

Vfg.

# **Anweisung für das Rangieren von Wagen mittels Flurförderzeugen**

## **1 Allgemeines**

Die Leitung und Überwachung des Eisenbahnbetriebes obliegt dem Eisenbahnbetriebsleiter und dessen Stellvertreterin.

Für jedes Terminal der LHG wurde ein örtlicher Betriebsleiter bestimmt, der die Einhaltung dieser Vorschrift sicherstellt (siehe hierzu auch die Organisationsanweisung der Lübecker Hafenbahn vom 11.11.2013).

Die Firmen, die Bewegungen von Eisenbahnfahrzeugen durchführen, haben befähigte Mitarbeiter als Rangierleiter für sonstige Rangiermittel zu bestellen und auszubilden. Diese müssen die nachfolgend genannten Sicherheitsvorschriften kennen und eine Kopie dieser Betriebsanweisung besitzen. Die Mitarbeiter sind darauf hinzuweisen, dass sie für die ordnungsgemäße und sichere Durchführung der Rangierbewegungen verantwortlich sind. Die Ausbildung ist schriftlich zu dokumentieren. Für die Rangierleiter muss eine jährliche Wiederholungsunterweisung durchgeführt und dokumentiert werden. Rangierleiter und Staplerfahrer müssen mindestens 18 Jahre alt sein. Rangierleiter und Staplerfahrer, die für das Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen eingesetzt werden, sind schriftlich zu beauftragen. Alle Staplerfahrer, die Waggons bewegen, müssen als Rangierleiter ausgebildet sein.

Für die Rangierleiter haben die Firmen feststellen zu lassen, ob ihre Mitarbeiter die für die Ausübung der Tätigkeiten erforderliche gesundheitliche Eignung haben. Hierzu ist eine arbeitsmedizinische Vorsorge nach dem Grundsatz G25 durchzuführen und zu dokumentieren. Diese Prüfung ist entsprechend der berufsgenossenschaftlichen Grundsätze regelmäßig zu wiederholen.

Die Firmen haften für alle Schäden, die durch das Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen entstehen. Darunter fallen auch Ansprüche Dritter aus solchen Schäden.

## **2 Grundsätze**

- 2.1 Rangierbewegungen mittels Flurförderzeugen dürfen nur durchgeführt werden, wenn sich keine Rangiereinheiten eines Eisenbahnverkehrsunternehmens im Anschluss oder den mitbenutzten Gleisen der Hafenbahn befindet.
- 2.2 Alle Rangierbewegungen sind so vorsichtig auszuführen, dass keine Personen verletzt und keine Ladungen, Fahrzeuge und Anlagen beschädigt werden.

### 2.3 Bevor Fahrzeuge bewegt werden, müssen

- die Beteiligten über Ziel und Weg der Fahrt und über Besonderheiten unterrichtet sein,
- Ladearbeiten eingestellt und Personen, die sich zum Be- oder Entladen im bzw. auf dem Eisenbahnfahrzeug befinden, dieses verlassen haben,
- Bremsen gelöst sowie Hemmschuhe / Flechtzöpfe von den Gleisen entfernt sein,
- seitwärts aufschlagende Wagentüren und Wagenklappen sowie Schwenkschiebetüren und bewegliche Wagendächer und Wagenwände geschlossen sein,
- lose oder bewegliche Fahrzeugteile ordnungsgemäß festgelegt sein,
- Abdeckplanen befestigt sein,
- der lichte Raum von Fahrzeugen, Geräten, Ladung und dergleichen frei sein,
- die zum Anhalten erforderlichen Hemmschuhe gebrauchsfähig an der vorgesehenen Stelle auf dem Gleis aufliegen,
- etwa zu bedienende Handbremsen auf ihre Wirksamkeit geprüft sein,
- Personen, die sich in, an oder auf Fahrzeugen befinden, an die herangefahren werden soll, diese verlassen haben,
- der Fahrweg und die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei sein,
- die Weichen richtig gestellt sein und
- gleichzeitig bewegte Fahrzeuge miteinander gekuppelt sein.

2.4 Während Fahrzeuge bewegt werden, ist stets auf Personen oder etwa auftauchende Hindernisse (z. B. Kraftfahrzeuge) zu achten, rechtzeitig zu warnen und ggf. die Bewegung sofort einzustellen.

2.5 Fahrzeuge sind stets grenzzeichenfrei abzustellen.

2.6 Zum Abbremsen und Anhalten von Eisenbahnfahrzeugen sind stets Hemmschuhe passender Bauart zu verwenden.

2.7 Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung

- durch Anziehen der Handbremse,
- durch Flechtzöpfe oder
- durch Hemmschuhe festzulegen.

### **Das Auflegen von Steinen, Holzstücken, Eisenteilen usw. ist v e r b o t e n!**

2.8 Es ist untersagt:

- die Gleise kurz vor bewegten Fahrzeugen zu überschreiten,
- unter den Wagen durchzukriechen,
- das Dach eines bewegten Fahrzeugs zu betreten,
- sich auf Puffer, Kupplungen oder Tritte zu setzen oder zu stellen,
- sich weit über bewegte Fahrzeuge hinauszubeugen,
- Fahrzeuge während der Fahrt zu besteigen oder zu verlassen,
- zwischen Pufferlücken aufrecht hindurchzugehen,
- an Fahrzeuge ohne Warnung heranzufahren, an denen gearbeitet wird
- Wagen mit den Gabeln an den Pufferbohlen anzuheben

2.9 Es ist stets die persönliche Schutzausrüstung (Warnkleidung!) zu tragen.

2.10 Das Verziehen von Eisenbahnfahrzeugen, die mit Gefahrgütern beladen sind, ist im Bereich der Lübecker Hafenbahn verboten.

### **3 Besondere Bestimmungen beim Rangieren mit Flurförderzeugen**

Die Unfallverhütungsvorschrift BGV D30 „Schienenbahnen“ ist zu beachten!

Güterwagen dürfen mit einem Flurförderzeug auf der Lübecker Hafenbahn ausschließlich **gezogen** werden. Das Schieben von Güterwagen mit Flurförderzeugen ist untersagt! Es dürfen ausschließlich in eingepflasterten Bereichen Güterwagen mit Flurförderzeugen verzogen werden. Dabei muss das Flurförderzeug **neben** dem Güterwagen fahren.

Flurförderzeuge (Gabelstapler u. ä. Geräte) dürfen zum Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen nur benutzt werden, wenn sie eine Slipkupplung besitzen. Diese Slipkupplung muss bei unzulässig großem Schrägzug (ab 45° zur Gleisachse) das eingehängte Seil selbsttätig ausklinken. Des Weiteren muss jederzeit (auch unter Last) gewährleistet sein, dass vom Fahrerplatz aus das Seil im Gefahrenfall freigegeben werden kann. Es ist ein mindestens 5 m langes Drahtseil zum Ziehen zu verwenden.

Bei der Verwendung von Flurförderzeugen und Slipkupplungen sind die Vorgaben der Hersteller aus den Betriebsanleitungen und ggf. ergänzenden Gefährdungsbeurteilungen und Einzelzulassungen zu beachten. Für die im Bereich der LHG eingesetzte Technik darf eine Anhängelast von **210 Tonnen** und die Anzahl von **12 Achsen** nicht überschritten werden. Die zugelassene Anhängelast ist am Stapler durch geeignete Beschilderung kenntlich zu machen.

Die Flurförderzeuge einschließlich der Slipkupplung sowie die verwendeten Drahtseile sind vor der Inbetriebnahme und danach dann regelmäßig durch eine befähigte Person zu prüfen.

Das Zugseil ist am Kupplungshaken zu befestigen. Während der Schleppfahrt ist darauf zu achten, dass sich das Seil nicht an Hindernissen festsetzt.

Für eine ausreichende Fahrwegbeobachtung ist ein zweiter Mitarbeiter einzusetzen, der auch das Anhalten der Schienenfahrzeuge sicherstellen muss. Die Verständigung zwischen Gerätefahrer und Begleiter erfolgt über Funk oder, soweit Sichtkontakt besteht, durch Handzeichen. Zwischen Flurförderzeug und gezogenen Eisenbahnfahrzeugen darf sich niemand aufhalten.

Alle Bewegungen dürfen maximal mit einer Geschwindigkeit von **3 km/h** erfolgen.

Falsch gestellte Weichen dürfen nicht aufgefahren werden.

**ACHTUNG:** Aufgefahrene Weichen sind in Auffahrrichtung vorsichtig zu räumen und es ist der Weichenwärter / Fahrdienstleiter (siehe unter Ziffer 4) zu verständigen. Die weitere Nutzung darf erst nach Überprüfung der Weiche und Freigabe durch den Instandhaltungsdienst erfolgen.

Die Gleisneigung von Gleisen, in denen Eisenbahnfahrzeuge durch Flurförderzeuge verzogen werden, darf maximal 2,5 Promille betragen. Das Verziehen der Eisenbahnfahrzeuge darf nur über geringe Wegstrecken (max. 5 Wagenlängen) erfolgen.

## 4 Unfälle und besondere Vorkommnisse

Unfälle und Entgleisungen, auch wenn sie ohne sichtbare Beschädigungen verlaufen sind, sowie Beschädigungen von Eisenbahnfahrzeugen oder die Unbefahrbarkeit von Gleisen sind für die

**Bereiche Vorwerk, LDG, Konstinkai, Seelandkai und Schlutup dem Weichenwärter Vorwerk (Telefon 0451 7900-283) und**

**für den Bereich Skandinavienkai dem Fahrdienstleiter Skandinavienkai (Telefon 04502 807-5903) zu melden.**

Der Weichenwärter / Fahrdienstleiter fungiert als Notfallmeldestelle und veranlasst alle weiteren Maßnahmen, wie etwa Gleissperrungen, die Aktivierung des Notfallmanagements und die Verständigung des Eisenbahnbetriebsleiters.

### **Für das Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen Lübecker Hafenbahn:**

Lübeck, den \_\_\_\_\_

Hansestadt Lübeck  
Lübeck Port Authority  
Im Auftrag

(Hans-Wolfgang Wiese)

Lübeck, den \_\_\_\_\_

Hansestadt Lübeck  
Lübeck Port Authority  
Im Auftrag

(Christine Woldt, vEBL)

### **Für die Umsetzung innerhalb des LHG-Konzerns bzw. als Betriebsleiter:**

Lübeck, den \_\_\_\_\_

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

(Ben David Thurnwald)

Lübeck, den \_\_\_\_\_

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

(Dirk Voigt, EBL)

## **Kenntnisnahme:**

\_\_\_\_\_  
(Datum, Unterschrift) (Axel Frerichmann)

\_\_\_\_\_  
(Datum, Unterschrift) (Christoph Adam)

\_\_\_\_\_  
(Datum, Unterschrift) (Michael Kalus)

\_\_\_\_\_  
(Datum, Unterschrift) (Thomas Lohrmann)

\_\_\_\_\_  
(Datum, Unterschrift) (Werner Frahm)

\_\_\_\_\_  
(Datum, Unterschrift) (Andreas Lohrmann)

\_\_\_\_\_  
(Datum, Unterschrift) (Claus Rodenberg)

\_\_\_\_\_  
(Datum, Unterschrift) (Benno Dietz)

\_\_\_\_\_  
(Datum, Unterschrift) (Rene Kauker)

## **Verteiler**

- 1 LBV-SH, Landeseisenbahnverwaltung (Herr Trappe)
- 1 Hansestadt Lübeck, Lübeck Port Authority (Frau Woldt)
- 1 LHG, Betriebsleitung (Herr Voigt)
- 1 LHG, Terminal Nordlandkai
- 1 LHG, Terminal Seelandkai
- 1 LHG, Terminal Schlutup
- 1 LHG, Terminal Skandinavienkai
- 1 LHG, Fachkraft für Arbeitssicherheit (Herr Frahm)
- 1 LHG/SG/NRS, Herr Thurnwald
- 1 SG, Herr A. Lohrmann
- 3 örtliche Betriebsleiter Terminals (Herren Adam, Kalus, T. Lohrmann)
- 1 Fa. Claus Rodenberg Port Logistic GmbH (Herr Rodenberg, Herr Dietz)
- 1 Fa. Lübeck Distribution, Herr Kauker