

1. Geltungsbereich

Die vorliegende Arbeitsanweisung gilt für den Rangierbetrieb im Bereich der Eisenbahninfrastruktur des Gleisanschlusses Logistikfläche Stuttgart-Nord der DB Bahnbaugruppe GmbH.

2. Weisungsgrund

Die Betriebsführung für den Rangierbetrieb des Gleisanschlusses der Logistikfläche Stuttgart-Nord, dessen Eisenbahninfrastruktur von der DB Bahnbaugruppe GmbH betrieben wird, obliegt grundsätzlich der DB Fahrwegdienste GmbH, OE Logistik.

Die Transporttechnologie im Gleisanschluss erfordert, dass regelmäßig mehrere Rangierabteilungen gleichzeitig Rangierfahrten durchführen.

Diese Arbeitsanweisung präzisiert die unter nachstehenden Punkt 3. aufgeführten Regeln und verbessert so die Sicherheit der Durchführung des Rangierbetriebes im Bereich der vorgenannten Eisenbahninfrastruktur.

3. Mitgeltende Regelwerke

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

4. Verantwortlichkeit/ Zuständigkeit

4.1 ÖBL Stuttgart-Nord DB Bahnbaugruppe

Der ÖBL ist verantwortlich für die Organisation des sicheren Eisenbahnbetriebes sowie für den sicheren und regelkonformen Zustand der Eisenbahninfrastruktur im Gleisanschluss. Er erlässt betriebliche Anordnungen und ist verantwortlich für die Aufbewahrung der Weichenschlüssel und Sicherungsmittel sowie für die Erteilungen von Anweisungen für den Winterdienst.

4.2 Rangierdisponent (Rd) Logistikfläche Stuttgart-Nord

Die grundsätzliche Planung des Rangierbetriebes im Gleisanschluss der Logistikfläche wird durch den Logistikkoordinator durchgeführt. Die betriebliche Umsetzung obliegt dem Rd. Der Rd ist verantwortlich für die Koordination und Überwachung aller geplanten und stattfindenden Rangierfahrten im Gleisanschluss mit Ausnahme der vom FdI/Ww überwachten Bereiche (Gleise 213 bis 216, 294, 297). Der Rd erteilt Erlaubnisse zur Durchführung der Fahrten, legt so auch die Reihenfolge der Rangierfahrten im Gleisanschluss fest und schließt damit gegenseitige Gefährdungen aus.

¹ Schließt die Regeln für sonstige Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb ein.

Die Verantwortung der Fdl Mitte Stuttgart Hbf und Fdl Süd Stuttgart-Zuffenhausen bleibt unberührt, wenn Rangierfahrten außerhalb des Gleisanschlusses durchgeführt werden.

4.3. Triebfahrzeugführer (Tf)

Der Tf ist verantwortlich für die sichere Durchführung der Rangierfahrten. Die Arbeitsaufträge für Rangierfahrten im Gleisanschluss nimmt er vom Rb entgegen. Die Erlaubnis zur Fahrt holt er sich vom Rd ein.

Bei Rangierfahrten außerhalb des Gleisanschlusses ist der Tf bei der Vorbereitung, Durchführung und nach Beendigung der Rangierfahrten für die Kommunikation mit dem Betriebspersonal der DB Netz AG (Fdl, Ww) verantwortlich.

4.4 Rangierbegleiter (Rb)

Der Rb führt Rangiertätigkeiten (z.B. Kuppeln, Wagen sichern) aus. Er nimmt die Arbeitsaufträge vom Rd für die Rangierfahrten entgegen und kommuniziert diese dem Tf. Im Rahmen der Rangierfahrten können ihm weitere Aufgaben des Tf übertragen werden (z.B. Kommunikation, Beobachtung Fahrweg), soweit die Übertragung nach der Fahrdienstvorschrift, Ril 408.48, zulässig ist.

5. Regelungen für den Rangierbetrieb

5.1 Durchführung und Erlaubnisse

Im Bereich des Gleisanschlusses der Logistikfläche Stuttgart-Nord gelten beim Rangieren die Regeln der DBNETZE-003. Der Tf ist für die betriebssichere Durchführung jeder Rangierfahrt verantwortlich. Der Rb erhält den Arbeitsauftrag der Rangierfahrt vom Rd. Nach Kommunikation von Rb und Tf holt der Tf beim Rd die Erlaubnis zur Fahrt ein und die Fahrt wird bestimmungsgemäß durchgeführt. Den Abschluss der Rangierfahrt meldet der Tf dem Rd. Die Meldung beinhaltet auch Besonderheiten, wie z. B. nicht grenzzeichenfreie Abstellung, Beladung im Taktverfahren usw.

Bei Rangierfahrten außerhalb des Gleisanschlusses muss durch den Tf die Zustimmung beim zuständigen Fdl/Ww eingeholt werden. Erteilt der Fdl/Ww eine Zustimmung zu Fahrten in den Bereich des Gleisanschlusses, so informiert der Tf den Rd darüber und holt dessen Erlaubnis ein.

Um gefährdende Rangierfahrten auszuschließen, werden alle Fahrten im Gleisanschluss durch den Rd koordiniert. Rangierfahrten dürfen nur nach Erteilung der Erlaubnis durch den Rangierdisponenten durchgeführt werden. Die Erlaubnis gilt ausschließlich für den vom Rd bestimmten Fahrweg.

Die Erlaubnis zu einer Rangierfahrt durch den Rd erfolgt mit Angabe von Abfahrtort, Besonderheiten und Fahrziel. Der Rd meldet sich mit „Rangierdisponent“ und seinem Namen. Der Rb meldet sich mit der Bezeichnung seiner für die jeweilige Schicht festgelegten Rangierabteilung (Lok 1, Lok 2 usw.).

Die Gesprächsführung hat sich auf die für die Rangierfahrten relevanten Informationen zu beschränken. Arbeitsaufträge und Erlaubnisse sind zu wiederholen.

Die Beendigung, längere Fahrtunterbrechungen sowie Verzögerungen oder Nichtdurchführung von Rangierfahrten sind vom Tf dem Rd umgehend zu melden.

5.2 Zusammenwirken Tf / Rb

Befindet sich der Tf beim Rangieren nicht an der Spitze der Rangierabteilung, kann er Aufgaben der Fahrwegbeobachtung an den Rb übertragen. Der Rb besetzt dann grundsätzlich die Spitze der Rangierabteilung. Ausnahmsweise kann der Rb, wenn erforderlich, bei der Fahrwegbeobachtung neben der Spitze der Rangierabteilung herlaufen oder diese von einem externen Standort, der eine bessere Möglichkeit der Fahrwegbeobachtung 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.

Für die Gleise 225 und 255 gelten Besonderheiten (vgl. Punkt 5.4).

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

5.3 Befahren von Ladestellen

Wenn während der Durchführung von Verladearbeiten 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. Nach Abschluss von Ladearbeiten und Fertigmeldung entfällt das vorherige Anhalten der Rangierlok. Vor Abfahrt der Rangierabteilung ist durch den Rb die Fahrbereitschaft der Rangierabteilung festzustellen.

5.4 Besonderheiten

Für die Gleise 213 und 239 werden aufgrund der Neigungsverhältnisse während der Beladung besondere Maßnahmen gegen unbeabsichtigte Fahrzeugbewegungen notwendig.

Zwischen den Gleisen 225 und 255 befindet sich eine Betonwand. Gleis 225 ist außerdem in Höhe der Betonwand mit einer Laderampe ausgestattet. Hinter der Betonwand schließt auf Gleis 255 ebenfalls eine Laderampe an. Die Einbauten schränken den erforderlichen Sicherheitsraum ein.

Deshalb werden folgende Regelungen getroffen:

5.4.1 Gleise 213 und 239

Während der Beladung sind alle Fahrzeuge zusätzlich mit Druckluftbremse zu sichern.

5.4.2 Gleis 225

Der Aufenthalt von Personen ist im Bereich des Gleises 225 in Höhe der Betonwand untersagt. Wird das Gleis mit Wagen besetzt, ist im vorderen, abgeflachten Bereich der Laderampe anzuhalten. Der Rb verlässt die Spitze der Rangierabteilung und läuft während der Fahrt nebenher. Es sind dabei insbesondere Masten am Rand der Ladekante und Bewegungen der Straßenfahrzeuge zu beachten.

Das Kuppeln sowie das Sichern von Fahrzeugen durch Auslegen von Radvorlegern oder Anziehen von Hand- oder Feststellbremsen **sind im Bereich der Betonwand untersagt.** Zugeführte Rangierabteilungen müssen außerhalb gebildet und vorbereitet werden. Die Vorbereitung

der Fahrt erfolgt für **die Fahrzeuge in Höhe der Betonwand** von der Laderampe aus. Es ist immer eine Anfahrprobe durchzuführen, wie sie in DB.5333 Abschnitt 3 (2) bis (4) für Zugfahrten vorgeschrieben ist.

Im übrigen Bereich der Laderampe dürfen auf der Schiene, die der Rampe zugewendet ist, keine Radvorleger (ausgenommen doppelte Radvorleger) aufgelegt werden.

Können unter Beachtung dieser Besonderheiten die abgestellten Fahrzeuge nicht ausreichend gesichert werden, besteht Abstellverbot!

5.4.3 Gleis 255

Wegen der Einschränkung des Sicherheitsbereiches dürfen sich keine Personen zwischen Fahrzeug und Betonwand aufhalten. Der Rb muss im Außenbogen neben der Rangierabteilung laufen, sofern vom in Fahrtrichtung linksseitigen Rangiertritt das Gleis nicht einsehbar ist.

Im gesamten Bereich der Betonwand und der anschließenden Laderampe dürfen auf der Schiene, die der Rampe / Betonwand zugewendet ist, keine Radvorleger (ausgenommen doppelte Radvorleger) aufgelegt werden.

6. Gleisperrungen

Grundsätzlich gilt: **Gesperrte Gleise dürfen nicht befahren werden. Ausnahmen sind bei Verladearbeiten zugelassen.**

6.1 Erfordernisse der Gleisperrung

Gleise sind immer aus UV-Gründen zu sperren, wenn an Fahrzeugen gearbeitet wird, z. B. für Wagenuntersuchungen oder Reparaturen. Gleise, in denen Ladearbeiten durchgeführt werden, sind eisenbahnbetrieblich wie gesperrte Gleise zu behandeln.

Besteht die Möglichkeit, bei Arbeiten an Fahrzeugen auch in den Gefahrenbereich des Nachbargleises zu geraten, so ist auch dieses zu sperren.

6.2 Antragstellung und Nachweisführung

Sollen Gleise gesperrt werden, so erfolgt die Antragstellung beim Rd. Der Rd sperrt den beantragten Bereich und informiert alle Beteiligten im Gleisanschluss. Der Rd informiert außerdem bei Personalwechsel bzw. bei neu eingelassenen Fahrten in den Gleisanschluss die jeweiligen Rb bzw. Tf. Bei Gleisperrungen, die über das Schichtende des Rd hinausgehen, übergibt dieser die Information an den nachfolgenden Rd.

Der Rd dokumentiert die Gleisperrungen. Die Regeln hierzu sind örtlich zu geben.

Den Sperrantrag stellt immer der Verantwortliche für die Durchführung der Arbeiten.

Bei Unterbrechung von Arbeiten informiert der Verantwortliche für die Durchführung der Arbeiten den Rd, wenn die Sperrung bestehen bleibt.

Das Aufheben der Gleisperrung wird immer vom Antragsteller, nach dem Entfernen der jeweiligen Sicherung, veranlasst. Ist dieser nicht zu erreichen, muss sich der Rd vor einer Freigabe davon überzeugen, dass die Gründe für die Gleisperrung nicht mehr vorliegen.

Gleisperrungen außerhalb des Gleisanschlusses werden, entsprechend des gültigen Regelwerkes, bei den zuständigen Fahrdienstleitern beantragt.

6.3. Sicherung der gesperrten Gleise

Gesperrte Gleise sind beidseitig durch Sh 2-Scheiben und wenn die Art der Arbeit es erfordert, durch verschraub- und abschließbare Radvorleger zu sichern. Das Anbringen ist erst nach Zustimmung des Rd erlaubt und vom Rd zu dokumentieren.

Für die Einrichtung und Entfernung der Sicherung (Sh 2-Scheiben, Radvorleger) ist immer 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.

7. Kommunikation

Die Kommunikation im Rangierbetrieb erfolgt zwischen Tf und Rb über Rangierfunk. Auf überschaubare Entfernungen, insbesondere bei Störungen des Funks, sind Hand-/ Licht- und Pfeifsignale zulässig.

Die Verständigung zwischen Tf und Rd erfolgt über Rangierfunk, telefonisch oder persönlich.

Der Rangierbegleiter hat eine Signalpfeife mitzuführen. Mit dieser können in Gefahrensituationen, oder z.B. bei plötzlich unterbrochenem Funk Not- und Warnsignale gegeben werden.

Für die Verständigung zwischen Tf und Fdl/Ww ist GSM-R zu nutzen.

8. Sonstiges

Alle mit eisenbahnbetrieblichen Tätigkeiten beauftragten Beschäftigten im Gleisanschluss Stuttgart Nord sind über diese Arbeitsanweisung nachweislich zu unterrichten. Eine Kurzfassung dieser Weisung, das Merkblatt Eisenbahnbetrieb Logistikfläche Stuttgart Nord, wird allen Beteiligten zur Verfügung gestellt.

9. Verteiler

DB FWD GmbH:

- Leiter OE Logistik
- DB FWD GmbH Projektleitung PSU
- ÖBL DB FWD GmbH PSU
- Zentrale Leitstelle

DB Bahnbau Gruppe GmbH:

- Eisenbahnbetriebsleiter
- Örtlicher Betriebsleiter Stuttgart-Nord

DB Netz AG:

- Regionalbereich Südwest
- Fdl Mitte Stuttgart Hbf
- Fdl Süd Stuttgart-Zuffenhausen

Vorstandsressort Infrastruktur
DB Fahrwegdienste GmbH
Arbeitsanweisung Rangierbetrieb Stuttgart-Nord

Rev.-Index: EA

Seite 6 von 6

DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Paderborn)

- Eisenbahnbetriebsleiter