

**Angaben zu den örtlichen Zusätzen
für den Bahnhof Hamburg Hafen
Bft Hmb Hohe Schaar**

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 ist	IX
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
408.2321 Abschnitt 2 Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist.....	2
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.24.....	2
408.2431 Abschnitt 2 Absatz 2 Umleiten unter erleichterten Bedingungen.....	2
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.25.....	2
408.2541 Abschnitt 3 Bahnübergänge oder Streckenabschnitte mit Spurrillen.....	2
408.2581 Abschnitt 1 Maßnahmen bei Gefahr.....	3
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.26.....	3
408.2691 Abschnitt 6 Absatz 1 a) Zug bei erloschenem Spitzensignal sofort anhalten	3
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48.....	4
408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle	4
1.1 Lage der Betriebsstelle, Grenzen	4
1.2 Grenzen.....	4
1.3 Rangierbezirke	5
1.4 Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise	5
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.....	6
1.9 Maßgebende Neigung größer 2,5‰ (1:400).....	6
1.10 Ausweich- und Überleitmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen.....	6
1.11 Lageplan der Betriebsstelle	6
1.12 Stellwerke.....	6
1.13 Signale	7
1.14 Streckenblockeinrichtungen	7
1.15 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen	8
1.16 Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen.....	8
1.17 Standorte Rangierhalttafel.....	8
1.18 Punktförmige Zugbeeinflussung.....	9
2.1 Rampen mit nutzbaren Längen und Höhe über Schienenoberkante.....	10
2.2 Ladestellen, Freiladegleise.....	10
2.3 Fahrzeugbehandlungsanlagen	10
3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr	10
3.2 Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen	10
4.1 Bremsprobeanlagen	10
4.2 Fremdstromversorgung	11
4.3 Einbruchmeldeanlage.....	11
4.4 Brandmeldeanlage	11

4.5	TV-Anlagen	11
4.6	Weichenheizung.....	12
4.7	Notstromaggregat.....	12
4.8	Gleisfeldbeleuchtung.....	13
4.9	Telekommunikationseinrichtungen.....	13
4.10	Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall	15
4.11	Hochwasserschutz	15
408.4801	Abschnitt 2 Absatz 2 b) Maßgebende Neigungen	16
	An folgenden Stellen beträgt die maßgebende Neigung mehr als 2,5‰:	16
408.4801	Abschnitt 2 Absatz 2 d) Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke .	19
408.4801	Abschnitt 2 Absatz 2 f) Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen	19
408.4811	Abschnitt 4 Absatz 3 Zuständige Stelle / Unterlagen für den Ortsstellbereich	19
408.4811	Abschnitt 4 Absatz 4 Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich	20
408.4811	Abschnitt 4 Absatz 5 Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich	20
408.4811	Abschnitt 7 Örtliche Besonderheiten	21
408.4813	Abschnitt 3 Absatz 1 b) Nr. 5 Nummer der Einfahrweiche in Einfahrgleisen ohne Ra 10.....	22
408.4813	Abschnitt 3 Absatz 1 d) Nr. 1 Zusätzliche Regeln bei Zustimmung durch Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV301).....	23
408.4814	Abschnitt 3 Absatz 1 a) Vor Gefahrstellen halten.....	23
408.4814	Abschnitt 3 Absatz 1 b) Niedrigere Geschwindigkeit.....	23
408.4814	Abschnitt 3 Absatz 2 Befahren von Gleisbogen	24
408.4815	Abschnitt 7 Umstellen von Weichen während des Rangierens mit Fahrzeugen, die mit Reisenden besetzt sind	24
408.4816	Abschnitt 1 Absatz 1 Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen	25
408.4816	Abschnitt 1 Absatz 3 Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind	26
408.4816	Abschnitt 2 Absatz 2 Sichern von Übergängen, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen	26
408.4818	Abschnitt 1 Absatz 1 Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder in die Fahrzeuge ablaufen dürfen	27
408.4821	Abschnitt 3 b) Verwenden des Luftbremskopfes.....	27
408.4851	Abschnitt 1 Absatz 1 Andere Mitarbeiter zuständig für das Sperren von Nebengleisen	27
408.4851	Abschnitt 1 Absatz 2 c) Abriegeln durch Verschließen der Zugangswweichen	27
408.4851	Abschnitt 1 Absatz 7 Wortlaute beim Sperren von Bahnhofsgleisen	28
Regelungen zur Ril 301 – Signalbuch –		29
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	29
301.0201	Abschnitt 1 Absatz 6 Bremsweg der Strecke	29
301.0301	Abschnitt 3 Absatz 4 Verwendung der Buchstaben am Signal Zs 2.....	29
301.0501	Langsamfahrsignale.....	29
Regelungen zur Ril 481 – Telekommunikationsanlagen bedienen –		30
Ril 481.0201 – Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks –		30
481.0201	Abschnitt 6 Absatz 5 Angaben zu den Ortskanäle der Betriebsarten C und O	30

Ril 481.0205 – Grundlagen für Verbindungen des Zugfunks im GSM-R-Netz – ..	30
481.0205 Abschnitt 2 Abs. 3 Rufnummer des Fahrdienstleiters	30
481.0205 Abschnitt 7 Zugvorbereitungsmeldung	30
481.0205Z01 Abschnitt 1 Zugfunkbereiche.....	30
481.0205Z01 Abschnitt 7 Absatz 2 Rufnummer der GSM-R-EVZS	30
Ril 481.0301 – Gespräche über analogen Rangierfunk führen –	30
481.0301 Abschnitt 1 Absatz 5 Teilnehmerverzeichnis analoger Rangierfunk.....	30
Regelungen zur Ril 482 – Signalanlagen bedienen –	31
Ril 482.8001 – Ortsstellbereiche –	31
482.8001 Abschnitt 1 Absatz 1, 3 und 4 Beschreibung, Besonderheiten und Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM)	31
482.8001 Abschnitt 2 Absatz 1, 2 und 3 Vorhaltung und Überprüfung der Signalmittel, Werkzeuge und Hilfsmittel.....	31
482.8001 Abschnitt 5 Absatz 4 Art der Verständigung.....	31
482.8001 Abschnitt 10 Melden an angrenzende Bereiche	32
Ril 482.8002 – Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren, Allgemeines –	32
482.8002 Abschnitt 5 Absatz 5 Ausgebildete Personen zur Beurteilung der Befahrbarkeit einer aufgefahrenen Weiche	32
Ril 482.8003 – Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen –32	
482.8003 Abschnitt 1 Absatz 2 Besonderheiten.....	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
4 Verkehrswege	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 B	Stw Hof	EVU
Pläne					
1-1	Lageplan der Betriebsstelle (Zerrplan) ¹⁾	 	X	X	X
1-2	Übersichtsplan mit Schaltanweisung	 	X	X	
Verzeichnisse					
2-1	Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen	13.12.20	X	X	X
2-2	Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen	13.12.20	X	X	X
2-3	Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung	13.12.20	X	X	X
2-4	Rangierfunktteilnehmerverzeichnis (einschl. Skizze)	15.04.17	X	X	X
2-5	Verzeichnis der Zugschlussstellen	13.12.20	X	X	
2-6	Übersicht der mechanisch ortsgestellten Weichen, Gleissperren und der Wartezeichen	13.12.20	X	X	X
Bedienungsanweisungen BÜ					
3-461	Bedienungsanweisung für BÜ 461	13.12.15	X	X	X
3-463	Bedienungsanweisung für BÜ 463	13.12.20	X	X	2)
3-RET	Bahnübergänge Rethekette	11.12.16	X	X	X
3-501A	Bedienungsanweisung für BÜ 501A	15.04.17	X	X	X
3-502	Bedienungsanweisung für BÜ 502	15.04.17	X	X	X
3-505	Bedienungsanweisung für BÜ 505	15.04.17	X	X	X
3-520	Bedienungsanweisung für BÜ 519/520	13.12.20	X	X	2)
3-526	Bedienungsanweisung für BÜ 526	13.12.20	X	X	2)
3-528	Bedienungsanweisung für BÜ 528	15.04.17	X	X	X
3-554	Bedienungsanweisung für BÜ 554	15.04.17	X	X	X
3-557	Bedienungsanweisung für BÜ 557	15.04.17	X	X	X
3-557A	Bedienungsanweisung für BÜ 557A	10.12.17	X	X	X
3-558	Bedienungsanweisung für BÜ 558/558A	15.04.17	X	X	X
3-561	Bedienungsanweisung für BÜ 561	15.04.17	X	X	X
3-570	Bedienungsanweisung für BÜ 570	15.04.17	X	X	X
3-571	Bedienungsanweisung für BÜ 571	15.04.17	X	X	X
3-572	Bedienungsanweisung für BÜ 572	15.04.17	X	X	X

lfd. Nr.	Inhalt	Stand	HPA / Bezl B	Stw Hof	EVU
3-1535	Bedienungsanweisung für BÜ 1535/1535A	15.04.17	X	X	X
3-1579	Bedienungsanweisung für die Überfahrt 1579i	15.12.19	X	X	X
3-1909	Bedienungsanweisung für BÜ 1909	15.04.17	X	X	X
sonstige Bedienungsanweisungen					
4-1	Bedienungsanweisung Bremsprobeanlage HOS	bleibt frei			
4-2	Bedienungsanweisung Weichenheizung Stw Hof	13.12.20	X	X	
4-3	Bedienungsanweisung für das Gleistor im Gleis REO851	15.12.19	X	X	X
weitere Anlagen					
5-1	Maßnahmen und Meldungen bei Hochwasser	13.12.15	X	X	X
5-2	Winterdienst auf Anlagen der Hafensbahn	13.12.20	X	X	X
5-3	Dienstwege	13.12.15	X	X	X
5-4	Verschubdetektoren	15.12.19	X	X	
5-5	Bedienungsanweisung für die Eisenbahnsignalanlagen der Rethedoppelklappbrücke	15.12.19	X	X	
5-6	Bedienungsanweisung für die Neue Bahnbrücke Kattwyk (NBK)	13.12.20	X	X	
5-7	Weichenreinigung	09.12.18	X	X	
5-8	Durchführung von Lü-Sendungen	13.12.15	X	X	
5-9	Durchführung von Fahrten auf dem Notfahrweg zwischen HBS und HOS	09.12.18	X	X	
Signaltechnische Unterlagen					
6-1	Signallage- und Isolierplan	 	X	X	
6-2	schematische Gleis- und Signalübersicht	 	X	X	
6-3	Tabellen für Regel- und Zughilfsstraßen	 	X	X	
6-4	Tabellen für Haupt- und Vorsignale	 	X	X	
6-5	Tabelle für Weichen und Gleissperren	 	X	X	
6-6	Tabelle für Gleisstromkreise	 	X	X	
6-7	Stelltischplan	 	X	X	

- 1) Die aktuellen Zerrpläne sind im Internet veröffentlicht.
 2) wird aufgrund Bauzuständen vorübergehend mit Verfügung des EBL bekanntgegeben

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

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 zugangsrelevanten Regelwerk.

bleibt frei

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
HBR801 – HBR804	km 9,6	km 9,2	3,0‰	Hohe Schaar / Untereibe
durchgehende Hauptgleise (zwi- schen Hausbruch und Hohe Schaar)	km 8,6	km 8,3	5,8‰	Hohe Schaar
	km 6,1	km 5,8	6,6‰	Hausbruch
	km 5,8	km 5,4	12,2‰	Hausbruch
	km 5,1	km 4,2	4,0 ‰	Hohe Schaar
durchgehende Hauptgleise (zwi- schen Hohe Schaar und Abzw Süderelbbrücke)	km 3,8	km 3,6	4,1‰	Hausbruch
	km 2,3	km 2,0	6,5‰	Hohe Schaar
	km 1,9	km 1,7	6,8‰	Hohe Schaar
	km 1,7	km 1,6	5,4‰	Wilhelmsburg
	km 1,6	km 1,4	11,5‰	Hohe Schaar
	km 1,43	km 1,3	5,5‰	Wilhelmsburg
km 1,1	km 1,0	9,5‰	Wilhelmsburg	

Gleisangabe	Maßgebende Neigung in ‰
HOS399 und HOS317 zwischen Spitze Weichen HOS340, HOS387, HOS365, HOS 379 und südliches Ende Rethenbrücke	7,5 ‰ fällt in Richtung Richtungsgruppe
Gleis HOS173 zwischen Ls 173 ^I und Ls 173 ^{II}	15,0 ‰ fällt in Richtung Einfahrgruppe
Gleis HOS172 zwischen Weiche HOS172 und Prellbock	30,0 ‰ fällt in Richtung Einfahrgruppe

In der Ablaufzone (Brechpunkt bis letzte Weiche im Gleis der Richtungsgruppe) beträgt die Neigung bis zu 50 ‰.

408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 b) Gewöhnlicher Halteplatz

Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis HOS005-HOS019 und HOS023 dürfen vor Zsig R105 oder R116 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 ins 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

**408.2321 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 408.24

**408.2431 Abschnitt 2 Absatz 2
Umleiten unter erleichterten Bedingungen**

Züge mit Fahrplan über Hmb Unterelbe:

Züge mit einer Radsatzlast bis 22,5 t oder 8 t/m dürfen in beiden Fahrtrichtungen statt über Hmb Unterelbe über die Kattwybrücke / Hamburg Hohe Schaar unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden.

Die Verständigung der Züge erfolgt mündlich durch den Fdl Whf bzw. özF Harburg oder Wilhelmsburg.

Züge mit Fahrplan über die Kattwybrücke / Hamburg Hohe Schaar:

Züge dürfen in beiden Fahrtrichtungen statt über die Kattwybrücke / Hamburg Hohe Schaar über Hmb Unterelbe unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden.

Die Verständigung der Züge erfolgt mündlich durch den Fdl Whf bzw. özF Harburg.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.25

**408.2541 Abschnitt 3
Bahnübergänge oder Streckenabschnitte mit Spurrillen**

Auf der Südbahn besteht zwischen dem Bft Hmb Hohe Schaar und dem Bft Hausbruch Mitte die Gefahr, dass auf den Bahnübergängen mit verschneiten oder vereisten Spurrillen zu rechnen ist, wenn keine Zug- oder Rangierfahrt (außer Kleinwagen) durchgeführt wurde und während dieser Zeit

- starker Schneefall mit geschlossener Schneedecke,
- Tauwetter mit anschließendem Frost oder
- Eisregen mit Bildung einer geschlossenen Eisschicht

vorhanden war.

Die Spurrillen befinden sich:

- in km 4,090 (BÜ 1525A)
- in km 5,002 (BÜ 1550n)
- in km 5,357 (BÜ 1539n)
- in km 6,573 (BÜ 464)
- in km 7,546 (BÜ 463)
- in km 7,844 (BÜ 462)
- in km 8,352 (BÜ 461)
- in km 8,852 (BÜ 460)



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 408.26

408.2691 Abschnitt 6 Absatz 1 a) Zug bei erloschenem Spitzensignal sofort anhalten

Bei erloschenem Spitzensignal ist zwischen Bft Hmb Hohe Schaar und Bft Hausbruch Mitte sofort anzuhalten.

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 Hmb Hohe Schaar liegt an folgenden VzG-Strecken (VzG-Streckennummern der DB Netz AG):

VzG- und La-Strecken

1	2	3	4	5	6	7	8
VzG-Strecke	La-Strecken-Nr.	von	nach	Hauptbahn	...gleisig	elektrifiziert	Streckenklasse
1253	483	Hamburg Süderelbbrücke	Bft Dradenau	nein	zwei	ja	D4
1254	484	Hmb-Wilhelmsburg	Bft Hamburg Hohe Schaar	nein	zwei	ja	D4

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
Abzw Süderelbbrücke	1253	A906 A907	0,878 0,878		Infrastrukturgrenze in km 1,000 (DB-km 0,993)
Hmb-Wilhelmsburg (DB)	1254	B908 B909	0,861		Infrastrukturgrenze in km 1,005 (DB-km 0,993)
Bft Hausbruch-Mitte	1253	P803 P804	9,010		
Bft Hamburg Süd	ohne		BU 501a		

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

1.3 Rangierbezirke

Folgende Gleisgruppen gehören ebenfalls zum Bft Hmb Hohe Schaar:

- Pollhornweg

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 Hafenschiene sind mit Schienen der Bauform S49 bzw. S54 versehen.

Es sind ausschließlich Einheitshemmschuhe für S49/S54 (gelb mit blauem Zusatzstrich 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.

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

Schutz der Gleisbremsen

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

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

Ablaufberg

Ablaufberg Hmb Hohe Schaar

Ausrundungshalbmesser: 300m

⋮ Ablaufgefälle: 50‰

⋮ Talbremsen: 2 (doppelseitige Balkengleisbremse)

Ablaufbetrieb findet über den Ablaufberg Hmb Hohe Schaar 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

Im benachbarten Bf Hmb-Harburg und in Hmb-Wilhelmsburg bestehen Überleit- und Ausweichmöglichkeiten aller Art.

Im benachbarten Bft Hausbruch Mitte beträgt die maximale Nutzlänge zum Kreuzen von Zügen 419m.

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
Hof	Fahrdienstleiterstellwerk	Sp Dr S 60 mit Ablaufstellwerk Sp ADr (K) 65 als Nahstellbetriebe

1.13 Signale

Signal	Verwendung	Standort (km HPA)	Zs 1	Zs 2	Zs 3	Zs 6	Zs 7	Zs 8	Stw Hof
A906	Esig	0,878	ja	nein	nein	nein	nein	nein	
A907	Esig	0,878	ja	nein	nein	nein	nein	nein	
B908	Zsig	0,861	ja	nein	nein	nein	nein	nein	
B909	Zsig	0,861	ja	nein	nein	nein	nein	nein	
N207	Zsig	8,659	ja	nein	nein	nein	nein	nein	
P105	Asig/Zsig	1,258	ja	ja	nein	nein	nein	nein	
P106	Asig/Zsig	1,267	ja	ja	nein	nein	nein	nein	
P803	Zsig	9,010	ja	nein	nein	nein	nein	nein	
P804	Zsig	9,010	ja	nein	nein	nein	nein	nein	
R005	Zsig	3,192	ja	nein	ja ¹⁾	nein	nein	nein	
R006	Zsig	3,192	ja	nein	ja ¹⁾	nein	nein	nein	
R007	Zsig	3,192	ja	nein	ja ¹⁾	nein	nein	nein	
R105	Zsig	1,794	ja	nein	ja	nein	nein	nein	
R116	Zsig	1,795	ja	nein	ja	nein	nein	nein	
R214	Zsig	4,985	nein	nein	nein	nein	nein	nein	
R215	Zsig	4,985	nein	nein	nein	nein	nein	nein	
S005	Zsig	2,467	ja	nein	nein	nein	nein	nein	
S110	Zsig	2,463	ja	nein	nein	nein	nein	nein	
S120	Zsig	2,463	ja	nein	nein	nein	nein	nein	
S214	Zsig	4,477	nein	nein	ja ¹⁾	nein	ja	nein	
S215	Zsig	4,200	nein	nein	ja ¹⁾	nein	ja	nein	
S216	Zsig	5,777	nein	nein	nein	nein	nein	nein	
S236	Zsig	6,624	nein	nein	nein	nein	ja	nein	

¹⁾ Signale Zs 3 sind als Formsignale ausgeführt.

1.14 Streckenblockeinrichtungen

Betriebsstelle/ Stellwerk	von und nach	Bauform	Bemerkungen
Hmb Hohe Schaar	Abzw. Süderelbrücke	Selbstblock 59	

Richtung Hmb=Wilhelmsburg und Hausbruch Mitte ist kein Streckenblock vorhanden da dort Bahnhofsgleise an Bahnhofsgleise ohne dazwischenliegende freie Streckegrenzen.

1.15 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

Betriebsstelle	Signal	Standort		Bemerkungen
		km HPA	km DB	
Bft Hausbruch Mitte	P803 P804	9,010 9,010		ohne freie Strecke
Abzw Süderelbbrücke	42C 42CC		0,884 0,884	
Hmb-Wilhelmsburg (DB)	42R8 42R9		0,863	ohne freie Strecke

1.16 Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen

von	nach	Fahren auf dem Gegengleis mit		
		Befehl	Signal Zs 6 (GWB)	Signal Zs 8
Hmb Hohe Schaar	Abzw. Süderelbbr.		X	
Abzw. Süderelbbr.	Hmb Hohe Schaar		X	

1.17 Standorte Rangierhalttafel

Es sind keine Rangierhalttafeln vorhanden.

1.18 Punktförmige Zugbeeinflussung

Bahnhofsteil	Signal	1000 Hz	2000 Hz
Hmb Hohe Schaar	A906		X
	A907		X
	B908		X
	b908	X	
	B909		X
	b909	X	
	42c (an P105)	X	
	42cc (an P105 / P106)	X	
	42r8 (an P105 / P106)	X	
	42r9 (an P106)	X	
	N207		X
	n207	X	
	P105		X
	p105	X	
	P106		X
	p106	X	
	P803		X
	p803	X	
	P804		X
	p804	X	
	R105		X
	r105	X ^{*)}	
	R116		X
	r116	X ^{*)}	
	R214		X
	r214	X ^{*)}	
	R215		X
	r215	X ^{*)}	
	S023		X
	S214		X
	s214	X ^{*)}	
	S215		X
	s215	X ^{*)}	
	S216		X
	s216	X ^{*)}	
	S236		X
	s236	X ^{*)}	
	Ls 006I		X
	Ls 007I		X

^{*)} = ständig wirksam

2.1 Rampen mit nutzbaren Längen und Höhe über Schienenoberkante

Im Gleis HOS165 ist eine Kopframpe mit folgenden technischen Daten vorhanden:

Tragfähigkeit:	32 kN/m ²
Höhe über SO:	1,24m
Rampenneigung:	8,33%

2.2 Ladestellen, Freiladegleise

Im Bft Hmb Hohe Schaar befindet sich ein Freiladegleis, Gleis HOS165, mit einer Länge von etwa 40 m. 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 Hmb Hohe Schaar Gleis HOS186

Als Schadwagensammelgleis ist vorgesehen:

- im Bft Hmb Hohe Schaar Gleis HOS085

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

Die Überfahrt 1579i dient ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle.

4.1 Bremsprobeanlagen

Die Gleise HOS005-HOS019 sind mit einer Bremsprobeanlage ausgerüstet. Die Anschlüsse und Bedieneinrichtungen befinden sich an den südlichen Gleisenden. Bremsprobesignale sind nicht vorhanden.

Die Anlage zur Druckluftherzeugung befindet sich im Gebäude der ehem. Zugabfertigung am südlichen Ende des Gleises HOS019.

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
am Gleis HOS173	2	2		
zwischen Gleis HOS190 und Gleis HOS191	2	2	1	1
zwischen Gleis HOS192 und Gleis HOS193	5	2	1	1

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

BÜ 526 / Hohe-Schaar-Str.

Für den BÜ 526 ist eine TV-Anlage zur Überwachung des Gefahrenraumes vorhanden.

Eine Aufzeichnung der Bilder findet nicht statt. Bei Störungen an der Anlage ist die Hafentechnik (Abt. Nachrichtentechnik, M334) über den Netzkoordinator zu verständigen.

4.6 Weichenheizung

Alle vom Stellwerk aus bedienten Weichen sind mit Weichenheizung ausgerüstet.

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.

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
Hof	stationäres Netzersatzgerät mit Diesel	100 kVA	externes Aggregat muss von Elektrikern angeschlossen werden (kein Anschluss vorbereitet)

USV in den Bedienräumen

Folgende Anlagen werden durch eine separate USV im Bedienraum Hof versorgt:

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

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

4.8 Gleisfeldbeleuchtung

Folgende Bereiche sind mit einer Gleisfeldbeleuchtung ausgerüstet:

Bereich mit Gleisfeldbeleuchtung	Bedienung durch	Bemerkungen
Gleise HOS005 – HOS019	Fdl Hof	manuelle Bedienung
Gleise HOS042 – HOS085		
Gleise HOS184 – HOS186		
Gleise HOS190 – HOS193		
Gleise HOS303 – HOS306		
Gleise POL801 – POL806	Rangierpersonal	Bedieneinrichtung am Lichtmast Spitze Weiche POL002

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

Informationseinrichtungen und Datenverarbeitungssystem transPORT rail

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	<p><u>Telefon</u></p> <p>Die Arbeitsplätze auf dem Stellwerk sind unter folgenden Rufnummern aus dem öffentlichen Netz erreichbar:</p> <ul style="list-style-type: none">- Stellwerk Hof, Fahrdienstleiter Tel: 040/42 8 47-46 52 (Fax: -46 63)- Stellwerk Hof, Helfer (u) Tel: 040/42 8 47-46 53 (Fax: -46 63) <p>Bei Störungen der Einwahl 040/42 8 47 steht als alternative Einwahl 040/82 2 14 zur Verfügung.</p> <p>Bei Ausfall der stationären Telekommunikationseinrichtungen ist das Stellwerk Hof über Mobiltelefon erreichbar. Das Mobiltelefon wird nur bei Bedarf eingeschaltet und ist nicht auf die Festnetzanschlüsse weitergeleitet.</p> <p>Stellwerk Hof Tel: 01 51/27 78 53 32</p>
Fs-Verbindung	<p><u>Strecken-Fernsprechverbindungen (Fs-Verbindung)</u></p> <p>Für Zugmeldungen und andere fahrdienstliche Nachrichten besteht beim Fdl Hmb Hohe Schaar eine Fs-Verbindung mit dem özF Wilhelmsburg in der BZ Hannover.</p>
Fsig-Verbindungen	<p>Es bestehen Fsig-Verbindungen von den Signalen P105, P106, R105 und R116 zum Fdl Hof.</p>
GSM-R-Roaming	<p><u>Funk</u></p> <p><i>Zugfunk GSM-R-Roaming</i></p> <p>Für den Fdl Hof ist ein GSM-R-Tischgerät mit der Rufnummer 01835/852-4652 vorhanden. Mit diesem Gerät sind nur Gespräche im GSM-R National Roaming möglich. Gruppenrufe und Notrufe stehen nicht zur Verfügung.</p> <p>Der Netzkoordinator ist in GSM-R über die Rufnummer 01835/852-3476 zu erreichen.</p>
analoger Zugfunk	<p><i>analoger Zugfunk Ortskanal</i></p> <p>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.</p> <p>Folgende Erreichbarkeiten sind dabei für den Tf gegeben:</p> <p>Kanal 26 Tonruf 1+2 Fdl Hof</p>

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 Whf/Hof: P803, P804 (bei Halt vor diesen Signalen ist schon auf den Funk des Fdl Hof umzuschalten)

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

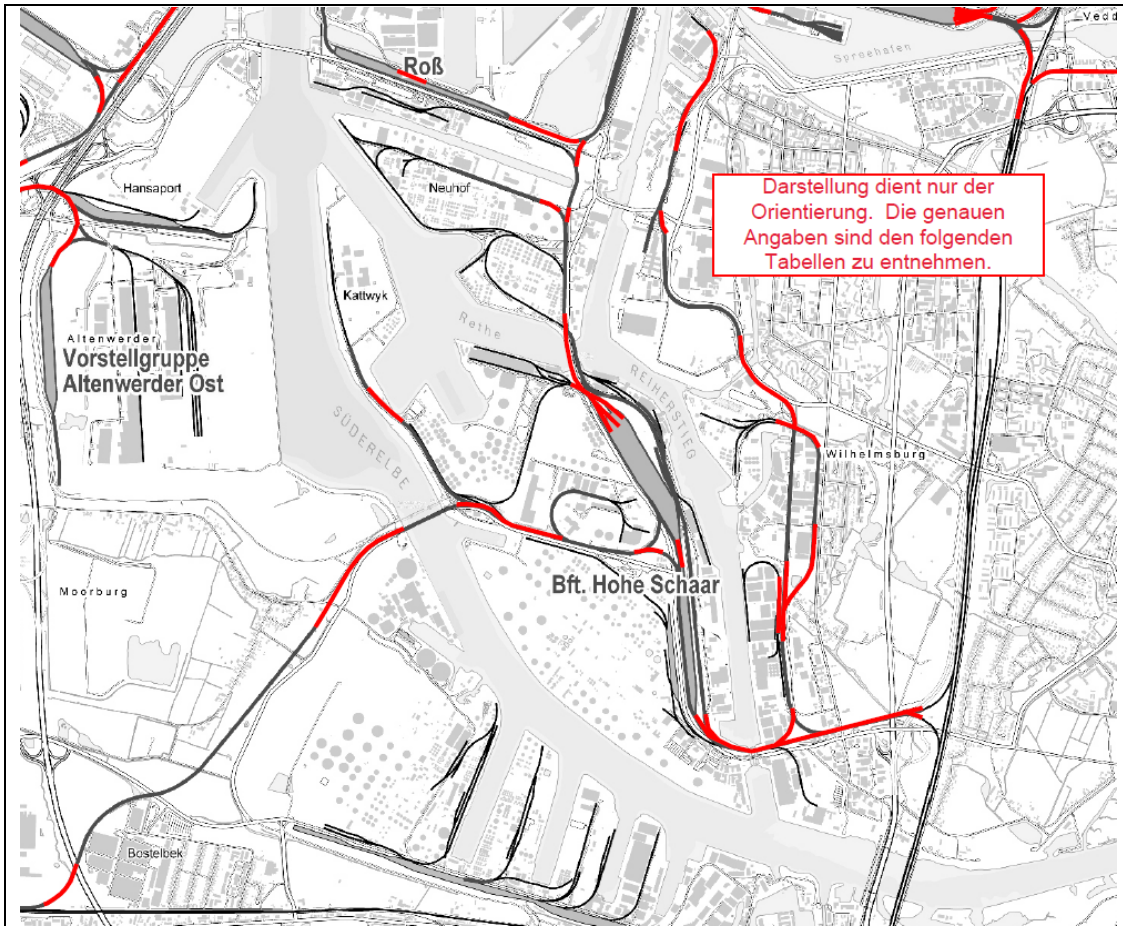
Gebäude	Absperrrichtung für	Ort
Stellwerk Hof einschl. Anbau LST	Heizöl	Heizungskeller Stellwerk
	Wasser	gekennzeichneter Raum im Keller
	Strom *)	Eingangsbereich EG
Dienstgebäude EVU	Heizöl	Raum gekennzeichnet
	Wasser	Raum gekennzeichnet
	Strom *)	Raum gekennzeichnet
ehem. Zugvorbereitung	Heizöl	Aufenthaltsraum DB Cargo
	Wasser	Aufenthaltsraum DB Cargo
	Strom *)	Aufenthaltsraum DB Cargo
*) Abschalt einrichtung Strom für alle Gebäude im Anbau LST gegenüber Parkplatz Nmg		

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‰:



Hauptgleise

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
HBR801 – HBR804	km 9,6	km 9,2	3,0‰	Hohe Schaar / Untereibe
durchgehende Hauptgleise (zwischen Hausbruch und Hohe Schaar)	km 8,6	km 8,3	5,8‰	Hohe Schaar
	km 6,1	km 5,8	6,6‰	Hausbruch
	km 5,8	km 5,4	12,2‰	Hausbruch
	km 5,1	km 4,2	4,0 ‰	Hohe Schaar
durchgehende Hauptgleise (zwischen Hohe Schaar und Abzw Süderelbbrücke)	km 3,8	km 3,6	4,1‰	Hausbruch
	km 2,3	km 2,0	6,5‰	Hohe Schaar
	km 1,9	km 1,7	6,8‰	Hohe Schaar
	km 1,7	km 1,6	5,4‰	Wilhelmsburg
	km 1,6	km 1,4	11,5‰	Hohe Schaar
	km 1,43	km 1,3	5,5‰	Wilhelmsburg
	km 1,1	km 1,0	9,5‰	Wilhelmsburg

(weiter nächste Seite)

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
5	1:200	HOS125, HOS128	BÜ 520	S005, S023, S110, S120
7,5	1:133	HOS115, HOS126	BÜ 520	Reiherstieg- schleusenbrücke (km 2,0)

Südkopf

a) sonstige Gleise

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
4	1:250	HOS048 – HOS066	Höhe südlicher Tank Fa. Vopak	Spitze HOS340W
5	1:200	HOS067 – HOS085	Höhe südlicher Tank Fa. Vopak	Spitze HOS365W, HOS379W
7,5	1:133	HOS317, HOS399	Spitze HOS340W, HOS387W, HOS365W, HOS379W	südliches Ende Rethe- brücke
		RET401, RET402	nördliches Ende Rethe- brücke	km 212,3
15	1:66	RET400	südliches Ende Rethe- brücke	nördliches Ende Rethe- brücke

Richtungs-
gruppe, Abstell-
gleise, Rethe

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
15	1:66	HOS173	Ls 173 ^I	Ls 173 ^{II}
30	1:33	HOS172	HOS172W	Prellbock

Bergbereich

In der Ablaufzone (Brechpunkt bis letzte Weiche im Gleis der Richtungsgruppe) beträgt die Neigung bis zu 50 ‰.

(weiter nächste Seite)

Neuhof

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
4	1:250	NHF430_435	RET430W	BÜ 502
5	1:200	NHF437	BÜ 1505	Flutschutztor
10	1:100	NHF422	NHF440W	ROE013W

Zuführungsgleise

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Zuführung zu	zwischen	
	im Verhältnis			
4	1:250	Reiherstieg Ost (REO053_081)	BÜ 1900A	REO081W
		Kattwykstraße	BÜ 1535A	1528
5	1:200	Wallmann, Habema (POL812)	POL016W	Infrastruktur- grenzen
7,5	1:133	Pollhornweg (POL144)	HOS008W	BÜ 557A
		Blumensand (HOS312)	Ls 312 ¹	Infrastruktur- grenzen
15	1:66	Reiherstieg Ost (REO051)	BÜ 572	km 63,6
		Reiherstieg Ost (REO030)	BÜ 1909	Infrastruktur- grenze
		Blumensand (HOS311)	Ls 311 ¹	Spitze HOS342W
		Wallmann, Habema (POL811)	POL013W	POL016W
20	1:50	Reiherstieg Ost (REO040)	POL013W	BÜ 558A
		Reiherstieg Ost (REO092_PRI)	REO092W	Infrastruktur- grenze
		Reiherstieg Ost (REO030)	POL013W	BÜ 558

(weiter nächste Seite)

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
7,5	1:133	POL144	HOS008W	POL004W POL005W
		POL801 – POL806	POL009W POL010W	POL013W (Ri. Wallmann) POL015W (Ri. REO)

Pollhornweg

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**

- Der Bft Hmb Hohe Schaar grenzt ohne freie Strecke direkt an Hmb-Wilhelmsburg (DB). **Hmb Hohe Schaar – Hmb-Wilhelmsburg (DB)**
- Der Bft Hmb Hohe Schaar grenzt ohne freie Strecke direkt an den Bft Hausbruch-Mitte. **Hmb Hohe Schaar – Hausbruch Mitte**
- Der Bft Hmb Hohe Schaar grenzt ohne freie Strecke direkt an den Bft Hamburg Süd. **Hmb Hohe Schaar – Hamburg Süd**

**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
Pollhornweg	Fdl Hof	040 / 42 8 47 – 46 52
Lokabstellung		

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

Rangierfunk

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.

Grenzen der Ortsstellbereiche

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

Name des Ortsstellbereiches (Rangierfunkkanal)	umfasst folgende Gleisanlagen der HPA	Grenzen
Pollhornweg (H 34)	Gleisgruppe Pollhornweg und die daran anschließenden Gleise REO (Bereich Reiherstieg Ost) bis zu den jeweiligen Infrastrukturgrenzen zu anderen Betreibern	- Ls 144 ^{II} bzw. Ls 146 ^I (ausschließlich) - Infrastrukturgrenzen zu anderen Betreibern
Lokabstellung (H 34)	Gleise HOS189 bis HOS193	- Ls 190 ^I bzw. Ls 189 ^I

weitere Regeln für die Ortsstellbereiche

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

408.4811 Abschnitt 7
Örtliche Besonderheiten

Allgemein:

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 HOS005-HOS019 und HOS023 dürfen vor Zsig R105 oder R116 enden. Nach Halt sofort beim FdL melden.
- f) zwischen den Bft Hamburg Süd (HPA-Infrastruktur) und Hmb Hohe Schaar (HPA-Infrastruktur) besteht die Möglichkeit, Rangierfahrten über Hmb-Wilhelmsburg (DB) durchzuführen. Diese Möglichkeit besteht für alle EVU bis auf Widerruf.
ÖzF Wilhelmsburg liegt diese Erlaubnis ebenfalls vor.
- g) 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.
- h) Befinden sich in einer Rangierfahrt (auch einzeln fahrende Tfz) Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern, ist dieses dem Ww in der Rangiervereinbarung als Besonderheit mitzuteilen.
- i) Über die Neue Bahnbrücke Kattwyk (Gleise HOS234 und HOS235) dürfen keine Schwerwagen (Radsatzlast mehr als 22,5 t oder ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mehr als 8 t/m) gefahren werden.

(weiter nächste Seite)

**Rf zwischen
AHBRM und
AHOS/AHBS
maximale Länge**

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

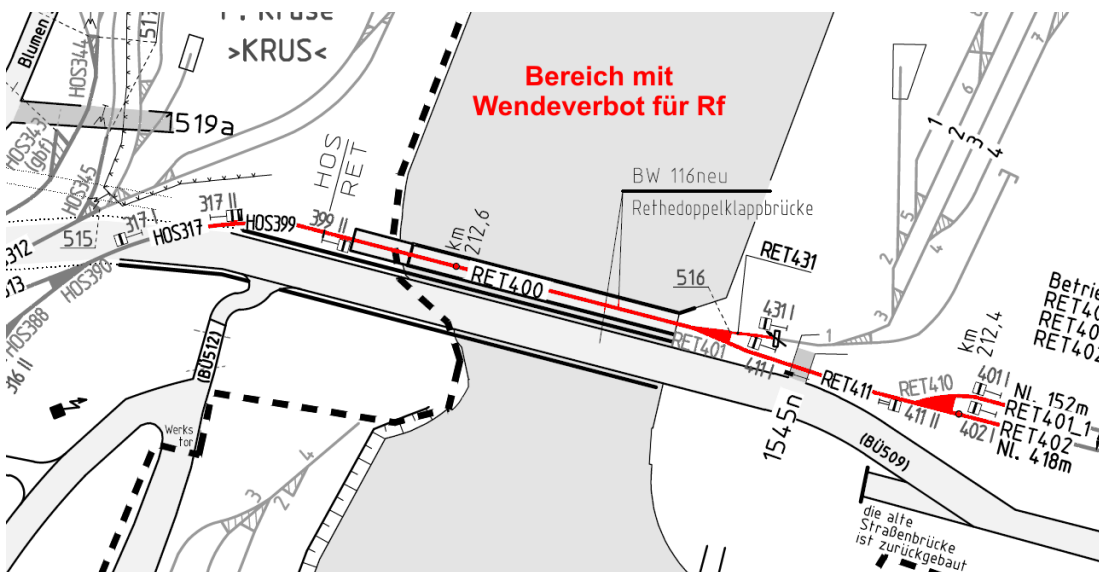
1. Rangierfahrten zwischen dem Bft Hmb Hohe Schaar und dem Bft Hamburg Süd sind wegen eingeschränkter Kreuzungsmöglichkeiten in Neuhof i.d.R. auf 400m beschränkt. Ausnahmsweise längere Rangierfahrten sind vorher mit dem ablassenden Fdl/Ww abzustimmen. Dieser darf der Fahrt nur zustimmen, wenn der Fdl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

**Wendeverbot
Rethebrücke**

Werden die Rangierfahrstraßen zwischen den Ls 317^{II} und Ls 401^I, Ls 402^I oder Ls 431^I im Bft Hmb Hohe Schaar aufgrund des Wendens der Fahrt nicht vollständig ausgefahren, bleibt die Wiederholungssperre an der Rethedoppelklappbrücke aktiv. Durch die Wiederholungssperre wird verhindert, dass für die nächste Fahrt die deckenden Signale in die Stellung Sh 1 kommen und die nächste Fahrt mit fmdl. Zustimmung des Ww an Halt zeigenden Signalen vorbeigefahren werden muss. Eine Hilfsauflösung der Wiederholungssperre ist nicht möglich.

Da die fmdl. Zustimmung zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal auf den Störfall beschränkt bleiben soll, ist das Wenden von Rangierfahrten zwischen den Ls 317^{II} und Ls 401^I, Ls 402^I oder Ls 431^I untersagt.

Das Wendeverbot gilt nicht bei Störungen oder wenn in einer Beta/Betrieblichen Anordnung abweichende Regeln getroffen sind.



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

- Einfahrweiche aus Richtung Abzw Süderelbbrücke ist die Weiche HOS001 bzw. die Weiche HOS003.

**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
Hof	Ls 170 ^I	HOS071 – HOS078	Hof
Hof	Ls 281 ^I	HOS081 – HOS082	Hof
Hof	Ls 283 ^I	HOS083 – HOS085	Hof
Hof	Ls 306 ^I	HOS306 und Gleise von Anschluss 509	Hof

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 Hmb Hohe Schaar auf der Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn:

Firma	Ort	Bemerkungen
Transcargo	zwischen BÜ 1540 und HOS228W	geöffnet W Sa
Wallmann	Gleis POL812 hinter BÜ 1962	Öffnung durch Pförtner Fa. Wallmann (einschl. Schranke über Gleis)
Nefap Packaging	Gleis REO851 hinter BÜ 1900c	siehe Anhang 4-3

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

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

**nicht technisch
gesicherte BÜ**

Mit der signaltechnischen Inbetriebnahme des Nordkopfes des Bft Hmb Hohe Schaar besteht in den Gleisen

**eingeschränkte
Signalsicht**

- HOS082,
- HOS083,
- HOS304 und
- HOS305

eine eingeschränkte Signalsicht auf die Lichtsperrsignale am nördlichen Gleisende.

In diesen Gleisen darf in nördlicher Fahrtrichtung ab 120 m vor dem entsprechenden Signal bis zu dem Signal mit höchstens 10 km/h gefahren werden. Die Langsamfahrstellen sind mit Lf-Signalen ausgerüstet.

sonstige Einschränkungen

Im Gleis HOS187 darf zwischen der Spitze Weiche HOS195 und dem Herzstück der Weiche HOS194 mit höchstens 10 km/h gefahren werden bis die Spitze des führenden Fahrzeuges die Mitte des BÜ 1520 erreicht hat.

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 Kupp-lungsmuttern und den freien Spindelenden (Endscheibe, Stift, Splint) noch ein Gewin-degang frei bleibt (Langmachen).

Gleise

Folgende Gleise / Gleisabschnitte im Bft Hmb Hohe Schaar weisen einen Radius von 100m bis kleiner 150m auf:

Gleisnr. bzw. Gleisbezeichnung	Zerrplan Nr.	kleinster Radius in m	zwischen	und
HOS208 (Mövengleis)	03	140	Weiche HOS223	Weiche HOS226
REO030	03	145	BÜ 1909	BÜ 1910g
REO092_PRIV	03	140	BÜ 580	Anschlussgrenze Anschluss 865

Weichen

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

Bft Hmb Hohe Schaar, Zerrplan 03, Radius im abzweigenden Strang 140m						
RET416	HOS162	HOS226	HOS344			

408.4815 Abschnitt 7

Umstellen von Weichen während des Rangierens mit Fahrzeugen, die mit Rei-senden besetzt sind

Ausnahmen werden durch die schriftliche Anordnung zur Durchführung der Fahrt mit-geteilt.

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 Gefahrenraum 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.
- Rangierfahrten aus Richtung Hamburg Süd mit Ziel Gleis NHF438 (HCS) oder NHF439 (ADM) dürfen nicht hinter den Weichen NHF435W bzw. NHF440W wenden sondern müssen bis hinter Ls 401^{II} oder Ls 402^{II} durchgeführt werden und dürfen erst dort wenden.
Wurde entgegen der Vorgabe an den Weichen NHF435W oder NHF440W eine Fahrt aus Richtung Hamburg Süd gewendet, gilt die technische Sicherung des BÜ 505 solange als gestört, bis die technische Fachkraft den ordnungsgemäßen Zustand der Anlage im Arbeits- und Störungsbuch des FdI Hof nachgewiesen hat.
Rangierfahrten sind in der Rangiervereinbarung bis zum Eintrag der Fachkraft anzuweisen, auch bei Signal BÜ 1 vor dem BÜ 505 zu halten und diesen durch Posten 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.

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“

408.4816 Abschnitt 2 Absatz 2

Sichern von Übergängen, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen

BÜ 1545n

Im Gleis RET411 befindet sich der BÜ 1545n. Der BÜ dient ausschließlich als Notzufahrt für Rettungskräfte zum Firmengelände der Firma EVOS und ist durch Abschluss gesichert.

Das Tor und die Schranke sind mit einer EVOS-Schließung versehen. Bevor durch die Fa. EVOS eine Öffnung des BÜ erfolgt, wird die Zustimmung des Fdl Hof eingeholt. Vor Erteilung der Zustimmung durch den Fdl Hof muss dieser das Gleis RET411 zwischen Ls 411^I und Ls 411^{II} sperren.

Nach Beendigung der Einsatzmaßnahmen meldet die Fa. EVOS, dass der Abschluss wieder hergestellt wurde (Anlass weggefallen). Diese Sperrung des Gleises RET411 darf daraufhin aufgehoben werden, wenn keine anderen Gründe für die Sperrung des Gleises bestehen.

BÜ 1579i

Im Gleis HOS316 befindet sich zwischen den Ls 316^I und Ls 316^{II} der innerdienstliche Überweg 1579i. Der Überweg ist durch Abschluss gesichert. Bzgl. der Nutzung des Überwegs siehe Anhang 3-1579.

408.4818 Abschnitt 1 Absatz 1

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

Das Abstoßen ist in folgende Gleise zugelassen:

- alle Gleise der Richtungsgruppe,
- Gleise HOS303 – HOS306 und
- Gleise POL801 – POL806.

Für den Abstoßbetrieb sind diese Gleise 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. Wenn sich ein EVU zum Abstoß- oder Ablaufbetrieb meldet, stellt dieses EVU die ordnungsgemäße Abdeckung der Gleise sicher. Das Abdecken hat erst unmittelbar vor Beginn des Abstoß- oder Abdruckbetriebes zu erfolgen, die Sicherungshemmschuhe sind nach dem Ende des Abstoß- oder Abdruckbetriebes wieder zu entfernen.

408.4821 Abschnitt 3 b)

Verwenden des Luftbremskopfes

Für Rangierfahrten zwischen Bft Hausbruch Mitte und Bft Hmb Hohe Schaar, bei denen sich der Triebfahrzeugführer nicht auf dem Fahrzeug an der Spitze der Rangierfahrt befindet oder das Triebfahrzeug nicht steuert, ist das Verwenden des Luftbremskopfes vorgeschrieben.

Die Regelungen zur Aufbewahrung der Luftbremsköpfe treffen die EVU und geben sie ihren Mitarbeitern bekannt.

408.4851 Abschnitt 1 Absatz 1

Andere Mitarbeiter zuständig für das Sperren von Nebengleisen

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	„ <i>Merkinweise und Sperren für das Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... sind angebracht.</i> “
MRS32-Stw, ESTW, SpDrS60 über Fernsteuerung	„ <i>Merkinweise und Sperren für das Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... sind eingegeben¹⁾</i> “

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 FdI/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

Das Ls 317^{II} in km 212,827 steht für Fahrten in Richtung Retheklappbrücke abweichend links vom Gleis und ist mit einer Zuordnungstafel gekennzeichnet.

Das Ls 244^{II} in km 5,427 steht für Fahrt aus Richtung Hausbruch-Mitte in Richtung Kattwykbrücke abweichend links vom Gleis und ist mit einer Zuordnungstafel gekennzeichnet.

Das Zsig B908 in km 0,861 steht links vom Gleis. Signal Ne 4 nicht aufgestellt.

301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6

Bremsweg der Strecke

Infrastrukturanschlussgrenze – Bft Hmb Hohe Schaar – Bft Hausbruch Mitte

Der Bremsweg der Strecke beträgt 400m.

301.0301 Abschnitt 3 Absatz 4

Verwendung der Buchstaben am Signal Zs 2

Standort	Buchstabe	Richtung
Asig/Zsig P105	W	Hmb-Wilhelmsburg (DB)
Asig/Zsig P106	W	Hmb-Wilhelmsburg (DB)

301.0501

Langsamfahrtsignale

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.

Abweichende Kennziffern

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.

Bremswegabstand

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.

Kennzeichnung „SIG“

An folgenden Stellen sind Signale mit Kennzeichnung „SIG“ aufgestellt:

- 120 m vor Ls 82^{II}
- 120 m vor Ls 83^{II}
- 120 m vor Ls 304^{II}
- 120 m vor Ls 305^{II}

Regelungen zur Ril 481 – Telekommunikationsanlagen bedienen –

Ril 481.0201 – Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks –

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

Fdl Hof: C 26 (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 4652 (Fdl Hof)

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.

481.0205Z01 Abschnitt 7 Absatz 2 Rufnummer der GSM-R-EVZS

Störungen im GSM-R-Netz sind dem Netzkoordinator der HPA zu melden. Dieser verständigt die BZ Hannover.

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.

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. **Sperrungen von Gleisen**

Dauert die Sperrung eines Gleises oder einer Weiche im Ortsstellbereich 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 getroffen sein.

Bevor über den BÜ 557a in Richtung Ls 144^{II} und Ls 146^I gefahren wird, ist die Zustimmung des BözM einzuholen. **OB Pollhornweg**

Zur Vermeidung von gegenläufigen Fahrten darf der Triebfahrzeugführer mit dem Triebfahrzeug den Abstellplatz erst verlassen, nachdem er den Fdl Hof (BözM) verständigt hat und von ihm eine mündliche Zustimmung zur Fahrt bekommen hat. **OB Lokabstellung**

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 MA der HPA an folgenden Stellen je zwei Sh 2-Scheiben mit Beleuchtung in Notfallkisten (besondere Schließung) vorgehalten:

- am BÜ 557a
- DKW HOS316

OB Pollhornweg

OB Lokabstellung

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 Hafentram 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.

Regelungen zu Unfallverhütungsvorschriften

DGUV Vorschrift 72 und 73

§ 23 Verhalten im Gleisbereich

Die Nutzung von Fahrrädern im Gleisbereich, einschl. der Verkehrswege und der Rangiererwege 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.

4 Verkehrswege

Der Randweg auf dem Eisenbahnteil der Rethedoppelklappbrücke ist nicht als Verkehrsweg vorgesehen, da der Brückenbediener nicht das Freisein der Brückenklappen feststellen kann.

**Rethedoppel-
klappbrücke**

Zum Überqueren der Rethede sind i.d.R. die öffentlichen Wege zu nutzen. Muss ausnahmsweise die Bahnbrücke genutzt werden, z.B. bei Wartungs- und Inspektionsarbeiten an der Brücke, sind die Bestimmungen zum Betreten der Brückenklappen gem. Bedienungsanweisung zu beachten.

Der Randweg auf dem Eisenbahnteil der Neuen Bahnbrücke Kattwyk ist nicht als Verkehrsweg vorgesehen, da der Brückenbediener nicht das Freisein der Brücke feststellen kann.

**Neue Bahnbrücke
Kattwyk**

Zum Überqueren der Süderelbe sind i.d.R. die öffentlichen Wege zu nutzen. Muss ausnahmsweise die Bahnbrücke genutzt werden, z.B. bei Wartungs- und Inspektionsarbeiten an der Brücke, sind die Bestimmungen zum Betreten der Brücke gem. Bedienungsanweisung zu beachten.

DGUV Information 214-055

7.5 Ladetätigkeiten an Schienenfahrzeugen

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

- HOS165

8.1 Elektrische Energie

bleibt frei

bleibt frei

Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen

Es sind nur die in Betrieb befindliche Infrastrukturen aufgelistet.

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 Hafensbahn 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	hinten BÜ 373	02
348	PROGECO Deutschland GmbH	Ellerholzdamm 23	ELL018W ELL019W	02
351	CPS Conpac Port Service GmbH	Ellerholzdamm 12	hinten 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

Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen

Nr.	Firma	Belegenheit	Grenze bei ^{*)}	Zerrplan
531	Louis Hagel GmbH & Co KG	Eversween 19	HOS315W	03
532	Deuna Zement GmbH	Langer Morgen	HOS193W	03
533	Deutsche Extrakt Kaffee GmbH (z. Zt. nicht befahrbar)	Buschwerder Hauptdeich 10	HOS009W	03
534	Oiltanking Deutschland GmbH & CO KG - Tanklager Hamburg	Blumensand 38	BLU202W	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	POL017W	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

Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen

bleibt frei

nicht aktualisiert, aktuelle Daten ggf. beim Vertrieb zu erfragen

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Lü	Gleis für Züge mit Lü
Oberleitung	auch Gleise mit teilweiser Überspannung
Betriebsgleis	Ein Gleis wird bei der Hafенbahn 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 Hafенbahn 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 Hafенbahn 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-		Bemerkungen
						einf.	ausf.	
Ein- und Ausfahrgruppe (HOS)								
HOS005	(710)	Durchfahrgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HOS006	(612)	Durchfahrgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HOS007	(611)	Durchfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HOS008	640	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
HOS009	640	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
HOS010	715	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
HOS011	836	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
HOS012	803	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
HOS013	691	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
HOS014	664	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
HOS015	673	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
HOS016	658	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zugausf.		Bemerkungen
noch Ein- und Ausfahrgruppe (HOS)								
HOS017	616	Ein- und Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
HOS018	646	Ein- und Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
HOS019	647	Ein- und Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
HOS023	(730)	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri Kornw.
„Neue Gruppe“ (HOS)								
HOS042	181	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS043	510	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS044	510	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS045	549	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS046	(565)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS047	581	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS048	517	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS051	523	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zugausf.		Bemerkungen
noch „Neue Gruppe“ (HOS)								
HOS052	574	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS053	581	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS054	660	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS055	754	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS056	726	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ehem. Richtungsgruppe (HOS)								
HOS061	(644)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS062	609	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
HOS063	601	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
HOS064	637	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
HOS065	607	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
HOS066	610	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zugausf.		Bemerkungen
noch ehem. Richtungsgruppe (HOS)								
HOS067	567	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
HOS068	567	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
HOS071	621	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS072	622	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS073	649	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS074	651	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS075	650	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS076	750	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS077	750	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS078	659	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS081	661	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS082	723	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS083	744	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	Zug-einf.	Zug-ausf.	Bemerkungen
noch ehem. Richtungsgruppe (HOS)								
HOS084	774	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS085	860	Schadwagensammelgleis für HOS186	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Gleisgruppe Langer Morgen (HOS)								
HOS165	40	Freiladegleis mit Kopframpe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS171	(110)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS172	37	Lokabstellung (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS173	74	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS175		vorübergehend gesperrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS184	(428)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS185	597	Zugbildung/Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS186	493	Schadwagenbehandlungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS194	(159)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zugausf.		Bemerkungen
Neue Bahnbrücke Kattwyk (HOS)								
HOS214	(488)	Betriebsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HOS215	(765)	Betriebsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Gleisgruppe Eversween (HOS)								
HOS303	(396)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS304	385	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS305	432	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS306	495	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Gleisgruppe Rethedamm (RET)								
RET401_1	(152)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
RET401_2	(188)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
RET 402	(418)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zugausf.		Bemerkungen
Gleisgruppe Pollhornweg (POL)								
POL801	309	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
POL802	308	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
POL803	374	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
POL804	375	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
POL805	310	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
POL806	311	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Lokabstellung								
HOS189	(ca. 30)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS190	100	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS191	67	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS192	70	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HOS193	70	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input 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		nicht technische Sicherung durch			
			Übersicht	Übersicht + Pfeifen	Posten	
Eversween und Hohe Schaar Straße						
1520	Zufahrt Langer Morgen	gezogen geschoben		X	X	
519	Hohe-Schaar-Straße Zuführung Shell					3-519-520
520	Eversween Süd					3-519-520
526	Hohe-Schaar-Straße Gleis HOS201					3-526
528	Hohe-Schaar-Straße Gleis HOS202					3-528
1949a	Zufahrt Deichverteidigung	Sicherung durch Abschluss				
1579i	Wartungszufahrt Hohe Schaar	Sicherung durch Abschluss				3-1579
Südbahn						
1525a	Kattwykdamm km 4,0	Sicherung durch Abschluss				
1550n	Notzufahrt Feuerwehr km 5,0	Sicherung durch Abschluss				3-1550
1539n	Notzufahrt Hochwasserschutz km 5,4	Sicherung durch Abschluss				3-1539
464	Obenburger Querweg	gezogen geschoben	X		X	
463	Moorburger Hinterdeich					3-463
462	Moorburger Kirchdeich	gezogen geschoben	X		X	
461	Ellernweg	Sicherung durch Abschluss				3-461
460	Heykenaubrook	gezogen geschoben	X		X	Umlaufsperr
Kattwykstraße						
1527	Zufahrt Oiltanking				X X	
1535	Zufahrt Oiltanking					3-1535/1535a
1535a	Zufahrt Oiltanking					3-1535/1535a
1528	Deutsche Shell Kattwykstraße	gezogen geschoben	X		X	
524	Kattwykstraße	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	
Mövingleis						
1525a	Kattwykdamm km 4,0	Sicherung durch Abschluss				
1542	HPA Flächenmanagement	gezogen geschoben			X X	
1541	TCO	gezogen geschoben			X X	
1544	TCO	gezogen geschoben			X X	
1540	TCO	gezogen geschoben			X X	
Blumensand						
1519a	Blumensand 31 - 33	gezogen geschoben	X		X	
Rethedamm / Neuhof						
1545n	Feuerwehruzufahrt EVOS	Sicherung durch Abschluss				
505	Rethestieg (Zufahrt EVOS)					3-505
502	Neuhöfer Brückenstraße					3-502
501a	Nippoldstraße					3-501a
504	Neuhöfer Brückenstraße	gezogen geschoben			X X	
1505	Neuhöfer Brückenstraße	gezogen geschoben			X X	
1534	Neuhöfer Brückenstraße	gezogen geschoben			X X	
1507	Neuhöfer Brückenstraße 47-49	gezogen geschoben			X X	
1507a	Neuhöfer Brückenstraße	gezogen geschoben			X X	
1508	Neuhöfer Brückenstraße	gezogen geschoben			X X	
1510	Neuhöfer Brückenstraße	gezogen geschoben			X X	
1513a	Neuhöfer Brückenstraße	gezogen geschoben			X X	
1512	Neuhöfer Brückenstraße	gezogen geschoben			X X	
Pollhornweg						
1949b	Zufahrt Deichverteidigung	Sicherung durch Abschluss				
557a	Pollhornweg					3-557a
1963	Zufahrt Fa. Wallmann & Co	gezogen geschoben			X X	
1962	Zufahrt Fa. Wallmann & Co	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		Posten	
		Übersicht	Übersicht + Pfeifen			
Reiherstieg Ost (westliches Stammgleis Ri. Witternstraße)						
556	Hauländer Weg	Sicherung durch Abschluss				
558a	Pollhorner Hauptdeich					8-558/558a
558	Trettaustraße					8-558/558a
1918b	Schmidts Breite Fa. Mankiewicz Gebr. & Co	gezogen geschoben			X X	
1918a	Schmidts Breite Zufahrt Fa. Finalin	gezogen geschoben	elektrische Torschließung bedienen			
1912e	Schmidts Breite Zweite Grau Grundstücksges.	gezogen geschoben			X X	
1912a	Schmidts Breite Zweite Grau Grundstücksges.	gezogen geschoben			X X	
1911b	Schmidts Breite	gezogen geschoben			X X	
1911a	Schmidts Breite Fa. Gammersdorf & Dobrick	gezogen geschoben			X X	
1910	Schmidts Breite Fa. Neumann	gezogen geschoben			X X	
1910d	Schmidts Breite Fa. Neumann	gezogen geschoben			X X	
572	Wilmanstraße					3-572
571	Schmidts Breite / Bei der Wollkämmerei					3-571
571a	Bei der Wollkämmerei / Groß Sand	gezogen geschoben	X		X	Umlauf- sperre
1966	Veranstaltungsgelände	gezogen geschoben			X X	
570	Reiherstieg-Hauptdeich					3-570
1961	Zufahrt Fa. Hellmann	gezogen geschoben			X X	
1900a	Neuhöfer Str. / Witts Weide	gezogen geschoben			X X	
1900b	Neuhöfer Str. / Witts Weide	gezogen geschoben			X X	
1965	Witts Weide	gezogen geschoben			X X	
584	Reihersteigdeich	gezogen geschoben			X X	
1945	Hakenstraße Zufahrt Motoren Bucker & Essing	gezogen geschoben			X X	
583	Hakenstraße	gezogen geschoben			X X	
578	Fährstieg	gezogen geschoben			X X	
580	Am alten Schlachthof	gezogen geschoben			X X	
1948a	Witternstraße 7	gezogen geschoben			X X	
1947	Firmenzufahrt	gezogen geschoben			X X	

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Anhang 2-3

Angaben zum BÜ		Art der Rangierfahrt	Art der Sicherung			technische Sicherung siehe Anlage
BÜ Nr.	Lage		nicht technische Sicherung durch		Posten	
			Übersicht	Übersicht + Pfeifen		
noch Reiherstieg Ost (westliches Stammgleis Ri. Witternstraße)						
1900c	Neuhöfer Str. / Witts Weide Zuführung Translog	gezogen geschoben			X X	
1968	Firma Hellmann	gezogen geschoben			X X	
1967	Firma Hellmann	gezogen geschoben			X X	
Reiherstieg Ost (östliches Stammgleis Richtung Schluisgrove)						
554	Pollhorner Hauptdeich Höhe Hauländer Weg					3-554
557	Trettaustraße					3-557
1917a	Georg-Wilhelm-Straße Zufahrt Mankiewicz	gezogen geschoben			X X	BÜSA außer Betrieb
1917b	Georg-Wilhelm-Straße Zufahrt Mankiewicz	gezogen geschoben			X X	BÜSA außer Betrieb
1917d	Georg-Wilhelm-Straße Zufahrt Mankiewicz	gezogen geschoben			X X	BÜSA außer Betrieb
1911d	Georg-Wilhelm-Straße HKG GmbH	gezogen geschoben			X X	
1909	Zufahrt Fa. Neumann					3-1909
1910g	Wilmansstraße Fa. Neumann	gezogen geschoben			X X	
561	Schmidts Breite / Wilmansstraße					3-561

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

bleibt frei

Rangierfunkteilnehmerverzeichnis

Rangierfunk-Teilnehmerverzeichnis Bft Hmb Hohe Schaar

Rangierfunkbereich-Nr.	34	41	45	Ortskanal (Zugfunk, Betriebsart C oder O)
Grenzen des Rangierfunkbereichs	gesamter Bf Hmb Hohe Schaar (ausschl. Hausbruch Mitte)	Bf Hmb Hohe Schaar süd. Rethebrücke (ausschl. Hausbruch Mitte)	gesamter Bf Hmb Hohe Schaar (ausschl. Hausbruch Mitte)	Bf Hmb Hohe Schaar Ein- und Ausfahrgruppe und Südbahn
Wellenlängenbereich Rangierfunkkanal	458,025 MHz H 34	458,200 MHz H 41	458,300 MHz H 45	457,825 MHz C 26
Bediener ortsfester Sprechstellen (Anrufverfahren)	Fdl (Tonruf 1) Fdl-Helfer (Tonruf 2)	Fdl (Tonruf 1) Fdl-Helfer (Tonruf 2)	Fdl (Tonruf 1) Fdl-Helfer (Tonruf 2)	Fdl (Tonruf 1)
Bediener ortsbeweglicher Sprechstellen	im Rangierfunkbereich tätige Rangierfahrten	im Rangierfunkbereich tätige Rangierfahrten	im Rangierfunkbereich tätige Rangierfahrten	Tf an- und abfahrende Zugloks
Bemerkungen	allgemeiner Kanal für alle Rangierfahrten	Nutzung nur nach Zuteilung durch Fdl Hof	Zugvorbereitung, Nutzung für Rf nur nach Zuteilung durch Fdl Hof	

Störungsmeldestellen

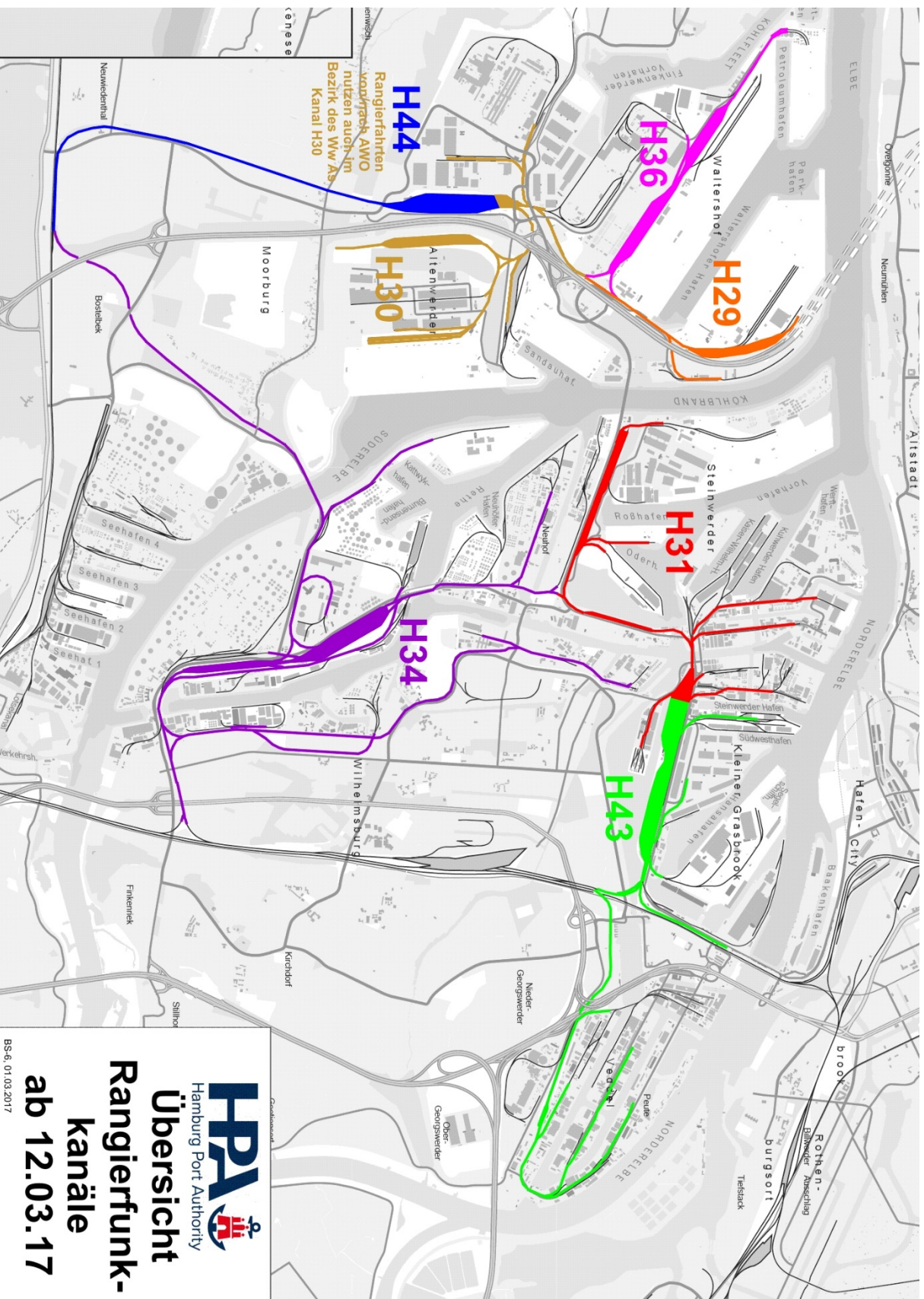
für ortsfeste Sprechstellen
 für Triebfahrzeuganlagen:
 für tragbare Funkfernsprecher:

Aufgestellt
 Hamburg, 25.06.2015

(Ort, Datum)
 Hamburg Port Authority, Hafensbahn
 (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

Weichen-nummer	Hebel-gewicht	Grundstel-lung	Bemerkungen
Blumensand			
HOS341		zur Fahrt nach links	
HOS342			in der Lage zur Fahrt nach links verschl.
HOS343			in der Lage zur Fahrt nach rechts verschl.
HOS344		zur Fahrt nach rechts	
HOS345		zur Fahrt nach links	
Hohe Schaar			
HOS162		zur Fahrt nach links	abhängig zu Gs165, Schlüssel bei Hof
HOS226		zur Fahrt nach rechts	
HOS228			
HOS294			Schlüssel bei Hof
HOS297			
HOS298			
HOS299			
HOS301			
HOS302			
HOS303			
HOS304			
HOS317		zur Fahrt nach links	
HOS320			

Weichen- nummer	Hebel- gewicht	Grundstel- lung	Bemerkungen
Kattwykclamm			
KAT001		zur Fahrt nach links	
KAT006			in der Lage zur Fahrt nach links verschl.
Pollhornweg			
POL001			DKW
POL002			
POL003			
POL004			
POL005			
POL009			
POL010			
POL011		zur Fahrt nach links	
POL012		zur Fahrt nach rechts	
POL013		gerade	DKW
POL015		zur Fahrt nach links	
POL016			
Reiherstieg Ost			
REO024			
REO081			
REO082			
REO084			
REO092			
REO096			
Rethe			
RET415			zeitweise in der Lage zur Fahrt nach rechts verschlossen, Schlüssel bei EVOS
RET416			

⋮

Übersicht der mechanisch ortsgestellten Gleis-sperren

Gleis	Gs-Nr.	Grundstellung	Auswurf-richtung	Bemerkungen
Hohe Schaar				
HOS165	Gs165	aufliiegend	links	Schlüsselabhängigkeit zu HOS162W

Übersicht der Wartezeichen

Gleis	Standort	Bezeichnung	zuständig	Bemerkungen
Hohe Schaar				
HOS165	Iso HOS162W		Hof	
Rethe / Neuhof				
EVOS	vor RET415W	VOPA	Hof	
Schindler	vor RET416W	H+R S	Hof	
NHF437	Infrastruktur-grenze zu An-schluss 506	H+R N	Hof	
Blumensand				
Oil-tanking	vor BÜ über Blumensand	OTHO	Hof	
K+S	vor Grz HOS344W	KTG1	Hof	für Fahrten über HOS344W
K+S	vor BÜ 1519a	KTG2	Hof	für Fahrten über HOS345W
Kruse	vor Grz HOS345W	KRUS	Hos	
Kattwyk				
von Oil-tanking	vor Grz KAT001W	OTKA	Hof	
KAT002	vor BÜ524	BLG	Hof	

bleibt frei

Bedienungsanweisung für den BÜ 461

1. Allgemeines

bleibt frei

2. Verfahrensweise

2.1 Fahrt auf das Grundstück

Wenn ein berechtigter Nutzer den Bahnübergang 461 befahren möchte, muss er sich beim Daimler Werkschutz im Pfortnerhaus am Toreingang Ellernweg melden.

Daimler Werkschutz:	Hohe Schaar Fahrdienstleiter (Fdl Hof):
<ul style="list-style-type: none"> ○ Erfragt beim berechtigten Nutzer Beginn und Ende der voraussichtlichen Bahnquerung ○ Legt fest, wie sich der Nutzer bei seiner Rückkehr meldet (z.B. Handy) oder verabredet eine Uhrzeit. ○ Beantragt beim Fdl über Telefon 42847-4539 die Erlaubnis zur BÜ-Benutzung ○ Teilt dem Fdl. den Beginn und das voraussichtliche Ende der BÜ-Querung mit 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Stimmt nach betrieblicher Lage zu ○ Leitet betriebliche Maßnahmen ein ○ Trägt das Gespräch im Fernsprechbuch ein
<ul style="list-style-type: none"> ○ Nach Zustimmung durch den Fdl begeben sich Werkschutz und BÜ-Benutzer zum Zauntor ○ Aufschließen und Öffnen des Zauntores ○ Pfosten beidseitig des BÜ werden aufgeschlossen und umgelegt ○ Grundstückseigentümer überquert den BÜ ○ Pfosten werden wieder aufgerichtet und verschlossen ○ Zauntor wird wieder geschlossen und verschlossen. ○ Meldung an Fdl: „Nutzung beendet. BÜ-Zugang wieder verschlossen.“ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bestätigt die Meldung ○ Leitet die betrieblichen Maßnahmen ein ○ Trägt das Gespräch im Fernsprechbuch ein

2.2 Rückkehr vom Grundstück

Der Zeitpunkt der Rückkehr des Grundstücksinhabers wurde abgesprochen, bzw. anders geregelt (z. B. Handy).

Daimler Werkschutz:	Hohe Schaar Fahrdienstleiter (Fdl Hof):
<ul style="list-style-type: none"> ○ Beantragt beim Fdl über Telefon 42847-4539 die Erlaubnis zur BÜ-Benutzung 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Stimmt nach betrieblicher Lage zu ○ Leitet betriebliche Maßnahmen ein ○ Trägt das Gespräch im Fernsprechbuch ein
<ul style="list-style-type: none"> ○ Nach Zustimmung durch den Fdl begibt sich der Werkschutz zum Zauntor ○ Aufschließen und Öffnen des Zauntores ○ Pfosten beidseitig des BÜ werden aufgeschlossen und umgelegt ○ Grundstückseigentümer überquert den BÜ ○ Pfosten werden wieder aufgerichtet und verschlossen ○ Zauntor wird wieder geschlossen und verschlossen. ○ Meldung an Fdl: „Nutzung beendet. BÜ-Zugang wieder verschlossen.“ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bestätigt die Meldung ○ Leitet die betrieblichen Maßnahmen ein ○ Trägt das Gespräch im Fernsprechbuch ein

3. Betriebliche Bestimmungen für den Fdl Hof

Gemäß Abschnitt 2.1 und 2.2 muss der Fdl Hof der BÜ-Benutzung nach betrieblicher Lage zustimmen und betriebliche Maßnahmen einleiten.

3.1 Zustimmung nach betrieblicher Lage

Der Nutzung darf nur zugestimmt werden, wenn sich im Gleisabschnitt zwischen N207 und S205 keine Fahrten befinden und keine Fahrten auf die Südbahn zugelassen sind.

3.2 Betriebliche Maßnahmen

Bevor der Nutzung des BÜ zugestimmt wird, sind Sperrungen und Merkinweise analog zu 408.0461 Abschn. 3 Abs. 3 anzubringen bzw. einzugeben. Fahrten auf die Südbahn dürfen nicht zugelassen werden.

Nach Eingang der Meldung über das Ende der Nutzung und das Verschließen des Zugangs dürfen die Maßnahmen wieder aufgehoben werden.

3.3 Unregelmäßigkeiten

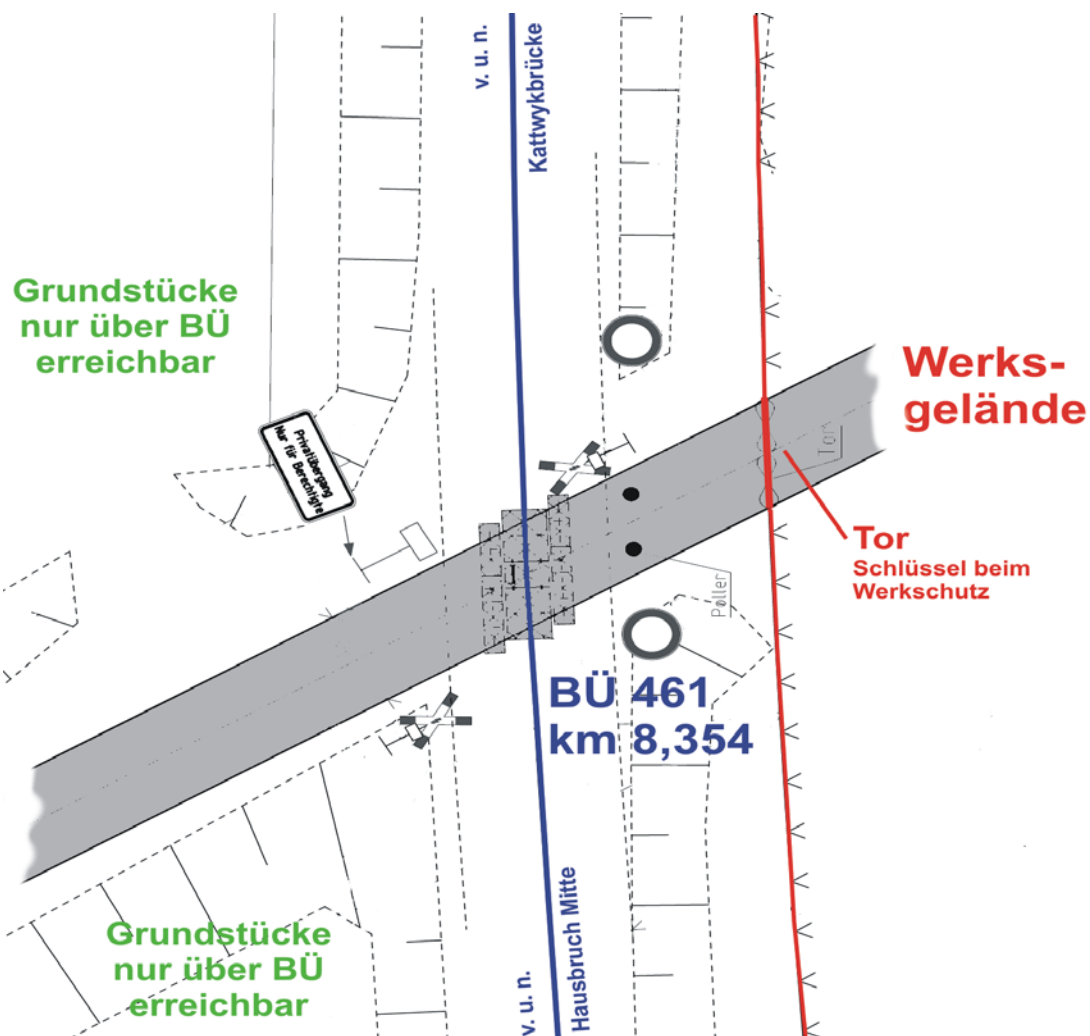
Bleibt die Meldung über das Ende der Nutzung und das Verschließen des Zugangs aus und kann sie auch auf Nachfrage beim Werkschutz nicht gegeben werden oder kann das Tor nicht verschlossen werden, dürfen Zugfahrten über den BÜ nur mit Befehl 8 durchgeführt werden. Rangierfahrten sind in der Rangiervereinbarung mündlich zu verständigen, dass das Rangierpersonal den BÜ durch Posten sichern muss.

Der Notfallmanager ist über die Unregelmäßigkeit zu verständigen.

Angaben für den Befehl:

X	8	<p>Sie müssen - zwischen Zinst und Zinst</p> <p>- im Bf/Bft / auf Abzw/Öst Hmb Hohe Schaar halten vor BÜ in km 8,354</p> <p>..... /km /km /km /km /km</p> <p>Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.</p>
----------	----------	--

4. Lageskizze



bleibt frei

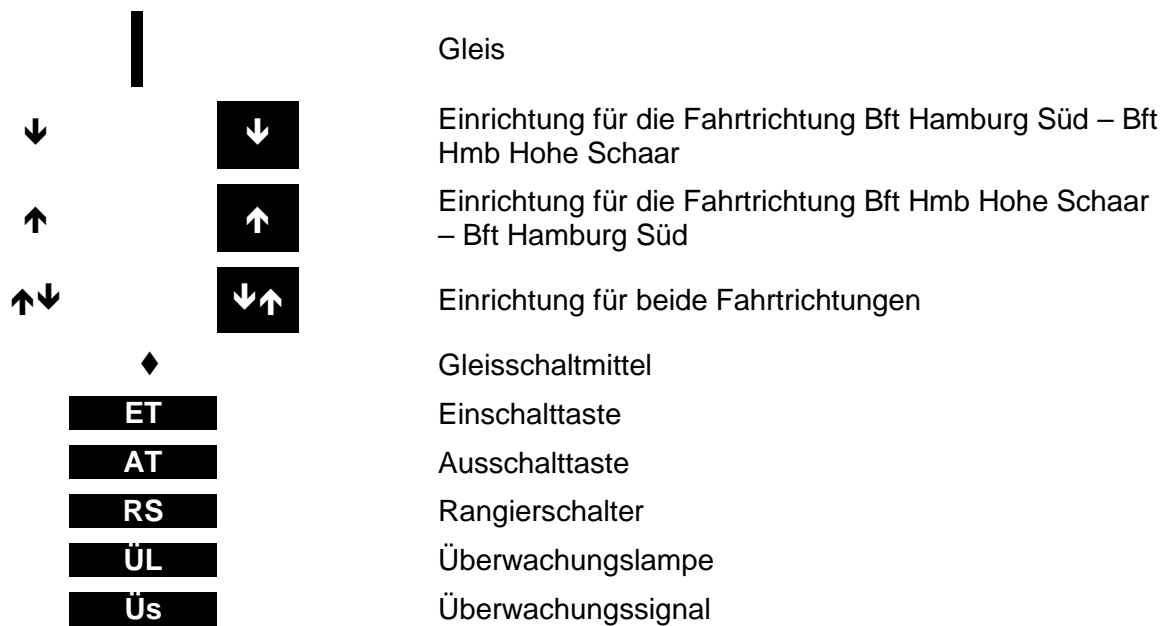
Übersicht der Bedieneinrichtungen / Gleisschaltmittel der Bahnübergänge „Rethekette“

Auf der Verbindung zwischen den Bft Hamburg Süd und Hmb Hohe Schaar befinden sich die BÜ 501A (Nippoldstraße), 502 (Neuhöfer Brückenstraße) und 505 (Rethedamm).

Die Bedieneinrichtungen / Gleisschaltmittel dieser BÜ sind teilweise ineinander verschachtelt.

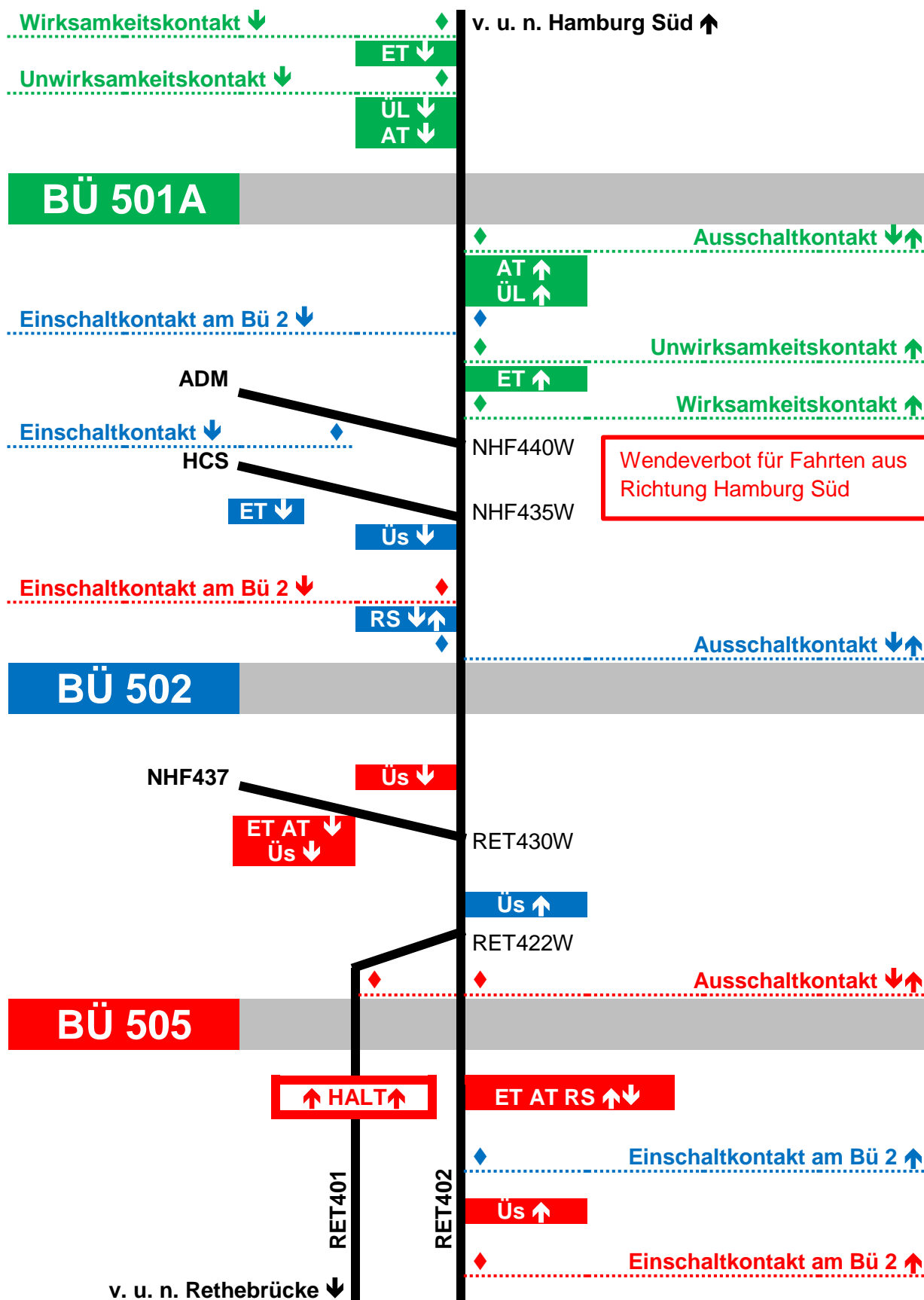
In der umseitigen Skizze sind die Einrichtungen der drei o.g. BÜ aufgeführt. Hierbei sind die Einrichtungen eines BÜs immer in einer Farbe ausgeführt.

Legende:



Für die Bedienung der Anlagen gelten ausschließlich die Bedienungsanweisungen. Die Skizze dient nur zur Information.

Bahnübergänge „Rethekette“



Bedienungsanweisung für den
BÜ 501A
(Nippoldstraße)
im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 10.09.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 11.09.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 11.09.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

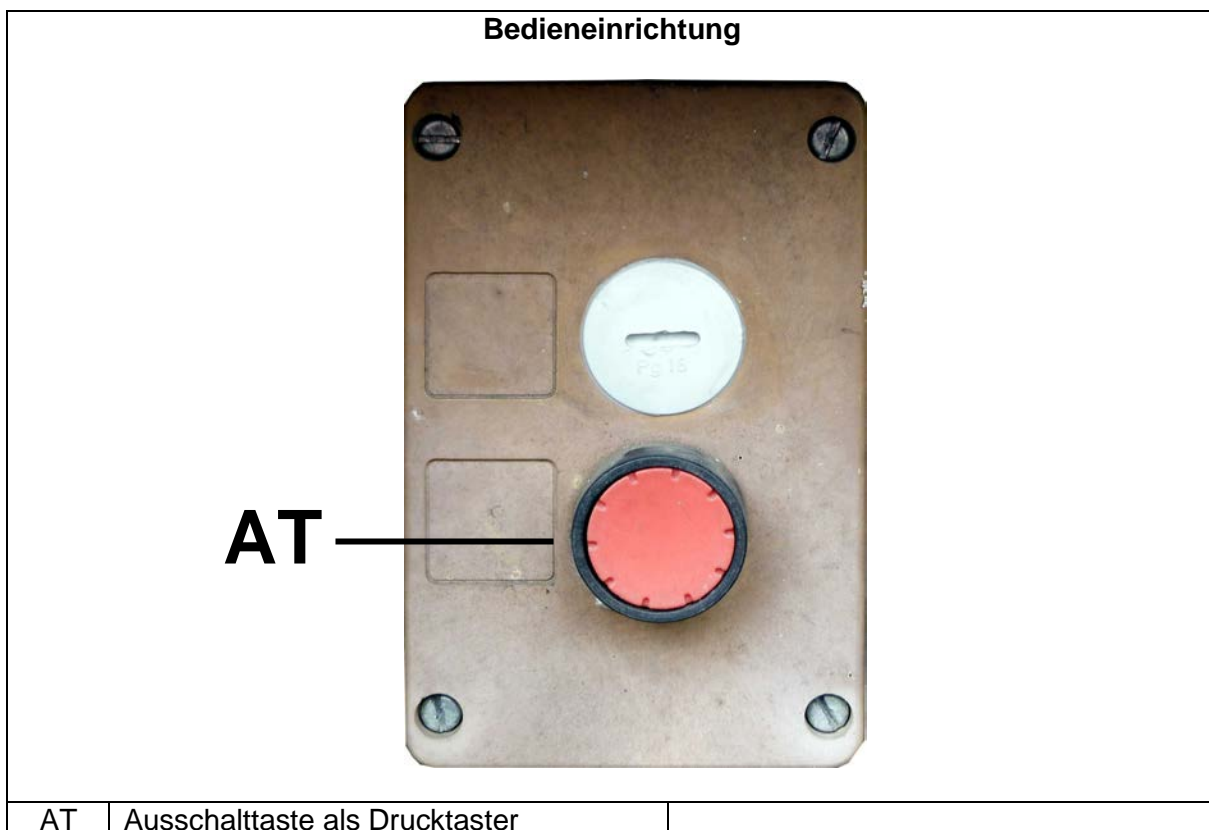
Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 501A befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar und quert die zweispurige Straße „Nipoldstraße“ mit dem Gleis NHF422.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform NE-BÜ-70 Lz/ÜL mit Handeinschaltung durch Schlagtaster hergestellt. Vor dem BÜ befindet sich in jeder Fahrtrichtung eine Überwachungslampe (ÜL). Zusätzlich sind Wirksamkeits- und Unwirksamkeitskontakte vorhanden, die eine rückwärtige Einschaltung verhindern.

Das ehemalige Zolltor über das Gleis ist in geöffneter Stellung festgelegt.

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 und einen Magnetschienenkontakt K3 ausgerüstet.

Für eine wirksame Bedienung ist der Taster mindestens 1 Sekunde zu drücken.

Einschaltung

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

Zum Einschalten der technischen Sicherung ist der Schlagtaster als ET zu bedienen. Vorher muss der entsprechende Wirksamkeitskontakt befahren worden sein. Dieser befindet sich etwa 5 m vor dem Schlagtaster.

Wenn nach der Bedienung der ET 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 des Ausschaltkontaktes und dem Freifahren des BÜ erlischt die ÜL und die Bahnübergangssicherung schaltet aus.

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 Ausschaltsschleifen ist verboten

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die ÜL nach Ablauf der ET-Bedienung nach 10 Sekunden kein weißes Blinklicht 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

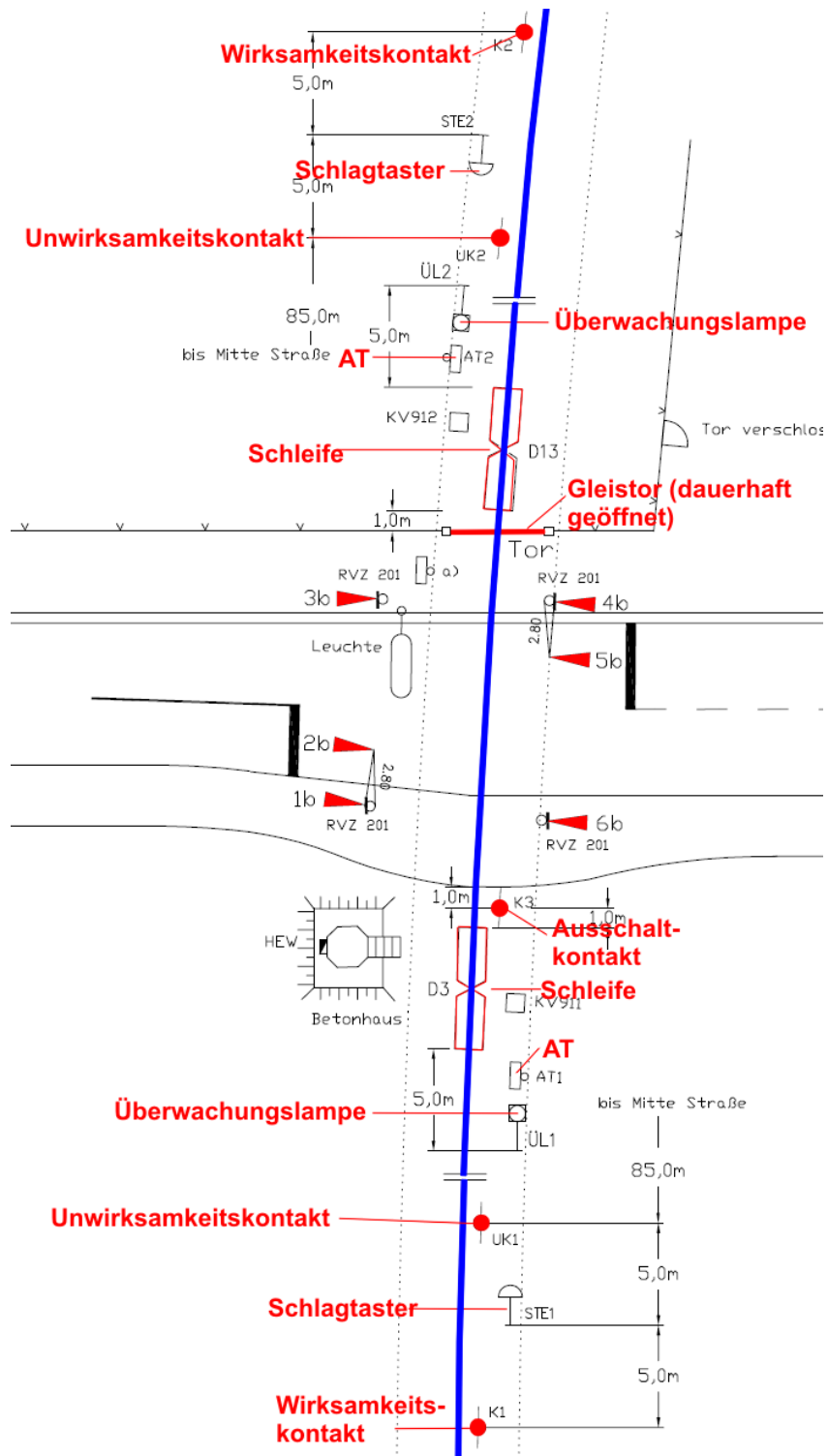
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **501A**

km: **211,32**

Lage: **Nippoldstraße**

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	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende 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 den BÜ 502 (Neuhöfer Brückenstraße) im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 10.09.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 11.09.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 11.09.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

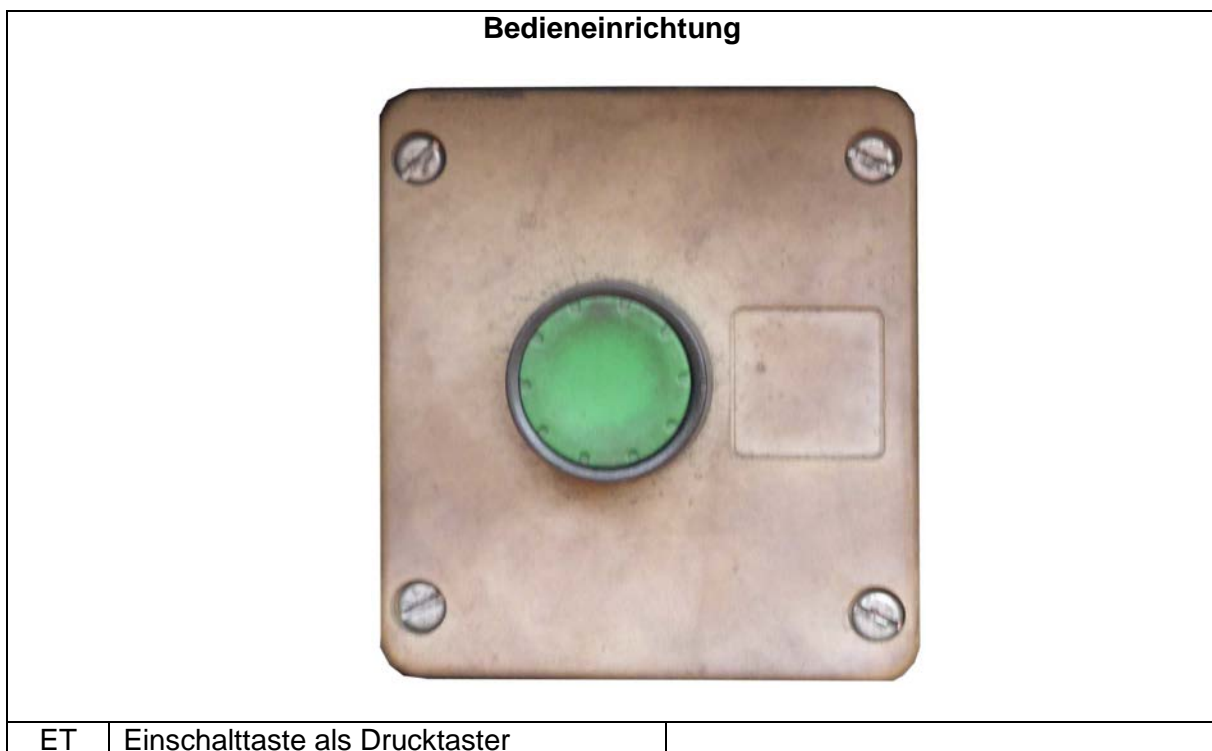
Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 502 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar und quert die zweispurige Straße „Neuhöfer Brückenstraße“ mit dem Gleis NHF430_435.

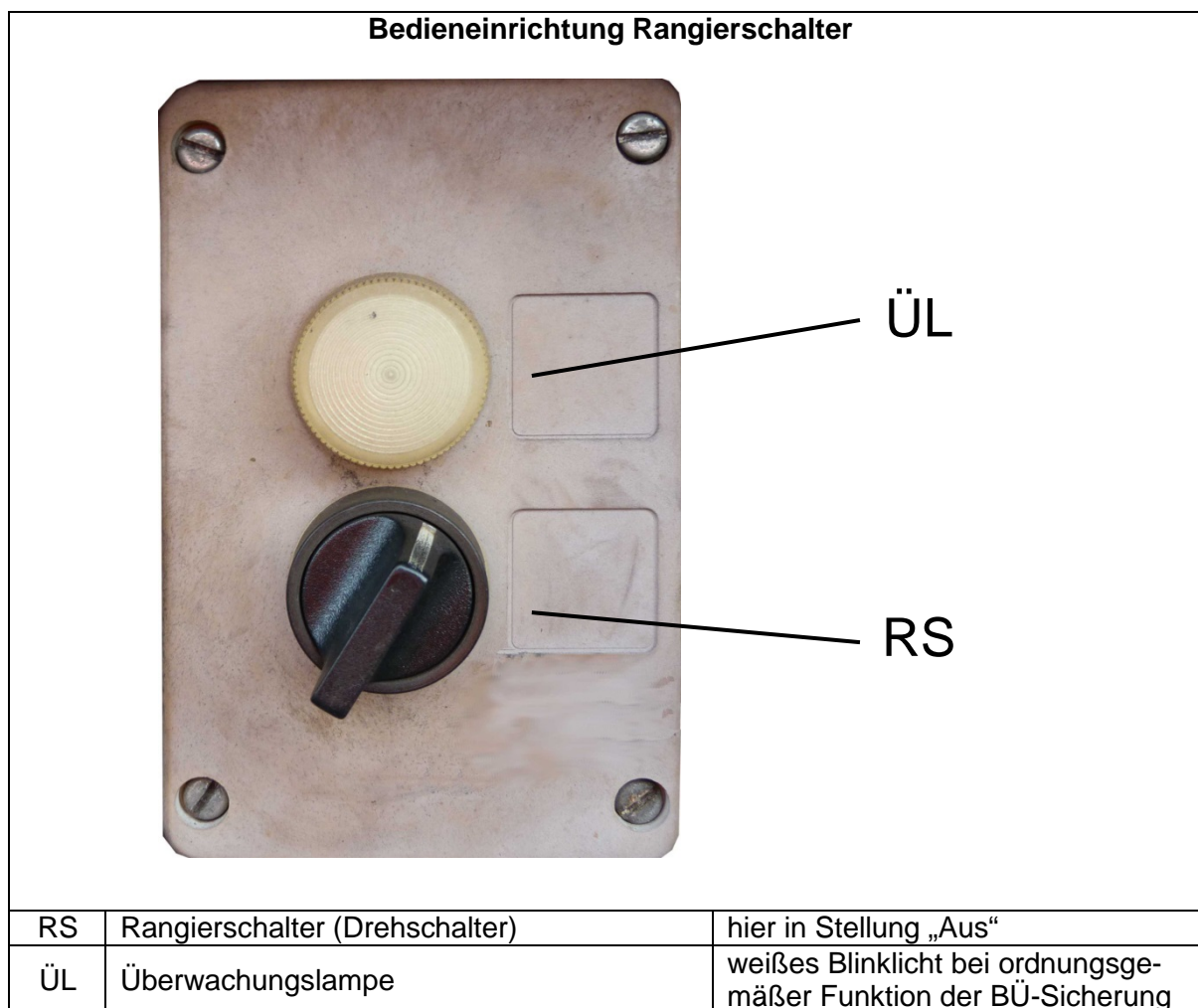
Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform NE-BÜ-70 Lz/ÜS mit teilweise fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt. Für Fahrten aus Richtung BÜ 505 und BÜ 501A sind in Fahrtrichtung des BÜ 502 Einschaltkontakte am Signal Bü 2 sowie Überwachungssignale vorhanden. Für Fahrten aus dem Anschluss „HCS“ (Anschluss 501) ist in unmittelbarer Nähe des Ls 438^l eine Einschalttaste vorhanden.

Zwischen den Einschaltungen des BÜ 502 und des BÜ 505 bestehen signaltechnische Abhängigkeiten.

In der Nähe des Ls 438^l befinden sich folgende Bedieneinrichtungen:



Für eine wirksame Bedienung ist die Taste mindestens 1 Sekunde zu drücken.



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

Einschaltung

Allgemeines

Wird nach dem Einschalten der technischen Sicherung durch Befahren eines Einschaltkontaktes oder durch ET-Bedienung der BÜ nicht innerhalb von 180 Sekunden belegt, schaltet die technische Bahnübergangssicherung wieder aus.

Fahrtrichtung Nord-Süd

Fahrten von BÜ 501A

Für Fahrten aus der Gleisgruppe ROE wird die technische BÜ-Sicherung durch das Befahren des Einschaltkontaktes vor der Weiche NHF440 eingeschaltet. Hierdurch wird auch gleichzeitig der Einschaltkontakt für den BÜ 505, der sich unmittelbar vor dem BÜ 502 befindet, wirksam geschaltet.

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontakts 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Beginnt die Fahrt zwischen dem Einschaltkontakt und dem BÜ ist wie bei Störungen zu verfahren.

Fahrten aus dem Anschluss HCS über den BÜ 505 hinaus

Fahrten aus dem Anschluss HCS, die über die BÜ 502 und 505 bis mindestens in die Gleise RET401 oder RET402 fahren, bedienen die ET in Nähe des Ls 438^l. Hierdurch wird der BÜ 502 eingeschaltet und der Einschaltkontakt für den BÜ 505, der sich unmittelbar vor dem BÜ 502 befindet, wirksam geschaltet.

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontakts 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Fahrten aus dem Anschluss HCS nur über den BÜ 502

Rangierfahrten, die Umsetzbewegungen zwischen den Gleisen der Gleisanschlüsse HCS und ADM durchführen oder nach dem Räumen des Gleisanschlusses in Richtung Hamburg Süd fahren sollen, müssen ab einer Länge von etwa 250m den BÜ 502 befahren.

Die Einschalttaste in Nähe des Ls 438^l darf in diesem Fall **nicht** bedient werden, da durch die Bedienung der ET auch der Einschaltkontakt des BÜ 505 wirksam geschaltet würde und der BÜ 505 beim Befahren eingeschaltet würde.

Der BÜ 502 ist in diesem Fall durch Bedienung des Rangierschalters zu sichern.

Fahrten aus dem Anschluss ADM über den BÜ 505 hinaus

Für Fahrten aus dem Anschluss ADM wird die technische BÜ-Sicherung durch das Befahren des Einschaltkontaktes bei Signalbild Sh 1 am Ls 439^l eingeschaltet. Hierdurch wird auch gleichzeitig der Einschaltkontakt für den BÜ 505, der sich unmittelbar vor dem BÜ 502 befindet, wirksam geschaltet.

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontakts 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Beginnt die Fahrt zwischen dem Einschaltkontakt und dem BÜ ist wie bei Störungen zu verfahren.

Fahrten aus dem Anschluss ADM nur über den BÜ 502

Rangierfahrten, die Umsetzbewegungen zwischen den Gleisen der Gleisanschlüsse durchführen oder nach dem Räumen des Gleisanschlusses in Richtung Hamburg Süd fahren sollen, müssen ab einer Länge von etwa 250m den BÜ 502 befahren.

Die automatische Einschaltung des BÜ 502 kann nicht unterbunden werden, d.h. es erfolgt die automatische Einschaltung des BÜ 502 inkl. der Ausgabe des BÜ 1 am Überwachungssignal und die Freigabe des Einschaltkontaktes für BÜ 505.

Bei Fahrten aus ADM ist unbedingt vor dem BÜ 502 zu halten und der RS **zusätzlich** zu bedienen. Damit wird die Einschaltung des BÜ 505 unterbunden und mit Rücknahme des RS der BÜ 502 ordnungsgemäß ausgeschaltet.

Fahrten, die zwischen dem Ls 438^l bzw. Ls 439^l und dem BÜ 505 beginnen

Beginnt eine Fahrt zwischen dem Ls 438^l bzw. Ls 439^l und dem BÜ 505 (z.B. Ls wegen der Länge der Rangierfahrt überstellt) darf die ET in Nähe des Ls 438^l nicht bedient werden. Der BÜ ist vor Ort durch RS-Bedienung oder Posten zu sichern.

Fahrtrichtung Süd-Nord

Fahrten aus den Gleisen RET401 und RET402

Die technische Bahnübergangssicherung wird durch des Befahren des Einschaltkontaktes im Gleis RET402 bzw. die Einschaltung des BÜ 505 durch ET-Bedienung für Fahrten aus Gleis RET401 eingeschaltet. Eine Einschaltung erfolgt nur bei Sh1 am jeweiligen Sperrsignal.

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontakts / der Einschaltung durch ET-Bedienung 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Ausschaltung

Nach dem Befahren der Schleifen, des Ausschaltkontaktes und dem Freifahren des BÜ erlöschen die Überwachungssignale und die Bahnübergangssicherung schaltet aus.

Nutzung Rangierschalter

Soll der BÜ bei Rangierarbeiten nach dem Freifahren nicht für den Straßenverkehr freigegeben werden, oder ist die RS-Bedienung zur Einschaltung vorgeschrieben, so ist der BÜ 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 zeigen, 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist der Rangierschalter zurückzulegen. Die Überwachungslampe erlischt.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn das Überwachungssignal nach Ablauf von 8 Sekunden nach dem Befahren der Einschalt Schleife / Bedienung der ET kein weißes Blinklicht zeigt.

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, darf der BÜ nicht befahren werden, wenn er durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert wird.

⋮

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

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

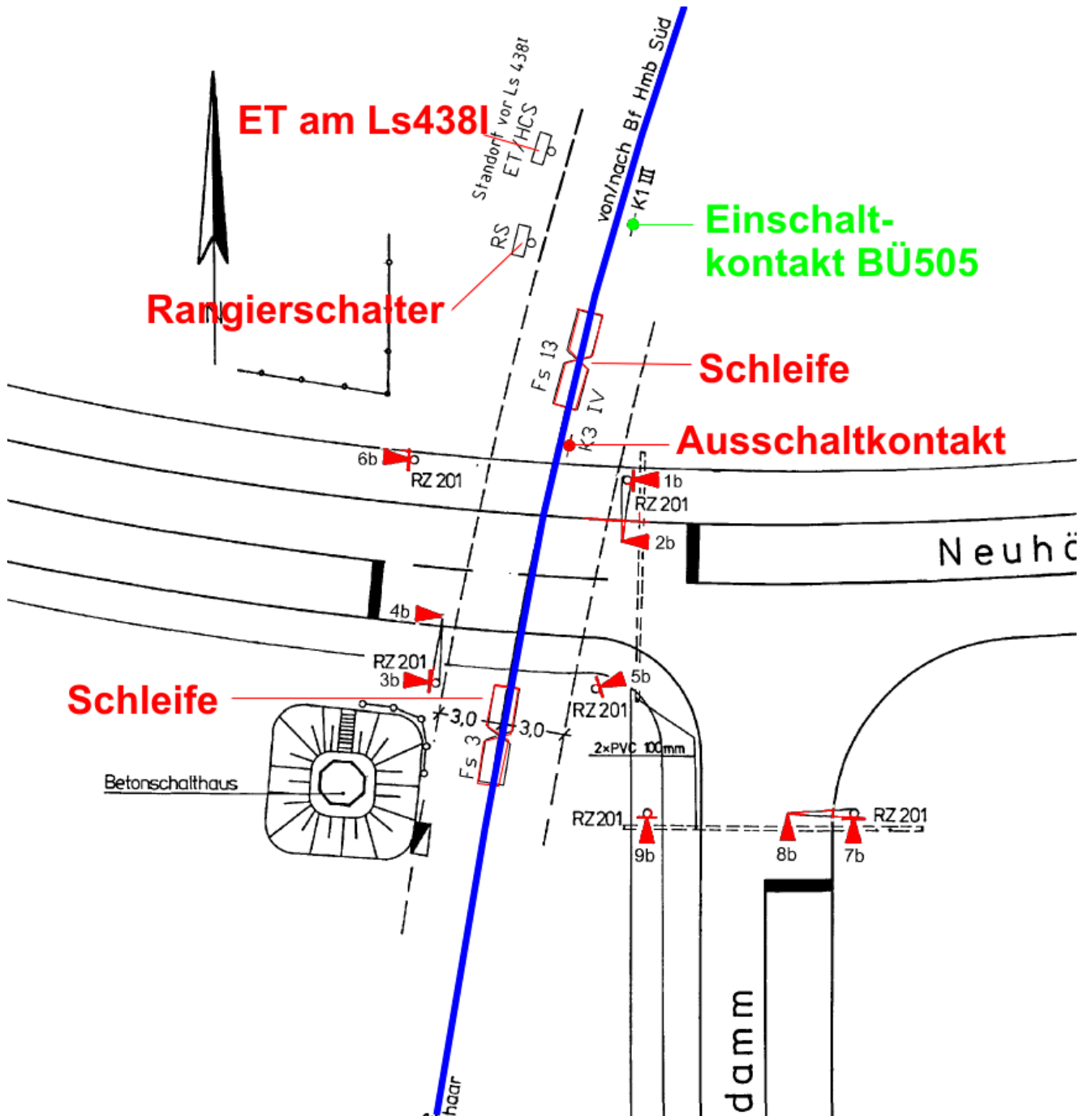
Melden von Störungen

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

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

Bedienungsanweisung BÜ 502

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **502**

km: **211,72**

Lage: **Neuhöfer Brückenstraße**

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.								
NE-BÜ-70	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe	X ¹⁾		X ²⁾
				1		Signalfahne, bei Dunkel- heit rot leuchtende Hand- lampe	X		
	2	mehrere Straßen- signale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe			X
				1		Absperrgirlanden und Sig- nalfahne. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	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 505 (Rethestieg) im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 10.09.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 06.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 21.10.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

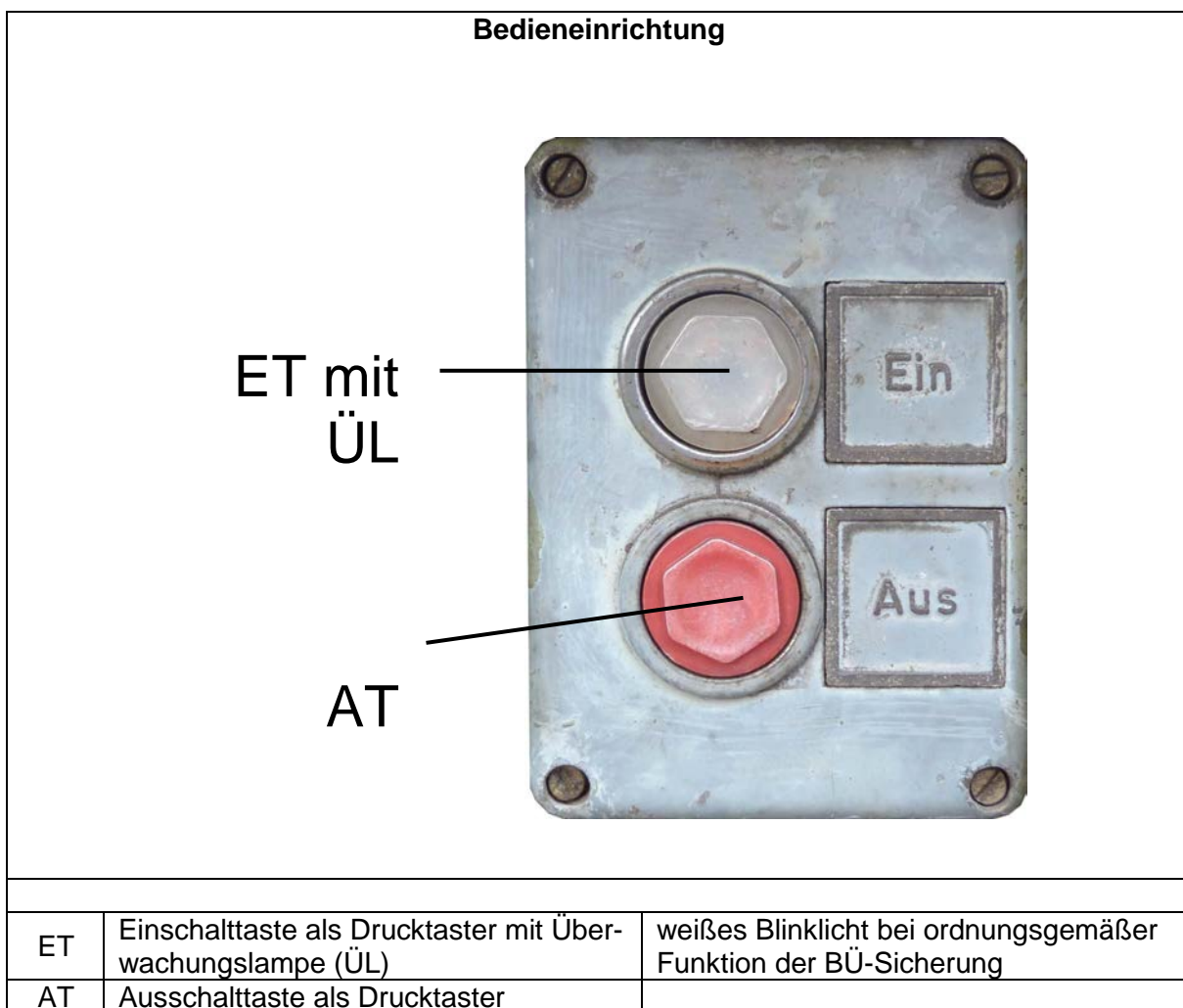
Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 505 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar und quert die zweisepurige Zufahrt zur Fa. Vopak mit den Gleisen RET401 und RET402.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform NE-BÜ-70 Lz/Üs mit teilweise fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt. Für Fahrten aus dem Gleis RET402 und aus Richtung BÜ 502 sind in Fahrtrichtung des BÜ Einschaltkontakte am Signal BÜ 2 sowie Überwachungssignale vorhanden. Für Fahrten aus dem Gleisen RET401 und NHF437 sind Einschalttasten vorhanden. Aus Richtung NHF437 ist ebenfalls ein Überwachungssignal vorhanden.

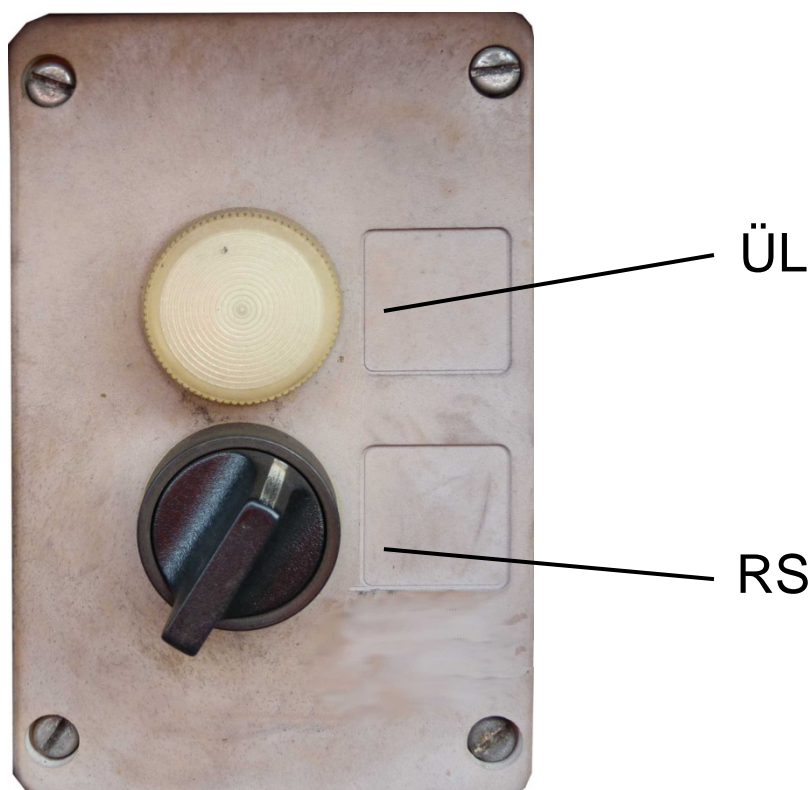
Zwischen den Einschaltungen des BÜ 502 und des BÜ 505 bestehen signaltechnische Abhängigkeiten.

Es sind folgende Bedieneinrichtungen vorhanden:



Für eine wirksame Bedienung ist die Taste mindestens 1 Sekunde zu drücken.

Bedieneinrichtung Rangierschalter



RS	Rangierschalter (Drehschalter)	hier in Stellung „Aus“
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung

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

Einschaltung

Allgemeines

Wird nach dem Einschalten der technischen Sicherung durch Befahren eines Einschaltkontaktes oder durch ET-Bedienung der BÜ nicht innerhalb von 152 Sekunden belegt, schaltet die technische Bahnübergangssicherung wieder aus.

Fahrtrichtung Nord-Süd

Fahrten aus Richtung Roeloffsufer

Für Fahrten aus der Gleisgruppe ROE wird die technische BÜ-Sicherung durch das Befahren des Einschaltkontaktes vor dem BÜ 502 eingeschaltet. Der Einschaltkontakt für den BÜ 505 ist nur wirksam, wenn die technische Sicherung des BÜ 502 ordnungsgemäß hergestellt ist.

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontakts für den BÜ 505 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Beginnt die Fahrt zwischen dem Einschaltkontakt und dem BÜ ist wie bei Störungen zu verfahren.

Fahrten aus Gleis NHF437

Die Rangierfahrt hat, auch bei Signalbild Sh 1, vor dem Ls 437^l zu halten. Die technische BÜ-Sicherung ist durch das Bedienen der ET am Überwachungssignal einzuschalten.

Wenn nach Einschaltung durch ET-Bedienung die Überwachungslampe im ET-Taster weißes Blinklicht zeigt oder 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Fahrten aus dem Anschluss HCS über den BÜ 505 hinaus

Fahrten aus dem Anschluss HCS, die über die BÜ 502 und 505 bis mindestens in die Gleise RET401 oder RET402 fahren, bedienen die ET in Nähe des Ls 438^l. Hierdurch wird der BÜ 502 eingeschaltet und der Einschaltkontakt für den BÜ 505, der sich unmittelbar vor dem BÜ 502 befindet, wirksam geschaltet.

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontakts 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Fahrten aus dem Anschluss HCS nur über den BÜ 502

Rangierfahrten, die Umsetzbewegungen zwischen den Gleisen der Gleisanschlüsse HCS und ADM durchführen oder nach dem Räumen des Gleisanschlusses in Richtung Hamburg Süd fahren sollen, müssen ab einer Länge von etwa 250m den BÜ 502 befahren.

Die Einschalttaste in Nähe des Ls 438^l darf in diesem Fall **nicht** bedient werden, da durch die Bedienung der ET auch der Einschaltkontakt des BÜ 505 wirksam geschaltet würde und der BÜ 505 beim Befahren eingeschaltet würde.

Der BÜ 502 ist in diesem Fall durch Bedienung des Rangierschalters zu sichern.

Fahrten aus dem Anschluss ADM über den BÜ 505 hinaus

Für Fahrten aus dem Anschluss ADM wird die technische BÜ-Sicherung durch das Befahren des Einschaltkontaktes bei Signalbild Sh 1 am Ls 439^l eingeschaltet. Hierdurch wird auch gleichzeitig der Einschaltkontakt für den BÜ 505, der sich unmittelbar vor dem BÜ 502 befindet, wirksam geschaltet.

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontakts 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Beginnt die Fahrt zwischen dem Einschaltkontakt und dem BÜ ist wie bei Störungen zu verfahren.

Fahrten aus dem Anschluss ADM nur über den BÜ 502

Rangierfahrten, die Umsetzbewegungen zwischen den Gleisen der Gleisanschlüsse durchführen oder nach dem Räumen des Gleisanschlusses in Richtung Hamburg Süd fahren sollen, müssen ab einer Länge von etwa 250m den BÜ 502 befahren.

Die automatische Einschaltung des BÜ 502 kann nicht unterbunden werden, d.h. es erfolgt die automatische Einschaltung des BÜ 502 inkl. der Ausgabe des BÜ 1 am Überwachungssignal und die Freigabe des Einschaltkontaktes für BÜ 505.

Bei Fahrten aus ADM ist unbedingt vor dem BÜ 502 zu halten und der RS **zusätzlich** zu bedienen. Damit wird die Einschaltung des BÜ 505 unterbunden und mit Rücknahme des RS der BÜ 502 ordnungsgemäß ausgeschaltet.

Fahrten, die zwischen dem Ls 438^l bzw. Ls 439^l und dem BÜ 505 beginnen

Beginnt eine Fahrt zwischen dem Ls 438^l bzw. Ls 439^l und dem BÜ 505 (z.B. Ls wegen der Länge der Rangierfahrt überstellt) darf die ET in Nähe des Ls 438^l nicht bedient werden. Der BÜ ist vor Ort durch RS-Bedienung oder Posten zu sichern.

Fahrtrichtung Süd-Nord

Fahrten aus Gleis RET401

Die Rangierfahrt hat, auch bei Signalbild Sh 1, vor dem Ls 401^{ll} zu halten. Die technische BÜ-Sicherung ist durch das Bedienen der ET am Gleis RET402 einzuschalten.

Wenn nach Einschaltung durch ET-Bedienung die Überwachungslampe im ET-Taster 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.

Bei entsprechender Weichenlage der Weiche RET430 wird durch die ET-Bedienung gleichzeitig der BÜ 502 eingeschaltet.

Fahrten aus Gleis RET402

Die technische Bahnübergangssicherung wird durch das Befahren des Einschaltkontaktes in Gleis RET402 eingeschaltet. Die Einschaltung über den Einschaltkontakt ist nur wirksam, wenn das Ls 402^{II} bereits vor dem Befahren des Kontaktes das Signalbild Sh 1 zeigt.

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontaktes das Überwachungssignal BÜ 1 zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Wurde die technische Sicherung nicht durch das Befahren des Einschaltkontaktes eingeschaltet, weil das Ls 402^{II} zu diesem Zeitpunkt Hp 0 zeigte, ist auch bei einem Wechsel des Signalbildes in Sh 1 vor dem BÜ anzuhalten und die technische Sicherung durch ET-Bedienung einzuschalten.

Wenn nach Einschaltung durch ET-Bedienung die Überwachungslampe im ET-Taster 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.

Bei entsprechender Weichenlage der Weiche RET430 wird durch die ET-Bedienung gleichzeitig der BÜ 502 eingeschaltet. Bei Einschaltung des BÜ 505 durch das Befahren des Einschaltkontaktes, wird gleichzeitig auch der Einschaltkontakt des BÜ 502 im Gleis RET402 wirksam geschaltet.

Ausschaltung

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

Nutzung Rangierschalter

Soll der BÜ bei Rangierarbeiten nach dem Freifahren nicht für den Straßenverkehr freigegeben werden, so ist der BÜ 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist der Rangierschalter zurückzulegen. Die Überwachungslampe erlischt.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn das Überwachungssignal / die Überwachungslampe nach Ablauf von 8 Sekunden nach dem Befahren der Einschaltsschleife / Bedienung der ET kein weißes Blinklicht zeigt.

Zunächst ist zu versuchen, die technische Sicherung durch das Bedienen der ET am Gleis RET402 herzustellen.

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, darf 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

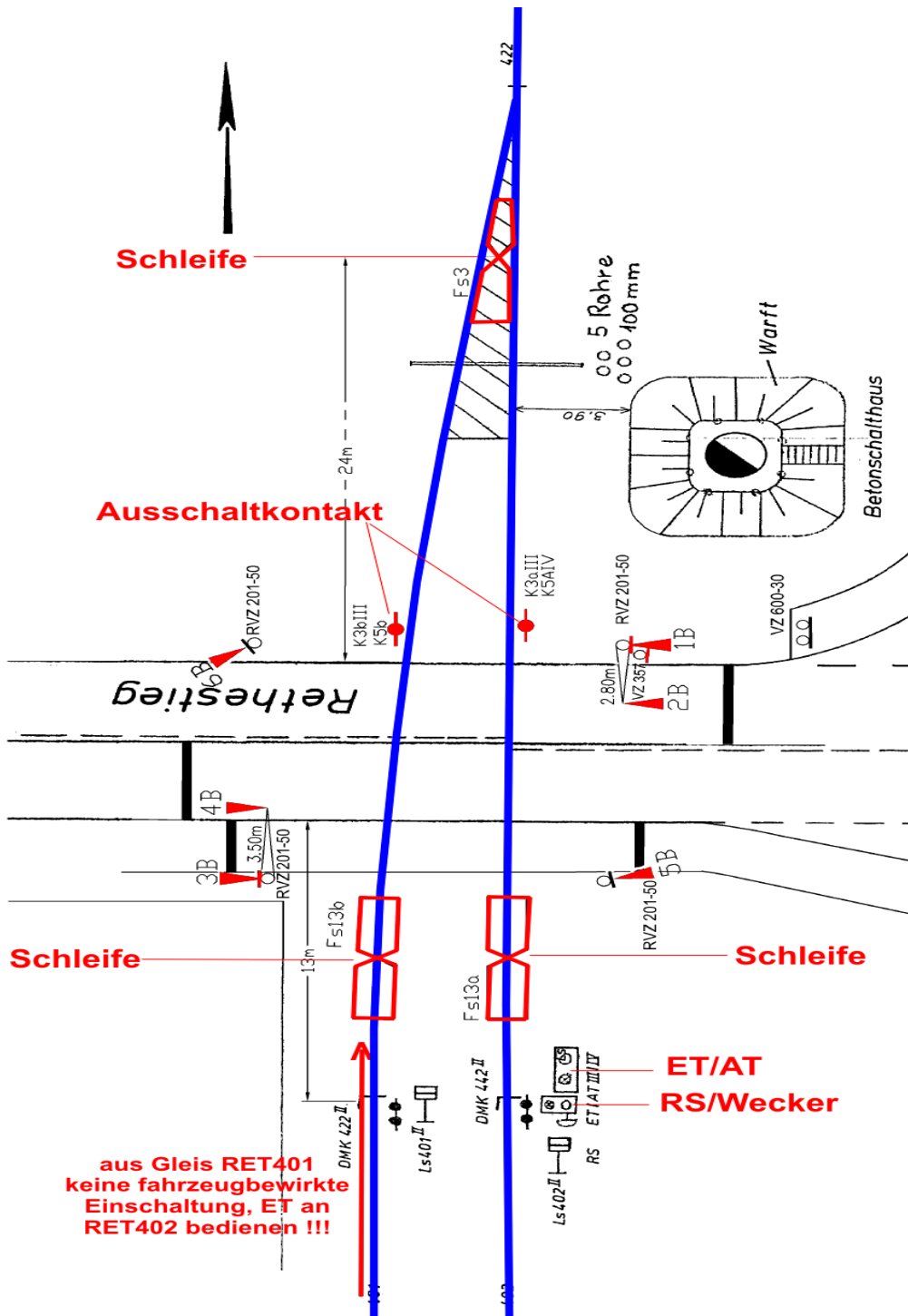
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



aus Gleis RET401
 keine fahrzeugbewirkte
 Einschaltung, ET an
 RET402 bedienen !!!

Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 505

km: 211,92

Lage: Rethestieg (VOPAK)

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.								
NE-BÜ-70	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe	X ¹⁾		X ²⁾
				1		Signalfahne, bei Dunkel- heit rot leuchtende Hand- lampe	X		
	2	mehrere Straßen- signale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe			X
				1		Absperrgirlanden und Sig- nalfahne. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	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 DIE LICHTZEICHENANLAGEN AM BÜ 509 (RETHESTIEG)

ALLGEMEINES

Der Bahnübergang 509 (Rethestieg) ist durch LZA gesichert. Die LZA ist in Grundstellung dunkel geschaltet. Die Ein- und Ausschaltung der LZA am BÜ 509 erfolgt in der Regel schienenfahrzeuggesteuert, ausgenommen bei Fahrten aus Gleis RET401_1. und bei Fahrten aus dem Anschluss VOPAK. Die Einschaltpunkte der LZA sind durch Rautentafeln gekennzeichnet.

Das ordnungsgemäße Arbeiten dieser LZA wird durch ein Überwachungssignal (Bü 1) angezeigt.

Daneben sind auch mit Ein- (ET) und Ausschalttasten (AT) sowie Überwachungslampen (ÜL) in verschließbaren Schaltkästen vorhanden. Die Ausschaltung erfolgt auch bei Einschaltung von Hand in der Regel schienenfahrzeuggesteuert über Kontakt K 3, so daß die Bahnübergangssicherung nur ausnahmsweise (z.B. bei Fehlbedienungen), mit der AT zurückzunehmen ist.

- Einschaltkontakte mit Rautentafel am BÜ512 und im Gleis RET402.
- Überwachungssignale am Gleis RET402 Höhe Weiche RET416 und vor Rethedamm

Schienenfahrzeuggesteuerte Einschaltung bei Fahrten

- nach Hos über Gleis 402 Rethedamm bei Sh 1 zeigendem Ls 402 I und
- von Hos nach Gleis 401 bzw. 402 Rethedamm bei Sh 1 zeigendem Ls 317 II und 400 II sowie Linkslage der W 401.

Schaltkästen mit ET und AT sind vorhanden, die ET sind als Leuchtdrucktasten (= ÜL) ausgebildet.

Für Sägebewegungen aus Gleis 401 bzw. 402 über den BÜ 509 sind außerdem ein Rangierschalter sowie eine ÜL nördlich des BÜ vorhanden.

Die Ausschaltung des BÜ 509 erfolgt fahrzeugbewirkt. Ein BÜ-Belegmeldung ist vorhanden.

VERHALTEN BEI STÖRUNGEN

Zeigt das jeweilige Überwachungssignal (ÜS) nicht das ordnungsgemäße Arbeiten der LZA an, so ist vor dem BÜ anzuhalten und dieser **mit Posten** zu sichern. Die Störung ist vom Tf dem Fdl „Hof“ zu melden.

bleibt frei

Bedienungsanweisung für den BÜ 528 (Hohe-Schaar-Straße) im Bft Hmb Hohe Schaar

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

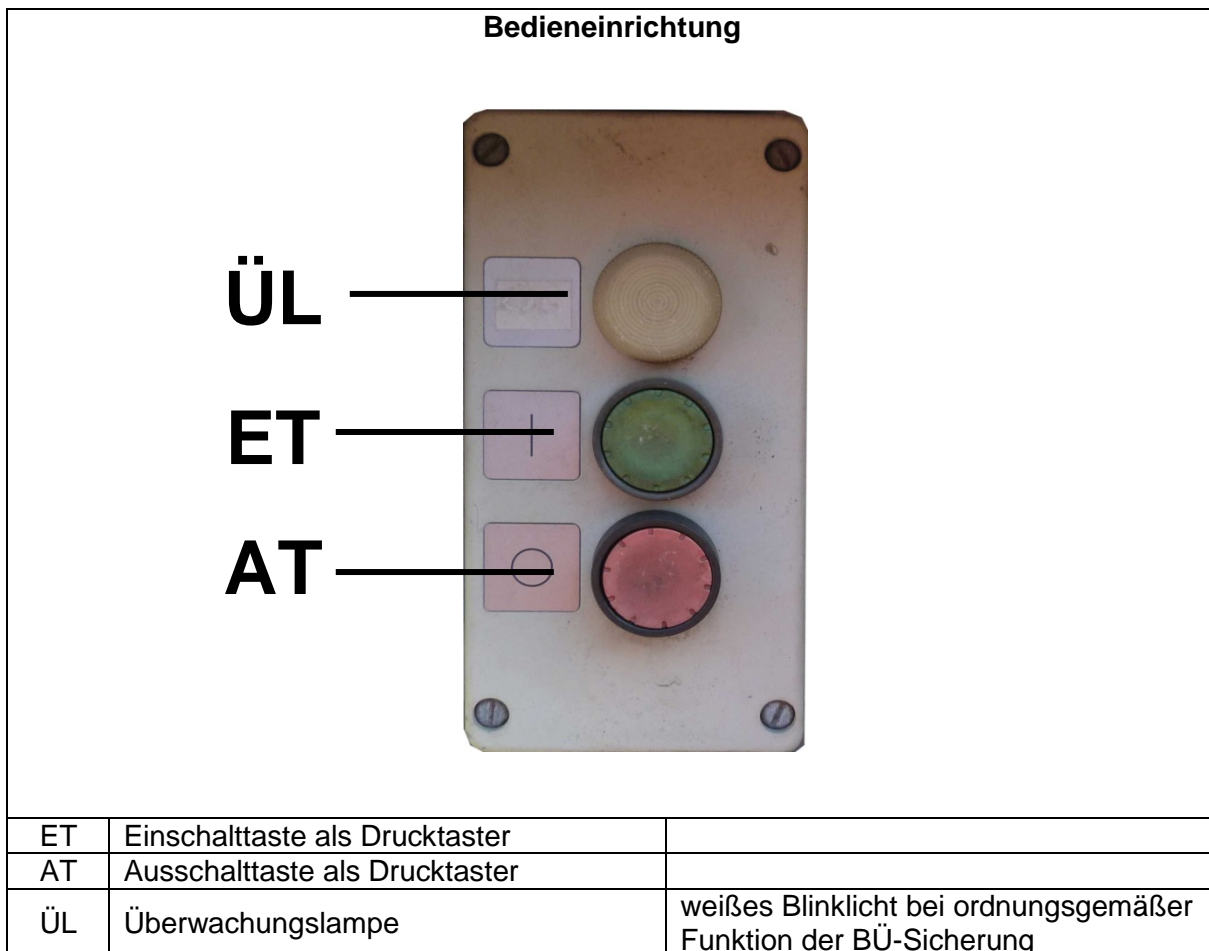
aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 528 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar und quert die zweispurige Straße „Hohe-Schaar-Straße“ mit dem Gleis HOS202.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform NE BÜ-70Lz/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.

Für eine wirksame Bedienung ist der Taster mindestens 1 Sekunde zu drücken.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt nicht richtungsbezogen.

Die Rangierfahrt hat vor dem BÜ an der Bedieneinrichtung anzuhalten und die Einschalttaste zu bedienen. Die Kontaktschleifen sind freizuhalten.

Wenn nach der Bedienung der ET die ÜL weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden. Die erste Kontaktschleife muss innerhalb von 200 Sekunden mit einem Fahrzeug besetzt 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 Ausschaltsschleife 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 Ausschaltsschleifen ist verboten.

Störungen

Einschaltung

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

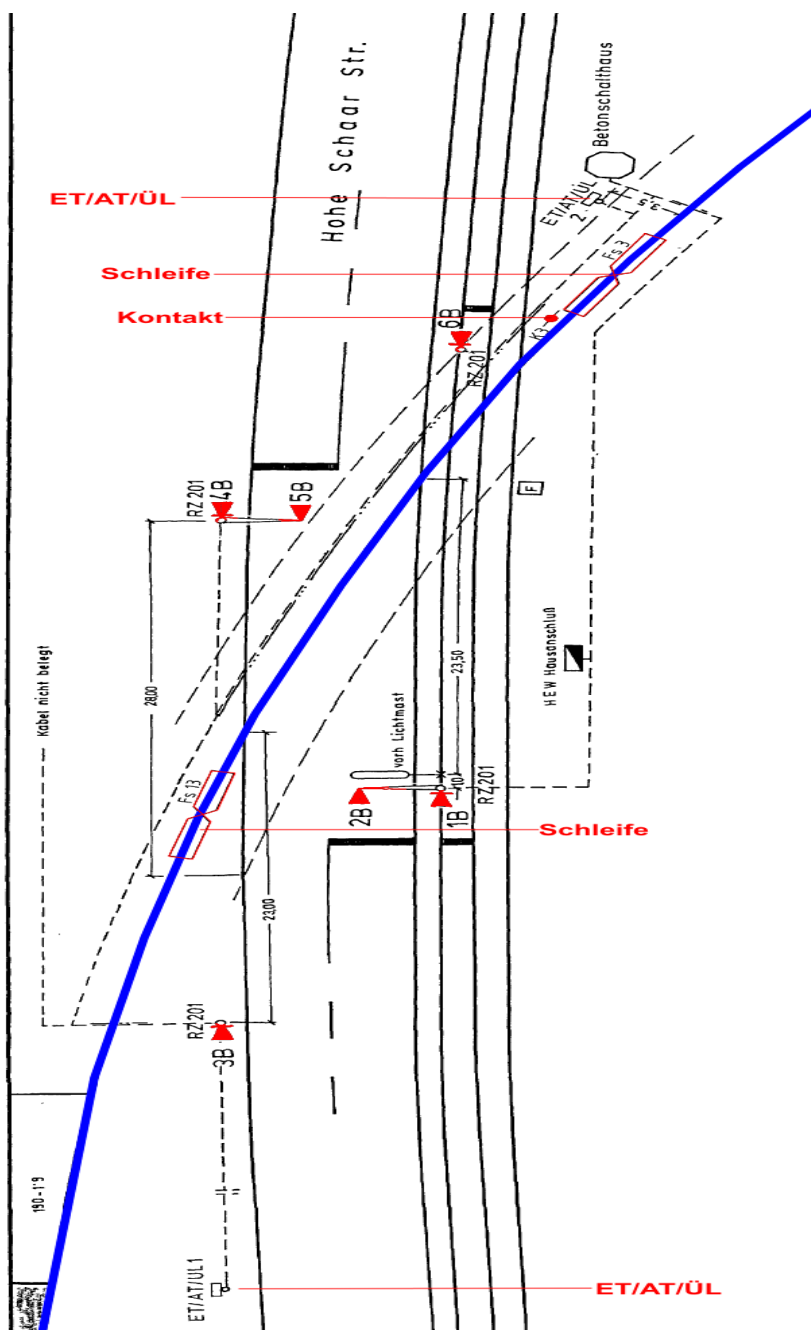
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **528**

km: **213,94**

Lage: **Hohe-Schaar-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.								
NE-BÜ-70	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe	X ¹⁾		X ²⁾
				1		Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Hand- lampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe			X
				1	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 den BÜ 554 (Pollhorner Hauptdeich) im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

ufgestellt: 27.07.2015 BS-6 gez. Veh
--

geprüft: 27.07.2015 B21-1 Gez. Wolf

zugestimmt: 27.07.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 554 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Ortsstellbereich Pollhornweg, und quert die zweispurige Straße „Pollhorner Hauptdeich“ mit dem Zuführungsgleis zu den Anschlüssen „Haltermann“ (HALT) und „Tanklager Wilhelmsburg“ (CRH).

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BÜS 2000-Lz mit fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt. Vor dem BÜ sind beidseitig im Bereich der Schleifen entsprechende Hinweisschilder aufgestellt. Quittungslampen (QL) befinden sich jeweils am in Fahrtrichtung rechten Mast der Lichtzeichenanlage.

Der BÜ ist am Betonschaltheus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



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.

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

Das teilweise Befahren des BÜ (Wenden auf dem BÜ bzw. zwischen den Schleifen) ist 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 technische BÜ-Sicherung wird durch das Befahren der Einschaltsschleife richtungsbezogen eingeschaltet.

Wenn nach dem Befahren der Einschaltsschleife die Quittungslampe 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 Be- und Freifahren der Schleifen erlischt die QL 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. Die Einschaltsschleife ist vorher zu räumen.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die QL nach Ablauf von 5 Sekunden nach dem Befahren der Einschaltsschleife kein weißes Ruhelicht zeigt.

Es ist zunächst zu versuchen, die technische Sicherung durch das Bedienen der HET am Betonschaltheus herzustellen.

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, 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 Hilfsausschalttaste auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

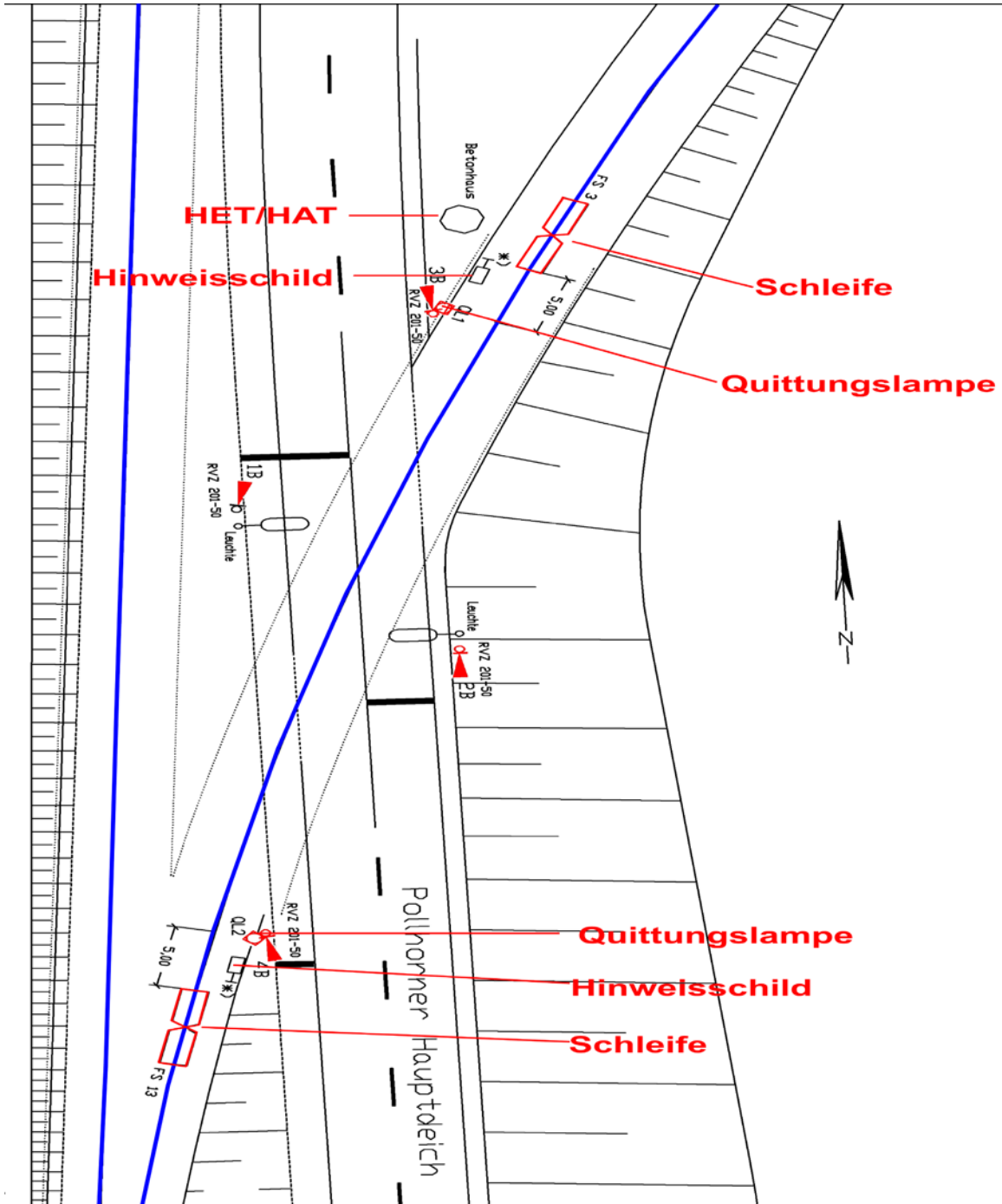
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **554**

km: **66,08**

Lage: **Pollhorner Hauptdeich**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
BÜS 2000	1	ein Straßensignal- ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkel- heit rot leuchtende Hand- lampe	X		
	2	mehrere Straßen- signale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe			X
			1		1	Signalfahnen. Bei Dunkel- heit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
					1	1	Signalfahnen. Bei Dunkel- heit 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 557 (Trettaustraße) im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 13.03.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 27.07.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 27.07.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 557 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Ortsstellbereich Pollhornweg, und quert die Straße „Trettaustr.“ mit dem Zuführungsgleis Richtung Gleisanschluss „Haltermann“ und „Tanklager Wilhelmsburg“.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform EBÜT-vB mit Handeinschaltung 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.

Hinweis: Der am Betonschaltheus angebrachte Bahnausschalter ist nicht mehr in Betrieb.

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

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 Rangierfahrt hat vor dem BÜ an der Bedieneinrichtung anzuhalten und den Schlüssel-
schalter ET zu bedienen. Die Kontaktschleifen sind freizuhalten.

Wenn nach der Bedienung der ET 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 Ge-
fahrenraum 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-Siche-
rung 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 15 Sekunden kein weißes Blinklicht zeigt.

Kann die technische BÜ-Sicherung nicht hergestellt werden, 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

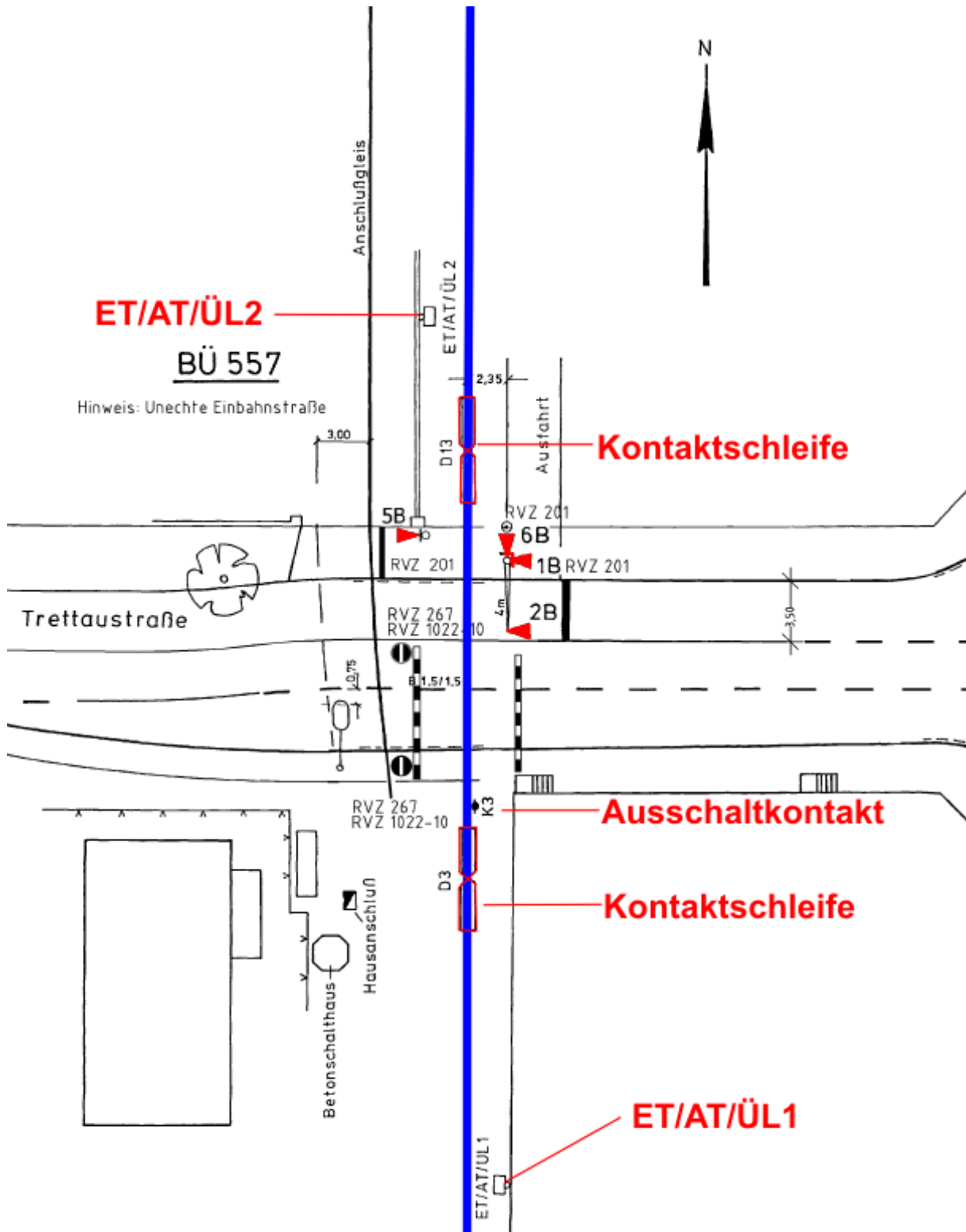
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an
Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **557**

km: **66,66**

Lage: **Trettaustr.**

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			
EBÜT-vB	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X		

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 557A (Pollhornweg) im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 28.07.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 30.07.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 05.08.2015 EBL gez. Rosebrock


aktualisiert: 19.07.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

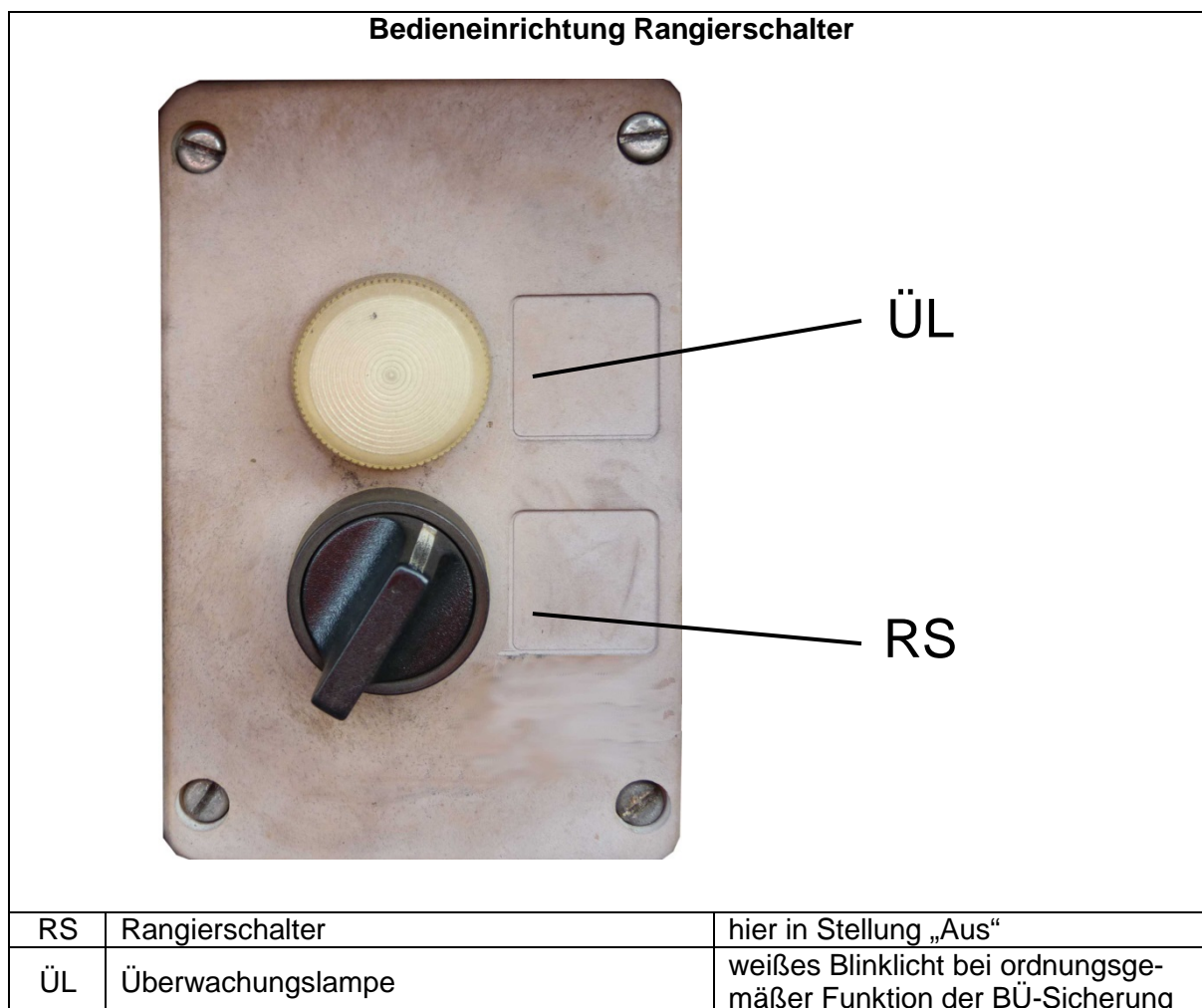
Der BÜ 557A befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Ortsstellbereich Pollhornweg, und quert die zweispurige Straße „Pollhornweg“ mit den Gleisen POL144 und POL146 südlich der Gleisgruppe.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform EBÜT-vB-Lz mit teilweise fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt. In den Gleise POL144 und POL146 sind in Fahrtrichtung des BÜ mit Bü 2 gekennzeichnete Einschalterschleifen, Unwirksamkeitsschleifen und Überwachungssignale vorhanden. Für Fahrten aus Richtung Gleisgruppe sind eine Quittungslampe (QL) und eine Überwachungslampe (ÜL) vorhanden.

Nördlich des Bahnübergangs befinden sich folgende Bedieneinrichtungen:

Bedieneinrichtung		
		
ET	Einschalttaste als Drucktaster	
AT	Ausschalttaste als Drucktaster	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung

Für eine wirksame Bedienung ist die Taste mindestens 1 Sekunde zu drücken.



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

Das Wenden von Rangierfahrten aus Richtung Weiche HOS006 bzw. Weiche HOS008 innerhalb der Einschaltstrecke ist verboten. Die Fahrten sind bis in ein geeignetes Gleis der Gleisgruppe Pollhornweg, mindestens bis die komplette Rangierfahrt an der Bedieneinrichtung vorbeigefahren ist, zu fahren. Für die Rückfahrt ist die technische Bahnübergangssicherung erneut einzuschalten.

Einschaltung

Fahrten aus den Gleisen POL144 und POL146

Für Fahrten über Weiche HOS006 und HOS008 wird die technische BÜ-Sicherung durch das Befahren der Einschalterschleife eingeschaltet.

Wenn nach dem Befahren der Einschalterschleife 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Beginnt die Fahrt ausnahmsweise zwischen den Einschalterschleifen und dem BÜ ist wie bei Störungen zu verfahren.

Fahrten aus den Gleisen POL801 – POL 806

Die Rangierfahrt hat vor dem BÜ zu halten, dabei ist die Kontaktschleife freizuhalten. Die technische Sicherung ist durch die Bedienung der ET einzuschalten.

Wenn nach dem Bedienen der ET die Quittungslampe bzw. die 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 Befahren des Ausschaltkontaktes und dem Freifahren des BÜ erlöschen die QL, die ÜL und die Überwachungssignale 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 AT eine Sekunde lang zu bedienen.

Nutzung Rangierschalter

Soll der BÜ bei Rangierarbeiten nach dem Freifahren nicht für den Straßenverkehr freigegeben werden oder soll die Rangierfahrt ohne Freifahren auf dem BÜ wenden, 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 Gefahrenraum 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 und die Quittungslampe erlöschen und der Wecker verstummt.

Störungen

Einschaltung

Fahrten aus den Gleisen POL144 und POL146

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn nach dem Befahren der Einschalt-
schleife das Überwachungssignal bis zum Erreichen durch die Rangierfahrt kein Signalbild BÜ
1 zeigt.

Rangierfahrten, die die Einschalterschleife im Gleis POL144 oder POL146 befahren haben, und
Rangierfahrten, die zwischen den Einschalterschleifen und dem BÜ beginnen, haben zunächst
vor dem BÜ anzuhalten und zu versuchen, die technische Sicherung durch Bedienung der ET
herzustellen. Die Kontaktschleifen sind dabei freizuhalten.

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, darf der BÜ befahren werden,
wenn er durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert wird.

Fahrten aus den Gleisen POL801 – POL 806

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die QL und die ÜL nach Ablauf von
10 Sekunden nach dem Bedienen der Einschalttaste kein weißes Blinklicht zeigt.

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, 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

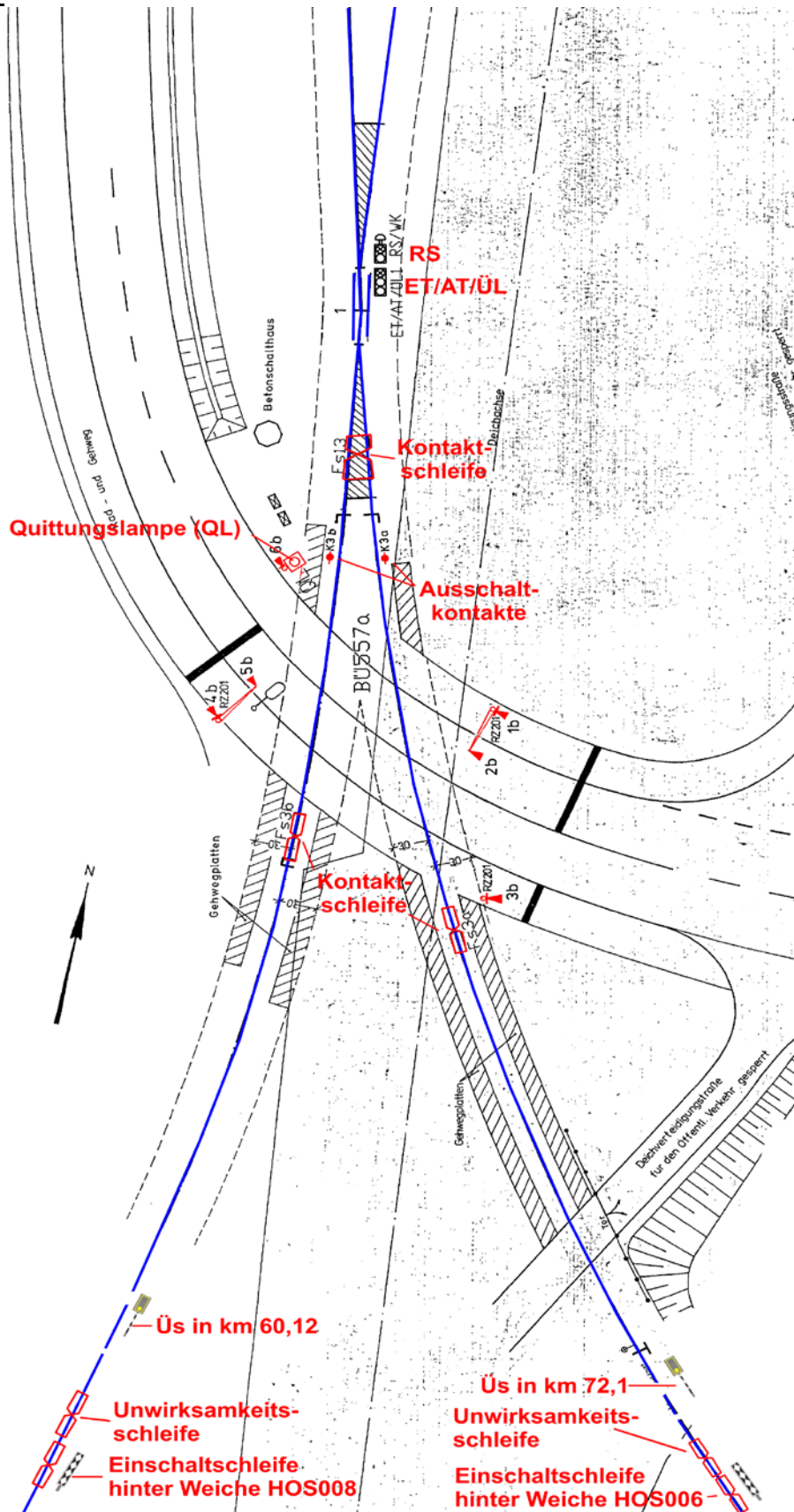
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an
Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **557A**

km: **60,27 / 72,26**

Lage: **Pollhornweg**

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 Hand- lampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkel- heit rot leuchtende Hand- lampe	X		
	2	mehrere Straßen- signale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe			X
			1		1	Absperrgirlande und Sig- nalfahne. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	X ¹⁾		X ²⁾
			1		Absperrgirlande und Sig- nalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	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 558/558A
(Trettaustraße/ Schmidts Breite)
im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 28.07.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 30.07.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 05.08.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung der BÜ

Die BÜ 558 und 558A befinden sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Ortsstellbereich Pollhornweg, und queren die zweispurige Straße „Trettaustraße“ (BÜ 558) und „Schmidts Breite“ (BÜ 558A) mit dem Zuführungsgleis zur Industriestraße und Witts Weide.

Die technische Sicherung der BÜ ist gemeinsam in der Bauform BÜS2000 mit Handeinschaltung hergestellt. Zur Einschaltung sind nördlich des BÜ 558 und südlich des BÜ 558A Schlagtaster angebracht. Das ordnungsgemäße Arbeiten der technischen Sicherung wird durch Quitungslampen (QL) angezeigt.

Die Grundstellungszeit der Anlage beträgt 200 Sekunden nach Schlagtasterbedienung.

Südlich des BÜ 558a sind folgende Bedieneinrichtungen angebracht:



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.

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

Das teilweise Befahren des BÜ (Wenden auf dem BÜ bzw. zwischen den Schleifen) ist 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 technische BÜ-Sicherung wird richtungsbezogen durch Bedienen eines Schlagtasters eingeschaltet. Bis zum Aufleuchten der Quittungslampe ist am Hinweisschild zu halten.

Wurde der BÜ zuvor befahren, darf der Schlagtaster erst frühestens 10 Sekunden nach dem Ausschalten der technischen Sicherung bedient werden. Bei einer vorzeitigen Bedienung bleibt diese wirkungslos (Einschaltsperr).

Wenn nach dem Bedienen des Schlagtasters die Quittungslampe weißes Ruhelicht zeigt, ist die technische Sicherung der BÜ ordnungsgemäß hergestellt und die BÜ dürfen befahren werden.

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

Nach dem Aufleuchten der QL muss die Rangierfahrt den BÜ umgehend befahren und räumen. Kann der BÜ nicht geräumt werden (z.B. Fahrzeugschaden), ist der BÜ bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter sofort durch Aufstellen rot leuchtender Lampen an den Straßenzuführungen zu sichern.

Ausschaltung

Nach dem Befahren des zweiten BÜ schaltet die technische Sicherung fahrzeugbewirkt 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. Die Schleife ist vorher zu räumen.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die QL nach der Schlagtasterbedienung nach Ablauf von 5 Sekunden kein weißes Ruhelicht zeigt.

Zunächst ist zu versuchen, die technische Sicherung durch Bedienung der HET herzustellen. Zeigt nach der HET-Bedienung eine der Quittungslampen weißes Ruhelicht ist die technische Sicherung hergestellt.

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, dürfen die BÜ befahren werden, wenn sie 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 Hilfsausschalttaste auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

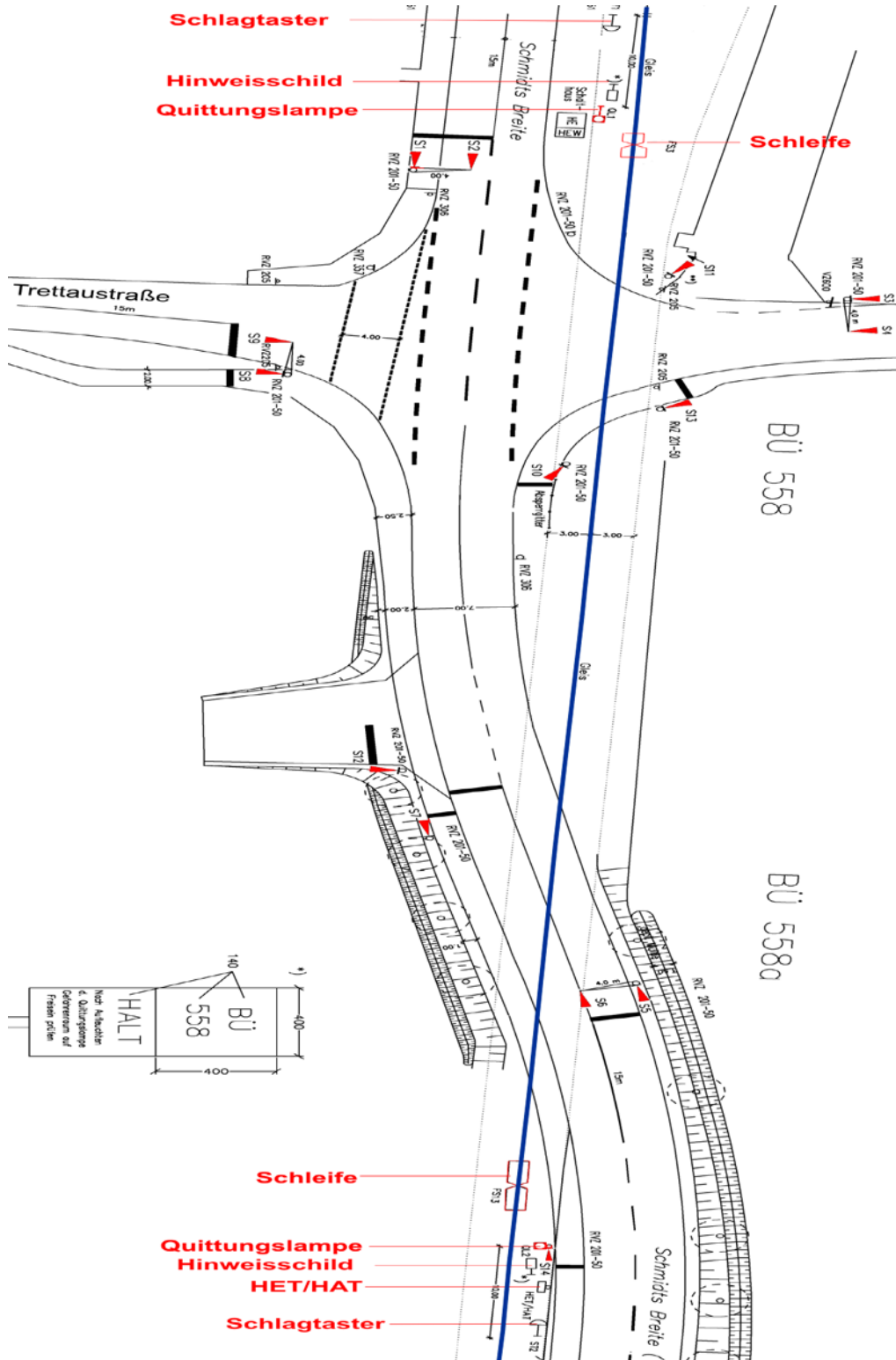
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **558 / 558A**

km: **61,51 / 61,44**

Lage: **Trettaustraße / Schmidts Breite**

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				
BÜS 2000	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			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe			X
			1		2	Absperrgirlande und Signalfahne. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Absperrgirlande 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 561 (Schmidts Breite) im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 10.09.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 11.09.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 11.09.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 561 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Ortsstellbereich Pollhornweg, und quert die zweispurige Straße „Schmidts Breite“ mit dem Zuführungsgleis zu den Anschlüssen „Haltermann“ (HALT) und „Tanklager Wilhelmsburg“ (CRH).

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BÜ S7 LZ/QS-F-BÜSTRA mit fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt. Vor dem BÜ sind beidseitig im Bereich der Schleifen entsprechende Hinweisschilder aufgestellt. Das Hinweisschild für Fahrten aus den Anschlüssen in Richtung Pollhornweg steht links vom Gleis. Quittungslampen (QL) befinden sich jeweils in Fahrtrichtung rechts an einem gesonderten Mast.

Es besteht eine Abhängigkeit zur Fußgängerampel (FLSA) über die Straße „Schmidts Breite“ und zum BÜ 572.

Der BÜ ist am Betonschaltheus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann		
		
HET	Hilfseinschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
HAT	Hilfsausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	



Die Bedieneinrichtung mit HET und HAT ist parallel zum Gleis REO025_030 am Betonschalthehaus angebracht, die Bedieneinrichtung mit der BAUS ist parallel zum Gleis REO023_025 am Betonschalthehaus angebracht.

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.

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

Einschaltung

Die Rangierfahrt hat vor dem Schild „Automatik-ET“ zu halten. Durch die Belegung der Einschalterschleife werden zunächst entsprechende Signale der Verkehrsampel auf rot gestellt. Anschließend wird die Lichtzeichenanlage des BÜ angesteuert. Die Einschaltung am BÜ erfolgt richtungsbezogen.

Bis zum Aufleuchten der Quittungslampe können bis zu 30 Sekunden vergehen.

Sobald die Quittungslampe weißes Ruhelicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ hergestellt.

Vor dem Befahren des BÜ durch die Rangierfahrt ist 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 QS 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. Die Einschalterschleife ist vorher zu räumen.

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 QL nach Ablauf von 30 Sekunden nach dem Belegen der Einschalterschleife kein weißes Ruhelicht zeigt. Zunächst ist zu prüfen, ob der BÜ 572 eingeschaltet ist.

BÜ 572 eingeschaltet

Wird der BÜ 572 befahren, ist vor der Schleife des BÜ 561 zu halten und diese erst nach Räumung des BÜ 572 zu belegen. Eine gleichzeitige Einschaltung beider BÜ Anlagen verursacht den Ausfall der Verkehrsampel. In Folge dessen wird bei Einschaltung des jeweils anderen BÜ die QL-Ausgabe unterdrückt.

Wird der eingeschaltete BÜ 572 nicht durch eine andere Fahrt beansprucht, ist der BÜ 572 durch Bedienung seiner HAT auszuschalten und dann die Einschalterschleife des BÜ 561 zu belegen. Anschließend läuft das normale Steuerprogramm für den BÜ 572 ein.

BÜ 572 nicht eingeschaltet

Es ist zunächst zu versuchen, die technische Sicherung durch HET-Bedienung einzuschalten. Leuchtet danach die QL, darf der BÜ befahren werden.

War die HET-Bedienung erfolglos, ist die technische BÜ-Sicherung zuerst von der Ampelanlage Straßenanlage durch die Bedienung der BAUS zu trennen.

Danach ist zu erneut versuchen, die technische Sicherung durch das Bedienen der HET am Betonschaltheus herzustellen. Die QL leuchtet nach der BAUS-Bedienung nicht mehr auf.

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

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, 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 Hilfsausschalttaste auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

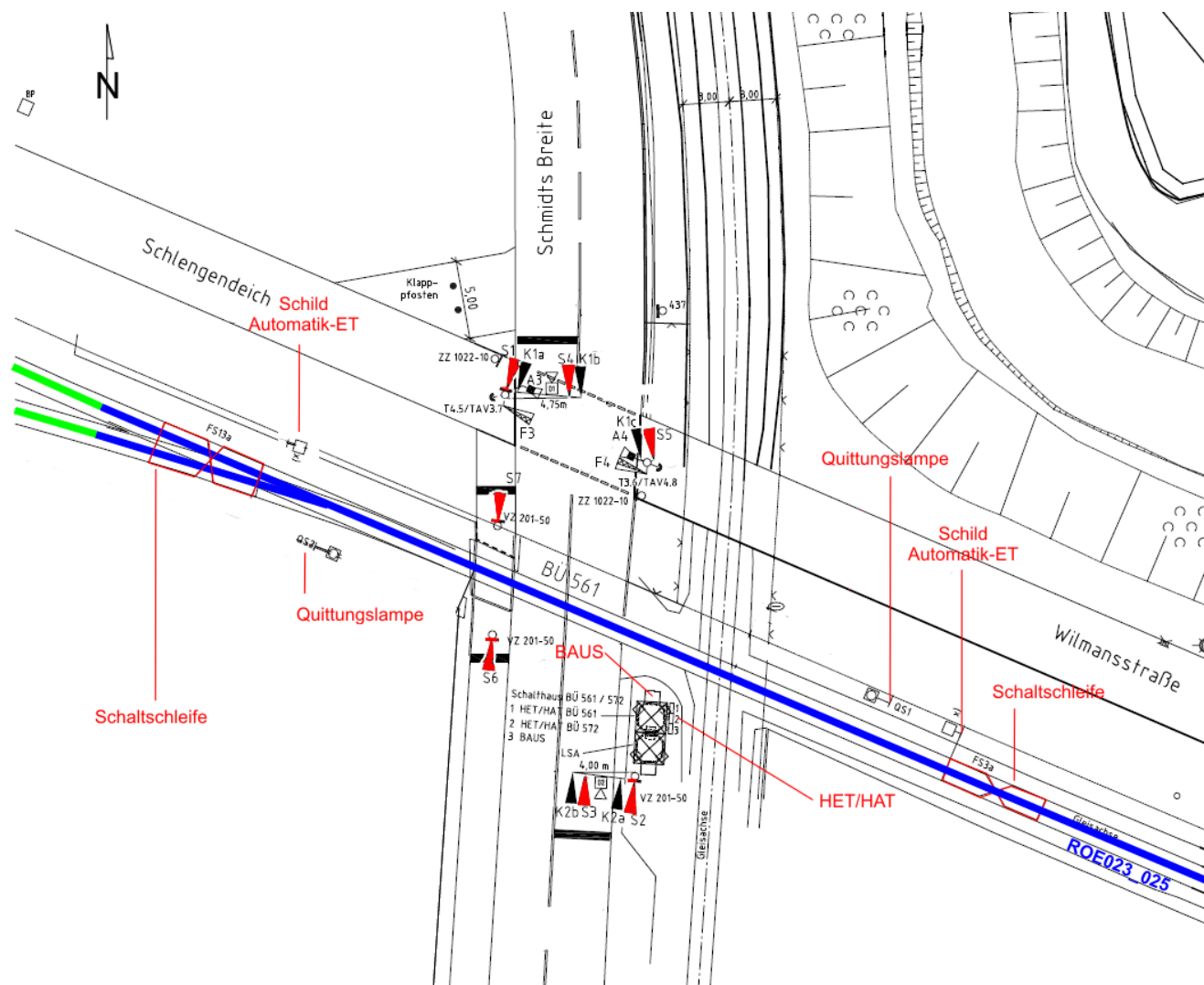
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 561

km: 67,38

Lage: Schmidts Breite

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			
Siemens BUE S7	1	BÜ-Lichtzeichen für Straßenverkehr ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
	2	mehrere BÜ-Lichtzeichen für Straßenverkehr ausgefallen oder sonstiger Ausfall der Anlage				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe			X
			1		1	bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe je Straßenstraßenzuführung	X ³⁾		X ²⁾
				1		Absperrgirlande und Signalfahne. bei Dunkelheit zusätzlich: rot leuchtende Handlampe je Straßenstraßenzuführung	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
- 3) Wenn ein Mitarbeiter des EVU und der HP (ggf. auch MA des EVU) die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen können

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 570 (Reiherstieg Hauptdeich) im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 27.Juli 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

Bedienungsanweisung BÜ 570

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 570 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Ortsstellbereich Pollhornweg, und quert die zweisepurige Straße „Reiherstieg Hauptdeich“ mit dem Zuführungsgleis Richtung „Witts Weide“.

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

Die Grundstellungszeit der Anlage beträgt 300 Sekunden nach ET-Bedienung.

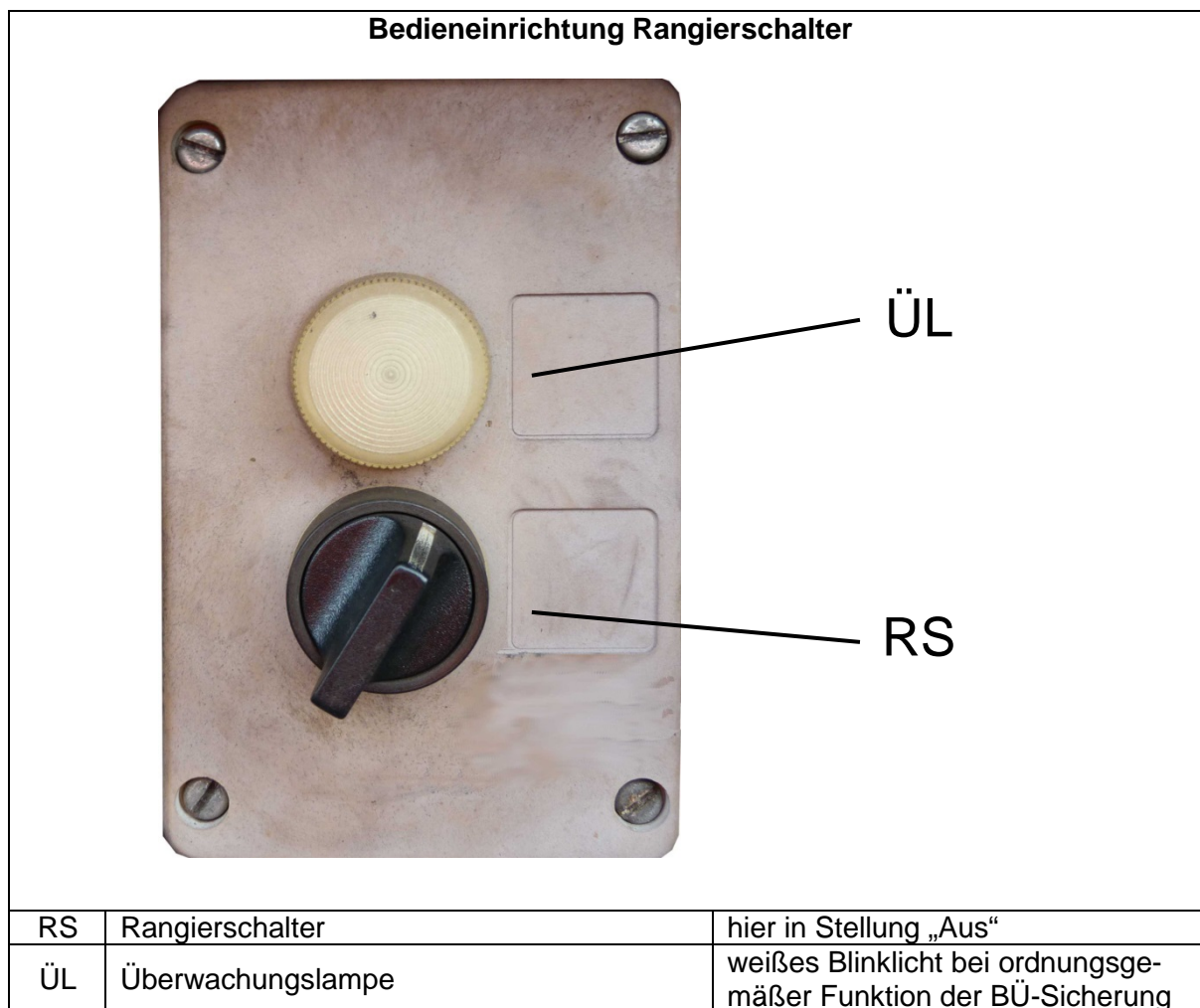
Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung

ET	Einschalttaste als Drucktaster	
AT	Ausschalttaste als Drucktaster	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung

Zur wirksamen Bedienung sind die Tasten etwa 1 Sekunde zu drücken.

Aus Richtung Gleisgruppe Pollhornweg ist zusätzlich ein Rangierschalter vorhanden.



Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt nicht Richtungsbezogen.

Die Rangierfahrt hat vor dem BÜ an der Bedieneinrichtung anzuhalten und die Einschalttaste zu bedienen.

Wenn nach der Bedienung der ET 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.

Nach dem Aufleuchten der ÜL muss die Rangierfahrt den BÜ umgehend befahren und räumen. Kann der BÜ nicht geräumt werden (z.B. Fahrzeugschaden), ist sofort der RS zu bedienen um ein zeitabhängiges Ausschalten der Anlage zu verhindern.

Kann der RS nicht wirksam bedient werden, ist der BÜ bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter durch Aufstellen rot leuchtender Lampen an den Straßenzuführungen zu sichern.

Ausschaltung

Nach dem Befahren des BÜ ist die technische Bahnübergangssicherung durch Bedienung der Ausschalttaste auszuschalten. Eine fahrzeugbewirkte Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Nutzung Rangierschalter

Soll der BÜ bei Rangierarbeiten nach dem Freifahren nicht für den Straßenverkehr freigegeben werden oder soll die Rangierfahrt ohne Freifahren auf dem BÜ wenden, so ist er durch Bedienung des RS einzuschalten. Durch die Bedienung des RS wird die zeitabhängige Ausschaltung unterbrochen.

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 zeitabhängig ausschaltet. Er darf zur Feststellung, dass die BÜ-Sicherung ordnungsgemäß hergestellt wurde, nicht ausgewertet werden.

Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist der Rangierschalter in die Grundstellung zu bringen. 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 10 Sekunden kein weißes Blinklicht zeigt.

Zunächst ist zu versuchen, die technische Sicherung durch Bedienung der anderen ET herzustellen.

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, darf der BÜ 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 Hof zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

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

Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **570**

km: **63,47**

Lage: **Reiherstieg Hauptdeich**

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	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlande und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		
				1	Absperrgirlande 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 571 (Bei der Wollkämmerei/Schmidts Breite) im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 09.09.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 11.09.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 11.09.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 571 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Ortsstellbereich Pollhornweg, und quert die zweispurige Straße „Schmidts Breite“ im Einmündungsbereich zur Straße „Bei der Wollkämmerei“ mit dem Zuführungsgleis zu den Anschlüssen im Bereich Industriestraße und Witts Weide.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BÜS 2000 Lz/QL- BÜSTRA mit fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt. Vor dem BÜ sind beidseitig im Bereich der Schleifen entsprechende Hinweisschilder aufgestellt. Quittungslampen (QL) befinden sich jeweils in Fahrtrichtung rechtes an einem Mast.

Die technische Bahnübergangssicherung beeinflusst die Ampelanlage der Straßenkreuzung „Bei der Wollkämmerei/Schmidts Breite“.

Der BÜ ist am Betonschalthaus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann		
		
HET	Hilfseinschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
HAT	Hilfsausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann



BAUS

Bahnausschalter als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel

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.

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

Einschaltung

Die technische BÜ-Sicherung wird durch das Befahren der Einschalterschleife richtungsbezogen eingeschaltet. Hierzu muss das führende Fahrzeug an der Tafel mit der Aufschrift „Automatik ET“ halten.

Wenn nach dem Befahren der Einschalterschleife die Quittungslampe 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 der Ausschalterschleife und dem Freifahren des BÜ erlischt die QL 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. Die Einschalterschleife ist vorher zu räumen.

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 QL nach Ablauf von 30 Sekunden nach dem Befahren der Einschalterschleife kein weißes Ruhelicht zeigt.

Zunächst ist zu versuchen, die technische Bahnübergangssicherung durch das Bedienen der HET am Betonhaus einzuschalten.

Ist die HET-Bedienung wirkungslos, ist die technische BÜ-Sicherung von der Ampelanlage der Kreuzung durch die Bedienung der BAUS zu trennen. Danach ist erneut zu versuchen, die technische Sicherung durch das Bedienen der HET am Betonschaltheus herzustellen.

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

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, darf 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 Hilfsausschalttaste auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

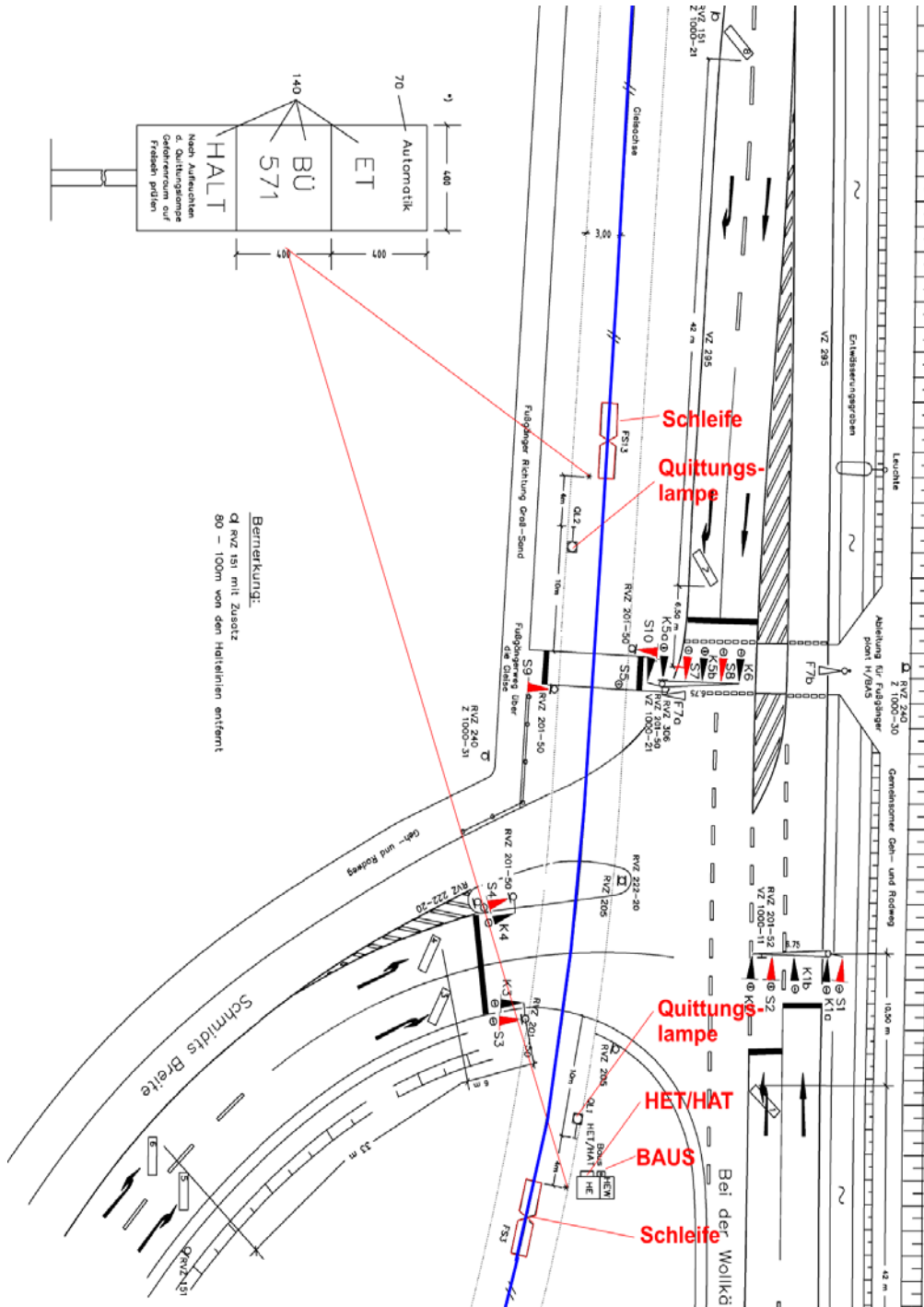
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **571**

km: **62,35**

Lage: **Bei der Wollkämmerei / Schmidts Breite**

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			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlande und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Absperrgirlande 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 572 (Wilmanstraße) im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 09.09.2015 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 572 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Ortsstellbereich Pollhornweg, und quert den Fußweg „Wilmansstraße“ mit dem Zuführungsgleis Richtung Industriestraße und Witts Weide.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BÜ S7 LzHH/QS-F-BÜSTRA mit fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt. Der BÜ besitzt zusätzlich einen Vollschrannenabschluss und eine Fußgängerakustik. Vor dem BÜ sind beidseitig im Bereich der Schleifen entsprechende Hinweisschilder aufgestellt. Quittungslampen (QL) befinden sich jeweils in Fahrtrichtung rechts an einem gesonderten Mast.

Es besteht eine Abhängigkeit zur Verkehrssicherungsanlage (VS-Anlage) (FLSA-Fußgängerlichtsignalanlage) über die Straße „Schmidts Breite“ und zum BÜ 561.

Der BÜ ist am Betonschaltheus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:





Die Bedieneinrichtung mit HET und HAT ist parallel zum Gleis REO025_030 am Betonschalthehaus angebracht, die Bedieneinrichtung mit der BAUS ist parallel zum Gleis REO023_025 am Betonschalthehaus angebracht.

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.

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

Einschaltung

Die Rangierfahrt hat vor dem Schild „Automatik-ET“ zu halten. Durch die Belegung der Einschalterschleife werden zunächst die (auf den BÜ weisenden/je nach Räumphase der FLSA) Signale der FLSA über gelb auf rot gestellt. Anschließend werden die Sicherungselemente (zuerst Fußgängerakustik, anschl. Lichtzeichen, dann Schranken) des BÜ angeschaltet.

Bis zum Aufleuchten der Quittungslampe können bis zu 30 Sekunden vergehen.

Sobald die Quittungslampe weißes Ruhelicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ hergestellt.

Vor dem Befahren des BÜ durch die Rangierfahrt ist durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Schranken frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist und keine Fahrt über den BÜ 561 stattfindet.

Ausschaltung

Nach dem Befahren der Ausschalterschleife und dem Freifahren des BÜ erlischt die QL 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. Die Einschalterschleife ist vorher zu räumen.

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 QL nach Ablauf von 30 Sekunden nach dem Belegen der Einschalterschleife kein weißes Ruhelicht zeigt. Zunächst ist zu prüfen, ob der BÜ 561 eingeschaltet ist.

BÜ 561 eingeschaltet

Wird der BÜ 561 befahren, ist vor der Schleife des BÜ 572 zu halten und diese erst nach Räumung des BÜ 561 zu belegen. Eine gleichzeitige Einschaltung beider BÜ Anlagen verursacht den Ausfall der FLSA. In Folge dessen wird bei Einschaltung des jeweils anderen BÜ die QS Ausgabe unterdrückt.

Wird der eingeschaltete BÜ 561 nicht durch eine andere Fahrt beansprucht, ist der BÜ 561 durch Bedienung seiner HAT auszuschalten. Anschließend läuft das normale Steuerprogramm für den BÜ 572 ein.

BÜ 561 nicht eingeschaltet

Es ist zunächst zu versuchen, die technische Sicherung durch HET-Bedienung einzuschalten. Leuchtet danach die QL, darf der BÜ befahren werden.

War die HET-Bedienung erfolglos, ist die technische BÜ-Sicherung zuerst von der Ampelanlage des Fußgängerüberwegs durch die Bedienung der BAUS zu trennen.

Danach ist zu erneut versuchen, die technische Sicherung durch das Bedienen der HET am Betonschaltheus herzustellen. Die QL leuchtet nach der BAUS-Bedienung nicht mehr auf.

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, darf der BÜ 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 Hilfsausschalttaste 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 Hof zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

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

Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **572**

km: **62,14**

Lage: **Wilmansstraße**

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			
Siemens BUE S7	1	Schrankenbaum nicht geschlossen oder Baumbruch				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X		
	2	BÜ-Lichtzeichen für Straßenverkehr ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X		
	3	Sonstige Störung oder Totalausfall				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	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 die BÜ 1535 und 1535a (Oiltanking / Kattwykstraße) im Bft Hamburg Hohe Schaar

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

Die BÜ 1535 und 1535a befinden sich im Bft Hmb Hohe Schaar und queren die private Zufahrt von der Kattwykstraße zur Firma Oiltanking mit dem Zuführungsgleis zum Anschluss „BLG Auto Terminal“.

Die technische Sicherung der BÜ ist in der Bauform EBÜT-vB Lz/ÜL - BÜSTRA mit Handeinschaltung als eine gemeinsame Anlage hergestellt.

Die BÜ sind 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)	

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

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.

Es besteht eine Abhängigkeit zur den Ampelanlage an der Straßenausfahrt.

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. Die Kontaktschleifen sind freizuhalten.

Voraussetzung für eine wirksame Bedienung der ET ist, dass die Ampelanlage an der Kattwykstraße grüne Pfeile geradeaus zeigt oder abgeschaltet ist. Wenn nach der Bedienung der ET 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 ÜL nach Ablauf der ET-Bedienung nach max. 35 Sekunden kein weißes Blinklicht 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 Fdl Hof zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

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

Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **1535 / 1535a**

km: **106,581 / 106,610**

Lage: **Zufahrt Oiltanking**

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			
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			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlande und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Absperrgirlande und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾

- 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
innerdienstlichen Überweg 1579i
Wartungszufahrt
Nordkopf Bft Hmb Hohe Schaar**

Gültig ab 18.06.2019

1.1 Lage

Der innerdienstliche Überweg 1579i befindet sich im Nordkopf des Bft Hamburg Hohe Schaar und quert das Gleis HOS316 südlich des Funkmastes der Hafenbahn. Er verbindet die Fläche zwischen den Gleisen HOS085 und HOS303 mit der Straße „Eversween“.

1.2 Ausrüstung

Die Fahrbahnbreite des Überwegs beträgt ca. 3,50 m und besteht aus Beton-Mineralstoff-Gemisch sowie Strailplatten. Der Abschluss wird durch zwei verschließbare Schranken, die in Grundstellung geschlossen und verschlossen sind, hergestellt. Der Verschluss wird mittels Schlössern mit Schließung 3HG1374 versehen. Ein Schlüssel wird beim Fdl Hof aufbewahrt.

Die Schranken stehen in einem Abstand von mindestens 2,50m zur Gleisachse.

1.3 Nutzungsberechtigte

1.3.1 Regelmäßig nutzungsberechtigt sind die Mitarbeiter der Einheiten RIS, RI1 und RI2 der Hafenbahn mit der Befähigung zur „Sicherungsaufsicht HPA in besonderen Fällen“ zur Durchführung von Begehungen, Inspektionen, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten und das Notfallmanagement der Hafenbahn.

1.3.2 Baufahrzeuge und Fahrzeuge von Auftragnehmern zur Versorgung von Baustellen sind zugelassen, wenn die Sicherung nach 2.1.2 erfolgt. Für einzelne Fahrzeuge der Firma „Stromnetz Hamburg GmbH“ dürfen die Bestimmungen wie für die regelmäßig Nutzungsberechtigten gem. 1.3.1 angewendet werden, wenn diese von einem Mitarbeiter nach 1.3.1 begleitet werden und dieser die Absprachen mit dem Fdl trifft.

2.1 Betriebliche Regelungen

2.1.1 Nutzung durch Nutzungsberechtigte gem. 1.3.1

- a) Vor dem Aufschließen der Schranken ist die Zustimmung zum Befahren des Überweges mit Straßenfahrzeugen beim Fdl einzuholen. Der Fdl darf die Zustimmung nur erteilen, nachdem er sichergestellt hat, dass sich keine Fahrten dem Überweg nähern.
- b) Nach Zustimmung des Fdl zum Befahren des Überweges werden durch den Nutzungsberechtigten beide Schranken aufgeschlossen und geöffnet. Erst wenn beide Schranken geöffnet sind, darf der Überweg mit Straßenfahrzeugen befahren werden. Der Überweg ist zügig zu räumen.
- c) Nach dem Befahren und der Prüfung, dass der Gefahrenbereich zwischen den Schranken nicht durch verlorene Ladung usw. blockiert ist, sind die Schranken umgehend wieder zu schließen und zu verschließen. Dem Fdl ist zu melden, dass die „Schranken des Überweges 1579i in Grundstellung verschlossen“ sind.
- d) Nach Eingang der Meldung über die in Grundstellung verschlossenen Schranken darf der Bahnbetrieb über den Überweg 1579i wieder zugelassen werden.
- e) Die Zustimmung zum Befahren des Überweges mit Straßenfahrzeugen und die Meldung über die in Grundstellung verschlossenen Schranken sind im Fernsprechbuch nachzuweisen.
- f) Die Leiter der Abteilungen RIS, RI11 bis RI14 und RI21 bis RI26 weisen ihre Mitarbeiter, die den Überweg 1579i nutzen sollen, nachweislich in diese Bedienungsanweisung ein.

2.1.2 Nutzung durch Auftragnehmer im Rahmen von Baumaßnahmen

- a) Bei der Nutzung durch Auftragnehmer sind alle Maßnahmen und Gespräche durch einen BÜP durchzuführen. Der BÜP ist durch den Auftraggeber zu bestellen und seine Einweisung rechtzeitig vor dem Einsatz durch den Auftraggeber zu veranlassen.
- b) Der BÜP hat vor Einsatzbeginn den Schlüssel gegen Unterschrift beim Fdl Hof abzuholen und ihn nach Einsatzende sowie bei Einsatzunterbrechungen beim Fdl wieder abzugeben. Ausgenommen sind hiervon kurze Unterbrechungen bis zu 30 Minuten.
- c) Solange sich der BÜP in unmittelbarer Nähe des Überweges aufhält, brauchen die geschlossenen Schranken nicht verschlossen werden. Bei den vorgeschriebenen Meldungen ist dann „verschlossen“ durch „geschlossen“ zu ersetzen. Zum Ende des BÜP-Einsatzes müssen die Schranken wieder in Grundstellung verschlossen sein.
- d) Werden nur vereinzelte Fahrten mit Straßenfahrzeugen erforderlich, ist durch den BÜP das Verfahren nach 2.1.1 durchzuführen.
- e) Ist absehbar, dass mehrere Fahrten mit Straßenfahrzeugen durchzuführen sind, dürfen die Schranken für eine längere Zeit in Absprache mit dem Fdl geöffnet bleiben. Bevor der Fdl der Überfahrt mehrerer Straßenfahrzeuge zustimmt ist
- jeweils ein Merkhinweis „BUE“ am Gleis HOS316 anzubringen
und
- es sind Befahrbarkeitssperren für das Gleis HOS316 einzugeben.
Die Sicherungsmaßnahmen sind so lange erforderlich, bis der BÜP nach Aufforderung durch den Fdl oder aufgrund eigenverantwortlichen Schließens des Überweges die Meldung über die Grundstellung des Überweges abgibt.
Vor einem erneuten Öffnen der Schranken muss die Zustimmung des Fdl eingeholt werden.
Bzgl. der Meldungen und des Nachweises ist sinngemäß nach 2.1.1 zu verfahren.
- f) Beginn und Ende der Sicherung durch BÜP sind ebenfalls im Fernsprechbuch nachzuweisen.

2.2 Sonstige Bestimmungen

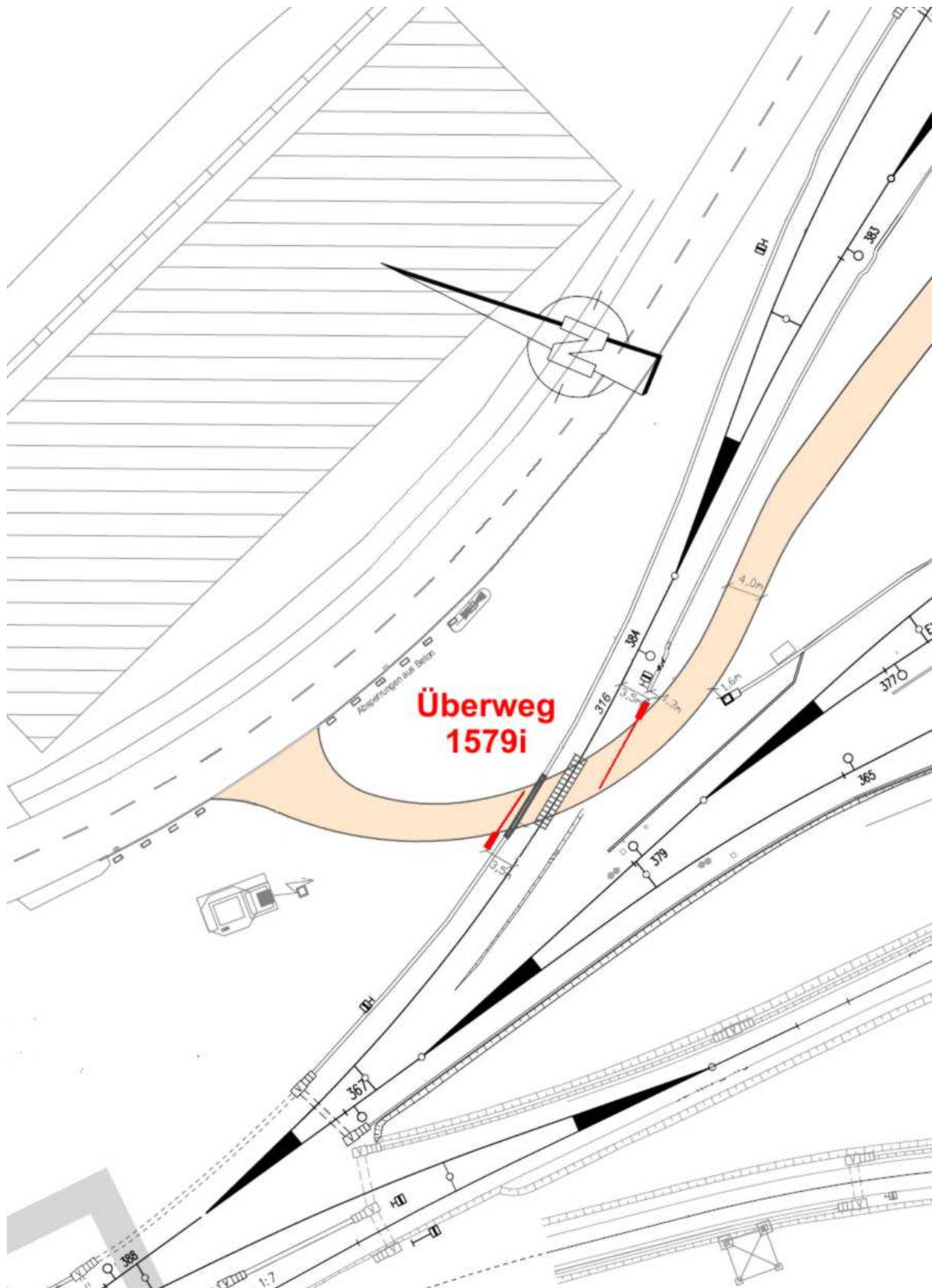
2.2.1 Unregelmäßigkeiten sind sofort an den Fdl Hof zu melden.

2.2.2 Können die Schranken aufgrund eines Defektes nicht geschlossen oder nicht wieder verschlossen werden, sind die Rangierfahrten anzuweisen, den Überweg durch Posten wie bei Bahnübergängen zu sichern sofern kein BÜP vor Ort ist, der die Sicherung übernehmen kann.

2.2.3 Wird der Überweg im Rahmen von Baumaßnahmen befahren, ist durch den Technisch Berechtigten arbeitstäglich zu prüfen, dass die Spurrillen gefahrlos von Eisenbahnfahrzeugen zu befahren sind. Ggf. ist für die Reinigung der Spurrillen zu sorgen. Bei Frost sind die Prüfintervalle zu verkürzen, um sicherzustellen dass es zu keine gefährlichen Ablagerungen aus Eis und Matsch in den Spurrillen kommt.

Bedienungsanweisung für Überweg 1579i

Skizze:



Bedienungsanweisung für den BÜ 1909 (Firmenzufahrt Fa. Neumann) im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 10.09.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 11.09.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 11.09.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 1909 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Ortsstellbereich Pollhornweg, und quert die Firmenzufahrt der Fa. Neumann das Zuführungsgleis zu den Anschlüssen „Haltermann“ (HALT) und „Tanklager Wilhelmsburg“ (CRH).

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform NE-BÜ-70 LZ/QL mit Handeinschaltung hergestellt.

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann		
		
ET	Einschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
AT	Ausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
QL	Überwachungslampe	weißes Ruhelicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung
	teilweise ist auf der Bedieneinrichtung eine weiße Zahl angebracht, die die lfd. Nr. der Bedieneinrichtung für diesen BÜ kennzeichnet	

Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) durch Kontaktschleifen und einem zusätzlichen Ausschaltkontakt K3 ausgerüstet.

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. Für die Einschaltung des BÜ sind die Einschalttasten in Fahrtrichtung zu nutzen.

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

Wenn nach der Bedienung der ET die Quittungslampe (QL) 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 QL und die Bahnübergangssicherung schaltet aus.

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

Hinweis:

Wird bei Rangierbewegungen lediglich eine Schleife belegt, schaltet die BÜ-Anlage nach der Grundstellerzeit von 300 Sekunden ab. Werden jedoch nur eine Schleife und der K3 befahren, registriert die Anlage dies als Ausschaltstörung und zeigt in Folge dessen Dauerrot. Die Ausschaltung mittels AT ist dann nicht möglich.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die QL 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

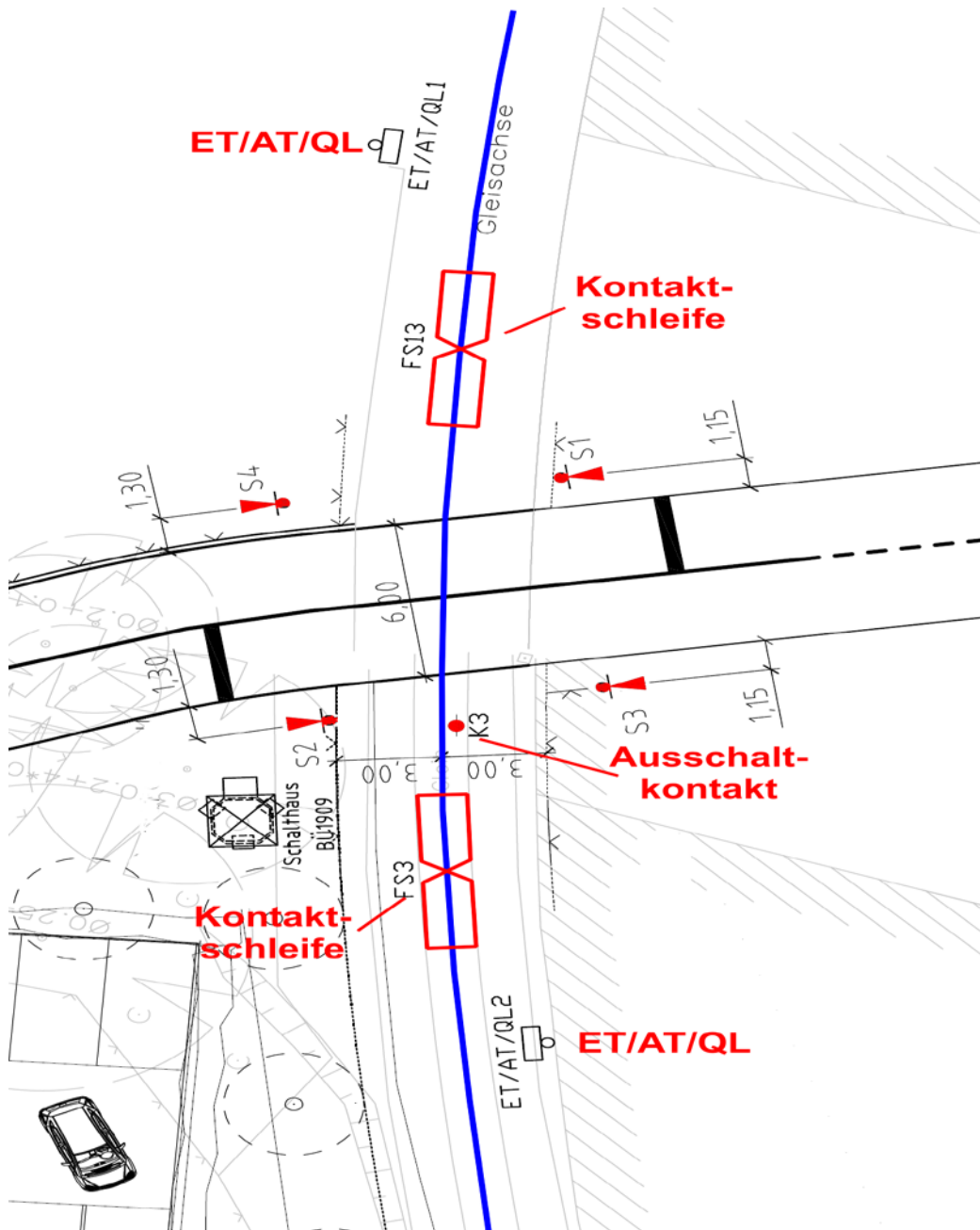
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **1909**

km: **67,16**

Lage: **Firmenzufahrt Fa. Neumann**

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 Lz-QL	1	ein Straßensignal ausgefallen	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			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende 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 das Gleistor im Gleis REO851 im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.06.2019

aufgestellt: 29.04.2015 BS-6 gez. Veh	aktualisiert: 13.06.2019 RIS-6 gez. Veh
---	---

Ausrüstung des Gleistores

Das Gleistor befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Ortsstellbereich Pollhornweg, im Gleis REO851 im km 71,15 in unmittelbarer Nähe zum nichttechnisch gesicherten BÜ 1900c.

- Das Gleistor ist zweiflügelig und beidseitig mit Signalen Sh 2 an den Torflügeln ausgerüstet.
- Während des Öffnungs- und Schließvorgangs wird eine gelbe Rundumleuchte eingeschaltet.
- Zur manuellen Bedienung des Gleistores sind an den Torflügeln zwei Schlüsselkästen (Vierkant) mit den erforderlichen Schlüsseln angebracht.

Die Steuerung des Gleistores wurde mit Techniken der Bahnübergangssicherung hergestellt. Bedieneinrichtungen für die Rangierpersonale sind nicht vorhanden.

Um ein unzeitiges Schließen des Gleistores zu verhindern, ist das Gleistor mit BÜ-Belegtmeldern (BÜBM) durch Kontaktschleifen ausgerüstet.

Öffnung des Gleistores

Die Öffnung des Gleistores wird durch das Befahren der Kontaktschleife eingeleitet.

Während des Öffnungsvorgangs signalisiert die angebrachte gelbe Rundumleuchte die Bewegung der Torflügel. Die Rundumleuchte wird abgeschaltet sobald das Tor die Endlage in geöffneter Stellung erreicht hat.

Das Aufleuchten der Quittungslampe (QL) mit weißem Ruhelicht zeigt dem Rangierpersonal an, dass das Gleistor vollständig geöffnet wurde und keine Störung vorliegt. Das Gleistor darf befahren werden.

Der BÜ 1900c ist nicht in die Technik eingebunden und gem. Betriebsstellenbuch zu sichern.

Schließen des Gleistores

Nach dem Befahren der zweiten Kontaktschleife und dem Freifahren des Bereiches hinter dem Tor wird das Schließen des Tores eingeleitet.

Die Quittungslampen erlöschen und die gelbe Rundumleuchte wird eingeschaltet. Nach Beendigung des Schließvorgang erlischt auch die gelbe Rundumleuchte wieder.

Wurde die Schleife zum Öffnen des Gleistores irrtümlich befahren, kann das Gleistor nicht durch eine Hilfsbedienung wieder geschlossen werden. Um dennoch die Sicherung des Werksgeländes sicherzustellen, ist der Bereich des Gleistores wie vorstehend beschrieben zu befahren.

Störungen

Öffnung

Eine Störung liegt vor, wenn die QL nach dem Befahren der Kontaktschleife und der erforderlichen Wartezeit zum Öffnen des Tores kein weißes Ruhelicht zeigt.

Öffnet das Gleistor nicht automatisch, besteht zunächst keine Möglichkeit das Gleistor von Hand zu öffnen. Erst nachdem die Fachkraft die Torflügel von den Antrieben getrennt hat, ist eine manuelle Bewegung des Tores möglich.

Schließen

Erfolgt nach dem Freifahren der Kontaktschleifen kein automatischer Schließvorgang des Gleistores, kann das Gleistor zunächst nicht von Hand geschlossen werden. Erst nachdem die Fachkraft die Torflügel von den Antrieben getrennt hat, ist eine manuelle Bewegung des Tores möglich.

Manuelle Bedienung

Nachdem die Torflügel von den Antrieben getrennt sind, kann das Gleistor wie folgt geöffnet werden:

- Schlüssel aus dem Schlüsselkasten entnehmen,
- Verriegelung in der unteren Mitte des Tores mit dem Schlüssel entriegeln,
- beide Torflügel von Hand in die geöffnete Stellung bringen,
- Sicherung der Torflügel mit Hilfe der Ketten an den hierfür vorgesehenen Pfosten.

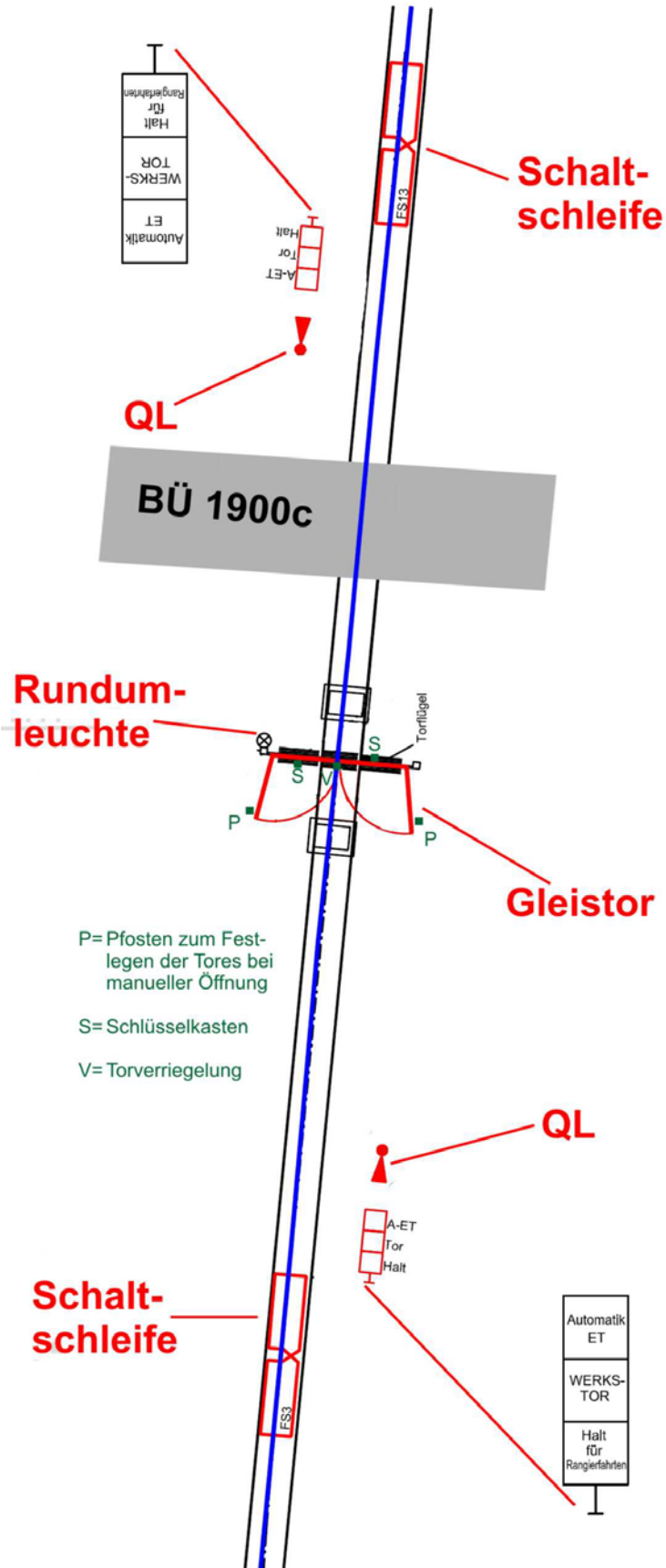
Nach erfolgter Durchfahrt ist das Tor zu schließen und wieder zu verriegeln. Die Schlüssel sind wieder im Schlüsselkasten zu hinterlegen.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten sind dem Fdl Hof zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

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

Lageskizze



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.

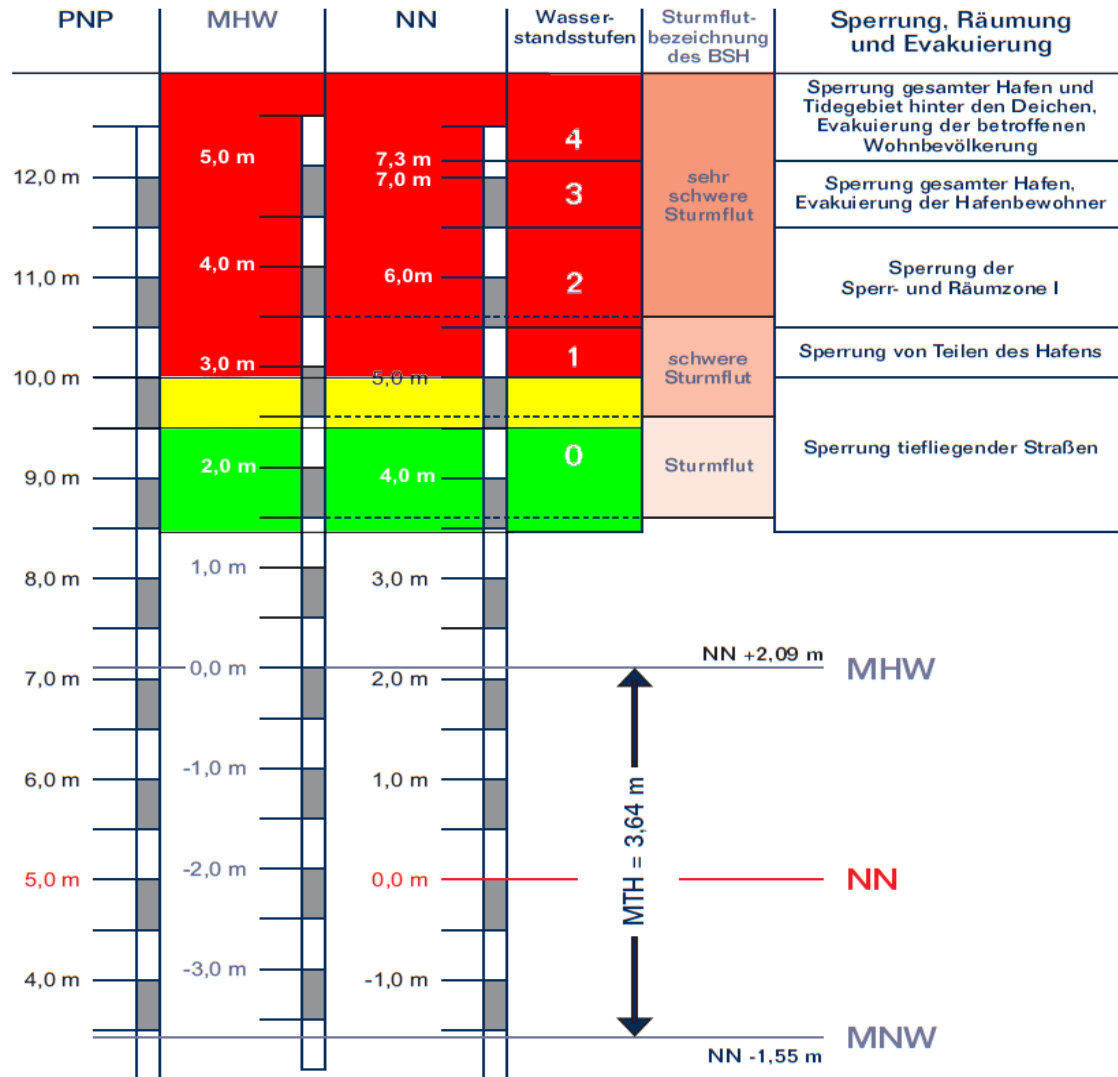
Zu Einsatzbeginn meldet sich der Einsatzstab beim Netzkordinator. Ab diesem Zeitpunkt sind alle Maßnahmen zum Einsatz von Personal (Techniker und Nmg) sowie Information der EVU mit dem Einsatzstab abzusprechen.

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

2. Vergleichende Übersicht

Vergleichende Übersicht zu Höhen und Sturmflutangaben bezogen auf PNP, MHW und NN am Pegel St. Pauli

	HASTA	Einsatzstab
	kein Einsatz	kein Einsatz
	kleine Besetzung	Bereitschaft
	große Besetzung	im Einsatz



NN = Normal Null = amtlich festgelegte Bezugsebene für Tiefenmessungen auf See und in Tideströmen

PNP = Pegelnullpunkt = in Hamburg St. Pauli NN - 5,00 m

MHW = Mittleres Hochwasser
 MNW = Mittleres Niedrigwasser
 MTH = Mittlerer Tidehub

für Wassersandsvorhersagen des BSH

Die 10 höchsten Sturmfluten gemessen am Pegel St. Pauli

03.01.76 = NN +6,45 m
 28.01.94 = NN +6,02 m
 10.01.95 = NN +6,02 m
 03.12.99 = NN +5,95 m
 24.11.81 = NN +5,81 m
 23.01.93 = NN +5,76 m
 28.02.90 = NN +5,75 m
 05.02.99 = NN +5,74 m
 17.02.62 = NN +5,70 m
 09.11.07 = NN +5,65 m

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.

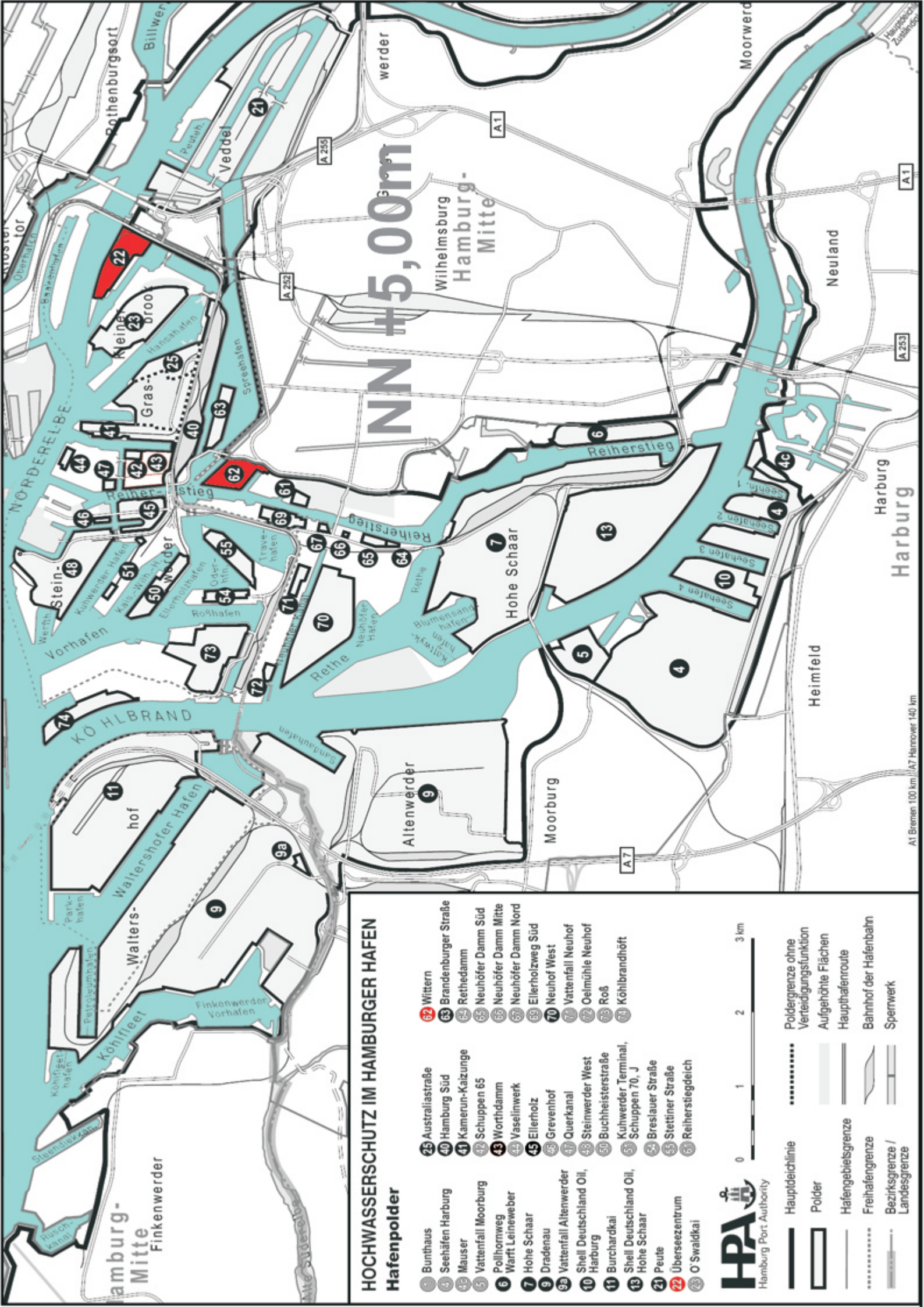
Ein rotes „X“ weist auf ein einzelnes geschlossenes Tor hin.

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



NN +5,00m

Wilhelmsburg
Hamburg-
Mitte

HOCHWASSERSCHUTZ IM HAMBURGER HAFEN

Hafenpolder

- 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' Swardkai
- 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

Wilhelmsburg
Hamburg-
Mitte

HOCHWASSERSCHUTZ IM HAMBURGER HAFEN

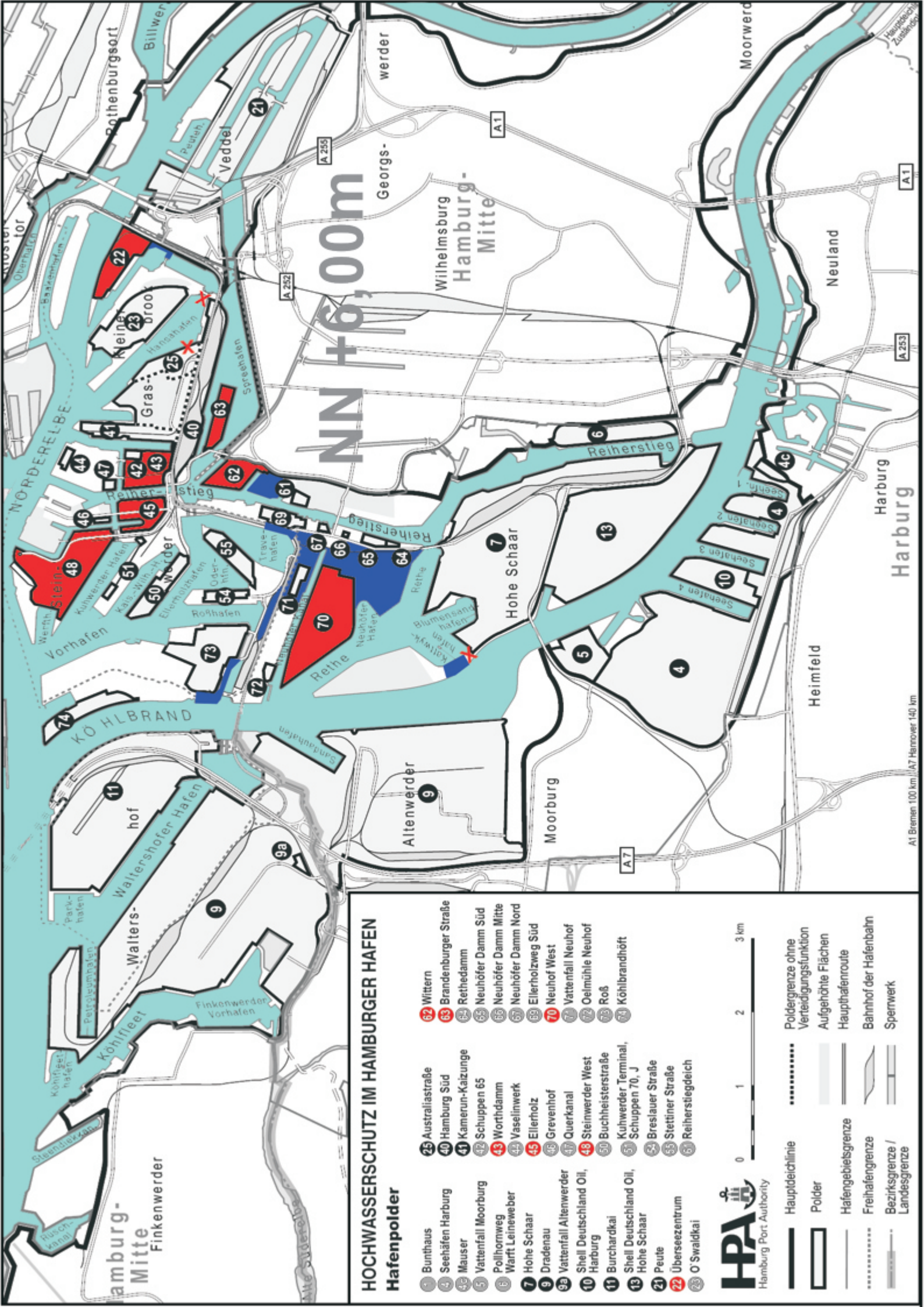
Hafenpolder

- 1 Bunthaus
- 2 Seehäfen Harburg
- 3 Mauser
- 4 Vattenfall Moorburg
- 5 Pollhornweg
- 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' Swaidkai
- 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

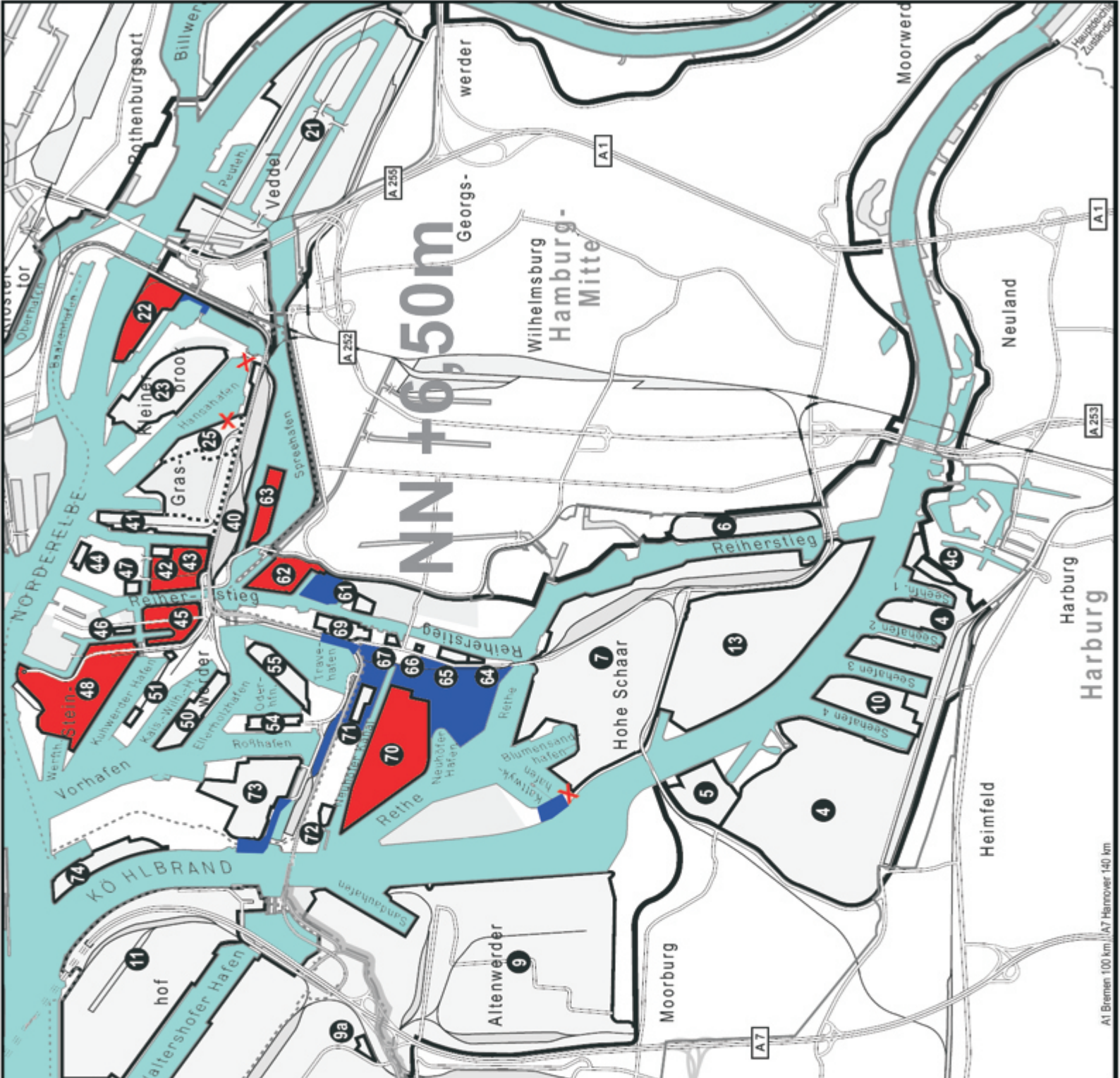
Hafenpolder

- 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
- 25 Australialstraße
- 40 Hamburg Süd
- 41 Kamerun-Kaizunge
- 42 Schuppen 65
- 43 Worthdamm
- 44 Vaselinewerk
- 45 Ellerholz
- 46 Grevenhof
- 47 Querkanal
- 48 Steinwerder West
- 50 Buchheisterstraße
- 51 Kuhwerder Terminal, Schuppen 70, J
- 52 Breslauer Straße
- 53 Stettiner Straße
- 61 Reiherstiegdeich
- 62 Wittern
- 63 Brandenburger Straße
- 64 Rethedamm
- 65 Neuhofer Damm Süd
- 66 Neuhofer Damm Mitte
- 67 Neuhofer Damm Nord
- 68 Ellerholzweg Süd
- 70 Neuhofer West
- 71 Vattenfall Neuhofer
- 72 Oelmühle Neuhofer
- 73 Roß
- 74 Köhlbrandhöft



- 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

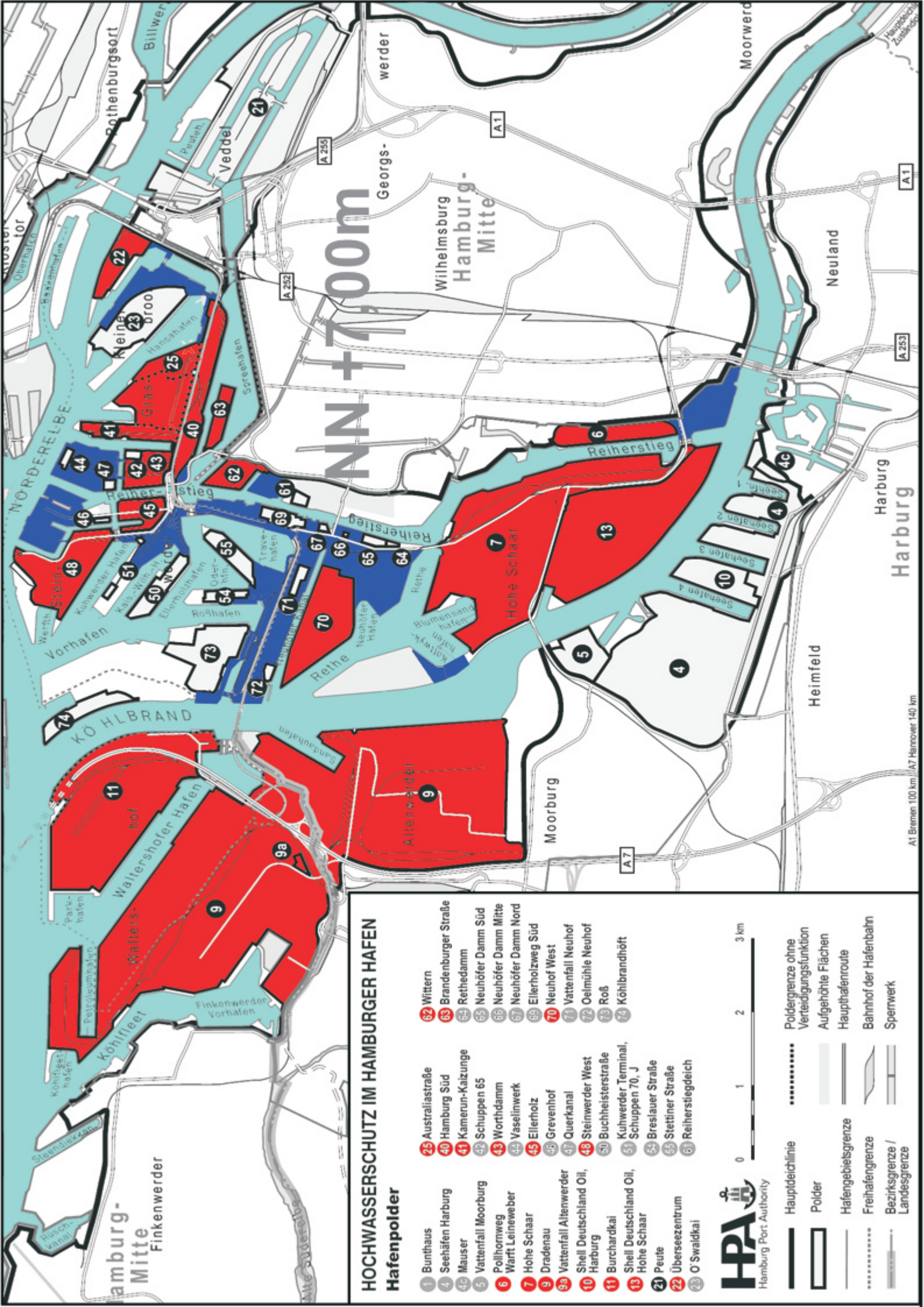
Hafenpolder

- 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 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



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





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' Swaidkai
- 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 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 Reihersstiegleich



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



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 in 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

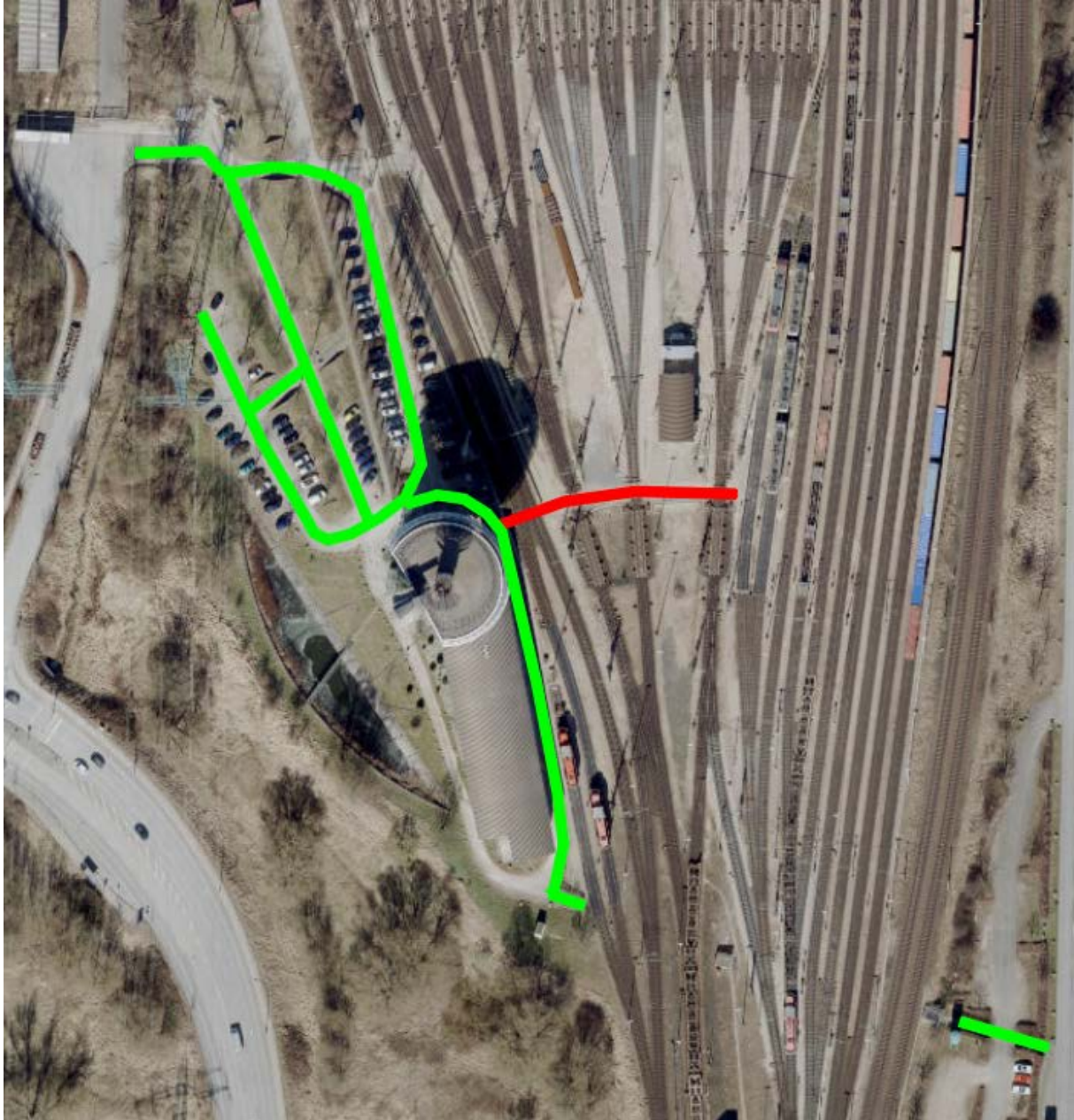
In den Bereichen ohne Weichenheizung kann es aufgrund der exponierten Lage der Gleisanlagen bei stärkerem Wind zu Schneeverwehungen im Bereich der Weichenzungen. Die Schneeverwehungen können nicht immer zeitnah beseitigt werden.

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:

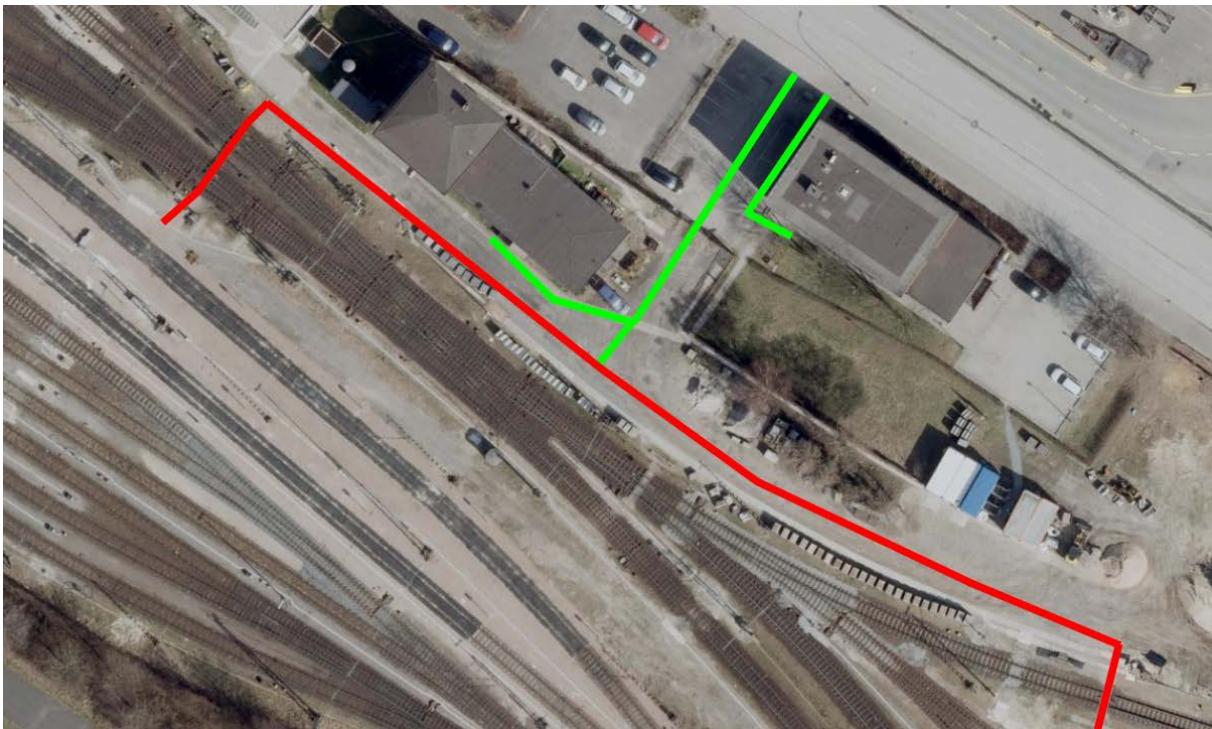


Winterdienst

Übersichtsplan Alte Süderelbe Nordkopf:



Übersichtsplan Stellwerk Whf:



Winterdienst

Übersichtplan Lokabstellung Köhlfleet:



Lokservicestelle:



Winterdienst

Übersichtsplan Stellwerk Ct:



Winterdienst

Übersichtsplan Hmb Hohe Schaar Lokabstellung:



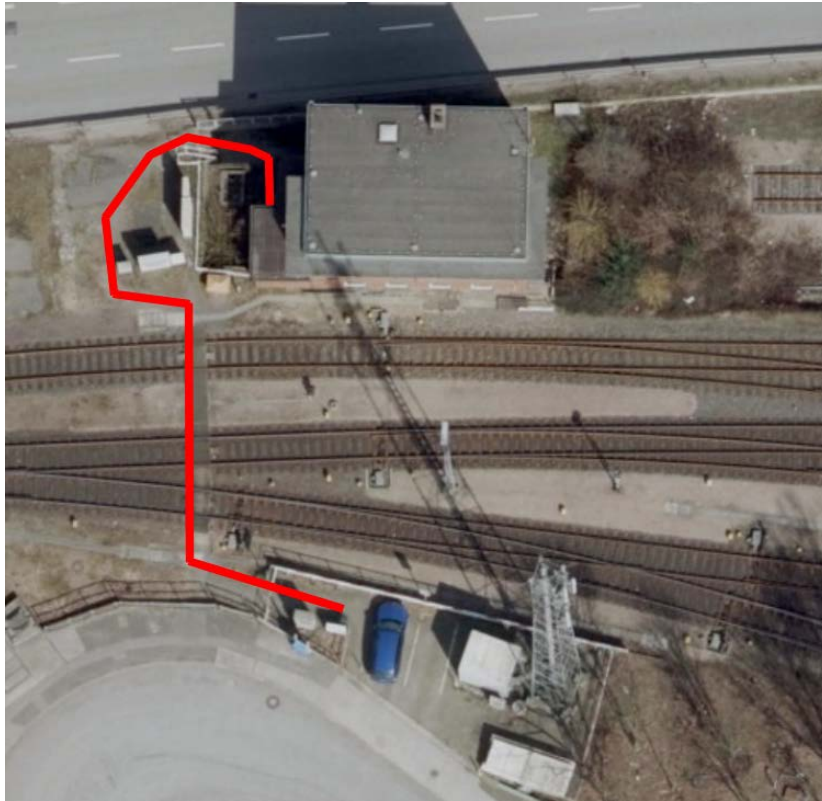
Übersichtsplan Hmb Hohe Schaar Stellwerk:



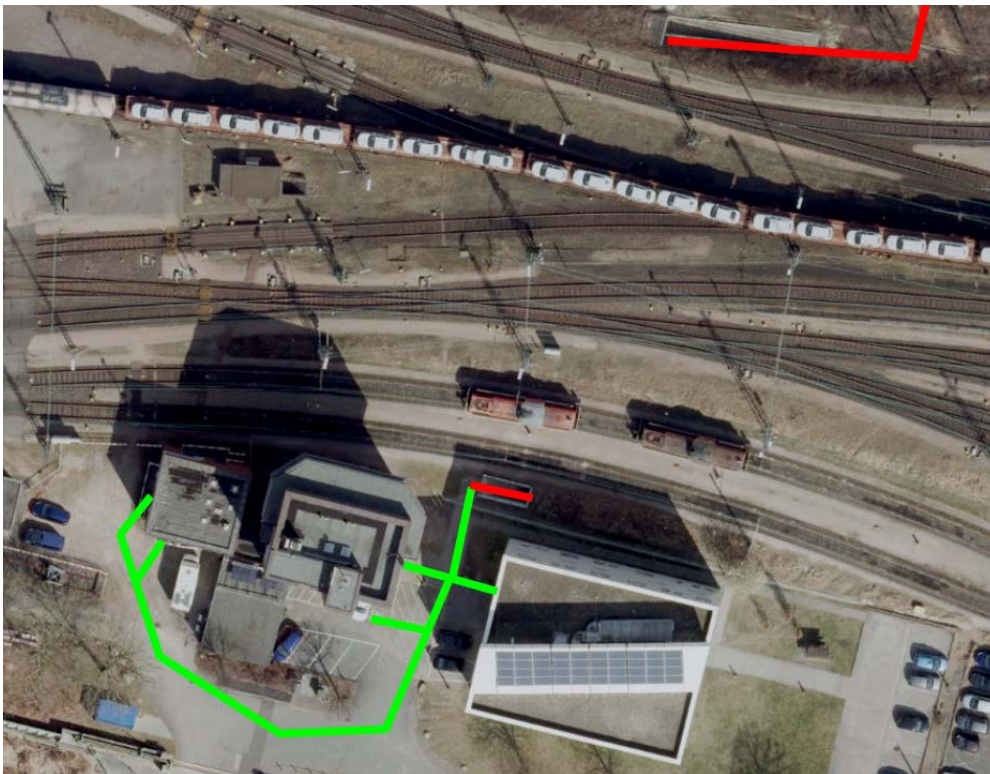


Winterdienst

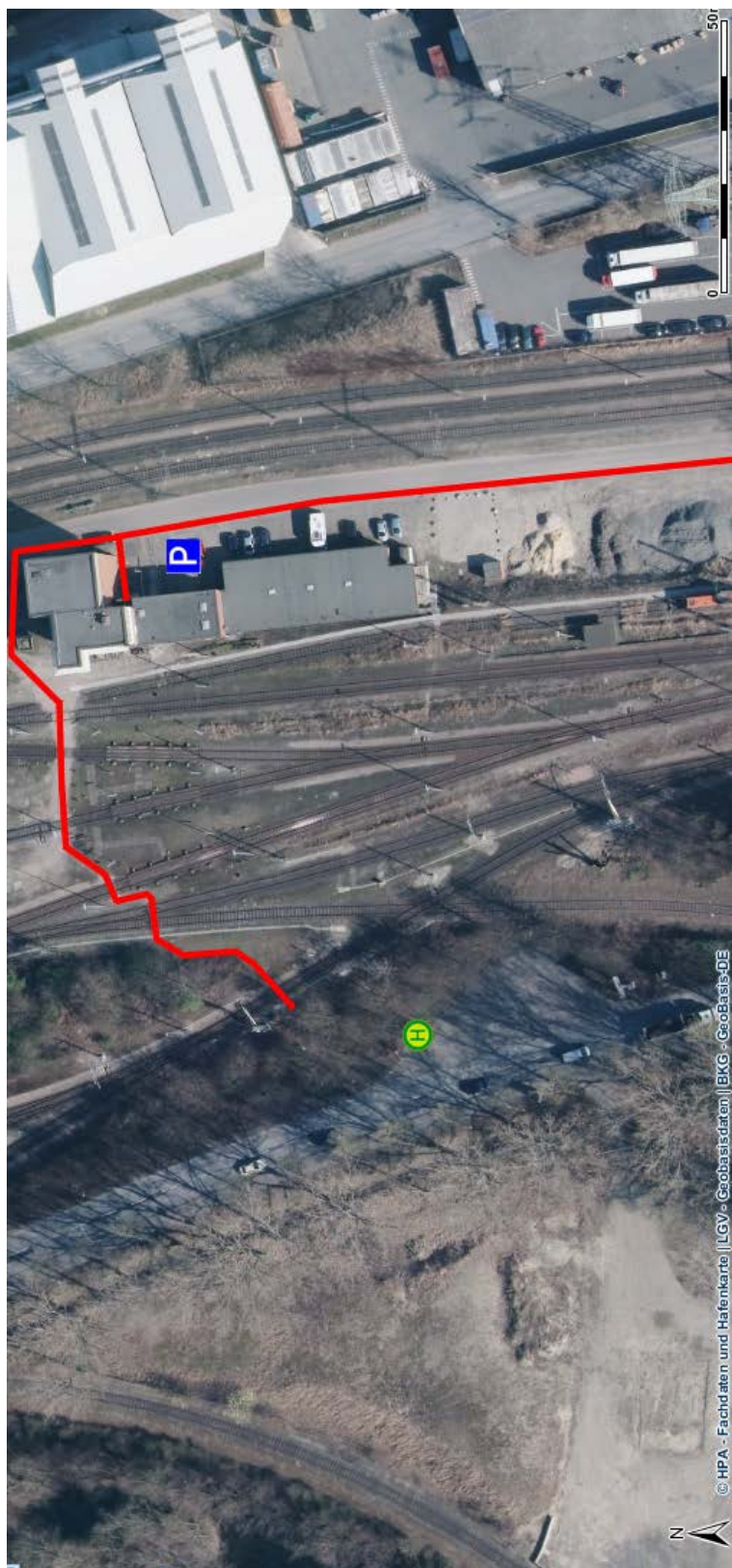
Übersichtsplan Stw Hsw:



Übersichtsplan Stw Hsf:



Dienstwege Stellwerk Hof



Dienstwege

