



**Angaben zu den örtlichen Zusätzen
für den Bahnhof Hamburg Hafen
Bft Hamburg Süd**

gültig ab 13.12.2015

bleibt frei

aufgestellt:	geprüft:	genehmigt:
Veh, 22.10.2015	Zakschewski, 09.11.2015	Rosebrock, 30.11.2015
Name, Datum	Name, Datum	Name, Datum

Übersicht der Aktualisierungen

1	2	3	4	5	6
geprüft		Aktualisierung			
am	durch	lfd. Nr.	gültig ab	in Betriebsstellenbuch eingearbeitet	
				am	durch
		Neuherausgabe	13.12.2015	Neudruck	
		1	11.12.2016		
		2	15.04.2017		
		3	10.12.2017		
		4	09.12.2018		
		5	15.12.2019		
		6	13.12.2020		

Inhaltsverzeichnis

Übersicht der Aktualisierungen.....	III
Inhaltsverzeichnis.....	IV
Verzeichnis der Anhänge	VII
Verzeichnis der Stellen, auf denen die Angaben zu den örtlichen Zusätzen ausgelegt sind	X
Regelungen zur Ril 408 – Fahrdienstvorschrift –	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.21	1
408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 a) Maßgebende Neigungen größer als 2,5 ‰ (1:400)	1
408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 b) Gewöhnlicher Halteplatz.....	1
408.2101 Abschnitt 3 und 408.4801 Abschnitt 3 Ausnahmen.....	2
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.23.....	2
408.0321 Abschnitt 2 Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist.....	2
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.25.....	2
408.2581 Abschnitt 1 Maßnahmen bei Gefahr.....	2
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48.....	3
408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle	3
1.1 Lage der Betriebsstelle, Grenzen	3
1.2 Grenzen.....	3
1.3 Rangierbezirke	4
1.4 Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise	4
1.5 Angrenzende Infrastruktur.....	5
1.6 Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen.....	5
1.7 Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen.....	5
1.8 Rangieranlagen	5
1.9 Maßgebende Neigung größer 2,5‰ (1:400).....	5
1.10 Ausweich- und Überleitmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen.....	5
1.11 Lageplan der Betriebsstelle.....	6
1.12 Stellwerke.....	6
1.13 Signale	6
1.14 Streckenblockeinrichtungen	7
1.15 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen	7
1.16 Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen.....	7
1.17 Standorte Rangierhalftafel.....	7
1.18 Punktförmige Zugbeeinflussung.....	8
2.1 Rampen mit nutzbaren Längen und Höhe über Schienenoberkante.....	8
2.2 Ladestellen, Freiladegleise.....	8
2.3 Fahrzeugbehandlungsanlagen	8
3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr	9
3.2 Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen	9
4.1 Bremsprobeanlagen	9
4.2 Fremdstromversorgung	9
4.3 Einbruchmeldeanlage.....	9
4.4 Brandmeldeanlage	10
4.5 TV-Anlagen	10
4.6 Weichenheizung.....	10
4.7 Notstromaggregat.....	11
4.8 Gleisfeldbeleuchtung.....	11
4.9 Telekommunikationseinrichtungen	12
4.10 Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall	13
4.11 Hochwasserschutz	14
408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 b) Maßgebende Neigungen	14

408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 d) Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke	17
408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 f) Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen	17
408.4802 Abschnitt 3 Tätigkeiten abgrenzen.....	17
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3 Zuständige Stelle / Unterlagen für den Ortsstellbereich	18
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4 Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich	18
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5 Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich	19
408.4811 Abschnitt 7 Örtliche Besonderheiten	20
408.4813 Abschnitt 3 Absatz 1 b) Nr. 5 Nummer der Einfahrweiche in Einfahrgleisen ohne Ra 10.....	21
408.4813 Abschnitt 3 Absatz 1 d) Nr. 1 Zusätzliche Regeln bei Zustimmung durch Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV301)	21
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 a) Vor Gefahrstellen halten.....	21
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 b) Niedrigere Geschwindigkeit.....	22
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 2 Befahren von Gleisbogen	22
408.4814 Abschnitt 7 Maßnahmen wegen Gefälle	23
408.4815 Abschnitt 3 Stellen der Weichen beim Abstoßen	23
408.4815 Abschnitt 7 Umstellen von Weichen während des Rangierens mit Fahrzeugen, die mit Reisenden besetzt sind.....	23
408.4816 Abschnitt 1 Absatz 1 Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen.....	24
408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3 Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind	25
408.4818 Abschnitt 1 Absatz 1 Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder in die Fahrzeuge ablaufen dürfen	25
408.4851 Abschnitt 1 Absatz 1 Andere Mitarbeiter zuständig für das Sperren von Nebengleisen	26
408.4851 Abschnitt 1 Absatz 2 c) Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen	27
408.4851 Abschnitt 1 Absatz 7 Wortlaute beim Sperren von Bahnhofsgleisen	27
Regelungen zur Ril 301 – Signalbuch –	28
301.0002 Abschnitt 2 Absatz 3 Signale, die nicht unmittelbar rechts – am Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung links – neben oder über dem Gleis angeordnet sind	28
301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6 Bremsweg der Strecke	28
301.0301 Abschnitt 3 Absatz 4 Verwendung der Buchstaben am Signal Zs 2.....	28
301.0501 Langsamfahrsignale.....	28
Regelungen zur Ril 481 – Telekommunikationsanlagen bedienen –	29
Ril 481.0201 – Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks –	29
481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5 Angaben zu den Ortskanälen der Betriebsarten C und O	29
Ril 481.0205 – Grundlagen für Verbindungen des Zugfunks im GSM-R-Netz – ..	29
481.02025 Abschnitt 2 Abs. 3 Rufnummer des Fahrdienstleiters	29
481.0205 Abschnitt 7 Zugvorbereitungsmeldung.....	29
481.0205Z01 Abschnitt 1 Zugfunkbereiche	29
Ril 481.0301 – Gespräche über analogen Rangierfunk führen –.....	29
481.0301 Abschnitt 1 Absatz 5 Teilnehmerverzeichnis analoger Rangierfunk.....	29

Regelungen zur Ril 482 – Signalanlagen bedienen –	30
Ril 482.8001 – Ortsstellbereiche –	30
482.8001 Abschnitt 1 Absatz 1, 3 und 4 Beschreibung, Besonderheiten und Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM)	30
482.8001 Abschnitt 2 Absatz 1, 2 und 3 Vorhaltung und Überprüfung der Signalmittel, Werkzeuge und Hilfsmittel.....	30
482.8001 Abschnitt 5 Absatz 4 Art der Verständigung.....	31
482.8001 Abschnitt 10 Melden an angrenzende Bereiche.....	31
Ril 482.8002 – Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren, Allgemeines –	31
482.8002 Abschnitt 5 Absatz 5 Ausgebildete Personen zur Beurteilung der Befahrbarkeit einer aufgefahrenen Weiche.....	31
Ril 482.8003 – Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen –	31
482.8003 Abschnitt 1 Absatz 2 Besonderheiten.....	31
Ril 482.8004 – Elektrisch ortsgestellte Weichen bedienen –	32
482.8004 Abschnitt 1 Absatz 2 Örtlichkeit.....	32
482.8004 Abschnitt 5 Absatz 1 Ansprechpartner bei Störungen in EOW-Bereichen	32
Ril 482.8005 – Elektrisch ortsgestellte Weichen mittels Bedientafel umstellen –	32
482.8005 Abschnitt 1 Absatz 2 Örtlichkeit.....	32
482.8005 Abschnitt 4 Absatz 1 Ansprechpartner bei Störungen in EOW-Bereichen	32
Regelungen zu Unfallverhütungsvorschriften.....	33
DGUV Vorschrift 72 und 73.....	33
§ 23 Verhalten im Gleisbereich	33
DGUV Information 214-009.....	33
3.8 Sicherheitsabstände in Bereichen von Weichen und Kreuzungen.....	33
DGUV Information 214-055.....	33
7.5 Ladetätigkeiten an Schienenfahrzeugen	33
8.1 Elektrische Energie	33

Verzeichnis der Anhänge

lfd. Nr.	Inhalt	Stand	HPA/Bezl	Stw Hsf	Stw Hsw	EVU
Pläne						
1-1	Lageplan der Betriebsstelle (Zerrplan) ¹⁾	siehe Internet	X	X	X	X
1-2	Übersichtplan mit Schaltanweisung	 	X	X		
Verzeichnisse						
2-1	Übersicht über die angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen	13.12.2020	X	X	X	X
2-2	Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen	13.12.2020	X	X	X	X
2-3	Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung	15.12.2019	X	X	X	X
2-4	Rangierfunkteilnehmerverzeichnis einschl. Skizze	15.04.2017	X	X	X	X
2-5	Verzeichnis der Zugschlussstellen	15.12.2019	X	X		
2-6	Übersicht der mechanisch ortsgestellten Weichen und Gleissperren	13.12.2020	X	X	X	X
Bedienungsanweisungen BÜ						
3-104	Bedienungsanweisung für BÜ 104	15.04.2017	X	X		X
3-120	Bedienungsanweisung für BÜ 120	09.12.2018	X	X		X
3-121	Bedienungsanweisung für BÜ 121	15.04.2017	X	X		X
3-132	Bedienungsanweisung für BÜ 132	09.12.2018	X	X		X
3-133	Bedienungsanweisung für BÜ 133	15.04.2017	X	X		X
3-136A	Bedienungsanweisung für BÜ 136A	15.04.2017	X	X	X	X
3-142	Bedienungsanweisung für BÜ 142	15.04.2017	X	X	X	X
3-205	Bedienungsanweisung für BÜ 205 / 206	09.12.2018	X	X		X
3-310	Bedienungsanweisung für BÜ 310	15.04.2017	X	X	X	X
3-311	Bedienungsanweisung für BÜ 311	15.04.2017	X	X	X	X
3-373	Bedienungsanweisung für BÜ 373	15.04.2017	X	X	X	X
3-1331	Bedienungsanweisung für die Querungshilfe am BÜ 1331	13.12.2015	X	X	X	X

Ifd. Nr.	Inhalt	Stand	HPA/BezL	Stw Hsf	Stw Hsw	EVU
sonstige Bedienungsanweisungen						
4-1	Bedienungsanweisung Bremsprobeanlage HBS	bleibt frei				
4-2	Bedienungsanweisung Weichenheizung	13.12.2020	X	X	X	
4-3	Bedienungsanweisung für EOW Kamerunweg	13.12.2015	X	X	X	X
4-4	Bedienungsanweisung für EOW Peute	13.12.2020	X	X	X	X
4-5	Bedienungsanweisung für das Ladegleis im Ortsstellbereich Ross	13.12.2020	X	X	X	X
4-6	Bedienungsanweisung für den Gleisanschluss 330	10.12.2017	X	X	X	2)
Weitere Anlagen						
5-1	Maßnahmen und Meldungen bei Hochwasser	13.12.2015	X	X	X	X
5-2	Winterdienst auf Anlagen der Hafenbahn	13.12.2020	X	X	X	X
5-3	Dienstwege	13.12.2015	X	X	X	X
5-4	bleibt frei	 				
5-5	bleibt frei	 				
5-6	Weichenreinigung	09.12.2018	X	X	X	
5-7	Durchführung von Lü-Sendungen	13.12.2015	X	X	X	
5-8	Durchführung von Fahrten von und zur Gleisgruppe Peute	13.12.2020	X	X	X	X
5-9	Durchführung von Fahrten auf dem Notfahrweg zwischen HBS und HOS	13.12.2015	X	X	X	X
5-10	Durchführung von Rangierfahrten zwischen der Gleisgruppe Roß und CTT	13.12.2015	X	X	X	X
Signaltechnische Unterlagen ³⁾						
6-1	Signallage- und Isolierplan	 	X	X	X	
6-2	schematische Gleis- und Signalübersicht	 	X	X	X	
6-3	Tabellen für Regel- und Zughilfsstraßen	 	X	X	X	
6-4	Tabellen für Haupt- und Vorsignale	 	X	X	X	
6-5	Tabelle für Weichen und Gleissperren	 	X	X	X	
6-6	Tabelle für Gleisstromkreise	 	X	X	X	
6-7	Stelltischplan	 	X	X	X	

- 1) Die aktuellen Zerrpläne im Internet veröffentlicht
- 2) Die EVU erhalten die Bedienungsanweisung, einschl. erforderlicher Aktualisierungen durch den Vertrieb der Hafenbahn bei Abschluss des Vertrages zur Nutzung des Gleisanschlusses

Verzeichnis der Stellen, auf denen die Angaben zu den örtlichen Zusätzen ausgelegt sind

Den EVU werden die Angaben zu den örtlichen Zusätzen durch Veröffentlichung im Internet bekanntgegeben. Die Zerrpläne sind ebenfalls in der jeweils gültigen Fassung im Internet veröffentlicht.

Diese Unterlage enthält neben den gem. 408.58 geforderten Angaben des EIU zusätzlich die Regeln, die durch das EIU für das Streckenbuch zu liefern sind sowie Regeln zu weiterem zugangsrelevantem Regelwerk.

Regelungen zur Ril 408 – Fahrdienstvorschrift –

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.21

408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 a) Maßgebende Neigungen größer als 2,5 ‰ (1:400)

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
HBS042 und HBS044	Infrastrukturgrenze km 206,8	Ls 49 ^I	5,1‰	Hamburg Süd
HBS041 und HBS043	Infrastrukturgrenze km 206,8	Ls 43 ^{II}	5,5‰	Hamburg Süd
HBS048	Ls 48 ^I	Sig R 48	11,0‰	Hmb-Wilhelmsburg
HBS049	Ls 49 ^I	Sig R 49	10,0‰	Hmb-Wilhelmsburg
HBS038	Ls 38 ^{II}	km 207,9	10,0‰	Hamburg Süd
HBS039	Ls 39 ^{II}	km 207,9	10,0‰	Hamburg Süd

Gleisangabe	maßgebende Neigung in ‰
Gleisverbindung zwischen Weiche HBS103 und Ls VIm	7,5 ‰, fällt in Richtung Richtungsgruppe
HBS034 zwischen Weiche HBS025 und Prellbock	10,0 ‰, fällt in Richtung Weiche
HBS035 zwischen Weiche HBS025 und Prellbock	10,0 ‰, fällt in Richtung Prellbock
Gleise HBS022 bis HBS031 zwischen Ls 22m – Ls 31m und Grz Weiche HBS104	15 ‰, fällt in Richtung Einfahrgruppe
Gleise HBS006 bis HBS021 zwischen Ls 6m – Ls 21m und Brechpunkt Berg	20 ‰, fällt in Richtung Einfahrgruppe

408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 b) Gewöhnlicher Halteplatz

Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis HBS001-HBS008, HBS014-HBS028 und HBS031 dürfen vor Zsig R48, R49 oder V enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

**408.2101 Abschnitt 3 und
408.4801 Abschnitt 3
Ausnahmen**

Abweichend von der Fahrdienstvorschrift werden Ausnahmen mit EBL-Verfügung bekanntgegeben. Dauerhafte Ausnahmen werden in Betriebsstellenbuch bzw. in die Angaben zu den örtlichen Zusätzen übernommen.

Im Betriebsstellenbuch und in den Angaben zu den örtlichen Zusätzen werden die Ausnahmen durch kursive Schrift und einem Genehmigungsvermerk gekennzeichnet.

(Ausnahme zu Ril 408 durch regelwerksverantwortliche Stelle der HPA mit Zustimmung EBL vom 21.09.2017)

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.23

**408.0321 Abschnitt 2
Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist**

Nach Fertigstellung des Zuges meldet der Tf den Zug fmdl. an den zuständigen Fahrdienstleiter abfahrbereit.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.25

**408.2581 Abschnitt 1
Maßnahmen bei Gefahr**

Wenn dem Bahnbetrieb eine Gefahr droht (z.B. Gefahrgutaustritt, Entgleisung, Schienenbruch) hat jeder Mitarbeiter (einschl. EVU, Baustellen ...) zu versuchen, gefährdete Fahrten anzuhalten und unverzüglich eine Meldung an den zuständigen Fdl bzw. Ww abzugeben.

Der Fdl bzw. Ww gibt die Meldung an die Notfallmeldestelle weiter, die dann Hilfe aufruft.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48

408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle

1.1 Lage der Betriebsstelle, Grenzen

Die Hamburg Port Authority AöR (HPA) ist als Betreiber von Serviceeinrichtungen im Hamburger Hafen ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) gemäß §2 Absatz 9 AEG i.V.m. Anlage 2 Ziffer 2 ERegG.

Der Bahnhofsteil Hamburg Süd liegt an folgenden VzG-Strecken (VzG-Streckennummern der DB Netz AG):

1	2	3	4	5	6	7	8	VzG- und La-Strecken
VzG-Strecke	La-Strecken-Nr.	von	nach	Hauptbahn	...gleisig	elektrifiziert	Streckenklasse	
1248	3	Hamburg Süd	Abzw Hamburg-Veddel	nein	ein	ja	D4	
1255/1297*)	497	Maschen Rbf	Hamburg Süd	nein	zwei	ja	D4	

*) siehe oberbautechnische Grenze im Pkt. 1.2

Die Angaben der Spalten 2, 5 bis 8 beziehen sich ausschließlich auf die Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn.

1.2 Grenzen

aus Richtung	VzG-Strecke	Signal	km HPA	km DB	Bemerkungen
Bft Hmb-Wilhelmsburg (DB)	1255/1297*)	A297	206,063	11,014	
Bft Hmb-Wilhelmsburg (DB)	1255/1297*)	AA297	206,063	11,014	steht abweichend rechts
Abzw Veddel	1248	Iso Weiche HBS321	30,650	3,016	
Bft Hmb-Wilhelmsburg (DB)	ohne	Ls 299 ^{II}	206,198		
Bft Hmb Hohe Schaar	ohne	BÜ 501a			

*) siehe oberbautechnische Grenze

Die Grenzen zu den angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen sind den Zerrplänen und dem Anhang 2-1 zu entnehmen.

(weiter nächste Seite)

**abweichende
oberbautechni-
sche Instandhal-
tungsgrenze**

Die oberbautechnische Instandhaltungsgrenze zwischen der DB und der Hafenbahn befindet sich von und nach Hmb-Wilhelmsburg in km 206,791 (DB-km 11,780). An dieser Stelle wechselt auch die VzG-Streckenummer (1255 Maschen Rbf – Infrastrukturgrenze, 1297 Infrastrukturgrenze - Hamburg Süd).

Von und nach Abzw Veddel befindet sich die oberbautechnische Instandhaltungsgrenze am Isostoß der Weiche HBS321 zur DB und im Zuführungsgleis Peute östlich der Brücke über die Fernbahngleise (km 41,678).

Die Blocksignale 43F, 43FF, 43G und 43GG sind gleichzeitig die Einfahrtsignale des Bf Hamburg Hafen, Bft Hamburg Süd. Die genannten Signale werden durch den özF Veddel der DB Netz AG bedient.

1.3 Rangierbezirke

Folgende Gleisgruppen gehören ebenfalls zum Bft Hamburg Süd:

- Peute
- Roß

1.4 Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Die Nutzlängen der Gleise sind den Zerrplänen und dem Anhang 2-2 zu entnehmen.

Zu verwendende Hemmschuhbauform:

Alle Gleise auf der Infrastruktur der Hafenbahn sind mit Schienen der Bauform S49 bzw. S54 versehen.

Es sind ausschließlich Einheitshemmschuhe für S49/S54 (gelb mit blauem Zusatzanstrich im Griffbereich und einer lichten Sohlenbreite von 75 mm) zu verwenden.

Nicht benutzte Hemmschuhe sind auf den Hemmschuhsteinen oder an einer durch das EVU festgelegten Stelle abzulegen.

Auf den durchgehenden Hauptgleisen und auf den BÜ dürfen keine Hemmschuhe verwendet werden.

**maximale Zug-
länge**

Für Zugeinfahrten aus Richtung DB Netz Abzw Veddel (Rothenburgsort, Hamburg Hbf) ist die Nutzlänge der Einfahrgleise auf 690 m Gesamtzuglänge begrenzt.

Für Einfahrten aus Richtung Hmb-Wilhelmsburg (Hamburg-Harburg) mit einer Gesamtzuglänge von mehr als 690 m steht nur eine begrenzte Anzahl von Einfahrgleisen zur Verfügung.

- Die Dispo Z regelt den Zulauf der Züge.

1.5 Angrenzende Infrastruktur

Die angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen sind den Zerrplänen und dem Anhang 2-1 (außer Grenzen zu DB Netz) zu entnehmen. Die Bedienungsanweisungen für die angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen werden durch den jeweiligen Betreiber selbst erarbeitet und bekanntgegeben und sind nicht Bestandteil dieser Unterlage.

1.6 Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Auf dem Gleisnetz der HPA verkehren planmäßig keine Reisezüge. Sonderzüge mit Reisenden werden mit Wegevorschrift und Beförderungsbedingungen schriftlich bekanntgegeben und durchgeführt.

1.7 Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

Gefahrgutzüge und -wagen dürfen auf allen Gleisen, ausgenommen Betriebs- und Verkehrsgleise, abgestellt werden. Die Überwachung der Wagen gem. GGVSEB/RID obliegt den beteiligten EVU.

Sendungen mit Gefahrgut der Klasse 7, welches dazu geeignet ist größere öffentliche Aufmerksamkeit zu erregen, sind nach Möglichkeit erst dann auf der Infrastruktur der HPA abzustellen, wenn eine zeitnahe Weiterbeförderung sichergestellt ist.

1.8 Rangieranlagen

Zum Schutz der Gleisbremsen gegen Beschädigung dürfen Gleisbremsen nicht von Zweiwegefahrzeugen befahren werden. Ausnahmen können für einzelne Fahrzeuge in einer Betra/betrieblichen Anordnung zugelassen werden.

Schutz der Gleisbremsen

Der Notfallmanager darf Fahrten von Zweiwegefahrzeugen über die Gleisbremse im Einzelfall zustimmen.

Ablaufberg Hamburg Süd

Ablaufberg

Ausrundungshalbmesser: 300m
Ablaufgefälle: 62,5‰
Talbremsen: 3 (doppelseitige Balkengleisbremse)

Die Bremsen werden über einen Ablaufsteuerrechner elektronisch gesteuert. Im gehobenen Zustand dürfen sie nicht von Lokomotiven befahren werden.

Ablaufbetrieb findet über den Ablaufberg Hamburg Süd nicht mehr statt.

1.9 Maßgebende Neigung größer 2,5‰ (1:400)

Die Angaben sind zu 408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2a) bzw. 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2b) aufgeführt.

1.10 Ausweich- und Überleitmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen

Es bestehen keine Ausweichmöglichkeiten bis zu den Bahnhöfen Hmb-Harburg, Hamburg Hbf und Hmb-Rothenburgsort. In Hmb-Wilhelmsburg besteht eine Überleitmöglichkeit für Fahrten auf dem Gegengleis.

1.11 Lageplan der Betriebsstelle

Die EVU können die Zerrpläne im Internet unter <https://www.hamburg-port-authority.de/de/auf-der-schiene/> abrufen.

1.12 Stellwerke

Name	Funktion	Bauart
Hsf	Fahrdienstleiterstellwerk	Sp Dr S 60
Hsf	Rangierstellwerk	MSR 32
Hsw	Rangierstellwerk	Sp Dr S 60

1.13 Signale

Signal	Verwendung	Standort (km)	Zs 1	Zs 2	Zs 3	Zs 6	Zs 7	Zs 8
A297	Esig	206,063	ja	nein	nein	nein	nein	nein
AA297	Esig	206,063	ja	nein	nein	nein	nein	nein
C	Asig/Zsig	207,711	ja	ja	nein	nein	nein	nein
D	Asig	207,783	ja	nein	nein	nein	nein	nein
E	Asig	207,779	ja	nein	nein	nein	nein	nein
F	Asig	207,677	ja	nein	nein	nein	nein	nein
P50	Asig	30,497	ja	nein ^{*)}	nein	nein ^{*)}	nein	nein
R48	Zsig	207,409	ja	nein	ja	nein	nein	nein
R49	Zsig	207,432	ja	nein	ja	nein	nein	nein
V	Zsig	30,178	ja	nein	ja	nein	nein	nein

Signal Zs 3

Alle Signale Zs 3 sind als Formsignale ausgeführt.

*) Hinter dem Signal P50 sind ein Signal Zs 2 und Zs 6 als allein stehende Lichtsignale vorhanden. Das Hauptsignal kommt nur in die Fahrtstellung, wenn auch die für die eingestellte Fahrstraße erforderlichen Zusatzanzeiger leuchten. Eine Darstellung auf dem Stelltisch erfolgt nicht.

Signal Zs 6



Für Fahrten in das Gegengleis nach Hmb-Wilhelmsburg ist zwischen der Weiche DB302 und DB301 ein Lichtsignal Zs 6 aufgestellt (Signalbezeichnung Zc44). Das Signal ist auf dem Stelltisch dargestellt und bei einer Fahrt in das Gegengleis ohne Fahrtstellung des Hauptsignals in die Fahrwegprüfung mit einzubeziehen.

1.14 Streckenblockeinrichtungen

Betriebsstelle/ Stellwerk	von und nach	Bauform	Bemerkungen
Hamburg Süd	Hmb-Wilhelmsburg	Zentralblock 600	

Richtung Abzw Veddel ist kein Streckenblock vorhanden, da der Bft Hamburg Süd unmittelbar an die Abzw Veddel grenzt.

1.15 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

Betriebsstelle	Signal	Standort		Bemerkungen
		km HPA	km DB	
Hmb-Wilhelmsburg	42H 42HH	---	11,018	
Abzw Veddel	HBS321W	30,650	3,016	

1.16 Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen

von	nach	Fahren auf dem Gegengleis mit		
		Befehl	Signal Zs 6 (GWB)	Signal Zs 8
Hamburg Süd	Hmb=Wilhelmsburg		X	
Hmb=Wilhelmsburg	Hamburg Süd		X	

1.17 Standorte Rangierhalttafel

Es sind keine Rangierhalttafeln vorhanden.

1.18 Punktförmige Zugbeeinflussung

Bahnhofsteil	Signal	1000 Hz	2000 Hz
Hamburg Süd	A297		X
	AA297		X
	C		X
	D		X
	E		X ¹⁾
	F		X ¹⁾
	p50	X	
	P50		X
	r48	X	
	R48		X
	r49	X	
	R49		X
	v	X	
	V		X

¹⁾ Es sind zwei Magnete jeweils 4m vor dem Signal eingebaut.

Die Vorsignale für die Esig A297 und AA297 befinden sich an den vorliegenden Hauptsignalen (Ks-Signalsystem) 42N42 (für A297) und 42N43 und 42N44 (AA297) der DB Netz AG.

2.1 Rampen mit nutzbaren Längen und Höhe über Schienenoberkante

Es sind keine Laderampen vorhanden.

2.2 Ladestellen, Freiladegleise

Im Bft Hamburg Süd befindet sich im Ortsstellbereich Ross im Gleis ROS775 ein Freiladegleis mit einer Länge von etwa 443m. Das Gleis ist nicht mit Straßenfahrzeugen befahrbar.

2.3 Fahrzeugbehandlungsanlagen

Bremsprobeanlagen

siehe Pkt. 4.1

Schadwagenbehandlung

Bzgl. der Nutzung der Schadwagenbehandlungsgleise wird auf die Bestimmungen der „Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtungen der Hamburg Port Authority – Besonderer Teil –“ in der jeweils gültigen Fassung verwiesen.

Als Schadwagenbehandlungsgleis ist vorgesehen:
im Bft Hamburg Süd Gleis ROS710

Als Schadwagensammelgleis ist vorgesehen:
im Bft Hamburg Süd Gleis HBS030

- ⋮ Als Übergabegleis zur Wagenwerkstatt der HPA ist vorgesehen:
im Bft Hamburg Süd Gleise HBS293, 294 und 295 (teilw.)

3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr

Das Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr befindet sich im Anhang 2-3.

3.2 Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen

bleibt frei

4.1 Bremsprobeanlagen

Die Gleise HBS001-HBS005, HBS008, HBS009 und HBS020-HBS029 sind mit einer Bremsprobeanlage ausgerüstet. Die Anschlüsse und Bedieneinrichtungen befinden sich an den östlichen Gleisenden. Bremsprobesignale sind nicht vorhanden.

Die Anlage zur Druckluftherzeugung befindet sich im Gebäude der ehem. Zugabfertigung am östlichen Ende des Gleises HBS031.

⋮

4.2 Fremdstromversorgung

Durch die HPA werden an einigen Gleisen Elektranten zur Fremdstromversorgung von Triebfahrzeugen vorgehalten.

Kabel zu den Elektranten sind durch das EVU bei Nichtbenutzung auf dem Triebfahrzeug oder einer anderen durch das EVU festgelegten Stelle aufzubewahren. Die Kabel dürfen bei Nichtbenutzung auf keinen Fall auf dem Randweg abgelegt werden oder in der Steckdose des Elektranten verbleiben.

Folgende Elektranten zur Fremdstromversorgung von Tfz sind vorhanden:

Ort	Anzahl Elektran-ten	Anzahl Anschlüsse je Elektrant		
		230 V	400 V / 16 A	400 V / 32 A
zwischen Gleis HBS104 und Gleis HBS105	2	2	2	1
zwischen Gleis HBS115 und Gleis HBS116	4	2	2	1
am Gleis HBS118	1	2		

4.3 Einbruchmeldeanlage

Die an den Funkmasten vorhandenen Schalthäuser sind mit einer Einbruchmeldeanlage und Brandmeldeanlage ausgerüstet. Alarmer werden an den Netzkoordinator auf die GUI übertragen.

4.4 Brandmeldeanlage

Beim Auslösen der Brandmeldeanlage ist der Bahnbetrieb im betroffenen Bereich zunächst einzustellen und der Netzkoordinator zu verständigen. Anschließend ist, soweit möglich, zu erforschen, ob ein Fehlalarm vorliegt.

Für die durch LST-Schließung gesicherten Räume ist auf den besetzten Stellwerken ein entsprechender Schlüssel unter Siegelverschluss vorhanden (vgl. zu 482.9001 Abschnitt 2 Abs. 2).

4.5 TV-Anlagen

bleibt frei

4.6 Weichenheizung

Alle vom Stellwerk aus bedienten Weichen und alle elektrisch ortsgestellten Weichen sind mit Weichenheizung ausgerüstet.

Ausgenommen hiervon sind die Weichen:

ROE008, ROE011, ROE012 und ROE013

Die Aufteilung der Weichenheizungsbezirke kann der Bediener der Bedienungsanweisung für die Weichenheizung entnehmen.

Die manuell ortsgestellten Weichen sind in der Regel nicht mit Weichenheizung ausgerüstet.

Roeloffsufer

Die Weichen ROE001 und ROE003 sind mit einer geothermischen Weichenheizung ausgerüstet, die sich in der Betriebserprobung befindet. Bedien- und Überwachungseinrichtungen sind nicht vorhanden.

Peute

Die Weichen PEU002, PEU006 und PEU007 sind mit einer Weichenheizung ausgerüstet. Am Schaltschrank für die EOW-Anlage ist die Einrichtung zur Niederschlagsmessung vorhanden, an der jeweiligen Weichenspitze ist ein Temperatursensor angebracht.

Die Weichenheizung kann nicht manuell bedient werden. Störungen sind dem Fdl Hsf zu melden.

Bereiche ohne Weichenheizung

Verhalten in Bereichen ohne Weichenheizung

In den Bereichen ohne Weichenheizung kann es aufgrund der exponierten Lage im Hamburger Hafen bei starkem Wind zu Schneeverwehungen im Bereich der Weichenzungen kommen. Diese können nicht immer zeitnah beseitigt werden.

Um ein sicheres Befahren der ortsgestellten Weichen ohne Weichenheizung sicherzustellen, sind bei entsprechender Witterung folgende Maßnahmen erforderlich:

- die Rangierfahrt hat vor der ortsgestellten Weiche anzuhalten, auch wenn das Weichensignal die für die Fahrt entsprechende Weichenlage anzeigt,
- die ordnungsgemäße Endlage der Weichenzungen ist durch das Hin- und Herstellen durch das Rangierpersonal festzustellen und
- Schnee und Eis zwischen Zunge und Backenschiene sind in dem Bereich, an dem die Zunge an der Backenschiene anliegt, vorher durch das Rangierpersonal zu beseitigen.

4.7 Notstromaggregat

Stellwerk	Art Netzersatz	Erf. Leistung externes Aggregat	Bemerkungen
Hsf einschl. Hsw	stationäres Netzersatzgerät mit Diesel	140 kVA	externes Aggregat muss von Elektrikern angeschlossen werden (kein Anschluss vorbereitet)

Folgende Anlagen werden durch eine separate USV in den Bedienräumen Hsf und Hsw versorgt:

USV in den Bedienräumen

- Betriebsleitstellensystem
- GUI
- Tetrapol-Funkgeräte im Desktop-Adapter
- IP-Telefone

In den Fm-Räumen werden die Switche und Router über eine USV versorgt.

4.8 Gleisfeldbeleuchtung

Folgende Bereiche sind mit einer Gleisfeldbeleuchtung ausgerüstet:

Bereich mit Gleisfeldbeleuchtung	Bedienung durch	Bemerkungen
Gleise HBS001 – HBS031	Fdl Hsf	manuelle Bedienung
Gleise HBS101 – HBS109		
Gleise HBS201 – HBS295		
Gleise ROS707 – ROS710	Rangierpersonal	Bedieneinrichtung am Lichtmast Spitze Weiche ROS043
Gleise PEU006 – PEU007	Rangierpersonal	Bedieneinrichtung am Lichtmast Spitze Weiche PEU011
Gleise PEU601 – PEU608		

Sind Bedienungshandlungen durch das Rangierpersonal erforderlich, können die Bedieneinrichtungen durch folgendes Schild gekennzeichnet sein:

Bedienung durch Rangierpersonal



Die Gleisfeldbeleuchtung ist bei Bedarf einzuschalten und nach dem Verlassen des Bereiches wieder auszuschalten sofern sich keine weiteren Rangierfahrten in dem Bereich befinden.

4.9 Telekommunikationseinrichtungen

transPORT rail

Informationseinrichtungen und Datenverarbeitungssystem transPORT rail

Das System „transPORT rail“ verbindet als Kommunikations- und Informationssystem die EDV-Systeme der Hafenvirtschaft und der Hafenbahn bzw. der EVU. Es ermöglicht den schnellen und reibungslosen Informationsfluss für den Bereich des Gütertransports im Hamburger Hafen auf der Schiene und darüber hinaus.

Des Weiteren verlangt die Innenbehörde als die für die Gefahrenabwehr zuständige Stelle, dass laufend aktuelle Informationen über die Ladung von Wagen mit gefährlichen Gütern bereitgestellt werden. Dazu haben Feuerwehr und Polizei über ihre eigenen Systeme einen direkten Zugriff auf die aus transPORT rail stammenden Gefahrgutdaten.

Alle Stellwerke und die Dispositionszentrale der Hafenbahn sind mit Rechnern der Hafenbahn ausgestattet, durch die Zugriff auf das Betriebsleitsystem (BLS) ARAMIS wie auch auf transPORT rail besteht.

Telefon

Telefon

Die Arbeitsplätze auf dem Stellwerk sind unter folgenden Rufnummern aus dem öffentlichen Netz erreichbar:

- Stellwerk Hsf, Fahrdienstleiter Tel: 040/42 8 47-45 38 (Fax: -45 90)
- Stellwerk Hsw, Weichenwärter Tel: 040/42 8 47-45 40 (Fax: -45 67)

Bei Störungen der Einwahl 040/42 8 47 steht als alternative Einwahl 040/82 2 14 zur Verfügung.

Bei Ausfall der stationären Telekommunikationseinrichtungen sind die Stellwerke Hsf und Hsw über Mobiltelefon erreichbar. Das Mobiltelefon wird nur bei Bedarf eingeschaltet und ist nicht auf die Festnetzanschlüsse weitergeleitet.

- Stellwerk Hsf Tel: 01 51/27 78 53 34
- Stellwerk Hsw Tel: 01 51/27 78 53 33

Fs-Verbindung

Strecken-Fernsprechverbindungen (Fs-Verbindung)

Für Zugmeldungen und andere fahrdienstliche Nachrichten besteht beim Fdl Hamburg Süd Fs-Verbindungen mit dem özF Wilhelmsburg und dem özF Veddel in der BZ Hannover.

Fsig-Verbindungen

Signal-Fernsprechverbindungen (Fsig-Verbindung)

Fsig-Verbindungen bestehen zu folgenden Signalen:

- Zsig V
- Zsig R49
- Esig A297
- Asig P50
- Ls 60

Funk

Zugfunk GSM-R-Roaming

GSM-R-Roaming

Für den Fdl Hsf ist ein GSM-R-Tischgerät mit der Rufnummer 01835/852-4538 vorhanden. Mit diesem Gerät sind nur Gespräche im GSM-R National Roaming möglich. Gruppenrufe und Notrufe stehen nicht zur Verfügung.

Der Netzkoordinator ist in GSM-R über die Rufnummer 01835/852-3476 zu erreichen.

analoger Zugfunk Ortskanal

analoger Zugfunk

Im Bf Hamburg Hafen besteht die Möglichkeit zur Verständigung zwischen dem Fahrdienstleiter bzw. dem Weichenwärter und dem Triebfahrzeugführer über den Zugfunk im H-Band, Betriebsart C.

Folgende Erreichbarkeiten sind dabei für den Tf gegeben:

- Kanal 33 Tonruf 1 Fdl Hsf

Rangierfunk

Rangierfunk

Das jeweils gültige Rangierfunkverzeichnis befindet sich im Anhang 2-4.

Die Umschaltunkte zwischen den Funkbereichen der ständig nutzbaren Kanäle sind durch weiße Tafeln mit blauer Kanalbezeichnung gekennzeichnet.

Standorte:

Umschaltpunkt Hof/Hsw: BÜ 501a

Umschaltpunkt Hsf/Hsw: gedachte Linie zwischen Ls 201^W und Ls 295^W

4.10 Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall

Lieferwerke

Gas	Hamburg Netz GmbH, Ausschläger Elbdeich 127, 20539 Hamburg, 040 / 53 79 93 98
Wasser	Hamburg Wasser, Ballindamm 1, 20095 Hamburg, 040 / 78 88 – 22 22
Strom	Hamburg Energie, Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg, 040 / 22 44 10 – 20

Im Störfall ist der Netzkoordinator unter 040/42 8 47-34 76 zu verständigen. Die bekannten Absperrvorrichtungen sind zu schließen.

Absperrrichtungen

Gebäude	Absperrrichtung für	Ort
Stellwerk Hsf einschl. Anbau LST	Heizöl	Heizungsraum 1. OG
	Wasser	EG, Raum gekennzeichnet
	Strom	Niederspannungsraum EG
Bergmeister DB Cargo	Gas	aussen am Gebäude gekennzeichnet
	Wasser	Raum gekennzeichnet
	Strom	Niederspannungsraum EG im Stellwerk Hsf

(weiter nächste Seite)

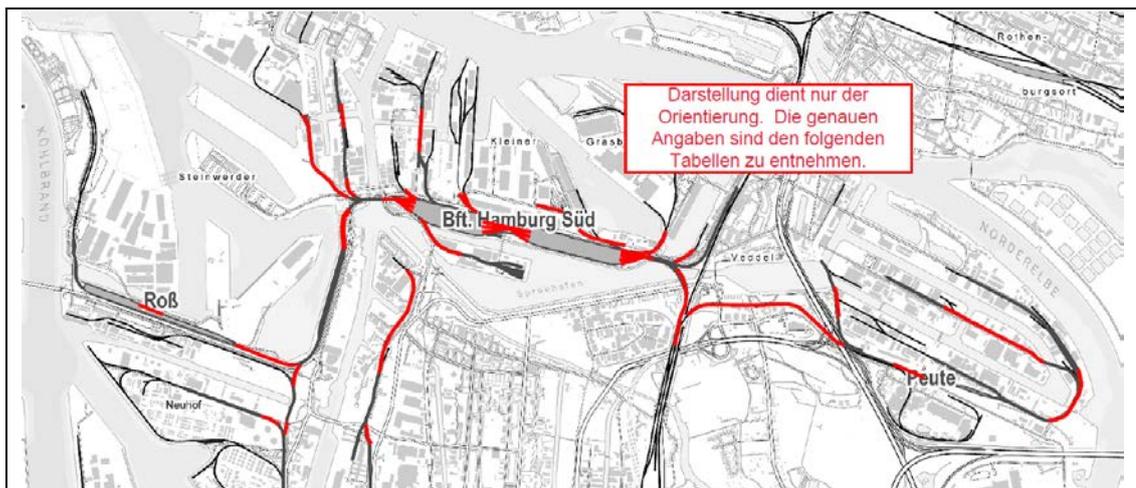
Gebäude	Absperreinrichtung für	Ort
Stellwerk Hsw	Gas	EG, Raum gekennzeichnet
	Wasser	EG, Raum gekennzeichnet
	Strom	EG, Raum gekennzeichnet (nur für LST-Anlage)
	Strom	Niederspannungsraum EG im Stellwerk Hsf für komplette Stromversorgung

4.11 Hochwasserschutz

Weite Teile der Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn befinden sich in einem Hochwasser gefährdetem Gebiet. Weitere Einzelheiten enthält der Anhang 5-1.

408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 b) Maßgebende Neigungen

An folgenden Stellen beträgt die maßgebende Neigung mehr als 2,5‰:



(weiter nächste Seite)

a) Hauptgleise

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
HBS042 und HBS044	Infrastrukturgrenze km 206,8	Ls 49 ^I	5,1‰	Hamburg Süd
HBS041 und HBS043	Infrastrukturgrenze km 206,8	Ls 43 ^{II}	5,5‰	Hamburg Süd
HBS048	Ls 48 ^I	Sig R 48	11,0‰	Hmb-Wilhelmsburg
HBS049	Ls 49 ^I	Sig R 49	10,0‰	Hmb-Wilhelmsburg
HBS038	Ls 38 ^{II}	km 207,9	10,0‰	Hamburg Süd
HBS039	Ls 39 ^{II}	km 207,9	10,0‰	Hamburg Süd

Hauptgleise

b) sonstige Gleise

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰	im Verhältnis	Gleise	zwischen	
		10	1:100	HBS034 HBS035

Ostkopf

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰	im Verhältnis	Gleise	zwischen	
		7,5	1:133	Verbindung HBS103W – HBS179W
15	1:66	HBS022 – HBS031	Ls 22 m – Ls 31m	Grz HBS104W
20	1:50	HBS006 – HBS021	Ls 6m – Ls 21m	Brechpunkt Berg

Bergbereich

In der Ablaufzone (Brechpunkt bis letzte Weiche im Gleis der Richtungsgruppe) beträgt die Neigung bis zu 62,5 ‰.

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰	im Verhältnis	Gleise	zwischen	
		10	1:100	HBS241 – HBS242 HBS243 – HBS293

Westkopf

(weiter nächste Seite)

Zuführungsgleise

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise zum	zwischen	
	im Verhältnis			
5	1:200	Am Windhuk- kai	HBS046W	Anschluss- grenzen
		O'swaldkai	HBS031W	Anschluss- grenze
7,5	1:133	Kamerunweg	KAM821W	Anschluss- grenzen
10	1:100	Überseezent- rum (HBS051)	HBS005W	SAL001W
		Reiherdamm	HBS257W	Anschluss- grenze
15	1:66	Worthdamm	WOD003W	BÜ 1152A
		Spreehafen	HBS216W	BÜ 1166B
		Ellerholzdamm	westl. Ende Reiherstieg- brücke	BÜ 1316
		Peute	Infrastruktur- grenze DB/HPA	PEU001W
20	1:50	Ellerholzdamm	ELL018W	BÜ 1305A

Peute

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
4	1:250	PEU006, PEU007	km 43,2	PEU019W
7,5	1:133	PEU820, PST850	BÜ 205	PST001W
15	1:66	HOV830 HOV831	Hovekanalbrü- cke	BÜ 1234

Roeloffsufer

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
15	1:66	ROE294	BÜ 1340	Ls 1 ^I , Ls 2 ^I , Ls 4 ^I

(weiter nächste Seite)

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
4	1:250	ROS751, ROS752	(Höhe) Ls 751	ROS005W
20	1:50	ROS707, ROS045_047	Höhe Spitze ROS044W	ROS050W

**Gleisgruppe
Ross**

Das Verschieben von Fahrzeugen ist in Gleisen mit einer Neigung von mehr als 2,5 ‰ verboten.

Verschieben

**408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 d)
Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke**

Die Eisenbahninfrastruktur der HPA stellt einen Bahnhof mit verschiedenen Bahnhofsteilen dar. Lediglich im Übergangsbereich zur DB Netz AG ist teilweise freie Strecke vorhanden.

**408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 f)
Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen**

Die Zuständigkeitsgrenze des Bft Hamburg Süd in Richtung Abzw Veddel befindet sich am Schienenstoß der Weiche HBS321W.

Die Blocksignale 43F, 43FF, 43G und 43GG sind gleichzeitig die Einfahrsignale des Bf Hamburg Hafen, Bft Hamburg Süd. Die genannten Signale werden durch den özF Veddel der DB Netz AG bedient. Sie können nur in die Fahrtstellung gebracht werden, nachdem der Fdl Hsf seine Teilfahrstraße eingestellt hat.

Das Ausfahrtsignal P50 des Bft Hamburg Süd ist gleichzeitig das Blocksignal der Abzw Veddel. Es kann vom Fdl Hsf nur in die Fahrtstellung gebracht werden, wenn der özF Veddel seine Teilfahrstraße eingestellt hat.

**408.4802 Abschnitt 3
Tätigkeiten abgrenzen**

Zu den Aufgaben der Stellwerksbediener in ihrem Zuständigkeitsbereich gehört neben der Bedienung der Sicherungstechnik einschl. Zugnummernmeldeanlage und dem Führen der betrieblichen Unterlagen auch die Bedienung der Leit- und Dispositionssysteme der Hafeneisenbahn.

Der Fdl Hsf und der Ww Hsw arbeiten für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich eigenverantwortlich.

(weiter nächste Seite)

Die Zuständigkeitsbezirke werden folgendermaßen abgegrenzt:

Zuständigkeitsbezirk	Abgrenzung durch	zu
Fdl Hsf	Ls 201 ^W Grenzzeichen der Weichen HBS225, HBS234, HBS227, HBS231, HBS235, HBS 219, HBS228, HBS232, HBS212, HBS209, HBS209, HBS206, HBS208, HBS211, HBS210, HBS207, HBS217, HBS226, HBS230, HBS247, HBS237, HBS246, HBS245, HBS244, HBS243, Ls 241 ^W , Ls 242 ^W	Ww Hsw
Ww Hsw	Ls 201 ^W Grenzzeichen der Weichen HBS225, HBS234, HBS227, HBS231, HBS235, HBS 219, HBS228, HBS232, HBS212, HBS209, HBS209, HBS206, HBS208, HBS211, HBS210, HBS207, HBS217, HBS226, HBS230, HBS247, HBS237, HBS246, HBS245, HBS244, HBS243, Ls 241 ^W , Ls 242 ^W	Fdl Hsf

408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3

Zuständige Stelle / Unterlagen für den Ortsstellbereich

Der Triebfahrzeugführer wird mündlich über Besonderheiten im Ortsstellbereich verständigt.

Name des Ortsstellbereiches	zuständige Stelle (BözM)	Rufnummer
Peute	Fdl Hsf	040 / 42 8 47 – 45 38
Roß	Ww Hsw	040 / 42 8 47 – 45 40

Der Tf muss sich bei der zuständigen Stelle melden.

408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4

Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich

Unregelmäßigkeiten, Notfälle und gefährliche Ereignisse (auch bei Bauarbeiten) sind nach eigener Gefahrenabwehr umgehend dem zuständigen BözM (siehe Regeln zu 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3) zu melden. Dieser verständigt die Notfallmeldestelle, die dann auch die Hilfe aufruft.

Bei gefährlichen Ereignissen darf ohne Zustimmung des Notfallmanagers am Ereignisort nichts verändert werden. Fahrzeuge müssen solange in ihrer Position bleiben und Beteiligte dürfen sich vorher nicht vom Ereignisort entfernen sofern Veränderungen nicht zur Versorgung und Rettung verletzter Personen erforderlich werden.

Nach einem gefährlichen Ereignis im Ortsstellbereich ist der Fahrbetrieb in diesem Ortsstellbereich bis zur Freigabe durch den Notfallmanager einzustellen.

**408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5
Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich**

Die Verständigung zwischen dem Rangierpersonal und dem BözM / Ww sowie zwischen den Rangierfahrten im Ortsstellbereich untereinander erfolgt über den Rangierfunk der Hafensbahn auf den vorgeschriebenen Rangierfunkkanälen.

Rangierfunk

Die Grenzen der Ortsstellbereiche sind in der folgenden Tabelle angegeben. Die an den Ortsstellbereich angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen sind nicht Bestandteil des Ortsstellbereichs. Die Grenzen zwischen den Ortsstellbereichen der HPA und den angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen sind nicht durch ein Halt gebietendes Signal gekennzeichnet.

Grenzen der Ortsstellbereiche

Name des Ortsstellbereiches (Rangierfunkkanal)	umfasst folgende Gleisanlagen der HPA	Grenzen
Peute (H 43)	gesamte Gleisanlage der Hafensbahn im Industriegebiet Peute	- Ls 40 ¹ - Infrastrukturgrenzen zu anderen Betreibern
Roß (H 31)	Gleisgruppe Roß bis zum Anschluss CTT	- Ls 751 - Ls 752 - Infrastrukturgrenzen zu anderen Betreibern

(weiter nächste Seite)

Weitere Regeln zu den Ortsstellbereichen können in den örtlichen Zusätzen zu 482.800x gegeben sein.

weitere Regeln für die Ortsstellbereiche

408.4811 Abschnitt 7
Örtliche Besonderheiten

Allgemein

- a) Die Anmeldung der Rangierfahrten zur Einfahrt in einen Anschluss obliegt grundsätzlich dem EVU.
Bevor aus einem Anschluss auf die Infrastruktur der Hafenbahn gefahren wird, ist die Zustimmung des Ww einzuholen bzw. die Abfrage der Besonderheiten für Ortstellbereiche durchzuführen.
- b) Für die Verständigung zwischen Rangierfahrten mit Rangier-Tfz und Stellwerk sind die zugeteilten Buchungsnummern zu verwenden.
- c) Bei allen Rangierfahrten sind die nicht genutzten Schraubenkupplungen in die vorgesehen Halterungen einzuhängen. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge beim Abstoßen, Ablaufen oder Beidrücken.
Nicht eingehängte und lang ausgespindelte Schraubenkupplungen können zu Beschädigungen an den Hochwasserschutzanlagen und Bahnübergängen führen.
- d) Unregelmäßigkeiten, Notfälle und gefährliche Ereignisse sind durch das Rangierpersonal/Mitarbeiter des EIU nach eigener Gefahrenabwehr umgehend dem zuständigen Ww zu melden. Dieser verständigt die Notfallmeldestelle, die dann auch die Hilfe aufruft.
Bei gefährlichen Ereignissen darf ohne Zustimmung des Notfallmanagers am Ereignisort nichts verändert werden. Fahrzeuge müssen solange in ihrer Position bleiben und Beteiligte dürfen sich vorher nicht vom Ereignisort entfernen sofern Veränderungen nicht zur Versorgung und Rettung verletzter Personen erforderlich werden.
- e) Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis HBS001-HBS008, HBS014-HBS028 und HBS031 dürfen vor Zsig R48, R49 oder V enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.
- f) Rangierfahrten mit einer Länge von mehr als 570m sind dem Fdl Hsf als Besonderheit mitzuteilen.
- g) Vor Zulassung einer Rangierfahrt in Richtung Gleis WLB42G46 (Wilhelmsburg) ist die Fahrt dem özF Wilhelmsburg anzubieten. Wenn vom Fdl Hsf eine Rangierfahrt aus Richtung Wilhelmsburg angenommen wurde, darf keine Rangierfahrt von/zur Peute zum Kopfmachen Richtung Gleis WLB42G46 eingelassen werden.
- h) zwischen den Bft Hamburg Süd (HPA-Infrastruktur) und Hmb Hohe Schaar (HPA-Infrastruktur) besteht die Möglichkeit, Rangierfahrten über Hmb-Wilhelmsburg (DB-Infrastruktur) durchzuführen. Diese Möglichkeit besteht für alle EVU bis auf Widerruf.
Dem özF Wilhelmsburg liegt diese Erlaubnis ebenfalls vor.
- i) Auf der Infrastruktur der Hafenbahn dürfen an den Signalen Lf 1, Lf 6 und Lf 7 auch die Kennziffern 0.5, 1.5 und 2.5 gezeigt werden. Die Ziffer 5 ist dann hochgestellt und kleiner geschrieben.
- j) Befinden sich in einer Rangierfahrt (auch einzeln fahrende Tfz) Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern, ist dieses dem Ww in der Rangiervereinbarung als Besonderheit mitzuteilen.

(weiter nächste Seite)

Für Rangierfahrten zwischen Bft Hausbruch Mitte und Bft Hmb Hohe Schaar / Bft Hamburg Süd gelten zudem folgende zusätzliche Bestimmungen:

**Rf zwischen
AHBRM und
AHOS/AHBS**

1. Rangierfahrten zwischen dem Bft Hmb Hohe Schaar und dem Bft Hamburg Süd sind wegen eingeschränkter Kreuzungsmöglichkeiten in Neuhof i.d.R. auf 400m beschränkt. Ausnahmsweise längere Rangierfahrten sind vorher mit dem ablassenden Fdl/Ww abzustimmen. Dieser darf der Fahrt nur zustimmen, wenn der Fdl Hof der längeren Rangierfahrt zugestimmt hat.

maximale Länge

**408.4813 Abschnitt 3 Absatz 1 b) Nr. 5
Nummer der Einfahrweiche in Einfahrgleisen ohne Ra 10**

Einfahrweiche aus Richtung Abzw Veddel ist die Weiche HBS321 (nur in der Lage zur Fahrt nach rechts).

**408.4813 Abschnitt 3 Absatz 1 d) Nr. 1
Zusätzliche Regeln bei Zustimmung durch Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV301)**

Folgende Signale sind Gruppensperrsignale:

Bereich	Signal	gültig für Gleise	zuständiger Ww
Hsf	Ls VIIm	HBS241 – HBS258	Hsf
Hsf	Ls VIIIIm	HBS241 – HBS294	Hsf
Hsf	Ls IXm	HBS281 – HBS294	Hsf
Hsw	Ls 7 ^W	HBS285 – HBS293	Hsw
Hsw	Ls 8 ^W	HBS253 – HBS284	Hsw
Hsw	Ls 9 ^W	HBS251 – HBS252	Hsw
Hsw	Ls 20 ^W	HBS243 – HBS244	Hsw

Mit diesen Signalen wird keine Zustimmung zur Fahrt aus dem jeweiligen Gleis erteilt. Diese muss durch den Ww jeweils mündlich gegeben werden. Ohne die mündliche Zustimmung ist spätestens vor der ersten Weiche im Fahrweg grenzzeichenfrei zu halten.

**408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 a)
Vor Gefahrstellen halten**

Bevor der Bereich eines Gleistores befahren wird, ist vor dem Tor in ausreichender Entfernung anzuhalten. Der Bereich darf erst befahren werden, nachdem das Tor vollständig geöffnet und gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert ist.

Folgende Gleistore befinden sich im Bft Hamburg Süd auf der Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn:

Firma	Ort	Bemerkungen
Sasol und Shell	über Weiche WOD006W	Schlüssel beim EVU

**408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 b)
Niedrigere Geschwindigkeit**

nicht technisch gesicherte BÜ

Bezüglich der zulässigen Geschwindigkeit beim Befahren von nicht technisch gesicherten BÜ siehe zu 408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3.

sonstige Einschränkungen

Von der Anschlussgrenze O'swaldkai darf in Richtung Veddeler Damm mit höchstens 15 km/h gefahren werden.

Im Ortstellbereich Peute darf zwischen den BÜ 205 und 206 mit höchstens 15 km/h gefahren werden.

Gleis HBS039, Fahrtrichtung Hamburg Süd – Hmb=Wilhelmsburg

Vom Anfang Niedernfelder Brücke, km 207,6 bis Ls 39^I, km 207,490, darf mit höchstens 10 km/h gefahren werden.

Die Signale Lf 1 stehen in einem verkürzten Abstand zum Lf 2, PZB-Ausrüstung ist nicht vorhanden.

Gleis HBS039, Fahrtrichtung Hmb=Wilhelmsburg – Hamburg Süd

Von Zsig R49, km 207,430 bis Ls 39^{II}, km 207,575, darf mit höchstens 10 km/h gefahren werden.

Das Signal Lf 1 befindet sich am Vorsignal r49 und ist durch den ständig wirksamen 1000 Hz-Magnet des Vorsignals gesichert.

Hochwasserschutzanlagen

Bei Sturmflutgefahr ist im Bereich der Hochwasserschutzanlagen (Tore und Damm-balkenverschlüsse) die Geschwindigkeit soweit zu reduzieren, dass jederzeit vor Personen im oder am Gleis und vor ganz oder teilweise geschlossenen Hochwasserschutzanlagen angehalten werden kann. Hierbei ist zu beachten, dass Arbeiten zum Hochwasserschutz schon weit vor dem Erreichen des höchsten Wasserstandes erfolgen können und auch noch nach Abflauen des Hochwassers stattfinden.

**408.4814 Abschnitt 3 Absatz 2
Befahren von Gleisbogen**

Maßnahmen

Beim Befahren von Gleisbogen mit einem Radius von 100m bis kleiner 150m muss die Schraubenkupplung so weit ausgespindelt werden, dass zwischen den Kuppungsmuttern und den freien Spindelenden (Endscheibe, Stift, Splint) noch ein Gewindengang frei bleibt (Langmachen).

Folgende Gleise/Gleisabschnitte weisen einen Radius von 100m bis kleiner 150m auf:

Gleise

Gleisnr. bzw. Gleisbezeichnung	Zerr-plan Nr.	kleinster Radius in m	zwischen	und
HBS118	01	140	Weiche HBS188	Gleisabschluss
SPR001	01	140	Weiche HBS216	Veddelkanalbrücke
Zuführung Worthdamm (HBS201_004)	01	130	Weiche HBS201	Weiche WOD004
Zuführung Worthdamm (WOD003_004)	01	140	Weiche WOD003	Weiche WOD004
Zuführung Ellerholzdamm (ELL003)	02	140	Westende Reiherstiegsbrücke	BÜ 307
Zuführung Ellerholzdamm (ELL001)	02	140	Grevenhofbrücke	BÜ 1310f
PST851	04	140	Weiche PST001	BÜ 1206b

Folgende Weichen weisen im abzweigenden Strang einen Radius von 100m bis kleiner 150m auf: **Weichen**

Bft Hamburg Süd, Zerrplan 01, Radius im abzweigenden Strang 140m					
HBS156	HBS157	HBS201	HBS216	HBS220	WOD003
WOD004	WHK003	KAM012	KAM821		
Bft Hamburg Süd, Zerrplan 04, Radius im abzweigenden Strang 140m					
PST002					

**408.4814 Abschnitt 7
Maßnahmen wegen Gefälle**

Zwischen dem Ls 40^W und dem Ra 11 im Gleis PEU003 sowie den Grenzzeichen der Weichen PEU002, PEU006 und PEU007 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden. In einer Beta / Betrieblichen Anordnung können abweichende Regeln getroffen sein.

**408.4815 Abschnitt 3
Stellen der Weichen beim Abstoßen**

Beim Abstoßen darf von der Reihenfolge, in der die Weichen zu stellen sind, abgewichen werden.

**408.4815 Abschnitt 7
Umstellen von Weichen während des Rangierens mit Fahrzeugen, die mit Reisenden besetzt sind**

Ausnahmen werden durch die schriftliche Anordnung zur Durchführung der Fahrt mitgeteilt.

408.4816 Abschnitt 1 Absatz 1

Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen

Die Bahnübergänge mit einer technischen Sicherung sind im Anhang 2-3 aufgeführt. Die Bedienungsanweisungen für die BÜ, die durch das Rangierpersonal zu sichern sind, befinden sich in den Anhängen 3-BÜ-Nr.

Zusätzliche Bestimmungen:

- Zur besseren Erkennbarkeit ist auf der Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn der Standort der Bedieneinrichtungen der technischen Bahnübergangssicherung (z.B. ET, AT, RS) neben der BÜ-Tafel (vgl. zu 408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3) mit einem quadratischen, reflektierenden gelben Schild mit stilisierten roten Buzzer gekennzeichnet.
- Das Aufleuchten der Überwachungslampe/Quittungslampe oder des Signals BÜ 1 zeigt lediglich an, dass die technische Sicherung des BÜ funktioniert. Vor dem Befahren des BÜ ist der Gefahrraum durch das Rangierpersonal auf Freisein zu prüfen.
- Wird die korrekte Funktion der BÜ-Sicherungsanlage nicht durch Überwachungslampe/Quittungslampe oder Signal BÜ 1 angezeigt, ist der BÜ durch das Rangierpersonal gem. Bedienungsanweisung zu sichern.
- Der Triebfahrzeugführer muss den BÜ sichern, wenn bei einem Signal BÜ 2 zwischen einem Signal BÜ 2 und dem Bahnübergang gehalten wurde oder weniger als 20 km/h gefahren wurden.
Ausgenommen hiervon sind Bahnübergänge mit einem Überwachungssignalwiederholer direkt am Bahnübergang, wenn der Überwachungssignalwiederholer unmittelbar vor Vorbeifahrt Signal BÜ 1 zeigt. Die Fahrgeschwindigkeit vor dem Überwachungssignalwiederholer ist in diesem Fall so zu wählen, dass im Fall des Erlöschens des Überwachungssignalwiederholers vor dem BÜ sicher angehalten werden kann.
- Für Fahrten über die u.g. BÜ aus Richtung Norden über die Straße „Veddeler Damm“ darf die technische Bahnübergangssicherung erst bedient werden, wenn die Zustimmung zur Fahrt am folgenden Ls vorliegt:

⋮

BÜ	Ls
136a	13 ^W
132	III ^m
121	XV ⁰

Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ra 11 vor BÜ 104 darf durch den Fdl Hsf erst gegeben werden, wenn das Ls VIII⁰ das Signalbild Sh 1 zeigt (oder entsprechende Ersatzmaßnahme).

408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3

Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind

Die Sicherung der nicht technisch gesicherten BÜ ist für jeden BÜ im Anhang 2-3 beschrieben.

Wird bei der „Sicherung durch Abschluss“ der Abschluss geöffnet vorgefunden, sind ggf. Maßnahmen bei drohender Gefahr einzuleiten und der BÜ ist durch Posten zu sichern. Der zuständige Fdl/Ww/BözM ist umgehend zu verständigen.

Zusätzlich ist für das Befahren von nicht technisch gesicherten BÜ mit Rangierfahrten folgendes zu beachten:

- Alle nicht technisch gesicherten BÜ sind nur mit höchstens 5 km/h zu befahren bis das erste Fahrzeug den BÜ ganz überquert hat, anschließend ist der BÜ mit der zulässigen Rangiergeschwindigkeit zu räumen.
- Bei geschobenen Rangierfahrten sind alle nicht technisch gesicherten BÜ durch Posten gem. der Regeln 408.4816 Abschnitt 1 Abs. 2 zu sichern.

Zur besseren Orientierung des Rangierpersonals sind die BÜ mit einer besonderen BÜ-Tafel mit BÜ-Nr. ausgerüstet. Diese kann ergänzt sein durch Signal Bü 4 bzw. dem Hinweisschild „Weiterfahrt nach Sicherung“. Für die Sicherung der BÜ sind die Angaben im Anhang 2-3 maßgebend, die BÜ-Tafeln können zeitweise (z.B. bei Baumaßnahmen) nicht sichtbar sein.

Sicherungsart	Kennzeichnung
Übersicht des Straßenverkehrsteilnehmers	BÜ-Tafel
Übersicht des Straßenverkehrsteilnehmers und Pfeifsignale der Eisenbahn	BÜ-Tafel + Signal Bü 4
Posten gem. 408.4816 Abschn. 1 Abs. 2	BÜ-Tafel + Hinweisschild „Weiterfahrt nach Sicherung“

408.4818 Abschnitt 1 Absatz 1

Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder in die Fahrzeuge ablaufen dürfen

Abstoßen ist nur in den Gleisen HBS241-HBS292 aus Richtung Osten zugelassen.

Für den Abstoßbetrieb sind diese Gleise am Westende grundsätzlich mit zwei Sicherungshemmschuhen nebeneinander auf gleicher Höhe abzudecken. Die Sicherungshemmschuhe sind auf der Sohlenunterseite und der Sohlenspitze nicht zu fetten.

Wenn sich ein EVU zum Abstoßbetrieb meldet, stellt dieses EVU die ordnungsgemäße Abdeckung der Gleise sicher. Das Abdecken hat erst unmittelbar vor Beginn des Abstoßbetriebes zu erfolgen, die Sicherungshemmschuhe sind nach dem Ende des Abstoßbetriebes wieder zu entfernen.

408.4851 Abschnitt 1 Absatz 1

Andere Mitarbeiter zuständig für das Sperren von Nebengleisen

Die Zuständigkeiten des Fdl Hsf und des Ww Hsw beim Sperren von Gleisen und Weichen ergeben sich aus der folgenden Tabelle. Müssen andere Mitarbeiter zustimmen, erfolgt die Verständigung mdl. oder fmdl. unter Angabe des Sperrgrundes und der voraussichtlichen Sperrdauer.

1	2	3	4	5	6
Lfd Nr.	Zust.MA	Gleise	von	bis	Zustimmung von Fdl/MA
1	Ww Hsw	Ellerholzdamm	Ls 5w	Ende	
2	Ww Hsw	Reiherdamm	Grz Weiche HBS257	Ende	
3	Ww Hsw	Verbindung Hbs-Hos	Grz Weiche ROE013	Zolltor	Fdl Hof
4	Ww Hsw	Roeloffsufer Rossdamm	Grz Weiche HBS257	Ende	
5	Ww Hsw	Worthdamm	Grz Weiche HBS201	Ende	
6	Ww Hsw	Gleis HBS201	Ls 201 ^w	Grz Weiche HBS 200	
7	Ww Hsw	Gleis HBS241-HBS293	ab Grz der durch Hsw bedienten Weichen (Gleis HBS281ab Ra11 West)	Ls 7w Ls 9w Ls 10w	Fdl Hsf
8	Ww Hsw	Gleis Richtung Spreehafen	Grz Weiche HBS243	Ende	
9	Ww Hsw	Gleisverbindung	Ls 7w, Ls 9w, Ls 10w	Grz Weiche HBS257	
10	Fdl Hsf	Gleis HBS241-HBS293	Spitze Weiche HBS075, Spitze Weiche HBS109, Spitze Weiche HBS105	Ls 241w, Ls 242w, Grz der Weichen Hsw (Gl. HBS281 bis Ra 11 West)	Ww Hsw

Für die Sperrung des Gleises WLB42G46 zwischen Ls 299^{II} und Ls 4246y ist der özF Wilhelmsburg zuständig.

In den Ortsstellbereichen ist der jeweilige BözM für die Sperrung von Gleisen oder Weichen verantwortlich.

**408.4851 Abschnitt 1 Absatz 2 c)
Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen**

Dauert die Sperrung eines Gleises oder einer Weiche im Ortstellbereich länger als 24 Stunden, sind die Zugangsweichen in abweisender Stellung zu verschließen. Für das Verschließen ist derjenige verantwortlich, der die Gleissperrung beim BözM beantragt hat, eine besondere Aufforderung des BözM erfolgt nicht. In einer Betra können abweichende Regeln zugelassen werden.

**408.4851 Abschnitt 1 Absatz 7
Wortlaute beim Sperren von Bahnhofsgleisen**

1. Einleitender Text im Sperrgespräch

Die Meldung über das Sperren von Gleisen im Bahnhof ist wie folgt einzuleiten:

Bauform Stw	Einleitender Text im Sperrgespräch
SpDrS 60 ohne Fernsteuerung	„Merkinweise und Sperren für das Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... sind angebracht.“
MRS32-Stw, ESTW, SpDrS60 über Fernsteuerung	„Merkinweise und Sperren für das Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... sind eingegeben ¹⁾ “

¹⁾ Die Meldung über das Eingeben schließt das von 408.0402, 408.0403 und 408.48 abweichende Anbringen von Merkinweisen oder Sperren gem. Betriebsstellenbuch ein. Der Text aus der betrieblichen Mitteilung wird aber zur Vereinheitlichung beibehalten.

Der einleitende Text ist wie die Bestätigung der Sperrung zu wiederholen, zu bestätigen und zu dokumentieren.

Bei den Fdl/Ww wird für den einleitenden Text eine besondere Darstellung im Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen vorgesehen.

In Ortsstellbereichen ist der einleitende Text nicht erforderlich, da der Mitarbeiter, der die Sperrung ausspricht (BözM), keine Merkinweise und Sperren anbringen kann und der Mitarbeiter, der die Sperrung beantragt für die Abriegelung zuständig ist.

2. Bestätigung der Sperrung

Erst nach dem einleitenden Text erfolgt die eigentliche Meldung über die Sperrung des Gleises.

Erst mit Bestätigung dieser Meldung gilt das Gleis als gesperrt.

Regelungen zur Ril 301 – Signalbuch –

301.0002 Abschnitt 2 Absatz 3

Signale, die nicht unmittelbar rechts – am Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung links – neben oder über dem Gleis angeordnet sind

Esig AA297 km 206,063, Signalstandort abweichend rechts, Ne 4 nicht aufgestellt
Zvsig r49 km 207,120, Signalstandort abweichend links

301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6

Bremsweg der Strecke

Infrastrukturanschlussgrenze – Bft Hamburg Süd

Der Bremsweg der Strecke beträgt 400m.

301.0301 Abschnitt 3 Absatz 4

Verwendung der Buchstaben am Signal Zs 2

Standort	Buchstabe	Richtung
Asig C	W	Hmb=Wilhelmsburg
	H	Abzw Veddel
Asig P50	R	Hmb=Rothenburgsort
	P	Personenzuggleis

301.0501

Langsamfahrsignale

Abweichende Kennziffern

Auf der Infrastruktur der Hafentbahn dürfen an den Signalen Lf 1, Lf 6 und Lf 7 auch die Kennziffern 0.5, 1.5 und 2.5 gezeigt werden. Die Ziffer 5 ist dann hochgestellt und kleiner geschrieben.

Bremswegabstand

In Bereichen, in denen ausschließlich Rangierfahrten verkehren, stehen die Signale Lf 1 bzw. Lf 6 i.d.R. in einem Abstand von 120 m zu den dazu gehörenden Signalen Lf 2 bzw. Lf 7.

Kennzeichnung „SIG“

Ist ein Signal Lf 2 bzw. Lf 7 zusätzlich mit einem Schild mit der Aufschrift „SIG“ versehen, gilt die am Signal angezeigte zulässige Höchstgeschwindigkeit solange, bis der Tf bzw. Rb die Stellung Sh 1 des folgenden, für die Fahrt gültigen Lichtsperrsignals zweifelsfrei erkennen konnte.

Regelungen zur Ril 481 – Telekommunikationsanlagen bedienen –

Ril 481.0201 – Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks –

**481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5
Angaben zu den Ortskanälen der Betriebsarten C und O**

Fdl Hsf: C 33 (Tonruf 1)

Ril 481.0205 – Grundlagen für Verbindungen des Zugfunks im GSM-R-Netz –

**481.0205 Abschnitt 2 Abs. 3
Rufnummer des Fahrdienstleiters**

GSM-R 01835 852 4538 (Fdl Hsf)

**481.0205 Abschnitt 7
Zugvorbereitungsmeldung**

Eine Zugvorbereitungsmeldung mittels GSM-R ist nicht vorhanden.

**481.0205Z01 Abschnitt 1
Zugfunkbereiche**

Die Züge schalten mit Überfahren der Infrastrukturanschlussgrenze zwischen GSM-R-Zugfunk und Hafenbahn Rangierfunk (Ortskanal) um.

Ril 481.0301 – Gespräche über analogen Rangierfunk führen –

**481.0301 Abschnitt 1 Absatz 5
Teilnehmerverzeichnis analoger Rangierfunk**

Das Rangierfunk-Teilnehmerverzeichnis befindet sich im Anhang 2-4.

Regelungen zur Ril 482 – Signalanlagen bedienen –

Ril 482.8001 – Ortsstellbereiche –

482.8001 Abschnitt 1 Absatz 1, 3 und 4

Beschreibung, Besonderheiten und Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM)

Die Beschreibung der Ortsstellbereiche ist den Regeln zu 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5 zu entnehmen.

Der BözM ist den Regeln zu 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3 zu entnehmen.

Sperrungen von Gleisen

In den Ortsstellbereichen ist die Abriegelung der gesperrten Gleise durch denjenigen durchzuführen, der die Sperrung beim BözM beantragt hat. Eine besondere Aufforderung zur Abriegelung erfolgt durch den BözM nicht.

Dauert die Sperrung eines Gleises oder einer Weiche im Ortsstellbereich länger als 24 Stunden, sind die Zugangswweichen in abweisender Stellung zu verschließen. Für das Verschließen ist derjenige verantwortlich, der die Gleissperrung beim BözM beantragt hat, eine besondere Aufforderung des BözM erfolgt nicht. In einer Betra können abweichende Regeln getroffen sein.

OB Peute

Ortsstellbereich Peute

Zwischen dem Ls 40^W und dem Ra 11 im Gleis PEU003 sowie den Grenzzeichen der Weichen PEU002, PEU006 und PEU007 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden. In einer Betra / Betrieblichen Anordnung können abweichende Regeln getroffen sein.

482.8001 Abschnitt 2 Absatz 1, 2 und 3

Vorhaltung und Überprüfung der Signalmittel, Werkzeuge und Hilfsmittel

In den Ortsstellbereichen werden durch die HPA keine separaten Hilfsmittel oder Werkzeuge vorgehalten. Sh 2-Scheiben sind von dem Mitarbeiter aufzustellen, der eine Sperrung beim BözM beantragt hat.

Die Überprüfung der Sh 2-Scheiben erfolgt durch Mitarbeiter der HPA.

⋮

Nur für den Notfall werden für die Nutzung durch Notfallmanager der HPA an folgenden Stellen je zwei Sh 2-Scheiben mit Beleuchtung in Notfallkisten (besondere Schließung) vorgehalten:

OB Peute

- bei Weiche PEU055

OB Roß

- am Gleis ROS710

482.8001 Abschnitt 5 Absatz 4
Art der Verständigung

Die Verständigung zwischen dem Rangierpersonal und dem BözM / Ww sowie zwischen den Rangierfahrten im Ortsstellbereich untereinander erfolgt über den Rangierfunk der Hafensbahn auf den im Rangierfunkteilnehmerverzeichnis bzw. Streckenbuch vorgeschriebenen Kanälen.

482.8001 Abschnitt 10
Melden an angrenzende Bereiche

Meldungen an angrenzende Bereiche sind nicht erforderlich.

Ril 482.8002 – Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren, Allgemeines –

482.8002 Abschnitt 5 Absatz 5
Ausgebildete Personen zur Beurteilung der Befahrbarkeit einer aufgefahrenen Weiche

- Fachkräfte LST der HPA
- Fachkräfte Fahrbahn der HPA

Ril 482.8003 – Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen –

482.8003 Abschnitt 1 Absatz 2
Besonderheiten

Bei Schnee oder Eis kann eine Beseitigung von Anhaftungen an den Weichenzungen, Backenschienen und Verschlusseinrichtungen nicht immer zeitnah durchgeführt werden.

Bei einer entsprechenden Wetterlage sind vor dem Befahren von mechanisch ortsgestellten Weichen ohne Weichenheizung folgende Maßnahmen durchzuführen, wenn nicht zweifelsfrei erkennbar ist, dass die entsprechenden Weichenbauteile von Schnee und Eis befreit wurden:

- Die Rangierfahrt hat vor der ortsgestellten Weiche anzuhalten, auch wenn das Weichensignal die für die Fahrt entsprechende Weichenlage anzeigt.
- Durch das Rangierpersonal ist durch Hin- und Herstellen die ordnungsgemäße Endlage der Weichenzungen festzustellen.
- Schnee und Eis zwischen Zunge und Backenschiene sind in dem Bereich, in dem die Zunge an der Backenschiene anliegt, vorher durch das Rangierpersonal zu beseitigen.

Ril 482.8004 – Elektrisch ortsgestellte Weichen bedienen –

482.8004 Abschnitt 1 Absatz 2

Örtlichkeit

EOW-Bereich „Veddeler Damm“

Der EOW-Bereich beschränkt sich auf die Weiche KAM821 im Verbindungsgleis zum Kamerunweg.

482.8004 Abschnitt 5 Absatz 1

Ansprechpartner bei Störungen in EOW-Bereichen

Ansprechpartner bei Störungen im EOW-Bereich ist der Fdl Hsf.

Ril 482.8005 – Elektrisch ortsgestellte Weichen mittels Bedientafel umstellen –

482.8005 Abschnitt 1 Absatz 2

Örtlichkeit

Der EOW-Bereich umfasst die Weichen PEU002, PEU006 und PEU007.

482.8005 Abschnitt 4 Absatz 1

Ansprechpartner bei Störungen in EOW-Bereichen

Ansprechpartner bei Störungen im EOW-Bereich ist der Fdl Hsf.

Regelungen zu Unfallverhütungsvorschriften

DGUV Vorschrift 72 und 73

§ 23 Verhalten im Gleisbereich

Die Nutzung von Fahrrädern im Gleisbereich, einschl. der Verkehrswege und der Rangierwege ist nicht gestattet.

DGUV Information 214-009

3.8 Sicherheitsabstände in Bereichen von Weichen und Kreuzungen

Auf der Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn ist das Grenzzeichen i.d.R. an der Stelle zwischen den Gleisen angebracht, an der ein Mindestgleisabstand von 3,50 m vorhanden ist.

DGUV Information 214-055

7.5 Ladetätigkeiten an Schienenfahrzeugen

Ladetätigkeiten an Schienenfahrzeugen, ausgenommen für Baustellen, sind grundsätzlich nur in folgenden Gleisen zugelassen:

- ROS775
- ROS784 im Bereich der Ladestelle Vollers

8.1 Elektrische Energie

bleibt frei

bleibt frei

Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen

Es sind nur die in Betrieb befindliche Infrastrukturen aufgelistet. Stand: 24.09.2020

Nr.	Firma	Belegenheit	Grenze bei *)	Zerrplan
113	Sasol Wax GmbH	Worthdamm 13-27	WOD006W WOD008W	01
117	Shell Deutschland Oil GmbH	Worthdamm 32/50	WOD005W	01
127	PCH Packing Center Hamburg GmbH	Indiastraße 5	WHK003W	01
136	C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG	Am Kamerunkai 5	WOD004W	01
142	HPA Hafenbahn Standort Spreehafen	Brandenburger Str. 19	westlich Poldertor	01
146	C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG	Am Kamerunkai 5	Anschlussweiche ca. 250m Gleis und Fläche angemietet	01
181	Unikai Lagerei- und Speditionsges. mbH	O'swaldkai / Unikai	Spitze W2 im Anschluss	01
184	HHLA Frucht- und Kühlzentrum GmbH	O'swaldkai / Schuppen 43	GrzW2 im Anschluss	01
185	Stiftung Hamburg Maritim	Australiastraße / Schuppen 51, 52	WHK002W	01
209	Aurubis AG (Werk Ost)	Müggelburger Hauptdeich	PEU002W	04
210	Aurubis AG (Werk Süd)	Müggelburger Straße	Grundstückgrenze, OWD004W	04
220	Grundstücksgesellschaft Hovestraße 43/45 mbH & Co KG	Hovestraße 45	HOV061W	04
221	Grundstücksgesellschaft Hovestraße 43/45 mbH & Co KG	Hovestraße 45	Gleisunteranschluss zu 220	04
227	J.P. Lange Söhne GmbH & Co KG	Peutestraße 69	PST002W	04
230	J.P. Lange Söhne GmbH & Co KG	Peutestraße 67	PST003W	04

*) die genaue Grenze ist vor Ort gekennzeichnet

Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen

Nr.	Firma	Belegenheit	Grenze bei *)	Zerrplan
280	OAM Baustoffe GmbH	Müggenburger Straße	PEU007W PEU038W	04
325	SFK Marine GmbH	Hermann-Blohm-Straße 5	Polderwand	02
327	SVG Steinwerder Verwaltungsgesellschaft mbH	Hermann-Blohm-Straße 3	GleisunterAnschluss zu 325	02
328	SVG Steinwerder Verwaltungsgesellschaft mbH	Hermann-Blohm-Straße 3	REI012W	02
330	Hafenbahn Standort Roßweg		ROS044W	02
336	HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (CTT)	Am Vulkanhafen 51	hinter BÜ 373	02
348	PROGECO Deutschland GmbH	Ellerholzdamm 23	ELL018W ELL019W	02
351	CPS Conpac Port Service GmbH	Ellerholzdamm 12	hinter BÜ1310a	02
400	Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH	Köhlfleetdamm	WHO086W WHO094W	05
405	Oiltanking Tanklager Waltersdorf (ehem. Bomin)	Am Jachthafen 5	TKW001W	05
411	Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH	Dradener Hauptdeich	AWW310W	06
414	ArcelorMittal Hamburg GmbH	Dradenerstr. 33	ASE301W	06
415	GHL Zweite Gesellschaft für Hafens- und Lagereimmobilien	Vollhöfner Weiden 15	AWW351W	06
417	ArcelorMittal Hamburg GmbH	Dradenerstr. 33	WHO202W	05
418	Hydro Aluminium Rolled Products GmbH	Aluminiumstr. 1	AWW308W	06
419	Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH	Dradener Hauptdeich	AWW314W	06
423	Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH	Am Sandauhafen 20	HPT200W	06
425	MVR Müllverwertung Rugenberger Damm GmbH & Co KG	Altenwerder Hauptdeich	HPT203W HPT208W	06

*) die genaue Grenze ist vor Ort gekennzeichnet

Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen

Nr.	Firma	Belegenheit	Grenze bei *)	Zerrplan
430	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Am Ballinkai 1	(Höhe) AWO413W	06
431	SPS Zweite Vermögensverwaltung GmbH	Logistikzentrum Kühne & Nagel	Gleisunteranschluss zu 430	06
432	A.L.L. Altenwerder Logistikvermietung GmbH	Logistikzentrum Kühne & Nagel	Gleisunteranschluss zu 431	06
433	Prologis Germany III GmbH	Altenwerder Hauptstraße 4-6	AWO413W	06
435	LZA 3. Altenwerder Grundstücksverwaltungs GmbH	Altenwerder Hauptstraße	Gleisunteranschluss zu 433	06
450	ajax Loktechnik	Dradenauer Hauptdeich	LSS5102W	06
480A	HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH	Burchardkai	MUE040W MUE043W MUE045W	05
480D	HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH	Burchardkai	MUE066W	05
480E	HHLA Containerterminal Burchardkai GmbH	Burchardkai	vor BÜ 401	05
482	HHLA Container Terminal	Antwerpenstr. 1a	WHO202W	05
501	Hamburg Container Service GmbH	Eversween 1-11	NHF435W	03
503	ADM Hamburg Aktiengesellschaft	Nippoldstr. 117	NHF440W	03
506	H&R Öwerke Schindler GmbH	Neuhöfer Brückenstraße 127	RET416W und hinter BÜ1512	03
509	G.T.H. Getreide Terminal Hamburg GmbH & Co KG	Eversween 1-11	HOS317W HOS320W	03
510	TCO Transcargo Im- und Export Umschlag und Lagerung GmbH	Auf der Hohen Schaar 3	HOS226W	03
512	Progas GmbH & Co KG	Hohe-Schaar-Straße 6	HOS228W	03
514	Shell Deutschland Oil GmbH	Hohe-Schaar-Straße 34	Gleistor	03

*) die genaue Grenze ist vor Ort gekennzeichnet

Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen

Nr.	Firma	Belegenheit	Grenze bei *)	Zerrplan
515	Silo P. Kruse Betriebs-GmbH & Co KG	Blumensand 31-33	HOS345W	03
516	Vopak Dupeg Terminal Hamburg GmbH	Rethedamm 15	RET401W, RET415W	03
517	K+S Transport GmbH	Blumensand 27	vor BÜ1519a, HOS344W	03
519	BLG Auto Terminal Hamburg GmbH & Co KG	Kattwykweg 7	hinter BÜ 524	03
520	Oiltanking Deutschland GmbH & CO KG - Tanklager Hamburg	Kattwykstraße	KAT001W KAT006W	03
524	NKG Kala Hamburg GmbH	Hohe-Schaar-Kamp 3	HOS228W	03
531	Louis Hagel GmbH & Co KG	Eversween 19	HOS315W	03
532	Deuna Zement GmbH	Langer Morgen	in Gleis HOS024*)	03
534	Oiltanking Deutschland GmbH & CO KG - Tanklager Hamburg	Blumensand 38	HOS344W	03
550	Haltermann Carless Deutschland GmbH	Schlangendeich 17	REO024W	03
551	TWG Tanklager Wilhelmsburg GmbH	Schluisgrove 27	REO024W	03
819	Wallmann & Co	Pollhornweg 39	Weiche 1 im Anschluss	03
822	HaBeMa Futtermittel GmbH & Co KG	Pollhornweg 25	hinter POL016W*)	03
850	CMR Container Maintance Repair Hamburg GmbH	Witts Weide 5	REO082W	03
851	Nefab Packaging Germany GmbH	Neue Wollkäm- mereistr. 4	hinter BÜ 1967	03
865	Sasol Wax GmbH	Witternstraße 7	hinter BÜ 1947	03

*) die genaue Grenze ist vor Ort gekennzeichnet

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Lü	Gleis für Züge mit Lü
Oberleitung	auch Gleise mit teilweiser Überspannung
Betriebsgleis	Ein Gleis wird bei der Hafenbahn als Betriebsgleis bezeichnet, wenn es ausschließlich der Erreichbarkeit einer Gleisgruppe oder eines Gleisanschlusses dient. Es ist nicht erlaubt in diesen Gleisen Fahrzeuge abzustellen.
Verkehrsgleis	Als Verkehrsgleis wird ein Gleis bei der Hafenbahn bezeichnet, wenn es zum einen der Erreichbarkeit von Gleisgruppen innerhalb eines Bahnhofsteils oder eines Gleisanschlusses dient, aber auch durch die Netzdisposition in Abstimmung mit dem zuständigen Stellwerk vergeben werden kann. Diese Gleise sind der Kategorie I oder II zugeordnet. Der Fdl legt fest, bis wann das EVU das Verkehrsgleis geräumt haben muss.
Abstellgleise	Abstellgleise bei der Hafenbahn dienen der längeren Abstellung von Fahrzeugen und sind in der Regel aufgrund ihrer geringen baulichen Ausstattung und/oder schlechteren Erreichbarkeit der Kategorie III zugeordnet. Eine Langzeitabstellung über einen Zeitraum > 4 Wochen ist grundsätzlich nicht zulässig, um eine Störung der Gleisfreimeldeanlagen zu vermeiden. Zugbildung ist möglich.
Zugbildungs- gleis	Gleise, die keine Abstellgleise sind, jedoch der Bildung von Ausgangszügen dienen, ohne aus diesen unmittelbar als Zugfahrt ausfahren zu können.
Nutzlänge	Die angegebene Nutzlänge ist die dem EVU in dem jeweiligen Gleis zur Verfügung stehende Länge z.B. zum Abstellen von Wagen oder zur Bildung von Zug- und Rangierfahrten. In den angegebenen Längen sind bereits die Werte für ungenaues Halten, Signalsicht und Strecken des Wagenverbandes berücksichtigt.

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. ausf.		Bemerkungen
Ein- und Ausfahrgruppe (HBS)								
HBS001	(418)	Verkehrsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HBS002	472	Ausfahrgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HBS003	551	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HBS004	564	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HBS005	560	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HBS006	561	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HBS007	552	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HBS008	673	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HBS009	696	Einfahrgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS010	655	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS011	657	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS012	637	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. ausf.		Bemerkungen
Ein- und Ausfahrgruppe (HBS)								
HBS013	635	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS014	753	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS015	723	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS016	636	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS017	609	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS018	660	Einfahrgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS019	630	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS020	595	Einfahrgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS021	640	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS022	726	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS023	688	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS024	707	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. / -ausf.		Bemerkungen
Ein- und Ausfahrgruppe (HBS)								
HBS025	709	Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS026	705	Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS027	671	Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS028	704	Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS029	613	Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
HBS030	145	Schadwagensammelgeleis für ROS710	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS031	(600)	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	nur Wlb
HBS034	(52)	vorübergehend gesperrt	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS035	(55)	vorübergehend gesperrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS060	---	gesperrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock	mgl. Zug- einf. ausf.		Bemerkungen
Vorbahnhof (HBS)								
HBS101	(401)	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS102	332	Verkehrsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS103	252	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS104	210	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS105	244	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS106	160	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS107	139	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS108	151	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS109	136	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS115	105	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS116	120	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS118	57	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. / -ausf.		Bemerkungen
Richtungsgruppe (HBS)								
HBS201	(193)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>					
HBS241	260	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>					
HBS242	402	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>					
HBS243	567	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>					
HBS244	565	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>					
HBS251	572	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>					
HBS252	571	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>					
HBS253	506	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>					
HBS254	505	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>					

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock	mgl. Zug- einf. ausf.		Bemerkungen
noch Richtungsgruppe (HBS)								
HBS255	552	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS256	592	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS257	559	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS258	514	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS262	513	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS263	481	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS264	442	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS265	393	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS266	392	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS267	357	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS268	358	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock	mgl. Zug- einf. ausf.		Bemerkungen
noch Richtungsgruppe (HBS)								
HBS271	348	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS272	394	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS273	458	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS275	378	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS276	378	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS277	523	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS281	(509)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS282	511	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS283	538	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS284	539	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS285	663	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock	mgl. Zug- einf. ausf.		Bemerkungen
noch Richtungsgruppe (HBS)								
HBS286	622	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS287	615	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS288	654	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS291	636	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS292	614	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HBS293	(591)	Werkstattbetriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sammelgleis für Werkstatt Spreehafen
HBS294	(324)	Werkstattbetriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sammelgleis für Werkstatt Spreehafen
HBS295	(299)	Betriebsgleis (teilweise OI), ab EI 6 Werkstattbetriebs- gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sammelgleis für Werkstatt Spreehafen

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock	mgl. Zug- einf. ausf.		Bemerkungen
Gleisgruppe Roeloffsufer (ROE)								
ROE001	(665)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>					
ROE002	(636)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>					
ROE004	(630)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>					
Gleisgruppe Ross (ROS)								
ROS701	(490)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>					
ROS702	(467)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>					
ROS707	490	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>					
ROS708	(316)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>					
ROS709	250	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>					
ROS710	281	Schadwagenbehandlungs- gleis	<input type="checkbox"/>					
ROS751	(490)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>					

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. / ausf.		Bemerkungen
noch Gleisgruppe Ross (ROS)								
ROS752	(467)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ROS770	(619)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ROS771	(610)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ROS773	172	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ROS774	171	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ROS775	416	Ladegleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Gleisgruppe Peute (PEU)								
PEU006	(435)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
PEU007	(510)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
PEU608	(410)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
PEU609	340	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock	mgl. Zug- einf. ausf.		Bemerkungen
noch Gleisgruppe Peute (PEU)								
PEU610	350	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
PEU611	320	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
PEU612	320	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Windhukkai (WHK)								
WHK003	100	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Das folgende Verzeichnis enthält die Vorgaben für die Sicherung der einzelnen BÜ durch Rangierfahrten.

Bei technisch gesicherten BÜ wird auf die entsprechende Anlage mit der Bedienungsanweisung hingewiesen.

Bei nicht technisch gesicherten BÜ wird die Art der Sicherung vorgegeben.

Bei der Sicherung durch Posten hat die Sicherung durch das Rangierpersonal gem. Ril 408.4816 zu erfolgen.

Wird bei der „Sicherung durch Abschluss“ der Abschluss geöffnet vorgefunden, sind ggf. Maßnahmen bei drohender Gefahr einzuleiten und der BÜ ist durch Posten zu sichern. Der zuständige Fdl/Ww/BözM ist umgehend zu verständigen.

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Angaben zum BÜ		Art der Rangierfahrt	Art der Sicherung			technische Sicherung siehe Anlage
BÜ Nr.	Lage		Übersicht	Übersicht + Pfeifen	Posten	
Zuführungsgleis Überseezentrum						
104	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-104
Zuführungsgleis Oswaldkai						
120	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-120
1154	Dessauer Straße (Einfahrt Stückgutschuppen)	gezogen geschoben		X	X	
117	Dessauer Straße (Fußgängerüberweg zum Schuppen 43)	gezogen geschoben	X		X	
Zuführungsgleis Windhukkai / Australiastraße						
121	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-121
123	Fußweg zur Australiastraße	gezogen geschoben			X X	
125	Australiastraße	gezogen geschoben			X X	
Zuführungsgleis Kamerunweg						
132	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-132
133	Am Windhukkai	gezogen geschoben				3-133
Verbindungsgleis Veddel – Hamburg Süd						
1103	Zufahrt für Hochwasserschutz über Gleis HBS050	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			
Zuführungsgleis Worthdamm						
136a	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-136a
1148	Zufahrt Fa. Lindemann	gezogen geschoben			X X	
137c	Anliegerzufahrt	gezogen geschoben			X X	
1150	Zufahrt Fa. Techbau	gezogen geschoben			X X	
1152a	südliche Zufahrt Fa. Sasol Wax	gezogen geschoben			X X	
Zuführungsgleis Shell						
142	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-142
Zuführungsgleis Brandenburger Straße / Spreehafen						
1160a	Notzufahrt Stw Hsf	gezogen geschoben			X X	
1166d	Zufahrt Fa. Vollers	gezogen geschoben			X X	
1166b	Zufahrt Fa. Vollers	gezogen geschoben			X X	
149	Brandenburger Straße	gezogen geschoben			X X	
1162e	Zufahrt Fa. Greif	gezogen geschoben			X X	
1155	Zufahrt Spandauer Ufer	gezogen geschoben			X X	
150	Zufahrt Hafenbahn Standort Spreehafen	gezogen geschoben			X X	BÜ im Anschluss HSS
1163a	Zufahrt Parkplatz HSS	gezogen geschoben			X X	BÜ im Anschluss HSS
1163b	Zufahrt Parkplatz HSS im Anschluss 142	gezogen geschoben			X X	BÜ im Anschluss HSS

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Angaben zum BÜ		Art der Rangierfahrt	Art der Sicherung			technische Sicherung siehe Anlage	
BÜ Nr.	Lage		Übersicht	Übersicht + Pfeifen	Posten		
Zuführungsgleis Ellerholzdamm							
310	Buchheisterstraße	gezogen geschoben				3-310	
1316	südliche Zufahrt Fa. Dr. Grandel	gezogen geschoben			X X		
1315a	mittlere Zufahrt Fa. Dr. Grandel	gezogen geschoben			X X		
1315	nördliche Zufahrt Fa. Dr. Grandel	gezogen geschoben			X X		
1314	Zufahrt Fa. Timmermann	gezogen geschoben			X X		
1313	Zufahrt Fa. Tiedemann über ELL006	gezogen geschoben			X X		
1331	Zufahrt Fa. Tiedemann	gezogen geschoben			X X	Querungshilfe (3-1331)	
307	Ellerholzdamm südlich Grevenhofbrücke	gezogen geschoben			X X		
1304	Ellerholzdamm 21, Zufahrt Fa. Progeco	gezogen geschoben			X X		
1305a	südliche Zufahrt Fa. Flint	gezogen geschoben			X X		
1305b	nördliche Zufahrt Fa. Flint	gezogen geschoben			X X		
305	Ellerholzdamm nördlich Grevenhofbrücke	gezogen geschoben			X X		
1310f	südliche Zufahrt Fa. Peiniger	gezogen geschoben			X X		
1310e	nördliche Zufahrt Fa. Peiniger	gezogen geschoben			X X		
1310c	südliche Zufahrt Fa. Alltrans	gezogen geschoben			X X		
1310a	nördliche Zufahrt Fa. Alltrans	gezogen geschoben			X X		
Zuführungsgleis Reiherdamm							
311	Buchheisterstraße	gezogen geschoben				3-311	
1328	Nehlstraße, südliche Zufahrt	gezogen geschoben			X X		
1327	Nehlstraße, nördliche Zufahrt	gezogen geschoben			X X		
1326b	südliche Zufahrt Reiherdamm 3	gezogen geschoben			X X		
1326a	mittlere Zufahrt Reiherdamm 3	gezogen geschoben			X X		
1325	nördliche Zufahrt Reiherdamm 3	gezogen geschoben			X X		
1324	Zufahrt Grevenhofschleuse	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss				

.....

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Angaben zum BÜ		Art der Rangierfahrt	Art der Sicherung			technische Sicherung siehe Anlage
BÜ Nr.	Lage		Übersicht	Übersicht + Pfeifen	Posten	
Verbindungsgleis Richtungsgruppe Hbs - Roeloffsufer						
348	Roßdamm	gezogen geschoben		X	X	
1340	Überfahrt Stackmeisterei	gezogen geschoben	X		X	
1339	Überfahrt zur Feuerlöschbootstation	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			
1339a	Fußweg zur Feuerwehr	gezogen geschoben	X		X	Umlaufsperr
1338	Überfahrt zur Ellerholzschleuse	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			
1334	Überfahrt zum WSPK	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			
1335	Fußweg zum WSPK	gezogen geschoben	X		X	
Roeloffsufer und Roß						
386	Roßdamm, Fuß- und Radweg	gezogen geschoben		X	X	
390	Roßweg, Fuß- und Radweg	gezogen geschoben		X	X	
373	Am Vulkanhafen	gezogen geschoben				3-373
Peute (Gleisgruppe) - Peutestraße						
1201	Müggelburger Straße	gezogen geschoben			X X	
1204	Müggelburger Straße 26	gezogen geschoben			X X	
205	Kreuzung Müggelburger Straße / Peutestraße	gezogen geschoben				3-205/206
206	Peutestraße	gezogen geschoben				3-205/206
1205	Peutestraße	gezogen geschoben			X X	
1255	Peutestraße Zufahrt Emons und Hovekanalbrücke	gezogen geschoben			X X	
209	Peutestraße	gezogen geschoben			X X	
1245	Peutestraße 69	gezogen geschoben			X X	
1246	Peutestraße 67	gezogen geschoben			X X	
1247	Peutestraße 87	gezogen geschoben			X X	
1248	Peutestraße 87	gezogen geschoben			X X	
1206b	Peutestraße 76-78	gezogen geschoben			X X	
1206a	Peutestraße 76-78	gezogen geschoben			X X	
1207	Peutestraße 76-78	gezogen geschoben			X X	
1208a	Peutestraße 68-76	gezogen geschoben			X X	
1208b	Peutestraße 68-76	gezogen geschoben			X X	

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Angaben zum BÜ		Art der Rangierfahrt	Art der Sicherung			technische Sicherung siehe Anlage
BÜ Nr.	Lage		Übersicht	Übersicht + Pfeifen	Posten	
Peute (Gleisgruppe) - Peutestraße						
1209a	Peutestraße 62-66	gezogen geschoben			X X	
1209b	Peutestraße 62	gezogen geschoben			X X	
1218	Peutestraße 56 - 60	gezogen geschoben			X X	
1218 a	Peutestraße 56 - 60	gezogen geschoben			X X	
1210	Peutestraße 50 -52	gezogen geschoben			X X	
1211	Peutestraße	gezogen geschoben			X X	
1212	Peutestraße	gezogen geschoben			X X	
Hovestraße						
1240b	Hovestraße 71	gezogen geschoben			X X	
1240a	Hovestraße 71	gezogen geschoben			X X	
1240	Hovestraße 71	gezogen geschoben			X X	
1239b	Hovestraße 69	gezogen geschoben			X X	
1239a	Hovestraße 69	gezogen geschoben			X X	
1238d	Hovestraße 67	gezogen geschoben			X X	
1238c	Hovestraße 65-67	gezogen geschoben			X X	
1237a	Hovestraße 63	gezogen geschoben			X X	
1237	Hovestraße 63	gezogen geschoben			X X	
1236b	Hovestraße 61	gezogen geschoben			X X	
1236a	Hovestraße 61	gezogen geschoben			X X	
1235	Hovestraße 57-59	gezogen geschoben			X X	
1234 b	Zufahrt NEVIUS GmbH	gezogen geschoben			X X	
1234	Hovestraße 51	gezogen geschoben			X X	
1233b	Hovestraße 49	gezogen geschoben			X X	
1233a	Hovestraße 49	gezogen geschoben			X X	
1232b	Hovestraße 47	gezogen geschoben			X X	

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Angaben zum BÜ		Art der Rangierfahrt	Art der Sicherung			technische Sicherung siehe Anlage
BÜ Nr.	Lage		nicht technische Sicherung durch			
			Übersicht	Übersicht + Pfeifen	Posten	
Müggenburger Straße						
1200	Zufahrt OAM	gezogen geschoben			X X	
204	Müggenburger Straße	gezogen geschoben			X X	
1203c	Müggenburger Straße 13-21	gezogen geschoben			X X	
1203b	Müggenburger Straße 13-21	gezogen geschoben			X X	
1202c2	Müggenburger Straße 7-11	gezogen geschoben			X X	
1202c1	Müggenburger Straße 7-11	gezogen geschoben			X X	
1202b	Müggenburger Straße	gezogen geschoben			X X	
1202a	Müggenburger Straße	gezogen geschoben			X X	

Rangierfunkteilnehmerverzeichnis

Rangierfunk-Teilnehmerverzeichnis Bft Hamburg Süd

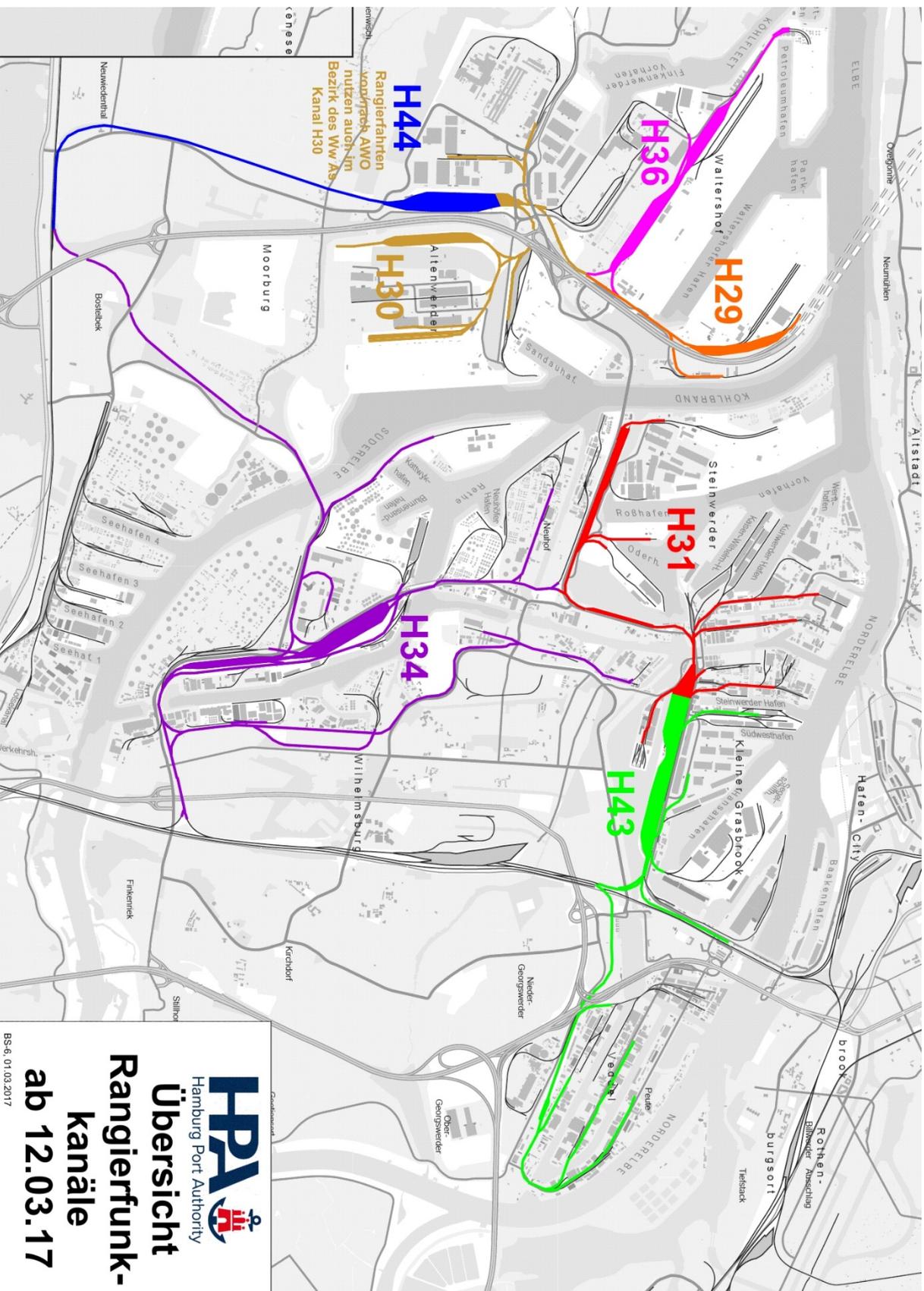
Rangierfunkbereich-Nr.	10	27	31	25	43	Ortskanal (Zugfunk, Betriebsart C oder O)
Grenzen des Rangierfunkbereichs	Hamburg Süd. westlicher Reiherstieg, Roß, CTT	Ablaufberg Hbs	Hamburg Süd, westlicher Reiherstieg, Ross, CTT	Hamburg Süd, östlicher Reiherstieg, Peute, Wilhelmsburg	Hamburg Süd, östlicher Reiherstieg, Peute, Wilhelmsburg	Bf Hamburg Süd Ein- und Ausfahrgruppe
Wellenlängenbereich Rangierfunkkanal	457,425 MHz H 10	457,850 MHz H 27	457,950 MHz H 31	457,800 MHz H 25	458,250MHz H 43	458,000 MHz C 33
Bediener ortsfester Sprechstellen (Anruferfahren)	Ww Hsw (Tonruf 1 und 2)	Fdl Hsf, Bergmeister EVU	Ww Hsw (Tonruf 1 und 2)	Stw Hsf Fdl (Tonruf 1)	Stw Hsf Fdl (Tonruf 1) Fdl (Tonruf 2)	Fdl (Tonruf 1)
Bediener ortsbeweglicher Sprechstellen	im Rangierfunkbereich tätige Rangierfahrten	Berglok	im Bereich tätige Rangierfahrten	im Rangierfunkbereich tätige Rangierfahrten	im Bereich tätige Rangierfahrten	Tf an- und abfahrende Zugloks
Bemerkungen	Nutzung nur nach Zuteilung durch Ww Hsw	(Abdrückfunk mit Kontrollton) z.Zt. nicht in Betrieb	allgemeiner Kanal für alle Rangierfahrten	Zugvorbereitung, Nutzung für Rf nur nach Zuteilung durch Fdl Hsf	allgemeiner Kanal für alle Rangierfahrten	

Störungsmeldestellen

Aufgestellt
 Hamburg, 09.08.2016

für ortsfeste Sprechstellen Netzkoordinator
 für Triebfahrzeuganlagen: Regelung durch EVU
 für tragbare Funkfernsprecher: Regelung durch EVU

(Ort, Datum)
 Hamburg Port Authority, Hafenbahn
 (Stelle)
 gez. Veh
 (Unterschrift)



HPA
Hamburg Port Authority
Übersicht
Rangierfunk-
kanäle
ab 12.03.17

BS-6; 01.03.2017

Übersicht der mechanisch ortsgestellten Weichen

Weichennummer	Hebelgewicht	Grundstellung	Bemerkungen
Ellerholzdamm			
ELL018		zur Fahrt nach rechts	
ELL019		zur Fahrt nach rechts	
Spreehafen			
HSS001			
HSS002			in der Lage zur Fahrt nach rechts verschl.
Kamerunweg			
KAM012			in der Lage zur Fahrt nach rechts verschl.
Peute			
HOV061			in der Lage zur Fahrt nach rechts verschl.
PEU009			
PEU010			
PEU011			
PEU012			
PEU013			
PEU014			
PEU015		zur Fahrt nach links	
PEU060			
PEU101			
PST001		zur Fahrt nach links	
PST002			
PST003			

Weichennummer	Hebelgewicht	Grundstellung	Bemerkungen
Ross			
ROS003		zur Fahrt nach links	
ROS005		zur Fahrt geradeaus	DKW
ROS012			
ROS014			
ROS017			
ROS030		zur Fahrt nach links	
ROS031		zur Fahrt nach links	
ROS042			
ROS043			
ROS044		zur Fahrt nach links	Schlüsselabhängigkeit zu Gleissperre
ROS045			
ROS050		zur Fahrt nach links	Schlüsselabhängigkeit zu Gleissperre
ROS056			
ROS077			
Windhukkai			
WHK002			
WHK003		zur Fahrt nach links	
Worthdamm			
WOD003			in der Lage zur Fahrt nach links verschl.
WOD004			in der Lage zur Fahrt nach links verschl.
WOD006			
WOD008			
WOD009			in der Lage zur Fahrt nach links verschl.

Übersicht der mechanisch ortsgestellten Gleis- sperren

Gleis	Gs-Nr.	Grundstellung	Auswurf- richtung	Bemerkungen
Peute				
OAM		abliegend	rechts	westliches Gleisende
OAM		abliegend	links	östliches Gleisende
Ross				
ROS775		aufliegend	links	Schlüsselabhängigkeit zu ROS050W
ROS784		aufliegend	links	Schlüsselabhängigkeit zu ROS044W

Übersicht der Wartezeichen

Gleis	Standort	Bezeichnung	zuständig	Bemerkungen
Hamburg Süd Richtungsgruppe				
HBS281	vor HBS138W	281o	Hsf	
HBS281	vor HBS218W	281w	Hsw	
Saalehafen				
HBS051	vor BÜ 104		Hsf	
Peute				
PEU001	vor PEU001W		Hsf	
Ross				
	hinter ROS012W		Hsw	
ROS770	vor ROS077W		Hsw	
ROS771	vor ROS077W		Hsw	
CTT1	vor Weiche A6		Hsw	im Gleisanschluss
CTT2	vor Weiche A8		Hsw	im Gleisanschluss
CTT 3	vor Weiche A8		Hsw	im Gleisanschluss
CTT 4	vor Weiche A7		Hsw	im Gleisanschluss
CTT 5	vor Weiche A7		Hsw	im Gleisanschluss

bleibt frei

Bedienungsanweisung für den
BÜ 104
(Veddeler Damm / Am Saalehafen)
im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21- gez. Wolf
--

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

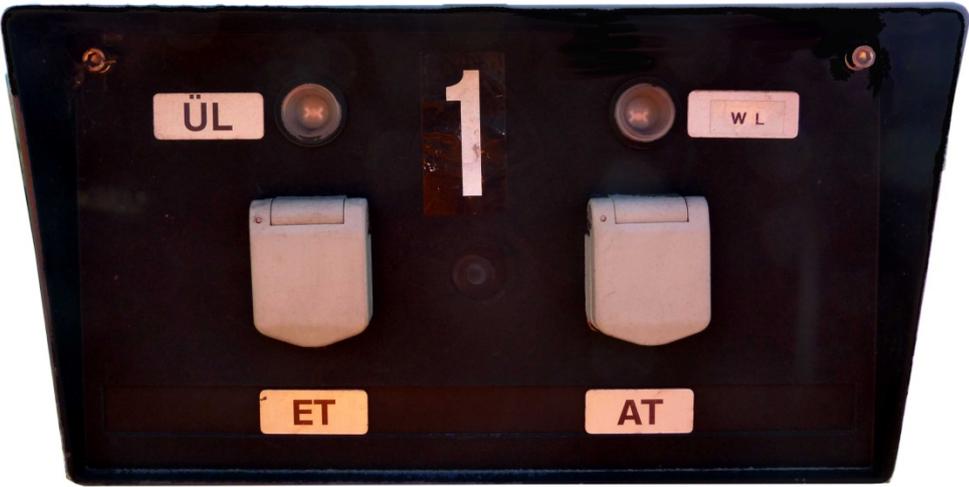
aktualisiert: 17.01.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 104 befindet sich im Bft Hamburg Süd und quert die vierspurige Straße „Veddeler Damm“ mit dem Zuführungsgleis zum Überseezentrum.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform EBÜT-vB Lz/ÜL-BÜSTRA mit Handeinschaltung hergestellt. Die BÜSTRA beeinflusst die Ampelschaltung der Fußgängerampel.

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann		
		
ET	Einschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
AT	Ausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung
WL	Wartelampe	weißes Ruhelicht bei Anforderung der BÜ-Sicherung nach ET-Bedienung
2	lfd. Nr. der Bedieneinrichtung für diesen BÜ (nur teilweise vorhanden)	

Zusätzlich ist ein Bahnausschalter (BAUS) am Betonschaltheus des BÜ vorhanden, der ebenfalls mit einem Vierkantschlüsselschalter ausgerüstet ist.



Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) ausgerüstet.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt nicht richtungsbezogen. Es dürfen nur die Einrichtungen in Fahrtrichtung vor dem BÜ bedient werden.

Die Rangierfahrt hat vor dem BÜ an der Bedieneinrichtung anzuhalten. Die Kontaktschleifen sind freizuhalten.

Nach der Bedienung der ET leuchtet zunächst die WL, die dem Bediener anzeigt, dass die Sicherung des Bahnübergangs mit der Ampelschaltung der Straßenkreuzung abgestimmt wird. Die Wartezeit kann, je nach Programmzustand der Ampelschaltung, bis zu 65 Sekunden dauern.

Wenn die WL erloschen ist und die ÜL weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Befahren der Ausschalterschleife hinter dem BÜ erlischt die ÜL und die Bahnübergangssicherung schaltet aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist der Ausschalttaster eine Sekunde lang zu bedienen.

Es immer das gesamte Be- und Freifahren (Fahrtrichtungserkennung) der Schleifen **in einer Richtung** über den BÜ erforderlich. Das nur teilweise Befahren mit Wenden zwischen den Ausschalterschleifen ist verboten.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die WL nach Bedienung der ET nicht aufleuchtet oder wenn die ÜL nach Ablauf der erforderlichen Wartezeit kein weißes Blinklicht zeigt. In diesen Fällen bleibt die Sicherungsanlage im Straßenprogramm.

Zunächst ist die Einschaltung des BÜ durch das Bedienen der AT zurückzunehmen. Anschließend ist die BAUS am Betonschaltheus zu bedienen. Durch die Bedienung der BAUS wird das Straßenprogramm und somit die Ampel ausgeschaltet (dadurch wird verhindert, dass bei einer Sicherung durch Posten dem Straßenverkehrsteilnehmer an der Ampel grünes Licht gezeigt wird).

Ist anschließend wieder zu versuchen den BÜ mittels ET einzuschalten, dann leuchten nur die Lichtzeichen des BÜ.

Der BÜ darf befahren werden, wenn er durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert wird.

Die Straßenampel kann nur durch den technischen Dienst des Ampelbetreibers wieder in Betrieb genommen werden.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeugbewirkt nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen, den BÜ durch die Bedienung der Ausschalttaste auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

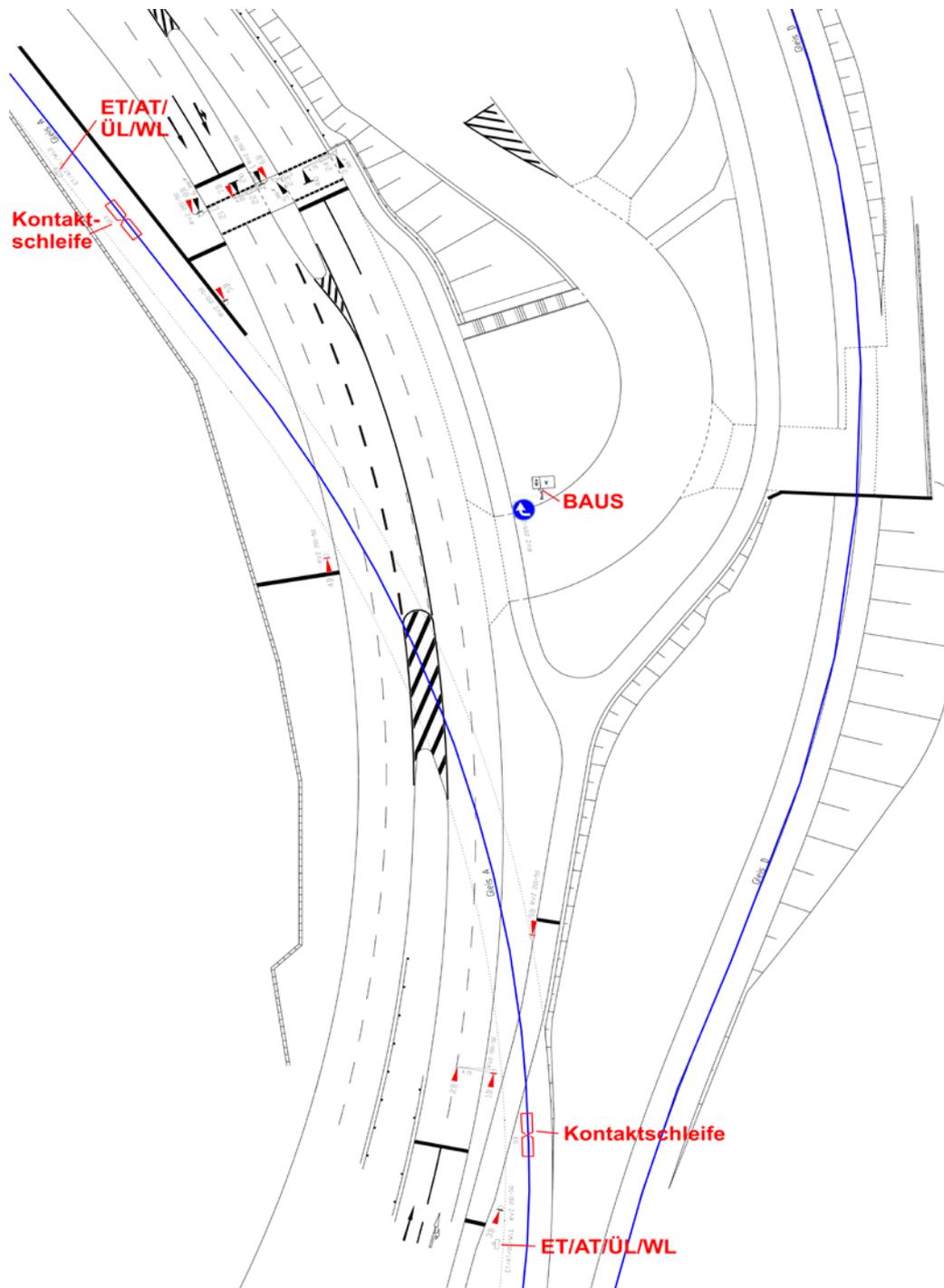
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage und die Bedienung der BAUS sind dem Fdl Hsf zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der Fdl Hsf nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **104**

km: **34,12**

Lage: **Veddeler Damm / Am Saalehafen**

Bahnübergang	Art der Störung		Maßnahme				Bahnübergang		
			Sicherung durch Posten			Einsatzzeiten und Hilfsmittel	gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.	EVU	BÜP	HP	gesichert				
EBÜT-vB / Büstra	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		1	Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
					1	1	Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X	

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
- 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.

bleibt frei

Bedienungsanweisung für den
BÜ 120
(Veddeler Damm / Dessauer Str.)
im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

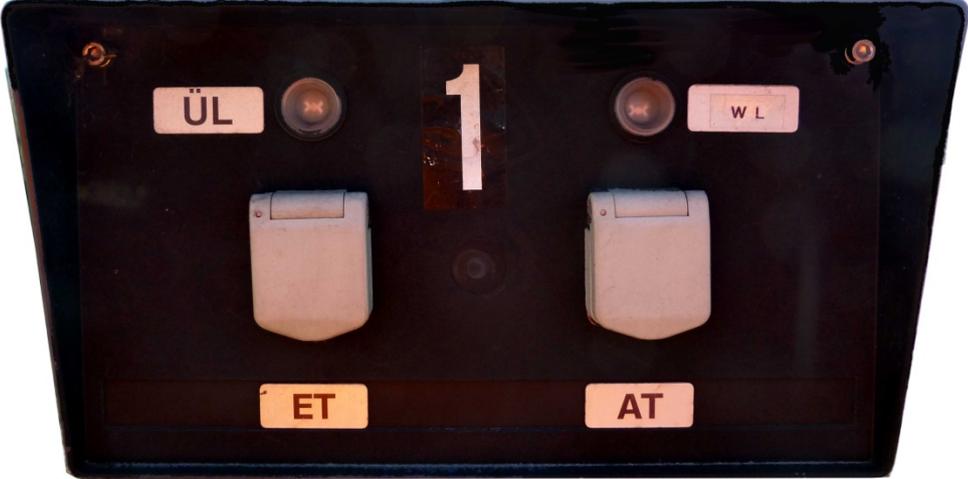
aktualisiert: 05.07.2018 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 120 befindet sich im Bft Hamburg Süd und quert die vierspurige Straße „Veddeler Damm“ mit dem Zuführungsgleis zum O’swaldkai.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BÜS2000 Lz/ÜL - BÜSTRA mit Handeinschaltung hergestellt. Die BÜSTRA beeinflusst die Ampelschaltung der Straßenkreuzung Veddeler Damm / Dessauer Straße. Zusätzlich zu den Lichtzeichen ist eine Fußgängerakustik vorhanden.

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann		
		
ET	Einschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
AT	Ausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung
WL	Wartelampe	weißes Ruhelicht bei Anforderung der BÜ-Sicherung nach ET-Bedienung
1	lfd. Nr. der Bedieneinrichtung für diesen BÜ (nur teilweise vorhanden)	

Zusätzlich ist ein Bahnausschalter (BAUS) am Betonschaltheus des BÜ vorhanden, der ebenfalls mit einem Vierkantschlüsselschalter ausgerüstet ist.



Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) ausgerüstet.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt richtungsbezogen. Es dürfen nur die Einrichtungen in Fahrtrichtung vor dem BÜ bedient werden.

Die Rangierfahrt hat vor dem BÜ an der Bedieneinrichtung anzuhalten. Die Kontaktschleifen sind freizuhalten.

Nach der Bedienung der ET leuchtet zunächst die WL, die dem Bediener anzeigt, dass die Sicherung des Bahnübergangs mit der Ampelschaltung der Straßenkreuzung abgestimmt wird. Die Wartezeit kann, je nach Programmzustand der Ampelschaltung, bis zu 90 Sekunden dauern.

Wenn die WL erloschen ist und die ÜL weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Befahren der Ausschalterschleife hinter dem BÜ erlischt die ÜL und die Bahnübergangssicherung schaltet aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist der Ausschalttaster eine Sekunde lang zu bedienen.

Durch die richtungsbezogene Einschaltung ist immer das gesamte Be- und Freifahren (Fahrtrichtungserkennung) der Schleifen **in einer Richtung** über den BÜ erforderlich. Das nur teilweise Befahren mit Wenden zwischen den Ausschalt Schleifen ist verboten.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die WL nach Bedienung der ET nicht aufleuchtet oder wenn die ÜL nach Ablauf der erforderlichen Wartezeit kein weißes Blinklicht zeigt. In diesen Fällen bleibt die Sicherungsanlage im Straßenprogramm.

Zunächst ist die Einschaltung des BÜ durch das Bedienen der AT zurückzunehmen. Anschließend ist die BAUS am Betonschaltheus zu bedienen. Durch die Bedienung der BAUS wird das Straßenprogramm und somit die Ampel ausgeschaltet (dadurch wird verhindert, dass bei einer Sicherung durch Posten dem Straßenverkehrsteilnehmer an der Ampel grünes Licht gezeigt wird).

Ist anschließend wieder zu versuchen den BÜ mittels ET einzuschalten, dann leuchten nur die Lichtzeichen des BÜ.

Der BÜ darf befahren werden, wenn er durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert wird.

Die Straßenampel kann nur durch den technischen Dienst des Ampelbetreibers wieder in Betrieb genommen werden.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeugbewirkt nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen, den BÜ durch die Bedienung der Ausschalttaste auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

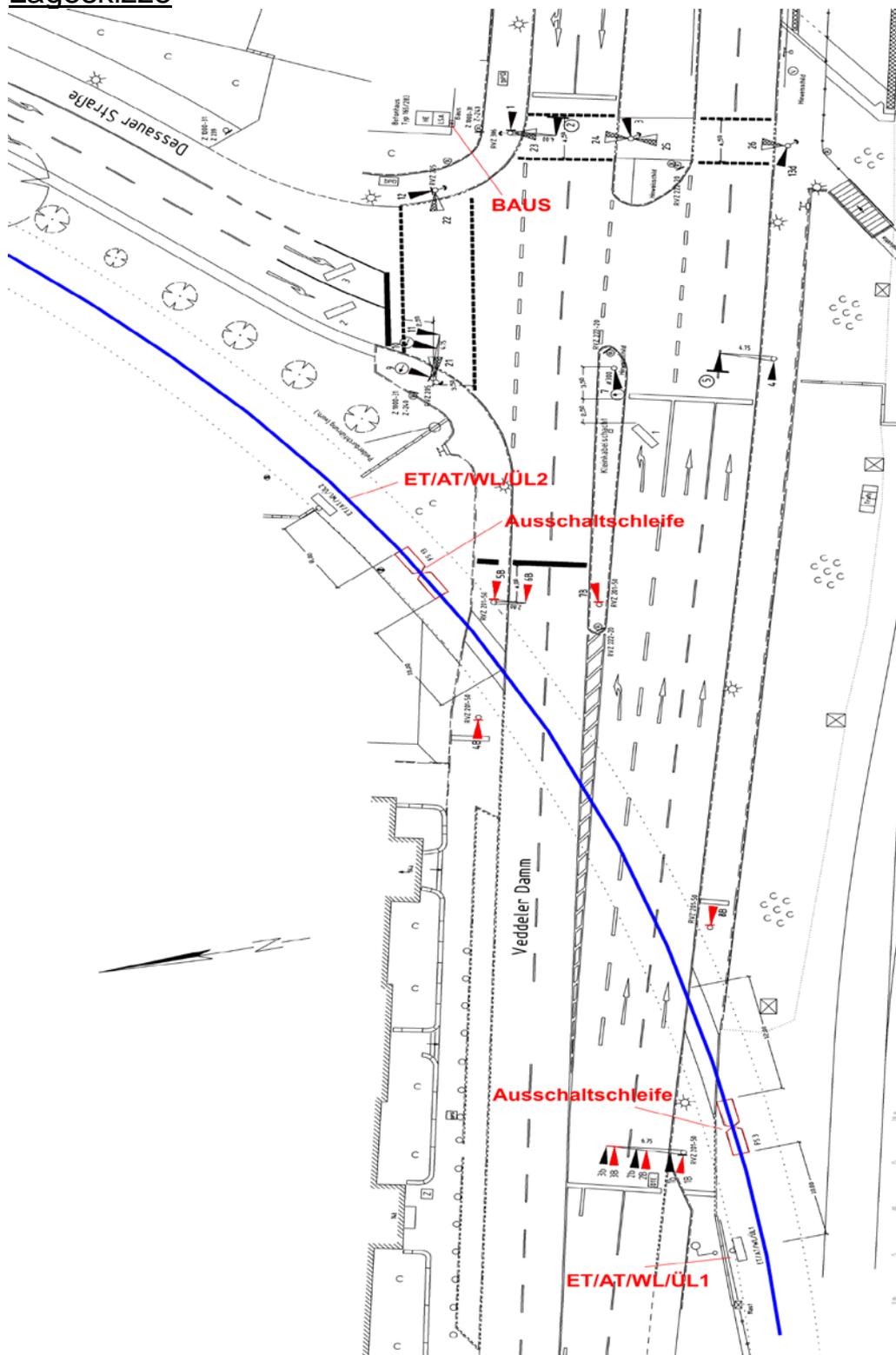
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage und die Bedienung der BAUS sind dem Fdl Hsf zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der Fdl Hsf nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 120

km: 39,58

Lage: Veddeler Damm / Dessauer Straße

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme Einsatzzeiten und Hilfsmittel	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.								
BÜS2000 / Büstra	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		
3	Akustik ausgefallen				keine	X			

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
- 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.



Bedienungsanweisung für den BÜ 121 (Veddeler Damm) im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt:
25.03.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft:
09.09.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt:
09.09.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert:
04.07.2018 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 121 befindet sich im Bft Hamburg Süd und quert die vierspurige Straße „Veddeler Damm“ mit dem Zuführungsgleis zum Windhuk Kai.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform NE-BÜ-70 mit Handeinschaltung und Handausschaltung hergestellt.

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann		
		
ET	Einschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
AT	Ausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung
1	lfd. Nr. der Bedieneinrichtung für diesen BÜ (nur teilweise vorhanden)	

Die Vierkantschlüsselschalter werden durch das Drehen des Vierkants im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag bedient. Für eine wirksame Bedienung ist die Stellung am Anschlag mindestens 1 Sekunde zu halten. Nach dem Loslassen kommt der Vierkantschlüsselschalter automatisch in die Grundstellung zurück.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt nicht richtungsbezogen.

Die Rangierfahrt hat vor dem BÜ an der Bedieneinrichtung anzuhalten und den Schlüsselschalter ET zu bedienen.

Wenn nach der Bedienung der ET die ÜL weißes Ruhelicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Freifahren des BÜ ist die Bahnübergangssicherung durch die AT-Bedienung auszuschalten. Eine fahrzeuggesteuerte Ausschaltung ist nicht vorhanden.

Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist der Ausschalttaster eine Sekunde lang zu bedienen.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die ÜL nach Ablauf der ET-Bedienung nach 8 Sekunden kein weißes Ruhelicht zeigt.

Der BÜ darf befahren werden, wenn er durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert wird.

Ausschaltung

Wirkt die AT-Bedienung an einer Bedieneinrichtung nicht, so ist zu versuchen, die technische Sicherung durch AT-Bedienung auf der anderen BÜ-Seite auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

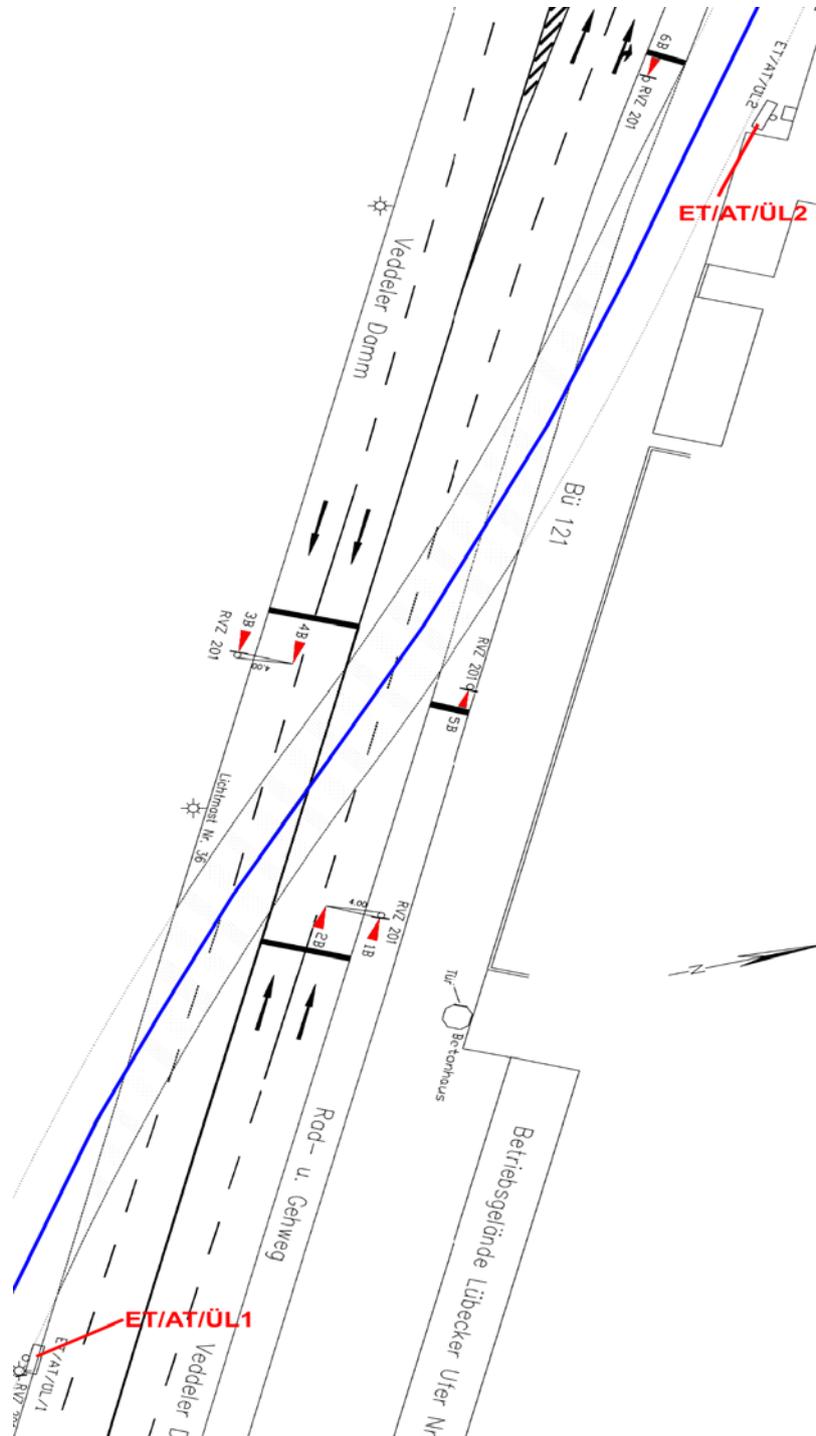
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage sind dem Fdl Hsf zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der Fdl Hsf nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 121

km: 37,078

Lage: Veddeler Damm

Bahnübergang	Art der Störung		Maßnahme				Bahnübergang		
			Sicherung durch Posten			Einsatzzeiten und Hilfsmittel	gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.	EVU	BÜP	HP	gesichert				
NE-BÜ-70	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		1	Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
				1	1	Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
- 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.



Bedienungsanweisung für den BÜ 132 (Veddeler Damm / Am Windhukkai) im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 05.07.2018 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 132 befindet sich im Bft Hamburg Süd und quert die vierspurige Straße „Veddeler Damm“ mit dem Zuführungsgleis zum Kamerunweg und zum Anschluss Steinweg.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BÜS2000 Lz/ÜL - BÜSTRA mit Handeinschaltung hergestellt. Die BÜSTRA beeinflusst die Ampelschaltung der Straßenkreuzung Veddeler Damm / Am Windhuk kai. Zusätzlich zu den Lichtzeichen ist eine Fußgängerakustik vorhanden.

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann		
		
ET	Einschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
AT	Ausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung
WL	Wartelampe	weißes Ruhelicht bei Anforderung der BÜ-Sicherung nach ET-Bedienung
1	lfd. Nr. der Bedieneinrichtung für diesen BÜ (nur teilweise vorhanden)	

Zusätzlich ist ein Bahnausschalter (BAUS) am Betonschaltheus des BÜ vorhanden, der ebenfalls mit einem Vierkantschlüsselschalter ausgerüstet ist.



Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) ausgerüstet.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt richtungsbezogen. Es dürfen nur die Einrichtungen in Fahrtrichtung vor dem BÜ bedient werden.

Die Rangierfahrt hat vor dem BÜ an der Bedieneinrichtung anzuhalten. Die Kontaktschleifen sind freizuhalten.

Nach der Bedienung der ET leuchtet zunächst die WL, die dem Bediener anzeigt, dass die Sicherung des Bahnübergangs mit der Ampelschaltung der Straßenkreuzung abgestimmt wird. Die Wartezeit kann, je nach Programmzustand der Ampelschaltung, bis zu 90 Sekunden dauern.

Wenn die WL erloschen ist und die ÜL weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Befahren der Ausschalterschleife hinter dem BÜ und dem Freifahren des BÜ erlischt die ÜL und die Bahnübergangssicherung schaltet aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist der Ausschalttaster eine Sekunde lang zu bedienen.

Durch die richtungsbezogene Einschaltung ist immer das gesamte Be- und Freifahren (Fahrtrichtungserkennung) der Schleifen **in einer Richtung** über den BÜ erforderlich. Das nur teilweise Befahren mit Wenden zwischen den Ausschalterschleifen ist verboten.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die WL nach Bedienung der ET nicht aufleuchtet oder wenn die ÜL nach Ablauf der erforderlichen Wartezeit kein weißes Blinklicht zeigt. In diesen Fällen bleibt die Sicherungsanlage im Straßenprogramm.

Zunächst ist die Einschaltung des BÜ durch das Bedienen der AT zurückzunehmen. Anschließend ist die BAUS am Betonschaltheus zu bedienen. Durch die Bedienung der BAUS wird das Straßenprogramm und somit die Ampel ausgeschaltet (dadurch wird verhindert, dass bei einer Sicherung durch Posten dem Straßenverkehrsteilnehmer an der Ampel grünes Licht gezeigt wird).

Ist anschließend wieder zu versuchen den BÜ mittels ET einzuschalten, dann leuchten nur die Lichtzeichen des BÜ.

Der BÜ darf befahren werden, wenn er durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert wird.

Die Straßenampel kann nur durch den technischen Dienst des Ampelbetreibers wieder in Betrieb genommen werden.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeuggesteuert nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen den BÜ durch die Bedienung der Ausschalttaste auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

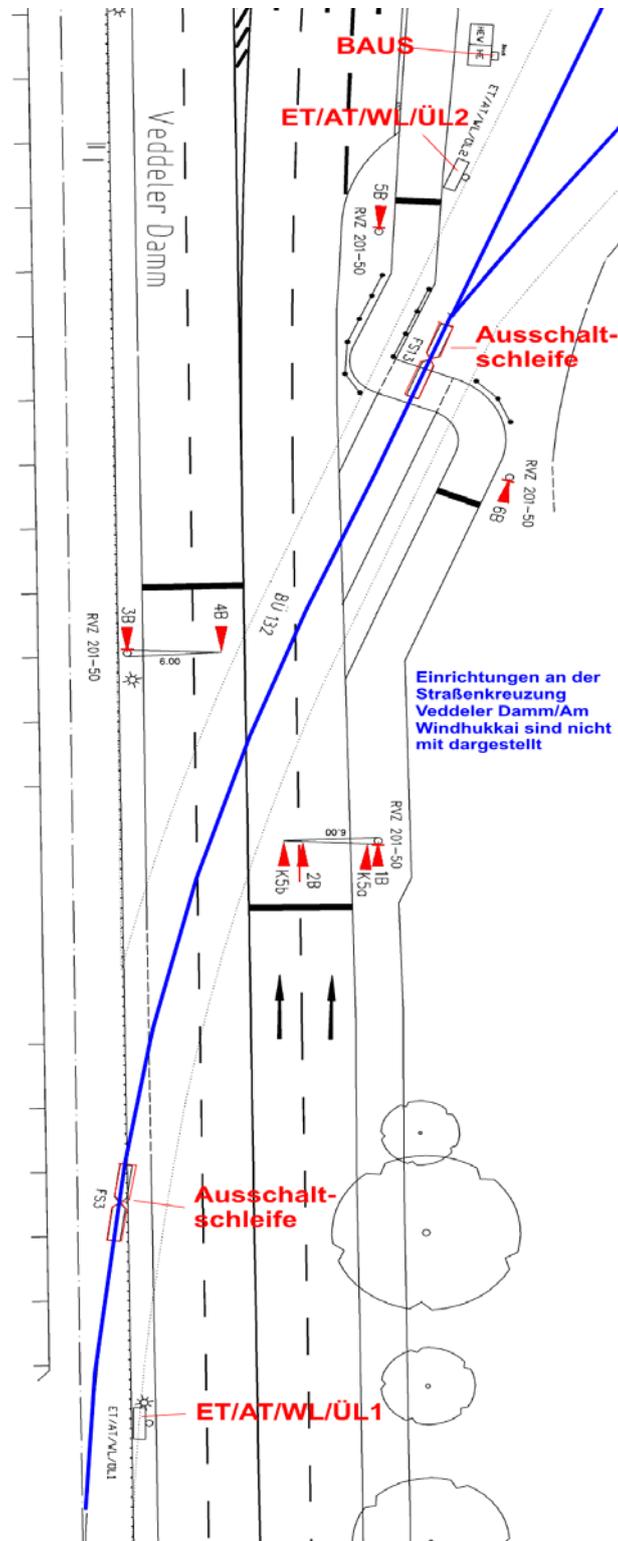
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage und die Bedienung der BAUS sind dem Fdl Hsf zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der Fdl Hsf nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 132

km: 80,060

Lage: Veddeler Damm / Am Windhukkai

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
BÜS2000 / Büstra	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		1	Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		
	3	Akustik				keine	X		

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
- 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.

bleibt frei



Bedienungsanweisung für den BÜ 133 (Am Windhukkai) im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 01.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 133 befindet sich im Bft Hamburg Süd und quert die zweispurige Straße „Am Windhukkaï“ mit den Zuführungsgleisen zum Gleisanschluss C. Steinweg (Anschluss 146) sowie die Zuführungsgleis am Kamerunweg.

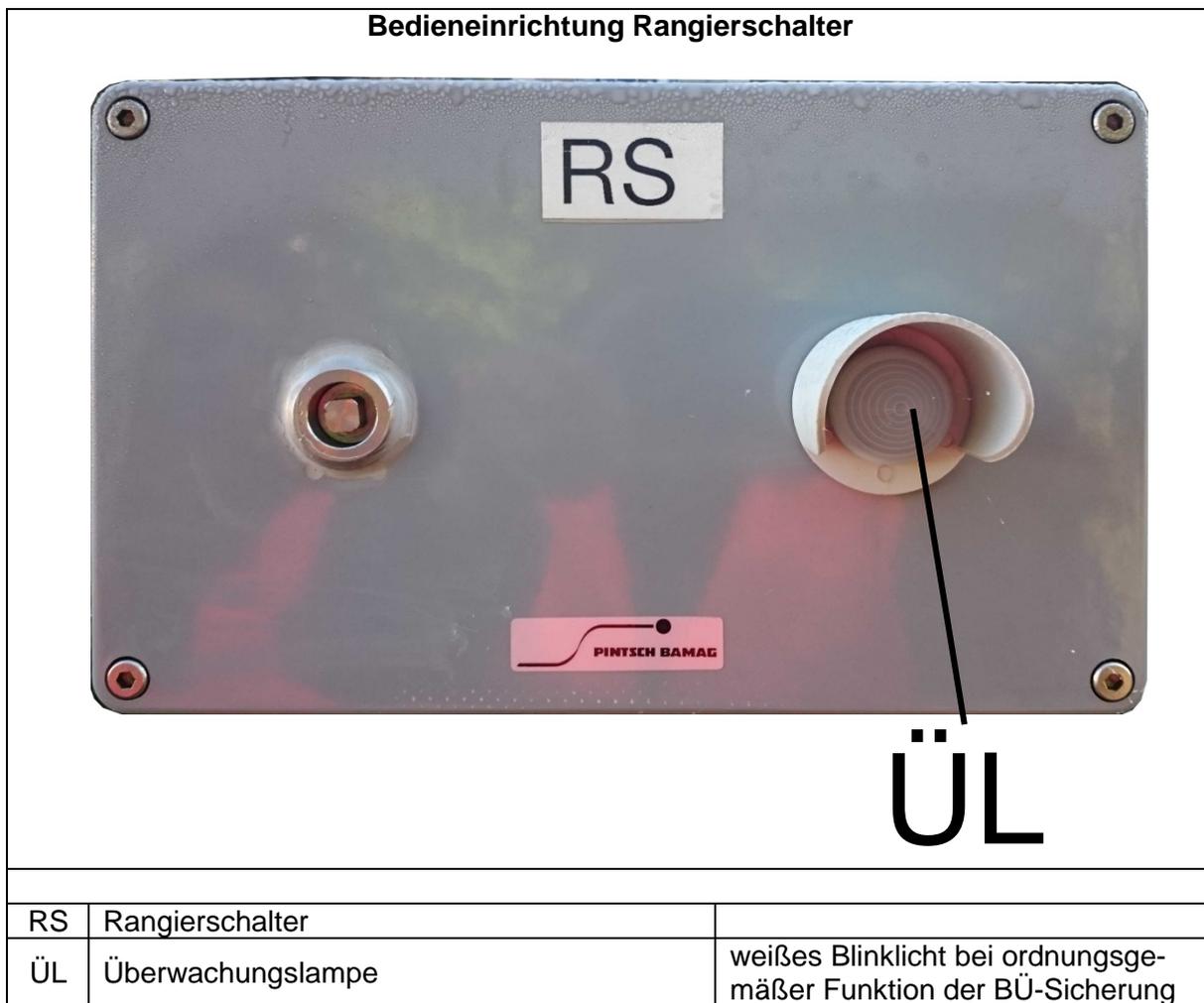
Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BÜP93 Lz/QS mit Handeinschaltung hergestellt.

Der BÜ ist an allen Gleisen mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



Aus Richtung Veddeler Damm (BÜ 132) sind ergänzend Schlagtaster als vorgezogene ET sowie einzeln stehende Überwachungslampen vorhanden.

Zusätzlich befindet sich in Nähe der Spitze der Weiche KAM012 ein Rangierschalter mit Wecker vor dem BÜ.



Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) durch Kontaktschleifen ausgerüstet.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt Richtungsbezogen. Es dürfen nur die Einrichtungen in Fahrtrichtung vor dem BÜ bedient werden.

Die Rangierfahrt hat vor dem BÜ an der Bedieneinrichtung anzuhalten und den Schlüsselschalter ET zu bedienen. Die Kontaktschleife ist freizuhalten. Alternativ darf von Fahrten aus Richtung Veddeler Damm die Sicherung durch Bedienen des Schlagtasters eingeschaltet werden.

Wenn nach der Bedienung der ET die ÜL an der Bedieneinrichtung weißes Blinklicht zeigt oder für Fahrten aus Richtung Veddeler Damm die einzeln stehende Überwachungslampe weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Be- und Freifahren des BÜ schaltet die Bahnübergangssicherung aus. Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist die AT zu bedienen.

Es ist immer das gesamte Be- und Freifahren (Fahrtrichtungserkennung) der Schleifen **in einer Richtung** über den BÜ erforderlich. Das nur teilweise Befahren mit Wenden zwischen den Ausschalterschleifen ist verboten.

Nutzung Rangierschalter

Soll der BÜ bei Rangierarbeiten nach dem Freifahren nicht für den Straßenverkehr freigegeben werden, so ist er durch Bedienung des RS einzuschalten. Durch die Bedienung des RS wird die fahrzeugbewirkte Ausschaltung unterbunden.

Wenn nach der Bedienung des RS die ÜL weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor jedem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenbereich zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Solange der BÜ durch den Rangierschalter eingeschaltet ist, ertönt ein Wecker. Dieser erinnert das Rangierpersonal daran, dass der BÜ nicht fahrzeugbewirkt ausschaltet. Er darf zur Feststellung, dass die BÜ-Sicherung ordnungsgemäß hergestellt wurde, nicht ausgewertet werden.

Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist der Rangierschalter zurückzulegen. Die Überwachungslampe erlischt und der Wecker verstummt.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die ÜL nach Ablauf der ET-Bedienung nach 7 Sekunden kein weißes Blinklicht zeigt.

Es ist zu versuchen, die technische Sicherung durch RS-Bedienung einzuschalten. Wirkt die Bedienung ordnungsgemäß, darf der BÜ befahren werden.

Alternativ kann bei Fahrt aus Richtung Veddeler Damm bei nicht erfolgter Einschaltung nach ET-Bedienung versucht werden, den BÜ über Schlagtaster des gleichen Gleises einzuschalten.

Aus Richtung Anschließter kann aufgrund der Richtungsbezogenen Einschaltung nur mittels RS eingeschaltet werden.

War auch die RS-Bedienung erfolglos, darf der BÜ befahren werden, wenn er durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert wird.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeugbewirkt nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen, den BÜ durch die Bedienung der Ausschalttaste auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

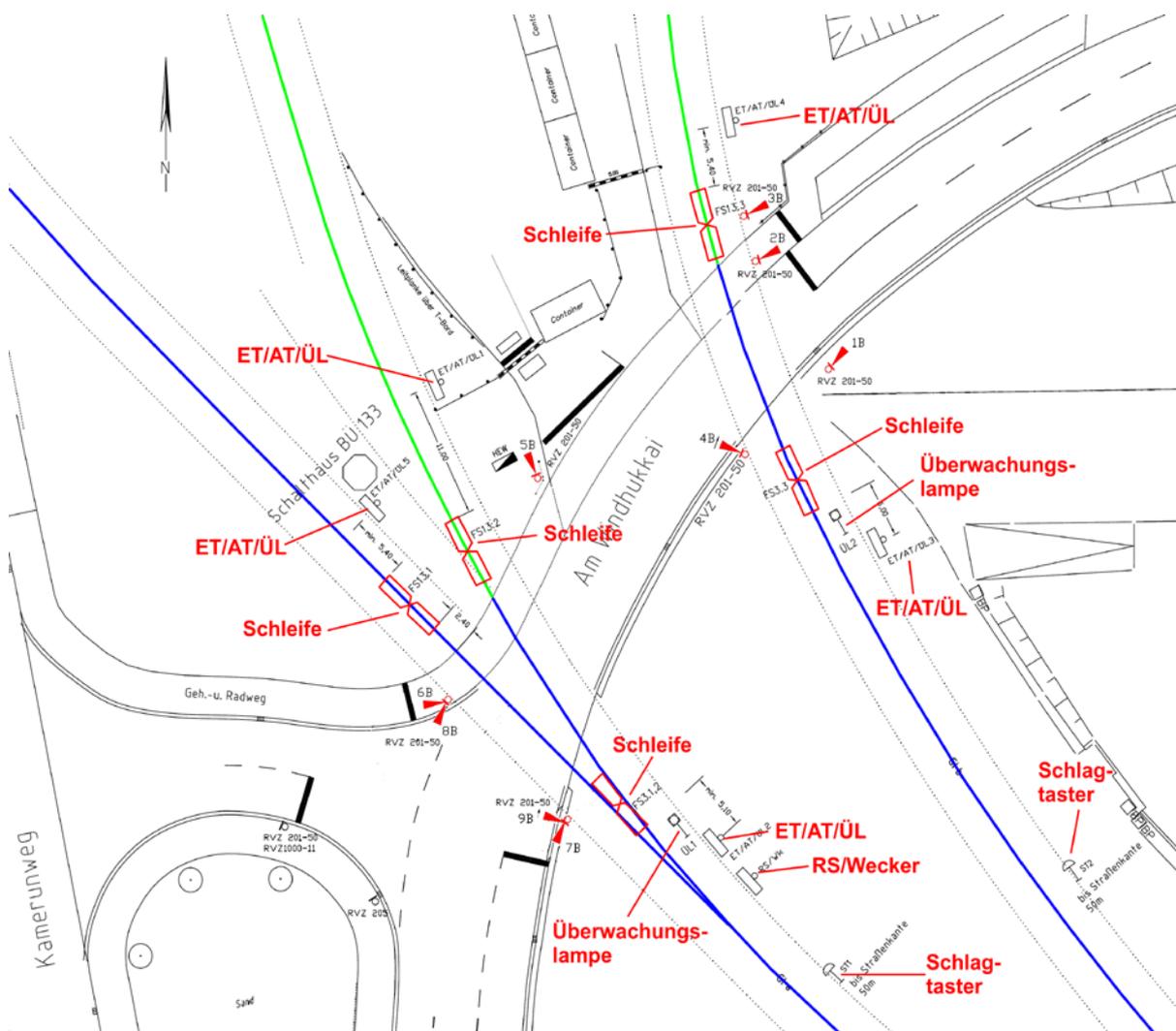
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage sind dem Fdl Hsf zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der Fdl Hsf nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 133

km: 80,208

Lage: Am Windhukkai

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
NE-BÜ-70	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Absperrgirlande und Signalfahne, bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
- 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.

bleibt frei

Bedienungsanweisung für den
BÜ 136A
(Veddeler Damm / Worthdamm)
im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 136A befindet sich im Bft Hamburg Süd und quert die vierspurige Straße „Veddeler Damm“ mit dem Zuführungsgleis zum Worthdamm.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BÜS2000 Lz/ÜL- BÜSTRA mit Handeinschaltung hergestellt. Die BÜSTRA beeinflusst die Ampelschaltung der Straßenkreuzung Veddeler Damm / Worthdamm.

Es besteht eine Abhängigkeit zum BÜ 142. Solange der BÜ 142 eingeschaltet ist, kann der BÜ 136A nicht eingeschaltet werden.

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann



ET	Einschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
AT	Ausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung
WL	Wartelampe	weißes Ruhelicht bei Anforderung der BÜ-Sicherung nach ET-Bedienung
1	lfd. Nr. der Bedieneinrichtung für diesen BÜ (nur teilweise vorhanden)	

Zusätzlich ist ein Bahnausschalter (BAUS) am Betonschaltheus des BÜ vorhanden, der ebenfalls mit einem Vierkantschlüsselschalter ausgerüstet ist.



Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) ausgerüstet.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt Richtungsbezogen. Es dürfen nur die Einrichtungen in Fahrtrichtung vor dem BÜ bedient werden.

Die Rangierfahrt hat vor dem BÜ an der Bedieneinrichtung anzuhalten. Die Kontaktschleifen sind freizuhalten.

Nach der Bedienung der ET leuchtet zunächst die WL, die dem Bediener anzeigt, dass die Sicherung des Bahnübergangs mit der Ampelschaltung der Straßenkreuzung abgestimmt wird. Die Wartezeit kann, je nach Programmzustand der Ampelschaltung, bis zu 90 Sekunden dauern.

Wenn die WL erloschen ist und die ÜL weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Befahren der Ausschalterschleife hinter dem BÜ und dem Freifahren des BÜ erlischt die ÜL und die Bahnübergangssicherung schaltet aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist der Ausschalttaster eine Sekunde lang zu bedienen. Es immer das gesamte Be- und Freifahren (Fahrtrichtungserkennung) der Schleifen **in einer Richtung** über den BÜ erforderlich. Das nur teilweise Befahren mit Wenden zwischen den Ausschaltsschleifen ist verboten.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die WL nach Bedienung der ET nicht aufleuchtet oder wenn die ÜL nach Ablauf der erforderlichen Wartezeit kein weißes Blinklicht zeigt. In diesen Fällen bleibt die Sicherungsanlage im Straßenprogramm.

Zunächst ist die Einschaltung des BÜ durch das Bedienen der AT zurückzunehmen. Anschließend ist die BAUS am Betonschaltheus zu bedienen. Durch die Bedienung der BAUS wird das Straßenprogramm und somit die Ampel ausgeschaltet (dadurch wird verhindert, dass bei einer Sicherung durch Posten dem Straßenverkehrsteilnehmer an der Ampel grünes Licht gezeigt wird).

Ist anschließend wieder zu versuchen den BÜ mittels ET einzuschalten, dann leuchten nur die Lichtzeichen des BÜ.

Der BÜ darf befahren werden, wenn er durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert wird.

Die Straßenampel kann nur den technischen Dienst des Ampelbetreibers wieder in Betrieb genommen werden.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeugbewirkt nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen den BÜ durch die Bedienung der Ausschalttaste auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

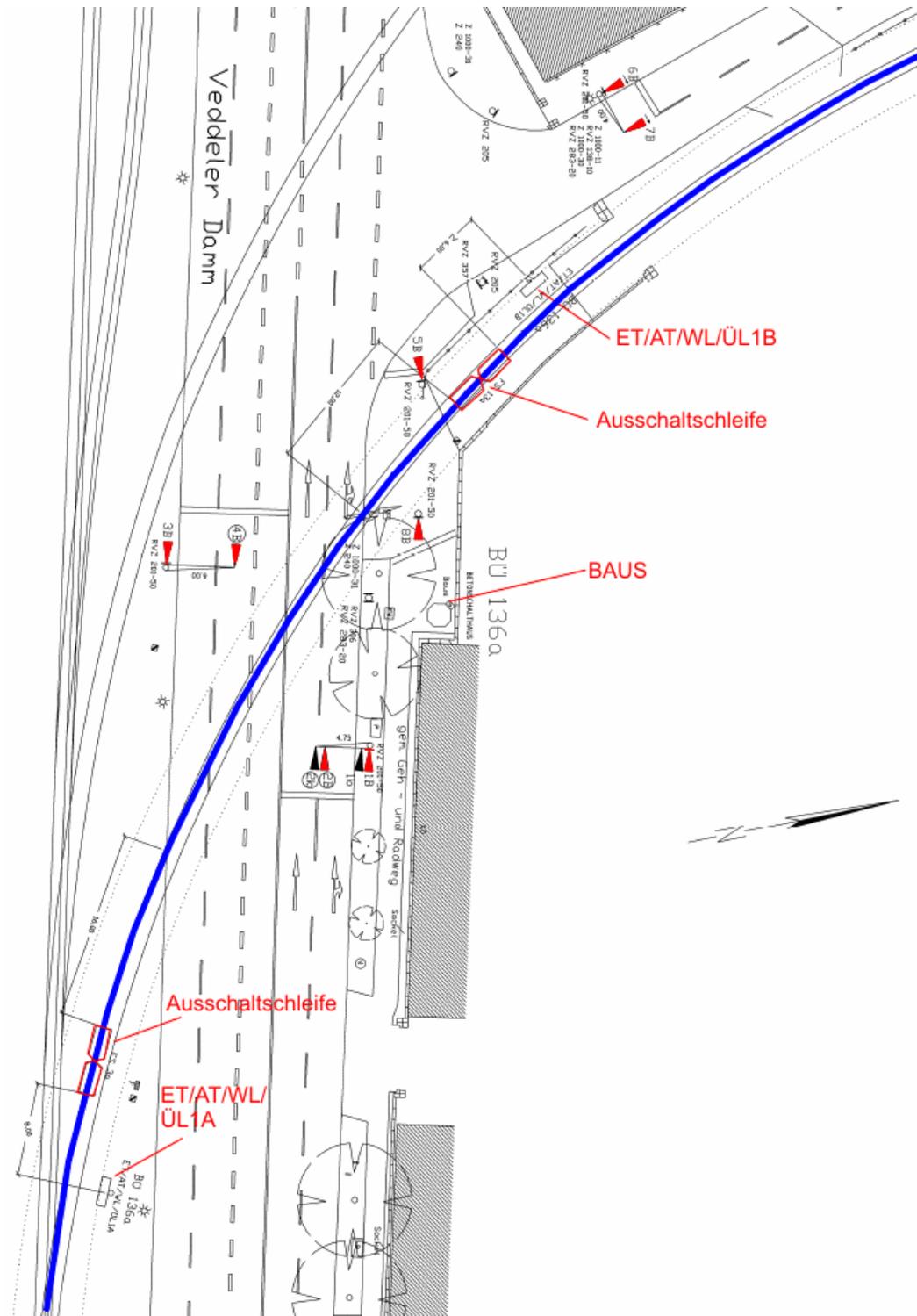
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage und die Bedienung der BAUS sind dem Ww Hsw zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der Ww Hsw nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **136a**

km: **81,072**

Lage: **Veddeler Damm / Worthdamm**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
BÜS2000 / Büstra	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		1	Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
				1	1	Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
- 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.



Bedienungsanweisung für den BÜ 142 (Veddeler Damm / Reiherdamm) im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 25.03.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

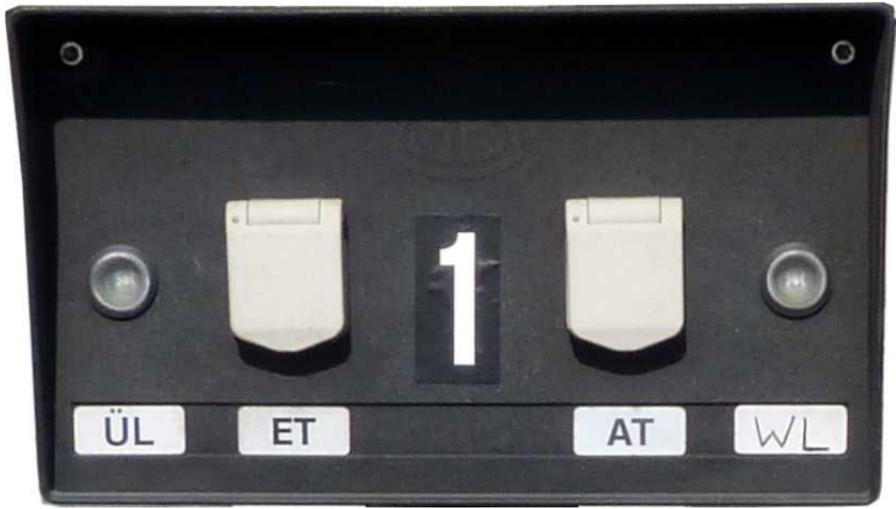
Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 142 befindet sich im Bft Hamburg Süd und quert die vierspurige Straße „Veddeler Damm“ mit dem Zuführungsgleis zum Anschluss Shell.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BÜS2000 Lz/ÜL- BÜSTRA mit Handeinschaltung hergestellt. Die BÜSTRA beeinflusst die Ampelschaltung der Straßenkreuzung Veddeler Damm / Reiherdamm.

Es besteht eine Abhängigkeit zum BÜ 136A. Solange der BÜ 136A eingeschaltet ist, kann der BÜ 142 nicht eingeschaltet werden.

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann		
		
ET	Einschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
AT	Ausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung
WL	Wartelampe	weißes Ruhelicht bei Anforderung der BÜ-Sicherung nach ET-Bedienung
1	lfd. Nr. der Bedieneinrichtung für diesen BÜ (nur teilweise vorhanden)	

Zusätzlich ist ein Bahnausschalter (BAUS) am Betonschaltheus des BÜ vorhanden, der ebenfalls mit einem Vierkantschlüsselschalter ausgerüstet ist.



Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) ausgerüstet.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt Richtungsbezogen. Es dürfen nur die Einrichtungen in Fahrtrichtung vor dem BÜ bedient werden.

Die Rangierfahrt hat vor dem BÜ an der Bedieneinrichtung anzuhalten. Die Kontaktschleifen sind freizuhalten.

Nach der Bedienung der ET leuchtet zunächst die WL, die dem Bediener anzeigt, dass die Sicherung des Bahnübergangs mit der Ampelschaltung der Straßenkreuzung abgestimmt wird. Die Wartezeit kann, je nach Programmzustand der Ampelschaltung, bis zu 90 Sekunden dauern.

Wenn die WL erloschen ist und die ÜL weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Befahren der Ausschalterschleife hinter dem BÜ und dem Freifahren des BÜ erlischt die ÜL und die Bahnübergangssicherung schaltet aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist der Ausschalttaster eine Sekunde lang zu bedienen.

Wurde auf dem BÜ hin und her rangiert, ist die technische Bahnübergangssicherung ebenfalls durch AT-Bedienung auszuschalten.

Es immer das gesamte Be- und Freifahren (Fahrtrichtungserkennung) der Schleifen **in einer Richtung** über den BÜ erforderlich. Das nur teilweise Befahren mit Wenden zwischen den Ausschaltsschleifen ist verboten.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die WL nach Bedienung der ET nicht aufleuchtet oder wenn die ÜL nach Ablauf der erforderlichen Wartezeit kein weißes Blinklicht zeigt. In diesen Fällen bleibt die Sicherungsanlage im Straßenprogramm.

Zunächst ist die Einschaltung des BÜ durch das Bedienen der AT zurückzunehmen. Anschließend ist die BAUS am Betonschaltheus zu bedienen. Durch die Bedienung der BAUS wird das Straßenprogramm und somit die Ampel ausgeschaltet (dadurch wird verhindert, dass bei einer Sicherung durch Posten dem Straßenverkehrsteilnehmer an der Ampel grünes Licht gezeigt wird).

Ist anschließend wieder zu versuchen den BÜ mittels ET einzuschalten, dann leuchten nur die Lichtzeichen des BÜ.

Der BÜ darf befahren werden, wenn er durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert wird.

Die Straßenampel kann nur durch den technischen Dienst des Ampelbetreibers wieder in Betrieb genommen werden.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeuggesteuert nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen den BÜ durch die Bedienung der Ausschalttaste auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

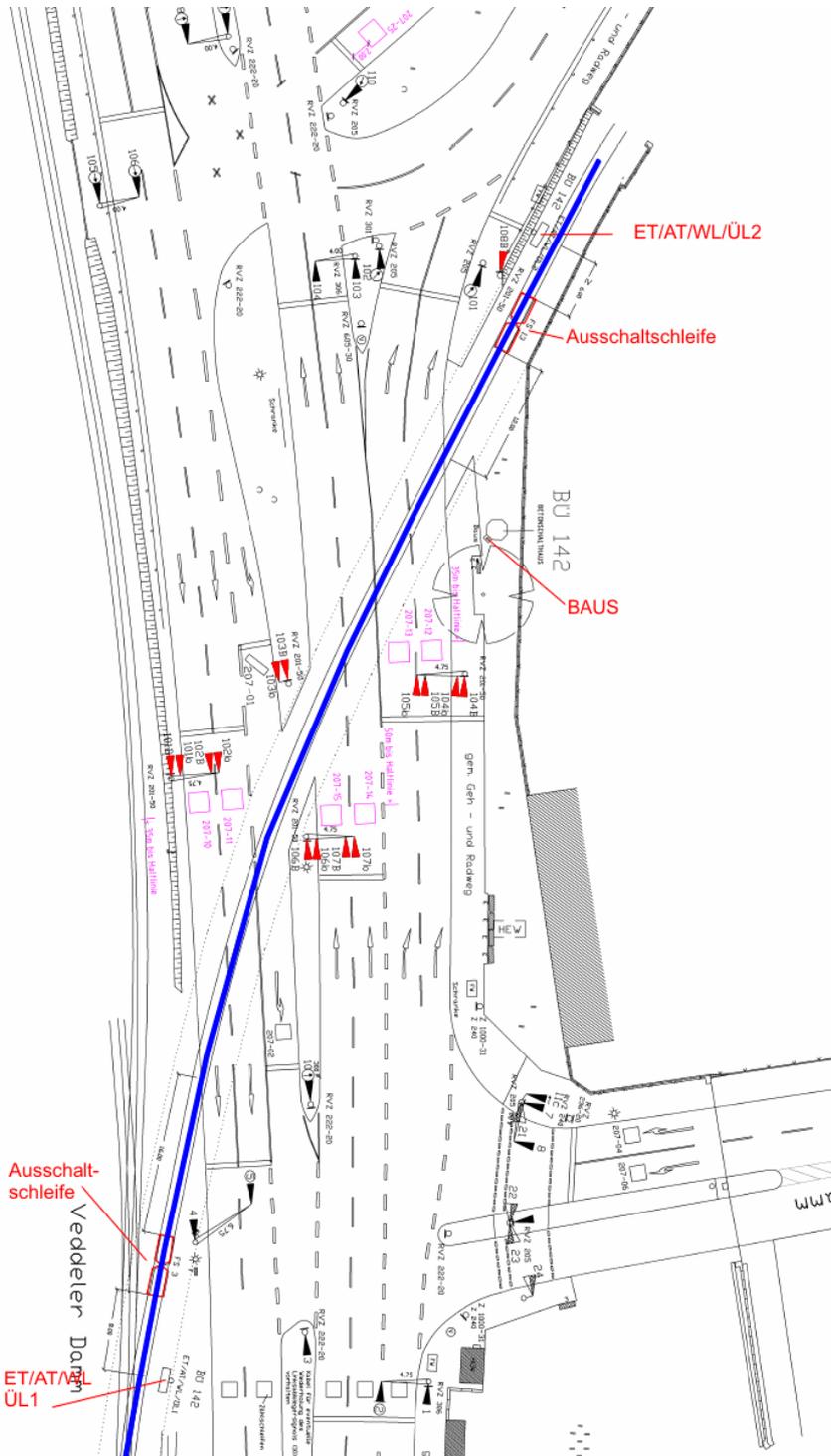
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage und die Bedienung der BAUS sind dem Ww Hsw zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der Ww Hsw nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 142

km: 82,088

Lage: Veddeler Damm / Reiherdamm

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme Einsatzzeiten und Hilfsmittel	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.								
BÜS 2000 / Büstra	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1	2	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X			

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
- 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.

**Bedienungsanweisung für die
BÜ 205 und 206
(Müggенburger Str. / Peutestr.)
im Bft Hamburg Süd**

Gültig ab: 20.10.2017

aufgestellt: 20.10.2017 RIS-6 gez. Veh
--

geprüft: 20.10.2017 RI21-1 gez. Wolf
--

zugestimmt: 20.10.2017 RI11-1 / stv. EBL gez. Harmsen

aktualisiert: 20.10.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung der BÜ

Die BÜ 205 und 206 befinden sich im Bft Hamburg Süd, Gleisgruppe Peute, und queren die zweispurigen Straße „Müggenburger Str.“ und „Peutestr.“ mit dem Zuführungsgleisen zur Hovestraße und zur Peutestraße.

Die technischen Sicherungen der BÜ sind in der Bauform BUES2000 Lz-ÜS/F mit fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt.

Vor dem BÜ sind beidseitig im Bereich der Schleifen entsprechende Hinweisschilder aufgestellt. Überwachungssignale (ÜS) befinden sich jeweils am in Fahrtrichtung rechten Mast der Lichtzeichenanlage.

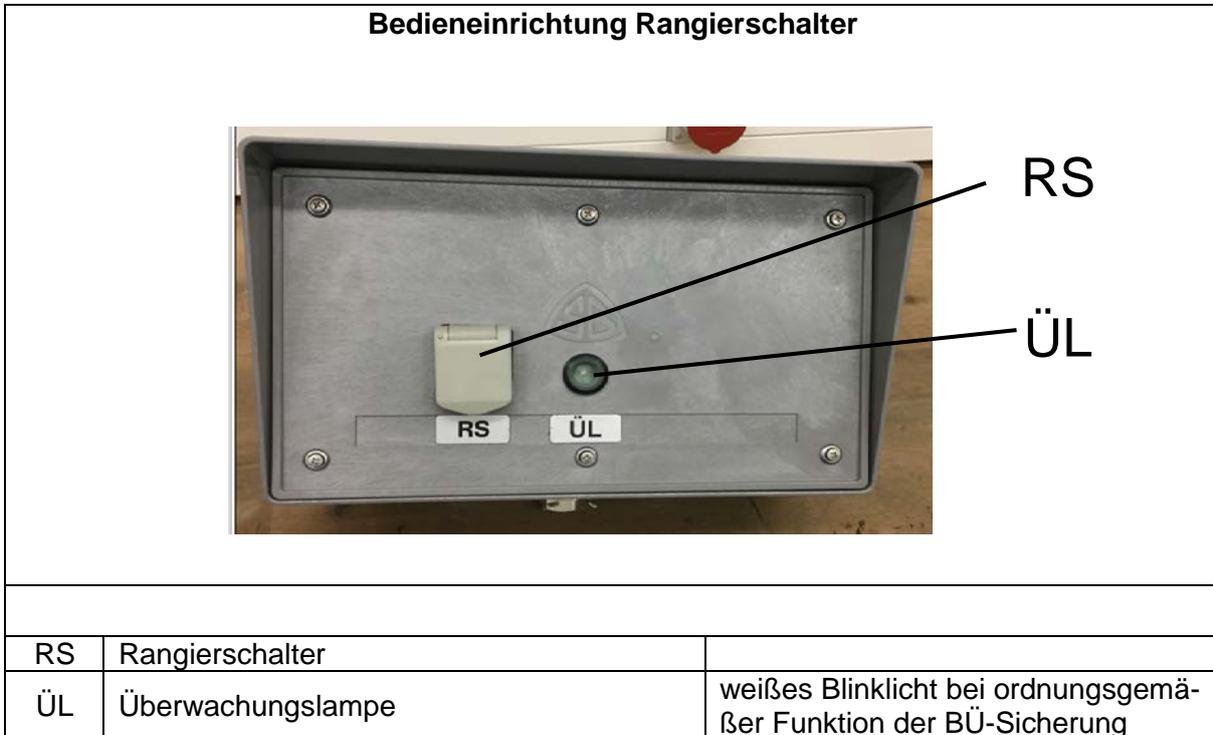
Zwischen den beiden BÜ ist je Fahrtrichtung ein Überwachungssignal der Folgeanlage vorhanden.

Zusätzlich sind die BÜ sind mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



Es dürfen nur die Einrichtungen in Fahrtrichtung vor dem BÜ bedient werden.

Zusätzlich sind an beiden BÜ Rangierschalter mit Lätewerk vorhanden. Diese befinden sich am BÜ 205 aus Richtung Bf Peute und am BÜ 206 aus Richtung Peustr./Hovestraße kommend unmittelbar neben den HET/HAT.



Zwischen den BÜ 205 und 206 sind keine weiteren Bedieneinrichtungen vorhanden.

Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, sind beide BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) ausgerüstet.

Einschaltung

Die technische BÜ-Sicherung wird durch das Befahren der Einschalterschleife richtungsbezogen eingeschaltet.

Wenn nach dem Befahren der Einschalterschleife das unmittelbar vor dem BÜ stehende ÜS weißes Blinklicht (Bü1) zeigt (nach 5 Sekunden), ist die technische Sicherung des in Fahrtrichtung ersten BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Die zweite BÜ-Sicherung wird zeitverzögert eingeschaltet. Die Verzögerung beträgt für Fahrten in Richtung 206 ca. 19 Sekunden, für Fahrten in Richtung BÜ 205 ca. 9 Sekunden

Das ordnungsgemäße Arbeiten des in Fahrtrichtung zweiten BÜ wird durch Signal Bü1 angezeigt.

Zwischen dem Standort der Einschaltung des ersten BÜ und dem Befahren des zweiten BÜ darf mit höchstens 15 km/h gefahren werden um eine rechtzeitige Einschaltung des zweiten BÜ sicherzustellen.

Vor dem Befahren des jeweiligen BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenbereich zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Befahren der Ausschalterschleifen und dem Freifahren des BÜ erlöschen die ÜS des jeweiligen BÜ und die Bahnübergangssicherungen schalten nacheinander einzeln aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Sollen nach der Einschaltung die BÜ doch nicht befahren werden, ist die HAT zu bedienen. Hierbei darf nur der HAT in der Bedieneinrichtung des BÜ genutzt werden, an der auch die Einschaltung erfolgte.

Nutzung Rangierschalter

Sowohl am BÜ 205 aus Richtung Bf Peute, wie auch am BÜ 206 aus Richtung Peutestraße/ Hovestraße sind Rangierschalter angebracht. Die Bedienung des RS wirkt jeweils nur auf den zugehörigen BÜ.

Soll ein BÜ bei Rangierarbeiten nach dem Freifahren nicht für den Straßenverkehr freigegeben werden, so ist dieser durch Bedienung des jeweils dem BÜ zugehörigen RS einzuschalten. Durch die Bedienung des RS wird die fahrzeugbewirkte Ausschaltung unterbunden. Wird ein BÜ über RS eingeschaltet sind am folgenden BÜ alle Funktionen weiterhin gegeben (AutoET bzw. HET). Eine automatische Einschaltung aus Richtung des BÜ, an dem der RS bedient wurde, erfolgt jedoch nicht, da aus dieser Fahrtrichtung keine Einschaltmittel vorhanden sind.

Wenn nach der Bedienung des RS die ÜL weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden. Bei der RS-Bedienung zeigt das Überwachungssignal kein Signalbild BÜ 1.

Vor jedem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Solange der BÜ durch den Rangierschalter eingeschaltet ist, ertönt ein akustisches Signal. Dieses erinnert das Rangierpersonal daran, dass der BÜ nicht fahrzeugbewirkt ausschaltet. Er darf nicht zur Feststellung, dass die BÜ-Sicherung ordnungsgemäß hergestellt wurde, ausgewertet werden.

Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist der Rangierschalter zurückzulegen. Die Überwachungslampe erlischt und die Akustik verstummt.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn das ÜS 30 Sekunden nach Belegen der Einschalterschleife kein weißes Blinklicht (Bü1) zeigt. (außer bei Einschaltung über RS). Wurde die technische Sicherung des ersten befahrenen BÜ ordnungsgemäß hergestellt und erscheint beim zweiten BÜ trotz eingeschalteter Lichtzeitanlage kein Signal BÜ1, ist zu prüfen, ob an diesem BÜ der RS eingeschaltet ist, bevor einer Störung angenommen wird.

Liegt eine Störung vor, ist zunächst zu versuchen, die technische Sicherung durch das Bedienen der HET herzustellen.

Die BÜ dürfen befahren werden, wenn sie durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert werden.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeuggesteuert nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen, den BÜ durch die Bedienung der Hilfsausschalttaste (HAT) auszuschalten nachdem beide BÜ geräumt wurden.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

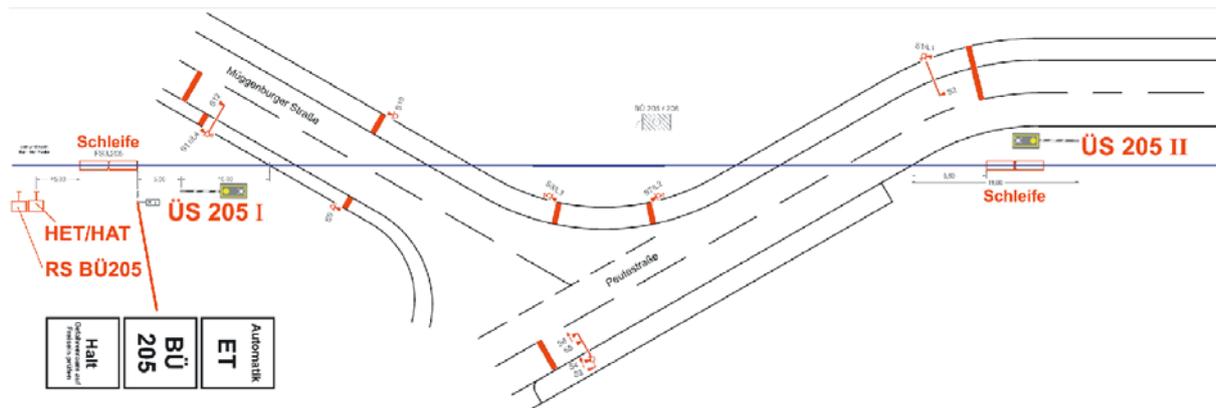
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

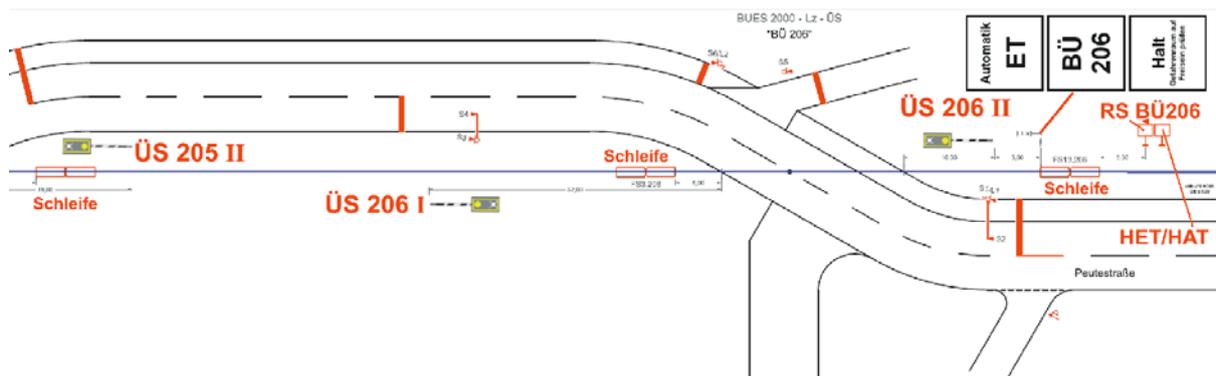
Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage sind dem FdI Hsf zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der FdI Hsf nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze BÜ 205:



Lageskizze BÜ 206:



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **205**

km: **44,58/44,63**

Lage: **Müggelburger Str. / Peutestr.**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
BUES2000 Lz-ÜS/F	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		2	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
				1	2	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
- 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.

Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 206

km: 44,76

Lage: Peutestr.

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme Einsatzzeiten und Hilfsmittel	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.								
BUES2000 Lz-ÜS/F	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		
				1	1	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.

Vorläufige
Bedienungsanweisung für den
BÜ 310
(Steinwerder Knoten)
im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 06.08.2015

aufgestellt: 03.08.2015 BS-6 gez. Veh

zugestimmt: 04.08.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 01.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 310 befindet sich im Bft Hamburg Süd und quert die Straßenkreuzung „Kreuzung Reiherdamm/Ellerholzdamm/Buchheisterstraße“ mit dem Gleis ELL006.

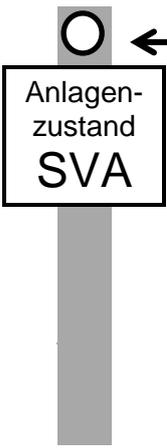
Die technische Sicherung des BÜ ist zur Straßenverkehrssignalanlage (SVA) der Kreuzung Reiherdamm/Ellerholzdamm/Buchheisterstraße und zur technischen Sicherung des BÜ 311 abhängig.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BUE S7 BÜ Lz-Üs (BÜSTRA) mit fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der technischen Sicherung wird durch Überwachungssignale (Üs) direkt am Bahnübergang angezeigt.

In beiden Richtungen sind zur fahrzeugbewirkten Ein- und Ausschaltung Fahrzeugsensoren vorhanden.

Im Bereich der Fußgängerüberwege sind Fußgängerakustiken vorhanden, die während der gesamten Einschaltung des BÜ einen Warnton geben.

Zusätzlich zu den Überwachungssignalen sind für das Rangierpersonal folgende Meldelampen vorhanden:

Meldelampe Straßenverkehrssignalanlage (SVA-Melder)		
	Ausleuchtung	Bedeutung
	in Grundstellung weißes Ruhelicht	SVA in Betrieb
	dunkel	SVA nicht in Betrieb

Meldelampe Einschaltmelder

Ausleuchtung	Bedeutung
in Grundstellung dunkel	technische BÜ-Sicherung nicht eingeschaltet
weißes Ruhelicht	technische BÜ-Sicherung in der Einschaltphase

Der BÜ ist am Betonschalthaus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Bahnausschalter

BAUS	Bahnausschalter als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel
------	--

In unmittelbarer Nähe der Überwachungssignale sind Hilfeinschalttasten und Hilfsausschalttasten vorhanden:



Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) durch Kontaktschleifen ausgerüstet.

Der Vierkantschlüsselschalter wird durch das Drehen des Schlüssels im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag bedient. Für eine wirksame Bedienung ist die Stellung am Anschlag mindestens 1 Sekunde zu halten.

Das teilweise Befahren des BÜ (Wenden auf dem BÜ bzw. zwischen den Schleifen) nicht vorgesehen. Soll im Bereich des BÜ gewendet werden, ist das Be- und Freifahren beider Schleifen in Fahrtrichtung mit der gesamten Rangierfahrt erforderlich und erst nach Räumung der in Fahrtrichtung zweiten Schleife und erneuter Einschaltung der technischen Sicherung zu wenden.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt richtungsbezogen.

Im Regelbetrieb leuchtet bei Annäherung der SVA-Melder mit weißem Ruhelicht. Nach dem Befahren der Einschaltensensoren leuchtet der Einschaltmelder mit weißem Ruhelicht. Dieser zeigt dem Rangierpersonal lediglich an, dass die technische BÜ-Sicherung eingeschaltet wurde und trifft keine Aussagen über den Sicherungszustand. Bis zur vollständigen Sicherung des BÜ können bis zu 63 Sekunden, bei zeitgleicher Einschaltung des BÜ 311 auch 120 Sekunden, vergehen.

Erst wenn das Überwachungssignal BÜ 1 zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenbereich zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Räumen des BÜ und dem Befahren des Fahrzeugsensors erlischt das Überwachungssignal und die Bahnübergangssicherung schaltet aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist die HAT eine Sekunde lang zu bedienen.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn

- der SVA-Melder dunkel ist,
- der Einschaltmelder nach dem Befahren der Einschaltensensoren kein weißes Ruhelicht zeigt oder
- das Überwachungssignal nach Ablauf von 120 Sekunden seit dem Befahren der Fahrzeugsensoren kein Signal BÜ 1 zeigt.

SVA-Melder dunkel

Leuchtet der SVA-Melder nicht, ist die Straßenverkehrssignalanlage nicht in Betrieb. Durch das Befahren der Fahrzeugsensoren wird die technische BÜ-Sicherung angeschaltet. Das Leuchten des Einschaltmelders zeigt jedoch nur den Beginn der Einschaltung, nicht aber die vollständige Sicherung. Bei dunklem SVA-Melder wird zunächst kein Signal BÜ 1 gezeigt. Wird auch nach der HET-Bedienung kein Signal BÜ 1 gezeigt, ist der BÜ durch Posten zu sichern (siehe Postensicherung).

Wird bei dunklem SVA-Melder das Signal BÜ 1 angezeigt, ist lediglich der SVA-Melder gestört und der BÜ darf wie im Regelbetrieb befahren werden.

Einschaltmelder dunkel

Leuchtet nach dem Befahren der Fahrzeugsensoren die Einschaltlampe nicht mit weißem Ruhelicht, ist die Ein- oder Ausschaltung der technischen Sicherung gestört. Wird am Überwachungssignal kein Signal BÜ 1 gezeigt, ist die technische BÜ-Sicherung durch HET-Bedienung einzuschalten. Wird auch nach der HET-Bedienung kein Signal BÜ 1 gezeigt, ist der BÜ durch Posten zu sichern (siehe Postensicherung).

Wird bei dunklem Einschaltmelder das Signal BÜ 1 angezeigt, ist lediglich der Einschaltmelder gestört und der BÜ darf wie im Regelbetrieb befahren werden.

Überwachungssignal zeigt kein BÜ 1

Zeigt das Überwachungssignal nach 120 Sekunden kein Signal BÜ 1, ist zunächst zu versuchen, die technische BÜ-Sicherung durch HET-Bedienung einzuschalten. Wird auch nach der HET-Bedienung kein Signal BÜ 1 gezeigt, ist der BÜ durch Posten zu sichern (siehe Postensicherung).

Postensicherung

Kann die technische Bahnübergangssicherung nicht hergestellt werden, muss der BÜ durch Posten des EVU gem. 408.4816 gesichert werden. Bevor eine Sicherung durch Posten erfolgen darf, muss die Straßenverkehrssignalanlage durch Bedienung der BAUS abgeschaltet werden. Dieses verhindert, dass bei Postensicherung die Straßenampel dem Straßenverkehrsteilnehmer grünes Licht signalisiert.

Ist bei der Annäherung der Fahrt der SVA-Melder dunkel, kann auf die BAUS-Bedienung verzichtet werden.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeugbewirkt nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen, den BÜ durch die Bedienung der HAT auszuschalten. Die Schleifen sind vorher freizufahren.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

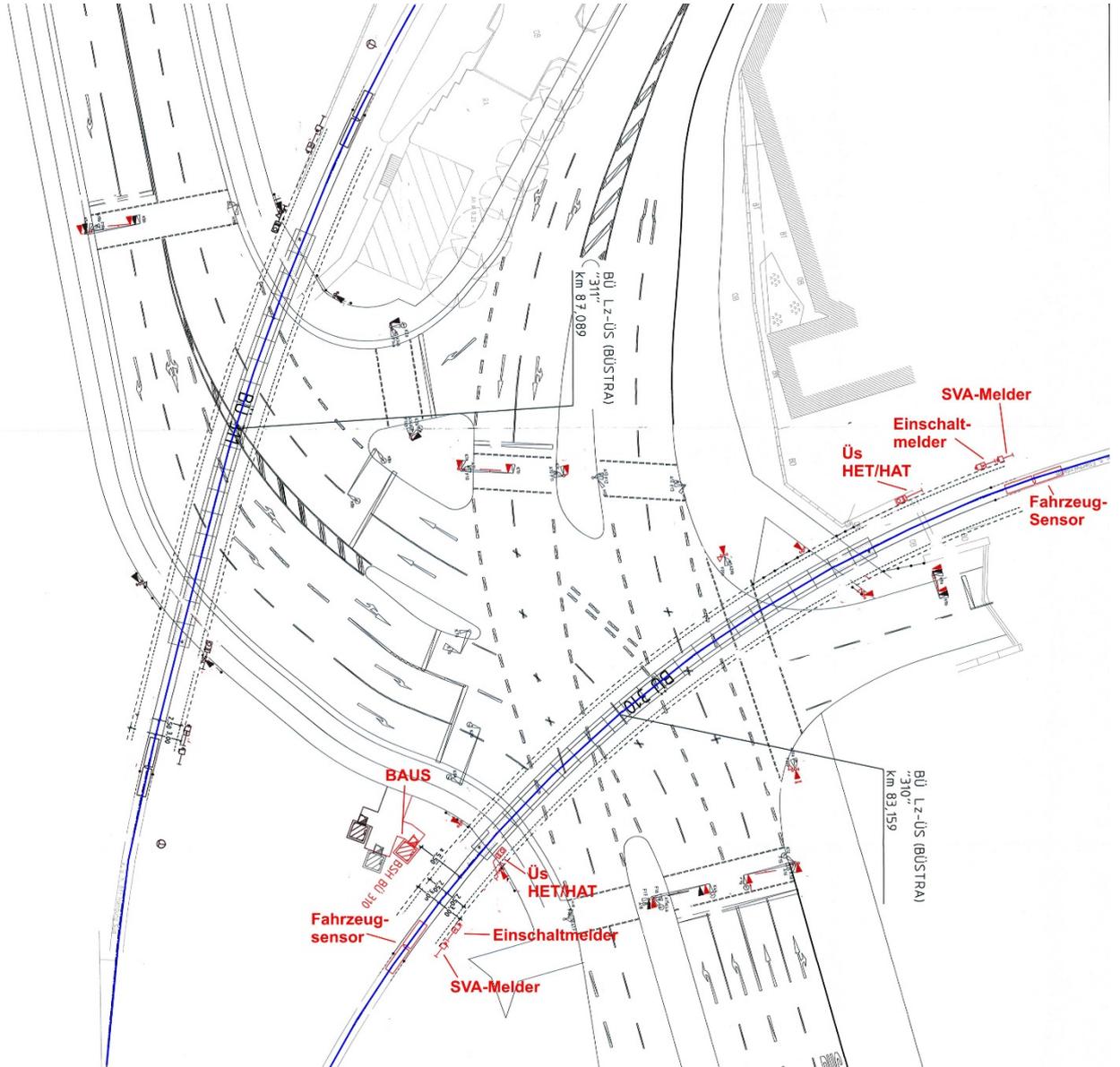
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage sind dem Ww Hsw zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der Ww Hsw nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze



**Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an
 Bahnübergangssicherungsanlagen**

Bahnübergang Nr.: **310**

km: **83,159**

Lage: **Steinwerder Knoten**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
BUE S7 BÜ Lz-Üs (BÜSTRA)	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		
					1	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.

Vorläufige
Bedienungsanweisung für den
BÜ 311
(Buchheisterstraße)
im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 06.08.2015

aufgestellt:

03.08.2015

BS-6

gez. Veh

zugestimmt:

04.08.2015

EBL

gez. Rosebrock

aktualisiert:

01.03.2017

RIS-6

gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 311 befindet sich im Bft Hamburg Süd und quert die mehrspurige Straße „Buchheisterstraße“ mit dem Gleis REI003.

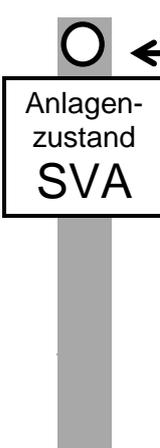
Die technische Sicherung des BÜ ist zur Straßenverkehrssignalanlage (SVA) der Kreuzung Reiherdamm/Ellerholzdamm/Buchheisterstraße und zur technischen Sicherung des BÜ 310 abhängig.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BUE S7 BÜ Lz-Üs (BÜSTRA) mit fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt. Die ordnungsgemäße Funktion der technischen Sicherung wird durch Überwachungssignale (Üs) direkt am Bahnübergang angezeigt.

In beiden Richtungen sind zur fahrzeugbewirkten Ein- und Ausschaltung Fahrzeugsensoren vorhanden.

Im Bereich der Fußgängerüberwege sind Fußgängerakustiken vorhanden, die während der gesamten Einschaltung des BÜ einen Warnton geben.

Zusätzlich zu den Überwachungssignalen sind für das Rangierpersonal folgende Meldelampen vorhanden:

Meldelampe Straßenverkehrssignalanlage (SVA-Melder)		
	Ausleuchtung	Bedeutung
	in Grundstellung weißes Ruhelicht	SVA in Betrieb
	dunkel	SVA nicht in Betrieb

Meldelampe Einschaltmelder

○ ←

Automatik ET
BÜ 87,0
Halt ! für Rangier- fahrten

Ausleuchtung	Bedeutung
in Grundstellung dunkel	technische BÜ-Sicherung nicht eingeschaltet
weißes Ruhelicht	technische BÜ-Sicherung in der Einschaltphase

Der BÜ ist am Betonschalthaus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Bahnausschalter



BAUS	Bahnausschalter als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel
------	--

In unmittelbarer Nähe der Überwachungssignale sind Hilfeinschalttasten und Hilfsausschalttasten vorhanden:



Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) durch Kontaktschleifen ausgerüstet.

Der Vierkantschlüsselschalter wird durch das Drehen des Schlüssels im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag bedient. Für eine wirksame Bedienung ist die Stellung am Anschlag mindestens 1 Sekunde zu halten.

Das teilweise Befahren des BÜ (Wenden auf dem BÜ bzw. zwischen den Schleifen) nicht vorgesehen. Soll im Bereich des BÜ gewendet werden, ist das Be- und Freifahren beider Schleifen in Fahrtrichtung mit der gesamten Rangierfahrt erforderlich und erst nach Räumung der in Fahrtrichtung zweiten Schleife und erneuter Einschaltung der technischen Sicherung zu wenden.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt Richtungsbezogen.

Im Regelbetrieb leuchtet bei Annäherung der SVA-Melder mit weißem Ruhelicht. Nach dem Befahren der Einschaltensensoren leuchtet der Einschaltmelder mit weißem Ruhelicht. Dieser zeigt dem Rangierpersonal lediglich an, dass die technische BÜ-Sicherung eingeschaltet wurde und trifft keine Aussagen über den Sicherungszustand. Bis zur vollständigen Sicherung des BÜ können bis zu 63 Sekunden, bei zeitgleicher Einschaltung des BÜ 310 auch 120 Sekunden, vergehen.

Erst wenn das Überwachungssignal BÜ 1 zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenbereich zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Räumen des BÜ und dem Befahren des Fahrzeugsensors erlischt das Überwachungssignal und die Bahnübergangssicherung schaltet aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist die HAT eine Sekunde lang zu bedienen.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn

- der SVA-Melder dunkel ist,
- der Einschaltmelder nach dem Befahren der Einschaltensoren kein weißes Ruhelicht zeigt oder
- das Überwachungssignal nach Ablauf von 120 Sekunden seit dem Befahren der Fahrzeugsensoren kein Signal BÜ 1 zeigt.

SVA-Melder dunkel

Leuchtet der SVA-Melder nicht, ist die Straßenverkehrssignalanlage nicht in Betrieb. Durch das Befahren der Fahrzeugsensoren wird die technische BÜ-Sicherung angeschaltet. Das Leuchten des Einschaltmelders zeigt jedoch nur den Beginn der Einschaltung, nicht aber die vollständige Sicherung. Bei dunklem SVA-Melder wird zunächst kein Signal BÜ 1 gezeigt. Wird auch nach der HET-Bedienung kein Signal BÜ 1 gezeigt, ist der BÜ durch Posten zu sichern (siehe Postensicherung).

Wird bei dunklem SVA-Melder das Signal BÜ 1 angezeigt, ist lediglich der SVA-Melder gestört und der BÜ darf wie im Regelbetrieb befahren werden.

Einschaltmelder dunkel

Leuchtet nach dem Befahren der Fahrzeugsensoren die Einschaltlampe nicht mit weißem Ruhelicht, ist die Ein- oder Ausschaltung der technischen Sicherung gestört. Wird am Überwachungssignal kein Signal BÜ 1 gezeigt, ist die technische BÜ-Sicherung durch HET-Bedienung einzuschalten. Wird auch nach der HET-Bedienung kein Signal BÜ 1 gezeigt, ist der BÜ durch Posten zu sichern (siehe Postensicherung).

Überwachungssignal zeigt kein BÜ 1

Zeigt das Überwachungssignal nach 120 Sekunden kein Signal BÜ 1, ist zunächst zu versuchen, die technische BÜ-Sicherung durch HET-Bedienung einzuschalten. Wird auch nach der HET-Bedienung kein Signal BÜ 1 gezeigt, ist der BÜ durch Posten zu sichern (siehe Postensicherung).

Wird bei dunklem Einschaltmelder das Signal BÜ 1 angezeigt, ist lediglich der Einschaltmelder gestört und der BÜ darf wie im Regelbetrieb befahren werden.

Postensicherung

Kann die technische Bahnübergangssicherung nicht hergestellt werden, muss der BÜ durch Posten des EVU gem. 408.4816 gesichert werden. Bevor eine Sicherung durch Posten erfolgen darf, muss die Straßenverkehrssignalanlage durch Bedienung der BAUS abgeschaltet werden. Dieses verhindert, dass bei Postensicherung die Straßenampel dem Straßenverkehrsteilnehmer grünes Licht signalisiert.

Ist bei der Annäherung der Fahrt der SVA-Melder dunkel, kann auf die BAUS-Bedienung verzichtet werden.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeugbewirkt nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen, den BÜ durch die Bedienung der HAT auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

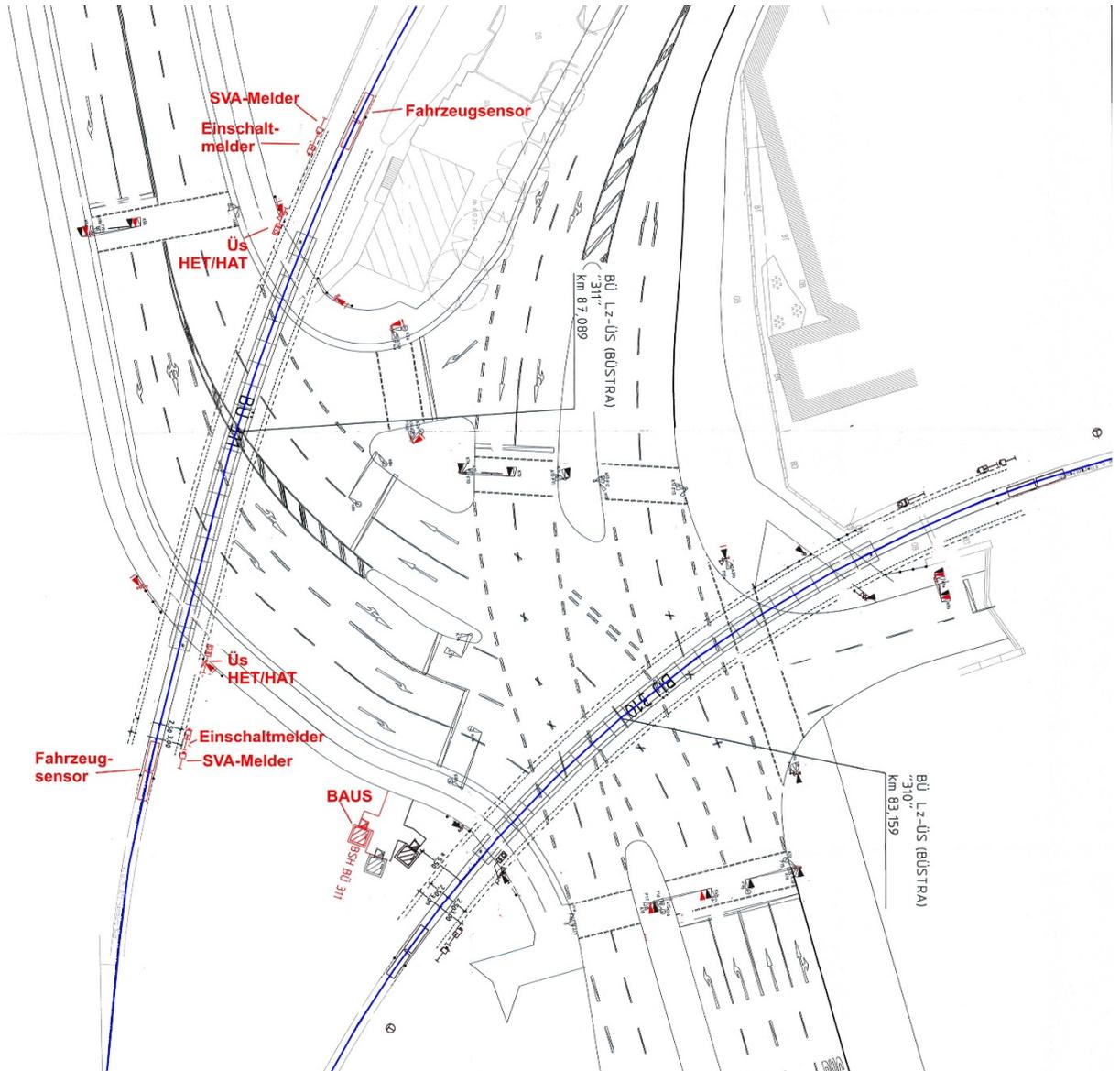
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage sind dem Ww Hsw zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der Ww Hsw nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze



**Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an
 Bahnübergangssicherungsanlagen**

Bahnübergang Nr.: **311**

km: **87,089**

Lage: **Buchheisterstraße**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
BUE S7 BÜ Lz-Üs (BÜSTRA)	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		
				1	1	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.

Bedienungsanweisung für den BÜ 373 (Am Vulkanhafen) im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 23.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 26.10.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 373 befindet sich im Bft Hamburg Süd, Ortsstellbereich Ross, und quert die zweispurige Verbindungsstraße zwischen „Am Vulkanhafen“ und „Köhlbranddeich“ mit dem Zuführungsgleis zum Anschluss „Containerterminal Tollerort“ (CTT).

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform EBÜT-vB Lz/ÜL mit Handeinschaltung hergestellt.

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) durch Kontaktschleifen ausgerüstet.

Die Bedieneinrichtungen befinden sich aus Richtung Gleisgruppe Ross etwa 50m vor der Überwachungslampe (ÜL), aus Richtung Anschluss CTT etwa 35m vor der ÜL.

Die Vierkantschlüsselschalter werden durch das Drehen des Vierkants im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag bedient. Für eine wirksame Bedienung ist die Stellung am Anschlag mindestens 1 Sekunde zu halten. Nach dem Loslassen kommt der Vierkantschlüsselschalter automatisch in die Grundstellung zurück.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt richtungsbezogen durch das Drücken des Schlagtasters. Es dürfen nur die Einrichtungen in Fahrtrichtung vor dem BÜ bedient werden.

Nach dem Drücken des Schlagtasters darf in Richtung des BÜ nur so schnell weitergefahren werden, dass rechtzeitig vor der ÜL angehalten werden kann, falls die Sicherung des BÜ nicht ordnungsgemäß angezeigt wird.

Wenn nach der Bedienung der ET die ÜL weißes Ruhelicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Befahren des Ausschaltkontaktes und dem Freifahren des BÜ erlischt die ÜL und die Bahnübergangssicherung schaltet aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist der Ausschalttaster eine Sekunde lang zu bedienen.

Es immer das gesamte Be- und Freifahren (Fahrtrichtungserkennung) der Schleifen **in einer Richtung** über den BÜ erforderlich. Das nur teilweise Befahren mit Wenden zwischen den Ausschalt Schleifen ist verboten.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die ÜL nach Ablauf der ET-Bedienung nach 7 Sekunden kein weißes Ruhelicht zeigt.

Der BÜ darf befahren werden, wenn er durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert wird.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeugbewirkt nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen, den BÜ durch die Bedienung der Ausschalttaste auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

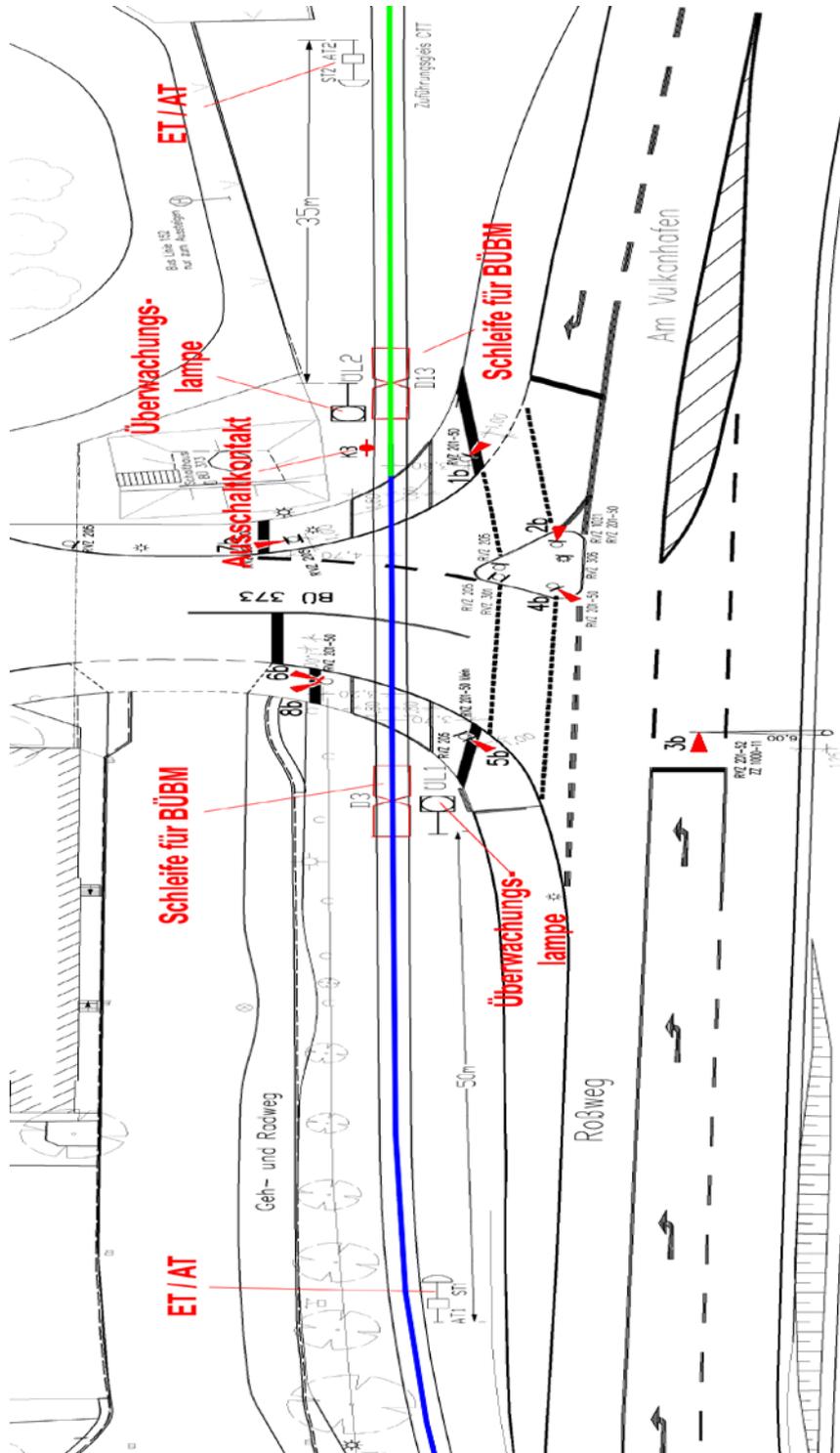
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage sind dem Ww Hsw zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der Ww Hsw nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 373

km: 97,175

Lage: Am Vulkanhafen

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme Einsatzzeiten und Hilfsmittel	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.								
EBÜT-vB	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
			1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X				
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		Absperrgirlanden und Signalfahne. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X			

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
- 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.

Bedienungsanweisung für die Querungshilfe am BÜ 1331

Ausrüstung

Für den BÜ 1331 ist eine Querungshilfe mit einteiligen roten Optiken vorhanden, die an der Firmenausfahrt angebracht sind. Die Querungshilfe soll die vorgeschriebene Postensicherung unterstützen. Sie ersetzt in keinem Fall die Sicherung durch Posten.

Die Querungshilfe muss von Hand ein- und ausgeschaltet werden, eine Grundstellerzeit ist nicht vorhanden. Die Bedieneinrichtungen sind beidseitig des BÜ entsprechende Bedienkästen mit Einschalttaste (ET), Ausschalttaste (AT) und Überwachungslampe (ÜL) vorhanden.

Einschaltung

Es ist jeweils die vor dem BÜ vorhandene ET zu bedienen. Nach der ET-Bedienung leuchtet die ÜL auf. Diese zeigt an, dass die Optiken an der Firmenausfahrt rot leuchten.

Ausschaltung

Nachdem der BÜ geräumt wurde, ist die Querungshilfe durch die Bedienung der in Fahrtrichtung hinter dem BÜ vorhandenen AT wieder auszuschalten. Die ÜL und das Rotlicht erlöschen nach der AT-Bedienung.

Störungen

Eine Störung der Querungshilfe liegt vor, wenn nach der ET-Bedienung die ÜL nicht aufleuchtet oder nach der AT-Bedienung die ÜL nicht erlischt.

Störungen sind an den Ww Hsw zu melden. Dieser trägt die Störung im Arbeits- und Störungsbuch ein und verständigt den Netzkoordinator. Ist das Stellwerk Hsw nicht besetzt, ist der Netzkoordinator direkt zu verständigen.

bleibt frei

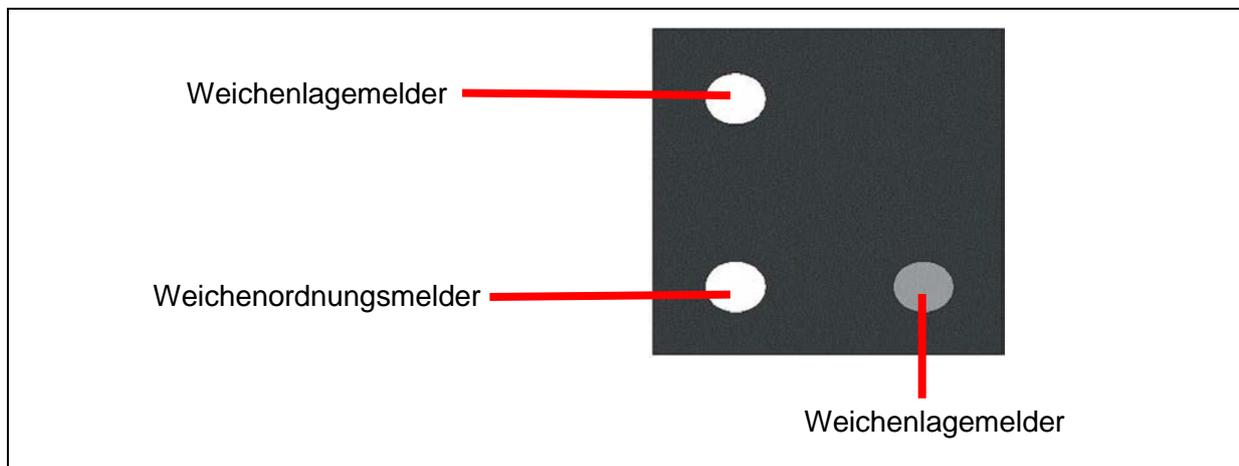
Bedienungsanweisung EOW Kamerunweg

Ausrüstung

Die Weiche KAM821 ist als elektrisch ortsgestellte Weichen ausgeführt. An der Weiche HBS179 befindet sich ein Schlagschalter zum Umstellen der spitz befahrenen Weichen, etwa 30m vor dem Herzstück befinden sich Umstellkontakte zum Umstellen der stumpf befahrenen Weiche.

Achszähler verhindern das Umstellen der Weichen bei belegtem/gestörten Achszählkreis (Umstellschutz).

Die EOW ist mit einem Weichensignal am Weichenantrieb ausgerüstet das auch die Weichenlagemelder (WL) und den Ordnungsmelder (WO) enthält. Am Weichensignal befinden sich eine Weichenhilfstaste (WHT), am Schaltschrank befindet sich eine Weichenauffahrtaste (WAT).



Die Weiche darf nur Befahren werden, wenn der Weichenordnungsmelder und ein Weichenlagemelder weißes Ruhelicht zeigen.

Bei einer Fahrt von der Weichenspitze in Richtung Weiche KAM821 darf der Schlagtaster nicht mehr betätigt werden, sobald die erste Achse der Rangierfahrt ca. 5m am Schlagtaster vorbeigefahren ist.

Unregelmäßigkeiten

	Art der Unregelmäßigkeit	mögliche Ursache	Abhilfemaßnahme
1	Weiche läuft nach Bedienung des Schlagschalters oder Befahren des Umstellkontaktes nicht um (keine andere Fahrt im EOW-Bereich)	Umstellschutz gestört	<ul style="list-style-type: none">• Fahrt zurücksetzen,• Weiche auf Freisein bis zu den Schlag-schaltern/Kontakten prüfen,• WHT bedienen
2	Weichensignale erreichen nach Bedienung Schlagschalter oder Befahren des Achszählkontaktes kein Ruhelicht	keine Endlage	<ul style="list-style-type: none">• sofort anhalten• Hilfsbedienungen nach 1
3	Bei Annäherung an Weichensignal sind 2 Melder dunkel		<ul style="list-style-type: none">• sofort anhalten• Fdl Hsf verständigen
4	Bei Annäherung an EOW blinken Melder und Weichen haben nicht die gleiche Lage	Stromausfall	<ul style="list-style-type: none">• sofort anhalten• Fdl Hsf verständigen

**örtliche Zusätze zu
482.8004 und 482.8005
Signalanlagen bedienen
-EOW-Bereich Peute-**

gültig ab: 13.12.2020

Nachweis der Änderungen:

lfd Nr.	gültig ab	eingebessert am	Inhalt
1	13.12.20	13.12.20	Neuherausgabe

Zielgruppen, für die diese Bedienungsanweisung erarbeitet wurde:

- Triebfahrzeugführer
- Mitarbeiter im Rangierdienst
- BözM
- Fachkräfte LST
- Mitarbeiter mit Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb

Inhalt

Nachweis der Änderungen:.....	2
Inhalt.....	3
1 Allgemeines	4
zu 482.8004 Abschnitt 1 Abs. 2 und 482.8005 Abschnitt 1 Abs. 2 Örtlichkeit.....	4
2 Einrichtungen.....	4
zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 1 Ausrüstung	4
zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 2 Zusatzeinrichtungen	4
zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 3 Weichensignale	5
zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 6 Gleisschaltmittel	5
zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 7 Umstellschutz	5
zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 8 Weichenhilfstaste	6
zu 482.8005 Abschnitt 2 Abs. 1 Weichenstelltafel, Hilfshandlungstafel	6
zu 482.8005 Abschnitt 2 Abs. 2 Weichenstelltafel, Ausrüstung	6
3 Bedienen	7
zu 482.8004 Abschnitt 3 Abs. 1 Umstellen	7
zu 482.8005 Abschnitt 3 Absatz 1 Umstellen mit Weichenstelltafel	7
4 Unregelmäßigkeiten	7
zu 482.8005 Abschnitt 4 Absatz 2 Weiche läuft bei Bedienung Weichenstelltafel nicht um.....	7
zu 482.8004 Abschnitt 4 Abs. 5 und 482.8005 Abschnitt 4 Abs. 3 Weiche läuft nicht um.....	8
zu 482.8004 Abschnitt 4 Abs. 6 und 482.8005 Abschnitt 4 Absatz 4 Achszähler gestört	8
zu 482.8004 Abschnitt 4 Abs. 7 und 482.8005 Abschnitt 4 Abs. 5 Weiche aufgefahren.....	9
zu 482.8004 Abschnitt 4 Abs. 8 AzGrT und WAT am Weichensignal	9

1 Allgemeines

Für die Bedienung des EOW-Bereichs PEU sind grundsätzlich die Ril 482.8004 und die Ril 482.8005 maßgebend.

Die vorliegende Unterlage beschreibt die Besonderheiten und Abweichungen des EOW-Bereichs Peute von den vorgenannten Ril und gilt als örtliche Zusätze zu diesen Ril.

zu 482.8004 Abschnitt 1 Abs. 2 und 482.8005 Abschnitt 1 Abs. 2 Örtlichkeit

Der EOW-Bereich Peute umfasst die Weichen PEU002, PEU006 und PEU007.

Die Weichen werden in der Regel über eine Weichenstelltafel oder das Befahren von Gleisschaltmitteln (Radsensoren) umgestellt.

2 Einrichtungen

zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 1 Ausrüstung

Schlagtaster sind nicht vorhanden.

zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 2 Zusatzeinrichtungen

Im EOW-Bereich Peute sind folgende Zusatzeinrichtungen vorhanden:

- Bedientafel (Weichenstelltafel in besonderer Bauform),
- Schlüsseltaster und Taster zum Herstellen der Achszählgrundstellung,
- Schlüsseltaster und Taster zum Hilfsumstellen einer Weiche,
- Schlüsseltaster zum Bedienen der Weichenauffahrtaste und
- Umstellschutz.

zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 3 Weichensignale

Abweichend von Ril 301.0801 können die Weichensignale neben einer weißen Ausleuchtung auch eine blaue Ausleuchtung zeigen.

An den Weichensignalen sind folgende Bedieneinrichtungen vorhanden:



zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 6 Gleisschaltmittel

Die Gleisschaltmittel werden auch als Achszähler für den Umstellschutz genutzt. Die Gleisschaltmittel an der Weichenspitze sind 20m vor der Weichenspitze angeordnet.

Die Anordnung der Gleisschaltmittel für jede Weiche ist in der Anlage dargestellt.

Innerhalb des durch Gleisschaltmittel überwachten Bereichs dürfen keine Fahrzeuge eingesetzt werden, der Notfallmanager kann Ausnahmen zulassen.

zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 7 Umstellschutz

Alle Weichen des EOW-Bereichs Peute sind mit einem Umstellschutz ausgerüstet. Leuchtet das Weichensignal bereits blau, bevor die Weichenstelltafel bedient oder das Gleisschaltmittel befahren wird, wird ein Umstellvorgang verhindert.

**zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 8
Weichenhilfstaste**

Bzgl. der Anordnung der Weichenhilfstaste siehe Weichensignale.

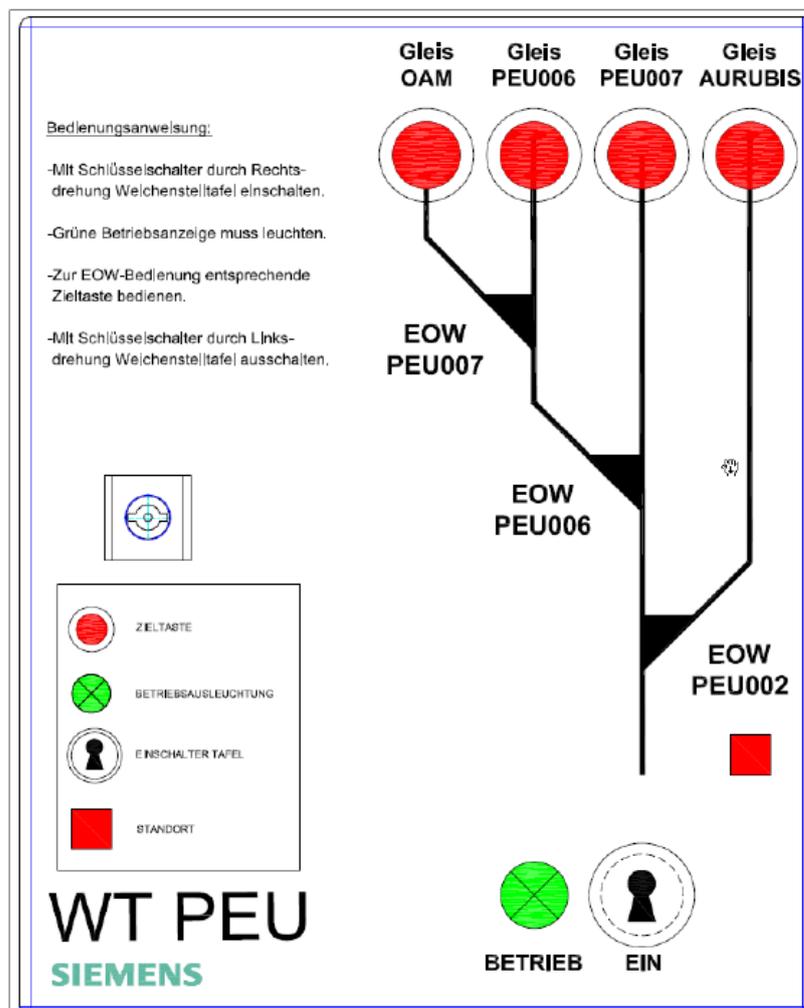
**zu 482.8005 Abschnitt 2 Abs. 1
Weichenstelltafel, Hilfshandlungstafel**

Etwa 50 m vor der Weiche PEU002, unter der Autobahnbrücke, ist eine Weichenstelltafel aufgestellt. Die Einschaltung der Tafel erfolgt mit Schlüssel DB21 und nicht mit Vierkant.

Eine Hilfshandlungstafel ist nicht vorhanden. AzGrT, WHT und WAT sind an den jeweiligen Weichensignalen vorhanden.

**zu 482.8005 Abschnitt 2 Abs. 2
Weichenstelltafel, Ausrüstung**

Abweichend von der 482.8005 sind an der Weichenstelltafel keine Tasten für die einzelnen Weichen vorhanden. Ähnlich wie bei einer Fahrwegstelltafel sind für die 4 Zielgleise Zieltasten vorhanden, nach deren Bedienung alle erforderlichen Weichen in die erforderliche Stellung gebracht werden.



3 Bedienen

zu 482.8004 Abschnitt 3 Abs. 1 **Umstellen**

Schlagtaster zum Umstellen sind nicht vorhanden. Im Regelbetrieb werden die Weichen bei Fahrten aus Richtung Herzstück durch das Befahren der Gleisschaltmittel umgestellt, beim Befahren aus Richtung Weichenspitze durch die Bedienung an der Weichenstelltafel.

Bis zur blauen Ausleuchtung an den Weichensignalen muss damit gerechnet werden, dass die Weichen durch das Befahren des Gleisschaltmittels aus einem anderen Gleis oder durch Bedienung der Weichenstelltafel umgestellt werden können.

blaue Ausleuchtung

Umsetzbewegungen müssen bis hinter die Weichenstelltafel fahren und dort den Fahrweg neu einstellen. Eine WHT-Bedienung ist nicht zulässig.

Umsetzbewegungen

zu 482.8005 Abschnitt 3 Absatz 1 **Umstellen mit Weichenstelltafel**

Die Weichenstelltafel ist durch eine Rechtsdrehung mit Schlüssel DB21 am Schlüsselschalter einzuschalten. Der Betriebsmelder leuchtet grün und die Zieltasten sind bedienbar.

Durch das Bedienen einer Zieltaste werden die erforderlichen Weichen umgestellt. Die Weichenstellung wird an der Weichenstelltafel nicht angezeigt, die Weichen müssen beim Bedienen beobachtet werden.

Die Weichenstelltafel ist nach der Benutzung durch die Linksdrehung des Schlüssels DB21 am Schlüsselschalter wieder auszuschalten.

Anders als bei einer Fahrwegstelltafel werden die Weichen im Fahrweg durch die Bedienung der Weichenstelltafel nicht verschlossen und bleiben solange bedienbar, bis durch die Belegung mit Eisenbahnfahrzeugen eine blaue Ausleuchtung der Weichensignale angezeigt wird.

Hierdurch ist es auch möglich, einen falsch eingestellten Fahrweg ohne eine besondere Rücknahme (Löschtaaste) durch eine erneute Zieltastenbedienung zu ändern, solange noch nicht an der Weichenstelltafel vorbeigefahren wurde,

falscher Fahrweg eingestellt

Bis zur blauen Ausleuchtung an den Weichensignalen muss damit gerechnet werden, dass die Weichen durch das Befahren des Gleisschaltmittels aus der anderen Richtung umgestellt werden.

4 Unregelmäßigkeiten

zu 482.8005 Abschnitt 4 Absatz 2 **Weiche läuft bei Bedienung Weichenstelltafel nicht um**

Eine Löschtaaste ist nicht vorhanden, da durch die Bedienung der Weichenstelltafel kein Fahrstraßenverschluss der Weichen erfolgt. Stattdessen ist zu versuchen, die Zieltaste erneut zu bedienen, ggf. ist vorher zunächst versuchsweise ein anderer Fahrweg einzustellen.

zu 482.8004 Abschnitt 4 Abs. 5 und 482.8005 Abschnitt 4 Abs. 3
Weiche läuft nicht um

Weichenhilfstaste (WHT)

Die Weichenhilfstaste dient ausschließlich zum Umstellen der Weiche

- bei aktivem Umstellschutz weil eine Störung der Gleisfreimeldung vorliegt, die nicht durch die zuerst durchzuführende Bedienung der „AzGrT“ behoben werden konnte oder
- wenn nach dem Auffahren der Weiche eine Endlage erreicht werden muss.

Die „WHT“ darf insbesondere nicht bedient werden, um bei Sägebewegungen den Fahrweg abzukürzen und nicht bis hinter die Weichenstelltafel zu fahren.

- ⋮ War eine AzGrT-Bedienung nicht erfolgreich und leuchtet die Taste „WHT“ gelb, ist das Freisein der Abschnitte zwischen den zu der Weiche gehörigen Gleisschaltmitteln (Überlappung der Achszählabschnitte beachten - Lageplan) festzustellen.

Nach der Prüfung auf Freisein muss zunächst der Vierkant im Schloss „Auth.1“ nach rechts gedreht werden und kann anschließend wieder entnommen werden. Hierdurch wird die Taste „WHT“ für einige Sekunden wirksam geschaltet.

- ⋮ Nachdem die „WHT“ bedient wurde, erlischt der gelb leuchtende Melder, der Umstellschutz wird aufgehoben und die Weiche läuft in die andere Lage.

Die Bedienung der „WHT“ wird in der Anlage aufgezeichnet.

nicht reversierbar

Die Weichen sind in der Lage zur Fahrt nach links nicht reversierbar. Erreicht eine Weiche nach 8 Sekunden nicht die Endlage, schaltet der Antrieb ab. Bei einem neuen Stellauftrag wechselt die Weiche nicht in die Lage zur Fahrt nach rechts. Die Störung kann nur durch den Instandhaltungsdienst beseitigt werden.

zu 482.8004 Abschnitt 4 Abs. 6 und 482.8005 Abschnitt 4 Absatz 4
Achszähler gestört

Die Achszählgrundstellung wird am Weichensignal hergestellt. Bei einer Belegung des Achszählabschnittes oder bei einer Freimeldestörung leuchtet abweichend der Taster „AzGrT“ in grün.

Nach Erfüllung der Voraussetzungen zum Herstellen der Grundstellung (Überlappung der Achszählabschnitte beachten - Lageplan) muss zunächst der Schlüssel DB21 im Schloss „Auth.2“ nach rechts gedreht werden und kann anschließend wieder entnommen werden. Hierdurch wird die Taste „AzGrT“ für einige Sekunden wirksam geschaltet.

Nachdem die „AzGrT“ bedient wurde, erlischt der grün leuchtende Melder und der Abschnitt wird freigemeldet.

Die Bedienung der „AzGrT“ wird in der Anlage aufgezeichnet.

zu 482.8004 Abschnitt 4 Abs. 7 und 482.8005 Abschnitt 4 Abs. 5
Weiche aufgefahren

Eine aufgefahrene Weiche wird nur erkannt, wenn die Weiche beim Auffahren als belegt angezeigt wurde. Sollte die Weiche beim Auffahren im nicht belegten Zustand gewesen sein (z.B. abweichend von der Regelung zu 482.8004 Abschnitt 2 Abs. 6 eingeleistes Zweiwegefahrzeug), wird dieses nicht als Auffahrmeldung erkannt.

Die Grundstellung kann nur durch Fachkräfte der HPA am Weichensignal hergestellt werden. Ein Herstellen der Grundstellung durch das Rangierpersonal mit Schlüssel DB21 ist nicht möglich.

Zusätzlich zu den Anforderungen der Ril 482 ist vor dem Herstellen der Grundstellung das Freisein des Achszählabschnitts zu prüfen. Zum Herstellen der Grundstellung ist der Schlüsseltaster WAT1 durch Drehen des Schlüssels nach rechts zu aktivieren.

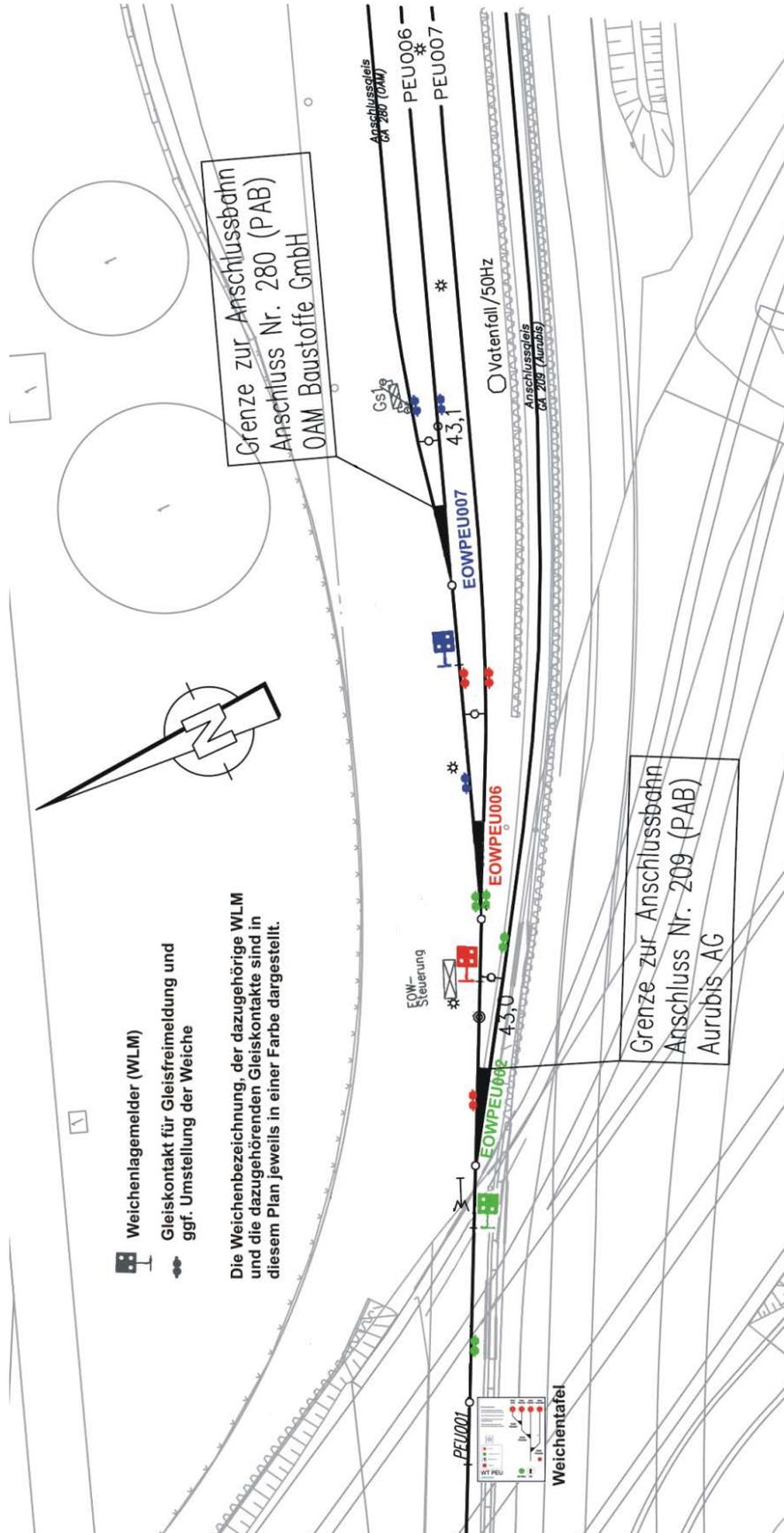
Durch die Bedienung wird nur die Auffahrmeldung gelöscht aber kein Umstellauftrag erzeugt. Die Weiche ist durch WHT-Bedienung in einer Endlage zu bringen.

Die Bedienung der „WAT1“ wird in der Anlage aufgezeichnet.

zu 482.8004 Abschnitt 4 Abs. 8
AzGrT und WAT am Weichensignal

Abweichend von Ril 482 zeigt die AzGrT eine grüne Ausleuchtung. Ein Melder für aufgefahrene Weichen ist nicht vorhanden. Die Weichenauffahrtaste ist als Schlüsselschalter mit Hafengebührenschlüssel ausgeführt.

bleibt frei



bleibt frei

Bedienungsanweisung für das Ladegleis im Ortstellbereich Ross

gültig ab 01.04.2016

aufgestellt: 12.02.2016 BS-6 gez. Veh

zugestimmt: 18.02.2016 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 25.09.2020 RIS-6 gez. Veh

1. Allgemeines

Im Bft Hamburg Süd, Ortsstellbereich Ross, ist im Gleis ROS775 ein Ladegleis eingerichtet. Die nutzbare Gleislänge der Ladestelle beträgt ca. 443 m.

Diese Bedienungsanweisung regelt ausschließlich die bahnbetriebliche Abwicklung der Fahrten zum und vom Ladegleis.

Die Weiche ROS050W ist in der Lage zur Fahrt nach links durch ein gekuppeltes Riegelschloss verschlossen, der Schlüssel ist beim BözM (Ww Hsw) hinterlegt und wird für die Bedienung des Ladegleises durch den BözM ausgegeben.

Das Verschließen der Weichen schützt die Mitarbeiter bei der Ladetätigkeit und verhindert eine ungewollte Abstellung von anderen Fahrzeugen im Bereich des Ladegleises.

Im Ladegleis ist eine Gleissperre vorhanden. Die Gleissperre ist in Grundstellung aufgelegt und durch ein einfaches Riegelschloss zur Stellung der Weichen ROS050W abhängig. Die Gleissperre verhindert das unbeabsichtigte Bewegen von Fahrzeugen aus dem Ladegleis heraus.

Auf Stellwerk Hsw wird für Notfälle ein Ersatzschlüssel für das Riegelschloss der Weiche ROS050W unter Siegelverschluss vorgehalten.

Das Gleis ROS775 ist als Zusatzanlage im Sinne 408.4813 Abschnitt 2 Absatz 2 zu behandeln.

Um gleichzeitige Fahrten von und zum CTT nicht zu behindern, ist für Fahrten vom und zum Ladegleis möglichst Gleis ROS752 zu nutzen.

Die Verständigung mit dem BözM / Ww Hsw und anderen Rangierfahrten hat über Rangierfunk der Hafeneisenbahn zu erfolgen.

2. Ausgabe und Rücknahme des Schlüssels für die Weiche ROS050W

Das Rangierpersonal meldet sich rechtzeitig vor Durchführung der Fahrt beim Stw Hsw und meldet an, dass die Fahrt den Schlüssel benötigt. Dabei sind der Name und das EVU desjenigen anzugeben, der den Schlüssel übernimmt.

Auf Stw Hsw sind die Ausgabe und die Rücknahme des Schlüssels im Fernsprechbuch mit Uhrzeit nachzuweisen. Bei der Ausgabe des Schlüssels sind zudem Name und EVU des Empfängers anzugeben.

So lange das Rangierpersonal am Ladegleis vor Ort ist, verbleibt der Schlüssel beim Rangierpersonal. Verlässt das Rangierpersonal das Ladegleis, muss der Schlüssel auf Stw Hsw zurückgegeben werden.

Bei Verwendung des Notfallschlüssels ist zusätzlich der Grund für die Verwendung des Notfallschlüssels anzugeben und der Netzko zu verständigen, der eine Störfallmeldung anlegt.

3. Fahrten zum Ladegleis

Nach der Zustimmung zur Rangierfahrt hält die Rangierfahrt in Höhe Stw Hsw an und setzt seine Fahrt nach dem Empfang des Schlüssels für die Weiche ROS050W fort. Vor der Fahrt in das Gleis ROS775 hält die Rangierfahrt vor der Spitze der Weiche ROS050W und stellt den Fahrweg in das Ladegleis ein (Bedienung des Riegelschlusses siehe unten).

Nach vollständiger Einfahrt in das Ladegleis ist die Gleissperre wieder aufzulegen, die Weiche in die Grundstellung zu bringen und der vom BözM ausgehändigte Schlüssel wieder zu entnehmen.

4. Fahrt vom Ladegleis

Bevor die Fahrt das Ladegleis verlässt, sind die Weiche und die Gleissperre aufzuschließen und in die erforderliche Lage zu bringen. Da die Fahrt in einem Ortstellbereich beginnt, sind vor der Fahrt zudem die betrieblichen Besonderheiten beim BözM Hsw zu erfragen (vgl. 408.4811 Abschnitt 4 Abs. 3) und andere Rangierfahrten über Rangierfunk zu verständigen.

Nach der vollständigen Fahrt der Rangierfahrt über die Weiche ROS050W ist diese wieder in die Lage zur Fahrt nach links zu bringen und durch das Riegelschloss zu verschließen.

Bei der Rückfahrt ist in Höhe Stw Hsw anzuhalten und der Schlüssel zurückzugeben.

5. Ausnahmen

Finden zwischen der Fahrt in das Ladegleis und der Fahrt aus dem Ladegleis keine Lade-tätigkeiten statt und beträgt der vsl. Aufenthalt im Ladegleis nicht mehr als 15 Minuten, darf auf das Herstellen der Grundstellung der Gleissperre und der Weiche nach Einfahrt in das Ladegleis verzichtet werden.

6. Bedienung des Riegelschlusses

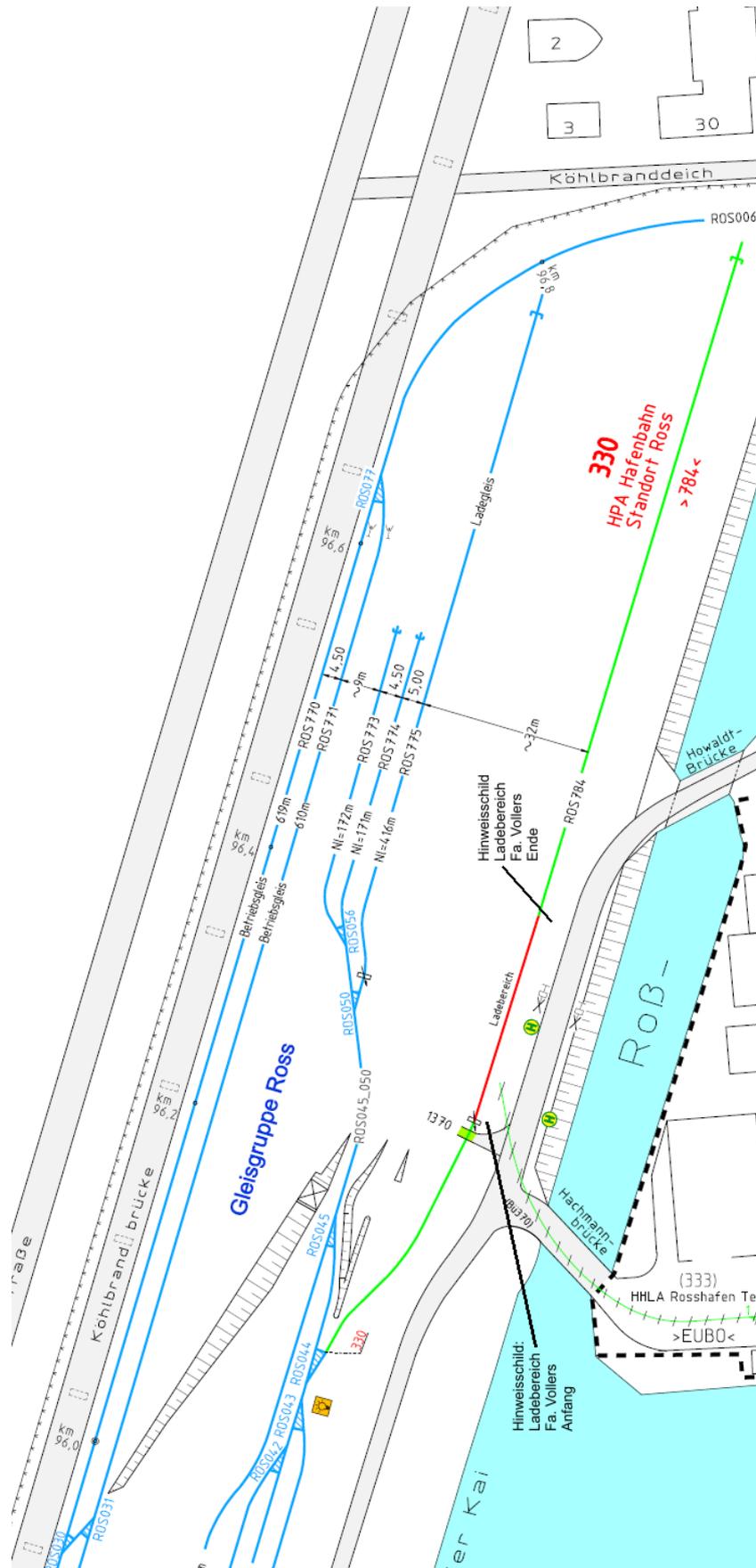
Das Rangierpersonal schließt das Riegelschloss an der Weiche auf und bedient die Weiche. Durch das Umstellen der Weiche wird nach dem Bedienen des Kupplungsschiebers der zweite Schlüssel des Riegelschlusses frei. Dieser ist dem Riegelschloss zu entnehmen und damit das Schloss der Gleissperre aufzuschließen. Anschließend ist die Gleissperre bedienbar.

Siehe hierzu auch Ril 482.9001 Abschnitt 4 Absatz 9.

7. Anlagen:

Skizze
Darstellung Riegelschloss

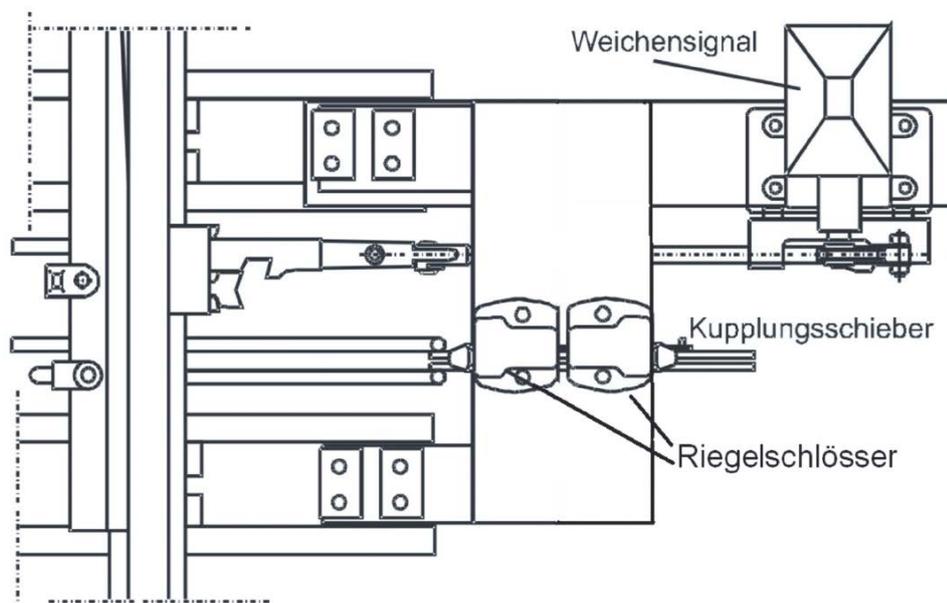
bleibt frei



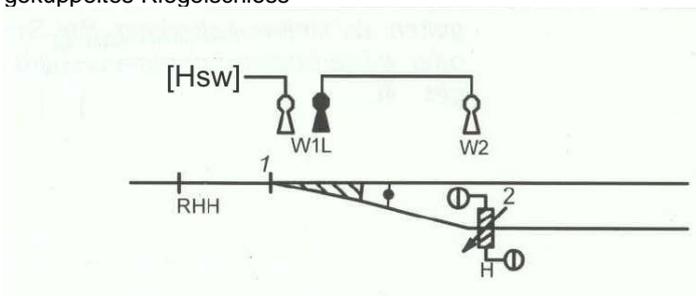
bleibt frei



gekuppeltes Riegelschloss



gekuppeltes Riegelschloss



Prinzipskizze

bleibt frei

Maßnahmen und Meldungen bei Hochwasser

1. Allgemeine Angaben
2. Vergleichende Übersicht zu Höhen und Sturmflutangaben
3. Hochwasserkarten mit Poldern für verschiedene Wasserstände

Maßnahmen und Meldungen bei Hochwasser

bleibt frei

1. Allgemeine Angaben

Grundsatz (Auszug aus den NBS)

Die Infrastruktur der Hamburg Port Authority befindet sich in einem sturmflutgefährdeten Gebiet und ist nicht in jedem Bereich hochwassersicher. Dem Zugangsberechtigten (i.d.R. den EVU) obliegt die Pflicht, sich über die zu erwartenden Hochwasserstände zu informieren.

Wasserstände und Informationen zum Thema Sturmflut sind telefonisch beim Sturmflutansagedienst des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und (040) 428 99 11111 zu erfragen sowie unter www.katastrophenschutz.hamburg.de oder www.verkehrsinformations-hamburg.de abrufbar.

Bei Sturmflutgefahr informiert die HPA darüber hinaus alle EVU über Maßnahmen und Auswirkungen für die einzelnen Bahnhofsteile.

Organisation der Hafenbahn im Sturmflutfall

Für den Sturmflutfall gibt es verschiedene Wasserstandstufen, bezogen auf den Pegel St. Pauli. In Abhängigkeit zum zu erwartenden Wasserstand werden der HASTA (Hafenstab) als Regionaler Katastrophendienststab der Freien und Hansestadt Hamburg oder aber der HASTA und der Einsatzstab der Hafenbahn als nachgeordneter Stab eingebunden (siehe Pkt. 2).

Der Einsatzstab Hafenbahn ist eine fachbezogene Führungsorganisation des Hafenstabes (HASTA). Er unterstützt den HASTA im Rahmen der örtlichen und fachlichen Zuständigkeit. Der Einsatzstab gewährleistet die zentrale Leitung des Bereiches Hafenbahn. Mit Bildung des Einsatzstabes wird der Geschäftsverteilungsplan des Bereiches Hafenbahn außer Kraft gesetzt. Alle Organisationseinheiten bzw. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind dem Leiter des Einsatzstabes unterstellt. Das gilt auch für die mit der Betriebsdurchführung beauftragte DB Netz AG, insbesondere für die Notfallmeldestelle. Der Notfallmanager ist dem Leiter des Einsatzstabes direkt unterstellt.

Zu Einsatzbeginn meldet sich der Einsatzstab beim Netzkordinator. Ab diesem Zeitpunkt sind alle Maßnahmen zum Einsatz von Personal (Techniker und Nmg) sowie Information der EVU mit dem Einsatzstab abzusprechen.

Die Rufnummern des Einsatzstabes befinden sich in der Notfallmappe und sind nicht zur Weitergabe an Dritte bestimmt.

3. Hochwasserkarten mit Poldern für verschiedene Wasserstände

Im Falle einer Sturmflut bestehen verschiedene Schutzmaßnahmen. Neben dem öffentlichen Hochwasserschutz ist im Hamburger Hafen ein umfangreicher privater Hochwasserschutz durch Polder vorhanden. Die Polder bieten eine Schutzhöhe von NN +7,50m. Die jeweiligen Polderverschlüsse (Tore oder Dammbalkenverschlüsse) werden auf Anordnung des Polderpiloten durch dafür vorgesehene Kräfte des privaten Hochwasserschutzes geschlossen. Den Zeitpunkt des Schließens bestimmt der jeweilige Polderpilot. Das Schließen der Verschlüsse kann erhebliche Zeit vor dem vorhergesagten Höchstwasserstand erforderlich sein.

Die Angaben auf den Karten dienen lediglich der Information, da es aufgrund der tatsächlichen Lage zu weiteren Sperrungen und anderen Maßnahmen kommen kann. Die Karten enthalten ausdrücklich keine Informationen zur Befahrbarkeit von Straßen und zu den Räumgebieten. Hierzu informieren Sie sich bitte in den Broschüren zum Hochwasserschutz, die auf der Homepage der HPA hinterlegt sind.

Erläuterungen zu den Karten:

Es sind jeweils lediglich Flächen / Polder mit Gleisanlagen der Hamburger Hafenbahn bzw. umfangreichen Anschlussgleisen dargestellt.

Auf den anliegenden Karten kennzeichnen **rote Flächen** diejenigen Polder, die bei dem auf der Karte verzeichneten vorhergesagten Höchstwasserstand geschlossen sein werden und vom übrigen Netz der Hamburger Hafenbahn abgeschnitten sind.

Durch **blaue Flächen** sind diejenigen Gebiete gekennzeichnet, die bei dem auf der Karte verzeichneten vorhergesagten Höchstwasserstand überschwemmt sein werden oder zu überschwemmen drohen.

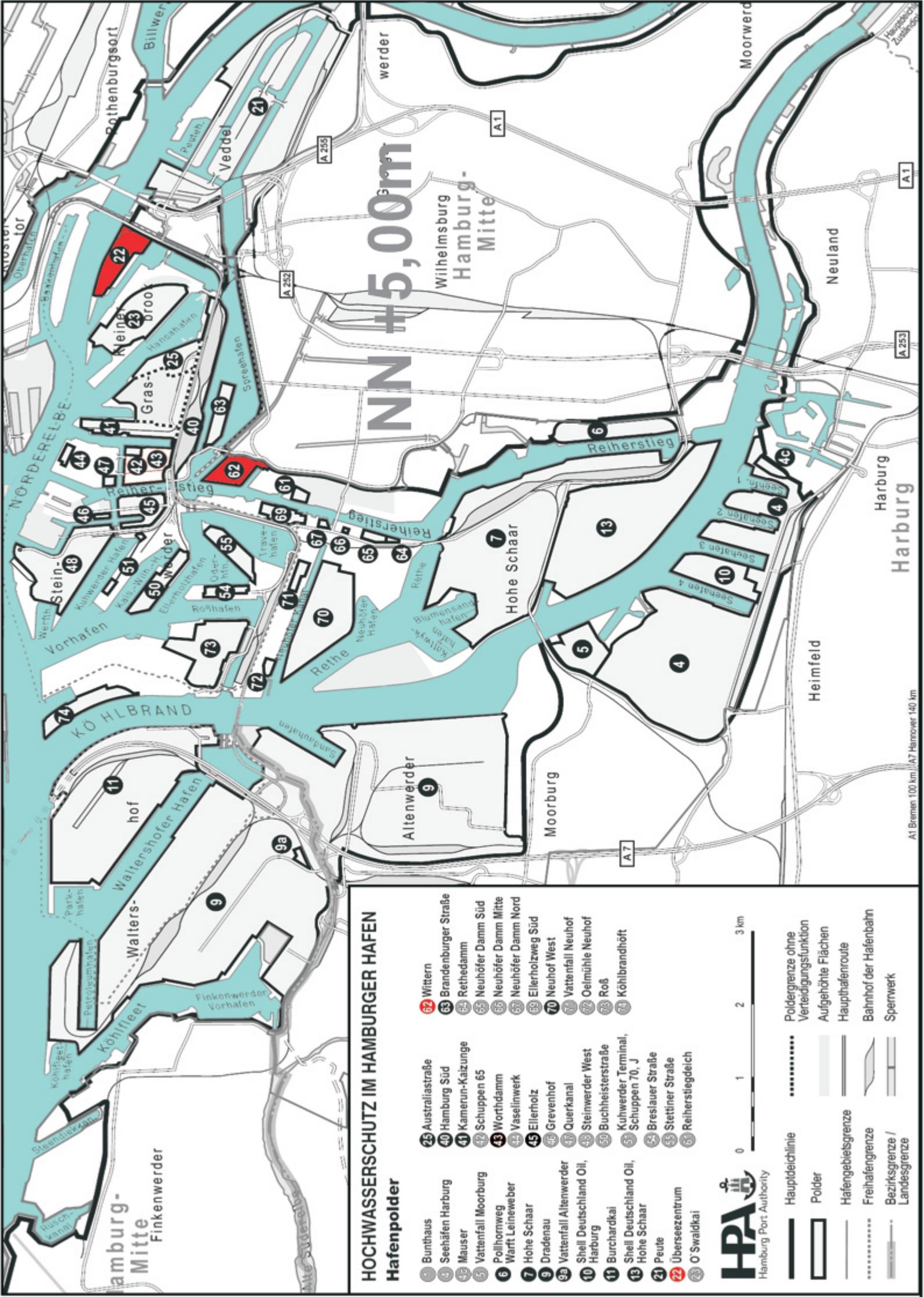
Ein rotes „X“ weist auf ein einzelnes geschlossenes Tor hin.

Erläuterungen zum Feld „Legende“ auf der jeweiligen Karte:

Polder Nr	Poldername	Bedeutung des farbigen Punktes
1	Bunthaus	Polder ohne Gleise der Hamburger Hafenbahn
40	Hamburg Süd	Polder mit Gleisen der Hamburger Hafenbahn oder sehr umfangreichen Gleisanschlüssen Polderverschlüsse (noch) geöffnet
40	Hamburg Süd	Polder mit Gleisen der Hamburger Hafenbahn oder sehr umfangreichen Gleisanschlüssen Polderverschlüsse geschlossen

Maßnahmen und Meldungen bei Hochwasser

bleibt frei



5,00m
NN

Wilhelmsburg
Hamburg-
Mitte

HOCHWASSERSCHUTZ IM HAMBURGER HAFEN

Hafenspolder

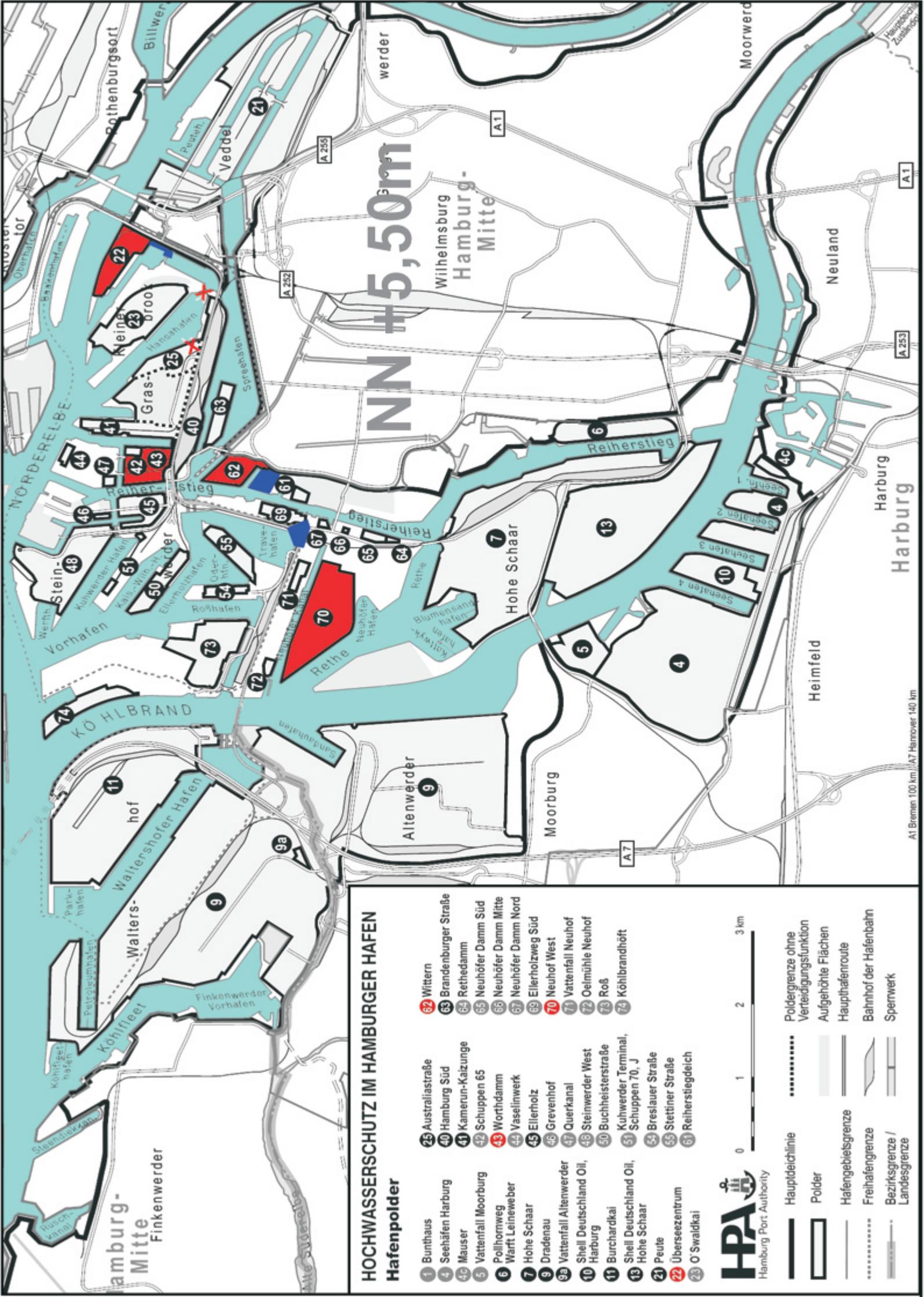
- Bunthaus
- Seehäfen Harburg
- Mauser
- Vattenfall Moorburg
- Pollhornweg
- Warft Leineweber
- Hohe Schaar
- Dradenau
- Vattenfall Altenwerder
- Shell Deutschland Oil, Harburg
- Burchardkai
- Shell Deutschland Oil, Hohe Schaar
- Peute
- Überseezentrum
- O' Swaidkai
- Wittern
- Brandenburg Straße
- Rethedamm
- Neuhofer Damm Süd
- Neuhofer Damm Mitte
- Neuhofer Damm Nord
- Ellerholzweg Süd
- Neuhofer West
- Vattenfall NeuhoF
- Oelmühle NeuhoF
- Roß
- Köhlbrandhöft
- Australialstraße
- Hamburg Süd
- Kamerun-Kaizunge
- Schuppen 65
- Worthdamm
- Vasselwerk
- Ellerholz
- Grevenhof
- Querkanal
- Steinwerder West
- Buchheisterstraße
- Kuhwerder Terminal, Schuppen 70, J
- Breslauer Straße
- Stettiner Straße
- Reiherstiegleich



- Hauptdeichlinie
- Polder
- Hafengebietsgrenze
- Freihafengrenze
- Bezirksgrenze / Landesgrenze
- Poldergrenze ohne Verteidigungsfunktion
- Aufgehöhte Flächen
- Haupthafenroute
- Bahnhof der Hafenbahn
- Sperrwerk



A1 Bremen 100 km | A7 Hannover 140 km



NN +5,50m

HOCHWASSERSCHUTZ IM HAMBURGER HAFEN

Hafenpolder

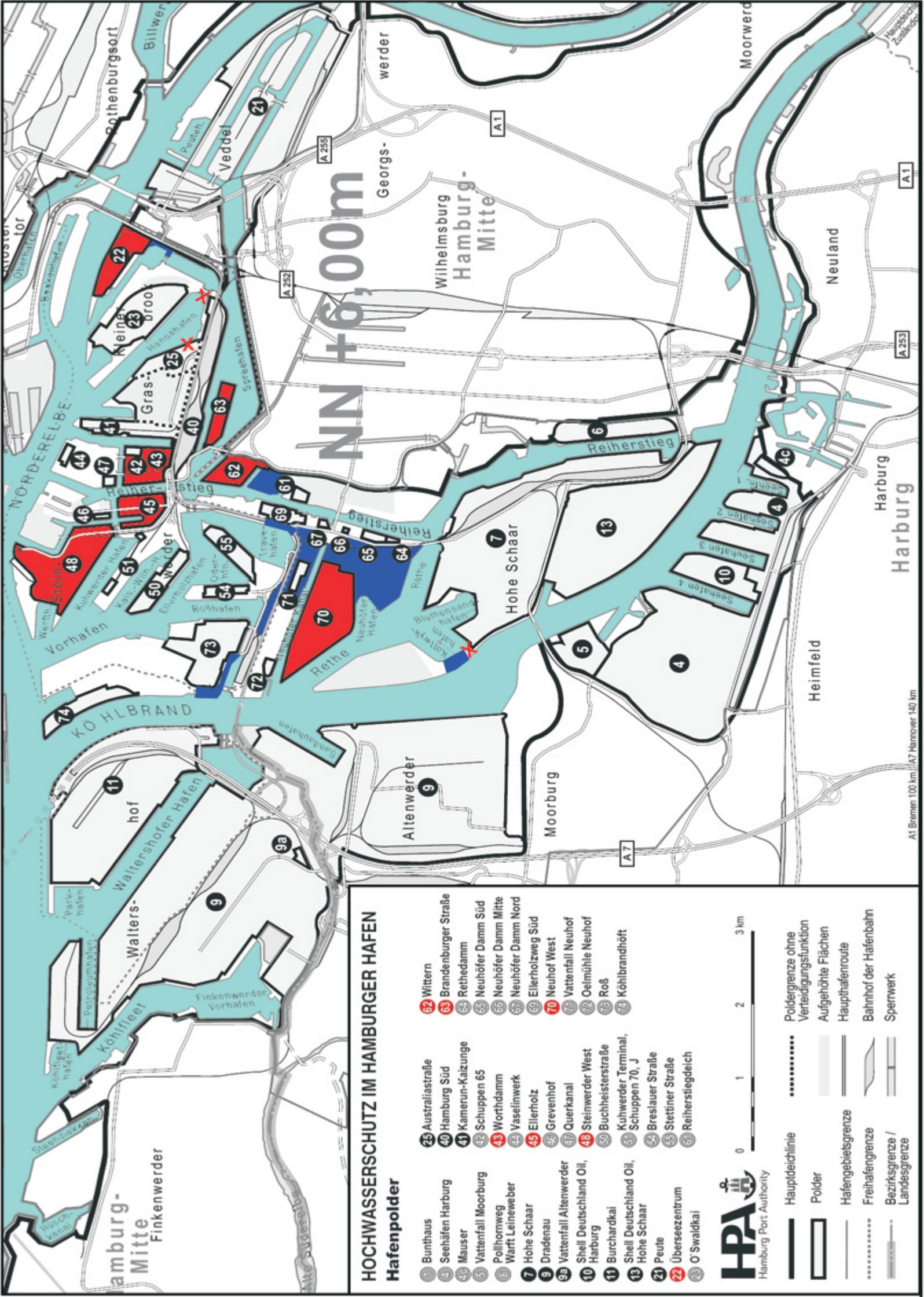
- 1 Bunthaus
- 2 Seehäfen Harburg
- 3 Mauser
- 4 Vattenfall Moorburg
- 5 Pöhlhornweg
- 6 Wärfel Leineweber
- 7 Hohe Schaar
- 8 Dradenau
- 9 Vattenfall Altenwerder
- 10 Shell Deutschland Oil, Harburg
- 11 Burchardkai
- 12 Shell Deutschland Oil, Hohe Schaar
- 13 Peute
- 14 Überseezentrum
- 15 O' Swardkai
- 16 Wittern
- 17 Brandenburg Straße
- 18 Rethedamm
- 19 Neuhöfer Damm Süd
- 20 Neuhöfer Damm Mitte
- 21 Neuhöfer Damm Nord
- 22 Ellerholzweg Süd
- 23 Neuhof West
- 24 Vattenfall Neuhof
- 25 Oelmühle Neuhof
- 26 Roß
- 27 Köhlbrandhöft
- 28 Australialstraße
- 29 Hamburg Süd
- 30 Kamerun-Kaizunge
- 31 Schuppen 65
- 32 Worthdamm
- 33 Vasselwerk
- 34 Ellerholz
- 35 Grevenhof
- 36 Querkanal
- 37 Steinwerder West
- 38 Buchheisterstraße
- 39 Kuhwerder Terminal, Schuppen 70, J
- 40 Breslauer Straße
- 41 Stettiner Straße
- 42 Reiherstiegleich



- Hauptdeichlinie
- Polder
- Hafengebietsgrenze
- Freihafengrenze
- Bezirksgrenze / Landesgrenze
- Poldergrenze ohne Verteidigungsfunktion
- Aufgehöhte Flächen
- Haupthafenroute
- Bahnhof der Hafenbahn
- Sperwerk



A1 Bremen 100 km | A7 Hannover 140 km



HOCHWASSERSCHUTZ IM HAMBURGER HAFEN

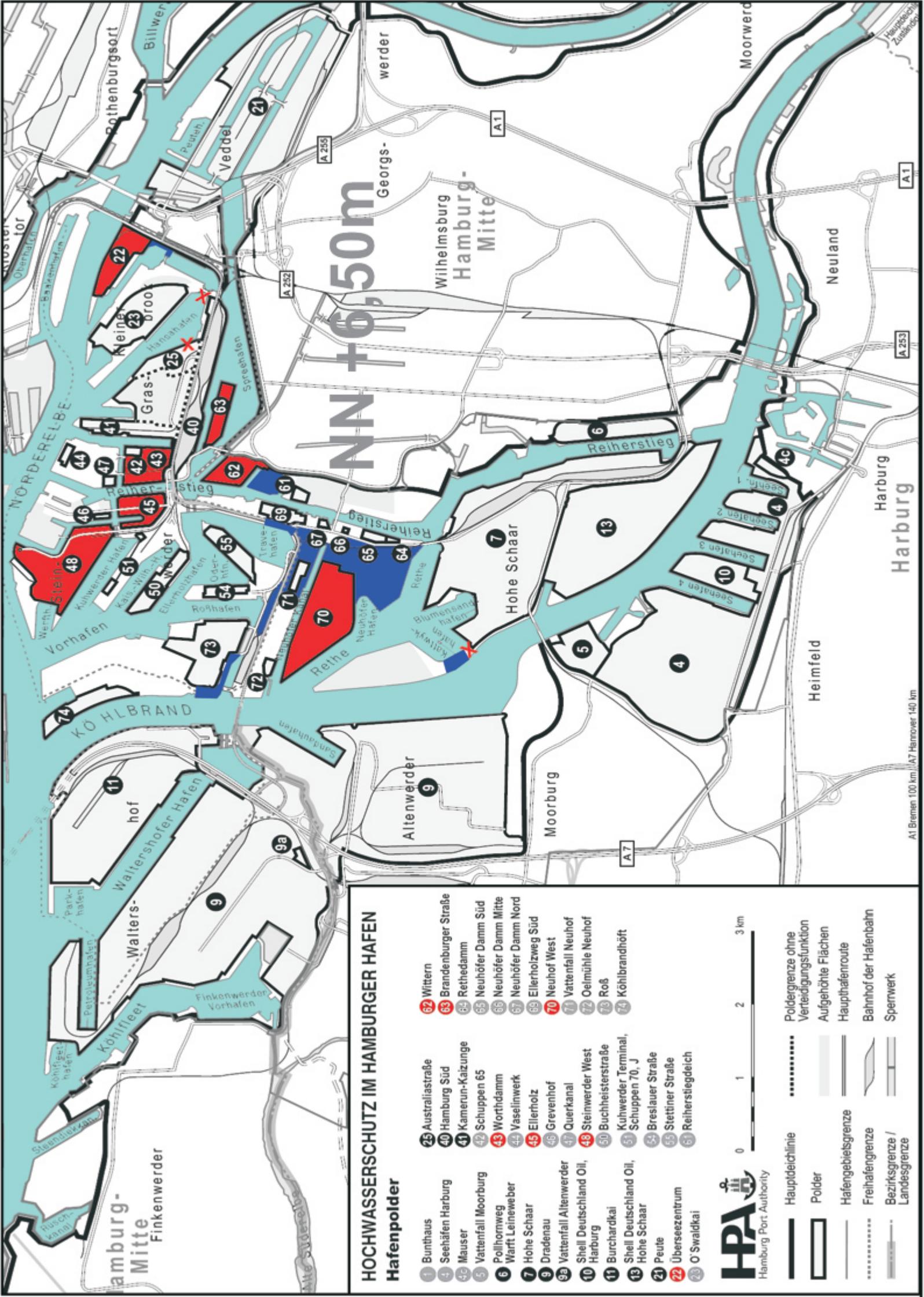
Hafenpolder

- Bunthaus
- Seehäfen Harburg
- Mauser
- Vattenfall Moorburg
- Pollhornweg
- Wärf Leineweber
- Hohe Schaar
- Dradenau
- Vattenfall Altenwerder
- Shell Deutschland Oil, Harburg
- Burchardkai
- Shell Deutschland Oil, Hohe Schaar
- Peute
- Überseezentrum
- O' Swaidkai
- Wittern
- Brandenburger Straße
- Rethedamm
- Neuhofer Damm Süd
- Neuhofer Damm Mitte
- Neuhofer Damm Nord
- Ellerholzweg Süd
- Neuhofer West
- Vattenfall Neuhofer
- Oelmühle Neuhofer
- Roß
- Köhlbrandhöft
- Australialstraße
- Hamburg Süd
- Kamerun-Kaizunge
- Schuppen 65
- Worthdamm
- Vaseleinwerk
- Ellerholz
- Grevenhof
- Querkanal
- Steinwerder West
- Buchheisterstraße
- Kuhwerder Terminal, Schuppen 70, J
- Breslauer Straße
- Stettiner Straße
- Reiherstiegleich



- Hauptdeichlinie
- Polder
- Hafengebietsgrenze
- Freihafengrenze
- Bezirksgrenze / Landesgrenze
- Poldergrenze ohne Verteidigungsfunktion
- Aufgehöhte Flächen
- Haupthafenroute
- Bahnhof der Hafenbahn
- Sperrwerk

A1 Bremen 100 km | A7 Hannover 140 km



HOCHWASSERSCHUTZ IM HAMBURGER HAFEN

Hafenpolder

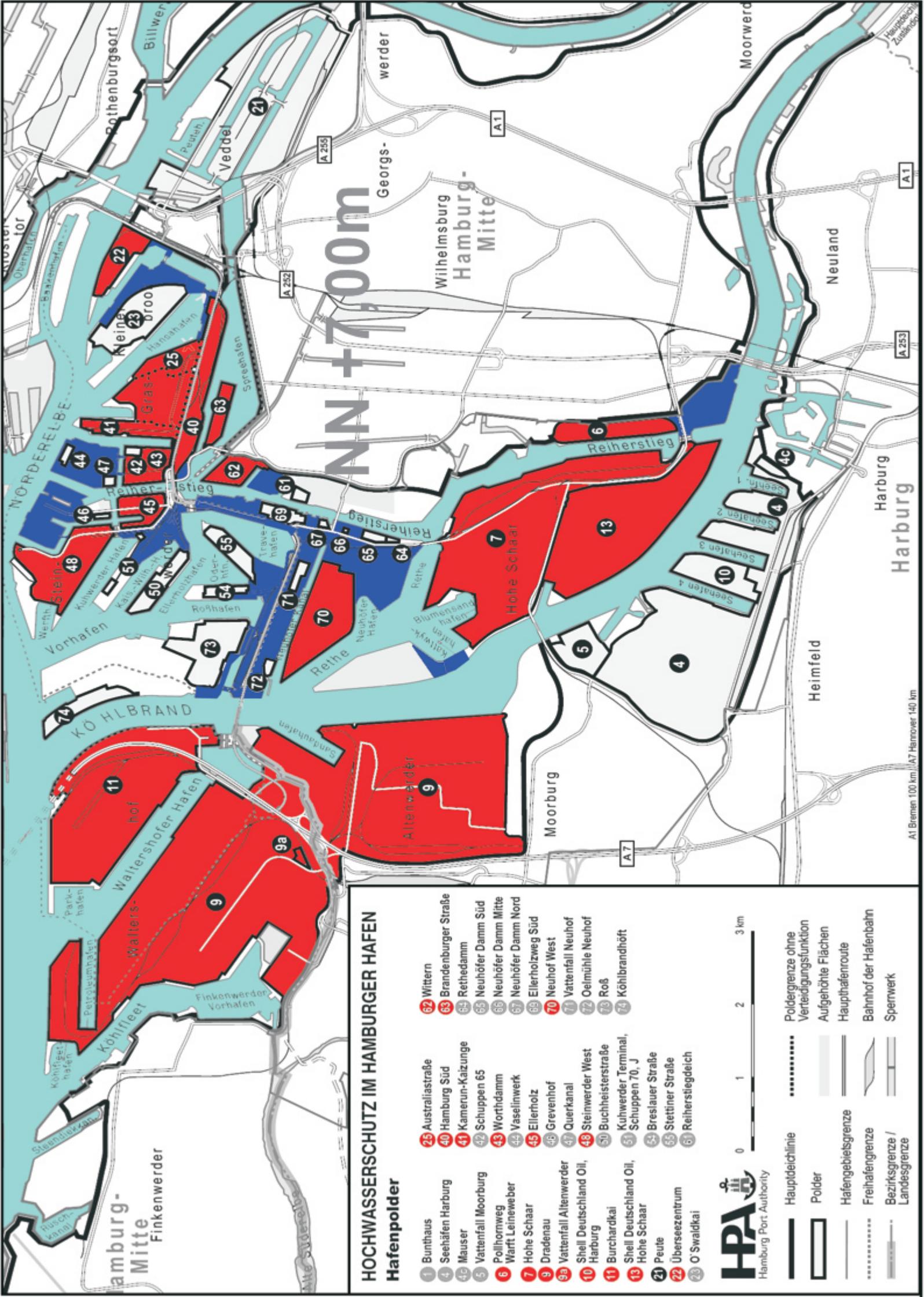
- 1 Bunthaus
- 2 Seehäfen Harburg
- 3 Mauser
- 4 Vattenfall Moorburg
- 5 Pollhornweg
- 6 Warft Leineweber
- 7 Hohe Schaar
- 8 Dradenau
- 9 Vattenfall Altenwerder
- 10 Shell Deutschland Oil, Harburg
- 11 Burchardkai
- 12 Shell Deutschland Oil, Hohe Schaar
- 13 Peute
- 14 Überseezentrum
- 15 O' Swardkai
- 16 Wittern
- 17 Brandenburger Straße
- 18 Rethedamm
- 19 Neuhöfer Damm Süd
- 20 Neuhöfer Damm Mitte
- 21 Neuhöfer Damm Nord
- 22 Ellerholzweg Süd
- 23 Neuhof West
- 24 Vattenfall Neuhof
- 25 Oelmühle Neuhof
- 26 Roß
- 27 Köhlbrandhöft
- 28 Australialstraße
- 29 Hamburg Süd
- 30 Kamerun-Kaizunge
- 31 Schuppen 65
- 32 Worthdamm
- 33 Vaselinewerk
- 34 Ellerholz
- 35 Grevenhof
- 36 Querkanal
- 37 Steinwerder West
- 38 Buchheisterstraße
- 39 Kuhwerder Terminal, Schuppen 70, J
- 40 Breslauer Straße
- 41 Stettiner Straße
- 42 Reiherstiegdeich



- Hauptdeichlinie
- Polder
- Hafengebietsgrenze
- Freihafengrenze
- Bezirksgrenze / Landesgrenze
- Poldergrenze ohne Verteidigungsfunktion
- Aufgehöhte Flächen
- Haupthafenroute
- Bahnhof der Hafenbahn
- Sperwerk



A1 Bremen 100 km | A1 Hannover 140 km



HOCHWASSERSCHUTZ IM HAMBURGER HAFEN

Hafenpolder

- 1 Bunthaus
- 2 Seehäfen Harburg
- 3 Mauser
- 4 Vattenfall Moorburg
- 5 Pollhornweg
- 6 Wärf Leineweber
- 7 Hohe Schaar
- 8 Dradenau
- 9 Vattenfall Altenwerder
- 10 Shell Deutschland Oil, Harburg
- 11 Burchardkai
- 12 Shell Deutschland Oil, Hohe Schaar
- 13 Peute
- 14 Überseezentrum
- 15 O' Swardkai
- 16 Wittern
- 17 Brandenburger Straße
- 18 Rethedamm
- 19 Neuhöfer Damm Süd
- 20 Neuhöfer Damm Mitte
- 21 Neuhöfer Damm Nord
- 22 Ellerholzweg Süd
- 23 Neuhof West
- 24 Vattenfall Neuhof
- 25 Oelmühle Neuhof
- 26 Roß
- 27 Köhlbrandhöft
- 28 Australialstraße
- 29 Hamburg Süd
- 30 Kamerun-Kaizunge
- 31 Schuppen 65
- 32 Worthdamm
- 33 Vaseleinwerk
- 34 Ellerholz
- 35 Grevenhof
- 36 Querkanal
- 37 Steinwerder West
- 38 Buchheisterstraße
- 39 Kuhwerder Terminal, Schuppen 70, J
- 40 Breslauer Straße
- 41 Stettiner Straße
- 42 Reiherstiegdeich

HPA Hamburg Port Authority

0 1 2 3 km

- Hauptdeichlinie
- Polder
- Hafengebietsgrenze
- Freihafengrenze
- Bezirksgrenze / Landesgrenze
- Poldergrenze ohne Verteidigungsfunktion
- Aufgehöhte Flächen
- Haupthafenroute
- Bahnhof der Hafenbahn
- Sperwerk

A1 Bremen 100 km | A7 Hannover 140 km

Winterdienst auf den Anlagen der Hamburger Hafenbahn

einschl. Besonderheiten für die EVU

Stand: 13.12.2020

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines.....	2
2. Meldewege.....	2
3. Winterdienst im Gleisbereich	2
4. Winterdienst auf Zuwegungen	2
5. Streugutbehälter/Streugut.....	2
6. Bahnübergänge.....	2
7. Reinigung der Weichen.....	3
8. Befahren von ortsgestellten Weichen ohne Weichenheizung.....	3
9. Übersichtspläne	4

1. Allgemeines

Die Regelungen für den Winterdienst sowie die im Winterdienst zu berücksichtigenden Flächen wurden unter Beteiligung des HPA Anlagen- und Betriebsmanagements, des Bahnservices und des ASD festgelegt. Die Flächen der Hafensbahn, auf denen ein Winterdienst durchgeführt wird, sind im Anhang in Übersichtsplänen dargestellt.

Der Winterdienst erfolgt grundsätzlich nach dem Hamburger Wegegesetz.

2. Meldewege

Sofern die Winterdienst nicht automatisch durchgeführt wird, erfolgt die Benachrichtigung über ein Räumfordernis durch den Fdl/Ww an den Netzkoordinator. Dieser verständigt die jeweils erforderlichen Kräfte gem. den Regelungen der Wintermappe.

3. Winterdienst im Gleisbereich

Im Gleisbereich bzw. in gleisnahen Bereichen (in den Übersichtsplänen rot dargestellt) erfolgt der Winterdienst durch die Hafensbahn durch bis zu 3 Einsatzgruppen mit je 4-5 Mitarbeitern. Unter normalen Bedingungen erfolgt eine Räumung bis 09:00 Uhr.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auf den Rangierwegen und in anderen Bereichen ohne Markierung im Übersichtsplan kein Winterdienst erfolgt. Es ist geeignetes Schuhwerk zu tragen. Bei Bau- und Instandhaltungsarbeiten bei winterlicher Witterung im Gleisbereich ist das mit diesen Arbeiten betraute Personal zur Selbstsicherung durch geeignete Maßnahmen verpflichtet.

4. Winterdienst auf Zuwegungen

Für die Zuwegungen (in den Übersichtsplänen grün dargestellt) wurden externe Firmen beauftragt. Die Breite der Räumung beträgt 1,50m, es werden keine Tausalze eingesetzt. Die Räumung findet in den zeitlichen Vorgaben des Hamburger Wegegesetzes statt.

5. Streugutbehälter/Streugut

Durch die Hafensbahn wird kein Streugut im gleisnahen Bereich vorgehalten.

Wird eigenes Streugut verwendet, ist dieses nicht in das Gleisbett zu werfen! Der Einsatz von Tausalz oder tausalzhaltigem Streugut ist untersagt!

6. Bahnübergänge

Bahnübergänge werden grundsätzlich vom Träger der Wegebaukosten auf eigene Kosten gereinigt, öffentliche Bahnübergänge durch die FHH, private Bahnübergänge durch den Nutzungsberechtigten.

7. Reinigung der Weichen

Die Regelungen für die Gangbarhaltung der Weichen bei Schnee und Eis werden den betroffenen Stellen der Hafensbahn in der Wintermappe bekanntgegeben. In der Wintermappe ist auch die Anforderung von Hilfskräften geregelt.

Die Einsatzstufen 2 und 3 gem. Ril 446 werden durch den Leiter Betriebsmanagement, wenn dieser nicht erreichbar ist, durch den Notfallmanager ausgerufen.

8. Befahren von ortsgestellten Weichen ohne Weichenheizung

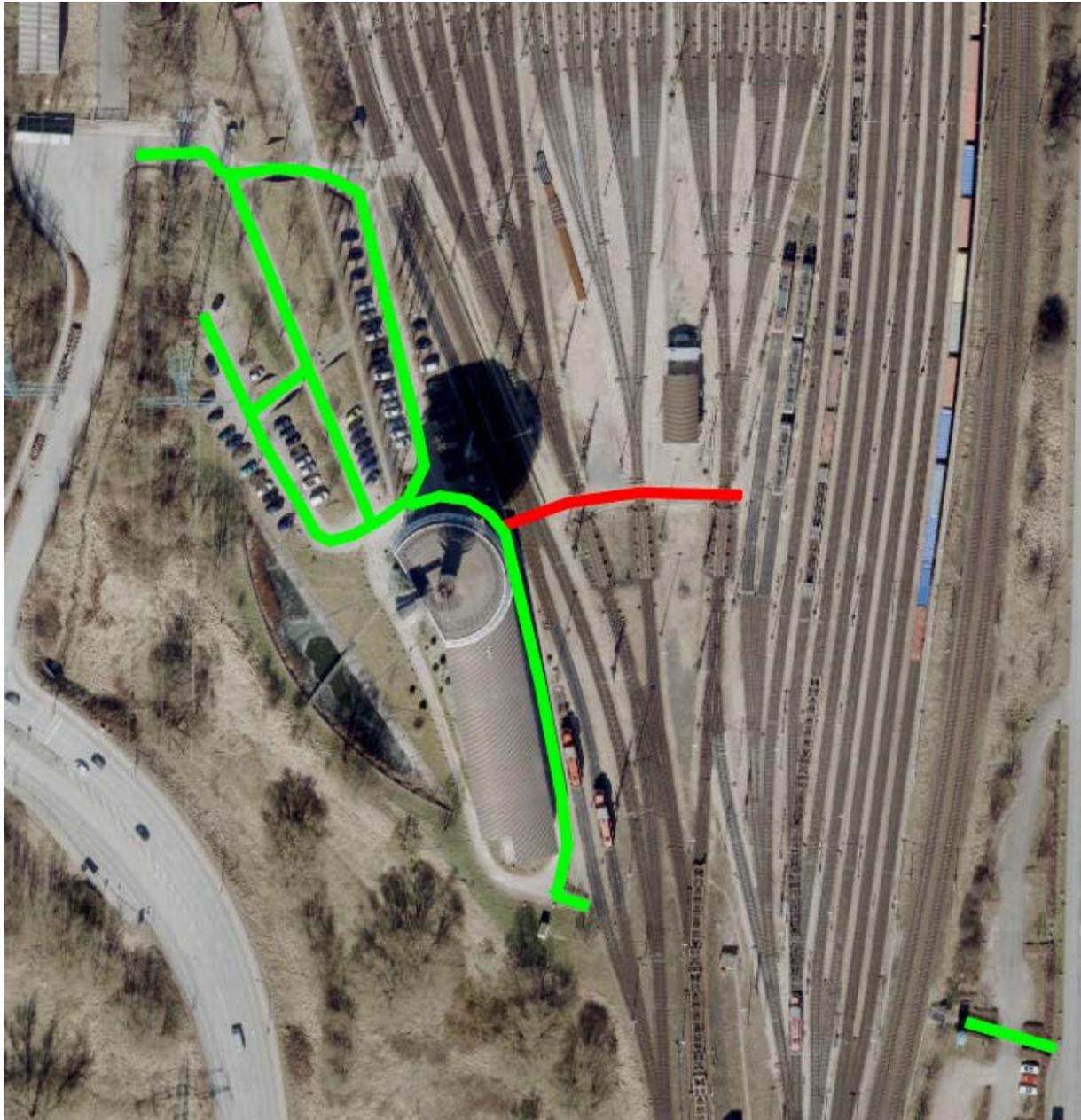
In den Bereichen ohne Weichenheizung kann es aufgrund der exponierten Lage der Gleisanlagen bei stärkerem Wind zu Schneeverwehungen im Bereich der Weichenzungen. Die Schneeverwehungen können nicht immer zeitnah beseitigt werden.

Um dennoch ein sicheres Befahren der mit Hebelgewicht ortsgestellten Weichen ohne wirksame Weichenheizung sicherzustellen, sind folgende Maßnahmen vor dem Befahren durchzuführen:

- die Rangierfahrt hat vor der ortsgestellten Weiche anzuhalten, auch wenn das Weichensignal die für die Fahrt erforderliche Weichenlage anzeigt,
- durch Hin- und Herstellen am Hebelgewicht ist die ordnungsgemäße Endlage der Weichenzungen durch das Rangierpersonal festzustellen,
- Schnee und Eis zwischen Weichenzunge und Backenschiene sind in dem Bereich, in dem die Weichenzunge an der Backenschiene anliegt, vorher durch das Rangierpersonal zu beseitigen.

9. Übersichtspläne

Übersichtsplan Alte Süderelbe Tower:

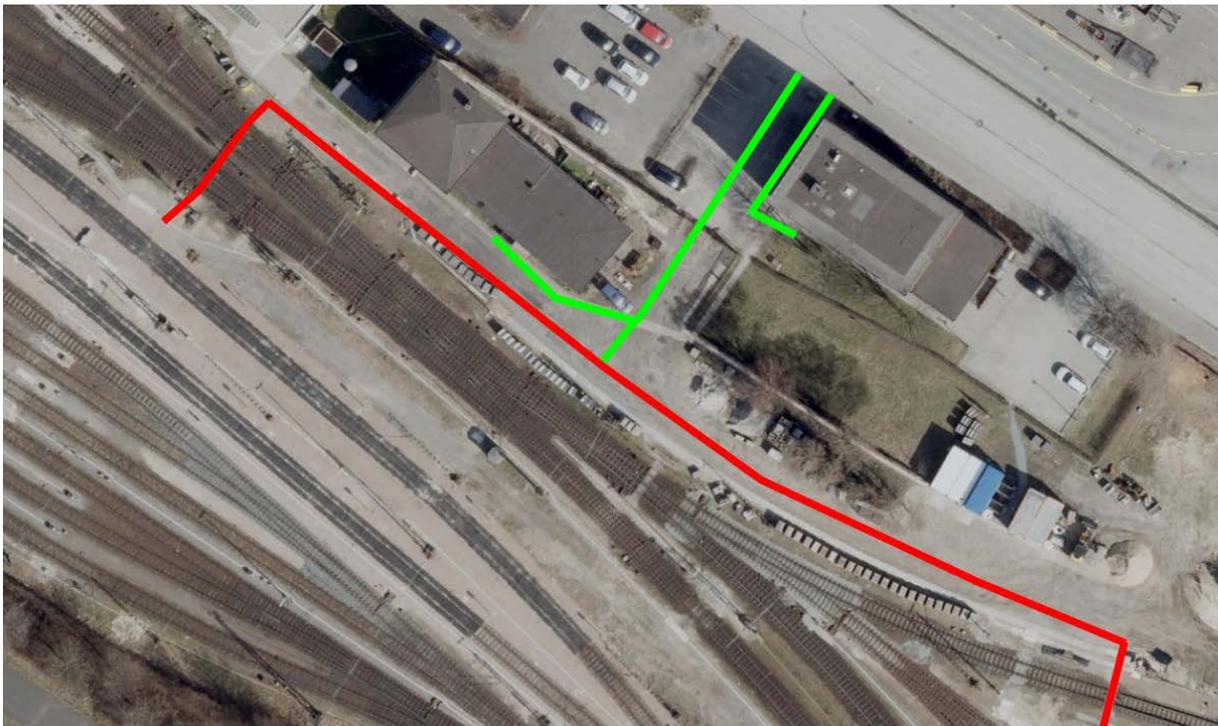


Winterdienst

Übersichtsplan Alte Süderelbe Nordkopf:



Übersichtsplan Stellwerk Whf:



Winterdienst

Übersichtplan Lokabstellung Köhlfleet:



Lokservicestelle:



Übersichtsplan Stellwerk Ct:



Winterdienst

Übersichtsplan Hmb Hohe Schaar Lokabstellung:



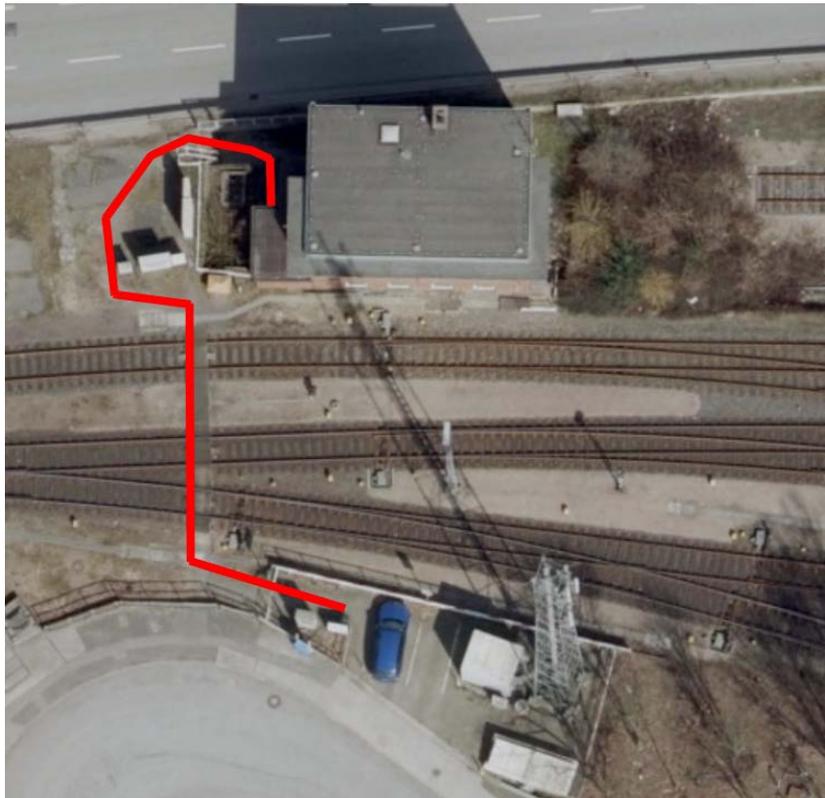
Übersichtsplan Hmb Hohe Schaar Stellwerk:



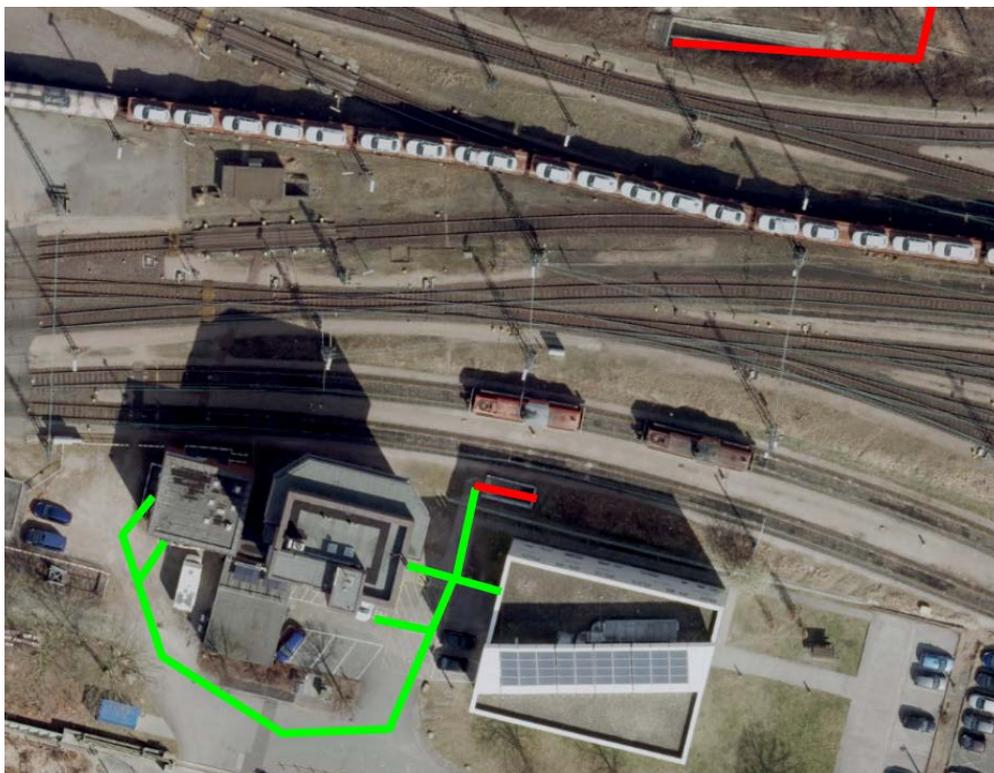


Winterdienst

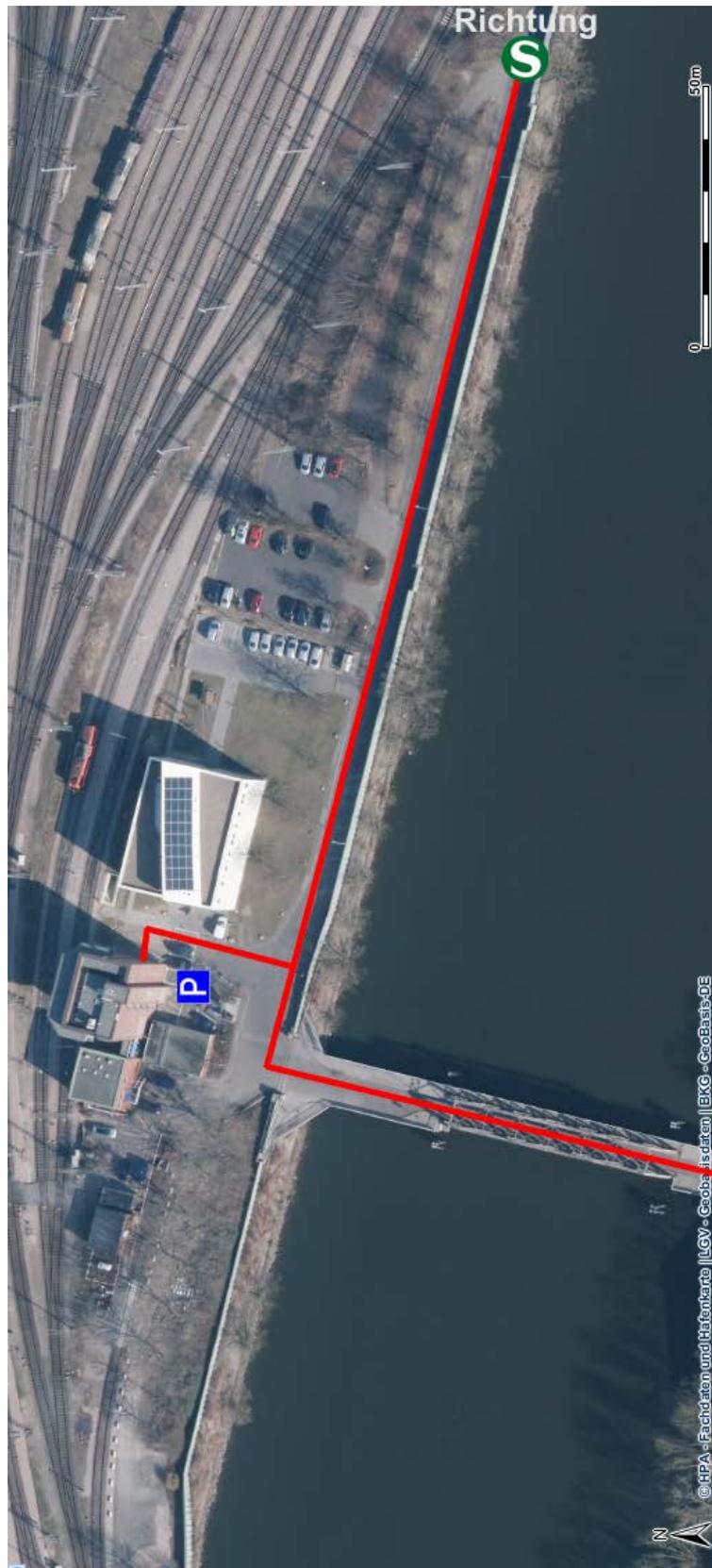
Übersichtsplan Stw Hsw:



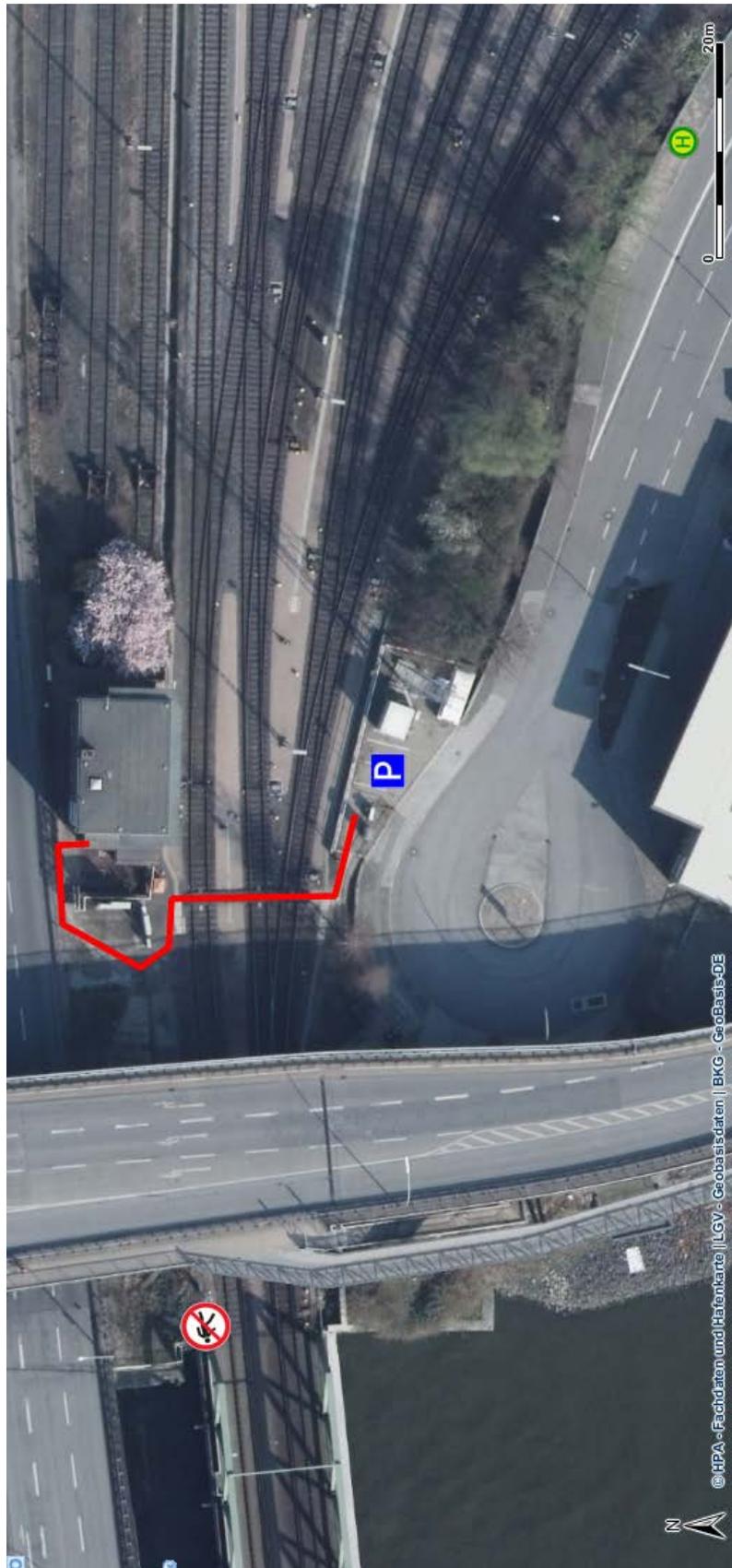
Übersichtsplan Stw Hsf:



Dienstwege Stellwerk Hsf



Dienstwege Stellwerk Hsw



Durchführung von Fahrten von und zur Gleisgruppe Peute

1. Allgemeines

Die Bestimmungen dieses Anhangs gelten zusätzlich zu den Bestimmungen des Textteils des Betriebsstellenbuches / der örtlichen Zusätze.

Innerhalb des Ortsstellbereiches Peute ist ein Wartezeichen vorhanden. Dieses soll den eingleisigen Abschnitt schützen und zeitgleiche Fahrten in beide Richtungen vermeiden helfen. Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Wartezeichen entbindet nicht von der Fahrwegbeobachtung.

2. Betriebliche Bestimmungen

a) Vereinbarung der Rangierfahrt zwischen Fdl Hsf und özF Wilhelmsburg

Bevor eine Rangierfahrt von/nach Gleis Wlb42G46 zugelassen wird, ist die Rangierfahrt zwischen dem Fdl Hsf und dem özF Wilhelmsburg zu vereinbaren.

Das Nachfahren in den besetzten Abschnitt Ls 40^W – Weiche PEU002 ist in beiden Richtungen verboten. Ausnahmen sind zulässig beim Heranführen von Vorspann- oder Schiebetriebfahrzeugen sowie beim Einlassen von Hilfsfahrzeugen und Baufahrzeugen im gesperrten Gleis. ⋮

b) Verständigung der Rangierfahrten untereinander und mit dem Fdl Hsf

Die Verständigung der Rangierfahrten untereinander und mit dem Fdl Hsf ist ausschließlich über Rangierfunk durchzuführen.

Fällt bei einer sich in der Gleisgruppe Peute befindlichen Rangierfahrt der Funk aus, darf die Verständigung ausnahmsweise über andere Verbindungen erfolgen. Die Rangierfahrt hat die Gleisgruppe Peute umgehend zu verlassen.

Rangierfahrten zur Gleisgruppe Peute sind ohne funktionierenden Rangierfunk nicht zugelassen!

c) Länge der Rangierfahrten

Die Länge der Rangierfahrten darf 500m nicht überschreiten.

Ausgenommen hiervon sind Fahrten, die direkt dem Gleisanschluss OAM (Gleisanschluss 280) zugeführt werden. Diese Fahrten müssen jedoch den Abschnitt vom Ls 299^{II} bis zur Peutebahnbrücke ohne Halt durchfahren können.

d) Abstellverbot von Fahrzeugen

Zwischen Ls 40^W und den Grenzzeichen der Weichen PEU002, PEU006 und PEU007 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden. ⋮

Im Gleis WLB42G46 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.

In einer Beta/Betrieblichen Anordnung können abweichende Regeln getroffen sein.

3. Durchführung der Rangierfahrten

a) Rangierfahrten zur Peute

Alle Rangierfahrten von Wilhelmsburg zur Peute melden nach der vollständigen Einfahrt in die Gleise PEU006 oder PEU007 bzw. in die Anschlüsse 209 (Aurubis) oder 280 (OAM) die Ankunft der Rangierfahrt über Rangierfunk an den Fdl Hsf.

Beim Fdl Hsf ist diese Meldung im Fernsprechbuch nachzuweisen.

b) Rangierfahrten von der Peute

Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ra 11 erteilt der Fdl Hsf. Die Rangierfahrt darf die Zustimmung zur Vorbeifahrt erst einholen, wenn die Fahrt Richtung Wilhelmsburg unmittelbar im Anschluss erfolgen soll.

Beim Fdl Hsf wird die Zustimmung im Fernsprechbuch nachgewiesen.

c) Rangieren über die Weiche PEU002 hinaus in Richtung Ls 40^I

Muss über die Weiche PEU002 hinaus in Richtung Ls 40^I rangiert werden, ist dieses zwischen der Rangierfahrt und dem Fdl Hsf zu vereinbaren.

Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ra 11 erfolgt analog zu Pkt. 3b). Nach Beendigung des Rangierens über die Weiche PEU002 hinaus sind Meldung gem. Pkt. 3a) abzugeben.

Die Gespräche sind beim Fdl Hsf im Fernsprechbuch nachzuweisen.

4. Warnanlage der Fa. Aurubis

Entlang der Grundstücksgrenze zwischen dem Werk Aurubis Süd und der HPA sind 8 Gefahrenwarnanlagen aufgestellt, die bei Gefahr akustische und optische Signale abgeben. Bei Auslösung des Alarms ist der Bereich weiträumig zu verlassen.

Zusätzlich wurde die Rufnummer der Notfallmeldestelle der Hafenbahn in das Alarmierungssystem „Fact 24“ aufgenommen.

Bei Eintreten eines Störfalls gilt folgende Verfahrensanweisung:

1. Alarmierungssystem „Fact24“ verständigt die Notfallmeldestelle (mittels telefonischer Bandansage)
2. Die Notfallmeldestelle verständigt Fdl Hsf und anschließend den Nmg
3. Fdl Hsf verständigt über Funk/Mobiltelefon die auf der Peute eingesetzten Personale (Tf, Rb, Techniker...) mit dem Hinweis den Bereich weiträumig zu verlassen.

Durchführung von Rangierfahrten zwischen Roß und CTT

1. Allgemeines

Die Bestimmungen dieses Anhangs gelten zusätzlich zu den Bestimmungen des Textteils des Betriebsstellenbuches / der örtlichen Zusätze.

Innerhalb des Ortsstellbereiches Roß sind Wartezeichen vorhanden. Diese sollen den eingleisigen Abschnitt schützen und zeitgleiche Fahrten in beide Richtungen vermeiden helfen. Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Wartezeichen entbindet nicht von der Fahrwegbeobachtung.

2. Betriebliche Bestimmungen

Der Weichenwärter Hsw führt ein Dispositionsblatt für den Abschnitt Roß – CTT. Hier trägt er ein, welcher Lok er die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Wartezeichen gegeben hat, aus welchem Gleis und das Ziel. Außerdem ist hier die Ankunfts meldung festzuhalten. Erst nach Eintrag der Ankunfts meldung darf die nächste Zustimmung zur Fahrt in den Abschnitt Roß – CTT gegeben werden.

3. Durchführung der Rangierfahrten

a) Rangierfahrten von Roß zum CTT

Alle Rangierfahrten fahren in den Gleisen ROS770 oder ROS771 bis an das Wartezeichen vor der Weiche ROS077 bzw. in den Gleisen ROS772 – ROS775 bis zum Wartezeichen an der Weiche ROS078. Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Wartezeichen (auch für Lokumlauf oder Umsetzen von Fahrzeugen innerhalb der Gleisgruppe Roß) erteilt der Ww Hsw, wenn er keine gegenläufige Fahrt von CTT zugelassen hat.

Nach Beendigung der Fahrt nach CTT oder des Umsetz-/Umlaufmanövers meldet der Tf die Beendigung der Rangierfahrt an den Ww Hsw.

b) Rangierfahrten von CTT zum Roß

Das Personal der Rangierfahrt fordert beim Ww Hsw die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Wartezeichen im Terminal an. Der Ww Hsw gibt die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Wartezeichen, wenn er keine Fahrt der Gegenrichtung zugelassen hat. Wenn die Fahrt vorübergehend in der Gleisgruppe Roß endet, muss die Ankunft in der Gleisgruppe vom Rangierpersonal an den Ww Hsw gemeldet werden. Fährt die Fahrt direkt weiter in den Stellbereich des Ww Hsw, darf auf die Ankunfts meldung verzichtet werden; der Abschnitt CTT – Roß gilt als verlassen, wenn die Rangierfahrt in den Stellbereich Hsw fährt.

c) Umsetzen im Terminal CTT

Auch beim Umsetzen im Terminal holt der Tf die Zustimmung des Ww zur Vorbeifahrt am Wartezeichen ein. Dieser darf dem Umsetzen zustimmen, wenn er keine Fahrt aus der Gleisgruppe Roß zugelassen hat. Nach dem Umsetzen meldet der Tf die Ankunft an den Ww Hsw.