



# **Bedienungsanweisung**

**für den Gleisanschluss Gleis 123  
in der Abstellgruppe West**

**im Bf Karlsruhe Hbf**

**Gültig ab 10.02.2013**

**Bekanntgabe Nr. 1 vom 26.02.2019 ist eingearbeitet**

**Bearbeitung:**

UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH  
Reinhard Götz  
Zehntwiesenstraße 31c  
76275 Ettlingen  
☎ 07243 719948  
☒ 07243 719949  
E-Mail [reinhard.goetz@uef-gmbh.de](mailto:reinhard.goetz@uef-gmbh.de)

**Genehmigt  
durch den Eisenbahnbetriebsleiter:**

Wilfried Müller

1	2	3	4
<b>Änderungen</b>			
lfd. Nr.	gültig ab	Thema	
1	26.02.2019	Rufnummern Stw 6 überarbeitet	

## Verteiler

- Anschlussinhaber
  - Eisenbahnbetriebsleiter/Stv. Eisenbahnbetriebsleiter
  - öBl
- Aufsichtsbehörde      Landeseisenbahnaufsicht (LEA)  
beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Außenstelle Karlsruhe

## Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner

Unfallmeldestelle Ww Stw 6	öffentlich	☎ 0151 2740 2478
	GSM-R CT 7	☎ 76030321
	GSM-R Kurzwahl	☎ 1355
Notfallleitstelle (NFL in der BZ Karlsruhe) <i>wenn Infrastruktur DB Netz betroffen ist</i>	öffentlich	☎ 0721 938 4378
Eisenbahnbetriebsleiter	<a href="mailto:eisenbahnbetriebsleiter@uef-gmbh.de">eisenbahnbetriebsleiter@uef-gmbh.de</a>	

## Inhaltsverzeichnis

	Seite(n)
Verteiler .....	2
1      Beschreibung des Gleisanschlusses.....	3-5
2      Durchführung der Bedienung .....	6-8
3      Lageplanskizze .....	9

# 1 Beschreibung des Anschlusses

## 1.1 Beschreibung der Anschlussbahn

Die Anschlussbahn (Gleis 123) schließt in der Abstellgruppe West über die Weiche 656 an den Bf Karlsruhe Hbf an (Bahnhofsanschluss).

Bei dem Anschluss handelt es sich um eine nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur nach § 2 Absatz 3b AEG und wird nach der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) betrieben.

Der Anschluss besteht aus der Anschlussweiche, dem Gleis 123, der zurzeit weder befahr- und nutzbaren Eisenbahndrehscheibe und des hinter der Eisenbahndrehscheibe befindlichen kurzen Auslaufgleises mit Gleisabschluss (Prellbock).

Das Ende des befahrbaren Anschlussgleises ist durch Signal Sh 2 (Wärterhaltscheibe) gekennzeichnet.

## 1.2 Anschlussinhaber ist die

UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH  
Zehntwiesenstraße 31c  
76275 Ettlingen.

## 1.3 Anschlussgrenze

Die Anschlussgrenze ist der in Richtung des Anschlusses liegende Schienenstoß am Weichenende der Weiche 656 (linker Zweig). Die Anschlussgrenze ist zugleich Grenze zwischen öffentlicher (DB Netz) und nichtöffentlicher Eisenbahninfrastruktur (UEF).

Die Anschlussgrenze liegt auf der Fahrbahn der Karrenüberfahrt und ist links des Gleises durch ein Schild örtlich gekennzeichnet.

Die Weiche 656 ist im Eigentum der DB Netz AG, ebenso die signaltechnischen Einrichtungen wie die Gleisfreimeldeanlage der Anschlussweiche und das Signal Ra 11 innerhalb des Anschlusses.

## 1.4 Zuständiger Weichenwärter (Ww) / Unfallmeldestelle

Stw 6	öffentlich	☎ 0151 2740 2478
zugleich	GSM-R CT 7	☎ 76030321
Notfallmeldestelle	GSM-R Kurzwahl	☎ 1355

### 1.5 Gleisanlagen und Ihre Zweckbestimmung

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungsverhältnis und Angabe in Promille	Hemmschuhform/ Sonderform
123	70 m	Abstellgleis	1: ∞      0 ‰	gelber Einheitshemmschuh mit blauem Anstrich im Griffbereich

### 1.6 Weichen und Gleissperren

Weichen- und Gleissperren	Art der Bedienung Grundstellung	wird bedient von
Weiche 656	ferngestellt, keine Grundstellung	Stw 6

### 1.7 Zulässige Radsatzlast/Meterlast

Zulässige Radsatzlast	22,5 t
Zulässige Meterlast	8,0 t/m

### 1.8 Kleinster befahrbarer Halbmesser

Im Anschluss befindet sich kein gekrümmtes Gleis.

### 1.9 Übergabestelle

Eine gesonderte Übergabestelle ist nicht definiert.

### 1.10 Signale

Gültigkeit der Ril 301 (Signalbuch)

Im Anschluss sind beim Rangieren die Signale nach Ril 301 (Signalbuch) anzuwenden.

### 1.11 Bahnübergänge

nicht technisch gesicherte Bahnübergänge

- Bü Karrenüberfahrt

## 1.12 Telekommunikationsanlagen

Die Verständigung mit dem Ww erfolgt über GSM-R gemäß den gültigen Angaben in den Angaben zum Streckenbuch für das Zugpersonal, Regionalbereich Südwest, Strecke 2, Regeln für Betriebsstelle Karlsruhe Hbf.

Ortsfeste Fernsprecheinrichtungen sind nicht vorhanden.

## 1.13 Einfriedungen und Tore

keine

## 1.14 Betriebseinschränkungen

### 1.14.1 Profileinschränkungen/Engstellen nach UVV

keine

### 1.14.2 Gefälle

Im Anschlussgleis ist kein Gefälle vorhanden.

### 1.14.3 Gleisbögen mit Halbmessern $100\text{ m} \leq 150\text{ m}$

Im Anschlussgleis ist kein gekrümmtes Gleis vorhanden.

## 1.15 Zusatzeinrichtungen

Im Anschluss befindet sich eine Drehscheibe. Für das Befahren sowie für die Bedienung der Drehscheibe gilt eine gesonderte Anweisung.

## 1.16 Aufbewahren der Hemmschuhe und Radvorleger

Hemmschuhe und Radvorleger werden im Anschluss nicht vorgehalten. Nicht benötigte Hemmschuhe und Radvorleger sind vom EVU vor Verlassen des Anschlusses zu beseitigen.

## 1.17 Beleuchtung

Eine Beleuchtung der Gleisanlagen des Anschlusses ist nicht vorhanden.

## 1.18 UEF-Eisenbahnbetriebsleiter alarmieren

[eisenbahnbetriebsleiter@uef-gmbh.de](mailto:eisenbahnbetriebsleiter@uef-gmbh.de)

## 1.19 DB Netz-Notfallmanager alarmieren, (wenn DB Netz-Infrastruktur betroffen)

Alarmierung über Stw 6 (siehe Ziffer 1.4) oder über  
Notfalleitstelle (NFL BZ Karlsruhe) ☎ 0721 938 4378

## **2 Durchführung der Bedienung**

### **2.1 Verständigung des Anschließers über die Befahrung**

Der Anschließer muss grundsätzlich vor der Befahrung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen verständigt werden. Ein Befahren des Anschlusses ohne Zustimmung/Verständigung des Anschließers ist nicht zulässig.

### **2.2 Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten**

Die Rangierfahrt wird von Rangierpersonal des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) begleitet. Signalmittel (Signalflagge und Lampen) werden auf dem Triebfahrzeug mitgeführt.

Das Rangierpersonal meldet die unmittelbar bevorstehende Rangierfahrt bei den in den Angaben für das Streckenbuch, Regionalbereich Südwest, Strecke 2, Regeln für Betriebsstelle, unter Karlsruhe Hbf angegebenen Stellen an.

Das Befahren des Anschlusses erfolgt jeweils:

- bei der Zustellung von Wagen als geschobene Rangierfahrt
- bei der Abholung der Wagen als gezogene Rangierfahrt

Das Rangierpersonal hat vor jedem Befahren des Anschlusses darauf zu achten, dass Hemmschuhe und Radvorleger entfernt sind. Die Bestimmungen für die Sicherung des BÜ (siehe Ziffer 2.7) sind zu beachten. Bei geschobenen Rangierfahrten muss das Rangierpersonal die Spitze der Rangierfahrt und den Fahrweg einsehen.

Bei der Abholung werden die Wagen auf ihren betriebsfähigen Zustand untersucht, gekuppelt und geschlaucht. Nachdem eine Bremsprobe durchgeführt wurde, kann die Rückfahrt erfolgen.

### **2.3 Warnen von Personen**

Personen vor jeder Rangierbewegung durch Signal Zp 1 zu warnen. Ebenso hat das Rangierpersonal Personen, die im Anschlussgleis oder in Wagennähe beschäftigt sind, zu warnen.

### **2.4 Prüfen der Anschlussanlagen**

Das Rangierpersonal prüft die während des Befahrens die Anschlussanlagen durch Hinsehen auf offensichtliche Mängel hinsichtlich

- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums

### **2.5 Geschwindigkeit beim Rangieren**

Die Bedienungsfahrt ist im gesamtem Anschlussgleis vorsichtig und mit höchstens 5 km/h durchzuführen.

## **2.6 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit mit der maßgebenden Neigung**

Alle Bedienungsfahrten sind luftgebremst durchzuführen.

## **2.7 Befahren von Bahnübergängen**

### Bü Karrenüberfahrt

Die Sicherung des Bü obliegt dem Rangierpersonal. Bei geschobenen Rangierfahrten sowie bei unsichtigem Wetter ist Postensicherung vorgeschrieben.

## **2.8 Abstoßen von Fahrzeugen**

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

## **2.9 Festlegen abgestellter Fahrzeuge**

Abgestellte Wagen sind durch Anziehen einer funktionierenden Wagenhandbremse oder durch Anbringen von Festlegemitteln gemäß Ziffer 1.3 nach beiden Seiten hin zu sichern.

## **2.10 Bewegen von Wagen im Anschluss**

Im Anschluss dürfen Fahrzeuge ausschließlich nur durch Eisenbahntriebfahrzeuge bewegt werden.

## **2.11 Unzulässiges Bewegen**

Es ist verboten, Wagen zu bewegen:

- durch Personen
- mit Straßenkraftfahrzeugen oder Förderanlagen
- bei fehlender Bremsmöglichkeit (z.B. kein Hemmschuh vorhanden)
- mit dem Lastaufnahmemittel eines Kranes (z.B. mit dem Greifer)
- durch Schieben mit losen Stempeln
- wenn Personen sich beim Ziehen oder Schieben von Wagen an den Stirnseiten aufhalten

## **2.12 Abbremsen und Anhalten**

Fahrzeuge dürfen ausschließlich gekuppelt und luftgebremst bewegt werden.

### **2.13 Beschädigungen der Anschlussanlagen**

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hat alle ihm bekannten Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, an Wagen und Triebfahrzeugen – ohne Vorliegen eines Notfalls – schriftlich, vorab mündlich (fernmündlich), an den Anschließter zu melden.

Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung bei Anwesenheit von Vertretern des Anschliesers ereignet haben und ihm dabei bekannt geworden sind.

Kann die mündliche (fernmündliche) Meldung nicht sofort an den Anschließter erstattet werden, so kann diese Meldung auch an den Ww Stw 6 übermittelt werden.

Sind die Anschlussanlagen unbefahrbar geworden, so sind der

- Ww Stw 6
- Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)

zu verständigen.

Rufnummern siehe Seite 2 unter „Wichtige Rufnummer der Ansprechpartner“.

### **2.14 Freihalten der Fahrwege**

Zustellgleise und Fahrwege sind grundsätzlich freizuhalten.

Die Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis ist untersagt.



### 3 Lageplanskizze

