



Die Bedienungsanweisung wird zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Stadtwerke Heilbronn GmbH – Industrie- und Hafenbahn - (nachfolgend kurz „EIU“ genannt) und dem Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (nachfolgend kurz „EVU“ genannt) vereinbart.

Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	betrifft:

Verteiler:

Stadtwerke Heilbronn GmbH  
Eisenbahnbetriebsleiter der Stadtwerke Heilbronn GmbH  
Eisenbahnverkehrsunternehmen

**Rufnummern für Unfall-, Notfall- und Störungsmeldungen – Verständigung eines Mitarbeiters des EIU in dieser Reihenfolge vornehmen:**

(Mo. – Do. 7.00 – 15.45 Uhr, Fr: 7.00-12.30 Uhr)

Disposition Herr Rupp	Stadtwerke Heilbronn GmbH	07131-562261 0172 – 7400 408
Herr Ziegele	Stadtwerke Heilbronn GmbH	0172 - 7387 955
Eisenbahnbetriebsleiter Herr Feger	Stadtwerke Heilbronn GmbH	07131-562260 0172 - 6350455

Außerhalb der o. g. Zeiten:

Rufbereitschaft	Stadtwerke Heilbronn GmbH	0172 /7376 086
Leitwarte EIU	Bereitschaftsdienst	07131-562588

**Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:**

Eisenbahnbetriebsleiter	Stadtwerke Heilbronn GmbH	07131-562260
Gleisbaumeister	Stadtwerke Heilbronn GmbH	0172 / 7387 955
Gleisbautechniker	Stadtwerke Heilbronn GmbH	07131-562261
Leitwarte EIU	Bereitschaftsdienst	07131-562588
Wagenabrechnung EIU	Koordination Schwergut	07131-562262
Feuerwehr Heilbronn		07131-562100
Nächste Betriebsstelle DB Netz (nur bei gefährlichen Ereignissen mit Auswirkung auf Betrieb der DB Netz AG)	Fahrdienstleiter Heilbronn Hbf	07131-614503
Disponent	Im Auftrag des EIU	0175 2216 239
EVU-Durchführung Betrieb		
EVU-Disponent		

## Inhaltsverzeichnis:

- 1 Beschreibung der Serviceeinrichtung, Bereich Stammgleise I – IV Neckar
- 2 Durchführen der Bedienung, Stammgleise I – IV Neckar
- 3 Regelungen für die Auftragsbearbeitung in der Serviceeinrichtung, Stammgleise I – IV Neckar
- 4 Aufgaben des EIU bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU, Stammgleise I – IV Neckar
- 5 Sonstige Aufgaben des EIU / des Anschliebers, Stammgleise I – IV Neckar
- 6 Zusätzliche Aufgaben des Anschliebers, Stammgleise I – IV Neckar
- 7 Beschreibung der Serviceeinrichtung, Bereich Kanalhafen
- 8 Durchführen der Bedienung, Kanalhafen
- 9 Regelungen für die Auftragsbearbeitung in der Serviceeinrichtung, Kanalhafen
- 10 Aufgaben des EIU bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU, Kanalhafen
- 11 Sonstige Aufgaben des EIU / des Anschliebers, Kanalhafen
- 12 Aufgaben der Mitbenutzer (MB) und Untermittbenutzer (UMB), Kanalhafen
- 13 Zusätzliche Aufgaben der Mitbenutzer (MB) und Untermittbenutzer (UMB)

Anlage 1: Lageplan Maßstab 1: 5000

Anlage 2: Bedienungsanweisung für den Anschließer  
Firma Südwestdeutsche Salzwerke AG

Anlage 3: Bedienungsanweisung für den Anschließer  
Firma EnBW, Heizkraftwerk Heilbronn, Anschluss I und II

Anlage 4: Bedienungsanweisung für den Anschließer  
Firma L. Brüggemann KG

Anlage 5/6: Bleibt frei

Anlage 7: Bedienungsanweisung für den Anschließer  
Firma Brenntag GmbH

Anlage 8: Bedienungsanweisung für den Anschließer  
Firma ThyssenKrupp Schulte GmbH

Anlage 9: Bedienungsanweisung für den Anschließer  
Firma TSR Recycling GmbH & Co.KG (Neckar III)

Anlage 10: Bedienungsanweisung für den Anschließer  
Firma TSR Recycling GmbH & Co.KG (Neckar IV)  
- vorübergehend stillgelegt -

Anlage 11: Bedienungsanweisung für den Anschließer  
Firma Raiffeisen Kraftfutterwerke Süd GmbH  
- vorübergehend stillgelegt -

Anlage 12: Bedienungsanweisung für den Anschließer  
Firma Total Deutschland GmbH, Tanklager Heilbronn

Die Anlagen 2 – 12 werden dem EVU bei Bedarf zur Verfügung gestellt. Alle weiteren noch vorhandenen Gleisanschlüsse sind entweder nichtbefahrbar oder haben kein Verkehrsaufkommen. Bei einer erneuten Verkehrsaufnahme wird diese Bedienungsanweisung ergänzt.

## 1 Beschreibung der Serviceeinrichtung, Bereich Stammgleise I – IV Neckar

1.1 Die Serviceeinrichtung, Bereich Industriestammgleis „Neckar“ (Neckar I – IV), schließt in Höhe der ehemaligen Weiche 82 c/d an den Bahnhof Heilbronn Hbf an. Der Übergabepunkt liegt 20m vom Schienenstoß der Anschlussweiche 161 Richtung Hbf und ist durch eine Tafel EBO/BOA gekennzeichnet.

### 1.2 Gleisanlagen und ihre Nutzung

Die Gleisanlagen dienen der Zuführung und Abholung der von den Anschließern be- und entladenen Wagen an deren Übergabestellen.

Zum Bedienungsbereich der EVU gehören folgende Gleisanlagen:

#### 1.2.1 Übergabegruppe „Neckar“

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungsverhältnisse	Nutzer	Hemmschuhform
1	410 m	Übergabegleis für Wagen zum Kanalhafen	0,0 Promille	EVU	Regelbauart
2	670 m	Verkehrsgleis, gleichzeitig durchgehendes Stammgleis I Neckar	0,0 Promille	EVU	Regelbauart
3	550 m	Verkehrsgleis; Reserve	0,0 Promille	EVU	Regelbauart
4	440 m	Rangiergleis	0,0 Promille	EVU	Regelbauart
5	440 m	Rangiergleis	0,0 Promille	EVU	Regelbauart
6	430 m	Rangiergleis	0,0 Promille	EVU	

#### Weichen:

Weichen - Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
161, 162, 163, 164 (Abzweig Verbindungsgleis Süd), 166, 167, 171, 172, 173, 174, 175	Ortsgestellt	EVU

#### 1.2.2 Stammgleis I Neckar

Das Gleis 2 der Übergabegruppe „Neckar“ ist das Verkehrsgleis und gleichzeitig das durchgehende Stammgleis I Neckar.

Das Stammgleis I Neckar verläuft in nördlicher Richtung entlang der Hafenstraße durch die Abstellgruppe Nord mit den Abstellgleisen 2 und 3, wobei das Gleis 3 außerdem durchgehendes Stammgleis I ist und führt in einer Steigung von 1:100 (10 Promille) bis zur Hafenbahnbrücke und von dieser auf einer Entfernung von ca. 500 m in einem Gefälle von 1:100 (10 Promille) nördlich weiter. Anschließend beträgt das Gefälle auf 360 m 1:400 (2,5 Promille) bis zum Anschluss der Firma EnBW.

Vor dem Anschluss der Fa. EnBW zweigen mit der Weiche St 184 die Umfahrgruppe Stadt mit den Gleisen 1 und 2 und den Übergabegleisen 3 und 4 zum Anschluss Salzwirk ab. Der Anschluss Salzwirk zweigt bei der Weiche 186 in südöstlicher Richtung ab. Gleis 2 der Umfahrgruppe Stadt ist zugleich Stammgleis I Neckar. Es endet stumpf im km 3,335 mit Gleisabschluss.

**Stammgleis I Neckar**

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungs- verhältnisse	Nutzer	Hemmschuh- form
Stamm- gleis I Neckar	3 335 m	Zufahrgleis	0,0 – 10, 0 Promille	EVU	Hemmschuhe werden an den benötigten Stellen vorgehalten.

**Abstellgruppe Nord**

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungs- verhältnisse	Nutzer
2	220 m	Abstellen von Wa- gen für Hafena- bschnitt Nord und für die Stammgleise I-IV Neckar	0,0 Promille	EVU
3	260 m	Durchgehendes Stammgleis I Ne- ckar; Abstellen von Wa- gen für Hafena- bschnitt Nord und für die Stammgleise I-IV Neckar, <b>soweit vom EIU frei- gegeben – 2. EVU beachten !</b>	0,0 Promille	EVU

**Weichen:**

Weichen - Nr.	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
179, 181 (Abzweig Verbindungs- gleis Nord), 250 Anfang Neckar II, 300 Anfang Neckar III, 184, 185, K 1 (nur in Linksstellung be- fahren), 188, 189, 192	Ortsgestellt	EVU

**Umfahrgruppe Stadt – siehe Punkt 1.2.7**

### 1.2.3 Stammgleis II Neckar

Zweigt vom Stammgleis I Neckar in km 2,426 mit Weiche 250 ab. Es führt in südöstlicher Richtung über die Salzhafenbrücke, verläuft entlang des Alten Neckars und endet in km 1,800 mit Gleisabschluss vor der Karl-Nägele-Brücke. Das Gleis verzweigt sich unmittelbar hinter der Salzhafenbrücke ab der Weiche 251 bis zur Weiche 252 in die Umfahrgruppe 1, mit den Gleisen 1 und 2 (Nutzlänge jeweils ca. 250 m).

Von der Weiche 252 führt das Stammgleis II weiter und bildet von der Weiche 256 bis zur Weiche 258 die Umfahrgruppe 2 mit den Gleisen 1 und 2 (Nutzlänge jeweils ca. 220 m). 300 m südwestlich der Umfahrgruppe 1 zweigen, mit der Fa. Brüggemann beginnend, die Anschließer vom Stammgleis II Neckar ab.

Mit der Weiche 260 zweigt vom Stammgleis II Neckar rechts das „Wassergleis“ (Rechtsstellung) ab. Dieses dient der Fa. Brüggemann z. Z. als Abstellgleis und steht dem öffentlichen Verkehr momentan nicht zur Verfügung.

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungs- verhältnisse	Nutzer	Hemmschuhform
Stamm- gleis II Neckar	1 800	Zufahrgleis	0,0 – 10, 0 Promille	EVU	Hemmschuhe werden an den benötigten Stellen vorgehalten.

#### Weichen:

Weichen - Nr.	Art der Bedienung	Wird bedient von
250, 251, 252, 253 (Anschluss Fa. Brüggemann), 255 (Verbindung Kleinäulein), 256, 258, 259 (Anschluss Fa. TOTAL), 260 (Abzweig Wassergleis)	Ortsgestellt	EVU

### 1.2.4 Stammgleis III Neckar

Beginn bei Weiche 300, in km 2,608. Das Stammgleis III führt weiter in nördlicher Richtung bis zur Ohmstraße, die schienengleich in einem Gleisbogen überquert wird, um in östlicher Richtung schienengleich die Lichtenbergerstraße zu überqueren, bis in einem Linksbogen die Dieselstraße schienengleich überquert wird. Hier führt es in nördlicher Richtung über die Schwerlaststraße, entlang dem Westufer des Osthafens bis zur Firma Raiffeisen Kraftfutterwerke Süd GmbH (RKW). Die 3 Ladegleise der Fa. RKW, die an das Ende des Stammgleises III Neckar anschließen, sind mit Gleisabschlüssen versehen. Ab Höhe Ende Gleisanschluss TSR Recycling (südliche Grundstücksgrenze der Fa. RKW) ist das Stammgleis III Neckar z. Z. stillgelegt.

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungs- verhältnisse	Nutzer	Hemmschuhform
Stamm- gleis III Neckar	1 281 m	Zufahrgleis	0,0 – 2, 0 Pro- mille	EVU	Hemmschuhe werden an den benötigten Stel- len vorgehalten.

**Weichen:**

Weichen - Nr.	Art der Bedienung	Wird bedient von
300, 301 (nur in Rechtsstellung befahren), 304, 307/B (Anschluss Fa. Brenntag), 307/S (Anschluss Fa. Brenntag), 308, 311, 312, 402 (nur in Rechtsstellung befahren), 1 Sch (nur in Rechtsstellung befahren), T 1 (Anschluss Fa. ThyssenKrupp Schulte), 311 (T2) (Anschluss Fa. ThyssenKrupp Schulte), 312 (T4) (Anschluss Fa. TSR Recycling)	Ortsgestellt	EVU

**1.2.5 Stammgleis IV Neckar**

Beginn abzweigend vom Stammgleis III mit der Weiche 402 in km 0, 562; es führt in nördlicher Richtung und quert die Dieselstraße und die Benzstraße schienengleich. Das Stammgleis IV ist vorübergehend stillgelegt.

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungs- verhältnisse	Nutzer	Bemerkungen
Stamm- gleis IV Neckar	852 m	Zufahrgleis	0,0 – 2, 0 Promille	EVU	Vorübergehend stillgelegt

**Weichen:**

Weichen- u. Gleissperren - Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
Weichen 402 (nur in Rechtsstellung befahren); folgende Weichen im z. Z.. gesperrten Gleisabschnitt: 451/R 1, 452, 453, 455, 456	Ortsgestellt	EVU

**1.2.6 Verbindungsgleis zum Stammgleis I „Kleinäulein“**

Im Stammgleis II Neckar beginnt in km 1,080 an der Weiche 255 ein Verbindungsgleis zum Stammgleis I „Kleinäulein“. Es verläuft in nordöstlicher Richtung, überquert die Salzstraße und mündet nach einer Länge von 400 m mit der Weiche 29 in das Stammgleis I Kleinäulein ein. Die Grenze des Gleises zum Stammgleis II Neckar ist im Weichenstoß mit der Weiche 255 und zum Stammgleis I Klä im Weichenstoß mit der Weiche 29 festgelegt.

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungsverhältnisse	Nutzer	Bemerkungen
Verbindungsgleis	400 m	Zufahrtgleis	0,0 – 2,0 Promille	EVU	Nur auf besondere Anordnung des EIU befahren

**Weichen:**

Weichen- u. Gleissperren - Nr.	Art der Bedienung	Wird bedient von
Weichen 255 und 29	Ortsgestellt	EVU

**1.2.7 Umfahrgruppe Stadt / Übergabegleise Salzwirk**

Die Umfahrgruppe Stadt / Übergabegleise Salzwirk beginnen mit der Weiche 184 am Stammgleis I Neckar und münden nördlich der Weiche 192 wieder in das Stammgleis I Neckar ein.

Das Gleis 1 wird zum Abstellen von Wagen für die Stammgleise II, III und IV Neckar sowie von der Fa. EnBW benutzt. Das Gleis II ist Stammgleis und für die Durchfahrt frei zu halten.

Die abgehenden Wagen der Firma Südwestdeutsche Salzwirke AG sind durch die Firma selbst mit Ihrer Werkslokomotive nach Gleis 3 zu stellen. Die ankommenden Wagen werden vom EVU im Gleis 4 bereitgestellt. Zur Verhinderung von gegenseitigen Gefährdungen nehmen der Bediener (Definition: Punkt 2.2) sowie der Rangierleiter Salzwirke Kontakt auf und regeln die Abfolge der Rangierfahrten. Mit der Weiche 192 geht aus Stammgleis I in der Umfahrgruppe Stadt der Zweig 2 und mit der Weiche 189 aus Gleis 2 der Zweig 1 des Anschlusses I der EnBW ab.

Die ortsgestellten Weichen der Umfahrgruppe Stadt müssen vor und nach der Bedienung so gestellt sein, dass die Fahrstraße vom Stammgleis I „Neckar“ über das Gleis 2 der städt. Umfahrgruppe zum Ausziehgleis (Stammgleis I „Neckar“) verläuft.

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungsverhältnisse	Nutzer	Hemmschuhformen
1	390 m	Umfahr Gleis	0 -10 Promille	EVU	Regelbauart
2	290 m	Umfahr Gleis, gleichzeitig Stammgleis I	0 -10 Promille	EVU	Regelbauart
3	260 m	Übergabegleis der Südwestdeutschen Salzwerke AG für abgehende Wagen	0 -10 Promille	EVU	Regelbauart
4	260 m	Übergabegleis der Südwestdeutschen Salzwerke AG für ankommende Wagen	0 -10 Promille	EVU	Regelbauart

### 1.2.8 Befahren der Gleiskreuzung Stammgleis III Neckar / Anschluss Salzwerke

Der Kreuzungsbereich darf nur mit maximal 5 km/h befahren werden. Der Bediener achtet auf evtl. Achtungspfeiff des Rangierleiters Salzwerke. Weitere Auflagen zum Befahren der Kreuzung unter Punkt 1.14.4.2.

### 1.3 Aufbewahrung der Weichenschlüssel, Schlüssel und Sicherungsmittel

1.3.1 Beim Rangierpersonal des EVU werden verwahrt und während der Rangierarbeiten mitgeführt:

- Schlüssel DB 21 (für Einschalten der Blinklichtanlage Hafen-/Kalistraße, Thomaswert und Wohlgelegen)
- Schlüssel für Weichenschlösser
- Dreikantschlüssel (für Poller der Kettenabspernung Dieselstraße)
- weiß-rot-weiße Signalfahne
- rot abblendbare Handlampe
- Funkgerät
- mobiles Telefon
- ggf. Luftbremskopf

1.3.2 Die Hemmschuhe sind an den gekennzeichneten Aufbewahrungsplätzen deponiert.

### 1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich EVU

Die Übergabestellen für das Hafenbahnstammgleis „Neckar“ befinden sich in den Gleisen 5 und 6 der Übergabegruppe „Neckar“.

Der Bedienungsbereich des EVU erstreckt sich auf die Serviceeinrichtung, soweit es für die Zustellung und Abholung der Wagen zu und von der Übergabegruppe „Neckar“ bzw. den Übergabestellen der Anschließer in deren Auftrag / im Auftrag der Stadtwerke Heilbronn GmbH erforderlich ist.

### 1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

Stammgleis III: Kleinster Radius  $R = 126$  m

### 1.6 Signalanlagen

An den Bahnübergängen  
Hafen-/Kalistraße,  
Hafenstraße/Wohlgelegen und  
Hafenstraße/Thomaswert  
befinden sich Fahrtanzeiger mit Lichtbalken.

Am südlichen Ende der Übergabegruppe Stadt befinden sich parallel angeordnet 2 Signale Ra 11 (Wartezeichen). Sie gelten für alle Rangierfahrten aus den Gleisen 1 – 6 sowie dem Verbindungsgleis „Süd“ in Richtung Süden auf die Gleisanlagen der DB Netz AG. Im Bereich vor und nach der Hafenbahnbrücke liegen mehrere Fußgänger-Überwege, die mit Signal Bü 4 – Pfeiftafel versehen sind.

### 1.7 Bahnübergänge

#### - mit technischer Sicherung und Andreaskreuz

Östlicher Bretterweg (am Posten 4) mit Schranken ausgestattet; **Bedienung durch Ww Stw Hk der DB Netz AG.**

Hafen- / Kalistraße, Stammgleis I Neckar,  
Hafenstraße / Wohlgelegen, Stammgleis I Neckar und  
Hafenstraße / Thomaswert, Stammgleis I Neckar,  
**Bedienung jeweils durch Schlüsselschalter.**

#### - mit nichttechnischer Sicherung, Pfeiftafel (Signal Bü 4) – soweit für den Zugführer keine Einsicht gegeben ist - und Umlaufgeländer.

Südlich Hafenbahnbrücke im Stammgleis I Neckar  
zwischen Weichen 250 und 300, Höhe Albertistraße, Stammgleis I Neckar,  
nördlich Hafenbahnbrücke im Stammgleis I Neckar,  
zwischen Weichen 250 und 251, Stammgleis II Neckar.

#### - mit nichttechnischer Sicherung

Ohmstraße, Stammgleis III Neckar  
Lichtenbergerstraße, Stammgleis III Neckar  
Dieselstraße, Stammgleis III Neckar  
Dieselstraße, Stammgleis IV Neckar (Gleis z. Z. gesperrt)  
Benzstraße, Stammgleis IV Neckar (Gleis z. Z. gesperrt)

### 1.8 Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer, Schalterangabe)

Entfällt.

### 1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen der Serviceeinrichtung

Entfällt.

## **1.10 Brücken, Durchlässe**

### 1.10.1 Brücke Nr. 1315 c

Hafenbahnbrücke (Bogenbrücke) über den „Alten Neckar“ im Stammgleis I „Neckar“; Länge 87,50 m. Vergleiche Punkt 1.14.1.1.

### 1.10.2 Durchlass Stammgleis I „Neckar“ unter Pkw-Auffahrt Hafenbahnbrücke

### 1.10.3 Brücke Nr. 1315 d

Salzhafenbrücke im Stammgleis II „Neckar“, Länge 23 m.

### 1.10.4 Durchlass „Karl-Wüst-Brücke“ für Straßenverkehr über Umfahrgruppe Stadt

## **1.11 Telekommunikationsanlagen**

Keine stationären Anlagen.

## **1.12 Einfriedungen und Tore**

Siehe Punkt 1.14.3.3.

## **1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter (wenn vom EVU geschaltet wird)**

Entfällt.

## **1.14 Betriebseinschränkungen**

### **1.14.1 Einschränkungen für die Stammgleise I - IV Neckar**

#### 1.14.1.1 Die zulässige Radsatzlast auf den Stammgleisen I – IV Neckar und den Gleisen der Anschließer beträgt 22,5 t.

**Das Befahren der Hafenbahnbrücke mit Eisenbahnfahrzeugen von mehr als 100 t Gesamtgewicht oder einer Radsatzlast von über 20 t oder einer Meterlast von mehr als 6, 4 t ist untersagt.**

Solche Wagen sind über das Verbindungsgleis nach Pkt. 1.2.6 vom Industriestammgleis „Kleinäulein „ zum Stammgleis II „Neckar“ zu leiten. Vergleiche Punkt 1.14.3.3.

#### 1.14.1.2 Wenn in der Übergabegruppe Neckar Störungen auftreten, werden die Stammgleise Neckar I – IV über Industriebahn „Kleinäulein“ bedient.

#### 1.14.1.3 Engstellen

Es bestehen

- Profileinschränkungen, die mit gelb-schwarzem Gefahrenanstrich gekennzeichnet sind, z.B. Stammgleis Neckar II die Stützen der Krananlage der Fa. Blatt.
- Weitere Gefahrenpunkte in Form von Gebäudeteilen, Verladeanlagen, Zäunen, Mauern, Dämmen, Kaianlagen und sonstigen baulichen Einrichtungen.

Es ist untersagt, während der Durchführung von Rangierfahrten in diesen Gleisabschnitten zwischen Gleis und Profileinschränkung / Gefahrenpunkt zu stehen/zu gehen.

Das Auf – und Absteigen auf / von Eisenbahnfahrzeugen ist in diesen Bereichen nur bei Stillstand der Fahrzeuge erlaubt. Ggf. ist die Rangierseite zu wechseln.

## **1.14.2 Einschränkungen für das Stammgleis I Neckar**

1.14.2.1 Alle Rangierfahrten erfolgen über festgelegte Zeitfenster auf der Grundlage eines zwischen EIU und EVU abgestimmten Rangierplanes.

Das EIU hat zusätzlich einen Disponenten eingesetzt (siehe Punkt 4).

Außerhalb eines festgelegten Zeitfensters dürfen weitere Rangierfahrten im Stammgleis I Neckar nur folgen, wenn diese untereinander in Rangierfunk-Kontakt stehen und folgende Sicherheitsvorkehrungen treffen:

Der Bediener, der die zweite Rangierfahrt leitet, hat sich vor dem Befahren mit der in der Serviceeinrichtung befindlichen Rangierfahrt in Verbindung zu setzen.

Erst nach einer einwandfreien Verständigung (über Standort und Fahrtstrecke; Rangierfunk) der beiden Bediener darf die zweite Rangierfahrt die Serviceeinrichtung befahren. Beide Bediener müssen stets Rangierfunkverbindung untereinander halten.

Ist eine Verständigung nicht möglich, darf keine zweite Rangierfahrt in die Serviceeinrichtung einfahren.

Befinden sich zwei Rangierfahrten in der Serviceeinrichtung und die Rangierfunkverbindung fällt aus, so ist mit besonderer Vorsicht zu rangieren und die maximale Geschwindigkeit auf Schritttempo herabzusetzen.

1.14.2.2 In den Neigungsabschnitten beiderseits der Hafenbahnbrücke dürfen Wagen, auch vorübergehend, nicht abgestellt werden.

## **1.14.3 Einschränkungen für das Stammgleis II Neckar**

1.14.3.1 Im Stammgleis II darf sich nur eine Rangierfahrt befinden

1.14.3.2 Bei den Bedienungsfahrten befindet sich das Triebfahrzeug von der Umfahrgruppe Stadt nach Stammgleis II an der Spitze und bei den Rangierfahrten in die Anschlüsse am Schluss.

Bei der Rückfahrt befindet sich das Triebfahrzeug nur bis zur Umfahrgruppe 1 oder 2 am Schluss der Rangierfahrt, ansonsten an der Spitze.

1.14.3.3 Vom Stammgleis II Neckar zum Stammgleis I Kleinäulein und umgekehrt darf durch Triebfahrzeuge des EVU nur auf besondere Anordnung des EIU gefahren werden.

Das EIU ist zuvor rechtzeitig vom EVU zu verständigen, damit das ortsansässige Unternehmen über die Gleisnutzung informiert wird und seine Zustimmung zum Befahren des Betriebsgeländes erteilt sowie die Prüfung und ggf. Räumung des Gleises erfolgen kann.

Beim Befahren achtet der Bediener zusätzlich darauf, dass die beiden Gleistore im Bereich der Fa. BayWa vollständig geöffnet und festgelegt sind.

Die Rangierleiter in den beiden Gleisabschnitten haben sich gegenseitig zu verständigen bzw. vom Disponenten die Zustimmung zum Wechsel von der Hafen- zur Industriebahn oder umgekehrt einzuholen und die Abgrenzung der Aufgaben abzustimmen.

#### 1.14.3.4 Kranhochbahn der Firma Blatt – Profileinschränkung

Für die Durchfahrt unter der Kranbahn der Fa. Blatt ist folgendes zu beachten:

Beidseitig der Kranhochbahn steht in ca. 50 m Abstand eine Tafel mit der Aufschrift „Halt für Lok – Weiterfahrt nach P“. Alle Rangierfahrten haben vor diesen Tafeln anzuhalten und die Verständigung des Kranführers über die Räumung des Gefahrenbereichs des Gleises durch den Kran abzuwarten. In der Fahrtrichtung Kleinäulein Stammgleis II - ist genauso zu verfahren.

Der Gleiswärter des EIU, bei Rangierfahrten ohne dessen Begleitung der Bediener, hat hierzu den Kranführer zu verständigen, dass eine Rangierfahrt die Kranhochbahn kreuzen muss. Daraufhin hat der Kranführer seine Arbeit sofort einzustellen, den Kran außerhalb des Gefahrenbereichs zu bringen und erforderlichenfalls festzulegen. Der Kranführer ist an die Weisung des Gleiswärters des EIU / Bedieners gebunden.

### 1.14.4 Einschränkungen für das Stammgleis III Neckar

1.14.4.1 Im Stammgleis III Neckar darf sich immer nur eine Rangierfahrt befinden.

1.14.4.2 Im Stammgleis III „Neckar“ liegt in km 0,300 eine Gleiskreuzung mit dem Anschluss Salzwerk. Die Sicherung dieser Kreuzung obliegt der Südwestdeutschen Salzwerke AG. Das Anschlussgleis Salzwerk ist dem Stammgleis III „Neckar“ untergeordnet. Der Kreuzungsbereich darf nur mit maximal 5 km/h befahren werden.

Der Bediener hat bereits in der Übergabegruppe Neckar bei der SWS AG seine Bedienfahrt anzumelden. Er achtet in Höhe der Umfahrgruppe/ Abstellgruppe auf einen evtl. Achtungspfeiff des Rangierleiters Salzwerke.

1.14.4.3 Schwergutumschlag / Schwerlaststraße  
Nördlich der Dieselstraße bis in Höhe der Lagerhallen der Fa. ThyssenKrupp Schulte GmbH befinden sich der Schwergutumschlagplatz und die Schwerlaststraße. Dieser Bereich ist mit besonderer Vorsicht im Schritttempo zu befahren. Schwergutumschläge werden dem EVU rechtzeitig per Fax etc. bekanntgegeben.

Soweit eine Behinderung des Bahnverkehrs durch Umschlagarbeiten über einen zeitlich längeren Abschnitt erfolgt, wird dieser mit schriftlicher Rangieranweisung (Fax etc.) über mehrere Stunden durch die Hafen-/ Bahnverwaltung gesperrt.

1.14.4.4 Im Stammgleis III Neckar befindet sich im Bereich der Dieselstraße eine Kettenabschrankung, die nur während der Bedienungsfahrten geöffnet werden darf. Die Rangierfahrt hat hierzu zu halten. Der Bediener schließt die Abschrankung auf und legt diese fest. Nach dem Ende der Bedienungsfahrt muss diese wieder vom Bediener verschlossen werden. Zum Versetzen der Poller dient ein Dreikantschlüssel.

1.14.4.5 Die Kräne der Fa. ThyssenKrupp Schulte GmbH müssen bei Rangierfahrten auf dem Stammgleis III Neckar außerhalb des Lichtraumes freigelegt sein. Der Kranführer ist durch akustisches Signal hierzu aufzufordern.

Handhabung der akustischen und optischen Gleissperreinrichtungen bzw. Warnanlagen wird bei Bedarf auf schriftliche Anfrage dem EVU zur Verfügung gestellt.

1.14.4.6 Im Bereich der Schwerlaststraße dürfen keine Wagen abgestellt werden.  
Nachrichtlich: Die Umschlagsunternehmen haben das Lichtraumprofil und die Rangierwege frei zu halten. Zuwiderhandlungen sind vom EVU dem EIU bzw. der Hafverwaltung umgehend mitzuteilen.

1.14.4.7 Nachrichtlich: Die Firma TSR Recycling GmbH & Co.KG wurde vom EIU verpflichtet, vor jeder Bedienungsfahrt das Rillengleis von Überfallgut zu reinigen.

### **1.14.5 Einschränkungen für das Stammgleis IV Neckar**

1.14.5.1 Das Stammgleis IV Neckar ist vorübergehend stillgelegt.

1.14.5.2 Im Stammgleis IV Neckar darf sich immer nur eine Rangierfahrt befinden.

### **1.15 Verladeeinrichtungen** Entfällt.

## **2. Durchführen der Bedienung, Stammgleise I – IV Neckar**

### **2.1 Regelwerke**

Für die Bedienung der Serviceeinrichtung gelten Bestimmungen

- dieser Bedienungsanweisung
- die NBS-AT und NBS-BT bzw. der gleichlautende Infrastruktur-Nutzungsvertrag
- die aktuellen Rangieranweisungen über Bauarbeiten, Betriebseinschränkungen etc.
- die zusätzlich zur sicheren Betriebsdurchführung von den EVU mit den Anschließern, Mitbenutzern und Untermittbenutzern veranlasst wurden
- die Auflagen der jeweils zuständigen Berufsgenossenschaften.

### **2.2 Leitung der Rangierfahrten**

Der Mitarbeiter, der vom jeweiligen EVU mit der Leitung der Rangierfahrten beauftragt ist, wird nachfolgend „Bediener“ genannt. Sind bei einer Rangierfahrt mehrere Mitarbeiter gleichzeitig im Einsatz, regelt das EVU in eigener Zuständigkeit die Abgrenzung der Kompetenzen.

### **2.3 Verständigen des EIU über die Bedienung**

Die Zeitfenster für die Bedienungsfahrten werden zwischen EVU und EIU vereinbart. Das EVU teilt dem EIU die planmäßigen Bedienzeiten mit. Außerplanmäßige Bedienungsfahrten hat das EVU beim EIU zu beantragen. Auf die NBS-AT und NBS-BT bzw. den gleichlautenden Infrastruktur-Nutzungsvertrag wird verwiesen.

## 2.4 Gleiswärter des EIU bei Neuaufnahme des Verkehrs

Das EIU stellt bei der Neuaufnahme des Verkehrs dem EVU zur Einweisung seines Rangierpersonals einen Gleiswärter zur Verfügung. Das EVU hat die Bereitstellung des Gleiswärters rechtzeitig zu beantragen und nach Leistungserbringung nach den aktuellen Abrechnungssätzen des EIU zu vergüten. Der Name des Gleiswärters wird dem EVU mitgeteilt.

Der Gleiswärter steigt in der Übergabegruppe Neckar zu und meldet sich beim Bediener. Er führt die nötigen Signalmittel (weiß-rot-weiße Signalfahne, bei Dunkelheit rot abblendbare Handleuchte) und Ausrüstungsgegenstände mit.

Dem Gleiswärter obliegt die Gleisbewachung, die Sicherung der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge im Benehmen mit dem Bediener, die Bedienung der Weichen und Gleissperren in den Stammgleisen, die Verständigung des Bedieners über die Belegung der Gleise und Veranlassung der Öffnung und Festlegung der Gleistore in Abstimmung mit den Anschließern, Mitbenutzern und Untermittbenutzern.

Der Gleiswärter hat im Rahmen dieser festgelegten Aufgaben die Weisungen des Bedieners zu befolgen.

Der Gleiswärter begleitet die Rangierfahrt ab der Übergabegruppe Neckar während der gesamten Fahrt; er darf sie erst wieder verlassen, wenn die Bedienungsfahrt auf der Rückfahrt in der Übergabegruppe „Neckar“ angekommen ist. Vor Beginn der Bedienungsfahrt meldet der Gleiswärter dem Bediener, dass die zu befahrenden Fahrwege richtig eingestellt, die Rangierfahrten mit Werklokomotiven eingestellt sind und keine Wagen bewegt werden. Erst nach Erhalt dieser Meldung darf der Bediener die Rangierfahrt durchführen. Der Gleiswärter hat für das Freisein der Spurrillen zu sorgen. Nach Beendigung der Rangierfahrten hat der Gleiswärter des EIU darauf zu achten, dass sämtliche Weichen im Stammgleis II „Neckar“ und den Umfahrgruppen 1 und 2 in Grundstellung auf dem geraden Strang stehen. Für Rangierfahrten, die das EVU selbstständig nach entsprechender Einweisungsfahrt durchführt, hat der Bediener die vorgenannten Aufgaben des Gleiswärters zu übernehmen.

Ausnahmen:

- Freihalten der Spurrillen
- Grundstellung nicht befahrener Weichen herstellen
- Öffnen und Festlegen der Gleistore durch Mitbenutzer/ Untermittbenutzer
- Gleisbewachung durch EIU – jedoch Fahrwegbeobachtung durch EVU

## 2.5 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

Weichen, die am Umstellgewicht in Grundstellung mit Schloss festgelegt sind, sind mit Ende der Bedienungsfahrt wieder in Grundstellung abzuschließen. Verantwortlich hierfür ist bei Einweisungsfahrten der Gleiswärter der Stadt Heilbronn, ansonsten der EVU-Bediener.

## 2.6 Bedienen der Serviceeinrichtung, Zuständigkeiten

- 2.6.1 Alle Bestimmungen Punkt 1.14 sind zu beachten.
- 2.6.2 Die Bedienung der Weichen und Gleissperren in der Übergabegruppe Neckar, der Abstellgruppe Nord und dem Verkehrsgleis etc. obliegt dem Bediener.
- 2.6.3 Werden auf Anordnung des Rangierleiters oder auf Wunsch der Mitbenutzer/ Untermitbenutzer in begründeten und hafenbetrieblich unbedenklichen Ausnahmefällen Wagen an anderen als den vorgeschriebenen Stellen zugeführt, abgeholt oder umgestellt, so sind die Weichen vom Bediener nach entsprechender Gleisprüfung zu stellen und der Disponent über die Belegung bzw. Freigabe zu informieren.
- 2.6.4 Abgezogene Wagen sind nötigenfalls in der Umfahrgruppe Stadt, Gleis 1 abzustellen und gegen Ablaufen zu sichern. Das Stammgleis Umfahrgruppe Stadt, Gleis 2 ist freizuhalten.
- 2.6.5 Bei geschobenen Rangierfahrten ist ein Luftbremskopf zu verwenden.

## 2.7 Warnen der Mitarbeiter

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der Bediener Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

## 2.8 Prüfen der Gleise

Der Bediener prüft die während der Bedienung befahrenen Gleisanlagen durch Hinsehen auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit und Freihalten des Regellichttraumes.

## 2.9 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Bedienungsfahrt ist vorsichtig durchzuführen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

Ausnahmen:

- Geschobene Rangierfahrten: 10 km/h
- Über Straßen höchstens 5 km/h (ausgenommen Bahnübergänge Kalistraße, Wohlgelegen und Thomaswert)
- Beiderseits der Brücken über den Neckar und Salzhafen (Neigungsabschnitte mit 10 Promille) bei Talfahrten – 10 km/h
- **Befahren der Hafbahnbrücke z. Z. nur im Schrittempo**
- Alle Einschränkungen nach Punkt 1.14

## 2.10 Rangierseite

Die Rangierseite ist zwischen den beteiligten Mitarbeitern jeweils zu vereinbaren und ggf. – entsprechend den Sichtverhältnissen oder Bauarbeiten (die vom EIU mit Rangieranweisung bekannt gegeben werden und zur Einschränkung des Lichtraumprofils führen) - zu ändern.

## **2.11 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung**

Beim Rangieren sind alle Wagen an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen.

Alle funktionsfähigen Bremsen müssen eingeschaltet sein. Ist dies aufgrund von Schadzuständen nicht möglich, so gilt zum Beispiel für die Baureihen 29X und 36X folgende Ausnahmeregelung:

Es dürfen bis zu 12 Achsen ohne wirkende Wagenbremse bewegt werden; für je weitere angefangene 4 Achsen ist ein Wagen an die wirkende Druckluftbremse anzuschließen.

Das erste und letzte Fahrzeug muss eine wirksame Druckluftbremse besitzen.

Werden andere Baureihen eingesetzt, so trifft das jeweilige EVU die nötigen Regelungen auf der Grundlage entsprechender Bahnbetriebsvorschriften, Herstellerangaben etc..

## **2.12 Befahren von Bahnübergängen**

2.12.1 Vor dem Befahren des technisch gesicherten Bahnübergangs „Posten 4 – östlicher Bretterweg –“ verständigt der Bediener den Wärter Stw Hk von der bevorstehenden Rangierfahrt, damit dieser hierzu die Schranken schließt.

2.12.2 Zur Sicherung der Bahnübergänge Kalistraße, Wohlgelegen und Thomaswert ist jeweils eine handbediente Ampelanlage mit örtlicher Bedienung durch Schlüsselkontakte eingebaut. In der Grundstellung ist die Ampelanlage ausgeschaltet. An den Einschaltstellen jeweils beidseitig der Kalistraße, Wohlgelegen und Thomaswert ist an einem Mast neben dem Bahnübergang ein Schlüsselkasten mit der Aufschrift „ET“ und „AT“ angebracht.

Mit dem Schlüssel „DB 21“ wird durch Drehen nach rechts in „ET“ die Ampelanlage eingeschaltet. Dadurch erscheint an den Ampeln für den Straßenverkehr zuerst ein gelbes Warnlicht, anschließend zeigt die Ampel „rot“; der Fahrtanzeiger zeigt einen senkrechten Balken, die Überwachungslampe an der Schalteinrichtung leuchtet.

Soweit diese Bedingungen vorliegen und der BÜ frei ist, darf der jeweilige Bahnübergang passiert werden.

Nach dem Befahren erlöschen die Ampeln für den Straßenverkehr selbsttätig. Bei Störungen an den Ampelanlagen sind die Bahnübergänge mit Posten zu sichern. Die Störung ist an das EIU zu melden.

2.12.3 Alle Bahn-, Fußgänger- und Werksübergänge, die technisch nicht gesichert und nicht in der jeweiligen Fahrtrichtung mit Pfeiftafel (BÜ 4) versehen sind, sind vor dem Befahren mit Posten zu sichern; verantwortlich hierfür ist der Bediener.

- 2.12.4 Postensicherung vor dem Bahnübergang ist zu halten. Der Bediener, der Warnkleidung tragen muss, hat den Bahnübergang als Posten zu sichern und – wenn die Situation es erfordert – die Verkehrsteilnehmer durch Signal Zp 1 zu warnen. Erst dann darf der Bediener die Rangierfahrt mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren lassen. Der Posten muss sich zur Sicherung des Bahnüberganges mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

**„Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)**

und anschließend

**„Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme)**

geben. Muss der Posten den Straßenverkehr aus beiden Richtungen anhalten, muss er den Fahrer des zuerst angehaltenen Fahrzeuges zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der anderen Seite des Bahnüberganges zuwendet.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter muss der Posten die Zeichen mit rot leuchtender Handleuchte nach beiden Straßenseiten geben. Für das Geben der Tageszeichen muss eine weiß-rot-weiße Signalfahne benutzt werden.

Der Posten muss die Haltzeichen so lange geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf der Posten den Bahnübergang verlassen.

- 2.12.5 Die Bewachung der Werkübergänge obliegt den jeweiligen Anschließern.

**2.13 Abstoßen von Fahrzeugen**

Das Abstoßen von Fahrzeugen ist nicht gestattet.

**2.14 Stellung und Reihenfolge der Wagen**

Die Wagen werden entsprechend der Bedienfolge der Anschlüsse geordnet.

**2.15 Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen**

Entfällt.

**2.16 Bedienen der Verladeeinrichtungen**

Entfällt.

**2.17 Unfälle, Notfälle und Störungen**

Bei allen Unfällen, Notfällen und Störungen verständigt der Bediener das EIU entsprechend Rufnummernliste Seite 2. Das Herbeirufen von Rettungskräften bleibt unberührt.

## 2.18 Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Abgestellte Fahrzeuge sind mit Handbremse zu sichern. Für je angefangene 160 t / bzw. für je angefangene 8 Achsen ist eine Hand- oder Feststellbremse anzuziehen. Eine Hand- oder Feststellbremse darf ersetzt werden durch Auflegen je eines Hemmschuhs aus beiden Richtungen unter einem Rad oder einem Drehgestell. Hemmschuhe dürfen nicht zwischen die Achsen eines Drehgestells aufgelegt werden.

Für die erstmalige Sicherung ist der Bediener verantwortlich. Alle einzeln stehenden Wagen/Wagengruppen sind jeweils gesondert zu sichern. Auf die grenzfreie Aufstellung ist zu achten.

In der Übergabegruppe „Neckar“ ist mit der Sicherung am nördlichsten Wagen zu beginnen. Am nördlichen Ende der Übergabegruppe – ausgenommen Gleis Ü2 (Verkehrsgleis) sind zum Schutz des Bahnüberganges „Kalistraße“ auf jedem Gleis zwei Hemmschuhe aufzulegen.

Werden die Wagen danach durch den Anschließter bewegt, so sind diese für die erneute Festlegung der Wagen verantwortlich.

## 2.19 Bedienen von Anschließern und Mitbenutzern

Es werden folgende Anschlüsse bedient:

- Firma Südwestdeutsche Salzwerte AG (Neckar I)
- Firma EnBW, Heizkraftwerk Heilbronn, Anschluss I und II (Neckar I)
- Firma L. Brüggemann KG (Neckar II)
- Firma Brenntag GmbH (Neckar III)
- Firma ThyssenKrupp Schulte GmbH (Neckar III)
- Firma TSR Recycling GmbH & Co.KG (Neckar III)
- Firma TSR Recycling GmbH & Co.KG (Neckar IV)  
- vorübergehend stillgelegt -
- Firma Raiffeisen Kraftfutterwerke Süd GmbH (Neckar III)  
- vorübergehend stillgelegt -
- Firma Total Deutschland GmbH, Tanklager Heilbronn (Neckar II).

Alle übrigen noch vorhandenen Gleisanschlüsse sind entweder nicht mehr befahrbar oder verzeichnen seit längerer Zeit kein Verkehrsaufkommen mehr.

Sollte einer dieser nachstehend aufgeführten Anschlüsse reaktiviert werden, wird diese Bedienungsanweisung berichtigt und für die Firmen eine neue Bedienungsanweisung erstellt.

Der Gleisanschluss wird vor Ort ertüchtigt, vom LfB abgenommen und für den Verkehr freigegeben.

Es handelt sich um folgende Anschlüsse der Stammgleise I – IV Neckar:

- Kenngott International Neckar I
- Glaszentrum G.F. Schweikert GmbH & Co.KG Neckar III
- Ehem. Schmalbach-Lubeca  
(neuer Besitzer: Helga Schäfer GmbH & Co.KG) Neckar III
- Baywa AG, Obstgroßmarkt Neckar IV
- EnBW, Kraftwerk Heilbronn, Anschluss III Neckar III
- Ehem. Schmalbach-Lubeca  
(neuer Besitzer: Helga Schäfer GmbH & Co.KG) Neckar IV
- CNH Deutschland GmbH Neckar IV

### **3. Regelungen für die Auftragsbearbeitung in der Serviceeinrichtung, Stammgleise I – IV Neckar**

#### **3.1 Abrechnung der beförderten Wagen zwischen EIU und EVU**

Das EVU ist verpflichtet, die Zustellung und Abholung von Wagen detailliert zu dokumentieren und die Unterlagen dem EIU zur Abrechnung zuzuleiten.

#### **3.2 Gefahrgut nach GGVSE**

Bei Sendungen mit Gütern nach GGVSE ist während der gesamten Durchführung der Rangierfahrt das Mitführen einer Frachtbriefkopie erforderlich. Verantwortlich hierfür ist der Bediener.

#### **3.3 Annahme von Sendungen nach GGVSE**

Beim Versand von Wagen mit Gütern nach GGVSE müssen die vorgeschriebenen Vorprüfungen und Prüfungen zum Zeitpunkt der Annahme vollzogen sein. Verantwortlich hierfür ist der Bediener.

### **4. Aufgaben des EIU bei der Bedienung durch zwei oder mehrere EVU, Stammgleise I – IV Neckar**

Vergleiche Punkt 2.3. Das EIU stellt mit allen EVU's eine einvernehmliche Regelung her. Außerplanmäßige Zustellungen/ Abholungen können vom Disponenten gesteuert werden.

### **5. Sonstige Aufgaben des EIU / des Anschließers, Stammgleise I – IV Neckar**

#### **5.1** Alle Beschädigungen der Anlagen der Serviceeinrichtung, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, sind - ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich (fern-mündlich), an das EVU zu melden.

Dies gilt auch für Beschädigungen an Wagen und Triebfahrzeugen, soweit diese dem EIU / dem Anschließter bekannt sind.

Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU ereignet haben und ihm dabei bekanntgeworden sind. Kann die mündliche (fernmündliche) Meldung nicht sofort an das EVU erstattet werden, so kann diese Meldung auch an den Bediener übermittelt werden.

- 5.2      Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.
- 5.3      Die Rangiererwege sind verkehrssicher zu halten.
- 5.4      Bei der Lagerung von Gegenständen am Gleis sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene zu wahren. Das Lichtraumprofil von der Schienenoberkante zu eventuellen Anlagen, Brücken etc. beträgt mind. 4,8 m.
- 5.5      Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.
- 5.6      Das EIU / die Anschließter haben dafür zu sorgen, dass auf städtischen Flächen / Betriebsflächen im Bereich der Stammgleise/Nebengleise bei der Lagerung gefährlicher Stoffe (d. s. brennbare, entzündliche, selbstentzündliche, sprenggefährliche, zerknallfähige, giftige, ätzende, übelriechende Stoffe) die einschlägigen Sicherheitsvorkehrungen eingehalten werden.
- 5.7      Nach Beendigung der Rangierfahrten hat der Gleiswärter des EIU / der Bediener darauf zu achten, dass sämtliche befahrenen Weichen in den Stammgleisen und Umfahrgruppen auf dem geraden Strang stehen und verschlossen sind.

## **6.      Zusätzliche Aufgaben des Anschließers, Stammgleise I – IV Neckar**

### **6.1      Öffnen und Schließen der Tore, Ein – und Ausschalten der Beleuchtung**

Die Anschließter, Mitbenutzer und Untermittelbenutzer haben sicherzustellen, dass die Gleistore zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profilfrei festgelegt sind. Bei Dunkelheit schalten Anschließter, Mitbenutzer und Untermittelbenutzer für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung ein.

### **6.2      Festlegemittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge**

Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen halten die Anschließter, Mitbenutzer und Untermittelbenutzer an den Ladestellen ausreichende Festlegemittel (Hemmschuhe) bereit.

### **6.3      Sichern technisch nicht gesicherter Bahnübergänge**

Verantwortlich für die Sicherung der Werkübergänge sind die Anschließter, Mitbenutzer und Untermittelbenutzer (siehe auch Punkt 2.12.3).

## 7. Beschreibung der Serviceeinrichtung, Bereich Kanalhafen

7.1 Die Serviceeinrichtung, Bereich „Kanalhafen“ ist wie folgt an das Stammgleis I „Neckar“ angebunden:

**Der südliche Strang** zweigt in der Übergabegruppe Neckar mit der Weiche 164 in westlicher Richtung ab und führt mit dem Verbindungsgleis „Süd“ zu den Ufergleisen (Hafenabschnitt Süd – Kanalhafen).

Die Ufergleise liegen zwischen dem Neckarkanal und den dort angesiedelten Firmen und umfassen die Gleise N 1 – N 3.

**Der nördliche Strang** zweigt mit der Weiche 181 vom Stammgleis I Neckar – am nördlichen Ende der Abstellgruppe Nord – ab und führt mit dem Verbindungsgleis „Nord“ in westlicher Richtung zu den Hafengleisen (Hafenabschnitt Nord – Kanalhafen).

Die Hafenanlage wird in zwei Abschnitte unterteilt:

### - Hafenabschnitt Süd

Reederei Schwaben GmbH  
beweka Krafftutterwerk GmbH  
Rhenus AG & Co.KG  
Wincanton GmbH

### - Hafenabschnitt Nord

Fa. BTS Delhey Logistik GmbH.

Auf den Firmengeländen dieser Firmen befinden sich mehrere Firmen als Mit – bzw. Untermitbenutzer (siehe Punkt 8.19).

## 7.2 Gleisanlagen und ihre Nutzung

Die Serviceeinrichtung dient der Zuführung und Abholung der von den Mitbenutzern und Untermitbenutzern be – und entladenen Wagen.

Zum Bedienungsbereich der EVU gehören folgende Gleisanlagen:

### 7.2.1 Übergabegruppe „Neckar“ (zum Stammgleis I Neckar gehörig; siehe Punkt 1.2.1)

Weichen:

Weichen- u. Gleissperren - Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
Weichen 161, 164	ortsgestellt	EVU

## 7.2.2 Verbindungsgleise

### 7.2.2.1 Verbindungsgleis Süd

Von der Weichenspitze W 164 bis zur Mitte der Weiche 3b.

### 7.2.2.2 Verbindungsgleis Nord

Von der Weichenspitze W 181 bis Weiche 34 (Zufahrt über Abstellgruppe Nord)

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungs- verhältnisse	Nutzer
Verbindungsgleis Süd	212 m	Zufahrtgleis	2 Promille	EVU
Verbindungsgleis Nord	276 m	Zufahrtgleis	3, 1 Promille	EVU

## 7.2.3 Ufergleise (Hafengleise)

Gleis	Nutzlänge	Nutzung	Neigungs- verhältnisse	Nutzer
N 1 (Wassergleis)		Ladegleis zum Bereitstellen von Wagen an den Lagerhäusern und Lagerplätzen. Gleis nur in Teilabschnitten befahrbar.	0,0 Promille	EVU
N 2 (Verkehrsgleis)	1900 m	Verkehrsgleis und Übergabegleis für die Wagen der Mit- und Unterbenutzer	0,0 Promille	EVU
N 3 (Ladegleis)		Ladegleis zum Bereitstellen von Wagen an den Lagerhäusern und Lagerplätzen. Gleis nur in Teilabschnitten befahrbar.	0,0 Promille	EVU

Die nicht befahrbaren Abschnitte der Gleise N 1 und N 3 sind durch Sh 2 – Scheiben gesperrt. Die Weichen sind zusätzlich festgelegt und nicht verstellbar.

## 7.2.4 Abstellgruppe Nord (zum Stammgleis I Neckar gehörig; siehe Punkt 1.2.2)

### 7.2.5 Weichen

Weichen	Art der Bedienung	Bedienung durch
3b, 4 (nur Verbindungsgleis Süd-Gleis N 2 befahrbar) 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 20, 21, 22, 29, 31, 34, 35, 40, 41;	ortsgestellt – Sperrzustand der Gleise N 1 und N 3 beachten.	EVU

### 7.3 Aufbewahrung der Weichenschlüssel und Sicherungsmittel

7.3.1 Beim Rangierpersonal des EVU werden verwahrt und während der Rangierarbeiten mitgeführt:

- Schlüssel DB 21 (für Einschalten der Blinklichtanlage Hafen-/Kalistraße und Wohlgelegen)
- Schlüssel für die Warnanlage bei Reederei Schwaben GmbH
- Schlüssel für Weichenschlösser
- weiß-rot-weiße Signalfahne
- rot abblendbare Handlampe
- Funkgerät
- Mobiles Telefon
- Ggf. Luftbremskopf.

7.3.2 Hemmschuhe und Radvorleger sind an den gekennzeichneten Aufbewahrungsplätzen deponiert.

### 7.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich EVU

Die Übergabestellen befinden sich in den Gleisen 1, 3, 4 und 5 der Übergabegruppe „Neckar“.

Der Bedienbereich des EVU erstreckt sich von der „Übergabegruppe Neckar“ bis zu den Übergabestellen der Mitbenutzer und Untermitbenutzer, soweit es für die Zustellung und Abholung der Wagen erforderlich ist.

### 7.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

Entfällt.

### 7.6 Signalanlagen

An den Bahnübergängen  
 - Hafen-/Kalistraße,  
 - Hafenstraße/Wohlgelegen  
 befindet sich beidseitig ein Fahrtanzeiger mit Lichtbalken.

Am südlichen Ende der Übergabegruppe Stadt befinden sich parallel angeordnet 2 Signale Ra 11 (Wartezeichen). Sie gelten für alle Rangierfahrten aus den Gleisen 1–6 sowie dem Verbindungsgleis „Süd“ in Richtung Süden.

**7.7 Bahnübergänge****- mit technischer Sicherung**

Östlicher Bretterweg (am Posten 4) mit Schranken ausgestattet; Bedienung durch Ww Stw Hk der DB Netz AG.

Hafenstraße - / Kalistraße

Hafenstraße / Wohlgelegen

**- mit nichttechnischer Sicherung, mit Andreaskreuz**

Hafenstraße / Verbindungsgleis Süd.

**- mit nichttechnischer Sicherung, ohne Andreaskreuz**

Bahnübergang vor Weiche 3 b

Bahnübergang nach Weiche 3 b

Bahnübergang Bereich Herzstück Weiche 21.

Bahnübergang Fa. Wincanton über Verbindungsgleis Nord und Lade -und Verkehrsgleis

Mehrere technisch nicht gesicherte Wegübergänge auf dem Gelände der Mitbenutzer.

**7.8 Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer, Schalterangabe)**

Entfällt.

**7.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen der Serviceeinrichtung**

Entfällt.

**7.10 Brücken, Durchlässe**

Entfällt

**7.11 Telekommunikationsanlagen**

Keine stationären Anlagen

**7.12 Einfriedungen und Tore**

Die Gleistore sind mit Sh 2 - Scheiben gekennzeichnet. Das Gleistor der Fa. Wincanton ist manuell bedien- und arretierbar. Es liegt am Verbindungsgleis Nord.

Im Bereich der Fa. Reederei Schwaben führt das Gleis N 3 durch eine Werkhalle; am Eingang und Ausgang befindet sich je ein Gleisrolltor.

Im Bereich der Fa. SHC führt das Gleis N 2 durch eine Werkhalle; am Eingang und Ausgang befindet sich je ein Gleisrolltor.

Die Gleistore werden durch den Eigentümer geöffnet und profillfrei festgelegt.

**7.13 Beleuchtung und Lage der Schalter (wenn vom EVU geschaltet wird)**

Entfällt

## 7.14 **Betriebseinschränkungen**

7.14.1 Die zulässige Radsatzlast auf den Industriestammgleisen und den Gleisen der Nebenanschießer beträgt 22,5 t.

7.14.2. Alle Rangierfahrten erfolgen über festgelegte Zeitfenster auf der Grundlage eines zwischen EIU und EVU abgestimmten Rangierplanes.

Das EIU hat zusätzlich einen Disponenten eingesetzt (siehe Punkt 4).

Weitere Hinweise vergleiche Punkt 1.14.2.1.

### 7.14.3 **Engstellen**

Es bestehen

- Profileinschränkungen, die mit gelb-schwarzem Gefahrenanstrich gekennzeichnet sind
- weitere Gefahrenpunkte in Form von Gleistoren, Rampen, Gebäudeteilen, Verladeanlagen und sonstigen baulichen Einrichtungen
- Baustellenbereiche, die durch Rangieranweisung vom EIU angezeigt werden.

Es ist untersagt, während der Durchführung von Rangierfahrten in diesen Gleisabschnitten zwischen Gleis und Profileinschränkung / Gefahrenpunkt zu stehen / zu gehen. Das Auf – und Absteigen auf / von Eisenbahnfahrzeugen ist in diesen Bereichen nur bei Stillstand der Fahrzeuge erlaubt. Ggf. ist die Rangierseite zu wechseln.

7.14.4 Bei den Rangierfahrten von der Übergabegruppe „Neckar“ über Gleis 2 zu den Mitbenutzern und Untermitbenutzern befindet sich das Triebfahrzeug am Schluss.

Der Bediener (Definition: Punkt 2.2) beachtet, dass Rangierfahrten mit den werkseigenen Triebfahrzeugen der Firmen Rhenus und Wincanton nicht gefährdet oder behindert werden.

7.14.5 Besondere Bestimmungen für die Bedienung der Firma Reederei Schwaben GmbH

Im Bereich der Umschlaghalle mit Kranbahn ist eine Warnanlage installiert. Diese besteht aus zwei gelb blinkenden Warnleuchten, die an den Stützen der Kranbahn angebracht sind.

Handhabung der akustischen und optischen Gleissperreinrichtungen bzw. Warnanlagen wird bei Bedarf auf schriftliche Anfrage dem EVU zur Verfügung gestellt.

Rückfahrt:  
Es ist sinngemäß zu verfahren.

Hinweis:  
Auch bei eingeschalteter Warnanlage ist in diesem Bereich mit der gebotenen Vorsicht zu fahren.

## **7.15 Verladeeinrichtungen**

1 Kranbahn über den Gleisen N 1, N 2 und N 3 des Mitbenutzers Firma Reederei Schwaben GmbH

1 Kranbahn über den Gleisen N1, N 2 und N 3 des Mitbenutzers Firma Hohenloher Asphalt-Mischwerke GmbH & Co.KG

1 Kranbahn längs und über die Gleise N 1, N 2 und N 3 des Mitbenutzers Fa. Rhenus AG & Co.KG, Ladestelle I

1 Kranbahn längs und über die Gleise N 1, N 2 und N 3 des Mitbenutzers Fa. Rhenus AG & Co.KG, Ladestelle II

3 Kranbahnen über den Gleisen N 1, N 2 und N 3 des Mitbenutzers Firma Wincanton GmbH

1 Kranbahn über den Gleisen N 1, N 2 und N 3 des Mitbenutzers Fa. Rhenus AG & Co.KG,

2 Kranbahnen über den Gleisen N 1 und N 2 des Mitbenutzers Firma BTS Delhey Logistik GmbH

Gleiswaagen mit Wiegehäusern der Mitbenutzer – z. Z. außer Betrieb:  
Rhenus, BTS Delhey Logistik.

## **8. Durchführen der Bedienung, Kanalhafen**

### **8.1 Regelwerke**

Vergleiche Punkt 2.1.

### **8.2 Leitung der Rangierfahrten**

Vergleiche Punkt 2.2.

### **8.3 Verständigen des EIU über die Bedienung**

Vergleiche Punkt 2.3.

### **8.4 Gleiswärter des EIU bei Neuaufnahme des Verkehrs**

Vergleiche Punkt 2.4.

### **8.5 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten**

Vergleiche Punkt 2.5.

### **8.6 Bedienen der Serviceeinrichtung, Zuständigkeiten**

8.6.1 Alle Bestimmungen Punkt 7.14 sind zu beachten.

Die Weiche 164 (Anschlussgleis Süd-Kanalhafen) nach der Übergabegruppe Neckar ist nach der Ausfahrt abweisend zu stellen,

Die Weiche 181 (Anschlussgleis Nord-Kanalhafen) vor BÜ Thomaswert ist nach der Ausfahrt abweisend zu stellen.

8.6.2 Bei geschobenen Rangierfahrten ist ein Luftbremskopf zu verwenden.

8.6.3 Beim Befahren des Verbindungsgleises Nord und des Gleisabschnittes zwischen den Weichen 35 und 40 muss sich der Bediener rechtzeitig überzeugen, dass die Gleistore geöffnet und profilfrei festgelegt sind. Das Öffnen und Festlegen der Gleistore obliegt den Mitbenutzern.

8.6.4 Während der Bereitstellung und Abholung der Wagen durch das EVU dürfen in den betreffenden Hafenabschnitten keine Wagen von Hand oder mit anderen Mitteln (Werkklok, Kraftwagen, Einradwagenschieber usw.) bewegt werden. Das Be- und Entladen von Eisenbahnwagen mit Kränen und das Überfahren der Ufergleise mit Kränen u. ä. ist vor Annäherung von Rangierfahrten einzustellen. Ladeeinrichtungen sind ggf. während der Bedienungszeiten außerhalb des lichten Raumes festzulegen. Gleiswaagen sind vor dem Befahren in Ruhestellung festzulegen.

Die Gleiswaagen müssen mit dem Signal "Sh 0" (Fahrverbot) versehen sein. Dieses Signal zeigt bei Gleisbrückenwaagen an, dass sie nicht befahren werden dürfen. Bei Grundstellung der Waage steht das Signal parallel zur Fahrtrichtung, ist also nicht sichtbar. Dadurch ist das Fahrverbot aufgehoben. Gleiswaagen sind mit besonderer Vorsicht zu befahren. Die Tragfähigkeit ist an oder auf einer Tafel an den Gleiswaagen angeschrieben. Übersteigt das Dienstgewicht eines Triebfahrzeugs oder das Gesamtgewicht einer Ladung die Tragfähigkeit einer Gleiswaage, darf diese nicht befahren werden. Bauliche Anlagen, die sich näher als 2,20 m von der Gleismitte befinden, sind durch die Mit- oder Untermittelbenutzer mit einem gelb-schwarzen Gefahrenanstrich zu kennzeichnen.

### **8.7 Warnen der Mitarbeiter des EIU/ der Mitbenutzer / Untermittelbenutzer**

Vergleiche Punkt 2.7.

**8.8 Prüfen der Gleise**

Vergleiche Punkt 2.8.

**8.9 Geschwindigkeit beim Rangieren**

Die Bedienungsfahrt ist vorsichtig durchzuführen.  
Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.  
Ausnahmen:

- Geschobene Rangierfahrten: 10 km/h
- Über Straßen höchstens 5 km/h (ausgenommen Bahnübergänge Kalistraße, Wohlgelegen und Hafenstraße soweit die Lichtzeichenanlage betriebsbereit ist).

**8.10 Rangierseite**

Vergleiche Punkt 2.10.

**8.11 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung**

Vergleiche Punkt 2.11.

**8.12 Befahren von Bahnübergängen**

8.12.1 Vergleiche Punkt 2.12.1.

8.12.2 Vergleiche Punkt 2.12.2.

8.12.3 Vergleiche Punkt 2.12.3.

8.12.4 Vergleiche Punkt 2.12.4.

8.12.5 Die Bewachung und Sicherung der auf Firmengelände gelegenen Weg- und Fußwegübergänge obliegt den Mit- und Untermittelbenutzern.

**8.13 Abstoßen von Fahrzeugen**

Das Abstoßen von Fahrzeugen ist nicht gestattet.

**8.14 Stellung und Reihenfolge der Wagen**

Die Wagen werden entsprechend der Bedienfolge geordnet.

**8.15 Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen**

Entfällt.

**8.16 Bedienen der Verladeeinrichtungen**

Entfällt.

## **8.17 Notfälle und Störungen**

Bei allen Unfällen, Notfällen und Störungen verständigt der Bediener das EIU entsprechend Rufnummernliste Seite 2. Das Herbeirufen von Rettungskräften bleibt unberührt.

## **8.18 Festlegen abgestellter Fahrzeuge**

Vergleiche Punkt 2.18.

Werden die Wagen danach durch den Anschließer, Mitbenutzer oder Untermitbenutzer bewegt, so sind diese für die erneute Festlegung verantwortlich.

## **8.19 Bedienen von Mitbenutzern**

Es werden folgende Mitbenutzer und Untermitbenutzer bedient:

### **8.19.1 Fa. BTS Delhey Logistik GmbH Untermitbenutzer:**

8.19.1.1 Firma SHC Stahlhandelscenter Heilbronn GmbH

8.19.1.2 Firma M. Preymesser GmbH & Co.KG

### **8.19.2. Fa. Wincanton GmbH Untermitbenutzer:**

8.19.2.1 Firma Pioneer Beton GmbH

8.19.2.2 Firma Speicherei Stuttgart GmbH

### **8.19.3 Firma Reederei Schwaben GmbH**

### **8.19.4 Firma beweka Krafffutterwerk GmbH**

### **8.19.5 Firma Rhenus AG & Co.KG, Niederlassung Heilbronn Untermitbenutzer:**

8.19.5.1 Firma Schenker Deutschland AG, Hafenstraße 39

8.19.5.2 Firma Schenker Deutschland AG, Hafenstraße 77/6

## **9. Regelungen für die Auftragsbearbeitung in der Serviceeinrichtung, Kanalhafen**

### **9.1 Abrechnung der beförderten Wagen zwischen EIU und EVU**

Vergleiche Punkt 3.1.

### **9.2 Gefahrgut nach GGVSE**

Vergleiche Punkt 3.2.

### **9.3 Annahme von Sendungen nach GGVSE**

Vergleiche Punkt 3.3.

### **10. Aufgaben des EIU bei der Bedienung durch zwei oder mehrere EVU, Kanalhafen**

Vergleiche Punkt 4. und Punkt 2.3.

### **11. Sonstige Aufgaben des EIU/des Anschließers, Kanalhafen**

Das EIU ist allein für den ordnungsgemäßen Zustand seiner Infrastrukturanlagen verantwortlich. Es hat diese betriebs – und verkehrssicher zu erhalten und von Behinderungen während der Bedienungsfahrten frei zu halten.

Die betriebs – und verkehrssichere Erhaltung umfasst zum Beispiel:

- 11.1 Beseitigung von Pflanzenaufwuchs, Freihaltung von Schnee und Eis und Streuen bei Glätte während der Bedienungsfahrten des EVU,
- 11.2 Reinigung der Gleise und Weichen von Straßenschmutz bei Gleisanlagen in Straßenbelägen,
- 11.3 Freihalten der Spurrillen an Bahnübergängen, Gleiswaagen und eingepflasterten Gleisen,
- 11.4 Freihalten der Rangierwege,
- 11.5 Ableiten von Regen – und Schmelzwasser,
- 11.6 Unterhaltung höhengleicher Kreuzungen (Schiene/Straße).

Bei Bauvorhaben des EIU sowie der Mit- und Untermittelbenutzer in der Nähe der Infrastrukturanlagen sind die EVU - wegen möglicher Auswirkungen auf die Sicherheit und Bedienbarkeit während der Nutzung – zu beteiligen.

Betriebseinschränkungen werden allen Beteiligten durch eine gesonderte Rangieranweisung bekanntgegeben und schnellstmöglich behoben.

## **12. Aufgaben der Mitbenutzer (MB) und Untermittbenutzer (UMB), Kanalhafen**

**12.1** Die MB und UMB verständigen alle Beteiligten über die Bedienung.

**12.2** Die MB und UMB haben alle Beschädigungen der Gleisanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten - ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich (fernmündlich), an das EVU zu melden.

Dies gilt auch für die Beschädigungen an Wagen und Triebfahrzeugen, soweit diese dem MB und UMB bekannt sind.

Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU ereignet haben und diesem dabei bekanntgeworden sind. Kann die mündliche (fernmündliche) Meldung nicht sofort an das EVU erstattet werden, so kann diese Meldung auch an den EVU-Bediener übermittelt werden.

**12.3** Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.

**12.4** Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die die Bedienung der Serviceeinrichtung gefährden, sind einzustellen.

**12.5** Mitarbeiter der MB und UMB, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, haben die Wagen zu verlassen oder von ihnen zurückzutreten.

**12.6** Die Rangiererwege sind verkehrssicher zu halten.

**12.7** Bei der Lagerung von Gegenständen am Gleis sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene zu wahren. Das Lichtraumprofil von der Schienenoberkante zu eventuellen Anlagen, Brücken etc. beträgt mind. 4,8 m.

**12.8.** Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

**12.9** MB und UMB haben dafür zu sorgen, dass bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Lagerung, Abfüllung und Beförderung gefährlicher Stoffe (d.s. brennbare, entzündliche, selbstentzündliche, sprenggefährliche, zerknallfähige, giftige, ätzende, übelriechende Stoffe) die einschlägigen Sicherheitsvorkehrungen eingehalten werden.

## **13. Zusätzliche Aufgaben der Mitbenutzer (MB) und Untermittbenutzer (UMB)**

**13.1** Öffnen und Schließen der Tore, Ein – und Ausschalten der Beleuchtung  
Die MB und UMB haben sicherzustellen, dass die Gleistore zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profilfrei festgelegt sind. Bei Dunkelheit schalten MB und UMB für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung ein.

**13.2** Festlegemittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge  
Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen halten die MB und UMB an den Ladestellen ausreichende Festlegemittel (Hemmschuhe) bereit.

**13.3**      Sichern technisch nicht gesicherter Bahnübergänge  
Verantwortlich für die Sicherung der Werkübergänge sind die MB und UMB (siehe auch Punkt 8.12.3 bzw. Punkt 2.12.3).

**13.4**      Kuppeln der Wagen  
Die zur Abholung bereitgestellten Wagen sind durch die MB und UMB gegen unbeabsichtigte Bewegungen festzulegen und durch Einhängen der Kupplung miteinander zu verbinden. Die Luftschläuche der Wagen sind, soweit sie nicht miteinander verbunden sind, in die Schlauchhalter einzuhängen. Nicht benutzte Schraubenkuppelungen sind in die dafür vorgesehenen Aufhängevorrichtungen einzuhängen. Lose Wagenbestandteile müssen vollzählig vorhanden und an den hierfür vorgesehenen Stellen der Wagen untergebracht sein.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

Stadtwerke Heilbronn GmbH  
- Industrie- und Hafenbahn -  
Weipertstraße 49  
74076 Heilbronn

.....

(Unterschrift)

Heilbronn, den.....

Eisenbahnverkehrsunternehmen:

.....

(Unterschrift)

.....

(Unterschrift)

....., den .....

....., den .....