

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

Besonderer Teil (NBS-BT)

Stand: 23.11.2020

1 Preisgrundlagen Güterverkehr

Für den Güterverkehr gibt es nur einen Grundpreis, der von der Anzahl der Waggons abhängig ist. Der aktuelle Tarif ist im Internet unter www.rheinhafen.de einzusehen.

2 Eisenbahninfrastruktur der KVVH

2.1 Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahninfrastruktur im Sinne der NBS-BT sind Zugtrassen sowie sonstige Anlagen und Einrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 1 und 2 der Verordnung über die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur bestimmt im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften allein die KVVH. Die KVVH ist insbesondere berechtigt, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur jederzeit zu modifizieren. Bestehende vertragliche Verpflichtungen über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur bleiben hiervon unberührt.

2.2 Vertragspflicht

2.2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag

Die Infrastruktur der KVVH kann nur nach Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der KVVH und dem EVU befahren werden. Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag regelt die in diesen NBS-BT dargestellten Rechte und Pflichten des EVU und der KVVH. Ist der Besteller der Trasse ein Zugangsberechtigter im Sinne des AEG, der kein EVU ist, so müssen sowohl der Zugangsberechtigte als auch das von ihm beauftragte EVU einen Infrastrukturnutzungsvertrag abschließen.

Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des § 14a AEG dar.

In diesem Infrastrukturnutzungsvertrag zwischen der KVVH und dem EVU werden im Interesse einer erleichterten Bearbeitung von Trassenanträgen lediglich die Anerkennung der NBS-BT der KVVH sowie die Haftung, generelle Vorgehensweisen usw. geregelt. Der Infrastrukturnutzungsvertrag bezieht sich nicht auf konkrete Trassen und ist an sich nicht mit Geldflüssen gekoppelt. Der Nutzungsvertrag über die jeweils konkrete Nutzung (nachfolgend "Einzelnutzungsvertrag") zwischen der KVVH und dem EVU kommt wie folgt zustande:

Im Falle einer Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr durch die schriftliche und fristgerechte Annahme des Angebots durch das EVU, spätestens jedoch durch die Übergabe der Fahrplanunterlagen. Mit Abschluss des Einzelnutzungsvertrages wird dem EVU das Nutzungsrecht an den Zugtrassen im vertraglich vereinbarten Umfang eingeräumt. Ein Nutzungsanspruch des EVU besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag und zu dem vertraglich festgelegten Zeitfenster.

2.2.2 Subunternehmer

Der Einsatz von Subunternehmern durch das EVU ist nach Anmeldung gestattet. Die Anmeldung eines Subunternehmers ist bei der Trassenbestellung vorzunehmen. Sollte ein Subunternehmer nicht in seinem eigenen Namen mit der KVVH einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen haben, so betrachtet die KVVH den Zug, gleichgültig wer ihn fährt, im Sinne des § 278 BGB als einen Zug des EVU. Das EVU bzw. seine Versicherung übernimmt für den jeweiligen Subunternehmer sowohl die materielle als auch die finanzielle Haftung und der Betriebsleiter des EVU die rechtliche, insbesondere die eisenbahn- und strafrechtliche Verantwortung für die Aktionen des Subunternehmers. Das EVU weist der KVVH analog zum Punkt 2.2 der NBS-AT der KVVH die Übernahme derartiger Risiken durch seine Haftpflichtversicherung nach.

2.2.3 Dampfzugfahrten

Für den Fall, dass das EVU Dampfzugfahrten durchführen will, weist das EVU der KVVH analog der Punkt 2.2 der NBS-AT der KVVH geltenden Vorschriften auch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell aus Funkenflug entstehender Schäden nach.

2.3 Antragstellung

Neben der Verwendung eines von der KVVH vorgegebenen Vordruckes für die Antragstellung kann die KVVH verlangen, dass der Antragsteller eine gültige Sicherheitsbescheinigung für den gesamten Laufweg der beantragten Zugtrasse vorlegt.

3 Eigenschaften der Infrastruktur

Die Betriebsführungs- und Infrastrukturgrenze DB Netz/KVVH befindet sich auf Höhe des Esig C Karlsruhe West in km 1,020. Das anschließende Streckengleis Karlsruhe West – Karlsruhe Hafen gehört zum Infrastrukturbereich der KVVH.

Der Bf Karlsruhe Hafen beginnt in Höhe des Esig A in km 1,265 der Streckenkilometrierung und ist Endbahnhof der eingleisigen, mit 15 kV-Oberleitung elektrifizierten Hauptbahn

Karlsruhe West – Karlsruhe Hafen (VzG 4220).

Die VzG-Streckenummer lautet 4220. Der Ersatzfahrplan ist im Buchfahrplanheft 6930 unter den Streckenummern 624710 und 624720, herausgegeben von der DB Netz AG, Regionalbereich Südwest veröffentlicht. Vorübergehende Langsamfahrstellen und andere Besonderheiten für das Zugpersonal werden unter der La-Streckenummer 251 a/b (Karlsruhe Gbf – Karlsruhe West – Karlsruhe-Hafen) in der La Süd, herausgegeben von der DB Netz AG, bekannt gegeben.

Angaben zum Streckenbuch sind in den „Angaben für das Streckenbuch“, herausgegeben von der DB Netz AG, Regionalbereich Südwest, unter der Streckenummer 251 veröffentlicht.

Der Bahnhof liegt auf dem Gebiet der KVVH GmbH – Geschäftsbereich Rheinhäfen – und dient auch dem Umschlagverkehr Schiff/Bahn.

Die KVVH betreibt innerhalb der Betriebsstelle die Gleisanlagen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) als Serviceeinrichtung des öffentlichen Verkehrs gemäß § 2 Absatz 3c Nr. 8 in Verbindung mit § 3 Absatz 1 Ziffer 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

Die Privatgleisanschlüsse innerhalb des Hafengeländes sind davon ausgenommen.

Die KVVH hat die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH mit der Erbringung von Dienstleistungen als EIU beauftragt; diese hat die Aufgabe an die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH delegiert.

3.1 Notfallmanagement (NMG)

Das Notfallmanagement in Bahnanlagen der KVVH wird von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH wahrgenommen. Die Alarmierung des diensthabenden Notfallmanagers erfolgt in der Regel durch die Unfallmeldestelle (Fahrdienstleiter Karlsruhe Hafen). Außerhalb der Besetzungszeiten der Unfallmeldestelle darf die Alarmierung direkt erfolgen.

Notfallmanager AVG	0172 620 9216
--------------------	---------------

3.2 Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)

Der diensthabende Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der KVVH wird von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH gestellt und über den Notfallmanager alarmiert.

3.3 Gefahrgutbeauftragter

Der Gefahrgutbeauftragte der KVVH wird von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH gestellt und über den Notfallmanager alarmiert.

3.4 Schematischer Lageplan (Auszug)

siehe Anhang 1

3.4.1 Streckenklasseneinstufung

Karlsruhe West – Karlsruhe Hafen	D4
<i>dies entspricht:</i>	
zulässige Radsatzlast (Achslast)	22,5 t
zulässiges Fahrzeuggewicht je Längeneinheit (Meterlast)	8,0 t

3.4.2 Einschränkungen

Einschränkungen

Bf Karlsruhe Hafen, Gleis 49	C2
<i>dies entspricht:</i>	
zulässige Radsatzlast (Achslast)	20 t
zulässiges Fahrzeuggewicht je Längeneinheit (Meterlast)	6,4 t

3.5 Stellwerk

Mechanisches Einheitsstellwerk	für den einsehbaren Nahbereich
Elektromechanisches Stellwerk (E 43)	für den nicht einsehbaren Nahbereich

3.6 Signalanlagen

Die Standorte der Signale, deren Ausrüstung sowie die Lage in km sind dem Lageplan im **Anhang 1** zu entnehmen.

3.7 Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Gleis	Art	Gleis		Eigentümer	Neigung größer als 1:400	NL in m
		beginnt	endet			
	Hauptgleis südlich	Gz W 1b	Gruppe C	KVVH		600
	Hauptgleis nördlich	Gr W 2	Gruppe A, B	KVVH		600
1	Zuführungsgleis	W 13	Weiche 15	KVVH	1:125 von W 14 bis W 15	535
1a 1b	Ladegleise	Gz W 15	Prellbock	SMS		40
2	Abstellgleis	W 13	W 14	KVVH		325
6	Ladegleis	W 3	Anschlussgrenze Rhenus	KVVH		60
7	Ladegleis	W 2	Anschlussgrenze Rhenus	KVVH		80
8	Abstellgleis	W 41	Anschlussgrenze Schleith	KVVH		183
9	Ladegleis	Prellbock	Prellbock	KVVH		75
11	Abstellgleis	W 186	Prellbock	KVVH		117
12	Abstellgleis	W 43	Anschlussgrenze DERICHEBOURG	KVVH		464
13	Abstellgleis	W 50	W 201 Anschlussgrenze Cronimet	KVVH		130
14	Abstellgleis	W 201	Prellbock	Cronimet		1197
14a	Abstellgleis	W 210	W 217	Cronimet		236
15	Ladegleis	W 230	Prellbock	KVVH		438
15a	Ladegleis	W 217	Prellbock	Cronimet		60
16	Abstellgleis	W 238	W 222	KVVH		300
17	Abstellgleis	W 239	W 221	KVVH		360
18	Abstellgleis	W 61	W 237	KVVH		440
19	Abstellgleis	W 231	W 227	KVVH		290
20	Abstellgleis	W 232	W 228	KVVH		260
21	Abstellgleis	W 232	W 228	KVVH		290

Gleis	Art	Gleis		Eigentümer	Neigung größer als 1:400	NL in m
		beginnt	endet			
22	Abstellgleis	W 233	W 64	KVVH		280
23	Abstellgleis	W 63	Prellbock	KVVH		620
24	Ladegleis	W 63	Anschlussgrenze KVVH / Köhlerbau	KVVH / Köhlerbau		20
26	Zuführung	W 12	Anschlussgrenze Eisenlegierungen	KVVH		90
28	Abstellgleis	W 105	Prellbock	Eisenlegierungen		710
29	Abstellgleis	W 6	Anschlussgrenze Eisenlegierungen	KVVH		90
30	Abstellgleis	W 7	Prellbock	KVVH		2597
31	Abstellgleis	W 9	Prellbock	KVVH		2350
32	Zuführungsgleis	W 4	Gruppe A	KVVH		300
35	Abstellgleis	W 139	W 145	KVVH		536
36	Abstellgleis	W 139	W 143	KVVH		437
		Bü „Im Schlehart“	Prellbock	KVVH		172
37	Abstellgleis	W 140	W 144	KVVH		450
38	Abstellgleis	W 141	W 144	KVVH		432
38a	Ladegleis	W 137	Prellbock	KVVH		400
38b	Zuführungsgleis	W 136	Anschlussgrenze VBK	KVVH	1:150	151
38c	Ladegleis	W 136	Prellbock	KVVH	1:150	330
38d	Ladegleis	W 137	W 136	KVVH	1:150	60
39	Abstellgleis	W 162	W 5	KVVH		160
46	Ladegleis	W 71a	Prellbock	KVVH		53
47	Abstellgleis	W 70	Lokschuppen KUHG	KVVH		1150
48	Abstellgleis	W 72a	Prellbock	KVVH		1050
49	Ladegleis	W 73	W 266	KVVH		926
50	Ladegleis	W 273	Prellbock	KVVH		970
51	Abstellgleis	W 73a	Prellbock	KVVH		1100
52	Abstellgleis	W 272	Prellbock	KVVH		1011
56	Abstellgleis	W 72	Anschlussgrenze Spaeter	KVVH		844
	Ladegleis	Anschlussgrenze Spaeter	Anschlussgrenze EnBW	KVVH		815
		Anschlussgrenze Spaeter	Anschlussgrenze Spaeter	Spaeter		435
		W 316	W 317	Spaeter		120
56b	Ladegleis	W 333a	Anschlussgrenze EnBW	EnBW		309
56c	Abstellgleis	W 315	Anschlussgrenze EnBW	KVVH		1270
57	Abstellgleis	W 302	Prellbock	KVVH		800

Gleis	Art	Gleis		Eigentümer	Neigung größer als 1:400	NL in m
		beginnt	endet			
58	Abstellgleis	W 301	Prellbock	KVVH		140
59	Ladegleis	W 307	Prellbock	KVVH		50
60	Ladegleis	W 307	Gleistor Thermoselect	KVVH		263
60	Ladegleis	Verbindungsgleis Weiche 307/308		BAG / Privat		250
61	Ladegleis	W 304	Gleistor Thermoselect	KVVH		927

3.8 Gleise des Bahnhofs und anschließender Streckengleise mit Gefälle von mehr als 1:400 (2,5‰)

Gleis	Neigungsverhältnis	‰
Streckengleis ab Hs 1 in Richtung Karlsruhe West	1:100	10
1 ab Weiche 14 bis Weiche 15	1:125	8
38b, 38c, 38d	1:150	6,7

4 Zusatzanlagen

4.1 Ladestellen

Siehe Ziffer 3.7

5 Bahnübergänge

5.1 Technisch gesicherte Bahnübergänge

Gleis	Bü-Bezeichnung	Lage in km	Straßenname
südliches Zufahrtsgleis	BÜ II	1,964	Hochbahnstraße
	BÜ III	2,228	Südbeckenstraße
56 / 57	BÜ IV	2,808	Hansastraße
nördliches Zufahrtsgleis / vor dem Stw Hf	BÜ V	1,810	Fuß- und Radweg
nördliches Zufahrtsgleis	BÜ VI	1,880	Werftstraße

5.2 Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge / Postensicherung durch das Rangierpersonal

Ist dem Rangierpersonal die Postensicherung eines Bahnübergangs vorgeschrieben, so ist wie folgt zu verfahren:

Der Posten trägt Warnkleidung, mindestens eine Warnweste Klasse 2 nach DIN EN ISO 20471. Bei der Sicherungsart „Posten“ stellt das EVU die Posten in der erforderlichen Anzahl.

Vorgehensweise:

Der Posten muss sich zur Sicherung des Bahnübergangs 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 anhaltenden Fahrzeugs zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der anderen Seite des Bahnübergangs zuwendet.

Bei Dunkelheit und 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 Handzeichen so lange geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf der Posten den Bahnübergang verlassen.

Kommt das Eisenbahnfahrzeug auf dem Bahnübergang zum Stehen, ist vor der Weiterfahrt eine Nachsicherung durchzuführen (Vorgehensweise siehe oben).

Gleis	Ortsbezeichnung	Art des Weges	Art der Sicherung
1	Südliche Uferstr. / Höhe W1b / Gla Pinus	Öffentliche Ortstraße	Posten
1a/1b	Werftstr. / Halle SMS u. Zufahrt Rhenus	Private Ortstraße	Posten
1/2	Werftstr. / Zufahrt Rhenus Ost	Private Ortstraße	Posten
1/2	Werftstr. / Zufahrt Rhenus Mitte	Private Ortstraße	Posten
1/2	Werftstr. / Zufahrt Rhenus West	Private Ortstraße	Posten
2	Werftstr. / Zufahrt Rhenus / FGS	Private Ortstraße	Posten
6/7	Werftstr. / Zufahrt Rhenus / FGS	Private Ortstraße	Posten
8/9	Hochbahnstr. / Brandgasse	Fuß- u. Radweg	Übersicht / Umlaufsperr
8/9	Grundstück Schleith	Fuß- u. Radweg	Übersicht / Tor
13/14	Südbeckenstr. / Brandgasse	Fuß- u. Radweg	Übersicht
13/14	Südbeckenstr. / Höhe W213 / Cronimet	Private Ortstraße	Posten
13/14	Südbeckenstr. / Höhe W215 / Cronimet	Private Ortstraße	Posten
23	Südbeckenstr. / Höhe W237	Öffentliche Ortstraße	Posten
23	Südbeckenstr. / Zufahrt Tor 5 Cronimet	Private Ortstraße	Posten
23	Südbeckenstr. / Zufahrt Tor 6 Cronimet	Private Ortstraße	Posten
26	Werftstr. / Zufahrt Eisenlegierungen	Öffentliche Ortstraße	Posten
26	Werftstr. 12 / Höhe W12 / Brandgasse	Fuß- u. Radweg	Übersicht

Gleis	Ortsbezeichnung	Art des Weges	Art der Sicherung
29	Zufahrt Becken 1	Öffentliche Ortstraße	Posten
30	Nordbeckenstr. / Südwest Asphalt / Brandgasse	Fuß- u. Radweg	Posten
30	Nordbeckenstr. / Zufahrt ITK	Private Ortstraße	Posten
30	Nordbeckenstr. / Brandgasse / ZG Raiffeisen	Fuß- u. Radweg	Übersicht / Umlaufsperr
30	Nordbeckenstr. / Loacker	Private Ortstraße	Posten
30	Nordbeckenstr. / Loacker 1	Private Ortstraße	Posten
30	Nordbeckenstr. / Loacker 2	Private Ortstraße	Posten
38	Südliche Uferstr. / Höhe W1b / Richtung Nord	Fuß- u. Radweg	Posten / Umlaufsperr
38	Nördl. Uferstr. / Zufahrt Storch&Beller / NU13	Private Ortstraße	Posten
38	Nördl. Uferstr. / Höhe W138	Öffentliche Ortstraße	Posten
38	Im Schleiert / Höhe W145	Öffentliche Ortstraße	Posten
38c	Nördl. Uferstr. Höhe W137 / Wendeschleife	Öffentliche Ortstraße	Posten
47/56/51	Südbeckenstr. / Höhe W73 / ALBA	Fuß- u. Radweg	Posten / Drehkreuz
47	Südbeckenstr. / KUHG 1	Private Ortstraße	Posten
47	Südbeckenstr. / KUHG 2	Private Ortstraße	Posten
47	Südbeckenstr. / KUHG 3	Private Ortstraße	Posten
51	Hansastr. / Ruderer Rheinbrüder	Private Ortstraße	Posten
51	Hansastr. / HTAG / Tor Schiffsverlade	Private Ortstraße	Posten
51	Hansastr. / HTAG / Bahnverladestelle 1	Private Ortstraße	Posten
50/51/52	Hansastr. / Brandgasse / HTAG	Fuß- u. Radweg	Übersicht / Umlauf
51	Hansastr. / HTAG / Bahnverladestelle 2	Private Ortstraße	Posten
56	Rheinhafenstr. 16/ Zufahrt Köhlerbau	Private Ortstraße	Posten
56	Südliche Uferstr. / Höhe W1b / Richtung Süd	Fuß- u. Radweg	Posten / Umlaufsperr
56	Fettweisstr. / Richtung ENBW	Öffentliche Ortstraße	Posten
56	Fettweisstr. / Spaeter / Craiss	Private Ortstraße	Posten
56	Fettweisstr. / Oiltanking (W321)	Fuß- u. Radweg	Übersicht
56	Fettweisstr. / Brandgasse / Oiltanking	Fuß- u. Radweg	Übersicht
56	Fettweisstr. / Oiltanking / Höhe W321a	Fuß- u. Radweg	Übersicht
56	Fettweisstr. / Oiltanking / Höhe WA329	Fuß- u. Radweg	Übersicht
56	Fettweisstr. / Oiltanking / Höhe WE330	Fuß- u. Radweg	Übersicht
61	Fettweisstr. / Höhe Suez Süd	Öffentliche Ortstraße	Posten
61	Privat Überfahrt / Suez Süd	Private Ortstraße	Posten
60/61	Hansastr. / Brandgasse / Thermoselect	Fuß- u. Radweg	Übersicht

6 Einschränkung des Regellichtraums/feste Gegenstände mit schwarz-gelber Kennzeichnung im Abstand unter 2,20 m von Gleismitte

Gleis	feste Gegenstände	Abstand von Gleismitte	Schutzmaßnahmen für Rangierpersonal
8	Elektrischer Schaltschrank neben Gleiswaage	2,00	<ul style="list-style-type: none"> • gelb-schwarze Warnschraffur • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Schaltschrank verboten
9	Blechkästen an Wand	1,90	<ul style="list-style-type: none"> • gelb-schwarze Warnschraffur • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Blechkästen verboten
	Gebäude	2,00	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Gebäude verboten
15	Laderampe, Länge 3 m 230 m vor Weiche 230	1,70	
26	Umlaufgitter am BÜ	1,95	<ul style="list-style-type: none"> • rot-weiße Warnschraffur • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Umlaufgitter verboten
28	Bauzaun 17 m vor Weiche 105	1,80	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Bauzaun verboten • Rangierseite Gleis 29
28	Laderampe	1,73	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Laderampe verboten • Rangierseite Gleis 29
30	Pfeiler 23 m vor Weiche 154	2,12	<ul style="list-style-type: none"> • gelb-schwarze Warnschraffur • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Pfeiler verboten
30 31	Torpfosten zwischen den Gleisen 30 und 31, 50 m vor Weichenwechsel 154/155	2,12 (Gleis 30) 2,19 (Gleis 31)	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Pfosten verboten
31	Laderampe, landseitig 58 m hinter Weiche 133	1,68	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Laderampe verboten • Rangierseite nur Hafenecken-seitig
31	Laderampe, landseitig 98 m hinter Weiche 133	1,75	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Laderampe verboten • Rangierseite nur Hafenecken-seitig
31	Laderampe, landseitig 185 m hinter Weiche 133	1,73	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Laderampe verboten • Rangierseite nur Hafenecken-seitig
31	Maisverladeeinrichtung über und landseitig neben dem Gleis, 26 m hinter Weiche 155	1,70	<ul style="list-style-type: none"> • Rangierseite nur Hafenecken-seitig • Mitfahrt auf Ladung oder Fahrzeugdächern verboten
47	Laderampe KUHG West WA 264	1,78	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Laderampe verboten • Rangierseite nur Hafenecken-seitig
47	Laderampe KUHG West 48m vor WA 264	1,80	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Laderampe verboten • Rangierseite nur Hafenecken-seitig
56	Laderampe 40 m landseitig vor Weiche 321	1,60	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Laderampe verboten • Rangierseite nur Hafenecken-seitig

Gleis	feste Gegenstände	Abstand von Gleismitte	Schutzmaßnahmen für Rangierpersonal
56 56a	Ampelmast 101 m vor Weiche 320/321	2,00	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Ampelmast verboten
56 56a	Personensicherungsanlage der Oiltanking ----- Höhe Weichenanfang der Weiche 330, Länge 40 m	2,13	<ul style="list-style-type: none"> • Gelb-schwarze Warnschraffur • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Portalmasten verboten
60	160 m lange Spundwand, landseitig zwischen Weiche 308 und 307	1,70	<ul style="list-style-type: none"> • keine gelb-schwarze Schraffur vorhanden • Aufenthalt zwischen Fahrzeugen und Spundwand verboten • Rangierseite nur Hafenbecken-seitig

7 Telekommunikationseinrichtungen

7.1 Ortsfeste Fernsprecheinrichtungen zum Fdl

öffentlich	0721 599 7476
KVVH intern	7476

7.2 Ortskanal Betriebsart C

7.2.1 Allgemeines

Der analoge Ortskanal Betriebsart C wird im Bf Karlsruhe-Hafen für Sprechverbindungen zwischen Zug-/Rangierpersonal und dem Fdl/Ww Karlsruhe-Hafen sowie mit dem Disponent/Hafenmeister der KVVH GB Rheinhäfen verwendet.

Verwendet werden die Kanäle

C17 (in den ÖRil Zup veröffentlicht)

C39 (in den ÖRil Zup nicht veröffentlicht)

Im Bahnbetrieb ist grundsätzlich Kanal C 17 zu verwenden.

7.2.2 Reservekanäle

C 19, C 27, C 29, C 39 (nicht veröffentlicht)

Für Zug- und Rangierpersonal gilt:

Modul 481.0201 Abschn. 6 Abs. 5 (Angaben zum Ortskanal Betriebsart C)

Kanal 17

Tf erreicht Fdl durch Betätigen der Hardkey „Fdl“.

Tf erreicht Disponent/Hafenmeister der KVVH GB Rheinhäfen durch Betätigen der Softkey „2“ (Ruf) und anschließende Betätigung der Zifferntaste 1 (Ruf 1).

Des Weiteren sind allgemein für den Funkverkehr zu beachten:

Modul 481.0201 Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks

Modul 481.0202 Gespräche über analogen Zugfunk führen

7.2.3 Zugfunk GSM-R nicht vorhanden

Die Strecke Karlsruhe West – Karlsruhe Hafen ist nicht mit Zugfunk GSM-R ausgestattet. Der Fdl Karlsruhe Hafen ist nicht mit GSM-R Endgerät ausgestattet.

8 Betriebszeiten

Das Stellwerk des Hafens Karlsruhe ist nicht rund um die Uhr besetzt. Bei Bedarf ist das Stellwerk für die Ankunft und Abfahrt von Zügen zu folgenden Zeiten durch den örtlichen Betriebsdienst der Hafenbahn besetzt:

Siehe aktueller Link auf der Homepage der KVVH:

[Rheinhäfen Karlsruhe - Die Hafenbahn](#)

Zugfahrten außerhalb dieser Zeit sind im Hafen Karlsruhe nicht möglich.

9 Sonderleistungen

Mögliche Sonderleistungen können dem Entgeltverzeichnis der KVVH entnommen werden. Es gilt die jeweils neueste Version des Entgeltverzeichnisses.

Siehe aktueller Link auf der Homepage der KVVH:

[Rheinhäfen Karlsruhe - Die Hafenbahn](#)

10 Strom/Treibstoff

Auf Strecken, die mit 15 KV, 16,7 Hz Wechselstrom elektrifiziert sind, wird der Strom durch die DB Energie GmbH bereitgestellt. Die KVVH selbst erzeugt keinen Bahnstrom 15 KV, 16,7 Hz und speist auch keinen derartigen Bahnstrom in das Netz ein. EVUs, die die KVVH Infrastruktur unter 15 KV, 16,7 Hz nutzen wollen, müssen daher mit der DB Energie GmbH oder einem anderen Anbieter einen separaten Vertrag abschließen.

11 Veröffentlichung, Streckenbuch

Die NBS-AT, NBS-BT, sonstige Informationen, Entgeltverzeichnis, Vertragsformulare der KVVH usw. sind im Internet unter www.rheinhafen.de nachzulesen bzw. downzuloaden. Änderungen wird die KVVH ausschließlich im Internet unter www.rheinhafen.de veröffentlichen, soweit nicht vom Gesetzgeber zwingend ein anderes Medium vorgeschrieben ist.

Die Angaben zum Streckenbuch sind bei der DB Netz AG gegen Entgelt zu beziehen.