

# **Bedienungsanweisung / Örtliche Betriebsvorschrift**

der

**Rail Gate Bremerhaven GmbH**

(nachfolgend: EIU)

**Anlage 4 – „Bedienungsanweisung / Örtliche Betriebsvorschrift“**

Stand 01.07.2025

## Inhaltsverzeichnis

1.	Vorbemerkungen.....	4
1.1	Allgemein .....	4
1.2	Änderungen.....	4
1.3	Verteiler.....	4
1.4	Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner.....	4
2.	Beschreibung des Gleisanschlusses.....	5
2.1	Gleisanschluss .....	5
2.2	Zum Bedienungsbereich gehörende private Gleisanlagen.....	5
2.3	Aufbewahrung der Sicherungsmittel .....	6
2.4	Übergabestelle und Bedienungsbereich .....	6
2.5	Halbmesser der Gleise kleiner als 150m .....	6
2.6	Signalanlagen .....	6
2.7	Bahnübergänge.....	6
2.8	Innerbetrieblicher Dienstweg .....	7
2.9	Sonstige betriebliche Einrichtungen der Umschlaganlage.....	7
2.10	Einfriedung und Tore .....	7
2.11	Beleuchtung .....	8
2.12	Betriebsbeschränkungen .....	8
2.13	Verladeeinrichtungen .....	8
3.	Durchführung der Bedienung .....	9
3.1	Verständigung des Umschlagbetriebes über die Bedienung .....	9
3.2	Bedienung der Umschlaganlage.....	9
3.3	Warnen der Beteiligten in der Umschlaganlage.....	9
3.4	Prüfen der Gleisanlagen .....	9
3.5	Geschwindigkeiten beim Rangieren.....	9
3.6	Rangierseiten.....	9
3.7	Funkfernsteuerung und Funkanweisung .....	9
3.8	Befahren von Übergängen .....	10
3.9	Abstoßen von Fahrzeugen .....	10
3.10	Stellung und Reihenfolge der Wagen.....	10
3.11	Zu- / Abfahrt der Züge.....	10
3.12	Festlegen von Fahrzeugen .....	10
3.13	Anhalten vor den Gleisabschlüssen .....	10
3.14	Kuppeln von Wagen.....	11
4.	Auftragsabwicklung .....	11
4.1	Grundsätzlich.....	11
4.2	Übergabe und Übernahme der Wagen.....	11

4.3	Zollgut.....	11
4.4	Gefahrgut nach RID/GGVSE.....	11
5.	Aufgaben des Betreibers der Anlage .....	12

## 1. Vorbemerkungen

### 1.1 Allgemein

1.1.1 Die Örtliche Betriebsvorschrift (nachfolgend: Bedienungsanweisung) wird zwischen dem jeweiligen Zugangsberechtigten (nachfolgend: EVU) und dem Umschlagbetrieb Rail Gate Bremerhaven GmbH (nachfolgend: RGB) erlassen.

1.1.2 Der Schienenverkehr im Bereich der KV-Anlage wird geregelt, gesteuert und überwacht vom Fahrdienstleiter des Stellwerks Stf (nachfolgend: Fdl Stf) der Bremischen Hafeneisenbahn, die von RGB hierzu beauftragt wurde.

### 1.2 Änderungen

Nr.:	Gültig ab:	Betrifft:
01	01.04.2025	Betriebsstart der Rail Gate Bremerhaven GmbH
02	01.07.2025	3.5 Formulierung präzisiert 3.7 „grundsätzlich“ eingefügt (in Ausnahmefällen Nutzung ermöglicht) 3.12 Formulierungen präzisiert

### 1.3 Verteiler

Bremische Hafeneisenbahn (Bremen)
Bremische Hafeneisenbahn (SWHT Bremen)
DB InfraGO AG – Betriebsbezirk Bremische Hafeneisenbahn
bremenports GmbH & Co. KG
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU/Rangierdienstleister)
EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH
Rail Gate Bremerhaven GmbH

### 1.4 Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner

1.4.1 Bremische Hafeneisenbahn (vertreten durch DB InfraGO AG)

Bezeichnung	Rufnummer
Betriebsplanung (DB InfraGO AG)	+49 (0)160 90 429 406
Disposition der Hafeninfrastuktur (DB InfraGO AG)	+49 (0)471 30 901 643
Fahrdienstleiter Stellwerk Stf (DB InfraGO AG)	+49 (0)471 30 901 641
<b>Gleichzeitig Notfallmeldestelle</b>	

1.4.2 Betreiber der Anlage

Bezeichnung	Rufnummer
Schichtleiter RGB	+49 (0)471 1425 4720
Disponent RGB	+49 (0)471 1425 4436

## 2. Beschreibung des Gleisanschlusses

### 2.1 Gleisanschluss

Die Umschlaganlage ist eine private Ladestelle.

Der Gleisanschluss schließt im Bahnhof Bremerhaven Seehafen, Bahnhofsteil Nordhafen, an die Gleise 335, 425 und 426 der Bremischen Hafeneisenbahn an.

Die Anschlussgrenzen sind wie folgt festgelegt:

Gleis 335 / 425	Schienenstoß Ende EW 602 / Beginn Gleis Nr. 541
Gleis 426	Terminalgrenze / Gleistore

Die Weiche EW 602 ist die Anschlussweiche.

### 2.2 Zum Bedienungsbereich gehörende private Gleisanlagen

#### Zuführungsgleise

Gleis	Nutzung	Neigungs- verhältnisse	Nutzer	Hemmschuh/ Sonderform
541	Rangierfahrten	< 2,5 ‰	Betreiber	n/a
542	Rangierfahrten	< 2,5 ‰	Betreiber	n/a

#### Umschlaggleise

Gleis	Nutzlänge (ohne Triebfahr- zeug)	Nutzung	Neigungs- verhältnisse	Nutzer	Hemmschuh/ Sonderform
551	720 m	Ent-/Beladung Container/sonst LE	< 2,5 ‰	Betreiber	Hemmschuh
552	720 m	Ent-/Beladung Container/sonst LE	< 2,5 ‰	Betreiber	Hemmschuh
553	720 m	Ent-/Beladung Container/sonst LE	< 2,5 ‰	Betreiber	Hemmschuh
554	720 m	Ent-/Beladung Container/sonst LE	< 2,5 ‰	Betreiber	Hemmschuh
555	720 m	Ent-/Beladung Container/sonst LE	< 2,5 ‰	Betreiber	Hemmschuh
556	720 m	Ent-/Beladung Container/sonst LE	< 2,5 ‰	Betreiber	Hemmschuh

#### Weichen

Weichen-Nr.	Art der Bedienung	Wird bedient von:
761 bis 768	Ferngestellte Weichen (EOW-Technik)	Fdl Stf

Die Bedienung der Weichen über eine zum Rangierstellwerk aufgerüstete EOW-Anlage erfolgt ausschließlich über einen Bedienplatz im Stellwerk Stf durch den Fahrdienstleiter.

Eine Ortsbedienung durch das EVU bzw. durch den Rangierdienstleister ist untersagt.

Weichenlagemelder (WLM) zeigen dem EVU den Zustand und die Lage der Weichen an. Bei vorhandener Endlage leuchten zwei senkrechte (Signalbild Wn1) oder waagerechte (Signalbild Wn2) Lichtpunkte.

Störungen werden ausschließlich durch das vom Betreiber beauftragte Instandhaltungs-/Wartungspersonal behoben.

### 2.3 **Aufbewahrung der Sicherungsmittel**

Die Sicherungsmittel (Hemmschuhe) sind jeweils in den Rangierwegen zwischen den Gleisen in dafür gekennzeichnete Bereiche (Hemmschuh-Steine) abzulegen.

Sh2-Scheiben (einhängbar) werden am Kopfende (Südseite) der Umschlaggleise seitlich gelagert.

### 2.4 **Übergabestelle und Bedienungsbereich**

Übergabestelle/Bedienungsbereich ist die gesamte Umschlaganlage.

### 2.5 **Halbmesser der Gleise kleiner als 150m**

Keine.

### 2.6 **Signalanlagen**

Der Bahnbetrieb in der Umschlaganlage wird von einem Rangierstellwerk, das vom Fahrdienstleiter des Stellwerks Stf bedient wird, gesteuert.

Der Anschlussbereich an die Gleise der Bremischen Hafenbahn liegt im Stellwerksbezirk Stf.

Die Rangierfahrtaufträge werden über Signale (Lichtsperrsignale mit den Begriffen Hp0/Sh1 bzw. Wärterhaltssignale Ra11 mit Zusatzoptik Sh1) gegeben.

### 2.7 **Bahnübergänge**

In der Umschlaganlage gibt es zwei innerbetriebliche, höhengleiche Bahnübergänge (BÜ), die als signalgesteuerte Anlagen mit der Überwachungsart Hp zu den nachfolgend genannten Stellwerken technisch gesichert:

Bahnübergänge	Stellwerk
BÜ 1 Straße zum Chassisplatz	Im Stellbereich Stellwerk Stf (SpDRS60)
BÜ 2 VC-Straße	Im Stellbereich Rangierstellwerk RaStw (EOW-Bereich)

Der Bahnübergang BÜ 1 – „Zufahrt zum Chassisplatz“ (Bauart RBUEP LzH-Hp) im südlichen Bereich der Zuführungsgleise ist mit Halbschranken und einer Lichtzeichenanlage technisch gesichert. Das Einschalten des BÜ 1 erfolgt mit Einstellen der Rangierfahrstraße durch den Fdl Stellwerk Stf.

Der BÜ 1 liegt ausgehend unter der Deckung der Ls-Signale 541<sup>I</sup> und 542<sup>I</sup> sowie eingehend unter der Deckung der Ls-Signale 426<sup>IV</sup> und 425<sup>IV</sup> und 335<sup>I</sup>.

Der Bahnübergang BÜ 2 – „VC-Überfahrt“ (Bauart RBUEP Lz-Hp) im nördlichen Bereich ist mit einer Lichtzeichenanlage technisch gesichert. Das Einschalten des BÜ 1 erfolgt mit Einstellen der Rangierfahrstraße durch den Fdl Stellwerk Stf.

Der BÜ 2 liegt ausgehend unter Deckung der Ls-Signale 541<sup>Y</sup> und 542<sup>Y</sup> sowie eingehend unter der Deckung der Ls-Signale 541<sup>X</sup> und 542<sup>X</sup> jeweils in der Ausführung Ra11 mit Signalbegriff Sh1.

## 2.8 **Innerbetrieblicher Dienstweg**

Die Zufahrt zu den Checkerwegen (dritte Überfahrt) direkt südlich vor den Umschlaggleisen ist ohne technische Sicherung und dient nur dem Betrieb der KV-Anlage (Benutzung nur für Mitarbeiter und Beauftragte des RGB).

## 2.9 **Rangierwege an den Zuführungsgleisen**

Im Bereich der Signalkabel sind die Signalkabel oberflächlich verlegt. Bei Nutzung der Rangierwege ist dies besonders zu beachten.

Im Bereich der Weichenantriebe sind Freiräume für Wartungsarbeiten berücksichtigt. Bei Nutzung der Rangierwege ist dies besonders zu beachten.

## 2.10 **Sonstige betriebliche Einrichtungen der Umschlaganlage**

Im Bereich der Anschlussgleise 425 / 426 in Höhe des Lichtsperrsignales Ls 425<sup>IV</sup> befindet sich ein OCR-Gate / Videoportal zur automatischen Erfassung u.a. von Waggon- und Containernummern.

Die seitlich und oberhalb des Portals angebrachten Lichtpaneele sind mit 10% Leuchtkraft in Dauerbetrieb. Eine Aktivierung der vollen Leistung der Lichtpaneele erfolgt ca. 4 m vor Durchfahrt und endet automatisch nach der Durchfahrt.

Das Lichtraumprofil ist in diesem Bereich eingeschränkt (Blickrichtung: einfahrend):



Die Lademaße müssen entsprechend berücksichtigt und eingehalten werden.

## 2.11 **Einfriedung und Tore**

Die gesamte Umschlaganlage liegt im eingezäunten Bereich des Container Terminal Bremerhaven.

Die Gleistore sind elektrisch betrieben und sind in der Grundstellung und bei Betriebsruhe immer geschlossen.

Die Bedienung der Tore erfolgt automatisch.

2.12 **Beleuchtung**

Der gesamte Gleisbereich ist beleuchtet.

Die Einschaltung der Beleuchtung wird vom Betreiber organisiert.

2.13 **Betriebsbeschränkungen**

Keine.

2.14 **Verladeeinrichtungen**

Für den Umschlag werden 4 Portalkräne eingesetzt.

### 3. **Durchführung der Bedienung**

#### 3.1 **Verständigung über die Bedienung**

Grundlage ist das Regelwerk 2020, das in der jeweils gültigen Fassung auf der Homepage der Bremischen Hafeneisenbahn einzusehen ist ([www.bremen-ports.de/hinterland/hafeneisenbahn](http://www.bremen-ports.de/hinterland/hafeneisenbahn)).

Die Umschlaganlage ruft die Bedienung über das PRINOS-System der Bremischen Hafeneisenbahn unter Angabe des Umschlaggleises grundsätzlich zwei Stunden vor dem vereinbarten Zeitfenster (Slot) ab.

Das EVU bzw. der Rangierdienstleister meldet die Einfahrt grundsätzlich eine Stunde vor dem vereinbarten Zeitfenster über das PRINOS-System und verständigt den Fdl Stf zur Einstellung der Rangierfahrstraße.

#### 3.2 **Bedienung der Umschlaganlage**

Vor der Fahrt in die / aus der Umschlaganlage muss sich der Triebfahrzeugführer oder ein von ihm beauftragter Rangierbegleiter überzeugen, dass die Gleis-tore vollständig geöffnet sind.

Vor einer Fahrt aus den Gleisen der Umschlaganlage in den Stellwerksbereich Stf hat sich ein Mitarbeiter des jeweiligen EVU beim Fdl Stw Stf zu melden.

Alle Fahrzeugbewegungen finden als Rangierfahrten statt.

Drehfahrten sind grundsätzlich nicht zulässig.

#### 3.3 **Warnen der Beteiligten in der Umschlaganlage**

Keine.

#### 3.4 **Prüfen der Gleisanlagen**

Der Rangierbegleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Gleise durch Hinsehen auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit und Freihalten des Regellichtraums.

Etwaige Mängel und Beschädigungen sind dem Betreiber zu melden.

#### 3.5 **Geschwindigkeiten beim Rangieren**

Auf den Zuführungsgleisen zwischen Vorstellgruppe und Umschlaggleisen gilt Rangiergeschwindigkeit.

Die Rangiergeschwindigkeit außerhalb der Umschlaggleise beträgt höchstens 15 km/h.

Ab Erreichen der Umschlaggleise darf nur mit höchstens 5 km/h vorsichtig gefahren werden.

#### 3.6 **Rangierseiten**

Die Rangierseite ist in Fahrtrichtung rechts.

#### 3.7 **Funkfernsteuerung und Funkanweisung**

Der Einsatz der Funkfernsteuerung für Triebfahrzeuge ist grundsätzlich nicht zugelassen.

### 3.8 **Befahren von Übergängen**

Die Übergänge sind mit besonderer Vorsicht zu befahren.

Bei Ausfall der technischen Sicherung ist es die Aufgabe des Rangierpersonals die Bahnübergänge mittels Postensicherung zu sichern.

### 3.9 **Abstoßen von Fahrzeugen**

Das Abstoßen von Fahrzeugen ist verboten.

### 3.10 **Stellung und Reihenfolge der Wagen**

Die Wagen werden innerhalb der Gleise gem. Vorgabe (d.h. Angabe von Anfangs- oder Endpunkt) bereitgestellt.

Der letzte Wagen ist grundsätzlich auf Höhe der südlichsten Hemmschuhsteine abzustellen.

### 3.11 **Zu- / Abfahrt der Züge**

Grundlage ist das Regelwerk 2020, das in der jeweils gültigen Fassung auf der Homepage der Bremischen Hafeneisenbahn einzusehen ist ([www.bremen-ports.de/hinterland/hafeneisenbahn](http://www.bremen-ports.de/hinterland/hafeneisenbahn)).

Die Steuerung der jeweiligen Zu- und Abfahrt der Züge zur Umschlaganlage erfolgt grundsätzlich über das PRINOS-System der Bremischen Hafeneisenbahn. Die Umschlaganlage erfasst über das System die Zugabforderung, den Ladeschluss und die Abholbereitschaft, das EVU bzw. Rangierdienstleister die Gestellungs- bzw. Abholprognosen.

Das EVU bzw. der Rangierdienstleister verständigt vor Einfahrt in die Umschlaganlage den FdI Stf zur Einstellung der Rangierfahrstraße.

Die EVU haben den Vorgaben der Umschlaganlage und des FdI Stf Folge zu leisten.

### 3.12 **Festlegen von Fahrzeugen**

Die abzustellenden Fahrzeuge sind in jedem Gleis mit je einem (1) Hemmschuh in jeder Richtung zu sichern.

Züge, die zur Be- und Entladung in den Umschlaggleisen stehen, sind auf der Südseite vom Rangierpersonal zusätzlich durch Sh2-Scheiben zu sichern. Das Entfernen von Sh2 Scheiben vor einem, zur Abholung fertiggemeldeten Zug, erfolgt ebenfalls durch das Rangierpersonal.

### 3.13 **Anhalten vor den Gleisabschlüssen**

Grundsätzlich ist rechtzeitig vor den Gleisabschlüssen so anzuhalten, dass diese nicht verschoben werden.

Insbesondere gilt, dass Rangiereinheiten so vor den Bremsprellböcken zu halten haben, dass auch nach dem Strecken des Verbandes ein Auflaufen auf den Bremsprellbock vermieden wird.

Eine Festlegung zur genauen Örtlichkeit wird hier nicht gemacht.

Das EVU legt je nach Zugverband fest, in welchem Abstand zum Bremsprellbock zu halten ist.

### 3.14 **Kuppeln von Wagen**

Wagen werden nur von entsprechend ausgebildeten Personals der EVU gekuppelt.

## 4. **Auftragsabwicklung**

### 4.1 **Grundsätzlich**

Die Regelungen der Auftragsabwicklung sind in den jeweils zwischen dem EVU und dem Umschlagbetrieb gemäß Nutzungsbedingungen geschlossenen Verträge geregelt.

### 4.2 **Übergabe und Übernahme der Wagen**

Beim Zuführen/Abholen von Wagen an/von der Umschlaganlage soll ein vom Umschlagbetrieb beauftragter Mitarbeiter zur Feststellung etwaiger Mängel an Fahrzeugen und Ladung an der Umschlaganlage erreichbar sein (Tel. vgl. „Betreiber der Anlage“, Seite 4).

Das EVU hat unnötige Wartezeiten auf der Umschlaganlage zu vermeiden. Die gültigen gesetzlichen Regelungen der Bremischen Hafenordnung (BHO) und des Zolls sind einzuhalten.

### 4.3 **Zollgut**

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

### 4.4 **Gefahrgut nach RID/GGVSE**

Der Umschlagbetrieb hat dafür zu sorgen, dass die zu befördernden Ladeeinheiten / Container ordnungsgemäß plakatiert sind.

Bei Wagen mit Gütern der Klassen 1 und 7 der Anlage zur GGVSE/des RID ist wegen der erforderlichen körperlichen Übergabe / Übernahme der Umschlagbetrieb oder der hierfür Beauftragte vorher zu benachrichtigen.

Die gültigen gesetzlichen Regelungen der BHO sind einzuhalten.

## 5. **Aufgaben des Betreibers der Anlage**

- 5.1 Der Betreiber der Anlage hat alle Beschädigungen der Anlagen (Oberbau / Signaltechnik), Wagen und Triebfahrzeugen, die die infrastrukturelle Betriebsführung einschränken, unverzüglich an den Hafeneisenbahninfrastrukturdisponenten der Hafeneisenbahn fernmündlich zu melden.

Der Betreiber leitet diese Information zeitgleich an die jeweiligen EVU und den Anlagenunterhalter weiter.

Die Meldung über die Beschädigung an Wagen und Triebfahrzeugen ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU ereignet haben und dem EVU bekannt geworden sind.

Die Beschädigungen an der Umschlaganlage sind immer an den Disponenten der Hafeneisenbahn zu melden. Außerdem sind Schäden an den Bahnanlagen (u.a. Gleisen und Weichen, Bahnübergängen, Signalanlagen) zu melden.

- 5.2 Der Betreiber der Anlage hat dafür zu sorgen, dass die für die Zuführung vereinbarten Gleise frei sind bzw. ausreichend Platz für die zuzustellenden Wagen vorhanden ist.

Die Umschlagaktivitäten sowie jeglicher Verkehr mit Straßenfahrzeugen, die die Bedienung gefährden oder behindern, sind einzustellen.

Mitarbeiter des Betreibers der Anlage, die im Bedienungsbereich an oder auf den Wagen tätig sind, haben die Wagen zu verlassen und von ihnen zurückzutreten, wenn die Wagen rangiert werden. Das Rangierpersonal hat sich davon zu überzeugen.

- 5.3 Die Rangierwege und der Gleisbereich müssen verkehrssicher gehalten werden. Der Betreiber der Anlage hat Schnee und Eis in den Gleisen und Weichen zu beseitigen und die Rangierwege begehbar zu halten.

- 5.4 Bei der Lagerung von Gegenständen an den Gleisen ist das Lichtraumprofil freizuhalten (Hinweis: Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene sind zu wahren).

Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

- 5.5 Der Betreiber der Anlage sorgt dafür, dass bei Dunkelheit und schlechter Sicht für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung eingeschaltet ist.

- 5.6 Zum Festlegen der Wagen hält der Umschlagbetrieb ausreichend Sicherungsmittel bereit.

Aufgestellt:  
Rail Gate Bremerhaven GmbH

Bremerhaven, den 01.07.2025

gez. Marc Dieterich                      gez. Christoph Holtkemper