DIENSTVORSCHRIFT | **004 / 2025**

HAFENBAHN SCHWEIZ AG

HAFENBAHN SCHWEIZ AG
Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel
Tel. +41 51 229 36 11
Email: denise.hausherr@sbb.ch

Herausgeber (Federführung): Hafenbahn Schweiz AG **Erarbeitet durch:** Dominic Bielser / Denise Hausherr	**Ausgabedatum:** 20.06.2025 **Genehmigung** ****	**Inkrafttreten:** 01.07.2025 **gültig bis:** Widerruf	**Zuordnung:** *** **Ersatz für:** Dienstvorschrift 005/2024 Ausgabe vom 09.09.2024	**Klassifikation:** ***

Verteiler:
Leitung Rheinhäfen, ZVL
SBB Cargo Leiter RCP Rheinhäfen
Schweizerische Rheinhäfen, Umschlagsfirmen RHH und Kooperationspartner
Prüfungsexperten Hafenbahn Schweiz AG
Lidi – Verteiler C / D 502

Sprachfassung: d

Betriebsvorschriften Basel Kleinhüningen Hafen
Bahnbetrieb auf der Infrastruktur Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG)

Übergeordnete Reglemente und Bestimmungen:

- Schweizerische Fahrdienstvorschriften FDV
- Ausführungsbestimmungen AB-FDV
- B-Handbuch Kleinhüningen Hafen I-B 92006

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 (Gesamtüberarbeitung)
01.01.2021	2, 6, 13, 19	1.1, 3.1.3, 3.2.1 – 3.2.3, 4.12, 5.1.6	Diverse Überarbeitungen
09.09.2024		1.1, 1.3.2, 2.2, 4.2, 4.10, 7	Neues Organigramm
		1.3.2	neu erstellt - Wegfall Bahnbegehungsausweis
		2.2	präzisiert
		4.2	Wegfall Betrieb Rhenus Westquai und dessen Betriebskonzept – Nummerierung angepasst
		4.10	Wegfall «Langmachen» für Rangierfahrten in den Nordquai – Radius 135 Meter – Nummerierung angepasst
		7	neue Kontaktperson
01.07.2025		1.1	Neues Organigramm; geänderte Kontaktperson
		4	geänderte Nummerierungen
		4.7	Verschraubung Unterflurweiche Hafenstrasse
		4.8	«Langmachen» von Wagen für Rangierfahrten im Nordquai
		4.9	Ausserbetriebsetzung Gleis E25

1. Allgemeine Bestimmung

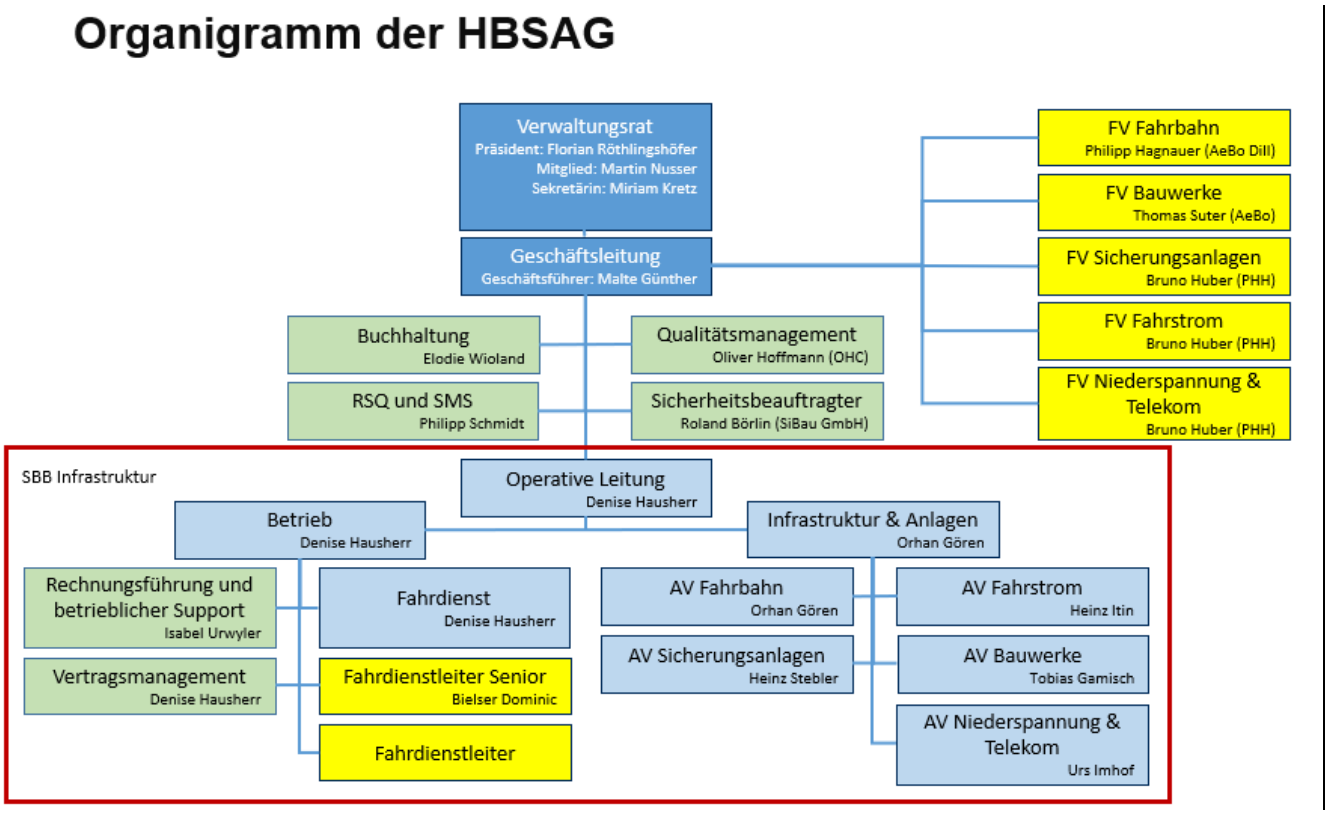
Die Konzessionierte „Hafenbahn Schweiz AG“ (HBSAG) ist eine normalspurige Eisenbahn-Infrastrukturbetreiberin von nationaler Bedeutung. Der Bundesrat hat der Hafenbahn am 15.04.2011 die Konzessionen erteilt.

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 Eisenbahnverkehrsunternehmungen 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



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 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 Warn- und Schutzausrüstungen 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 er 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.

Basel Kleinhüningen Hafen		
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 1 und 2	X	
Zwischen Gleis 2 und 3	X	
Zwischen Gleis 3 und 4	X	
Zwischen Gleis 4 und 5		X
Zwischen Gleis 6 und 7	X	
Zwischen Gleis 7 und 8	X	
Zwischen Gleis 25 und 24	Kein Gehweg vorhanden, nur Kabelkanal, Gleisachsabstand 4.20m	
Zwischen Gleis 45 und 44		X

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 Zugsfahrstrasse wird beim elektronischen Stellwerk nach befahren der Fahrstrasse abschnittweise aufgelöst. Die Sicherungsanlage ist mit einem automatischen Block ausgerüstet, der die Strecke freigibt, nachdem alle Bedingungen erfüllt sind. Die Bedienung der Sicherungsanlagen erfolgt 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 Basel Kleinhüningen Hafen 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 wurde bahnseitig auf die Signale 216, 216.1 und 216.2 mit Ausnahme BUe Friedlinger-strasse und Südquaistrasse 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.

Es dürfen keine Hemmschuhe in den Hauptgleisen für Stossmanöver verwendet werden.

⇨ **In den Hauptgleisen 1 – 8 sind Stossmanöver auf Hemmschuhe verboten.**

⇨ **Hemmschuhe werden in den Gleisen 1 – 8 ausschliesslich für die Sicherung von abgestellten Wagen eingesetzt.**

3.1.3. Rangierteams im Bereiche Umschlagsanlagen und Einrichtungen

Die Hafenniederlassungen haben dafür zu sorgen, dass die Rangierteams im Bereich 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 Rangier-bewegung 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. Fahrrichtung der Rangierbewegungen
Die Fahrrichtung der Rangierbewegung ist wie folgt festgelegt:

Vorwärts => Rheinabwärts (Richtung Deutschland)
Rückwärts => Rheinaufwärts (Richtung Basel Innenstadt)

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 Anschliesserfirmen 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 technische Bereitschaft eines Zuges gemeldet.	
S	Stoss	Stossmanöver	

3.2.4. Übergangsgleise in den nicht zentralisierten Bereich

Südquai	S71, S72
Nordquai	N82
Westquai	W82
Ostquai	O82
Rheinquai	E82
Hafenstrasse	H82
Gaswerk / Ultra-Brag	Q75

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	9542	Kran Uferstrasse Gleis 81 und 82	Km 4.623
• ID-BUe	7826	Uferstrasse Gleis 81 und 82	Km 4.560
• ID-BUe	7830	Uferstrasse Gleis E82	Km 3.626
• ID-BUe	7834	Wiesendamm Gleis W82	Km 3.625
• ID-BUe	7835	Wiesendamm Gleis O82	Km 3.622
• ID-BUe	7837	Wiesendamm Gleis H82	Km 3.620
• ID-BUe	7845	Westquai Gleis W82	Km 3.570
• ID-BUe	7838	Wiesenbrücke (Hochbergerstrasse) Gleis H82	Km 3.568
• ID-BUe	7836	Ostquai (Hochbergerstrasse) Gleis O82	Km 3.562
• ID-BUe	7831	Westquaistrasse Gleis E21	Km 3.410
• ID-BUe	7842	Südquaistrasse 2, Gleise S71 und S72	Km 2.996

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

- Ostquai ab Gleis O82 Weiche 40
- Westquai ab Gleis W82 Weiche 36
- Nordquai ab Gleis N72 Weiche 401
- Südquai ab Gleis S71 / S72 Weiche 332
- Gaswerk ab Gleis Q75 Weiche 257
- Hafenstrasse ab Gleis A10 / H82 Weiche 17
- E-Gruppe ab Gleis E82 Weiche 63
- Ab Gleis 81 / 82 Weichen 120/121

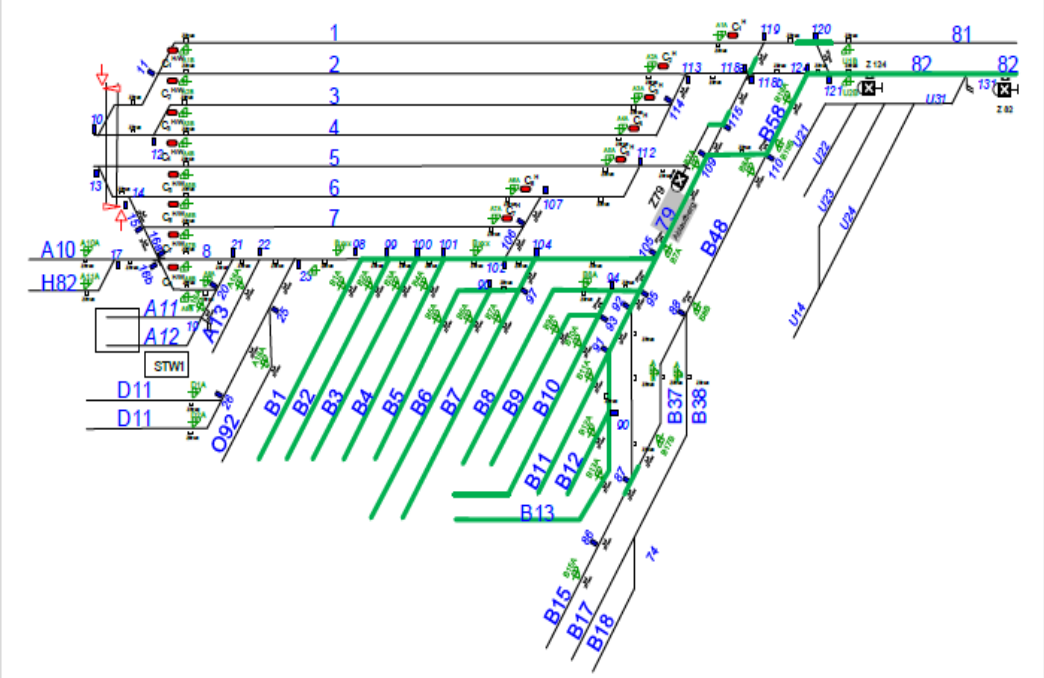
Im Weiteren gilt folgende Regelung:

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.

3.2.7. Bedienen der Entgleisungsvorrichtungen (Ev)
Die Entgleisungsvorrichtungen 22, 23, 24, 31 und 43 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 82 über den Ablaufberg beim Gleis 79 geschoben. Vom Scheitel des Ablaufberges rollen die Wagen selbständig mit Hilfe der Schwerkraft in das jeweils voreingestellte Zielgleis. Es stehen die 13 verschiedenen Zielgleise B1 – B13 zur Verfügung. Im Zielgleis werden die Wagen mit Hilfe von Hemmschuhen gebremst.

Übersichtsbild Ablaufbereich



Übersichtsplan: Grün Ablaufbereich

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 (B1-B13) 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 eigestellt.

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. Schiebebühnen Rhenus Terminal 10 (ex. Navis)

Der Firma Rhenus ist es erlaubt, die einchaussierten Gleise ausserhalb der Rangierbedienungen für den Güterumschlag per Camion zu benutzen. Zum Schutze der Strassenfahrzeuge ist an der Kranbahn die rote Signalleuchte einzuschalten. Die 2-Achs- und 4- Achs-Schiebebühnen dürfen ebenfalls nur in Betrieb genommen werden, wenn kein Rangierdienst anwesend ist.

2-Achs-Schiebebühne in Betrieb = ruhend leuchtende rote Signalleichte
4-Achs-Schiebebühne in Betrieb = gelbes Warnlicht blinkend

Vor dem Befahren dieser Gleisanlagen hat sich der Rangierleiter zu vergewissern, ob die rote Signalleuchte oder das gelbe Warnlicht leuchtet. Ist dies der Fall, ist sofort anzuhalten und die Wegfahrt der LKW resp. die Grundstellung der Schiebebühne abzuwarten.

4.2. Profileinschränkung Gleis E25 (nicht markiert)

Das Lichtraumprofil entlang des Gebäudes Westquaistrasse 39 (Brasilea) zu Gleis E25 beträgt 2.28 Meter ab Mitte Gleisachse.

Während den Rangierbewegungen im Gleis E25 ist es dem Rangierpersonal **nicht** gestattet sich zwischen Gleis E25 und dem Gebäude aufzuhalten.

4.3. Profileinschränkung im Südquai Bereich FCB-Kran bei der Fa. Rhenus.

Das Lichtraumprofil beim FCB-Kran und angebauter Verladeeinrichtung wird in den im Bereich der Weichen 333 – 336 unterschritten. Der Abstand der Stützen zur Gleisachse beträgt 2.20 Meter. Die Stützen sind mit gelb-schwarzem Warnanstrich versehen.

4.4. Verwenden von mobilen Verladetrichtern

Die Firmen haben das Aufstellen und Entfernen der mobilen Trichter dem Disponenten der ORS Zelle Basel SBB Cargo zu melden. Die Trichter sind im Gleis eingemittet und profilfrei aufzustellen. Aufgestellte Trichter sind in der Nacht mit Rotlicht zu sichern.

Das Unterfahren mit Rangierloks ist gestattet:

- Rhenus Westquai Gleis Wasserseite → unterfahren gestattet
  Das bewilligte Unterfahren der Trichter mit Güterwagen durch die Rangierdienste hat mit erhöhter Vorsicht im Schritttempo zu erfolgen. Der Rangierleiter hat seinen Standort beim Trichter zu wählen.

Das Unterfahren mit Rangierloks ist verboten:

- Rhenus Ostquai Gleis Wasserseite → unterfahren verboten
- Rhenus Nordquai Gleis Wasserseite → unterfahren verboten
- Ultra Brag Südquai Gleis Wasserseite → unterfahren verboten

4.5. Verladeanlage Ultra Brag AG

Am Silogebäude der Firma Ultra Brag AG befindet sich ein ausfahrbarer Redler zum Verlad von Silowagen. Am Redlerkopf befinden sich Blitzleuchten, welche im ausgefahrenen Zustand dauernd blinken. In diesem Zustand darf der Redler weder von Rangierloks unterfahren werden noch darf an die sich im Belad befindenden Wagen angefahren werden.

4.6. Rhenus Port Logistics AG

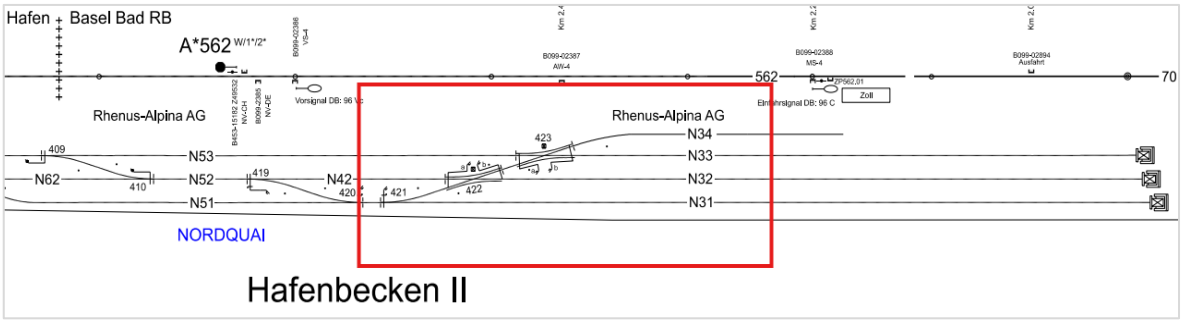
Der Hallenbereich der Firma Rhenus Port Logistics AG am Nordquai wurde mit einer Zugmeldeanlage (PZMA) ausgerüstet, welche optisch mittels vier Drehleuchten Rangierbewegungen ankündigt. Vor dem Bedienen der Anlagen der Rhenus Port Logistics AG am Nordquai ist die Blinklichtanlage mittels Vierkantschlüssel vom Rangierleiter einzuschalten. Dieser hat sich dabei zu vergewissern, ob die Anlage richtig funktioniert. Bei Ausfall der Anlage (Netzausfall, Lampendefekt) darf nur mit erhöhter Vorsicht und nach vorangegangener Verständigung des Verladepersonals rangiert werden. Nach der Bedienung der Anlage ist der Rangierleiter für das Ausschalten der Anlage verantwortlich.

4.7. Unterflurweiche Hafenstrasse

Die Unterflurweiche 220 an der Hafenstrasse wurde aufgrund starker Beschädigung verkeilt und ist nur in der Fahrrichtung «Rechts» befahrbar.
Da es sich bei dieser Weiche um eine Spezialanfertigung handelt und die zur Reparatur nötigen Teile nichtmehr angefertigt werden können, bleibt die Weiche bis zum Neubau des Bahnhof Kleinhüningen in dieser Lage verschlossen.

4.8. Rangieren mit gelöster Schraubenkupplung im Nordquai

Rangierbewegungen im Nordquai von und nach den Gleisen N31 – N34 über die Weichen 421 – 423 dürfen nur mit gelösten Schraubenkupplungen durchgeführt werden «langmachen».



4.9. Gleis E25 ausser Betrieb

Im Jahr 2020 wurde das Gleis E25 ausser Betrieb genommen. Als Sicherungsmassname wurde die Handweise 155 im Fahrweg rechts dauerhaft verschraubt.

4.10. Ultra Brag AG

Der Hallenbereich der Firma Ultra Brag AG am Südquai wurde mit einer Zugmeldeanlage (PZMA) ausgerüstet, welche optisch mittels fünf Drehleuchten Rangierbewegungen ankündigt. Der Schalter für das Einschalten der Warnblinkanlage ist neben dem Gleis S43, auf Höhe der Weiche 343 montiert. Vor dem Bedienen der Anlagen der Ultra Brag AG am Südquai ist die Blinklichtanlage mittels Vierkantschlüssel vom Rangierleiter einzuschalten. Die bedienstelle enthält die Funktionen „Warnung“ und „Ein / Aus“. Dieser hat sich dabei zu vergewissern, ob die Anlage richtig funktioniert. Bei Ausfall der Anlage (Netzausfall, Lampendefekt) darf nur mit erhöhter Vorsicht und nach vorangegangener Verständigung des Verladepersonals rangiert werden. Nach der Bedienung der Anlage ist der Rangier-leiter für das Ausschalten der Anlage verantwortlich.

4.11. Rhenus Port Logistics AG – Endlosseilzüge im Ostquai

Die Endlosseilzüge in den Ostquaigleisen der Firma Rhenus Port Logistics AG sind durch ein gelbes Warnlicht gesichert. Im Betriebszustand (Zugseil läuft) blinkt das gelbe Warnlicht dauernd und es ist dem Rangierdienst nicht gestattet an Wagen anzufahren. Für die Bedienung der Anlage ist das Personal der Firma Rhenus Port Logistics AG zuständig, eben-so für das Ein- und Aushängen des Zugseils sowie für das Kuppeln und Entkuppeln der Schubwagen. Wurde das Entkuppeln versehentlich unterlassen, ertönt beim Abziehen der Wagen eine Sirene. Beim Ertönen der Sirene hat der Rangierdienst unverzüglich anzuhalten.

4.12. Bestimmungen für das Erteilen der Zustimmung

Der Rangierleiter verlangt die gewünschte Fahrstrasse am Funkgleismelder oder wenn nicht vorhanden, am Telefon beim Fahrdienstleiter. Die Fahrerlaubnis wird am Zwergsignal erteilt.

4.13. Gleistore West- und Ostquai

Im Bahnhof Kleinhüningen Hafen werden diverse Zäune und Tore errichtet, um die Gleis- und Quai Anlagen vor dem unbefugten Betreten zu schützen. Die Zufahrtsgleise zum West- und Ostquai werden dabei mit Toren überspannt.

Das Tor bei der Zufahrt zum Ostquai überspannt die Weiche 186 und das Gleis O61
Das Tor bei der Zufahrt zum Westquai überspannt die Weiche 168 und das Gleis W52

4.13.1. Öffnen und Schliessen der Tore (Funktion)

Die Tore werden manuell bedient und zum Abschliessen wird der Schlüssel der Hafenbahn benötigt. Die Tore müssen im offenen Zustand mit den vorhandenen Sicherungsmassnahmen gesichert werden. (Im Westquai müssen beide Torflügel gesichert werden)
Im geschlossenen Zustand müssen die Tore mit dem Schlüssel abgeschlossen werden.

4.13.2. Öffnen und Schliessen der Tore (Bedienung)

Die Tore werden jeweils am Morgen von der ersten Rangierfahrt geöffnet. Danach können die Tore tagsüber offenbleiben. Jeweils die letzte Rangierfahrt am Abend (später als 18.00 Uhr) schliesst die Tore. Insbesondere ab Samstagmittag, oder vor Feiertagen müssen die Tore geschlossen sein.

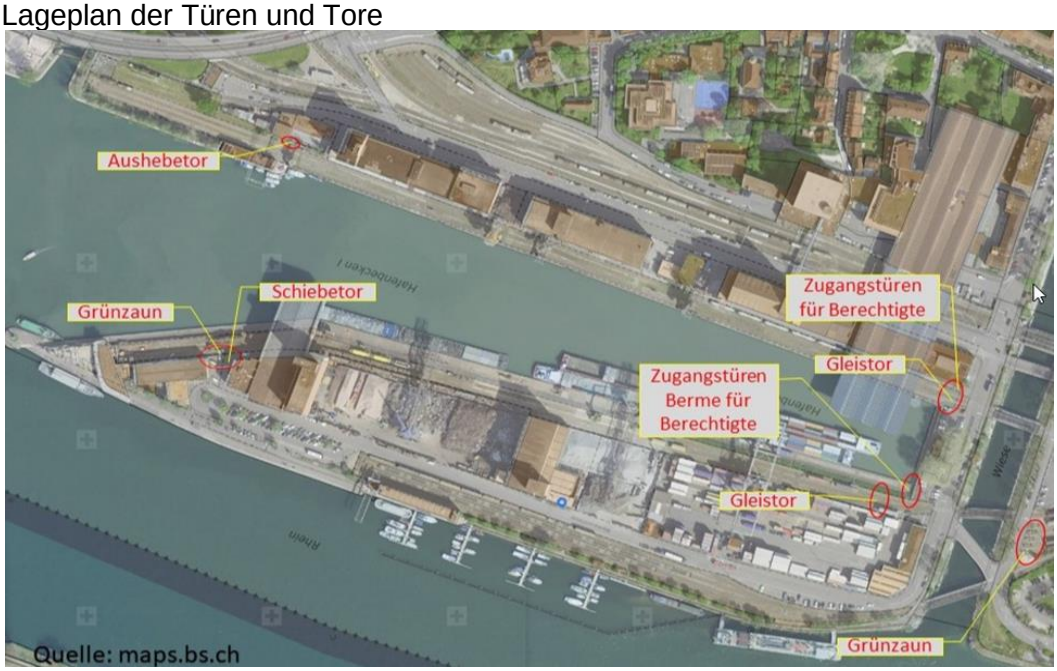
4.13.3. Schäden und Defekte am Tor

Schäden oder Defekte am Tor müssen dem Fahrdienstleiter Rheinhäfen +41 51 225 48 22 gemeldet werden. Dieser leitet die Meldung an Leiter Anlagen der HBSAG weiter.

4.13.4. Weitere Türen, Tore und Zäune

Im Ost-, Westquai und bei den Prellböcken der C-Gruppe befinden sich weitere Türen, Tore und Zäune. Die Türen sind in erster Linie für das Personal der Umschlagsfirmen, bzw. die berechtigen Angestellten der Rheinhäfen bestimmt. Diese Türen können von aussen mit einem Zahlenschloss geöffnet werden. Der Code wird nur an die berechtigten Benutzer bekanntgegeben und regelmässig gewechselt.
Von innen können diese Türen mit einem Drehknopf immer geöffnet werden.

4.13.5. Lageplan der Türen und Tore



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 anfahrende 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 schadhaften 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 benützen, solange sich die Fahrzeuge bewegen.
- gleichzeitig auf die Trittbretter zweier Fahrzeuge zu stehen, die in Bewegung sind.

5.1. 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:

<u>Werkstätte, Anlagen, Aussenlager</u>

- 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.

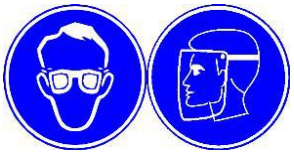
Arbeiten/Aufenthalt im Gleisbereich

- 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 bahnnahen 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 Verladegeräten wie Krananlagen gilt eine generelle Helmtragpflicht für alle Personen. Schutzhelme 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 eingeprägtes Haltbarkeitsdatum
- Vorrichtungen zum Anbringen von Gehörschutzkapseln und Lampe
- Kinnbänder bei Kletter- oder Höhenarbeitshelmen
- Farbregelungen
  - 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, Zugaufnahmegerät etc.).
Schutzhandschuhe verhindern oder vermindern bei mechanischen Arbeiten oder im Umgang mit schädigenden Stoffen Verletzungen und Irritationen

5.1.4. Fussschutz

Beim Betreten vom Gleisfeld oder von bahnnahen Anlagen werden mindestens halbhohe 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
Dauernder Aufenthalt im Gleis-bereich (Schotter)	Alle Funktionen und Bereiche im Bau- und Rangierbereich (exkl. Rangierlokführer) Betriebswehr: je nach Einsatz Sicherheitsschuhe hoch oder Feuerwehrstiefel	Sicherheitsschuh (15 cm) hoch
Temporäre und kurze Aufenthalte im Gleisbereich	Lokführer von Güterzügen, Rangierlokführer, 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.

EN ISO 20471

Kriterien	Warnbekleidung	Beschreibung/Anwendung
Temporäre und kurze Aufenthalte – im Perronbereich (gleisseitig der taktilen Linie) – im Gefahrenbereich des Gleises und der gleisnahen Bereiche Wenn erforderlich erstellen die Divisionen spezifische risiko-orientierte Regelungen zu temporären Arbeitseinsätzen in ihren Bereichen	 Warnweste gem. EN ISO 20471 Klasse 2	Gleisüberquerungen oder Arbeitseinsatz wie z.B. – Zugvorbereitung durch Lokführer und Zugbegleiter – Kontroll- und Begleittätigkeiten – Instruktionen und Schulungen in Anschlussgleisen im definierten Perimeter der Division – Besuche/Begleitung zu Schulungen, Audits – Punktuelle Gleisreinigung oder andere mehrmalige kurze Eintritte in den Gefahrenbereich
Dauernder Aufenthalt	 Ober- und Unterteil gem. EN ISO 20471 Klasse 3	Nur Warnbekleidung in Kombination mit Ober- und Unterteil ergeben die geforderte Klasse 3.
Elektro-Schutzbekleidung Schutzbekleidung mit speziellen Anforderungen wie Schwerentflammbarkeit und Schutz gegen Störlichtbogen (erhöhte Isolation)		Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile/Anlagen oder Arbeiten an unter Spannung stehenden Starkstromanlagen.
Schutz bei hitzeexponierten Arbeiten schwerentflammbare Schutzkleider		Bei Arbeiten mit funkenerzeugenden oder tropfenbildenden Tätigkeiten oder bei abstrahlender Wärme, die zu Schädigung der Haut führen kann
Schutz bei säure- und laugenexponierten Arbeiten		Schutz gegen flüssige Chemikalien, z.B. Säuren oder Laugen. Es besteht auch die Möglichkeit, Ein- oder Mehrweg-Schutzkleidung über der Arbeitskleidung zu verwenden.

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 enthaltenden 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 22

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 22 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 Eigentümer, welche Firma für die Aufgleisung aufgeboten wird.

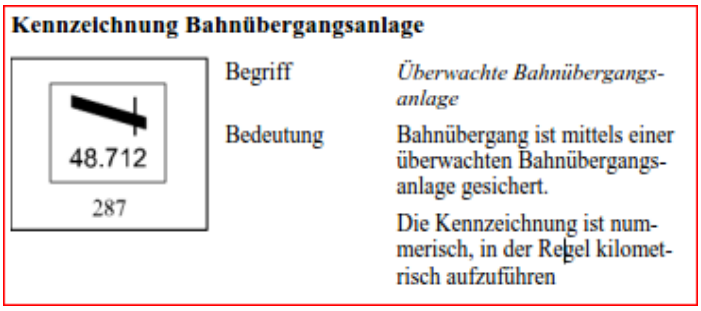
7. Bauliche Massnahmen

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

8. Verzeichnis über die kilometrische Lage der Bahnübergangsanlagen



Basel Kleinhüningen Hafen			
Überwachte Bahnübergangsanlage	**Kilometer Bahnübergang**	**Kennzeichnung**	**Strassen-signalisierung**
ID-BUe 7825 Wiesendamm	3.616	Bild 287	Schrankenanlage mit Blinklichtsignalen
ID-BUe 7824 Hochbergerstrasse	3.565	Bild 287	Schrankenanlage mit Blinklichtsignalen
ID-BUe 7823 Hafenstrasse	3.112	Bild 287	Schrankenanlage mit Blinklichtsignalen
-Bue 7840 Südquaistrasse (Gaswerkzufahrt)	3.042	Bild 287	Verkehrsregelanlage mit zwei Farben
ID-Bue 7841 Bonergasse (Gaswerkzufahrt)	3.071	Bild 287	Verkehrsregelanlage mit zwei Farben

9. Fahrleitungsanlagen

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

9.1. Fahrleitungshöhe bei den Bahnübergängen

Basel Kleinhüningen Hafen		
Bahnübergangsanlage	**Kilometer Bahnübergang**	**Höhe der Fahrleitung***
ID-BUe 7825 Wiesendamm	3.616	5.50m
ID-BUe 7824 Hochbergerstrasse	3.565	5.50m
ID-BUe 7823 Südquaistrasse	3.115	5.50m

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

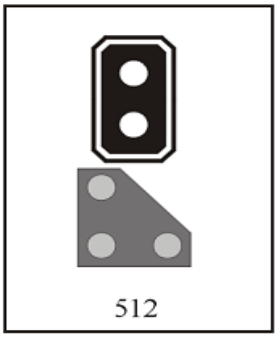
9.2. Vorgaben beim Unterfahren der stromführender Fahrleitungen bei den Bahnübergängen durch Strassenfahrzeuge

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 Basel Kleinhüningen Hafen sind die Gleise 1 – 8 mit Minihauptsignale 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.

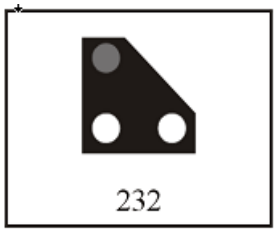
Das Mini-Hauptsignal kann *Halt* oder *Warnung* zeigen.

11. Ortsfeste Signale für den Rangierdienst

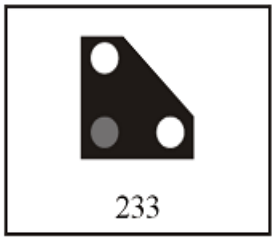
Die Signale stehen in der Regel links vom Gleis, für das sie gelten. Die vorhandenen ortsfesten Signale für den Rangierdienst und ihre Bedeutung sind nachstehend aufgeführt.

11.1. Zwergsignale

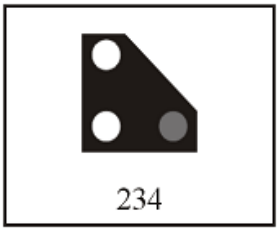
Der Bahnhof Basel Kleinhüningen Hafen ist im ganzen zentralisierten Bereich (Fahrstrassenbedienung im eStw) mit Zwergsignalen ausgerüstet.



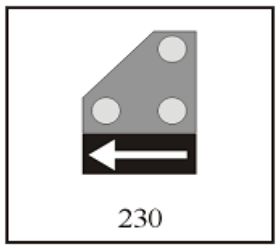
Begriff	Halt
Bedeutung	Halt vor dem Signal
Beziehung zu andern Signalen	Ein vorausgehendes Zwergsignal zeigt *Fahrt mit Vorsicht*



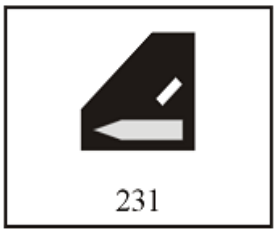
Begriff	*Fahrt mit Vorsicht*
Bedeutung	Beginn oder Fortsetzung der Fahrt. Unmittelbar nach dem Zwergsignal muss mit einem Hindernis gerechnet werden
Beziehung zu andern Signalen	Das nächste Zwergsignal zeigt *Halt, Fahrt mit Vorsicht* oder es folgt kein weiteres Zwergsignal



Begriff	*Fahrt*
Bedeutung	Beginn oder Fortsetzung der Fahrt
Beziehung zu andern Signalen	Das nächste Zwergsignal zeigt *Fahrt* oder *Fahrt mit Vorsicht*



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



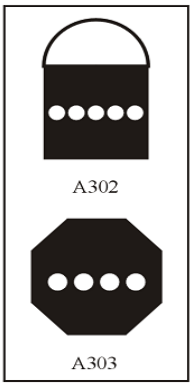
Auf der Rückseite der Zwergsignale weist ein aufgemalter weisser Pfeil auf das zugehörige Gleis.
Zeigt das Zwergsignal *Fahrt* oder *Fahrt mit Vorsicht,* ist dies an einem weissen schrägen Lichtstreifen (Rücklicht) erkennbar.

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

11.2. Ablaufsignale

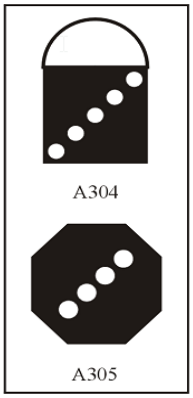
Signalbe-zeichnung	Standort signalisiert	Mögliche Fahrbegriffe
Z 79	Km 4.168 Ablaufberg Gleis 79 beidseitig gegen Norden und Süden	• Halt • Langsam Schieben
Z 124	Km 4.367 zwischen den Gleisen 81 und 82 beidseitig gegen Süden und Norden	• Halt • Langsam Schieben
Z 82	Km.4.645 neben Gleis 82 beidseitig gegen Norden und Süden.	• Halt • Langsam Schieben

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 Dreieckaufsatz) frei befahren werden kann. Bedingung für diese Dunkelschaltung ist ein absoluter Flankenschutz der übrigen Fahrstrassen (Weichenverschluss).

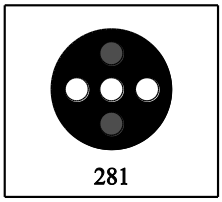
Gleise	ZS mit Dunkelschaltung	Weiche	Lage
82 – B58 – 79	82B, B58A, B58B, 79A, 79B	121,124, 109, 110	Links Rechts

11.4. Entgleisungsvorrichtungen

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

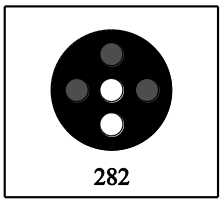
Bezeichnung	Standort signalisiert	Zur Sicherung der Züge bzw. Rangierbewegungen
EV 22	Gleis 22	Fahrten ab Gleis 22 nach Weiche 1
Ev 23	Gleis 23	Fahrten ab Gleis 23 nach Weiche 2
EV 24	Gleis 24	Fahrten ab Gleis 24 nach Weiche 6
EV 31	Gleis 31	Fahrten ab Gleis 31 nach Weiche 1
Ev 43	Gleis 43	Fahrten ab Gleis 43 nach Weiche 8

11.5. Strassenbahnsignale



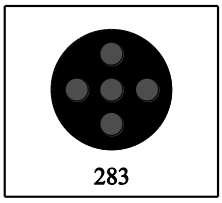
Begriff Halt

Bedeutung Halt vor dem Signal



Begriff Fahrt

Bedeutung Fahrt



Begriff Ausser Betrieb

Bedeutung Fahrt mit Vorsicht
Die Verkehrsregelungsanlage ist ausser Betrieb

Einschaltpunkt Bahnübergang
Beim Befahren mit der ersten Achse wird die Verkehrsregelungsanlage angestossen. Der Bahnübergang muss freigefahren werden.

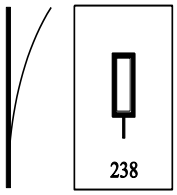
Signalbe-zeichnung	Standort signalisiert	Zur Sicherung des Bahnüberganges	Befiehlt Halt für Rangier-bewegungen bzw. zeigt Fahrt
SS501	links vom Gleis Fahrtrichtung Gleis Q75	BUe 7841 Friedlingerstrasse	Vom Bahnhof Richtung Q75 Ultra Brag
SS502	links vom Gleis Fahrtrichtung Gleis 24	Bue 7841 Friedlingerstrasse	vom Gleis Q75 über den Bue Richtung Bahnhof
SS504	links vom Gleis Fahrtrichtung Gleis Q75	BUe 7840 Auffahrt Hiltalinger	Vom Bahnhof Richtung Q75 Ultra Brag
SS505	links vom Gleis Fahrtrichtung Gleis 24	BUe 7840 Auffahrt Hiltalinger	vom Gleis Q75 über den BUe Richtung Bahnhof

Beim Begriff „Ausser Betrieb“ (Signal dunkel) dürfen die Bahnübergänge Friedlingerstrasse und Südquaistrasse nur befahren werden, wenn diese durch Personal örtlich bewacht werden (bei Tag mit einer roten Fahne, bei Nacht: rotes Licht).

12. Weichensignale

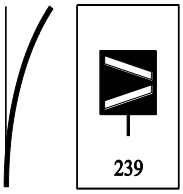
12.1. Einfache Weichen

Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit drehbaren Laternen



Begriff Weiche in gerader Stellung

Bedeutung Fahrt über den geraden Zweig

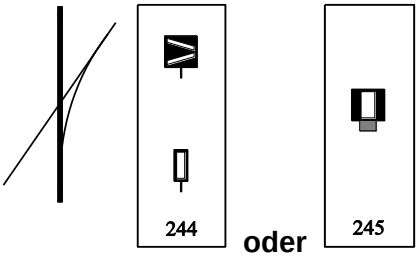


Begriff Weiche in ablenkender Stellung

Bedeutung Fahrt über den ablenkenden Zweig

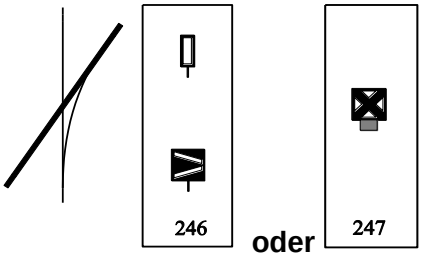
12.2. Einfache Kreuzungsweichen

Kennzeichnung der Stellung einfacher Kreuzungsweichen



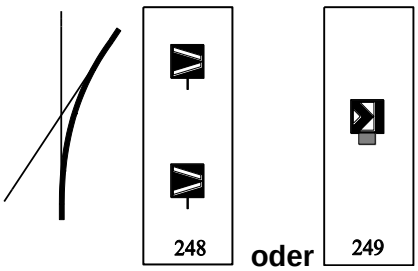
Begriff Weiche in gerader Stellung

Bedeutung Fahrt über das Gleis der Hauptrichtung



Begriff Weiche in gerader Stellung

Bedeutung Fahrt über das Gleis Durchquerungsgleis

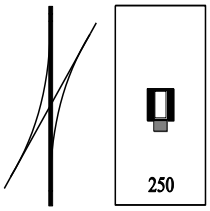


Begriff — Weiche in ablenkender Stellung

Bedeutung — Fahrt aus dem Gleis der Hauptrichtung in das Durchquerungsgleis oder umgekehrt

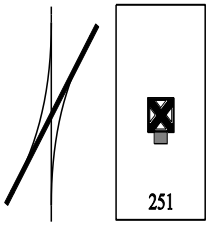
12.3. Doppelte Kreuzungsweichen

Kennzeichnung der Stellung doppelter Kreuzungsweichen



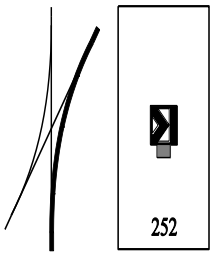
Begriff — Weiche in gerader Stellung

Bedeutung — Fahrt über das Gleis der Hauptrichtung



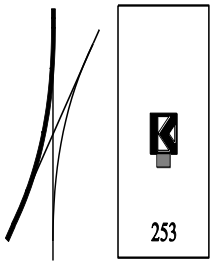
Begriff — Weiche in gerader Stellung

Bedeutung — Fahrt über das Gleis Durchquerungsgleis



Begriff — Weiche in ablenkender Stellung

Bedeutung — Fahrt aus dem Gleis der Hauptrichtung in das Durchquerungsgleis oder umgekehrt



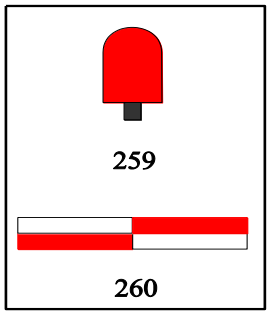
Begriff — Weiche in ablenkender Stellung

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

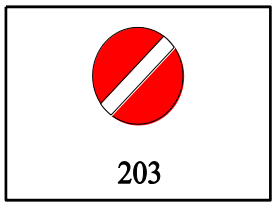


Begriff	Sicherheitszeichen
Bedeutung	Das Zeichen zeigt an, bis zu welchem Punkt sich Fahrzeuge den Weichen und Kreuzungen nähern dürfen, ohne sich selbst und andere Fahrzeuge zu gefährden. Das Signal steht zwischen den zusammenlaufenden Gleisen.

14. Haltsignaltafeln / Haltsignallaternen

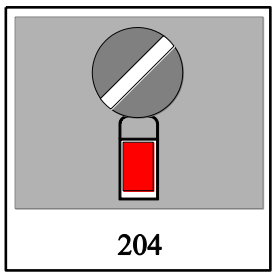
Als Haltsignale werden verwendet zum Sperren von ausser Betrieb gesetzten Gleisabschnitten bei Störungen und Bauarbeiten.

Haltsignal für das Decken eines Hindernisses



Bei Tag rote Scheibe

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



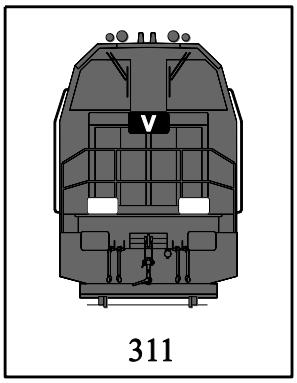
Bei Nacht rotes Licht

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