

Anlage 1 Zum Teil I der SbV




















Erläuterung der Symbole in den Lageskizzen

	Lichtzeichenanlage		ortsgestellte Weiche Grundstellung rechts
	Blinklichtanlage		ortsgestellte Weiche Grundstellung links
	Überwachungssignal		ortsgestellte Weiche rechts verschlossen
	Überwachungssignalwiederholer		ortsgestellte Weiche links verschlossen
	LZA mit Halbschranke		elektrisch ortsgestellte Weiche Grundstellung rechts
	Lichtsignalanlage		elektrisch ortsgestellte Weiche Grundstellung links
	Pfeiftafel		ferngestellte Weiche Grundstellung rechts
	Haltetafel Ne 5		ferngestellte Weiche Grundstellung links
	Rautentafel Bü2		Gleissperre
	Rangierschlüsselschalter		Tor

Sammlung betrieblicher Vorschriften I		gültig ab 02. Februar 2014
Erläuterung der Symbole in den Lageskizzen	I 4 Anlage 1	Seite 1 von 2

Anlage 1 Zum Teil I der SbV

Erläuterung der Symbole in den Lageskizzen

	Einschalttaste		Kranbahn
	Ausschalttaste		private Anschlußgleise (rot)
	Hilfseinschalttaste		Gleise der DB AG
	Einschaltkontakt		eigene Gleisanlagen
	Langsamfahrsignal 5 km/h		Weichenschloß
	Langsamfahrsignal 10 km/h		Fernsprecher
	Langsamfahrsignal 15 km/h		Ortsstellbetrieb
	Wartezeichen Ra11		Fahrwegstelltafel
	Sperrsignal		
	Sperrsignal mit Kennlicht		
	Sh 2		

Sammlung betrieblicher Vorschriften I		gültig ab 02. Februar 2014
Erläuterung der Symbole in den Lageskizzen	I 4 Anlage 1	Seite 2 von 2

Anlage 2 zur SbV

Dienstanweisung für den Funkbetrieb

1. Allgemeines

1.1 Begriffe

Es wird zwischen folgenden Betriebsarten im Funkbetrieb unterschieden:

- Rangierfunk** dient der Regelung der Rangierbewegung. Der Rangierfunk wird zwischen Lokrangierführer und Rangierbegleiter/Rangierer durchgeführt.
- Betriebsfunk** dient der Übermittlung verkehrlicher Art (Aufträge, Meldungen) sowie betrieblicher Meldungen zur Disposition, Meldungen von Unregelmäßigkeiten und Störungen

Im Bereich der Hafenbahn wird der Rangier- und Betriebsfunk zusammengefasst und in 3 Funkgruppen abgewickelt. *

1.2 Technische Einrichtungen

1.2.1 Funkanlagen

1.2.1.1 vorhandene Anlagen und Geräte

Es sind folgende Geräte vorhanden:

- ⇒ ortsfeste Funkanlagen in der Leitstelle der HFM *
- ⇒ feste Anlagen auf den Triebfahrzeugen der HFM
- ⇒ mobile Handfunkgeräte

1.2.1.2 Funkgruppen

Für den Rangierfunk stehen 4 Funkgruppen zur Verfügung

- Funkgruppe 1 Rangiergruppe HFM *
- Funkgruppe 2 Rangiergruppe HFM *
- Funkgruppe 3 Werkstatt / Kleinwagen 1 + 2 / im Bedarfsfall dritte EVU *

Die Funkgeräte schalten sich automatisch auf die örtlichen Repeater

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Funkbetrieb Fernsprecheinrichtungen	I 4 Anlage 2	Seite 1 von 3

2. Durchführung des Funksprechverkehrs

2.1 Allgemeines

Funkgeräte auf den Triebfahrzeugen sind bei Übernahme einzuschalten und auf die jeweilige Funkgruppe einzustellen. *
Handfunkgeräte sind auf die Funkgruppen voreingestellt. Diese müssen nur eingeschaltet werden *
Zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter sind die Funkgruppen abzustimmen. *
Handfunkgeräte der Betriebswerkstatt sind stets auf die Funkgruppe 3 voreingestellt. *

Jedes EVU hat nach Einfahrt in den Bereich der Hafenbahn (Rangierbereich Bahnhof Osthafen) bei der Disposition ein Handfunkgerät der Funkgruppe 3 zu übernehmen und dieses vor Ausfahrt wieder abzugeben. Wurde ein Rangierbegleiter der HFM mit vorgehen, so regelt dieser die Ausrüstung mit Handfunkgeräten. *

2.2. Rufnamen

Stelle	Rufname
Leitstelle	HF
Lok D 1	D 1
Lok D 8	D 8
Lok D 9	D 9
Rangierbegleiter	Rangierbegleiter Lok (Nummer der Lok)
Kleinwagen 1	KI 1
Kleinwagen 2	KI 2
EVU	Lok + Kürzel des EVU sind mehrere Tfz eines EVU im Bereich der Hafenbahn, ist die Loknummer mit zu rufen. Die Rufnamen sind vor Beginn der Arbeiten zu vereinbaren.

2.3 Sprechverkehr

Funkgespräche sind so kurz wie möglich zu fassen. Es dürfen nur dienstliche Gespräche geführt werden. Gespräche, die den Betriebsdienst betreffen haben Vorrang. Unfall- und Gefahrenmeldung gehen allen Gesprächen vor.

2.3.1 Probegespräch

Alle Funkgeräte sind bei Dienstbeginn durch ein Probegespräch auf Ihre Funktion und einwandfreie Verständigung zu prüfen.

Das Probegespräch ist mit allen Stellen zu führen, die am Rangierablauf beteiligt sind.

2.3.2 Durchführung

Der Sprechverkehr wird im offenen System abgewickelt. Alle Sprechstellen, die auf die gleiche Funkgruppe eingestellt sind, hören mit. *
Zum Sprechen (Senden) ist die Sprechaste gedrückt zu halten. Nach dem Sprechen ist die Sprechaste loszulassen.

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Funkbetrieb Fernsprecheinrichtungen	I 4 Anlage 2	Seite 2 von 3

Ablauf der Gespräche

„... (Name der gerufenen Sprechstelle) für ... (Name der rufenden Sprechstelle) bitte melden“

Die gerufene Sprechstelle meldet sich mit

„Hier ... (Name der Sprechstelle)

Die rufende Sprechstelle gibt anschließend die Nachricht, die Meldung oder den Auftrag durch.

Die gerufene Sprechstelle wiederholt die Durchsage

Gespräche die wechselseitiges Durchsagen und wiederholen erforderlich machen, sind mit dem Wort „Ende“ ab zuschließen.

2.3.2.1 Unfall- und Gefahrenmeldungen

Unfall- und Gefahrenmeldungen haben Vorrang vor allen anderen Gesprächen. Diese müssen dann unterbrochen werden.

Wortlaut:

„Achtung Unfallmeldung“ hier Lok ...“

Anschließend wird die Meldung über das Ereignis an die Leitstelle abgegeben.

*
*

Der Diensthabende der Leitstelle informiert alle Rabt., die von der Gefahren- oder Unfallmeldung betroffen sind.

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Funkbetrieb Fernsprecheinrichtungen	I 4 Anlage 2	Seite 3 von 3

Anlage 3 zur SbV

Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnsignalordnung (Auszug aus der ESO und Ril 301 der DB AG)

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur der HFM geltenden Signale, einschließlich der von der ESO abweichenden Signale und Bestim- mungen

Signale dürfen nur in den vorgeschriebenen Formen, Farben und Klangarten und für den vorgese-
henen Zweck verwendet werden.

Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Er-
läuterung.

Die Signale stehen im Regelfall in Fahrtrichtung rechts vom zugehörigen Gleis. Ausnahmen sind in
der SbV bekannt gegeben.

Wird im Einzelfall ein Signal nicht deutlich wahrgenommen, oder ist es zweifelhaft, muss die Be-
deutung angenommen werden, die die größte Vorsicht erfordert.
Erloschene Signale sind wie „Halt“ zeigende Signale zu behandeln.

Ungültige Signale werden durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet. Das Sig-
nal kann auch abgedeckt sein.

Begriffsbestimmungen

Signal	ist ein sichtbares oder hörbares Zeichen mit einer festgelegten Information zur Gewährleistung des sicheren Bewegens von Eisenbahnfahrzeugen.
Signalbegriff	ist die Kurzbezeichnung eines Signals (z. B. Ra 11), die bei einigen Signalen durch eine Langbezeichnung ergänzt ist (z. B. Wartezeichen).
Signalbedeutung	ist die verbale Darstellung der Information, die ein Signal gibt (z.B. Fahrverbot aufgehoben)
Signalbeschreibung	ist die verbale Darstellung des Signalbildes oder des Signaltones (z. B. zwei weiße Lichter von links nach rechts steigend)
Signalbild	umfasst die für ein sichtbares Signal festgelegten Formen, Farben und Merkmale (z. B. Symbole, Buchstaben Zahlen). Ein sichtbares Signal kann ein Formsignal, Lichtsignal oder Handsignal sein.

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 1 von 13

Signalton Umfasst das hörbare Signal, das aus einem oder mehreren Tönen besteht, für die die Dauer und, wenn erforderlich, auch die Tonhöhe festgelegt sind.

Ortsfeste Signal-technische Einrichtungen Sind örtlich feststehende Signale und werden allgemein als Signale bezeichnet. Die Signale geben eine sichtbare Information ab. Es gibt z. B. Hauptsignale, Vorsignale und Sperrsignale.

Signale

Mastschild



An einem mit weiß-rot-weißem Mastschild gekennzeichneten Signal das Hp 0 zeigt, dürfen Rangierabteilungen nur mit mündlichen oder fernmündlichen Auftrag des Stellwerksmeisters vorbeifahren

Hauptsignale

Hp 0



Halt für Rangierfahrten

Zwei rote Lichter nebeneinander, oder ein rotes Licht
Das Signal steht stets in Verbindung mit einem rot-weiß-rotem Mastschild

Am Signal darf nur mit Zustimmung des Stellwerks „Fof“ vorbei gefahren werden.

Am Ls 312 + Ls 315 ist für alle Fahrten die Zustimmung des Stellwerksbedieners Stellwerk Fof zur Vorbeifahrt einzuholen.

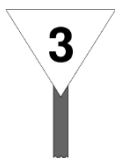
Bedeutung

Beschreibung

*
*
*
*
*

Langsamfahrtsignale

Lf 4 - Geschwindigkeitstafel



Es folgt eine ständige Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf

Eine auf der Spitze stehende dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und einer schwarzen Kennziffer

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Höchstgeschwindigkeit zugelassen ist.

Signal Lf 4 ist am Beginn der zulässigen Geschwindigkeit aufgestellt. Ab Signal ist die Geschwindigkeit einzuhalten.

Bedeutung

Beschreibung

Kennziffer

Aufstellung

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 2 von 13

Schutzhaltssignale

Sh 0 – Halt, Fahrverbot



Kennzeichnet den Gleisabschluss
Kennzeichnet eine aufgelegte Gleissperre

Ein waagerechter weißer Streifen in runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund

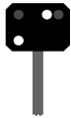
Wird zukünftig in Bezug auf den Gleisabschluss durch Signal Sh 2 ersetzt.

Bedeutung

Beschreibung

Besonderheiten

Sh 1 – Fahrverbot aufgehoben



Das Fahrverbot für Rangierabteilungen ist aufgehoben

Lichtsignal - Zwei weiße Lichter von rechts nach links steigend

Bedeutung

Beschreibung



Formsignal – ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe

Erlischt das Lichtsignal bevor die Spitze der Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, hat die Rangierabteilung das erneute Aufleuchten abzuwarten. Erforderlichenfalls ist anzuhalten

Wenn mehrere Rangierabteilungen in dieselbe Fahrtrichtung am Signal halten, gilt die Fahrerlaubnis nur für die erste Rangierabteilung.

Betriebliche Bestimmungen

Sh 2 - Schutzhalt



Der anschließende Gleisabschnitt ist nicht befahrbar

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand, die bei Nacht durch ein rotes Licht erweitert wird.

An Gleisabschlüssen und Gleistoren wird auf die Beleuchtung verzichtet, wenn eine ausreichende Beleuchtung vorhanden oder die Scheibe rückstrahlend ist.

Das Signal Sh 2 – Wärterhaltscheibe - ist ortsbeweglich. Die Aufstellung erfolgt unmittelbar rechts oder im Gleis. Ortsfeste Sh 2 befinden sich an Gleistoren oder Gleisabschlüssen.

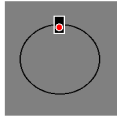
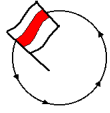
Bedeutung

Beschreibung

Aufstellung

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018	
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 3 von 13	

Sh 3 in Verbindung mit Sh 5 – sofort anhalten



Die Rangierabteilung hat sofort bei erkennen auch nur eines Signals (sichtbar oder hörbar) anzuhalten.

Eine rot-weiße Signalfolge, ein Gegenstand oder nur der Arm wird im Kreis geschwungen.

Bei Nacht ist eine möglichst rot abgeblendete Leuchte oder ein leuchtender Gegenstand zu verwenden.

Als hörbares Signal sind mehrmals hintereinander drei kurze Töne zu geben.



Bedeutung

Beschreibung

Rangiersignale

Die Rangiersignale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben. Bei Dunkelheit ist für die sichtbaren Signale eine weiß abgeblendete Handleuchte zu benutzen.

Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden.

Signal Ra 5 gilt auch, wenn es nur hörbar aufgenommen wird.

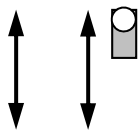
Wird beim Rangieren der Arm – bei Dunkelheit eine weißleuchtende Handlampe – hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies Mäßigung der Geschwindigkeit.

Allgemein

Geltung

Mäßigung der Geschwindigkeit

Ra 1 - Wegfahren



Ein langer Ton



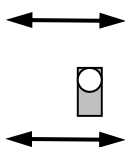
Senkrechte Bewegung des Armes oder der Handleuchte.

Die Rangierfahrt soll in Richtung vom Signalgeber wegfahren.

Bedeutung

Beschreibung

Ra 2 - Herkommen



Zwei mäßig lange Töne



Langsame waagerechte Bewegung des Arms oder der Handleuchte hin und her

Die Rangierfahrt soll in Richtung auf den Signalgeber zu fahren.

Bedeutung
Beschreibung

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 4 von 13

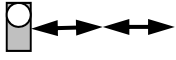
Ra 3 - Aufdrücken



Zwei kurze Töne schnell nacheinander



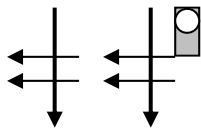
Bedeutung
Beschreibung



beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern.

Das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge zum An- oder Abkuppeln aufdrücken.

Ra 4 - Abstoßen



Zwei lange töne und ein kurzer Ton



Zweimal eine waagerechte Bewegung des Armes vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten.

Das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge abstoßen.

Ra 5 - Rangierhalt



Drei kurze Töne schnell nacheinander



Kreisförmige Bewegung des Armes oder der Handleuchte

Das Signal gilt, wenn es nur hör- oder sichtbar aufgenommen wird.

Ra 11 - Wartezeichen



Ein gelbes W mit schwarzem Rand

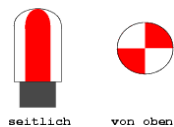
Vorbeifahrt am Signal nur mit Zustimmung des Stellwerksbedieners

Zustimmung wird fernmündlich über Funk erteilt.

Bedeutung
Beschreibung
Zustimmung zur Vorbeifahrt

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 5 von 13

Ra 12



Grenze, bis zu der bei zwei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf.

Bedeutung

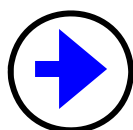
Beschreibung

Ein rot-weißes Zeichen

Im Winkel zwischen den Gleisen in der Mitte oder neben der inneren Schiene jedes Gleises.

Standort

Ra 13 - Isolierzeichen



Kennzeichnung der Grenze der Gleisolierung

Bedeutung

Gibt an, wie weit ein Gleis freizuhalten ist, damit das Umstellen von Weichen und Signalen nicht verhindert wird.

Beschreibung

Steht rechts oder links vom Gleis. Der Pfeil weist auf das zugehörige Gleis.

Weichensignale

Zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist

Zweck

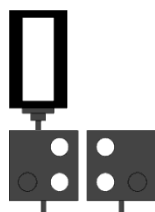
Weichensignale werden bei Dunkelheit nur beleuchtet, wenn es betrieblich erforderlich ist. Sie können auch rückstrahlend sein.

Beleuchtung

Es leuchten mindestens zwei weiße Lichter in der Fahrtrichtung. Beim Umstellvorgang oder bei Störungen blinkt ein weißes Licht.

Lichtsignale

Wn 1 – Gerader Zweig



Von der Weichenspitze und vom Herzstück aus gesehen.

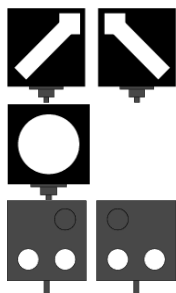
Bedeutung
Beschreibung

Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund

Zwei übereinander stehende weiße Lichter

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 6 von 13

Wn 2 – gebogener Zweig



Formsignal
von der Weichenspitze
ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund ent-
sprechend der Fahrtrichtung schräg nach rechts oder
links oben.
Vom Herzstück
Eine rund weiße Scheibe auf schwarzem Grund

Lichtsignal
Beidseitig zwei nebeneinander stehende weiße Lichter.

Beschreibung

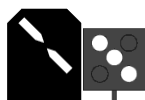
Wn 3 – gerade von links nach rechts



Die Pfeile oder Streifen bzw. Lichter bilden eine von links
nach rechts steigende Linie.

Beschreibung

Wn 4 – gerade von rechts nach links



Die Pfeile oder Streifen bzw. Lichter bilden eine von
rechts nach links steigende Linie.

Beschreibung

Wn 5 – Bogen von links nach links



Die Pfeile oder Streifen bzw. Lichter bilden einen nach
links geöffneten Winkel.

Beschreibung

Wn 6 – Bogen von rechts nach rechts



Die Pfeile oder Streifen bzw. Lichter bilden einen nach
rechts geöffneten Winkel.

Beschreibung

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung	gültig ab 01. Juli 2018	
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 7 von 13

Wn 7 – Gleissperre ist abgelegt



Ein senkrechter schwarzer Streifen in einer runden weißen Scheibe auf schwarzem Grund.

Bedeutung

Auf der Rückseite eine kleine weiße Scheibe auf schwarzem Grund.

Beschreibung

Signale für das Zugpersonal

Die hörbaren Signale werden mit der Signaleinrichtung des Triebfahrzeuges gegeben.

Zp 1 – Achtungssignal



Ein mäßig langer Ton

Das Signal dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu bestätigen, dass ein Signalauftrag wahrgenommen wurde.

Zweck

Es ist z. B. zu geben:

Um Personen zu warnen

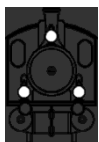
Vor Bahnübergängen wenn die technische Sicherung ausgefallen ist oder der Bü nicht ausreichend gesichert ist.

Bei unsichtigem Wetter ist das Signal vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung und ohne Drehkreuze oder anderer Abschlüsse wiederholt zu geben.

Wenn der Triebfahrzeugführer diese Bahnübergänge nicht rechtzeitig erkennen kann, hat er das Signal im Abstand von 10 bis 15 Sekunden zu geben.

Bahnübergänge

Signale an einzelnen Fahrzeugen



Auf der Infrastruktur der HFM ist stets das Signal Zg 1a - drei weiße Lichter in Form eines A - zu führen.

Bedeutung

Das Signal wird auch von Nebenfahrzeugen mit Kraftantrieb im Rangierdienst geführt.

Beschreibung

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 8 von 13

Rottenwarnsignale

Rottenwarnsignale geben den im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Personen Weisungen über Ihr Verhalten bei der Annäherung von Fahrzeugen. **Zweck**

Die Signale werden mit dem Mehrklangsignalhorn gegeben.
Sie sind auch zu beachten, wenn sie nur in einer Tonlage gehört werden.

Ro 1 – Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge



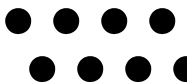
Mit dem Horn ein langer Ton als Mischklang aus zwei verschiedenen hohen Tönen. **Beschreibung**

Ro 2 – Arbeitsgleis räumen



Mit dem Horn zwei lange Töne nacheinander in verschiedenen Tonlagen. **Beschreibung**

Ro 3 – Arbeitsgleise schnellstens räumen



Mit dem Horn mindestens fünfmal je zwei kurze Töne nacheinander in verschiedenen Tonlagen **Beschreibung**

Ro 4 – Kennzeichnung der Gleisseite, nach der beim Ertönen der Rottenwarnsignale Ro 2 oder Ro 3 die Arbeitsgleise zu räumen sind



Ein weißes Fahnschild mit schwarzem Rand

Beschreibung

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 9 von 13

Signale für Bahnübergänge

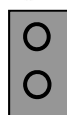
Bü 0 – Halt vor dem Bahnübergang, Weiterfahrt nach Sicherung



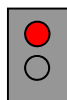
Eine runde gelbe Scheibe in einer gelben Umrahmung über einem schwarz-weiß schräg gestreiften Mastschild

Beschreibung

oder



kein Lichtzeichen



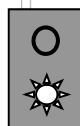
nach Einschaltung mit ET ein rotes Standlicht

**Abweichend v.
ESO
(für BÜ 6, 7 und 8)**

Bü 1 – Der Bahnübergang darf befahren werden



Ein blinkendes Licht über einer runden gelben Scheibe in einer gelben Umrahmung über einem schwarz-weiß schräg gestreiften Mastschild



ein weißes Blinklicht

**Abweichend v.
ESO
(für BÜ 6, 7 und 8)**

Bü 2 – Rautentafel – ein Überwachungssignal ist zu erwarten



Das Signal kennzeichnet den Einschaltpunkt von Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen mit Überwachungssignal.

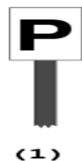
Bedeutung

Eine rechteckige schwarze Tafel mit vier auf den Spitzen übereinander stehenden rückstrahlenden weißen Rauten

Beschreibung

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 10 von 13

Bü 4 - Pfeiftafel



Etwa 3 Sekunden lang pfeifen

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem P oder eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem P

Es steht jeweils nur eine Tafel

Bedeutung

**Beschreibung
Standort**

Bü 5 - Läutetafel



Es ist zu läuten

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem L

Das Signal kann vor Bahnübergängen ohne allgemeinen Kraftverkehr oder vor eingedeckten Gleisbereichen stehen.

Es ist zu Läuten bis die Spitze der Rangierabteilung den Bahnübergang überquert oder das Ende des eingedeckten Gleisbereiches erreicht hat.

**Bedeutung
Beschreibung**

Orientierungszeichen

Orientierungszeichen (z. B. Zeichen, Schilder, Anzeiger, Tafeln) kennzeichnen eine Stelle, an der ein betrieblicher Handlungsauftrag auszuführen ist. Die Orientierungszeichen geben selbst keinen Handlungsauftrag und sie sind auch keine Signale im Sinne der ESO. Sie sollen eine Hilfe für die Anwender sein.

Allgemeines

Zu den Orientierungszeichen gibt es keine Angaben zum Beginn oder zum Ende der Handlungsweise. Diese ist in den jeweiligen Abschnitten der SbV aufgeführt.

Die Aufnahme in der Anlage 3 der SbV begründet nicht die Notwendigkeit der Anwendung der Orientierungszeichen.

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018	
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 11 von 13	

		Beschreibung
HET	Bedienstelle für die Hilfeinschaltung von Bahnübergangssicherungseinrichtungen	
Automatik ET	Das Schild befindet sich an der Zugeinwirkungsstelle für die automatische Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen. Bei Halt der Rangierabteilung mit der Spitze in Höhe des Schildes, steht die Rabt unmittelbar auf der Induktionsschleife.	
ET	Bedienstelle für die Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen.	
AT	Bedienstelle für die Ausschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen	
RS	„Rangierschalter“ Bedienstelle für die Ein- und Ausschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen bei mehrmaligen befahren.	
F	Kennzeichnung einer unbesetzten Fernsprechstelle	
Halt für DB Lok	Für die Weiterfahrt muss spätestens ab hier die Zustimmung der Leitstelle“ vorliegen	
Halt für Hafenlok	Für die Weiterfahrt muss spätestens ab hier die Zustimmung des verantwortlichen Wärters der DB Netz AG vorliegen.	
OB	Kennzeichnet den Beginn des ortsgestellten Bereiches. Schild mit Text ergänzen - wie örtlich vorhanden	

Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellten Weichen



Die Weiche ist nach dem Befahren wieder in die Grundstellung zu legen.

Die Grundstellung ist hergestellt, wenn der schwarze Teil des Hebelgewichts dem Erdboden zugekehrt ist.



Für die, mit gelben Farbanstrich gekennzeichnete Weiche ist keine Grundstellung erforderlich.

Nach Befahren verbleibt die Weiche in ihrer Stellung

Kennzeichnung fester Gegenstände



Kennzeichnung fester Gegenstände, die wegen zu geringen Abstandes vom Gleis Personen gefährden können. Erstreckt sich der zu geringe Abstand vom Gleis auf eine größere Länge, so kann der Anstrich auf den Anfang, das Ende und geeignete Zwischenstellen beschränkt sein.

Die Gegenstände sind durch schwarz-gelben Anstrich gem. VBG 125 UVV zu kennzeichnen ist die Vorschrift noch gültig???

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung	gültig ab 01. Juli 2018	
Signale	I 4 Anlage 3	Seite 13 von 13

Anlage 4 zur SbV

Bedienungsanweisung für Elektrisch Ortsgestellte Weichen - EOW

1. Allgemeines

Eine EOW kann von der Spitze über die vorgezogene Bedienstelle (Schlagtaster, Schlüsselschalter) oder von der stumpf befahrenen Seite durch Doppelschienenschalter automatisch umgestellt werden.

Bei einer Doppelten Kreuzungsweiche erfolgt die Umstellung der vorderen Zungen über die Bedienung und die Umstellung der in Fahrtrichtung hinteren Weichenzungen über einen Schienenschalter.

Zum Umstellen der Weiche muss der Bereich zwischen den Ra 13 (Isolierzeichen) frei gefahren werden. *

Die Lage der Weiche wird durch Weichensignal - Weichenlagemelder (Ril 301, Anlage 3 der SbV) angezeigt.

Weichen mit Grundstellung laufen automatisch nach be- und freifahren wieder in die Grundstellung zurück. Diese ist am Weichenlagemelder durch einen weißen Streifen (waagrecht oder senkrecht) gekennzeichnet. *

2. technische Einrichtungen

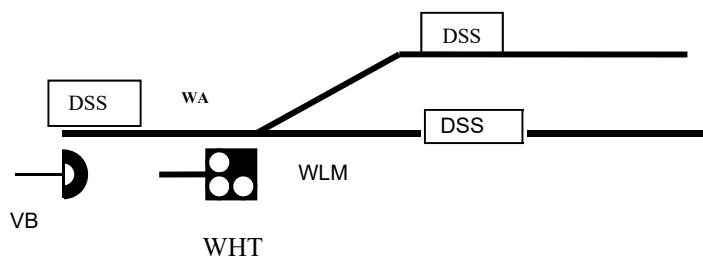
2.1. Abkürzungen

Achsählgrundstellungstaste	AzGrT	Bei Störung des Achszählkreises kann mit dem Schlüssel(SSG 10) der Achszählkreis der Weiche in Grundstellung „frei“ (Summe = 0) gestellt werden	* * *
Doppelschienenschalter	DSS	Stellt die Belegung oder das Freisein der Weiche fest.	
	DSS 1 und 2	Anforderungskontakt zum automatischen Umstellen der Weiche beim stumpf befahren.	
	DSS 3	Ein- und Auszählung der Achsen Ein- und Auszählung der Achsen am Weichenanfang	
Prüftaste	PT	Darf nur durch eingewiesenes Wartungspersonal bedient werden. Funktionsprüfung der Weichen	* *

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Elektrisch Ortsgestellte Weichen - EOW	I 4 Anlage 4	Seite 1 von 7

Weichenhilfstaste (Schlüsselschalter)	WHT	Dient dem Umstellen einer Weiche im Stö- rungsfall.	
Schlagtaster (vorgezogene Bedienstelle)	T (VB)	Manuelles Umstellen der Weiche von der Spitze	*
Schlüsselschalter – Dreikant (vorgezogene Bedienstelle)	SSD (VB)	Manuelles Umstellen der Weiche von der Spitze	*
Fahrwegstelltafel	FT	Einstellung eines Fahrwegs	*
Weichenantrieb	WA		
Weichenauffahrtaste	WAT	Wird eine Weiche aufgefahren, ist diese mit der WAT wieder in eine Endstellung zu bringen.	
Weichenlage- und Ord- nungsmelder	WLM	Zeigt die Stellung der Weiche oder eine Störung beim Umstellen an (Ril 301 Signalbuch, Anlage 3)	
Weichensteuerung	WST	Steuert und überwacht im Schalthaus	

2.2 Systembeschreibung



Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Elektrisch Ortsgestellte Weichen - EOW	I 4 Anlage 4	Seite 2 von 7

2.3 Stelleinrichtungen

Die Bedienung zum Umstellen einer EOW erfolgt durch

- a) Schlagtaster
- b) Dreikant
- c) Fahrwegstelltafel *
- d) Gleiskontakt
- e) Schlüsselschalter

zu a) mittels Bedienung des Schlagtasters erfolgt die Umstellung der Weiche von der Spitze her

zu b) durch Umdrehen des Dreikants in der Vorrichtung wird die EOW umgestellt

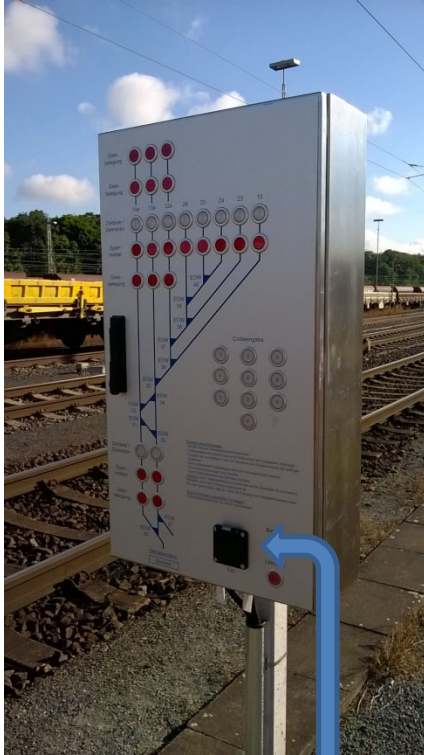
zu c) An der Fahrwegstelltafel erfolgt das Einstellen eines Fahrweges bis zum Ziel der Rangierabteilung *

zu d) beim stumpf Befahren der Weiche erfolgt die Umstellung automatisch.

zu e) die Umstellung mittels Schlüsselschalter erfolgt nur im Störfall am Weichenlagemelder *

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Elektrisch Ortsgestellte Weichen - EOW	I 4 Anlage 4	Seite 3 von 7

Fahrwegstelltafel (nur Rangierbereich Bf Osthafen)



Bedienungsanweisung

- Einschalten mit Vierkant. An einer Fahrwegtafel, die mehrere Gleise als Startgleise ausweisen ist die Gleistaste des Startpunktes der Fahrt zu wählen. *
- Bei den FT im Bereich der DB Netz AG ist die vierstellige PIN einzugeben. *
- Alle Lampen leuchten auf (Lampenprüfung) *
- Melder „Betrieb“ (leuchtet grün) dann Betätigung der Zieltaste *
- Weichen laufen in den gewählten Fahrweg ein *
- Zieltaste des gewählten Fahrweges zeigt weißes Standlicht *
- WLM des gewählten Fahrweges leuchten blau auf. *

Bei besetztem Gleis zeigt der entsprechende Gleisabschnitt auf der FT rotes Ruhelicht. *

Fahrwegstelltafel zeigt nach Einschaltung blinkenden grünen Betriebsmelder / eine andere FT ist aktiviert. Nach Ablauf von 120 Sekunden ist eine erneute Einschaltung möglich. *

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Elektrisch Ortsgestellte Weichen - EOW	I 4 Anlage 4	Seite 4 von 7

Für Rangierfahrten von FFM Ost Gbf zur Hafenbahn wurden zwei FT bei der DB AG aufgestellt – *
siehe linkes Bild. Nach Einschaltung muss mit den Zifferntasten erst die, von der Hafenbahn ver- *
gebene PIN eingegeben werden. Danach ist die Bedienung der FT möglich. *
Achtung: Die Einstellung der Fahrwege ist keine Zustimmung zur Fahrt. Zur Verhinderung des *
längeren Blockierens von anderen Rangierabteilungen darf der Fahrweg erst eingestellt werden, *
wenn der zuständige Fdl durch Bedienung Sh1 die Zustimmung zur Fahrt gegeben hat bzw. dem *
Tf die baldige Zustimmung zur Fahrt fernmündlich übermittelt hat. *

Rangierfahrten aus dem Bahnhof Osthafen dürfen erst nach Zustimmung durch den Fdl „Fof“ bis *
Ls 315 vorziehen. *

Durch den Tf ist der Fdl DB Netz AG über die beabsichtigte Fahrt zum Bf Frankfurt (Main) Ost Gbf *
mit Angabe des Zielgleises (wenn bekannt) zu informieren. *

Bei besetzter Leitstelle hat der Tf zusätzlich den Disponenten zu informieren. *

Standorte der Fahrwegtafeln

Standort /	Startgleis(e)	Zielgleise	*
Neben Gleis 13 östlich	13 und 14	23 – 27; 12a; 13a; 14a und 15	*
Gleis 14a	14a	13; 14; 9; DB W 315	*
Gleis 13a	13a	13; 14; 9; DB W 315	*
Gleis 12a	12a	13; 14; 9; DB W 315	*
Gleis 15	15	13; 14; 9; DB W 315	*
Gleis 23	23	13; 14; 9; DB W 315	*
Gleis 24 links vom Gleis	24; 25; 26	13; 14; 9; DB W 315	*
Gleis 13 u. 14 westlich	13 und 14	9 und DB W 315	*
Gleis 9	9 und W20	13; 14; 23 – 27; 12a; 13a; 14a und 15	*
Gleis 579 DB FFO	579	13; 14; 23 – 27; 12a; 13a; 14a und 15	*
Gleis 589/590 DB FFO	589; 590	13; 14; 23 – 27; 12a; 13a; 14a und 15	*

3. Betriebsablauf

3.1. Rangierbereich Westhafen und Vorbahnhof | Bahnhof Osthafen *

Die Umstellung einer EOW kann nur erfolgen, wenn der Weichenlagemelder weißes Licht zeigt.

Ist die Weiche mit Fahrzeugen belegt, zeigt der WLM blaues Licht. Ein Umstellen der Weiche ist nicht möglich.

Eine EOW ist von der Rabt zwischen den Signalen Ra 13 (Isolierzeichen) frei zu fahren.

Nach Bedienung einer Umstelleinrichtung zeigt der WO und der WL weißes Blinklicht – Weiche läuft um.

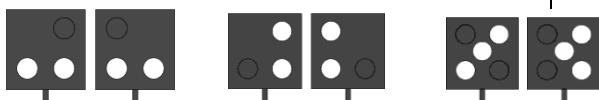
Hat die Weiche eine Endlage erreicht, zeigt der WLM mindestens zwei weiße Lichter in der Fahrtrichtung der Rabt. Bei einer DKW leuchten 3 weiße Lichter. Nach Befahren eines DSS wechselt das weiße Licht in blaues Licht – Weiche ist belegt.

Ist die Weiche mit Fahrzeugen besetzt oder es wurde bereits ein Fahrweg eingestellt, zeigt der WLM blaues Licht. Ein Umstellen der Weiche oder die Anforderung des eigenen Fahrweges ist nicht möglich. *

Der Fahrweg bzw. der Achszählkreis der EOW ist mit allen Fahrzeugen frei zu fahren. *

Nach Bedienung einer Umstelleinrichtung bzw. Einstellung eines Fahrweges wird der Umstellvorgang durch Blinken beider Lichter des WLM angezeigt. Hat die Weiche(n) die Endlage erreicht, zeigt der WLM zwei weiße Ruhelichter in der Weichenlage. Beim Einstellen eines Fahrweges zeigen alle WLM bis zum Ziel blaues Ruhelicht. *

Sind FT vorhanden erfolgt immer die Bedienung mittels FT, auch wenn alle Weichen für die beabsichtigte Fahrt in der richtigen Stellung liegen. Im Bedarfsfall kann dies über den Bedienungsplatz der Leitstelle erfolgen. *



Die Höchstgeschwindigkeit darf ab der Bedienungseinrichtung 10 km/h nicht überschreiten.

Sollte der WLM nicht in weißes Standlicht übergehen, ist die Rabt sofort anzuhalten.

3.2. Besonderheiten Westhafen *

Die vorgezogene Bedienstelle (Weichenspitze) besteht aus einem Schlüsselschalter, der mit einem Dreikant geschaltet wird. Steht die Weiche nicht in der gewünschten Fahrtrichtung, hat die Rabt mit der Spitze am SSD zu halten. Nach Bedienung des SSD und Beendigung des Umstellvorganges – Weichenlagemelder zeigt Ruhelicht - darf die Rabt die Fahrt fortsetzen. *

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Elektrisch Ortsgestellte Weichen - EOW	I 4 Anlage 4	Seite 6 von 7

Doppelkreuzungsweiche

Mit dem SSD wird nur der, in Fahrtrichtung vorderen Teil der DKW für die gewünschte Fahrtrichtung eingestellt. Der in Fahrtrichtung hintere Teil der DKW wird automatisch über den DSS umgestellt.

4. Störungen

Im Störfall dürfen die WAT oder WHT nur durch eingewiesenes Personal bedient werden.

4.1 Störungs- und Ordnungsmelder zeigt weißes Blinklicht / weiße Blinklichter

*
_

Weiche hat keine Endlage erreicht.

Vor der Weiche ist anzuhalten. Durch Betätigung der vorgezogenen Bedienstelle ist zu versuchen, eine Endlage herzustellen. Ist dies nicht möglich, ist die Weiche mit WHT umzustellen.

Im Bahnhof Osthafen wechselt das blaue Standlicht mit Bedienung der WHT / AzGrT und erfolgter Endstellung in weißes Standlicht. *

Nach Freifahren der Weiche kann das weiße Standlicht wieder in blaues Standlicht wechseln – Auszählung negativer Achsen – Die WHT ist bei nicht besetzter Weiche erneut zu bedienen. *

Alle Störungen sind sofort der Leitstelle HFM mitzuteilen. *

4.2 Belegtmeldung

4.2.1 Zeigt der WLM eine Belegtmeldung an, obwohl augenscheinlich ersichtlich ist, dass sich keine Fahrzeuge auf der Weiche befinden, liegt eine Störung des Achszählkreises vor – Fehler beim ein- oder auszählen der Achsen. Mit der AzGrT ist der Achszählkreis mit Schlüssel SSG10 in Grundstellung (Summe = 0) zu stellen. Der WLM wechselt von blauen auf weißes Licht. *

Im Bf Osthafen erfolgt die Grundstellung des Achszählkreises mit Bedienung der WHT/AzGrT am Weichenlagermelder. *

4.2.2 Im Rangierbereich Bf Osthafen ist zu prüfen, ob nicht ein Fahrweg eingestellt wurde. Nachfrage bei der Leitstelle. Ist dies nicht der Fall, kann der nicht ausgefahrene Fahrweg durch gleichzeitiges Drücken der „Löschaste“ (rot) und der Zieltaste an der Fahrwegtafel gelöscht werden. Dies ist nur vom Startpunkt des eingestellten Fahrweges möglich. In Ausnahmefällen ist die Rücknahme auch durch die Leitstelle möglich. *

4.3 Weiche wurde aufgefahren

WLM zeigt nach dem Auffahren weißes Blinklicht (Störungsmeldung) *

Nach vollständigen Freifahren der Weiche **in Fahrtrichtung** ist mit WAT eine Grundstellung herzustellen.

Im Bf. Osthafen erfolgt die Grundstellung der Weiche nur über den Bedienplatz der EOW-Anlage. *

Die Weiche ist auf ersichtliche Schäden augenscheinlich zu prüfen. Durch dreimaliges Umstellen und Kontrolle des Umlaufens der Weiche sowie Übereinstimmung der Weichenstellung mit der Anzeige des WLM ist eine Funktionsprüfung durchzuführen.

Sofortige Meldung an Leitstelle HFM / Bereitschaft. *

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Elektrisch Ortsgestellte Weichen - EOW	I 4 Anlage 4	Seite 7 von 7

Anlage 5 zum Teil I der SbV

Beförderung gefährlicher Güter Maßnahmen beim Freiwerden gefährlicher Güter

A Beförderung

1 Allgemeines

Die Beförderung von gefährlichen Gütern unterliegt der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB sowie den einschlägigen Gefahrgut Rechtsvorschriften. *

Gefahrgut ist äußerlich am Transportbehälter durch eine zweigeteilte orangefarbene Tafel (siehe Punkt E) mit der Angabe der Gefährdung (obere Hälfte) und den stofflichen Eigenschaften, erkennbar an der UN-Nummer (untere Hälfte), sowie ferner durch die, auf der Verpackung, dem Container, Güter- oder Kesselwagen angebrachten Gefahrenzettel (siehe Punkt E) und zusätzlicher Kennzeichnung erkennbar.

Nach § 19 GGVSEB ist der Beförderer verpflichtet, dass die schriftlichen Weisungen auf dem Führerstand mitgeführt werden. *

2. Einteilung - Klassen

Alle gefährlichen Stoffe und Gegenstände werden nach ihren Hauptmerkmalen in folgende Klassen eingeteilt:

- 1 Explosiver Stoff und Gegenstände mit Explosivstoffen
- 2 Gase
- 3 Entzündbare flüssige Stoffe
- 4.1 Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe, polymerisierende Stoffe und desensibilisierte feste Stoffe.
- 4.2 Selbstentzündliche Stoffe
- 4.3 Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln
- 5.1 Entzündend (oxydierend) wirkende Stoffe
- 5.2 Organische Peroxyde
- 6.1 Giftige Stoffe
- 6.2 Ansteckungsgefährliche Stoffe
- 7 Radioaktive Stoffe
- 8 Ätzende Stoffe
- 9 Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

3. Explosionsgefährliche Stoffe und Gegenstände (Klasse 1 und 5.2)

Gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über explosionsgefährliche Stoffe (Sprengstoffgesetz) vom 25.08.1969 sowie den nachfolgenden Änderungen ist der Transport sowie die Abstellung von explosionsgefährliche Stoffe (Klasse 1) und organische Peroxyde (Klasse 5.2), die den Bestimmungen des Sprengstoffgesetzes unterliegen, auf der Eisenbahninfrastruktur der Hafenbahn Frankfurt grundsätzlich verboten. *
*
*
*
*

Sammlung betrieblicher Vorschriften 6. Berichtigung		gültig ab 27. Februar 2019
Gefährliche Güter	I 4 Anlage 5	Seite 1 von 9

- 3.1 Annahme - Transport
- 3.1.1 Von Versendern dürfen diese Stoffe nicht für den Transport angenommen werden. Dies gilt sowohl für den Transport innerhalb der Eisenbahninfrastruktur der Hafenbahn als auch für Übergaben an andere EVU.
- 3.1.2 Werden Wagen, die mit dem Gefahrzettel Nr. 01, 1, 1.4, 1.5, 1.6 oder 5.2 (gemäß Punkt 3.) gekennzeichnet sind, durch Dritte EVU zugeführt, so dürfen diese nicht übernommen werden. Die Leitstelle der HFM ist umgehend zu verständigen. *
Das zuführende EVU hat diese Wagen auszurangieren und wieder aus dem Bereich der Hafenbahn zu fahren.
- Erfolgt die Zuführung der Wagen ohne körperliche Übernahme (Dienstruhe der Hafenbahn), darf die komplette Wagengruppe erst ausrangiert werden, wenn das zuführende EVU den/die betreffenden Wagen ausrangiert hat.
Die Leitstelle hat umgehend nach Bekanntwerden das EVU zu informieren. *
- Der Gefahrgutbeauftragte und der Eisenbahnbetriebsleiter bzw. deren Vertreter sind sofort zu verständigen.
- 3.1.3 Werden bei der Bedienung von Ladestellen oder Anschlüssen Wagen vorgefunden, die mit dem Gefahrzettel Nr. 01, 1, 1.4, 1.5, 1.6 oder 5.2 (gemäß Punkt 3.) gekennzeichnet sind, so dürfen diese Wagen nicht bewegt werden. Die Leitstelle ist sofort zu verständigen. Diese verständigt den Verloader *
4. gefährliche Stoffe und Gegenstände der Klassen 2-9 außer Klasse 5.2 (gemäß Punkt 3.) *
- Wagen mit gefährlichen Gütern dürfen nur befördert werden, wenn sie mit Gefahrzettel nach Anhang 1 gekennzeichnet sind. Diese Wagen, sowie Behälterwagen (Kesselwagen), die mit einem orangefarbenen Längsstreifen versehen sind, sind mit besonderer Vorsicht in Rangierabteilungen einzustellen und zu befördern. *

B Rangieren

- Wagen, die mit Gefahrzettel Nr. 7 D gekennzeichnet sind, dürfen nicht ablaufen, abgestoßen oder dem Anprall an bzw. von anderen Fahrzeuge ausgesetzt werden.
- Die Bereitstellung von Wagen mit Gütern der Klasse 2 darf nur durch körperliche Übergabe und darüber hinaus nur gegen Empfangsbestätigung mit Datum und Uhrzeit erfolgen.

C Abstellen

- Wagen mit Gefahrgut dürfen außerhalb der Ladestellen nur im Rangierbezirk Osthafenbahnhof, in den Gleisen 20 und 21 abgestellt werden.
Die Wagen sollten sich nicht länger als 7 Tage im Bereich der Hafenbahn befinden.
- Wagen mit Gefahrzettel Nr. 7 D für radioaktive Stoffen sollen nicht länger als 1 Stunde in einem kleineren Abstand als 6 m von Arbeits-, Aufenthalts- oder Wohnräumen aufgestellt werden.
Wagenbremsen von Wagen mit dem Gefahrzettel Nr. 7 D dürfen bei Beförderung nicht besetzt werden.

Sammlung betrieblicher Vorschriften 6. Berichtigung		gültig ab 27. Februar 2019
Gefährliche Güter	I 4 Anlage 5	Seite 2 von 9

D Maßnahmen beim Freiwerden gefährlicher Güter

1. Verhaltensweise

- ⇒ Stoff nicht berühren
- ⇒ Rauchverbot
- ⇒ Zündquellen vermeiden (z. B. keine Betätigung von elektrischen Schaltern)
- ⇒ Gefahrenzone schnellstens gegen oder quer zur Windrichtung verlassen
- ⇒ Bei Brand an Fahrzeugen mit orangefarbenen Gefahrenzettel (explosionsgefährliche Stoffe) Unfallstelle großflächig räumen, Deckung aufsuchen.

2. Sofortmaßnahmen

- ⇒ Unfallstelle sichern
- ⇒ Warnung von Personen
- ⇒ Möglichst feststellen, um welchen gefährlichen Stoff es sich handelt
- ⇒ Meldung an Leitstelle unter Angabe von:
 - Schadensereignis (z. B. Undichtigkeit, Leck Brand, Explosion)
 - Betroffener Transportbehälter (z. B. Fass, Tank, Kesselwagen, Wagen, Container)
 - Lage und Größe der Leckstelle
 - Austrittsmenge (z. B. tropfend, dünner oder starker Strahl)
 - Gefahrnummer (orangefarbene Tafel oben)
 - UN-Nummer (orangefarbene Tafel unten)
 - Nummer des Gefahrzettels
 - Wagennummer
 - Nähe zu besonders gefährdeten Objekten (z. B. Wohngebiete, Tankstellen)

3. schriftliche Weisungen

Weitere Maßnahmen sind den schriftlichen Weisungen für den jeweiligen Stoff zu entnehmen. Das Unfallmerkblatt hat der Versender den Frachtpapieren beizugeben.

Bei freiwerden gefährlicher Stoffe im Bereich oder in der Nähe des Versenders, Empfängers oder eines entsprechenden Anschließers, ist dieser um sachkundige Hilfe zu ersuchen.

Sammlung betrieblicher Vorschriften 6. Berichtigung		gültig ab 27. Februar 2019
Gefährliche Güter	I 4 Anlage 5	Seite 3 von 9

E Kennzeichnung der Ladeinheit



Gefahrnummer

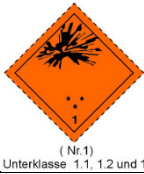






1. Ziffer Hauptgefahr	2. u. evtl. 3. Ziffer: Zusatzgefahr
2 Gas	0 ohne Zusatzgefahr
3 entzündbare, flüssiger Stoffe	1 Explosion
4 entzündbarer, fester Stoff	2 entweichen von Gasen
5 entzündend (oxydierend) wirkender Stoff oder organisches Peroxyd	3 Entzündbarkeit
6 giftiger Stoff	5 Entzündende (oxydierende) Eigenschaften
8 ätzender Stoff	6 Giftigkeit
	8 Ätzbarkeit
	9 Gefahr einer heftigen Reaktion, die aus der Selbstzersetzung oder Polymerisation entsteht
X = darf nicht mit Wasser in Berührung kommen	




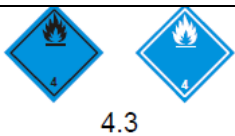

Stoffnummer

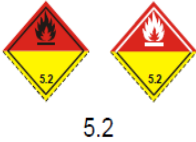



UN – Nummer (4 – stellig) im Gefahrfall sofort über Notruf melden
UN – Nummer nachsehen – Stoffliste GGVSE
Merkblatt des Versenders aufschlagen



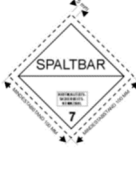
Sind die beiden ersten Ziffern die gleichen, so bedeutet dies auf eine Zunahme der Hauptgefahr hin.


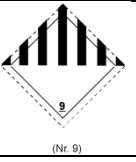




Bsp.: 66 = sehr giftig, 22 = gekühltes Gas;

Gefahrzettel	Beschreibung	Bemerkung
Klasse 1	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoffen	
 (Nr.1) Unterklasse 1.1, 1.2 und 1.3	Nr. 1 Unterklasse 1.1, 1.2 und 1.3 Symbol: „explodierende Bombe“ Schwarz auf orangefarbenen Grund Ziffer „1“ unten	
 (Nr.1.4) Unterklasse 1.4	Nr. 1.4 Unterklasse 1.4 Schwarze Ziffer auf orangefarbenen Grund Ziffer „1“ unten	Zeichenhöhe der Ziffer muss 30 mm und dicke 5 mm betragen. Größe Gefahrzettel 100 mm X 100 mm keine Angabe der Unterklasse und Verträglichkeitsgruppe = explosive Eigenschaft stellt Nebengefahr dar.
 (Nr.1.5) Unterklasse 1.5	Nr. 1.5 Unterklasse 1.5 Schwarze Ziffer auf orangefarbenen Grund Ziffer „1“ unten	
 (Nr.1.6) Unterklasse 1.6	Nr. 1.6 Unterklasse 1.6 Schwarze Ziffer auf orangefarbenen Grund Ziffer „1“ unten	
Klasse 2	Gase	
 (Nr. 2.1) Entzündbare Gase	Nr. 2.1 „Entzündbare Gase“ Symbol: „Flamme“ (schwarz o. weiß) auf rotem Grund Ziffer „2“ unten	
 (Nr. 2.2) Nicht entzündbare, nicht giftige Gase	Nr. 2.2 „Nicht entzündbare, nicht giftige Gase“ Symbol: „Gasflasche“ schwarz o. weiß auf grünem Grund Ziffer „2“ unten	
 (Nr.2.3) Giftige Gase	Nr. 2.3 „Giftige Gase“ Symbol: „Totenkopf mit gekreuzten Gebeinen“ schwarz auf weißem Grund Ziffer „2“ unten	

Gefahrzettel	Beschreibung	Bemerkung
Klasse 3	Entzündbare flüssige Stoffe	
	Nr. 3 „Entzündbare flüssige Stoffe“ Symbol: „Flamme“ schwarz oder weiß auf rotem Grund Ziffer „3“ unten	
Klasse 4.1	Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe, desensibilisierte explosive Stoffe	
 (Nr. 4.1)	Nr. 4.1 Symbol: „Flamme“ schwarz auf weißem Grund mit sieben senkrechten roten Streifen Ziffer „4“ unten	
Klasse 4.2	selbstentzündliche Stoffe	
 (Nr. 4.2)	Nr. 4.2 Symbol: „Flamme“ Obere Hälfte : schwarz auf weißem Grund Untere Hälfte: roter Grund Ziffer „4“ unten	
Klasse 4.3	Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln	
	Nr. 4.3 Symbol: „Flamme“ schwarz oder weiß auf blauem Grund Ziffer „4“ unten	
Klasse 5.1	entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe	
 (Nr. 5.1)	Nr. 5.1 Symbol: „Flamme über einem Kreis“ schwarz auf gelben Grund Ziffer „5.1“ unten	

Gefahrzettel	Beschreibung	Bemerkung
Klasse 5.2	organische Peroxyde	
<p>Organische Peroxyde</p>  <p>5.2</p>	<p>Nr. 5.2 Symbol: „Flamme über einem Kreis“ Obere Hälfte schwarz oder weiße Flamme auf rotem Grund Untere Hälfte: gelber Grund Ziffer „5.2“ unten</p>	
Klasse 6.1	giftige Stoffe	
 <p>(6.1)</p>	<p>Nr. 6.1 Symbol: „Totenkopf mit gekreuzten Gebeinen“ schwarz auf weißem Grund Ziffer „6“ unten</p>	
Klasse 6.2	ansteckungsgefährliche Stoffe	
 <p>(6.2)</p>	<p>Nr. 6.2 Symbol: „Kreis, der von drei sichelförmigen Zeichen überlagert wird“ schwarz auf weißem Grund Ziffer „6“ unten</p>	<p>In der unteren Hälfte darf angegeben sein: „ANSTECKUNGS-GEFÄHRLICHE STOFFE“ und „BEI BESCHÄDIGUNG ODER FREIWERDEN UNVERZÜGLICH GESUNDHEITSBEHÖRDEN VERSTÄNDIGEN“</p>
Klasse 7	radioaktive Stoffe	
 <p>(Nr. 7A)</p>	<p>Nr. 7A Symbol: „Strahlen“ (obere Hälfte) Aufschrift: „Radioaktiv“ „Inhalt“ „Aktivität“ (untere Hälfte) schwarz auf weißem Grund der Aufschrift RADIOAKTIV folgt ein senkrechter roter Streifen Ziffer „7“ unten</p>	<p>Kategorie I – weiß</p>

Gefahrzettel	Beschreibung	Bemerkung
 <p>(Nr. 7B)</p>	<p>Nr. 7B Symbol: „Strahlen“ (obere Hälfte) Aufschrift: „Radioaktiv“ „Inhalt“ „Aktivität“ (untere Hälfte) schwarz auf gelben Grund (obere Hälfte) schwarz auf weißem Grund (untere Hälfte) der Aufschrift RADIOAKTIV folgen zwei senkrechte rote Streifen untere Hälfte: „TRANSPORTKENNZAHL“ im schwarz eingerahmten Feld Ziffer „7“ unten.</p>	<p>Kategorie I – weiß Seitenlänge mindestens 100 mm Abstand Rahmen bis Ende mindestens 5 mm</p>
 <p>(Nr. 7C)</p>	<p>Nr. 7C Symbol: „Strahlen“ (obere Hälfte) Aufschrift: „Radioaktiv“ „Inhalt“ „Aktivität“ (untere Hälfte) schwarz auf gelben Grund (obere Hälfte) schwarz auf weißem Grund (untere Hälfte) der Aufschrift RADIOAKTIV folgen drei senkrechte rote Streifen untere Hälfte: „TRANSPORTKENNZAHL“ im schwarz eingerahmten Feld Ziffer „7“ unten.</p>	<p>Kategorie III - gelb Seitenlänge mindestens 100 mm Abstand Rahmen bis Ende mindestens 5 mm</p>
	<p>Nr. 7E „spaltbare Stoffe“ Aufschrift: „SPALTBAR“ (obere Hälfte) Aufschrift „ „KRITIKALITÄTSSICHERHEIT“ im schwarzem Rahmen (untere Hälfte) Ziffer „7“ unten</p>	

Gefahrzettel	Beschreibung	Bemerkung
Klasse 8	ätzende Stoffe	
	Nr. 8 Symbol: „Reagenzgläser mit auslaufender Flüssigkeit, welche Hand und Metall angreift“ schwarz auf weißem Grund (obere Hälfte) schwarzer Grund mit weißem Rand (untere Hälfte) Ziffer „8“ unten	
Klasse 9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände	
	Nr. 9 Symbol: „sieben senkrechte Streifen“ (obere Hälfte) schwarz auf weißem Grund Ziffer „9“ unterstrichen - unten	
	Zusätzliche Hinweise	
	Umweltgefährdende Stoffe Symbol: Toter Fisch, toter Baum	
	Umweltgefährdende Stoffe	
Rangiertechnische Behandlung der Wagen		
	Nr. 13 „Vorsichtig Rangieren“ Rotes Dreieck mit schwarzem Ausrufezeichen	Breite mindestens 105 mm
	Nr. 15 „Abstoßen und Ablaufen lassen verboten“ Fahrzeug darf nicht auf andere Fahrzeuge oder feste Gegenstände (Prellbock) auflaufen. Drei rote Dreiecke mit schwarzem Ausrufezeichen	Höhe mindestens 74 mm
Kennzeichnung für Stoffe, die im erwärmten Zustand befördert werden		
	Rot umrandendes Dreieck mit Symbol „Thermometer“ – Seitenlänge mindestens 250 mm <u>Kennzeichnung:</u> - bei Eisenbahnfahrzeugen an beiden Längsseiten - bei Containern und ortsbeweglichen Tanks an allen vier Seiten	

Anlage 6 zur SbV

Bestimmungen über brennbare Flüssigkeiten Bedienung von Tanklagern oder Füllstellen

(KoRil 901 0901 DB AG – Technische Anlagen: Anlagen zur Lagerung, Abfüllung und Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten ...)

1. Brennbare Flüssigkeiten im Sinne der DS 901 C werden in folgende Gruppen eingeteilt:

Gruppe A

Gefahrenklasse I: Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 21°C (z. B. Benzin)

Gefahrenklasse II Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von 21°C bis 55°C (z. B. Terpentinöl)

Gefahrenklasse III Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55°C bis 100°C

Gruppe B

Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 21°C, die oder deren brennbare flüssigen Bestandteile sich bei 15°C in jedem beliebigen Verhältnis mit Wasser lösen (z. B. Spiritus)

2. Bedienung von Tanklagern oder Füllstellen

Füll- und Entladestellen sind vorhanden:

Rangierbereich Osthafen Anschluss Allessachemie (vorher Cassella)
Anschluss Brenntag – Weiche 729
Anschluss Brenntag – W 730
Anschluss Drachengas – W 720

Bei der Bedienung der Füllstellen ist ab den obengenannten Weichen – bei Allessachemie ab Toranlage – die in der Bedienungsanweisung genannte Geschwindigkeit einzuhalten.

Der Triebfahrzeugführer darf erst an die Wagen herantreten, wenn sichergestellt ist, dass:

- Abfülleinrichtungen (Schlauchverbindungen) abgekuppelt sind
- sich keine Personen auf oder an den Wagen befinden

sowie

- Einrichtungen der Verladestellen aus dem Lichtraumprofil entfernt wurden

Die Bedienung ist in jedem Fall vorher beim Anschlussinhaber durch die Disposition anzumelden.

Nebenfahrzeuge dürfen nur nach Zustimmung des Anschlussbetreibers diese Bereiche befahren.

Die Bedienungsanweisung für den jeweiligen Gleisanschluss ist zu beachten.

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Bestimmungen über brennbare Flüssigkeiten	I 4 Anlage 6	Seite 1 von 1

Anlage 7 zur SbV

Bestimmungen für Fahrten während der Betriebsruhe

Allgemeines:

Alle Fahrten sind gemäß NBS-BT Pkt. 1.2.1 anzumelden.

Leitstelle der HFM ist nicht besetzt. *

Betriebsruhe der Leitstelle besteht in der Regel an Arbeitstagen von 20:00 Uhr bis zum darauffolgende Arbeitstag 5:00 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. *
Besetzung während der Betriebsruhe bzw. Nichtbesetzung außerhalb der Betriebsruhe werden dem EVU mitgeteilt. *

Alle Rangierfahrten sind gemäß FV-NE § 53 (2) mit besonderer Vorsicht und auf Sicht durchzuführen.

Bei der Anmeldung der Nutzung der Infrastruktur während der Betriebsruhe sind die EVU über die Nutzung anderer EVU durch den Leiter Betrieb bzw. den Mitarbeiter der Leitstelle / Bereitschaftshabenden zu unterrichten. *

Sind mehrere Rangierfahrten im gleichen Rangierbezirk unterwegs, haben sich die Tf über den Ablauf vor Beginn der Arbeiten zu einigen. *

Fahrten innerhalb der Serviceeinrichtungen

Für Rangierfahrten während der Betriebsruhe gelten die nachfolgend aufgeführten Signale nicht:

Ra 11 in Gleis 13 *

Ra 11 in Gleis 14 *

Ra 11 in Gleis 100

Ra 11 in Gleis 40

Ra 11 in Gleis 50

Ra 11 in Gleis 50 vor Bü „Intzestraße“ *

Ra 11 in Gleis 60 vor Bü „Intzestraße“ *

Die Bestimmungen der SbV, I4; Anlage 4 sind zu beachten. *

Wenn Stelltafeln für die EOW Anlage vorhanden sind, ist der Fahrweg für die Rangierabteilung über diese einzustellen. *

Betriebsführung im Übergabebahnhof Griesheim

der Tf hat sich vor dem Ra 11 (vor Weiche 948) vom Stw „Fa“ der DB Netz AG (069 / 265 1 28 43 oder GSMR) die Zustimmung zur Einfahrt einzuholen. Erst dann darf die Vorbeifahrt am Ra 11 in Richtung Griesheim DB erfolgen. *

In Richtung Westhafen darf am Ra 11 (vor Weiche 948) ohne Zustimmung vorbeigefahren werden.

Sammlung betrieblicher Vorschriften I 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Bestimmungen für Fahrten während der Betriebsruhe	I 4 Anlage 7	Seite 1 von 2

Übergabefahrten zwischen Bf Osthafen und Bf Frankfurt/ Main Ost Gbf – FFO Gbf

Anmeldung erfolgt über Fdl Frankfurt Ost. Ls sind zu beachten.
Einstellung der Fahrwege über die jeweilige Stelltafel am Standort der Rangierabteilung. *

Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten oder Störungen sind sofort über das Mobiltelefon der Bereitschaft der HFM zu melden. Diese handelt gemäß Unfallmeldetafel. *
*
*

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Bestimmungen für Fahrten während der Betriebsruhe	I 4 Anlage 7	Seite 2 von 2

Anlage 8 zur SbV

Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge

Als dampfbetriebenen Schienenfahrzeuge zählen:

- Dampflokomotiven mit Rostfeuerung
- Dampflokomotiven mit Öl- oder Gasfeuerung
- Dampflokomotiven mit Kohlestaubfeuerung

Allgemeines:

Alle Fahrten sind gemäß NBS-BT Pkt. 1.2.1 anzumelden.
Es sind durch das betriebsdurchführende EVU geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der Entstehung von Bränden zu treffen

Technische Voraussetzungen

Das Risiko einer Brandentstehung sollte soweit ausgeschlossen werden, dass auf Grund der Bauart der Lokomotive ein unkontrollierter Verlust von Heizmaterialien (glühende Kohleteilchen, Öl oder Gasverlust; Verlust von Kohlestaub) weitgehend minimiert wird.

Das betriebsdurchführende EVU ist für den ordnungsgemäßen Zustand der Dampflokomotive verantwortlich. Triebfahrzeugführer und Heizer müssen die erforderliche Qualifikation und praktische Erfahrungen nachweisen können.

Perioden mit erhöhter Brandgefahr

Seitens der HFM kann eine Fahrt mit Dampflokomotiven auf Grund von sehr trockener Witterung untersagt werden. Maßgebend hierzu sind Brandgefahrwarnungen der Stadt Frankfurt am Main. Die Untersagung ist dem EVU mindestens einen Tag vor Fahrtbeginn mitzuteilen

Zugpersonal

Das Zugpersonal muss in der Lage sein, festgestellte Entstehungsbrände als Sofortmaßnahme zu bekämpfen. Hierfür hat das EVU im Zug geeignete Mittel mitzuführen.
Bei festgestellten Entstehungsbränden ist in jedem Fall die Feuerwehr und die Bereitschaft der HFM zu informieren.

Verhalten während der Fahrt

Funkenflug ist möglichst zu vermeiden oder so gering wie möglich zu halten.
Die Bodenklappen des Aschekastens sind vor Beginn der ersten Fahrt gegen unbeabsichtigtes Öffnen zu sichern.

Im Gleis 100 (Betriebsgleis) ist die Entleerung des Aschekastens, außer in Notfällen, untersagt. In allen anderen Gleisanlagen ist dies zu vermeiden.

Sammlung betrieblicher Vorschriften 5. Berichtigung		gültig ab 01. Juli 2018
Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge	I 4 Anlage 8	Seite 1 von 1