

## 1. Rangieren

### 1.1 Geltungsbereich

- Der Gleisanschluss wird durch die Anschlussweichen 63, 215, 217, 219 und 223 begrenzt. Die Infrastruktur wird von der DB Bahnbau Gruppe GmbH betrieben. Die Betriebsführung im Rangierdienst obliegt der DB Fahrwegdienste GmbH.
- Die Infrastruktur außerhalb des Gleisanschlusses, einschließlich der Anschlussweichen, sowie aller Hauptsignale, Lichtsperrsignale und Gleissperren im Gleisanschluss wird von der DB Netz AG betrieben. Die Fahrleitung wird von der DB Netz AG betrieben.

### 1.2 Mitgeltendes Regelwerk

- Weisung für den Eisenbahnbetrieb der DB Bahnbau Gruppe GmbH Gleisanschluss Stuttgart-Nord in der aktuellen Version, inkl. der dort aufgeführten Regelwerke
- Regelbuch DBNETZE für Triebfahrzeugführer (DBNETZE-003)<sup>1</sup>
- BOA, Verordnung des Innenministeriums (Baden-Württemberg) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen vom 17.03.1971
- Bedienhandbuch EOW-Anlage Stuttgart 21, C2

### 1.3 Beteiligte beim Rangieren

- Rangierdisponent (Rd), Rangierbegleiter (Rb), Triebfahrzeugführer (Tf)

### 1.4 Rangieren im Gleisanschluss

- Die grundsätzliche Planung des Rangierbetriebes erfolgt durch den Logistikkoordinator. Die betriebliche Umsetzung obliegt dem Rd.
- Den Arbeitsauftrag erhält der Rb vom Rd.
- Der Rb informiert den Tf über den Arbeitsauftrag und vereinbart mit ihm die Umsetzung.
- Der Tf holt beim Rd die Erlaubnis zur Fahrt ein und führt die Rangierfahrt durch. Der Tf kann Aufgaben gemäß 408.4814 Absatz 4 an den Rb übertragen.
- Den Abschluss der Rangierfahrt meldet der Tf dem Rd und teilt ihm dabei Besonderheiten (z.B. nicht grennzeichenfreies Abstellen, Beladung im Taktverfahren usw.) mit.

### 1.5 Rangieren im Bereich der DB Netz AG

- Den Arbeitsauftrag erhält der Rb vom Rd.
- Der Rb informiert den Tf über den Arbeitsauftrag und vereinbart mit ihm die Umsetzung.
- Der Tf holt die Zustimmung zur Fahrt beim Fdl/ Ww der DB Netz AG ein.

---

<sup>1</sup> Schließt die Regeln für sonstige Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb ein.

- Erteilt der Fdl/Ww die Zustimmung zu Fahrten in den Bereich des Gleisanschlusses, so informiert der Tf den Rd und holt dessen Erlaubnis ein.
- Der Tf führt die Rangierfahrt durch. Der Tf kann Aufgaben gemäß 408.4814 Absatz 4 an den Rb übertragen.
- Den Abschluss der Rangierfahrt meldet der Tf dem Fdl/ Ww und ggf. dem Rd.

### **1.6 Besonderheiten**

- Wenn dem Rb die Fahrwegbeobachtung übertragen ist, besetzt dieser grundsätzlich die Spitze der Rangierabteilung. Ausnahmsweise kann der Rb, wenn erforderlich, neben der Spitze der Rangierabteilung herlaufen oder die Fahrwegbeobachtung von einem externen Standort, der eine bessere Möglichkeit zulässt, durchführen. Für die Fahrwegbeobachtung ist immer ein sicherer Standort auf dem Fahrzeug an der Spitze der Rangierabteilung bzw. ein sicherer Fußweg auf dem Rangierweg oder außerhalb des Gefahrenbereiches der Gleise unter Berücksichtigung der Verladearbeiten zu wählen.
- Bei Ausfall des Rangierfunks wird als Rangierseite, aus Richtung Feuerbach kommend, die rechte Fahrzeugseite (südwestlich) festgelegt.
- In den Gleisen 213 und 239 sind während der Beladung alle Fahrzeuge zusätzlich mit Druckluftbremse zu sichern.
- In Gleis 225 ist im Bereich der Betonwand der Aufenthalt von Personen und somit das Betreten des Gleisbereichs untersagt. Bei Besetzung dieses Gleisbereiches mit Wagen muss die Rangierabteilung mit Ihrer Spitze im vorderen, abgeflachten Teil der Laderampe anhalten. Der Rb verlässt die Spitze und läuft während der Fahrt nebenher. Die Vorbereitung für Fahrten aus Gleis 225 heraus erfolgt für die Fahrzeuge, die in Höhe der Betonwand stehen, von der Laderampe aus. Es ist immer eine Anfahrprobe laut DB.5333 Abschnitt 3 (2) bis (4) durchzuführen.
- Im Gleis 255 ist der Aufenthalt von Personen zwischen Fahrzeugen und Betonwand untersagt. Der Rb muss im Außenbogen neben der Rangierabteilung laufen, wenn vom in Fahrtrichtung linksseitigen Rangiertritt das Gleis nicht einsehbar ist.

### **1.7 Fahrten von und zum Zug**

- Fahrten zum und vom Zug vereinbaren die jeweiligen Tf mit den Beteiligten (Fdl/Ww bzw. Rd).

### **1.8 Kommunikation**

- Rb/ Tf: mittels Rangierfunk, Hand-, Licht-, Pfeifsignale.
- Tf / Rd: Rangierfunk, telefonisch oder persönlich
- Tf/ Fdl/Ww: GSM-R

## **2. Fahrzeuge abstellen und festlegen**

### **2.1 Abstellen von Wagenzügen länger als 12 Stunden**

- Gleise 213 und 239:  
Durch Anziehen der Handbremsen an beiden Enden des Wagenzuges oder Anschluss an die vorhandenen Bremsprobegeräte in den ausgerüsteten Gleisen.
- Gleise 251 bis 255:  
Durch Anziehen einer Handbremse am Wagenzug, an der dem Gleisabschluss (Prellbock) abgewandten Seite.

### **2.2 Kurzzeitige Abstellung**

- Durch Anziehen der Handbremsen an beiden Enden des Wagenzuges oder Anschluss an die vorhandenen Bremsprobegeräte in den ausgerüsteten Gleisen.
- Die Gleise 223, 224, 294 und 297 dürfen nur für kurzzeitige Abstellungen genutzt werden.

### **2.3 Ausnahmen**

- Wenn die festzulegenden Wagen keine Handbremse besitzen, sind diese durch das Auflegen von Hemmschuhen oder durch den Anschluss an die vorhandenen Bremsprobegeräte zu sichern.
- So lange an abgestellten Wagenzügen eine Rangierlok mit ausreichender Bremswirkung belassen wird, kann auf weitere Maßnahmen zur Festlegung verzichtet werden.
- Für alle weiteren Fälle dürfen Radvorleger verwendet werden. Diese sind immer an beiden Enden des Wagenzuges, ausgenommen vor Gleisabschlüssen, sowie nicht innerhalb der Radsätze eines Drehgestelles, aufzulegen.
- In Gleis 225 dürfen außerhalb des Bereiches der Betonwand auf der Schiene, die der Rampe zugewendet ist, keine Radvorleger (ausgenommen doppelte Radvorleger) aufgelegt werden.
- In Gleis 255 dürfen im gesamten Bereich der Betonwand und anschließenden Laderampe auf der diesen Bauwerken zugewandten Schiene, keine Radvorleger (ausgenommen doppelte Radvorleger) aufgelegt werden.

#### **Hinweis:**

**Die Anzahl anzuziehender Feststellbremsen bezieht sich auf Grauguss – Bremsklotzsohlen. Sollen Wagen mit Verbundstoff-Bremsklotzsohlen gesichert werden, ist immer die doppelte Anzahl Feststellbremsen anzuziehen.**

### **3. Gleisperrungen**

#### **3.1 Grundsätzliches**

- Gesperrte Gleise dürfen nicht befahren werden.
- Gleise, in denen Ladearbeiten durchgeführt werden, sind wie gesperrte Gleise zu behandeln. Wenn während der Durchführung von Ladearbeiten die Rangierlok an die abgestellten Wagen heranfahren muss, hält diese mit dem ersten Fahrzeug mindestens fünf Meter vor den Wagen an. Erst nach Abstimmung mit dem Verantwortlichen für das Verladen darf an die Wagen herangefahren und gekuppelt werden.
- Fahrzeugbewegungen sind bei Verladearbeiten nach Abstimmung mit dem Verloader zulässig.

#### **3.2 Erfordernisse von Gleisperrungen aus UV-Gründen**

- bei Arbeiten an Fahrzeugen (z.B. technische Wagenbehandlung, Instandsetzungsarbeiten)
- bei Gefährdung durch den Betrieb in Nachbargleisen

#### **3.3 Antragstellung und Nachweisführung**

- Die Antragstellung erfolgt beim Rd. Dieser sperrt und informiert alle Beteiligten.
- Sperranträge stellt der Verantwortliche für die Durchführung der Arbeiten an den Fahrzeugen.
- Der Antragsteller veranlasst die Aufhebung der Gleisperrung.
- Die Dokumentation der Gleisperrungen erfolgt durch den Rd nach örtlich zu gebenden Regeln.

#### **3.4 Sicherung der gesperrten Gleise**

- Die Sicherung erfolgt mittels Sh 2-Scheiben und wenn es die Art der Arbeiten erfordert durch verschraub- und abschließbare Radvorleger.
- Die Sicherung erfolgt nach Zustimmung des Rd. Dieser dokumentiert dies.
- Für Einrichtung und Entfernung der Sicherung ist der Verantwortliche für die Durchführung der Arbeiten zuständig.
- Verladearbeiten und Wagenuntersuchungen können ohne Sicherung mit Sh 2-Scheiben bzw. verschraub- und abschließbare Radvorlegern durchgeführt werden.

#### **4. Besondere Maßnahmen bei der Zugvorbereitung**

- Für die technische Wagenbehandlung/Zugvorbereitung auf den Gleisen 213 bis 216 ist immer das jeweilige Nachbargleis, in das der Mitarbeiter bei seiner Arbeitsausführung geraten kann, aus UV-Gründen zu sperren.
- Die technische Wagenbehandlung/Zugvorbereitung darf während der Beladearbeiten nur dann erfolgen, wenn eine Gefährdung durch das Ladegut oder durch mögliche Fahrzeugbewegungen ausgeschlossen ist.

#### **5. Notfallmanagement/ Meldungen absetzen**

- Die Meldungen der Ereignisse erfolgt unverzüglich durch die am Rangieren beteiligten Personen.
- Unfälle, Ereignisse und Störungen im Gleisanschluss werden umgehend dem Logistikkordinator gemeldet. Dieser veranlasst weitere Meldungen gemäß Meldefluss.
- Unfälle, Ereignisse und Störungen außerhalb des Gleisanschlusses werden umgehend dem Fdl der DB Netz AG und dem Logistikkordinator gemeldet.