

Eisenbahn-Infrastruktur der HFM Bestimmungen für die Nutzung

Die Eisenbahninfrastruktur der HFM Frankfurt am Main grenzt unmittelbar an die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG in den Rangierbezirken Bahnhof Osthafen und Westhafen an. Die Grenzen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind im Teil C unter den jeweiligen Rangierbezirken dargestellt

A Betriebliche Bestimmungen

1. Abschnitt - Allgemeines

Allgemeines

Im Bereich der HFM Frankfurt gelten nachfolgend genannte Vorschriften und Bestimmungen in der jeweils gültigen Fassung.

1.1 Gesetzliche Grundlagen:

Gesetze

EBO - Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

ESO - Eisenbahn-Signalordnung

Hessisches Bahngesetz (HBG) – Artikel 2 – Hessisches Eisenbahngesetz (HEisenbG)

1.2 Eingeführte Vorschriften

Vorschriften

Ril 301	Signalbuch
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Buvo – NE	Bahnbetriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigen Eisenbahnen
BüV-NE	Bahnübergangsvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
DMV-NE	Dienstanweisung für die Mitarbeiter im Verkehrswesen der Nichtbundeseigener Eisenbahnen
UVV	Unfallverhütungsvorschrift
VDV 714	Leitlinie für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen.
VDV 754	Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb

Sammlung betrieblicher Vorschriften / 10. Berichtigung		gültig ab 31. März 2021
Betriebliche Bestimmungen	I 1	Seite 1 von 8

2. Abschnitt - Betriebsdienst

Betrieb

2.1 Betriebsverfahren

Im gesamten Bereich der Infrastruktur der HFM Frankfurt werden nur Rangierfahrten durchgeführt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt max. 25 km/h. Fahrten mit 40 km/h werden ausdrücklich untersagt. Zwischen den Rangierbezirken Bahnhof Osthafen – Westhafen – Ügst Griesheim sowie in die Rangierbezirke finden überwachte Rangierfahrten statt. Der Triebfahrzeugführer hat die Fahrt aus allen Rangierbezirken bei der Leitstelle an zu melden und darf die Rangierfahrt erst beginnen, wenn die Zustimmung der Leitstelle vorliegt.

Betriebsverfahren

Außerhalb der Besetzungszeiten der Leitstelle – in NBS Teil B Punkt 2.2.1 aufgeführt – entscheidet die Betriebsleitung, ob die Leitstelle bei verkehren mehrerer EVU besetzt wird.

Hierfür wird in der Leitstelle ein Meldebuch gemäß Anhang 3 geführt.

2.2 Besetzung der Rangierabteilungen

Jede Rangierabteilung ist mit mindestens einem Triebfahrzeugführer /Lokrangierführer und einem Rangierbegleiter zu besetzen.

Besetzung der Rabt

In Ausnahmefällen darf der Lokrangierführer die Rangierfahrt allein durchführen wenn die Rangierabteilung nicht länger als 200 m ist.

Ausnahme

Gezogene Rangierfahrten zwischen Rangierbereich Bf. Osthafen und Rangierbereich Westhafen mit einem Triebfahrzeug mit Mittelführerstand dürfen nur durchgeführt werden, wenn die Rangierabteilung zweimännig auf dem Triebfahrzeug besetzt sind. Beide Mitarbeiter haben sich an der Rangierwegbeobachtung zu beteiligen.

Betriebsgleis

Sammlung betrieblicher Vorschriften / 10. Berichtigung		gültig ab 31. März 2021	
Betriebliche Bestimmungen		I 1	Seite 2 von 8

2.2 Einschränkung der Höchstgeschwindigkeiten:

Höchstgeschwindigkeit

Lf-Signale werden nur bei Bedarf aufgestellt

In folgenden Gleisabschnitten ist die V_{max} von 25 km/h eingeschränkt:
(siehe Lageskizzen Teil C)

Gleis 100 - Betriebsgleis

Von und Gegenrichtung	bis		V_{max}
Bü 23	Bü 17d Honsellplatz	Gleis im Straßenbelag	5 km/h
Bü 17d Honsellplatz	Unterführung „Alte Brücke“		15 km/h
Unterführung „Alte Brücke“	Unterführung „Untermainbrücke“	Gleis im Straßenbelag	5km/h
Unterführung „Untermainbrücke“	Bü 8 Speicher- Werftstr.		15 km/h

In den Gleisabschnitten, in denen V_{max} 5 km/h angeordnet ist, ist durchgehend zu läuten. Im Gefahrenfall ist Zp 1 – Achtungssignal - zu geben
Werden Tzf ohne Läute Einrichtung eingesetzt, hat der Tf seine Fahrweise entsprechend so ein zu richten, dass er bei Gefahrensituationen rechtzeitig anhalten kann. Zp 1 ist zu geben.

Die höchstzulässige Radsatzlast beträgt für den gesamten Bereich der HFM 22,5 t und das höchstzulässige Fahrzeuggewicht je Längeneinheit 8 t/m – Streckenklasse **D4**

2.3 Örtliche Weisungen

Örtliche Weisungen

Für Weisungen und Bestimmungen, die einer gewissen zeitlichen Begrenzung unterliegen liegt beim Disponenten sowie im Aufenthaltsraum der Triebfahrzeugführer und in der Werkstatt ein Nachweis der Dienstanweisungen vor.

Langfristige Weisungen werden in die SBV eingearbeitet.

Die Weisungen werden vom Eisenbahnbetriebsleiter oder seinem Vertreter erlassen.

Die Weisungen werden durchlaufend nummeriert.

Dem Nachweis ist ein Inhaltsverzeichnis mit folgenden Muster vorzuheften:

1	2	3	4	5a	5b
lfd. Nr.	Inhalt	eingelegt	gültig	entfernt	
		am	ab	am	durch

Die Weisungen sind in das Inhaltsverzeichnis einzutragen und abzuheften.

Sammlung betrieblicher Vorschriften / 10. Berichtigung	gültig ab 31. März 2021	
Betriebliche Bestimmungen	I 1	Seite 3 von 8

Nicht mehr gültige Weisungen sind am Tag des Außerkrafttretens zu entfernen und in den Spalten 5a und 5b auszutragen.

Dienstliche Weisungen werden an die EVU per Mail weitergeleitet. Für die Verteilung und Kenntnisnahme ist das jeweilige EVU verantwortlich. *
*

Vor dem Befahren der Eisenbahninfrastruktur der HFM haben sich die Betriebsbediensteten (Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter) über gültige oder aufgehobene Dienstanweisungen zu informieren. *

Für Bauarbeiten in den Gleisanlagen und in der unmittelbaren Nähe der Gleisanlagen werden Bau- und Betriebsanweisungen herausgegeben.

Betra

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht ständig die Infrastruktur der HFM Befahren und bereits eine Einweisung erhalten haben, sind verpflichtet sich vor Beginn der Rangierfahrten über noch gültige Dienst- bzw. Bau- und Betriebsanweisungen zu informieren.

Es wird zwischen geplanten und unvorhergesehenen Sperrungen unterschieden.

Sperrungen von
Gleisen

Bei unvorhergesehenen Sperrungen (Schäden am Gleis, Entgleisung o. ä.) erfolgt die Sperrung durch den Diensthabenden der Leitstelle. Er hat die zugehörigen Weichen in ablegende Stellung zu legen (oder dies anzuordnen). Weiterhin hat er zu veranlassen, dass der nicht befahrbare Gleisabschnitt beiderseits mit Sh 2 Scheiben gesichert wird.

Für planmäßige Sperrungen ist rechtzeitig im vorab eine Bau- und Betriebsanweisung auf zu stellen.

Die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Nutzungsvertrag sind rechtzeitig schriftlich hierüber zu verständigen.

Dienstanweisungen bzw. Bau- und Betriebsanweisungen werden bei folgenden Stellen ausgelegt:

- Leitstelle Bhf. Osthafen
- Aufenthaltsraum der Bahnlogistik
- Werkstatt

Verteilung an EVU mit Infrastrukturnutzungsvertrag per Mail

Die planmäßige Sperrung von Gleisen erfolgt durch den verantwortlichen Mitarbeiter. Vor der Aufstellung der Sh 2 Scheiben ist der Disponent im Bhf. Osthafen zu verständigen.

Im den Bereichen, auf die der Diensthabende in der Leitstelle Bedienhandlungen vornehmen kann, bringt der Diensthabende die entsprechenden Weichen in abweisende Stellung und sichert diese durch Einzelsperrung.

Bei betrieblichen Einschränkungen ist zusätzlich eine Dienstanweisung zu fertigen bzw. es erfolgt in Ausnahmefällen eine mündliche Information durch die Disposition an die betroffene Rangierabteilung.

Sammlung betrieblicher Vorschriften / 10. Berichtigung		gültig ab 31. März 2021
Betriebliche Bestimmungen	1	Seite 4 von 8

Ein Doppel der Wagenliste nach Anlage 18 FV-NE oder nach KoRil 408.0311V01 ist durch das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Disponenten abzugeben oder per Fax (069 / 212 3 07 52) zu übersenden.

2.4 Rangierdienst

Rangierdienst

Sind bei einer Rangierabteilung zwei Personen eingesetzt, gehen die Aufgaben des Triebfahrzeugführers auf den Rangierbegleiter über. Wird die Rangierabteilung durch einen Lokrangierführer gefahren, verbleiben die Aufgaben des Triebfahrzeugführers bei diesem.

Im gesamten Bereich der HFM dürfen Rangierfahrten nur durch örtlich eingewiesene Triebfahrzeugführer und/oder Rangierbegleiter durchgeführt werden. Diese haben die Bestimmungen des Teil I Eisenbahn-Infrastruktur der HFM – der SbV zu kennen.

Bei mit Personen besetzten Sonderfahrten, die nicht aus dienstlichen Gründen befördert werden, sind alle spitz befahrenen handbedienten Weichen mit Handverschluss zu sichern. Ist kein Handverschluss vorhanden, wird zugelassen, dass diese Weichen unter Bewachung eines Betriebsbediensteten mit höchstens 5 km/h befahren werden dürfen. Die Fahrten sind in der Regel nur gezogen durch zu führen. Geschobene Fahrten sind in Ausnahmefällen zugelassen, wenn auf Grund der Gleisanlage ein Umfahren durch das Triebfahrzeug nicht möglich ist.

mit
Personen
besetzte
Fahrten

Es darf nur unter Verwendung eines Luftbremskopfes gefahren werden. Die Verbindung zwischen dem Tf und dem Mitarbeiter, der die Spitze besetzt, ist ständig zu gewährleisten.

Das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen ist nur an den dafür zugelassenen Stellen zugelassen. Für die Sicherung der Fahrgäste ist das betriebsdurchführende Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich.

Geschobene, mit Personen besetzte Fahrten, sind bei der Leitstelle anzumelden und durch den EBL bzw. seinen Vertreter zu genehmigen.

Für davon abweichende Fälle erlässt der Eisenbahnbetriebsleiter eine Dienstanweisung

In den Gleisbereichen, in denen sich Krananlagen befinden (siehe Lageskizzen Teil C), hat der Triebfahrzeugführer sich vor Befahren des Abschnittes davon zu überzeugen, dass die gelbe Signallampe an der Unterseite des Kranes dunkel ist. Die Rangierfahrt darf die Fahrt vorsichtig fortsetzen.

Krananlagen

Zeigt die Signalanlage gelbes Dauerlicht bzw. ist die Lampe dunkel oder keine vorhanden, ist anzuhalten. Der Tf hat Achtungssignal zu geben und den Kranführer mündlich oder mit Handzeichen aufzufordern, den Kranbetrieb einzustellen. Nachdem der Kran außerhalb des zu durchfahrenden Bereiches in Ruhestellung ist (gelbe Lampe erloschen bzw. Stillstand kann augenscheinlich erkannt werden) darf die Fahrt vorsichtig fortgesetzt werden.

Festgestellte Unregelmäßigkeiten bzw. Betriebsgefahren sind umgehend an den Diensthabenden in der Leitstelle zu melden. Diese hat, wenn möglich, für Abhilfe zu sorgen und die Betriebsleitung zu verständigen.

Unregelmäßigkeiten

Sammlung betrieblicher Vorschriften / 10. Berichtigung		gültig ab 31. März 2021
Betriebliche Bestimmungen	I 1	Seite 5 von 8

Bei eingedeckten Gleisanlagen ist stets damit zu rechnen, dass sich Straßenfahrzeuge oder Personen im Gleisbereich oder im Lichtraumprofil befinden bzw. den Fahrweg der Rangierabteilung kreuzen können. In diesen Bereichen ist mit größter Vorsicht zu fahren.

Besonderheiten sind im Teil C zu den einzelnen Rangierbezirken geregelt.

Das Verschieben von Wagen ohne Triebfahrzeug oder Zweibegefahrzeug ist in allen Rangierbezirken der HFM untersagt.

Durch Übersicht gesicherte Bahnübergänge im Betriebsgleis (Gleis 100) sind mit besonderer Vorsicht zu befahren. Erforderlichenfalls ist Zp 1 – Achtungssignal zu geben.

Bahnübergänge

Postensicherung an Bahnübergängen ist in Teil 1 C (I 3) festgelegt.

Diese Bahnübergänge dürfen nicht durch stehende Eisenbahnfahrzeuge besetzt werden.

Im Rangierbezirk Westhafen ist eine Meterbegrenzung für Fahrten über die Lichtsignalanlagen (Bü 6, 7 und 8) bei allen Rangierabteilungen von 75 m gegeben. Längere Rangierabteilungen dürfen nur nach vorheriger Anmeldung und Genehmigung durch die Eisenbahnbetriebsleitung durchgeführt werden. Eine Genehmigung kann nur in verkehrsschwachen Zeiten des Straßenverkehrs erteilt werden. Verkehrsschwache Zeiten sind in den NBS BT definiert.

Für die Historische Eisenbahn Frankfurt wird unter Einhaltung der oben genannten Bedingungen eine Dauergenehmigung erteilt.

Besonderheiten sind im Teil 1 C (I 3) aufgeführt.

Wagen dürfen unter Beachtung, dass diese mittels Hemmschuh oder bühnenbedienter (nicht bodenbedienter) Feststellbremse aufgehalten werden, abgestoßen werden.

Abstoßen

Kesselwagen dürfen nur abgestoßen werden, wenn diese mit bühnenbedienter Feststellbremse aufgehalten werden können.

Die Funktionsfähigkeit ist vor dem Abstoßen zu prüfen.

Die Funktionsfähigkeit der eingesetzten Hemmschuhe ist zuvor zu prüfen.

Abstoßverbote sind zu beachten.

Das Abstoßen ist untersagt in:

- ⇒ Schutzzonen
- ⇒ Stumpfgleise
- ⇒ Richtung Gleis Tore
- ⇒ Richtung überbaute Ladestellen
- ⇒ Gleise, die teilweise gesperrt sind
- ⇒ Gleise, in denen Baumaßnahmen durchgeführt werden
- ⇒ Eingedeckte Gleisanlagen
- ⇒ in Richtung von Bahnübergängen
- ⇒ Gleise, in denen andere Rangierfahrten durchgeführt werden

In der Regel sind alle bewegten Eisenbahnfahrzeuge an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen.

Druckluftbremse

Das Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen ohne bediente Druckluftbremse ist im Teil C geregelt.

Sammlung betrieblicher Vorschriften / 10. Berichtigung	gültig ab 31. März 2021	
Betriebliche Bestimmungen	I 1	Seite 6 von 8

2.5 Zusätzliche Bestimmungen zur ESO

Die im Bereich der HFM Frankfurt gültigen Signale sind in Anlage 3 aufgeführt. Eisenbahn-Signal Ordnung

Lf – Signale werden im Einvernehmen mit dem Ebl aufgestellt. Lf-Signale
Bei Geschwindigkeitswechseln werden keine Lf–Signale aufgestellt.
Die betreffenden Gleisabschnitte sind im Punkt 2.2 aufgeführt.
Bei Arbeiten in und am Gleis werden Lf - Signale im Regelfall nicht aufgestellt.
Die betreffenden Stellen sind in der jeweiligen Bau- und Betriebsanweisung oder/und der Dienstanweisung festgelegt.

Bei Arbeiten im oder am Gleis ist Zp 1 – Achtungssignal - stets zu geben, auch wenn die Arbeiter bereits aus dem Gefahrenbereich des Gleises getreten sind.

Die Überwachungssignale für die Bahnübergänge 6, 7 und 8 stehen in Richtung Nizza links vom Gleis. Für diese Bahnübergänge ist das Überwachungssignal bei Signal Bü 0 dunkel. Nach Bedienung der ET leuchtet ein rotes Licht. Bahnübergänge
Für Bü 1 erscheint ein weißes Blinklicht.

2.6 Verhalten bei Unfällen

Unfälle

2.6.1 Meldewesen

Meldewesen

Bei Eintreten eines gefährlichen Ereignisses oder eines Bahnbetriebsunfalls ist sofort der Disponent über Funk zu informieren. Der Ruf ist mit den Worten „Achtung Unfallmeldung“ einzuleiten.
Sämtliche anderen Funkgespräche auf dem gleichen Kanal sind sofort einzustellen. Wenn erforderlich, sind andere Rangierabteilungen anzuhalten.
Bei gestörter Funkverbindung ist die Meldung über einen anderen geeigneten Fernsprecher an 069 / 212 – 38369 abzugeben.

Die Meldung muss in Stichpunkten folgende Angaben enthalten:

- ! Was ist geschehen?
- ! Wo ist die Unfallstelle?
- ! Wurden Personen verletzt?
- ! Ist Feuer ausgebrochen?
- ! Sind gefährliche Güter freigeworden?
- ! Sind Bahnanlagen (Gleise, Weichen, Bahnübergangssicherungsanlagen) beschädigt?
- ! Sind Eisenbahnfahrzeuge beschädigt oder entgleist?

Je nach Ausmaß des Unfalls hat der Disponent sofort die erforderlichen Rettungskräfte anzufordern.

Weitere Maßnahmen sind in der Unfallmeldetafel I festgelegt.

Sammlung betrieblicher Vorschriften / 10. Berichtigung		gültig ab 31. März 2021
Betriebliche Bestimmungen	I 1	Seite 7 von 8

2.6.2 Verhalten vor Ort

Verhalten vor
Ort

Die Betriebsbediensteten vor Ort übernehmen nach Möglichkeit als erstes die Leitung der Unfallstelle. Sie leisten im Rahmen Ihrer Möglichkeit erste Hilfe und regeln die Unfallstelle zur Vermeidung weiterer Personen- und Sachschäden ab.

Abgabe der Meldungen an den Disponenten gemäß Pkt. 2.6.1.

An der Unfallstelle dürfen keine Veränderung vorgenommen werden, bis der Eisenbahnbetriebsleiter oder ein von Ihm Beauftragter (Vertreter Ebl; Leiter Bahnlogistik) der HFM dies anordnet.

Hilfeleistungen für Personen und Abwendung weiterer Gefahren haben Vorrang.

Gegenüber Dritten (außer den untersuchenden Organen) sind keine Aussagen zum Hergang und möglichen Schuldfragen zu tätigen.

2.6.3 GGVSEB

Gefahrgut

Maßnahmen beim freierwerden gefährlicher Güter sind in Anlage 5 geregelt.

Sammlung betrieblicher Vorschriften / 10. Berichtigung	gültig ab 31. März 2021	
Betriebliche Bestimmungen	I 1	Seite 8 von 8

Eisenbahn-Infrastruktur der Hafenbahn

B Bahnübergangsanlagen

Allgemeine Bestimmungen

1. Abkürzungen

FS 1/11	Einschalterschleife
FS 2/12	Einschalterschleife der Gegenrichtung
FS 3/13	Ausschalterschleife
K 1	Einschaltkontakt
K 2	Einschaltkontakt der Gegenrichtung
K 3	Ausschaltkontakt
Auto HET	Automatische Hilfeinschaltung
Auto ET	Automatische Einschaltung
ÜS	Überwachungssignal
Bü	Bahnübergang
LZA	Lichtzeichenanlage
LSA	Lichtsignalanlage
LZA HS	Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Bli	Blinklichtanlage
BliH	Blinklichtanlage mit Halbschranken
SS	Schlüsselschalter
ÜL	Überwachungslampe
ET	Einschaltsschlüsselschalter
AT	Ausschaltsschlüsselschalter
RS	Rangierschalter
HET	Hilfeinschaltsschlüsselschalter
HAT	Hilfsausschaltsschlüsselschalter

2. Schaltvorgänge

2.1 Automatische Einschaltung

Beim Befahren der Einschalterschleife (FS 1/11 oder FS 2/12) oder bei Halt auf der Auto ET schaltet bei einer Lichtzeichenanlage das gelbe Licht des Straßensignals ein und wechselt nach 3-5 Sek. in rotes Standlicht. Bei Blinklichtanlagen wird das rote Blinklicht eingeschaltet. Schranken werden geschlossen. Erst danach zeigt das ÜS Bü 1 oder die ÜL weißes Blinklicht.

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018	
Bahnübergangsanlagen	12	Seite 1 von 9	

In der Einschaltstrecke fahrzeuggeschalteter Anlagen darf sich jeweils nur eine Rangierabteilung befinden. *

2.2. Handeinschaltung

Die Anlagen werden mit ET (HET) oder RS eingeschaltet. Bei Einschaltung mit RS verbleibt der Schlüssel im Schlüsselschalter. Die Ausschaltung erfolgt mit AT bzw. durch Entfernen des Schlüssels aus dem Rangierschalter RS oder selbsttätig.

2.3. Ausschaltung der Anlagen

Die Ausschaltung erfolgt:

- ⇒ selbsttätig durch K3, FS 3/13,
- ⇒ mit AT
- ⇒ durch Entfernen des Schlüssels aus dem Schlüsselschalter

2.4. Betriebliche Bestimmungen

Bü-Anlagen, die durch Auto ET oder ET (HET) eingeschaltet werden, dürfen nach dem Einschaltvorgang **nur von einer** Rangierabteilung befahren werden. Eine zweite folgende Rangierabteilung hat den Bü nach Ausschaltung der Anlage erneut mit ET einzuschalten.

In der Regel erfolgt die Ausschaltung der Anlagen, welche mit FS, Auto ET, Auto HET, ET oder HET eingeschaltet werden, selbsttätig.

Bei Anlagen, die mit AT oder RS ausgeschaltet werden, darf der AT oder RS erst bedient werden, wenn das letzte Fahrzeug den Bü verlassen hat.

Abweichungen hiervon sind unter dem Punkt „Besondere Bestimmungen für die einzelnen Anlagen“ geregelt.

3. Störungen

Bei Störungen an Bli oder LZA ist, wenn technisch vorhanden, die Anlage mit HET ein zu schalten. Wird an mindestens einem Straßenverkehrssignal ein rotes Stand- oder Blinklicht gesehen darf die Fahrt bis zur Mitte des Bü unter Beobachtung des Straßenverkehrs und dann mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fortgesetzt werden.

Besonderheiten bestehen bei den Lichtsignalanlagen Bü 6, 7 und 8. Der Schlüssel ist in der HET um zu drehen und in dieser Stellung zu lassen. Nach Aufleuchten Bü 1 hat die Rabt den gesamten Bü freizufahren. Erst danach darf der Schlüssel entfernt werden.

Ist eine technische Sicherung nicht möglich, ist der Bü durch Posten zu sichern.

Für nur mit Triebfahrzeugführern besetzte Rangierabteilungen, die nicht durch funkferngesteuerte Triebfahrzeuge bewegt werden, wird im Störfall folgende Vorgehensweise zugelassen:

- ⇒ Halt vor Bü
- ⇒ Zp1 – Achtungssignal geben
- ⇒ Überzeugen, dass Straßenverkehrsteilnehmer angehalten haben und sich kein Straßenfahrzeug in gefährlicher Weise dem Bü nähert
- ⇒ Fahrt bis Mitte Bü mit Schrittgeschwindigkeit
- ⇒ Ab Mitte Bü auf zulässige Geschwindigkeit beschleunigen und den Bü zügig räumen.

Die Störung ist umgehend der Leitstelle zu melden. Dieser gibt die Meldung an die „Signaltechnik“ weiter. *

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Bahnübergangsanlagen	12	Seite 2 von 9

Verzeichnis aller Bahnübergänge
(siehe auch Lageskizzen)

Bli	=	Blinklichtanlage	P	=	Postensicherung
LZA	=	Lichtzeichenanlage	Ü	=	durch Übersicht gesichert
LSA	=	Lichtsignalanlage			
BÜSTRA	=	Bahnübergangs-Straßen-Signalanlage	BÜ4	=	Pfeiftafel – Zp1 (Achtungssignal)
HS	=	Halbschranken	F	=	Fußweg
VS	=	Vollschranken	ÜF	=	Überfahrt

Nr.	Gleis	Bahn-km	Straße / Weg Name / Widmung	Sicherungs- art	Bemerkungen
0	Höhe Stw. „Fa“	-0,010	Zugang Innenreinigung	F / Ü	DB
1	Zuführungsgl. Gutleuthafen		Gutleutstr. (West)	LZA/HS	Straße 4-spurig
		1,560	Camberger Brücke		Brücke
3	Betriebsgl.	1,650	Schwarzer Weg	LZA	DB-Privatstr.
4	Betriebsgl.	1,908	Gutleutstr. (Ost)	LZA/HS	
5	85 + 86		Mainova Werkszufahrt	P	Toranlage aus Kraftwerk
6	Betriebsgl.	2,351	Speicher- /Zanderstr.(SPZ)	LSA	
7	Betriebsgl.	2,491	Speicher- /Hafenstr.(SPH)	LSA	
8a	Betriebsgl.	2,667	Speicher- /Werftstr.(SPW)	LSA	Eine LSA für beide BÜ's
8b		2,737			
9a	Betriebsgl.	2,868	westl. der Friedensbrücke	F / Ü	
		2,880	Friedensbrücke		Brücke
9b	Betriebsgl.	3,168	Spielplatz Höhe Wiesenhüttenstr.	F / Ü	
		3,377	Holbeinsteg		Brücke
9c	Betriebsgl.	3,395	Mainlust (Windmühlstr.)	ÜF / Ü / BÜ4	
9d	Betriebsgl.	3,660	Nizza-Cafe Höhe Untermainanlage	F / Ü	
10a	Betriebsgl.	3,812	westl. Untermainbrücke	F / Ü	
		3,832	Untermainbrücke		Brücke
10b	Betriebsgl.	3,914	östl. DLRG	ÜF / Ü / BÜ4	
10c	Betriebsgl.	3,998	Spielplatz östl. Ende	ÜF / Ü / BÜ4	

Nr.	Gleis	Bahn- km	Straße / Weg Name / Widmung	Sicherungs- art	Bemerkungen
11a	Betriebsgl.	4,154	Leonhardstor	ÜF / Ü / BÜ4	Eingedeckter Gleisbereich Im gesamten Bereich ist zu läuten
11b	Betriebsgl.	4,290	Eiserner Steg Treppenabgang	F / Ü	
11c	Betriebsgl.	4,318	Ausfahrt für Schiffsanlieferung	ÜF / Ü	
11d	Betriebsgl.	4,409	Einfahrt für Schiffsanlieferung	ÜF / Ü	
11e	Betriebsgl.	4,526	Pfarrturm	F / Ü	
11f	Betriebsgl.	4,594	Rampe westl. Alte Brücke	F / Ü	
12	Betriebsgl.	4,679	Treppenabgang westl. Alte Main- brücke	F / Ü	
		4,714	Alte Mainbrücke		Brücke
13a	Betriebsgl.	4,945	An der Sonnenuhr	ÜF / Ü	
13b	Betriebsgl.	5,060	Treppenabgang Westl. der Ignatz- Bubis Brücke	F / Ü	
		5,098	Ignatz-Bubis Brücke		Brücke
13c	Betriebsgl.	5,139	Treppenabgang östl. der Ignatz- Bubis Brücke	F / Ü	
14a	Betriebsgl.	5,166	Treppenabgang westl. der Flößerbrücke	F / Ü	
		5,208	Flößerbrücke		Brücke
14b	Betriebsgl.	5,227	Rampe östl. der Flößerbrücke	F / Ü	
14c	Betriebsgl.	5,322	östl. der Flößerbrücke	F / Ü	
15a	Betriebsgl.	5,408	Treppe / Rampe Jenny-Apolant-Weg	F / Ü	
15b	Betriebsgl.	5,646	Treppe Rosa-Marx-Weg	F / Ü	
16a	Betriebsgl.	5,766	Querstr. 10 westl. „Cafe Oosten“	ÜF / Ü / BÜ4	
16b	Betriebsgl.	5,993	westl. Deutschher- ren-brücke	F / Ü	
		6,012	Deutscherren- brücke		
17a	Betriebsgl.	6,058	östl. Deutschher- renbrücke Querstr. 13	ÜF / Ü / BÜ4	
17b	Betriebsgl.	6,073	westl. Fußweg Hafenpark	F / Ü	

**HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt
Hafenbahn Frankfurt am Main**

Nr.	Gleis	Bahn- km	Straße / Weg Name / Widmung	Sicherungs- art	Bemerkungen	
17c	Betriebsgl.	6,134	östl. Fußweg Hafenpark	F / Ü		
17d	Betriebsgl.	6,347	Honsellplatz Querstr. 17	ÜF / Ü		
		6,373	Honsellbrücke			
18	Betriebsgl.	6,419	östl. Honsellbrücke Querstr. 18	ÜF / Ü / BÜ4	<p>Gleis innerhalb des Straßenbelags</p> <p>Mit Fahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern ist zu rechnen <u>Im gesamten Bereich ist zu Läuten</u></p>	
19	Betriebsgl.	6,679	Querstr. 20	ÜF / Ü (2-gleisig)		
19a	Betriebsgl.	6,771	Querstr. 21	ÜF / Ü		
19b	Betriebsgl.	6,969	Querstr. 22	ÜF / Ü		
20	Betriebsgl.	6,974	Querstr. 23	ÜF / Ü		
21	Betriebsgl.	7,124	Querstr. 24	ÜF / Ü		
22	Betriebsgl.	7,214	Querstr. 25	ÜF / Ü		
23	Betriebsgl.	7,343	Fußweg Lindleystr. Schwedlerdamm	F / Ü		
24a	Betriebsgl.	7,494	westl. Werkszufahrt Gefahrguthalle	- Sonder- regelung - (2- gleisig) Anschlussgleis ist immer örtlich zu sichern		Zufahrt aus Gefahrguthalle stra- ßenseitig mit Tor gesichert
24b	Betriebsgleis	7,642	östl. Werkszufahrt Gefahrguthalle	- Sonderrege- lung -		Zufahrt aus Gefahrguthalle stra- ßenseitig mit Tor gesichert
25	Betriebsgleis	7,943	Intzestraße	LZA		
26	Osthafen 4		Intzestraße	P		
26a	Osthafen 4		Fußweg Schwedlerdamm Schmickstr.	F / Ü		
26b	Osthafen 4		Werksüberfahrt	ÜF / Ü / BÜ4 - Sonder- regelung -	Rhein-Main-Baugeräte	
27	Osthafen 5		Intzestraße	P		
28	Osthafen 6		Intzestraße	P		
29	W 712 – Aschaffbur- ger Werft		Umfahrung Becken 1	P	<p>Verbindung ums Hafenbecken</p>	
30	Gleis 74		Umfahrung Becken 1	P		
31						
32	Gleis 71		Dieselstr.	BÜSTRA / HS		
33	Gleis 70a		Carl-Benz-Str. I	LZA		

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Bahnübergangsanlagen	12	Seite 5 von 9

Nr.	Gleis	Bahn- km	Straße / Weg Name / Widmung	Sicherungs- art	Bemerkungen
34	Gleis .W 729 W 35		Carl-Benz-Str. II	LZA	
35	Gleis 76		Carl-Benz-Str. III	P	
36					
37	Gleis 76		Adam-Opel-Str. I (West)	P	
38	Gleis 77b W 758 – W 760		Adam-Opel-Str. II (Ost)	LZA	3 Gleise
39a	Zuführungsgl. Allessa Chemie		Werksüberfahrt	P	vor BÜ 39 ehemals Neckermann
39	Zuführungsgl. Allessa Che- mie		Hugo-Junker-Str.	Bli	vor BÜ 40
40	Zuführungsgl. Allessa Chemie		Ernst-Heinkel-Str.	Bli	Anlage wird gemeinsam von HFM und VGF betr.
41	Gleis 77e		Ferdinand- Porschestraße	P	

Sonderregelungen an technisch nicht gesicherten Bahnübergängen

Werksüberfahrten BÜ 24a und 24b / Gefahrguthalle

Vor den genannten Bahnübergängen ist grundsätzlich anzuhalten. Weiterfahrt erfolgt erst nach Prüfung ob BÜ frei ist. Vor dem Überfahren des BÜ ist Zp 1 zu geben. Die elektrisch zu öffnenden Tore sind zu beobachten. Im Gefahrenfall ist anzuhalten

Werksüberfahrt BÜ 26b / Rhein-Main-Baugeräte

Die Sicherung des BÜ erfolgt auf Sicht und ist mit besonderer Vorsicht durchzuführen. Geschwindigkeit der Rangiereinheit $V_{max} = 10 \text{ km/h}$

Der Betreiber der Werksüberfahrt hat die vorhandene Schranke stets geschlossen zu halten. Die Überfahrten durch den Betreiber müssen zügig und mit größter Vorsicht durchgeführt werden. Länger dauernde Transporte sind mit der Disposition abzustimmen.

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018	
Bahnübergangsanlagen	12	Seite 6 von 9	

Besondere Bestimmungen für die einzelnen Techn. Sicherungsanlagen

Für die Bahnübergänge 6, 7 und 8 sind die Bestimmungen im Modul I 1 Seite 6 - Rangierdienst zu beachten.

Gleis 80/Gleis 100 – Bahnhof Griesheim – Bahnhof Osthafen
mit Abzweig Gutleuthafen

Bü 1 Gutleutstraße West
Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Anlage mit ET am Bü einschalten – selbsttätige Ausschaltung nach Be- und Freifahren des FS 3/13

Bü 3 Überwachung durch ÜL
Schwarzer Weg / Gleis 100
Km 1,650
Lichtzeichenanlage
In Richtung Übergabebahnhof Griesheim
Halt vor Bü 4, km 1,908.
Nach Aufblinken der ÜL für Bü 4 ist die Anlage mit ET 2 ein zu schalten.
Selbsttätige Ausschaltung der Anlage durch K3, FS 3/13.

Überwachung durch ÜL und ÜS (100 m vor Bü)
Bei Störung am Bü (Bü 0) ist zur Verhinderung einer rückwärtigen Einschaltung des Bü 4 in km 1,908 vor der Tafel „Hier Halt bei Störung“ anhalten. Weiterfahrt erst durch Sicherung mit Posten.

Bü 4 In Richtung Westhafen
Einschaltung durch K1, selbsttätige Ausschaltung durch Be- und Freifahren K 3, FS 3/13.
Überwachung durch ÜS 1.
Gutleutstraße Ost/ GI 100
Km 1,908
Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
In Richtung Übgst Griesheim
Anlage mit ET am Bü einschalten – selbsttätige Ausschaltung durch K3, FS 3/13. Überwachung durch ÜL
In Richtung Westhafen
Einschaltung durch K1, selbsttätige Ausschaltung durch Be- und Freifahren K 3, FS 3/13.
Überwachung durch ÜS 1.

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Bahnübergangsanlagen	12	Seite 7 von 9

- Bü 6 Speicher- / Zanderstraße (SPZ) / GI 83 und 84
Km 2,351
Lichtsignalanlage - Straßenverkehrsanlage
- a) Mit Betätigung ET wird eine Einwahl in die Lichtzeichen der Straßenverkehrsanlage vorgenommen *
Anlage mit ET am Bü einschalten - selbsttätige Ausschaltung *
- b) Nach Einschalten der Anlage zeigt ÜS rotes Standlicht. Nachdem Lichtsignalanlage für den Straßenverkehr bei allen Ampeln rotes Licht zeigt, wechselt ÜS auf weißes Blinklicht – der Bü darf befahren werden.
Das ÜS zeigt abweichend Anforderung nicht gestellt. Die Rabt hat vor dem ÜS zu halten von der ESO drei Begriffe:
- Rotes Licht leuchtet auf – Anforderung für Bahn durch Schlüsseln ET gestellt, Die Straßensignalanlage berücksichtigt bei der Schaltung die Anforderung der Bahn.
- Rotes Licht erloschen – Alle Straßenverkehrsanlagen sind auf Rot
- weißes Blinklicht leuchtet auf – Der Bü darf befahren werden.
- c) **Leuchtet nach Betätigung der ET die rote Lampe nicht auf, ist die Anlage mit HET ein zu schalten.**
Wechselt nach ca. 90 Sek. das rote Standlicht nicht in weißes Blinklicht, ist die Anlage gestört. – Postensicherung ist erforderlich.
Wird der Bahnübergang nach einer Grundstellzeit von 20 Sek. nicht befahren, geht die Anlage wieder in Grundstellung (weißes Blinklicht erlischt), Die technische Sicherung ist erneut mit ET an zu fordern. Nach einer weiteren Räumzeit von 15 Sek. wird der automatische Umlauf der Lichtsignalanlage wieder wirksam.
- Bü 7 Speicher- / Hafenstraße (SPH) / GI 100
Km 2,491
Lichtsignalanlage - Straßenverkehrsanlage
Siehe Bü 6 a) bis c)
- Bü 8 Speicher- / Werftstr. (SPW) / GI 100 2 Bü
Km 2,667
und km 2,727
eine Lichtsignalanlage - Straßenverkehrsanlage
Siehe Bü 6 a) bis c)
Zu c) – die Grundstellzeit beträgt 35 Sekunden.
Weitere Überwachung durch ÜSW zwischen den Bü. ÜSW zeigt nur weißes Blinklicht.
- Bü 25 Intzestraße / GI 100
Km 7,943
Lichtzeichenanlage
Halt vor Tafel „Auto ET“, Anlage schaltet sich ein. Selbsttätige Ausschaltung durch FS 3/13.
Überwachung durch ÜS.
Für Rangierfahrten zum Umsetzen von Eisenbahnfahrzeugen ist die Anlage mit RS ein zu schalten. Der Schlüssel verbleibt in umgedrehter Stellung bis zum Abschluss der Fahrten im RS. Bei wirksam schalten des RS dürfen die Schleifen der Auto-ET nicht durch Eisenbahnfahrzeuge besetzt sein.
Überwachung durch ÜL am RS.

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Bahnübergangsanlagen	12	Seite 8 von 9

Oberhafen (Osthafen 2)

- Bü 32 Dieselstraße / Gleis 71
BÜSTRA
Lichtzeichenanlage mit Halbschranken
Halt vor Tafel „Auto ET“ Anlage schaltet sich ein. Selbsttätige Ausschaltung durch FS 3/13.
Überwachung durch ÜS.
Für Rangierfahrten zum Umsetzen von Eisenbahnfahrzeugen ist die Anlage mit RS ein zu schalten. Der Schlüssel verbleibt in umgedrehter Stellung bis zum Abschluss der Fahrten im RS. Bei wirksam schalten des RS dürfen die Schleifen der Auto-ET nicht durch Eisenbahnfahrzeuge besetzt sein.
Überwachung durch ÜL am RS.
- Bü 33 Carl-Benz-Straße / Gleis 70a
Lichtzeichenanlage
Anlage mit ET einschalten und mit AT ausschalten.
Überwachung durch ÜL
- Bü 34 Carl-Benz-Straße / Gleis 75a
Lichtzeichenanlage
Einschaltung mit ET, Ausschaltung mit AT
Überwachung durch ÜL.
- Bü 38 Adam-Opel-Straße / Gleis 77b
Lichtzeichenanlage
Anlage mit ET ein- und mit AT ausschalten,
Überwachung durch ÜL.
- Bü 39 Hugo-Junkers-Straße / Zuführungsgl. Allessa Chemie
Blinklichtanlage
Anlage mit ET einschalten und mit AT ausschalten.
Überwachung durch ÜS
- Bü 40 Ernst-Heinkel-Straße / Zuführungsgl. Allessa Chemie
Blinklichtanlage
Anlage mit ET einschalten und mit AT ausschalten
Überwachung durch ÜS

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Bahnübergangsanlagen	12	Seite 9 von 9