

Betriebsstellenbeschreibung

für die Bedienung der Anschlussbahn

CTS Container Terminal Salzburg

Ges.m.b.H

Terminalstraße 2 | A-5071 Wals/Salzburg



Rechtlicher Hinweis

Dieses Dokument ist eine interne Betriebsstellenbeschreibung der Container Terminal Salzburg GmbH. Es dient ausschließlich als Grundlage für die Bedienung der Anschlussbahn durch berechnete Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Weitergabe, Vervielfältigung oder Verwendung zu anderen Zwecken bedarf der ausdrücklichen Zustimmung der Container Terminal Salzburg GmbH.

Versionsverlauf / Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Änderung	Beschreibung	Erstellt durch
2.0	19.02.2026	Neuerstellung	Neufassung	Bernd Moser

Inhaltsverzeichnis

- 1. Allgemeine Angaben zur Anschlussbahn**
 - 1.1 Anschlussbahnunternehmen (ABU)
 - 1.2 Anschluss an das öffentliche Netz
 - 1.3 Anschlusspunkte
- 2. Zweck und Geltungsbereich**
- 3. Technische Infrastruktur**
 - 3.1 Gleisanlagen
 - 3.2 Weitere kranbare Ladegleise (nicht Bestandteil der Anschlussbahn)
 - 3.3 Weichen
 - 3.4 Technische Parameter
 - 3.5 Oberleitung
- 4. Wagenübergabestelle & Betriebsdurchführung**
 - 4.1 Wagenübergabestellen
 - 4.2 Sicherung von Fahrzeugen
 - 4.3 Besonderer Gefahrenbereich (LKW-Umkehrplatz)
 - 4.4 Verbot des Abstoßens und Abrollens
- 5. Abstimmungsprozess zwischen EVU und ABU bei Verschubfahrten**
 - 5.1 Betriebszeiten
 - 5.2 Verfahren während der Betriebszeiten
 - 5.3 Verfahren außerhalb der Betriebszeiten
 - 5.4 Ablauf der telefonischen Abstimmung
- 6. Verantwortlichkeiten und allgemeine Betriebsgrundsätze**
- 7. Pflichten des Anschlussbahnunternehmens (ABU)**
- 8. Einbauten**
 - 8.1 Gleis 1W
 - 8.2 Gleis 4W
 - 8.3 Gleis 3W
- 9. Arbeitsschutz**
- 10. Vorfallmanagement**
- 11. Anlagen**

1. Allgemeine Angaben zur Anschlussbahn

Anschlussbahnunternehmen (ABU):

CTS Container Terminal Salzburg GmbH

Terminalstraße 2

5071 Wals

Österreich

Terminal & Bahn Disposition +43 662 8588 6520

AB-Aufsicht & Notfallkontakt +43 664 8861 6324 / +43 664 8588 1300

Anschluss an das öffentliche Netz:

Anbindung an die Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG im Bereich Bahnhof Salzburg

Lieferung auf der Bahnstrecke Rosenheim - Salzburg

Anschlusspunkte:

km 83,720 – Weiche 1W → Bf-Gleis 920

km 84,422 – Weiche 5W → Bf-Gleis 918

2. Zweck und Geltungsbereich

Diese Betriebsstellenbeschreibung gilt für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die die Anschlussbahn bedienen. Sie enthält, infrastrukturelle Rahmenbedingungen, betriebliche Vorgaben, sicherheitstechnische Anforderungen, Abstimmungsprozesse mit dem Anschlussbahnunternehmen

Sie ergänzt nationale Eisenbahnvorschriften, Regelwerke des jeweiligen EVU, vertragliche Vereinbarungen, eisenbahnbehördliche Bescheide

3. Technische Infrastruktur

3.1 Gleisanlagen

Gleis	Nutzung	Länge	Besonderheiten
1W	Portalkran	ca. 500 m	teil-elektrifiziertes Schwellengleis
2W	Portalkran	ca. 500 m	teil-elektrifiziertes Schwellengleis
3W	Stapler	ca. 333 m	nicht elektrifiziertes Mattengleis
4W	Portalkran&Stapler	ca. 500 m	nicht elektrifiziertes Matten- u. Schwellengleis

3.2 Weitere kranbare Ladegleise (nicht Bestandteil der Anschlussbahn)

Die Gleise 918 und 916 befinden sich im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und sind nicht Bestandteil der Anschlussbahn CTS.

Eine betriebliche Abstimmung gemäß Punkt 5 dieser Betriebsstellenbeschreibung ist dennoch zwingend erforderlich.

3.3 Weichen

Weiche	Weichen-signal-körper*	Weichen-stellungs-melder	Umstellvorrichtung	Umstellung durch	Besonderheiten
1K	nein	ja	elektrisch	Fdl	Freigabebereich
1W	Ja	nein	Handweiche	Vd	kein Freigabebereich
2W	Ja	nein	Handweiche	Vd	kein Freigabebereich
3W	Ja	nein	Handweiche	Vd	kein Freigabebereich
5W	nein	ja	elektrisch	Fdl	Freigabebereich

3.4 Technische Parameter

Zulässige Radsatzlast:	22,5 t
Größte Neigung:	6,0 ‰
Größte Neigung im Übergabebereich:	2,5 ‰
Kleinsten Radius:	150 m
Höchstgeschwindigkeit* /**:	15 km/h
*Auf Mattengleisen:	Schrittgeschwindigkeit

**Die Beleuchtung der Anschlussbahn entspricht nicht in allen Gleisbereichen durchgängig den Beleuchtungsanforderungen für Arbeitsplätze im Freien gemäß ÖNORM EN 12464-2. Bei Dunkelheit oder unsichtigen Witterungsverhältnissen ist daher auf der gesamten Anschlussbahn Schrittgeschwindigkeit einzuhalten.

Diese Maßnahme gilt als vorsorgliche betriebliche Sicherheitsmaßnahme bis zur vollumfänglichen Sicherstellung einer normgerechten Beleuchtung.

3.5 Oberleitung

- Gleis 1W und 2W: Teilweise elektrifiziert (Überspannt bis kranbare Grenze)
- Gleis 3W und 4W: Nicht elektrifiziert
- Elektrische Triebfahrzeuge auf 3W und 4W unzulässig

Die kranbare Grenze ist auf den Gleisen 1W und 2W mit vom Ladebereich abgewandtem Stromabnehmer erreichbar.

4. Wagenübergabestelle & Betriebsdurchführung

4.1 Wagenübergabestellen

- Gleis 1W und 2W: Beginn bis Ende des kranbaren Bereichs
- Gleis 3W: ab Grenzmarke bis Gleisabschluss
- Gleis 4W: definierter Rampenbereich bis kranbare Grenze
- Gleis 918 und 916: Beginn bis Ende des kranbaren Bereichs

4.2 Sicherung von Fahrzeugen

Die Sicherung hat gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen sowie dem genehmigten Regelwerk des ausführenden EVU zu erfolgen.

Die Sicherung ist unter Berücksichtigung der örtlichen Infrastrukturparameter (Neigung, Gleislage, Witterungseinflüsse) vorzunehmen.

4.3 Besonderer Gefahrenbereiche

LKW-Umkehrplatz

Im Bereich BA-km 0,03–0,065 (Gleis 4W) sowie BA-km 0,090–0,130 (Gleis 3W) befindet sich ein LKW-Umkehrplatz sowie die Werkszufahrt zum Terminalgelände für Fahrzeuge der Firma Kaindl. Während des Umkehrvorganges können sich LKW im Sicherheitsraum des Gleises 4W befinden. Zur Nutzung des Umkehrplatzes ist ein Überfahren des Gleises 3W erforderlich.

Bei Verschubfahrten ist dieser Bereich besonders zu beachten. Das ausführende EVU hat geeignete Maßnahmen zu treffen, um Gefährdungen von Fahrbahnbenützern auszuschließen. Erforderlichenfalls ist der Bereich zu sichern und die Straßenverkehrsteilnehmer sind rechtzeitig zu warnen.

4.4 Verbot des Abstoßens und Abrollens

Abstoßen und Abrollen von Fahrzeugen ist auf der gesamten AB verboten.

5. Abstimmungsprozess zwischen EVU und ABU bei Verschubfahrten

5.1 Betriebszeiten (Richtzeiten)

- Mo–Fr: 05:00–19:00
- Sa: 06:00–10:00

Die angeführten Betriebszeiten stellen Richtwerte dar. Änderungen werden dem genannten Ansprechpartner schriftlich bekanntgegeben.

5.2 Verfahren während Betriebszeiten

Verschubfahrten, während der CTS-Betriebszeit sind grundsätzlich telefonisch mit der CTS-Bahndisposition abzustimmen.

Nach dem Verschub ist die CTS-Bahndisposition über das Ende der Waggonbewegungen zu informieren.

5.3 Verfahren außerhalb Betriebszeiten

Verschubfahrten außerhalb der Betriebszeiten müssen nicht am CTS angemeldet werden. Das Ende und die Wiederaufnahme der Betriebszeiten werden schriftlich an den genannten Kontakt bekanntgegeben.

5.4 Ablauf telefonische Abstimmung vor/nach Verschubfahrten:

Das Verschubpersonal nimmt vor Beginn der geplanten Verschubfahrt telefonisch Kontakt mit der CTS-Bahndisposition auf und meldet den Bedarf für eine Verschubfahrt auf einem oder maximal zwei Ladegleisen an.

Die CTS-Bahndisposition stimmt sich daraufhin intern mit dem CTS-Ladepersonal ab, um sicherzustellen, dass sich keine CTS Mitarbeiter im betroffenen Gleisbereich aufhalten und sämtliche Ladevorgänge auf dem/den betroffenen Gleis(en) eingestellt wurden. Nach erfolgter Rückmeldung erteilt die CTS-Bahndisposition dem Verschubpersonal die Freigabe zur Durchführung der Verschubfahrt. Nach Abschluss der Verschubtätigkeiten informiert das Verschubpersonal die CTS-Bahndisposition erneut telefonisch, und bestätigt dass die Verschubfahrt abgeschlossen ist und sich kein Verschubpersonal mehr im Gleisbereich befindet. Erst nach dieser Rückmeldung können die Ladevorgänge auf dem/den betroffenen Gleis(en) wieder aufgenommen sowie der Aufenthalt von CTS-Mitarbeitern im Gleisbereich wieder freigegeben werden.

6. Verantwortlichkeiten und allgemeine Betriebsgrundsätze

Das Anschlussbahnunternehmen führt keinen Eigenbetrieb durch.

Die Durchführung von Fahrten und Verschubtätigkeiten auf der Anschlussbahn erfolgt ausschließlich durch das ausführende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Das ausführende EVU ist verantwortlich für:

- die betriebliche Durchführung der Fahrten

- die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und des eigenen genehmigten Regelwerks
- die Sicherung abgestellter Fahrzeuge
- die sichere Durchführung von Vershubtätigkeiten
- den Schutz des eingesetzten Personals

Das Anschlussbahnunternehmen ist verantwortlich für:

- die betriebsbereite Bereitstellung der Infrastruktur
- die organisatorische Abstimmung gemäß Punkt 5
- die Durchführung infrastrukturseitiger Sicherungsmaßnahmen

Unabhängig von diesen Regelungen bleibt die Verantwortung jedes Beteiligten im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen unberührt.

7. Pflichten des Anschlussbahnunternehmens (ABU)

Vor und während der Bedienung stellt das ABU organisatorisch sicher:

- Einstellung aller Lade- und Krantätigkeiten im vereinbarten Abschnitt
- Freihaltung von Lichtraum, seitlichem Sicherheitsabstand, Bedienungsraum
- Abstellung von Straßenfahrzeugen außerhalb des Gefahrenraums
- Schneeräumung, Eis- und Bewuchsbeseitigung
- Sicherung beweglicher Verladeeinrichtungen
- Einschalten der Beleuchtung

8. Einbauten

Gleis 1W

Kranbahn mit seitlicher Einengung > 250 cm.

Gefahrenbereiche (Portalkrane) zwischen 220 cm und 250 cm sind gelb/schwarz gekennzeichnet. Bei den aktuell eingesetzten Tragwagen ist ein seitlicher Mindestabstand von 60 cm zum Portalkran gegeben.

Gleis 4W

Kranbahn, Krananlage mit seitlicher Einengung < 220 cm. Markierung an Portalkranen in rot/weiß ist angebracht. Das Betreten dieses Bereiches durch betriebsfremde Personen ist unzulässig.

Gleis 3W

Ab km 0,125 bis zum Gleisabschluss befindet sich eine rot-weiß gekennzeichnete Mauer mit einer Gleisnähe unter 220 cm.

Das Betreten sowie die Mitfahrt auf der mauerseitigen Fahrzeugseite sind in diesem Bereich unzulässig.

9. Arbeitsschutz

Gültig gemäß:

- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)
- nationalen Eisenbahnvorschriften

Grundsätze:

- PSA verpflichtend (Helm, Sicherheitsschuhe, Kleidung in reflektierender Warnfarbe)
- Aufenthalt zwischen Einbauten und bewegten Fahrzeugen ist verboten

Das Auf- und Absteigen von bewegten Fahrzeugen ist nur gemäß dem Regelwerk des ausführenden EVU zulässig und hat unter besonderer Beachtung der örtlichen Gegebenheiten zu erfolgen.

10. Vorfallmanagement

Vorfälle sind unverzüglich dem Anschlussbahnunternehmen zu melden.

Meldepflichtig sind unter anderem:

- Entgleisungen, Kollisionen, unverhältnismäßige Verschubstöße, Brände, Ladegutunfälle (insbesondere Gefahrgut), Entrollen von Fahrzeugen, Sicherheitsmängel, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fahren ohne Auftrag, Trunkenheit oder Suchtmittelbeeinträchtigung, Oberleitungsschäden, Naturereignisse, Betriebsfremde Personen

Meldung erfolgt unverzüglich an:

Anschlussbahnunternehmen, zuständiges EVU, Infrastrukturbetreiber

11. Anlagen

1. Lageplan

Ein detaillierter Gleislageplan wird auf Anfrage und bei Notwendigkeit zur Verfügung gestellt.