

**HAFENBAHN SCHWEIZ AG**

Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel

Tel. +41 51 229 36 11

Email: denise.hausherr@hafenbahn.ch

<b>Herausgeber (Federführung):</b> Hafenbahn Schweiz AG	<b>Ausgabedatum:</b> 20.06.2025	<b>Inkrafttreten:</b> 01.07.2025	<b>Zuordnung:</b> ***	<b>Klassifikation:</b> ***
<b>Erarbeitet durch:</b> Dominic Bielser / Denise Hausherr	<b>Genehmigung</b> ****	<b>gültig bis:</b> Widerruf	<b>Ersatz für:</b> Dienstvorschrift 004/2024 Ausgabe vom 09.09.2024	
<b>Verteiler:</b> Leitung Rheinhäfen, ZVL SBB Cargo Leiter RCP Rheinhäfen Schweizerische Rheinhäfen, Umschlagsfirmen RHH und Kooperationspartner Prüfungsexperten Hafenbahn Schweiz AG Lidi – Verteiler C / D 502			<b>Sprachfassung:</b> d	

**Betriebsvorschriften Birsfelden Hafen / Muttenz Auhafen  
Bahnbetrieb auf der Infrastruktur Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG)**

Übergeordnete Reglemente und Bestimmungen:

- Schweizerische Fahrdienstvorschriften FDV
- Ausführungsbestimmungen AB-FDV
- Handbuch Betrieb Birsfelden Hafen I-B 92015

**Inhaltsverzeichnis**

Bestimmungen in Ergänzung zur Hafenordnung über den Bahnverkehr

1. Allgemeine Bestimmungen
2. Zugfahrten
3. Rangierdienste
4. Örtliche Besonderheiten
5. Unfallverhütungen
6. Unregelmässigkeiten
7. Bauliche Massnahmen
8. Verzeichnis über die kilometrische Lage der Bahnübergangsanlagen
9. Fahrleitungsanlagen
10. Ortsfeste Signale für Zugfahrten
11. Ortsfeste Signale für den Rangierdienst
12. Weichensignale
13. Sicherheitszeichen bei Weichen
14. Haltsignaltafel / Haltsignallaternen
15. Kennzeichnung der Lok im Rangierdienst

## Änderungsverzeichnis

Datum	Seite	Kapitel	Änderung - Neuerung
15.10.2018	alle	alle	Neuausgabe INB eStw
01.01.2021	2, 6, 7, 11, 13, 16, 19	1.1, 3.1.3, 3.2.1-3.2.3, 4.6, 4.7, 5.1.6, 8.1	Diverse Überarbeitungen
23.04.2023	22	3.2.6, 11.5	Änderung bei den Entgleisungsvorrichtungen
16.10.2023	8, 13	3.2.4, 4.6.2	Befahren Bahnübergang Auhafenstrasse BUe 7848, Zutritt GETEC Areal via Gleis Tor
09.09.2024		1.1	Neues Organigramm; präzisiert;
		1.3.2	neu erstellt - Wegfall Bahnbehebungsausweis
		3.2.4	Angaben aktualisiert
		7	neue Kontaktperson
		8 und 8.1	Bue 7858 wurde von einer Bedarfsschranke in eine Schrankenanlage mit Blinklichtsignalen umgerüstet
		8.1	Anpassungen im Verzeichnis und Text
01.07.2025		1.1	Neues Organigramm; geänderte Kontaktperson
		4	geänderte Nummerierungen
		4.3	neue Kennziffer

### 1 Allgemeine Bestimmung

Die Konzessionierte „Hafenbahn Schweiz AG“ (HBSAG) ist eine normalspurige Eisenbahn-Infrastrukturbetreiberin von nationaler Bedeutung. Der Bundesrat hat der Hafenbahn am 15.04.2011 die Konzessionen erteilt.

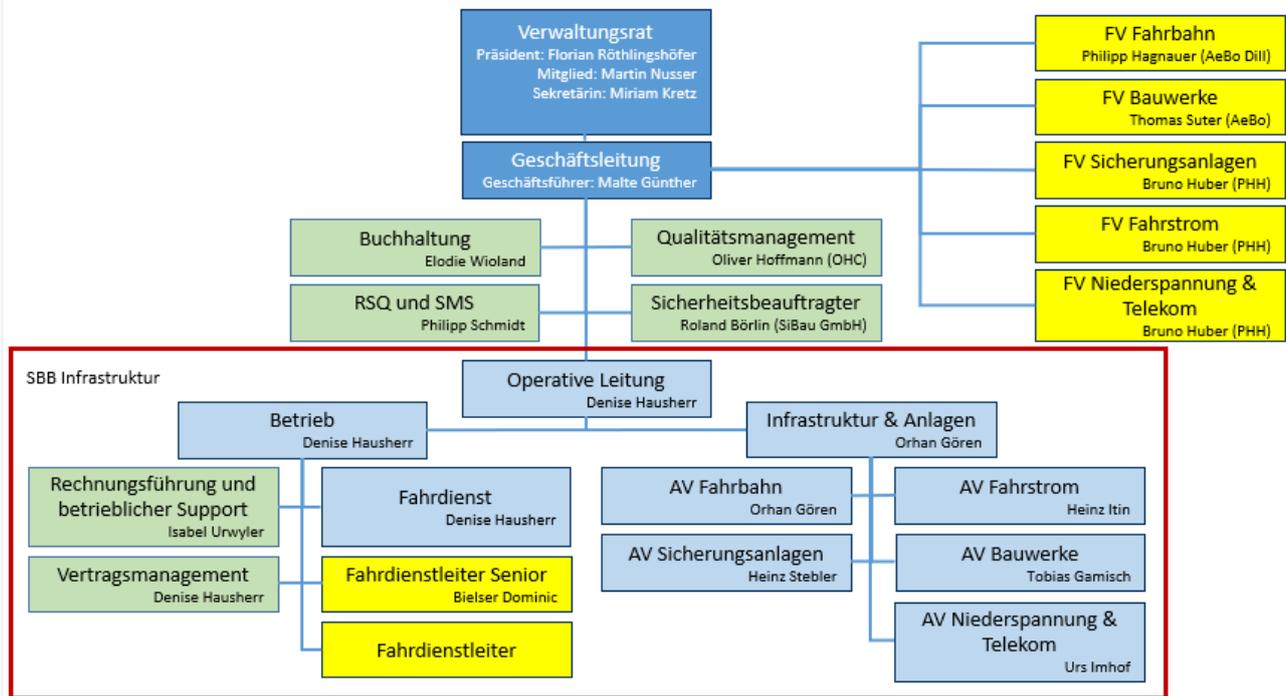
Das Netz der HBSAG umfasst die Zufahrt zu den Hafengebieten Basel Kleinhüningen Hafen ab der DB Hochrheinstrecke Basel – Karlsruhe (Bahnhof Basel Kleinhüningen Hafen), die Zufahrt zu den Hafengebieten Muttenz-Auhafen und Birsfelden Hafen ab dem Rangierbahnhof Basel SBB RB (Bahnhof Basel Birsfelden Hafen), sowie der Anschluss des Areals Schweizerhalle über den Rangierbahnhof Basel SBB RB und den Bahnhof Birsfelden Hafen. Über die Bahnhöfe bestehen direkte Zugänge zu Umschlagsanlagen für den Übergang zum Schiffstransport und zu verschiedenen Anschlussgleisanlagen.

Die HBSAG gewährleistet allen interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen einen freien Netzzugang auf den eigenen Anlagen. Sie stellt einen reibungslosen Betrieb sicher und ist für den Unterhalt der Infrastruktur nach den sicherheitsrelevanten Vorgaben verantwortlich. Die Leistungen betreffend Betrieb und Erhaltung der Infrastruktur werden von der SBB AG Infrastruktur durchgeführt.

In Ergänzung zur Hafenordnung der Schweizerischen Rheinhäfen erlässt die HBSAG für den Bahnverkehr in den Schweizerischen Rheinhäfen die nachfolgenden besonderen Ausführungsbestimmungen, Betriebsvorschriften genannt. Ausserdem gelten die allgemein anwendbaren Tarife, sowie die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) des Bundesamtes für Verkehr (BAV) sowie nachrangige Reglemente der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), soweit nachstehend nichts anderes vorgesehen ist.

## 1.1 Konzessionierte Hafenbahn Schweiz AG

### Organigramm der HBSAG



## 1.2 Gleisbezeichnung und Gleisbenützung

- 1.2.1 Die Bezeichnung der Gleise als Lade- und Betriebsgleise ist Sache der HBSAG, wobei den Bedürfnissen der Hafenniederlassungen nach Möglichkeit Rechnung getragen wird.
- 1.2.2 In der Regel stehen den Hafenniederlassungen nur die Ladegleise angrenzend an ihr Baurechtsareal bzw. in der Eigentumsparzelle zur Verfügung. Die Benützung von Betriebsgleisen als Ladegleis ist nur mit Zustimmung der HBSAG erlaubt.
- 1.2.3 Die Mitbenützung der Gleise im Bereich der Nachbarfirmen ist im gegenseitigen Einvernehmen von Fall zu Fall zu erlauben.
- 1.2.4 Bei Meinungsverschiedenheiten über die Benützung der Gleise entscheidet die HBSAG.

## 1.3 Betreten der Bahnanlagen

- 1.3.1 Vor dem Betreten der Zugs-, Abstell-, Rangier-, Quai- und Ladegleise, der Gleisübergänge, sowie vor dem Besteigen von Wagen hat sich jedermann zu vergewissern, dass damit keine Gefahr verbunden ist.
- 1.3.2 Unbefugten ist das Betreten der Bahnanlagen verboten. Die Dienstvorschrift «Betreten von Bahnanlagen auf der Infrastruktur der HBSAG» regelt den Zutritt sowie die Rahmenbedingungen für das Betreten des nicht öffentlichen Bereichs von Bahnanlagen der Hafenbahn Schweiz AG. Das Dokument steht auf der Webseite der Hafenbahn unter [www.portof.ch](http://www.portof.ch) zur Verfügung.

- 1.3.3 Es wird auf die Gefahren der Hochspannungsfahrleitungen im Hafenbahnhof und der Zufahrtslinien aufmerksam gemacht. Die elektrischen Teile der Fahrleitungsanlagen sind als dauernd unter Spannung stehend zu betrachten. Wagen dürfen erst bestiegen werden, nachdem die Fahrleitung durch unser Fachpersonal ausgeschaltet und geerdet worden ist sowie das zuständige Personal der HBSAG dazu ausdrücklich seine Erlaubnis gegeben hat. Schaltereinrichtungen und Erdungsstangen dürfen nur durch das geprüfte Fachpersonal bedient werden.
- 1.3.4 Es ist verboten, auf Wagen zu steigen, wenn der Sicherheitsabstand zur Fahrleitung nicht eingehalten werden kann. Für Reparaturen, Besserverlad etc. ist der Wagen resp. der Zugteil auszurangieren und in Gleise ohne Fahrleitung zu stellen.
- 1.3.5 Das Tragen von Warmausrüstungen ist in Ziff. 5.1 ff geregelt.
- 1.3.6 Sicherheits-Zwischenraum (bei Aufenthalt/Arbeiten zwischen Gleisen). Grundsätzlich ist der Aufenthalt bzw. die Arbeiten zwischen Gleisen bzw. Gleis und festem Hindernis verboten. Muss sich ein Mitarbeitender in diesen Bereich begeben, so hat sich zu vergewissern, dass die Bedingungen dazu erfüllt sind. Dabei hat folgender Grundsatz Gültigkeit und ist in jedem Fall zu beachten.

**Jeder Mitarbeitende, der sich im Gleisfeld aufhält, ist primär für seine eigene Sicherheit verantwortlich (Selbstschutz) und hat sich entsprechend zu verhalten (FDV R 300.8 – Arbeitssicherheit) – Sicherheit hat oberste Priorität.**

Auf der Infrastruktur der Hafenbahn Schweiz AG werden die Gleise mit genügendem Sicherheits-Zwischenraum nicht gekennzeichnet.

Beim Aufenthalt / Arbeiten zwischen Gleisen oder zwischen einem Gleis und einem festen Hindernis muss ein Sicherheits-Zwischenraum vorhanden sein. Andernfalls ist nach den Bestimmungen «Fehlender Sicherheits-Zwischenraum» vorzugehen. Dies gilt auch für Rangierbewegungen, wenn sich der Mitarbeitende auf dem seitlichen Trittbrett befindet. Folgende Arbeiten erfordern einen Sicherheits-Zwischenraum:

- Zugvorbereitung inkl. technische Kontrolle
- Bremsproben (ausgenommen vom Führerstand)
- Wassergeben
- Vorheizen

Hinweis: Der Weg vom/zum Fahrzeug und das Auf- und Absteigen ohne entsprechenden Sicherheits-Zwischenraum erfordert keine Sicherung beim Fahrdienstleiter.

Der Sicherheits-Zwischenraum (gem. FDV R 300.1 / R 300.8) ist vorhanden

- wenn ein Gehweg besteht oder
- wenn er in der Aussenanlage mit der „Merktafel für Sicherheits-Zwischenraum“ gekennzeichnet ist (auf der Infrastruktur der HBSAG nicht vorhanden) oder
- zwischen Nebengleisen oder
- wenn er in den Betriebsvorschriften der Hafenbahn Schweiz AG bezeichnet ist oder
- wenn er in einem Sicherheitsdispositiv aufgeführt ist.

## Festlegung eines Sicherheits-Zwischenraumes

Die nachstehende Tabelle zeigt die Gleisachsabstände auf, in welchen die EVU und Kooperationspartner zwischen Hauptgleisen resp. zwischen Haupt- und Nebengleis Tätigkeiten an Zügen ausführt.

<b>Birsfelden Hafen / Auhafen</b>		
Wo zwischen Hauptgleisen resp. zwischen Haupt- und Nebengleis Tätigkeiten an Zügen ausgeführt werden.	Gleisachsabstand zwischen 4.20m - 4.50m	Gleisachsabstand über 4.50m
Zwischen Gleis 2 und 3		X
Zwischen Gleis 3 und 4	X	
Zwischen Gleis 4 und 5		X
Zwischen Gleis 5 und 6	X	
Zwischen Gleis 6 und 7	X	
Zwischen Gleis 7 und 8	X	
Zwischen Gleis 8 und 9		X
Zwischen Gleis 9 und 10	X	
Zwischen Gleis 10 und 11	X	
Zwischen Gleis 47 und Gleis 46	Kein Gehweg vorhanden, nur Kabelkanal, Gleisachsabstand 4.80m	

## **2 Zugfahrten**

### **2.1 Zugseinfahrten**

Unter Berücksichtigung der Betriebsprozesse werden Zugfahrstrassen bestimmt und mittels entsprechender Bedienung der Sicherungsanlage eingestellt und dadurch vor ungewollter Bedienung durch das Stellwerk verschlossen. Die Zugfahrstrasse wird beim elektronischen Stellwerk nach Befahren der Fahrstrasse abschnittsweise aufgelöst. Die Sicherungsanlage ist mit einem automatischen Block ausgerüstet, der die Strecke freigibt, nachdem alle Bedingungen erfüllt sind. Die Bedienungen der Sicherungsanlagen erfolgen durch den Fahrdienstleiter.

### **2.2 Abgangskontrollen**

Bei jedem Abgangszug führt der Zugvorbereiter der EVU eine Abgangskontrolle durch, d.h. die Wagen werden auf ihre betriebliche Lauffähigkeit hin überprüft und die Daten der Wagen erfasst.

## **3 Rangierdienste**

### **3.1 Allgemeines**

In den Arealen Birsfelden Hafen / Auhafen Muttenz gilt der Strassenbahnbetrieb mit Signalisation 1.18 gemäss Strassenverkehrsordnung.



Im Strassenbahnbereich ist mit Fahrt auf Sicht zu fahren, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch die Infrastrukturbetreiberin mit Rücksicht auf die Fahrzeuge und auf die örtlichen Verhältnisse festgelegt ist (gem. 3.2). Im Strassenbahnbereich gelten ausserdem die Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung.

Keinen Vortritt hat die Rangierbewegung (Strassenbahn)

- Gegenüber Fahrzeugen der Feuerwehr, der Sanität und der Polizei mit Warnsignalen im Notfalleinsatz
- Wenn sie von einer Nebenstrasse in eine Hauptstrasse fährt

Auf die Kennzeichnung des Strassenbahnbereichs auf der Strecke und in den Gleisanlagen Birsfelden Hafen sowie im Auhafen Muttenz wurde bahnseitig auf die Signale 216, 216.1 und 216.2 verzichtet.

### 3.1.1 Personal im Rangierdienst

Für den Rangierdienst gelten die Fahrdienstvorschriften R 300.4 (Rangierbewegungen) und R 300.2 (Signale). Im Rangierdienst dürfen nur Bedienstete selbständig eingesetzt werden, die hierfür besonders ausgebildet und geprüft sind. Die Organe der HBSAG kontrollieren die Rangierdienste auf Einhaltung der Vorschriften auf dem Netz der HBSAG.

### 3.1.2 Benützung der Hemmschuhe

Es dürfen keine Hemmschuhe vor den Achszählpunkten für Stossmanöver aufgelegt resp. platziert werden. Die Hemmschuhe dürfen für Stossmanöver erst in den Abstellgleisen hinter dem letzten Achszählpunkt aufgelegt werden.

Bei nicht Einhaltung werden die Achszählpunkte durch die gleitenden Hemmschuhe mechanisch beschädigt. Es muss unbedingt auf die Technik Rücksicht genommen werden.

### 3.1.3 Rangierteams im Bereiche Umschlagsanlagen und Einrichtungen

Die Hafenniederlassungen haben dafür zu sorgen, dass die Rangierteams in den Bereichen ihrer Anlagen und Einrichtungen ungehindert rangieren können. Nötigenfalls ist der Umschlags- und Ladebetrieb hierfür zu unterbrechen, insbesondere dann, wenn das Rangierpersonal durch den Umschlag behindert oder gefährdet wird. Kranbewegungen, welche die Sicherheit der Rangierteams gefährden, sind einzustellen. Wird bei Umschlagsanlagen, Kränen usw. durch eine Drehleuchte oder ein rotes Licht deren Betrieb signalisiert, ist die Rangierbewegung anzuhalten und mit dem Umschlagspersonal Rücksprache zu halten. Das Abfüllen von flüssigen Brenn- und Treibstoffen ist während des Rangierens einzustellen. Vor Beginn des Rangierens haben die Hafenniederlassungen allfällige Hindernisse wie Verladeeinrichtungen, angeschlossene Abfüllanlagen, Spillseile und deren Haken, Strassenfahrzeuge usw. zu entfernen. Bei beladenen Wagen ist die Ladung zu sichern und die Wagentüren zu schliessen.

### 3.1.4 Verwendung von privaten Rangierfahrzeugen

Für die Verwendung von privaten Rangierfahrzeugen, wie Rangierlokomotiven, Traktoren oder Strassenfahrzeugen, bedarf es einer vertraglichen Regelung mit der HBSAG. In der vertraglichen Regelung wird die Benützung von Gleisanlagen durch die Umschlagsfirma sowie deren Haftung vereinbart.

### 3.1.5 Triebfahrzeugführer und Rangierpersonal

Der Triebfahrzeugführer sowie das nötige Begleitpersonal müssen die einschlägigen FDV-Vorschriften und die Bahnanlagen kennen. Sie müssen sich gem. Verordnung des UVEK über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen ausweisen können. Die Organe der HBSAG sind berechtigt, auf den Anlagen der HBSAG entsprechende Kontrollen durchzuführen.

Die Hafenniederlassungen sind dafür verantwortlich, dass ihr Bedienpersonal der Spillseilanlagen, Rangierseile, über das Verschieben von Hand und mit mechanischen Hilfsmitteln

mit den Vorschriften vertraut ist und sie einhält. Sie sorgen insbesondere auch dafür, dass ihr Personal die Bestimmungen der FDV-Kapitel 300.4 beachtet.

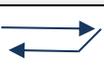
- 3.1.6 Benützung von Gleisen der HBSAG durch Umschlagsfirmen  
 Fahrten von und nach dem Hafenbahnhof durch Privatmanöver sind vertraglich geregelt. Vor Ausführung dieser Fahrten sind beim zuständigen Fahrdienstleiter die Bewilligung und die Zustimmung einzuholen. Das Befahren anderer als im Vertrag festgelegter Gleise ist nicht zulässig. Nötigenfalls ist durch die beteiligte Firma ein geprüfter Begleiter einer EVU hinzuzuziehen.
- 3.1.7 Verwendung von Hemmschuhtafeln auf der Infrastruktur der HBSAG  
 Auf das Anbringen der Hemmschuhtafeln darf verzichtet werden. Jedes abgestellte Schienenfahrzeug ist daher als mit Hemmschuhen gesichert zu betrachten. Vor dem Erteilen des Fahrbefehls hat der Rangierleiter sicherzustellen, dass sich keine Hemmschuhe unter den zu verschiebenden Fahrzeugen befinden.

## 3.2 Rangierfahrten

- 3.2.1 Fahrriichtung der Rangierbewegungen  
 Die Fahrriichtung der Rangierbewegung ist wie folgt festgelegt:

Vorwärts => Rheinabwärts (Richtung Basel)  
 Rückwärts => Rheinaufwärts (Richtung Pratteln)

- 3.2.2 Rangierfahrstrassen  
 Der Rangierleiter verlangt die gewünschte Rangierfahrstrasse mittels Funkgleismelder oder Telefon beim Fahrdienstleiter. Die Zustimmung zur Fahrt erfolgt am Zwergsignal.
- 3.2.3 Verwenden des Funkgleismelders auf den Anlagen der HBSAG  
 Seit die Hafenbahn Schweiz AG ihre Stellwerkanlagen modernisiert und mit elektronischen Stellwerken ausgerüstet hat, besteht für die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Anlieserfirmen die Möglichkeit, mittels Funkgleismelder Rangierfahrstrassen beim Fahrdienstleiter anzufordern. Der Funkgleismelder bietet die verschiedensten Einwahlmöglichkeiten. Diese Tabelle beschreibt die Anwendung der verschiedenen Wahlmöglichkeiten, was eine einheitliche Arbeitsweise auf den Anlagen der HBSAG gewährleistet.

L	Lokfahrt	Direkte Fahrt einer Lok vom Startgleis zum Zielgleis.	
LZ	Lokfahrt mit ZN		
LU	Lokumstellen	Abkreuzmanöver einer Lok vom Startgleis über ein Abkreuzgleis zum Zielgleis.	
LUZ	Lokumstellen mit ZN		
F	Rangierfahrt	Direkte Fahrt einer Lok mit Last vom Startgleis zum Zielgleis.	
FZ	Rangierfahrt mit ZN		
U	Umstellen	Abkreuzmanöver einer Lok mit Last vom Startgleis über ein Abkreuzgleis zum Zielgleis.	
UZ	Umstellen mit ZN		
EZ	Einschieben Zug	Diese Wahl kann verwendet werden, wenn innerhalb eines Zustell-/Abholzeitfensters die Last für einen Zug in den Hauptgleisen aufgestellt werden soll.	
ZB	Zug bereit	Mit dieser Wahl wird dem Fahrdienstleiter die Fahrbereitschaft eines Zuges gemeldet.	
S	Stoss	Stossmanöver	

### 3.2.4 Übergangsgleise in den zentralisierten Bereich

Landseite	H21
Wasserseite	G04, G03, G02,
Quai	A14
Strasse	C44
AnG Swissterminal	G01
AnG Florin	82
AnG Ultra-Brag	83
AnG Landor	B14
AnG TAU	B2

### 3.2.5 Besonderheiten

- Die Anforderungen LU/LUZ können vom Fahrdienstleiter nicht eindeutig interpretiert werden, wenn die Rangierlok allein in einem Hauptgleis steht. Der Fahrdienstleiter weiss nicht in welche Richtung das Abkreuzmanöver stattfinden soll. Bitte den gewünschten Fahrweg in zwei einzelnen Rangierfahrten verlangen.
- Bei Umstellmanövern erfolgt der Richtungswechsel hinter dem Zwergsignal bei der erstmöglichen, zweckmässigen Weiche. Falls die Rangierfahrt weiter ausziehen soll, muss der Fahrdienstleiter den Rangierleiter vorgängig darüber verständigen.

### 3.2.6 Geschwindigkeitsvorschriften

Alle Gleise sind gem. FDV R 300.4 Ziff. 3.6.2 zu befahren.

Auf Brückenwaagen gem. FDV 300.2 Bild 226 ist die signalisierte Geschwindigkeit massgebend. Brückenwaagen ohne Geschwindigkeitsangabe dürfen generell nur mit Vmax. 5 km/h befahren werden.

Höchstgeschwindigkeit von Vmax. 5 km/h gilt namentlich für folgende Bahnübergänge mit Strassenbahnsignalisierung 1.18 der Strassenklasse 1 – 4 bei direkter und indirekter Rangierfahrt.

• ID-BUe	7874	Zufahrt Bitutank Gleis C85	Km 3.743
• ID-BUe	7847	Strasse 5	Km 3.694
• ID-BUe	7848	Auhafenstrasse über Gleis C44	Km 3.515
• ID-BUe	7849	Strasse 4 über Gleis C85 und C57	Km 3.501
• ID-BUe	7875	Fussgänger Übergang Weiche 263	Km 3.367
• ID-BUe	7876	Übergang Gleiskreuz 251	Km 3.258
• ID-BUe	7877	Weiche 244	Km 3.149
• ID-BUe	7869	Zufahrt Varo Energy	Km 3.069
• ID-BUe	7864	Zufahrt Birsterminal	Km 2.669
• ID-BUe	7862	Dienstweg und Zufahrt Birstermial über Gleis J11	Km 2.600
• ID-BUe	7878	Zufahrt Kiosk	Km 2.511

Jede Rangierfahrt muss vor dem Überqueren des Bahnübergangs BU 7848 der Auhafenstrasse anhalten, wenn nötig Achtungssignale geben und mit dem ersten Fahrzeug in Schrittgeschwindigkeit den Übergang befahren. Sobald das erste Fahrzeug den Übergang befahren hat, darf auf die zulässige Geschwindigkeit beschleunigt werden. Wenn der Übergang durch Rangierpersonal bewacht werden kann und der Strassenverkehr angehalten werden kann, darf auf den oben beschriebenen Prozess verzichtet werden.

• ID-BUe	7848	Auhafenstrasse über Gleis C44	Km 3.515
----------	------	-------------------------------	----------

Höchstgeschwindigkeit von Vmax. 10 km/h gilt namentlich für folgende Geleise und Gleisgruppen:

- Birsfelden Hafen Land- und Wasserseite ab Gleis H21 bzw. G01, G02, G03, G04
- Auhafen-Quai ab Gleis A14
- Strassengleise ab Gleis C44
- Südanbindung im Gleis 101

Im Weiteren gilt folgende Regelung

Der Fahrzeugführer darf die Höchstgeschwindigkeit von Vmax. 10 km/h angemessen erhöhen, nachdem er den Begrenzungsbereich nach FDV R 300.4 Ziff. 3.6.2 verlassen hat.

Fahrten von / nach Gleis A51

BP Wasserseite via 251K (Gleisdurchschneidung) dürfen mit max. 4 Achsen und nur im Schritttempo als Einzelfahrt ausgeführt werden. Die Kupplungen sind dabei zu lösen (langmachen).

### 3.2.7 Bedienen der Entgleisungsvorrichtungen (Ev)

Die Entgleisungsvorrichtungen G01, G02, G03, G04, H11, A14 und 91 sind signalabhängig.

### 3.2.8 Ablaufbetrieb

Mit Hilfe des Ablaufberges können die Wagen mit geringem Aufwand zu neuen Kompositionen zusammengestellt werden. Der Ablaufberg ist mit einem autonomen Ablaufbetrieb ausgestattet, der durch den Rangierleiter beim Fahrdienstleiter angefordert werden kann. Sobald die Anlage in den Ablaufbetrieb geschaltet ist, werden die Zwergsignale dunkel geschaltet und der Rangierleiter steuert die Anlage am Bedientableau beim Ablaufberg. Die Wagen werden vom Gleis 85 über den Ablaufberg beim Gleis 78 geschoben. Vom Scheitel des Ablaufberges rollen die Wagen selbständig mit Hilfe der Schwerkraft in das jeweils voreingestellte Zielgleis. Es stehen die 9 verschiedenen Zielgleise 7 – 15 zur Verfügung. Im Zielgleis werden die Wagen mit Hilfe von Hemmschuhen gebremst.

## Kurzanleitung lokale Ablaufsteuerung

### Anforderung Freigabe Ablaufbetrieb

Die Freigabe des Ablaufbetriebs wird mit dem Schalter «Anforderung» angefordert.



Leuchte «Freigabe» blinkt -> Ablaufbetrieb angefordert.

Leuchte «Freigabe» leuchtet dauernd -> Ablaufbetrieb eingeschaltet.

Hinweis: die Funktion Ablaufbetrieb kann nur aus dem Zustand „Ablaufbetrieb aus“ (Leuchte „Freigabe“ ist dunkel) angefordert werden.

### Eingabe Zielgleise

Die Eingabe von Zielgleisen (7 - 15) ist nur bei Haltstellung der Ablaufsignale und dunkelgeschaltete Störungsleuchte möglich.



Taste «Zielgleis» mind. 0.5 Sek. drücken: Anzeige des Ziels auf dem Monitor.

Taste «Zielgleis» blinkt -> Zielgleis wird eingestellt.

Taste «Zielgleis» leuchtet dauernd -> Zielgleis ist eingestellt.

### Löschen Zielgleise

Das Löschen von Zielgleisen ist nur bei Haltstellung der Ablaufsignale möglich.



Taste «Letztes Ziel Löschen» drücken -> letztes eingegebene Zielgleis wird gelöscht.

Taste «Löschen» drücken -> alle eingegebene Zielgleis werden gelöscht.

### Tasten «Halt» und «Schieben»

Mittels der Tasten «Halt» bzw. «Schieben» ist das Stellen der Ablaufsignale auf Halt bzw. Fahrt (Schieben) möglich, wenn ein Ziel eingestellt ist.

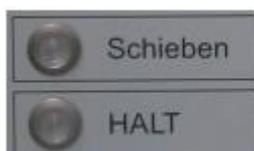


Taste «Halt» drücken -> Ablaufsignale fallen bzw. bleiben auf Halt.

Taste «Schieben» drücken -> Ablaufsignale gehen bzw. bleiben auf Fahrt (Schieben).

### Ausschalten Ablaufbetrieb

Ablaufbetrieb mit Schalter „Anforderung“ ausschalten.



Nach ca. 30 Sekunden wird die Leuchte „Freigabe“ dunkel.

## 4 Örtliche Besonderheiten

### 4.1 Profileinschränkung Portalkran 2 Gleise A86 + A85 der Fa. Ultra Brag AG Auhafen

Das Lichtraumprofil des Portalkrans 2 wird in den Gleisen 1 + 2 (Wasserseite) unterschritten.

Der minimale Abstand zwischen den Kranstützen und den o.g. Gleisen beträgt 2.03 Meter ab Mitte Gleisachse. Der Kran ist leuchtgelb markiert und in der Nacht beleuchtet.

- Während den Rangierbewegungen im Gefahrenbereich dürfen sich keine Personen zwischen den Kranstützen und den Gleis A86 + A85 aufhalten.
- Das Begleiten der Rangierfahrten im Gleis A86 + A85 ist verboten. Das Personal muss vor dem Portalkran absteigen.
- Der Bereich darf nur im Schritttempo befahren werden.
- Das Hinauslehnen aus Triebfahrzeugen ist untersagt
- Das Befahren mit Grosscontainern und Wagen mit Lademassüberschreitung ist untersagt.



### 4.2 Profileinschränkung Aufgabebunker Gleis A26 der Fa. Landor Muttenz Auhafen

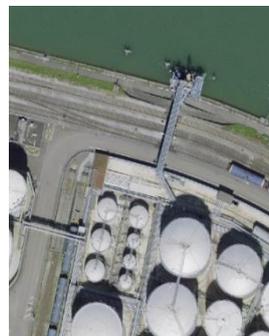
Das Lichtraumprofil der Stützen des Aufgabebunkers im Gleis A26 wird unterschritten. Der Abstand der Stützen zum Gleis A26 beträgt 2.20 Meter. Die Stützen sind mit gelb-schwarzem Warnanstrich Nr. 334 versehen.

### 4.3 Löscheinrichtungen rheinseitig im Muttenz Auhafen

Im Bereich der TAU sind rheinseitig Wasserwerfer / Löschstationen installiert, damit im Falle eines Schiffsbrandes schnell und effizient reagiert werden kann.

Der Zugang durch die Blaulichtorganisationen zu diesen Stationen erfolgt primär beim Übergang an der Auhafenstrasse im Bereich der Gleise A44 – A46.

Bei dem Übergang ist der Zugang zu diesen Stationen jederzeit zu gewährleisten, deshalb darf dieser nicht mit darauf abgestellten Wagen blockiert werden.



#### 4.4 Profileinschränkung Bitumen AG Gleis A94 Muttenz Auhafen

An der Mauer zur Fa. Bitumen AG sind Entladevorrichtungen angebracht. Diese unterschreiten das Lichtraumprofil. Der minimale Abstand zwischen der Mauer und Gleis A94 beträgt 2.06 Meter. Die Entladevorrichtungen sind mit gelb / schwarzen Markierungen gekennzeichnet.

Auf der Länge des Entladegleis wandseitig befinden sich die Kesselwagen-Entlade-Einheiten. Diese dürfen ausschliesslich nur durch Grisard Bitutank AG – Mitarbeiter bedient werden. Den Mitarbeitern des Rangierdienstes ist das Hantieren an Schläuchen, Ventilen und Leitungen an der Entladestelle untersagt.

Die vorhandene Notdusche sowie die mobilen Feuerlöscher sind nur während der Entladungen in Betrieb bzw. aufgestellt. Es ist verboten sich zwischen schwarz/gelb gekennzeichneten Einbauten neben dem Gleis und bewegten Schienenfahrzeugen aufzuhalten.

Wichtige Rufnummern

Disposition Grisard Bitutank AG	+41 (0) 61 638 44 02
Betriebsleitung Grisard Bitutank AG	+41 (0) 61 638 44 77
Steuerwarte Grisard Bitutank AG	+41 (0) 61 638 44 05



#### 4.5 Verkehrsleitsystem Schrottplatz in Birsfelden

Vor der Einfahrt zum Schrottplatz der Ultra Brag AG an der Hafenstrasse in Birsfelden wurde eine Wartezone für Lastwagen eingerichtet. Geregelt wird der LKW-Verkehr mit einer Lichtsignalanlage vor dem Bahnübergang. Bei drohendem Verkehrsüberlauf in der Verarbeitungsanlage schaltet die Anlage auf „rot“, der markierte Bereich auf der Hafenstrasse wird zum LKW-Stauraum.



#### 4.6 Lichtsignalanlage Bahnübergang Swissterminal AG in Birsfelden

Bei der Ein- und Ausfahrt der Firma Swissterminal AG ist beidseits eine Lichtsignalanlage installiert. Vor dem Befahren des Bahnübergangs durch die Rangierdienste ist die Anlage

mittels Schalter am entsprechenden Kasten durch den Rangierleiter einzuschalten, wenn die Zufahrt (Tor) der Swissterminal AG offen ist.



#### 4.7 Südanbindung Gleisverbindung Bahnhof Birsfelden Hafen – Bahnhof Schweizerhalle

Durch die neue Verbindung „Südanbindung“ findet ein Ringschluss mit dem Rangierbahnhof Muttenz statt. Neben der strategischen Redundanz der Verbindung zum Streckennetz für die beiden Standorte Hafenbahnhof Birsfelden und Industriearéal Schweizerhalle findet nun neu eine schienenseitige Verknüpfung statt. Das neue Verbindungsgleis ermöglicht die indirekte Verbindung der Binnenschifffahrt mit der Industrie Schweizerhalle und erhöht die Versorgungssicherheit des Landes.

##### 4.7.1 Gleistor

Vor dem Tunnel befindet sich Seite Bahnhof Birsfelden Hafen das Gleis Tor 4.1. Dieses dient dem Schutz des Areals der GETEC PARK.SWISS AG. Das Gleis Tor wird automatisch beim Einstellen einer Rangierfahrstrasse geöffnet und nach dem Befahren wieder geschlossen. Rangierfahrten müssen der Alarmzentrale «GETEC PARK.SWISS AG» nicht angemeldet werden.

Die genaue Funktionsweise ist im Handbuch Betrieb des Bahnhofs Birsfelden Hafen beschrieben. Der Zustand wird im ILTIS rückgemeldet. Die Öffnungs- bzw. Schliesszeit beträgt 90 Sekunden.

Die GETEC PARK.SWISS AG überwacht das Gleis Tor mit folgenden Mitteln:

- ⇒ Kameraüberwachung
- ⇒ Überwachung der Nottür beim Gleis Tor mit Sensoren
- ⇒ Überwachung des Gleis Tores mit Sensoren

Bei jedem Öffnungsvorgang erhält die GETEC PARK.SWISS AG in der «Alarmzentrale» eine automatische Zustandsmeldung.

Die Nottür neben dem Gleistor kann von aussen nur nach Voranmeldung mit einem Schlüssel der GETEC PARK.SWISS AG geöffnet werden. Es erfolgt eine «Einbruchmeldung» bei der Alarmzentrale der GETEC PARK.SWISS AG. Von innen kann die Nottür ohne Schlüssel geöffnet werden.

Das Gleistor kann zusätzlich direkt bei der Torsteuerung (beim Nordportal) mit einem Schlüssel der GETEC PARK.SWISS AG geöffnet und geschlossen werden.

Um das Areal der GETEC PARK.SWISS AG zu schützen, soll die Öffnungszeit bei Rangierfahrten so kurz wie möglich gehalten werden

##### 4.7.2 Tunnel Südanbindung Gleis 91 von km 3.648 bis km 3.858

Der Tunnel in der Südanbindung wurde mit folgenden Selbstrettungsmassnahmen ausgerüstet.

- ⇒ Notbeleuchtung
- ⇒ Handläufen
- ⇒ Alarmtaster

- ⇒ Nottür beim Gleis Tor
- ⇒ Aufstiegsleitern ausserhalb beider Tunnelportalen
- ⇒ Nottür mit Treppenhaus beim Südportal

Im Tunnel sind drei Alarmtaster angebracht. Wird einer dieser Taster gedrückt, löst dies Folgendes aus:

- ⇒ Es erfolgt vor Ort eine optische (blinken) Rückmeldung beim Taster im Tunnel.
- ⇒ Die Tunnelbeleuchtung wird eingeschaltet.

Im Leitsystem der Beleuchtungssteuerung sowie in der Alarmbox im Kommandoraum Basel Kleinhüningen Hafen wird eine Ereignismeldung mit Alarm ausgelöst.

Wird die Ereignismeldung des Alarms im Leitsystem bzw. Alarmbox durch den Fahrdienstleiter quittiert, wechselt der optische Alarm im Tunnel von blinkend auf dauernd leuchtend und das akustische Signal verstummt.

Hat der Fahrdienstleiter keine Information, wer und aus welchem Grund der Alarm ausgelöst wurde, sichert er das Gleis 91 (gemäss FDV) und erkundigt sich über die Ursache bei der Alarmzentrale der GETEC PARK.SWISS AG. Ist auch der Alarmzentrale der Grund für die Alarmauslösung nicht bekannt, muss der Fahrdienstleiter via DBV den Ereignismanager zur Klärung aufbieten. Die Sicherung des Gleises 91 darf erst nach Klärung der Alarmauslösung aufgehoben werden. Dann kann auch die Notbeleuchtung im Leitsystem durch den Fahrdienstleiter ausgeschaltet werden.

Die Tunnelbeleuchtung kann durch das Leitsystem der Gleisfeldbeleuchtungssteuerung für Begehungen oder Unterhaltsarbeiten ein- und ausgeschaltet werden.



#### 4.7.3 Betrieb und Unterhalt der Südanbindung

Da das Gleis 91 – 101 durch das Areal der GETEC PARK.SWISS AG führt, sind Unterhaltsarbeiten grundsätzlich vorher bei der GETEC PARK.SWISS AG anzumelden. Diese erstellt dann eine Arbeitsgenehmigung.

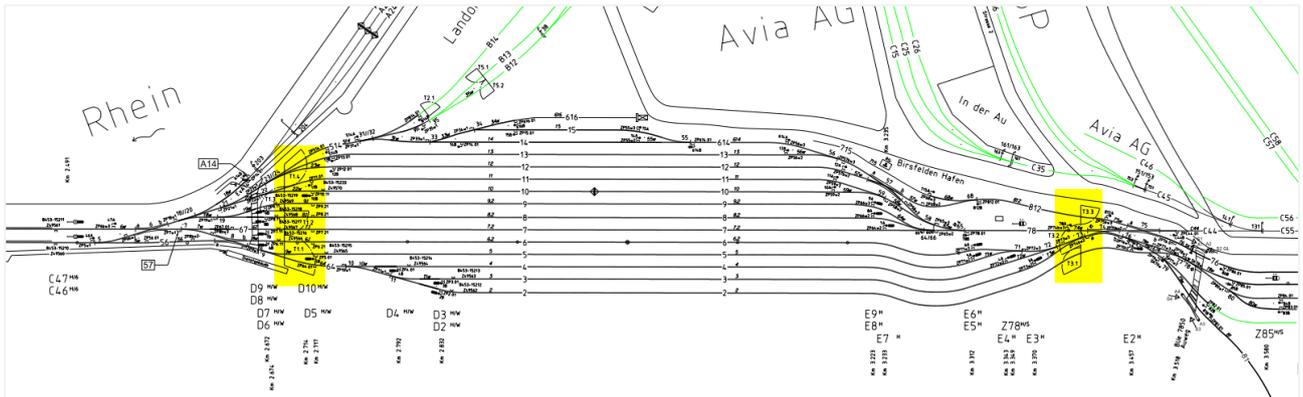
Falls kurzfristig im Auftrag der HBSAG das Areal der GETEC betreten werden muss, so muss die beauftragte Person die Zentrale der GETEC telefonisch über den Namen, die Verweildauer und den Grund verständigt werden. Die Telefonnummer ist am Gleistor angeschrieben.

Die Ausbildung «SstB+» der HBSAG ist im Tunnel nicht gültig.

Rangierfahrten, welche über die Gleise 91 – 101 – S51 fahren, müssen nicht bei der «Alarmzentrale» der GETEC PARK.SWISS AG angemeldet werden.

## 4.8 Gleistore im Bahnhof

Die Gleisanlagen der Ein- und Ausfahrtgruppe (Gleise 2 – 616 und 812 / 715) sind vollständig eingezäunt, um den Zugang zu den abgestellten Gefahrgutwagen zu verhindern. Dabei werden die unten markierten Gleisbereiche mit manuellen Toren gesichert. Die Tore werden jeweils am Montag vor der Öffnungszeit des Bahnhofes geöffnet und am Samstagnachmittag geschlossen. Dabei sind die jeweiligen Öffnungs- bzw. Betriebszeiten der Hafenbahn massgebend. Die Öffnungs- bzw. Schliesszeiten an Feiertagen werden mit einer gesonderten Anweisung geregelt.



## 5 Unfallverhütungen

Zur Gewährung eines wirksamen Selbstschutzes ist es verboten:

- unter Fahrzeuge zu kriechen, die nicht gegen unbeabsichtigte Bewegungen gesichert und entsprechend gedeckt sind.
- das Dach eines Fahrzeuges, den Kessel eines Kesselwagens oder die Ladung offener Wagen zu besteigen, bevor man sich vergewissert hat, dass die Fahrleitung ausgeschaltet und geerdet ist.
- sich zwischen einer Laderampe und dem Rampengleis aufzuhalten, wenn auf diesem rangiert wird.
- sich bei der Vorbeifahrt an Rampen auf den Seitentritten von Fahrzeugen aufzuhalten oder sich hinauszulehnen.
- in aufrechter Haltung zwischen stillstehende Fahrzeuge zu treten, die nicht mindestens 5 Meter voneinander entfernt sind in aufrechter Haltung zwischen anfangende Fahrzeuge zu treten, die nicht mindestens 10 Meter voneinander entfernt sind.
- bei kleinerem Abstand hat sich der Rangierer bei stillstehenden Fahrzeugen gebückt unter dem Puffer hindurch zwischen die Fahrzeuge zu begeben.
- zum Kuppeln zwischen Wagen mit abgeklappten Stirnwänden oder Übergangsbrücken oder zwischen beladene Wagen ohne Stirnwände und ohne Stirnrungen sowie zwischen Wagen mit schadhafte Stossvorrichtungen zu treten, bevor sich diese mit den Puffern berühren und stillstehen
- zum Entkuppeln zwischen die Fahrzeuge zu treten, bevor sie stillstehen
- Fahrzeuge während der Fahrt vom Trittbrett oder von der Plattform aus zu kuppeln.
- auf Puffer, Zuhaken, Kupplungen, Stossverzehreinrichtungen an Güterwagen zu sitzen oder zu stehen oder diese Einrichtungen als Übergang zu benutzen, solange sich die Fahrzeuge bewegen.
- gleichzeitig auf die Trittbretter zweier Fahrzeuge zu stehen, die in Bewegung sind.

### 5.7 Tragen der Persönlichen Schutzausrüstung (PSA)

Zur Verhinderung von Unfällen und Verletzten ist das Tragen einer persönlichen Schutzausrüstung auf der Infrastruktur der Hafenbahn Schweiz AG vorgeschrieben. Entsprechend dem Gefährdungspotenzial sind die Umschlagsfirmen wie auch die EVUs verpflichtet, wenn nötig verschärfende Massnahmen zu ergreifen. Sie dokumentieren die Tragpflicht für alle Betroffenen. Für einen angemessenen Schutz der Besucher sind die einladenden Stellen verantwortlich.

**Alle Personen, die sich im Gleisbereich oder auf den bahnnahen Anlagen aufhalten, müssen mindestens eine orangefarbene Warnweste tragen.**

Regenschirme, Rucksäcke und Kopfbedeckungen in oranger Farbe genügen allein nicht als Warnausrüstung im Sinne dieser Betriebsvorschriften. Kleidungsstücke und Gegenstände in anderen Farben (z.B. Rucksäcke) dürfen die vorgeschriebene Warnausrüstung nicht verdecken.

Mindestanforderungen bezüglich Schutzausrüstung je nach Aufenthaltsbereich:

#### Werkstätte, Anlagen, Aussenlager

- Orange Kleidung (unten und oben) mit reflektierenden Leuchtstreifen.
- Sicherheitsschuhe (Externe Besucher mindestens gutes, trittsicheres Schuhwerk).
- Je nach Gefährdung Absturzsicherung (nur instruiertes Personal) und Gehörschutz für lärmige Zonen oder dauernde Belastung.

### Unter und zwischen Fahrzeugen

- Orange Kleidung (unten und oben) mit reflektierenden Leuchtstreifen.
- Für das An- und Abhängen, Bremsprobe, Sichern von Zügen etc. muss der Streckenlokführer entweder eine orange Jacke, ein oranges Gilet oder ein T-Shirt mit reflektierenden Leuchtstreifen tragen.
- Sicherheitsschuhe (Externe Besucher mindestens gutes, trittsicheres Schuhwerk).
- Je nach Gefährdung Gehörschutz für lärmige Zonen oder dauernde Belastung.

### Arbeiten/Aufenthalt im Gleisbereich

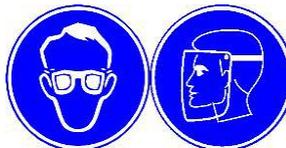
- Orange Kleidung (unten und oben) mit reflektierenden Leuchtstreifen. Für Tätigkeiten im Gleisbereich, das Begleiten von Arbeiten oder das Mitfahren auf offene Plattformen und Wagen.
- Orange Kleidung (oben) mit reflektierenden Leuchtstreifen. Für Aufenthalte im Gleisbereich oder auf den bahnnahe Anlagen, ohne manuelle Tätigkeiten.
- Für das An- und Abhängen, Bremsprobe, Sichern von Zügen etc. muss der Streckenlokführer entweder eine orange Jacke, ein oranges Gilet oder ein T-Shirt mit reflektierenden Leuchtstreifen tragen. Für den Aufenthalt im Gleisfeld ohne An- und Abhängen, Bremsprobe, sichern von Zügen genügt dem Streckenlokführer eine Warnweste mit reflektierenden Leuchtstreifen.
- Sicherheitsschuhe (Externe Besucher mindestens gutes, trittsicheres Schuhwerk).
- Je nach Gefährdung Absturzsicherung (nur instruiertes Personal) und Gehörschutz für lärmige Zonen oder dauernde Belastung.



#### 5.1.1 Schutzhelme

Die Helmtragpflicht betrifft alle Personalkategorien, welche Rangierarbeiten, Ladesicherungsarbeiten oder Arbeiten am Fahrzeug ausführen. Im Gefahrenbereich von Verlade-geräten wie Krananlagen gilt eine generelle Helmtragpflicht für alle Personen. Schutz-helme können als einzelnes Schutzmittel getragen werden oder idealerweise mit zusätzlichen Schutzmitteln wie z.B. Augen- und Gesichtsschutz od. Gehörschutzkapseln ergänzt werden. Schutzhelme verfügen mindestens über:

- flexibles Innenfutter, das sich unterschiedlichen Kopfformen anpassen lässt
- integrierte Verschleissanzeige und/oder eingprägtes Haltbarkeitsdatum
- Vorrichtungen zum Anbringen von Gehörschutzkapseln und Lampe
- Kinnbänder bei Kletter- oder Höhenarbeitshelmen
- Farbgelungen
  - Grundfarbe der Helmschalen ist orange
  - Sicherheitswärter haben gem. RTE 20100 weisse Helme zu tragen
  - Mitarbeitende von Drittfirmen dürfen andersfarbige Helme (ausser weiss) tragen.



#### 5.1.2 Augen und Gesichtsschutz

Augen sind besonders empfindliche Organe und schützenswert. Kleinste Verletzungen können zu Irritationen oder zu irreversiblen Schäden führen. Das Tragen einer Schutzbrille wird für alle Tätigkeiten im Gleisfeld empfohlen. Falls für das Erden von Fahrleitungen sowie das Arbeiten unter den Fahrzeugen besteht immer eine Tragpflicht.



### 5.1.3 Schutzhandschuhe

Die Tragpflicht besteht für alle Personalkategorien, welche Rangierarbeiten oder Arbeiten am Fahrzeug ausführen sowie für das Erden von Fahrleitungen. Keine Handschuhe müssen getragen werden bei der Bedienung von elektrischen Hilfsmitteln (Mobiltelefone, Tabletcomputer, Zugaufnahmeggerät etc.).

Schutzhandschuhe verhindern oder vermindern bei mechanischen Arbeiten oder im Umgang mit schädigenden Stoffen Verletzungen und Irritationen



### 5.1.4 Fusschutz

Beim Betreten vom Gleisfeld oder von bahnnahen Anlagen werden mindestens halbhohle Sicherheitsschuhe (Externe Besucher mindestens gutes, trittsicheres Schuhwerk) getragen. Sicherheits- und Berufsschuhe sind zu tragen, wenn Fussverletzungen durch Einwirkung von aussen nicht ausgeschlossen werden können.

Die Tragpflicht und Art der Schuhe richten sich nach dem Aufenthaltsort, der Tätigkeit und den vorhandenen Gefährdungen und sind nachstehend festgehalten.

Aufenthaltsort	Berufskategorie/Tätigkeit	*Schuhtyp
<b>Dauernder Aufenthalt im Gleisbereich (Schotter)</b>	Alle Funktionen und Bereiche im Bau- und Rangierbereich (exkl. Rangierlokfürher) Betriebswehr: je nach Einsatz Sicherheitsschuhe hoch oder Feuerwehrtiefel	Sicherheitsschuh (15 cm) hoch
<b>Temporäre und kurze Aufenthalte im Gleisbereich</b>	Lokführer von Güterzügen, Rangierlokfürher, Fahrzeugdiagnostiker, TKC, TKI, Reinigungspersonal	Sicherheitsschuh (12 cm) halbhoch
	Zugbegleitpersonal, Lokführer von Reisezügen	Berufsschuh (7 od. 12 cm)



### 5.1.5 Schutz gegen Absturz

Die Folgen eines Absturzes sind meist schwerwiegend. Bereits Stürze aus geringer Höhe führen in der Regel zu schweren Verletzungen.



- 5.1.6 Schutz- und Warnbekleidung im Gleisbereich (FDV R 300.1, Art. 3.2)  
Die Grundfarbe Orange entspricht den Empfehlungen der UIC (internationaler Eisenbahnverband). Abweichungen sind nur zulässig, wenn dies aus zwingenden Gründen einer kurzen Intervention oder aus Gründen der Arbeitssicherheit erforderlich ist, wie z.B. bei Arbeiten, bei denen flammfeste und Störlichtbogen-Schutzkleider sowie säure- und laugenresistente Arbeitsbekleidung getragen werden müssen.  
Für die Bewilligung von anderen Ausnahmen muss die Zustimmung des Operativen Leiters der Hafenbahn Schweiz AG vorliegen.

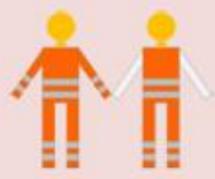
Anforderungen Warnbekleidung - Norm EN 20471 ab 01.01.2021

Ab dem **01. Januar 2021** sind auf den Anlagen der Hafenbahn Schweiz AG nur noch Warnbekleidungen nach der **Norm EN ISO 20471** zugelassen.

Mit dieser Standardisierungsmassnahme soll die Sicherheit im Gleisbereich weiter massgeblich erhöht werden.

**EN ISO 20471**



Kriterien	Warnbekleidung	Beschreibung/Anwendung
<b>Temporäre und kurze Aufenthalte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– im Perronbereich (gleisseitig der taktilen Linie)</li> <li>– im Gefahrenbereich des Gleises und der gleisnahen Bereiche</li> </ul> <p>Wenn erforderlich erstellen die Divisionen spezifische risiko-orientierte Regelungen zu temporären Arbeitseinsätzen in ihren Bereichen</p>	 <p>Warnweste gem. EN ISO 20471 <u>Klasse 2</u></p>	<p>Gleisüberquerungen oder Arbeitseinsatz wie z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zugvorbereitung durch Lokführer und Zugbegleiter</li> <li>– Kontroll- und Begleittätigkeiten</li> <li>– Instruktionen und Schulungen in Anschlussgleisen im definierten Perimeter der Division</li> <li>– Besuche/Begleitung zu Schulungen, Audits</li> <li>– Punktuelle Gleisreinigung oder andere mehrmalige kurze Eintritte in den Gefahrenbereich</li> </ul>
<b>Dauernder Aufenthalt</b>	 <p>Ober- und Unterteil gem. EN ISO 20471 <u>Klasse 3</u></p>	<p>Nur Warnbekleidung in Kombination mit Ober- und Unterteil ergeben die geforderte Klasse 3.</p>
<b>Elektro-Schutzbekleidung</b> <p>Schutzbekleidung mit speziellen Anforderungen wie Schwerentflammbarkeit und Schutz gegen Störlichtbogen (erhöhte Isolation)</p>		<p>Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile/Anlagen oder Arbeiten an unter Spannung stehenden Starkstromanlagen.</p>
<b>Schutz bei hitzeexponierten Arbeiten</b> <p>schwerentflammbare Schutzkleider</p>		<p>Bei Arbeiten mit funkenerzeugenden oder tropfenbildenden Tätigkeiten oder bei abstrahlender Wärme, die zu Schädigung der Haut führen kann</p>
<b>Schutz bei säure- und laugenexponierten Arbeiten</b>		<p>Schutz gegen flüssige Chemikalien, z.B. Säuren oder Laugen. Es besteht auch die Möglichkeit, Ein- oder Mehrweg-Schutzkleidung über der Arbeitskleidung zu verwenden.</p>

#### 5.1.7 Schutz bei Arbeiten im Bereich von Elektroanlagen

Arbeiten im Bereich von Elektroanlagen dürfen ausschliesslich durch ausgewiesene Fachpersonen (sachverständige oder instruierte Personen) ausgeführt werden. Bei Tätigkeiten an oder in der Nähe von stromführenden Anlagen oder Teilen ohne Berührungsschutz müssen zum Schutz des Personals entsprechend der Tätigkeit und dem Stand der Technik spezifische Schutzmassnahmen ergriffen werden.

Die enthaltenen Vorgaben wurden vom Eidgenössischen Starkstrominspektorat (ESTI) als konform mit der Richtlinie ESTI 407.0909 «Tätigkeiten an elektrischen Anlagen» anerkannt und widerspiegeln den heutigen Stand der Technik.

Für die detaillierten Ausführungsbestimmungen zum Tragen von PSA, in Bezug auf Kurzschlussstrom und Schutzkleidungsstufen (SkSt), wird auf die Matrix Elektro-PSA «Zuteilung Schutzmittel zu Schutzstufen für Tätigkeiten im Bereich von

Elektroanlagen» verwiesen (Intranet, Persönliche Schutzausrüstung PSA).

Hinweise:

- Ein Personenschutz mittels PSA kann nicht für unbegrenzt hohe Kurzschlussströme und Störlichtbogendauer gewährleistet werden.
- Schutzkleidungen gegen Störlichtbogen schützen gegen thermische Auswirkung und nicht gegen die Durchströmung von Strom durch den Körper. Die Schutzkleidung soll die thermischen Auswirkungen eines Störlichtbogens weitestgehend verhindern (kein Entflammen und Schmelzen des Gewebes auf der Haut).
- Schutzkleidungen gewährleisten einen optimalen Schutz nur, wenn diese kombiniert mit Hosen und Oberteil und in korrekter Schichtung getragen werden.
- Schutzkleidungen sind bei Anwendung immer geschlossen zu tragen.
- Zu verwendende Arbeits- und Prüfmittel sowie spezifische PSA sind vor jedem Gebrauch auf ihren einwandfreien Zustand und nach Möglichkeit auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

## **6 Unregelmässigkeiten**

### **6.1 Erstmassnahmen**

Bei Unregelmässigkeiten sorgen alle Beteiligten dafür, dass weitere Schäden vermieden oder bestehende nicht noch vergrössert werden, und zwar durch:

- Selbstschutz
- Sichern der Unfallstelle
- Rettung und Betreuung von Menschen
- Massnahmen gegen Wasser- und Luftverschmutzung
- Verständigung des Fahrdienstleiter HBSAG: +41 (0)51 225 48 24

Nach dem Eintreffen der zuständigen technischen und betrieblichen Dienste sorgen diese im Einvernehmen mit den örtlichen Verantwortlichen für die Beachtung dieser Massnahmen.

### **6.2 Entgleisungen**

- 6.2.1 Entgleisungen von Wagen oder Rangierfahrzeugen sind umgehend dem Fahrdienstleiter +41 51 225 48 24 zu melden, dabei sind die Verantwortlichkeiten abzusprechen (siehe Ziff. 6.2.4).
- 6.2.2 Entgleiste Fahrzeuge sind mit einem roten Haltsignal (Flagge oder Licht) gegen die Anfahrseite zu decken.
- 6.2.3 Aufgleisungen von Wagen und Behebungen von Beschädigungen an Zubehör und Bahnanlagen der HBSAG dürfen weder von den EVU noch von den Hafenniederlassungen vorgenommen werden.
- 6.2.4 In Anschlussgleisen entscheidet der Gleis-Eigentümer, welche Firma für die Aufgleisung aufgeboden wird.

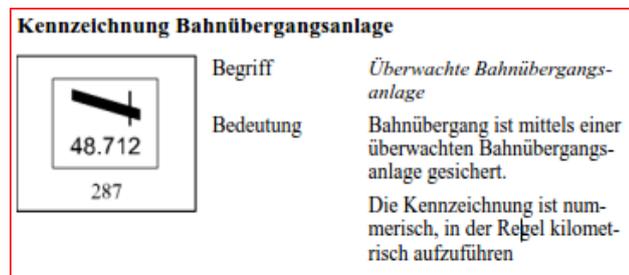
## 7 Bauliche Massnahmen

Alle baulichen Massnahmen im Bereich der Bahnanlagen wie Veränderungen, Unterhalt, usw. sind dem operativen Leiter HBSAG frühzeitig anzumelden, damit die Bauvorgänge sowie die baulichen und betrieblichen Bedingungen festgelegt werden können.

Bauarbeiten, welche Gleissperrungen zur Folge haben oder das Lichtraumprofil betroffen ist, benötigen immer ein Sicherheitsdispositiv. Das Antragsformular ist unter Einhaltung einer **1 monatigen Bestellfrist** bei folgender Abteilung zu bestellen:

SBB/CFF/FFS  
 I-VU-UEW-RME-FW-FB  
 Gören Orhan  
 Wiesendamm 2a  
 CH-4057 Basel  
[orhan.goeren@sbb.ch](mailto:orhan.goeren@sbb.ch)

## 8 Verzeichnis über die kilometrische Lage der Bahnübergangsanlagen



Birsfelden Hafen / Auhafen			
Überwachte Bahnübergangsanlage	Kilometer Bahnübergang	Kennzeichnung	Strassen-signalisierung
ID-BUe 7846 Freulerstrasse	0.436	Bild 287	Schrankenanlage mit Blinklichtsignalen
ID-BUe 7858 Hardstrasse	2.013	Bild 287	Schrankenanlage mit Blinklichtsignalen
ID-BUe 7859 Swissterminal Einfahrt	2.558	Bild 287	Verkehrsregelanlage mit zwei Farben
ID-BUe 7872 Swissterminal Ausfahrt	2.568	Bild 287	Verkehrsregelanlage mit zwei Farben
ID-BUe 7850 Auweg	3.518	Bild 287	Bedarfsschranke mit Blinklichtsignalen

### 8.1 Bedarfsschranke BUe 7850 Auweg km 3.518

Der BUe 7850 ist mit einer Bedarfsschranke ausgerüstet. Diese ist im Normalzustand geschlossen.

Um den BUe zu öffnen, müssen berechtigte Benutzer auf die folgenden Telefonnummern anrufen.

BUe 7850 Auweg: +41 79 887 10 54 oder +41 79 698 74 05

Die Steuerung erkennt anhand der anrufenden Telefonnummer, ob diese eine Berechtigung besitzt. Ist dies der Fall, beendet die Steuerung den Telefonanruf (es entstehen keine Kosten) und öffnet den BUE, sofern keine Rangierfahrstrasse bzw. Barrierenverschluss vorhanden ist. Nach 15 Sekunden wird dann wieder der Schliessvorgang eingeleitet.

Ist der BUE durch eine Fahrstrasse verschlossen und wird die Öffnung angefordert, beginnen die Blinklichtsignale zu blinken, um dem Benutzer zu signalisieren, dass der BUE nicht geöffnet werden kann. Die Anforderung bleibt jedoch gespeichert.

Zudem ist der BUE mit einem Schlüsselschalter KABA 5000 für die Blaulichtorganisationen ausgerüstet. Mit dem Schlüsselschalter wird die Öffnung angefordert und der BUE bleibt in der Stellung OFFEN. Der Schlüssel bleibt dann im Schloss gefangen.

Wird der Schlüsselschalter zurückgedreht, kann der Schlüssel abgezogen werden und der BUE schliesst nach 15 Sekunden wieder.

## 9 Fahrleitungsanlagen

Die elektrifizierten Gleise auf der Strecke und im Bahnhofsgelände dürfen auch mit DB-Loks mit dem Bügelprofil S4 (15kV) befahren werden.

### 9.1 Fahrleitungshöhe bei den Bahnübergängen

Birsfelden Hafen / Auhafen		
Überwachte Bahnübergangsanlage	Kilometer Bahnübergang	Höhe der Fahrleitung*)
ID-BUE 7846 Freulerstrasse	0.436	5.70m
ID-BUE 7858 Hardstrasse	2.300	4.95m
ID-BUE Dienstgebäude BSBH	2.649	5.60m
ID-BUE 7850 Auweg	3.518	5.65m

\*) Bei hohen Aussentemperaturen (Sommer) kann eine Abweichung bis 5cm auftreten.

#### Vorgaben beim Unterfahren der stromführender Fahrleitungen bei den Bahnübergängen durch Strassenfahrzeuge

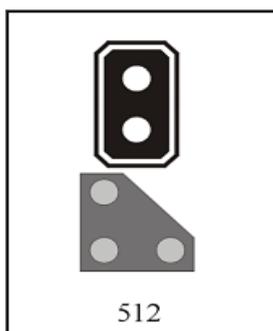
Distanz Strassenfahrzeug zur FL:	< 20 cm	Ausschalten und Erden der FL
Distanz Strassenfahrzeug zur FL:	20 cm bis 50 cm	Ausschalten der FL
Distanz Strassenfahrzeug zur FL:	> über 50 cm	keine Massnahmen nötig

## 10 Ortsfeste Signale für Zugfahrten

In Birsfelden Hafen sind die Gleise 2 – 10 mit Minihauptsignalen ausgerüstet. Die Signale stehen links vom Gleis, für das sie gelten. Die Minisignale sind kombiniert mit dem dazugehörigen Zwergsignal aufgestellt.

Mini-Hauptsignale werden in Güter-, Rangier- und Unterhaltsanlagen, welche höchstens mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h befahren werden, verwendet.

Das Mini-Hauptsignal befindet sich in Bodennähe und gilt nur für ein Gleis. In Anlagen mit Zwergsignalen befindet sich das Mini-Hauptsignal über einem Zwergsignal.



Das Mini-Hauptsignal ist mit zwei senkrecht übereinander angeordneten Signallinsen ausgerüstet.

Das Mini-Hauptsignal kann *Halt* oder *Warnung* zeigen.

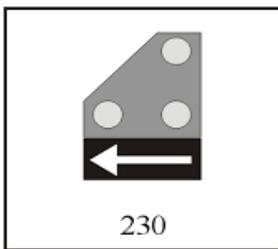
## 11 Ortsfeste Signale für den Rangierdienst

Die Signale stehen in der Regel links vom Gleis, für das sie gelten. Die vorhandenen ortsfesten Signale für den Rangierdienst und ihre Bedeutung sind nachstehend aufgeführt.

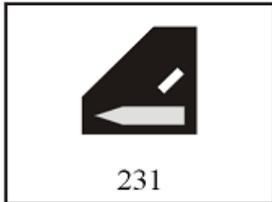
### 11.1 Zwergsignale

Der Bahnhof Birsfelden Hafen ist im ganzen zentralisierten Bereich (Fahrstrassenbedienung im eStw) mit Zwergsignalen ausgerüstet.

<p>232</p>	<p><u>Begriff</u> Halt</p> <p><u>Bedeutung</u> Halt vor dem Signal</p> <p><u>Beziehung zu andern Signalen</u> Ein vorausgehendes Zwergsignal zeigt <i>Fahrt mit Vorsicht</i></p>
<p>233</p>	<p><u>Begriff</u> <i>Fahrt mit Vorsicht</i></p> <p><u>Bedeutung</u> Beginn oder Fortsetzung der Fahrt. Unmittelbar nach dem Zwergsignal muss mit einem Hindernis gerechnet werden.</p> <p><u>Beziehung zu andern Signalen</u> Das nächste Zwergsignal zeigt <i>Halt</i>, <i>Fahrt mit Vorsicht</i> oder es folgt kein weiteres Zwergsignal</p>
<p>234</p>	<p><u>Begriff</u> <i>Fahrt</i></p> <p><u>Bedeutung</u> Beginn oder Fortsetzung der Fahrt</p> <p><u>Beziehung zu andern Signalen</u> Das nächste Zwergsignal zeigt <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i></p>



Bei Rechtsaufstellung weist auf der Vorderseite ein leuchtender Pfeil auf das zugehörige Gleis



Auf der Rückseite der Zwergsignale weist ein aufgemalter weisser Pfeil auf das zugehörige Gleis.  
Zeigt das Zwergsignal *Fahrt* oder *Fahrt mit Vorsicht*, ist dies an einem weissen schrägen Lichtstreifen (Rücklicht) erkennbar.

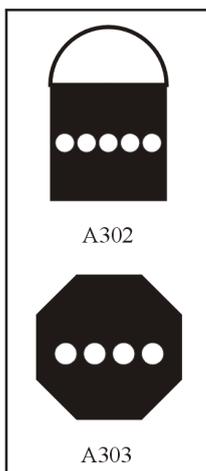


Zwergsignale mit einem weissen Dreiecksaufsatz sind in unbeleuchtetem Zustand ohne Bedeutung.

## 11.2 Ablaufsignale

Signalbezeichnung	Standort signalisiert	Mögliche Fahrbeurteilungen
Z 78	Km 3.349 Ablaufberg Gleis 78 beidseitig gegen Osten und Westen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halt</li> <li>• Langsam Schieben</li> </ul>
Z 85	Km 3.581 zwischen den Gleisen 84 und 85 beidseitig gegen Osten und Westen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halt</li> <li>• Langsam Schieben</li> </ul>

In der Grundstellung sind die Signale unbeleuchtet und ohne Bedeutung.

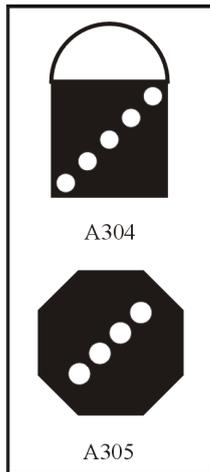


Begriff

Halt

Bedeutung

Halt der Rangierbewegung



Begriff

Schieben

Bedeutung

Langsames Schieben gegen Ablaufberg

### 11.3 Signale mit Dunkelschaltung

#### Rangierzonen

Mit Rangierzonen bezeichnet man den Teil einer Anlage, welcher nach Dunkelschaltung der betreffenden Zwergsignale (mit Dreiecksaufsatz) frei befahren werden kann. Bedingung für diese Dunkelschaltung ist ein absoluter Flankenschutz der übrigen Fahrstrassen (Weichenverschluss).

Gleise	ZS mit Dunkelschaltung	Weiche	Lage
85 - 78	85B, 78A, 78B, 614B	76, 78 77, 74A, 74B	Links Rechts

### 11.4 Lichtsignalanlage Bahnübergang Swissterminal AG Birsfelden

Bei der Ein- und Ausfahrt der Firma Swissterminal AG ist beidseits eine Lichtsignalanlage installiert. Vor dem Befahren des Bahnübergangs durch die Rangierdienste ist die Anlage mittels Schalter am entsprechenden Kasten durch den Rangierleiter einzuschalten, wenn die Zufahrt (Tor) der Swissterminal AG offen ist.

### 11.5 Entgleisungsvorrichtungen in Birsfelden Hafen / Auhafen Muttenz

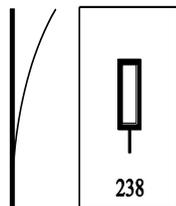
Die Entgleisungsvorrichtungen (Ev) sind grundsätzlich auf der Schiene aufgelegt, ausser es wird eine Fahrstrasse aus dem / in das betreffende Gleis eingestellt.

EV	Standort	Zur Sicherung der Züge bzw. Rangierbewegungen
EV H11	Landseite Gleis H21	Bei Fahrten über Gleis 37
EV G01	Wasserseitig Gleis G01	Bei Fahrten über Gleis 37
EV G02	Wasserseitig Gleis G02	Bei Fahrten über Gleis 37
EV G03	Wasserseitig Gleis G03	Bei Fahrten über Gleis 37
EV G04	Wasserseitig Gleis G04	Bei Fahrten über Gleis 37
EV A14	Quai Gleis A14	Bei Fahrten von und nach Gleis 7 – B14
EV 91	Südanbindung Schweizerhalle Gl. 91	Zur Sicherung von entlaufenden Wagen aus der Schweizerhalle

## 12 Weichensignale

### 12.1 Einfache Weichen

Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit drehbaren Laternen

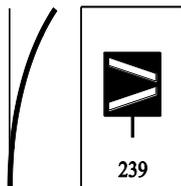


Begriff

Weiche in gerader Stellung

Bedeutung

Fahrt über den geraden  
Zweig



Begriff

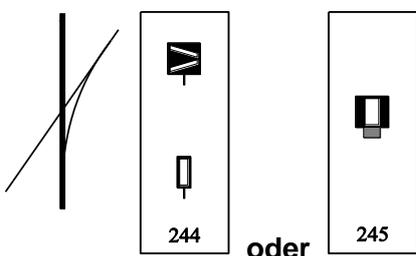
Weiche in ablenkender Stellung

Bedeutung

Fahrt über den ablenkenden  
Zweig

### 12.2 Einfache Kreuzungsweichen

Kennzeichnung der Stellung einfacher Kreuzungsweichen

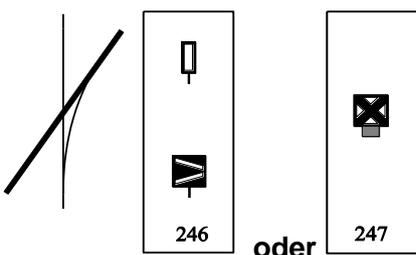


Begriff

Weiche in gerader Stellung

Bedeutung

Fahrt über das Gleis der  
Hauptrichtung

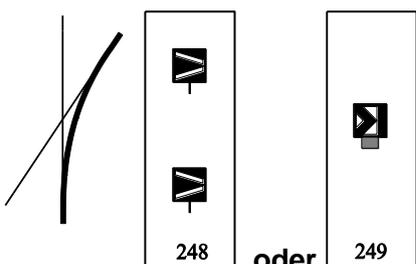


Begriff

Weiche in gerader Stellung

Bedeutung

Fahrt über das Gleis  
Durchquerungsgleis



Begriff

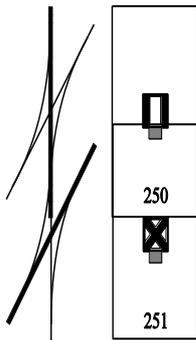
Weiche in ablenkender  
Stellung

Bedeutung

Fahrt aus dem Gleis der  
Hauptrichtung in das  
Durchquerungsgleis oder  
umgekehrt

### 12.3 Doppelte Kreuzungsweichen

Kennzeichnung der Stellung doppelter Kreuzungsweichen

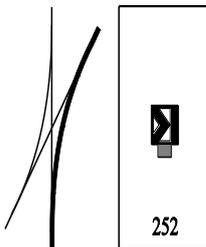


Begriff

Weiche in gerader Stellung

Bedeutung

Fahrt über das Gleis der Hauptrichtung

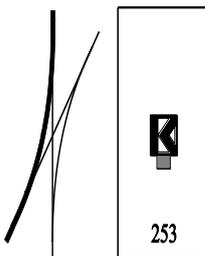


Begriff

Weiche in ablenkender Stellung

Bedeutung

Fahrt aus dem Gleis der Hauptrichtung in das Durchquerungsgleis oder umgekehrt



Begriff

Weiche in ablenkender Stellung

Bedeutung

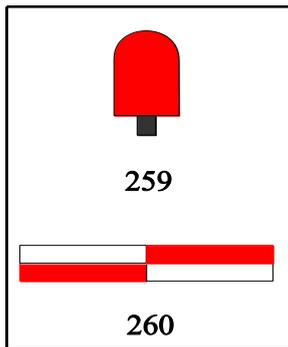
Fahrt aus dem Gleis der Hauptrichtung in das Durchquerungsgleis oder umgekehrt

Die Weichensignale lassen bei Tag und Nacht mit den gleichen Signalbildern erkennen, ob die Weiche sich in gerader oder ablenkender Stellung befindet.

Als Weichensignale werden verwendet:

- drehbare Laternen
- feste Laternen mit beweglichen Blenden
- Weichenstandszeiger (Metall-Tafeln, nachts unbeleuchtet).

### 13 Sicherheitszeichen bei Weichen



Begriff

Sicherheitszeichen

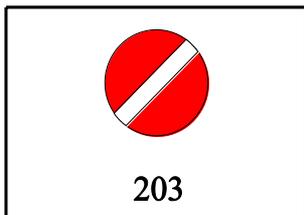
Bedeutung

Das Zeichen zeigt an, bis zu welchem Punkt sich Fahrzeuge den Weichen und Kreuzungen nähern dürfen, ohne sich selbst und andere Fahrzeuge zu gefährden. Das Signal steht zwischen den zusammenlaufenden Gleisen.

### 14 Haltsignaltafeln / Haltsignallaternen

Als Haltsignale werden verwendet zum Sperren von ausser Betrieb gesetzten Gleisabschnitten bei Störungen und Bauarbeiten.

Haltsignal für das Decken eines Hindernisses



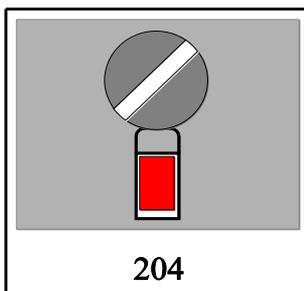
Begriff

Halt

Bedeutung

Halt vor dem Signal bzw. vor der Drehscheibe, Schiebebühne oder Brückenwaage

Bei Tag rote Scheibe



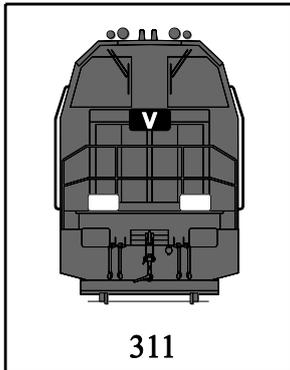
Bei Nacht rotes Licht

Nicht zu decken sind:

- die ortsfesten Verladeeinrichtungen
- die Verladebretter oder -bleche auf Rampen und ausserhalb der Lichtraumprofile der Gleise aufgestellten Verladeböcke sowie
- zu beladende oder zu entladende Strassenfahrzeuge auf den für den gemeinsamen Bahn- und Strassenverkehr erstellten Gleisanlagen der Hafenstrassen in den Rheinhäfen.

## 15 Kennzeichnung der Lok im Rangierdienst

Rangierlok



### Bei Tag:

- vorne (vorwärts) in der Mitte oben ein unbeleuchtetes «V»
- hinten (rückwärts) kein Signal

### Bei Nacht:

- vorne (vorwärts) in der Mitte oben ein beleuchtetes weisses «V» und zwei weisse Lichter
- hinten (rückwärts) zwei weisse Lichter

Hafenbahn Schweiz AG

Sig.  
Denise Hausherr  
Operative Leiterin

Hafenbahn Schweiz AG

Sig.  
Dominic Bielser  
Fahrdienstleiter Senior