



# **BETRIEBSVORSCHRIFT**

für die Anschlussbahn der Firma

Container Terminal Enns GmbH  
(CTE)

Anhang 07

**Merkblatt für den Umschlag von Containern und Wechselbehältern**

Stand November 2015

## **Merkblatt für den Umschlag von Containern und Wechselbehältern**

Im Bereich des Containerterminals Hafenbecken West (Gleise 18EHG bis 31EHG) wickeln ein Portalkran bzw. mobile Umschlaggeräte die Ladevorgänge der Container und Wechselbehälter ab.

Der Portalkran bzw. die mobilen Umschlaggeräte haben die Möglichkeit, in den Lichtraum der Gleise 18EHG bis 31EHG einzudringen.

Um etwaige Kollisionen zwischen ein- bzw. ausfahrenden Vershubteilen und den Kränen oder mobilen Umschlaggeräten zu verhindern, wird eine technische Abhängigkeit zwischen dem Kran und dem Einfahrvershubsignal des Containerterminals (Sig 25EHG-2) geschaffen bzw. sind nachstehende Vorsorgen in der Vershubabwicklung zu treffen: Grundsätzlich hat zwischen der Vershubaufsicht = Disponent der CTE bzw. dem Vershubleiter und dem Kranführer neben der technischen Zustimmung eine mündliche Zustimmung über die Zulassung der Vershubbewegung im Arbeitsbereich der Kräne bzw. umgekehrt zu erfolgen.

Bei Anforderung einer Vershubfahrt (Tastendruck am Zielgleistastentableau durch den Vershubmitarbeiter und Gleistaste am Bedientableau im CTE durch den Disponenten) müssen die Kräne in den im Containerterminal definierten Bereich außerhalb des Lichtraumprofils der angeforderten Gleisgruppe fahren und wird dort technisch eigensicher überwacht. Nun gibt der Disponent über Sprechfunk die Weisung an die Terminalmannschaft nach vorgegebenem Wortlaut das entsprechende Lichtraumprofil zu verlassen. Die Fahrer der einzelnen Geräte bestätigen das Verlassen durch vorgegebene Funkprüche.

Mit erfolgter Meldung des frei gefahrenen Bereichs durch die Kranfahrer und die Mobilgerätefahrer via Sprechfunk nach vorgegebenen Wortlauten wird das Vershubsignal S25EHG-2 für die entsprechende Gleisgruppe freigestellt und zwar mit einer eigenen Bestätigungstaste. Wird diese Taste nicht gedrückt, erklingt ein Summton, welcher erst nach Betätigung dieser Taste endet.

Mit erfolgter Freistellung des Vershubsignals bzw. der Fahrwegeinstellung wird der Kran technisch soweit verriegelt, dass er sich außerhalb des Schutzbereichs ungehindert bewegen kann, alle Fahrbewegungen, die in den Schutzbereich der Gleisgruppe führen, jedoch technisch verriegelt werden. Umgekehrt kann das Vershubsignal nicht freigestellt werden und ist verriegelt, solange einer der Portalkräne innerhalb des Schutzbereichs einer Gleisgruppe verkehrt.

Für die Verhinderung von Bewegungen von mobilen Umschlaggeräten in den Gefahrenbereich der Gleisanlagen wird die Rückbestätigung des jeweiligen Fahrers mittels Sprechfunk vorgeschrieben. Bei erfolgter Anordnung des Disponenten ist eine Fahrt von mobilen Umschlaggeräten in den Gefahrenbereich der Gleisanlagen verboten.

Da das Signal 25EHG-2 erst mittels Tastendruck der Bestätigungstaste durch den Disponenten das Signaltaste „Verschubverbot aufgehoben“ zeigt, ist dieses Signal neben der Telefonischen Kommunikation zwischen Vershubleiter und Disponenten für den Vershubleiter die Bestätigung der abgeschlossenen Maßnahmen am Terminal.

Die vorgegebenen Funksprüche lauten wie folgt:

ZGS Leitstelle an Terminalmannschaft:

Achtung am Terminal  
Zugseinfahrt auf Gleis....  
Lichtraumprofil verlassen  
Bitte bestätigen

Achtung am Terminal  
Verschubarbeiten auf Gleis....und.....  
Lichtraumprofil verlassen  
Bitte bestätigen

Achtung am Terminal  
Zugdurfahrt auf Gleis....  
Lichtraumprofil verlassen  
Bitte bestätigen

Achtung am Terminal  
Zug auf Gleis... wird abgezogen  
Lichtraumprofil verlassen  
Bitte bestätigen

Terminalmannschaft an Leitstelle (Bestätigung):

TF verstanden (Combo)  
RS1 verstanden (für Reachstacker 1)  
RS2 verstanden  
RS3 verstanden  
LS1 verstanden (für Leercontainerstapler 1)  
Kran1 verstanden  
(Unimog verstanden)

Bei Geräteversagen:

z.B. RS1 Maschinenschaden, kann Lichtraumprofil nicht verlassen, bitte Leitstelle bestätigen.

Nach Beendigung solcher Sicherungsfunksprüche muss von der Leitstelle der Funkverkehr beendet werden mit

Leitstelle ENDE

In dem im CTE aufliegenden ZGS – Kontrollbuch ist entsprechend zu protokollieren (Datum, Uhrzeit, Zug, Name) welcher Disponent wann diensthabend ist, und wer welche Fahrten wann veranlasste bzw. wann die Übergabe an wem erfolgt.

Bei Ausfall der Zielgleistastensteuerung ist spätestens vor der Weiche 41EHG anzuhalten und erfolgt eine Anfrage des Verschieblers beim Disponenten CTE , worauf dieser die Fahrt in den Bereich des Containerterminals (Gleise 18EHG bis 31EHG) erst zulassen darf, wenn er eine Vollzugsmeldung über die Verständigung zur Einstellung von Ladearbeiten durch Portalkräne bzw. mobile Umschlaggeräte hat.

Während der Durchführung von Ladetätigkeiten im Containerterminal darf auf den betreffenden und unmittelbar benachbarten Gleisen keine Manipulation an Fahrzeugen erfolgen und ist dort jeder Aufenthalt von Personen unter schwebenden Lasten verboten. Die Bahnbediensteten dürfen den markierten Lichtraum der Gleise (Verschieberbahnsteig) nicht verlassen, da beim Gleispaar 25EHG/26EHG wasserseitig die Kranschiene verläuft.

### **Fahrleitungsanlage:**

Die Fahrleitung im Bereich des Containerterminals ist in Grundstellung eingeschaltet.

Die Anzeige des Schaltzustands der Fahrleitung wird über Schaltzeiger bzw. zwei Wiederholungsschaltzeigern auf weiteren Fahrleitungsmasten signalisiert.

Die Fahrleitung ist in jedem Fall als Gefährdungsobjekt anzusehen und darf unter keinen Umständen, auch nicht im abgeschalteten Zustand, von Menschen, Fahrzeugen oder anderen beweglichen Einrichtungen berührt werden.

Zur Begrenzung des Fahrweges für Triebfahrzeuge mit Elektrotraktion sind am jeweiligen Fahrwegende, im Bereich der Abspannmasten im Terminal die Signale „Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer“ montiert.