

**Nutzungsbedingungen für die
Serviceeinrichtung
„Hafenbahn des Zweckverbandes Mainhafen
Wertheim (EIU)“**

**Besonderer Teil
(NBS-BT)**

1. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT

1.1. zu Punkt 1.2 NBS-AT

Die Nutzungsbedingungen gelten bis zur nächsten Änderung, Ergänzung oder Neuerstellung der Nutzungsbedingungen durch das EIU. Änderungen, Ergänzungen oder eine Neuerstellung der Nutzungsbedingungen werden unter www.mainhafen-wertheim.de veröffentlicht. Die Gültigkeitsdauer der jetzigen Nutzungsbedingungen endet mit der Änderung, Ergänzung oder Neuerstellung der Nutzungsbedingungen.

1.2 zu Punkt 2.3.1 NBS-AT

Für die Serviceeinrichtungen des Zweckverbandes Mainhafen Wertheim gelten die Verordnung des Innenministeriums über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) vom 17. März 1971, Gesetzblatt Seite 119, berichtigt Seite 484, geändert durch Verordnungen vom 3. Dezember 1974, Gesetzblatt Seite 524, vom 4. Oktober 1982, Gesetzblatt Seite 470, vom 19. März 1984, Gesetzblatt Seite 281, durch Gesetz vom 8. Juni 1995, Gesetzblatt Seite 417, durch Gesetz vom 23. Februar 2017, Gesetzblatt Seite 99. Die BOA gilt in der aktuellen Fassung.

1.3 zu Punkt 2.3.3 NBS-AT

Die Vermittlung von Ortskenntnis erfolgt durch den Eisenbahnbetriebsleiter oder eine von ihm beauftragte Person. Für die erstmalige Vermittlung der Ortskenntnis wird kein Entgelt erhoben.

1.4 zu Punkt 2.4.1 NBS-AT

Siehe zu Punkt 2.3.1 NBS-AT

1.5 zu Punkt 2.4.2 NBS-AT

Das EIU hat die technischen und betrieblichen Standards sowie die Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der benutzten Schienenwege zu beschreiben (vergleiche hierzu unten unter Punkt 2).

1.6 zu Punkt 3.1.2 NBS-AT

Die zugangsrelevanten Vorschriften sind in der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst der Hafeneisenbahn in Wertheim enthalten.

1.7 zu Punkt 3.2.D NBS-AT

Es gilt die Reihenfolge des elektronischen Antragseingangs (E-Mail).

1.8 zu Punkt 5.1.3. NBS-AT

Folgende Personen sind befugt:

Zweckverband Mainhafen Wertheim:

Herr Helmut Wießner, Mühlenstraße 2, 97877 Wertheim,

Telefonnummer: 09342 301-200

ZG Raiffeisen eG:

Herr Peter Honeck, Hafestraße 21, 97877 Wertheim,

Telefonnummer: 09342 9186324

Eisenbahnbetriebsleiter

Herr Peter Graf, Telefonnummer: 0151 52713475

1.10 zu Punkt 5.3.1. NBS-AT

Besondere Vorkommnisse werden vom EVU per Mail an das EIU gemeldet. Das EIU meldet umgekehrt besondere Vorkommnisse dem EVU.

2. Infrastrukturbeschreibung und Bedienungsanweisung

Es gilt die nachfolgende Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst der Hafeneisenbahn in Wertheim.



Anweisung
für den
Eisenbahnbetriebsdienst
der
Hafeneisenbahn
in Wertheim
Lps Wertheim Mainhafen 1

Die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst wird zwischen dem Zweckverband Mainhafen Wertheim (kurz „Anschließer“ genannt) und der ZG Raiffeisen vereinbart.

Zu dieser Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst des Mainhafen Wertheim gehören folgende Anlagen:

- Anlage 1 Schemaplan der Eisenbahninfrastruktur Mainhafen Wertheim (Lageplan)
- Anlage 2 Verzeichnis wichtiger Rufnummern
- Anlage 3 Meldung über Mängel an der Infrastruktur
- Anlage 4 Verhalten bei Unfällen auf der Infrastruktur des Mainhafen Wertheim
(mit Unfallmeldetafel, Zuständigkeitsbereiche und Anschriften,
Übersicht der Sofortmeldungen, Gefährliche Unregelmäßigkeiten,
Wichtige Punkte)

Änderungen:

Nr.	<u>gültig ab</u>	<u>betrifft:</u>
<u>1</u>		
<u>2</u>		
<u>3</u>		
4		

1. Beschreibung des Gleisanschlusses

1.1 Der Gleisanschluss (kurz Mainhafen Wertheim) schließt über die Anschlußweiche 103 an die Strecke Wertheim – Miltenberg und damit an die Eisenbahninfrastruktur DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Westfrankenbahn) an.

1.2. Gleisanlagen und ihre Nutzung

Gleis	Gleislänge	Nutzung/Nutzlänge	Neigungs- verhältnisse	Hemmschuh/Sonderform
Zuführgleis (W 103 – W2) 0+000 – 0+1145	1.145 m	Zuführungsgleis	7,8 ‰	S 49
Stutzgleis (W 104 – Pb)	30 m	Flankenschutz	0,0‰	S 49
1 Landgleis (W 2 li –W 3 re)	555 m	Wagenverladung	< 7,8 ‰	S 49 Rillenschienen
2 Wassergleis (W 2 re – W 3 li)	555 m	Wagenverladung	< 7,8 ‰	
Stutzgleis (W 3 – Pb)	30 m	Wagenverladung	< 2,5‰	

1.3. Weichen

Weichen Nr.	Art der Bedienung	Grundstellung	Wird bedient von
W 103	ortsgestellt (Anschlußweiche)	-/-	EVU
W 104	ortsgestellt	gerader Strang verschlossen	EVU
W Schuller	ortsgestellt	Linkslage verschlossen	EVU
W 2	ortsgestellt	-/-	EVU
W 3	ortsgestellt	-/-	EVU

1.4. Aufbewahrung von Weichenschlüssel und Signalmittel

Die Anschlussweiche W 103 und die Schutzweiche W 104 sind folgeabhängig in Ihrer Grundstellung verschlossen.

Die Schlüssel für die Anschlussweiche befinden sich in der Schlüsselsperre in der Weichenbude an der Anschlussweiche und wird durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter freigegeben.

Der Mitbenutzer hält geeignete Sicherungsmittel an der Übergabestelle vor.

1.5. Übergabestellen und Bedienbereich

Übergabestelle für ankommende Wagen: Gleise 1 und 2 im Gleisabschnitt nach dem Gleistor (0+1408) einschließlich des Stutzengleises.

Übergabestelle abgehende Wagen: Gleise 1 und 2 im Abschnitt Weiche 2 bis Gleistor

1.6. Gleis mit Halbmesser kleiner als 150 m

-/-

1.7. Signalanlagen

-/-

1.8. Bahnübergänge

BÜ Schuller 0,218 ohne Andreaskreuz

BÜ Am Ried in Km 0,535 ohne Andreaskreuz

BÜ Kläranlage in Km 1,116 ohne Andreaskreuz

Die Sicherung und das Befahren wird unter Pkt. 3.2.3 geregelt.

1.9. Sonstige Einrichtungen des Gleisanschlusses

-/-

1.9.1 Brücken, Durchlässe u. ä.

-/-

1.9.2 Portalkräne

Das Land - und Wassergleis werden im Bereich des Hafenbeckens von einem fahrbaren Portalkran überbrückt. Während der Bedienung durch ein EVU ist der Kranbetrieb einzustellen. Durch das Öffnen der Gleistore wird das Einstellen des Kranbetriebs signalisiert.

1.10. Gleistore

Über die Gleise 1 und 2 führen zwei Gleistore, die vom Mitbenutzer geöffnet, festgelegt und wieder verschlossen werden können. Ein weiteres Gleistor befindet sich im Stutzengleis unmittelbar nach der Weiche 3. Dieses Gleistor ist i.d.R. geöffnet festgelegt.

1.11 Telekommunikationsanlagen

Zur Verständigung im Rangierdienst sind tragbare Funkfernsprechgeräte einzusetzen.

1.12 Betriebseinschränkungen

-/-

1.13 Zulässige Radsatzlasten

Auf der gesamten Eisenbahninfrastruktur im Mainhafen Wertheim ist eine Radsatzlast bis zu 22,5 Tonnen ohne Einschränkung zugelassen

2. Pflichten der Eisenbahnverkehrsunternehmen

2.1 Eisenbahnbetriebspersonal

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen stellen sicher, dass das eingesetzte Personal (Eisenbahnbetriebspersonal) nach dem geltenden Regelwerk (Verordnung der BOA) die geistigen und körperlichen Voraussetzungen erfüllt und für die erforderlichen Tätigkeiten ausreichend unterwiesen sind.

Im Einzelnen bedeutet dies:

- regelmäßige Untersuchung des Eisenbahnbetriebspersonals auf ihre Tauglichkeit
- dass das Eisenbahnbetriebspersonal für den Dienst ausgebildet und hinreichend unterwiesen ist
- dass das Eisenbahnbetriebspersonal im erforderlichen Umfang laufend unterrichtet wird (regelmäßige Fort- und Weiterbildung)
- dass das Eisenbahnbetriebspersonal aus dem Dienst entfernt wird, für den es sich als ungeeignet oder unzuverlässig erwiesen hat.
- dass das Eisenbahnbetriebspersonal eine gültige Erste-Hilfe Ausbildung besitzt
- dass über die Eisenbahnbetriebsbediensteten Personalunterlagen geführt werden, welche die Nachweise über die o. g. Voraussetzungen enthalten

2.2 Eisenbahnfahrzeuge

Die Eisenbahnfahrzeuge (Triebfahrzeuge und Wagen) müssen den Anforderungen der BOA entsprechen. Die EVU's stellen sicher, dass alle Fahrzeuge, die sie im Anschluss bewegen, sich in einem verkehrssicheren Zustand befinden und dass die Untersuchungsfristen eingehalten worden sind. Die Nachweise darüber sind dem Eisenbahnbetriebsleiter auf Verlangen vorzulegen.

2.3 Pflichten allgemein

Die EVU's stellen sicher, dass das von ihnen eingesetzte Personal über den Inhalt dieser Betriebsanweisung unterwiesen ist und legt dem Personal eine Ausfertigung zur Einsicht bereit, die grundsätzliche Überwachung der Mitarbeiter im Betriebsdienst obliegt den jeweiligen EVU's.

2.4 Meldungen

Mängel an der Infrastruktur meldet das jeweilige Personal mittels Vordruck an den Eisenbahnbetriebsleiter (Anlage 3)

Notfallmeldungen sind gem. Verhalten bei Unfällen auf der Infrastruktur des Hafens Wertheim (Anlage 4 dieser Anweisung) auszuführen.

2.5 Auskunftspflichten

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Betriebspersonal sind gegenüber dem Eisenbahnbetriebsleiter zu allen Auskünften, die mit der sicheren Durchführung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnunfalluntersuchung in Verbindung stehen, verpflichtet.

2.6 Weisungsbefugnisse

Der Eisenbahnbetriebsleiter ist gegenüber dem im Anschluss tätigen Eisenbahnbetriebspersonal weisungsberechtigt, den Anweisungen des Eisenbahnbetriebsleiters ist Folge zu leisten.

Bei Verstößen gegen das geltende Regelwerk, sowie dieser Anweisungen kann der Betriebsleiter ein Hausverbot für die Infrastruktur aussprechen.

Personen, welche nicht im Eisenbahnbetrieb tätig sind bzw. welche nicht berechtigt sind die Bahnanlagen zu betreten, sind aufzufordern, die Bahnanlagen umgehend zu verlassen.

3. Durchführung der Bedienung

3.1 Allgemeines

3.1.1 Verständigung des Anschließers über die Bedienung

Der Gleisanschluss wird nach dem jeweils gültigen Bedienungsplan/Ladefristenplan bedient, der von den EVU's aufgestellt wird und der Eisenbahnbetriebsleitung mitgeteilt wird.

Falls ein Bedarf für außerplanmäßige Bedienfahrten besteht werden hierüber gesonderte Absprachen getroffen.

Die Bedienungs-/Ladefristenpläne sind der Eisenbahnbetriebsleitung vorzulegen. Nach Prüfung, bzw. Abstimmung mit anderen im Anschluss tätigen EVU's wird dem Bedienplan zugestimmt, bzw. wird einer abgeänderten Bedienzeit zugestimmt.

Grundsätzlich darf die Infrastruktur nur von einem EVU befahren werden, d. h. ein EVU darf nur dann einfahren, wenn das andere EVU den Anschluss verlassen hat und die Eisenbahnbetriebsleitung der Benutzung zugestimmt hat.

3.1.2 Übergabestelle

Übergabestelle für ankommende Wagen: Gleise 1 und 2 im Gleisabschnitt nach dem Gleistor (0+1408) einschließlich des Stützengleises.

Übergabestelle abgehende Wagen: Gleise 1 und 2 im Abschnitt Weiche 2 bis Gleistor.

3.1.3 Fahrbewegung im Mainhafen Wertheim

Sämtliche Fahrbewegungen im Mainhafen Wertheim sind als Rangierfahrt zu tätigen; die höchst zulässige Rangiergeschwindigkeit beträgt maximal 25 km/h.

Ab Weiche 2 gilt eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 5 km/h

Die Bedienung erfolgt mit Betriebspersonal und Triebfahrzeugen der jeweiligen EVU.

Die Fahrten dürfen nur von geprüften Triebfahrzeugführern (vgl. Pkt 2.2 und 2.3) durchgeführt werden. Sie sind allein für die sichere und zweckmäßige Durchführung der Rangierbewegung verantwortlich.

Die verwendeten Fahrzeuge müssen betriebssicher sein und den Anforderungen der BOA entsprechen (vgl. Pkt 2.2)

3.1.4 Prüfen der Anschlussanlagen und Fahrwegprüfung

Der Rangierleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Hinsehen auf offensichtliche Mängel hinsichtlich

- der Befahrbarkeit
- dem Freisein des Regellichtraumes.

Auffällige Schäden, wie z.B. Schienenbrüche, Gleissenken, Gleisrichtungsfehler, Regellichtraumeinschränkungen usw. sind vom Eisenbahnbetriebspersonal der EVU's an die Eisenbahnbetriebsleitung (vgl. Anlage 3) des Mainhafen Wertheim zu melden.

Im Rahmen der Fahrwegprüfung achtet der Rangierleiter u. a. auch bei der Bedienung von Weichen darauf, dass die Weichensignale ordnungsgemäß funktionieren und zugleich ist zu prüfen, dass die Zungen richtig an den Backenschienen anliegen.

Vor Verlassen des Anschlusses sind die Grundstellungsweichen wieder in Grundstellung zu bringen.

3.1.5 Warnen der Personen im Gleisbereich

Beim Bedienen des Anschlusses hat die Rangiereinheit Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen oder Gleisbereich beschäftigt sind, zu warnen. Die Personen müssen die Wagen verlassen bzw. aus dem Gefahrenbereich zurücktreten.

3.1.6 Besondere Gefahrstellen

Das Eisenbahnbetriebspersonal der EVU's hat auf Grund seiner Ortskenntnisse mit der gebotenen Sorgfalt und Umsicht zu handeln und dabei die geltenden Regelwerke, Anweisungen und Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.

3.1.7 Rangierwege/Rangierseite

Die Rangierseite wird jeweils vereinbart.

3.1.8 Radvorleger

Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen hält der Anschließer an der Übergabestelle ausreichende Sicherungsmittel bereit.

3.1.9 Verhalten bei Unfällen und Unregelmäßigkeiten

Unfälle und Unregelmäßigkeiten meldet das Eisenbahnbetriebspersonal des EVU gem. Anlage 4 sofort der Eisenbahnbetriebsleitung des Mainhafens Wertheim.

3.2. Durchführen von Bedienfahrten

3.2.1 Vorbereitung der Bedienfahrt

Bei den Bedienfahrten sind alle Wagen grundsätzlich an die Druckluftbremse anzuschließen. Ohne wirkende Druckluftbremse dürfen maximal 12 Achsen bewegt werden. Je weitere 4 angefangene Achsen muss eine wirkende Druckluftbremse bedient werden. Zusätzlich muss das erste und letzte Fahrzeug eine wirkende Bremse haben.

3.2.2 Fahrt in und vom Anschluss

Die Fahrten zum- und vom Anschluss sind Zugfahrten.

Nachdem die Anschluss- und Schutzweiche aufgeschlossen und umgestellt sind, wird der Anschluss befahren und die Weichen wieder in Grundstellung verschlossen.

Der Schlüssel für die Anschlussweiche ist im Schlüsselwerk wieder zu verschließen.

Die Wagen sind bei der Zuführung bis vor die Gleistore 1 und 2 zu schieben. Sind die Gleistore geöffnet und festgelegt, sind die Wagen an der Übergabestelle gesichert abzustellen.

Zur Abholung werden die Wagen an der Übergabestelle übernommen und zusammengefahren.

Zum Verlassen des Anschlusses nimmt das bedienende EVU über die Weichenbude an der Anschlussweiche Kontakt zum örtlich zuständigen Fahrdienstleiter auf und lässt sich den Schlüssel für die Anschlussweiche freigeben.

3.2.3 Sicherung der Bahnübergänge

- die im Punkt 1.8. aufgeführten Bahnübergänge sind grundsätzlich mit einem Posten zu sichern:

Vor dem Bahnübergang ist anzuhalten.

Der Posten stellt sich zur Sicherung des Bahnüberganges mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße auf und gibt die Zeichen

- „ANHALTEN“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)
und anschließend

- „HALT“ (seitliches Ausstrecken eines oder beider Arme)

Muss der Straßenverkehr aus beiden Richtungen angehalten werden, ist der Fahrer des zuerst angehaltenen Fahrzeuges zum weiteren Halten aufzufordern, ehe sich der anderen Seite des Bahnüberganges zugewandt wird.

Bei Dunkelheit oder unsichtigen Wetter ist das Zeichen mit einer rot leuchtenden Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen zu geben. Für das Geben der Tageszeichen ist eine weiß-rot-weiße Signalfahne zu benutzen.

Das Haltzeichen ist solange zu geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf der Bahnübergang vom Posten verlassen werden.

Zusätzlich ist vor der Weiterfahrt am Bahnübergang mit dem Signal Zp 1 zu warnen.

3.2.4 Abstoßen und Ablaufen

Das Abstoßen und Ablaufen ist auf der Eisenbahninfrastruktur des Mainhafens Wertheim verboten.

3.2.5 Festlegen/Abstellen von Fahrzeugen

Fahrzeuge sind festzulegen. Bei der Zuführung obliegt dies dem Eisenbahnbetriebspersonal des zuführenden EVU in anderen Fällen obliegt dies dem Anschließer

Abgestellte bzw. bereitgestellte Fahrzeuge zur Be-/Entladung sind an den vorgesehenen Stellen grennzeichenfrei abzustellen.

Ankommende Wagen sind durch Handbremsen oder Sicherungsmittel vor der ersten und letzten Achse zu sichern.

Durch Mitbenutzer bereitgestellte abgehende Wagen sind wegen Gefälles im Zuführungsgleis ab der Weiche 1 je 160 t bzw. je 8 Achsen mit einer Handbremse oder einem Sicherungsmittel Richtung Gleistor 1 und 2 zu sichern.

3.3. Rangiertätigkeiten durch die Firmen

Gemäß § 29 der BOA dürfen Eisenbahnfahrzeuge durch Menschen, Kraftfahrzeuge oder maschinelle Hilfsvorrichtungen wie Spillanlagen, Schiebebühnen, Motorwagenschieber innerhalb des Gleisbereichs einer Ladestelle bewegt werden, ohne dass dieses Bewegen von einem Eisenbahnbediensteten durchgeführt oder überwacht wird, wenn der Anschlussinhaber eine besondere Weisung erlässt. Er legt fest

4. Sonstige Bestimmungen für die Nebenanschießer bzw. Mitbenutzer

- Die Eisenbahnanlagen sind vom Eigentümer zu erhalten. Die Verkehrssicherungspflicht obliegt dem Anschließer
- Bei Planung und Durchführung von Baumaßnahmen, die eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit bewirken können, ist die Eisenbahnbetriebsleitung des Mainhafens Wertheim einzubinden.
- Bauarbeiten im Gefahrenbereich der Gleisanlage sind der Eisenbahnbetriebsleitung mindestens zwei Wochen vor Baubeginn anzuzeigen. Die Eisenbahnbetriebsleitung regelt dann die betrieblichen Belange durch entsprechende Anweisungen

5. Sonstige Pflichten der Nebenanschießer bzw. Mitbenutzer

Der Nebenanschießer bzw. Mitbenutzer hat dafür zu sorgen, dass

- Zustellgleise und Fahrwege für die Bedienung zu den Zeiten der Bedienung des Anschlusses freigehalten werden

- Rangiertätigkeiten und sonstige Arbeiten in der Nähe der Gleise während der Bedienung eingestellt werden
- Personen, die im Bedienbereich oder in Wagen tätig sind, die Wagen verlassen oder von ihnen zurücktreten
- Bei Lagerung von Gegenständen am Gleis ein Abstand von mindestens 1,5 m im geraden und mindestens 1,8 m im gekrümmten Gleisstrecken von der nächsten Schiene gewahrt wird.
- Gegenstände in der Nähe der Gleise so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände nicht unterschritten werden.
- Bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung gefährlicher Stoffe (brennbare, entzündliche, selbstentzündliche, sprengfähige, zerknallfähige, giftige, ätzende, übelriechende Stoffe) die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.
- Der Anschließer hat Schnee, Eis, Pflanzenwuchs und andere Behinderungen aus den Gleisen, Schutzanlagen und Spurrillen zu beseitigen und die Rangierwege begehbar zu halten.
- Im Falle einer Gefahr hat der Anschliesser bzw. Mitbenutzer alle Maßnahmen zu ergreifen, dass die Rangiereinheit auf die Gefahr aufmerksam wird.
- Eisenbahnfahrzeuge dürfen im Gleis nur mit Straßenkraftfahrzeugen bewegt werden, wenn diese durch die Eisenbahnaufsicht zugelassen sind.

6. Besonderheiten bei Schiffsent- bzw. beladungen

- Wenn bei Ent- bzw. Beladung von Schiffen Gleise belegt werden, sind diese mit der Sh-2 Scheibe zu sichern.
- Die Entladung ist nur in der Zeit möglich, wenn keine Bedienfahrten stattfinden.
- Nach den Ladevorgängen müssen die Gleise frei und befahrbar sein, dies gilt auch dann, wenn die Schiffsbe- bzw. Entladung für die Bedienfahrt kurzfristig eingestellt wird.

7. In Kraft treten

Diese Weisung tritt ab dem 01.08.2017 in Kraft.

Wertheim, 25.07.2017

gez.
Holger Graf
EBL