



Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH

Betriebsstellenbuch

Terminal München-Riem

Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-
Straße (DUSS) mbH

Terminal München-Riem

Version 1 vom 13.12.2015

aufgestellt	geprüft	genehmigt
<i>Uwe Kille, 04.11.2015</i>	<i>[Signature]</i> 5.11.15	<i>[Signature]</i> 11.11.2015
[Name], [Datum]	[Name], [Datum]	[Name], [Datum]

Inhaltsverzeichnis

Übersicht der Aktualisierungen	4
Verzeichnis der Anhänge	5
408.4801 2 (2) a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle	6
Beschreibung der Anlage	6
Bahnübergänge	7
Andere Anlagen	7
Aufbewahrungen der Hemmschuhe/Radvorleger	7
Maßgebende Neigungen größer 2,5 ‰ (1:400)	7
Maßnahmen wegen Gefälle	8
408.4802 5 Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss melden	8
408.4811 4 (4) Meldungen von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich	8
408.4811 4 (5) Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich	8
408.4811 7 Örtliche Besonderheiten	8
Verhalten bei Gefahr oder Unregelmäßigkeiten	8
Einschränkungen des Sicherheitsraumes	8
Eingeschränkter Gleisabstand $\leq 4,70$ m	8
Unzureichender Sicherheitsabstand	8
Besondere Gefahrenpunkte an Ladestraßen und durch Kranbewegungen	9
Bereitstellen von Wagen auf Gleisen mit Abspannjochs bei Elektrifizierung der Gleisspitzen von Umschlaggleisen	9
Abholen von Wagen	9
Bereitstellen von Wagen	9
408.4812 1 (3) Übergang einer Rangierfahrt, die eine Anschlussstelle verlässt, in eine Zugfahrt	10
408.4814 3 (1) b Niedrigere Geschwindigkeit	10
408.4814 7 Maßnahmen wegen Gefälle	10
408.4816 1 (1) Sichern von Bahnübergängen mit Blink- oder Lichtzeichensignalanlagen	10
408.4816 1 (3) Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind	10
408.4817 2 Bedienen von Umschlaggleisen	10
Ankommende Züge	10
Durchführung einer Rangierfahrt	10
Durchführung einer Zugfahrt	11
Durchführung einer Schwungfahrt	11
Schutzmaßnahmen für wagentechnische Untersuchungen	11

408.4841 Abschnitt 6 Absatz 1 - Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können; Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote	12
435.0001 Abschnitt 3 Bedienungsanweisungen für Gleisanschlüsse	12
481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5 Angaben Ortskanälen der Betriebsarten C u. O	12
481.0205 Abschnitt 2 Absatz 2 Nutzung GSM-R-Zugfunk zur Verständigung im Rangieren, wenn GSM-R-Rangierfunk nicht zur Verfügung steht	12
481.0205Z03 Abschnitt 1 Absatz 2 GSM-R-Rufnummer (CT7) bekannt geben	12
717.0101 Abschnitt 2 Absatz 7 Hemmschuhe/Radvorleger	12
Zu verwendeten Hemmschuhe/Radvorleger	12
Gleise, auf denen keine Hemmschuhe/Radvorleger aufgelegt werden dürfen	13
481.0301 Abschnitt 1 Absatz 5 Örtlicher Rangierfunk	13
481.0302 Abschnitt 2 Absatz 4 Erreichbarkeit	13
481.0302 Abschnitt 2 Absatz 5 Rangierfunk-Teilnehmerverzeichnis	13

Übersicht der Aktualisierungen

1	2	3	4	5	6
geprüft		Aktualisierungen			
		In Betriebsstellenbuch eingearbeitet			
am	durch	lfd. Nr.	gültig ab	am	durch
		Neuherausgabe	13.12.2015	Neudruck	
05.11.2015	Terminalleiter	1	13.12.2015	04.11.2015	Uwe Müller

1	2	3	4
Aktualisierungen			
lfd. Nr.	gültig ab	In Betriebsstellenbuch eingearbeitet	
		am	durch
Neuherausgabe	13.12.2015		

Verzeichnis der Anhänge

- 1 Lageplan der Betriebsstelle
- 2 Bild: gelb/schwarz markierter Pfosten

408.4801 2 (2) a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle

Beschreibung der Anlage

Lage der Betriebsstelle, Grenzen

Der Terminal München-Riem liegt an der Hauptstrecke München-Mühldorf Strecke 5600 im km 7,160.

Die Grenze ist die Weiche 323 im Westen und Weiche 120 im Osten.

Rangierbezirke

Krananlage 1 (Gleise 80, 81, 82, 83, 84)

Krananlage 2 (Gleise 62, 71, 72, 73, 74) Abstellgleis 61

Krananlage 3 (Gleise 51, 52, 53, 54)

Gleise (kranbare Nutzlängen) und Anschlüsse

Krananlage 1:

Gleis 80-84 (kranbare Nutzlänge) 700 m (einseitig angebunden / einseitige Spitzenüberspannung)

Krananlage 2:

Gleis 62 (kranbare Nutzlänge) 700 m (zweiseitig angebunden / keine Spitzenüberspannung)

Gleis 71-74 (kranbare Nutzlänge) 700 m (zweiseitig angebunden / beidseitig Spitzenüberspannung)

Abstellgleis 61 (Nutzlänge) 700 m (einseitig angebunden / keine Spitzenüberspannung)

Krananlage 3:

Gleis 51-54 (kranbare Nutzlänge) 700 m (zweiseitig angebunden / beidseitig Spitzenüberspannung)

Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

MRI U: 51-54; 61, 62, 71-74; 80-84 (nur für Gefahrgüter des KV - ausgenommen jedoch Güter der Klassen 1 oder 7). Außerhalb der Regelöffnungszeiten des Terminals, nur nach Vorabstimmung mit dem Leitstellendisponent. Die Sicherheits- und Obhutspflichten für das umzuschlagende Gut einschließlich seiner intermodalen Ladeeinheit (z.B. Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger) liegen bis zum Abschluss der zwischen DUSS und dem Zugangsberechtigten vereinbarten Bereitstellung gemäß NBS-DUSS beim Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Lageplan der Betriebsstelle

siehe Anlage 1

Zusatzanlagen

- Ladespur
- Fahrspur
- Abstellspuren

Ladestelle

entfällt

Fahrzeugbehandlungsanlagen

entfällt

Bahnübergänge

Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr
entfällt

Übergänge, die ausschließlich dem Verkehre innerhalb der Betriebsstelle dienen

In der Zufahrt zum Modul 3 - über die Gleise 71 und 62 zwischen Weiche 130 und 153 befindet sich ein beschränkter Bahnübergang - der technisch gesichert ist.

Andere Anlagen

Krananlagen

Kranbahn 1 = zwei Portalkrane

Kranbahn 2 = zwei Portalkrane

Kranbahn 3 = zwei Portalkrane

Störfallbecken/Leckagewanne

- In der Mitte der Kranbahn 1 befindet sich eine Mobile Leckagewanne.
- Am Ende der Kranbahn 2 befindet sich ein Leckageplatz der per Schiene (Gleis 33) und per Straße erreichbar ist. Zusätzlich befindet sich in der Mitte der Kranbahn eine Mobile Leckagewanne.
- In der Mitte der Kranbahn 3 befindet sich eine Mobile Leckagewanne.

Bremsprobegeräte

Kranbahn 1 = zwei Anlagen zwischen Gleis 83-84 und Gleis 81-82 (Westen)

Kranbahn 2 = zwei Anlagen zwischen Gleis 73-74 und Gleis 71-72 (Westen)

Kranbahn 3 = zwei Anlagen zwischen Gleis 53-54 und Gleis 51-52 (Westen)

Elektrant

Kranbahn 1 = zwei Anschlüsse im Osten

Kranbahn 2 = zwei Anschlüsse im Osten

Kranbahn 3 = zwei Anschlüsse im Osten und zwei Anschlüsse im Westen

Batterieladestationen für elektrische Handleuchten und GSM-R OPS 940
entfällt

Telekommunikationseinrichtungen

- Stw 089-13082710 / 11
- Leitstelle DUSS 089-97887112 / 113

Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfungsfall, Feuerlöschleitung

Bei Unregelmäßigkeiten an den Versorgungseinrichtungen ist der zuständige Leitstellendisponent zu verständigen.

Aufbewahrungen der Hemmschuhe/Radvorleger

Hemmschuhe/Radvorleger, die in den Gleisanlagen nicht mehr benutzt werden (zum Abdecken der Gleise), sind auf den dafür vorgesehenen Ständern sowie gelben Steinen abzulegen.

Maßgebende Neigungen größer 2,5 ‰ (1:400)

entfällt <=2,5 ‰ (1:400)

Maßnahmen wegen Gefälle

entfällt

408.4802 5 Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss melden

Zu Arbeitsbeginn meldet sich der zuständige Leitstellendisponent stets beim Fdl an.

Zum Arbeitsende meldet sich der zuständige Leitstellendisponent stets beim Fdl ab.

Zusätzliche Meldung: Krane in Grundstellung (Spreader in oberster Stellung)

408.4811 4 (4) Meldungen von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich

entfällt

408.4811 4 (5) Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich

entfällt

408.4811 7 Örtliche Besonderheiten

Verhalten bei Gefahr oder Unregelmäßigkeiten

Alle Betriebsunregelmäßigkeiten (z.B. Entgleisungen), jede Unregelmäßigkeit oder jeder Unfall mit Straßenverkehrsteilnehmern sind vom Tf sofort dem zuständigen Fahrdienstleiter zu melden.

Zusätzlich ist jede Betriebsunregelmäßigkeit umgehend auch dem zuständigen Leitstellendisponent zu melden.

Einschränkungen des Sicherheitsraumes

Der Raum zwischen dem äußersten Gleis und den beweglichen Teilen der jeweiligen Ladekrane unterschreitet die zulässige Breite für den Rangierweg.

Kranbahn 1:

Breite = 1,74 m (Rangierweg)

Kranbahn 2:

Breite = 1,11 m (Verkehrsweg) < 1,30 m (Rangierweg)

Zwischen Schienenfahrzeug und Ladekran dürfen keine Tätigkeiten durchgeführt werden.

Kranbahn 3:

Breite = 1,70 m (Rangierweg)

Eingeschränkter Gleisabstand $\leq 4,70$ m

entfällt

Unzureichender Sicherheitsabstand

Gefahr durch unzureichenden Sicherheitsabstand zwischen Gleisen und Einrichtungen.

Kein Aufenthalt im Bereich mit eingeschränktem Sicherheitsabstand bei vorbeifahrenden Fahrzeugen und Umschlaggeräten.

Einrichtungen sind (gelb-schwarzer Anstrich) gekennzeichnet.

Besondere Gefahrenpunkte an Ladestraßen und durch Kranbewegungen

- Beim Begehen der Kranbahn und Ladestraße ist mit größter Aufmerksamkeit auf den Kraftfahrzeug- und Schienenverkehr zu achten.
- Akustische und optische Warneinrichtungen des Krans sind zu beachten.
- Auf die Kranbegrenzungen - durch schwarz/gelben Gefahrenanstrich gekennzeichnet - ist zu achten.
- Kein Aufenthalt unter gehobenen Lasten und im Greifzangenbereich.
- Auf- und Absteigen Tf nach vorheriger Anmeldung beim Leitstellendisponenten unter Beibehaltung des Umschlagsbetriebs zulässig.
- Das Auf- und Absteigen nach/von den genannten Gleisseiten ist nur bei Stillstand der Fahrzeuge zugelassen.
- Bei unmittelbar drohender Gefahr kann der Kran mittels der an der Kranstütze angebrachten Nothalttaste abgeschaltet werden. Der Leitstellendisponent Terminal ist dann umgehend zu verständigen.

Bereitstellen von Wagen auf Gleisen mit Abspannjochs bei Elektrifizierung der Gleisspitzen von Umschlaggleisen

Rangierfahrten in/nach/von den Umschlaggleisen- zusätzliche Bestimmungen für elektrische Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer. Gilt nicht für Mehrstromsystem Triebfahrzeuge mit nur einem DB-Stromabnehmer.

Abholen von Wagen

Triebfahrzeugführer fährt mit der Spitze des Triebfahrzeuges an Signal EI 6 heran und hält.

Triebfahrzeugführer prüft, dass die abzuholende Wagengruppe bündig oder hinter der Farbmarkierung (falls vorhanden) steht und ordnungsgemäß gesichert ist. Diese Aufgabe kann an einen Rangierbegleiter übertragen werden, wobei sich der Triebfahrzeugführer bestätigen lässt, dass die genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

"Vorbeifahrt auf besonderen Auftrag des Rangierbegleiters erlaubt"

Der Triebfahrzeugführer stellt sicher, dass der vordere Stromabnehmer abgesenkt ist und der hintere Stromabnehmer am Fahrdraht anliegt, ggf. ist die Funktion „automatische Bügelwahl“ inaktiv zu schalten.

Triebfahrzeugführer fährt mit höchstens 5 km/h und unter Beobachtung des hinteren gehobenen Stromabnehmers an den ersten Wagen heran; Der Triebfahrzeugführer muss so rechtzeitig anhalten, dass er mit dem gehobenen hinteren Stromabnehmer nicht am Signal EI 6 vorbeifährt.

Bereitstellen von Wagen

Der Triebfahrzeugführer stellt sicher, dass der vordere Stromabnehmer abgesenkt ist und der hintere Stromabnehmer am Fahrdraht anliegt, ggf. ist die Funktion „automatische Bügelwahl“ inaktiv zu schalten.

Triebfahrzeugführer fährt mit der Spitze des Triebfahrzeuges an Signal EI 6 heran und hält; dieser Halt ist unabhängig vom Ziel- und Kontrollsprechen des Rangierbegleiters durchzuführen. Nach diesem Halt fährt der Triebfahrzeugführer mit höchstens 5 km/h und unter Beobachtung des hinteren gehobenen Stromabnehmers und unter Beachtung des Ziel- und Kontrollsprechens des Rangierbegleiters weiter. Der Triebfahrzeugführer muss so rechtzeitig anhalten, dass er mit dem gehobenen hinteren Stromabnehmer nicht am Signal EI 6 vorbeifährt.

408.4812 1 (3) Übergang einer Rangierfahrt, die eine Anschlussstelle verlässt, in eine Zugfahrt

entfällt

408.4814 3 (1) b Niedrigere Geschwindigkeit

entfällt

408.4814 7 Maßnahmen wegen Gefälle

entfällt $\leq 2,5 \text{ ‰}$ (1:400)

408.4816 1 (1) Sichern von Bahnübergängen mit Blink- oder Lichtzeichensignalanlagen

entfällt

408.4816 1 (3) Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind

entfällt

408.4817 2 Bedienen von Umschlaggleisen

Ankommende Züge

Zur Durchführung von Rangierfahrten haben Triebfahrzeugführer (Tf) und Rangierbegleiter (Rb) die Bestimmungen der Richtlinie 408.01-06 und 408.48 „Fahrdienstvorschrift“ einzuhalten.

Durchführung einer Rangierfahrt

Ladetätigkeiten

Das Kranen im Nachbargleis ist zulässig, Kranen am betroffenen Gleis ist nicht zulässig, Überkranen vom betroffenen Gleis ist zulässig, wenn die Ladeinheit in oberste Hubhöhe eingestellt ist.

Durchführung

Unmittelbar bevor in/nach/von den Umschlaggleisen rangiert wird, holt der Fdl die Genehmigung mit Angabe des zu befahrenden Gleises, dem Zweck der Rangierbewegung und der Rangierrichtung beim Kranführer ein.

Das Einholen der Zustimmung des Fdl bleibt unberührt.

Der Kranführer darf die Genehmigung zum Rangieren erst erteilen, wenn die Ladetätigkeit am betreffenden Gleis eingestellt ist, das Lichtraumprofil des betreffenden Gleises frei ist und bis zum Ende des Rangierens freigehalten wird.

Das Ende des Rangierens meldet der Fdl dem Kranführer; dieser darf daraufhin die Sicherungsmaßnahmen aufheben.

Die Meldung über das Ende des Rangierens entfällt, wenn alle Wagen aus einem Gleis abgezogen werden.

Außerhalb der Betriebszeit entfällt das Einholen der Genehmigung beim Kranführer.

Durchführung einer Zugfahrt

Kranbahn 2 (Ein- und Ausfahrt)

Kranbahn 3 (Ein- und Ausfahrt)

Ladetätigkeiten

Das Kranen im Nachbargleis ist zulässig, Kranen am betroffenen Gleis ist nicht zulässig, Überkranen vom betroffenen Gleis ist zulässig, wenn die Ladeeinheit in oberste Hubhöhe eingestellt ist.

Durchführung

Unmittelbar bevor nach/von den Umschlaggleisen einer Zugfahrt, holt der Fdl die Genehmigung mit Angabe des zu befahrenden Gleises und der Zugrichtung beim Kranführer ein.

Das Einholen der Zustimmung des Fdl bleibt unberührt.

Der Kranführer darf die Genehmigung einer Zugfahrt erst erteilen, wenn die Ladetätigkeit am betreffenden Gleis eingestellt ist, das Lichtraumprofil des betreffenden Gleises frei ist und bis zum Ende der Zugfahrt freigehalten wird.

Die Meldung über das Ende einer Zugfahrt entfällt, wenn alle Wagen aus einem Gleis abgezogen sind.

Außerhalb der Betriebszeit, entfällt das Einholen der Genehmigung beim Kranführer.

Durchführung einer Schwungfahrt

Kranbahn 2 (Einfahrt)

Kranbahn 3 (Einfahrt)

Ladetätigkeiten

Das Kranen im Nachbargleis ist zulässig, Kranen am betroffenen Gleis ist nicht zulässig, Überkranen vom betroffenen Gleis ist zulässig, wenn die Ladeeinheit in oberste Hubhöhe eingestellt ist.

Durchführung

Unmittelbar bevor in den Umschlaggleisen eine Schwungfahrt durchgeführt wird, holt der Fdl die Genehmigung mit Angabe des zu befahrenden Gleises, dem Zweck der Bewegung und der Richtung beim Kranführer ein.

Der Triebfahrzeugführer stellt sicher, dass der vordere Stromabnehmer abgesenkt ist. Triebfahrzeugführer fährt mit der Spitze des Triebfahrzeuges an den gelb/schwarz markierten Pfosten heran und hält.

Der Kranführer darf die Genehmigung zur Schwungfahrt erst erteilen, wenn die Ladetätigkeit am betreffenden Gleis eingestellt ist, das Lichtraumprofil des betreffenden Gleises frei ist und bis zum Ende der Schwungfahrt freigehalten wird.

Das Ende der Schwungfahrt meldet der Fdl dem Kranführer; dieser darf daraufhin die Sicherungsmaßnahmen aufheben.

Außerhalb der Betriebszeit, entfällt das Einholen der Genehmigung beim Kranführer.

Schutzmaßnahmen für wagentechnische Untersuchungen

Unmittelbar bevor eine wagentechnische Untersuchung stattfindet, holt der zuständige Wagenmeister die Genehmigung mit Angabe des Gleises und dem Zweck der Arbeit beim Leitstellen-disponent Terminal ein.

Wagentechnische Untersuchungen für bereits vollständig beladene Wagen oder Wagengruppen können bereits vor kompletter Beladung des gesamten Zuges/Zugteils nach vorheriger Anmel-

dung beim Leitstellendisponenten unter Beibehaltung des Umschlagbetriebs im betroffenen Gleis durchgeführt werden, wenn:

- Beim Ladevorgang ist ein Sicherheitsabstand von mindestens eine Wagenlänge zu den zu untersuchenden Wagen gewahrt
- Sichtverbindung zwischen der Person, die die wagentechnische Untersuchung durchführt und den Kranbedienern besteht und
- Die Tragwagen im betroffenen Gleis sind gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern.

Unmittelbar nach der wagentechnischen Untersuchung und Verlassen des Gleisbereiches, meldet sich der zuständige Wagenmeister beim Leitstellendisponent ab.

408.4841 Abschnitt 6 Absatz 1 - Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können; Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote

entfällt

435.0001 Abschnitt 3 Bedienungsanweisungen für Gleisanschlüsse

entfällt

481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5 Angaben Ortskanälen der Betriebsarten C u. O

- C Funk
- Kranbahn 1 - Kanal I - 12
- Kranbahn 2 - Kanal I - 42
- Kranbahn 3 - Kanal I - 44

481.0205 Abschnitt 2 Absatz 2 Nutzung GSM-R-Zugfunk zur Verständigung im Rangieren, wenn GSM-R-Rangierfunk nicht zur Verfügung steht

entfällt

481.0205Z03 Abschnitt 1 Absatz 2 GSM-R-Rufnummer (CT7) bekannt geben

Fdl 1: 77013602, Fdl 2: 77013502 -Keine Verbindung zum Leitstellendisponent-

717.0101 Abschnitt 2 Absatz 7 Hemmschuhe/Radvorleger

Zu verwendeten Hemmschuhe/Radvorleger

Hemmschuh- oder Radvorleger Form für das Schienenprofil UIC60.

Gleise, auf denen keine Hemmschuhe/Radvorleger aufgelegt werden dürfen
entfällt

481.0301 Abschnitt 1 Absatz 5 Örtlicher Rangierfunk

entfällt

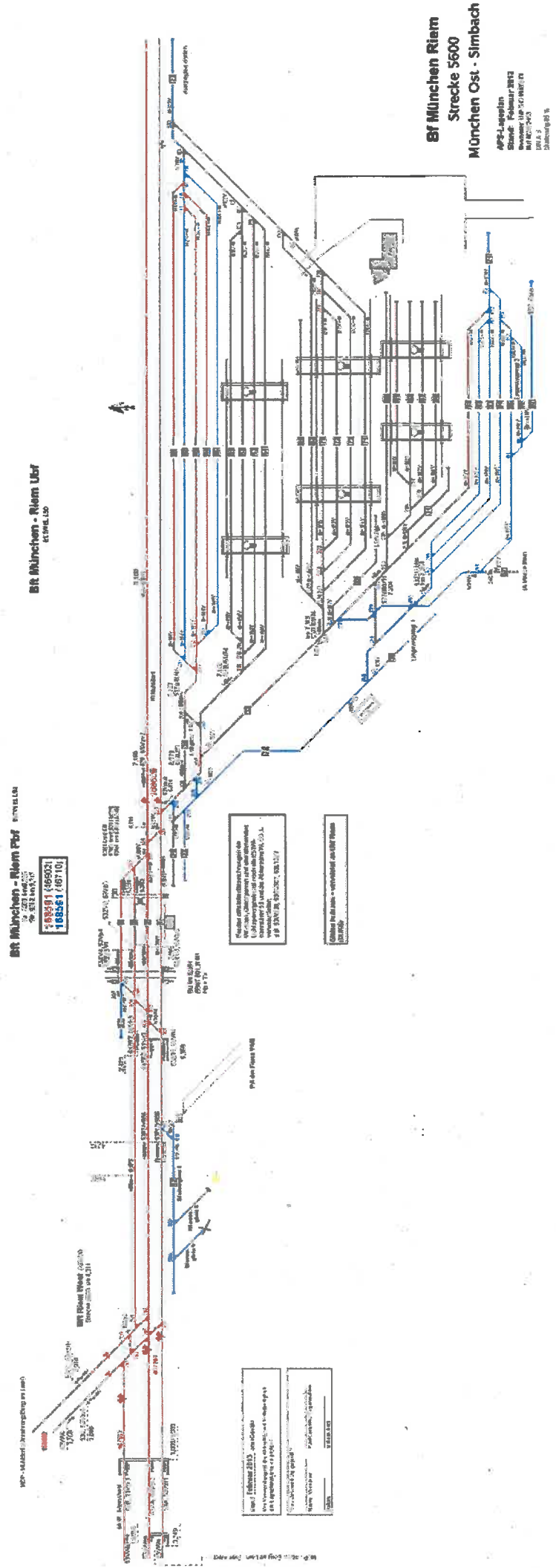
481.0302 Abschnitt 2 Absatz 4 Erreichbarkeit

Teilnehmer	Kurzwahl	Langwahl	Zuständigkeitsbereich
Fdl 1		77013602	Ubf
Fdl 2		77013502	Ubf

481.0302 Abschnitt 2 Absatz 5 Rangierfunk-Teilnehmerverzeichnis

Verständigung im RoR oder RiR-Verahren.

Anlage 1:



Bf München - Riem Ubf
61 506 120

Bf München - Riem Pbf BIVITELAN
 18859 1 (18801)
 18856 1 (18710)

MCP - Maßstab: 1:2000 (1:1000)
 1:2000
 1:1000
 1:500
 1:250
 1:125

Alle Anlagen sind nach dem Stand der Technik zu verstehen.
 Die Anlagen sind für den Betrieb der S-Bahn München vorgesehen.
 Die Anlagen sind für den Betrieb der S-Bahn München vorgesehen.
 Die Anlagen sind für den Betrieb der S-Bahn München vorgesehen.

Projekt: München Ost - Simbach
 Entwurf: 2012
 Zeichnung: 2012
 Maßstab: 1:2000
 Blatt: 1/1

Bf München Riem
Strecke 5600
München Ost - Simbach
 APS-Lageplan
 Stand: Februar 2012
 Maßstab: 1:2000
 Blatt: 1/1
 Datum: 09.02.2012

Anlage 2:

