamten Bereich der Hafенbahn Mainz ist das Rauchen verboten.

5.2 Gesundheitsschutz

Für die Arbeiten im Eisenbahnbetrieb sind die Regelungen des DGUV zum Thema „Schienenbahnen“ in der aktuellen Ausgabe zu beachten. Die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb sind mindestens einmal jährlich zu den Themen zu belehren.

Für die Ausführung von Bauarbeiten an Gleisanlagen und in deren unmittelbaren Nähe sind die Bestimmungen des DGUV zum Thema „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ in der aktuellen Ausgabe zu beachten. Die Mitarbeiter sind vor Aufnahme der Arbeiten zu belehren, wenn sie nicht durch regelmäßig wiederkehrende Belehrungen ohnehin zu den Themen unterwiesen sind.

5.3 Ortskenntnis

Mitarbeiter dürfen Aufgaben nur dann eigenständig verrichten, wenn sie über die entsprechende Ortskenntnis verfügen. Die EVU stellen sicher, dass das Personal die für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erforderlichen Kenntnisse und Ausrüstung besitzt. Die MN vermittelt den EVU vor der ersten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur – gegen Entgelt – notwendige Ortskenntnisse und übergibt die benötigten Ausrüstungsgegenstände (z. B. Schlüssel).

5.4 Überwachung des Eisenbahnbetriebs

Die Durchführung des Eisenbahnbetriebsdienstes wird vom Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der MN und seinem Stellvertreter, vom örtlichen Betriebsleiter (öBI) der MN und seinem Stellvertreter sowie den jeweiligen, mit dieser Aufgabe betrauten Mitarbeitern der EVU überwacht. EBL und öBI der MN sind allen auf der Hafенbahn Mainz eingesetzten Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb gegenüber weisungsbefugt.

6 Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb

Alle im Bereich der Hafенbahn Mainz eingesetzten Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb müssen tauglich³ sein, für ihre jeweilige Tätigkeit qualifiziert sein und regelmäßig fortgebildet werden. Sie müssen die deutsche Sprache in dem für ihre jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

³ Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung gemäß VDV-Schrift 714 oder TfV

Die von den EVU eingesetzten Tz benötigen eine Fahrberechtigung gemäß § 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TFV).

7 Eisenbahnfahrzeuge

Alle Eisenbahnfahrzeuge, die auf der Hafenbahn Mainz eingesetzt werden sollen, müssen hinsichtlich Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein.

Zweiwegefahrzeuge dürfen eingesetzt werden.

Auf den Tz müssen, da u. U. BÜ mittels Posten gesichert werden müssen, eine weiß-rot-weiße Signalfahne und eine rot abblendbare Handlampe mitgeführt werden. Weiterhin müssen im jeweils führenden Führerraum die Unfallmeldetafel I der MN und die schriftliche Weisung gemäß RID ausliegen.

Auf den Eisenbahnfahrzeugen vorhandene Sicherungseinrichtungen (z. B. Sifa, PZB) müssen betriebsfähig und eingeschaltet sein. Die PZB-Fahrzeugeinrichtung darf im Rangierdienst ggf. mit dem Störschalter abgeschaltet werden.⁴

8 Bestimmungen zur Durchführung des Eisenbahnbetriebs

8.1 Allgemeine Regelungen

8.1.1 Zeitfenster zur Bedienung

- * Auf der Hafenbahn Mainz darf sich grundsätzlich zeitgleich jeweils nur eine Rangiereinheit befinden. Dies wird durch den Bedienungsplan sichergestellt. Dieser gibt den EVU verbindlich Zeitfenster vor, in denen diese die Eisenbahnanlagen zur Bedienung der Nebenanschlüsse nutzen dürfen. Die EVU stellen sicher, dass die im Bedienungsplan festgelegten Zeitfenster eingehalten werden. Der Bedienungsplan wird von der MN in Abstimmung mit den Nebenanschlüssen und den EVU aufgestellt.

► *Anlage 3: Bedienungsplan*

- * Erkennt das Rangierpersonal beim Versuch der Anmeldung an den FT in Mainz Hbf, dass sich – entgegen dem Bedienungsplan – noch eine Rangiereinheit auf der Hafenbahn Mainz befindet, so darf nicht auf die Hafenbahn eingefahren werden. Die Unfallmeldestelle der MN ist zu verständigen und Weisung des EBL oder seines Stellvertreters bzw. des öBl oder seines Stellvertreters einzuholen.

8.1.2 Betriebsverfahren

Werden einzelne Triebfahrzeuge (Tz), Wagen oder Wagengruppen auf den Gleisen der Hafenbahn Mainz bewegt, so sind das Rangierfahrten. Das Verbinden und Trennen von Eisenbahnfahrzeugen, die Bedienung von Weichen und Gleissperren, die Erledigung aller weiteren, zur sicheren und zweckmäßigen Durchführung von Rangierbewegungen erforderlichen Aufgaben und Handlungen gehören zum Rangierdienst.

⁴ Wird die PZB mit dem Störschalter abgeschaltet, so werden bestimmte Betriebs- und Bedienvorgänge, insbesondere die Fahrgeschwindigkeit, in der Fahrtenregistrierung weiterhin aufgezeichnet. Dies ermöglicht im Ereignisfall eine verbesserte Auswertung des Ereignisses.

8.1.3 Funkfernsteuerung nutzen

Die Steuerung der Tzf mit einer Funkfernsteuerung (FFSt) ist zugelassen. Ob zum Rangieren die FFSt verwendet werden soll, entscheiden die EVU in eigener Verantwortung. Die EVU erlassen zur Nutzung der FFSt ggf. weitere Regelungen.

8.2 Durchführen der Rangierfahrten

8.2.1 Rangierpersonal

In der Regel rangiert der Tf. Der Tf darf Aufgaben einem oder ggf. mehreren Rb übertragen. Befindet sich der Tf auf dem Fahrzeug an der Spitze der Rangierfahrt, darf er die Beobachtung des Fahrweges nicht übertragen.

Werden Aufgaben des Tf von einem Rb wahrgenommen, hat der Rb die Ausführung der Aufgaben dem Tf zu bestätigen.

Wird beim Rangieren zur Bedienung des Tzf eine FFSt verwendet und nur ein Rangierpersonal eingesetzt, handelt der Tf als Lokrangierführer (Lrf).

8.2.2 Verständigung

Vor Durchführung einer Rangierfahrt muss der Tf den Rb über Ziel, Zweck und eventuelle Besonderheiten, die beim Durchführen der Fahrzeugbewegung zu beachten sind, verständigen. Er muss weiterhin andere Tf, die Fahrzeugbewegungen durchführen, verständigen, wenn eine gegenseitige Gefährdung eintreten kann.

Vor dem Bewegen von Fahrzeugen oder vor dem Heranfahren an Fahrzeuge haben der Tf bzw. der Rb Personen, die sich an oder in diesen Fahrzeugen befinden, von der beabsichtigten Rangierbewegung zu unterrichten und sie zum Zurücktreten bzw. Verlassen der Wagen aufzufordern.

8.2.3 Übermittlung von Aufträgen

Den Auftrag zu der vorzunehmenden Rangierbewegung gibt der Rb dem Tf mündlich oder durch Rangiersignale. Als mündliche Übermittlung gilt auch die Verständigung über Rangierfunkgeräte oder Mobiltelefon.

Mündlich gegebene Aufträge und Meldungen sind vom Empfänger zu wiederholen. Die Wiederholung ist bei fernmündlicher Verständigung mit den Worten einzuleiten „Ich wiederhole“. Ist korrekt wiederholt worden, muss der Auftraggebende dieses mit „Richtig“ bestätigen.

Bei Benutzung von Rangierfunkgeräten oder Mobiltelefonen ist vor jeder geschobenen Rangierfahrt ein Probegespräch zu führen. Alle zehn Sekunden hat ein Kontrollsprechen („Weiterkommen“ oder Angabe der Entfernung zum vorgesehenen Halteplatz) zu erfolgen. Dies wird vom Tf nicht wiederholt. Bleibt das Kontrollsprechen aus, wird die Verbindung unterbrochen oder bemerkt Tf oder Rb während der Fahrt eine Störung des Gerätes, ist sofort anzuhalten. Kann die Verbindung nicht wiederhergestellt werden müssen sich Tf und Rb darüber verständigen, ob die Rangierfahrt unter Verwendung von Rangiersignalen fortgesetzt werden kann.

Aufträge, Fahrzeugbewegungen auszuführen, darf nur der Rb erteilen, der den Fahrweg beobachtet. Aufträge zum Halten sind auszuführen, auch wenn sie nicht vom Rb gegeben werden oder – bei Verwendung von Rangiersignalen – nur akustisch wahrgenommen werden.

8.2.4 Rangierseite

Wenn die Verständigung zwischen Rb und Tf durch Rangiersignale erfolgen soll, müssen sich beide vor Durchführung einer Rangierfahrt über die Rangierseite verständigen. Der Rb hat sich so aufzustellen, dass er die Rangiereinheit und den Fahrweg gut übersehen und sich mit dem Tf leicht verständigen kann. Eine bestimmte Rangierseite ist nicht vorgeschrieben.

*

Wird die Sichtverbindung zwischen Tf und Rb unterbrochen, ist die Geschwindigkeit zu ermäßigen; wird die Sichtverbindung nicht alsbald wiederhergestellt, ist anzuhalten.

* **8.2.5 Stärke der Rangiereinheiten**

* Die Rangiereinheiten sind stets so zusammenzustellen und zu bewegen, dass der Fahrweg übersehen werden kann und ein Kontakt zwischen Tf und Rb jederzeit möglich ist.

*

Die maximale Länge der Rangiereinheit beträgt 600 m.
--

8.2.6 Triebfahrzeuge besetzen

Arbeitende Tzf müssen beim Rangieren mit einem Tf besetzt sein. Sind arbeitende Tzf gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

* **8.2.7 Geschobene Rangierfahrten / Spitzenbesetzung**

* Geschobene Rangiereinheiten sind durch einen Rb auf der Spitze zu besetzen. Dieser übernimmt dabei die Beobachtung des Fahrweges, die Bedienung der Weichen und – soweit erforderlich – die Sicherung der BÜ.

* Auf dem Zuführungsgleis sind geschobene Rangierfahrten – soweit möglich – zu vermeiden.

8.2.8 Bereitlegen von Sicherungsmitteln

Vor Beginn der Rangierarbeiten hat der Tf dafür zu sorgen, dass die zum Aufhalten der Wagen und die zur Sicherung stillstehender Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung erforderlichen Hemmschuhe und Radvorleger in gebrauchsfähigem Zustand bereit liegen.

8.2.9 Fahrzeuge kuppeln und entkuppeln

Gemeinsam bewegte Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein. Die Fahrzeuge sind so zu kuppeln, dass stärkere Zerrungen und Stauchungen vermieden werden.

Beim Kuppeln wird zuerst die Schraubenkupplung eingehängt, dann werden die Bremskupplungen verbunden, die Absperrhähne geöffnet und Heizkupplungen sowie sonstige Kupplungen verbunden. Vor dem Ankuppeln des Tzf ist dessen Luftabsperrhahn kurz zu öffnen.

Entkuppelt wird in umgekehrter Reihenfolge.

Unbenutzte Schraubenkupplungen müssen spätestens beim Fertigstellen des Zuges in die Kupplungshalter eingehängt werden. Alle anderen Kupplungen sind sofort nach dem Entkuppeln einzuhängen.

Es ist verboten, während der Fahrt zu entkuppeln, mit dem vorderen Teil vorzufahren und zwischen ihm und dem folgenden Teil eine Weiche umzustellen.

Achtung: Vor der Einfahrt in den Rangierbezirk Rheinallee sind alle Fahrzeuge lang zu kuppeln. Grund: Gleisbogen mit Bogenradius 100 m zwischen Weiche 7 und Weiche 40.

Hinweis: Sollen Wagengruppen im Rangierbezirk Ingelheimer Aue entkuppelt werden, müssen die Fahrzeuge an den betreffenden Kuppelstellen bereits vor der Einfahrt in die Hafensbahn Mainz lang gekuppelt werden. Grund: Die Gleise liegen im Bogen, es sind keine ausreichend langen, geraden Gleisabschnitte vorhanden.

8.2.10 Nutzung der Druckluftbremse

Werden Eisenbahnfahrzeuge bewegt, sind diese grundsätzlich an die Hauptluftleitung anzuschließen und die Funktionsfähigkeit der Bremse durch eine vereinfachte Bremsprobe am letzten Wagen zu prüfen.

8.2.11 Fahrbereitschaft feststellen

- * Vor dem Ingangsetzen der Rangiereinheit haben sich der Tf bzw. Rb davon zu überzeugen, dass alle Wagen ordnungsgemäß gekuppelt, die Hand- und Druckluftbremsen gelöst sowie Hemmschuhe und Radvorleger entfernt worden sind. Unbenutzte Schraubenkupplungen und Luftschläuche müssen in die vorgesehenen Halterungen eingehängt sein.

8.2.12 Fahrweg einstellen

Rangierbewegungen dürfen erst ausgeführt werden, wenn die Weichen für die beabsichtigte Rangierfahrt richtig gestellt sind. Die Weichen werden durch den Tf bzw. Rb gestellt. Personen, die nicht mit dem Rangieren beauftragt sind, dürfen Weichen nicht umlegen.

Bei ortsgestellten Weichen, für die eine Grundstellung bestimmt ist, ist das Hebelgewicht weiß/schwarz, bei Weichen ohne Grundstellung gelb. In Grundstellung ist der schwarze Teil des Hebelgewichtes dem Erdboden zugekehrt. Solche Weichen hat das Rangierpersonal nach der Fahrzeugbewegung wieder in Grundstellung zu legen.

Hinsichtlich der Bedienung der elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW) ist

► *Anlage 2: Bedienhandbuch für die EOW-Anlage der Hafенbahn Mainz*

zu beachten.

Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Ist es dennoch geschehen, dürfen sie nur in der Auffahrrichtung geräumt werden. Eine aufgefahrene Weiche darf erst wieder befahren werden, wenn ihr ordnungsgemäßer Zustand durch einen vom EBL bestimmten Mitarbeiter örtlich festgestellt worden ist.

8.2.13 Fahrauftrag geben

Der Rb darf den Fahrauftrag erteilen, wenn die Beteiligten verständigt worden sind und die Fahrbereitschaft festgestellt worden ist. Der Rb erteilt den Fahrauftrag durch Rangiersignal oder mündlich. Beim Wechsel der Fahrtrichtung ist stets ein neuer Fahrauftrag erforderlich.

8.2.14 Geschwindigkeit

Bei allen Rangierfahrten wird auf Sicht gefahren. Die Geschwindigkeit ist so zu regeln, dass

- vor Halt gebietenden Signalen,
- vor Fahrzeugen,
- vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern, oder
- an der beabsichtigten Stelle

angehalten werden kann.

Die Geschwindigkeit, mit der höchstens gefahren werden darf, beträgt 25 km/h.

Achtung: Für Rangierfahrten von Mainz Hbf nach dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit im **Zuführungsgleis** zwischen Weiche 162 und dem BÜ Hattenbergstraße **10 km/h** sowie zwischen dem BÜ Hattenbergstraße und dem BÜ Rheinallee **15 km/h**. Die Geschwindigkeit darf erhöht werden, sobald die Rangiereinheit die Mitte des BÜ erreicht hat. Grund: BÜ-Einschaltung.

*
* **Achtung:** Für Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit im **Zuführungsgleis** zwischen den BÜ Rheinallee und Hattenbergstraße **15 km/h**. Die Geschwindigkeit darf erhöht werden, sobald die Rangiereinheit die Mitte des BÜ erreicht hat. Grund: BÜ-Einschaltung.

Achtung: Im **Rangierbezirk Rheinallee** beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit im Gleisbogen (Radius = 100 m) vor/nach Weiche 7 **5 km/h**. Grund: Bogenradius 100 m.

8.2.15 Fahrweg beobachten

Bei jeder Fahrzeugbewegung hat der Tf den Fahrweg und seine Signale zu beobachten und darauf zu achten, dass

- der Fahrweg frei ist,
- Weichen und Gleissperren richtig gestellt sind,
- die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei sind,
- sich dem Fahrweg kein Fahrzeug in gefährdender Weise nähert,
- kein Fahrzeug unbeabsichtigt über ein Grenzzeichen oder Isolierzeichen am anderen Ende des Gleises gelangt und
- Bahnübergänge gesichert sind.

8.2.16 Gegenstände neben dem Gleis

Der Tf bzw. der Rb haben darauf zu achten, dass bei am Gleis gelagerten Gegenständen einen Abstand von mindestens 1,50 m im geraden Gleis und von mindestens 1,80 m im Gleisbogen von der nächstgelegenen Schiene eingehalten wird. Gegenstände in der Nähe der Gleise müssen so gelagert sein, dass sie nicht in Bewegung geraten können.

8.2.17 Mitfahrt auf Eisenbahnfahrzeugen

Das Mitfahren des Rb auf einem Eisenbahnfahrzeug ist nur gestattet, wenn dieses für eine Mitfahrt eingerichtet ist und sich der Rb einen sicheren Stand verschaffen und festhalten kann. Geeignete Mitfahreinrichtungen sind Rangierertritte, Endbühnen und Bremserbühnen. Andere Stellen an Fahrzeugen dürfen nicht zur Mitfahrt genutzt werden. Nur unbeschädigte Rangierertritte dürfen benutzt werden. Sind die dazugehörigen Handgriffe beschädigt oder fehlen diese, dürfen die Rangierertritte nicht benutzt werden.

8.2.18 Abstoßen und Ablaufen

Das Abstoßen und Ablaufen von Eisenbahnfahrzeugen sind verboten.

8.2.19 Verschieben

Das Verschieben von Eisenbahnfahrzeugen ist verboten.

8.2.20 Rangieren mit Seil oder Kette

Das Rangieren mit Seil oder Kette ist verboten.

8.3 Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

8.3.1 Freizuhaltende Bereiche beachten

Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grenzzeichen, einem BÜ oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt ist zu berücksichtigen, dass sich die Fahrzeuge noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen.

Hinweis: Auf den Gleisanlagen der Hafенbahn Mainz dürfen Eisenbahnfahrzeuge in der Regel nicht dauerhaft abgestellt werden. Ausnahmen:

- Rangierbezirk Ingelheimer Aue: Gleis 7 im Bereich zwischen dem Gleisabschluss und dem BÜ Werkszufahrt Werner & Mertz ⁵
- Rangierbezirk Rheinallee: Gleis 11 (nach Absprache)

8.3.2 Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung

Abgestellte Eisenbahnfahrzeuge sind grundsätzlich gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern. Dies erfolgt durch Auflegen von Hemmschuhen oder das Anziehen von Hand- oder Feststellbremsen. Das Sichern mit Radvorlegern oder durch Auflegen von Steinen, Holz, Eisenstücken o. ä. auf die Schienen ist nicht erlaubt. Werden Hemmschuhe verwendet, so sind Einheitshemmschuhe zu nutzen.

Für das Sichern der Fahrzeuge ist der Tf verantwortlich, der die Fahrzeuge abstellt. Fahrzeuge sind vom Rb zu sichern, wenn ihm diese Aufgabe übertragen worden ist.

Für das Sichern der Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung gelten die Bestimmungen der VDV-Schrift 757 „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift – BreVo“.

8.3.3 Verwendung der Hemmschuhe

Hemmschuhe dürfen nicht vor anliegenden Weichenzungen und nicht vor Schienenstößen aufgelegt werden. Es dürfen nur die zur Schienenform passenden Hemmschuhe verwendet werden. Hemmschuhe dürfen bei Drehgestellwagen nicht zwischen den Achsen eines Drehgestells aufgelegt werden.

Hemmschuhe mit aufgebogener oder aufgebrochener Spitze oder anderen Beschädigungen dürfen nicht verwendet werden.

8.3.4 Aufbewahrung der Hemmschuhe

Bei Beendigung des Rangierens sind die zum Sichern nicht mehr benötigten Hemmschuhe von den Schienen zu entfernen und zu den vorhandenen Hemmschuhhaltern bzw. Hemmschuhsteinen zu bringen.

Hinweis: Aus Gründen der Unfallverhütung dürfen Hemmschuhe nicht auf den Rangiererwegen abgelegt werden.

8.4 Befahren von Bahnübergängen

8.4.1 Allgemeines

BÜ dürfen nur befahren werden, wenn sie gesichert sind. Für die Sicherung der BÜ ist der Tf verantwortlich. BÜ sind stets mit Umsicht zu befahren, mit dem Fehlverhalten einzelner Wegbenutzer muss – insbesondere im Rangierbezirk Rheinallee – gerechnet werden. Der Tf hat erforderlichenfalls vor dem Befahren der BÜ das Achtungssignal Zp 1 zu geben. Notfalls ist anzuhalten!

⁵ Wichtig: Ein ca. 20 m langer Abschnitt muss frei bleiben, damit eine Lokomotive über die Weiche 8 umgesetzt werden kann.

Im Bereich der Hafenbahn Mainz sind sowohl technisch gesicherte als auch nicht technisch gesicherte BÜ vorhanden.

► *Abschnitt 4.4 Bahnübergänge*

8.4.2 Ausfall der technischen Sicherung

Stellt der Tf fest oder wird ihm mitgeteilt, dass an einem BÜ die technische Sicherung ausgefallen ist, muss der BÜ durch den Tf gesichert werden. Gleiches gilt, wenn das ÜS nicht das Signal BÜ 1 zeigt.

* Zur Sicherung ist zunächst vor dem BÜ anzuhalten, auch wenn bei der Annäherung die Schranken geschlossen sein oder die Straßensignale leuchten sollten. Nach dem Anhalten hat der Tf die technische Sicherung mit Hilfe des Schlüsselschalters HET einzuschalten. Die Rangiereinheit darf erst weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind oder nach dem Einschalten die Straßensignale der LZA leuchten, wobei es genügt, dass ein Straßensignal erkannt wird.

Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt werden kann, ist der BÜ – soweit möglich – per Postensicherung (► Abschn. 8.4.3) zu sichern. Nur wenn kein zweiter Mitarbeiter zur Verfügung steht oder das Triebfahrzeug nicht mittels Funkfernsteuerung gesteuert werden kann, darf der BÜ nach dem Anhalten mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, nachdem die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 gewarnt worden sind.

8.4.3 Postensicherung

Die Postensicherung erfolgt sowohl bei geschobenen, als auch bei gezogenen Rangierfahrten. Die Postensicherung erfolgt durch den Rb oder Lrf und ist wie folgt vorzunehmen:

- Auf Verkehrs-, Rangierer- und Randwegen ist auf Hindernisse und Stolperstellen zu achten. Bei Dunkelheit ist eine Handleuchte zu benutzen.
- Der Rb bzw. Lrf stellt sich am Rand der Fahrbahn gut sichtbar auf und beobachtet den Straßenverkehr. Er entscheidet dann, in welcher Fahrtrichtung er zuerst den Straßenverkehr anhält. Er betritt die Straße nur bei einer ausreichend großen Lücke zwischen Fahrzeugen oder wenn der Verkehr bereits zum Stillstand gekommen ist. Er gibt die Zeichen wie folgt:
- „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)
- und anschließend
- „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme).

Für das Geben dieser Zeichen ist bei Tageslicht eine weiß-rot-weiße Signalfahne am waagrecht ausgestreckten Arm zu verwenden. Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter ist eine rotleuchtende Handleuchte zu verwenden.

Muss der Straßenverkehr aus mehreren Richtungen angehalten werden, ist bei der ersten Fahrtrichtung abzuwarten, bis eindeutig erkannt wird, dass der Fahrer das Fahrzeug anhält. Der Fahrer zum weiteren Halten aufzufordern, bevor sich der nächsten Fahrtrichtung zugewendet wird. Beim Überqueren der Fahrbahnen ist darauf zu achten, dass nicht selbst durch den Straßenverkehr gefährdet wird. Die Straßenverkehrsteilnehmer für die zweite Fahrtrichtung sind in oben beschriebener Weise zum Anhalten aufzufordern.

Der Aufenthalt im Raum zwischen Straßen- und Eisenbahnfahrzeugen ist zu vermeiden.

Die Postensicherung ist so lange aufrecht zu halten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

9 Durchführung der Bedienungs- und Rangierfahrten

9.1 Rangierfahrten von Mainz Hbf in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue durchführen

Nachfolgend wird die Durchführung einer Rangierfahrt von Mainz Hbf in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue Schritt für Schritt beschrieben:

1 Fahrwegstelltafel FT 1/52 oder FT 1/157 einschalten

- EVU-Schlüssel in den jeweiligen Schlüsselschalter einführen



Hinweis: Hierbei unbedingt die Schließung beachten: EVU-Schlüssel „1“ passt nur in den Schlüsselschalter „1“, EVU-Schlüssel „2“ passt nur in den Schlüsselschalter „2“ usw.

- EVU-Schlüssel rechtsherum drehen und kurz tasten
- Die Betriebs-LED leuchtet grün und zeigt an, dass die FT aktiviert ist

BETRIEB



- In der roten Segmentanzeige „Belegung Zuführungsgleis“ erscheint die eigene EVU-Ziffer

Hinweis: Die EOW-Anlage ist so ausgelegt, dass stets nur eine FT aktiv ist. Mit Einschalten der FT werden alle anderen FT für die Dauer von drei Minuten gesperrt. Erfolgt nach drei Minuten keine Fahrwegeinstellung schaltet sich die FT automatisch aus und die Sperrung der anderen FT wird aufgehoben.

2 Prüfen, dass kein anderes EVU angemeldet ist

- Anhand der roten Segmentanzeigen „Belegung“ ist erkennbar, ob ggf. ein weiteres EVU angemeldet ist:

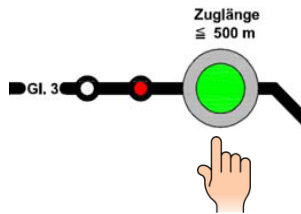


- Erscheint in einer der drei Anzeigen eine andere Ziffer als die eigene EVU-Ziffer oder als die Ziffer „0“, so sind die Gleisanlagen der Hafenbahn Mainz noch von einem anderen EVU belegt.
- Wird in den Anzeigen „Belegung Ingelheimer Aue“ und „Belegung Rheinallee“ die Ziffer „0“ gezeigt, so ist kein anderes EVU angemeldet und die Gleisanlagen können befahren werden.

Achtung: Sollte die Anlage anzeigen, dass die Gleisanlagen – entgegen dem Bedienungsplan – noch von einem anderen EVU belegt sind, so darf nicht auf die Hafenbahn eingefahren werden. Die Unfallmeldestelle der MN ist zu verständigen und Weisung des EBL oder seines Stellvertreters bzw. des öBl oder seines Stellvertreters einzuholen (► *Abschnitt 8.1.1*).

3 Fahrweg einstellen

- Durch Drücken einer der vier grünen Zieltasten wird die Einstellung des Fahrwegs angestoßen:



- * – Rangiereinheiten mit einer Länge ≤ 480 m wählen Gleis 3 als Zielgleis.
- * – Rangiereinheiten mit einer Länge > 480 m wählen Gleis 6 als Zielgleis.
- * – Rangiereinheiten ausschließlich bestehend aus einem einzeln fahrenden Triebfahrzeug oder mehreren, gekuppelten Triebfahrzeugen können direkt in das FCT-Containerterminal einfahren. Als Zielgleis dürfen die Gleise 1F oder 3F gewählt werden.

Hinweis: Direkte Fahrten nach Gleis 2F sind bis auf Weiteres nicht möglich. Soll nach Gleis 2F gefahren werden ist Gleis 6 als Zielgleis auszuwählen. Nach Ankunft im Gleis 6 kann nach Gleis 2F rangiert werden.

- Die EOW-Anlage prüft nun im Hintergrund die Fahrwegbedingungen. Der jeweilige Zielmelder zeigt so lange ein weißes Blinklicht.
- Sind alle Fahrwegbedingungen erfüllt und die Fahrwegelemente in die erforderliche Lage gestellt zeigt der Zielmelder weißes Ruhelicht.
- Das EVU ist als Nutzer des Zuführungsgleises und des Rangierbezirks Ingelheimer Aue an der EOW-Anlage angemeldet. In den roten Segmentanzeigen „Belegung“ für das Zuführungsgleis und den Rangierbezirk Ingelheimer Aue erscheint nun die jeweilige EVU-Ziffer.

Hinweis: Gleise, nach denen nicht gefahren werden kann, werden durch den Sperrmelder angezeigt. Der Sperrmelder zeigt rotes Ruhelicht.

- * **Hinweis:** Wurde versehentlich ein falscher Fahrweg eingestellt, so kann dieser wie folgt wieder zurückgenommen werden:
- * – Rote Löschtaaste und die grüne Zieltaste gleichzeitig drücken (Zweitastenbedienung)
- * – Es leuchten nun neben allen Zieltasten die Sperrmelder rot auf.
- * – Die rote Segmentanzeige „Belegung Ingelheimer Aue“ wechselt von der jeweiligen EVU-Ziffer auf die Ziffer „0“ und die Sperrmelder erlöschen.
- * – Der neue Fahrweg kann wie gewohnt eingestellt werden.

Mögliche Störungen:

- Sind die Fahrwegbedingungen nicht erfüllt oder ein bzw. mehrere Fahrwegelement(e) gestört, läuft der Fahrweg nicht ein. Der jeweilige Zielmelder zeigt weiterhin weißes Blinklicht und wechselt nicht zu weißem Ruhelicht.
- Anhand der Störmelder „Störung Ssp“, „Störung EOW“ bzw. „Störung Gleistor“ ist für den Tf erkennbar, welches Fahrwegelement gestört ist. Rotes Dauer- oder Blinklicht zeigen an, dass eine Störung vorliegt.
- Anhand der Anzeige lässt sich die Störung näher eingrenzen:

Störmelder	Art der Anzeige	
	rotes Dauerlicht	rotes Blinklicht
Störung Ssp	Technische Störung	Nicht alle Weichenschlüssel stecken in den Ssp
Störung EOW	Weiche hat keine Endlage	Achszählkreis einer im Fahrweg liegenden Weiche ist belegt
Störung Gleistor	„Antikontaktstörung Gleistor“	-

Hinweis: Wird an der FT eine der oben beschriebenen Störungen einer EOW, eines Gleistors oder einer Ssp angezeigt, gilt Folgendes:

Die Störung ist **unter der Rufnummer +49 6131 12-7010** an die Netzleitstelle der MN zu melden. Der EBL oder sein Stellvertreter bzw. der öBl oder sein Stellvertreter erteilen Weisung zur weiteren Vorgehensweise und veranlassen die Entstörung.

- * Rangiereinheiten mit einer Länge ≤ 480 m dürfen auf entsprechende Weisung des EBL oder seines Stellvertreters bzw. des öBl oder seines Stellvertreters bis in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue fahren. Dort ist nach der Ursache der Störung zu suchen und die Störung nach Möglichkeit zu beheben (z. B. Weichenschlüssel in die Ssp einsetzen, EOW hilfswise umstellen usw.).
- * Rangiereinheiten mit einer Länge > 480 m dürfen im Störungsfall nicht auf die Hafensbahn einfahren.

Achtung: Es ist damit zu rechnen, dass bei gestörter EOW-Anlage Fahrweegelemente nicht in der gewünschten Lage liegen. Diese Fahrweegelemente sind dann per Hilfsbedienung zu stellen.

4 Fdl Mainz Hbf verständigen

- Sobald die Voraussetzungen zur Fahrt nach dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue gegeben sind, verständigt der Tf den Fdl Mainz Hbf und unterrichtet ihn über die beabsichtigte Rangierfahrt.
- Die Verständigung erfolgt über GSM-R-Zugfunk.

5 Rangierfahrt durchführen

- Der Fdl Mainz Hbf stimmt der Rangierfahrt in der Regel mit Signal Sh 1 zu.
- Der Tf führt die Rangierfahrt von Mainz Hbf bis in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue durch.
- * – Die Rangiereinheit darf im Rangierbezirk Ingelheimer Aue grundsätzlich erst dann angehalten werden, wenn sichergestellt ist, dass der BÜ Rheinallee frei von Fahrzeugen ist.
- * – Rangiereinheiten mit einer Länge ≤ 480 m fahren (mindestens) bis zum Orientierungszeichen „Halt für Züge mit Zuglänge 480 m“. Das Orientierungszeichen steht vor der Spitze der Weiche 3.
- * – Rangiereinheiten mit einer Länge > 480 m, die nicht direkt in eines der drei Gleise des FCT-Containerterminals einfahren, müssen im Gleis 6 bis zum Orientierungszeichen „Halt für Züge mit Zuglänge 740 m“ fahren. Das Orientierungszeichen steht vor Weiche 6.
- * – Lässt sich im Störungsfall nicht verhindern, dass die Rangiereinheit vor den o. g. Stellen zum Halten kommt und Eisenbahnfahrzeuge den BÜ Rheinallee besetzen, muss der Tf alles dafür tun, dass die Störung schnellstmöglich beseitigt und die Fahrt in Richtung FCT-Containerterminal fortgesetzt wird.

6 Für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue an-/abmelden

- Mit der Rangierfahrt von Mainz Hbf nach dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue erfolgt automatisch die Anmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue.
- Die Anmeldung bleibt so lange aktiv, bis der Achszählkreis zwischen den Weichen 3, 4 und 5 nicht belegt wird bzw. komplett freigefahren wird oder sich der Tf manuell an der EOW-Anlage abmeldet (► *Abschnitt 9.2*).

- * **Achtung:** Erfolgt die Fahrt der Rangiereinheit direkt in das FCT-Containerterminal (Zielgleise 1F oder 3F) oder nach Gleis 6 und wird hierbei der Achszählkreis zwischen den Weichen 3 bis 5 freigefahren (d. h. alle Fahrzeuge befinden sich in den Gleisen 1F, 3F oder 6) wird die Rangiereinheit **automatisch** vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue abgemeldet.
- * Steht die Rangiereinheit grenzzeichenfrei in Gleis 6 muss sich der Tf unverzüglich an der FT 3 wieder für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue anmelden! Grund: Nach Freifahren der Weiche 5 ist eine automatische Abmeldung vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue erfolgt.
- * Sind nach der Fahrt nach Gleis 1F oder 3F weitere Rangierbewegungen zurück in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue geplant, muss sich der Tf zuvor an der FT 3 wieder für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue anmelden.
- * – Die Abmeldung vom Zuführungsgleis erfolgt automatisch, sobald die Rangiereinheit vollständig in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue eingefahren ist.

9.2 Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue rangieren

Nachfolgend werden Schritt für Schritt die Bedienhandlungen beschrieben, die an FT 2 bzw. FT 3 ausgeführt werden müssen, wenn im Rangierbezirk Ingelheimer Aue rangiert werden soll:

1 Fahrwegstelltafel FT 2 oder FT 3 einschalten

- EVU-Schlüssel in den jeweiligen Schlüsselschalter einführen



Hinweis: Hierbei unbedingt die Schließung beachten: EVU-Schlüssel „1“ passt nur in den Schlüsselschalter „1“, EVU-Schlüssel „2“ passt nur in den Schlüsselschalter „2“ usw.

- EVU-Schlüssel rechtsherum drehen und kurz tasten
- Die Betriebs-LED leuchtet grün und zeigt an, dass die FT aktiviert ist

BETRIEB



Hinweis: Die EOW-Anlage ist so ausgelegt, dass stets nur eine FT aktiv ist. Mit Einschalten der FT werden alle anderen FT für die Dauer von drei Minuten gesperrt. Erfolgt nach drei Minuten keine Fahrwegeinstellung schaltet sich die FT automatisch aus und die Sperrung der anderen FT wird aufgehoben.

2 Prüfen, dass kein anderes EVU angemeldet ist

- Anhand der roten Segmentanzeigen „Belegung“ ist erkennbar, ob ggf. ein weiteres EVU angemeldet ist:



- Erscheint in einer der drei Anzeigen eine andere Ziffer als die Ziffer „0“ oder als die eigene EVU-Ziffer, so sind die Gleisanlagen der Hafenbahn Mainz noch von einem anderen EVU belegt.
- Erscheint in keiner der drei Anzeigen eine andere Ziffer als die Ziffer „0“ oder die eigene EVU-Ziffer, so ist kein anderes EVU angemeldet und die Gleisanlagen können befahren werden.

Achtung: Sollte die Anlage anzeigen, dass die Gleisanlagen – entgegen dem Bedienungsplan – noch von einem anderen EVU belegt sind, so darf nicht in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue eingefahren werden. Die Unfallmeldestelle der MN ist zu verständigen und Weisung des EBL oder seines Stellvertreters bzw. des öBl oder seines Stellvertreters einzuholen (► *Abschnitt 8.1.1*).

3 Für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue anmelden

- Die Anmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue erfolgt durch Drücken der grünen Zieltaste „Anmeldung Rangierbezirk Ingelheimer Aue“.

- Die EOW-Anlage prüft nun im Hintergrund die Fahrwegbedingungen. Der jeweilige Zielmelder zeigt so lange ein weißes Blinklicht.
- Sind alle Fahrwegbedingungen erfüllt und die Fahrwegelemente in die erforderliche Lage gestellt, zeigt der Zielmelder weißes Ruhelicht.
- Das EVU ist als Nutzer des Rangierbezirks Ingelheimer Aue an der EOW-Anlage angemeldet. In der roten Segmentanzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue erscheint nun die jeweilige EVU-Ziffer.
- Alternativ kann sich der Tf mit Drücken des gelben Tasters „Anmeldung Ingelheimer Aue“ manuell für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue anmelden (*siehe ► Fall 2 im nächsten Schritt*).
- Die Anmeldung ist erfolgreich, wenn in der roten Segmentanzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue die EVU-Ziffer erscheint.

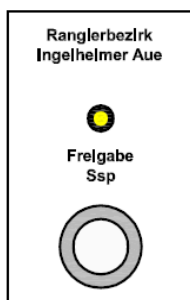
4 Schlüsselsperren freigeben

Fall 1:

- Die Schlüsselsperren Ssp W1 bis W3 werden automatisch freigegeben, wenn die Anmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue durch Drücken der grünen Zieltaste „Anmeldung Rangierbezirk Ingelheimer Aue“ erfolgt ist.

Fall 2:

- Die Schlüsselsperren Ssp W1 bis W3 werden durch Drücken des weißen Tasters „Freigabe Ssp“ freigegeben:



- Die Freigabe der Ssp ist erfolgt, sobald der Leuchtmelder gelbes Ruhelicht zeigt.
- Alle Ssp im Rangierbezirk Ingelheimer Aue sind nun freigegeben.

5 Weichenschlüssel entnehmen und Weichen aufschließen

- Tür des Ssp-Kastens öffnen
- Weiße Taste der elektrischen Schlüsselsperre betätigen



- Weichenschlüssel nach links drehen und entnehmen
- Weiche aufschließen

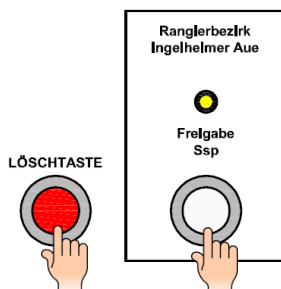
6 Rangierarbeiten durchführen

7 Weichen verschließen und Weichenschlüssel in Ssp einstecken

- Handweichen in Grundstellung bringen
- Weichen verschließen
- Weichenschlüssel aus dem Weichenschloss entnehmen
- Weichenschlüssel in die elektrische Schlüsselsperre einstecken und durch Drehung nach rechts verschließen
- Tür des Ssp-Kastens schließen

8 Freigabe der Schlüsselsperren zurücknehmen

- Die Freigabe der Schlüsselsperren Ssp W1 bis W3 wird durch gleichzeitiges Drücken der roten Löschtaste und des weißen Tasters „Freigabe Ssp“ zurückgenommen (Zweitastenbedienung):



- Zuerst ist die rote Löschtaste zu drücken und gedrückt zu halten
- Anschließend ist die weiße Taste „Freigabe Ssp“ zu drücken
- Beide Tasten sind loszulassen, sobald der gelbe Leuchtmelder erlischt. Mit Erlöschen des Leuchtmelders ist die Freigabe der Ssp erfolgreich zurückgenommen worden.

9 Für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue abmelden

- Nach Abschluss der Rangierarbeiten muss sich der Tf im Rangierbezirk Ingelheimer Aue abmelden.
- Die Abmeldung ist sowohl an der FT 2 bzw. der FT 3 möglich.
- Voraussetzung hierfür ist, dass sich keine Eisenbahnfahrzeuge mehr im Rangierbezirk Ingelheimer Aue befinden, d. h. alle Fahrzeuge in das FCT-Containerterminal oder in den Rangierbezirk Rheinallee rangiert wurden. Alle Gleise im Rangierbezirk Ingelheimer Aue müssen wieder frei von Fahrzeugen sein.
- Um die Abmeldung durchzuführen, aktiviert der Tf zunächst die FT 2 oder die FT 3 mit dem EVU-Schlüssel.
- * – Mit Drücken des gelben Tasters „Abmeldung Ingelheimer Aue“ wird die Rangiereinheit vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue abgemeldet. Die Abmeldung ist erfolgreich, wenn in der roten Segmentanzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue die jeweilige EVU-Ziffer nicht mehr angezeigt wird.

9.3 Rangierfahrten in bzw. aus dem Rangierbezirk Rheinallee durchführen

Auch bei Rangierfahrten in bzw. aus dem Rangierbezirk Rheinallee ist grundsätzlich die EOW-Anlage zu bedienen:

- * – Bevor eine Rangiereinheit vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue in den Rangierbezirk Rheinallee einfährt, muss sich der Tf an der FT 2 für den Rangierbezirk Rheinallee anmelden. Die Vorgehensweise bei der Anmeldung ist analog zu der im ► *Abschnitt 9.2* beschriebenen Anmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue. Die Anmeldung ist erfolgreich, wenn in der roten Segmentanzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Rheinallee die EVU-Ziffer erscheint.
- Gleichzeitig muss die Abmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue erfolgen.
- * – Bevor eine Rangiereinheit vom Rangierbezirk Rheinallee zurück in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue fährt, muss sich der Tf an der FT 2 für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue anmelden. Die Vorgehensweise bei der Anmeldung ist analog zu der im ► *Abschnitt 9.2* beschriebenen. Die Anmeldung ist erfolgreich, wenn in der roten Segmentanzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue die EVU-Ziffer erscheint.
- Nach der Rückkehr in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue muss sich der Tf an der FT 2 für den Rangierbezirk Rheinallee wieder abmelden.

9.4 Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf durchführen

Nachfolgend wird die Durchführung einer Rangierfahrt vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf Schritt für Schritt beschrieben:

1 Fahrwegstelltafel FT 2 oder FT 3 einschalten

- EVU-Schlüssel in den jeweiligen Schlüsselschalter einführen



Hinweis: Hierbei unbedingt die Schließung beachten: EVU-Schlüssel „1“ passt nur in den Schlüsselschalter „1“, EVU-Schlüssel „2“ passt nur in den Schlüsselschalter „2“ usw.

- EVU-Schlüssel rechtsherum drehen und kurz tasten
- Die Betriebs-LED leuchtet grün und zeigt an, dass die FT aktiviert ist

BETRIEB



Hinweis: Die EOW-Anlage ist so ausgelegt, dass stets nur eine FT aktiv ist. Mit Einschalten der FT werden alle anderen FT für die Dauer von drei Minuten gesperrt. Erfolgt nach drei Minuten keine Fahrwegeinstellung schaltet sich die FT automatisch aus und die Sperrung der anderen FT wird aufgehoben.

2 Prüfen, dass kein anderes EVU angemeldet ist

- Anhand der roten Segmentanzeigen „Belegung“ ist erkennbar, welche EVU an der EOW-Anlage angemeldet sind:



- In der Anzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue erscheint die eigene EVU-Ziffer.
- Wenn das Zuführungsgleis frei ist, wird in der Anzeige „Belegung“ für das Zuführungsgleis die Ziffer „0“ angezeigt.
- Sollte hier wider Erwarten doch eine Ziffer (nicht die eigene EVU-Ziffer!) angezeigt werden, so ist das Zuführungsgleis besetzt. In diesem Fall würden auch die jeweiligen Sperrmelder an den Zieltasten rotes Dauerlicht zeigen.
- Eine Fahrt in das Zuführungsgleis ist nur gestattet, wenn dieses frei ist.

Achtung: Sollte die Anlage anzeigen, dass das Zuführungsgleis – entgegen dem Bedienungsplan – noch von einem anderen EVU belegt sind, so darf nicht in das Zuführungsgleis eingefahren werden. Die Unfallmeldestelle der MN ist zu verständigen und Weisung des EBL oder seines Stellvertreters bzw. des öBl oder seines Stellvertreters einzuholen (► *Abschnitt 8.1.1*).

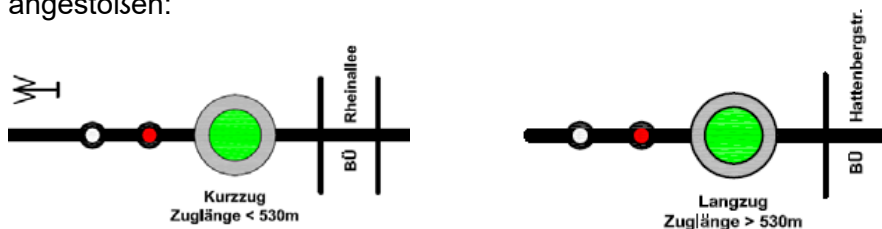
3 Für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue abmelden

- Den gelben Taster „Abmeldung Ingelheimer Aue“ drücken
- Anhand der roten Segmentanzeige „Belegung“ prüfen, ob die Abmeldung erfolgt ist:
- Die Abmeldung ist erfolgreich, wenn in der roten Segmentanzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue die jeweilige EVU-Ziffer nicht mehr angezeigt wird.

Hinweis: Die Abmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue ist Voraussetzung dafür, dass gemäß Schritt 4 der Fahrweg in Richtung Mainz Hbf eingestellt werden kann.

4 Fahrweg einstellen

- Durch Drücken einer der beiden grünen Zieltasten wird die Einstellung des Fahrwegs angestoßen:



- * – Rangiereinheiten mit einer Länge ≤ 480 m wählen die Zieltaste „Kurzzug, Zuglänge < 530 m“. ⁶
- * – Rangiereinheiten mit einer Länge > 480 m wählen die Zieltaste „Langzug, Zuglänge > 530 m“.

- Die EOW-Anlage prüft nun im Hintergrund die Fahrwegbedingungen. Der jeweilige Zielmelder zeigt so lange ein weißes Blinklicht.
- Sind alle Fahrwegbedingungen erfüllt und die Fahrwegelemente in die erforderliche Lage gestellt zeigt der Zielmelder weißes Ruhelicht.
- Das EVU ist als Nutzer des Zuführungsgleises an der EOW-Anlage angemeldet. In der roten Segmentanzeige „Belegung“ für das Zuführungsgleis erscheint nun die jeweilige EVU-Ziffer.

- * **Achtung:** Bei der Auswahl des Fahrwegziels ist unbedingt darauf zu achten, dass die korrekte Länge der Rangiereinheit berücksichtigt wird. Der Ablauf der Rangierfahrt ist davon abhängig, welche Länge die Rangiereinheit hat. Eine falsche Zielvorwahl führt dazu, dass die BÜSA am BÜ Hattenbergstraße nicht bzw. unzeitig eingeschaltet wird und es zu unerwünschten Behinderungen des Straßen- und Straßenbahnverkehrs kommt.
- *

⁶ Die Beschriftung an den Zieltasten ist momentan noch nicht korrekt ausgeführt. Statt „ < 530 m“ müsste es „ ≤ 480 m“ lauten, anstelle „ > 530 m“ wäre „ > 480 m“ richtig. Der Mangel wird baldmöglichst behoben.

- * **Hinweis:** Wurde versehentlich ein falscher Fahrweg eingestellt, so kann dieser wie folgt wieder zurückgenommen werden:
- * – Rote Löschtaste und die grüne Zieltaste gleichzeitig drücken (Zweitastenbedienung)
 - * – Es leuchten nun neben allen Zieltasten die Sperrmelder rot auf.
 - * – Die rote Segmentanzeige „Belegung Zuführungsgleis“ wechselt von der jeweiligen EVU-Ziffer auf die Ziffer „0“ und die Sperrmelder erlöschen.
 - * – Der neue Fahrweg kann wie gewohnt eingestellt werden.

Mögliche Störungen:

- Sind die Fahrwegbedingungen nicht erfüllt oder ein bzw. mehrere Fahrwegelement(e) gestört, läuft der Fahrweg nicht ein. Der jeweilige Zielmelder zeigt weiterhin weißes Blinklicht und wechselt nicht zu weißem Ruhelicht.
- Anhand der Störmelder „Störung Ssp“, „Störung EOW“ bzw. „Störung Gleistor“ ist für den Tf erkennbar, welches Fahrwegelement gestört ist. Rotes Dauer- oder Blinklicht zeigen an, dass eine Störung vorliegt.
- Anhand der Anzeige lässt sich die Störung näher eingrenzen:

Störmelder	Art der Anzeige	
	rotes Dauerlicht	rotes Blinklicht
Störung Ssp	Technische Störung	Nicht alle Weichenschlüssel stecken in den Ssp
Störung EOW	Weiche hat keine Endlage	Achszählkreis einer im Fahrweg liegenden Weiche ist belegt
Störung Gleistor	„Antikontaktstörung Gleistor“	-

Hinweis: Vor Einstellung eines Fahrwegs vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf muss sich der Tf – wie in Schritt 3 beschrieben – stets zuvor für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue abmelden. Versäumt er dies kann er keinen Fahrweg in Richtung Mainz Hbf einstellen!

Hinweis: Wird an der FT eine der oben beschriebenen Störungen einer EOW, eines Gleistors oder einer Ssp angezeigt, ist zuerst nach der Ursache der Störung zu suchen und die Störung nach Möglichkeit zu beheben (z. B. Weichenschlüssel in die Ssp einsetzen, EOW hilfswise umstellen usw.). Gelingt dies nicht ist die Störung **unter der Rufnummer +49 6131 12-7010** an die Netzleitstelle der MN zu melden. Der EBL oder sein Stellvertreter bzw. der öBl oder sein Stellvertreter erteilen Weisung zur weiteren Vorgehensweise und veranlassen die Entstörung.

- | | |
|---|---|
| <p>* Rangiereinheiten ≤ 480 m Länge
<i>bleibt frei</i></p> | <p style="background-color: #333; color: white; padding: 2px;">Rangiereinheiten > 480 m Länge</p> <p style="background-color: #eee; padding: 2px;">4* Fdl Mainz Hbf verständigen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sobald die (technischen) Voraussetzungen zur Fahrt gegeben sind verständigt der Tf den Fdl Mainz Hbf und unterrichtet ihn über die beabsichtigte Rangierfahrt. – Der Tf teilt dem Fdl mit, dass die Rangiereinheit länger als 480 m ist und er somit ohne Halt vor dem BÜ Hattenbergstraße fahren muss. – Um den Fdl eine bessere Disposition zu ermöglichen, teilt er ihm weiterhin die exakte Länge der Rangiereinheit mit. – Die Verständigung erfolgt über Mobiltelefon oder GSM-R-Zugfunk. <p style="background-color: #eee; padding: 2px;">5* Zustimmung des Fdl Mainz Hbf abwarten</p> |
|---|---|



6 BÜ Rheinallee (km 2,1) sichern

- Technische Sicherung des BÜ durch Betätigen der ET (aufgestellt in Höhe der Weiche 1, bezeichnet als ET 2) einschalten
- Aufleuchten des ÜL abwarten
- Signal Bü 1 am ÜS abwarten

7 Rangierfahrt durchführen

- Rangierfahrt in Richtung des BÜ Rheinallee beginnen
- BÜ Rheinallee passieren
- Signal Bü 0 am ÜS des BÜ Hattenbergstraße
- Am Wartezeichen (Ra 11) vor dem BÜ Hattenbergstraße anhalten
- Rangierfahrt in Richtung des BÜ Rheinallee beginnen
- BÜ Rheinallee passieren
- Rangierfahrt in Richtung des BÜ Hattenbergstraße fortsetzen
- BÜ Hattenbergstraße passieren
- Rangierfahrt in Richtung des Ls 046 fortsetzen
- Bei Signal Sh 1 am Ls 046 Rangierfahrt in den Bf Mainz Hbf fortsetzen

8 Fdl Mainz Hbf verständigen

bleibt frei

- Der Tf informiert den Fdl Mainz Hbf über die beabsichtigte Rangierfahrt.
- Der Tf teilt dem Fdl mit, dass er an der Warteposition vor dem BÜ Hattenbergstraße steht.
- Die Verständigung erfolgt über Mobiltelefon oder GSM-R-Zugfunk.

9 Zustimmung des Fdl Mainz Hbf abwarten

bleibt frei

10 BÜ Hattenbergstraße (km 1,6) sichern

bleibt frei

- Technische Sicherung des BÜ durch Betätigen der HET (bezeichnet als HET 2) einschalten (Handeinschaltung)
- Aufleuchten des ÜL abwarten

11 Rangierfahrt durchführen

bleibt frei

- Rangierfahrt in Richtung des BÜ Hattenbergstraße beginnen
- BÜ Hattenbergstraße passieren
- Rangierfahrt in Richtung des Ls 046 fortsetzen
- Bei Signal Sh 1 am Ls 046 Rangierfahrt in den Bf Mainz Hbf fortsetzen

12 Für das Zuführungsgleis und den Rangierbezirk Ingelheimer Aue abmelden

- * – Mit Passieren des BÜ Rheinallee wird die Rangiereinheit automatisch für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue abgemeldet.
- * – Mit Passieren des BÜ Hattenbergstraße wird die Rangiereinheit automatisch für das Zuführungsgleis abgemeldet.
 - Eine manuelle Abmeldung an der EOW-Anlage ist nicht erforderlich.

* **Achtung:** Am BÜ Hattenbergstraße ist mit einigen Metern Abstand zum Wartezeichen (Signal Ra 11) anzuhalten. Es ist darauf zu achten, dass kein Fahrzeug der Rangiereinheit die Ausschalterschleifen des BÜ belegt. Grund: Wird die BÜSA bei mit einem Fahrzeug belegten Ausschalterschleifen eingeschaltet, führt dies zu einer Störung der Anlage.

Achtung: Die Schlüsselschalter der BÜSA (z. B. ET oder HET) sind sorgsam zu bedienen. Es ist darauf zu achten, dass der Schlüssel für etwas mehr als zwei Sekunden getastet wird. Hintergrund: Wird der Schlüssel kürzer getastet, führt dies zu einer Störung der Anlage.

10 Arbeiten an den Eisenbahnanlagen

Bei Arbeiten im Gleisbereich werden durch den EBL der MN entsprechende Weisungen an die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb und die bedienenden EVU herausgegeben. Darin sind Informationen zu erforderlichen Einschränkungen, Sperrungen, ggf. abweichenden Regelungen und Zeit und Dauer der Arbeiten enthalten.

Bei Arbeiten im Gleisbereich ist Warnkleidung nach DIN EN ISO 20471 zu tragen.

11 Störungen der Infrastruktur

Jede **Störung** an Gleisen, Weichen, Signalen oder sonstigen Einrichtungen der Hafenbahn Mainz ist umgehend **unter der Rufnummer +49 6131 12-7010** an die Netzleitstelle der MN zu **melden**. Zur Meldung verpflichtet ist jeder Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb, der auf oder an den Eisenbahnanlagen der MN tätig ist.

Das Infrastrukturmanagement der MN sorgt dafür, dass die Störung so schnell wie möglich beseitigt wird. Über Störungen, die die Betriebsabwicklung auf der Hafenbahn Mainz behindern, informiert das Infrastrukturmanagement der MN möglichst vorab die EVU und die Nebenanschießer.

12 Notfallmanagement

Im Falle eines gefährlichen Ereignisses (Unfall oder Störung) ist jeder Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb verpflichtet unverzüglich gemäß den auf der **Unfallmeldetafel I** gegebenen Anweisungen zu handeln. Das **Ereignis** ist unverzüglich **unter der Rufnummer +49 6131 12-7010** an die Netzleitstelle der MN zu **melden**.

► Anlage 4 Unfallmeldetafel I

Die Netzleitstelle der MN ergreift alle gemäß Unfallmeldetafel II erforderlichen Maßnahmen.

► Anlage 5 Unfallmeldetafel II

Die EVU unterstützen die von den MN veranlassten Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallfolgen.

Gefährliche Ereignisse werden durch den EBL der MN untersucht. Die EVU unterstützen die Unfalluntersuchung und übermitteln unaufgefordert alle erforderlichen Informationen (z. B. Auswertungen der elektronischen Fahrtenregistrierung (EFR), Stellungnahmen der an einem Ereignis beteiligten Mitarbeiter, Vernehmungsprotokolle usw.).

13 Inkrafttreten

- * Die Bedienungsanweisung tritt am 01.09.23 in Kraft.

14 Verzeichnis der Anlagen

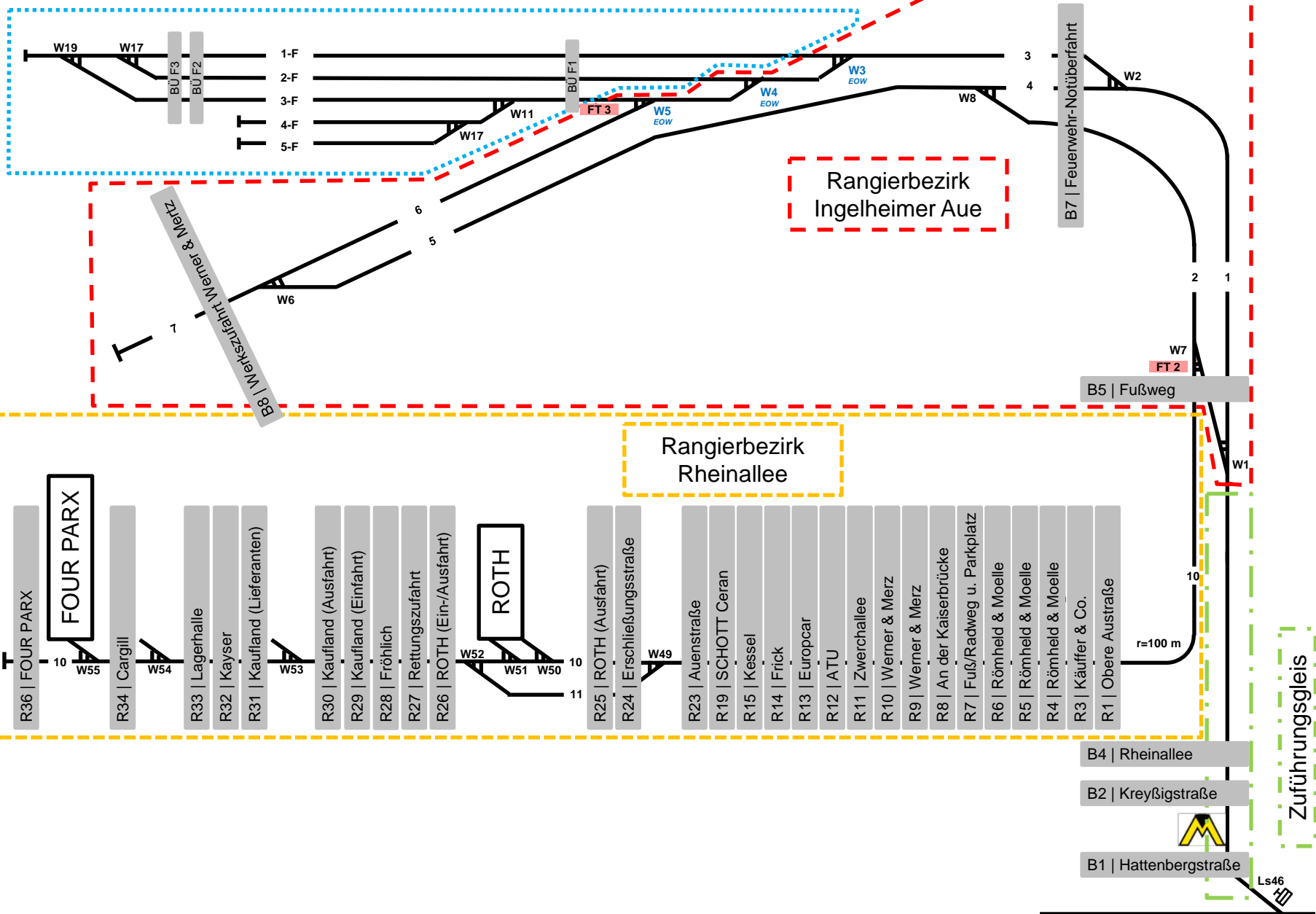
Anlage 1	Übersicht Eisenbahnanlagen
Anlage 2	Bedienhandbuch für die EOW-Anlage der Hafenbahn Mainz
Anlage 3	Bedienungsplan
Anlage 4	Unfallmeldetafel I
Anlage 5	Unfallmeldetafel II

Anlage 1

Übersicht Eisenbahnanlagen

Rhein

Frankenbach CT



Mainz Hbf

FT 1/52
FT 1/157

Anlage 2

Bedienhandbuch für die EOW-Anlage der Hafensbahn Mainz

Bedienhandbuch

für die

EOW-Anlage

im Bereich

Hafenbahn Mainz

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 1
	Ersteller	Macalla		von 59

Ausgabestände

Stand	Änderung	Gültig ab	Bearbeitet	Geprüft
00	Erstellung	05.12.16	Macalla	ungeprüft
01	Ergänzung für Bedienung Fahrwegstelltafeln	28.02.17	Macalla	ungeprüft
02	Ergänzung BÜ Bedienung Abschnitt 7.1.3 und Bedienung FT 3 Abschnitt 7.2	24.03.17	Macalla	ungeprüft
03	Anpassung Abschnitt 6.1.5 infolge Entfall ET im Hbf MZ. Abschnitt 7.1.9.1 Bild Ssp geändert	09.12.17	La Torre / Macalla	In Prüfung
04	Änderung Logo „Mainzer Netze“ in Kopfzeile. Änderung Logo Pintsch Tiefenbach in Kopfzeile. „Entwurf“ geändert in A (Ausführungsstand) in Fußzeile	15.01.18	Macalla	Gerd Bräunig

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 2
	Ersteller	Macalla		von 59

Inhaltsverzeichnis

1	Verwendete Abkürzungen	5
2	Einleitung	6
2.1	Geltungsbereich	6
2.2	Betriebliche Randbedingungen	6
2.3	Kapitelübersicht und –auswahl	7
2.3.1	Aufbau Bedienhandbuch.....	7
2.3.2	Hinweise	7
2.3.3	Kapitelschnellauswahl:.....	8
3	Grundbegriffe, grundsätzliche Anlagenbestandteile	9
3.1	Elektrisch ortsgestellte Weiche (EOW)	9
3.1.1	Aufbau der elektrisch ortsgestellten Weiche	10
3.1.2	Umstellschutz	11
3.1.3	Umstellen stumpfe Seite	11
3.1.4	Vorzugslage.....	12
3.1.5	Flankenschutz	13
3.2	Weichenlage- und Ordnungsmelder (WLM).....	14
3.2.1	Begrifflichkeiten/Ansichten des WLM	15
3.2.2	Signalbilder des WLM.....	16
3.3	Vorgezogene Bedienstelle (VB) (optional)	18
3.4	Achszählgrundstellungstaste (AzGrT).....	19
3.5	Weichenauffahrtaste (WAT)	20
3.6	Gleistore	21
3.1	Erdschlussüberwachung.....	22
3.2	Fahrwegstelltafel (FT) / Bedientafel (BT)	23
3.2.1	Fahrwegstelltafel (FT).....	23
4	Bedienung der EOW-Anlage	24
4.1	Bedienung einer EOW	24
4.1.1	Regelumstellung von Hand.....	24
4.1.2	Regelumstellung von der stumpfen Seite durch Schienenfahrzeuge.....	26
4.1.3	Regelumstellung einer EOW mit Vorzugslage von der stumpfen Seite durch Schienenfahrzeuge	28
4.1.4	Hilfsbedienung einer EOW.....	31
4.1.4.1	Hilfsumstellung einer gestörten, nicht belegten EOW	31
4.1.4.2	Hilfsumstellung einer unzeitig belegten EOW	32
4.1.4.3	Umstellen / Herstellen der Grundstellung einer aufgefahrenen EOW.....	33
4.1.4.4	Hilfsumstellung bei Netzausfall	34
5	Bedienung einer Fahrwegstelltafel (FT).....	34
5.1	Bedien- und Anzeigeelemente (gilt für alle FT im Projekt)	34
5.2	Alle Fahrwegstelltafeln im Bereich Hafenbahnhof und Bf Mainz Hbf.....	37
5.2.1	Frontansichten FT1/52 und FT1/157.....	37
5.2.2	Frontansicht FT 2.....	39
5.2.3	Frontansicht FT3.....	40
6	Fahrten aus dem Bf. Mainz Hbf in Richtung Hafenbahnhof	41
6.1	Bedienung FT 1/52 und FT 1/157	41
6.1.1	Tafel mit EVU Schlüssel einschalten.....	42
6.1.2	Zielgleis 3 / Zieltaste „Zuglänge < 500m“ einstellen	42
6.1.3	Zielgleis 3 „Zuglänge < 500m“ nicht einstellbar	43

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 3
	Ersteller	Macalla		von 59

6.1.4	Eingestellten Fahrweg löschen	43
6.1.5	Bedienung BÜ Hattenbergstraße / BÜ Rheinallee	44
6.1.6	Zielgleis 6	45
6.1.7	Zielgleis 6 nicht einstellbar	45
6.1.8	Eingestellten Fahrweg löschen	46
	Siehe 6.1.4 Eingestellten Fahrweg löschen	46
6.1.9	Zielgleise 1F-3F	46
6.1.10	Zielgleise 1F-3F nicht einstellbar	47
6.1.11	An- und Abmeldung im Rangierbezirk (FT1/52 u. FT1/157)	47
7	Fahrten im Hafenbahnhof und in Richtung Bf. Mainz Hbf	48
7.1	Bedienung FT 2	48
7.1.1	Tafel mit EVU Schlüssel einschalten	49
7.1.2	Zielgleis Kurzzug Zuglänge < 500m	49
7.1.3	Bedienung BÜ Rheinallee / BÜ Hattenbergstraße	50
7.1.4	Zielgleis Kurzzug Zuglänge < 500m nicht einstellbar	51
7.1.5	Zielgleis Langzug >500m	51
7.1.6	Zielgleis Langzug nicht einstellbar	52
7.1.7	Abmeldung aus Rangierbezirk Ingelheimer Aue	52
7.1.8	Zielgleis Rangierbezirk Ingelheimer Aue / Rheinallee / Ssp1	53
7.1.9	Freigabe Schlüsselsperre löschen	53
7.1.9.1	Weichenschlüssel Ssp1	54
7.2	Bedienung FT3	54
7.2.1	Tafel mit EVU Schlüssel einschalten	55
7.2.2	Zielgleis Rangierbezirk Ingelheimer Aue	56
7.2.3	Zielgleis Kurzzug und Langzug	57
7.3	Rangierbetrieb im EOW Bereich	57
8	EVU Schließungen und Schlüssel für Fahrwegstelltafel	58
8.1	EVU Schlüssel	58
8.2	Generalschlüssel	58
8.3	Schließsystem	58
9	Spannungsausfall und –wiederkehr	59
9.1	Unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV)	59

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 4
	Ersteller	Macalla		von 59

1 Verwendete Abkürzungen

AzGrT	A chs z ähl- G rund s tellungs- T aste
BSH	B etonsch al thaus
BT	B edient a fel
DSS	D oppelschienen s ch a lter
EBH	E isenbahn b etriebs h of
EOW	E lektrisch O rtsgestell t W eiche
FT	F ahrwegstell t afel
Gs	G leiss p erre
Hbf.	H aupt b ahnhof
Kap.	K apitel
KGL	K ontakt G ren z eichen L inks
KGR	K ontakt G ren z eichen R echts
KWE	K ontakt W eiche E inlauf
Ls	L icht s ignal
LST	L eit- und S icherung s technik
özF	ö rtlich z uständig e r F ahrdienst l eiter
Ril. 301	R ichtlinie 301 ⇒ Signalbuch der Deutsche Bahn AG
SSG	S ondersch l ießung
ST	S chlag t aster
USV	U nterbrechungsfreie S trom v ersorgung
VB	V orgezogene B edien s telle
WA	W eichen a ntrieb
WAT	W eich a uffahrt s taste
WHT	W eichen h ilf s taste
WLM	W eichen l age- und O rdnung s melder

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 5
	Ersteller	Macalla		von 59

2 Einleitung

2.1 Geltungsbereich

Dieses Bedienhandbuch beschreibt die Bedienung der EOW-Anlage im Bereich der Hafenbahn Mainz.

Es gilt ausschließlich für die Bedienung der EOW-Anlage innerhalb des Betriebsgeländes und der Anbindung an die Rangierbezirke Ingelheimer Aue, Rheinallee sowie dem Zuführungsgleis und den Fahrwegstelltafeln im Bhf. Mainz die unmittelbar an den Signalen 1/52 und 1/157 aufgestellt sind.

Der Geltungsbereich umfasst:

- EOW 3-5
- Ssp 1-2 und Ssp 6
- FT 2,3, 1/52 und 1/157
- Gleistor 1F, Gleistor 2F und Gleistor 3 F (für durch die LST-Anlage initiierte Vorgänge)

Nicht in den Geltungsbereich dieses Bedienhandbuches fallen alle manuellen Regel- und Hilfsbedienungen an den Gleistoren 1 und 2 – hierzu sind die Bedienungsunterlagen des Gleistorerrichters/-herstellers heran zu ziehen.

Darstellungen, Bezeichnungen, etc. in diesem Bedienhandbuch sind teilweise beispielhaft und entsprechen nicht unbedingt den örtlichen Gegebenheiten, Bezeichnungen, etc.

Die Bedienung der EOW-Anlage erfolgt in diesem Bereich örtlich durch den Triebfahrzeugführer, im Bedarfsfall auch durch das Rangierpersonal.

Hilfshandlungen, Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten dürfen ggf. nur durch speziell dafür ausgebildetes Personal erfolgen. Diese Handlungen und Arbeiten sind gesondert gekennzeichnet. Die betrieblichen Anweisungen sind zu befolgen.

2.2 Betriebliche Randbedingungen

Die maximale Rangiergeschwindigkeit im EOW-Bereich beträgt 20km/h.

Die Abgrenzung der Rangierbezirke Zuführungsgleis und Ingelheimer Aue sowie Ingelheimer Aue und Rheinallee liegt bei km 2,2 des Zuführungsgleises in Höhe der Weichenspitze vor der Weiche 1.

Die Grenze zwischen Rangierbezirk Ingelheimer Aue und Frankenbach CT liegt jeweils hinter den Grenzzeichen der Weichen 3-5 und vor den jeweiligen Gleistoren.

Die Grenze zum Gleisnetz der DB-AG befindet sich bei km 2,909 unmittelbar am LS Signal 46 im Übergabegleis.

Die Zustimmungsanforderung/-abgabe sowie die betrieblichen Regelungen sind nicht Bestandteil dieses Handbuches.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 6
	Ersteller	Macalla		von 59

2.3 Kapitelübersicht und –auswahl

2.3.1 Aufbau Bedienhandbuch

Das Bedienhandbuch ist nach folgender Struktur aufgebaut:

- Grundbegriffe und grundsätzliche Anlagenbestandteile
- Zusätzliche Anlagenbestandteile bzw. Sonderausstattung
- Bedienung der Anlage
- Sonderbedienungen / Sonderfunktionen
- Spannungsausfall und –wiederkehr
- Anlagen / Anhänge

2.3.2 Hinweise

Farbig hinterlegte Teile des Bedienhandbuches haben folgende Bedeutungen:

Kapitelüberschriften, denen eine Tabelle mit Bedienschritten folgt:

Grau: Kapitelüberschriften mit Bedienschritten für Regelbedienungen

Orange: Kapitelüberschriften mit Bedienschritten für Hilfsbedienungen/-handlungen

Hinweise, die weiterführende Informationen enthalten und eine Aussage über ein mögliches Gefahrenpotenzial machen:

Hellgrün: Handlung erlaubt
Bei Nichtbeachtung: keine Gefahr

Hellgelb: zusätzliche weiterführende Informationen und Hinweise
Bei Nichtbeachtung: in der Regel keine Gefahr

Gelb: zusätzliche Hinweis zur Beachtung
Bei Nichtbeachtung: mögliche Gefahr

Rot: wichtiger zu beachtender Hinweis
Bei Nichtbeachtung: Gefahr

Dunkelrot: zwingend zu beachtender Hinweis
Bei Nichtbeachtung: unmittelbare Gefahr

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 7
	Ersteller	Macalla		von 59

2.3.3 Kapitelschnellauswahl:

- **Aufbau einer EOW**
- eingesetzte **Bedien- und Anzeigeelementen** der LST-Anlage
- im Bedienhandbuch verwendeten **Ansichten, Grafiken und Symbolen**

⇒ Kap. 3 „Grundbegriffe, grundsätzliche Anlagenbestandteile“ ab Seite 9

- **Regelbetrieb** und damit verbundenen **Regelbedienungen**

⇒ Kap. 4.1 „Bedienung einer EOW“ ab Seite 24

- **Hilfsbedienungen** bei **Störungen** oder **Unregelmäßigkeiten**

⇒ Kap. 4.1.4 „Hilfsbedienung einer EOW“ ab Seite 31

- Anzeigen und Verhalten bei **Spannungsausfall**

⇒ Kap. 9 „Spannungsausfall und –wiederkehr“ ab Seite 59

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 8
	Ersteller	Macalla		von 59

3 Grundbegriffe, grundsätzliche Anlagenbestandteile

3.1 Elektrisch ortsgestellte Weiche (EOW)

Elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW) sind Weichen, die durch den Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer oder Rangierer aus dem Gleisfeld heraus einzeln oder in Gruppen umgestellt werden können.

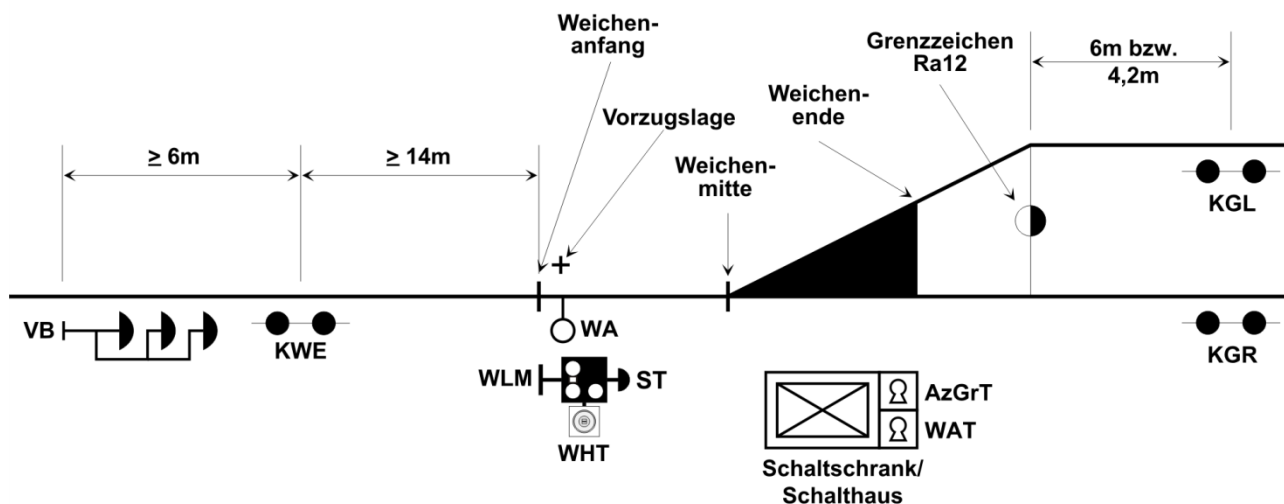
Der Weichenumstellvorgang kann ausgelöst werden:

- Manuell durch Bedienung des Schlagtasters (ST) auf dem Weichenlage- und Ordnungsmelder
⇒ Kap. 4.1.1 „Regelumstellung von Hand“
- Manuell durch Bedienung des Schlagtasters an der vorgezogenen Bedienstelle (VB)
⇒ Kap. 3.3 „Vorgezogene Bedienstelle“
- Manuell durch Bedienung der Weichenhilfstaste WHT
⇒ Kap. 4.1.4.1 „Hilfsumstellung einer gestörten, nicht belegten EOW“
- Manuell durch Bedienung der Weichenauffahrtaste WAT
⇒ Kap. 3.5 „Weichenauffahrtaste (WAT)“
- Fahrzeugbewirkt durch Umstellkontakte an den beiden Weichensträngen
⇒ Kap. 4.1.2 „Regelumstellung von der stumpfen Seite durch Schienenfahrzeuge“
⇒ Kap. 4.1.3 „Regelumstellung einer EOW mit Vorzugslage von der stumpfen Seite durch Schienenfahrzeuge“
- Automatisch durch Fahrwegeinstellung an Bedien- oder Fahrwegstelltafeln
⇒ Kap. 5 „Bedienung einer Fahrwegstelltafel (FT)“

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 9
	Ersteller	Macalla		von 59

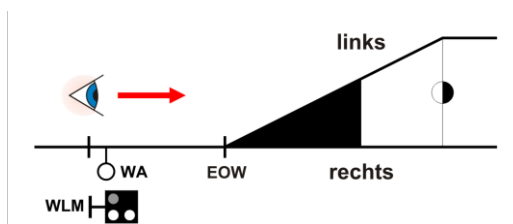
3.1.1 Aufbau der elektrisch ortsgestellten Weiche

Der Aufbau einer elektrisch ortsgestellten Weiche ist der folgenden schematischen Darstellung einer EOW für eine einfache Weiche zu entnehmen:



- VB Vorgezogene Bedienstelle (z.B. 3 Ebenen)
- KWE Weicheneinlaufkontakt (DSS für den Umstellschutz)
- WLM Weichenlage- und Ordnungsmelder
- WHT Weichenhilfstaste (über Schlüsselschalter „DB-Vierkant“)
- ST Schlagtaster
- WA Elektrischer Weichenantrieb
- + Vorzugslage
- AzGrT Achszählgrundstellungstaste (über Schlüsseltaster „SSG10“)
- WAT Weichenauffahrtstaste (über Schlüsseltaster „SSG10“)
- KGR Rechter Grenzzeichenkontakt (DSS für den Umstellschutz und für die automatische Weichen-Umstellanforderung von der stumpfen Seite)
- KGL Linker Grenzzeichenkontakt (DSS für den Umstellschutz und für die automatische Weichen-Umstellanforderung von der stumpfen Seite)

Die Begriffe „Weichenlage rechts“ und „Weichenlage links“ sind aus Blickrichtung der Weichenspitze definiert.



Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 10
	Ersteller	Macalla		von 59

3.1.2 Umstellschutz

Die EOW können mit einem Umstellschutz ausgerüstet werden. Hierzu werden Achszählkreise in Verbindung mit Doppelschienenschaltern (DSS) eingesetzt. Ein Achszählkreis kann auch eine Gruppe von Weichen umfassen.

Der Umstellschutz bewirkt, dass eine oder mehrere EOW bei Belegung des zugehörigen Achszählkreises gegen Umstellen gesperrt sind (Umstellsperre).

Im EOW Bereich der Hafensbahn Mainz sind folgende Umstellschutze realisiert:

- EOW 3 und EOW 4 bilden einen gemeinsamen Umstellschutz.
- EOW 5 hat einen eigenen Umstellschutz.

3.1.3 Umstellen stumpfe Seite

Die elektrisch ortsbedienten Weichen (EOW) können in der Regel bei Befahrungen von der stumpfen Seite fahrzeugsbewirkt umgestellt werden. Voraussetzung ist, dass keine der EOW durch einen belegten Achszählkreis gegen Umstellen gesperrt ist (Umstellschutz).

Im EOW Bereich der Hafensbahn Mainz können folgende Weichen fahrzeugsbewirkt von der stumpfen Seite aus umgestellt werden:

Bereich	EOW 3-5		
	stellt EOW in Lage		
befahrener DSS	5	4	3
KGL 5 / KGL 4.2	links	links	--
KGR 5 / KGL 4.1	rechts	links	--
KWE5 / KGL3.2	--	--	links
KGL 3.1 / KGR 4	--	rechts	links
KGR 3	--	--	rechts

Bei Fahrten aus Gleis 1F bis 3F unbedingt beachten, dass die Gleistore nicht fahrzeugsbewirkt durch Befahrung der DSS geöffnet werden. Eine manuelle Öffnung der Gleistore per Schlüsselbedienung ist zwingend erforderlich.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 11
	Ersteller	Macalla		von 59

3.1.4 Vorzugslage

Die elektrisch ortsbedienten Weichen (EOW) können mit einer Vorzugslage ausgerüstet werden.

Dies bedeutet, dass eine EOW nach Ablauf der sog. Grundstellungszeit (in der Regel 5 sek.) wieder automatisch in die Vorzugslage zurück läuft, nachdem eine Befahrung in den nicht der Vorzugslage entsprechenden Strang der Weiche erfolgt ist und dieser Achszählkreis wieder frei gefahren wurde.

Wird eine EOW mit Vorzugslage durch z.B. betätigen der VB aus der Vorzugslage gebracht und anschließend nicht befahren, kann die Vorzugslage durch erneute Betätigung der VB wieder hergestellt werden.

Im EOW Bereich der Hafенbahn Mainz sind die EOW 3-5 jeweils mit Vorzugslage links projektiert worden.

Alle anderen Weichen (1, 7, 2, 8 und 6) in diesem Bereich die weiterhin ortsbedient mit Handstelleinrichtung bleiben werden mittels Schlüsselabhängigkeit zur EOW-Anlage in einer Vorzugslage verschlossen. Die Grundstellung (Vorzugslage) erfolgt am Stellgewicht mittels Farbkennzeichnung gemäß RiL 301.9001. Die Freigabe der Weichenschlüssel erfolgt mittels Schlüsselsperren Ssp 1, Ssp2 und Ssp6 deren Freigabe über die FT 3 und FT 2 angefordert werden kann.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 12
	Ersteller	Macalla		von 59

3.1.5 Flankenschutz

Zur Vermeidung von Flankenfahrten können elektrisch ortsbediente Weichen (EOW) mit einem Flankenschutz ausgerüstet werden.

Die EOW mit Flankenschutz sind so geschaltet, dass bei jeder Bedienung an einer der Flankenschutzweichen beide Weichen umlaufen.

! Bei Hilfsbedienung sowohl mit der Weichenhilfstaste (WHT) als auch mit der Weichenauffahrtaste (WAT) müssen die Weichen einzeln gestellt werden. Hierbei ist der Flankenschutz zu beachten. !

Im EOW Bereich der Hafенbahn Mainz ist kein Flankenschutz realisiert worden.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 13
	Ersteller	Macalla		von 59

3.2 Weichenlage- und Ordnungsmelder (WLM)

Der Weichenlage- und Ordnungsmelder (WLM) ist das Weichensignal (Wn) einer EOW.
Er ist ein Lichtsignal.

Für weiterführende Informationen siehe Ril. 301 - Signalbuch - der DB-AG.

Im EOW Bereich der Hafensbahn Mainz sind folgende WLM installiert

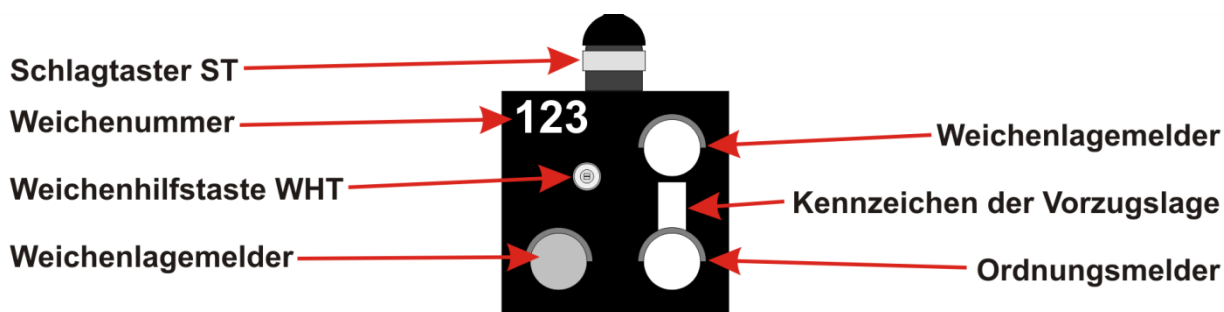
WLM-Nr.	Abweig	Position an Weiche	ST	WHT	Vorzugslage
3	links	links neben EOW 3	X	X	links
4	links	links neben EOW 4	X	X	links
5	links	links neben EOW 5	X	X	links

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 14
	Ersteller	Macalla		von 59

3.2.1 Begrifflichkeiten/Ansichten des WLM

- Der WLM zeigt die Weichenlage, den Weichenumlauf sowie eine Weichenstörung der Weiche an.
- Der WLM kann unter Beachtung der Gleisanlage links oder rechts neben der zugehörigen Weiche angeordnet sein
- Der WLM zeigt beidseitig in Fahrtrichtung das gleiche Signalbild.
- Auf dem WLM befindet sich der **Schlagtaster (ST)** für das manuelle Umstellen der Weiche.
⇒ Kap. 4.1.1 „Regelumstellung von Hand“
- Auf dem WLM ist beidseitig mit weißen Ziffern die **Weichenummer** angebracht.
- Ist die Weiche mit einer **Vorzugslage** ausgerüstet wird dieses beidseitig durch einen **weißen Streifen** entsprechend der Vorzugslage angezeigt.
⇒ Kap. 3.1.4 „Vorzugslage“
- An einer Stirnseite des WLM befindet sich **die Weichenhilfstaste (WHT)** als Schlüsseltaster mit Schließung „DB-Vierkant“ für die Weichenhilfsumstellung.
⇒ Kap. 4.1.4.1 „Hilfsumstellung einer gestörten, nicht belegten EOW“
- Die Weichenlage wird durch die Lage der Lichtpunkte (**Weichenlagemelder** und **Ordnungsmelder**) angezeigt.
⇒ Kap. 3.2.2 „Signalbilder des WLM“.

Bedien- und Anzeigeelemente eines WLM für Einfachweichen:



Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 15
	Ersteller	Macalla		von 59

3.2.2 Signalbilder des WLM

Lichtpunkt leuchtet weiß

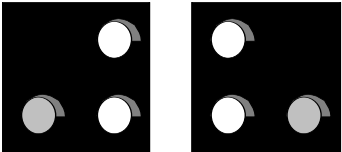
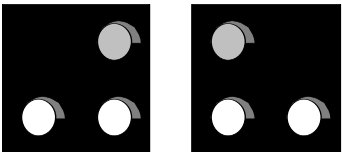
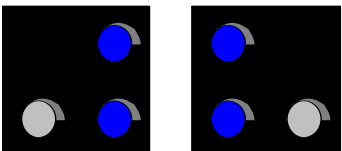
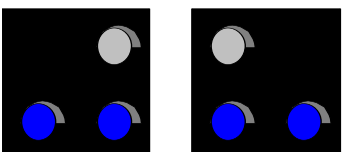


Lichtpunkt ist dunkel



Lichtpunkt leuchtet blau



Anzeige am WLM	Beschreibung
	<p>Weiche liegt in Endlage, Achszählkreis ist frei, Weiche ist stellbar!</p> <p>Die Weiche steht für die Fahrt durch den geraden Zweig, bei einer Innenbogenweiche durch den schwächer gebogenen Zweig.</p> <p>Die Weiche darf von der Rangiereinheit befahren werden.</p>
	<p>Weiche liegt in Endlage, Achszählkreis ist frei, Weiche ist stellbar!</p> <p>Die Weiche steht für die Fahrt durch den gebogenen Zweig, bei einer Innenbogenweiche durch den stärker gebogenen Zweig.</p> <p>Die Weiche darf von der Rangiereinheit befahren werden.</p>
	<p>Weiche liegt in Endlage, Achszählkreis ist belegt oder gestört, Weiche ist <u>nicht</u> stellbar!</p> <p>Die Weiche steht für die Fahrt durch den geraden Zweig, bei einer Innenbogenweiche durch den schwächer gebogenen Zweig.</p> <p>Die Weiche darf von der Rangiereinheit befahren werden.</p> <p>ACHTUNG! BEIM BEFAHREN VON DER STUMPFEN SEITE IST DIE RICHTIGE WEICHNELAGE ZU BEACHTEN. ! AUFFAHRGEFAHR !</p>
	<p>Weiche liegt in Endlage, Achszählkreis ist belegt oder gestört, Weiche ist <u>nicht</u> stellbar!</p> <p>Die Weiche steht für die Fahrt durch den gebogenen Zweig, bei einer Innenbogenweiche durch den stärker gebogenen Zweig.</p>

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 16
	Ersteller	Macalla		von 59

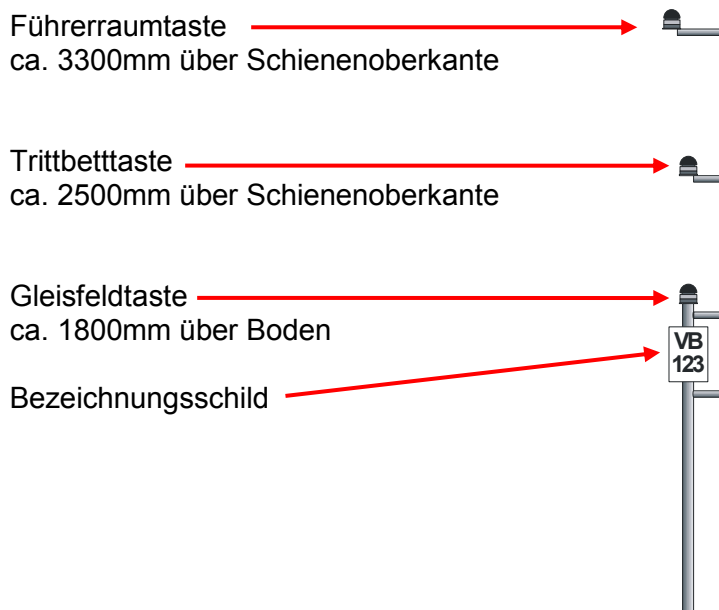
	<p>Die Weiche darf von der Rangiereinheit befahren werden.</p> <p>ACHTUNG! BEIM BEFAHREN VON DER STUMPFEN SEITE IST DIE RICHTIGE WEICHNELAGE ZU BEACHTEN. ! AUFFAHRGEFAHR !</p>
--	--

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 17
	Ersteller	Macalla		von 59

3.3 Vorgezogene Bedienstelle (VB) (optional)

Die vorgezogene Bedienstelle (VB) dient zum Stellen der EOW bevor diese durch die Rangiereinheit befahren wird.

Die VB ist im Gleisfeld in einem Abstand von mind. 6m vor dem KWE-Kontakt der zugehörigen EOW aufgestellt. Sie besteht aus einem Rohrmast, auf dem in verschiedenen Höhen bis zu drei Schlagtaster angebracht sind. Die Bedienebenen sind so angeordnet, dass eine Bedienung vom Führerraum oder dem Trittbrett der Lok oder aus dem Gleisfeld heraus möglich ist.



Die Bedienung der VB erfolgt bei stehender Rangiereinheit aus dem Gleisfeld heraus.

Die EOW sind mit einer Reversierungsfunktion ausgerüstet; d.h. wird der Taster während des Umlaufens betätigt, so ändert sich erneut die Laufrichtung wenn die Endlage noch nicht erreicht wurde.

Im EOW Bereich der Hafenbahn Mainz sind keine VB projektiert worden.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 18
	Ersteller	Macalla		von 59

3.4 Achszählgrundstellungstaste (AzGrT)

Um die Hilfshandlung „Achszählgrundstellung“ durchführen zu können, ist in der FT3 eine AzGrT-Bedienstelle mit den Achszählgrundstellungstasten angebracht. Die Weichenauffahrtasten WAT sind innen im Einschub 5 des EOW Schaltschranks als Taster eingebaut.

Die AzGrT-Bedienung erfolgt über einen Schlüsseltaster mit der jeweiligen Schließung des EVU. Ein belegter Achszählkreis wird über eine rote Dauerausleuchtung an einem zum Achszählkreis gehörenden Leuchtmelder angezeigt. Es handelt sich hierbei um eine signaltechnisch nicht sichere Anzeige; sie dient lediglich der Information.

Mit der AzGrT kann die Hilfsfreimeldung eines Achszählkreises vorgenommen werden, wenn dieser belegt gemeldet wird, ohne dass sich ein Schienenfahrzeug im Einwirkungsbereich befindet. Der entsprechende Achszählkreis wird in Grundstellung geschaltet (frei gemeldet).

Eine AzGrT-Bedienung umfasst immer einen kompletten Achszählkreis und wirkt ggf. über mehrere Weichen oder Gleise.

Die AzGrT-Bedienung erfolgt gemäß Kap. 4.1.4.2 „Hilfsumstellung einer unzeitig belegten EOW“

Im EOW Bereich der Hafenbahn Mainz ist folgende AzGrT vorhanden:

- AzGrT EOW 3, EOW 4 und EOW5

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 19
	Ersteller	Macalla		von 59

3.5 Weichenauffahrtaste (WAT)

Um die Hilfshandlung „Weichengrundstellung“ durchführen zu können, ist im Einschub 5 des EOW Schaltschranks im BSH eine WAT-Bedienstelle mit den Weichenauffahrtasten angebracht. Die WAT-Bedienung kann somit nur vom Personal (Instandhaltungsdienst LST) mit Zugangsberechtigung zum EOW Betonschaltheus erfolgen.

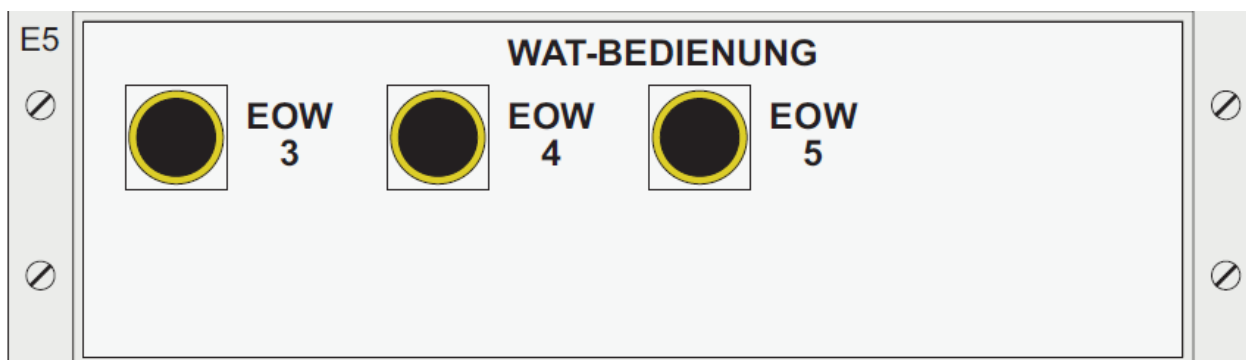
Mit der WAT kann eine EOW hilfseingerichtet werden, wenn die tatsächliche Stellung nicht mehr mit der durch die Steuerung vorgegebenen übereinstimmt, z. B. durch Auffahren oder nach einem Spannungsausfall.

Eine WAT-Bedienung wirkt immer nur auf einzelne Weichen.

Die WAT-Bedienung erfolgt gemäß Kap. 4.1.4.3 "Umstellen / Herstellen der Grundstellung einer aufgefah-
renen EOW".

Im EOW Bereich der Hafenbahn Mainz sind folgende WAT vorhanden:

- WAT EOW 3, EOW 4 und EOW 5



Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 20
	Ersteller	Macalla		von 59

3.6 Gleistore

Für Zufahrten zum Rangierbezirk Frankenschbach CT sind mit Gleistoren gesichert. Diese können in direkter sicherungstechnischer Abhängigkeit zur Steuerung automatisch (z. B. bei einer Fahrwegeinstellung) geöffnet und geschlossen werden.

Die Tore sind einflügelig ausgeführt. Jeder Torflügel hat einen eigenen Antrieb.

Zur Erkennung des Torlaufes ist am Tor eine von allen Seiten sichtbare gelbe Blinkleuchte angebracht.

Die Torsteuerung ist nicht Bestandteil der EOW-Anlage im EOW Bereich der Hafenbahn Mainz.

Alle Regel- und Hilfsbedienungen am Tor, die nicht durch die EOW-Steuerung im EOW Bereich der Hafenbahn Mainz initiiert werden sind nicht Bestandteil dieses Handbuches.

Für alle Regel- und Hilfsbedienungen am Tor, die nicht durch die EOW-Steuerung im EOW Bereich der Hafenbahn Mainz initiiert werden, sind die Unterlagen des Torherstellers zu beachten

Die Gleistore im EOW Bereich der Hafenbahn Mainz werden bei Fahrwegeinstellung durch die FT geöffnet. Sie schließen sich ca. 10min nach Freifahren des zugehörigen Achszählkreises selbsttätig.

Die sicherungstechnisch abhängige Bedienung durch die EOW-Steuerung erfolgt gemäß Kap. 5 Bedienung einer Fahrwegstelltafel (FT) bzw. Kap.6.1.9 Zielgleise 1F-3F

Im EOW Bereich der Hafenbahn Mainz sind drei Gleistore vorhanden:

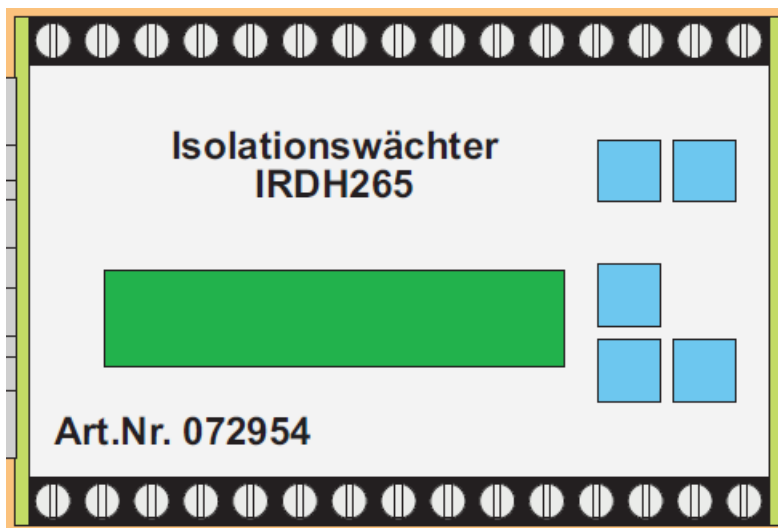
Bezeichnung	Standort	Zufahrt zu
Tor 1F	Hinter Grenzzeichen der Weiche 3	Gleis 1F
Tor 2F	Hinter Grenzzeichen der Weiche 4	Gleis 2F
Tor 3F	Hinter Grenzzeichen der Weiche 5	Gleis 3F

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 21
	Ersteller	Macalla		von 59

3.1 Erdschlussüberwachung

Um die Verfügbarkeit der Anlage zu erhöhen, ist diese mit einer Isolationsüberwachungseinrichtung ausgestattet.

Liegt ein Erdschluss/Isolationsfehler vor, wird dieser am Isolationswächter IRDH265 angezeigt. Der Isolationswächter ist im EOW Schrank auf der Montageplatte installiert.



Es kann weiter Rangierbetrieb durchgeführt werden.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 22
	Ersteller	Macalla		von 59

3.2 Fahrwegstelltafel (FT) / Bedientafel (BT)

3.2.1 Fahrwegstelltafel (FT)

An einer Fahrwegstelltafel können Fahrwege eingestellt werden, ohne dass eine Einzelbedienung der Weichen erforderlich ist. Dazu ist der durch die jeweilige Fahrwegstelltafel zu bedienende Bahnhofsteil schematisch dargestellt. Hierbei sind die Bedien- und Anzeigeelemente des Fahrweges in der schematischen Gleisführung angeordnet.

Eine Übersicht über die Bedien- und Anzeigeelemente der FT findet sich in Kap. 5.1 „Bedien- und Anzeigeelemente“

Die Bedienung von FTen ist in Kap. 5 Bedienung einer Fahrwegstelltafel (FT) erläutert.

Im EOW Bereich der Hafенbahn Mainz sind 4 Fahrwegstelltafeln vorhanden.

FT1/157, FT1/52, FT2 und FT3.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 23
	Ersteller	Macalla		von 59

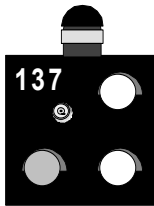
4 Bedienung der EOW-Anlage

**Im EOW-Bereich gilt grundsätzlich „Fahren auf Sicht“!
Die Weichensignale sind zu beachten!
Die Lage der Weichenzungen sind vor Befahrung zu bobachten!**

DIE BETRIEBLICHEN REGELUNGEN SIND ZU BEACHTEN

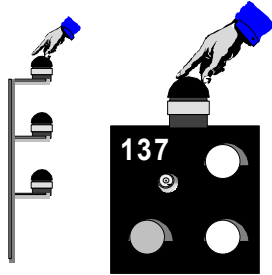
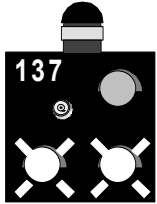
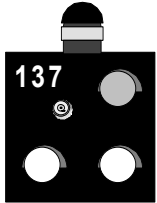
4.1 Bedienung einer EOW

4.1.1 Regelumstellung von Hand

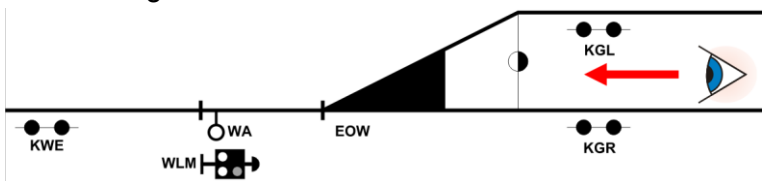
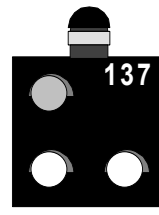

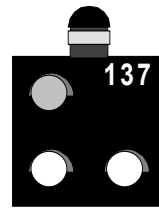
Beschreibung	Beispiel
<p>Voraussetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Weiche liegt in Endlage ➤ Achszählkreis ist nicht belegt ➤ Weiche ist nicht gesperrt (durch Fahrwegeinstellung z.B. an der Fahrwegstelltafel) ➤ Weiche ist nicht gestört 	

weiter nächste Seite

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 24
	Ersteller	Macalla		von 59

<p>Weiche umstellen (z.B. in den abzweigenden Strang)</p> <p>Grobhandtaster an der Vorgezogenen Bedienstelle (VB) oder dem Schlagtaster (ST) auf dem WLM betätigen.</p> <div style="border: 1px solid black; background-color: #ffffcc; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p align="center">Bei EOW mit Flankenschutzabhängigkeit wird die zugehörige Weiche/Gleissperre mit umgestellt!</p> </div> <p>Die EOW haben eine Reversierungsfunktion, d.h. während des Weichenumlaufs kann durch erneutes Betätigen des Tasters die Umlaufrichtung der Weiche geändert werden.</p>	
<p>Weiche läuft um</p> <p>Der Ordnungsmelder und der Weichenlagemelder der angeforderten Weichenlage zeigen Blinklicht, der andere Weichenlagemelder ist dunkel.</p>	
<p>Weiche in neuer Endlage (abzweigend)</p> <p>Der WLM zeigt in den abzweigenden Strang; die Weiche darf von der Rangiereinheit befahren werden</p>	

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 25
	Ersteller	Macalla		von 59

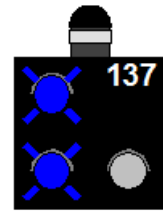
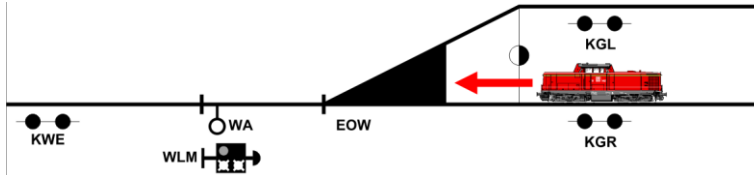
4.1.2 Regelumstellung von der stumpfen Seite durch Schienenfahrzeuge	
Beschreibung	Beispiel
<p>Voraussetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Weiche liegt in Endlage ➤ Achszählkreis ist nicht belegt ➤ Weichen ist nicht gesperrt (durch Fahrwegeinstellung z.B. an der Fahrwegstelltafel) ➤ Weiche nicht gestört <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  </div>	<p style="text-align: center;">Weichenlagemelder in Fahrtrichtung gesehen</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>
<p>Weiche umstellen (z.B. in den geraden Strang)</p> <p>Umstellung erfolgt automatisch bei Befahren des stumpfseitigen Kontaktes (hier KGR)</p> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  </div> <p style="margin-top: 10px;">Bei EOW mit Flankenschutzabhängigkeit wird die dazugehörige Weiche/Gleissperre mit umgestellt.</p>	<div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div>

weiter nächste Seite

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 26
	Ersteller	Macalla		von 59

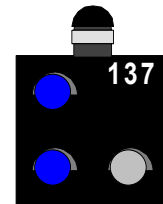
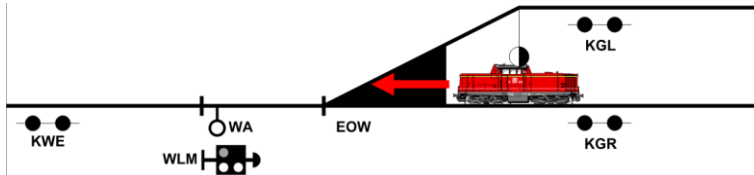
Weiche läuft um

Der Ordnungsmelder und der Weichenlagemelder der angeforderten Weichenlage zeigen weißes Blinklicht, der andere Weichenlagemelder ist dunkel.



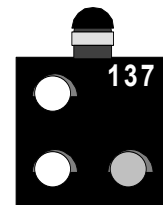
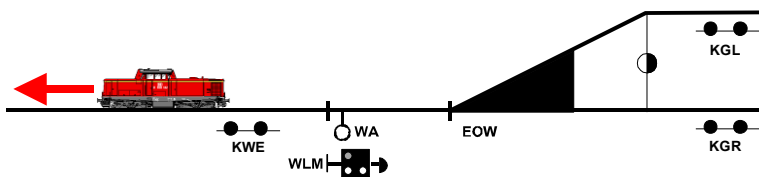
Weiche in neuer Endlage (gerade)

Der WLM zeigt in den geraden Strang; die Weiche darf von der Rangiereinheit befahren werden



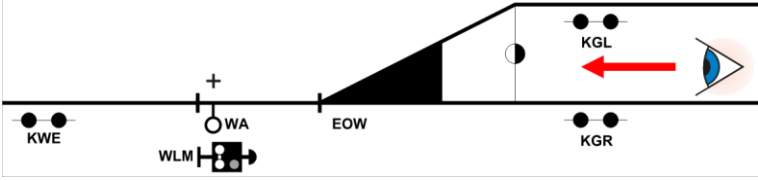
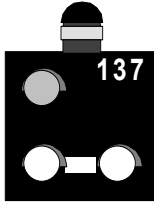
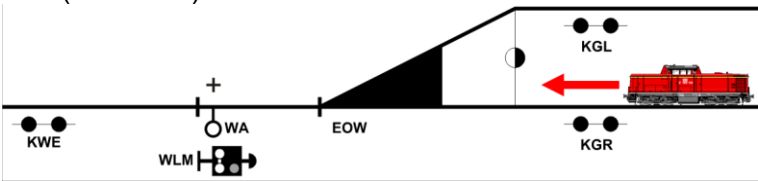
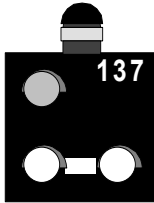
Weiche in neuer Endlage, Weiche frei gefahren, nicht gestört

Der WLM zeigt weißes Ruhelicht, da der Achszählkreis wieder frei ist.



Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 27
	Ersteller	Macalla		von 59

4.1.3 Regelumstellung einer EOW mit Vorzugslage von der stumpfen Seite durch Schienenfahrzeuge

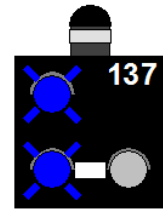
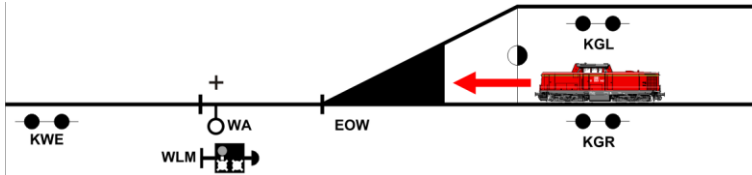
Beschreibung	Beispiel
<p>Voraussetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Weiche liegt in Endlage ➤ Achszählkreis ist nicht belegt ➤ Weichen ist nicht gesperrt (durch Fahrwegeinstellung z.B. an der Fahrwegstelltafel) ➤ Weiche nicht gestört 	<p>Weichenlagemelder mit Vorzugslage in den abzweigenden Strang in Fahrtrichtung gesehen</p> 
<p>Weiche umstellen (z.B. in den geraden Strang)</p> <p>Umstellung erfolgt automatisch bei Befahren des stumpfseitigen Kontaktes (hier KGR)</p> 	

weiter nächste Seite

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 28
	Ersteller	Macalla		von 59

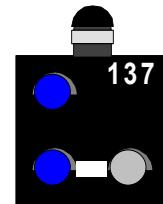
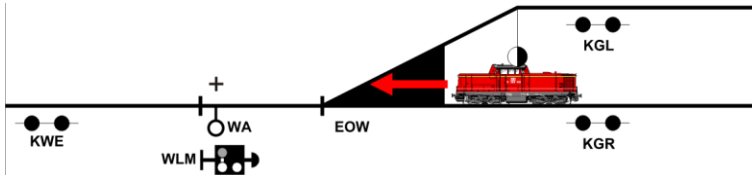
Weiche läuft um

Der Ordnungsmelder und der Weichenlagemelder der angeforderten Weichenlage zeigen weißes Blinklicht, der andere Weichenlagemelder ist dunkel.



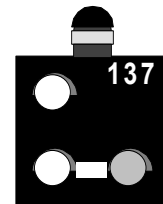
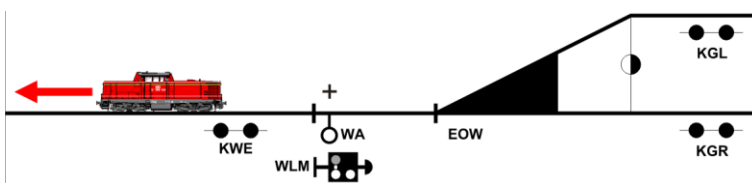
Weiche in neuer Endlage (gerade)

Der WLM zeigt in den geraden Strang; die Weiche darf von der Rangiereinheit befahren werden



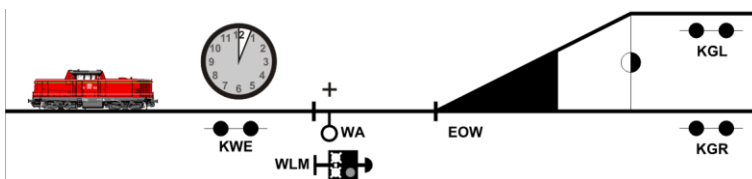
Weiche in neuer Endlage, Weiche frei gefahren, nicht gestört

Der WLM zeigt weißes Dauerlicht, der Achszählkreis ist wieder frei.

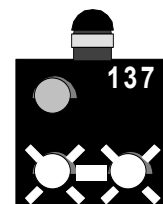


ca. 5 sek nach Freifahren des Achszählkreises: Weiche läuft selbsttätig um in die Vorzugslage

Der Ordnungsmelder und der Weichenlagemelder der Vorzugslage zeigen weißes Blinklicht, der andere Weichenlagemelder ist dunkel.



ca. 5 sek.

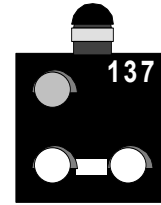
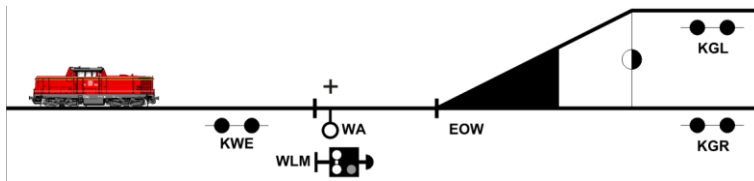


weiter nächste Seite

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 29
	Ersteller	Macalla		von 59

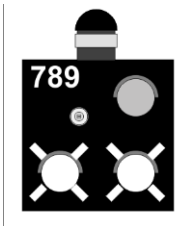
**Weiche in neuer Endlage (Vorzugslage), Achszählkreis ist frei,
Weiche nicht gestört**

Der Ordnungsmelder und der Weichenlagemelder der Vorzugslage zeigen weißes Dauerlicht, der Weichenlagemelder der Nicht-Vorzugslage ist dunkel



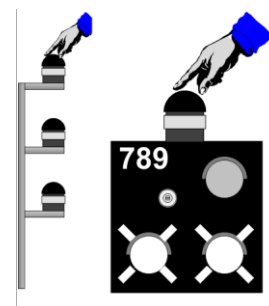
Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 30
	Ersteller	Macalla		von 59

4.1.4 Hilfsbedienung einer EOW

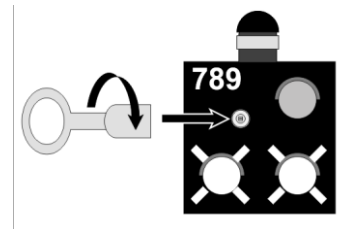
Beschreibung	Beispiel
<p>4.1.4.1 Hilfsumstellung einer gestörten, nicht belegten EOW</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ordnungsmelder und Weichenlagemelder der zuvor angeforderten Weichenlage blinken weiß ➤ Weiche erreicht keine Endlage 	

Vor Durchführung der Hilfsbedienung ist augenscheinlich das Freisein der Weiche zu prüfen und die zuständige Stelle zu verständigen!

1. Mit **VB** oder **ST** versuchen, die Weiche zu stellen.



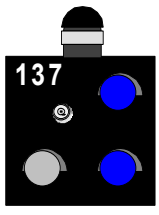

2. Wenn Bedienungen wirkungslos bleiben, mittels Schlüssel (Schließung „DB-Vierkant“) die **Weichenhilfstaste (WHT)** betätigen



WHT-Bedienung wirkt bei freier und belegter Weiche!

Wenn die Weiche weiterhin keine Endlage erreicht, ist der Instandhaltungsdienst zu verständigen!

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 31
	Ersteller	Macalla		von 59




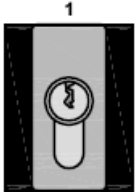
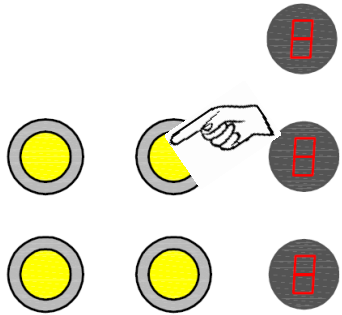
Beschreibung	Beispiel
<p>4.1.4.2 Hilfsumstellung einer unzeitig belegten EOW</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Weiche hat Endlage, lässt sich mit Regelbedienung aber nicht umstellen ➤ Achszählkreis gestört ➤ Belegtmelder an der AzGrT-Bedienstelle (an FT3) zeigt rotes Dauerlicht ➤ Blauausleuchtung obwohl Augenscheinlich keine Belegung durch Fahrzeuge vorhanden ist 	 <p>AzGrT Belegt</p> 

Vor Durchführung der Hilfsbedienung ist augenscheinlich das Freisein der Weiche zu prüfen und die zuständige Stelle zu verständigen!

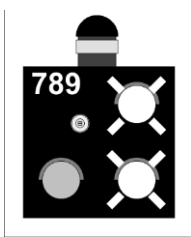



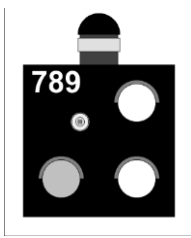
Während der Hilfsbedienung ist die Weiche dauerhaft zu beobachten!

ACHTUNG

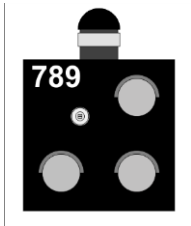

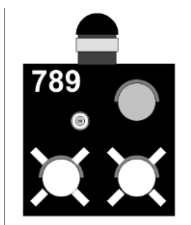
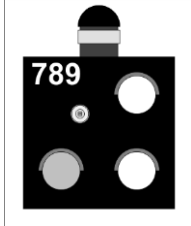
Durch Einstellung eines Fahrweges an einer Fahrwegstelltafel kann die Regelbedienung der Weiche gesperrt sein! Bei eingelaufenem Fahrweg von FT1/52 bzw 1/157 zeigen die WLM ebenfalls eine Blauausleuchtung!

<p>Mit EVU Schlüssel im Rangierbezirk Ingelheimer Aue an der FT3 anmelden.</p> <p>Anschließend die entsprechende AzGrT Taste der belegten Weiche betätigen.</p> <p>Belegt </p> <p>AzGrT </p> <p align="center">EOW 3</p>	  <p align="center">ANMELDUNG ABMELDUNG BELEGUNG</p> 
---	---

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 32
	Ersteller	Macalla		von 59

Beschreibung	Beispiel
<p>4.1.4.3 Umstellen / Herstellen der Grundstellung einer aufgefahrenen EOW</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ordnungsmelder und Weichenlagenmelder der zuvor vorhandenen Weichenlage zeigen weißes Blinklicht ➤ Weiche hat keine Endlage 	
Rangierabteilung <u>sofort</u> anhalten und verantwortliche Person verständigen!	
Einrichten der Weiche nach Freifahren und Kontrolle der Weiche durch das Instandhaltungspersonal.	
<p>Weichenumstellung über Betätigung der Weichenauffahrtaste (WAT). Die WAT befinden sich im EOW Schaltschrank im Betonschaltheus. Zugang zum Schaltheus nur mit Zutrittsberechtigung.</p> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p style="text-align: center; margin: 0;">E5</p> <p style="text-align: center; margin: 0;">WAT-BEDIENUNG</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>EOW 3</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>EOW 4</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>EOW 5</p> </div> </div> </div> <div style="background-color: #ffff00; text-align: center; padding: 5px; margin: 5px 0;"> Bei WAT-Bedienung Flankenschutz beachten! </div> <p>Die Weiche wird in die zuvor vorhandene Weichenlage gestellt, Weichenlagemelder und Ordnungsmelder zeigen weißes Ruhelicht.</p>	

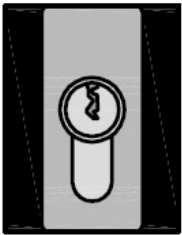


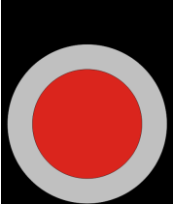
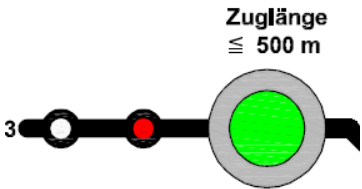

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 33
	Ersteller	Macalla		von 59

Beschreibung	Beispiel
<p>4.1.4.4 Hilfsumstellung bei Netzausfall</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ WLM ist dunkel 	
<p>Stellen der Weiche mit Hilfe der Kurbel Hinweis: Spannung am Weichenantrieb mittels Spannungsabschalter abschalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kurbel aufstecken, Weiche durch Kurbeln umstellen und Kurbel wieder abziehen ➤ Nach Netzwiederkehr (sofern spannungslos > 3h) blinken der Ordnungsmelder und der Weichenlagemelder der bei Spannungsausfall vorhandenen Weichenlage ➤ Einrichten der Weiche durch Regelbedienung von Hand ⇒ Kap. 4.1.1 „Regelumstellung von Hand“ oder durch Fahrwegeinstellung an der FT ⇒ Kap. 5 Bedienung einer Fahrwegstelltafel (FT) <p>Die Weiche wird einmal gestellt, Weichenlagemelder und Ordnungsmelder zeigen die korrekte Lage über weißes Dauerlicht.</p>	  



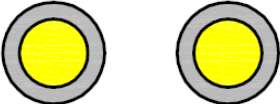
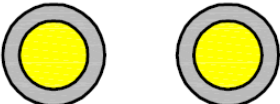



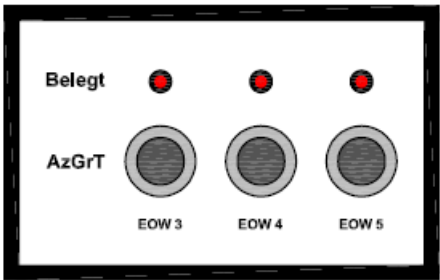
5 Bedienung einer Fahrwegstelltafel (FT)

5.1 Bedien- und Anzeigeelemente (gilt für alle FT im Projekt)

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 34
	Ersteller	Macalla		von 59

	<p>EIN-/AUS-Taster (Schlüsselprofil „Sonderschließung Profilhalbzylinder“ für codierten EVU Einzelschlüssel) Zum Ein- bzw. Ausschalten der Fahrwegstelltafeln mit EVU Schlüssel</p>
	<p>Betriebsausleuchtung (grüner Leuchtmelder) Zur Anzeige der Betriebsbereitschaft der FT / BT</p>
	<p>7 Segment Anzeige zur Ausleuchtung des jeweiligen im Rangierbezirk angemeldeten EVU</p>
	<p>Löschtaaste (rote Drucktaaste) Zum Löschen von eingestellten Fahrwegen</p>
	<p>Zielgleisbezeichnung</p> <p>Zielmelder (weißer Leuchtmelder) Zur Anzeige von Fahrwegeinstellungen</p> <p>Sperrmelder (roter Leuchtmelder) Zur Anzeige von Fahrwegeinstellungen</p> <p>Zieltaste (grüne Drucktaaste) Zum Einstellen von Fahrwegen</p>
	<p>EOW Störungsausleuchtung zur Anzeige einer Störung einer EOW</p> <p>Dauerlicht: keine Endlage einer im Fahrweg befindlichen Weiche</p> <p>Blinklicht: Im Fahrweg befindlicher AZ-Kreis belegt</p>

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 35
	Ersteller	Macalla		von 59

 Störung Gleistor	<p>Gleistor Störungsausleuchtung zur Anzeige einer Störung des Gleistores. Dauerlicht: Antikontaktstörung ⇒ technische Störung</p>
 Störung Ssp	<p>Schlüsselsperre Störungsausleuchtung zur Anzeige einer Störung einer Schlüsselsperre. Dauerlicht: Antikontaktstörung bei Freigabe Ssp ⇒ technische Störung Blinklicht: Für den Fahrweg erforderlicher Schlüssel steckt nicht in der Ssp.</p>
<p style="text-align: center;">ANMELDUNG ABMELDUNG</p> <p>Zuführungsgleis</p> <p>Ingelhelmer Aue</p>  <p>Rheinallee</p> 	<p>An- und Abmeldetasten (gelbe Drucktasten) Zur An- bzw. Abmeldung eines EVU in entsprechendem Rangierbezirk.</p>
<p>LÖSCHTASTE</p>  <p style="text-align: center;">Rangierbezirk Ingelhelmer Aue</p>  <p style="text-align: center;">Freigabe Ssp</p> 	<p>Ssp Taste (weiße Drucktaste) zur Freigabe der Ssp im Bereich Ingelheimer Aue (nur an FT2 und FT3 vorhanden). Gelbe LED zeigt Dauerlicht bei Freigabe. Löschtaste zum löschender Freigabe Ssp.</p>
	<p>Achszählgrundstellungstaste (AzGrT) (graue Drucktasten) zur Achszählgrundstellung eines AZ-Kreises bei Störung bzw. falscher Belegung. (nur an FT3). Bedienung siehe 4.1.4.2</p>

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 36
	Ersteller	Macalla		von 59

5.2 Alle Fahrwegstelltafeln im Bereich Hafenbahnhof und Bf Mainz Hbf

5.2.1 Frontansichten FT1/52 und FT1/157

Beide Fahrwegstelltafeln befinden sich im Bereich Bf Mainz Hbf.

FT1/52 befindet sich rechts neben dem Gleis unmittelbar vor dem Signal R52.

FT1/157 befindet sich rechts neben dem Gleis unmittelbar vor dem Signal R157.

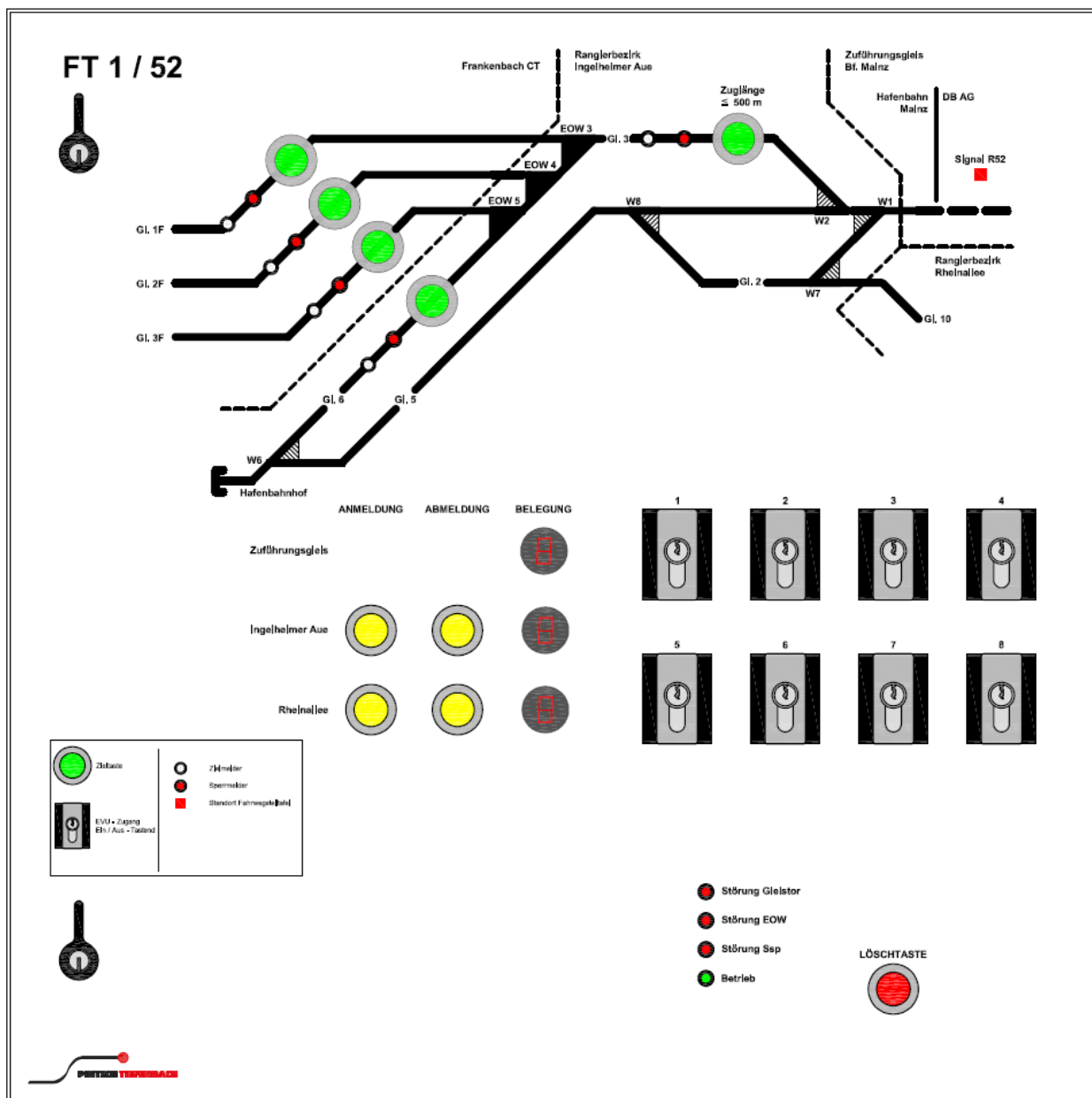


Abbildung 1 Frontansicht FT 1/52

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 37
	Ersteller	Macalla		von 59

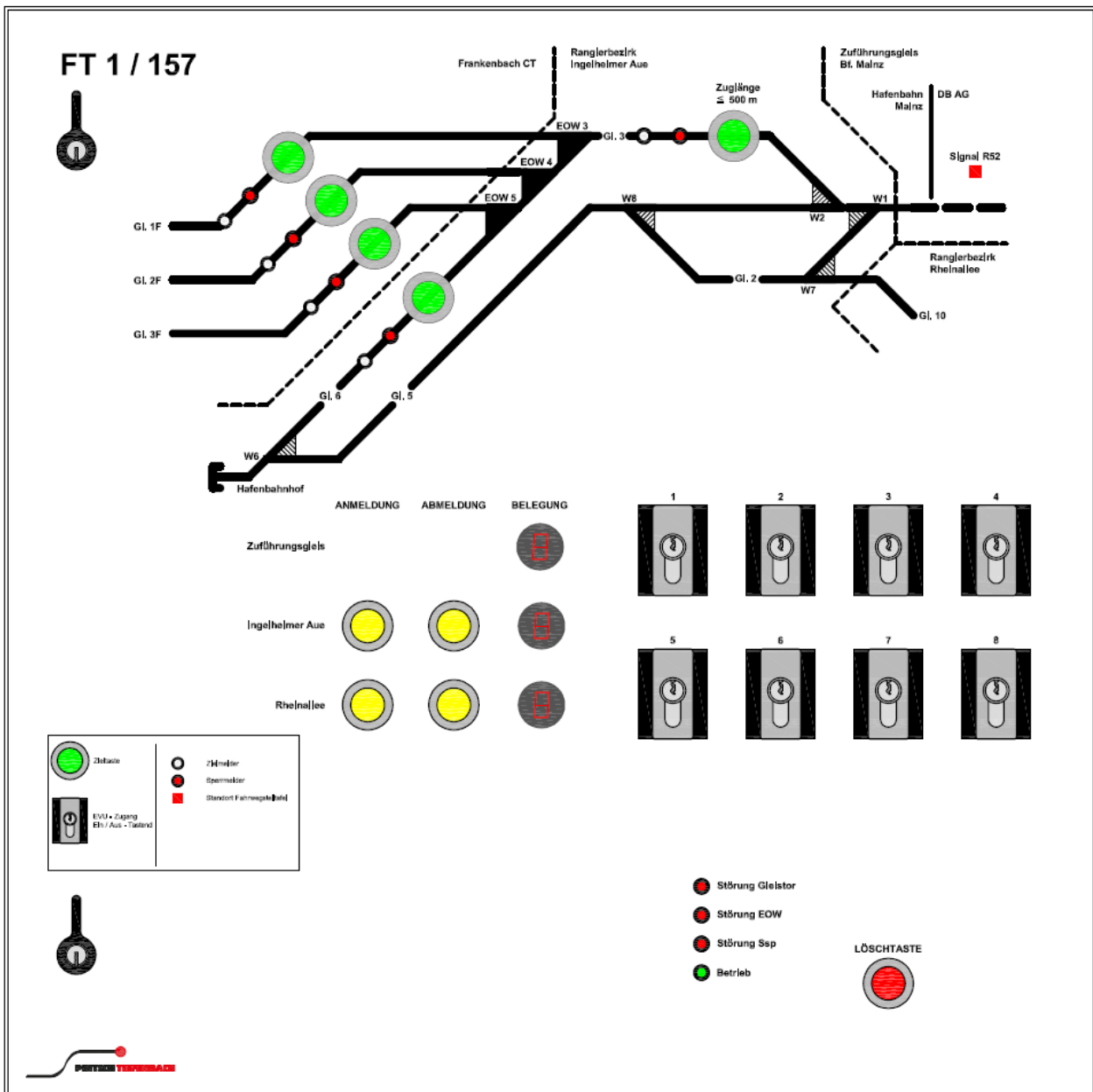


Abbildung 2 Frontansicht FT 1/157

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 38
	Ersteller	Macalla		von 59

5.2.2 Frontansicht FT 2

FT2 befindet sich im Hafenbahnhof Mainz neben dem Zuführungsgleis im Gleisschenkel zwischen Weiche 1 und 7.

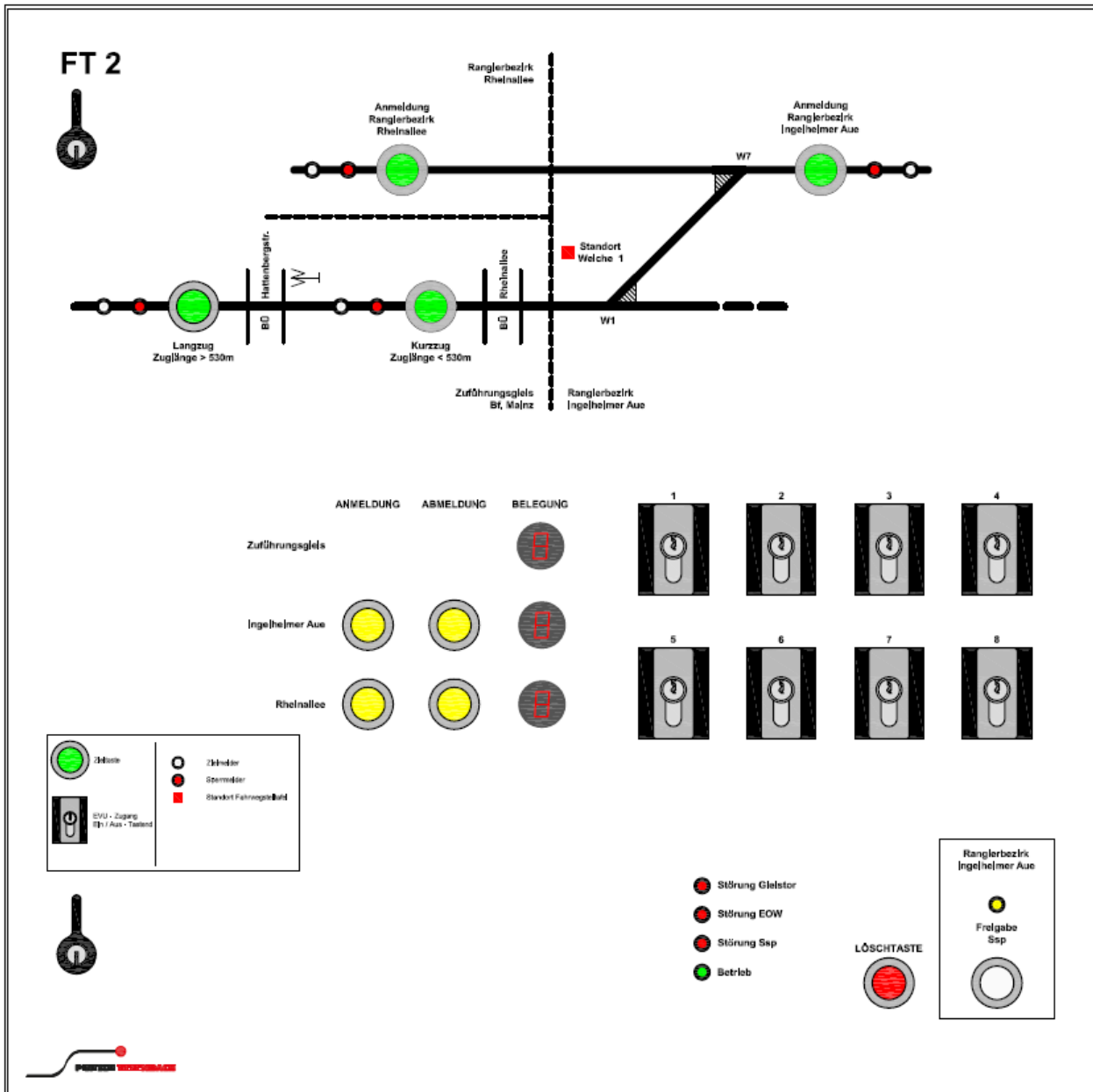
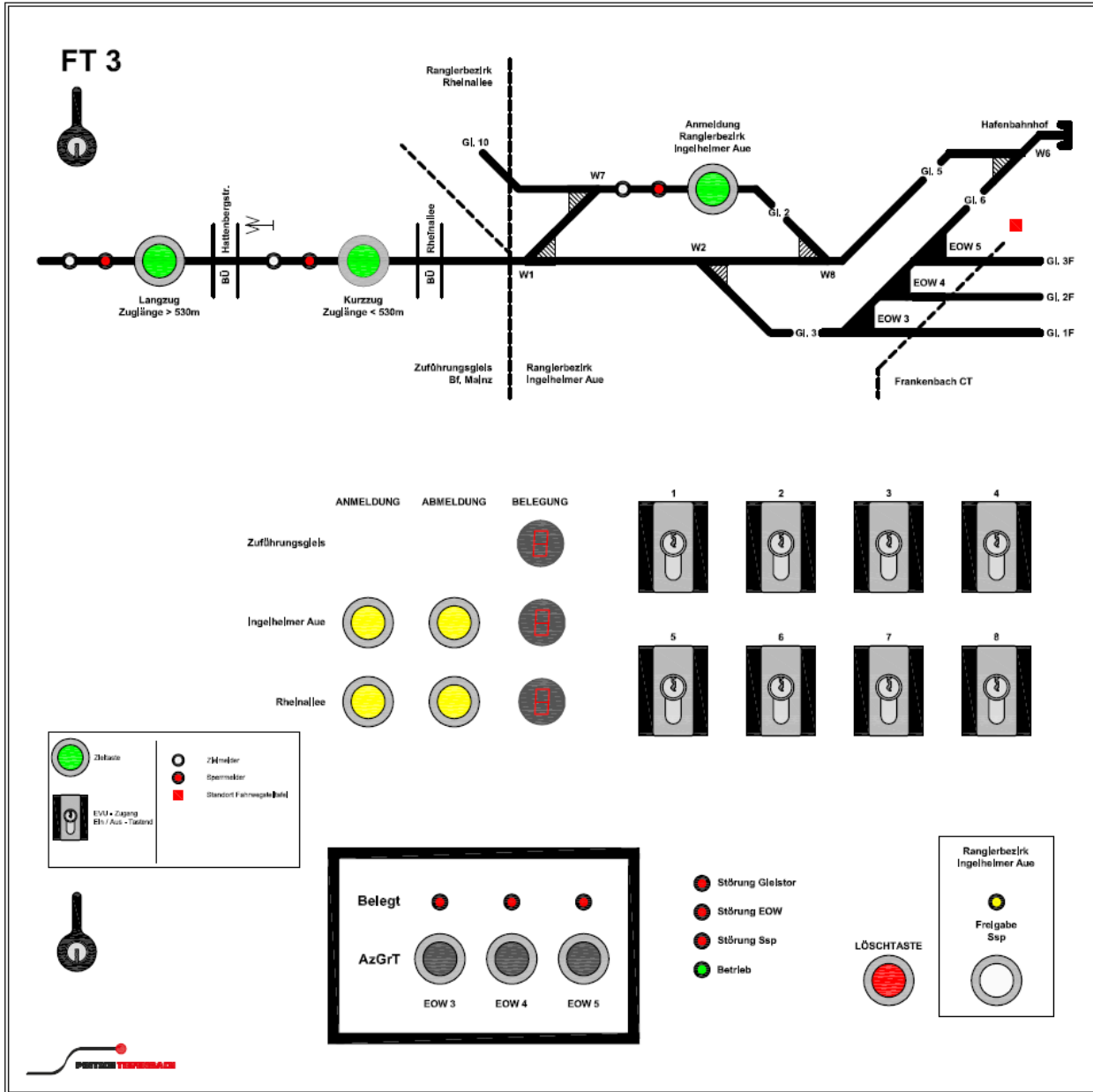


Abbildung 3 Frontansicht FT2

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 39
	Ersteller	Macalla		von 59

5.2.3 Frontansicht FT3

FT 3 befindet sich am Betonschaltheus EOW neben Gleis 6



Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 40
	Ersteller	Macalla		von 59

6 Fahrten aus dem Bf. Mainz Hbf in Richtung Hafenbahnhof

Im gesamten EOW Bereich gilt grundsätzlich „Fahren auf Sicht“!

Die Weichensignale sind zu beobachten und beachten!

Die Lage der Weichenzungen speziell im Bereich der Handweichen sind vor Befahrung zu beobachten!

6.1 Bedienung FT 1/52 und FT 1/157

Beide Fahrwegstelltafeln befinden sich im Bereich Bf Mainz Hbf.

FT1/52 befindet sich rechts neben dem Gleis unmittelbar vor dem Signal R52.

FT1/157 befindet sich rechts neben dem Gleis unmittelbar vor dem Signal R157.

Beide Fahrwegstelltafeln sind soft- und hardwaretechnisch so projektiert, dass die Bedingungen für Fahrwegtafeln identisch ist. Lediglich der Standort der Tafeln unterscheidet sich, was allerdings für die Fahrwegeinstellung unerheblich ist, da im Bf. Hbf Mainz keine Achszählung sowie EOW-Stellelemente vorhanden sind.

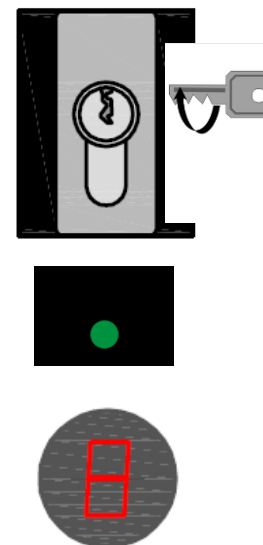
An FT1/52 und FT1/157 können Fahrwege von Bf. Mainz Hbf in Richtung Hafenbahnhof eingestellt werden.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 41
	Ersteller	Macalla		von 59

6.1.1 Tafel mit EVU Schlüssel einschalten

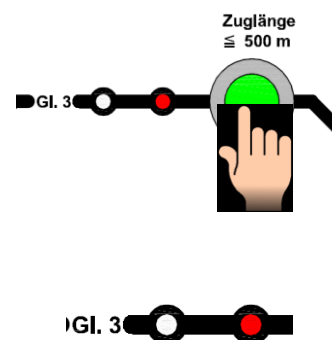
- Tafel mit EVU Schlüssel einschalten
- Betriebs –LED leuchtet.
 - alle anderen FT sind somit für die Bedienung deaktiviert (3min). Erfolgt nach 3 Minuten keine Fahrwegeinstellung schaltet sich die Tafel aus. ⇒ Sperre der anderen Tafeln ist dann wieder aufgehoben.

- Falls ein EVU bereits in einem Rangierbezirk angemeldet ist erfolgt die Anzeige der EVU Nummer in der 7 – Segment anzeige.
 - Es leuchten die entsprechenden Sperrmelder der Zielgleise für die keine Einstellung möglich ist.



6.1.2 Zielgleis 3 / Zieltaste „Zuglänge < 500m“ einstellen

- Zieltaste betätigen.
- Weißer Zielmelder zeigt zunächst weißes Blinklicht und wenn alle Fahrwegbedingungen # erfüllt sind und Fahrweg eingelaufen ist ein weißes Ruhelicht. ⇒ Anmeldung EVU im Rangierbezirk Ingelheimer Aue (⇒ EVU Nummer im LCD)
 - Nach Abstimmung mit dem FdI Bf. Mainz kann die Fahrt beginnen. Für die Bedienung BÜ Hattenbergstraße / BÜ Rheinallee Abschnitt **6.1.5 Bedienung BÜ Hattenbergstraße / BÜ Rheinallee** beachten!
- Sperrmelder zeigt rotes Dauerlicht im entsprechenden Zielgleis sofern vorher ein Fahrweg bereits eingestellt und noch nicht freigefahren wurde (⇒ EVU Nummer wird im LCD Display angezeigt).


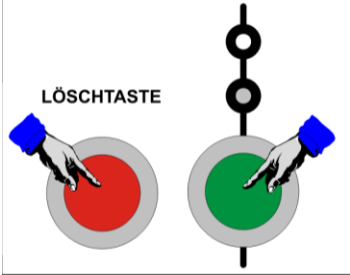


Folgende Fahrwegbedingung müssen erfüllt sein:

Freigabe Ssp darf nicht aktiviert sein und Schlüssel muss stecken

Anderes EVU darf in entsprechendem Rangierbezirk nicht bereits angemeldet sein

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 42
	Ersteller	Macalla		von 59

<p>6.1.3 Zielgleis 3 „Zuglänge < 500m“ nicht einstellbar</p> <ul style="list-style-type: none"> Nicht alle Fahrwegbedingungen sind erfüllt. <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Entsprechende Störmelder beobachten 	<p> Störung Ssp</p> <p>Rotes Dauerlicht ⇒ technische Störung</p> <p>Rotes Blinklicht ⇒ Weichenschlüssel der Schlüsselsperre steckt nicht</p>
<p>6.1.4 Eingestellten Fahrweg löschen</p> <p>Soll der eingestellte Fahrweg gelöscht werden, gleichzeitig* Löschtaste und Zieltaste des zu löschenden Fahrweges drücken.</p> <p>Das Löschen eines Fahrweges ist nur möglich, solange keiner der sich im Fahrweg befindlichen Achszählkreise belegt sind.</p> <p>* „gleichzeitig“ bedeutet: Löschtaste drücken und gedrückt halten während die Zieltaste betätigt wird.</p>	

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 43
	Ersteller	Macalla		von 59

6.1.5 Bedienung BÜ Hattenbergstraße / BÜ Rheinallee

Erst nach Fahrtauftrag durch den Fdl und Festlegung des Ziels (über eine Fahrwegstelltafel) darf die Fahrt in Richtung Bahnübergang 1,6 Hattenbergstraße erfolgen.

Nach Befahrung der Einschalterschleife FS1 BÜ 1,6 Hattenbergstraße ein. Bei ordnungsgemäßer Sicherung zeigt das Überwachungssignal ÜS1/1,6 BÜ1.

Die Ausschaltung des Bahnüberganges BÜ 1,6 erfolgt automatisch über die Ausschalterschleifen FS3 und FS13.

Über die Einschalterschleife FS1/2,1 wird der BÜ 2,1 Rheinallee zugbewirkt eingeschaltet. Das Überwachungssignal ÜS1/2,1 zeigt BÜ1. Der BÜ 2,1 Rheinallee schaltet über die Ausschalterschleifen FS3 und FS13 automatisch aus.

Über die Hilfseinschalttaste HET1/1,6 kann der BÜ 1,6 Hattenbergstraße direkt am BÜ eingeschaltet werden.

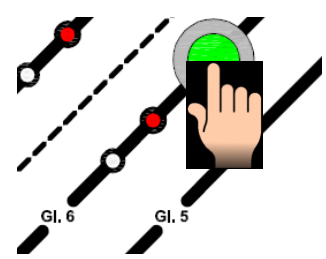


Sobald die Überwachungslampe HET1-ÜL/1,6 BÜ1 zeigt, darf der BÜ befahren werden.

Grundsätzlich müssen nach Befahren der Bahnübergänge beide Ausschalterschleifen am BÜ freigefahren werden, da sonst die Bahnübergänge **nicht** ausschalten!

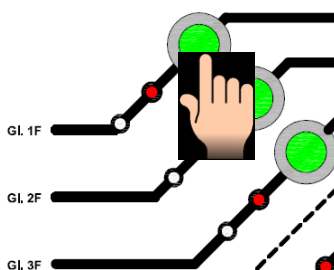


Achtung! Falls die Festlegung des Fahrziels aufgrund einer Störung nicht möglich ist, erfolgt keine zugbewirkte Einschaltung der Bahnübergänge! Im Störfall der Fahrwegstelltafeln müssen die Bahnübergänge über die jeweiligen Hilfseinschalttasten HET eingeschaltet werden!



















Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 44
	Ersteller	Macalla		von 59

<p>6.1.6 Zielgleis 6</p> <p>Tafel wie unter 6.1.1 beschrieben einschalten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zielgleistaste für Gl. 6 betätigen • Weißer Zielmelder zeigt zunächst weißes Blinklicht und wenn alle Fahrwegbedingungen # erfüllt sind und Fahrweg eingelaufen ist ein weißes Ruhelicht. ⇒ Anmeldung EVU im Rangierbezirk Ingelheimer Aue (⇒EVU Nummer im LCD) <ul style="list-style-type: none"> ○ Nach Abstimmung mit dem Fdl Bf. Mainz kann die Fahrt beginnen. • Sperrmelder zeigt rotes Dauerlicht im entsprechenden Zielgleis sofern vorher ein Fahrweg bereits eingestellt und noch nicht freigefahren wurde (⇒ EVU Nummer wird im LCD Display angezeigt) <p># Folgende Fahrwegbedingungen müssen erfüllt sein: Freigabe Ssp darf nicht aktiviert sein und Schlüssel muss stecken</p> <p>Anderes EVU darf in entsprechendem Rangierbezirk nicht bereits angemeldet sein</p> <p>Achszählkreis der im Fahrweg liegenden Weichen darf nicht belegt sein</p> <p>Alle im Fahrweg liegenden Weichen müssen nach Umstellvorgang die sichere Endlage signalisieren</p>	
<p>6.1.7 Zielgleis 6 nicht einstellbar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nicht alle Fahrwegbedingungen sind erfüllt. <ul style="list-style-type: none"> ○ ⇒ Entsprechende Störmelder beobachten 	<p> Störung Ssp</p> <p>Rotes Dauerlicht ⇒ technische Störung</p> <p>Rotes Blinklicht ⇒ Weichenschlüssel der Schlüsselsperre steckt nicht</p> <p>—</p> <p> Störung EOW</p> <p>Rotes Dauerlicht ⇒ Weiche hat keine Endlage</p> <p>Rotes Blinklicht ⇒ AZ Kreis einer im Fahreg liegenden Weiche belegt</p>

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 45
	Ersteller	Macalla		von 59

<p>6.1.8 Eingestellten Fahrweg löschen Siehe 6.1.4 Eingestellten Fahrweg löschen</p>	
<p>6.1.9 Zielgleise 1F-3F Tafel wie unter 6.1.1 beschrieben einschalten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zielgleistaste für Gl. 1, 2 oder 3 betätigen • Weißer Zielmelder zeigt zunächst weißes Blinklicht und wenn alle Fahrwegbedingungen # erfüllt sind und Fahrweg eingelaufen ist ein weißes Ruhelicht. ⇒ Anmeldung EVU im Rangierbezirk Ingelheimer Aue (⇒EVU Nummer im LCD) <ul style="list-style-type: none"> ○ Nach Abstimmung mit dem Fdl Bf. Mainz kann die Fahrt beginnen. • Sperrmelder zeigt rotes Dauerlicht im entsprechenden Zielgleis sofern vorher ein Fahrweg bereits eingestellt und noch nicht freigefahren wurde (⇒ EVU Nummer der vorherigen Anmeldung wird im LCD Display angezeigt) <p># Folgende Fahrwegbedingungen müssen erfüllt sein: Freigabe Ssp darf nicht aktiviert sein und Schlüssel muss stecken</p> <p>Anderes EVU darf in entsprechendem Rangierbezirk nicht bereits angemeldet sein</p> <p>Achszählkreis der im Fahrweg liegenden Weichen darf nicht belegt sein</p> <p>Alle im Fahrweg liegenden Weichen müssen nach Umstellvorgang die sichere Endlage signalisieren</p> <p>Rückmeldung des im Fahrweg liegenden Gleistores über Endlage Tor (offen und verriegelt) muss erfolgen.</p>	

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 46
	Ersteller	Macalla		von 59

<p>6.1.10 Zielgleise 1F-3F nicht einstellbar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nicht alle Fahrwegbedingungen sind erfüllt. <ul style="list-style-type: none"> ○ ⇒ Entsprechende Störmelder beobachten 	<div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;">  Störung Ssp </div> <p>Rotes Dauerlicht ⇒ technische Störung</p> <p>Rotes Blinklicht ⇒ Weichenschlüssel der Schlüsselsperre steckt nicht</p> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;">  Störung EOW </div> <p>Rotes Dauerlicht ⇒ Weiche hat keine Endlage</p> <p>Rotes Blinklicht ⇒ AZ Kreis einer im Fahreg liegenden Weiche belegt</p> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;">  Störung Gleistor </div> <p>Rotes Dauerlicht ⇒ Antikontaktstörung Gleistor</p>												
<p>6.1.11 An- und Abmeldung im Rangierbezirk (FT1/52 u. FT1/157)</p> <p>Eine manuelle Anmeldung über die Anmeldetaste in einen Rangierbezirk ist von FT1/52 und FT1/157 nicht erforderlich! Nach technischem Einlaufen der oben beschriebenen Fahrwege erfolgt automatisch eine Anmeldung des EVU in dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue (⇒ EVU Nummer wird im LCD Display angezeigt).</p> <p>Die Abmeldung des EVU aus dem Rangierbezirk erfolgt bei Zielgleis 1F-3F automatisch durch Freifahren des AZ-Kreises durch die Rangiereinheit.</p> <p>Bei Zielgleis 3 (Zieltaste Zuglänge < 500m) und 6 erfolgt die Abmeldung nicht automatisch!</p> <p>Bei Bedarf kann die Abmeldung mit dem entsprechenden EVU Schlüssel der zuvor die Anmeldung durchgeführt hat an FT3 bzw. FT2 erfolgen.</p>	<table style="width: 100%; text-align: center; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="font-size: small;">ANMELDUNG</th> <th style="font-size: small;">ABMELDUNG</th> <th style="font-size: small;">BELEGUNG</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zuführungsgleis</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ingelheimer Aue</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Rheinallee</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	ANMELDUNG	ABMELDUNG	BELEGUNG	Zuführungsgleis			Ingelheimer Aue			Rheinallee		
ANMELDUNG	ABMELDUNG	BELEGUNG											
Zuführungsgleis													
Ingelheimer Aue													
Rheinallee													

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 47
	Ersteller	Macalla		von 59

7 Fahrten im Hafenbahnhof und in Richtung Bf. Mainz Hbf

Im gesamten EOW Bereich gilt grundsätzlich „Fahren auf Sicht“!

Die Weichensignale sind zu beobachten und beachten!

Die Lage der Weichenzungen speziell im Bereich der Handweichen sind vor Befahrung zu beobachten!

7.1 Bedienung FT 2

Die FT2 befindet sich im Rangierbezirk Ingelheimer Aue an der Grenze zum Zuführungsgleis Bf. Mainz und dem Rangierbezirk Rheinallee.

Es kann ein Fahrweg in Richtung Bf. Mainz Hbf und die An- bzw. Abmeldung im Rangierbezirk Ingelheimer Aue und Rheinallee eingestellt werden.

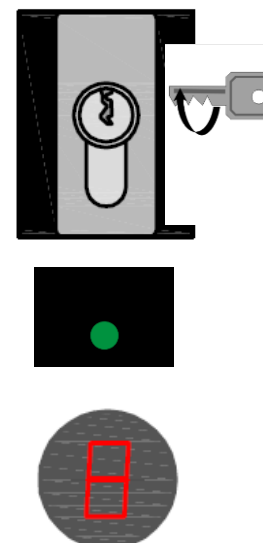
Es kann die Ssp im Rangierbezirk Ingelheimer Aue freigegeben werden wodurch die Handweichen bedienbar werden.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 48
	Ersteller	Macalla		von 59

7.1.1 Tafel mit EVU Schlüssel einschalten

- Tafel mit EVU Schlüssel einschalten
- Betriebs –LED leuchtet.
 - alle anderen FT sind somit für die Bedienung deaktiviert (3min). Erfolgt nach 3 Minuten keine Fahrwegeinstellung schaltet sich die Tafel aus. ⇒ Sperre der anderen Tafeln ist dann wieder aufgehoben.

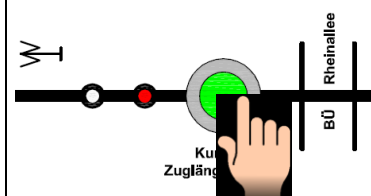
- Falls ein EVU bereits in einem Rangierbezirk angemeldet ist erfolgt die Anzeige der EVU Nummer in der LCD Anzeige.
 - Es leuchten die entsprechenden Sperrmelder der Zielgleise für die keine Einstellung möglich ist.



7.1.2 Zielgleis Kurzzug Zuglänge < 500m

Tafel wie unter 7.1.1 beschrieben einschalten

- Zielgleistaste betätigen
- Weißer Zielmelder zeigt zunächst weißes Blinklicht und wenn alle Fahrwegbedingungen # erfüllt sind und Fahrweg eingelaufen ist ein weißes Ruhelicht. ⇒ Anmeldung EVU im Rangierbezirk Zuführungsgleis (⇒ EVU Nummer im LCD)
 - Nach Abstimmung mit dem Fdl Bf. Mainz kann die Fahrt beginnen. Für Bedienung BÜ Rheinallee/ Hattenbergstraße unbedingt **Abschnitt 7.1.3 Bedienung BÜ Rheinallee / BÜ Hattenbergstraße** beachten.
- Sperrmelder zeigt rotes Dauerlicht im entsprechenden Zielgleis sofern vorher ein Fahrweg bereits eingestellt und noch nicht freigefahren wurde (⇒ EVU Nummer der vorherigen Anmeldung wird im LCD Display angezeigt)



Folgende Fahrwegbedingungen müssen erfüllt sein:

Freigabe Ssp darf nicht aktiviert sein und Schlüssel muss stecken

Anderes EVU darf in entsprechendem Rangierbezirk nicht bereits angemeldet sein

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 49
	Ersteller	Macalla		von 59

7.1.3 Bedienung BÜ Rheinallee / BÜ Hattenbergstraße

Erst nach Fahrtauftrag durch den Fdl und Festlegung der Zuglänge darf der BÜ 2,1 Rheinallee über die Einschalttaste ET2/2,1 eingeschaltet werden.

Nach erfolgter Signalfreigabe (ET2-ÜL zeigt BÜ1 und ÜS2/2,1 zeigt BÜ1) ist der BÜ 2,1 Rheinallee ordnungsgemäß gesichert.

Anschließend kann die Fahrt Richtung BÜ 2,1 Rheinallee erfolgen.

Erfolgte eine Einschaltung über die Einschalttaste ET2/2,1 verfrüht, so kann der BÜ mit der Ausschalttaste AT2/2,1 wieder ausgeschaltet werden.

Der BÜ 2,1 Rheinallee schaltet über die Ausschaltsschleifen FS3 und FS13 automatisch aus.

Bei Zuglänge ≤ 500m

Die Einschaltsschleife FS2/1,6 für den BÜ 1,6 Hattenbergstraße ist unwirksam.

Das Überwachungssignal ÜS2/1,6 zeigt BÜ0. Es muss vor dem BÜ 1,6 Hattenbergstraße gehalten werden und mit der Hilfseinschalttaste HET2/1,6 der BÜ 1,6 eingeschaltet werden.

Sobald die Überwachungslampe ÜL-HET2/1,6 BÜ1 zeigt, darf der BÜ 1,6 befahren werden. Der BÜ 1,6 Hattenbergstraße schaltet über die Ausschaltsschleifen FS3 und FS13 automatisch aus.

Erfolgte eine Einschaltung über die Hilfseinschalttaste HET2/1,6 verfrüht, so kann der BÜ mit der Hilfsausschalttaste HAT2/1,6 wieder ausgeschaltet werden

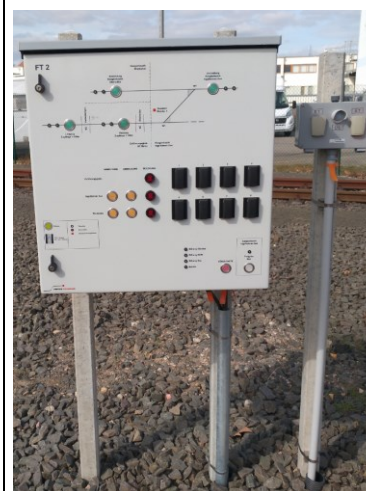
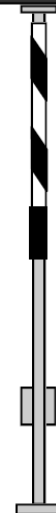
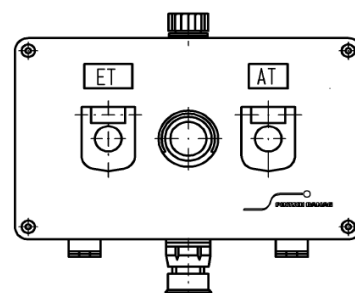
Bei Zuglänge ≥ 500m

Die Einschaltsschleife FS2/1,6 für den BÜ 1,6 Hattenbergstraße ist wirksam.

Nach Einschaltung über die Schleife FS2/1,6 zeigt das Überwachungssignal ÜS2/1,6 zeigt BÜ1.

Es muss **nicht** vor dem BÜ 1,6 Hattenbergstraße gehalten werden. Der BÜ 1,6 Hattenbergstraße schaltet über die Ausschaltsschleifen FS3 und FS13 automatisch aus.

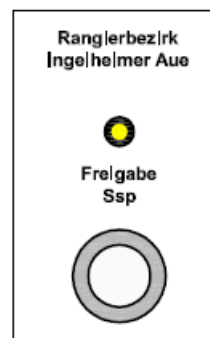
Grundsätzlich müssen nach Befahren der Bahnübergänge beide Ausschaltsschleifen am BÜ freigefahren werden, da sonst die Bahnübergänge **nicht** ausschalten!



Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 50
	Ersteller	Macalla		von 59

7.1.4 Zielgleis Kurzzug Zuglänge < 500m nicht einstellbar

- Nicht alle Fahrwegbedingungen sind erfüllt
 - ⇒ Entsprechende Störmelder beobachten



Freigabe Schüsselsperre
aktiviert



Rotes Dauerlicht ⇒ technische
Störung

7.1.5 Zielgleis Langzug >500m

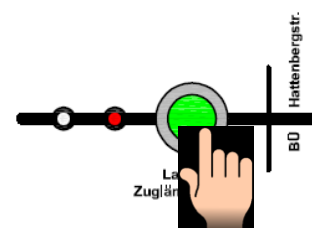
Tafel wie unter 7.1.1 beschrieben einschalten

- Zielgleistaste betätigen
- Weißer Zielmelder zeigt zunächst weißes Blinklicht und wenn alle Fahrwegbedingungen # erfüllt sind und Fahrweg eingelaufen ist ein weißes Ruhelicht. ⇒ Anmeldung EVU im Rangierbezirk Zuführungsgleis (⇒EVU Nummer im LCD)
 - Nach Abstimmung mit dem Fdl Bf. Mainz kann die Fahrt beginnen. Für Bedienung BÜ Rheinallee / Hattenbergstraße unbedingt **Abschnitt 7.1.3 Bedienung BÜ Rheinallee / BÜ Hattenbergstraße** beachten.
- Sperrmelder zeigt rotes Dauerlicht im entsprechenden Zielgleis sofern vorher ein Fahrweg bereits eingestellt und noch nicht freigefahren wurde (⇒ EVU Nummer der vorherigen Anmeldung wird im LCD Display angezeigt)

Folgende Fahrwegbedingungen müssen erfüllt sein:

Freigabe Ssp darf nicht aktiviert sein und Schlüssel muss stecken

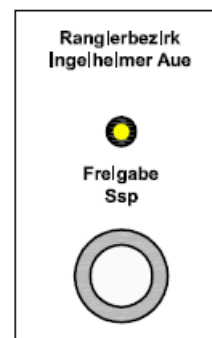
Anderes EVU darf in entsprechendem Rangierbezirk nicht bereits angemeldet sein



Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 51
	Ersteller	Macalla		von 59

7.1.6 Zielgleis Langzug nicht einstellbar

- Nicht alle Fahrwegbedingungen sind erfüllt
⇒ Entsprechende Störmelder beobachten



Freigabe Schlüsselsperre
aktiviert



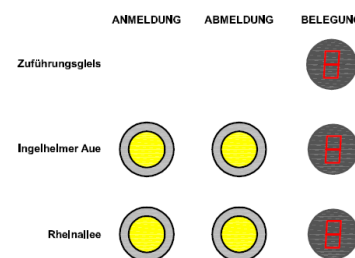
Rotes Dauerlicht ⇒ technische
Störung
Rotes Blinklicht ⇒ Schlüssel
steckt nicht

7.1.7 Abmeldung aus Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Die Abmeldung aus den Rangierbezirken Ingelheimer Aue erfolgt bei Fahrten von FT2 nach Bf. Mainz Hbf zugbewirkt durch Befahrung und vollständige Räumung der BÜ Anlagen.

⇒ Das Zuführungsgleis bleibt solange durch EVU belegt bis der BÜ Hattenbergstraße vollständig in Richtung Bf. Mainz Hbf geräumt wurde.

Die manuelle Abmeldung per Taste aus dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue ist nur notwendig sofern nach Rangierbetrieb im Handweichenbereich nicht eine Fahrt in Richtung Bf. Mainz Hbf eingestellt wird.



Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 52
	Ersteller	Macalla		von 59

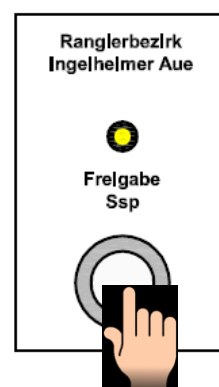
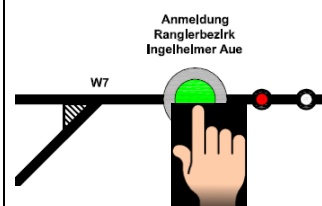
7.1.8 Zielgleis Rangierbezirk Ingelheimer Aue / Rheinallee / Ssp1

Tafel wie unter 7.1.1 beschrieben einschalten

- Zielgleistaste betätigen
- Weißer Zielmelder zeigt zunächst weißes Blinklicht und wenn alle Fahrwegbedingungen # erfüllt sind und Fahrweg eingelaufen ist ein weißes Ruhelicht. ⇒ Anmeldung EVU im Rangierbezirk Ingelheimer Aue (⇒EVU Nummer im LCD)
 - Rangierbereich Ingelheimer Aue ist nun für den Rangierbetrieb per Handweichen gesperrt.
- Taste Freigabe Schlüsselsperre betätigen.
 - ⇒LED Freigabe Ssp zeigt gelbes Dauerlicht

Folgende Fahrwegbedingungen müssen erfüllt sein:

- Anderes EVU darf in entsprechendem Rangierbezirk nicht bereits angemeldet sein

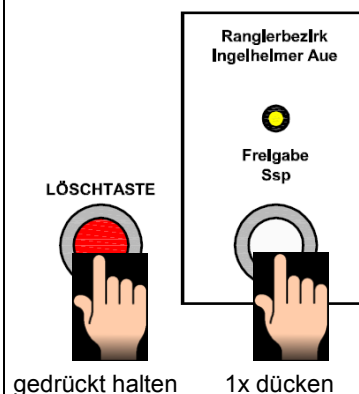


Hinweis:

Solange die Freigabe Ssp an einer FT aktiviert ist, lassen sich keine Rangierfahrten über das Zuführungsgleis durch die Ingelheimer Aue einstellen ⇒ Sperrmelderausleuchtung nach Einschaltung FT.

7.1.9 Freigabe Schlüsselsperre löschen

Soll die Freigabe Schlüsselsperre gelöscht werden gleichzeitig die Löschtaste drücken und anschließend die Freigabe Ssp Taste 1 mal betätigen.



Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 53
	Ersteller	Macalla		von 59

7.1.9.1 Weichenschlüssel Ssp1

Nach Freigabe Ssp kann der Weichenschlüssel der Handweiche 1 aus der Schlüsselsperre entnommen werden.

Weißer Taste der schlüsselsperre betätigen und Weichenschlüssel entnehmen.

Mit dem Weichenschlüssel lässt sich die Weiche 1 entriegeln und umlegen.

Nachdem die Weiche 1 umgelegt wurde (aus Ihrer Vorzugslage gebracht wurde) lässt sich ein weiterer Schlüssel entnehmen, der dann zum entriegeln und umlegen der Weiche 7 verwendet werden kann.

Nach Entnahme des 2. Weichenschlüssels ist der 1. Weichenschlüssel im Weichenschloss der Weiche 1 verriegelt.



7.2 Bedienung FT3

Die FT3 befindet sich im Rangierbezirk Ingelheimer Aue unmittelbar in der Nähe des EOW Betonschalthauses

Es kann ein Fahrweg in Richtung Bf. Mainz Hbf und die An- bzw. Abmeldung im Rangierbezirk Ingelheimer Aue eingestellt werden.

Es kann die Ssp im Rangierbezirk Ingelheimer Aue freigegeben werden wodurch die Handweichen bedienbar werden.

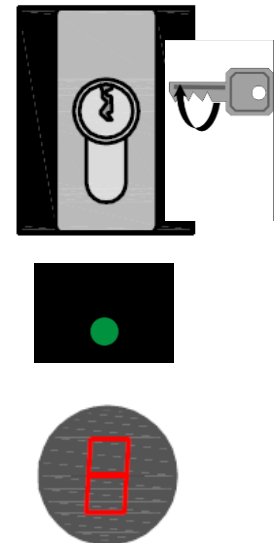
Es können Hilfsbedienung über die AzGrT durchgeführt werden.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 54
	Ersteller	Macalla		von 59

7.2.1 Tafel mit EVU Schlüssel einschalten

- Tafel mit EVU Schlüssel einschalten
- Betriebs –LED leuchtet.
 - alle anderen FT sind somit für die Bedienung deaktiviert (3min). Erfolgt nach 3 Minuten keine Fahrwegeinstellung schaltet sich die Tafel aus. ⇒ Sperre der anderen Tafeln ist dann wieder aufgehoben.

- Falls ein EVU bereits in einem Rangierbezirk angemeldet ist erfolgt die Anzeige der EVU Nummer in der LCD Anzeige.
 - Es leuchten die entsprechenden Sperrmelder der Zielgleise für die keine Einstellung möglich ist.



Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 55
	Ersteller	Macalla		von 59

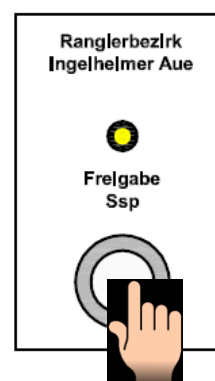
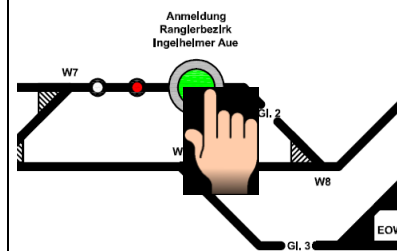
7.2.2 Zielgleis Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Tafel wie unter 7.2.1 beschrieben einschalten

- Zielgleistaste betätigen
- Weißer Zielmelder zeigt zunächst weißes Blinklicht und wenn alle Fahrwegbedingungen # erfüllt sind und Fahrweg eingelaufen ist ein weißes Ruhelicht. ⇒ Anmeldung EVU im Rangierbezirk Ingelheimer Aue (⇒EVU Nummer im LCD)
 - Rangierbereich Ingelheimer Aue ist nun für den Rangierbetrieb per Handweichen gesperrt.
- Zur Schlüsselsperre Ssp2 bzw. Ssp6 fahren oder gehen. Taste Freigabe Schlüsselsperre betätigen.
 - ⇒LED Freigabe Ssp zeigt gelbes Dauerlicht

Folgende Fahrwegbedingungen müssen erfüllt sein:

- Anderes EVU darf in entsprechendem Rangierbezirk nicht bereits angemeldet sein



Hinweis:

Solange die Freigabe Ssp an einer FT aktiviert ist, lassen sich keine Rangierfahrten über das Zuführungsgleis durch die Ingelheimer Aue einstellen ⇒ Sperrmelderausleuchtung nach Einschaltung FT.

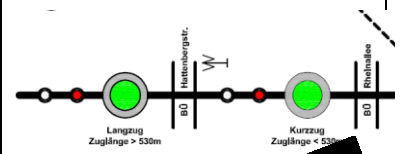
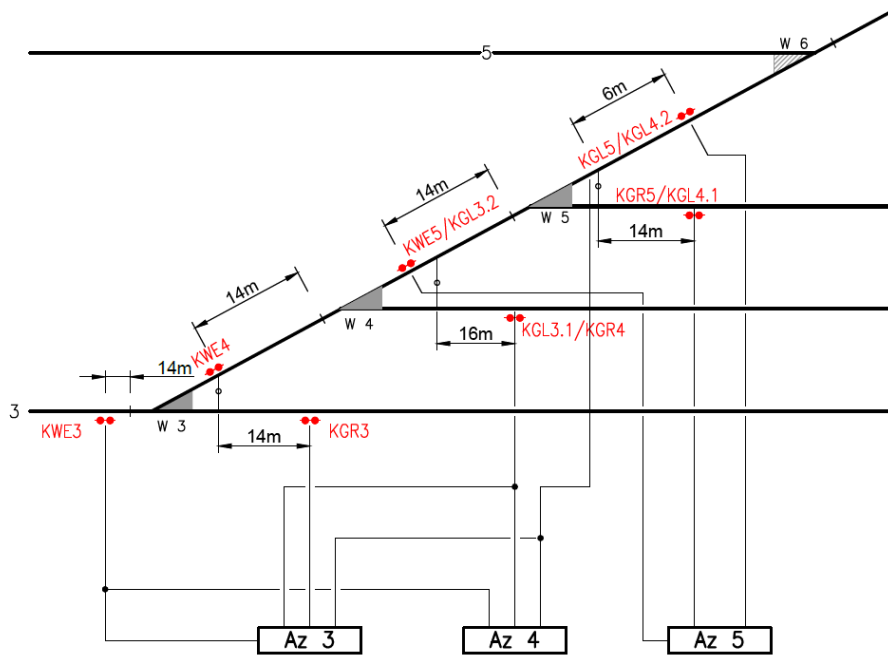
Das Löschen der Freigabe Schlüsselsperre erfolgt wie unter Abschnitt 7.1.9 beschrieben.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 56
	Ersteller	Macalla		von 59

7.2.3 Zielgleis Kurzzug und Langzug

Die Bedienung dieser Zielgleistasten ist identisch wie von FT2.

Lediglich die Fahrwegbedingungen sind um die Prüfung der AZ-Abschnitte der im Fahrweg liegenden Weichen (EOW3-5) erweitert.



Zielmelder zeigt weißes
Dauerlicht wenn die AZ-
Abschnitte nicht der EOW3-5
nicht belegt sind.

**Achtung bei Fahrten über die Bahnübergänge unbedingt die
Bedienung BÜ im Abschnitt 7.1.3 beachten!**

7.3 Rangierbetrieb im EOW Bereich

Vor Beginn des Rangierbetriebes im EOW Bereich (Weiche 3-5 und Gleistore) ist durch das EVU unbedingt die Anmeldung im Rangierbezirk Ingelheimer Aue durchzuführen.

Die Anlage hat lediglich AZ-Kreise im EOW Bereich. Eine Gleisfreimeldung im Bereich Zuführungsgleis und Handweiche 2 und 1 ist nicht vorhanden. Somit könnte bei Rangiertätigkeit ohne Anmeldung im Rangierbezirk Ingelheimer Aue eine Rangiereinheit „verschwinden“ und es wäre möglich einen Fahrweg vom Bf. Mainz Hbf in Richtung Hafenbahnhof einzustellen.

Nach Beendigung des Rangierbetriebes ist darauf zu achten sich wieder abzumelden!

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 57
	Ersteller	Macalla		von 59

8 EVU Schließungen und Schlüssel für Fahrwegstelltafel

8.1 EVU Schlüssel

Für die Bedienung der Fahrwegstelltafeln sind EVU Schlüssel erforderlich. Die Anlage wurde werkseitig mit 8 verschiedenen EVU Schließungen je FT ausgeliefert. Für jede EVU Schließung 1-8 wurden 8 Schlüssel geliefert.

8.2 Generalschlüssel

Werkseitig wurden 4 Generalschlüssel geliefert, die in alle EVU Schließungen passen.

8.3 Schließsystem

Alle EVU Schließungen sind vom Typ Profilhalbzylinder Baulänge 30/10 mit Magnetcodierter Zuhaltung. Alle Schlüssel sind vom Typ System 3500 mit Magnetcodierung gefertigt. Nachbearbeitung nur mit ausgehändigter Sicherungskarte und entsprechender Magnetcodierung des Schlüsseldienstes.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 58
	Ersteller	Macalla		von 59

9 Spannungsausfall und –wiederkehr

9.1 Unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV)

Die EOW-Anlage im Hafenbahnhof Mainz ist über eine 3-phasige USV gegen Netzspannungsausfall geschützt.

Die Überbrückungszeit beträgt ca. 180 min

Folgende Einrichtungen der EOW-Anlage werden durch die USV gestützt:

- Schienenkontakte (DSS)
- Achszählung
- Achszählstände
- Fahrwegeinstellungen
- Weichenantriebe (Stellstrom und Lageüberwachung)
- Schlüsselsperren
- FT3

Nach Ablauf der Überbrückungszeit funktionieren auch die durch die USV gestützten Einrichtungen nicht mehr.

Bedienhandbuch	Datum	15.01.18	EL-65-6146-00	A
EOW-Anlage Hf. Mainz	Stand	04		Blatt 59
	Ersteller	Macalla		von 59

Anlage 3

Bedienungsplan

Hafenbahn Mainz

Bedienungsplan

Zeitfenster		Montag		Dienstag		Mittwoch		Donnerstag		Freitag		Samstag		Sonntag						
von	bis	DB C	HGB	DB C	HGB	DB C	HGB	DB C	HGB	DB C	HGB	DB C	HGB	DB C	HGB					
00:00	00:30																			
00:30	01:00																			
01:00	01:30																			
01:30	02:00																			
02:00	02:30																			
02:30	03:00																			
03:00	03:30																			
03:30	04:00																			
04:00	04:30																			
04:30	05:00																			
05:00	05:30																			
05:30	06:00																			
06:00	06:30																			
06:30	07:00																			
07:00	07:30	Zustellung FCT Bedienung ROTH		Bedienung ROTH (fakultativ)		Zustellung FCT Bedienung ROTH		Bedienung ROTH (fakultativ)		Zustellung FCT Bedienung ROTH										
07:30	08:00																			
08:00	08:30																			
08:30	09:00																			
09:00	09:30																			
09:30	10:00																			
10:00	10:30																			
10:30	11:00																			
11:00	11:30																			
11:30	12:00																			
12:00	12:30																			
12:30	13:00																			
13:00	13:30																			
13:30	14:00																			
14:00	14:30																			
14:30	15:00		Zustellung FCT				Zustellung FCT				Zustellung FCT									
15:00	15:30																			
15:30	16:00																			
16:00	16:30																			
16:30	17:00																			
17:00	17:30																			
17:30	18:00				Abholung FCT				Abholung FCT						Abholung FCT					
18:00	18:30																			
18:30	19:00	Abholung FCT				Abholung FCT			Abholung FCT											
19:00	19:30																			
19:30	20:00																			
20:00	20:30																			
20:30	21:00																			
21:00	21:30																			
21:30	22:00																			
22:00	22:30																			
22:30	23:00																			
23:00	23:30																			
23:30	00:00																			

Anlage 4

Unfallmeldetafel I

Unfallmeldetafel I

der Mainzer Netze GmbH für die Hafenbahn Mainz

Nach einem Ereignis im Eisenbahnbetrieb:

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

1 Unfallmeldestelle verständigen

Unfall an die Unfallmeldestelle der Mainzer Netze GmbH melden:

Netzleitstelle der Mainzer Netze GmbH: +49 6131 12-7010
im Störfall: +49 151 18857503 (KSV-Notfallmanagement)

- Was ist geschehen? (Beschreibung des Ereignisses)
- Wo ist der Unfall geschehen? (Rangierbezirk, Gleis, Fahrtrichtung, Bahnübergang)
- Sind Personen verletzt? (Anzahl)
- Ist ein Feuer ausgebrochen?
- Sind gefährliche Stoffe freigeworden? (UN-Nr. bzw. Placard-Nr./Gefahrzettel)

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

2 Unfallstelle sichern, Verletzte versorgen und Feuer bekämpfen

- Erste Hilfe leisten (Verbandskasten auf dem Triebfahrzeug)
- Feuer bekämpfen (Löscher auf dem Triebfahrzeug)

3 Meldestelle des eigenen EVU verständigen

4 Leitung der Unfallstelle übernehmen

- Spuren und Beweisstücke sichern
- Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)
- Eintreffende Helfer einweisen
- Für Absperrung sorgen
- Untersuchenden Stellen Auskunft geben
- Ergänzungsmeldung an die Unfallmeldestelle abgeben (z. B. neue Erkenntnisse, Änderung der Lage an der Unfallstelle)

Wenn der Notfallmanager der Mainzer Netze GmbH bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diese(n) über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Anlage 5

Unfallmeldetafel II

Unfallmeldetafel II

der Mainzer Netze GmbH für die Hafenbahn Mainz
Unfallmeldestelle: Netzleitstelle der Mainzer Netze GmbH

1 Fremdrettungskräfte verständigen

Feuerwehr: 112
Rettungsdienste: 112
Polizeidienststelle: 110
Rettungsleitstelle Mainz: +49 6131 19222

- Was ist geschehen? (Beschreibung des Ereignisses)
- Wo ist der Unfall geschehen? (Rangierbezirk, Gleis, Fahrtrichtung, Bahnübergang, nächstgelegene Straße)
- Sind Personen verletzt? (Anzahl)
- Ist ein Feuer ausgebrochen?
- Sind gefährliche Stoffe freigeworden? (UN-Nr. bzw. Placard-Nr./Gefahrzettel)
- Ist das Grundwasser gefährdet?

2 Notfallmanager verständigen

KSV-Notfallmanagement: +49 151 18857503