

TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH

Örtliche Richtlinien – Änderungsfassung / Änderungsmodus

Neue Fassung: gültig ab 01.12.2026

Vergleichsfassung: bereitgestellte ältere Fassung (Stand/Änderungshistorie bis 01.05.2025)

Darstellung der Änderungen

~~Rot und durchgestrichen~~ = Text der bisherigen Fassung, der entfällt.

Grün und unterstrichen = Text der neuen Fassung.

Schwarzer Text = unveränderter Text.

Die Darstellung wurde aus den beiden bereitgestellten PDF-Fassungen neu gesetzt. Sie ist keine technisch native Word-/Adobe-Änderungsverfolgung. Wiederkehrende PDF-Kopfzeilen, Seitenzahlen und das reine Zeilenumbruch-/Trennstrich-Layout wurden beim Vergleich nicht als inhaltliche Änderungen gewertet.

Hinweis: Bei Tabellen können durch die unterschiedliche PDF-Textstruktur einzelne rein formale Umstellungen als Änderungen erscheinen; die inhaltlichen Texte stammen ausschließlich aus den bereitgestellten Fassungen.

Neue Fassung – Ausgangsseite 1 von 49

~~Hamburger Straße 59 • 90451 Nürnberg • Tel. 09 11 / 999681 0 • Fax 09 11 / 999681 11 www.tricon-terminal.de Email: info@tricon-terminal.de GmbH Sitz Nürnberg • Amtsgericht Nürnberg – HRB 22610~~ Örtliche Richtlinien für Rangierfahrten mit Beschreibung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur des KV-Terminals im Güterverkehrszentrum (GVZ) bayernhafen Nürnberg Betreiber der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur: TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH Hamburger Straße 59, 59 D-90451 Nürnberg Gültig ab 01.12.2026 TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH Hamburger Straße 59 90451 Nürnberg Anlagen: Tel.: +49 911 / 99 96 81 – 0 www.tricon-terminal.de E-Mail: info@tricon-terminal.de GmbH Sitz: Nürnberg Amtsgericht Nürnberg - HRB 22610

Neue Fassung – Ausgangsseite 2 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Inhalt Anlagen

.....	10 Verteiler
.....	10 Rufnummern
.....	10 Im GVZ bayernhafen Nürnberg und im KV-Terminal
<u>gültige Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anerkannte Regeln der Technik:</u>	11
<u>Richtlinien</u>	12 Öffentliche Eisenbahninfrastrukturen im
<u>Güterverkehrszentrum (GVZ) bayernhafen Nürnberg</u>	
<u>12 Anbindung an die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der BG im GVZ bayernhafen Nürnberg</u>	
.....	13 1. Örtliche Richtlinien
.....	13 1.1
<u>Allgemeines</u>	13 1.2 Konzernrichtlinien der DB Netz AG
.....	13 1.3 Ergänzungen zur Örtlichen Richtlinie
.....	13 1.4 Verständigung
.....	13 1.5 Elektrischer Bahnbetrieb
.....	14 1.6 Angabe der Traktion
.....	14 1.7 Zugfahrten zwischen Nürnberg-Eibach und Hafenbahnhof
.....	14 1.8 Abstellen von Wagen nach GGVSE im Hafenbahnhof
.....	14 1.9 Abstellen
<u>von Lokomotiven im Hafenbahnhof</u>	15 1.10
<u>Streckenbelastung</u>	15 1.11 Lademaßüberschreitungen (Lü)
<u>Hafenbahnhof</u>	15

Neue Fassung – Ausgangsseite 3 von 49

<u>Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 1.12 Geschwindigkeiten</u>	15
<u>1.13 Rangierfahrten</u>	15 1.14 Abstoßen von Fahrzeugen
.....	15 1.15 Schäden / Störungen
.....	15 1.16 Unfälle / Unregelmäßigkeiten
.....	15 1.17 Fahrten mit E-Lok zum KV-Terminal
.....	16 1.18 Elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW) im KV-Terminal
.....	16 1.19 Weichen mit Vorzugslage im KV-Terminal
.....	16 1.20
<u>Lichttraumeinschränkungen (LRE) im KV-Terminal auf Gleisen mit Verladeeinrichtungen</u>	
.....	17 1.21 Befahren des Bahnüberganges im KV-Terminal
.....	17 1.22 Fahrzeuge abstellen im KV-Terminal
.....	17
<u>1.23 Elektranten im KV-Terminal</u>	17 1.24 Personen im Gleisbereich
.....	17 1.25 Terminalordnung
.....	17 1.26 Rangierfahrten vom Hafenbahnhof zum KV-Terminal
.....	17 1.27 Regelbetrieb
.....	17 1.28
<u>KV-Terminal nicht besetzt</u>	18 1.29 Rangierfahrten vom KV-Terminal zum
<u>Hafenbahnhof</u>	18 1.30 Rangierfahrten im KV-Terminal
.....	18 1.31 Einfahrt ins
<u>KV-Terminal</u>	18 1.31.1 Fahrwegeinstellung durch Triebfahrzeugführer
.....	18

Neue Fassung – Ausgangsseite 4 von 49

<u>Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 1.31.2 KV-Terminal nicht besetzt</u>	18
<u>1.31.3 Rangierfahrten mit E-Lokomotive vom Weichensüdkopf in das Ladegleis 2 und 13</u>	
.....	19 1.32 Rangierfahrten vom Südkopf bis Ls 831 (vor der
<u>Kreuzung 1)</u>	19 1.32.1 Regelung durch die Leitstelle
.....	19
<u>1.32.2 Regelung durch Tf wenn Leitstelle nicht besetzt</u>	19 1.32.3 Ausfahrtsgeschwindigkeit aus der
<u>Südausfahrt (Gleis 830) in Richtung Hafenbahnhof</u>	19 1.33
<u>Rangierfahrten aus den und in die Schadwagengleise 91 und 101 am Südkopf</u>	19 1.33.1 Aus den Gleisen 91 und 101
.....	19 1.33.2 In die Gleise 91 und 101
.....	20 1.34 Rangierfahrten im Nordkopf und auf den Gleisen 2 – 14
.....	20 1.35 Rangierfahrten durch zwei oder mehrere Triebfahrzeuge (Tfz)
.....	20 1.36
<u>Ausfahrt aus den Abstellgleisen 15 und 16</u>	20 1.37 Einfahrt in die Abstellgleise 15 und 16 über
<u>die KV-Nordanbindung von TriCon ausfahrend</u>	21 1.38 Einfahrt in

die Abstellgleise 15 und 16 über die KV-Nordanbindung vom Hafenbahnhof kommend	
..... 21 2. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur im Terminal	
..... 21 2.1 Allgemeines	21 2.2
Gefahrguttransporte	23 2.3
Abstellen von Wagen nach GGVSE im KV-Terminal	23 2.4 Gleise
..... 23	

Neue Fassung – Ausgangsseite 5 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 2.5 Gleisübersicht	23 2.6
Gleisund Weichenraden	24 2.7 Streckenklasse
..... 24 2.8 Gleisabstände	
..... 25 2.9 Gleisabschlüsse	
..... 25 2.10 Regellichtraum	
..... 25 2.11 Rangierwege	
..... 25 2.12 Fußwegübergänge	
..... 25 2.13 Feuerwehrrüberfahrt über die südlichen Gleise für Notfälle	
..... 25 2.14 Hemmschuhe	25 2.15
Rückmeldung der Hemmschuhfreiheit an Rangiereinheiten bei Wagenabzug aus dem KV-Terminal	
..... 25 2.16 Verwendung von Hemmschuhen zur Sicherung von	
Eisenbahnwaggon im KVTerminal TriCon	26 2.17 Bei Fahrten mit
E-Lokomotive vom Weichensüdkopf in das Ladegleis 2 und 13 ist zu	
beachten:.....	26 2.18 Weichen (siehe Lageplan)
..... 26 2.19 Weichentabelle Südkopf	
..... 26 2.20 Weichentabelle Nordkopf	
..... 27 2.21 Elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW/EODKW)	
..... 28 2.22 Weichen mit Vorzugslage	28
2.23 Weichenheizung	29 2.24 Signaleinrichtungen vom Hafenbahnhof
ins KV-Terminal	29

Neue Fassung – Ausgangsseite 6 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 2.25 Signale am Gleis Hafenbahnhof – KV-Terminal und an den Gleisen im KVTerminal	
..... 29 2.25.1 Übersicht	
..... 29 2.26 Lichtsignale an den EOW/EODKW	
..... 30 2.27 Weichenlageund Ordnungsmelder (WLM/DKWLM)	
..... 30 2.28 Gleisfreimeldung im Weichenbereich	31 2.29
Gleisfreimeldung außerhalb des Weichenbereiches	31 2.30 Rangiersignal (Ra 11)
..... 31 2.31 Isolierzeichen (Ra 13)	
..... 31 2.32 Schutzsignale (Sh)	
..... 32 2.33 Fahrleitungssignale (EI)	
..... 32 2.34 Fahrwegeinstellung am Südkopf	
..... 32 2.35	
Allgemeines.....	32 2.35.1 Fahrwegstelltafel 1
(FT1).....	32 2.35.2 Fahrwegstelltafel 2
(FT2).....	32 2.35.3 Fahrwegeinstellung von der stumpfen Seite (vom
Weichenende) durch das Fahrzeug	32 2.36 Bedienungsablauf
an der Fahrwegstelltafel 1 (FT1) für Fahrten vom Gleis 830 in die Gleise 2 – 14	
..... 32 2.37 Fahrwegstelltafel (FT1) am Südkopf	
..... 34 2.38 Bedienungsablauf an der Fahrwegstelltafel 2 (FT2) für Fahrten aus Gleis 91 in	
die Gleise 9 - 14 bzw. aus Gleis 101 in die Gleise 10 – 14	34 2.39 Fahrwegstelltafel (FT2) am Südkopf
..... 35	

Neue Fassung – Ausgangsseite 7 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 2.40 Umstellen der Weichen von der stumpfen Seite	35
2.41 Vorgezogene Bedienstellen (Schlagtaster) vor den EODKW 8323 und 8324	35 2.42 Fahrwegeinstellung am Nordkopf
..... 36 2.43 Vorgezogene Bedienstellen (Schlagtaster) vor den Weichen am Nordkopf zum	
Befahren der Weichenspitze	36 2.44 Umstellen der Weichen von der stumpfen
Seite	37 2.45 Störungen / Hilfsbehandlungen
37 2.46 Weichenhilfstaste (WHT)	37 2.47 Weichenauffahrtaste (WAT)
..... 38 2.48 Achszählgrundstellungstaste (AzGrT)	
..... 38 2.49 Oberleitungsanlage (15 kV)	
..... 38 2.50 Oberleitungsschäden	
..... 38 2.51 Schaltgruppen	
..... 39 2.52 Bahnübergänge (BÜ)	
..... 40 2.53 Nichttechnisch gesichert	

.....	40 3. Zusatzanlagen / Einrichtungen	
.....	41 3.1 Containerkräne	
.....	41 3.2 Modul 1	
.....	41 3.3 Modul 2	
.....	41 3.4 Warneinrichtung der Containerkräne	
.....	41 3.5 Ladestraße / Containerabstellspur	
.....	41 3.6 Modul 1	
.....	41	

Neue Fassung – Ausgangsseite 8 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 3.7 Modul 2	41 3.8
Bremsprobenanlage	41 3.9 Elektranten
.....	42 3.10 Beleuchtung
.....	42 3.11 Gleistor / Einzäunung
.....	42 3.12 Lkw-Zufahrt zum KV-Terminal
.....	42 3.13 Terminalordnung
.....	42 4. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur im Hafenbahnhof
.....	43 4.1 Hafenstellwerk
.....	43 4.2
Stellbereich	43 4.3 Stellen der Signale
.....	43 4.4 Stellung der Weichen
.....	43 4.5 Bahnübergang
.....	43 4.6 Beleuchtung
.....	43 4.7 Gleise
.....	43 4.8 Einfahrgleise
.....	44 4.9 Ausfahrgleise
.....	44 4.10 Zollgleise
.....	44 4.11 Gleisund Weichenradien
.....	45 4.12 Gleisabstände
.....	45 4.13 Gleiswaage
.....	45 4.14 Rangierwege
.....	45

Neue Fassung – Ausgangsseite 9 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 4.15 Bauwerke (Brücken)	45
4.16 Hemmschuhe	45 4.17 Weichen
.....	45 4.18 Elektrisch gestellte Weichen
.....	45 4.19 Signaleinrichtungen
.....	45 4.20 Lichtsignale (Ls)
.....	45 4.21 Signale Ne 2 – Vorsignaltafel
.....	46 4.22 Signal
Ra11.....	46 4.23 Zusatzsignal Zs 3 – Geschwindigkeitsanzeiger
.....	46 4.24 Schutzsignal (Sh)
4.25 Weichensignale	47 4.26 Langsamfahrsignale
.....	47 4.27 Fahrleitungssignal (EI)
.....	47 4.28 Oberleitungsanlage (15 KV)
.....	47 4.29 Oberleitungsschäden
.....	47 4.30 Schaltgruppen
.....	48

Neue Fassung – Ausgangsseite 10 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Anlagen Anlage 1 Lageplan (unmaßstäblich) Gleisanlagen der Bayernhafen GmbH & Co. KG
Anlage 1a Lageplan (unmaßstäblich) Gleisanlagen der TriCon Anlage 2 Bremsprobenanlage-Bedienung Modul 1 Anlage 2a
Bremsprobenanlage-Bedienung Modul 2 Anlage 3 Unfallmeldetafel I Anlage 4 Kommunikationsordnung im Container-Terminal Anlage 5
Terminalordnung Anlage 5a Hafenordnung ~~Verteiler:~~ **Verteiler** ■ TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH ■ Eisenbahnbetriebsleiter der
TriCon ■ Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Nord ■ Eisenbahnbetriebsleiter der Hafen Nürnberg-Roth GmbH (HNR) ■
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ■ Nichtöffentliche EVU ■ Mitbenutzer der Gleisanlagen des KV-Terminals **Wichtige** Rufnummern
der Ansprechpartner: **TriCon Leitstelle: ■ 0911** ■ **TriCon: ■ Leitstelle: +49 911 / 99 96 81 – 26** ~~TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH~~ ■
0911 ■ **Zentrale: +49 911 / 99 96 81 – 0** ■ **Eisenbahnbetriebsleiter: +49 7352 / 9 29 60 24 +49 177 / 2 05 05 00** ■ **Eisenbahnbetriebsleiter**
(EBL) TriCon ■ 05302 9037 177 ■ ~~Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) TriCon ■ 07352 92 960 24 ■ 0177 20 50 500~~
(Stellv.): +49 7121 / 1 44 – 6 85 +49 173 / 6 71 65 38 ■ **Anlagenverantwortlicher Oberleitung: +49 911 / 6 42 94 – 44 +49 173 / 8 98 96 12** ■
Hafenstellwerk **Nürnberg ■ 0911** **Nürnberg: +49 911 / 63 23 18 – 12** ■ **Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Nord ■ 0981** **Nord: +49 981 / 53 14**
89 ~~Anlagenverantwortlicher Oberleitung Container-Terminal ■ 0911 / 6 42 94 – 44 ■ 0173 / 8 98 96 12~~ ■ **DB Netz AG Schaltzentrale (ZES)**
■ 069 (ZES): +49 69 / 62991 6 29 91 – 5332 **Gültig ab: 29.01.2013 Änderung Nr. 17.07.2017 Gültig ab: 01.09.2017 Änderung Nr.**
19.11.2018 Gültig ab: 01.12.2018 Änderung Nr. 09.01.2019 Gültig ab: 14.01.2019 Änderung Nr. 29.04.2021 Gültig ab: 01.05.2021 Änderung

Neue Fassung – Ausgangsseite 11 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Im GVZ bayernhafen Nürnberg und im KV-Terminal gültige Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anerkannte Regeln der Technik: AEG BayESG Allgemeines Eisenbahngesetz Bayerisches Eisenbahngesetz EBO Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung EBOA Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen BÜV/NE Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen DS 301 Signalbuch (SB) Obri-NE Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen 408.48 (Rangieren) Konzernrichtlinie DB Netz AG Rangieren insbesondere 408.0801, 408.0811, 408.0821, 408.0822, 408.0823, 408.0824, 408.0831, 408.0841 VDV DB RIL 424 Betriebsregelwerk Firmenregelwerk über Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter GGSVEB Gefahrgutverordnung (Nationales Gesetzeswerk) über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und Binnengewässern ADR/RID Internationales Gesetzeswerk über die Beförderung gefährlicher Güter Sig-VB-NE Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für nichtbundeseigene Eisenbahnen BuVo-NE Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen GUV Bundesverband der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand (BAGUV) DIN VDE 0105 - 100 Betrieb von elektrischen Anlagen DIN VDE 0105 – 103 Zusatzfestlegungen für Bahnen DIN EN 50119 Oberleitung für den elektrischen Zugbetrieb RIL 997.0104 Betrieb des Oberleitungsnetzes RIL 482 Grundlagen Signalanlagen und EOW, sowie Seite 19 bis Seite 30

Neue Fassung – Ausgangsseite 12 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Richtlinien ■ Örtliche Richtlinie bayernhafen Nürnberg Online:

<https://www.bayernhafen.de/mediathek/downloads/infrastrukturnutzung-bahn> <https://www.bayernhafen.de/mediathek/downloads> ■

Hafenordnung Online: <https://www.bayernhafen.de/mediathek/downloads/hafenordnungen>

<https://www.bayernhafen.de/mediathek/downloads> ■ Kommunikationsordnung der TriCon-Container-Terminal Nürnberg GmbH Online:

[Unteranlage_zu3_Anlage4_Kommunikationsordnung.pdf \(tricon-terminal.de\)](#) <https://www.tricon-terminal.de/info-desk/downloads> ■

Terminalordnung der TriCon-Container-Terminal Nürnberg GmbH Online:

https://www.tricon-terminal.de/fileadmin/user_upload/Terminalordnung_1-Seite.pdf Inhaltsverzeichnis 1. Örtliche Richtlinien 11 1.1 Allgemeines 11 1.2 Konzernrichtlinien der DB Netz AG 11 1.3 Ergänzungen zur Örtlichen Richtlinie 11 1.4 Verständigung 11 1.5 Elektrischer Bahnbetrieb 11 1.6 Angabe der Traktion 12 1.7 Zugfahrten zwischen Nür-Eibach und Hafenbahnhof 12 1.8 Abstellen von Wagen nach GGVSE im Hafenbahnhof 12 1.9 Abstellen von Lokomotiven im Hafenbahnhof 12 1.10 Streckenbelastung 12 1.11 Lademaßüberschreitungen (Lü) Hafenbahnhof 13 1.12 Geschwindigkeiten 13 1.13 Rangierfahrten 13 1.14 Abstoßen von Fahrzeugen 13 1.15 Schäden/Störungen 13 1.16 Unfälle/Unregelmäßigkeiten 13 1.17 Fahrten mit E-Lok zum KV Terminal 13 1.18 Elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW) im KV Terminal 14 1.19 Weichen mit Vorzugslage im KV Terminal 14 1.20 Lichttraumeinschränkungen (LRE) im KV Terminal auf Gleisen mit Verladeeinrichtungen 15 1.21 Befahren des Bahnüberganges im KV Terminal 15 1.22 Fahrzeuge abstellen im KV Terminal 15 1.23 Elektranten im KV Terminal 15 1.24 Personen im Gleisbereich 15 1.25 Terminalordnung 15 1.26 Rangierfahrten vom Hafenbahnhof zum KV Terminal 15 1.27 Regelbetrieb 15 1.28 KV Terminal nicht besetzt 16 1.29 Rangierfahrten vom KV Terminal zum Hafenbahnhof 16 1.30 Rangierfahrten im KV Terminal 16 1.31 Einfahrt ins KV Terminal. 16 1.32 Rangierfahrten vom Südkopf bis Ls 831 (vor

der Kreuzung 1) 17 1.33 Rangierfahrten aus den und in die Schadwagengleise 91 und 101 am Südkopf 18 1.34 Rangierfahrten im Nordkopf und auf den Gleisen 2 – 14 18 1.35 Rangierfahrten durch zwei oder mehrere Triebfahrzeuge (Tfz) 19 1.36 Ausfahrt aus den Abstellgleisen 15 und 16 19 1.37 Einfahrt in die Abstellgleise 15 und 16 über die KV Nordanbindung von TriCon ausfahrend 19 1.38 Einfahrt in die Abstellgleise 15 und 16 über die KV Nordanbindung vom Hafenbahnhof kommend 20 2. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur im Terminal 21 2.1 Allgemeines 21 2.2 Gefahrguttransporte 22 2.3 Abstellen von Wagen nach GGVSE im KV Terminal 22 2.4 Gleise 23 2.5 Gleisübersicht 23 2.6 Gleis- und Weichenradien 24 2.7 Streckenklasse 24 2.8 Gleisabstände 24 2.9 Gleisabschlüsse 24 2.10 Regellichtraum 24 2.11 Rangierwege 24 2.12 Fußwegübergänge 24 2.13 Feuerwehrüberfahrt über die südlichen Gleise für Notfälle 24 2.14 Hemmschuhe 25 2.15 Rückmeldung der Hemmschuhfreiheit an Rangiereinheiten bei Wagenabzug aus dem KV Terminal 25 2.16 Verwendung von Hemmschuhen zur Sicherung von Eisenbahnwagen im KV Terminal TriCon 25 2.17 Bei Fahrten mit E-Lokomotive vom Weichensüdkopf in das Ladegleis 2 und 13 ist zu beachten:

25 2.18 Weichen (siehe Lageplan) 26 2.19 Weichentabelle Südkopf 26 2.20 Weichentabelle Nordkopf 27 2.21 Elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW/EODKW) 27 2.22 Weichen mit Vorzugslage 28 2.23 Weichenheizung 28 2.24 Signaleinrichtungen vom Hafenbahnhof ins KV Terminal 29 2.25 Signale am Gleis Hafenbahnhof – KV Terminal und an den Gleisen im KV Terminal 29 2.26 Lichtsignale an den EOW/EODKW 29 2.27 Weichenlage- und Ordnungsmelder (WLM/DKWLM) 30 2.28 Gleisfreimeldung im Weichenbereich 31 2.29 Gleisfreimeldung außerhalb des Weichenbereiches 31 2.30 Rangiersignal (Ra 11) 31 2.31 Isolierzeichen (Ra 13) 32 2.32 Schutzsignale (Sh) 32 2.33 Fahrleitungssignale (El) 32 2.34 Fahrwegeinstellung am Südkopf 32 2.35 Allgemeines 32 2.36 Bedienungsablauf an der Fahrwegstelltafel 1 (FT1) für Fahrten vom Gleis 830 in die Gleise 2 – 14 33 2.37 Fahrwegstelltafel (FT1) am Südkopf 35 2.38 Bedienungsablauf an der Fahrwegstelltafel 2 (FT2) für Fahrten aus Gleis 91 in die Gleise 9 – 14 bzw. aus Gleis 101 in die Gleise 10 – 14 35 2.39 Fahrwegstelltafel (FT2) am Südkopf 36 2.40 Umstellen der Weichen von der stumpfen Seite 36 2.41 Vorgezogene Bedienstellen (Schlagtaster) vor den EODKW 8323 und 8324 37 2.42 Fahrwegeinstellung am

Nordkopf 37 2.43 Vorgezogene Bedienstellen (Schlagtaster) vor den Weichen am Nordkopf zum Befahren der Weichenspitze 37 2.44 Umstellen der Weichen von der stumpfen Seite 38 2.45 Störungen/ Hilfsbehandlungen 39 2.46 Weichenhilfstaste (WHT) 39 2.47 Weichenauffahrtaste (WAT) 39 2.48 Achszählgrundstellungstaste (AzGrT) 39 2.49 Oberleitungsanlage (15 kV) 40 2.50 Oberleitungsschäden 40 2.51 Schaltgruppen 40 2.52 Bahnübergänge 42 2.53 Nichttechnisch gesichert 42 3. Zusatzanlagen/ Einrichtungen 42 3.1 Containerkräne 42 3.2 Modul 1 42 3.3 Modul 2 42 3.4 Warneinrichtung der Containerkräne 42 3.5 Ladestraßen/ Containerabstellspuren 43 3.6 Modul 1 43 3.7 Modul 2 43 3.8 Bremsprobeanlagen 43 3.9 Elektranten 43 3.10 Beleuchtung 43 3.11 Gleistor/ Einzäunung 44 3.12 Lkw Zufahrt zum KV Terminal 44 3.13 Terminalordnung 44 4. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur im Hafenbahnhof 44 4.1 Hafenstellwerk 44 4.2 Stellbereich 44 4.3 Stellen der Signale 44 4.4 Stellung der Weichen 45 4.5 Bahnübergang 45 4.6 Beleuchtung 45 4.7 Gleise 45 4.8 Einfahrtgleise 45 4.9 Ausfahrtgleise 46 4.10 Zollgleise 46 4.11 Gleis- und Weichenradien 46 4.12 Gleisabstände 46 4.13 Gleiswaage 46 4.14

~~Rangierwege 46 4.15 Bauwerke (Brücken) 46 4.16 Hemmschuhe 46 4.17 Weichen 47 4.18 Elektrisch gestellte Weichen 47 4.19~~

~~Signaleinrichtungen 47 4.20 Lichtsignale (Ls) 47 4.21 Signal Ne 2 – Versignaltafel 47 4.22 Signal Ra11 48 4.23 Zusatzsignal Zs 3 –
Geschwindigkeitsanzeiger 48 4.24 Schutzsignale (Sh) 48 4.25 Weichensignale 48 4.26 Langsamfahrtsignale 48 4.27 Fahrleitungssignal (El)
48 4.28 Oberleitungsanlage (15 KV) 48 4.29 Oberleitungsschäden 48 4.30 Schaltgruppen 49~~

<https://www.tricon-terminal.de/info-desk/downloads> Öffentliche Eisenbahninfrastrukturen im Güterverkehrszentrum (GVZ) bayernhafen Nürnberg Die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der Bayernhafen GmbH & Co. KG (BG) und die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH dient dem Güterverkehr zur Nutzung. Die öffentliche Eisenbahninfrastruktur des GVZ besteht im Wesentlichen aus ■ einem Hafenbahnhof mit Spurplanstellwerk ■ Stammgleisen mit Gleisanschließern und Nebenanschlüssen ■ Kaigleisen mit Hafenkranbetrieb ■ Schwergutverladeanlage mit Schwerlastbecken ■ Trimodalen Umschlagsterminal für den kombinierten Verkehr (KV) zum Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Sattelauflegern Ein Teil des Hafenbahnhofs, die Zuführungsgleise zum KV-Terminal und das KV-Terminal sind mit einer 15 kV-Oberleitungsanlage überspannt und an die Elektrifizierung des Bahnhof Nürnberg-Eibach angeschlossen. Die betriebliche Durchführung der Zugund Rangierfahrten auf der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur der BG ist in den vorliegenden örtlichen Richtlinien mit Beschreibung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur des KV-Terminals im Güterverkehrszentrum (GVZ) bayernhafen ~~Nürnberg, Seiten 6 – 14~~

~~Nürnberg~~ geregelt. ~~Die~~ Zudem ist die Durchführung der Rangierfahrten auf der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur des KV-Terminals ist ~~ab den Seiten 12~~ beschrieben.

Neue Fassung – Ausgangsseite 13 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Anbindung an die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der BG im GVZ bayernhafen Nürnberg Das KV-Terminal der TriCon ist im Süden über die Weiche 83 im Stammgleis 5, die Kreuzung K 1 im Stammgleis 6 und Gleis 830 an die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der BG angeschlossen. Die Anschlussgrenze ist mit einem Grenzzeichen / Merkpfahl „Anschlussgrenze TriCon“ gekennzeichnet. Im Norden schließt die TriCon mit dem Gleis 831 und der Weiche 8403 an die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der BG an. Die Anschlussgrenze ist mit einem Schild „Anschlussgrenze TriCon“ gekennzeichnet. Mit E-Lok bespannte Züge können in geschobener bzw. gezogener Einheit direkt vom Hafenbahnhof jeweils bis zum Südder Nordkopf (Weichenbereich) in das KV-Terminal fahren. 1. Örtliche Richtlinien 1.1 Allgemeines 1.2 Konzernrichtlinien der DB Netz AG Es gilt die Konzernrichtlinie 408 „Züge fahren und rangieren“ der DB Netz AG, insbesondere der Teil rangieren: 408.4801, 408.4813, 408.4824, 408.4815, 408.4816, 408.4817, 408.4818, 408.4821, 408.4831, 408.4812 1.3 Ergänzungen zur Örtlichen Richtlinie Zusätzliche Regelungen, bauliche Maßnahmen oder vorübergehende Änderungen werden durch dauerhafte Ergänzungen zu den örtlichen Richtlinien der Eisenbahnbetriebsleitung der HNR und TriCon bekannt gegeben. 1.4 Verständigung Für im Hafenbahnhof ankommende Züge erfolgt die

Verständigung des Triebfahrzeugführers (Tf) mit dem Weichenwärter Hafenstellwerk über den Zugfunk C28. Bei Funkstörungen erfolgt die Verständigung über Mobilfunk. Ww Hafenstellwerk Ruf Nr.: ~~0911-632318-12~~; +49 911 / 63 23 18 - 12. Die ~~TriCon~~ Leitstelle ist über Zugfunk C44 ~~erreichbar~~; erreichbar. Bei Funkstörungen erfolgt die Verständigung über Mobilfunk: Ruf Nr.: ~~0911-99968126~~; +49 911 / 99 96 81 - 26. Im Anschluss an die telefonische Abstimmung werden

Neue Fassung – Ausgangsseite 14 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur diese getroffenen Abstimmungen über den Eisenbahnbetriebsfunk durch die Leitstelle ~~der TriCon~~ bestätigt. Siehe hierzu auch die Kommunikationsordnung. Alle Gespräche auf den vorgenannten Funkfrequenzen werden aufgezeichnet. 1.5 Elektrischer Bahnbetrieb Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die gesamte Oberleitungsanlage unter Spannung (15.000 V) steht. Werden betriebsgefährdende Zustände an der Oberleitung oder an elektrischen Triebfahrzeugen festgestellt, so sind die in den Unfallmeldetafeln genannten zuständigen Stellen unverzüglich zu unterrichten. Es ist dafür zu sorgen, dass die Oberleitung möglichst unverzüglich abgeschaltet wird. Gegebenenfalls sind Personen vor der Annäherung an spannungsführende Teile zu warnen. Herabhängende Oberleitungsteile dürfen nicht berührt werden. Bei einer den Erdboden berührenden Leitung führt auch das Erdreich um den Berührungspunkt gefährliche Spannung (Schrittspannung). Das Erdreich im Umkreis von etwa 10 Meter darf daher so lange nicht berührt oder betreten werden, bis die spannungsführende Leitung abgeschaltet und geerdet ist. Eine Freigabe der Schadensstelle erfolgt durch den Oberleitungsverantwortlichen der TriCon. 1.6 Angabe der Traktion Zugund Rangierfahrten zwischen dem Bahnhof ~~Nürnberg-Eibach~~ Nürnberg-Eibach und dem Hafenbahnhof werden zwischen dem Fahrdienstleiter Bahnhof Nürnberg-Eibach und dem Weichenwärter Hafenbahnhof mit Angabe der Traktion vereinbart. 1.7 Zugfahrten zwischen

~~Nür-Eibach~~ Nürnberg-Eibach und Hafenbahnhof Einfahrt in Gleis 1, 2 und 3 mit $V_{max} \leq 30 \text{ km/h}$. Zs 3(3) vorhanden. Halt am LsW 74/1, LsW 74/2 bzw. LsW 86/1 (hochstehend). Nach Halt Weiterfahrt auf Sh1. Ausfahrt aus den Gleisen 1 – 4 als Rangierfahrt und Übergang am Sig 2C in die Zugfahrt. Ne 2 (verkürzt) aufgestellt. Siehe hierzu VzG, Strecke 5941. 1.8 Abstellen von Wagen nach GGVSE im Hafenbahnhof Gemäß NBS-BT der BG können außerhalb der Stellwerksöffnungszeiten auf Grund von gesetzlichen Vorschriften und möglichen Umweltgefahren keine Wagen oder Rangiereinheiten mit Gefahrgütern unbeaufsichtigt hinterstellt werden. Der Zugangsberechtigte hat deshalb eine entsprechende Überwachung der hinterstellten Gefahrgüter gemäß den NBS-BT der Bayernhafen GmbH & Co. KG zu veranlassen.

Neue Fassung – Ausgangsseite 15 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Werden die Wagen wie oben beschrieben zwischenabgestellt, so sind die Frachtunterlagen beim Weichenwärter zu hinterlegen. 1.9 Abstellen von Lokomotiven im Hafenbahnhof Lokomotiven dürfen nur während der Besetzung des Hafenstellwerkes abgestellt werden. Das Abstellen von Loks ist mit dem Weichenwärter zu vereinbaren. 1.10 Streckenbelastung Im gesamten GVZ ist die Streckenklasse D 4 (22,5 t Achslast und 8,0 t/m) zugelassen. Bei höheren Lasten ist die Zustimmung des EBL erforderlich. 1.11 Lademaßüberschreitungen (Lü) Hafenbahnhof Züge mit Lü-Sendungen dürfen nur nach Zustimmung des EBL einfahren. 1.12 Geschwindigkeiten Einfahrtgeschwindigkeit (von Eibach) in die Gleise 1, 2 und 3 $\leq 30 \text{ km/h}$. Rangiergeschwindigkeit $\leq 25 \text{ km/h}$ bzw. gemäß ~~Signalisierung~~ Signalisierung. Rangiergeschwindigkeit im KV-Terminal $\leq 20 \text{ km/h}$. Die Ausfahrtsgeschwindigkeit aus dem

KV-Terminal über die südliche Anbindung (Gleis 830) beträgt signalisiert 15 km/h (Lf7 mit Kennziffer 1,5). Die Aufhebung erfolgt ebenfalls signalisiert mit Lf7 und der Kennziffer 2,5 im Stammgleis 6 mit Signal. 1.13 Rangierfahrten Rangierfahrten dürfen nur luftgebrems durchgeföhrt werden. 1.14 Abstoßen von Fahrzeugen Auf der ~~nördlichen~~ nördlichen Seite der Ordnungsgleise sind bei Abstoßbetrieb die Hemmschuhe in einem solchen Abstand aufzulegen, dass die Wagen mit Sicherheit vor dem Grenzzeichen zum Stillstand kommen. 1.15 Schäden/Störungen Schäden / Störungen Verursachte Schäden an der Infrastruktur und Fahrzeugen sowie vorgefundene Mängel an z.B. Signalen, Weichen, Achszählern, Bremsprobenanlagen sind umgehend der TriCon Leitstelle zu melden. 1.16 Unfälle/Unregelmäßigkeiten Unfälle / Unregelmäßigkeiten Unfälle und Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich der Leitstelle bzw. dem Weichenwärter Stellwerk Hafen zu melden.

Neue Fassung – Ausgangsseite 16 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 1.17 Fahrten mit E-Lok zum KV-Terminal Mit E-Lok im Hafenbahnhof ankommende Züge können bis zum zugehörigen EI 6 (Weichenbereich Südkopf), Gleise 2 – 6 und 9 – 14 fahren. Die Weiterfahrt in den Ladebereich der Containerkrane erfolgt mit Diesellok. Die Weiterfahrt darf erst nach "Bügel ab" der E-Lok erfolgen. EI 4 nicht vorhanden. Alternativ können die Wagen auch vom Süden mittels E-Lokomotive (geschobene Rangierabteilung) in den Ladebereich der Containerkrane geschoben werden. Die E-Lokomotive hat hierzu den in Fahrtrichtung hintersten Stromabnehmer zu verwenden. Die Rangierfahrt darf nur bis zum EL 6 erfolgen. Inwieweit die Containertragwagen auf diese Weise im kranbaren Bereich zum ~~stehen~~ Stehen kommen ist seitens des EVU im Vorfeld zu überprüfen. 1.18 Elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW) im KV-Terminal Die Weichenumstellung erfolgt durch EOW. Alle Weichen sind mit Lichtsignalen, den Weichenlagemeldern (WLM), und Achszählern ausgestattet. Die Lichtsignale an den elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW) und elektrisch ortsgestellten Doppelkreuzungsweichen (EODKW) werden als Weichenlage und Ordnungsmelder (WLM/DKWLM) bezeichnet (siehe Pkt. 2.4.3). Die WLM sind mit drei Signalgebern bei der Weiche bzw. fünf Signalgebern bei der Doppelkreuzungsweiche in LED-Technik ausgerüstet. Der WLM/DKWLM, welcher die Weichenlage, die Umstellung, die Endlage und die Belegung der Weiche anzeigt, ist von beiden Fahrtrichtungen aus sichtbar. Folgende Ausleuchtungen sind möglich: ■ Weißes Dauerlicht => ordnungsgemäßer Zustand ■ Weißes Blinklicht => Umstellvorgang oder Störung ■ Blaues Dauerlicht => ordnungsgemäßer Zustand der Weiche. Die Weiche ist jedoch bereits durch das einfahrende bzw. ein anderes Fahrzeug belegt. ■ Blaues Blinklicht => Umstellvorgang oder Störung 1.19 Weichen mit Vorzugslage im KV-Terminal Die Weichen 8322, 8323A/B, 8323C/D und 8324C/D im Südkopf sowie die Weiche 8403 im Nordkopf haben Vorzugslage. Das bedeutet, dass nach Freifahren des Achszählkreises (WO und WL wechseln vom blauen in weißes Ruhelicht) die Weiche(n) automatisch

nach einer Verzögerungszeit von ca. 10 Sekunden in die Vorzugslage gestellt werden. Die Vorzugslage ist am Weichenlagemelder mit einem Strich gekennzeichnet (siehe hierzu auch 2.3.4).

Neue Fassung – Ausgangsseite 17 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 1.20 Lichtraumeinschränkungen (LRE) im KV-Terminal auf Gleisen mit Verladeeinrichtungen In den Gleisen 2 – 4 und 9 - 14 ist grundsätzlich von Umschlagsbetrieb auszugehen. Lichtraumeinschränkungen können während der Verladearbeiten auf den Gleisen 2 – 4 und 9 - 14 gegeben sein. Lkw-Ladespuren sind neben dem Gleis 2 und Gleis 14 angeordnet. Der Fahrweg ist hier besonders zu beachten. 1.21 Befahren des Bahnüberganges im KV-Terminal Der sich im nördlichen Weichenbereich befindliche nichttechnisch gesicherte BÜ ist gemäß der Konzernrichtlinie 408.4816, Bahnübergänge sichern (2) letzter Absatz zu sichern. 1.22 Fahrzeuge abstellen im KV-Terminal Für das Abstellen von Fahrzeugen im KV-Terminal ist die Zustimmung der TriCon Leitstelle erforderlich. Im Bereich der Kranbahn ist das Abstellen von Lokomotiven verboten. Zur Vermeidung von Störungen an den Weichen und der Weichensteuerung dürfen keine Eisenbahnfahrzeuge zwischen Weichenspitze und Weichenende abgestellt werden. Eine Dauerbelegung der Achszähler ist zu vermeiden. 1.23 Elektranten im KV-Terminal Die Nutzung der Elektranten ist mit der TriCon Leitstelle zu vereinbaren. 1.24 Personen im Gleisbereich Im gesamten Gleisbereich ist vermehrt auf Personen im Gleis zu achten. 1.25 Terminalordnung Alle Personen, die sich in der Anlage des KV-Terminals aufhalten, müssen Warnkleidung und Schutzhelm tragen (siehe Terminalordnung). 1.26 Rangierfahrten vom Hafenbahnhof zum KV-Terminal 1.27 Regelbetrieb Die Rangierfahrten vom Hafenbahnhof bis zum Wartezeichen (Ra 11) am Gleis 830 vor dem

KV-Terminal KVTerminal (Südeinfahrt) bzw. bis zum Wartezeichen (Ra11) vor dem BÜ Koperstraße (Nordeinfahrt) werden grundsätzlich zwischen dem Ww des Hafenbahnhofs über Rangierfunk C 28 und der TriCon Leitstelle über Rangierfunk C44 vereinbart.

Neue Fassung – Ausgangsseite 18 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 1.28 KV-Terminal nicht besetzt Außerhalb der Besetzungszeiten von TriCon koordiniert der Ww des Hafenbahnhofs Rangierfahrten bis in das KV-Terminal nach dem vorher mit TriCon abgestimmten Gleisbelegungsplan. 1.29 Rangierfahrten vom KV-Terminal zum Hafenbahnhof Rangierfahrten vom KV-Terminal zum Hafenbahnhof werden in Abstimmung gemäß Kommunikationsordnung zwischen der TriCon Leitstelle, dem Ww des Hafenbahnhofs und dem Tf vereinbart. Nach Zustimmung der TriCon Leitstelle und daran anschließender Zustimmung des Ww Hafenbahnhof darf die jeweilige Rangierfahrt am jeweiligen südlichen bzw. nördlichen Ra 11 (Gleis 2 – 14) vorbeifahren. Außerhalb der Besetzungszeiten von TriCon werden die Rangierfahrten zwischen dem Ww des Hafenbahnhofs und dem Tf vereinbart. Der Fahrweg wird durch Befahren der zugehörigen Achszählkontakte gestellt. Der WLM der im Fahrweg liegenden Weichen muss vor Fahrtbeginn weißes Ruhelicht zeigen. Weiterführende Beschreibung der EOW Ausleuchtung (siehe 2.4.2). Es ist die Kommunikationsordnung zu beachten. 1.30 Rangierfahrten im KV-Terminal 1.31 Einfahrt ins KV-Terminal 1.31.1 KV-Terminal 1.31.1 Fahrwegeinstellung durch Triebfahrzeugführer Die Rangierfahrt hält am Ra 11 Gleis 830. Der Tf meldet sich per Rangierfunk C44 bei der TriCon Leitstelle. Von der TriCon Leitstelle werden alle Beteiligten, insbesondere die Kranführer, über die bevorstehende Einfahrt der Rangiereinheit informiert. Zwischen der

TriCon Leitstelle und dem Tf wird das Zielgleis vereinbart. Danach stellt der Tf an der Fahrwegstelltafel (FT 1) den vereinbarten Fahrweg ein. Die Zustimmung zur Weiterfahrt gilt als erteilt, wenn das Zielgleis vereinbart, der Fahrweg eingelaufen ist und der Zielmelder weißes Ruhelicht zeigt. 1.31.1.2 1.31.2 KV-Terminal nicht besetzt Der Tf stellt an der Fahrwegstelltafel (FT 1) den vom Ww bekannt gegebenen

(siehe Pkt. 1.2.2) Fahrweg ein. Die Zustimmung zur Vorbeifahrt an der Fahrwegstelltafel (FT1) und Weiterfahrt gilt als erteilt, wenn das Zielgleis bekannt, der Fahrweg an der Fahrwegstelltafel eingelaufen ist und der Zielmelder an

Neue Fassung – Ausgangsseite 19 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur der Fahrwegstelltafel weißes Ruhelicht zeigt. ~~1.31.1.3~~ 1.31.3 Rangierfahrten mit E-Lokomotive vom Weichensüdkopf in das Ladegleis 2 und 13 Bei Fahrten mit E-Lokomotive vom Weichensüdkopf in das Ladegleis 2 und 13 ist zu beachten: ■ Die Einfahrt in das Ladegleis 2 und 13 erfolgt mit dem in Fahrtrichtung hinteren gehobenen Stromabnehmer. Der vordere Stromabnehmer ist abzusenken. ■ Der Triebfahrzeugführer fährt mit der Spitze des Triebfahrzeuges an das Signal EL6 heran, wobei immer der in Fahrtrichtung vordere Führerstand zu besetzen ist. ■ Eine Vorbeifahrt an dem EL6 ist nur auf Anweisung eines Rangierbegleiters gestattet. ■ Die Ausfahrt aus dem Ladegleis 2 und 13 erfolgt mit dem in Fahrtrichtung vorderen gehobenen Stromabnehmer. Der hintere Stromabnehmer ist abzusenken. 1.32 Rangierfahrten vom Südkopf bis Ls 831 (vor der Kreuzung 1) ~~1.32.1.1~~ 1.32.1 Regelung durch die ~~TriCon~~ Leitstelle Rangierfahrten zwischen den Ra 11 der Gleise 2 – 14 und dem Ls 831 werden zwischen Tf und der ~~TriCon~~ Leitstelle vereinbart. Die Rangierfahrten müssen beim Wechsel der Fahrtrichtung immer bis hinter die Fahrwegstelltafel 1 (am Ra 11) Gleis 830 fahren. Die Beendigung der Rangierfahrten ist der

~~TriCon~~ Leitstelle mitzuteilen. ~~1.32.1.2~~ 1.32.2 Regelung durch Tf wenn ~~TriCon~~ Leitstelle nicht besetzt Tf holt die Zustimmung beim Ww Hafenbahnhof ein. Sonst wie unter Pkt. 1.4.2.1 beschrieben. Bevor Fahrzeugbewegungen stattfinden dürfen, verständigen sich die beteiligten Tf. ~~1.32.1.3~~ 1.32.3 Ausfahrtsgeschwindigkeit aus der Südausfahrt (Gleis 830) in Richtung Hafenbahnhof Die Ausfahrtsgeschwindigkeit der südlichen Ausfahrt aus dem KV-Terminal über das südliche Gleis 830 in Richtung Hafenbahnhof ist mittels einem Geschwindigkeitssignals Lf7 von 20 km/h auf 15 km/h reduziert. Im Stammgleis 5 der Eisenbahninfrastruktur der BG wird diese Geschwindigkeitsreduzierung durch das Lf7 signalisiert auf 25 km/h wieder aufgehoben. 1.33 Rangierfahrten aus den und in die Schadwagengleise 91 und 101 am Südkopf ~~1.33.1.1~~ 1.33.1 Aus den Gleisen 91 und 101 Rangierfahrten aus dem Gleis 91 in die Gleise 9 - 14 bzw. aus dem Gleis 101 in die Gleise 10 - 14 werden zwischen Tf und der ~~TriCon~~ Leitstelle vereinbart. Der Tf stellt an der Fahrwegstelltafel (FT 2) den vereinbarten Fahrweg ein.

Neue Fassung – Ausgangsseite 20 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Hierbei ist zu beachten, dass die richtige Gleisnummer des Startgleises verwendet wird. Die Zustimmung zur Rangierfahrt gilt als erteilt, wenn der Fahrweg eingelaufen ist und der Zielmelder an der Fahrwegstelltafel (FT2) weißes Ruhelicht zeigt. Bevor Fahrzeugbewegungen stattfinden dürfen, verständigen sich die beteiligten Tf. ~~1.33.1.2~~ 1.33.2 In die Gleise 91 und 101 Rangierfahrten aus den Gleisen 9 - 14 in das Gleis 91 bzw. aus den Gleisen 10 - 14 in das Gleis 101 werden zwischen Tf und der ~~TriCon~~ Leitstelle vereinbart. Bei Fahrten in die Gleise 91 und 101 wird der Fahrweg durch Befahren der zugehörigen Achszählkontakte bzw. durch Schlagtaster von Weiche zu Weiche gestellt. Bevor Fahrzeugbewegungen stattfinden dürfen, verständigen sich die beteiligten Tf. 1.34 Rangierfahrten im Nordkopf und auf den Gleisen 2 – 14 Rangierfahrten nördlich der Ra 11 auf den Gleisen 2 – 14 und im Nordkopf des ~~KV-Terminals~~ KV-Terminals werden zwischen Tf und der ~~TriCon~~ Leitstelle vereinbart. Der Fahrweg aus den Gleisen 2 - 14 wird durch Befahren der zugehörigen Achszählkontakte und in die Gleise 2 - 14 durch Schlagtaster von Weiche zu Weiche gestellt. Fahrzeugbewegungen dürfen erst nach gegenseitiger Verständigung der Rangierabteilungen erfolgen. Bei Rangierfahrten in den Gleisen 2 – 4 und 9 - 14 ist grundsätzlich von Umschlagsbetrieb auszugehen. 1.35 Rangierfahrten durch zwei oder mehrere Triebfahrzeuge (Tfz) Soll ein zweites oder gegebenenfalls weiteres Tfz vom Hafenbahnhof zum KV-Terminal fahren, so wird dieses Tfz vom Weichenwärter des Hafenbahnhofes darüber informiert, dass bereits weitere Tfz im KV-Terminal tätig sind. Fahrzeugbewegungen im Terminal dürfen erst nach gegenseitiger Verständigung der Rangierabteilungen erfolgen. 1.36 Ausfahrt aus den Abstellgleisen 15 und 16 Das ausfahrende EVU hat sich vor dem jeweiligen Wartezeichen (Ra11) der Abstellgleise 15 oder 16 über den Bahnbetriebsfunk Kanal C 44 zuerst bei der Leitstelle ~~TriCon~~ abzumelden. Hierbei hat analog zur örtlichen ~~Richtlinie TriCon~~, Richtlinie, Punkt 2.15 die Rückmeldung der Hemmschuhfreiheit an der Rangiereinheiten bei Wagenabzug aus dem KV-Terminal zu erfolgen, sofern die Ausfahrt mit Wagengruppen erfolgt. Nach der Bestätigung der Leitstelle ~~TriCon~~ ist noch die Ausfahrgenehmigung vom Stellwerk bayernhafen Nürnberg über den Bahnbetriebsfunk Kanal C 28 einzuholen.

Neue Fassung – Ausgangsseite 21 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 1.37 Einfahrt in die Abstellgleise 15 und 16 über die KV-Nordanbindung von TriCon ausfahrend Bei der Nordausfahrt aus dem Terminal hat sich das EVU an dem jeweiligen Ra11 der Ladeoder Abstellgleise innerhalb des ~~KV-Terminals~~ KV-Terminals gemäß bekannter Kommunikationsordnung und dem Punkt „Vor Abfahrt in Richtung Süden“ und „Vor Abfahrt in Richtung Norden“ bei der Leitstelle abund beim Stellwerk Hafen anzumelden. Das EVU fährt hierbei mit dem letzten Wagen der Rangiereinheit bis unmittelbar hinter die Weiche 8403 (vorgezogene Bedieneinheit 8403.2). Von der Leitstelle TriCon erhält das EVU die Angabe des zu befahrenden Abstellgleises (Abstellgleis 15 bzw. Abstellgleis 16) und stellt sich den Rangierweg in das vorgegebene Abstellgleis über die vorgezogene Bedieneinheit in das zugewiesene Abstellgleis. Nach vollständiger Einfahrt in das zuvor zugewiesene Abstellgleis 15 bzw. Abstellgleis 16 und dem Freifahren des Grenzzeichens meldet das EVU zuerst der Leitstelle TriCon und anschließend dem Stellwerk Hafen Nürnberg, dass der Rangieviorgang beendet ist. Die Weiche 8403 ist eine Grundstellungsweiche, welche nach dem Freifahren automatisch wieder in die Grundstellung (Lage rechts, Richtung KV-Terminal) zurückfällt. 1.38 Einfahrt in die Abstellgleise 15 und 16 über die KV-Nordanbindung vom Hafenbahnhof kommend Die Zufahrt über die

~~KV-Nordanbindung~~ KV-Nordanbindung erfolgt gemäß Punkt 1.27, ~~Regelbetrieb~~ Regelbetrieb. An dem Ra11 vor dem Bahnübergang Koperstraße meldet sich das EVU bei der Leitstelle TriCon und bekommt von dieser das zu befahrende Abstellgleis 15 oder 16 benannt. Über die vorgezogene Bedieneinheit / Schlagtaster VB 8403 wird die Weiche 8403 in Richtung der Abstellgleise gestellt. Mit der vorgezogenen Bedieneinheit / Schlagtaster VB 8404 wird das zu befahrende Abstellgleis (Gleis 15 oder Gleis 16) ausgewählt. Nach vollständiger Ankunft, Freifahren des Grenzzeichens, in dem zuvor zugewiesenen Abstellgleis meldet das EVU zuerst der Leitstelle TriCon und anschließend dem Stellwerk Hafen Nürnberg, dass der Rangieviorgang beendet ist. 2. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur im

Terminal 2.1 Allgemeines Das KV-Umschlagsterminal für den kombinierten Verkehr (KV) zum Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Sattelauflegern ist im Süden über die Weiche 83 im Stammgleis 5, die Kreuzung K 1 im Stammgleis 6 und im Norden über das Gleis 840 an das Gleis 831 mit der Weiche 8403

Neue Fassung – Ausgangsseite 22 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur an die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der BG angeschlossen. Die Fahrten vom Hafenbahnhof zum KV-Terminal und vom KV-Terminal zum Hafenbahnhof werden als Rangierfahrten durchgeführt. Für die Verständigung werden Funksprechgeräte mit dem Funkkanal C44 und C28 eingesetzt. Die Funkgeräte sind von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vorzuhalten. Über Kanal C28 erfolgt die Verständigung mit dem Weichenwärter (Ww) im Hafenstellwerk. Die Verständigung mit der TriCon Leitstelle erfolgt über den Kanal C44. Alle Funkgespräche werden im Hafenstellwerk aufgezeichnet. Es ist die Kommunikationsordnung der TriCon zu beachten. Im Terminal erfolgt die Weichenumstellung durch elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW bzw. EODKW). Am Südkopf erfolgt die Fahrwegeinstellung von der spitzen Seite durch zwei Fahrwegstelltafeln (FT 1 und FT 2), bzw. von der stumpfen Seite (vom Weichenende) durch Befahren des jeweiligen Achszählers. Am Nordkopf erfolgt die Fahrwegeinstellung durch Schlagtaster (vor der Weichenspitze) bzw. von der stumpfen Seite (vom Weichenende) durch Befahren des jeweiligen Achszählers. Die EOW-Steuerungen des Nord- und Südkopfes funktionieren unabhängig voneinander. Alle Weichen im Terminal sind mit Weichenheizung ausgestattet. In den gesonderten Gebäuden im Südkopf sowie im Nordkopf befinden sich die Steuerungen der EOW und der Weichenheizung. Modul 1 (Gleise 2 - 7) ~~Zwei~~ Drei Containerkräne überspannen ~~drei~~ fünf Umschlaggleise (Gleise 2 - ~~4~~ 6), zwei ~~LKW-Fahrspuren~~ Lkw-Fahrspuren (Lade- und Fahrspur) sowie ~~drei~~ fünf Abstellspuren für Container. Außerhalb des Kranbereiches sind westlich ein Umfahrgleis ~~zwei~~ Abstellgleise ein Abstellgleis und östlich eine ~~LKW-Fahrspur~~ Lkw-Fahrspur vorhanden. Modul 2 (Gleise 8 - 14) Zwei Containerkräne überspannen sechs Umschlaggleise (Gleise 9 - 14), zwei ~~LKW-Fahrspuren~~ Lkw-Fahrspuren (Lade- und Fahrspur) sowie drei Abstellspuren für Container. Außerhalb des Kranbereiches ist östlich ein Umfahrgleis und westlich eine ~~LKW-Fahrspur~~ Lkw-Fahrspur vorhanden. Das Gleis 8 ist mit einer elektrischen Oberleitung überspannt.

Neue Fassung – Ausgangsseite 23 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 2.2 Gefahrguttransporte Die Frachtunterlagen sind bis zur Übergabe der Gefahrgutwagen auf dem Triebfahrzeug mitzuführen. Triebfahrzeuge müssen mit Unfallmerkbältern (DB RIL 424) oder schriftlichen Weisungen über das zu transportierende Gefahrgut für das Verhalten bei Unfall oder Zwischenfall gemäß ADR/RID 2007 Punkt 5.4.3 ausgerüstet sein. 2.3 Abstellen von Wagen nach GGVS im KV-Terminal Es dürfen keine Eisenbahnwagen mit Gefahrgut außerhalb der Besetzungszeiten des ~~KV-Terminals~~ KV-Terminals TriCon sowie an gesetzlichen Feiertagen in Bayern, an welchen das KV-Terminal TriCon geschlossen ist, auf der Eisenbahninfrastruktur des KV-Terminals TriCon abgestellt werden. 2.4 Gleise 2.5 Gleisübersicht Gleisbezeichnung Bezeichnung Nutzung Nutzlänge Neigungsverhältnisse Neigungsverhältnisse Lage Stammgleis 5* Südliches Verbindungsgleis zur Eisenbahninfrastruktur der BG 1,5 ‰ Hafenbahnhof – WA 83 830* Südliches Verbindungsgleis zum Terminal 300 m Ab Kr. 1 auf 112 m 5,5 ‰ danach auf 188 m 0,0 ‰ WE 83 (li) im Stammgleis 5 - WA 8321 1 Nicht mehr vorhanden 0 ‰ 2 Umschlaggleis 794 m 0 ‰ 3 Umschlaggleis 857 m 0 ‰ WE 8303(li) – WE 8306(re) 4 Umschlaggleis 918 m 0 ‰ WE 8302(li) – WE 8307(re) 5 ~~Abstellgleis 1005~~ Umschlaggleis 1.005 m 0 ‰ WE 8312(re) – WE 8309(li) 6 ~~Abstellgleis~~ Umschlaggleis 938 m 0 ‰ WE 8311(re) – WE 8310(li) 7 Abstellgleis 938 m 0 ‰ WE 8311(li) – WE 8310(re)

Neue Fassung – Ausgangsseite 24 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Bezeichnung Nutzung Nutzlänge Neigungsverhältnisse Lage 8* Umfahrgleis 916 m 0 ‰ WE 8322 – WA 8335 81* Schadwagengleis 3 126 m 0 ‰ WE 8335 – Prellbock 9 ~~Umschlaggleis~~ Umschlaggleis 905 m 0 ‰ WA 8323 – WE 8334 9a* Verbindungsgleis 112 m 0 ‰ WA 8334 – WE 8332 91 Schadwagengleis 2 153 m 0 ‰ WA 8323 – Prellbock 10 Umschlaggleis 990 m 0 ‰ WA 8324 – WE 8331 101 Schadwagengleis 1 170 m 0 ‰ WA 8324 – Prellbock 11 Umschlaggleis 901 m 0 ‰ WE 8325 – WE 8333 12 Umschlaggleis 848 m 0 ‰ WE 8326 – WE 8329 13 Umschlaggleis 780 m 0 ‰ WE 8327(re) – WE 8328(li) 14 Umschlaggleis 780 m 0 ‰ WE 8327(li) – WE 8328(re) 15 Abstellgleis 895 m 0 ‰ WE 8403(li) – WE 8404(li) 16 Abstellgleis 895 m 0 ‰ WE 8403(li) – WE 8404(re) 831 * Nördliches Verbindungsgleis zum KV-Terminal 0 ‰ 840* Nördliches Verbindungsgleis zur Eisenbahninfrastruktur der BG *) Gleise 8, 9a, 81 und 831 sowie die Weichenköpfe Süd und Nord sind elektrifiziert. 2.6 Gleis- und Weichenradien Radien ≥ 190 m 2.7 Streckenklasse D4 (22,5 t Achslast und 8,0 t/m). Bei höheren Lasten ist die Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters (EBL) erforderlich.

Neue Fassung – Ausgangsseite 25 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 2.8 Gleisabstände Der Gleisabstand zwischen allen Gleisen ist $\geq 4,70$ m. 2.9 Gleisabschlüsse Die Gleise 81, 91 und 101 sowie die beiden Abstellgleise 15 und 16 sind durch einen Bremsprellbock abgeschlossen. Die Lage des Bremsprellbockes ist mit zwei gelben Pflöcken markiert. 2.10 Regellichtraum Es bestehen keine Einschränkungen des Regellichtraumes (LRE), ausgenommen bei Ladearbeiten in den Gleisen 2 - ~~4~~ 6 und 9 - 14 durch Containerumschlag mittels Containerkran. 2.11 Rangierwege Rangierwege sind jeweils zwischen den Lade- und Umschlaggleisen angeordnet. Ausgenommen sind hier die Bereiche in denen die Kranbahn verläuft. 2.12 Fußwegübergänge Modul 2: Am Süd- und Nordkopf ist zwischen den Gleisen 8 - 14 ein Fußwegübergang vorhanden. 2.13 Feuerwehrlaufweg über die südlichen Gleise für Notfälle Im Bereich des Südkopfes der trimodalen KV-Umschlagsanlage wurde von Ost nach West ein befestigter Überweg als Feuerwehrlaufweg errichtet. Dieser Überweg darf nur im Notfall befahren werden. Eine Nutzung als betrieblicher Überweg ist nicht zulässig. Sollte im Notfall die Feuerwehrlaufweg genutzt werden, so wird durch die Eisenbahnbetriebsleitung der TriCon sichergestellt, dass in diesem Bereich keine Rangierfahrten durchgeführt werden. In Notfällen muss die Oberleitung ausgeschaltet werden. 2.14 Hemmschuhe Hemmschuhe (Normalform) werden auf Hemmschuhständern vorgehalten. Die Hemmschuhständer sind zwischen den Gleisen aufgestellt. 2.15 Rückmeldung der Hemmschuhfreiheit an Rangiereinheiten bei Wagenabzug aus dem KV-Terminal Der Rangierlokführer bzw. der Lokführer hat als der nach der Fahrdienstvorschrift D 408 Verantwortliche einer abzuziehenden Rangiereinheit der Leitstelle TriCon vor Abfahrt der Rangiereinheit über Funk mitzuteilen: ■ Dass die Hemmschuhe

der abziehenden Rangiereinheit vorschriftsmäßig abgelegt wurden
und die Rangiereinheit somit gefahrlos abgezogen werden kann.

Neue Fassung – Ausgangsseite 26 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur ■ Die Gleisnummer aus der die Rangiereinheit abgezogen werden ~~soll und soll~~, ■ ~~Soweit~~ soweit vorhanden die Zugnummer ■ ~~Meldet und meldet~~ der ~~Leitstelle~~ Leitstelle, dass die Lok abfahrbereit ist Seitens der Leitstelle TriCon wird keine Ausfahrtgenehmigung ohne vorgenannte Meldung erteilt. 2.16 Verwendung von Hemmschuhen zur Sicherung von Eisenbahnwagen im ~~KV-Terminal~~ KV-Terminal TriCon Beim Abstellen von zusammenhängenden Wagengruppen bzw. Einzelwagen in den Gleisen 2 – 14 sind diese durch Auflegen je eines einseitig wirkenden Radvorlegers (Hemmschuh) aus beiden Richtungen (Nord und Süd) unter einem Rad oder Drehgestell an der jeweils letzten Radachse des im Süden (Richtung Ausfahrt Hafenbahnhof) liegenden Zugendes zu sichern. In den beiden Abstellgleisen 15 und 16 erfolgt die Sicherung wie vor beschrieben, jedoch an dem im Norden (Richtung Ausfahrt Hafenbahnhof) liegenden Zugende. 2.17 Bei Fahrten mit E-Lokomotive vom Weichensüdkopf in das Ladegleis 2 und 13 ist zu beachten: ■ Die Einfahrt in das Ladegleis 2 und 13 erfolgt mit dem in Fahrtrichtung hinteren gehobenen Stromabnehmer. Der vordere Stromabnehmer ist abzusenken. ■ Der Triebfahrzeugführer fährt mit der Spitze des Triebfahrzeuges an das Signal EL6 heran, wobei immer der in Fahrtrichtung vordere Führerstand zu besetzen ist. ■ Eine Vorbeifahrt an dem EL6 ist nur auf Anweisung eines Rangierbegleiters gestattet. ■ Die Ausfahrt aus dem Ladegleis 2 und 13 erfolgt mit dem in Fahrtrichtung vorderen gehobenen Stromabnehmer. Der hintere Stromabnehmer ist abzusenken. 2.18 Weichen (siehe Lageplan) 2.19 Weichentabelle Südkopf WeichenNr. Weichenart Umstellung

von der Weichenspitze durch EVU** Umstellung von der stumpfen Seite durch Fahrzeug *(Fz) Vorzugslage Flankenschutz 8301 EOW FT 1 Fz 8302 EOW FT 1 Fz 8303 EOW FT 1 Fz 8304 Nicht mehr vorhanden

Neue Fassung – Ausgangsseite 27 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur WeichenNr. Weichenart Umstellung von der Weichenspitze durch EVU** Umstellung von der stumpfen Seite durch Fahrzeug *(Fz) Vorzugslage Flankenschutz 8311 EOW FT 1 Fz 8312 EOW FT 1 Fz 8321 EOW FT 1 Fz 8322 EOW FT 1 Fz L 8323 C/D 8323 A/B EO DKW FT 2 Schlagtaster Fz L 8324 C/D 8323 C/D Fz L 8322 8324 A/B EO DKW FT 2 Schlagtaster Fz 8324 C/D Fz L 8323 A/B 8325 EOW FT 2 Fz 8326 EOW FT 2 Fz 8327 EOW FT 2 Fz Alle Weichen haben einen elektrischen Antrieb. Alle Weichen sind mit Weichenheizung ausgestattet. *) Mit Belegung des Achszählers wird die Weiche in die benötigte Lage gestellt. **) EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen 2.20 Weichentabelle Nordkopf ~~Weichen-Nr.~~ WeichenNr. Weichenart Umstellung von der Weichenspitze durch EVU** Umstellung von der stumpfen Seite durch Fahrzeug ~~*(Fz)~~ *(Fz) Vorzugslage 8403 EOW Schlagtaster Fz Rechts 8404 EOW Schlagtaster Fz ohne 8305 Nicht mehr vorhanden 8306 EOW Schlagtaster Fz ohne 8307 EOW Schlagtaster Fz ohne 8308 EOW Schlagtaster Fz ohne

Neue Fassung – Ausgangsseite 28 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur WeichenNr. Weichenart Umstellung von der Weichenspitze durch EVU** Umstellung von der stumpfen Seite durch Fahrzeug *(Fz) Vorzugslage 8309 EOW Schlagtaster Fz ohne 8310 EOW Schlagtaster Fz ohne 8333 EOW Schlagtaster Fz ohne 8332 EOW Schlagtaster Fz ohne 8331 EOW Schlagtaster Fz ohne 8330 EOW Schlagtaster Fz ohne 8329 EOW Schlagtaster Fz ohne 8328 EOW Schlagtaster Fz ohne 8334 EOW Schlagtaster Fz ohne 8335 EOW Schlagtaster Fz ohne Alle Weichen haben einen elektrischen Antrieb. Alle Weichen sind mit Weichenheizung ausgestattet. *) Mit Belegung des Achszählers wird die Weiche in die Benötigte Lage gestellt. **) EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen 2.21 Elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW/EODKW) Alle EOW/EODKW werden elektrisch angetrieben in die erforderliche Lage umgestellt. Sie haben Klammerverschluss und sind mit einem Lichtsignal ausgerüstet. Alle Weichen sind am Weichenlagemelder sowie am Weichenantrieb mit der entsprechenden Weichennummer gekennzeichnet. 2.22 Weichen mit Vorzugslage Die Weichen 8322, 8323A/B, 8323C/D, 8324C/D am Südkopf sowie die Weiche 8403 am Nordkopf haben eine Vorzugslage. Das bedeutet, dass nach Freifahren des Achszählkreises (Weichenordnungsmelder WO und Weichenlagemelder WL wechseln vom blauen in weißes Ruhelicht) die Weiche(n) automatisch nach einer Verzögerungszeit von ca. 10 Sekunden in die Vorzugslage

~~zurück-gestellt~~ zurückgestellt werden.

Neue Fassung – Ausgangsseite 29 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Die Vorzugslage ist am Weichenlagemelder mit einem Strich gekennzeichnet (siehe hierzu nachstehende ~~Darstellung~~) Darstellung). 2.23 Weichenheizung Die Heizung der Weichen wird automatisch über Steuergeräte geregelt. Bei Störung ist die ~~TriCon~~ Leitstelle zu verständigen. 2.24 Signaleinrichtungen vom Hafenbahnhof ins KV-Terminal 2.25 Signale am Gleis Hafenbahnhof – KV-Terminal und an den Gleisen im KV-Terminal ~~2.25.1.1~~ 2.25.1 Übersicht Signale Bezeichnung/Lage Fahrtrichtung Signalstellung durch Zustimmung durch Fahrweg durch LsW74/1, Ls 74/2, LsW86/1 bzw. Ls W 81, 82 und 83 am Stammgleis 5 Vom Hafenbahnhof bis Ra 11 vor der Weiche 8321 Stw Hafen-Bf Ww Hafen-Bf Ww Hafen-Bf Ra 11 vor W 8321 Vom Ra 11 in die Gleise 2 - 14 ~~TriCon~~ Leitstelle EVU Ra 11 an den Gleisen 2 - 14 Vom KV-Terminal (Südkopf) aus den Gleisen 2 – 14 bis Ls 831 am Gleis 830 Ww Hafen-Bf ~~TriCon~~ Leitstelle EVU Ra 11 an den Gleisen 2 – 14 Vom KV-Terminal (Nordkopf) aus den Gleisen 2 – 14 ~~TriCon~~ Leitstelle Ww Hafen-Bf EVU Ra 11 am Gleis 91 Ra 11 am Gleis 101 Gleise 9 – 14 Gleise 10.-14

~~TriCon~~ Leitstelle EVU Ra 11 an den Gleisen 9 - 14 Aus den Gleisen 9 – 14 in die Gleise 91 bzw 101 ~~TriCon~~ Leitstelle EVU Ls 831 vor Kreuzung 1 am Gleis 830 Zum Hafenbahnhof Ww Hafen-Bf

Neue Fassung – Ausgangsseite 30 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Signale Bezeichnung/Lage Fahrtrichtung Signalstellung durch Zustimmung durch Fahrweg durch
Weichenlagemelder an allen EOW Weichen im KV-Terminal EVU Ra 11 an dem Abstellgleis 15 und 16 Aus dem Abstellgleis 15 und 16
~~TriCon~~ Leitstelle Ww Hafen-Bf EVU Ra 11 vor BÜ Koperstraße In das KV-Terminal über die ~~KV-Nordanbindung~~ KVNordanbindung bzw. in
das Abstellgleis 15 oder 16 ~~TriCon~~ Leitstelle EVU Im Hafenbahn sind weitere Ls vorhanden. 2.26 Lichtsignale an den EOW/EODKW Die
Lichtsignale an den EOW/EODKW werden als Weichenlageund Ordnungsmelder (WLM/DKWLM) bezeichnet (siehe Pkt. 2.4.3). Die WLM
sind mit drei Signalgeber (Einfachweiche EW) bzw. fünf Signalgeber (Doppelkreuzungsweiche DKW) in LED-Technik ausgerüstet. Der
WLM/DKWLM der die Weichenlage, Umstellung, Endlage und die Belegung der Weiche anzeigt, ist von beiden Fahrtrichtungen sichtbar.
Folgende Ausleuchtungen sind möglich: ■ Weißes Dauerlicht => ordnungsgemäßer Zustand ■ Weißes Blinklicht => Umstellvorgang oder
Störung ■ Blaues Dauerlicht => ordnungsgemäßer Zustand der Weiche. Die Weiche ist jedoch bereits durch das einfahrende bzw. ein
anderes Fahrzeug belegt. ■ Blaues Blinklicht => Umstellvorgang oder Störung Am Gehäuse des WLM ist ein Schlüsseltaster zur
Weichenhilfsumstellung (WHT) vorhanden. Die Handhabung im Störfall ist unter Punkt

~~2.7.1~~ 2.45 beschrieben. 2.27 Weichenlageund Ordnungsmelder (WLM/DKWLM) Der Weichenlagemelder WLM/
Doppelkreuzungsweichenlagemelder DKWLM besteht aus: WO = Weichenordnungsmelder WL = Weichenlagemelder Während des
Umstellvorgangs der Weiche blinkt der WO und der für die Endlage zugehörige WL. Ist der Umstellvorgang beendet, zeigt der WLM/DKWLM
Ruhelicht. Ist die Weiche belegt, zeigen der WO und der zugehörige WL blaues Ruhelicht. Ist die Weiche gestört zeigt der WO und der
zugehörige WL blaues bzw. weißes Blinklicht.

Neue Fassung – Ausgangsseite 31 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 2.28 Gleisfreimeldung im Weichenbereich Für die Gleisfreimeldung sind Gleisschaltmittel in
Achszähltechnik (Achszähler) an allen Weichenspitzen und an den Weichenenden vorhanden. Die Achszähler an den Weichenenden
bewirken auch die Umstellung der Weiche für den Fahrweg von der stumpfen Seite. Eine Dauerbelegung der Achszähler durch
Wagenachsen ist zu ~~vermeiden~~ vermeiden 2.29 Gleisfreimeldung außerhalb des Weichenbereiches In den Gleisen 2 – 14 sind keine
Gleisfreimeldungen vorhanden. Gleisbelegungen werden somit in den Ladegleisen, Umfahrgleisen und Abstellgleisen nicht angezeigt.
2.30 Rangiersignal (Ra 11) Am Gleis 830 (vor der Weiche 8321), am Gleis 831, am Gleis 91 (vor der DKW 8323) und am Gleis 101 (vor der
DKW 8324) sind Ra 11 aufgestellt. An den Gleisen 2 – 14 sind in Fahrtrichtung Gleis 830 Ra 11 aufgestellt. 2.31 Isolierzeichen (Ra 13) An
den Gleisen 2 – 14, 81, 91, und 101 sowie Abstellgleis 15 und 16 ist in Höhe der Achszähler das Isolierzeichen Ra 13 vorhanden.

Neue Fassung – Ausgangsseite 32 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 2.32 Schutzsignale (Sh) Schutzsignal Sh 2 (Wärterhaltscheiben) ist jeweils am südlichen und
nördlichen Gleistor im Gleis 831 sowie am Gleistor zu den Abstellgleisen 15 und 16 angebracht. Wärterhaltscheiben werden auch zur
Kennzeichnung einer Gleisstelle verwendet, die vorübergehend nicht befahren werden darf. Schutzsignal Sh 0 (Halt! Fahrverbot) ist als
Formsignal am Prellbock im Gleis 81, 91 und 101 sowie am Prellbock der Abstellgleise 15 und 16 angebracht. 2.33 Fahrleitungssignale (EI)
EI 6 Signale sind im Süd- und Nordkopf vorhanden. EI 6 kennzeichnet die Stelle, ab der Fahrten für Triebfahrzeuge mit gehobenem
Stromabnehmer verboten sind. EI 6 mit Richtungspfeil (vor Weichen) zeigt an, dass die Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer den
Fahrweg entsprechend der Pfeilrichtung (links oder rechts) nicht befahren dürfen. 2.34 Fahrwegeinstellung am Südkopf 2.35 Allgemeines
~~2.35.1.1~~ 2.35.1 Fahrwegstelltafel 1 (FT1) Fahrwege vom Gleis 830 in die Gleise 2 – 14 werden vor Ort an der FT 1 ~~eingestellt (siehe 2.5.2~~
~~und 2.5.3).~~ 2.35.1.2 eingestellt. 2.35.2 Fahrwegstelltafel 2 (FT2) Für Fahrten aus Gleis 91 in die Gleise 9-14 bzw. aus Gleis 101 in die Gleise
10-14 werden die Fahrwege an der FT 2 eingestellt

~~werden (siehe 2.5.5).~~ 2.35.1.3 werden. 2.35.3 Fahrwegeinstellung von der stumpfen Seite (vom Weichenende) durch das Fahrzeug Bei
Fahrten aus den Gleisen 2-14 wird vom Fahrzeug der Fahrweg durch Befahren der zugehörigen Achszähler (am Weichenende) von Weiche
zu Weiche automatisch eingestellt. 2.36 Bedienungsablauf an der Fahrwegstelltafel 1 (FT1) für Fahrten vom Gleis 830 in die Gleise 2 – 14

Neue Fassung – Ausgangsseite 33 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Einstellen des Fahrweges: ■ Ein/Aus-Taste drücken um die Fahrwegstelltafel einzuschalten ■
Grüne Betriebsanzeige leuchtet ■ Zieltaste drücken, um den gewünschten Fahrweg einzustellen ■ Wird die Zieltaste gedrückt, blinkt der
weiße Zielmelder ■ Der Zielmelder wechselt in Ruhelicht, wenn der Fahrweg eingelaufen ist ■ Blinkt der rote Sperrmelder, konnte der
Fahrweg nicht eingestellt werden ■ Die Weichenlagemelder (gelbe LED) sind den Weichenschenkeln zugeordnet. Ein Lagemelder zeigt
Ruhelicht, wenn die Weiche eine Endlage erreicht hat. ■ Wird eine Taste länger als 3 Sekunden gedrückt gehalten, kann nach loslassen der
Taste kein Kommando ausgegeben werden und die Taste blinkt. Um die Bedienung fortzusetzen muss die FT ausund wieder eingeschaltet
werden. Rücknahme des Fahrweges: ■ Löschtaste drücken und gedrückt halten ■ Zieltaste drücken und gedrückt halten ■ Beide Tasten
gleichzeitig loslassen ■ Ein/Aus-Taste drücken, um Fahrwegstelltafel auszuschalten Rücknahme eines irrtümlich eingestellten Fahrweges in
die Gleise 8, 9 oder 10 ohne einen dieser Fahrwege zu befahren: ■ Rücknahme des irrtümlich eingestellten Fahrweges an der EOW
Stelltafel (Gleis 8, 9 oder 10) ■ ~~Einstellen~~ Einstellen eines Fahrweges an der EOW Stelltafel in Gleis 11, 12 oder 13 (Die DKW's erhalten
somit wieder ihre Grundstellung) ■ Rücknahme des eingestellten Fahrweges an der EOW Stelltafel (Gleis 11, 12 oder 13). Die EOW
Stelltafel ha dadurch wieder eine neutrale Stellung. Stellt ein ausfahrendes EVU aus dem Modul 2 fest, dass die DKW's entgegen der
beabsichtigten Fahrtrichtung nicht in Richtung südliches Ausfahrtsgleis (Gleis 830) liegen, so ist von dem Bediener in diesen Fällen wie folgt
an der EOW Stelltafel vorzugehen: ■ Meldung an die

~~TriCon~~ Leitstelle, dass der Fahrweg nicht richtig eingestellt ist und die Ausfahrt nicht durchgeführt werden kann. ■ Einstellen eines
Fahrweges an der EOW Stelltafel in Gleis 11, 12 oder 13 (die DKW's erhalten somit wieder ihre Grundstellung). ■ Rücknahme des
eingestellten Fahrweges (Gleis 11, 12 oder 13). Die EOW Stelltafel hat dadurch wieder eine neutrale Stellung

Neue Fassung – Ausgangsseite 34 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur ■ Meldung an die ~~TriCon~~ Leitstelle, dass nun der richtige Fahrweg eingestellt ist und die Ausfahrt nun unter Voraussetzung der Zustimmung der Leitstelle ~~TriCon~~ erfolgen kann. Automatische Ausschaltung der Fahrwegstelltafel: ■ Die Fahrwegstelltafel wird 5 Minuten nach der letzten Tastenbedienung automatisch ausgeschaltet 2.37 Fahrwegstelltafel (FT1) am Südkopf 2.38 Bedienungsablauf an der Fahrwegstelltafel 2 (FT2) für Fahrten aus Gleis 91 in die Gleise 9 - 14 bzw. aus Gleis 101 in die Gleise 10 – 14 An der FT 2 ist je eine Ein/Aus-Taste für das jeweilige Gleis 91 ~~bzw~~ bzw. 101 vorhanden.

Neue Fassung – Ausgangsseite 35 von 49

~~Bedienungsablauf siehe Pkt. 2.5.2 Zieltasten-Zielfelder-Sperrmelder-Weichenlagemelder-Löschtafel-Betrieb-Ein~~ Örtliche Richtlinie / Aus
~~Taste-Ein / Aus-Taste-Zieltasten-Löschtafel-Sperrmelder-Zielfelder-Weichenlagemelder-Lampenprüfung-Lampenprüfung~~
Eisenbahninfrastruktur 2.39 Fahrwegstelltafel (FT2) am Südkopf 2.40 Umstellen der Weichen von der stumpfen Seite Das Umstellen der Weichen von der stumpfen Seite erfolgt automatisch durch Befahren der zugehörigen Achszählkontakte. Nach Belegung des Achszählers wird der Stellvorgang der Weiche eingeleitet. Der WLM (WO und WL) wechselt dabei von weißem Ruhelicht in blaues Blinklicht. Die Weiche darf jedoch erst befahren werden, wenn der WLM (WO und WL) blaues Ruhelicht zeigt. ~~Ein / Aus-Taste-Zieltasten-Löschtafel-Sperrmelder-Zielfelder-Weichenlagemelder-Ein / Aus-Taste-Ein / Aus-Taste-Betrieb-Betrieb-Löschtafel-Lampenprüfung-Lampenprüfung-Zieltasten-Sperrmelder-Zielfelder-Weichenlagemelder~~ 2.41 Vorgezogene Bedienstellen (Schlagtafel) vor den EODKW 8323 und 8324 Zum Einstellen der Fahrwege aus den Gleisen 9, 10 und 11 - 14 in die Gleise 91 und 101 (Schadwagengleise) sind Schlagtafel am Gleis 9, 10 und auf Höhe der Weiche 8325 vorhanden. Ein / Aus-Taste-Zieltasten-Löschtafel-Sperrmelder-Zielfelder-Weichenlagemelder-Ein / Aus-Ein / Aus-Betrieb-Betrieb-Löschtafel-Lampenprüfung-Lampenprüfung-Zieltasten-Sperrmelder-Zielfelder-Weichenlagemelder

Neue Fassung – Ausgangsseite 36 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Die Schlagtafel sind in drei Bedienebenen ~~angeordnet (siehe Punkt 2.6.1)~~ angeordnet. 2.42 Fahrwegeinstellung am Nordkopf 2.43 Vorgezogene Bedienstellen (Schlagtafel) vor den Weichen am Nordkopf zum Befahren der Weichenspitze Am Nordkopf erfolgt die Weicheneinstellung in die Gleise 2 – 14 und von Gleis 8 nach Gleis 9 und umgekehrt sowie die Weichenstellung in die Abstellgleise 15 und 16 durch Schlagtafel. Die Schlagtafel sind an jeder Weiche (vor der Weichenspitze) in drei unterschiedlichen Bedienebenen angeordnet. Die Bedienung kann somit vom ■ Gleisfeld ■ Trittbrett oder ■ Triebfahrzeug aus erfolgen. Der gewünschte Fahrweg muss von Weiche zu Weiche eingestellt werden. Die Weiche darf jedoch erst nach der Umstellung der Weiche befahren werden, wenn der WLM (WO und WL) weißes Ruhelicht zeigt. An jedem Schlagtafel sind Hinweisschilder auf die möglichen zu befahrenden Gleise angebracht.

Neue Fassung – Ausgangsseite 37 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 2.44 Umstellen der Weichen von der stumpfen Seite Das Umstellen der Weichen von der stumpfen Seite erfolgt automatisch durch Befahren der zugehörigen Achszählkontakte. Nach Belegung des Achszählers wird der Stellvorgang der Weiche eingeleitet. Der WLM (WO und WL) wechselt dabei von weißem Ruhelicht in blaues Blinklicht. Die Weiche darf jedoch erst nach der Umstellung der Weiche befahren werden, wenn der WLM (WO und WL) blaues Ruhelicht zeigt. 2.45 ~~Störungen/~~ Störungen / Hilfshandlungen 2.46 Weichenhilfstaste (WHT) Bei gestörter Freimeldung kann die betroffene Weiche mit der Weichenhilfstaste (WHT) am Gehäuse des jeweiligen Weichenlage- und Ordnungsmelders umgestellt werden. Für die Bedienung der Taste ist ein Schlüssel DB 21 erforderlich. Für die Weichenhilfstaste an den Weichen 8403 und 8404 ist zusätzlich noch ein Vierkantschlüssel erforderlich.

Neue Fassung – Ausgangsseite 38 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Dieser Schlüsselschalter darf nur von Fachpersonal bedient werden. Bei einer Störung ist daher die ~~TriCon~~ Leitstelle zu verständigen. 2.47 Weichenauffahrtaste (WAT) An den Betonschalthäusern am Süd- und Nordkopf ist in einem Gehäuse für jede Weiche ein Schlüsselschalter (WAT) vorhanden. Für die Bedienung ist ein Schlüssel DB 21 erforderlich. Die Weichenauffahrtaste dient zur Herstellung der Grundstellung nach dem Auffahren von Weichen von der stumpfen Seite. An den Weichen 8403 und 8404 ist die Weichenauffahrtaste direkt an dem Weichenlagemelder angebracht. Zur Bedienung ist ein DB21 sowie ein Vierkantschlüssel erforderlich. Dieser Schlüsselschalter darf nur von Fachpersonal bedient werden. Bei einer Störung ist daher die ~~TriCon~~ Leitstelle zu verständigen. 2.48 Achszählgrundstellungstaste (AzGrT) An den Betonschalthäusern am Süd- und Nordkopf ist in einem Gehäuse für jede Weiche ein Schlüsselschalter (AzGrT) vorhanden. Jeder AzGrT ist ein weichenabhängiger Freimeldeabschnitt zugeordnet. Bei Achszählstörungen wird durch Bedienung der AzGrT die Grundstellung der Weiche und der dazugehörigen Freimeldeabschnitte hergestellt. Für die Bedienung ist ein Schlüssel DB 21 erforderlich. An den Weichen 8403 und 8404 ist die Weichenauffahrtaste direkt an dem Weichenlagemelder angebracht. Zur Bedienung ist ein DB21 sowie ein Vierkantschlüssel erforderlich. Dieser Schlüsselschalter darf nur von Fachpersonal bedient werden. Bei einer Störung ist daher die

~~TriCon~~ Leitstelle zu verständigen. 2.49 Oberleitungsanlage (15 kV) 2.50 Oberleitungsschäden Werden betriebsgefährdende Zustände an der Oberleitung oder an elektrischen Triebfahrzeugen festgestellt, so sind die zuständigen Stellen gemäß der Unfallmeldetafel für die Eisenbahninfrastruktur der TriCon unverzüglich zu unterrichten. Es ist dafür zu sorgen, dass die Oberleitung unverzüglich abgeschaltet wird. In Notfällen kann mit dem Schalter X300 die gesamte Oberleitungsanlage im Hafenbahnhof und im Terminal abgeschaltet werden. Diese Abschaltung kann durch die ZES (DB Netz AG Schaltzentrale), FdL Eibach oder manuell durch die HNR erfolgen.

Neue Fassung – Ausgangsseite 39 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Bis dahin sind Personen vor der Annäherung an spannungsführende Teile zu warnen. Herabhängende Oberleitungsteile dürfen nicht berührt werden. Bei einer den Erdboden berührenden Leitung führt auch das Erdreich um den Berührungspunkt lebensgefährliche Spannung (Schrittspannung). Das Erdreich im Umkreis von etwa 10 m um die Schadensstelle darf daher so lange nicht berührt oder betreten werden, bis die spannungsführende Leitung abgeschaltet und geerdet ist. Die Oberleitung ist an der Gefahrenstelle nach Abschaltung bahnzuverden. Feuerlöscharbeiten in der Nähe elektrischer Anlagen und elektrischer Fahrzeuge dürfen

nur nach Abschaltung der spannungsführenden Teile durchgeführt werden. 2.51 Schaltgruppen Schaltgruppe Betroffene ~~Gleise/ Gleise/~~ Weichen ~~Trennschalter/ Trennschalter/~~ Streckentrennung Schalter elektr./v. Hand ~~Erdungsvorrichtung Erdungsvorrichtung~~ Spannungsprüfer Südkopf 311 Stammgleis 5 Weiche 83, Kreuzung 1 Gleis 830 Süd-Nordkopf X 311 X ~~311 am 311 am~~ Mast H64 ~~Von von~~ Hand durch HNR ~~→ Schaltgruppe Betroffene Gleise/ Weichen Trennschalter/ Streckentrennung Schalter elektr./v. Hand Erdungsvorrichtung Spannungsprüfer~~ 321 Süd-Nordkopf X 321 X 321 am Mast H83 ~~Von von~~ Hand durch HNR 327 Gleise 2 - 4 Weichen 8302, 8303, 8304 X 327 X 327 am Mast H94

~~Von von~~ Hand durch HNR ~~3281 3281~~ Südkopf Gleise 8 – 14 Weichen 8322, 8323, 8324, 8325, 8326, 8327 ~~X328 X 328~~ X 328 am Mast H90 338 Gleis 9 – 14 Weichen 8323, 8324, ~~8325, 8326, 8327 X338 X 338~~ X 338 am Mast H7

Neue Fassung – Ausgangsseite 40 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Schaltgruppe Betroffene Gleise / Weichen Trennschalter / Streckentrennung Schalter elektr./v. Hand Erdungsvorrichtung Spannungsprüfer 8325, 8326, 8327 358 Durchfahrtsgleis 8 ~~X358 X 358~~ Mast 14 Am Mast H100c 2 St 1 St Am Mast H13 2 St Nordkopf 322 Gleis 831 X 322 X 322 am Mast H129 368 Gleise 9 - 14 Weichen 8332, 8331, 8330, 8329, 8328 ~~X368 X 368~~ X 368 am Mast H46 337 Gleise 2 – 4 Weichen 8305, 8306, 8307 X 337 X 337 am Mast H120 348 Gleise 10 – 14 Weichen 8328, 8329, 8330, 8331 X 348 X 348 am Mast H33 Am Mast H114c 2 St 1 St Am Mast H32 2 St 1) Schaltgruppe 328 speist den gesamten Nordkopf * bei gestörter Fern- und Ortssteuerung ist für die Betätigung des Schalterantriebes eine Kurbel beim Weichenwärter Hafenstellwerk ~~vorhanden vorhanden~~. 2.52 Bahnübergänge (BÜ) 2.53 Nichttechnisch gesichert Der nichttechnisch gesicherte BÜ am Nordkopf (Gleis 831L und 831R) dient als Zu- und Abfahrt für Straßenfahrzeuge zur Umschlagsanlage des KV-Terminals (Modul 1). Beide Gleise sind elektrisch überspannt (15.000 Volt). Der Bahnübergang ist mit Zeichen 201 (Andreaskreuz) ausgerüstet. Der BÜ ist gemäß der Konzernrichtlinie 408.0823-1 (2), letzter Absatz, zu sichern.

Neue Fassung – Ausgangsseite 41 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Im Bereich des Südkopfes wurde von Ost nach West ein befestigter Überweg als Feuerwehrezufahrt errichtet. Dieser Überweg darf aufgrund der Abgrenzung durch die Feuerwehrezufahrtstore nur im Notfall befahren werden. Eine Nutzung als betrieblicher Überweg ist nicht zulässig. Sollte im Notfall die Feuerwehrezufahrt genutzt werden, so wird durch die Eisenbahnbetriebsleitung der TriCon sichergestellt, dass in diesem Bereich keine Rangierfahrten mehr durchgeführt werden. 3. ~~Zusatzanlagen/ Zusatzanlagen/~~ Einrichtungen 3.1 Containerkräne 3.2 Modul 1 Die Gleise 2 – 4, ~~6~~, zwei ~~LKW-Spuren Lkw-Spuren~~ und ~~drei fünf~~ Abstellspuren für Container werden von ~~zwei drei~~ Containerkränen überspannt. Die westliche Kranbahn verläuft zwischen Gleis 4 und 5. Die östliche Kranbahn verläuft zwischen der Abstellspur und der ~~LKW Lkw~~ Rückfahrspur. Nutzbare Kranbahnlänge ca. 700 m. 3.3 Modul 2 Die Gleise 9 - 14, zwei ~~LKW-Spuren Lkw-Spuren~~ und drei Abstellspuren für Container werden von zwei Containerkränen überspannt. Die östliche Kranbahn verläuft zwischen Gleis 10 und 11. Die westliche Kranbahn verläuft zwischen ~~LKW Lkw~~ Fahrspur und Containerabstellfläche. Nutzbare Kranbahnlänge 700 m. 3.4 Warneinrichtung der Containerkräne Die Containerkräne sind im Modul 1, bei ~~Fahrbetrieb Fahrbetrieb~~, (parallel zum Gleis) mit richtungsabhängigen Blinkleuchten und Warnton ausgerüstet. 3.5

Ladestraßen/Containerabstellspuren Ladestraße / Containerabstellspur 3.6 Modul 1 Östlich von Gleis 2 sind zwei ~~LKW-Spuren Lkw-Spuren~~ und ~~drei fünf~~ Containerabstellspuren und neben der östlichen Kranbahn ist eine ~~LKW-Rückfahrspur Lkw-Rückfahrspur~~ vorhanden. 3.7 Modul 2 Westlich von Gleis 14 sind zwei ~~LKW-Spuren Lkw-Spuren~~, drei Containerabstellspuren und neben der westlichen Kranbahn ist eine ~~LKW-Rückfahrspur Lkw-Rückfahrspur~~ vorhanden. 3.8 ~~Bremsprobenanlagen Bremsprobenanlage~~

Neue Fassung – Ausgangsseite 42 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Modul 1: Zwischen den Gleisen 2 / 3, 4 / 5 sowie ~~3 und 4 5 / 6~~ sind auf der Süd- und Nordseite Bremsprobegeräte (BPG) vorhanden. Die Bedienungsanleitung für BPG Exakt 10-KFB wird auf Anfrage bzw. bei einer gesonderten Einweisung Gz 3 steht nach dem Scannen des am Gerät befindlichen QR-Codes und der Anmeldung in der Cloud zur Verfügung gestellt. Verfügung. Modul 2: Zwischen den Gleisen 9 ~~und~~ / 10, 11 ~~und~~ / 12 sowie 13 ~~und~~ / 14 sind auf der Süd- und Nordseite Bremsprobegeräte (BPG) vorhanden. Bedienungsanleitung für BPG Kompakt 2D wird auf Anfrage bzw. bei einer gesonderten Einweisung zur Verfügung gestellt. 3.9 Elektranten Modul 1: Zwischen den Gleisen ~~2, 2/ 3 / 4~~ und ~~4, 6 und / 7~~ am Südkopf und 4 ~~und~~ / 5 am Nordkopf sind Stromanschlüsse ~~vorhanden (Anlage 3): vorhanden~~. Modul 2: Zwischen den Gleisen 8 ~~und 9/ / 9 / 10~~ und ~~11, 11/ 12 und / 13~~ am Südkopf und 10 ~~und / 11~~ am Nordkopf sowie zwischen Gleis 14 und der Kranbahnschiene West sind Stromanschlüsse

~~vorhanden (Anlage 3a): vorhanden~~. 3.10 Beleuchtung Zwischen den Gleisen 7 ~~und / 8~~ ist eine Mastgasse mit Beleuchtungskörpern für die Ausleuchtung der Gleise 2 – 14, den östlich von Gleis 2 und für die westlich von Gleis 14 vorhandenen ~~LKW- und Lkw- und~~ Containerabstellspuren installiert. Am Bahnübergang sind Straßenleuchten aufgestellt. Die Beleuchtung wird über Dämmerungsschalter bzw. eine Zeitvorgabe automatisch gesteuert. Außerhalb dieser Steuerung ist die Einschaltung der Beleuchtung durch die TriCon Leitstelle zu veranlassen. 3.11 ~~Gleistor/ Einzäunung Gleistor / Einzäunung~~ Das Gelände des KV-Terminals ist eingezäunt. Zwischen der Kreuzung 1 und der Weiche 8321 sowie im nördlichen Anschlussgleis 831 befindet sich je ein Gleistor. Das Gleistor wird in Abstimmung zwischen dem jeweiligen EVU vom ersten einfahrenden Zug geöffnet und vom letzten das Betriebsgelände verlassenden Zug geschlossen. Die Verantwortlichkeit regelt TriCon. 3.12 Lkw-Zufahrt zum KV-Terminal Die ~~Kfz-Zu- und Kfz Zu- und~~ Abfahrt zum KV-Terminal, Modul 1 und 2, befindet sich am Nordkopf. Die ~~Lkw-Ladespuren Lkw-Ladespur wird~~ im Modul 1 ~~werden~~ über den nördlichen Bahnübergang (Gleis 831) erreicht. 3.13 Terminalordnung Die Terminalordnung ist zu beachten. Im KV-Terminal tätige Personen müssen sich ausweisen können.

Neue Fassung – Ausgangsseite 43 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 4. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur im Hafenbahnhof 4.1 Hafenstellwerk Der Hafenbahnhof ist mit einem Spurplanstellwerk ausgerüstet. 4.2 Stellbereich Der Stellbereich des Spurplanstellwerkes reicht von W 73 a im Gleis Bf Nürnberg-Eibach – Hafenbahnhof, W 80 im Stammgleis 4, W 83 im Stammgleis 5 mit Anbindung Gleis 830 und W 16 im

Stammgleis 5 mit Anbindung Stammgleis 6. 4.3 Stellen der Signale Das Stellen der Signale für Zugund Rangierfahrten erfolgt durch den Weichenwärter. Fahrten zwischen dem Bf Nürnberg-Eibach und dem Hafenbahnhof werden zwischen dem Fahrdienstleiter Bf Nürnberg-Eibach und Weichenwärter Hafenbahnhof geregelt. 4.4 Stellung der Weichen Die Weichenstellung erfolgt durch den Weichenwärter auf Antrag des Triebfahrzeugführers. 4.5 Bahnübergang Am Hafenstellwerk ist ein innerdienstlicher Übergang vorhanden. 4.6 Beleuchtung Die Beleuchtung im Hafenbahnhof wird automatisch einund ausgeschaltet. Die Mastleuchte an der W 16 wird mit der Beleuchtung des Hafenbahnhofes gesteuert. 4.7 Gleise Gleisbezeichnung ~~Nutzung~~ Nutzung Nutzlänge Neigungsverhältnisse Lage Hafengleise 0,0 – 0,2 ‰ WA 73a – Bf Eibach 1 Einund Ausfahr Gleis 870 m 1,4 ‰ WE 85 – WE 86 2 Einund Ausfahr Gleis 760 m 1,4 ‰ WE 3a – LsW 74/1 3 Einund Ausfahr Gleis 720 m 1,4 ‰ WE 73a – LsW 74/2 4

~~Ausfahrsgleis~~ Ausfahr Gleis 703 m 1,4 ‰ WE 2 – WE 13

Neue Fassung – Ausgangsseite 44 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Gleisbezeichnung Nutzung Nutzlänge Neigungsverhältnisse Lage 5.5, Teilbereich 5.1 5, Teilbereich 5.2 Abstellgleis Gleiswaage Allgemein 404 m 196 m 208 m 1,4 ‰ ~~“~~ 1,4 ‰ 1,4 ‰ WE 7 – WE 13 WE 8 – WE 13 WE 7 – WA 8 6 Zollamtplatz Zollamtsplatz 221 m 1,4 ‰ WE 7 – WE 9 7 Zollamtplatz Zollamtsplatz 350 m 1,4 ‰ WE 6 – WE 11 8 Allgemein 370 m 1,4 ‰ WE 5 – WE 10 9 Allgemein 380 m 1,4 ‰ WE 5 – WE 10 10 Allgemein 403 m 1,4 ‰ WE 75 – WE 72 11 Allgemein 380 m 1,4 ‰ WE 75 – WE 76 12 Allgemein 305 m 1,4 ‰ WE 91 - WE 76 13 Allgemein 355 m 1,4 ‰ WE 91 – WE 92 Umfahr Gleis 105 m 1,4 ‰ WE 17 – WE 18 ~~TeilStammgl.~~ Teil- Stammgl. 5 Allgemein 950 m 1,5 ‰ WA 15 – WA 16 (63) Stammgl. 15 Allgemein 390 m 1,4 ‰ WE 90 – WE 92 4.8 Einfahr Gleise Gleis 1 hat eine Nutzlänge von 870 m, Gleis 2 hat eine Nutzlänge von 760 m, Gleis 3 hat eine Nutzlänge von 720 m. Die Gleise 1, 2 und 3 sind mit einer Oberleitung ausgerüstet. Die Weichenkombination Weiche 88 / 89 zur Rangierfahrt aus den Einfahrtsgleisen 2 und 3 in Richtung Stammgleis 4 ist ebenfalls elektrisch überspannt. 4.9 Ausfahr Gleise Im Ausfahr Gleis (Gleis 4) können Züge in der Regel bis 720 m aufgestellt werden. Das Gleis 4 ist mit einer Oberleitung ausgerüstet. Gleis 1, 2 und 3 (Einfahr Gleise) können auch als Ausfahr Gleise verwendet werden. 4.10 Zollgleise Die Gleise 6 und 7 sind der Zollamtsplatz des Zollamtes Nürnberg-Hafen.

Neue Fassung – Ausgangsseite 45 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 4.11 Gleisund Weichenradien Radien ≥ 150 ~~m~~ m. 4.12 Gleisabstände Die Gleisabstände betragen allgemein 5,0 m. Zwischen Gleis 4 und 5, sowie zwischen Gleis 9 und 10 jedoch 6,0 m. 4.13 Gleiswaage In Gleis 5 ist zwischen W 8 und W 13 eine Gleiswaage vorhanden. 4.14 Rangierwege An allen Gleisen (Ostseite) des ~~Hafenbahnhofes~~ Hafenbahnhofes. Am Umfahr Gleis zwischen W 17 und W 18 auf der ~~Westseite~~ Westseite. Zwischen Gleis 2 sowie 3 und 4 sind Fahrleitungsmaste ~~vorhanden~~ vorhanden. 4.15 Bauwerke (Brücken) BW 1.196 Frankenschneidweg – Straßenbrücke (SBR) über das Hafenzufahrtsgleis und Gleise 2 und 3. Durchlass vor BW 1.196. 4.16 Hemmschuhe Hemmschuhe werden auf ~~Hemmschuhständer vorgehalten.~~ Hemmschuhständern vorgehalten. 4.17 Weichen 4.18 Elektrisch gestellte Weichen Die Weichen haben Klammeroder Siemens Klinkenverschluss. Die Weichen sind mit rückstrahlenden Formsignalen oder mit Ls und Mastblende ausgerüstet. Alle Weichen im Hafenbahnhof werden elektrisch vom Stellwerk gestellt. 4.19 Signaleinrichtungen 4.20 Lichtsignale (Ls) Lichtsignale * Bezeichnung/Lage Fahrtrichtung Signalstellung durch 2 C Bf Nürnberg-Eibach Stw DB Netz AG

Neue Fassung – Ausgangsseite 46 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Lichtsignale * Bezeichnung/Lage Fahrtrichtung Signalstellung durch Ls W 73a1 am Zuführungsgleis Bf Nür-Eibach – Hafenbahnhof Stw Hafenbahnhof Ls W 85 am ~~Gl.~~ Gleis 1 Bf Nürnberg-Eibach Stw Hafenbahnhof Ls W 73a2 am ~~Gl.~~ Gleis 2 Bf Nürnberg-Eibach Stw Hafenbahnhof Ls W 73a3 am ~~Gl.~~ Gleis 3 Bf Nürnberg-Eibach Stw Hafenbahnhof Ls W 801 am ~~Stammgl.~~ Stammgleis 4 Hafenbahnhof Stw Hafenbahnhof Ls W 16 am ~~Stammgl.~~ Stammgleis 5 Hafenbahnhof/Stammgleis 6 Stw Hafenbahnhof Ls W 162 am ~~Stammgl.~~ Stammgleis 6 Fahrtrichtung Stammgleis 5 Stw Hafenbahnhof Ls W 831 am ~~Gl.~~ Gleis 830 Hafenbahnhof Stw Hafenbahnhof Ls W 86/1 am Einfahr Gleis 1 KV-Terminal/Stammgleis 5 Stw Hafenbahnhof Ls W 74/1 am ~~Einfahr Gl.~~ Einfahr Gleis 2 KV-Terminal/Stammgleis 5 Stw Hafenbahnhof Ls W 74/2 am ~~Einfahr Gl.~~ Einfahr Gleis 3 KV-Terminal/Stammgleis 5 Stw Hafenbahnhof Ls W 83 ~~am Stammgleis~~ am Stammgleis 5 KV-Terminal/Stammgleis 5 Stw Hafenbahnhof * Es sind weitere Ls an elektrisch gestellten Weichen vorhanden. 4.21 ~~Signal~~ Signale Ne 2 – Vorsignaltafel Signal Ne 2 ist am Gleis 3 und 4 für die Fahrtrichtung Hafenbahnhof - Bahnhof ~~NürnbergEibach~~ Nürnberg-Eibach anstelle eines Vorsignals aufgestellt. Die Vorsignaltafeln stehen im verkürzten Bremswegabstand vor dem Signal 2 C. Am Standort der Vorsignale sind PZB-Gleismagnete (1000 Hz) ständig wirksam vorhanden. 4.22 Signal Ra11 Signale Ra 11 sind an den Gleisen 6-13 in Fahrtrichtung Hafenstellwerk aufgestellt. 4.23 Zusatzsignal Zs 3 – Geschwindigkeitsanzeiger Signal Zs 3 (3) ist als alleinstehendes Signal am Zuführungsgleis für die Fahrtrichtung Bahnhof Nürnberg-Eibach – Hafenbahnhof 200 m vor der Weiche 73a aufgestellt. 4.24

~~Schutzsignale~~ Schutzsignal (Sh) Schutzsignale Sh 2 (Wärterhaltscheiben) werden zur Kennzeichnung einer Gleisstelle verwendet, die vorübergehend nicht befahren werden darf.

Neue Fassung – Ausgangsseite 47 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur 4.25 Weichensignale Weichensignale sind als Formsignale (rückstrahlend) an Weichen vorhanden. 4.26 Langsamfahr signale Geschwindigkeitsreduzierungen: Lf 4 (0,5) $V_{\max} \leq 5$ km/h ist beiderseits der Gleiswaage am Gleis 5 signalisiert. Lf 6 (2,5) $V_{\max} \leq 25$ km/h ist nach der Weiche 83 am Stammgleis 5 in Fahrtrichtung Hafenbahnhof signalisiert. Lf4 (1,0) $V_{\max} \leq 10$ km/h ist im Stammgleis 5 in Fahrtrichtung Stammgleis 6 (vor der Kreuzung) und im Stammgleis 6 (vor der Kreuzung) ~~signalisiert~~ signalisiert. Lf7 (1,5) $V_{\max} \leq 15$ km/h am südlichen Gleis 830 in Richtung ~~Hafenbahnhof~~ Hafenbahnhof. 4.27 Fahrleitungssignal ~~(El)~~ (El) Das Fahrleitungssignal El 6 (rückstrahlend) kennzeichnet die Stelle ab der Fahrten für Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer verboten sind. El 6 mit Richtungs Pfeil (vor Weichen) zeigt an, dass die Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer den Fahrweg entsprechend der Pfeilrichtung (links oder rechts) nicht befahren dürfen. 4.28 Oberleitungsanlage (15 KV) 4.29 Oberleitungsschäden Werden betriebsgefährdende Zustände an der Oberleitung oder an elektrischen Triebfahrzeugen festgestellt, so sind die zuständigen Stellen gemäß

der Unfallmeldetafel für die Eisenbahninfrastruktur der TriCon unverzüglich zu unterrichten. Es ist dafür zu sorgen, dass die Oberleitung unverzüglich abgeschaltet wird. In Notfällen kann mit dem Schalter X300 die gesamte Oberleitungsanlage im Hafenbahnhof und im Terminal abgeschaltet werden. Diese Abschaltung kann durch die ZES (DB Netz AG Schaltzentrale), Fdl Eibach oder manuell durch die HNR erfolgen. Bis dahin sind Personen vor der Annäherung an spannungsführende Teile zu warnen. Herabhängende Oberleitungsteile dürfen nicht berührt werden. Bei einer den Erdboden berührenden Leitung führt auch das Erdreich um den Berührungspunkt lebensgefährliche Spannung (Schrittspannung). Das Erdreich im Umkreis von etwa 10 m um die

~~Schadensstelle~~ Scha-

Neue Fassung – Ausgangsseite 48 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Schadensstelle darf daher so lange nicht berührt oder betreten werden, bis die spannungsführende Leitung abgeschaltet und geerdet ist. Die Oberleitung ist an der Gefahrenstelle nach Abschaltung bahnzuwerden. Feuerlöscharbeiten in der Nähe elektrischer Anlagen und elektrischer Fahrzeuge dürfen nur nach Abschaltung der spannungsführenden Teile durchgeführt werden.

4.30 Schaltgruppen Schaltgruppe Oberleitung Streckentrennung zwischen Schalter ~~elektr./v.~~ elektr. / v. Hand Erdungsvorrichtung Spannungsprüfer 300 Hafenzufahrtsgleis 56-4f und H4 Durch Schalter X 300 wird das Hafenzufahrtsgleis und Gleise 2, 3 und 4 stromlos X300 * am Mast 56-4f Elektr. durch ZES ** 301 Hafenzufahrtsgleis, Gleis 3 bis WA W15 H5 und H6 Durch Schalter X 301 wird das Hafenzufahrtsgleis und Gleise 2, 3 und 4 stromlos X301 am Mast H5 Von Hand durch HNR ~~Am am~~ H6 2 ~~Stek-Am~~ Stk. am H6 1 ~~Stek- Stk.~~ 307 Gleis 4 W13 bis W73a H10 und H12 H54 und H55 Durch Schalter X 307 wird Gleis 4 stromlos X307 am Mast H54 Von Hand durch HNR ~~Schaltgruppe Oberleitung Streckentrennung zwischen Schalter elektr./v. Hand Erdungsvorrichtung Spannungsprüfer~~ 317 Gleis 2 W3a bis W74 H16 und H17 H51 und H53 Durch Schalter X 317 wird Gleis 4 stromlos X317 am Mast H51 Von Hand durch HNR 311 Stammgleis 5, Weiche 83, Kreuzung 1, Gleis

~~830~~ X 311 am Mast H64

Neue Fassung – Ausgangsseite 49 von 49

Örtliche Richtlinie / Eisenbahninfrastruktur Schaltgruppe Oberleitung Streckentrennung zwischen Schalter elektr. / v. Hand Erdungsvorrichtung Spannungsprüfer 830 Von Hand durch HNR Stellwerk Hafenbahnhof 2 ~~Stek- Stk.~~ 1 ~~Stek- Stk.~~ * bei gestörter Fern- und Ortssteuerung ist für die Betätigung des Schalterantriebes eine Kurbel beim Weichenwärter Hafenstellwerk vorhanden ** ZES (DB Netz AG Schaltzentrale) ist in der Regel für die Bedienung des Schalters X300 zuständig. Im Notfall durch den Fdl Eibach