

HAFENBAHN SCHWEIZ AG

Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel

Tel. +41 51 229 36 11

Email : denise.hausherr@sbb.ch

Herausgeber (Federführung): Hafenbahn Schweiz AG	Ausgabedatum: 20.06.2025	Inkrafttreten: 01.07.2025	Zuordnung: ***	Klassifikation: ***
Erarbeitet durch: Dominic Bielser / Denise Hausherr	Genehmigung ****	gültig bis: Widerruf	Ersatz für: Dienstvorschrift 005/2025 Ausgabe vom 09.09.2024	
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 Bahnhof Schweizerhalle
Bahnbetrieb auf der Infrastruktur Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG)**

Übergeordnete Reglemente und Bestimmungen:

- Schweizerische Fahrdienstvorschriften FDV
- Ausführungsbestimmungen AB-FDV
- Handbuch Betrieb Schweizerhalle I-FUB 92120

Inhaltsverzeichnis

Bestimmungen in Ergänzung zur Hafenordnung über den Bahnverkehr

1. Allgemeine Bestimmungen
2. Fahrten von / nach Schweizerhalle
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
31.10.2021	alle	alle	Neuausgabe neues elektronisches Stellwerk
16.10.2023	6	4.2	Zutritt GETEC Areal via Gleis Tor
09.09.2024		1.1	Neues Organigramm
		1.3.2	neu erstellt - Wegfall Bahnbelegungsausweis
		7	Neue Kontaktperson
01.07.2025		1.1	Neues Organigramm; geänderte Kontaktperson

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.

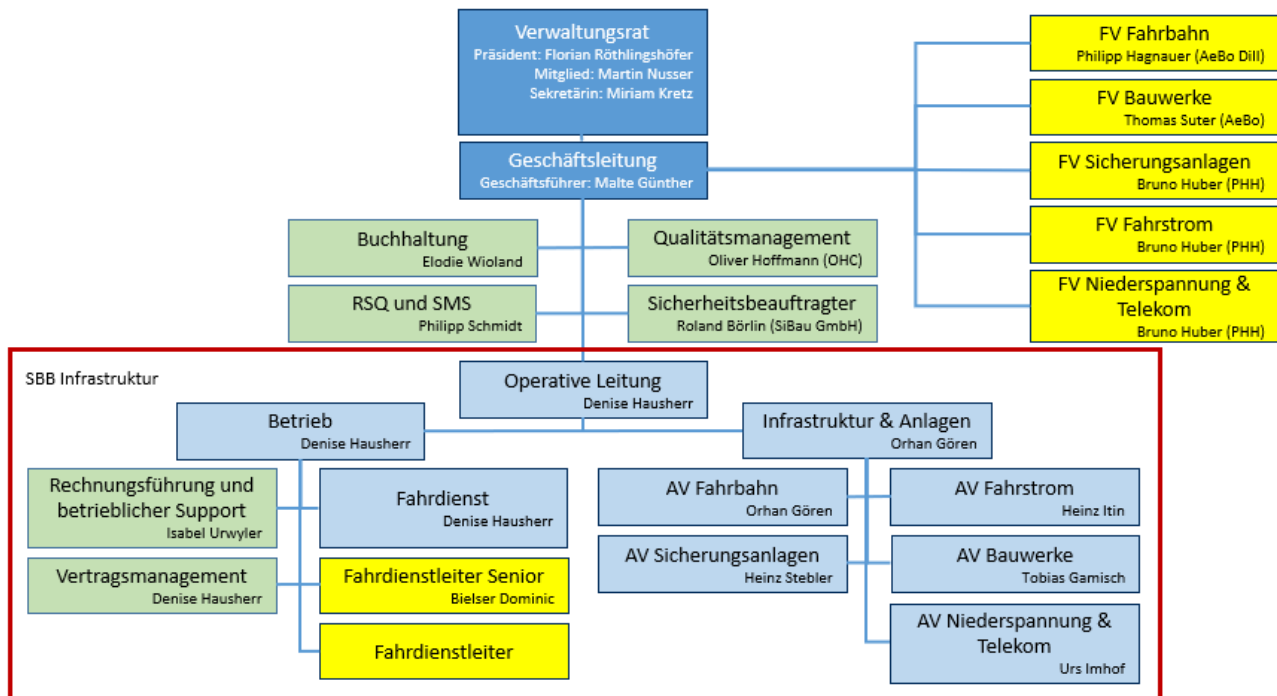
Das Netz der HBSAG umfasst die Zufahrt zu den Hafengebieten Basel Kleinhüningen Hafen ab der DB Hochrheinstrecke Basel – Karlsruhe (Bahnhof Basel Kleinhüningen Hafen), die Zufahrt zu den Hafengebieten MuttENZ-Auhafen und Birsfelden Hafen ab dem Rangierbahnhof Basel SBB RB (Bahnhof Basel Birsfelden Hafen), 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 Betriebsgleise ist Sache der HBSAG, wobei den Bedürfnissen der Anschliesser (Firmen) nach Möglichkeit Rechnung getragen wird.
- 1.2.2 Bei Meinungsverschiedenheiten über die Benützung der Gleise entscheidet die HBSAG.

1.3 Betreten der Bahnanlagen

- 1.3.1 Vor dem Betreten der Rangier-, und Abstellgleise, 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 Das Tragen von Warnausrüstungen ist in Ziff. 5.1 ff geregelt.

2 Fahrten von / nach Schweizerhalle

2.1 Allgemeines

In den Bahnhof Schweizerhalle können weder von Seite Basel RB noch von Seite Birsfelden Hafen Zufahrstrassen eingestellt werden. Das bedeutet, dass alle Fahrten als Rangierbewegung verkehren.

Für alle Fahrten zwischen BSRB – Schweizerhalle – Birsfelden Hafen muss (wie bei Zügen) vorgängig eine Trasse bei der Trassenvergabestelle bestellt werden. Bei der Trassezuteilung wird hinter der «Zugnummer» ein R angestellt. Z.B.: 66123R

Unter Berücksichtigung der Betriebsprozesse werden vom Fahrdienstleiter die Rangierfahrstrassen bestimmt und mittels entsprechender Bedienung der Sicherungsanlage eingestellt.

2.2 Abgangskontrollen

Bei jeder mit Last geführter Rangierbewegung mit «R» Nummer ist durch die EVU eine ordentliche Abgangskontrolle durchzuführen. Das bedeutet, dass die Wagen auf ihre betriebliche Lauffähigkeit hin überprüft und die Daten der Wagen erfasst werden.

3 Rangierdienste

3.1 Allgemeines

Im Gleis 101 und S33 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 in den Gleisanlagen Schweizerhalle wurde bahnseitig auf die Signale 216, 216.1 und 216.2 verzichtet.

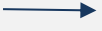
3.1.1 Personal im Rangierdienst

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 aufgelegt resp. platziert werden. Die Hemmschuhe dürfen nur mit genügendem Abstand zum 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 Verwendung von privaten Rangierfahrzeugen**
Für die Verwendung von privaten Rangierfahrzeugen, wie Rangierlokomotiven, bedarf es einer vertraglichen Regelung mit der HBSAG. In der vertraglichen Regelung wird die Benützung von Gleisanlagen durch die Firma sowie deren Haftung vereinbart.
- 3.1.4 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.
- 3.1.5 Benützung von Gleisen der HBSAG durch Firmen**
Fahrten von und nach dem Bahnhof Schweizerhalle (zentralisierter Bereich) 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.

3.2 Rangierfahrten

- 3.2.1 Rangierfahrstrassen**
Der Rangierleiter verlangt die gewünschte Rangierfahrstrasse mittels Funkgleismelder oder Telefon beim Fahrdienstleiter. Die Zustimmung zur Fahrt erfolgt am Zwergsignal.
- 3.2.2 Verwenden des Funkgleismelders auf den Anlagen der HBSAG**
Seit die Hafenbahn Schweiz AG die Stellwerkanlage modernisiert und mit einem elektronischen Stellwerk ausgerüstet hat, besteht für die Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Anschliesserrfirmen die Möglichkeit, mittels Funkgleismelder Rangierfahrstrassen beim Fahrdienstleiter anzufordern. Der Funkgleismelder bietet die verschiedensten Einwahlmöglichkeiten. Diese Tabelle beschreibt die Anwendung der 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	

3.2.3 Übergangsgleise in den zentralisierten Bereich

Coop / Saline	S22
CABB	A5 / A4 / (A1)
GETEC-PARK	D40 / 62 / F23

3.2.4 Besonderheiten

- Die Anforderungen LU/LUZ können vom Fahrdienstleiter nicht eindeutig interpretiert werden, wenn die Rangierlok allein in einem Gleis steht, aus welchem nach zwei Richtungen gefahren werden kann. Der Fahrdienstleiter weiss nicht in welche Richtung das Abkreuzmanöver stattfinden soll. Bitte den gewünschten Fahrweg in zwei einzelnen Rangierfahrten zu 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.

3.2.5 Geschwindigkeitsvorschriften

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

Höchstgeschwindigkeit von Vmax. 10 km/h gilt namentlich für folgende Gleise.

- Gleis 101
- Gleis S33 – S23

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.

3.2.4 Fahrriichtung der Rangierbewegung

Die Fahrriichtungen der Rangierbewegungen sind wie folgt festgelegt:

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

4 Örtliche Besonderheiten

4.1 Permanente Warnanlage (PWA) im Gleis 101

Im Bahnhof Schweizerhalle im Gleis 101 ist eine permanente Warnanlage (PWA) der Firma «Schweizer Electronic AG» installiert.

Die PWA dient dem anwesenden Personal, welches Umschlagstätigkeiten im GETEC PARK.SWISS AG Areal ausführt als automatisches Warnsystem bei herannahenden Rangierfahrten.

4.1.4 Ausrüstung

Die Anlage ist wie folgt ausgerüstet:

- 9 LED-Leuchten (optische Warnung)
- 5 Akustiksignalgeber (akustische Warnung)

4.1.5 Funktion

Die Anlage wird eingeschaltet, wenn:

- Eine Rangierfahrstrasse nach Gleis 101 eingestellt wird.

Die Anlage wird ausgeschaltet, wenn:

- Die Rangierfahrt die Weiche 231 bzw. EV 91 freifährt, wird die PWA 30 Sekunden später ausgeschaltet.
- Wenn die Rangierfahrstrasse, ohne dass eine Fahrt stattgefunden hat, aufgelöst wird.

Die Warnanlage ist immer aktiv. Sie kann weder vor Ort noch am Stellwerk manuell ein- oder ausgeschaltet werden.

Die Zwergsignale 71A und 91A vor dem Gleis 101 können nur Halt und Fahrt mit Vorsicht anzeigen.

4.2 Gleistore in den umzäunten Bereichen

In der Schweizerhalle sind folgende automatische Gleistore vorhanden.

Tor	Überspannt folgende Gleise / Weichen	Bemerkungen
10.1	W 8	Seite Pratteln
11.1	W 302, W303	Seite Birsfelden
12.1	W 311, W 312	Seite Pratteln

4.2.4 Öffnen

Alle Gleistore werden automatisch durch das Einstellen einer betreffenden Rangierfahrstrasse geöffnet.

4.2.5 Schliessen

Nachdem der Gleisabschnitt befahren wurde, die Fahrstrasse aufgelöst und die Achszähler bei den Toren frei sind, schliesst sich das Gleistor automatisch.

4.2.6 Manuelle Bedienung

Die Tore können vom Stellwerk aus auch manuell geöffnet und geschlossen werden.

Wichtig: Alle Tore sollen nur so kurz wie nötig geöffnet werden.

4.2.7 Gleisumzäunung

Bei der Gleisumzäunung im Linsenareal hat es zusätzlich zwei manuelle Zugangstore, welche mit dem Schlüssel der HBSAG geöffnet werden können.

4.2.8 Zutritt GETECPARK SWISS AG

Der Zugang zum GETEC PARK.SWISS AG Areal ist nur mit vorheriger Anmeldung und einem Schlüssel der GETEC PARK.SWISS AG möglich.

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.

4.2.9 Zutritt Tunnel

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

4.3 Rangierfahrten über die Gleise 71 – 101 – 91

Die Gleise 71 – 101 – 91 befinden sich im eingezäunten Areal der GETEC PARK.SWISS AG. Rangierfahrten über diese Gleise müssen nicht der Alarmzentrale gemeldet werden.

Das Absteigen von der Rangierfahrt und das Aussteigen aus der Lokomotive ist nur zur Ausübung der fahrdienstlichen Prozesse, z.B. Behandlung von Störungen am Rollmaterial o.ä. erlaubt. Dabei ist die am Boden befindliche rote Bodenmarkierung zu beachten und nach Möglichkeit nicht zu übertreten. Im Falle eines Ereignisses hat der Selbstschutz jedoch Vorrang. Es sind jegliche Fluchtwege zu benutzen.

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 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, Stossverzeheinrichtungen 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 Warmausrüstung im Sinne dieser Betriebsvorschriften. Kleidungsstücke und Gegenstände in anderen Farben (z.B. Rucksäcke) dürfen die vorgeschriebene Warmausrüstung 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

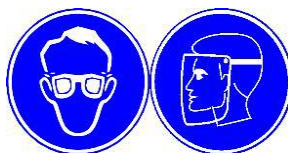
- Orange Kleidung (unten und oben) mit reflektierenden Leuchtstreifen. Für Tätigkeiten im Gleisbereich, das Begleiten von Arbeiten oder das Mitfahren auf offene Plattformen und Wagen.
- Orange Kleidung (oben) mit reflektierenden Leuchtstreifen. Für Aufenthalte im Gleisbereich oder auf den bahnnahe Anlagen, 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 Helmtragspflicht betrifft alle Personalkategorien, welche Rangierarbeiten, Ladesicherungsarbeiten oder Arbeiten am Fahrzeug ausführen. Im Gefahrenbereich von Verladegeräten wie Krananlagen gilt eine generelle Helmtragspflicht 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 eingepprägtes Haltbarkeitsdatum
- Vorrichtungen zum Anbringen von Gehörschutzkapseln und Lampe
- Kinnbänder bei Kletter- oder Höhenarbeitshelmen
- Farbregelelungen
 - Grundfarbe der Helmschalen ist orange
 - Sicherheitswärter haben gem. RTE 20100 weisse Helme zu tragen
 - Mitarbeitende von Drittfirimen 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. Für 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 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
Dauernder Aufenthalt im Gleisbereich (Schotter)	Alle Funktionen und Bereiche im Bau- und Rangierbereich (exkl. Rangierlokführer) Betriebswehr: je nach Einsatz Sicherheitsschuhe hoch oder Feuerwehrtiefel	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

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
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 <u>Klasse 2</u>	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 <u>Klasse 3</u>	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 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 bezüglich 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 51 225 03 68 oder 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

- Entgleisungen von Wagen oder Rangierfahrzeugen sind umgehend dem Fahrdienstleiter +41 51 225 03 68 oder 225 48 24 zu melden, dabei sind die Verantwortlichkeiten abzusprechen.
- Entgleiste Fahrzeuge sind mit einem roten Haltsignal (Flagge oder Licht) gegen die Anfahrseite zu decken.
- Aufgleisungen von Wagen und Behebungen von Beschädigungen an Zubehör und Bahnanlagen der HBSAG dürfen weder von den EVU noch von den Firmen vorgenommen werden.
- In Anschlussgleisen entscheidet der Gleis-Eigentümer, welche Firma für die Aufgleisung aufgeboden wird.

7 Bauliche Massnahmen

7.1 Allgemeines

Alle baulichen Massnahmen im Bereich der Bahnanlagen der HBSAG 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 Adresse zu bestellen:

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

7.2 Bau- und Unterhaltsarbeiten im Areal der GETEC PARK.SWISS AG

Bau- und Unterhaltsarbeiten in den Gleisen 71 – 101 – 91 (Areal GETEC PARK.SWISS AG) sind vorher bei der GETEC PARK.SWISS AG anzumelden. Diese erstellt dann eine Arbeitsgenehmigung. Ausgenommen sind kurzfristige Störungsbehebungen an der Sicherungsanlage. (z.B. Austausch einer Zwergsignallampe)

8 Verzeichnis über die kilometrische Lage der Bahnübergangsanlagen

Unbewachter Bahnübergang	Kilometer Bahnübergang	Strassensignalisierung
ID-BUe 9731 Dammweg	8.116	Strassenbahnbereich
ID-BUe 9732 Überfahrt Schrebergarten	8.126	Strassenbahnbereich

9 Fahrleitungsanlagen

Es sind keine Fahrleitungsanlagen vorhanden.

10 Ortsfeste Signale für Zugfahrten

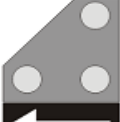
Es sind keine Signale für Zugfahrten vorhanden.

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 Schweizerhalle ist im ganzen zentralisierten Bereich (Fahrstrassenbedienung im eStw) mit Zwergsignalen ausgerüstet.

 232	<table> <tr> <td><u>Begriff</u></td><td>Halt</td></tr> <tr> <td><u>Bedeutung</u></td><td>Halt vor dem Signal</td></tr> <tr> <td><u>Beziehung zu andern Signalen</u></td><td>Ein vorausgehendes Zwergsignal zeigt <i>Fahrt mit Vorsicht</i></td></tr> </table>	<u>Begriff</u>	Halt	<u>Bedeutung</u>	Halt vor dem Signal	<u>Beziehung zu andern Signalen</u>	Ein vorausgehendes Zwergsignal zeigt <i>Fahrt mit Vorsicht</i>
<u>Begriff</u>	Halt						
<u>Bedeutung</u>	Halt vor dem Signal						
<u>Beziehung zu andern Signalen</u>	Ein vorausgehendes Zwergsignal zeigt <i>Fahrt mit Vorsicht</i>						
 233	<table> <tr> <td><u>Begriff</u></td><td><i>Fahrt mit Vorsicht</i></td></tr> <tr> <td><u>Bedeutung</u></td><td>Beginn oder Fortsetzung der Fahrt. Unmittelbar nach dem Zwergsignal muss mit einem Hindernis gerechnet werden.</td></tr> <tr> <td><u>Beziehung zu andern Signalen</u></td><td>Das nächste Zwergsignal zeigt <i>Halt</i>, <i>Fahrt mit Vorsicht</i> oder es folgt kein weiteres Zwergsignal</td></tr> </table>	<u>Begriff</u>	<i>Fahrt mit Vorsicht</i>	<u>Bedeutung</u>	Beginn oder Fortsetzung der Fahrt. Unmittelbar nach dem Zwergsignal muss mit einem Hindernis gerechnet werden.	<u>Beziehung zu andern Signalen</u>	Das nächste Zwergsignal zeigt <i>Halt</i> , <i>Fahrt mit Vorsicht</i> oder es folgt kein weiteres Zwergsignal
<u>Begriff</u>	<i>Fahrt mit Vorsicht</i>						
<u>Bedeutung</u>	Beginn oder Fortsetzung der Fahrt. Unmittelbar nach dem Zwergsignal muss mit einem Hindernis gerechnet werden.						
<u>Beziehung zu andern Signalen</u>	Das nächste Zwergsignal zeigt <i>Halt</i> , <i>Fahrt mit Vorsicht</i> oder es folgt kein weiteres Zwergsignal						
 234	<table> <tr> <td><u>Begriff</u></td><td><i>Fahrt</i></td></tr> <tr> <td><u>Bedeutung</u></td><td>Beginn oder Fortsetzung der Fahrt</td></tr> <tr> <td><u>Beziehung zu andern Signalen</u></td><td>Das nächste Zwergsignal zeigt <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i></td></tr> </table>	<u>Begriff</u>	<i>Fahrt</i>	<u>Bedeutung</u>	Beginn oder Fortsetzung der Fahrt	<u>Beziehung zu andern Signalen</u>	Das nächste Zwergsignal zeigt <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i>
<u>Begriff</u>	<i>Fahrt</i>						
<u>Bedeutung</u>	Beginn oder Fortsetzung der Fahrt						
<u>Beziehung zu andern Signalen</u>	Das nächste Zwergsignal zeigt <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i>						
 230	Bei Rechtsaufstellung weist auf der Vorderseite ein leuchtender Pfeil auf das zugehörige Gleis						
 231	Auf der Rückseite der Zwergsignale weist ein aufgemalter weisser Pfeil auf das zugehörige Gleis. Zeigt das Zwergsignal <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i>, ist dies an einem weissen schrägen Lichtstreifen (Rücklicht) erkennbar.						



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

11.2 Signale mit Dunkelschaltung

Rangierzonen

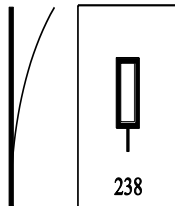
Mit Rangierzonen bezeichnet man den Teil einer Anlage, welcher nach Dunkelschaltung der betreffenden Zwergsignale (mit Dreiecksaufsatz) frei befahren werden kann. Bedingung für diese Dunkelschaltung ist ein absoluter Flankenschutz der übrigen Fahrstrassen (Weichenverschluss).

Gleise	ZS mit Dunkelschaltung	Weiche	Lage
A5 – A1	A5A, A1B	104	Rechts
D40 – 62	D40A, 62B	362, 7A 7B	Links Rechts

12 Weichensignale

12.1 Einfache Weichen

Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit drehbaren Laternen

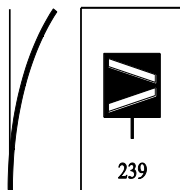


Begriff

Weiche in gerader Stellung

Bedeutung

Fahrt über den geraden
Zweig



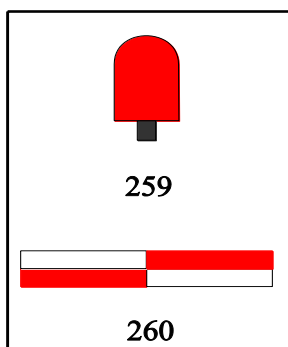
Begriff

Weiche in ablenkender Stellung

Bedeutung

Fahrt über den ablenkenden
Zweig

13 Sicherheitszeichen bei Weichen



Begriff

Sicherheitszeichen

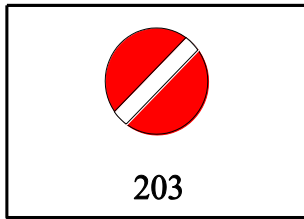
Bedeutung

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.

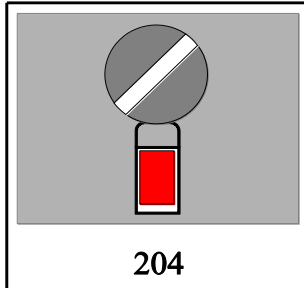
14 Haltsignaltafeln / Haltsignallaternen

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

Haltsignal für das Decken eines Hindernisses



Bei Tag rote Scheibe



Bei Nacht rotes Licht

Begriff

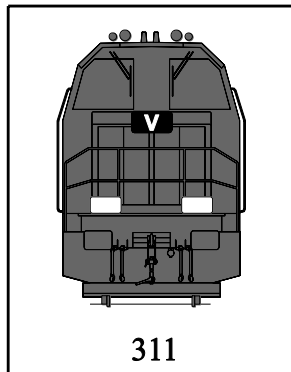
Halt

Bedeutung

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

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

Hafenbahn Schweiz AG

Sig.
Denise Hausherr
Operative Leiterin

Sig.
Dominic Bielser
Fahrdienstleiter Senior