



Trierer Hafengesellschaft mbH - THG

Anweisung

für den

Eisenbahnbetriebsdienst

(DA EB)

auf der

**Eisenbahninfrastruktur
(Serviceeinrichtung)**

der

Trierer Hafengesellschaft mbH - THG

(Hafenbahn)

gültig ab 01. November 2007

© THG / BTS BahnTec GmbH 2007

Dienststelle / Anwender:

Aufgestellt: 03. Juli 2004

(Winfried Sievert)
Eisenbahnbetriebsleiter

Verteilungsplan

1. Behörden / Dienststellen / EU:

- ↪ Landeseisenbahnaufsicht (LEA) des Landes Rheinland-Pfalz, Frankfurt/M / Saarbrücken
- ↪ Landesbetrieb Straße und Verkehr (LSV), Koblenz
- ↪ Trierer Hafengesellschaft mbH, Geschäfts- und Betriebsleitung
- ↪ Eisenbahnbetriebsleiter
- ↪ stellv. Eisenbahnbetriebsleiter
- ↪ DB Netz AG, NL Mitte, Frankfurt (M)
- ↪ DB Schenker AG, Außenstelle Ehrang
- ↪ CFL Cargo Deutschland Betriebsstandort Trier
- ↪ Firma Theo Steil GmbH, Trier
- ↪ Bei Bedarf weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen (EIU)

2. persönlich zuzuteilen:

- ↪ den im Rangierdienst eingesetzten Bediensteten

3. zugänglich zu machen:

- ↪ allen weiteren eingesetzten Betriebsbediensteten

<u>Berichtigungen</u>			
Nummer des Berichtigungsblattes	Bemerkungen	gültig ab	berichtigt am durch
Neudruck	Änderung Telefon/Gleistore	01.März 2006	-----
Neudruck	-----	30.11.2006	-----
Neudruck	Änderung Gleise	30.10.2007	-----
Berichtigung	EVU	01.03.2010	-----
-----	-----	-----	-----
-----	-----	-----	-----
-----	-----	-----	-----

Diese DA EB ist urheberrechtlich geschützt und darf nur mit Zustimmung der BTS vervielfältigt und an Dritte weitergegeben werden.

Vorbemerkungen

- (1) Die **Hafenbahn der THG in Trier** wird als Eisenbahninfrastruktur - Serviceeinrichtung - gem. der einschlägigen Gesetzgebung, insbesondere des § 2 Abs. 3c Allgemeines Eisenbahngesetzes (AEG) betrieben.
Sie wird im Weiteren kurz als EIU bezeichnet.

Diese Anweisung für die Durchführung des Eisenbahnbetriebsdienstes ist von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die die Hafenbahn benutzen, anzuwenden.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben eigene ergänzende Anweisungen für ihren Aufgabenbereich zu erlassen.

Gegenwärtig wird die Eisenbahninfrastruktur von drei Unternehmen genutzt:

- DB Schenker AG (ehem. Railion)
- CFL Cargo Deutschland GmbH
- Fa. Theo Steil GmbH

Diese Anweisung für die Durchführung des Eisenbahnbetriebsdienstes ist bei Bedarf auch für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Hafenbahn benutzen, anzuwenden.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben eigene ergänzende Anweisungen für ihren Aufgabenbereich zu erlassen.

- (2) Für den Betriebsdienst auf der

Hafenbahn

gelten insbesondere:

1. die Landesverordnung für den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA) im Lande Rheinland-Pfalz vom 15.07.1957 in der jeweils gültigen Fassung,
2. die Signale gem. der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) mit Signalbuch (SB DS 301), soweit erforderlich und vorgeschrieben,
3. die grundlegenden betriebsdienstlichen Bestimmungen für Rangierfahrten im Sinne der einschlägigen Fahrdienstvorschriften (DB AG KoRil 408, Modulgruppe 408.08.. bzw. FV-NE, 4. Abschnitt),
4. die Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)
5. die Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE),
6. die Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE),
7. die einschlägigen Bestimmung zur Beförderung von gefährlichen Gütern, insbesondere die GGVSE in Verbindung der DB AG KoRil D 424 „Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter“,
8. die Unfallverhütungsvorschrift BGV D 30 „Schienenbahnen“ (bisher VBG 11).

- (3) Für den Betriebsdienst auf den angrenzenden Anschlußgleisen gelten die grundsätzlichen betrieblichen Bestimmungen für Rangierfahrten, sowie die vom Anschließer bzw. vom Bediener herausgegebenen zusätzlichen Anweisungen.
- (4) Diese Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst (DA EB) enthält nur allgemeine Bestimmung bzgl. der Benutzung der Infrastruktur der Trierer Hafenbahn und zur Koordination der verschiedenen Benutzer.
- (5) Allgemeines

Die **Hafenbahn** schließt über ein Verbindungsgleis der DB Netz AG an den Bahnhof Ehrang an. Sie ist nicht elektrifiziert.

Die Infrastrukturgrenze befindet sich in km 106,882, Gleis 80 (DB AG) / km 0,0 (Hafenbahn). Betrieblich wird das Verbindungsgleis zur Hafenbahn zum Bahnhof Ehrang durch das Signal Ls 80 begrenzt.

Auf der Hafenbahn wird nur Güterverkehr durchgeführt, es finden nur Rangierfahrten statt.

Inhalt der Anweisung

Teil A	<u>Betriebsdienstliche Bestimmungen</u>	
	<u>Seite</u>	
	I. Allgemeines	6
	II. Durchführung des Betriebsdienstes	7
	III. Zusatzbestimmungen zu weiteren Richtlinien und Vorschriften	10
Teil B	<u>Beschreibung der örtlichen Verhältnisse</u>	
	I. Gleisanlagen	12
	II. Bahnübergänge	14
	III. Aufbewahrung der Festlegemittel	15
Anlagen	I. Übersichtsplan der Hafensbahn	
	II. Ansprechpartner- / Telefonverzeichnis	
	III. Durchführungshinweise zur Verständigung gem. Abs. II. 3.	
Anhänge	Aufstellung der Nebenanschießer mit Bedienungsanweisungen	

Abkürzungen

Abzw.	Abzweig
Anl.	Anschluß (Nebenanschluß)
BOA	Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen im Land Rheinland-Pfalz
BÜ	Bahnübergang
DB AG	Deutsche Bahn AG
Ebl	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ET	Einschalttaste
EU	Eisenbahnverkehrsunternehmen^
Fdl	Fahrdienstleiter
FV-NE	Fahrdienstvorschrift der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
Gl	Gleis
Gsp	Gleissperre
KoRil	Konzernrichtlinie (DB AG)
LEA	Landeseisenbahnaussicht
Lrf	Lokrangierführer
Lü	Lademaßüberschreitung
Lz-Anlage	Lichtzeichenanlage
NE	Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
NL	Nutzlänge
Obri-NE	Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen
Rabt	Rangierabteilung
Rb	Rangierbegleiter
Rbez.	Rangierbezirk
Rf	Rangierfahrt
SIG-VB-NE	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
ÜL	Überwachungsleuchte
UIC	Union Internationale des Chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
W	Weiche

Teil A

Betriebsdienstliche Bestimmungen

I. Allgemeines

1. Es werden nur Rangierfahrten durchgeführt.
Folgende Grundsätze sind stets zu beachten;
daß:
 - alle Fahrten auf Sicht durchgeführt werden,
 - die Geschwindigkeit muß so bemessen ist, daß vor Fahrzeugen, Gefahrstellen, Halt gebietenden Signalen und an der beabsichtigten Stelle angehalten werden kann,
 - stets mit Hindernissen im Gleis gerechnet werden muß,
 - durch den Tf, Lrf oder Rb ständig zu prüfen ist, ob der Fahrweg frei ist und die Weichen und Gleissperren richtig gestellt sind,
 - bei zusammenlaufenden Gleisen an Weichen oder Kreuzungen alle Fahrzeug grenzzeichenfrei abgestellt sind,
 - sich dem oder im vorgesehenen Fahrweg keine Fahrzeug in gefährdender Weise nähern,
 - kein Fahrzeug am Ende des Fahrweges / Gleises über das Grenzzeichen oder Gleisende gelangen kann,
 - zu befahrende Bahnübergänge und Überfahrten gesichert sind.
2. Die größte zulässige Geschwindigkeit beträgt 25 km/h bei luftgebremsten Rabt und 15 km/h bei nur durch das Tfz abgebremsten Rabt im durchgehenden Verbindungsgleis und in den Zuführungsgleisen zu den Rangierbezirken. In allen anderen Gleisen beträgt sie 5 km/h.
3. Das eingesetzte Betriebsdienstpersonal ist gem. der für das jeweilige Unternehmen geltenden Vorschriften, Richtlinien und sonstigen Regelwerken auszubilden und zu prüfen.
Es darf auf der Hafensbahn nur eingewiesenes und ortskundiges Betriebsdienstpersonal eingesetzt werden. Es sind schriftliche Nachweise zu führen und dem Infrastrukturunternehmer auf Verlangen vorzulegen.
4. Die eingesetzten Fahrzeuge (Lokomotiven, gleisgebundene Rangiergeräte und Wagen) müssen gem. der BOA, III. Abs. §§ 22 u. 23 zugelassen und abgenommen sein.
Eine Abnahme nach der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 32, bzw. Inbetriebnahmegenehmigung gem. KonVEIV § 4 und bei Wagen, die Erfüllung der Kriterien des RIV bzw. RIC (zukünftig COTIF, TSI) ersetzen die Anforderung nach Abnahme gem. BOA.
5. Betriebsstörende und -gefährdende Ereignisse, Unfälle und Beschädigungen der Bahnanlagen der Hafensbahn sind unverzüglich dem EIU (Ebl) zu melden.

II. Durchführung des Betriebsdienstes

1. Allgemeines

Für die ordnungsgemäße Durchführung des Betriebsdienstes der einzelnen Verkehrsunternehmen sind die jeweiligen Betriebsleiter verantwortlich. Dieser ist auch für das Übermitteln von Dienstanweisungen und die Mitteilung von Besonderheiten an das Rangierpersonal zuständig.

Das Abstellen von Fahrzeugen auf den durchgehenden Verbindungsgleisen ist außer kurzzeitig beim Rangieren nicht gestattet.

Gleissperrungen werden durch den EBI der Hafenbahn den EU bekanntgegeben.

Signalfahnen (rot-weiß-rot) sind auf jedem Triebfahrzeug mitzuführen.

Sollen außergewöhnliche Sendungen und Lü durchgeführt werden, ist das EIU rechtzeitig zu informieren. (Siehe Pkt. 10).

2. Aufgaben des Rangierpersonals

Das Rangierpersonal besteht aus dem Triebfahrzeugführer (Tf) und dem Rangierbegleiter (Rb) oder auch nur dem Lokrangierführer (Lrf).

Der Lrf / Rb ist für folgende Aufgabe zuständig:

- Kuppeln,
- Umstellen von Weichen und Gleissperren,
- Durchführung der Bremsprobe,
- Feststellen der Fahrbereitschaft,
- Festlegen der Fahrzeuge,
- Erteilen der Fahraufträge bei geschobenen Fahrten (nur Rb),
- Beobachten des Fahrweges (Rb bei geschobenen Fahrten),
- Durchführung der Postensicherung an BÜ,
- Betätigung der Schalteinrichtungen der technischen Bahnübergangssicherung,

Dem Rb kann der Tf darüber hinaus noch weitere Aufgaben übertragen.

Auf den Gleisen der Hafenbahn ist das Verschieben von Wagen ohne Lrf oder Rb nicht gestattet.

3. Durchführung der Verständigung bei Rangierfahrten (siehe hierzu auch Anlage III)

Für die Verständigung gelten die allgemeinen Grundsätze.

Zur Verständigung unter den verschiedenen EU gelten folgende Bestimmungen:

- a) Es wird Mobiltelefon verwendet.
- b) Die EU tragen dafür Sorge, daß die Mobiltelefone mit den festgelegten Rufnummern stets auf den eingesetzten Tfz / Rangiergeräten zur Verfügung stehen. Ohne diese Telefone ist die Durchführung von Rangierfahrten untersagt.
- c) Die verkehrenden EU haben durch aktive Rufumleitungsschaltung sicherzustellen, daß bei Nichterreichbarkeit, Nichtannahme eines Anrufes oder Ausfall des Mobiltelefons die Betriebsleitung bzw. eine Stelle des EU, die verbindliche Aussagen hinsichtlich des Verkehrs von Rabt im Bereich der Hafenbahn abgeben kann, erreicht wird .

- d) Für Fahrten aus dem Bereich des DB AG Bf. Ehrang hat sich Tf /Lrf/ /Rb vor Vereinbarung der Rf in Richtung Hafen mit dem Fdl Ehrang bei den jeweils anderen EU, die im Hafen verkehren, hinsichtlich der vorgesehener Rf abzustimmen.

Die Fahrt in den Bereich der Hafensbahn vom Bf. Ehrang darf nicht durchgeführt werden, wenn eine Rabt im Hafen in Richtung Bf. Ehrang bereits unterwegs ist bzw. ein Ausweichen innerhalb der Hafensbahn nicht möglich ist. Gleiches gilt wenn eine Verständigung nicht zustande kommt.

Bei Rangierfahrten innerhalb des Hafens ist vom ausführenden EU in analoger Weise zu verfahren. Anstelle der telefonischen Absprache kann hier auch eine direkte mündliche Rangiervereinbarung zwischen den beteiligten Tf/ Lrf/ Rb der verkehrenden Rabt erfolgen.

- e) Bei der Durchführung von weiteren zusätzlichen Fahrten, z.B. der Einsatz von gleisfahrbaren Baumaschinen werden gesonderte Anweisungen an die beteiligten EU herausgegeben.

4. Weichen und Gleissperren

Alle Weichen und Gleissperren sind ortsgestellt und handbedient.

Weichen mit festgelegter Grundstellung und Gleissperren sind nach der Benutzung (Beendigung der Rangierbewegungen) stets in wieder in festgelegte Grundstellung zu bringen.

Für die richtige Stellung der Weichen und Gleissperren ist der Tf / Lrf oder Rb verantwortlich.

Für die Grundstellung der Weichen ist die Kennzeichnung der Weichengewichte zu beachten.

5. Weichen- und Anlagenschlüssel

Es werden Schlüssel für das Bedienen der technischen Bahnübergangssicherung (DB 21), sowie das Verschließen von Gleissperren und Gleistore verwendet.

Die verkehrenden EU haben Festlegungen für die sichere Verwahrung der verwendeten Schlüssel zu treffen.

6. Abstoßen und Ablaufen / Rangieren mit Seil oder Kette

Auf der Hafensbahn ist das Abstoßen und Ablaufen lassen nicht gestattet.

Rangieren mit Seil oder Kette ist im Bereich der Hafensbahn nicht gestattet.

7. Bremsen

In der Regel sind bei allen Zuführungs- und Abholungsfahrten von und zum Bf. Ehrang alle Fahrzeuge an die durchgehende Bremse anzuschließen.

Für die Bremsprobe gelten die allgemeinen Regeln.

Luftgebremste Rabt dürfen bis zu 100 Achsen stark oder 600 m lang sein. Hinsichtlich der Einstellung der anzuwendenden Bremsstellungen wird auf die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften (DB AG KoRil 408 / FV-NE) verwiesen.

Beschränkungen wegen der erforderlichen Gleislängen sind von den EU zu beachten.

Bei nicht luftgebremsten Rabt beträgt die zul. Höchstgeschwindigkeit 15 km/h, es gelten folgende Werte:

Lokomotive Bremsgewicht P [t] Zwischenwerte sind ggfs zu ermitteln	Bremsen beim Rangieren [Achsen]	
	ohne bediente Bremse	je bediente Bremse für weitere
40 (2 achs.)	8	4
40 (3 achs.)	10	
60	12	4
80 (4 achs.)	16	4
100 (6 achs.)	20	4

8. Festlegen abgestellter Fahrzeuge (Siehe hierzu auch Teil B I)

Abgestellte Fahrzeuge sind stets gegen unbeabsichtigte Bewegungen durch Festlegen zu sichern. Beim Benutzen von Feststellbremsen ist sie stets am möglichst ersten oder letzten Wagen in einer Wagengruppe anzuziehen. Wenn dies nicht möglich ist, ist ggfs. ein entsprechender Zettel in den Zettelkästen mit Hinweis auf die angezogene Feststellbremse einzulegen.

Das Festlegen abgestellter Wagen durch Hemmschuhe ist zugelassen.

Beim Festlegen mit Radvorleger oder Hemmschuhen sind Fahrzeuge stets in beide Richtungen zu sichern. Dabei ist entweder die/ das jeweils erste oder letzte Achse / Drehgestell der Wagengruppe in beiden Richtungen, oder die erste und letzte Achsen in die jeweils dem Ende der Wagengruppe zugewandten Richtung zu sichern.

Auf den allen eingesetzten Tfz bzw. gleisgebundenen Rangiergeräten sind mindestens zwei Hemmschuhe für die Schienenform S 49 vorzuhalten. Die weitere Aufbewahrungsorte für Festlegemittel siehe Teil B III.

Mit der Druckluftbremse dürfen Fahrzeuge gem. DB AG KoRil 408.0841 Pkt. 3(2) b) bzw. FV-NE § 58 (5) gesichert werden.

Beim Sichern von Tfz sind die Bedienungsanweisungen zu beachten.

9. Bahnübergänge (siehe hierzu (Teil B II)

Achtungssignal Zp 1 ist an den entsprechend durch Signal BÜ 4 gekennzeichneten BÜ zu geben. Bei Ausfall der Pfeifeinrichtung sind die entsprechenden Bahnübergänge durch Posten zu sichern.

Ist Postensicherung angeordnet, ist diese gem. Anlage 13 (17) FV-NE bzw. DB KoRil 408.0823 durchzuführen (siehe hierzu auch Teil B II).

Rangiert der Lrf allein, so übernimmt er an den Bahnübergängen, die durch Posten zu sichern sind, die Sicherung. Es ist dann wie folgt zu verfahren:

Nachdem der Straßenverkehr zum Stillstand gekommen ist oder der Lrf festgestellt hat, daß sich keine Fahrzeuge oder Personen dem Bahnübergang in gefährdender Weise nähern, setzt der Lrf auf dem Bahnübergang stehend die Rangierabteilung wieder in Bewegung bis das erste Fahrzeug die Bahnübergangsmittle erreicht hat. Dann darf der Lrf die Fahrt auf der Rangierabteilung fortsetzen oder ihr vorausgehen.

Bei der technischen BÜ-Sicherung km 0,449 (Lz-Anlage) ist die ET mit Hilfe des Schaltschlüssel (DB 21) zu bedienen. Die Weiterfahrt darf fortgesetzt werden, wenn das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlage durch das Aufblinken der ÜL angezeigt wird. Bei Störungen ist der BÜ durch Posten zu sichern.

10. Außergewöhnliche Sendungen

Die Durchführung außergewöhnlicher Sendungen (Schwerwagen, Lademaßüberschreitungen usw.) bedarf der besonderen Anweisung des Ebl des EIU.

Lü-Sendungen werden grundsätzlich in Anlehnung an die einschlägigen Bestimmungen (DB AG-KoRil) durchgeführt.

11. Nebenfahrzeuge

Werden Nebenfahrzeuge für besondere Zwecke eingesetzt, z.B. Bauarbeiten, werden besondere Anweisungen herausgegeben.

III. Zusatzbestimmungen zu weiteren Richtlinien und Vorschriften

1. Signale (Signalbuch DS 301)

VI. Langsamfahrsignale (Lf)

zu AB 51

Langsamfahrsignale Lf 1 werden nur auf Anweisung des Ebl aufgestellt.

zu AB 51a

Auf Beleuchtung oder Rückstrahlung wird verzichtet.

zu AB 55

Das Signal Lf 1 ist in der Regel 50 m vor dem langsam zu befahrende Gleisabschnitt (Signal Lf 2) aufgestellt.

zu AB 62 und 66

Anfangs- und Endscheiben (Lf 2 und Lf 3) werden nicht aufgestellt.

VII. Schutzsignale (Sh)

zu AB 76

Auf Beleuchtung oder Rückstrahlung wird verzichtet.

Signal Sh 2

Das Nachtzeichen wird nicht angewendet.

IX. Weichensignale (Wn)

Weichensignale werden nicht an allen Weichen verwendet.

zu (33)

Auf Beleuchtung oder Rückstrahlung wird verzichtet.

XII. Signale an Zügen (Zg) / XIII. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

Signal Zg 1 / Signal Fz 1

Rangierlokomotiven haben beidseits das Signal Zg 1 zu führen.

XVII. Signale für Bahnübergänge (Bü)

zu AB 235

Am Signal Bü 4 ist das Pfeifsignal „Zp 1“ geben und auf etwa dem halben Annäherungsabstand zu wiederholen.

2. Buvo-NE / GGVSE

zu § 2 (5) in Verbindung mit der GGVSE § 4 (2)

Bei Unfällen und Betriebsstörungen, bei denen gefährliche Güter frei werden oder drohen frei zu werden, hat der Beförderer und der Empfänger im Sinne der GGVSE (§ 2, 2.Satz und 3. Satz) die Maßnahmen gem. GGVSE § 4 (2) zu ergreifen und das EIU unverzüglich zu informieren.

Die DB AG KoRil D 424 „Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter“ ist zu beachten und anzuwenden.

zu § 3 (2) - Unfallmeldestelle - und § 4 - Erste Maßnahmen und Unfallmeldungen -

Unfallmeldestellen im Sinne der Buvo-NE sind stets die Betriebsleitungen der verkehrenden EU. Diese haben entsprechende Unfallmeldepläne aufzustellen und ggfs. Sofortmaßnahmen einzuleiten. Die Betriebsbediensteten der jeweiligen EU haben bei entsprechenden Ereignissen ihre Meldestellen unverzüglich und weisungsgemäß zu informieren und deren Anordnungen zu befolgen.

Bei Ereignissen nach § 1 Buvo-NE

- Bahnbetriebsunfälle (Entgleisungen, Zusammenstöße von Eisenbahnfahrzeugen u.ä.),
- Unfälle mit Straßenverkehrsteilnehmern,
- Verunglücken von Betriebsbediensteten,
- sonstige Unfälle die im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb stehen,
- Betriebsgefährdungen,

ist unverzüglich das EIU (Ebl) zu benachrichtigen.

Bergungsmaßnahmen, Eingleisungen, Schadensbehebungen dürfen auf den Anlagen der Hafenbahn, außer bei Gefahr im Verzuge bzw. zur Abwendung weiterer Gefahren und Schäden nur nach Zustimmung des EIU (Ebl) vorgenommen werden.

Entsprechende Maßnahmen sind von den EU im Benehmen mit dem EIU (Ebl) einzuleiten.

3. UVV VBG 11 (zukünftig BGV D 30) „Schienenbahnen“

zu § 17 (1)

Folgende Signalmittel sind auf dem Tfz mitzuführen:

1. weiß-rot-weiße Signalfahne
2. rotabblendbare Handlampe oder Signalstab

Teil B

Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Siehe hierzu auch schematischen Gleisplan in der Anlage I

I. Gleisanlagen

Die höchstzulässige Belastbarkeit der Gleise der Hafenbahn entspricht der Streckenklasse D 4 und beträgt:

Radsatzlast Meterlast

22,5 t 8,0 t/m

Kleinster Bogenhalbmesser

190 m, (im Rangierbezirk II. Westkai 120 m im Anschlußgleis W9 zur Fa. Laeis-Bucher)

1. Gleise

Die Gleisanlagen werden in drei Rangierbezirke (Rbez.) aufgeteilt:

I. Rangierbezirk Stahlwerk

II. Rangierbezirk Westkai

III. Rangierbezirk Ostkai

Gleis-Nr. Gleis-abschnitt	NL [m]	Beginn / Ende	bis zu je ... Achsen ist je ein(e) Achse / DG zu sichern	Neigung [‰]	Bemerkung	Verwendung / Nutzer
t D1		km 0,0 Infra- strukturgrenze / km 0,9 W 2A	12	3,33	Abstellverbot	durchgehendes Verbindungs- gleis
I. Rangierbez. Stahlwerk						
S1		km 0,0 W 1A / km 0,5 W 34A	12	2,90	Abstellverbot	durchgehendes Verbindungs- gleis
S1a	163	km 0,6 W / 34A km 0,763 GS IIA	30	0,00		Aufstellgleis Stahlwerk und Zuführungsgleis Fa. GKN Walterscheid
II. Rangierbez. Westkai						
W1		km 0,9 W 2A / km 1,4 W 3A	10	5,00	Abstellverbot	durchgehendes Verbindungs- gleis
W1a	246	W 3A / W 4 A	30	0,00		Aufstellgleis, Fa. Steil
W2	247	W 3A / W 4 A	30	0,00	Abstellverbot	Umfahrgleis
W3	471	W 5A / W 6A	30	0,00	Kranbahn	Hafengleis (Westkai)
W4	500	W 5A / W 7A	30	0,00		Hafengleis (Westkai)
W5	160	W 6A / W 8A	30	0,00		Ladegleis
W6	130	W 7A / W 8A	30	0,00		Ladegleis
W7	56	W 13A	30	0,00	Stumpfgleis	Zuführungsgleis Nebenanschluß Zweckv. Abfallwirtschaft
W9	360	W 13A	30	0,00	Stumpfgleis	Zuführungsgleis Fa. Laeis Bucher / Abstellgleis

III. Rangierbez. Ostkai						
O1		km 0,0 W 2A / km 0,45 W 41A	12	2,56	Abstellverbot	durchgehendes Verbindungsgleis
O1a	100	km 0,5 W 41A / km 0,7 W 11A	30	0,00	Abstellverbot	Aufstellgleis
O11	390	W 11A / W12A	30	0,00		Zuführungs-, Aufstellgleis, Fa.Steil
O11a		W 12A / Gleisende	30	0,00	Stumpfgleis	Ladegleis (Mineralöl) Trevitank
O12	390	W 11A / W12A	30	0,00		Umfahrgleis

Radsätze bzw. Drehgestelle gelten durch das Anziehen einer Hand- oder Festbremse bzw. durch beidseitig vorgelegte Hemmschuhe oder Radvorleger als gesichert.

2. Weichen / Gleissperren

Weiche Gsp	Anschluß / Abzweig	Grundstellung / Abhängigkeit / verschloßen			
		gerader Strang	abzweigener Strang	keine	Gsp
1°	Abzw. Rbez. Stahlwerk	X			
GSp II A	Anschl. GKN Walterscheid				Schloß
2°	Abzw. Rbez. Westkai			X	
3°				X	
4°				X	
5°				X	
6°				X	
7°				X	
8°				X	
11°		X			
12°		X			
13°				X	
14°				X	
15°	Anl. Fa. Laeis-Bucher / Zweckverb. Abfallwirtschaft			X	
30A	Anl. Stahlwerk	X			
31A	Anl. Stahlwerk	X			
33A	Anl. Michelin	X			
34A	Anl. Stahlwerk	X			
41°	Anl. Fa. Steil	X			Gs III A

3. Gleistore

Im Infrastrukturbereich der Hafengesellschaft Trier befinden sich 4 Gleistore. Dies sind die beiden Tore im Rangierbezirk Westkai km 1,300 bzw. km 1,400 im Durchfahrtsgleis, das Tor am Ende des Rangierbezirks an der Weiche 13A sowie das Tor am Ende des Rangierbezirks Ostkai km 1,090 als Zufahrt zum Tanklager.

Die beiden Tore km 1,300 sowie 1,400 sind während der üblichen Bedienungszeiten offen zu halten und sollen nur bei Bedarf geschlossen sein. Die Tore dürfen nicht abgeschlossen werden und tragen in geschlossenem Zustand das Signal Sh-2. Das Gleistor am Ende des Rangierbezirk Westkai an der Weiche 13A ist dauerhaft verschlossen. Der Schlüssel wird in den Räumen der THG aufbewahrt. Fahrten in den Bereich hinter dem Tor sind bei der Hafengesellschaft rechtzeitig vorher anzumelden. Die weitere Verfahrensweise zur Bedienung dieses Bereiches wird dann gesondert festgelegt.

Fahrten zum Tanklager sind vorab mit dem Betreiber abzustimmen, der entsprechend den dortigen Sicherheitsbestimmungen das Gleistor für die Rangierfahrten öffnet und schließt.

Die Anweisung für die anderen Tore zu den Werkszufahrten der Firmen Steil, Michelin, Moselstahlwerk, Walterscheid/GKN sind vom jeweiligen Anschlussinhaber aufzustellen.

II. Bahnübergänge / Überfahrten

Lage [km]	Gleis / Rangierbez.	Art der Sicherung	Straße / Zufahrt
Verbindungsgleis			
0,079	D1 durchgehendes Verbindungsgleis	Andreas-kreuz Übersicht Zp 1	Feldweg
0,452	D1 durchgehendes Verbindungsgleis	techn. Sicherung Lz-Anlage (ÜL)	Ortsstraße (Eltzstraße)
0,806	D1 durchgehendes Verbindungsgleis	Andreas-kreuz Übersicht	Fuß- / Radweg
Rangierbez. Stahlwerk			
0,770	S1a/ Anschl. GKN Walterscheid	Postensicherung	Hafenstraße
Rangierbez. Westkai			
1,101	W1 Zuführungsgleis	Andreas-kreuz Übersicht	Feldweg
1,250	W1 Zuführungsgleis	Andreas-kreuz Postensicherung Zp 1	Hafenstraße
1,811	W3 / W4	Übersicht	Überfahrt zur Kaianlage / Umschlagplatz
2,526	W7	Übersicht	Überfahrt zum Werksgelände
2,633	W9	Übersicht	Radweg
Rangierbez. Ostkai			
0,121	O1 Zuführungsgleis	Andreas-kreuz Übersicht	Feldweg
0,315	O1 Zuführungsgleis	Übersicht	Werksüberfahrt
0,469	O1 Zuführungsgleis	Postensicherung	Zufahrt Werksgelände Fa. Steil
0,670	O1a	Postensicherung	Zufahrt Werksgelände Fa. Steil
0,869	O11 / O12	Postensicherung	Zufahrt Fa. Trilag
1,028	O11 / O12	Postensicherung	Zufahrt Trierer Hafenges., Verwaltungsgebäude
1,084	O11a	Postensicherung	Überfahrt Tanklager
1,143	O11a	Postensicherung	Überfahrt Tanklager
1,184	O11a	Postensicherung	Überfahrt Tanklager

1,213	O11a	Postensicherung	Überfahrt Tanklager
1,256	O11a	Postensicherung	Überfahrt Tanklager

Innerhalb des Hafengebiets haben die Schienenfahrzeuge gem. StVO § 19 (1) 3. Vorrang. An den Zufahrstraßen sind dementsprechend Andreaskreuze (Zeichen 201) mit Zusatzzeichen 1008-33 „Hafengebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ aufgestellt. Einzelne BÜ sind zusätzlich innerhalb des Hafengebietes nochmals angekündigt (Zeichen 151) und mit Andreaskreuz (Zeichen 201) gesichert.

Störungen an der technischen Bahnübergangssicherung (Eltzstraße) sind umgehend dem EIU (Ebl) zu melden.

III. Aufbewahrung der Festlegemittel

Festlegemittel (Hemmschuhe) sind an den gekennzeichneten Stellen (Hemmschuhhalter) ordnungsgemäß nach Gebrauch abzulegen.