

| | | |
|--|--|---|
| <p>Herausgeber MN-EBL</p> <p>Erarbeitet durch Daniel Hentschel</p> | <p>gültig ab 16.05.26</p> <p>gültig bis bis auf Weiteres</p> | <p>Ersatz für Bedienungsanweisung gültig ab 01.03.25</p> |
| <p>Verteiler</p> | <p>Geschäftsführung, Infrastrukturmanagement EBL, Stv. EBL, öBl Nebenanschießer EVU, die die Hafentbahn Mainz befahren Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz Landeseisenbahnaufsicht Rheinland-Pfalz</p> | |

Bedienungsanweisung

für die

öffentliche Serviceeinrichtung „Hafenbahn Mainz“

der

Mainzer Netze GmbH

| Erstellt | Geprüft | Freigegeben |
|--|---|---|
| <p>Daniel Hentschel Mannheim, 06.05.2026</p> | <p>Christoph Rohr Mainz, 07.05.2026</p> | <p>Markus Schlosser Mainz, 07.05.2026</p> |

Wichtige Ansprechpartner

| Mainzer Netze GmbH | | | |
|--|--------------------|--|---------------------------------------|
| Unfallmeldestelle | | +49 6131 12-7010 <i>im Störfungsfall:</i> +49 151 18857503 | |
| Infrastrukturmanagement | Michael Nöthe | +49 6131 12-6706 +49 151 12549771 | michael.noethe@mainzer-netze.de |
| | Stefan Süßenberger | +49 6131 12-6164 +49 151 16186272 | stefan.suessenberger@mainzer-netze.de |
| Eisenbahnbetriebsleiter | Daniel Hentschel | +49 151 4415 7010 | daniel.hentschel@er-germany.com |
| Stv. Eisenbahnbetriebsleiter | Daniel Häcker | +49 170 7081167 | daniel.haecker@ksv-europe.de |
| Örtlicher Betriebsleiter | Tankred Lange | +49 6131 1430- 322 +49 173 6758633 | tlange@frankenbach.com |
| Stv. örtlicher Betriebsleiter | Thomas Mevissen | +49 6131 1430- 320 +49 173 6758612 | tmevissen@frankenbach.com |
| DB Cargo AG | | | |
| Dispo Mainz-Bischofsheim <i>erreichbar: So 19.30 - Sa 16.00</i> | | +49 6144 4694503 | |
| Operativer Leiter Produktion | Lukas Jahn | +49 6144 4694- 426 +49 152 37581003 | lukas.jahn@deutschebahn.com |
| Produktionskoordinator Frankfurt | | +49 69 265 42818 | |
| Eisenbahnbetriebsleiter | Stefan Schüler | +49 1511 261 9907 | Stefan.schüler@deutschebahn.com |
| DB InfraGO AG | | | |
| Fdl Mainz Hbf | | +49 6131 151842 | |
| Notfallleitstelle BZ Frankfurt | | +49 69 265-37108 | |
| Frankenbach Container Terminals GmbH | | | |
| Geschäftsführung | Ernst Frankenbach | +49 6134 2900116 +49 173 06758600 | |
| Terminalleitung | Thomas Mevissen | +49 6131 1430- 320 +49 173 6758612 | tmevissen@frankenbach.com |
| Leitstand | | +49 6131 1430- 331 | |
| Disposition Lkw | | +49 6131 1430- 301 | |
| Anschlussbahnleiter | Tankred Lange | +49 6131 1430- 322 +49 173 6758633 | tlange@frankenbach.com |
| Stv. Anschlussbahnleiter | Thomas Mevissen | +49 6131 1430- 320 +49 173 6758612 | tmevissen@frankenbach.com |
| Gefahrgutbeauftragter | Andreas Wagner | +49 176 20137606 | |
| Hessische Güterbahn GmbH | | | |
| Disposition | | +49 6408 504508- 0 | kontakt@hessische-gueterbahn.de |
| Eisenbahnbetriebsleiter | Sven Günther | +49 170 4880045 | sven.guenther@hessische-gueterbahn.de |

| | | | |
|--|--------------------|--|--|
| Stv. Eisenbahnbetriebsleiter | Lutz Freund | +49 176 87957642 | Lutz.freund@hessische-gueterbahn.de |
| Örtlicher Betriebsleiter | Thorsten Putze | +49 177 7653648 | thorsten.putze@hessische-gueterbahn.de |
| Notdienst | | +49 172 5981133 | |
| Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz | | | |
| Geschäftsbereich Verkehr | | +49 261 3029-0 | |
| Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH | | | |
| Leitstelle Straßenbahn / Bus | | +49 6131 12- 6647 <i>oder</i> +49 6131 12- 6857 | |
| Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz | | | |
| Landeseisenbahnaufsicht | | +49 69 238551- 0 | |
| Unfallmeldungen | | | lea-rlp@mkuem.rlp.de |
| | Innes Müller | +49 6131 16- 6559 | ines.mueller@mkuem.rlp.de |
| | Florian Buschmann | +49 6131 16- 6500 | florian.busch@mkuem.rlp.de |
| Rail Force One Germany GmbH | | | |
| Operations Center Germany | | +49 174 2438344 + 49 173 3996025 | operationscentergermany@railforce.one |
| Sicherheitsmanagementsystem- verantwortlicher (SMV) | Steffen Wolkenhaar | +49 177 5211570 | s.wolkenhaar@railxpert.de |
| RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH | | | |
| Leitstelle | | +49 6408 504508-0 | dispo@rse-bonn.de |
| Eisenbahnbetriebsleiter | Philipp Thielmann | +49 178 7105338 | ebl@rse-bonn.de |

Änderungen und Ergänzungen

| lfd. Nr. | gültig ab | Grund / Inhalt | Bearbeitung |
|----------|------------|---|------------------|
| 0 | 30.10.19 | Neuherausgabe | Tobias Hackstein |
| 1 | 01.09.20 | Diverse Ergänzungen und Berichtigungen, Einarbeitung der Betrieblichen Weisung 2020-01 vom 04.03.20 | Tobias Hackstein |
| 2 | 01.07.22 | Wechsel des Stv. Eisenbahnbetriebsleiters, Inbetriebnahme LZA Rheinallee/Zwerchallee, Inbetriebnahme BÜSA Rheinallee 120/122, Einarbeitung der Betrieblichen Weisung 2021-03 vom 21.11.21, Einarbeitung der Betrieblichen Weisung 2022-01 vom 04.02.22, Berichtigung redaktioneller Fehler | Tobias Hackstein |
| 3 | 01.09.23 | Aktualisierung des Verzeichnisses „Wichtige Ansprechpartner“ (u. a. Änderung der Ansprechpartner bei der Landeseisenbahnaufsicht), Ersetzung des Begriffs „Rangierabteilung“ durch den Begriff „Rangiereinheit“, Ergänzung der Abkürzung „Ls“ (= Lichtsperrsignal), Entfall der Abkürzung „Rabt“ (= Rangierabteilung), Berücksichtigung von LST-Änderungen in Mainz Hbf (Ersatz des Zwischensignals R 52 durch das Lichtsperrsignal 040 II), Korrektur der Längenvorgaben für „Kurzzüge“ (= Rangiereinheiten ≤ 480 m Länge) und für „Langzüge“ (= Rangiereinheiten > 480 m Länge), redaktionelle Änderungen und Fehlerkorrekturen | Tobias Hackstein |
| 4 | 01.03.2025 | Änderung Eisenbahnbetriebsleiter der Mainzer Netze GmbH, einschließlich Kontaktdaten | Daniel Häcker |
| 5 | 16.05.2026 | Stilllegung Rangierbezirk Rheinallee zum 15.05.2026 Update Ansprechpartner | Daniel Hentschel |
| | | | |

Inhaltliche Änderungen zur vorherigen Revision sind in grüner Farbe geschrieben.

Abkürzungen

| | |
|---------|---|
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| AT | Ausschalttaste |
| Bf | Bahnhof |
| BOA RP | Landesverordnung über den Bau- und Betrieb von Anschlussbahnen in Rheinland-Pfalz |
| BreVo | Bremsvorschrift (VDV-Schrift 757 bzw. DB-Ril 915) |
| Buvo-NE | Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen |
| BÜ | Bahnübergang |
| BÜV-NE | Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei NE-Bahnen |
| BÜSA | Bahnübergangssicherungsanlage |
| DC | Gleichspannung |
| DGUV | Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V. |
| EBL | Eisenbahnbetriebsleiter |
| EBO | Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung |
| EFR | Elektronische Fahrtenregistrierung |
| EIU | Eisenbahninfrastrukturunternehmen |
| EOW | Elektrisch ortsgestellte Weiche |
| ESO | Eisenbahn-Signalordnung |
| ET | Einschalttaste |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| F | Fußwegschränke |
| FCT | Frankenbach Container Terminals GmbH |
| Fdl | Fahrdienstleiter |
| FFSt | Funkfernsteuerung |
| FT | Fahrwegstelltafel |
| GGVSEB | Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt |
| Gbf | Güterbahnhof |
| H | Halbschränke |
| HAT | Hilfsausschalttaste |
| Hbf | Hauptbahnhof |
| HET | Hilfseinschalttaste |
| INV | Infrastrukturnutzungsvertrag |
| LEA | Landeseisenbahnaufsicht |

| | |
|---------|--|
| Lrf | Lokrangierführer |
| Ls | Lichtsperrsignal |
| Lz | Lichtzeichen für den Straßenverkehr |
| LZA | Lichtzeichenanlage |
| MN | Mainzer Netze GmbH |
| MSW | Mainzer Stadtwerke AG |
| MVG | Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH |
| Obri-NE | Oberbaurichtlinien für NE-Bahnen |
| öBl | Örtlicher Betriebsleiter |
| Rb | Rangierbegleiter |
| Rf | Rangierfahrt |
| Ril | Richtlinie |
| Tf | Triebfahrzeugführer |
| Tfz | Triebfahrzeug |
| RID | Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr |
| SO | Schienenoberkante |
| Ssp | Schlüsselsperre |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| TfV | Triebfahrzeugführerscheinverordnung |
| u. | und |
| ÜL | Überwachungslicht |
| ÜS | Überwachungssignal |
| UT | Unwirksamkeitstaste |
| V | Volt |
| VBG | Verwaltungs-Berufsgenossenschaft |
| Zsig | Zwischensignal |

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Wichtige Ansprechpartner | 2 |
| Änderungen und Ergänzungen | 4 |
| Abkürzungen..... | 5 |
| Inhaltsverzeichnis | 7 |
| 1 Allgemeine Bestimmungen | 10 |
| 2 Geltungsbereich..... | 10 |
| 3 Bekanntgabe..... | 10 |
| 4 Beschreibung der Eisenbahnanlagen | 11 |
| 4.1 Grunddaten | 11 |
| 4.2 Nebenanschießer | 11 |
| 4.3 Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung | 11 |
| 4.3.1 Zuführungsgleis | 11 |
| 4.3.2 Rangierbezirk Ingelheimer Aue | 12 |
| 4.3.3 Rangierbezirk Rheinallee | 12 |
| 4.4 Bahnübergänge | 13 |
| 4.4.1 Zuführungsgleis | 13 |
| 4.4.2 Rangierbezirk Ingelheimer Aue | 14 |
| 4.4.3 Rangierbezirk Rheinallee | 14 |
| 4.5 Signale..... | 14 |
| 4.6 Sicherungsanlagen | 14 |
| 4.6.1 EOW-Anlage – Übersicht | 14 |
| 4.6.2 Fahrwegstelltafeln..... | 15 |
| 4.6.3 Schlüsselsperren..... | 18 |
| 4.7 Telekommunikationsanlagen..... | 18 |
| 4.8 Fahrleitungsanlagen..... | 18 |
| 4.9 Beleuchtungsanlagen..... | 18 |
| 4.10 Sonstige Anlagen | 18 |
| 5 Allgemeine Verhaltensregeln | 19 |
| 5.1 Allgemeine Regelungen | 19 |
| 5.2 Gesundheitsschutz..... | 19 |
| 5.3 Ortskenntnis..... | 19 |
| 5.4 Überwachung des Eisenbahnbetriebs | 19 |
| 6 Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb..... | 19 |
| 7 Eisenbahnfahrzeuge | 20 |
| 8 Bestimmungen zur Durchführung des Eisenbahnbetriebs..... | 20 |
| 8.1 Allgemeine Regelungen | 20 |

| | | |
|--------|---|----|
| 8.1.1 | Zeitfenster zur Bedienung | 20 |
| 8.1.2 | Betriebsverfahren..... | 20 |
| 8.1.3 | Funkfernsteuerung nutzen | 20 |
| 8.2 | Durchführen der Rangierfahrten..... | 21 |
| 8.2.1 | Rangierpersonal..... | 21 |
| 8.2.2 | Verständigung..... | 21 |
| 8.2.3 | Übermittlung von Aufträgen..... | 21 |
| 8.2.4 | Rangierseite..... | 21 |
| 8.2.5 | Stärke der Rangiereinheiten..... | 22 |
| 8.2.6 | Triebfahrzeuge besetzen..... | 22 |
| 8.2.7 | Geschobene Rangierfahrten / Spitzenbesetzung | 22 |
| 8.2.8 | Bereitlegen von Sicherungsmitteln | 22 |
| 8.2.9 | Fahrzeuge kuppeln und entkuppeln | 22 |
| 8.2.10 | Nutzung der Druckluftbremse..... | 22 |
| 8.2.11 | Fahrbereitschaft feststellen | 22 |
| 8.2.12 | Fahrweg einstellen | 23 |
| 8.2.13 | Fahrauftrag geben..... | 23 |
| 8.2.14 | Geschwindigkeit..... | 23 |
| 8.2.15 | Fahrweg beobachten | 23 |
| 8.2.16 | Gegenstände neben dem Gleis..... | 24 |
| 8.2.17 | Mitfahrt auf Eisenbahnfahrzeugen..... | 24 |
| 8.2.18 | Abstoßen und Ablaufen..... | 24 |
| 8.2.19 | Verschieben..... | 24 |
| 8.2.20 | Rangieren mit Seil oder Kette..... | 24 |
| 8.3 | Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen | 24 |
| 8.3.1 | Freizuhaltende Bereiche beachten..... | 24 |
| 8.3.2 | Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung | 25 |
| 8.3.3 | Verwendung der Hemmschuhe | 25 |
| 8.3.4 | Aufbewahrung der Hemmschuhe | 25 |
| 8.4 | Befahren von Bahnübergängen..... | 25 |
| 8.4.1 | Allgemeines | 25 |
| 8.4.2 | Ausfall der technischen Sicherung | 26 |
| 8.4.3 | Postensicherung | 26 |
| 9 | Durchführung der Bedienungs- und Rangierfahrten | 27 |
| 9.1 | Rangierfahrten von Mainz Hbf in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue durchführen | 27 |
| 9.2 | Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue rangieren | 31 |
| 9.3 | Rangierfahrten in bzw. aus dem Rangierbezirk Rheinallee durchführen..... | 34 |

| | | |
|-----|---|----|
| 9.4 | Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf durchführen | 35 |
| 10 | Arbeiten an den Eisenbahnanlagen | 40 |
| 11 | Störungen der Infrastruktur | 40 |
| 12 | Notfallmanagement..... | 40 |
| 13 | Inkrafttreten | 40 |
| 14 | Verzeichnis der Anlagen | 40 |

1 Allgemeine Bestimmungen

Die Hafенbahn Mainz ist eine öffentliche Serviceeinrichtung gemäß des § 2 Abs. 9 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und des Landesgesetzes über Eisenbahnen und Bergbahnen des Landes Rheinland-Pfalz (kurz: Landeseisenbahngesetz, LEisenbG) und erschließt das Industriegebiet und das Güterverkehrszentrum auf der Ingelheimer Aue. Die Eisenbahninfrastruktur weist eine Gesamtlänge von rund 5,5 km auf und schließt im Bahnhof Mainz Hbf an das übergeordnete Netz an. Eigentümer der Hafенbahn Mainz ist die Mainzer Stadtwerke AG (MSW), Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist die Mainzer Netze GmbH (MN). An die Hafенbahn Mainz schließen weitere Firmen mit ihrer Eisenbahninfrastruktur an.

Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erfolgt ausschließlich zur Abwicklung von Güterverkehren und ist nur Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gestattet, die vor Beginn der Nutzung mit der MN einen Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) abgeschlossen haben. Zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Nebenanschießer ist jeweils ein separater INV abzuschließen und der MN nachzuweisen.

Die Bedienungsanweisung enthält die wesentlichen Vorschriften über die Handhabung des Betriebsdienstes auf der Hafенbahn Mainz. Sie beruht auf der Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) in Rheinland-Pfalz.

Folgende Regelwerke werden für verbindlich erklärt **in ihrer jeweils aktuellen Fassung**:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)
- Bremsvorschrift (VDV-Schrift 757 bzw. DB-Ril 915, BreVo)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)
- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) [*hinsichtlich der Eisenbahnfahrzeuge*]
- Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)
- Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)
- Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen in Rheinland-Pfalz (BOA)
- Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (OBRINE)

Weiterhin sind folgende Unfallverhütungsvorschriften der Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V. (DGUV) bzw. der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) zu beachten:

- BGV-A1 Grundsätze der Prävention
- DGUV-Vorschrift 73 „Schienenbahnen“ (ehemals BGV-D30)
- DGUV-Vorschrift 77 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (ehemals BGV-D33)
- DGUV-Information 214-089 Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb

2 Geltungsbereich

Die Bedienungsanweisung gilt für die gesamte öffentliche Serviceeinrichtung „Hafенbahn Mainz“.

3 Bekanntgabe

Alle mit Bau, Betrieb, Unterhaltung, Instandhaltung und Erneuerung der Eisenbahnanlagen betrauten Mitarbeiter müssen die Inhalte dieser Bedienungsanweisung kennen, verstanden haben und anwenden können. Gleiches gilt für die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb der EVU, die auf der Eisenbahninfrastruktur der MN eingesetzt werden. Die MN stellen die Bedienungsanweisung allen

eigenen Mitarbeitern, die Aufgaben im Zusammenhang mit Betrieb und Instandhaltung der Hafentbahn Mainz wahrnehmen, sowie dritten Unternehmen, welche im Auftrag der MN tätig werden oder auf Grundlage eines geschlossenen INV die Eisenbahninfrastruktur nutzen, zur Verfügung. Die Unternehmen regeln das Dokumenten- und Kompetenzmanagement jeweils in eigener Verantwortung.

4 Beschreibung der Eisenbahnanlagen

4.1 Grunddaten

Die Eisenbahnanlagen der Hafentbahn Mainz werden unterteilt in das Zuführungsgleis und **den Rangierbezirk „Ingelheimer Aue“**. **Der Rangierbezirk „Rheinallee“ wurde zum 15.05.2026 stillgelegt**. Über das Zuführungsgleis ist die Hafentbahn Mainz an das Eisenbahnnetz der DB **InfraGo AG** angebunden.

► Anlage 1: Übersicht der Eisenbahnanlagen

Das Zuführungsgleis schließt im Nordkopf des Bahnhofs Mainz Hbf über Weiche 162 an Gleis 046 und das übergeordnete Netz an. Die Grenze der Anschlussbahn befindet sich in km 2,909 in Höhe des Lichtsperrsignals (Ls) 046 und ist durch eine Tafel mit der Aufschrift „Anfang Hafentbahn Mainz der Stadtwerke Mainz AG“ gekennzeichnet.

Die Eisenbahninfrastruktur beinhaltet keine Streckengleise. Alle Fahrten sind als Rangierfahrten und auf Sicht durchzuführen. Die maximal zulässige Geschwindigkeit beträgt 25 km/h.

Alle Gleise der Hafentbahn Mainz sind nicht elektrifiziert und gemäß Streckenklasse D4 ausgebaut.

4.2 Nebenanschießer

Folgende angrenzende Anschlussbahnen (Nebenanschießer) sind vorhanden:

| Name | Anschrift, Kontakt | Hinweise |
|--------------------------------------|---|----------|
| Rangierbezirk Ingelheimer Aue | | |
| Frankenbach Container Terminals GmbH | Am Zoll- und Binnenhafen 17 D-55120 Mainz Tel.: +49 6131 1430-0 Fax: +49 6131 614852 | |

Tabelle 1: Nebenanschießer der Hafentbahn Mainz

Die Grenze zwischen den Eisenbahnanlagen der Hafentbahn Mainz und denjenigen der Nebenanschießer liegt jeweils in Höhe des Grenzzeichens der Anschlussweiche.

Die Nebenanschießer unterliegen nicht dieser Anweisung und regeln ihre Betriebsabwicklung in eigener Verantwortung.

4.3 Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung

4.3.1 Zuführungsgleis

Das Zuführungsgleis beginnt in Mainz Hbf an Weiche 162 und endet vor der Spitze der Weiche 1 des Rangierbezirks Ingelheimer Aue. Es verbindet die Gleisanlagen der Hafentbahn mit dem Bahnhof Mainz Hbf.

Das Zuführungsgleis kreuzt die Straßen „Hattenbergstraße“ (BÜ B 1, km 1,606), „Kreyßigstraße“ (BÜ B 2, km 1,771) und „Rheinallee“ (BÜ B 4, km 2,172) höhengleich. Die Bahnübergänge (BÜ) sind technisch gesichert.

Am BÜ Hattenbergstraße wird weiterhin die zweigleisige, elektrifizierte Straßenbahnstrecke der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) vom Bismarckplatz nach den Endhaltestellen Finthen,

Römerquelle bzw. Finthen, Poststraße gekreuzt. Die Straßenbahngleise verlaufen auf der Hattenbergstraße in Mittellage auf eigenen Bahnkörper.

Das Zuführungsgleis weist eine Neigung > 2,5 ‰ auf. Die größte Neigung befindet sich im Abschnitt zwischen Weiche 162 und dem BÜ Hattenbergstraße.

Im Zuführungsgleis dürfen keine Schienenfahrzeuge abgestellt werden. Die BÜ dürfen nicht länger als betrieblich notwendig mit Schienenfahrzeugen besetzt werden.

4.3.2 Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Der Rangierbezirk Ingelheimer Aue erstreckt sich von Weiche 1 bis zum Gleisende hinter dem BÜ Werkszufahrt Werner & Mertz (BÜ B 8). Er umfasst die Gleise 1 bis 7:

| Gleis | Nutzlänge [m] | Neigung [‰] | Nutzung | Hinweise |
|-------|---------------|-------------|-----------------------|-------------|
| 1 | 246 | ≤ 2,5 | Rangieren | |
| 2 | 321 | ≤ 2,5 | Rangieren | |
| 3 | 125 | ≤ 2,5 | Rangieren | |
| 4 | 75 | ≤ 2,5 | Rangieren | |
| 5 | 246 | ≤ 2,5 | Rangieren | |
| 6 | 115 | ≤ 2,5 | Rangieren | |
| 7 | 91 | ≤ 2,5 | Rangieren, Abstellung | Stumpfgleis |

Tabelle 2: Gleise im Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue befinden sich insgesamt acht Weichen. Fünf Weichen sind Handweichen, drei elektrisch ortgestellte Weichen (EOW). Alle Weichen besitzen eine Grundstellung bzw. weisen eine Vorzugslage auf.

| Weiche | Eigentümer | Art der Bedienung | Bedienung durch | Grundstellung |
|--------|------------|-------------------|-----------------|---------------|
| 1 | MSW | ortsbedient | Tf / Rb | rechts |
| 2 | MSW | ortsbedient | Tf / Rb | rechts |
| 3 | FCT | EOW | Tf / Rb | links |
| 4 | FCT | EOW | Tf / Rb | links |
| 5 | FCT | EOW | Tf / Rb | links |
| 6 | MSW | ortsbedient | Tf / Rb | links |
| 7 | MSW | ortsbedient | Tf / Rb | links |
| 8 | MSW | ortsbedient | Tf / Rb | rechts |

Tabelle 3: Weichen im Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Über die Weichen 3, 4 und 5 sind die Gleisanlagen des Nebenanschließers Frankenbach Container Terminals GmbH (FCT) an die Hafensbahn Mainz angebunden. Über die Weiche 7 wird der Rangierbezirk Rheinallee erreicht.

Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue befinden sich zwei Überwege, die jedoch für den öffentlichen Verkehr gesperrt und durch Tore verschlossen sind. Die Feuerwehr-Notüberfahrt darf von der Feuerwehr nur im Einsatzfall genutzt werden.

Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue dürfen keine Schienenfahrzeuge dauerhaft abgestellt werden, da dies das Rangieren erheblich erschweren oder u. U. sogar unmöglich machen würde. Lediglich auf Gleis 7 dürfen Fahrzeuge im Bereich zwischen dem Gleisabschluss und dem BÜ Werkszufahrt Werner & Mertz abgestellt werden. Es ist darauf zu achten, dass im Gleis 7 stets ein ca. 20 m langer Abschnitt frei bleibt, so dass eine Lokomotive über die Weiche 6 umgesetzt werden kann.

Rangiererwege und Beleuchtungsanlagen sind vorhanden.

Weiche 7 ist in der Lage „links“ festgelegt.

4.3.3 Rangierbezirk Rheinallee

Entfällt wegen Stilllegung zum 31.12.2025.

4.4 Bahnübergänge

4.4.1 Zuführungsgleis

Im Zuführungsgleis sind folgende Bahnübergänge (BÜ) vorhanden:

| Bezeichnung | Lage [km] | Gleis(e) | kreuzende Straße | Sicherung | Hinweise |
|-------------|-----------|----------|------------------|---|------------------------------|
| B 1 | 1,606 | - | Hattenbergstraße | technisch gesichert (LzH/F-ÜS) | Kreuzung mit der Straßenbahn |
| B 2 | 1,771 | - | Kreyßigstraße | (nicht)technisch gesichert (Lz, Poller) | LZA außer Betrieb |
| B 4 | 2,172 | - | Rheinallee | technisch gesichert (LzH/F-ÜS) | |

Tabelle 4: Bahnübergänge im Zuführungsgleis

Alle BÜ sind technisch gesichert. Andreaskreuze sind aufgestellt.

An den BÜ Hattenbergstraße und Rheinallee erfolgt die Sicherung jeweils durch eine Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) mit Lichtzeichen (Lz) und Halb- sowie Geh-/Radwegschranken. Die Überwachung der Anlagen erfolgt durch den Triebfahrzeugführer (Tf). Überwachungssignale (ÜS) sind im Bremswegabstand vor dem BÜ aufgestellt. Hilfseinschalttasten (HET), Hilfsausschalttasten (HAT) und Unwirksamkeitstasten (UT) sind vorhanden.

Am BÜ Kreyßigstraße ist eine Lichtzeichenanlage (LZA) vorhanden; da die Straße für den öffentlichen Verkehr gesperrt ist und nur noch als Notüberfahrt zu einem Werksgelände vorgehalten wird, ist diese Anlage jedoch außer Betrieb. Der Gleisbereich der Hafensbahn ist mit Pollern dauerhaft abgesperrt. Die vorhandenen ÜS sind außer Betrieb und ausgekreuzt, die Einschaltstellen ohne Funktion.

Achtung: In der Hattenbergstraße verlaufen in Mittellage auf eigenem Bahnkörper Straßenbahngleise der MVG. Die Straßenbahnoberleitung (Nennspannung 750 V DC) befindet sich auf einer Höhe von 5,00 m über Schienenoberkante (SO).

Für Rangierfahrten von Mainz Hbf nach dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue erfolgt die Einschaltung der BÜSA zugbewirkt. Die Einschaltpunkte sind jeweils mit Signal Bü 2 (Rautentafel) gekennzeichnet. Vor den BÜ Hattenbergstraße und Rheinallee sind Schlüsselschalter montiert, die im Störfall eine Hilfsein- (HET) bzw. Hilfsausschaltung (HAT) der BÜSA erlauben. Wird die BÜSA mittels HET eingeschaltet, ist vor der Weiterfahrt das Aufleuchten des Überwachungslichts (ÜL) abzuwarten. Die Ausschaltung der BÜSA erfolgt jeweils selbsttätig nach vollständiger Räumung des BÜ.

Bei Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf erfolgt die Einschaltung der technischen Sicherung des BÜ Rheinallee mittels Einschalttaste (ET). Dieses befindet sich in Höhe der Weiche 1 und ist mit Signal Bü 2 (Rautentafel) gekennzeichnet. Nach Betätigen der ET ist das Aufleuchten des Überwachungslichts (ÜL) abzuwarten. Die Einschaltung der BÜSA des BÜ Hattenbergstraße erfolgt in Abhängigkeit von der Länge der Rangiereinheit entweder zugbewirkt (Rangiereinheit länger als 480 m) oder durch Handeinschaltung (Rangiereinheit 480 m lang oder kürzer). Maßgeblich ist die an der Fahrwegstelltafel FT 2 getroffene Vorwahl (► Abschnitt 9 „Durchführung der Bedienungs- und Rangierfahrten“). Rangiereinheiten mit einer Länge ≤ 480 m fahren bis zum BÜ Hattenbergstraße, dort wird die BÜSA durch den Bediener an der HET eingeschaltet. Vor der Weiterfahrt ist das Aufleuchten des ÜL abzuwarten. Bei Rangiereinheiten mit einer Länge > 480 m erfolgt eine zugbewirkte Einschaltung. Die Ausschaltung der BÜSA erfolgt jeweils selbsttätig nach vollständiger Räumung des BÜ.

Die BÜSA der BÜ Hattenbergstraße und Rheinallee verfügen über eine unterbrechungsfreie Stromversorgung, die einen Ausfall der Stromversorgung für einen Zeitraum von drei Stunden auffangen kann. Im Fall einer Störung der BÜSA bleiben die Schranken geöffnet und das ÜS zeigt Signal Bü 0.

Hinweis: Für die Bedienung der ET, HET, HAT und UT ist ein besonderer Schlüssel der MN erforderlich. Eine DB 21-Schließung ist nicht vorhanden.

4.4.2 Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue sind folgende BÜ vorhanden:

| Bezeichnung | Lage [km] | Gleis(e) | kreuzende Straße | Sicherung | Hinweise |
|-------------|-----------|------------|----------------------------|--------------------|------------------|
| B 5 | 2,265 | 1 und 2 | Fußweg | verschlossenes Tor | BÜ außer Betrieb |
| B 7 | 2,540 | 2, 3 und 4 | Feuerwehr-Notüberfahrt | verschlossenes Tor | |
| B 8 | 3,000 | 7 | Werkzufahrt Werner & Mertz | Postensicherung | |

Tabelle 5: Bahnübergänge im Rangierbezirk Ingelheimer Aue

Die BÜ B 5 und B 7 sind durch verschlossene Tore auf beiden Seiten der Gleisanlage gesichert.

Die Feuerwehr-Notüberfahrt wird nur in einem seltenen, genau definierten Einsatzszenario von den Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr genutzt. Sollte eines oder beide Tore der Feuerwehr-Notüberfahrt geöffnet vorgefunden werden so ist vor der Feuerwehr-Notüberfahrt anzuhalten. Die Feuerwehr-Notzufahrt darf erst dann befahren und mit Eisenbahnfahrzeugen besetzt werden, wenn sich erkennbar keine Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr nähern.

Achtung: Im Bereich der Feuerwehr-Notüberfahrt dürfen Eisenbahnfahrzeuge nicht länger als betrieblich erforderlich zum Stehen kommen.

4.4.3 Rangierbezirk Rheinallee

Entfällt wegen Stilllegung zum 15.05.2026.

4.5 Signale

Im Bereich der Hafenbahn Mainz werden Signale nach Eisenbahn-Signalordnung (ESO) verwendet.

4.6 Sicherungsanlagen

4.6.1 EOW-Anlage – Übersicht

Die Eisenbahninfrastruktur der MN ist mit einer EOW-Anlage des Herstellers Pintsch Tiefenbach GmbH ausgerüstet. In diese sind

- vier Fahrwegstelltafeln (FT 1/52, FT 1/157, FT 2 und FT 3)
- drei elektrisch ortsgestellte Weichen (W 3, W 4 und W 5)
- drei Schlüsselsperren (Ssp W1, Ssp W2 und Ssp W6) sowie
- drei Gleistore zum Containerterminal im Anschluss der FCT eingebunden.

Über die Ssp sind die im Rangierbezirk Ingelheimer Aue vorhandenen Handweichen mittels Schlüsselabhängigkeit zur EOW-Anlage einbezogen.

Zur Bedienung der FT erhalten die EVU mit INV für die Eisenbahninfrastruktur der MN spezielle EVU-Schlüssel zugeteilt.

Eine detaillierte Beschreibung der EOW-Anlage bietet das ► *Bedienhandbuch für die EOW-Anlage der Hafenbahn Mainz*, das als Anlage 2 beigefügt ist.

Auf die Bedienung der EOW-Anlage wird im ► *Abschnitt 9 „Durchführung der Bedienungs- und Rangierfahrten“* näher eingegangen.

4.6.2 Fahrwegstelltafeln

Die Fahrwegstelltafeln FT 1/52 und FT 1/157 sind im Bahnhof Mainz Hbf aufgestellt. FT 1/52 befindet sich in Höhe des Ls 040 II, FT 1/157 steht in Höhe des Zsig R157. Beide FT sind jeweils rechts vom Gleis aufgestellt.

An dem FT können Fahrwege für Rangierfahrten von Mainz Hbf nach dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue eingestellt werden. FT 1/52 und FT 1/157 sind hinsichtlich des Layouts der Bedientafel und der Funktion identisch.

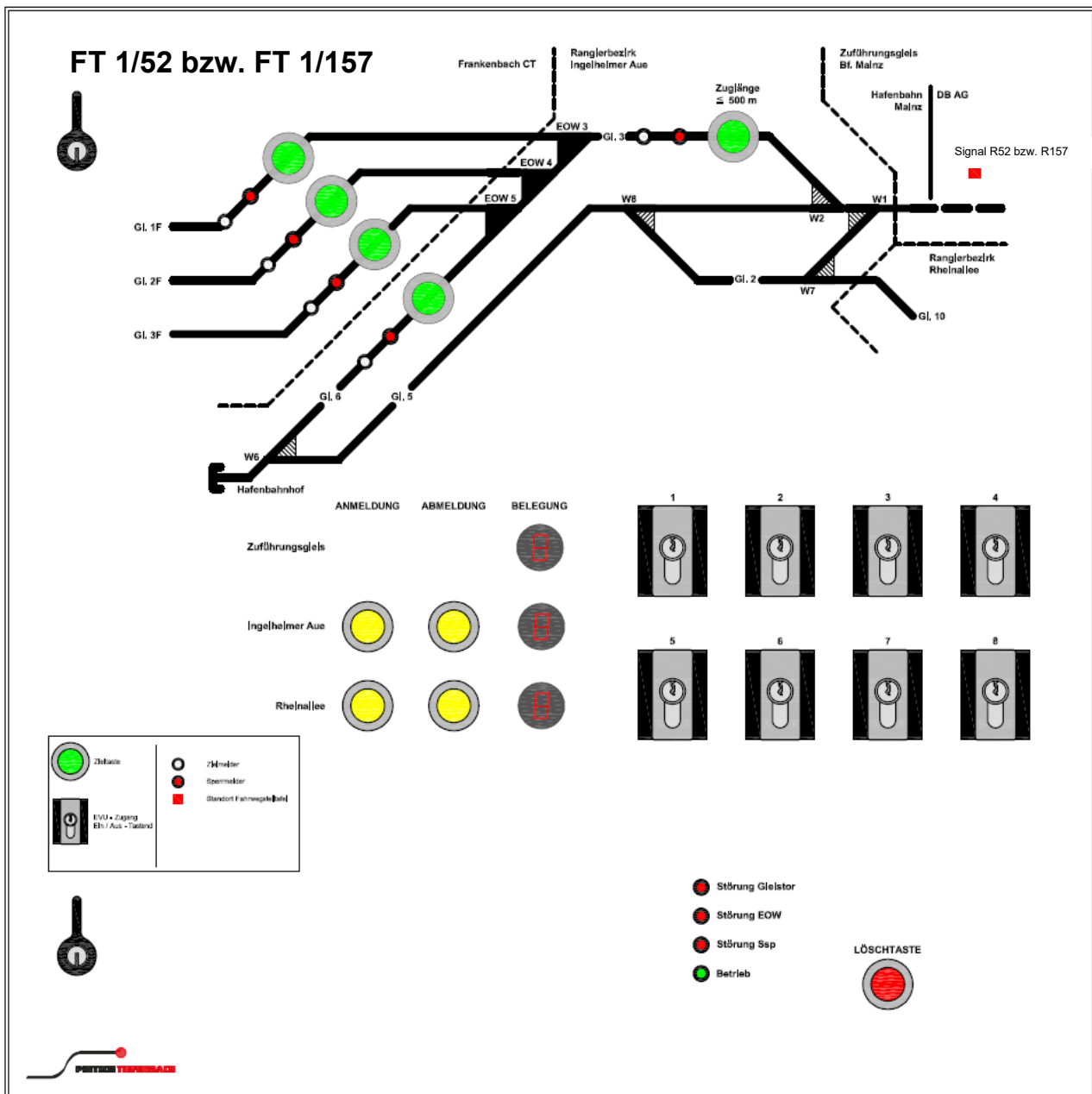


Abbildung 1: Frontansicht der Fahrwegstelltafeln FT 1/52 und FT 1/157

Die Fahrwegstelltafeln FT 2 und FT 3 sind im Rangierbezirk Ingelheimer Aue aufgestellt. FT 2 befindet sich auf Höhe der Weichen 1 und 7 zwischen den Gleisen 1 und 10. FT 3 befindet sich am Betonschaltheus neben Gleis 6.

An der FT 2 ist die An-/Abmeldung für die Rangierbezirke Ingelheimer Aue bzw. Rheinallee möglich. Muss im Rangierbezirk Ingelheimer Aue rangiert werden können an der FT 2 auch die

Schlüsselsperren Ssp W1, Ssp W2 und Ssp W6 freigegeben werden. In diesen sind die Weichenschlüssel für die Weichen 1, 2 und 6 verschlossen. FT 2 erlaubt schließlich auch Einstellung von Fahrwegen für Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf.

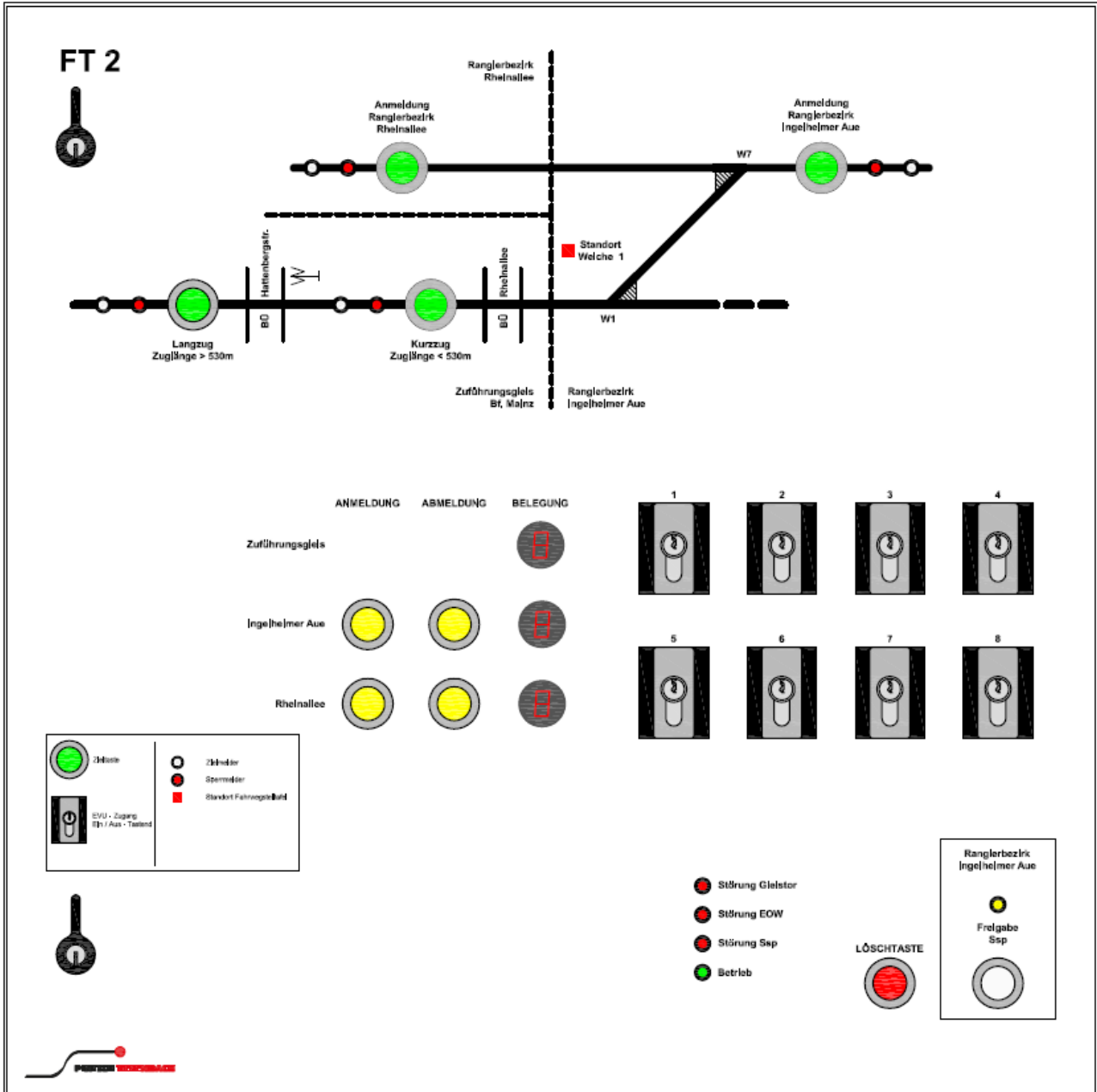


Abbildung 2: Frontansicht der Fahrwegstelltafel FT 2

An der FT 3 ist die An-/Abmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue möglich. Muss im Rangierbezirk Ingelheimer Aue rangiert werden können an der FT 3 auch die Schlüsselsperren Ssp W1, Ssp W2 und Ssp W6 freigegeben werden. In diesen sind die Weichenschlüssel für die Weichen 1, 2 und 6 verschlossen. Die FT 3 erlaubt schließlich auch Einstellung von Fahrwegen für Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf.

In die FT 3 sind die Achszählgrundstellungstasten (AzGrT) für die Weichen 3 bis 5 integriert, mit denen im Falle von Achszählstörungen oder dem Auffahren von Weichen die Grundstellung wiederhergestellt werden kann.

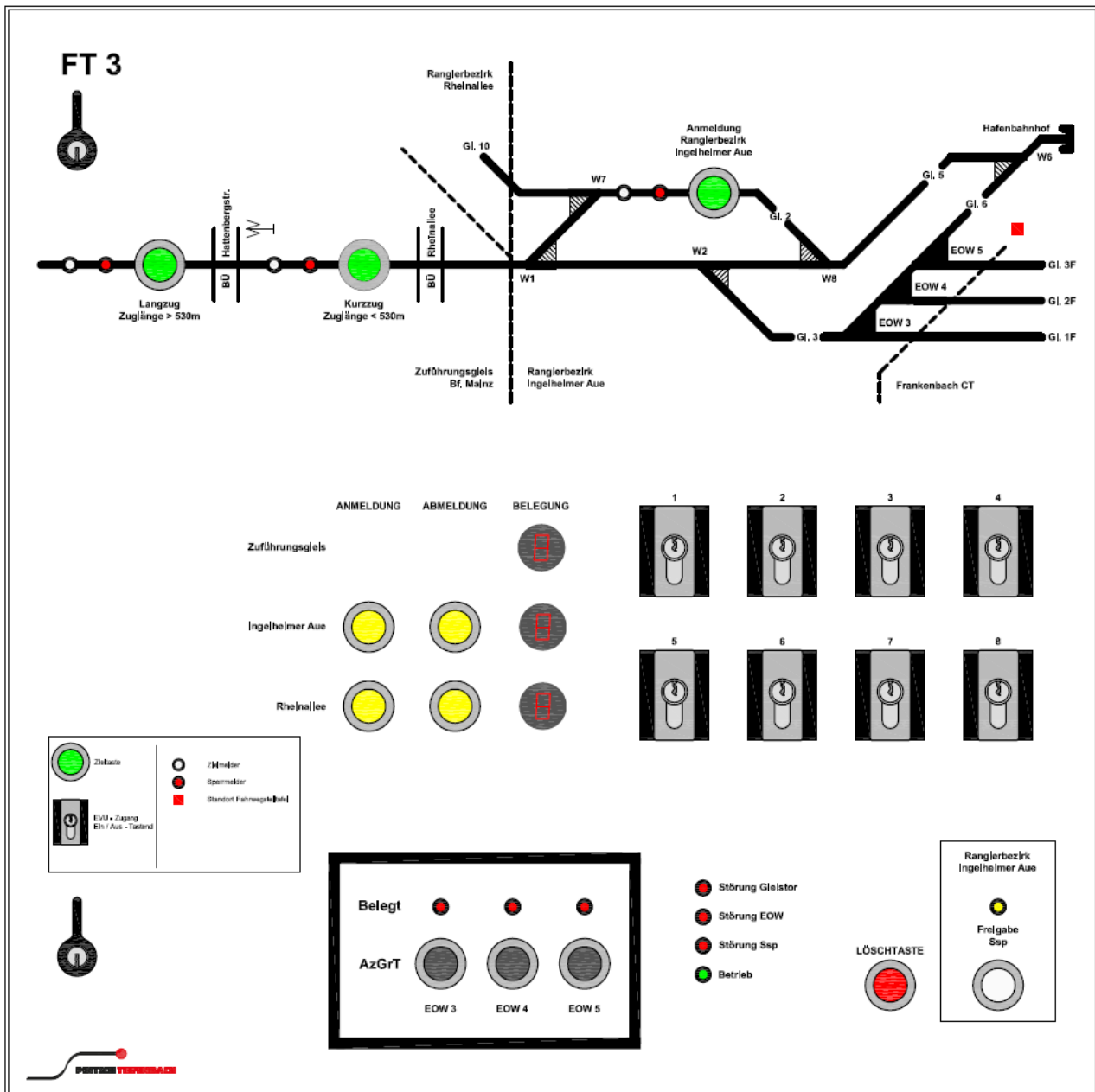


Abbildung 3: Frontansicht der Fahrwegstelltafel FT 3

4.6.3 Schlüsselsperren

Die Schlüsselsperre Ssp W1 ist an der Weiche 1 aufgestellt. In der elektrischen Ssp ist der Weichenschlüssel der Weiche 1 verschlossen. Hierdurch wird die Schlüsselabhängigkeit der Weiche 1 zur EOW-Anlage hergestellt und die Weiche in ihrer Grundstellung verschlossen.

Weiche 7 befindet sich in Abhängigkeit zur Weiche 1. Der Schlüssel zur Bedienung der Weiche 7 kann dem Riegelschloss entnommen werden, sobald Weiche 1 umgestellt wurde.

Die Schlüsselsperre Ssp W2 ist an der Weiche 2 aufgestellt. In der elektrischen Ssp ist der Weichenschlüssel der Weiche 2 verschlossen. Hierdurch wird die Schlüsselabhängigkeit der Weiche 2 zur EOW-Anlage hergestellt und die Weiche in ihrer Grundstellung verschlossen.

Weiche 8 befindet sich in Abhängigkeit zur Weiche 2. Der Schlüssel zur Bedienung der Weiche 8 kann dem Riegelschloss entnommen werden, sobald Weiche 2 umgestellt wurde.

Die Schlüsselsperre Ssp W6 ist an der Weiche 6 aufgestellt. In der elektrischen Ssp ist der Weichenschlüssel der Weiche 6 verschlossen. Hierdurch wird die Schlüsselabhängigkeit der Weiche 6 zur EOW-Anlage hergestellt und die Weiche in ihrer Grundstellung verschlossen.

4.7 Telekommunikationsanlagen

Die MN stellt für den Bereich der Hafенbahn Mainz keine eigenen Telekommunikationsanlagen zur Verfügung. Die Kommunikation erfolgt grundsätzlich über Telefon oder Mobiltelefon unter Nutzung öffentlicher Netze.

Die Verständigung zwischen Tf und Rangierbegleiter (Rb) regelt jedes EVU in eigener Verantwortung. Für die Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter (Fdl) Mainz Hbf können Mobiltelefon oder – soweit verfügbar – GSM-R-Zugfunk genutzt werden.

4.8 Fahrleitungsanlagen

Fahrleitungsanlagen sind im Bereich der Hafенbahn Mainz nicht vorhanden.

Hinweis: Am BÜ Hattenbergstraße wird eine zweigleisige, elektrifizierte Straßenbahnstrecke der MVG gekreuzt. Die Straßenbahnoberleitung (Nennspannung 750 V DC) befindet sich auf einer Höhe von 5,00 m über Schienenoberkante (SO).

4.9 Beleuchtungsanlagen

Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue ist eine Beleuchtungsanlage installiert, mit der die Rangiererwege ausgeleuchtet werden. Die Schaltung der Beleuchtungsanlage erfolgt über einen Dämmerungsschalter.

In den anderen Bereichen der Hafенbahn Mainz sind keine besonderen Beleuchtungsanlagen vorhanden. Die Ausleuchtung der Gleisanlagen erfolgt – soweit vorhanden – durch die öffentliche Straßenbeleuchtung oder die Werksbeleuchtung der Nebenanschließer.

4.10 Sonstige Anlagen

Im Bereich der Hafенbahn Mainz sind keine sonstigen Anlagen wie z. B. allgemeine Hoch- und Tiefbauten, Einrichtungen zum Rangieren oder zur Zugbildung/-auflösung, Ladestellen oder andere, besondere Einrichtungen vorhanden.

Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue befindet sich eine Brückendurchfahrt („Kaiserbrücke“) ohne Lichtraumeinschränkungen.

5 Allgemeine Verhaltensregeln

5.1 Allgemeine Regelungen

Die Eisenbahnanlagen der Hafенbahn Mainz dürfen nur im Rahmen der mit der MN vereinbarten Nutzung befahren und betreten werden. Zum Betreten der Eisenbahnanlagen berechtigt sind Mitarbeiter, die Aufgaben im Zusammenhang mit Betrieb und Instandhaltung wahrnehmen, sowie Mitarbeiter dritter Unternehmen, welche im Auftrag der MN tätig werden oder auf Grundlage eines geschlossenen INV die Eisenbahninfrastruktur nutzen.

Grundsätzlich gilt, dass die Eisenbahnanlagen nur mit einem entsprechenden dienstlichen Auftrag betreten werden dürfen. Warnkleidung nach DIN EN ISO 20471 **in ihrer jeweils aktueller Fassung** ist zu tragen.

Die von den Mitarbeitern zu verwendende persönliche Schutzausrüstung richtet sich nach dem jeweiligen Anwendungsfall und wird vom betreffenden Unternehmen bzw. EVU in eigener Verantwortung festgelegt.

Im gesamten Bereich der Hafенbahn Mainz ist das Rauchen verboten.

5.2 Gesundheitsschutz

Für die Arbeiten im Eisenbahnbetrieb sind die Regelungen des DGUV zum Thema „Schienenbahnen“ in der aktuellen Ausgabe zu beachten. Die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb sind mindestens einmal jährlich zu den Themen zu belehren.

Für die Ausführung von Bauarbeiten an Gleisanlagen und in deren unmittelbaren Nähe sind die Bestimmungen des DGUV zum Thema „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ in der aktuellen Ausgabe zu beachten. Die Mitarbeiter sind vor Aufnahme der Arbeiten zu belehren, wenn sie nicht durch regelmäßig wiederkehrende Belehrungen ohnehin zu den Themen unterwiesen sind.

5.3 Ortskenntnis

Mitarbeiter dürfen Aufgaben nur dann eigenständig verrichten, wenn sie über die entsprechende Ortskenntnis verfügen. Die EVU stellen sicher, dass das Personal die für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erforderlichen Kenntnisse und Ausrüstung besitzt. Die MN vermittelt den EVU vor der ersten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur – gegen Entgelt – notwendige Ortskenntnisse und übergibt die benötigten Ausrüstungsgegenstände (z. B. Schlüssel).

5.4 Überwachung des Eisenbahnbetriebs

Die Durchführung des Eisenbahnbetriebsdienstes wird vom Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der MN und seinem Stellvertreter, vom örtlichen Betriebsleiter (öBl) der MN und seinem Stellvertreter sowie den jeweiligen, mit dieser Aufgabe betrauten Mitarbeitern der EVU überwacht. EBL und öBl der MN sind allen auf der Hafенbahn Mainz eingesetzten Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb gegenüber weisungsbefugt.

6 Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb

Alle im Bereich der Hafенbahn Mainz eingesetzten Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb müssen tauglich¹ sein, für ihre jeweilige Tätigkeit qualifiziert sein und regelmäßig fortgebildet werden. Sie

¹ Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung gemäß VDV-Schrift 714 oder TfV

müssen die deutsche Sprache in dem für ihre jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

Die von den EVU eingesetzten Tf benötigen eine Fahrberechtigung gemäß § 3 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TFV).

7 Eisenbahnfahrzeuge

Alle Eisenbahnfahrzeuge, die auf der Hafensbahn Mainz eingesetzt werden sollen, müssen hinsichtlich Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein.

Zweiwegefahrzeuge dürfen eingesetzt werden.

Auf den Tfz müssen, da u. U. BÜ mittels Posten gesichert werden müssen, eine weiß-rot-weiße Signalfahne und eine rot abblendbare Handlampe mitgeführt werden. Weiterhin müssen im jeweils führenden Führerraum die Unfallmeldetafel I der MN und die schriftliche Weisung gemäß RID ausliegen.

Auf den Eisenbahnfahrzeugen vorhandene Sicherungseinrichtungen (z. B. Sifa, PZB) müssen betriebsfähig und eingeschaltet sein. Die PZB-Fahrzeugeinrichtung darf im Rangierdienst ggf. mit dem Störschalter abgeschaltet werden.²

8 Bestimmungen zur Durchführung des Eisenbahnbetriebs

8.1 Allgemeine Regelungen

8.1.1 Zeitfenster zur Bedienung

Es gibt keine verbindlichen Zeitfenster zur Bedienung. Es ist mit den Nebenanschießern rechtzeitig zu vereinbaren und sicher zu stellen, dass die beabsichtigten Rangierfahrten kapazitiv aufgenommen werden können.

Die MN behalten sich vor, bei entsprechendem Verkehrsaufkommen, einen verbindlichen Bedienplan mit allem Zugangsberechtigten zu vereinbaren.

► *Anlage 3: Bedienungsplan entfällt*

8.1.2 Betriebsverfahren

Werden einzelne Triebfahrzeuge (Tfz), Wagen oder Wagengruppen auf den Gleisen der Hafensbahn Mainz bewegt, so sind das Rangierfahrten. Das Verbinden und Trennen von Eisenbahnfahrzeugen, die Bedienung von Weichen und Gleissperren, die Erledigung aller weiteren, zur sicheren und zweckmäßigen Durchführung von Rangierbewegungen erforderlichen Aufgaben und Handlungen gehören zum Rangierdienst.

8.1.3 Funkfernsteuerung nutzen

Die Steuerung der Tfz mit einer Funkfernsteuerung (FFSt) ist zugelassen. Ob zum Rangieren die FFSt verwendet werden soll, entscheiden die EVU in eigener Verantwortung. Die EVU erlassen zur Nutzung der FFSt ggf. weitere Regelungen.

² Wird die PZB mit dem Störschalter abgeschaltet, so werden bestimmte Betriebs- und Bedienvorgänge, insbesondere die Fahrgeschwindigkeit, in der Fahrtenregistrierung weiterhin aufgezeichnet. Dies ermöglicht im Ereignisfall eine verbesserte Auswertung des Ereignisses.

8.2 Durchführen der Rangierfahrten

8.2.1 Rangierpersonal

In der Regel rangiert der Tf. Der Tf darf Aufgaben einem oder ggf. mehreren Rb übertragen. Befindet sich der Tf auf dem Fahrzeug an der Spitze der Rangierfahrt, darf er die Beobachtung des Fahrweges nicht übertragen.

Werden Aufgaben des Tf von einem Rb wahrgenommen, hat der Rb die Ausführung der Aufgaben dem Tf zu bestätigen.

Wird beim Rangieren zur Bedienung des Tzf eine FFSt verwendet und nur ein Rangierpersonal eingesetzt, handelt der Tf als Lokrangierführer (Lrf).

8.2.2 Verständigung

Vor Durchführung einer Rangierfahrt muss der Tf den Rb über Ziel, Zweck und eventuelle Besonderheiten, die beim Durchführen der Fahrzeugbewegung zu beachten sind, verständigen. Er muss weiterhin andere Tf, die Fahrzeugbewegungen durchführen, verständigen, wenn eine gegenseitige Gefährdung eintreten kann.

Vor dem Bewegen von Fahrzeugen oder vor dem Heranfahren an Fahrzeuge haben der Tf bzw. der Rb Personen, die sich an oder in diesen Fahrzeugen befinden, von der beabsichtigten Rangierbewegung zu unterrichten und sie zum Zurücktreten bzw. Verlassen der Wagen aufzufordern.

8.2.3 Übermittlung von Aufträgen

Den Auftrag zu der vorzunehmenden Rangierbewegung gibt der Rb dem Tf mündlich oder durch Rangiersignale. Als mündliche Übermittlung gilt auch die Verständigung über Rangierfunkgeräte oder Mobiltelefon.

Mündlich gegebene Aufträge und Meldungen sind vom Empfänger zu wiederholen. Die Wiederholung ist bei fernmündlicher Verständigung mit den Worten einzuleiten „Ich wiederhole“. Ist korrekt wiederholt worden, muss der Auftraggebende dieses mit „Richtig“ bestätigen.

Bei Benutzung von Rangierfunkgeräten oder Mobiltelefonen ist vor jeder geschobenen Rangierfahrt ein Probegespräch zu führen. Alle zehn Sekunden hat ein Kontrollsprechen („Weiterkommen“ oder Angabe der Entfernung zum vorgesehenen Halteplatz) zu erfolgen. Dies wird vom Tf nicht wiederholt. Bleibt das Kontrollsprechen aus, wird die Verbindung unterbrochen oder bemerkt Tf oder Rb während der Fahrt eine Störung des Gerätes, ist sofort anzuhalten. Kann die Verbindung nicht wiederhergestellt werden müssen sich Tf und Rb darüber verständigen, ob die Rangierfahrt unter Verwendung von Rangiersignalen fortgesetzt werden kann.

Aufträge, Fahrzeugbewegungen auszuführen, darf nur der Rb erteilen, der den Fahrweg beobachtet. Aufträge zum Halten sind auszuführen, auch wenn sie nicht vom Rb gegeben werden oder – bei Verwendung von Rangiersignalen – nur akustisch wahrgenommen werden.

8.2.4 Rangierseite

Wenn die Verständigung zwischen Rb und Tf durch Rangiersignale erfolgen soll, müssen sich beide vor Durchführung einer Rangierfahrt über die Rangierseite verständigen. Der Rb hat sich so aufzustellen, dass er die Rangiereinheit und den Fahrweg gut übersehen und sich mit dem Tf leicht verständigen kann. Eine bestimmte Rangierseite ist nicht vorgeschrieben.

Wird die Sichtverbindung zwischen Tf und Rb unterbrochen, ist die Geschwindigkeit zu ermäßigen; wird die Sichtverbindung nicht alsbald wiederhergestellt, ist anzuhalten.

8.2.5 Stärke der Rangiereinheiten

Die Rangiereinheiten sind stets so zusammenzustellen und zu bewegen, dass der Fahrweg übersehen werden kann und ein Kontakt zwischen Tf und Rb jederzeit möglich ist.

Die maximale Länge der Rangiereinheit beträgt 600 m.

8.2.6 Triebfahrzeuge besetzen

Arbeitende Tfz müssen beim Rangieren mit einem Tf besetzt sein. Sind arbeitende Tfz gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

8.2.7 Geschobene Rangierfahrten / Spitzenbesetzung

Geschobene Rangiereinheiten sind durch einen Rb auf der Spitze zu besetzen. Dieser übernimmt dabei die Beobachtung des Fahrweges, die Bedienung der Weichen und – soweit erforderlich – die Sicherung der BÜ.

Auf dem Zuführungsgleis sind geschobene Rangierfahrten – soweit möglich – zu vermeiden.

8.2.8 Bereitlegen von Sicherungsmitteln

Vor Beginn der Rangierarbeiten hat der Tf dafür zu sorgen, dass die zum Aufhalten der Wagen und die zur Sicherung stillstehender Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung erforderlichen Hemmschuhe und Radvorleger in gebrauchsfähigem Zustand bereit liegen.

8.2.9 Fahrzeuge kuppeln und entkuppeln

Gemeinsam bewegte Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein. Die Fahrzeuge sind so zu kuppeln, dass stärkere Zerrungen und Stauchungen vermieden werden.

Beim Kuppeln wird zuerst die Schraubenkupplung eingehängt, dann werden die Bremskupplungen verbunden, die Absperrhähne geöffnet und Heizkupplungen sowie sonstige Kupplungen verbunden. Vor dem Ankuppeln des Tfz ist dessen Luftabsperrhahn kurz zu öffnen.

Entkuppelt wird in umgekehrter Reihenfolge.

Unbenutzte Schraubenkupplungen müssen spätestens beim Fertigstellen des Zuges in die Kupplungshalter eingehängt werden. Alle anderen Kupplungen sind sofort nach dem Entkuppeln einzuhängen.

Es ist verboten, während der Fahrt zu entkuppeln, mit dem vorderen Teil vorzufahren und zwischen ihm und dem folgenden Teil eine Weiche umzustellen.

Hinweis: Sollen Wagengruppen im **Rangierbezirk Ingelheimer Aue** entkuppelt werden, müssen die Fahrzeuge an den betreffenden Kuppelstellen bereits vor der Einfahrt in die Hafenbahn Mainz lang gekuppelt werden. Grund: Die Gleise liegen im Bogen, es sind keine ausreichend langen, geraden Gleisabschnitte vorhanden.

8.2.10 Nutzung der Druckluftbremse

Werden Eisenbahnfahrzeuge bewegt, sind diese grundsätzlich an die Hauptluftleitung anzuschließen und die Funktionsfähigkeit der Bremse durch eine vereinfachte Bremsprobe am letzten Wagen zu prüfen.

8.2.11 Fahrbereitschaft feststellen

Vor dem Ingangsetzen der Rangiereinheit haben sich der Tf bzw. Rb davon zu überzeugen, dass alle Wagen ordnungsgemäß gekuppelt, die Hand- und Druckluftbremsen gelöst sowie Hemmschuhe und Radvorleger entfernt worden sind. Unbenutzte Schraubenkupplungen und Luftschläuche müssen in die vorgesehenen Halterungen eingehängt sein.

8.2.12 Fahrweg einstellen

Rangierbewegungen dürfen erst ausgeführt werden, wenn die Weichen für die beabsichtigte Rangierfahrt richtig gestellt sind. Die Weichen werden durch den Tf bzw. Rb gestellt. Personen, die nicht mit dem Rangieren beauftragt sind, dürfen Weichen nicht umlegen.

Bei ortsgestellten Weichen, für die eine Grundstellung bestimmt ist, ist das Hebelgewicht weiß/schwarz, bei Weichen ohne Grundstellung gelb. In Grundstellung ist der schwarze Teil des Hebelgewichtes dem Erdboden zugekehrt. Solche Weichen hat das Rangierpersonal nach der Fahrzeugbewegung wieder in Grundstellung zu legen.

Hinsichtlich der Bedienung der elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW) ist

► *Anlage 2: Bedienhandbuch für die EOW-Anlage der Hafenbahn Mainz*

zu beachten.

Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Ist es dennoch geschehen, dürfen sie nur in der Auffahrtrichtung geräumt werden. Eine aufgefarene Weiche darf erst wieder befahren werden, wenn ihr ordnungsgemäßer Zustand durch einen vom EBL bestimmten Mitarbeiter örtlich festgestellt worden ist.

8.2.13 Fahrauftrag geben

Der Rb darf den Fahrauftrag erteilen, wenn die Beteiligten verständigt worden sind und die Fahrbereitschaft festgestellt worden ist. Der Rb erteilt den Fahrauftrag durch Rangiersignal oder mündlich. Beim Wechsel der Fahrtrichtung ist stets ein neuer Fahrauftrag erforderlich.

8.2.14 Geschwindigkeit

Bei allen Rangierfahrten wird auf Sicht gefahren. Die Geschwindigkeit ist so zu regeln, dass

- vor Halt gebietenden Signalen,
- vor Fahrzeugen,
- vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern, oder
- an der beabsichtigten Stelle

angehalten werden kann.

Die Geschwindigkeit, mit der höchstens gefahren werden darf, beträgt 25 km/h.

Achtung: Für Rangierfahrten von Mainz Hbf nach dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit im **Zuführungsgleis** zwischen Weiche 162 und dem BÜ Hattenbergstraße **10 km/h** sowie zwischen dem BÜ Hattenbergstraße und dem BÜ Rheinallee **15 km/h**. Die Geschwindigkeit darf erhöht werden, sobald die Rangiereinheit die Mitte des BÜ erreicht hat. Grund: BÜ-Einschaltung.

Achtung: Für Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit im **Zuführungsgleis** zwischen den BÜ Rheinallee und Hattenbergstraße **15 km/h**. Die Geschwindigkeit darf erhöht werden, sobald die Rangiereinheit die Mitte des BÜ erreicht hat. Grund: BÜ-Einschaltung.

8.2.15 Fahrweg beobachten

Bei jeder Fahrzeugbewegung hat der Tf den Fahrweg und seine Signale zu beobachten und darauf zu achten, dass

- der Fahrweg frei ist,
- Weichen und Gleissperren richtig gestellt sind,
- die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei sind,
- sich dem Fahrweg kein Fahrzeug in gefährdender Weise nähert,
- kein Fahrzeug unbeabsichtigt über ein Grenzzeichen oder Isolierzeichen am anderen Ende des Gleises gelangt und
- Bahnübergänge gesichert sind.

8.2.16 Gegenstände neben dem Gleis

Der Tf bzw. der Rb haben darauf zu achten, dass bei am Gleis gelagerten Gegenständen einen Abstand von mindestens 1,50 m im geraden Gleis und von mindestens 1,80 m im Gleisbogen von der nächstgelegenen Schiene eingehalten wird. Gegenstände in der Nähe der Gleise müssen so gelagert sein, dass sie nicht in Bewegung geraten können.

8.2.17 Mitfahrt auf Eisenbahnfahrzeugen

Das Mitfahren des Rb auf einem Eisenbahnfahrzeug ist nur gestattet, wenn dieses für eine Mitfahrt eingerichtet ist und sich der Rb einen sicheren Stand verschaffen und festhalten kann. Geeignete Mitfahreinrichtungen sind Rangierertritte, Endbühnen und Bremserbühnen. Andere Stellen an Fahrzeugen dürfen nicht zur Mitfahrt genutzt werden. Nur unbeschädigte Rangierertritte dürfen benutzt werden. Sind die dazugehörigen Handgriffe beschädigt oder fehlen diese, dürfen die Rangierertritte nicht benutzt werden.

8.2.18 Abstoßen und Ablaufen

Das Abstoßen und Ablaufen von Eisenbahnfahrzeugen sind verboten.

8.2.19 Verschieben

Das Verschieben von Eisenbahnfahrzeugen ist verboten.

8.2.20 Rangieren mit Seil oder Kette

Das Rangieren mit Seil oder Kette ist verboten.

8.3 Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

8.3.1 Freizuhaltende Bereiche beachten

Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grenzzeichen, einem BÜ oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt ist zu berücksichtigen, dass sich die Fahrzeuge noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen.

Hinweis: Auf den Gleisanlagen der Hafenbahn Mainz dürfen Eisenbahnfahrzeuge in der Regel nicht dauerhaft abgestellt werden. Ausnahmen:

- Rangierbezirk Ingelheimer Aue: Gleis 7 im Bereich zwischen dem Gleisabschluss und dem BÜ Werkszufahrt Werner & Mertz³
- Rangierbezirk Rheinallee: Gleis 11 (nach Absprache)

³ Wichtig: Ein ca. 20 m langer Abschnitt muss frei bleiben, damit eine Lokomotive über die Weiche 8 umgesetzt werden kann.

8.3.2 Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung

Abgestellte Eisenbahnfahrzeuge sind grundsätzlich gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern. Dies erfolgt durch Auflegen von Hemmschuhen oder das Anziehen von Hand- oder Feststellbremsen. Das Sichern mit Radvorlegern oder durch Auflegen von Steinen, Holz, Eisenstücken o. ä. auf die Schienen ist nicht erlaubt. Werden Hemmschuhe verwendet, so sind Einheitshemmschuhe zu nutzen.

Für das Sichern der Fahrzeuge ist der Tf verantwortlich, der die Fahrzeuge abstellt. Fahrzeuge sind vom Rb zu sichern, wenn ihm diese Aufgabe übertragen worden ist.

Für das Sichern der Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung gelten die Bestimmungen der VDV-Schrift 757 „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift – BreVo“.

8.3.3 Verwendung der Hemmschuhe

Hemmschuhe dürfen nicht vor anliegenden Weichenzungen und nicht vor Schienenstößen aufgelegt werden. Es dürfen nur die zur Schienenform passenden Hemmschuhe verwendet werden. Hemmschuhe dürfen bei Drehgestellwagen nicht zwischen den Achsen eines Drehgestells aufgelegt werden.

Hemmschuhe mit aufgebogener oder aufgebrochener Spitze oder anderen Beschädigungen dürfen nicht verwendet werden.

8.3.4 Aufbewahrung der Hemmschuhe

Bei Beendigung des Rangierens sind die zum Sichern nicht mehr benötigten Hemmschuhe von den Schienen zu entfernen und zu den vorhandenen Hemmschuhhaltern bzw. Hemmschuhsteinen zu bringen.

Hinweis: Aus Gründen der Unfallverhütung dürfen Hemmschuhe nicht auf den Rangiererwegen abgelegt werden.

8.4 Befahren von Bahnübergängen

8.4.1 Allgemeines

BÜ dürfen nur befahren werden, wenn sie gesichert sind. Für die Sicherung der BÜ ist der Tf verantwortlich. BÜ sind stets mit Umsicht zu befahren, mit dem Fehlverhalten einzelner Wegbenutzer muss gerechnet werden. Der Tf hat erforderlichenfalls vor dem Befahren der BÜ das Achtungssignal Zp 1 zu geben. Notfalls ist anzuhalten!

Im Bereich der Hafensbahn Mainz sind sowohl technisch gesicherte als auch nicht technisch gesicherte BÜ vorhanden.

► *Abschnitt 4.4 Bahnübergänge*

8.4.2 Ausfall der technischen Sicherung

Stellt der Tf fest oder wird ihm mitgeteilt, dass an einem BÜ die technische Sicherung ausgefallen ist, muss der BÜ durch den Tf gesichert werden. Gleiches gilt, wenn das ÜS nicht das Signal BÜ 1 zeigt.

Zur Sicherung ist zunächst vor dem BÜ anzuhalten, auch wenn bei der Annäherung die Schranken geschlossen sein oder die Straßensignale leuchten sollten. Nach dem Anhalten hat der Tf die technische Sicherung mit Hilfe des Schlüsselschalters HET einzuschalten. Die Rangiereinheit darf erst weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind oder nach dem Einschalten die Straßensignale der LZA leuchten, wobei es genügt, dass ein Straßensignal erkannt wird.

Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt werden kann, ist der BÜ – soweit möglich – per Postensicherung (► Abschn. 8.4.3) zu sichern. Nur wenn kein zweiter Mitarbeiter zur Verfügung steht oder das Triebfahrzeug nicht mittels Funkfernsteuerung gesteuert werden kann, darf der BÜ nach dem Anhalten mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, nachdem die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 gewarnt worden sind.

8.4.3 Postensicherung

Die Postensicherung erfolgt sowohl bei geschobenen, als auch bei gezogenen Rangierfahrten. Die Postensicherung erfolgt durch den Rb oder Lrf und ist wie folgt vorzunehmen:

- Auf Verkehrs-, Rangierer- und Randwegen ist auf Hindernisse und Stolperstellen zu achten. Bei Dunkelheit ist eine Handleuchte zu benutzen.
- Der Rb bzw. Lrf stellt sich am Rand der Fahrbahn gut sichtbar auf und beobachtet den Straßenverkehr. Er entscheidet dann, in welcher Fahrtrichtung er zuerst den Straßenverkehr anhält. Er betritt die Straße nur bei einer ausreichend großen Lücke zwischen Fahrzeugen oder wenn der Verkehr bereits zum Stillstand gekommen ist. Er gibt die Zeichen wie folgt:
- „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)
- und anschließend
- „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme).

Für das Geben dieser Zeichen ist bei Tageslicht eine weiß-rot-weiße Signalfahne am waagrecht ausgestreckten Arm zu verwenden. Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter ist eine rotleuchtende Handleuchte zu verwenden.

Muss der Straßenverkehr aus mehreren Richtungen angehalten werden, ist bei der ersten Fahrtrichtung abzuwarten, bis eindeutig erkannt wird, dass der Fahrer das Fahrzeug anhält. Der Fahrer zum weiteren Halten aufzufordern, bevor sich der nächsten Fahrtrichtung zugewendet wird. Beim Überqueren der Fahrbahnen ist darauf zu achten, dass nicht selbst durch den Straßenverkehr gefährdet wird. Die Straßenverkehrsteilnehmer für die zweite Fahrtrichtung sind in oben beschriebener Weise zum Anhalten aufzufordern.

Der Aufenthalt im Raum zwischen Straßen- und Eisenbahnfahrzeugen ist zu vermeiden.

Die Postensicherung ist so lange aufrecht zu halten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

9 Durchführung der Bedienungs- und Rangierfahrten

9.1 Rangierfahrten von Mainz Hbf in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue durchführen

Nachfolgend wird die Durchführung einer Rangierfahrt von Mainz Hbf in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue Schritt für Schritt beschrieben:

1 Fahrwegstelltafel FT 1/52 oder FT 1/157 einschalten

- EVU-Schlüssel in den jeweiligen Schlüsselschalter einführen



Hinweis: Hierbei unbedingt die Schließung beachten: EVU-Schlüssel „1“ passt nur in den Schlüsselschalter „1“, EVU-Schlüssel „2“ passt nur in den Schlüsselschalter „2“ usw.

- EVU-Schlüssel rechtsherum drehen und kurz tasten
- Die Betriebs-LED leuchtet grün und zeigt an, dass die FT aktiviert ist

BETRIEB



- In der roten Segmentanzeige „Belegung Zuführungsgleis“ erscheint die eigene EVU-Ziffer

Hinweis: Die EOW-Anlage ist so ausgelegt, dass stets nur eine FT aktiv ist. Mit Einschalten der FT werden alle anderen FT für die Dauer von drei Minuten gesperrt. Erfolgt nach drei Minuten keine Fahrwegeinstellung schaltet sich die FT automatisch aus und die Sperrung der anderen FT wird aufgehoben.

2 Prüfen, dass kein anderes EVU angemeldet ist

- Anhand der roten Segmentanzeigen „Belegung“ ist erkennbar, ob ggf. ein weiteres EVU angemeldet ist:

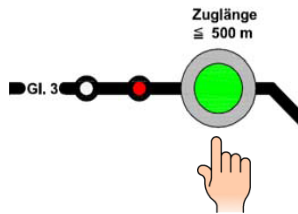


- Erscheint in einer der drei Anzeigen eine andere Ziffer als die eigene EVU-Ziffer oder als die Ziffer „0“, so sind die Gleisanlagen der Hafenbahn Mainz noch von einem anderen EVU belegt.
- Wird in den Anzeigen „Belegung Ingelheimer Aue“ und „Belegung Rheinallee“ die Ziffer „0“ gezeigt, so ist kein anderes EVU angemeldet und die Gleisanlagen können befahren werden.

Achtung: Sollte die Anlage anzeigen, dass die Gleisanlagen – entgegen dem Bedienungsplan – noch von einem anderen EVU belegt sind, so darf nicht auf die Hafenbahn eingefahren werden. Die Unfallmeldestelle der MN ist zu verständigen und Weisung des EBL oder seines Stellvertreters bzw. des öBl oder seines Stellvertreters einzuholen (► *Abschnitt 8.1.1*).

3 Fahrweg einstellen

- Durch Drücken einer der vier grünen Zieltasten wird die Einstellung des Fahrwegs angestoßen:



- Rangiereinheiten mit einer Länge ≤ 480 m wählen Gleis 3 als Zielgleis.
- Rangiereinheiten mit einer Länge > 480 m wählen Gleis 6 als Zielgleis.
- Rangiereinheiten ausschließlich bestehend aus einem einzelnen fahrenden Triebfahrzeug oder mehreren, gekuppelten Triebfahrzeugen können direkt in das FCT-Containerterminal einfahren. Als Zielgleis dürfen die Gleise 1F oder 3F gewählt werden.

Hinweis: Direkte Fahrten nach Gleis 2F sind bis auf Weiteres nicht möglich. Soll nach Gleis 2F gefahren werden ist Gleis 6 als Zielgleis auszuwählen. Nach Ankunft im Gleis 6 kann nach Gleis 2F rangiert werden.

- Die EOW-Anlage prüft nun im Hintergrund die Fahrwegbedingungen. Der jeweilige Zielmelder zeigt so lange ein weißes Blinklicht.
- Sind alle Fahrwegbedingungen erfüllt und die Fahrwegelemente in die erforderliche Lage gestellt zeigt der Zielmelder weißes Ruhelicht.
- Das EVU ist als Nutzer des Zuführungsgleises und des Rangierbezirks Ingelheimer Aue an der EOW-Anlage angemeldet. In den roten Segmentanzeigen „Belegung“ für das Zuführungsgleis und den Rangierbezirk Ingelheimer Aue erscheint nun die jeweilige EVU-Ziffer.

Hinweis: Gleise, nach denen nicht gefahren werden kann, werden durch den Sperrmelder angezeigt. Der Sperrmelder zeigt rotes Ruhelicht.

Hinweis: Wurde versehentlich ein falscher Fahrweg eingestellt, so kann dieser wie folgt wieder zurückgenommen werden:

- Rote Lösch Taste und die grüne Zieltaste gleichzeitig drücken (Zweitastenbedienung)
- Es leuchten nun neben allen Zieltasten die Sperrmelder rot auf.
- Die rote Segmentanzeige „Belegung Ingelheimer Aue“ wechselt von der jeweiligen EVU-Ziffer auf die Ziffer „0“ und die Sperrmelder erlöschen.
- Der neue Fahrweg kann wie gewohnt eingestellt werden.

Mögliche Störungen:

- Sind die Fahrwegbedingungen nicht erfüllt oder ein bzw. mehrere Fahrwegelement(e) gestört, läuft der Fahrweg nicht ein. Der jeweilige Zielmelder zeigt weiterhin weißes Blinklicht und wechselt nicht zu weißem Ruhelicht.
- Anhand der Störmelder „Störung Ssp“, „Störung EOW“ bzw. „Störung Gleistor“ ist für den Tf erkennbar, welches Fahrwegelement gestört ist. Rotes Dauer- oder Blinklicht zeigen an, dass eine Störung vorliegt.
- Anhand der Anzeige lässt sich die Störung näher eingrenzen:

| Störmelder | Art der Anzeige | |
|------------------|-------------------------------|--|
| | rotes Dauerlicht | rotes Blinklicht |
| Störung Ssp | Technische Störung | Nicht alle Weichenschlüssel stecken in den Ssp |
| Störung EOW | Weiche hat keine Endlage | Achszählkreis einer im Fahrweg liegenden Weiche ist belegt |
| Störung Gleistor | „Antikontaktstörung Gleistor“ | - |

Hinweis: Wird an der FT eine der oben beschriebenen Störungen einer EOW, eines Gleistors oder einer Ssp angezeigt, gilt Folgendes:

Die Störung ist **unter der Rufnummer +49 6131 12-7010** an die Netzleitstelle der MN zu melden. Der EBL oder sein Stellvertreter bzw. der öBl oder sein Stellvertreter erteilen Weisung zur weiteren Vorgehensweise und veranlassen die Entstörung.

Rangiereinheiten mit einer Länge ≤ 480 m dürfen auf entsprechende Weisung des EBL oder seines Stellvertreters bzw. des öBl oder seines Stellvertreters bis in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue fahren. Dort ist nach der Ursache der Störung zu suchen und die Störung nach Möglichkeit zu beheben (z. B. Weichenschlüssel in die Ssp einsetzen, EOW hilfswise umstellen usw.).

Rangiereinheiten mit einer Länge > 480 m dürfen im Störfall nicht auf die Hafenbahn einfahren.

Achtung: Es ist damit zu rechnen, dass bei gestörter EOW-Anlage Fahrweegelemente nicht in der gewünschten Lage liegen. Diese Fahrweegelemente sind dann per Hilfsbedienung zu stellen.

4 Fdl Mainz Hbf verständigen

- Sobald die Voraussetzungen zur Fahrt nach dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue gegeben sind, verständigt der Tf den Fdl Mainz Hbf und unterrichtet ihn über die beabsichtigte Rangierfahrt.
- Die Verständigung erfolgt über GSM-R-Zugfunk.

5 Rangierfahrt durchführen

- Der Fdl Mainz Hbf stimmt der Rangierfahrt in der Regel mit Signal Sh 1 zu.
- Der Tf führt die Rangierfahrt von Mainz Hbf bis in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue durch.
- Die Rangiereinheit darf im Rangierbezirk Ingelheimer Aue grundsätzlich erst dann angehalten werden, wenn sichergestellt ist, dass der BÜ Rheinallee frei von Fahrzeugen ist.
- Rangiereinheiten mit einer Länge ≤ 480 m fahren (mindestens) bis zum Orientierungszeichen „Halt für Züge mit Zuglänge 480 m“. Das Orientierungszeichen steht vor der Spitze der Weiche 3.
- Rangiereinheiten mit einer Länge > 480 m, die nicht direkt in eines der drei Gleise des FCT-Containerterminals einfahren, müssen im Gleis 6 bis zum Orientierungszeichen „Halt für Züge mit Zuglänge 740 m“ fahren. Das Orientierungszeichen steht vor Weiche 6.
- Lässt sich im Störfall nicht verhindern, dass die Rangiereinheit vor den o. g. Stellen zum Halten kommt und Eisenbahnfahrzeuge den BÜ Rheinallee besetzen, muss der Tf alles dafür tun, dass die Störung schnellstmöglich beseitigt und die Fahrt in Richtung FCT-Containerterminal fortgesetzt wird.

6 Für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue an-/abmelden

- Mit der Rangierfahrt von Mainz Hbf nach dem Rangierbezirk Ingelheimer Aue erfolgt automatisch die Anmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue.
- Die Anmeldung bleibt so lange aktiv, bis der Achszählkreis zwischen den Weichen 3, 4 und 5 nicht belegt wird bzw. komplett freigefahren wird oder sich der Tf manuell an der EOW-Anlage abmeldet (► *Abschnitt 9.2*).

Achtung: Erfolgt die Fahrt der Rangiereinheit direkt in das FCT-Containerterminal (Zielgleise 1F oder 3F) oder nach Gleis 6 und wird hierbei der Achszählkreis zwischen den Weichen 3 bis 5 freigefahren (d. h. alle Fahrzeuge befinden sich in den Gleisen 1F, 3F oder 6) wird die Rangiereinheit **automatisch** vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue abgemeldet.

Steht die Rangiereinheit grenzzeichenfrei in Gleis 6 muss sich der Tf unverzüglich an der FT 3 wieder für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue anmelden! Grund: Nach Freifahren der Weiche 5 ist eine automatische Abmeldung vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue erfolgt.

Sind nach der Fahrt nach Gleis 1F oder 3F weitere Rangierbewegungen zurück in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue geplant, muss sich der Tf zuvor an der FT 3 wieder für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue anmelden.

- Die Abmeldung vom Zuführungsgleis erfolgt automatisch, sobald die Rangiereinheit vollständig in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue eingefahren ist.

9.2 Im Rangierbezirk Ingelheimer Aue rangieren

Nachfolgend werden Schritt für Schritt die Bedienhandlungen beschrieben, die an FT 2 bzw. FT 3 ausgeführt werden müssen, wenn im Rangierbezirk Ingelheimer Aue rangiert werden soll:

1 Fahrwegstelltafel FT 2 oder FT 3 einschalten

- EVU-Schlüssel in den jeweiligen Schlüsselschalter einführen



Hinweis: Hierbei unbedingt die Schließung beachten: EVU-Schlüssel „1“ passt nur in den Schlüsselschalter „1“, EVU-Schlüssel „2“ passt nur in den Schlüsselschalter „2“ usw.

- EVU-Schlüssel rechtsherum drehen und kurz tasten
- Die Betriebs-LED leuchtet grün und zeigt an, dass die FT aktiviert ist

BETRIEB



Hinweis: Die EOW-Anlage ist so ausgelegt, dass stets nur eine FT aktiv ist. Mit Einschalten der FT werden alle anderen FT für die Dauer von drei Minuten gesperrt. Erfolgt nach drei Minuten keine Fahrwegeinstellung schaltet sich die FT automatisch aus und die Sperrung der anderen FT wird aufgehoben.

2 Prüfen, dass kein anderes EVU angemeldet ist

- Anhand der roten Segmentanzeigen „Belegung“ ist erkennbar, ob ggf. ein weiteres EVU angemeldet ist:



- Erscheint in einer der drei Anzeigen eine andere Ziffer als die Ziffer „0“ oder als die eigene EVU-Ziffer, so sind die Gleisanlagen der Hafenbahn Mainz noch von einem anderen EVU belegt.
- Erscheint in keiner der drei Anzeigen eine andere Ziffer als die Ziffer „0“ oder die eigene EVU-Ziffer, so ist kein anderes EVU angemeldet und die Gleisanlagen können befahren werden.

Achtung: Sollte die Anlage anzeigen, dass die Gleisanlagen – entgegen dem Bedienungsplan – noch von einem anderen EVU belegt sind, so darf nicht in den Rangierbezirk Ingelheimer Aue eingefahren werden. Die Unfallmeldestelle der MN ist zu verständigen und Weisung des EBL oder seines Stellvertreters bzw. des öBl oder seines Stellvertreters einzuholen (► *Abschnitt 8.1.1*).

3 Für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue anmelden

- Die Anmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue erfolgt durch Drücken der grünen Zieltaste „Anmeldung Rangierbezirk Ingelheimer Aue“.
- Die EOW-Anlage prüft nun im Hintergrund die Fahrwegbedingungen. Der jeweilige Zielmelder zeigt so lange ein weißes Blinklicht.

- Sind alle Fahrwegbedingungen erfüllt und die Fahrwegelemente in die erforderliche Lage gestellt, zeigt der Zielmelder weißes Ruhelicht.
- Das EVU ist als Nutzer des Rangierbezirks Ingelheimer Aue an der EOW-Anlage angemeldet. In der roten Segmentanzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue erscheint nun die jeweilige EVU-Ziffer.
- Alternativ kann sich der Tf mit Drücken des gelben Tasters „Anmeldung Ingelheimer Aue“ manuell für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue anmelden (*siehe ► Fall 2 im nächsten Schritt*).
- Die Anmeldung ist erfolgreich, wenn in der roten Segmentanzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue die EVU-Ziffer erscheint.

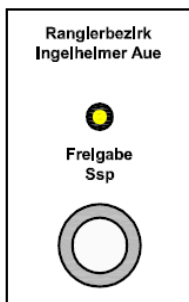
4 Schlüsselsperren freigeben

Fall 1:

- Die Schlüsselsperren Ssp W1 bis W3 werden automatisch freigegeben, wenn die Anmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue durch Drücken der grünen Zieltaste „Anmeldung Rangierbezirk Ingelheimer Aue“ erfolgt ist.

Fall 2:

- Die Schlüsselsperren Ssp W1 bis W3 werden durch Drücken des weißen Tasters „Freigabe Ssp“ freigegeben:



- Die Freigabe der Ssp ist erfolgt, sobald der Leuchtmelder gelbes Ruhelicht zeigt.
- Alle Ssp im Rangierbezirk Ingelheimer Aue sind nun freigegeben.

5 Weichenschlüssel entnehmen und Weichen aufschließen

- Tür des Ssp-Kastens öffnen
- Weiße Taste der elektrischen Schlüsselsperre betätigen



- Weichenschlüssel nach links drehen und entnehmen

- Weiche aufschließen

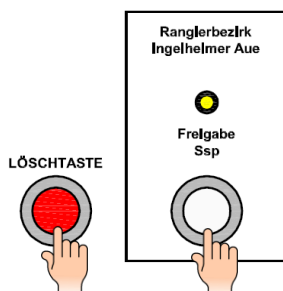
6 Rangierarbeiten durchführen

7 Weichen verschließen und Weichenschlüssel in Ssp einstecken

- Handweichen in Grundstellung bringen
- Weichen verschließen
- Weichenschlüssel aus dem Weichenschloss entnehmen
- Weichenschlüssel in die elektrische Schlüsselsperre einstecken und durch Drehung nach rechts verschließen
- Tür des Ssp-Kastens schließen

8 Freigabe der Schlüsselsperren zurücknehmen

- Die Freigabe der Schlüsselsperren Ssp W1 bis W3 wird durch gleichzeitiges Drücken der roten Löschtaste und des weißen Tasters „Freigabe Ssp“ zurückgenommen (Zweitastenbedienung):



- Zuerst ist die rote Löschtaste zu drücken und gedrückt zu halten
- Anschließend ist die weiße Taste „Freigabe Ssp“ zu drücken
- Beide Tasten sind loszulassen, sobald der gelbe Leuchtmelder erlischt. Mit Erlöschen des Leuchtmelders ist die Freigabe der Ssp erfolgreich zurückgenommen worden.

9 Für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue abmelden

- Nach Abschluss der Rangierarbeiten muss sich der Tf im Rangierbezirk Ingelheimer Aue abmelden.
- Die Abmeldung ist sowohl an der FT 2 bzw. der FT 3 möglich.
- Voraussetzung hierfür ist, dass sich keine Eisenbahnfahrzeuge mehr im Rangierbezirk Ingelheimer Aue befinden, d. h. alle Fahrzeuge in das FCT-Containerterminal oder in den Rangierbezirk Rheinallee rangiert wurden. Alle Gleise im Rangierbezirk Ingelheimer Aue müssen wieder frei von Fahrzeugen sein.
- Um die Abmeldung durchzuführen, aktiviert der Tf zunächst die FT 2 oder die FT 3 mit dem EVU-Schlüssel.
- Mit Drücken des gelben Tasters „Abmeldung Ingelheimer Aue“ wird die Rangiereinheit vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue abgemeldet. Die Abmeldung ist erfolgreich, wenn in der roten Segmentanzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue die jeweilige EVU-Ziffer nicht mehr angezeigt wird.

9.3 Rangierfahrten in bzw. aus dem Rangierbezirk Rheinallee durchführen

Entfällt wegen Stilllegung zum 15.05.2026.

9.4 Rangierfahrten vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf durchführen

Nachfolgend wird die Durchführung einer Rangierfahrt vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf Schritt für Schritt beschrieben:

1 Fahrwegstelltafel FT 2 oder FT 3 einschalten

- EVU-Schlüssel in den jeweiligen Schlüsselschalter einführen



Hinweis: Hierbei unbedingt die Schließung beachten: EVU-Schlüssel „1“ passt nur in den Schlüsselschalter „1“, EVU-Schlüssel „2“ passt nur in den Schlüsselschalter „2“ usw.

- EVU-Schlüssel rechtsherum drehen und kurz tasten
- Die Betriebs-LED leuchtet grün und zeigt an, dass die FT aktiviert ist

BETRIEB



Hinweis: Die EOW-Anlage ist so ausgelegt, dass stets nur eine FT aktiv ist. Mit Einschalten der FT werden alle anderen FT für die Dauer von drei Minuten gesperrt. Erfolgt nach drei Minuten keine Fahrwegeinstellung schaltet sich die FT automatisch aus und die Sperrung der anderen FT wird aufgehoben.

2 Prüfen, dass kein anderes EVU angemeldet ist

- Anhand der roten Segmentanzeigen „Belegung“ ist erkennbar, welche EVU an der EOW-Anlage angemeldet sind:



- In der Anzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue erscheint die eigene EVU-Ziffer.
- Wenn das Zuführungsgleis frei ist, wird in der Anzeige „Belegung“ für das Zuführungsgleis die Ziffer „0“ angezeigt.
- Sollte hier wider Erwarten doch eine Ziffer (nicht die eigene EVU-Ziffer!) angezeigt werden, so ist das Zuführungsgleis besetzt. In diesem Fall würden auch die jeweiligen Sperrmelder an den Zieltasten rotes Dauerlicht zeigen.
- Eine Fahrt in das Zuführungsgleis ist nur gestattet, wenn dieses frei ist.

Achtung: Sollte die Anlage anzeigen, dass das Zuführungsgleis – entgegen dem Bedienungsplan – noch von einem anderen EVU belegt sind, so darf nicht in das Zuführungsgleis eingefahren werden. Die Unfallmeldestelle der MN ist zu verständigen und Weisung des EBL oder seines Stellvertreters bzw. des öBl oder seines Stellvertreters einzuholen (► *Abschnitt 8.1.1*).

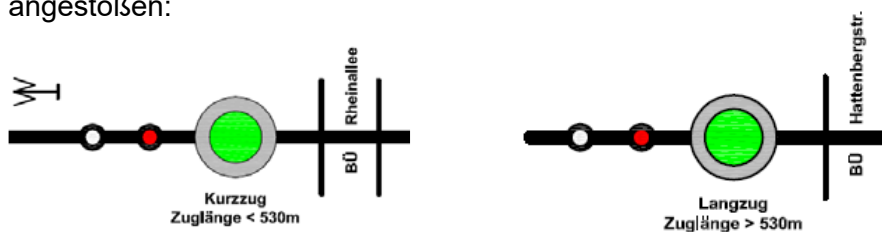
3 Für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue abmelden

- Den gelben Taster „Abmeldung Ingelheimer Aue“ drücken
- Anhand der roten Segmentanzeige „Belegung“ prüfen, ob die Abmeldung erfolgt ist:
- Die Abmeldung ist erfolgreich, wenn in der roten Segmentanzeige „Belegung“ für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue die jeweilige EVU-Ziffer nicht mehr angezeigt wird.

Hinweis: Die Abmeldung für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue ist Voraussetzung dafür, dass gemäß Schritt 4 der Fahrweg in Richtung Mainz Hbf eingestellt werden kann.

4 Fahrweg einstellen

- Durch Drücken einer der beiden grünen Zieltasten wird die Einstellung des Fahrwegs angestoßen:



- Rangiereinheiten mit einer Länge ≤ 480 m wählen die Zieltaste „Kurzzug, Zuglänge < 530 m“.⁴
- Rangiereinheiten mit einer Länge > 480 m wählen die Zieltaste „Langzug, Zuglänge > 530 m“.

- Die EOW-Anlage prüft nun im Hintergrund die Fahrwegbedingungen. Der jeweilige Zielmelder zeigt so lange ein weißes Blinklicht.
- Sind alle Fahrwegbedingungen erfüllt und die Fahrwegelemente in die erforderliche Lage gestellt zeigt der Zielmelder weißes Ruhelicht.
- Das EVU ist als Nutzer des Zuführungsgleises an der EOW-Anlage angemeldet. In der roten Segmentanzeige „Belegung“ für das Zuführungsgleis erscheint nun die jeweilige EVU-Ziffer.

Achtung: Bei der Auswahl des Fahrwegziels ist unbedingt darauf zu achten, dass die korrekte Länge der Rangiereinheit berücksichtigt wird. Der Ablauf der Rangierfahrt ist davon abhängig, welche Länge die Rangiereinheit hat. Eine falsche Zielvorwahl führt dazu, dass die BÜSA am BÜ Hattenbergstraße nicht bzw. unzeitig eingeschaltet wird und es zu unerwünschten Behinderungen des Straßen- und Straßenbahnverkehrs kommt.

Hinweis: Wurde versehentlich ein falscher Fahrweg eingestellt, so kann dieser wie folgt wieder zurückgenommen werden:

- Rote Lösch Taste und die grüne Zieltaste gleichzeitig drücken (Zweitastenbedienung)

⁴ Die Beschriftung an den Zieltasten ist momentan noch nicht korrekt ausgeführt. Statt „< 530 m“ müsste es „ ≤ 480 m“ lauten, anstelle „> 530 m“ wäre „> 480 m“ richtig. Der Mangel wird baldmöglichst behoben.

- Es leuchten nun neben allen Zieltasten die Sperrmelder rot auf.
- Die rote Segmentanzeige „Belegung Zuführungsgleis“ wechselt von der jeweiligen EVU-Ziffer auf die Ziffer „0“ und die Sperrmelder erlöschen.
- Der neue Fahrweg kann wie gewohnt eingestellt werden.

Mögliche Störungen:

- Sind die Fahrwegbedingungen nicht erfüllt oder ein bzw. mehrere Fahrwegelement(e) gestört, läuft der Fahrweg nicht ein. Der jeweilige Zielmelder zeigt weiterhin weißes Blinklicht und wechselt nicht zu weißem Ruhelicht.
- Anhand der Störmelder „Störung Ssp“, „Störung EOW“ bzw. „Störung Gleistor“ ist für den Tf erkennbar, welches Fahrwegelement gestört ist. Rotes Dauer- oder Blinklicht zeigen an, dass eine Störung vorliegt.
- Anhand der Anzeige lässt sich die Störung näher eingrenzen:

| Störmelder | Art der Anzeige | |
|------------------|-------------------------------|--|
| | rotes Dauerlicht | rotes Blinklicht |
| Störung Ssp | Technische Störung | Nicht alle Weichenschlüssel stecken in den Ssp |
| Störung EOW | Weiche hat keine Endlage | Achszählkreis einer im Fahrweg liegenden Weiche ist belegt |
| Störung Gleistor | „Antikontaktstörung Gleistor“ | - |

Hinweis: Vor Einstellung eines Fahrwegs vom Rangierbezirk Ingelheimer Aue nach Mainz Hbf muss sich der Tf – wie in Schritt 3 beschrieben – stets zuvor für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue abmelden. Versäumt er dies kann er keinen Fahrweg in Richtung Mainz Hbf einstellen!

Hinweis: Wird an der FT eine der oben beschriebenen Störungen einer EOW, eines Gleistors oder einer Ssp angezeigt, ist zuerst nach der Ursache der Störung zu suchen und die Störung nach Möglichkeit zu beheben (z. B. Weichenschlüssel in die Ssp einsetzen, EOW hilfswise umstellen usw.). Gelingt dies nicht ist die Störung **unter der Rufnummer +49 6131 12-7010** an die Netzleitstelle der MN zu melden. Der EBL oder sein Stellvertreter bzw. der öBl oder sein Stellvertreter erteilen Weisung zur weiteren Vorgehensweise und veranlassen die Entstörung.

Rangiereinheiten ≤ 480 m Länge

bleibt frei

Rangiereinheiten > 480 m Länge
4* Fdl Mainz Hbf verständigen

- Sobald die (technischen) Voraussetzungen zur Fahrt gegeben sind verständigt der Tf den Fdl Mainz Hbf und unterrichtet ihn über die beabsichtigte Rangierfahrt.
- Der Tf teilt dem Fdl mit, dass die Rangiereinheit länger als 480 m ist und er somit ohne Halt vor dem BÜ Hattenbergstraße fahren muss.
- Um den Fdl eine bessere Disposition zu ermöglichen, teilt er ihm weiterhin die exakte Länge der Rangiereinheit mit.
- Die Verständigung erfolgt über Mobiltelefon oder GSM-R-Zugfunk.

bleibt frei

5* Zustimmung des Fdl Mainz Hbf abwarten
6 BÜ Rheinallee (km 2,1) sichern

- Technische Sicherung des BÜ durch Betätigen der ET (aufgestellt in Höhe der Weiche 1, bezeichnet als ET 2) einschalten
- Aufleuchten des ÜL abwarten
- Signal Bü 1 am ÜS abwarten

7 Rangierfahrt durchführen

- Rangierfahrt in Richtung des BÜ Rheinallee beginnen
- BÜ Rheinallee passieren
- Signal Bü 0 am ÜS des BÜ Hattenbergstraße
- Am Wartezeichen (Ra 11) vor dem BÜ Hattenbergstraße anhalten
- Rangierfahrt in Richtung des BÜ Rheinallee beginnen
- BÜ Rheinallee passieren
- Rangierfahrt in Richtung des BÜ Hattenbergstraße fortsetzen
- BÜ Hattenbergstraße passieren
- Rangierfahrt in Richtung des Ls 046 fortsetzen
- Bei Signal Sh 1 am Ls 046 Rangierfahrt in den Bf Mainz Hbf fortsetzen

8 Fdl Mainz Hbf verständigen

bleibt frei

- Der Tf informiert den Fdl Mainz Hbf über die beabsichtigte Rangierfahrt.
- Der Tf teilt dem Fdl mit, dass er an der Warteposition vor dem BÜ Hattenbergstraße steht.
- Die Verständigung erfolgt über Mobiltelefon oder GSM-R-Zugfunk.

9 Zustimmung des Fdl Mainz Hbf abwarten

bleibt frei

10 BÜ Hattenbergstraße (km 1,6) sichern

bleibt frei

- Technische Sicherung des BÜ durch Betätigen der HET (bezeichnet als HET 2) einschalten (Handeinschaltung)
- Aufleuchten des ÜL abwarten

11 Rangierfahrt durchführen

bleibt frei

- Rangierfahrt in Richtung des BÜ Hattenbergstraße beginnen
- BÜ Hattenbergstraße passieren
- Rangierfahrt in Richtung des Ls 046 fortsetzen
- Bei Signal Sh 1 am Ls 046 Rangierfahrt in den Bf Mainz Hbf fortsetzen

12 Für das Zuführungsgleis und den Rangierbezirk Ingelheimer Aue abmelden

- Mit Passieren des BÜ Rheinallee wird die Rangiereinheit automatisch für den Rangierbezirk Ingelheimer Aue abgemeldet.
- Mit Passieren des BÜ Hattenbergstraße wird die Rangiereinheit automatisch für das Zuführungsgleis abgemeldet.
- Eine manuelle Abmeldung an der EOW-Anlage ist nicht erforderlich.

Achtung: Am BÜ Hattenbergstraße ist mit einigen Metern Abstand zum Wartezeichen (Signal Ra 11) anzuhalten. Es ist darauf zu achten, dass kein Fahrzeug der Rangiereinheit die Ausschalterschleifen des BÜ belegt. Grund: Wird die BÜSA bei mit einem Fahrzeug belegten Ausschalterschleifen eingeschaltet, führt dies zu einer Störung der Anlage.

Achtung: Die Schlüsselschalter der BÜSA (z. B. ET oder HET) sind sorgsam zu bedienen. Es ist darauf zu achten, dass der Schlüssel für etwas mehr als zwei Sekunden getastet wird. Hintergrund: Wird der Schlüssel kürzer getastet, führt dies zu einer Störung der Anlage.

10 Arbeiten an den Eisenbahnanlagen

Bei Arbeiten im Gleisbereich werden durch den EBL der MN entsprechende Weisungen an die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb und die bedienenden EVU herausgegeben. Darin sind Informationen zu erforderlichen Einschränkungen, Sperrungen, ggf. abweichenden Regelungen und Zeit und Dauer der Arbeiten enthalten.

Bei Arbeiten im Gleisbereich ist Warnkleidung nach DIN EN ISO 20471 zu tragen.

11 Störungen der Infrastruktur

Jede **Störung** an Gleisen, Weichen, Signalen oder sonstigen Einrichtungen der Hafenbahn Mainz ist umgehend **unter der Rufnummer +49 6131 12-7010** an die Netzleitstelle der MN zu **melden**. Zur Meldung verpflichtet ist jeder Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb, der auf oder an den Eisenbahnanlagen der MN tätig ist.

Das Infrastrukturmanagement der MN sorgt dafür, dass die Störung so schnell wie möglich beseitigt wird. Über Störungen, die die Betriebsabwicklung auf der Hafenbahn Mainz behindern, informiert das Infrastrukturmanagement der MN möglichst vorab die EVU und die Nebenanschießer.

12 Notfallmanagement

Im Falle eines gefährlichen Ereignisses (Unfall oder Störung) ist jeder Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb verpflichtet unverzüglich gemäß den auf der **Unfallmeldetafel I** gegebenen Anweisungen zu handeln. Das **Ereignis** ist unverzüglich **unter der Rufnummer +49 6131 12-7010** an die Netzleitstelle der MN zu **melden**.

► Anlage 4 Unfallmeldetafel I

Die Netzleitstelle der MN ergreift alle gemäß Unfallmeldetafel II erforderlichen Maßnahmen.

► Anlage 5 Unfallmeldetafel II

Die EVU unterstützen die von den MN veranlassten Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallfolgen.

Gefährliche Ereignisse werden durch den EBL der MN untersucht. Die EVU unterstützen die Unfalluntersuchung und übermitteln unaufgefordert alle erforderlichen Informationen (z. B. Auswertungen der elektronischen Fahrtenregistrierung (EFR), Stellungnahmen der an einem Ereignis beteiligten Mitarbeiter, Vernehmungsprotokolle usw.).

13 Inkrafttreten

- * Die Bedienungsanweisung tritt am **16.05.2026** in Kraft.

14 Verzeichnis der Anlagen

| | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Übersicht Eisenbahnanlagen |
| Anlage 2 | Bedienhandbuch für die EOW-Anlage der Hafenbahn Mainz |
| Anlage 3 | Bedienungsplan |
| Anlage 4 | Unfallmeldetafel I |
| Anlage 5 | Unfallmeldetafel II |