

# Angaben zu den örtlichen Zusätzen für den Bahnhof Hamburg Hafen Bft im westlichen Hafen

gültig ab 13.12.2015

bleibt frei

<b>aufgestellt:</b>	<b>geprüft:</b>	<b>genehmigt:</b>
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

<b>Übersicht der Aktualisierungen</b> .....	<b>III</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>IV</b>
<b>Verzeichnis der Anhänge</b> .....	<b>VII</b>
<b>Verzeichnis der Stellen, auf denen die Angaben zu den örtlichen Zusätzen ausgelegt ist</b> .....	<b>IX</b>
<b>Regelungen zur Ril 408 – Fahrdienstvorschrift –</b> .....	<b>1</b>
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.21</b> .....	<b>1</b>
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.....	3
408.2101 Abschnitt 3 und 408.4801 Abschnitt 3 Ausnahmen.....	3
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.23</b> .....	<b>4</b>
408.2321 Abschnitt 2 Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist.....	4
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.24</b> .....	<b>4</b>
408.2431 Abschnitt 2 Absatz 2 Umleiten unter erleichterten Bedingungen.....	4
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.25</b> .....	<b>4</b>
408.2581 Abschnitt 1 Maßnahmen bei Gefahr.....	4
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48</b> .....	<b>5</b>
408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle .....	5
1.1 <i>Lage der Betriebsstelle, Grenzen</i> .....	5
1.2 <i>Grenzen</i> .....	5
1.3 <i>Rangierbezirke</i> .....	7
1.4 <i>Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise</i> .....	7
1.5 <i>Angrenzende Infrastruktur</i> .....	7
1.6 <i>Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen</i> .....	7
1.7 <i>Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen</i> .....	7
1.8 <i>Rangieranlagen</i> .....	8
1.9 <i>Maßgebende Neigung größer 2,5‰ (1:400)</i> .....	8
1.10 <i>Ausweich- und Überleitmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen</i> .....	8
1.11 <i>Lageplan der Betriebsstelle</i> .....	8
1.12 <i>Stellwerke</i> .....	9
1.13 <i>Signale</i> .....	9
1.14 <i>Streckenblockeinrichtungen</i> .....	10
1.15 <i>Grenzen der benachbarten Betriebsstellen</i> .....	10
1.16 <i>Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen</i> .....	10
1.17 <i>Standorte Rangierhalttafel</i> .....	10
1.18 <i>Punktförmige Zugbeeinflussung</i> .....	10
2.1 <i>Rampen mit nutzbaren Längen und Höhe über Schienenoberkante</i> .....	12
2.2 <i>Ladestellen, Freiladegleise</i> .....	12
2.3 <i>Fahrzeugbehandlungsanlagen</i> .....	12
3.1 <i>Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr</i> .....	12
3.2 <i>Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen</i> .....	13
4.1 <i>Bremsprobeanlagen</i> .....	13
4.2 <i>Fremdstromversorgung</i> .....	14
4.3 <i>Einbruchmeldeanlage</i> .....	15
4.4 <i>Brandmeldeanlage</i> .....	15
4.5 <i>TV-Anlagen</i> .....	15
4.6 <i>Weichenheizung</i> .....	15
4.7 <i>Notstromaggregat</i> .....	16
4.8 <i>Gleisfeldbeleuchtung</i> .....	16
4.9 <i>Telekommunikationseinrichtungen</i> .....	18
4.10 <i>Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall</i> .....	19



---

4.11	Hochwasserschutz .....	20
4.12	Rail Data Gate (RDG) .....	21
408.4801	Abschnitt 2 Absatz 2 b) Maßgebende Neigungen .....	22
408.4801	Abschnitt 2 Absatz 2 d) Aufteilung des Bahnhof in mehrere Fahrdienstleiterbezirke .....	25
408.4801	Abschnitt 2 Absatz 2 f) Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen .....	25
408.4802	Abschnitt 3 Tätigkeiten abgrenzen .....	25
408.4811	Abschnitt 4 Absatz 3 Zuständige Stelle / Unterlagen für den Ortsstellbereich .....	27
408.4811	Abschnitt 4 Absatz 4 Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich .....	27
408.4811	Abschnitt 4 Absatz 5 Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich .....	28
408.4811	Abschnitt 7 Örtliche Besonderheiten .....	28
408.4814	Abschnitt 3 Absatz 1 a) Vor Gefahrstellen halten .....	30
408.4814	Abschnitt 3 Absatz 1 b) Niedrigere Geschwindigkeit .....	30
408.4814	Abschnitt 3 Absatz 2 Befahren von Gleisbogen .....	31
408.4815	Abschnitt 3 Stellen der Weichen beim Abstoßen .....	31
408.4815	Abschnitt 7 Umstellen von Weichen während des Rangierens mit Fahrzeugen, die mit Reisenden besetzt sind .....	31
408.4816	Abschnitt 1 Absatz 1 Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen .....	32
408.4816	Abschnitt 1 Absatz 3 Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind .....	33
408.4816	Abschnitt 2 Absatz 2 Sichern von Übergängen, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen .....	33
408.4818	Abschnitt 1 Absatz 1 Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder in die Fahrzeuge ablaufen dürfen .....	34
408.4818	Abschnitt 4 Wegfall des Abstandes der Fahrzeuge bei Ablaufanlagen mit automatischer Geschwindigkeitsregelung .....	34
408.4818	Abschnitt 5 Absatz 1 a) Unwirksame Sperrvorrichtung an Weichen .....	34
408.4818	Abschnitt 5 Absatz 1 b) Ablaufen mit eingeschalteter automatischer Laufwegsteuerung .....	34
408.4821	Abschnitt 3 b) Verwenden des Luftbremskopfes .....	34
408.4851	Abschnitt 1 Absatz 1 Andere Mitarbeiter zuständig für das Sperren von Nebengleisen .....	35
408.4851	Abschnitt 1 Absatz 2 c) Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen .....	35
408.4851	Abschnitt 1 Absatz 7 Wortlaute beim Sperren von Bahnhofsgleisen .....	36
<b>Regelungen zur Ril 301 – Signalbuch – .....</b>		<b>37</b>
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 .....	37
301.0201	Abschnitt 1 Absatz 6 Bremsweg der Strecke .....	37
301.0501	Langsamfahrsignale .....	37
<b>Regelungen zur Ril 481 – Telekommunikationsanlagen bedienen – .....</b>		<b>38</b>
Ril 481.0201 – Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks – .....		38
481.0201	Abschnitt 6 Absatz 5 Angaben zu den Ortskanälen der Betriebsarten C und O .....	38
Ril 481.0205 – Grundlagen für Verbindungen des Zugfunks im GSM-R-Netz – ..		38
481.0205	Abschnitt 2 Abs. 3 Rufnummer des Fahrdienstleiters .....	38

481.0205 Abschnitt 7 Zugvorbereitungsmeldung.....	38
481.0205Z01 Abschnitt 1 Zugfunkbereiche.....	38
Ril 481.0301 – Gespräche über analogen Rangierfunk führen – .....	39
481.0301 Abschnitt 1 Absatz 5 Teilnehmerverzeichnis analoger Rangierfunk.....	39
<b>Regelungen zur Ril 482 – Signalanlagen bedienen – .....</b>	<b>40</b>
Ril 482.8001 – Ortsstellbereiche – .....	40
482.8001 Abschnitt 1 Absatz 1, 3 und 4 Beschreibung, Besonderheiten und Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM).....	40
482.8001 Abschnitt 2 Absatz 1, 2 und 3 Vorhaltung und Überprüfung der Signalmittel, Werkzeuge und Hilfsmittel.....	40
482.8001 Abschnitt 5 Absatz 4 Art der Verständigung.....	40
482.8001 Abschnitt 10 Melden an angrenzende Bereiche.....	41
Ril 482.8002 – Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren, Allgemeines – .....	41
482.8002 Abschnitt 5 Absatz 5 Ausgebildete Personen zur Beurteilung der Befahrbarkeit einer aufgefahrenen Weiche .....	41
Ril 482.8003 – Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen –41	
482.8003 Abschnitt 1 Absatz 2 Besonderheiten.....	41
Ril 482.8005 – Elektrisch ortsgestellte Weichen mittels Bedientafel umstellen –.41	
482.8005 Abschnitt 1 Absatz 2 Örtlichkeit.....	41
482.8005 Abschnitt 3 Absatz 2 Fahrwegstelltafel.....	42
482.8005 Abschnitt 4 Absatz 1 Ansprechpartner bei Störungen in EOW-Bereichen .....	42
Ril 482.9001 – Signalanlagen bedienen, Allgemeines –.....	42
482.9001Z06 Abschnitt 4 Absatz 2 Nicht auffahrbarer Weichenverschluss .....	42
<b>Regelungen zu Unfallverhütungsvorschriften.....</b>	<b>43</b>
DGUV Vorschrift 72 und 73.....	43
§ 23 Verhalten im Gleisbereich .....	43
DGUV Information 214-009.....	43
3.8 Sicherheitsabstände in Bereichen von Weichen und Kreuzungen.....	43
DGUV Information 214-055.....	43
7.5 Ladetätigkeiten an Schienenfahrzeugen .....	43
8.1 Elektrische Energie .....	43

## Verzeichnis der Anhänge

lfd. Nr.	Inhalt	Stand	HPA / BezL B	Stw Whf/As	Stw Ct	EVU
<b>Pläne</b>						
1-1	Lageplan der Betriebsstelle (Zerrplan) <sup>1)</sup>	<del> </del>	X	X	X	X
1-2	Übersichtsplan mit Schaltanweisung <sup>2)</sup>	<del> </del>	X	X	X	
<b>Verzeichnisse</b>						
2-1	Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen	13.12.20	X	X	X	X
2-2	Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen	13.12.20	X	X	X	X
2-3	Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung	13.12.20	X	X	X	X
2-4	Rangierfunkteilnehmerverzeichnis (einschl. Skizze)	15.12.19	X	X	X	X
2-5	Verzeichnis der Zugschlussstellen	13.12.20	X	X	X	
2-6	Übersicht der mechanisch ortsgestellten Weichen, Gleissperren und der Wartezeichen	15.12.19	X	X	X	X
<b>Bedienungsanweisungen BÜ</b>						
3-418	Kurzbedienungsanweisung TH-BÜP BÜ 418	13.12.20	X	X		X
3-611	Bedienungsanweisung für BÜ 611	15.04.17	X	X		X
3-614	Bedienungsanweisung für BÜ 614	15.04.17	X	X		X
3-1433A	Bedienungsanweisung für BÜ 1433A	13.12.20	X	X	X	X
3-1436i	Bedienungsanweisung für BÜ 1436i	13.12.15	X	X	X	X
<b>sonstige Bedienungsanweisungen</b>						
4-1	Bedienungsanweisung für die Bremsprobeanlage MUE	13.12.15	X	X	X	X
4-2	Bedienungsanweisung für die Bremsprobeanlage AWO	13.12.15	X	X		X
4-3	Bedienungsanweisung für die Bremsprobeanlage ASE	<del> </del>	bleibt frei			
4-4	Bedienungsanweisung für die Bremsprobeanlage DRA	<del> </del>	bleibt frei			
4-5	bleibt frei	<del> </del>				
4-6	Anweisung zur Weiterführung des Betriebs bei Ausfall des elektronischen Stellwerks DRA	13.12.20	X	X		
4-7	Bedienungsanweisung Weichenheizung Ww Ct	13.12.20	X		X	

lfd. Nr.	Inhalt	Stand	HPA / BezL B	Stw Whf/As	Stw Ct	EVU
4-8	Bedienungsanweisung Weichenheizung Fdl Whf/Ww As	13.12.20	X	X		
4-9	Bedienungsanweisung Sicas 7 mit VICOS111	13.12.20	X	X		
4-10	Bedienungsanweisung CTA (NBS)	01.09.19	X	X		
4-11	Anweisung zur Weiterführung des Betriebs bei Ausfall des elektronischen Stellwerks AWO	13.12.20	X	X		
4-12	Bedienungsanweisung Nahstellbereich MUE	11.12.15	X		X	X
4-13	Bedienungsanweisung für die Schnittstelle DRA/Ct	13.12.20	X	X	X	
4-14	Bedienungsanweisung für die Lokservice- stelle (LSS)	13.12.20	X	X		X
<b>weitere Anlagen</b>						
5-1	Maßnahmen und Meldungen bei Hochwasser	13.12.15	X	X	X	X
5-2	Winterdienst auf Anlagen der Hafенbahn	13.12.20	X	X	X	X
5-3	Dienstwege	15.04.17	X	X	X	X
5-4	bleibt frei					
5-5	Bestimmungen zur Nutzung des Abdrück- funks	13.12.15	X	X		X
5-6	bleibt frei					
5-7	Weichenreinigung	09.12.18	X	X	X	
5-8	Durchführung von Lü-Sendungen	13.12.15	X	X	X	
5-9	Verschubdetektoren	15.04.17	X	X	X	
5-10	Anbringen von Merkhinweisen	15.04.17	X	X		
<b>signaltechnische Unterlagen <sup>3)</sup></b>						
6-1	Lage- und Isolierplan	X	X	X	X	
6-2	schematische Gleis- und Signalübersicht	X	X	X	X	
6-3	Tabellen für Regel- und Zughilfsstraßen	X	X	X	X	
6-4	Tabellen für Haupt- und Vorseignale	X	X	X	X	
6-5	Tabelle für Weichen und Gleissperren	X	X	X	X	
6-6	Tabelle für Gleisstromkreise	X	X	X	X	

1) Die aktuellen Zerrpläne sind im Internet veröffentlicht.



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

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

Diese Unterlage enthält neben den gem. 408.58 geforderten Angaben des EIU zusätzlich die Regeln, die durch das EIU für das Streckenbuch zu liefern sind sowie Regeln zu weiterem 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
durchgehende Hauptgleise Alte Süderelbe ↔ Mühlenwerder/Dradenau	km 14,9	km 13,8	4,5‰	Mühlenwerder / Dradenau
	km 15,8	km 15,6	3,8‰	Dradenau
ASE503	km 12,2	km 13,1	3,6‰	Hausbruch
ASE504	km 12,2	km 13,1	3,7‰	Hausbruch
ASE543	Weiche ASE184	Weiche ASE210	9,0‰	Hansaport
ASE544	Kr ASE187	Weiche ASE211	9,0‰	Hansaport
ASE545	Kr ASE189	Weiche ASE212	9,0‰	Hansaport
ASE702	Weiche ASE214	Ls W402x	6,0‰	Altenwerder Ost
ASE702/AWO401	Ls W402X	Weiche AWO431 bzw. Weiche AWO441	6,0‰	Alte Süderelbe
ASE706/AWO402	Weiche HPT202	Weiche AWO431 bzw. Weiche AWO441	6,0‰	Alte Süderelbe
<b>LSS (Lokservicestelle)</b>				
LSS5002	Weiche ASE545	Gl. LSS5005 und LSS5006: Grz Weiche LSS5103 Gl. LSS5007: 25m hinter Grz Weiche LSS5102 Werkstatt: Grz Weiche LSS5104	6,00‰	Schiebebühne
LSS5001/5010	50m hinter Schiebebühne	Weiche ASE546	5,00‰	Schiebebühne

Bft Alte Süderelbe

**Bft Hausbruch  
Mitte**

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
HBR801 – HBR804	km 9,6	km 9,2	3,0‰	Hohe Schaar / Untereibe

**Bft Altenwerder  
Ost**

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
AWO403	Weiche AWO401	Weiche AWO411	8,00‰	Alte Süderelbe
ASE543	Weiche ASE184	Weiche ASE210	9,0‰	Hansaport
ASE544	Kr ASE187	Weiche ASE211	9,0‰	Hansaport
ASE545	Kr ASE189	Weiche ASE212	9,0‰	Hansaport
ASE702	Weiche ASE214	Ls W402x	6,0‰	Altenwerder Ost
ASE702/AWO401	Ls W402X	Weiche AWO431 bzw. Weiche AWO441	6,0‰	Alte Süderelbe
ASE706/AWO402	Weiche HPT202	Weiche AWO431 bzw. Weiche AWO441	6,0‰	Alte Süderelbe

**Bft Dradenau**

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
15	1:66	WHO019 – WHO022	100m östl. Ls 19y - Ls 22y	Weiche WHO073
		WHO054	Ls 54x	Weichen WHO091, WHO103
		WHO065	Weiche WHO073	Weiche WHO140
20	1:50	WHO064	Ls 64x	Ls 64y
30	1:33	WHO053	Ls 53y	Weiche WHO085



Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
alle Gleise zwischen km 500,9 (Waltershofer Brücken) und km 501,3 (Stw Ct)	km 501,3	km 500,9	13,0‰	Mühlenwerder
alle Gleise zwischen km 500,3 und km 500,9 (Waltershofer Brücken)	km 500,9	km 500,3	5,4‰	Alte Süderelbe
MUE600/660	Weiche MUE102	Weiche MUE103	30,0‰	Weiche MUE103

**Bft Mühlenwerder**

**408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 b)  
Gewöhnlicher Halteplatz**

Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis ASE561-ASE568 dürfen am Zsig R503 oder R504 enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

**Bft Alte Süderelbe**

Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis ASE581-ASE588 dürfen am Zsig R825 oder R826 enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

Züge auf Zsig R825 oder R826 nach Gleis ASE521 enden am Ls 521<sup>II</sup>. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge im Werksbf Hansaport dürfen am Zsig R505 oder R506 im Bft Alte Süderelbe enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

**Bft Hansaport**

Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis AWO431-AWO448 dürfen am Zsig R505 oder R506 im Bft Alte Süderelbe enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

**Bft Altenwerder Ost**

Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis WHO001-WHO022 dürfen am Zsig R31 oder R32 enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

**Bft Dradenau**

Zugfahrten nach Gleis MUE611-MUE629 enden am Ls 601<sup>II</sup> bzw. Ls 604<sup>II</sup>. Nach Halt sofort beim Ww Ct melden.

**Bft Mühlenwerder**

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

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

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

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

---

## **Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.23**

### **408.2321 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.

#### **Bft Mühlenwerder**

Nach Fertigstellung des Zuges meldet der Tf den Zug fmdl. an den Weichenwärter Ct abfahrbereit.

---

## **Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.24**

### **408.2431 Abschnitt 2 Absatz 2**

#### **Umleiten unter erleichterten Bedingungen**

#### **innerhalb des Hafens**

Züge mit dem Ziel Bft Alte Süderelbe, Bft Altenwerder Ost, Bft Mühlenwerder oder Bft Dradenau dürfen unter erleichterten Bedingungen in einen der anderen vorgenannten Bft umgeleitet werden.

Die Züge sind durch den Fdl Whf rechtzeitig mündlich zu verständigen bevor die Fahrt zugelassen wird.

Hinweis: Die Fahrplanangaben befinden sich im Bfpl-Heft 2992, Strecke 483.

#### **Übergang von/nach DB Netz**

#### 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 Kattwykbrücke / Hamburg Hohe Schaar:

Züge dürfen in beiden Fahrtrichtungen statt über die Kattwykbrücke / 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**

### **408.2581 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.

## 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.

Die Bahnhofsteile im Westhafen liegen an folgenden VzG-Strecken (VzG-Streckennummern der DB Netz AG):

1	2	3	4	5	6	7	8	VzG- und La-Strecken
VzG-Strecke	La-Strecken-Nr.	von	nach	Hauptbahn	...gleichsig	elektrifiziert	Streckenklasse	
1253	483	Hamburg Süderelbrücke	Bft Draudenau	nein	zwei	ja	D4	
1293*)	422	Hamburg-Hausbruch	Bft Hausbruch Mitte	nein	zwei	ja	D4	
1294	487	Bft Alte Süderelbe	Bft Altenwerder Ost	nein	zwei	ja	D4	
1295	485	Bft Alte Süderelbe	Bft Hansaport	nein	ein	ja	D4	
1296	482	Bft Alte Süderelbe	Bft Mühlenwerder	nein	ein	ja	D4	

\*) Überleitung aus der VzG-Strecke 1720 Lehrte (Han) – Cuxhaven

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

#### 1.2 Grenzen

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

aus Richtung	VzG-Strecke	Signal	km HPA	km DB	Bemerkungen	<u>Bft Hausbruch Mitte</u>
Hamburg-Hausbruch (DB)	1293	Asig 31P3 Asig 31P4		172,255 172,255	gleichzeitig Infrastrukturgrenze	
Bft Hmb Hohe Schaar	1253	Zsig P803 Zsig P804	9,010			
Bft Alte Süderelbe	1253	Zsig R825 Zsig R826	12,029 12,013			

Die Esig 31A und 31AA des Bf Hamburg-Hausbruch sind gleichzeitig auch die Einfahrtsignale des Bf Hamburg Hafen, Bft Hausbruch Mitte. Sowohl die Esig 31A und 31AA als auch die Asig 31P3 und 31P4 werden durch den özF Untereibe der DB Netz AG bedient.

**Bft Alte Süderelbe**

aus Richtung	VzG-Strecke	Signal	km	Bemerkungen
Bft Hausbruch Mitte	1253	Zsig R825 Zsig R826	12,029 12,013	
Bft Dradenau	1253	Zsig S31 Zsig S32 Zsig S33	14,581 14,581 14,852	
Bft Altenwerder Ost / Bft Hansaport	1294/ 1295	Ls 701 <sup>1</sup> Ls 702 <sup>1</sup>		

**Bft Hansaport**

aus Richtung	VzG-Strecke	Signal	km	Bemerkungen
Bft Alte Süderelbe	1294/ 1295	Ls 701 <sup>1</sup> Ls 702 <sup>1</sup>		
Bft Altenwerder Ost	1295	Ls W401x Ls W402x		

Der Bft Hansaport ist teilweise Privatgleisanschluss.

**Bft Altenwerder Ost**

aus Richtung	VzG-Strecke	Signal	km	Bemerkungen
Bft Hansaport	1294	Ls W401x Ls W402x		

**Bft Dradenau**

aus Richtung	VzG-Strecke	Signal	km	Bemerkungen
Bft Alte Süderelbe	1253	Zsig S31 Zsig S32 Zsig S33	14,581 14,581 14,852	
⋮				
Bft Mühlenwerder	1296	S651 S602	15,384 500,095	
Bft Mühlenwerder	ohne	Ls 44 <sup>1</sup>		

**Bft Mühlenwerder**

aus Richtung	VzG-Strecke	Signal	km	Bemerkungen
⋮				
Bft Dradenau	1295	S651 S602	15,384 500,095	
Bft Dradenau	ohne	Ls 44 <sup>1</sup>		

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



## 1.3 Rangierbezirke

Folgende Gleisgruppen gehören ebenfalls zum Bft Alte Süderelbe:

- Altenwerder West

## 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 Hafensbahn sind mit Schienen der Bauform S49 bzw. S54 versehen.

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

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

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

## 1.5 Angrenzende Infrastruktur

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

## 1.6 Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

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

## 1.7 Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

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

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

### 1.8 Rangieranlagen

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

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

#### Ablaufberg Alte Süderelbe

Ausrundungshalbmesser:	300m
Ablaufgefälle:	44,0 ‰
Talbremsen:	3 (doppelseitige Balkengleisbremse)
Richtungsbremsen:	24 (einseitige Balkengleisbremsen)

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

Die Gesamtlänge der gemeinsam ablaufenden Wagengruppe ist auf max. 120m beschränkt.

### 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

Die in Richtung Hmb-Harburg in Hausbruch angrenzende Strecke ist zweigleisig und ständig mit Gleiswechselbetrieb ausgerüstet. Im Bf Hmb Unterelbe besteht eine Überleitmöglichkeit vom Gegengleis ins Regelgleis.

In Hmb-Harburg bestehen Überleit- und Ausweichmöglichkeiten aller Art.

Vom Bft Hausbruch Mitte besteht eine eingleisige Verbindung für Zug- und Rangierfahrten zum Bft Hmb Hohe Schaar. Im Bft Hmb Hohe Schaar sind Ausweichgleise mit einer nutzbaren Länge von max. 710m vorhanden.

⋮

### 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
Whf	Fahrdienstleiterstellwerk	Sp Dr S60 ferngesteuert über OC15 mit Bedienplatzsystem VICOS OC111
AWO	Fahrdienstleiterstellwerk	SICAS S7 ferngesteuert über OC15 mit Bedienplatzsystem VICOS OC111
DRA	Fahrdienstleiterstellwerk	SICAS S7 ferngesteuert über OC15 mit Bedienplatzsystem VICOS OC111
As	Rangierstellwerk	MSR 32
Ct	Rangierstellwerk	Sp Dr S 60

### 1.13 Signale

Signal	Verwendung	Standort (km)	Zs 1	Zs 2	Zs 3	Zs 6	Zs 7	Zs 8
R31	Zsig	15,173	ja	nein	ja*)	nein	nein	nein
R32	Zsig	15,173	ja	nein	ja*)	nein	nein	nein
R801	Zsig	9,628	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R802	Zsig	9,513	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R803	Zsig	9,513	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R804	Zsig	9,552	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R503	Zsig	12,939	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R504	Zsig	12,939	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R505	Zsig	14,038	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R506	Zsig	14,037	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R825	Zsig	12,028	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R826	Zsig	12,013	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S31	Zsig	14,851	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S32	Zsig	14,851	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S33	Zsig	14,852	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S1-4	Zsig	15,995	nein	nein	ja	nein	ja	nein
S5-8	Zsig	15,944	nein	nein	ja	nein	ja	nein
S9	Zsig	15,936	nein	nein	ja	nein	ja	nein
S10-16	Zsig	15,907	ja	nein	ja	nein	nein	nein
S17-22	Zsig	15,734	ja	nein	ja	nein	nein	nein
S431-438	Zsig	601,122	nein	nein	ja	nein	ja	nein
S441-448	Zsig	601,102	nein	nein	ja	nein	ja	nein
S500	Zsig	13,245	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S503	Zsig	12,257	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S504	Zsig	12,337	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S505	Zsig	13,280	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S506	Zsig	13,280	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S651	Zsig	15,384	nein	nein	ja	nein	ja	nein
S602	Zsig	500,095	nein	nein	ja	nein	ja	nein
S823	Zsig	10,610	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S824	Zsig	10,576	ja	nein	nein	nein	nein	nein

\*) Lichtsignal Zs 3

Sofern nicht ausdrücklich anders dargestellt, sind die Signale Zs 3 als Formsignale ausgeführt.

### 1.14 Streckenblockeinrichtungen

bleibt frei

### 1.15 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

Betriebsstelle	Signal	Standort		Bemerkungen
		km HPA	km DB	
Bft Hmb Hohe Schaar	P803	9,010		ohne freie Strecke
	P804	9,010		
Bf Hmb=Hausbruch	31P3		175,255	ohne freie Strecke
	31P4		175,255	

### 1.16 Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen

bleibt frei

### 1.17 Standorte Rangierhalttafel

Es sind keine Rangierhalttafeln vorhanden.

### 1.18 Punktförmige Zugbeeinflussung

#### Bft Hausbruch Mitte

Signal	1000 Hz	2000 Hz
31Vp3	X	
31Vp4	X	
p803	X	
p804	X	
R801		X
r801	X	
R802		X
r802	X	
R803		X
r803	X	

Signal	1000 Hz	2000 Hz
R804		X
r804	X	
R825		X
r825	X	
R826		X
r826	X	
S823		X
s823	X	
S824		X
s824	X	

#### Bft Alte Süderelbe

Signal	1000 Hz	2000 Hz
Ls 511		X
Ls 512		X
Ls 551 <sup>l</sup>		X
Ls 552 <sup>l</sup>		X
Ls 553 <sup>l</sup>		X
Ls 554 <sup>l</sup>		X
Ls 555 <sup>l</sup>		X
Ls 556 <sup>l</sup>		X
Ls 557 <sup>l</sup>		X
Ls 558 <sup>l</sup>		X
R503		X
r503	X	
R504		X
r504	X	
R505		X
r505	X	

Signal	1000 Hz	2000Hz
R506		X
r506	X	
S31		X
Ne 2 f. S31	X	
S32		X
Ne 2 f. S32	X	
S33		X
Ne 2 f. S33	X	
S500		X
S503		X
s503	X	
S504		X
s504	X	
S505		X
S506		X
S521		X



Im Gleis ASE521 befindet sich in km 12,360 eine Geschwindigkeitsprüfeinrichtung mit der Prüfgeschwindigkeit 40 km/h für Fahrten in Richtung Bft Hausbruch Mitte.

Signal	1000 Hz	2000 Hz
Ls 438x		X
Ls 438y		X
Ls431x		X
Ls431y		X
Ls432x		X
Ls432y		X
Ls433x		X
Ls433y		X
Ls434x		X
Ls434y		X
Ls435x		X
Ls435y		X
Ls436x		X
Ls436y		X
Ls437x		X
Ls437y		X
Ls441x		X

Signal	1000 Hz	2000 Hz
Ls441y		X
Ls442x		X
Ls442y		X
Ls443x		X
Ls443y		X
Ls444x		X
Ls444y		X
Ls445x		X
Ls445y		X
Ls446x		X
Ls446y		X
Ls447x		X
Ls447y		X
Ls448x		X
Ls448y		X
S431-438		X
S441-448		X

**Bft Altenwerder  
Ost**

Signal	1000 Hz	2000 Hz
R31		X
Ne 2 f. R31	X	
R32		X
Ne 2 f. R32	X	
S1-4		X
S5-8		X
S9		X
S10-16		X
S17-22		X
S651		X
S602		X
Ls 1y		X
Ls 2y		X
Ls 3y		X
Ls 4y		X
Ls 5y		X
Ls 6y		X
Ls 7y		X
Ls 8y		X
Ls 9y		X
Ls 10x		X
Ls 10y		X
Ls 11x		X
Ls 11y		X

Signal	1000 Hz	2000 Hz
Ls 12x		X
Ls 12y		X
Ls 13x		X
Ls 13y		X
Ls 14x		X
Ls 14y		X
Ls 15x		X
Ls 15y		X
Ls 16x		X
Ls 16y		X
Ls 17x		X
Ls 17y		X
Ls 18x		X
Ls 18y		X
Ls 19x		X
Ls 19y		X
Ls 20x		X
Ls 20y		X
Ls 21x		X
Ls 21y		X
Ls 22x		X
Ls 22y		X

**Bft Dradenau**

.....

**Bft Mühlenwerder**

Signal	1000 Hz	2000 Hz
Ls 601 <sup>II</sup>		X*)
Ls 604 <sup>II</sup>		X*)

\*) die 2000 Hz-Magnete sind auch bei Signal Sh 1 wirksam. An den Ziel-Ls sind Hinweisschilder

**Ende Zugfahrt**  
2000 Hz-Magnet  
ständig wirksam

angebracht.

**2.1 Rampen mit nutzbaren Längen und Höhe über Schienenoberkante**

Es sind keine Laderampen vorhanden.

**2.2 Ladestellen, Freiladegleise**

Im Bft Dradenau befindet sich ein Freiladegleis, Gleis WHO066, mit einer Länge von etwa 78m. Das Gleis ist eingedeckt und 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 Schadwagenbehandlungsgleise sind vorgesehen:
  - im Bft Alte Süderelbe                      Gleis ASE540 und AWW320,
  - im Bft Hansaport                              Gleis HPT714 und
  - im Bft Dradenau                                Gleis WHO126.

Als Schadwagensammelgleis ist vorgesehen:

- im Bft Dradenau                                Gleis WHO152 (Teillänge)

**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**

Zwischen der Weiche ASE541W und den Ls 534<sup>II</sup> bzw. Ls 535<sup>II</sup> ist ein Übergang über die Gleise ASE534/ASE535 vorhanden. **Bft Alte Süderelbe**

Der Übergang darf ausschließlich durch Mitarbeiter der HPA genutzt werden und darf nur nach Zustimmung durch den Ww As befahren werden. Nach dem Befahren ist er sofort zu räumen und die Schranke wieder zu schließen.

Eine Sperrung des Abschnittes zwischen der Weiche und den Ls 534<sup>II</sup> sowie Ls 535<sup>II</sup> erfolgt nur auf besonderen Antrag beim Ww.

Zwischen den Weichen MUE015W und MUE016W befindet sich eine Überfahrt für die Instandhaltung der Infrastruktur (BÜ1436i). Nutzerkreis und Bedingungen zur Nutzung der Überfahrt sind im Anhang 3-1436i beschrieben. **Bft Mühlenwerder**

### **4.1 Bremsprobeanlagen**

Im Bft Alte Süderelbe sind die Gleise ASE551-ASE558, ASE561-ASE568 und ASE581-ASE588 mit einer Bremsprobeanlage ausgerüstet. Die Anschlüsse und Bedieneinrichtungen befinden sich an den südlichen Gleisenden. In der Nähe der nördlichen Gleisenden befinden sich zusätzliche Taster zur Bedienung der Bremsprobeanlage. Bremsprobesignale sind nicht vorhanden. **Bft Alte Süderelbe**

Die Taster der Bedieneinrichtungen können nicht mit Handschuhen bedient werden.

Die Anlage zur Druckluftherzeugung befindet sich in einem besonderen Gebäude zwischen den Gleisen ASE560 und ASE570.

Im Bft Altenwerder Ost sind die Gleise AWO431-AWO438 und AWO441-AWO448 mit einer Bremsprobeanlage ausgerüstet. Die Anschlüsse und Bedieneinrichtungen befinden sich an den nördlichen Gleisenden. Bremsprobesignale sind nicht vorhanden. **Bft Altenwerder Ost**

Die Anlage zur Druckluftherzeugung befindet sich in einem besonderen Gebäude neben dem Stellwerk AWO.

Im Bft Dradenau sind die Gleise WHO001-WHO022 mit einer Bremsprobeanlage ausgerüstet. Die Anschlüsse und Bedieneinrichtungen befinden sich an den östlichen Gleisenden. Bremsprobesignale sind nicht vorhanden. **Bft Dradenau**

Die Anlage zur Druckluftherzeugung befindet sich in einem besonderen Container neben dem Stellwerk Whf.

Im Bft Mühlenwerder sind die Gleise MUE611-MUE618 und MUE621-MUE628 mit einer Bremsprobeanlage ausgerüstet. Die Anschlüsse und Bedieneinrichtungen befinden sich an den südlichen Gleisenden. Bremsprobesignale sind nicht vorhanden. **Bft Mühlenwerder**

Die Anlage zur Druckluftherzeugung befindet sich in einem besonderen Raum im Stellwerk Ct.

## 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:

### Bft Alte Süderelbe

Ort	Anzahl Elektran-ten	Anzahl Anschlüsse je Elektrant		
		230 V	400 V / 16 A	400 V / 32 A
zwischen Gleis ASE511 und Gleis ASE512	3	2		
zwischen Gleis ASE532 und Gleis ASE533	3	2		
zwischen Gleis ASE534 und Gleis ASE535	2	2		
zwischen Gleis ASE591 und Gleis ASE592	2	2		
zwischen Gleis ASE593 und Gleis ASE594	2	2		
<b>Lokservicestelle</b> (Zusatzausrüstung: Ruftaster für die Schiebebühne)				
am Gleis LSS5003 (ohne Ruftaster)	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5011 und Gleis LSS5013	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5014 und Gleis LSS5016	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5015 und Gleis LSS5017	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5018 und Gleis LSS5020	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5019 und Gleis LSS5021	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5022 und Gleis LSS5024	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5023 und Gleis LSS5025	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5026 und Gleis LSS5028	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5027 und Gleis LSS5029	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5030 und Gleis LSS5032	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5031 und Gleis LSS5033	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5034 und Gleis LSS5036	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5035 und Gleis LSS5037	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5038 und Gleis LSS5040	1	2	1	1
zwischen Gleis LSS5039 und Gleis LSS5041	1	2	1	1
am Gleis LSS5042	1	2	1	1
am Gleis LSS5043	1	2	1	1

### Bft Dradenau

Ort	Anzahl Elektran-ten	Anzahl Anschlüsse je Elektrant		
		230 V	400 V / 16 A	400 V / 32 A
zwischen Gleis WHO025 und Gleis WHO026	2	3	1	
zwischen Gleis WHO041 und Gleis WHO042	3	2	2	1
zwischen Gleis WHO151 und Gleis WHO152	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.

Die Stellwerksgebäude AWO und DRA sind mit einer Einbruchmeldeanlage ausgestattet. Meldungen werden an den Bedienplatz des Fdl übertragen.

Innerhalb des eingezäunten Bereiches beim Stellwerk AWO befindet sich auch die Anlage zur Druckluftherzeugung. Die Anlage ist mit einer Blitzleuchte ausgerüstet. Das Blinken der Blitzleuchte zeigt an, dass eine Wartung der Anlage erforderlich ist oder eine Störung vorliegt. In der Regel ist die Anlage aber weiterhin betriebsbereit.

## 4.4 Brandmeldeanlage

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

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

## 4.5 TV-Anlagen

bleibt frei

## 4.6 Weichenheizung

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

Ausgenommen hiervon sind die Weichen:

WHO155, WHO156, WHO157, WHO158 und WHO159

Die Weichen MUE040 und MUE045 sind an die Weichenheizung des Terminals CTB angeschlossen.

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.

### 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 Weichen 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,

**Bereiche ohne  
Weichenheizung**

- 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
DRA einsch. Whf	Oberleitung (Schaltgruppe 7)	125 kVA	externes Aggregat muss von Elektrikern angeschlossen werden (Anschluss vorbereitet)
Ct	stationäres Netzersatzgerät mit Diesel	80 kVA	externes Aggregat muss von Elektrikern angeschlossen werden (kein Anschluss vorbereitet)
As	USV-Anlage	40 kVA	USV für ca. 6 Stunden, externes Aggregat kann über Anschluss in Kasematte vor Eingang angeschlossen werden Bei Netzersatz kein Ablaufbetrieb
AWO	Oberleitung (Schaltgruppe 327)	60 kVA	externes Aggregat kann über Anschluss im Modulgebäude angeschlossen werden

Folgende Anlagen werden durch eine separate USV in den Bedienräumen Ct und Havariearbeitsplatz Whf 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:

**Bft Alte Süderelbe**

Bereich mit Gleisfeldbeleuchtung	Bedienung durch	Bemerkungen
Gleise ASE520 – ASE521	Ww As	manuelle Bedienung
Gleise am Ablaufberg		
Gleise ASE511 – ASE512		
Gleise ASE531 – ASE538		
Gleise ASE551 – ASE588		
Gleise ASE591 – ASE595	Dämmerungsschalter	
Lokservicestelle		

(weiter nächste Seite)

Bereich mit Gleisfeldbeleuchtung	Bedienung durch	Bemerkungen
westlicher Bahnhofskopf	Hansaport	nicht alle Gleise

**Bft Hansaport**

Bereich mit Gleisfeldbeleuchtung	Bedienung durch	Bemerkungen
Gleise AWO401 – AWO407 Gleise AWO431 – AWO448 Gleis AWO451	Dämmerungs- schalter	

**Bft Altenwerder Ost**

Bereich mit Gleisfeldbeleuchtung	Bedienung durch	Bemerkungen
Gleise WHO001 – WHO022 Gleise WHO027 – WHO029 Gleise WHO041 – WHO043 Gleise WHO107 – WHO126	Fdl Whf	manuelle Bedienung
Gleise WHO151- WHO156	Rangierpersonal	Bedieneinrichtung am Lichtmast am nordwestlichen Ende der Gleisgruppe und am Lichtmast Höhe Herzstück Weiche WHO171

**Bft Dradenau**

Bereich mit Gleisfeldbeleuchtung	Bedienung durch	Bemerkungen
Gleise MUE605 – MUE607 Gleise MUE611 – MUE630 Gleis MUE640	Ww Ct	manuelle Bedienung

**Bft Mühlenwerder**

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

**Bedienung durch  
Rangierpersonal**



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



#### 4.9 Telekommunikationseinrichtungen

##### TransPORT rail

##### Informationseinrichtungen und Datenverarbeitungssystem transPORT rail

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

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

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

##### Telefon

##### Telefon

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

- |                                     |                                      |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| - Stellwerk Whf, Fahrdienstleiter 1 | Tel: 040/42 8 47-34 50 (Fax: -34 98) |
| - Stellwerk Whf, Fahrdienstleiter 2 | Tel: 040/42 8 47-34 30 (Fax: -34 98) |
| - Stellwerk Whf, Fahrdienstleiter 3 | Tel: 040/42 8 47-34 73 (Fax: -34 98) |
| - Stellwerk As, Weichenwärter       | Tel: 040/42 8 47-34 79 (Fax: -34 98) |
| - Stellwerk Ct, Weichenwärter       | Tel: 040/42 8 47-34 40 (Fax: -34 65) |
| - Havariearbeitsplatz Whf/DRA       | Tel: 040/42 8 47-35 49 (unbesetzt)   |
| - Havariearbeitsplatz AWO           | Tel: 040/42 8 47-33 49 (unbesetzt)   |

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

- Bei Ausfall der stationären Telekommunikationseinrichtungen sind die Fahrdienstleiter und Weichenwärter über Mobiltelefon erreichbar. Die Mobiltelefone werden nur bei Bedarf eingeschaltet und sind nicht auf die Festnetzanschlüsse weitergeleitet.

- |              |                        |
|--------------|------------------------|
| - Fdl Whf 1, | Tel: 01 51/27 78 53 29 |
| - Fdl Whf 2  | Tel: 01 51/64 42 92 26 |
| - Fdl Whf 3  | Tel: 01 51/27 78 53 31 |
| - Ww As      | Tel: 01 51/64 84 26 76 |
| - Ww Ct      | Tel: 01 51/27 78 53 30 |

##### Funk

##### GSM-R-Roaming

##### *Zugfunk GSM-R-Roaming*

Für die Fdl Whf ist ein GSM-R-Tischgerät mit der Rufnummer 01835/852-3450 vorhanden. Mit diesem Gerät sind nur Gespräche im GSM-R National Roaming möglich. Gruppenrufe und Notrufe stehen nicht zur Verfügung.

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

*analoger Zugfunk Ortskanal*

**Ortskanal**

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

Folgende Erreichbarkeiten sind dabei für den Tf gegeben:

- Kanal 19      Tonruf 1 Fdl Whf 1, Tonruf 2 Ww As
- Kanal 11      Tonruf 1 + 2 Fdl Whf 3,
- Kanal 29      Tonruf 1 Fdl Whf 2, Tonruf 2 Ww Ct

*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 zwischen den Funkkanälen	Ort
H 44/H 36	Ls 27x, Ls 29x
H 36/H 29	S651, S602, Ls 44x
H 44/H 30	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Höhe R505/R506: für die Gleise ASE505, ASE506 und ASE551-ASE558</li> <li>- Sperrsignale am nördlichen Ende der Richtungsgleise (Rangierfahrten von/nach Altenwerder Ost nutzen auch im Bezirk des Ww As H 30)</li> </ul>
H 44/H 34	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**

(weiter nächste Seite)

**Bft Alte Süderelbe**

Gebäude	Absperreinrichtung für	Ort
Tower einschl. Anbau	Gas	Keller Raum T001
	Wasser *)	Keller Hausanschlussraum
	Strom	Keller Raum T003
Pumpenhaus	Gas	nicht vorhanden
	Wasser	nicht vorhanden
	Strom	Tower Keller Raum T003
Abhängerhaus	Gas	nicht vorhanden
	Wasser *)	nicht vorhanden
	Strom	Tower Keller Raum T003
Technikhaus	Gas	nicht vorhanden
	Wasser *)	nicht vorhanden
	Strom	Tower Keller Raum T003

\*) Die Hauptabsperrvorrichtung Wasser für alle Gebäude im Bft Alte Süderelbe befindet sich auf dem Parkplatz (Einfahrt rechte Seite im Boden)

**Bft Hansaport**

Gebäude	Absperreinrichtung für	Ort
Zugabfertigung	Gas	nicht vorhanden
	Wasser	gekennzeichneter Raum im Gebäude
	Strom	gekennzeichneter Raum im Gebäude

**Bft Altenwerder Ost**

Gebäude	Absperreinrichtung für	Ort
Stellwerk AWO	Gas	nicht vorhanden
	Wasser	nicht vorhanden
	Strom	Trafohaus Tür 2 gegenüber Eingang

**Bft Dradenau**

Gebäude	Absperreinrichtung für	Ort
Stellwerk Whf	Gas	EG im Eingang Treppenhaus zur Kanzel
	Wasser	Zellmannstraße 10 (ehem. Zollgebäude), gekennzeichnete Raum im EG
	Strom	Zellmannstraße 10 (ehem. Zollgebäude), gekennzeichnete Raum im EG

**Bft Mühlenwerder**

Gebäude	Absperreinrichtung für	Ort
Stellwerk Ct	Heizöl	
	Wasser	gekennzeichneter Raum im Keller
	Strom	Gekennzeichnete Tür an Gebädestirnseite

**4.11 Hochwasserschutz**

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

#### **4.12 Rail Data Gate (RDG)**

An folgenden Stellen befinden sich beidseitig Anlagen zur automatischen Erfassung von Fahrzeugnummern:

- km 10,55 (ca. 25 m südlich Zsig S824 bzw. ca. 60 m südlich Zsig S823)
- km 12,05 (ca. 15 m nördlich Zsig R825 und Zsig R826)

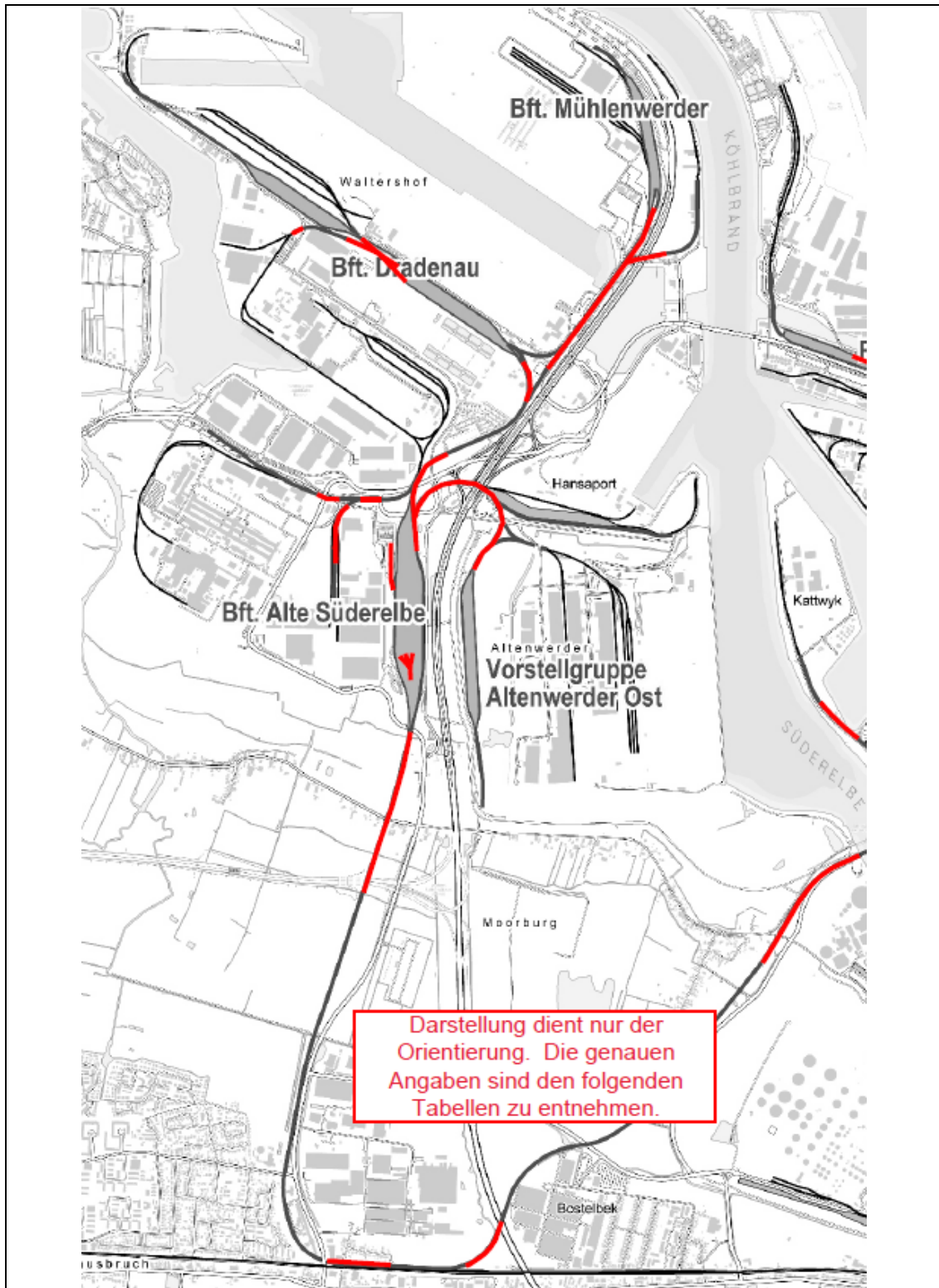
Die Anlagen sind mit Kameras und Beleuchtung in einer Säule ausgestattet. Durch das Befahren eines Einschaltpunktes ca. 11 m vor der Säule werden Kamera und Beleuchtung beidseitig eingeschaltet. Nach der Vorbeifahrt wird die Anlage automatisch wieder ausgeschaltet.

Etwa 100m vor der jeweiligen Anlage ist ein Hinweisschild aufgestellt.



**408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 b)  
Maßgebende Neigungen**

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



(weiter nächste Seite)

a) Hauptgleise

**Hauptgleise**

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
durchgehende Hauptgleise Alte Süderelbe ↔ Mühlenwerder/Dradenau	km 14,9	km 13,8	4,5‰	Mühlenwerder / Dradenau
	km 15,8	km 15,6	3,8‰	Dradenau
alle Gleise zwischen km 500,9 (Waltershofer Brücken) und km 501,3 (Stw Ct)	km 501,3	km 500,9	13,0‰	Mühlenwerder
alle Gleise zwischen km 500,3 und km 500,9 (Waltershofer Brücken)	km 500,9	km 500,3	5,4‰	Alte Süderelbe
AWO403	Weiche AWO401	Weiche AWO411	8,00‰	Alte Süderelbe
ASE503	km 12,2	km 13,1	3,6‰	Hausbruch
ASE504	km 12,2	km 13,1	3,7‰	Hausbruch
ASE543	Weiche ASE184	Weiche ASE210	9,0‰	Hansaport
ASE544	Kr ASE187	Weiche ASE211	9,0‰	Hansaport
ASE545	Kr ASE189	Weiche ASE212	9,0‰	Hansaport
HBR801 – HBR804	km 9,6	km 9,2	3,0‰	Hohe Schaar / Untere Elbe
ASE702	Weiche ASE214	Ls W402x	6,0‰	Altenwerder Ost
ASE702/AWO401	Ls W402X	Weiche AWO431 bzw. Weiche AWO441	6,0‰	Alte Süderelbe
ASE706/AWO402	Weiche HPT202	Weiche AWO431 bzw. Weiche AWO441	6,0‰	Alte Süderelbe

b) sonstige Gleise

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰ im Verhältnis		Gleise	zwischen	
4	1:250	ASE524	Ls 524 <sup>I</sup>	Ls 524 <sup>II</sup>
		ASE510	Ls 510 <sup>I</sup>	Ls 510 <sup>II</sup>
30	1:33	ASE522	Straßenbrücke	Brechpunkt Ablaufberg
43	1:23		Brechpunkt Ablaufberg	Weichen ASE561, ASE571, ASE581

**Bft Alte Süderelbe**

(weiter nächste Seite)

## Altenwerder West

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
3	1:333	AWW313 – AWW318	BÜ 1421	200m südl. BÜ1421
4	1:250	AWW034	östl. Straßen- brücke	Weiche AWW304
15	1:66	AWW301	BÜ 614	Weichen AWW314, AWW315
		AWW301	20 m östl. BÜ 611	20 m westl. Straßenbrücke

## Bft Altenwerder Ost

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
7,5	1:133	AWO403	Ls 403x	Weiche AWO401

## Bft Dradenau

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
4	1:250	Zuführung An- schluss 417 und 482	BÜ 418	Anschluss- grenzen
15	1:66	WHO019 – WHO022	100m östl. Ls 19y - Ls 22y	Weiche WHO073
		WHO054	Ls 54x	Weichen WHO091, WHO103
		WHO065	Weiche WHO073	Weiche WHO140
20	1:50	WHO064	Ls 64x	Ls 64y
30	1:33	WHO053	Ls 53y	Weiche WHO085

## Bft Mühlenwerder

maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400) bis zu ... ‰		Gleise	zwischen	
	im Verhältnis			
30	1:33	MUE600/660 (dunkle Ecke)	Weiche MUE102	Weiche MUE103

(weiter nächste Seite)



Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung	Lokservicestelle
LSS5002	Weiche ASE545	<u>Gl. LSS5005 und LSS5006:</u> Grz Weiche LSS5103 <u>Gl. LSS5007:</u> 25m hinter Grz Weiche LSS5102 <u>Werkstatt:</u> Grz Weiche LSS5104	6,00‰	Schiebebühne	
LSS5001/5010	50m hinter Schiebebühne	Weiche ASE546	5,00‰	Schiebebühne	

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.

Die Bft Hausbruch Mitte, Alte Süderelbe, Altenwerder Ost, Mühlenwerder und Dradenau sind in drei Fdl- (und zwei Ww-) Bezirke aufgeteilt. Die Abgrenzungen sind in 408.0111 Abschnitt 3 „Tätigkeiten abgrenzen“ beschrieben.

Der Bft Hansaport ist ein Gleisanschluss mit einem Nahstellbereich, der vom Weichenwärter des Anschließers bedient wird.

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

Zwischen den Bft Hausbruch Mitte und Hmb Hohe Schaar sowie zwischen dem Bft Hausbruch Mitte (HPA) und dem Bf Hmb-Hausbruch (DB) ist keine freie Strecke vorhanden.

Über die Bahnhofsteilgrenzen sind auch Rangierfahrten zugelassen.

Die Esig 31A und 31AA des Bf Hamburg-Hausbruch sind gleichzeitig auch die Einfahrsignale des Bf Hamburg Hafen, Bft Hausbruch Mitte. Sowohl die Esig 31A und 31AA als auch die Asig 31P3 und 31P4 werden durch den özF Unterelbe der DB Netz AG bedient.

**408.4802 Abschnitt 3  
Tätigkeiten abgrenzen**

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

Fdl Whf 1, Fdl Whf 2, Fdl Whf 3, Ww As und Ww Ct arbeiten für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich eigenverantwortlich. Der Fdl Whf 1 wertet zudem die Fahrpläne aus, führt den Vordruck „Anordnungen über den Zugverkehr“ in der EDV und berichtigt die betrieblichen Unterlagen.

Die Zuständigkeitsbezirke werden folgendermaßen abgegrenzt:

**Fdl Whf 1**

**Fdl Whf 1**

Bft	Abgrenzung durch	zu
Hausbruch	31P3, 31P4 (jeweils ausschließlich)	özF Unterelbe
	P803, P804 (jeweils ausschließlich)	Fdl Hof
Alte Süderelbe	S521, Ls 520 <sup>I</sup> , Ls 525 <sup>II</sup> , Ls 510 <sup>I</sup> (jeweils einschließlich)	Ww As
	R 505, R 506, Ls 551 <sup>II</sup> – Ls 558 <sup>II</sup> (jeweils ausschließlich)	Fdl Whf 2

**Fdl Whf 2**

**Fdl Whf 2**

Bft	Abgrenzung durch	zu
Alte Süderelbe	R 505, R 506, Ls 551 <sup>II</sup> – Ls 558 <sup>II</sup> (jeweils einschließlich)	Fdl Whf 1
	Weiche ASE186c/d, Weiche ASE192, Weiche ASE195 (jeweils einschließlich)	Ww As
Dradenau	Ls 29x und Ls 27x (jeweils einschließlich)	Fdl Whf 3
Mühlenwerder	Sig S651 und S602 (jeweils einschließlich)	Ww Ct

**Fdl Whf 3**

**Fdl Whf 3**

Bft	Abgrenzung durch	zu
Dradenau	Ls 29x und Ls 27x (jeweils ausschließlich)	Fdl Whf 2
Mühlenwerder	Ls 44x (einschließlich)	Ww Ct

**Ww As**

**Ww As**

Bft	Abgrenzung durch	zu
Alte Süderelbe	S521, Ls 520 <sup>I</sup> , Ls 525 <sup>II</sup> , Ls 510 <sup>I</sup> (jeweils ausschließlich)	Fdl Whf 1
	Weiche ASE186c/d, Weiche ASE192, Weiche ASE195 (jeweils ausschließlich)	Fdl Whf 2

**Ww Ct**

**Ww Ct**

Bft	Abgrenzung durch	zu
Dradenau	Ls 44x (ausschließlich)	Fdl Whf 3
Alte Süderelbe	S651 und S602 (jeweils ausschließlich)	Fdl Whf 2

(weiter nächste Seite)

## Abgrenzung Weichenwärter / EVU

Der Weichenwärter As bedient seine Systeme nach den Vorgaben des abdrückenden EVU, die über TPRB in den Ablaufsteuerrechner und in das Bremssystem übernommen werden. Mit Beginn des Ablaufs stellt das abdrückende EVU sicher, dass die Richtungsgleise abgedeckt sind und dass nur dafür zugelassene Wagen zum Abdruck kommen. Der Weichenwärter As ist gegenüber allen Mitarbeitern des abdrückenden EVU weisungsbefugt. Vor der Übermittlung längerer Aufträge an den Tf ist dem Tf ebenfalls „Abdruck Halt“ zu geben.

## **Abgrenzung Ww/EVU am Ab- laufberg**

### **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
Altenwerder West	Fdl Whf 2	040 / 42 8 47 – 34 30
Dunkle Ecke	Ww Ct	040 / 42 8 47 – 34 40
Lokservicestelle	Ww As	040 / 42 8 47 – 34 79

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 Hafenbahn 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 Ortsstellbereich. Die Grenzen zwischen den Ortsstellbereichen der HPA und den angrenzenden Infrastrukturen sind nicht durch ein Halt gebietendes Signal gekennzeichnet.

Name des Ortsstellbereiches (Rangierfunkkanal)	umfasst folgende Gleisanlagen der HPA	Grenzen
Altenwerder West (H 30)	Gleisgruppe Landterminal einschl. Gleis AWW302	- Ls 34 (ausschließlich) - Infrastrukturgrenzen zu anderen Betreibern
Dunkle Ecke (H 29)	Gleise MUE600, MUE672-674 sowie das weiterführende Gleis zur Infrastrukturgrenze 480E	- Ls 600 (ausschließlich) - Infrastrukturgrenzen zu anderen Betreibern
LSS (Lokservicestelle) (H35)	gesamte Lokservicestelle	- Ls 5001 <sup>1</sup> - Ls 547 <sup>1</sup>

**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**

- 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 Hochwasserschutzeinrichtungen 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) 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.
- f) Befinden sich in einer Rangierfahrt (auch einzeln fahrende Tfz) Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern, ist dieses dem Ww in der Rangiervereinbarung als Besonderheit mitzuteilen.

- g) Abweichend von a) braucht für Fahrten nach Bft Hansaport keine Zustimmung des Anschließers eingeholt zu werden.

**Bft Alte Süderelbe**

- h) Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis ASE561-ASE568 dürfen am Zsig R503 oder R504 enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis ASE581-ASE588 dürfen am Zsig R825 oder R826 enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

- i) Züge auf Zsig R825 oder R826 nach Gleis ASE521 enden am Ls 521<sup>II</sup>. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

- j) Bei Ausgangszügen aus den Gleisen ASE581-ASE588 sind die Tf durch die Angaben zum Streckenbuch verständigt, dass bis zum Zsig S521 als Rangierfahrt gefahren wird.

Bei Ausgangszügen aus den Gleisen ASE561-ASE568 sind die Tf durch die Angaben zum Streckenbuch verständigt, dass bis zum Zsig S500 als Rangierfahrt gefahren wird.

- k) Folgende Gleise sind am Nordende zur Abdeckung mit Hemmschuhen vorgesehen:

ASE561-ASE568, ASE571-ASE578, ASE581-ASE588

Die ordnungsgemäße Abdeckung der Gleise obliegt dem jeweiligen EVU.

- l) Vor dem Beginn des Abdruckbetriebes sind Gleise, in die Fahrzeuge automatisch abgelenkt werden können und in denen Tfz (z.B. Zugloks vor Ausgangszügen) oder mit Druckluftbremse festgelegte Fahrzeuge stehen, abzuriegeln.

- m) Werden in den Richtungsgleisen Fahrzeuge mit der Druckluftbremse festgelegt, ist dieses vom Tf sofort an den Ww As zu melden

n)

- g) Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge im Werksbf Hansaport dürfen am Zsig R505 oder R506 im Bft Alte Süderelbe enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

**Bft Hansaport**

- g) Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis AWO431- AWO448 dürfen am Zsig R505 oder R506 im Bft Alte Süderelbe enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

**Bft Altenwerder Ost**

- g) Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis WHO001-WHO022 dürfen am Zsig R31 oder R32 enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

**Bft Dradenau**

- g) Zugfahrten nach Gleis MUE611-MUE629 enden am Ls 601<sup>II</sup> bzw. Ls 604<sup>II</sup>. Nach Halt sofort beim Ww Ct melden.

**Bft Mühlenwerder**

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

**Rf zwischen  
AHBRM und  
AHOS/AHBS**

1. Rangierfahrten zwischen dem Bft Hmb Hohe Schaar und dem Bft Hamburg Süd sind wegen eingeschränkter Kreuzungsmöglichkeiten in Neuhof i.d.R. auf 400m beschränkt. Ausnahmsweise längere Rangierfahrten sind vorher mit

**maximale Länge**

dem ablassenden Fdl/Ww abzustimmen. Dieser darf der Fahrt nur zustimmen, wenn der Fdl Hof der längeren Rangierfahrt zugestimmt hat.

**Rangierfahrnummern**

2. Für die Fahrten können EIU-intern die 6-stelligen Rangierfahrnummern verwendet werden.

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

Bevor der Bereich eines Gleistors 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.

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

**nicht technisch gesicherte BÜ**

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

**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.

**Bft Alte Süderelbe**

Im Abdruckbetrieb darf an den Ablaufberg mit höchstens 8 km/h herangefahren werden.

Für den Abdruckbetrieb wird die zulässige Geschwindigkeit durch den Ablaufsteuer-rechner ermittelt und durch dem Tf durch den Ww As bekanntgegeben.

Die größte zulässige Geschwindigkeit im OB Lokservicestelle beträgt 10 km/h. Die Schiebebühne darf mit höchstens 5 km/h befahren werden.

Das Gleis ASE547 (Wendegleis) darf mit höchstens 10 km/h befahren werden.

Das Gleis ASE540 (Schadwagenbehandlungsgleis) darf mit höchstens 5 km/h befahren werden.

**Bft Dradenau**

Aufgrund eingeschränkter Signalsicht darf in den Gleisen WHO017-WHO022 in Fahrtrichtung nach Westen (ehem. Richtungsgruppe) die Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h nicht überschritten werden. Die Geschwindigkeitsbeschränkung beginnt 120m vor den Ls 17y – 22y und endet an den vorgenannten Signalen.

Die Langsamfahrstelle ist durch Lf 6 und Lf 7 gekennzeichnet.

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

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

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

Gleisnr. bzw. Gleisbezeichnung	Zerrplan Nr.	kleinster Radius in m	zwischen	und
WHO041	05	140	Weiche WHO002	Weiche WHO001

**Bft Dradenau**

Gleisnr. bzw. Gleisbezeichnung	Zerrplan Nr.	kleinster Radius in m	zwischen	und
MUE672	05	140	Weiche MUE103	Weiche MUE115
MUE673	05	140	Weiche MUE107	Weiche MUE115
MUE674	05	140	Weiche MUE107	Prellbock

**Bft Mühlenwerder**

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

<b>Gleisgruppe Altenwerder West, Zerrplan 06, Radius im abzweigenden Strang 140m</b>					
AWW310	AWW311	AWW312	AWW314	AWW351	

**Bft Alte Süderelbe**

<b>Zerrplan 05, Radius im abzweigenden Strang 140m</b>		
WHO157	WHO158	

**Bft Dradenau**

<b>Bft Altenwerder Ost, Zerrplan 05, Radius im abzweigenden Strang 140m</b>	
AWO413	

**Bft Mühlenwerder**

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

Im Bft Alte Süderelbe darf beim Abstoßen von der Reihenfolge, in der die Weichen zu stellen sind, abgewichen werden.

**Bft Alte Süderelbe**

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

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



#### **408.4816 Abschnitt 1 Absatz 1**

##### **Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen**

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

##### Zusätzliche Bestimmungen:

- Zur besseren Erkennbarkeit ist auf der Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn der Standort der Bedieneinrichtungen der technischen Bahnübergangssicherung (z.B. ET, AT, RS) neben der BÜ-Tafel (vgl. zu 408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3) mit einem quadratischen, reflektierenden gelben Schild mit stilisierten roten Buzzer gekennzeichnet.
- Das Aufleuchten der Überwachungslampe/Quittungslampe oder des Signals BÜ 1 zeigt lediglich an, dass die technische Sicherung des BÜ funktioniert. Vor dem Befahren des BÜ ist der 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.
- 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.

<b>Sicherungsart</b>	<b>Kennzeichnung</b>
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**

Zwischen der Weiche ASE541 und den Ls 534<sup>II</sup> bzw. Ls 535<sup>II</sup> ist ein Übergang über die Gleise ASE534/ASE535 vorhanden.

**Bft Alte Süderelbe**

Der Übergang darf ausschließlich durch Mitarbeiter der HPA genutzt werden und darf nur nach Zustimmung durch den Ww As befahren werden. Nach dem Befahren ist er sofort zu räumen und die Schranke wieder zu schließen.

Eine Sperrung des Abschnittes zwischen der Weiche und den Ls 534<sup>II</sup> sowie Ls 535<sup>II</sup> erfolgt nur auf besonderen Antrag beim Ww.

Zwischen den Weichen MUE015 und MUE016 befindet sich eine Überfahrt für die Instandhaltung der Infrastruktur (BÜ1436i). Nutzerkreis und Bedingungen zur Nutzung der Überfahrt sind im Anhang 3-1436i beschrieben.

**Bft Mühlenwerder**

**408.4818 Abschnitt 1 Absatz 1**

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

**Bft Alte Süderelbe**

Abstoßen und Ablaufen lassen ist nur in den Gleisen ASE561-ASE588 aus Richtung Süden zugelassen.

Für den Abstoß- oder Ablaufbetrieb sind diese Gleise am Nordende 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 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.

In Gleise, die mit Fahrzeugen belegt sind, die mit Druckluftbremse festgelegt sind, dürfen keine Wagen ablaufen.

**Die Gesamtlänge der gemeinsam ablaufenden Wagengruppe ist auf max. 120m beschränkt.**

**408.4818 Abschnitt 4**

**Wegfall des Abstandes der Fahrzeuge bei Ablaufanlagen mit automatischer Geschwindigkeitsregelung**

**Bft Alte Süderelbe**

Im Bft Alte Süderelbe wird auf die Maßnahmen gem. 408.4818 Abschnitt 4 verzichtet.

**408.4818 Abschnitt 5 Absatz 1 a)**

**Unwirksame Sperrvorrichtung an Weichen**

**Bft Alte Süderelbe**

Die Ablaufanlage ist so ausgelegt, dass auch Wagen mit einem inneren Achsstand von mehr als 14 Metern die Anlage befahren können.

**408.4818 Abschnitt 5 Absatz 1 b)**

**Ablaufen mit eingeschalteter automatischer Laufwegsteuerung**

**Bft Alte Süderelbe**

Das Ablaufen mit eingeschalteter automatischer Laufwegsteuerung ist auch bei Wagen mit einem Achsstand von mehr als 14 Metern zugelassen.

**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**

Die Zuständigkeiten der Ww Ct und As beim Sperren von Gleisen und Weichen ergeben sich aus der folgenden Tabelle.

Müssen andere Mitarbeiter zustimmen, erfolgt die Verständigung mdl. oder fmdl. unter Angabe des Sperrgrundes und der voraussichtlichen Sperrdauer.

1	2	3	4	5	6
Lfd. Nr.	Zust. MA	Gleise	von	bis	Zustimmung vom Fdl / MA
1	Ww Ct	alle Gleise nördlich S651, S602, Ls 44x	S651, S602, Ls 44x	Bahnhofs-ende	für Gleise MUE651, MUE602 und MUE604 Fdl Whf2
2	Ww As	ASE522-ASE524 ASE531-ASE538 ASE560-ASE568 ASE570-ASE578 ASE580-ASE588 ASE591-ASE595	Ls 521 <sup>II</sup> , Ls 520 <sup>II</sup> , Grz Weiche ASE534, Ls 510 <sup>II</sup>	Spitze Weiche ASE262, Spitze Weiche ASE276, Spitze Weiche ASE285	bei Sperrung Westtangente Fdl Whf

**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	„Merkhinweise und Sperren für das Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... sind angebracht.“
MRS32-Stw, ESTW, SpDrS60 über Fernsteuerung	„Merkhinweise und Sperren für das Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... sind eingegeben <sup>1)</sup> “

<sup>1)</sup>Die Meldung über das Eingeben schließt das von 408.0402, 408.0403 und 408.48 abweichende Anbringen von Merkhinweisen 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 Merkhinweise 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**

Zvsig s505	km 13,68, Signalstandort abweichend links	<b>Fahrtrichtung Bft Alte Süderelbe – Bft Hausbruch Mitte</b>
Zsig S505	km 13,28, Signalstandort abweichend links, Ne 4 nicht aufgestellt	
Zvsig s503	km 12,77, Signalstandort abweichend links	
Zsig S503	km 12,26, Signalstandort abweichend links	
Zvsig s823	km 11,00, Signalstandort abweichend links	
Zsig S823	km 10,60, Signalstandort abweichend links, Ne 4 nicht aufgestellt	

Zvsig r826	km 11,61, Signalstandort abweichend links	<b>Fahrtrichtung Bft Hausbruch Mitte – Bft Alte Süder- elbe</b>
Zsig R826	km 12,01, Signalstandort abweichend links, Ne 4 nicht aufgestellt	
Zvsig r504	km 12,33, Signalstandort abweichend links	
Zsig R504	km 12,94, Signalstandort abweichend links, Ne 4 nicht aufgestellt	
Zsig R506	km 14,01, Signalstandort abweichend links, Ne 4 nicht aufgestellt	

Das ÜS 2 für den BÜ 409 (Zellmannstraße) steht links vom Gleis.

**Bft Dradenau**

### **301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6 Bremsweg der Strecke**

Bft Hausbruch Mitte – Bft Dradenau / Bft Altenwerder Ost

Der Bremsweg der Strecke beträgt 400m.

### **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**

An folgenden Stellen sind Signale mit abweichender Kennziffer aufgestellt:

<b>0.5</b>	<b>1.5</b>	<b>2.5</b>
Lf 7 vor Schiebebühne in LSS		Lf 7 an Ls 17y – Ls 22y
		Lf 7 an Ls 547 <sup>1</sup> und Ls 5001 <sup>1</sup>

⋮

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.

**Bremswegab-  
stand**

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 Lichtperrsignals zweifelsfrei erkennen konnte.

**Kennzeichnung  
„SIG“**

---

## Regelungen zur Ril 481 – Telekommunikationsanlagen bedienen –

---

### Ril 481.0201 – Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks –

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

<u>Bft Hausbruch Mitte</u>	Fdl Whf:	C 19 (Tonruf 1)
<u>Bft Alte Süde- relbe</u>	Fdl Whf:	C 19 (Tonruf 1)
	Ww As:	C 19 (Tonruf 2)
<u>Bft Hansaport</u>	Fdl Whf:	C 19 (Tonruf 1)
<u>Bft Altenwerder Ost</u>	Fdl Whf:	C 19 (Tonruf 1)
<u>Bft Dradenau</u>	Fdl Whf:	C 11 (Tonruf 1 + 2)
<u>Bft Mühlenwerder</u>	Fdl Whf:	C 29 (Tonruf 1)
	Ww Ct:	C 29 (Tonruf 2)

---

### 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 3450 (Fdl Whf)

#### 481.0205 Abschnitt 7 Zugvorbereitungsmeldung

Eine Zugvorbereitungsmeldung mittels GSM-R ist nicht vorhanden.

#### 481.0205Z01 Abschnitt 1 Zugfunkbereiche

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



---

**Ril 481.0301 – Gespräche über analogen Rangierfunk führen –**

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

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

---

## **Regelungen zur Ril 482 – Signalanlagen bedienen –**

---

### **Ril 482.8001 – Ortsstellbereiche –**

#### **482.8001 Abschnitt 1 Absatz 1, 3 und 4**

#### **Beschreibung, Besonderheiten und Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM)**

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

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

#### **Sperrungen von Gleisen**

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

Dauert die Sperrung eines Gleises oder einer Weiche im Ortsstellbereich länger als 24 Stunden, sind die 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.

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

#### **Ortsstellbereich Altenwerder West**

- am BÜ 614

#### **Ortsstellbereich LSS**

- östliches Ende des Schiebebühnenfeldes

#### **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 Hafenbahn auf den im Rangierfunkteilnehmerverzeichnis bzw. Streckenbuch vorgeschriebenen Kanälen.

---

**482.8001 Abschnitt 10  
Melden an angrenzende Bereiche**

Meldungen an angrenzende Bereiche sind nicht erforderlich.

---

**Ril 482.8002 – Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren, Allgemeines –**

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

- Fachkräfte LST der HPA
- Fachkräfte Fahrbahn der HPA

---

**Ril 482.8003 – Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen –**

**482.8003 Abschnitt 1 Absatz 2  
Besonderheiten**

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

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

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

---

**Ril 482.8005 – Elektrisch ortsgestellte Weichen mittels Bedientafel umstellen –**

**482.8005 Abschnitt 1 Absatz 2  
Örtlichkeit**

Der EOW-Bereich „Lokservicestelle“ umfasst die Weichen LSS5101, LSS5102, LSS5103, LSS5105, LSS5106 und LSS5107 sowie die Weiche LSS5104 auf der Infrastruktur der ajax Loktechnik.

**EOW-Bereich  
„Lokservicestelle“**

**482.8005 Abschnitt 3 Absatz 2  
Fahrwegstelltafel**

Auch bei leuchtendem Zielmelder sind die Weichensignale zu beachten. Weichen dürfen nur befahren werden, wenn durch zwei Ruhelichter an den Weichensignalen eine eindeutige Endlage der Weichen angezeigt wird.

**482.8005 Abschnitt 4 Absatz 1  
Ansprechpartner bei Störungen in EOW-Bereichen**

Ansprechpartner bei Störungen im EOW-Bereich „Lokservicestelle“ ist der Ww As.

---

**Ril 482.9001 – Signalanlagen bedienen, Allgemeines –**

**482.9001Z06 Abschnitt 4 Absatz 2  
Nicht auffahrbarer Weichenverschluss**

**Altenwerder West** Im Ortsstellbereich Altenwerder West ist die Weiche AWW304 mit einem nicht auffahrbaren Verschluss ausgerüstet. Ist die Weiche entgegen 408.4815 Abschnitt 15 Absatz 1 aufgefahren worden, ist neben der Zustimmung des Notfallmanagers auch die Zustimmung der Fachkraft Fahrbahn oder LST für das Räumen der Weiche erforderlich.

---

## **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.

---

### **DGUV Information 214-055**

#### **7.5 Ladetätigkeiten an Schienenfahrzeugen**

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

- WHO066

#### **8.1 Elektrische Energie**

Bei den Lichtsperrsignalen

- Ls 431y,
- Ls 432y,
- Ls 433y,
- Ls 434y,
- Ls 7Y,
- Ls 17Y und
- Ls W94Y

besteht die Gefahr, beim Aufstieg auf den Mast den Sicherheitsabstand zur Oberleitung zu unterschreiten. Die Signale sind mit einem Aufstiegschutz versehen. Zum Aufsteigen sind die Regeln zu 462.0103 Abschnitt 1 zu beachten.

bleibt frei

## Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen

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

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

\*) die genaue Grenze ist vor Ort gekennzeichnet



Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen

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

\*) die genaue Grenze ist vor Ort gekennzeichnet

Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen

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

\*) die genaue Grenze ist vor Ort gekennzeichnet

Übersicht der angrenzenden Eisenbahninfrastrukturen

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

\*) die genaue Grenze ist vor Ort gekennzeichnet

## Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Lü	Gleis für Züge mit Lü
Oberleitung	auch Gleise mit teilweiser Überspannung
Betriebsgleis	Ein Gleis wird bei der Hafensbahn 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 Hafensbahn 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 Hafensbahn 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

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock	mgl. Zug-		Bemerkungen
						einf.	ausf.	
<b>Bft Hausbruch Mitte</b>								
HBR801	(589)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HBR802	(473)	Betriebsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HBS803	(380)	Betriebsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
HBR804	(419)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Bft Alte Süderelbe</b>								
ASE511	65	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE512	65	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE520	698	Aufziehgleis Ablaufberg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE521	(670)	Betriebsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
ASE531	(70)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE532	63	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE533	62	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zugausf.		Bemerkungen
<b>noch Bft Alte Süderelbe</b>								
ASE534	(33)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE535	49	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE536	(243)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE537	(172)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE538	(190)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE540	220	Schadwagenbehandlungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE542	(65)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE547	(25)	Betriebsgleis (Wendegleis)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Bft Alte Süderelbe, Einfahrgruppe (ASE)</b>								
ASE551	748	Einfahrgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri. Hbr
ASE552	746	Einfahrgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri. Hbr
ASE553	737	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri. Hbr
ASE554	736	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri. Hbr

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zugausf.		Bemerkungen
<b>noch Bft Alte Süderelbe, Einfahrgruppe (ASE)</b>								
ASE555	750	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri. Hbr
ASE556	716	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri. Hbr
ASE557	717	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri. Hbr
ASE558	723	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z nur Ri. Hbr
<b>Bft Alte Süderelbe, Richtungsgruppe (ASE)</b>								
ASE561	698	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S500; nur Spitzenüberspannung
ASE562	693	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S500; nur Spitzenüberspannung
ASE563	680	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S500; nur Spitzenüberspannung
ASE564	680	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S500; nur Spitzenüberspannung
ASE565	723	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S500; nur Spitzenüberspannung
ASE566	724	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S500; nur Spitzenüberspannung
ASE567	775	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S500; nur Spitzenüberspannung
ASE568	776	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S500; nur Spitzenüberspannung



Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zugausf.		Bemerkungen
<b>noch Bft Alte Süderelbe, Richtungsgruppe (ASE)</b>								
ASE571	739	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE572	740	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE573	732	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE574	722	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE575	507	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE576	437	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE577	351	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE578	351	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE581	767	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S521; nur Spitzenüberspannung
ASE582	769	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S521; nur Spitzenüberspannung
ASE583	771	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S521; nur Spitzenüberspannung
ASE584	773	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S521; nur Spitzenüberspannung
ASE585	775	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S521; nur Spitzenüberspannung

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zugausf.		Bemerkungen
<b>Bft Alte Süderelbe, Richtungsgruppe (ASE)</b>								
ASE586	777	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S521; nur Spitzenüberspannung
ASE587	780	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S521; nur Spitzenüberspannung
ASE588	729	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Z als Rf bis S521; nur Spitzenüberspannung
<b>Bft Alte Süderelbe, Lokabstellung Blaue Brücke</b>								
ASE591	80	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE592	73	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE593	80	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE594	71	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ASE595	(35)	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
<b>Lokservicestelle (LSS)</b>								
LSS5001	(40)	Betriebsgleis (Ausfahrt LSS)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5002	(19)	Betriebsgleis (Einfahrt LSS)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5003	55	Instandsetzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5005	(47)	Betriebsgleis (Umfahrung)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5006	(47)	Besandung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5007	115	Tankstelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5008	(25)	Werkstatt (Gleisanschluss)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5009	(25)	Werkstatt (Gleisanschluss)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5010	87	Betriebsgleis (Ausfahrt Schiebebühne)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5011	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5012	(25)	Betriebsgleis (Zufahrt Schiebebühne)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5013	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5014	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. ausf.		Bemerkungen
<b>Lokservicestelle (LSS)</b>								
LSS5015	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5016	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5017	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5018	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5019	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5020	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5021	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5022	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5023	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5024	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5025	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5026	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. ausf.		Bemerkungen
<b>noch Lokservicestelle (LSS)</b>								
LSS5027	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5028	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5029	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5030	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5031	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5032	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5033	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5034	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5035	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5036	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5037	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5038	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf.	Zug-ausf.	Bemerkungen
<b>noch Lokservicestelle (LSS)</b>								
LSS5039	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5040	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5041	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5042	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
LSS5043	25	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Bft Alte Süderelbe, Gleisgruppe Altenwerder West (AWW)</b>								
AWW313	388	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
AWW314	382	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
AWW315	424	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
AWW318	(436)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
AWW319	(50)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
AWW320	531	Schadwagenbehandlungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. ausf.		Bemerkungen
<b>Bft Hansaport (HPT)</b>								
HPT705	(368)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HPT714	322	Schadwagenbehandlungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
HPT715	(235)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Bft Altenwerder Ost (AWO)</b>								
AWO431	710	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO432	710	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO433	711	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO434	712	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO435	710	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO436	710	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO437	711	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO438	713	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO441	708	Verkehrsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. / -ausf.		Bemerkungen
<b>noch Bft Altenwerder Ost (AWO)</b>								
AWO442	718	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO443	713	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO444	717	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO445	713	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO446	717	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO447	718	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO448	720	Baustellenlogistik / Verkehrs-gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
AWO451	(336)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf.	Zug-ausf.	Bemerkungen
<b>Bft Dradenau, Ein- und Ausfahrgruppe (WHO)</b>								
WHO001	778	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO002	720	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO003	680	Ein- und Ausfahr Gleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO004	710	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO005	756	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO006	520	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO007	512	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO008	548	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO009	672	Verkehrsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO010	587	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO011	587	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. ausf.		Bemerkungen
<b>noch Bft Dradenau, Ein- und Ausfahrgruppe</b>								
WHO012	595	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO013	565	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO014	483	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO015	483	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO016	520	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO017	623	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO018	685	Ein- und Ausfahr Gleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO019	758	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO020	747	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO021	754	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO022	757	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
WHO025	113	Lokabstellung Ellok	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO026	130	Lokabstellung Ellok	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. ausf.		Bemerkungen
<b>noch Bft Dradenau, Ein- und Ausfahrgruppe</b>								
WHO041	106	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO042	102	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO043	52	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Bft Dradenau, ehem. Richtungsgruppe (WHO)</b>								
WHO066	80	Freiladegleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO105	396	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO106	399	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO107	(426)	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Spitzenüberspannung (ab Jan. 2021)
WHO108	426	Zugbildungsgleis/Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Spitzenüberspannung (ab Jan. 2021)
WHO109	572	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO110	558	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO111	547	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO112	545	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. Zug-einf. ausf.		Bemerkungen
<b>noch Bft Dradenau, Ein- und Ausfahrgruppe</b>								
WHO113	620	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO114	619	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO115	578	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO116	555	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO117	535	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO118	678	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO119	679	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO120	555	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO121	563	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO122	559	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO123	519	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock	mgl. Zug-einf. ausf.		Bemerkungen
<b>noch Bft Dradenau, Ein- und Ausfahrgruppe</b>								
WHO124	515	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO125	493	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO126	478	Schadwagenbehandlungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Bft Dradenau, Gleisgruppe Köhlfleet</b>								
WHO151	467	Lokabstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO152 O	380	Schadwagensammelgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO152 W	70	Lokabstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO153	396	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO154	386	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO155	345	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
WHO156	332	Verkehrsgleis	<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. Zug-einf.	Zug-ausf.	Bemerkungen
<b>Bft Mühlenwerder (MUE)</b>								
MUE611	753	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE612	753	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE613	739	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE614	739	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE615	677	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE616	677	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE617	724	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE618	777	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE621	736	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
MUE622	704	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
MUE623	672	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
MUE624	639	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

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock	mgl. Zug- einf. ausf.		Bemerkungen
<b>noch Bft Mühlenwerder (MUE)</b>								
MUE625	638	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
MUE626	670	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
MUE627	637	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
MUE628	603	Zugbildungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nur Spitzenüberspannung
MUE629	(228)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE630	(330)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE640	(135)	Betriebsgleis / Tankstelle (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE672	193	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE673	154	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MUE674	210	Abstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

---

bleibt frei

# **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	
<b>Bereich Dradenau</b>						
409	Zellmannstraße, Zufahrt zum Parkplatz Duckdalben	gezogen geschoben				3-409
418	Antwerpenstraße	gezogen geschoben			X X	technische Unterstützung siehe 3-418
415	Köhlfleetdamm	gezogen geschoben			X X	
417	Tankweg	gezogen geschoben			X X	
<b>Bereich Mühlenwerder</b>						
1433a	Altenwerder Damm	gezogen geschoben				3-1433a
1434	Altenwerder Damm 22	gezogen geschoben			X X	
1429	Altenwerder Damm HHLA	gezogen geschoben	X		X	
1436i	interne Überfahrt bei Stw Ct	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			3-1436i
<b>Bereich Altenwerder West</b>						
611	Dradenauer Hauptdeich, Zuführungsgleis HAW	gezogen geschoben				3-611
614	Dradenauer Hauptdeich, Zuführungsgleis AWW	gezogen geschoben				3-614
1421	Gleisgruppe Landterminal	gezogen geschoben			X X	
1422	Oceangate	gezogen geschoben	X		X	
<b>Bereich Altenwerder Ost</b>						
1416	Notüberfahrt Enercon	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			
1606	Altenwerder Hauptdeich Umfahrung	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			
(428)	nachrichtlich: Zufahrt Am Ballinkai	Bedienungsanweisung von EBL CTA beachten (Instandhaltung durch HPA)				

Rangierfunkteilnehmerverzeichnis

## Rangierfunk-Teilnehmerverzeichnis Bft im westlichen Hafen

Rangierfunkbereich-Nr.	29	36	Ortskanal (Zugfunk, Betriebsart C oder O)	Ortskanal (Zugfunk, Betriebsart C oder O)
Grenzen des Rangierfunkbereichs	Bft Mühlenwerder, CTB	Bft Dradenau, EKOM, Stahlwerke, Tankweg	Bft Mühlenwerder	Bft Dradenau, Ein- und Ausfahrgruppe
Wellenlängenbereich Rangierfunkkanal	457,900 MHz H 29	458,075 MHz H 36	457,675 MHz C 29	457,900 MHz C 11
Bediener ortsfester Sprechstellen (Anrufverfahren)	Fdl Whf 2 (Tonruf 1) Ww Ct (Tonruf 2)	Fdl Whf 3 (Tonruf 1)	Fdl Whf 2 (Tonruf 1) Ww Ct (Tonruf 2)	Fdl Whf 3 (Tonruf 1)
Bediener ortsbeweglicher Sprechstellen	im Rangierfunkbereich tätige Rangier- und Zugloks allgemeiner Kanal für alle Zug- und Rangierloks und Zugvorbereitung	im Rangierfunkbereich tätige Rangierfahrten allgemeiner Kanal für alle Rangierloks und Zugvorbereitung	Tf an- und abfahrende Zugloks gleichzeitig allgemeiner Kanal für alle Rangierfahrten	Tf an- und abfahrende Zugloks
Bemerkungen				

Störungsmeldestellen

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

Aufgestellt

Hamburg, 15.12.2019

(Ort, Datum)

Hamburg Port Authority, Hafenbahn  
 (Stelle)

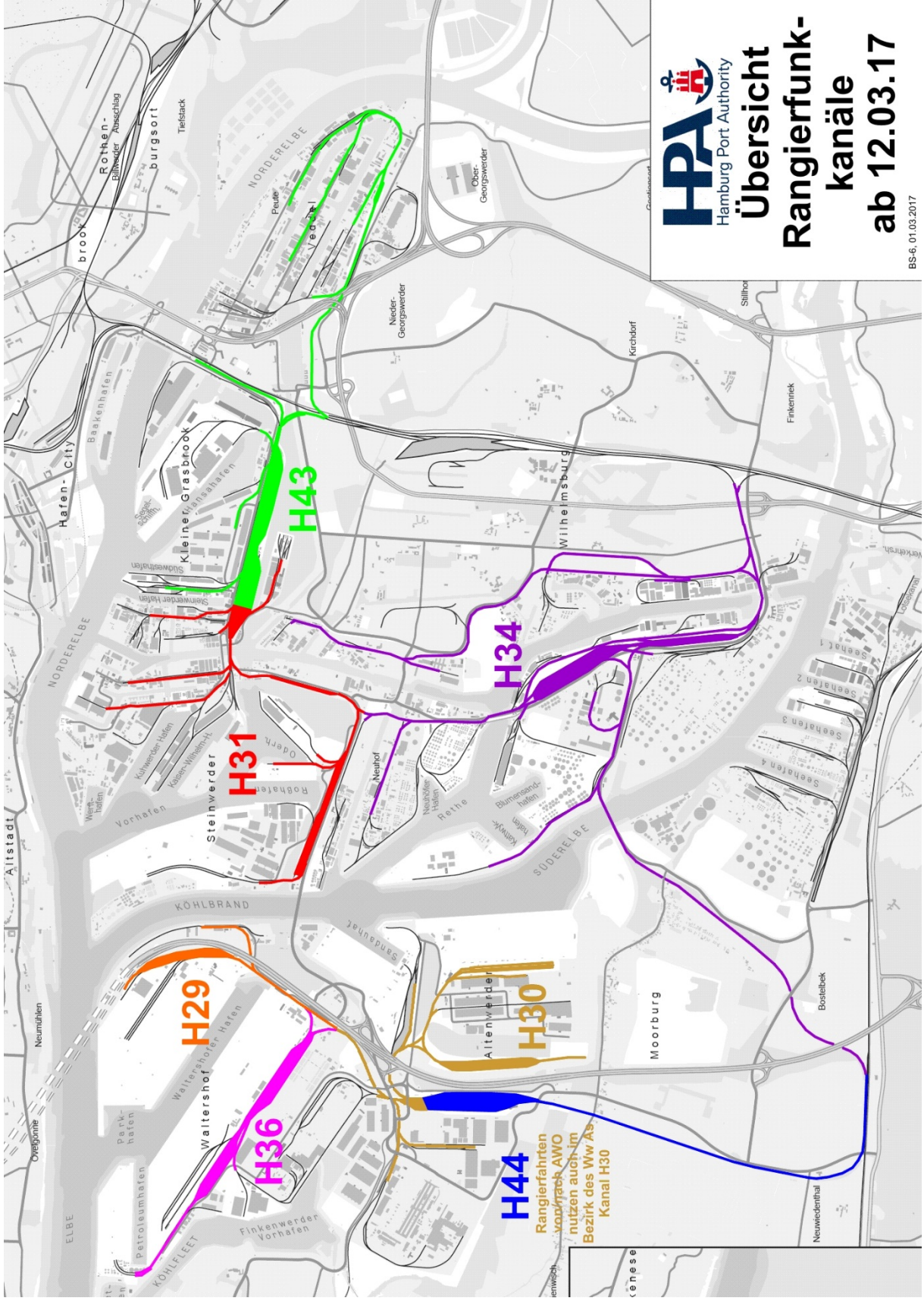
gez. Veh

(Unterschrift)





Rangierfunktionnehmerverzeichnis




















**HPA**  
Hamburg Port Authority  
**Übersicht  
Rangierfunk-  
kanäle  
ab 12.03.17**




BS-6, 01.03.2017



bleibt frei

## Übersicht der mechanisch ortsgestellten Weichen

Weichennummer	Hebelgewicht	Grundstellung	Bemerkungen
<b>Altenwerder West</b>			
AWW304			
AWW308			
AWW310			
AWW311			
AWW312			
AWW314		zur Fahrt nach rechts	
AWW315			
AWW351		zur Fahrt nach links	
AWW352			
AWW354		zur Fahrt nach links	
AWW356			
<b>Hansaport</b>			
HPT206			
HPT207		zur Fahrt nach links	
HPT208		zur Fahrt nach links	
<b>Mühlenwerder</b>			
MUE103			
MUE107			
MUE115			

Weichennummer	Hebelgewicht	Grundstellung	Bemerkungen
<b>Dradenau</b>			
WHO001			
WHO140		zur Fahrt nach links	
WHO202			

## Übersicht der mechanisch ortsgestellten Gleis-sperren

Gleis	Gs-Nr.	Grundstellung	Auswurf-richtung	Bemerkungen
<b>Mühlenwerder</b>				
(MUE609)	BG VII	aufliegend	rechts	Schlüsselabhängigkeit zu MUE003W
(MUE608)	BG VIII	aufliegend	rechts	Schlüsselabhängigkeit zu MUE005W
<b>Dradenau</b>				
WHO060		aufliegend	links	
WHO152	I	aufliegend	rechts	Schlüssel bei Fdl Whf

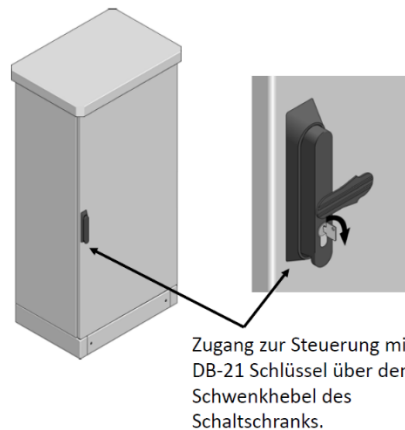
## Übersicht der Wartezeichen

Gleis	Standort	Bezeichnung	zuständig	Bemerkungen
MUE640	ca. 40m hinter Tankstelle		Ct	
LSS5010	vor Schiebep Bühne			Zusatzschild: „Für Weiterfahrt Signalisierung der Schiebep Bühne beachten.“
LSS5012	vor Schiebep Bühne			

## Kurzbedienungsanweisung TH-BÜP für EVU

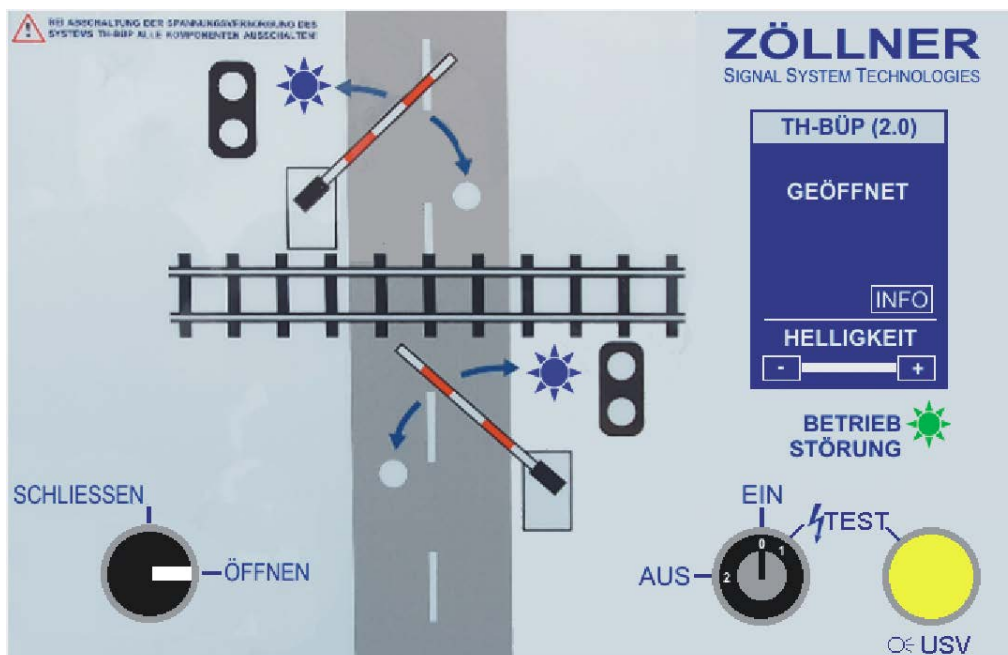
Der Posten des EVU bleibt verantwortlich für die Sicherung des Bahnübergangs, die TH-BÜP stellt lediglich eine Unterstützung dar, die anzuwenden ist.

Zum Schutz gegen unberechtigte Bedienung befinden sich die Bedieneinrichtungen für die TH-BÜP im oberen Teil eines besonderen Schaltschranks an der Anlage. Der Schaltschrank ist mit DB 21-Schloss versehen.


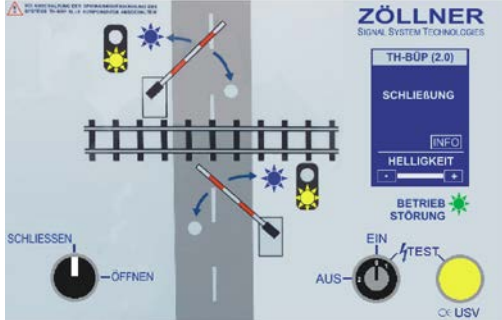
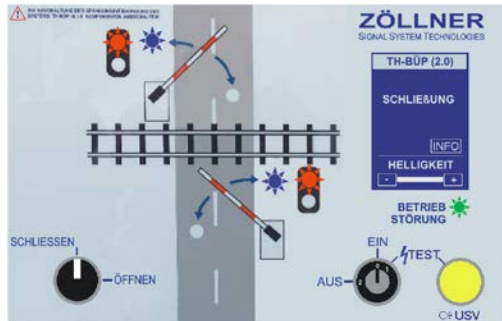
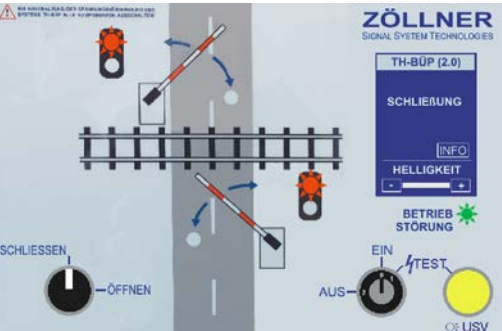


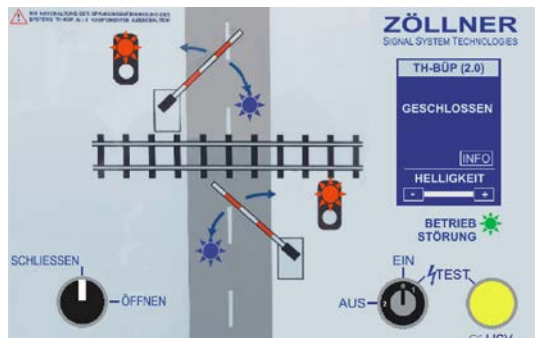
Die rechten Bedienelemente dienen ausschließlich der Fachkraft. Auf der linken Seite der Bedieneinrichtung befindet sich ein Drehwahlschalter zum Bedienen der Anlage durch das EVU. Es erfolgt keine fahrzeugbewirkte Ein- und Ausschaltung.

Die Anlage ist in Grundstellung geöffnet, der Melder „BETRIEB“ leuchtet grün, Die Endlagemelder der Schranken leuchten neben dem Straßensymbol blau, im Display wird „GEÖFFNET“ angezeigt.

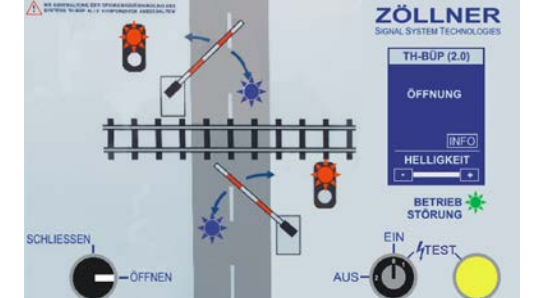
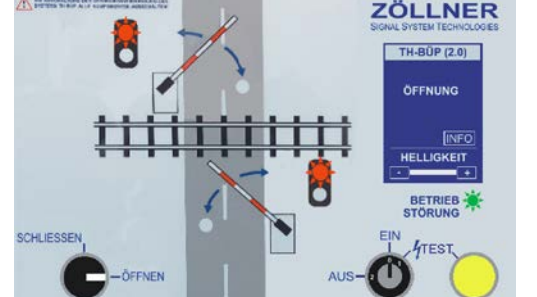


## Einschalten der Sicherung

<p>1. Schaltschrank mit Bedieneinrichtung mit Schlüssel DB 21 öffnen.</p>	
<p>2. Drehwahlschalter nach links in die Stellung „SCHLIESSEN“ drehen. Die Anzeige für die Lichtzeichen leuchtet für 5 Sekunden gelb, im Display blinkt „SCHLIEßUNG“.</p>	
<p>3. Die Anzeige der Lichtzeichen wechselt auf Rotlicht.</p>	
<p>4. Nach 10 Sekunden Rotlicht erlöschen die Endlagemelder neben dem Straßensymbol und die Schrankenbäume senken sich.</p>	

<p>5. Haben die Schrankenbäume die untere Endlage leuchten die blauen Endlagemelder im Straßensymbol und im Display wird „GESCHLOSSEN“ angezeigt.</p>	
<p>Der Bahnübergang darf befahren werden, wenn die unter 5 genannten Anzeigen erscheinen, der Gefahrenraum frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist und der Störmelder nicht leuchtet.</p>	

### Ausschalten der Sicherung

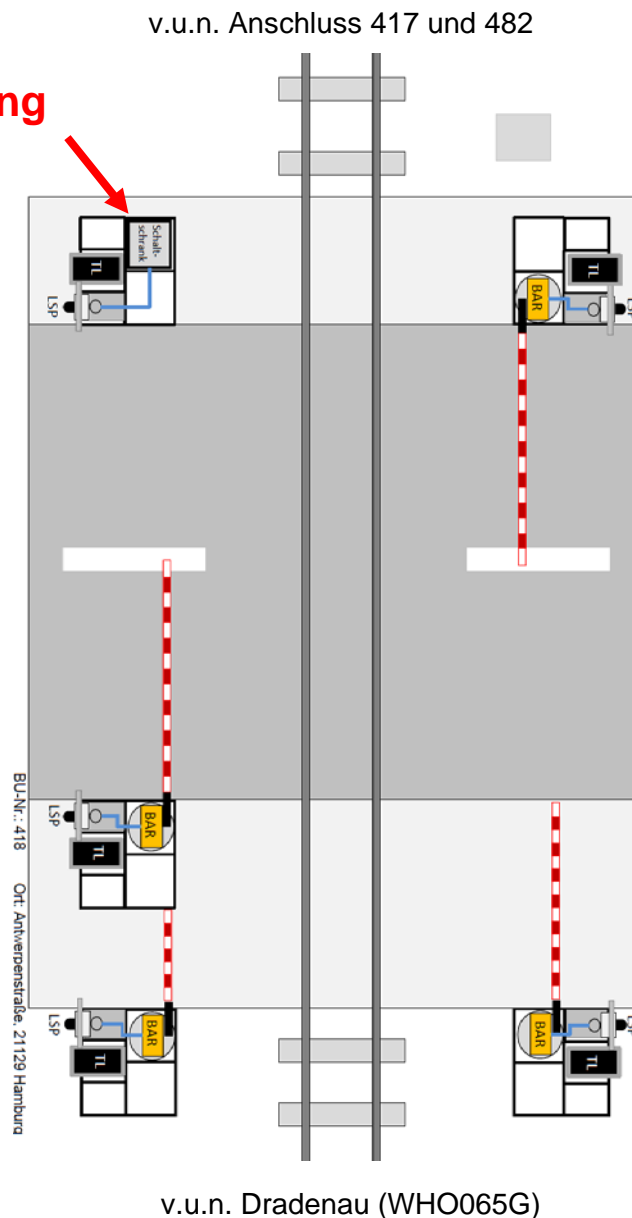
<p>1. Nachdem der Bahnübergang vollständig geräumt wurde, den Drehwahlschalter nach rechts in die Stellung „ÖFFNEN“ drehen. Im Display blinkt der Schriftzug „ÖFFNUNG“.</p>	
<p>2. Mit einer Verzögerung von 10 Sekunden erlöschen die blauen Endlagemelder und die Schranken öffnen sich. Innerhalb der Verzögerungszeit den Schaltschrank schließen und Schlüssel DB 21 abziehen</p>	
<p>3. Das Erlöschen der Lichtzeichen ist an mindestens einem Lichtzeichen zu beobachten.  <u>nachrichtlich:</u>  <i>Nachdem die Schranken die obere Endlage erreicht haben, leuchten die Endlagemelder neben dem Straßensymbol und die Lichtzeichen erlöschen. Im Display wird „GEÖFFNET“ angezeigt.</i></p>	

## Störungen

Bei Störungsmeldungen (z.B. entsprechende Meldung im Display, Störung leuchtet rot, Ein- oder Ausschaltung nicht möglich) der Anlage ist der Bahnübergang durch Posten zu sichern und umgehend der Fdl Whf zu verständigen.

## Lageskizze

**Bedieneinrichtung**





# **Bedienungsanweisung für den BÜ 611 (Dradenauer Deichweg) im Bft Alte Süderelbe**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 02.09.2015 BS-6 gez. Veh
---

<b>geprüft:</b> 09.09.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 09.09.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 17.01.2017 BS-6 gez. Veh
--




## Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 611 befindet sich im Bft Alte Süderelbe, Gleisgruppe Altenwerder West, und quert die zweispurige Straße „Dradenauer Deichweg“ mit dem Zuführungsgleis zum Anschluss „Hydro Aluminium Rolled Products“ (HAW).

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

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.

## Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt richtungsunabhängig.

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 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.

Zusätzlich verfügt die Anlage über einen Grundsteller.

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

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

## Störungen

### Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die 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 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

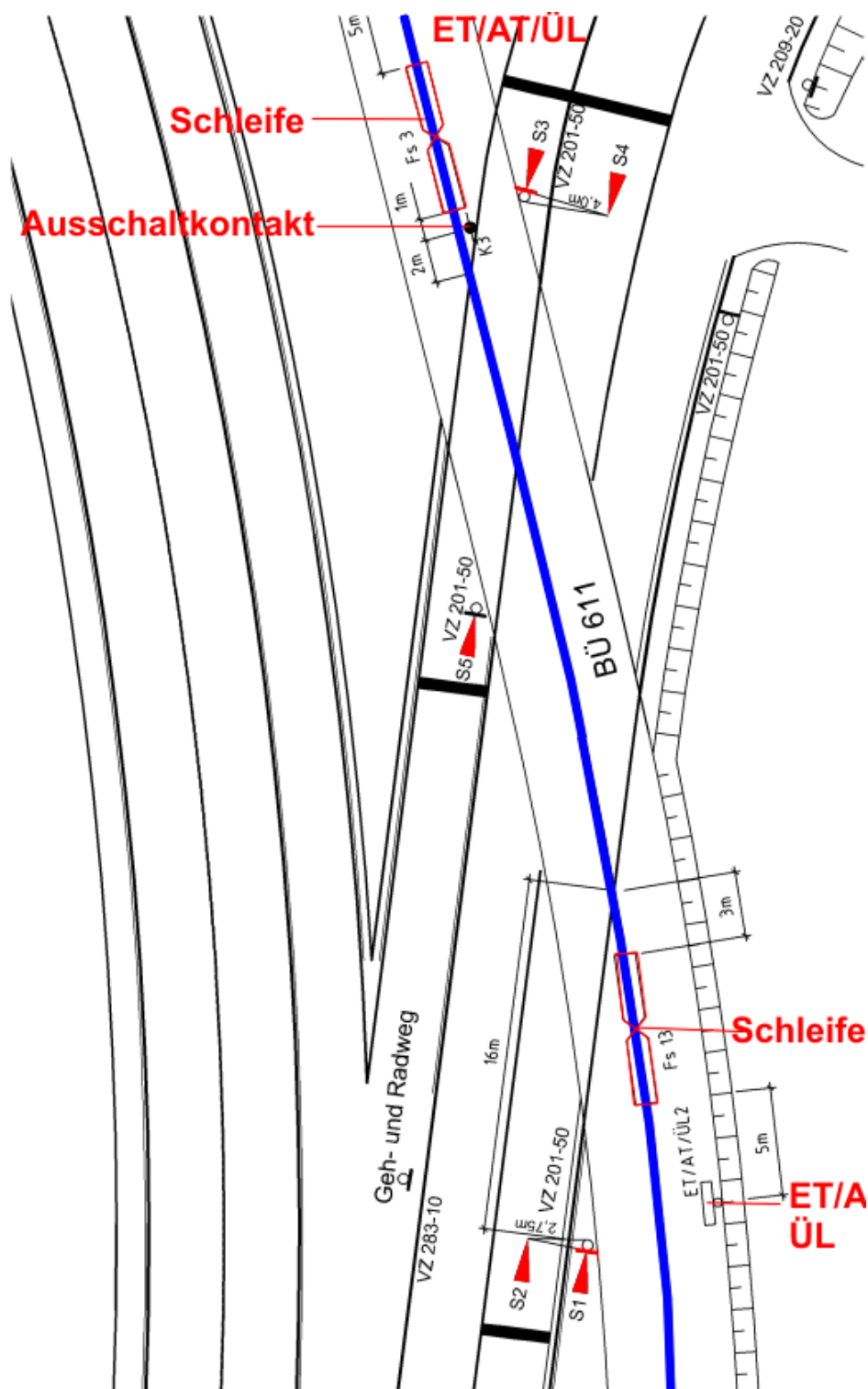
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **611**

km: **540,204**

Lage: **Dradenauer Deichweg**

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 <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
					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 <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
					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 614 (Dradenauer Deichweg) im Bft Alte Süderelbe**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 13.03.2015 BS-6 gez. Veh
---

<b>geprüft:</b> 09.09.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 09.09.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 17.01.2017 BS-6 gez. Veh
--

## Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 614 befindet sich im Bft Alte Süderelbe, Gleisgruppe Altenwerder West, und quert die zweispurige Straße „Dradenauer Deichweg“ mit dem Zuführungsgleis zur Gleisgruppe Landterminal.

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

<b>Bedieneinrichtung Scheidt &amp; Bachmann</b>		
ET	Einschalttaste als Vierkant-schlüssel-schalter unter Schutzdeckel	
AT	Ausschalttaste als Vierkant-schlüssel-schalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht 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	

Zusätzlich befindet sich aus Richtung Gleisgruppe Landterminal ein Rangierschalter mit Wecker vor dem BÜ.



**Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann**



RS	Rangierschalter als Vierkant-schlüssel-schalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung

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 eine isolierte Schiene und einen zusätzlichen Ausschaltkontakt K3 ausgerüstet.

### 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 isolierte Schiene ist 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 Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.



## Ausschaltung

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

Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist die AT zu bedienen.

Für die automatische Ausschaltung des BÜ muss sowohl der Abschnitt der Isolierten Schiene wie auch der K3 be- und frei gefahren sein. Ansonsten schaltet der BÜ nicht aus.

Die BÜ-Anlage verfügt über einen Grundsteller. Rangierbewegungen dürfen wegen des Grundstellers nur mittels Bedienung des RS erfolgen.

## Nutzung Rangierschalter

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

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

Vor jedem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der 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 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.

Es ist zunächst zu versuchen, die technische Sicherung durch Bedienen der ET auf der gegenüberliegenden Seite einzuschalten.

Sollte auch danach der BÜ nicht einschalten ist der RS zu bedienen. Wirkt die RS-Bedienung ordnungsgemäß, darf der BÜ befahren werden.

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

### Ausschaltung

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

### Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

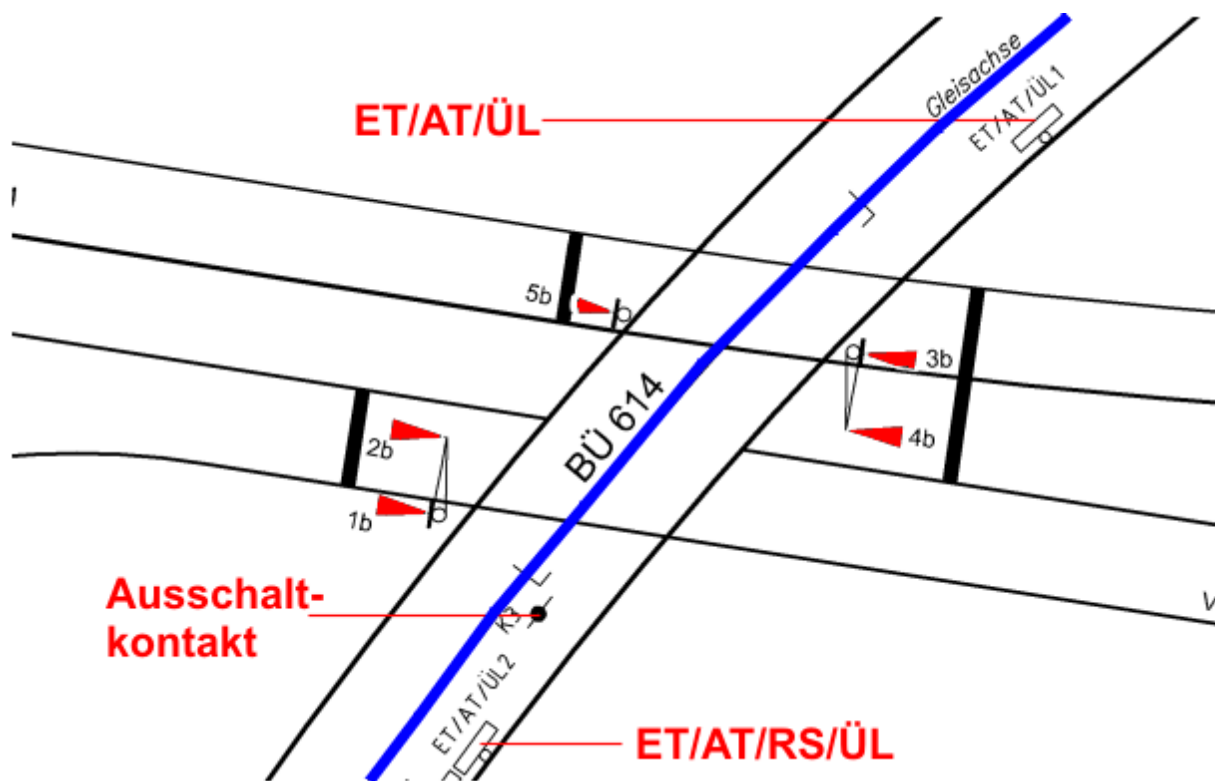
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 614

km: 515,448

Lage: Dradenauer Deichweg

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 <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
					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 <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
			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 1433A (Altenwerder Damm) im Bft Mühlenwerder**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 21.10.2015 BS-6 gez. Veh
---

<b>geprüft:</b> 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 13.12.2020 RIS-6 gez. Veh
---

## Ausrüstung des BÜ

- Der BÜ 1433A befindet sich im Bft Mühlenwerder, Ortstellbereich „Dunkle Ecke“, und quert die zweispurige Privatstraße mit dem Zuführungsgleis zur Gleisgruppe MUE672-674.  
Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform EBÜT-vB Lz/ÜL mit Handeinschaltung hergestellt.

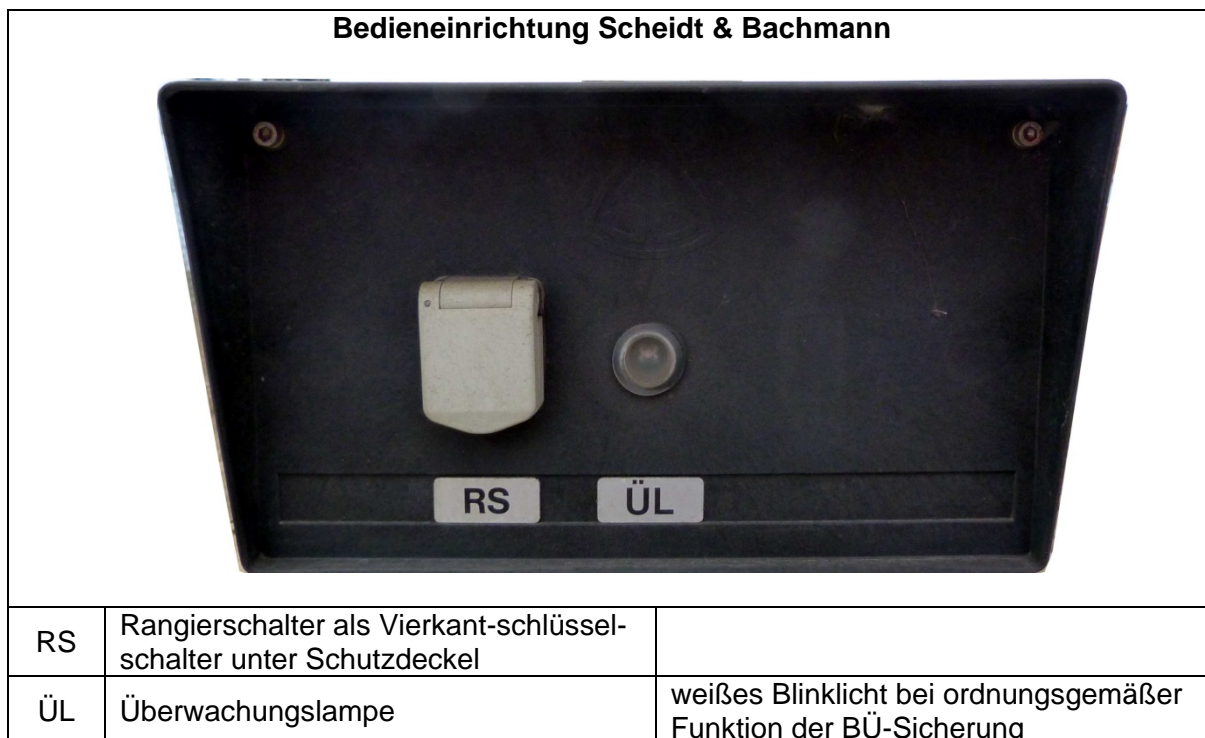
Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



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.

Zusätzlich befinden sich aus beiden Fahrtrichtungen Rangierschalter ohne Wecker vor dem BÜ.

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



Der Rangierschalter wird durch Drehen des Vierkants im Uhrzeigersinn bedient. Er arretiert in Schaltstellung und muss nach Beendigung des Rangiervorgangs wieder in Ausgangsstellung gebracht werden.

### Einschaltung

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

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

Rangierfahrten aus Richtung der Gleise MUE672-674 dürfen die Einschalttaste erst bedienen, wenn das Ls 600 das Signalbild Sh 1 zeigt oder die Fahrt durch den Ww Ct auf andere Weise zugelassen wurde.

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 der Schleifen 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 die AT ebenfalls zu bedienen.

## Nutzung Rangierschalter

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

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

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

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

### **Achtung:**

Die Rücknahme des RS muss an der Schalteinrichtung erfolgen, von der aus der BÜ eingeschaltet wurde. Wird fälschlicherweise der RS auf der gegenüberliegenden Seite verwendet führt dies zu einer Störung der Anlage.

## Störungen

### Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die ÜL nach Ablauf der ET-Bedienung nach 30 Sekunden kein weißes Blinklicht zeigt.

Es ist zunächst zu versuchen, die technische Sicherung durch die Bedienung der ET auf der gegenüberliegenden BÜ-Seite einzuschalten. Bleibt die Störung der BÜ-Anlage bestehen ist eine Einschaltung durch Bedienung des RS zu versuchen.

Wirkt die RS-Bedienung ordnungsgemäß, darf der BÜ befahren werden.

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

### Ausschaltung

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

### Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

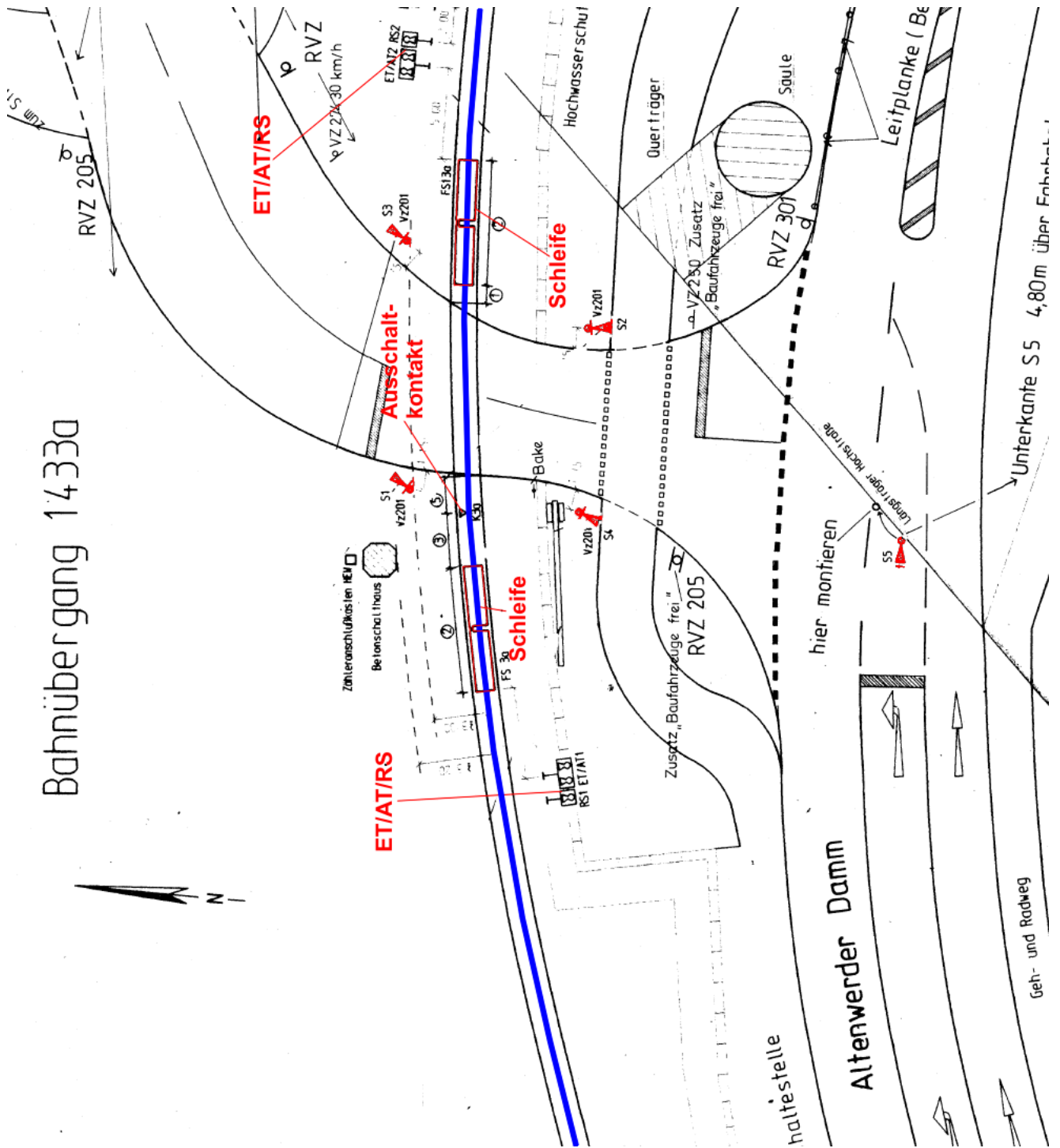
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 1433A

km: 530,095

Lage: Altenwerder Damm

Bahnübergang	Art der Störung		Maßnahme				Bahnübergang		
			Sicherung durch Posten			Einsatzzeiten und Hilfsmittel	gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.	EVU	BÜP	HP	gesichert				
EBÜT-vB	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
					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 <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
					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  
innerdienstlichen Übergang  
1436 i  
beim Stw Ct  
im Bf Hmb=Waltershof,  
Bft Mühlenwerder**

Gültig ab 13.05.2013

## 1.1 Lage

Der innerdienstliche Übergang 1436i quert das Gleis zwischen den Weichen MUE015 und MUE016. Er verbindet die Fläche zwischen den Gleisen mit der Zufahrt zur Elbtunnel-Feuerwache.

## 1.2 Ausrüstung

Der innerdienstliche Überweg ist etwa 3,60m breit. Aufgrund der Überspannung des Gleises mit einer Oberleitungsanlage besteht eine Höhenbeschränkung für Straßenfahrzeuge von 4,0m.

Die Sicherung erfolgt durch Abschlüsse. Hierzu sind 3 m aus Gleisachse beidseitig parallel zum Gleis aufwerfbare Schranken installiert, die in Grundstellung verschlossen sind.

Der Verschluss wird mittels Schloßern mit Schließung 3HG1374 versehen. Ein Schlüssel wird beim Ww Ct aufbewahrt.

Zusätzlich ist ein Hinweisschild „Nur für eingewiesene Mitarbeiter der Hafenbahn“ angebracht.

## 1.3 Nutzungsberechtigte

1.3.1 Regelmäßig nutzungsberechtigt sind die Mitarbeiter der Einheiten BS, B1 und B2 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.

## 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 innerdienstlichen Übergangs mit Straßenfahrzeugen beim Ww Ct einzuholen. Der Ww Ct darf die Zustimmung nur erteilen, nachdem er sichergestellt hat, dass sich keine Fahrten dem innerdienstlichen Übergang nähern.
- b) Nach Zustimmung des Ww zum Befahren des innerdienstlichen Übergangs werden durch den Nutzungsberechtigten beide Schranken aufgeschlossen und geöffnet. Erst wenn beide Schranken geöffnet sind, darf der innerdienstliche Übergang mit Straßenfahrzeugen befahren werden. Der innerdienstliche Übergang 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 Ww ist zu melden, dass die „Schranken des innerdienstlichen Überweges in Grundstellung verschlossen“ sind.
- d) Nach Eingang der Meldung über die in Grundstellung verschlossenen Schranken darf der Bahnbetrieb über den innerdienstlichen Überweg wieder zugelassen werden.
- e) Die Zustimmung zum Befahren des innerdienstlichen Überwegs mit Straßenfahrzeugen und die Meldung über die in Grundstellung verschlossenen Schranken sind beim Ww im Fernsprechtagebuch nachzuweisen.
- f) Die Leiter der Abteilungen BS, B11 bis B14 und B21 bis B25 weisen ihre Mitarbeiter, die den innerdienstlichen Überweg nutzen sollen, nachweislich in diese Bedienungsanweisung ein. Die Nachweise verbleiben bei den Facheinheiten.

### 2.1.2 Nutzung durch Auftragnehmer im Rahmen von Baumaßnahmen

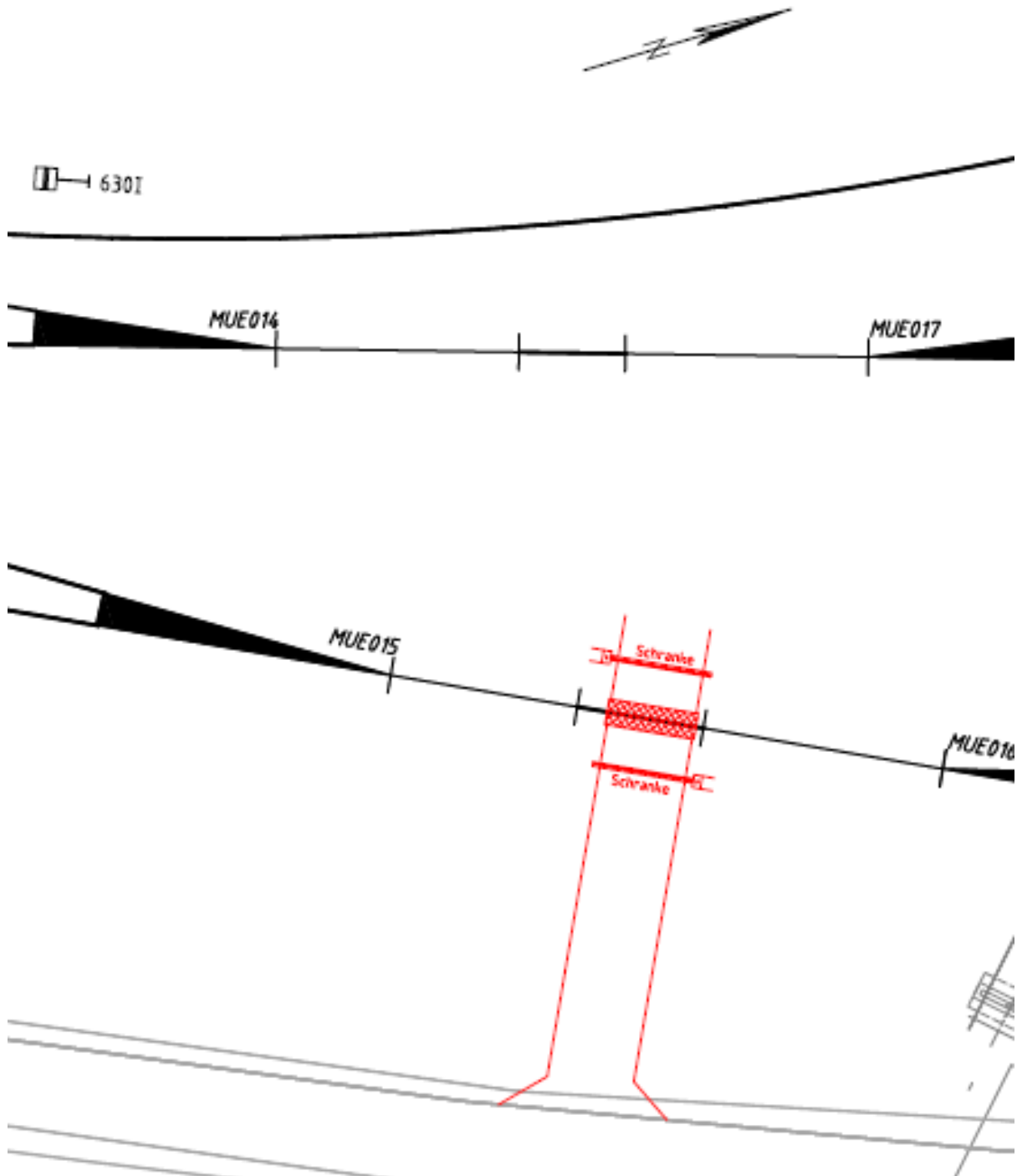
- a) Bei der Nutzung durch Auftragnehmer sind alle Maßnahmen und Gespräche durch einen BÜP durchzuführen. Der BÜP ist durch den Auftraggeber zu bestellen und seine Einweisung rechtzeitig vor dem Einsatz durch den Auftraggeber zu veranlassen.
- b) Der BÜP hat vor Einsatzbeginn den Schlüssel gegen Unterschrift beim Ww Ct abzuholen und ihn nach Einsatzende sowie bei Einsatzunterbrechungen beim Ww wieder abzugeben. Ausgenommen sind hiervon kurze Unterbrechungen bis zu 30 Minuten.
- c) Solange sich der BÜP in unmittelbarer Nähe des innerdienstlichen Übergangs aufhält, brauchen die geschlossenen Schranken nicht verschlossen zu 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 Ww geöffnet bleiben. Bevor der Ww der Überfahrt mehrerer Straßenfahrzeuge zustimmt ist  
- jeweils ein Merkinweis „BUE“ zwischen den Meldern der Weichen MUE015 und MUE016 anzubringen und  
- es sind die Ls-Signale, die auf den Überweg führen, zu sperren.  
Die Sicherungsmaßnahmen sind so lange erforderlich, bis der BÜP nach Aufforderung durch den Ww oder aufgrund eigenverantwortlichen Schließens des innerdienstlichen Übergangs die Meldung über die Grundstellung des innerdienstlichen Übergangs abgibt.  
Vor einem erneuten Öffnen der Schranken muss die Zustimmung des Ww 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 Ww Ct zu melden.
- 2.2.2 Können die Schranken aufgrund eines Defektes nicht geschlossen oder nicht wieder verschlossen werden, sind die Rangierfahrten anzuweisen, den innerdienstlichen Übergang durch Posten zu sichern sofern kein BÜP vor Ort ist, der die Sicherung übernehmen kann.
- 2.2.3 Wird der innerdienstliche Übergang 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.



Skizze



## **Bremsprobeanlage Bft Mühlenwerder**

### **Kurzbedienungsanleitung Bremsprobegerät Knorr Modular - Auszug aus der Anleitung der Fa. Seitz -**

#### **Bremsprobe durchführen:**

##### **EIN/Füllen:**

Wagenzug an das Bremsprobegerät anschließen und den externen Luftabsperrhahn öffnen. Der Wagenzug wird gefüllt. Eine an den Luftbedarf des Zuges angepasste Füllroutine bewirkt das möglichst rasche Erreichen des Druckniveaus von 5,0 bar im gesamten Wagenzug. Im Rahmen des Füllvorganges wird zusätzlich eine Angleichroutine durchgeführt, die bewirkt, dass im gesamten Zug ein HL Druck von mindestens 5,3 bar eingestellt wird. Der Druck wird am Ende der Füllroutine langsam wieder auf 5,0 bar abgesenkt. Während des Füllvorganges blinkt die „Ein“-Meldelampe – danach Dauerlicht.

##### **Angleichen:**

Durch diesen Vorgang können überladene Wagen (Wagengruppen) gelöst und langsam auf das Betriebsniveau von 5,0 bar abgesenkt werden.

Während des Angleichvorganges zeigt die Meldelampe Angleichen einen laufenden Angleichvorgang durch Blinken an – danach Dauerlicht.

##### **Dichtheitsprüfung:**

Schlauchständer auswählen – „Start“ Taste drücken. Es wird ein Prüfzyklus von einer Minute gestartet. Wenn der Druck innerhalb der Messzeit um mehr als 0,5 bar absinkt, wird der Prüfzyklus vorzeitig beendet und der Zug als undicht gewertet. Auf dem Bedienpult wird der Leuchtmelder undicht angesteuert. Ist der Druckabfall während der Messzeit kleiner als 0,5 bar so wird der Leuchtmelder dicht angesteuert. Erst nach einer erfolgreichen Dichtheitsprüfung kann der Wagenzug eingebremst werden. Während der Dichtheitsprüfung blinken die „Dicht“ und die „Undicht“ – Meldelampe.

##### **Wagenzug Einbremsen:**

Nach erfolgreicher Dichtheitsprobe kann der Wagenzug durch Drücken der „Bremsen“-Taste eingebremst werden. Es wird mit dem Betriebsbremsgradienten (- 1,5 bar/6 s) um 0,8 bar abgesenkt und damit werden die Bremsen angelegt. Während des Einbremsens blinkt die Meldelampe – danach erscheint Dauerlicht.

##### **Wagenzug Lösen:**

Betätigung der "Lösen" - Taste am Bedienpult. Der Druck im Wagenzug wird wieder auf den Wert, der vor der Einbremsung herrschte, angehoben, d.h., die Bremse wird gelöst. Einbremsen und Lösen können beliebig oft wiederholt werden. Während des Lösevorganges blinkt die Meldelampe – danach geht die Meldelampe aus.

##### **Ausschalten/ Abkuppeln:**

Absperrhahn am Bremsprobegerät absperren, danach Luftabsperrhahn am 1. Wagen absperren. Leitung vom Zug abkuppeln. Um die Druckluftversorgung aufrecht zu erhalten und den Füllvorgang bereits beim Ankuppeln des nächsten Zuges zu ermöglichen, empfiehlt es sich, nach der Beendigung der Bremsprobe die EIN-Taste am Bedienpult nicht zu betätigen. Wird nämlich im EIN-Zustand die EIN -Taste kurz betätigt, trennt das Bremsprobegerät die Hauptluftleitung von der Druckluftnachspeisung ab, der Leuchtmelder EIN bleibt dunkel. Dieser Zustand wird auch nach Unterbrechung der Spannungsversorgung (Stromausfall) eingenommen.

bleibt frei

## Auszug aus der Kurzanweisung des Herstellers

### Bremsprobegeräte Modular:

Je nach Betriebszustand erfolgt die Druckluftversorgung des Zuges auf zwei verschiedene Arten:

- Mit geregelter Druck aus dem Bremsprobegerät – an allen Schlauchständern wenn kein Schlauchständer ausgewählt ist bzw. an dem ausgewählten Schlauchständer.
- Mit 5,0 bar über ein leistungsstarkes Druckminderventil in der pneumatischen Geräteeinheit

Die Umschaltung erfolgt über die Tasten am Schlauchständer:

- Drücken der „Prüfen“ Taste – der Schlauchständer wird aktiviert – der Leuchtmelder blinkt
- Abwählen des Schlauchständers durch Drücken der „Füllen“ Taste – der Leuchtmelder wird ausgeschaltet

Die Auswahl eines anderen Schlauchständers ist erst möglich, wenn der aktive Schlauchständer wieder abgewählt wurde.

#### Funkfernbedienung:

Die Bedienung der Bremsprobegeräte kann unabhängig voneinander manuell am Gerät direkt oder über Funk erfolgen. Nach dem Anmelden am Bremsprobegerät muss zum Start der Funkfernbedienung immer der Befehl „Füllen“ gesendet werden.

**Grundzustand: AUS:** Im Aus – Zustand (EIN- Taster noch nicht gedrückt) wird vom Bremsprobegerät die Luftzufuhr an der Zusatzeinheit abgesperrt und im Bremsprobegerät der Druck auf 0 bar entlüftet.

**Grundzustand: EIN/Bereitschaft:** Es wird ein HL-Druck von 5,0bar eingestellt. Wenn der Druck in der HL nach dem Ankuppeln eines neuen Zuges und das Öffnen des externen Absperrhahnes unter 4,6 bar absinkt, wird die Füllroutine gestartet.

### Bremsprobe durchführen:

**EIN/Füllen:** Wagenzug an das Bremsprobegerät anschließen und den externen Luftabsperrhahn öffnen. Der Wagenzug wird gefüllt. Eine an den Luftbedarf des Zuges angepasste Füllroutine bewirkt das möglichst rasche Erreichen des Druckniveaus von 5,0 bar im gesamten Wagenzug. Im Rahmen des Füllvorganges wird zusätzlich eine Angleichroutine durchgeführt, die bewirkt, dass im gesamten Zug ein HL Druck von mindestens 5,3 bar eingestellt wird. Der Druck wird am Ende der Füllroutine langsam wieder auf 5,0 bar abgesenkt. Während des Füllvorganges blinkt die „Ein“ Meldelampe – danach Dauerlicht.

**Angleichen:** Durch diesen Vorgang können überladene Wagen (Wagengruppen) gelöst und langsam auf das Betriebsniveau von 5,0bar abgesenkt werden. Während des Angleichvorganges zeigt die Meldelampe Angleichen einen laufenden Angleichvorgang durch Blinken an – danach Dauerlicht.

**Dichtheitsprüfung:** Schlauchständer auswählen – „Start“ Taste drücken. Es wird ein Prüfzyklus von einer Minute gestartet. Wenn der Druck innerhalb der Messzeit um mehr als 0,5 bar absinkt, wird der Prüfzyklus vorzeitig beendet und der Zug als Undicht gewertet. Auf dem Bedienpult wird der Leuchtmelder undicht angesteuert. Ist der Druckabfall während der Messzeit kleiner als 0,5 bar so wird der Leuchtmelder dicht angesteuert. Erst nach einer erfolgreichen Dichtheitsprüfung kann der Wagenzug eingebremst werden. Während der Dichtheitsprüfung blinken die „Dicht“ und die „Undicht“ – Meldelampe.

**Wagenzug Einbremsen:** Nach erfolgreicher Dichtheitsprobe kann der Wagenzug durch Drücken der „Bremsen“-Taste eingebremst werden. Es wird mit dem Betriebsbremsgradienten (- 1,5 bar/6 s) um 0,8 bar abgesenkt und damit werden die Bremsen angelegt. Während des Einbremsen blinkt die Meldelampe – danach Dauerlicht.

**Wagenzug Lösen:** Betätigung der "Lösen"-Taste am Bedienpult. Der Druck im Wagenzug wird wieder auf den Wert, der vor der Einbremsung herrschte, angehoben, d.h., die Bremse wird gelöst. Einbremsen und Lösen können beliebig oft wiederholt werden. Während des Lösevorganges blinkt die Meldelampe – danach Meldelampe aus.

**Ausschalten/ Abkuppeln:** Absperrhahn am Bremsprobegerät absperren, danach Luftabsperrohren am 1. Wagen absperren. Leitung vom Zug abkuppeln. Um die Druckluftversorgung aufrecht zu erhalten und den Füllvorgang bereits beim Ankuppeln des nächsten Zuges zu ermöglichen, empfiehlt es sich, nach der Beendigung der Bremsprobe die EIN - Taste am Bedienpult nicht zu betätigen. Wird nämlich im EIN -Zustand die EIN -Taste kurz betätigt, trennt das Bremsprobegerät die Hauptluftleitung von der Druckluftnachspeisung ab, der Leuchtmelder EIN bleibt dunkel. Dieser Zustand wird auch nach Unterbrechung der Spannungsversorgung (Stromausfall) eingenommen. Luft vom Wagenmeister abnehmen.

# Bedienungsanweisung für das Ein- und Ausschalten des Nahstellbetriebs im Bft Mühlenwerder

Gültig ab: 13.10.2016

### Einschaltung

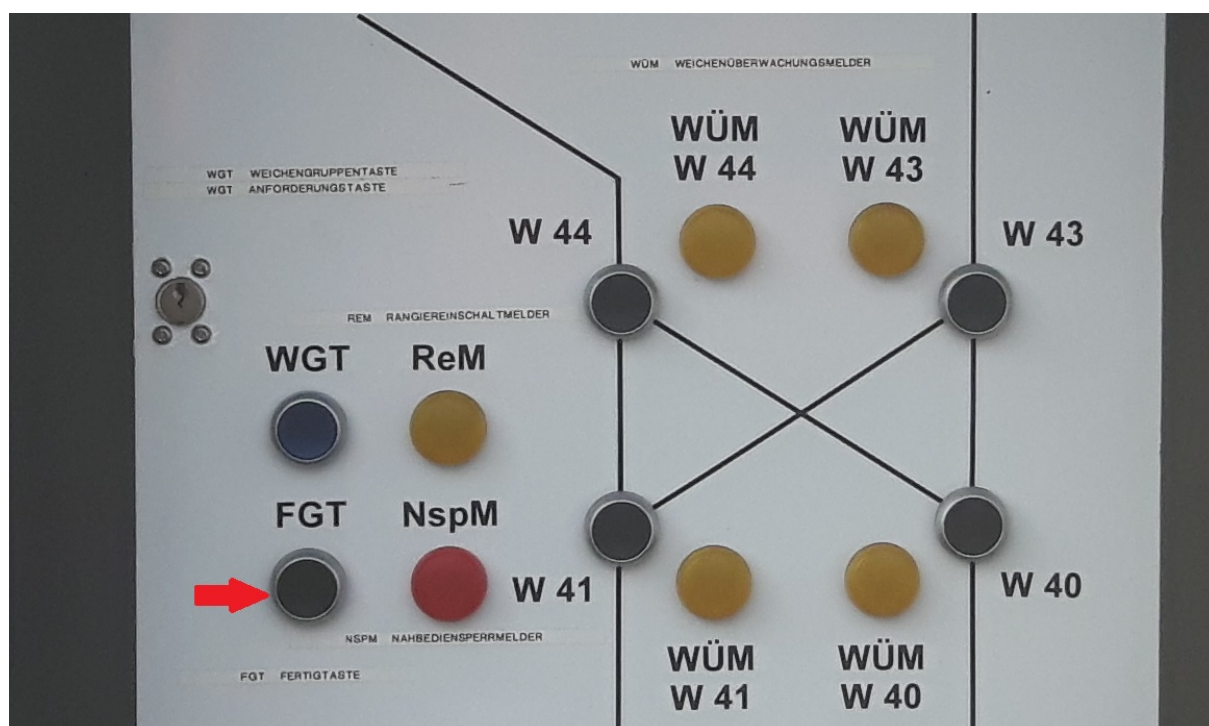
Eine Einschaltung des Nahstellbereichs III kann nur durch das Stellwerkspersonal erfolgen.

Die Einschaltung des Nahstellbereichs III erfolgt über das drücken der Weichengruppentaste (WGT) und der Einschalttaste (EIN) des Nahstellbereichs III.

Erst läuft die Weiche MUE045 in die Lage zur Fahrt nach links und wird gegen das Umstellen verschlossen.

Ist die Weiche verschlossen werden die Lichtsperrsignale (630<sup>II</sup>, 631<sup>II</sup>, 44 und 45) auf Kennlicht (Ke) geschaltet.

### Ausschaltung



Die Ausschaltung des Nahstellbereichs III erfolgt durch das Drücken der Fertigtaste (FGT).

Die Lichtsperrsignale schalten von Kennlicht (Ke) auf Halt (Hp0).



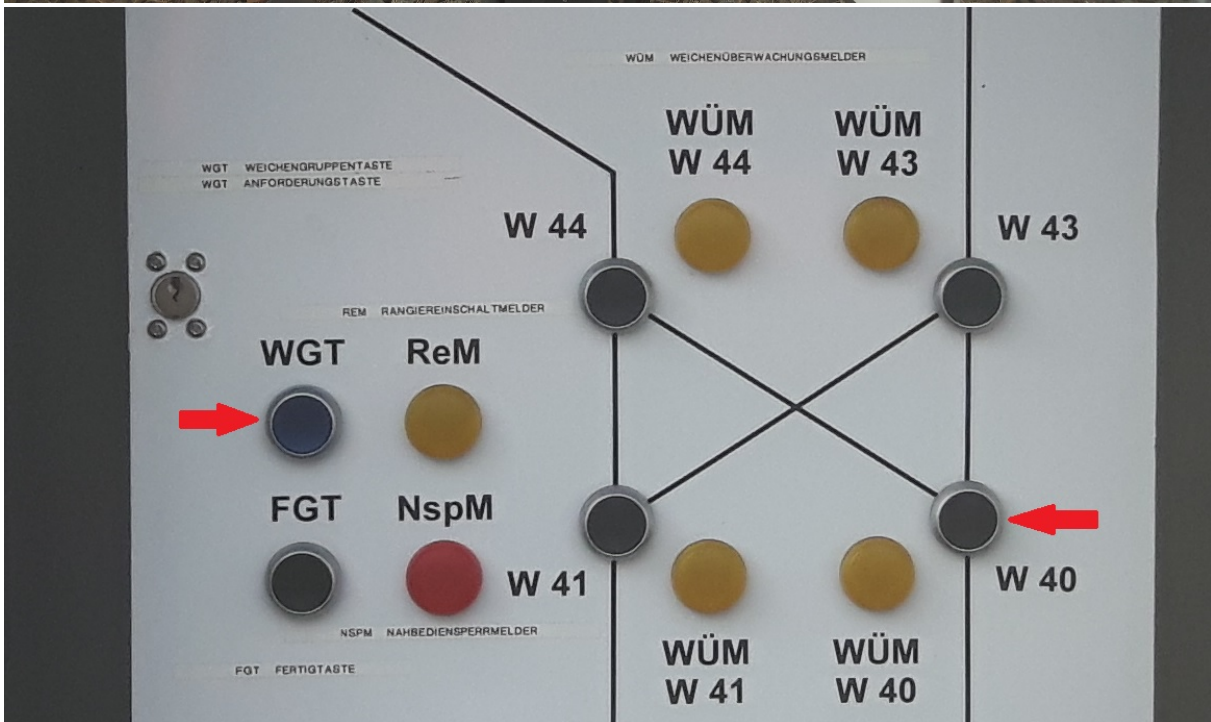
### Bedienung

Um den Fahrweg zum entsprechenden Terminalgleis Bukai 11-15 oder Bukai 21-23 zustellen, muss man über die Bedieneinheit, welche sich an der Weiche 40 links von Gleis steht, den Fahrweg einstellen.



Das Öffnen der Bedieneinheit erfolgt mit ein Vierkant.





Durch das Drücken der Weichentaste (WT) und der Weichengruppentaste (WGT) stellt sich die betreffende Weiche (in Beispiel die Weiche 40) um und wenn die Weiche die Endlage erreicht hat leuchtet der Weichenüberwachungsmelder (WÜM) der Weiche gelb.



Die Lage der Weiche wird über das Wn-Signal an der betreffenden Weiche angezeigt.

Störungen:

1. Weiche lässt sich nicht stellen;
  - a. Weiche ist besetzt
  - b. Weiche nicht besetztBei einer besetzten Weiche, räumen Sie die Weiche.  
Wiederholen Sie den Stellvorgang.  
Lässt sich die Weiche nicht stellen, melden Sie dieses dem Ww Ct
2. Nahstellbereich lässt sich nicht über das Bedienen der FGT ausschalten,  
melden Sie dieses dem Ww Ct.

bleibt frei



Anhang 4-14

zu den Angaben zu den  
örtlichen Zusätzen,  
Bft im Westhafen



# Bedienungsanweisung für die Lokservicestelle Hafen West

im Bf Hamburg Hafen, Bft Alte Süderelbe

	<b>Stelle:</b>	<b>Datum:</b>	<b>VwKz:</b>	<b>Unterschrift:</b>
<b>aufgestellt:</b>	Railway Safety	12.12.2017	RIS-6	gez. Veh
<b>zugestimmt:</b>	Eisenbahnbe- triebsleiter	14.12.2017	RI1-1	gez. Rosebrock

## Nachweis der Änderungen

<b>lfd Nr.</b>	<b>gültig ab</b>	<b>eingebessert am</b>	<b>Inhalt</b>
1	13.01.2018	---	Neuherausgabe
2	05.06.2018	05.06.2018	IBN Tankstelle, Lokwerkstatt
3	01.03.2019	22.01.2019	Änderung Ls 5001 <sup>I</sup> , Befahren der SB
4	14.10.2019	14.10.2019	Änderungen aufgrund Erprobung/Softwareänderung
5	13.12.2020	13.12.2020	Einführung 482.8005

Zielgruppen, für die diese Bedienungsanweisung erarbeitet wurde:

- Eisenbahnfahrzeugführer und Rangierbegleiter,
- Netzkoordinator HPA,
- BözM (Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter),
- Disponent Lokabstellung HPA,
- Fachkräfte LST,
- Werkstattmitarbeiter sofern sie Aufgaben im Bahnbetrieb gem. dieser Bedienungsanweisung wahrzunehmen haben,
- Mitarbeiter mit Wartungs-, Instandsetzungs- und Entstöraufgaben in der LSS,
- Mitarbeiter mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb

## Inhalt

<b>Nachweis der Änderungen .....</b>	<b>2</b>
<b>Inhalt.....</b>	<b>3</b>
<b>1 Beschreibung der Lokservicestelle.....</b>	<b>6</b>
1.1 Lage .....	6
1.2 Grenzen.....	6
1.3 Richtlinien.....	6
1.4 Infrastruktur der Lokservicestelle .....	7
1.4.1 Weichen, Gleissperren und Signale .....	7
1.4.2 Schiebebühne .....	7
1.4.3 Tankstelle.....	7
1.4.4 Besandungsanlage.....	7
1.4.5 Gleise und Nutzlängen .....	8
1.4.6 Gleisbögen mit Radien kleiner 150 m.....	9
1.4.7 Bahnübergänge und Überwege.....	9
1.4.8 Telekommunikationseinrichtungen .....	9
1.4.9 Gleisfeldbeleuchtung.....	9
1.5 Bedienung der Infrastruktur „Lokwerkstatt“ .....	9
<b>2 Betriebliche Regelungen .....</b>	<b>10</b>
2.1 Regelungen zur Ril 408.....	10
2.1.1 Besonderheiten beim Rangieren .....	10
2.1.2 Niedrigere Geschwindigkeit.....	10
2.1.3 Maßnahmen wegen Gefälles.....	10
2.1.4 Zuständigkeit für das Sperren von Gleisen .....	10
2.1.5 Sichern von abgestellten Fahrzeugen .....	11
2.1.6 Abstellverbote.....	11
2.1.7 Verschieben von Fahrzeugen.....	11
2.2 Fahrt in und aus dem OB Lokservicestelle.....	11
2.2.1 Fahrt in den OB Lokservicestelle.....	11
2.2.2 Fahrt aus dem OB Lokservicestelle.....	11
2.2.3 Umsetzbewegungen im OB Lokservicestelle .....	12
<b>3. Elektrisch ortsgestellte Weichen .....</b>	<b>12</b>
3.1 Allgemeine Bestimmungen.....	12
3.2 Ausrüstung der EOW .....	12
3.3 Stelltafeln.....	12
3.3.1 Standorte.....	12
3.4 Weichenlagemelder.....	13
3.5 Bedienung der EOW-Anlage .....	13
3.5.1 Bedienung der Fahrwegstelltafel .....	13
3.5.2 Befahren der Weichen vom Herzstück aus .....	14
3.5.3 Bedienung mit Schlagtaster .....	14
3.6 Störungen an der EOW-Anlage.....	14
3.6.1 Weichenlagemelder zeigt kein Ruhelicht.....	14
3.6.2 Weiche lässt sich nicht umstellen.....	15
3.6.3 Weiche aufgefahren .....	16
3.6.4 Melden von Störungen .....	16
3.98 Zusätzliche Angaben für den BözM .....	16

3.98.1	Weichenheizung .....	16
3.99	Zusätzliche Angaben für die Fachkraft LST .....	16
3.99.1	Hilfshandlungstafel .....	16
3.99.2	Voraussetzungen für die Bedienung AzGrT .....	16
3.99.3	Voraussetzungen für die Bedienung der WAT .....	16
<b>4.</b>	<b>Schiebebühne .....</b>	<b>17</b>
4.1	Ausrüstung der Schiebebühne .....	17
4.2	Auffahrt auf die Schiebebühne .....	18
4.3	Bewegung der Schiebebühne zum Zielgleis .....	20
4.4	Fahrt von der Schiebebühne .....	22
4.5	Störungen an der Schiebebühne .....	24
4.5.1	Not-Aus .....	24
4.5.2	Sperrsignal zeigt kein Sh 1 zur Fahrt auf die Schiebebühne .....	24
4.5.3	Sperrsignal zeigt kein Sh 1 zur Fahrt von der Schiebebühne .....	24
4.5.4	Meldung „Abfahrt freigegeben“ erscheint nicht .....	25
4.5.5	Überwachung Stromabnehmer gestört .....	25
4.5.6	Hindernis erkannt oder Fahrwegüberwachung gestört .....	26
4.5.7	Stromausfall .....	26
4.6	besondere Arbeitsschutzbestimmungen .....	27
<b>5.</b>	<b>Tankstelle .....</b>	<b>28</b>
5.1	Beschreibung der Tankstelle .....	28
5.2	Bedienung der Tankstelle .....	28
5.3	Besonderheiten und Störungen .....	28
5.4	ID-Chips .....	28
5.5	besondere Arbeitsschutzbestimmungen .....	28
5.6	besondere Bestimmungen zum Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen .....	28
<b>6.</b>	<b>Besandungsanlage .....</b>	<b>29</b>
6.1	Beschreibung der Besandungsanlage .....	29
6.2	Bedienung der Besandungsanlage .....	29
6.3	Besonderheiten und Störungen .....	29
6.4	ID-Chips .....	30
<b>7</b>	<b>Sonstige Regelungen .....</b>	<b>31</b>
7.1	Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich .....	31
7.2	Notfallmanagement .....	31
7.3	Untersuchung von gefährlichen Ereignissen .....	31
7.4	Buchung von Fahrzeugen in transPORT rail .....	31
7.5	Zusammenarbeit .....	31
7.6	Rufnummern .....	32
7.7	Zuständigkeiten für Entstörung .....	32
7.8	Anlagen zur Bedienungsanweisung .....	32

---

<b>8</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>33</b>
----------	------------------------------------	-----------



# 1 Beschreibung der Lokservicestelle

## 1.1 Lage

Die Lokservicestelle (LSS) der Hamburger Hafenbahn liegt im Bft Alte Süderelbe und ist über die Weichen ASE545 und ASE546 an die übrige Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn angeschlossen.

**Ortsstellbereich**  
408.4811 4 (3)  
und 482.8001 1

Die Lokservicestelle stellt einen eigenen Ortsstellbereich dar, der zuständige BözM ist Ww As. Der Ortsstellbereich ist zum Stellbereich des Ww As durch die Ls 547<sup>1</sup>, Ls 5001<sup>1</sup> und die Infrastrukturgrenze zur Lokwerkstatt abgegrenzt. Zuständiger BözM ist der Weichenwärter As, bei dem sich der Tf melden muss.

Alle Weichen innerhalb der Lokservicestelle sind elektrisch ortsgestellte Weichen. Die Weichenlagemelder können abweichend von Ril 301 eine blaue Ausleuchtung zeigen.

Innerhalb der Lokservicestelle befindet sich am Gleis LSS5007 eine Tankstelle mit einem Tankplatz. An den Gleisen LSS5006 und LSS5007 ist eine Besandungsanlage vorhanden.

Über die Schiebebühne sind 32 Abstellplätze für Triebfahrzeuge am Nordende der LSS erreichbar.

**Oberleitung**

Die Gleise LSS5003 und LSS5007 sind nicht mit einer Oberleitung überspannt, die Gleise LSS5008 und LSS5009 (Lokwerkstatt) sind nur teilweise mit Oberleitung überspannt. Alle nicht genannten Gleise sind mit einer Oberleitung ausgerüstet.

**Anschluss Werkstatt**

An die Lokservicestelle ist über die Weiche LSS5102 der Gleisanschluss Lokwerkstatt angeschlossen.

**Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen**

Eine Betankung mit Kraftstoff und AdBlue darf nur auf der Auffangwanne der Tankstelle stattfinden. Nur dort dürfen auch Kühlflüssigkeit oder Motoröl ergänzt werden. Sand darf nur an der Besandungsanlage ergänzt werden.

## 1.2 Grenzen

482.8001 1

Die Lokservicestelle grenzt an den Ls 547<sup>1</sup> und 5001<sup>1</sup> an den Stellbereich der Weichenwärters As.

Die Grenze zwischen der Lokservicestelle und der Infrastruktur der Lokwerkstatt befindet sich am Grenzzeichen der Weichen LSS5102.

## 1.3 Richtlinien

Zusätzlich zur Bedienungsanweisung der Lokservicestelle sind u.a. folgende Richtlinien in der jeweils gültigen Fassung zu beachten:

- ☒ Nutzungsbedingungen der Hamburger Hafenbahn einschl. Anlagen
- ☒ Ril 123
- ☒ Ril 301 (Signalbuch)
- ☒ Ril 408.48 (Fahrdienstvorschrift)
- ☒ Ril 481 (Telekommunikationsanlagen bedienen)
- ☒ Ril 482.8001
- ☒ Ril 482.8005
- ☒ Bedienungsanweisungen des Gleisanschlusses Werkstatt und der Tankstelle

---

## 1.4 Infrastruktur der Lokservicestelle

### 1.4.1 Weichen, Gleissperren und Signale

Alle Weichen in der Lokservicestelle sind als elektrisch ortsgestellte Weichen ausgeführt. Bzgl. der Ausrüstung und Bedienung der EOW siehe Abschnitt 3 dieser Bedienungsanweisung.

Alle EOW sind mit einer Weichenheizung ausgerüstet. Die überwachende Stelle für die Weichenheizung ist der BözM.

In den Gleisen LSS5010 und LSS5012 sind Wartezeichen vorhanden. Die Vorbeifahrt am Wartezeichen, auch für Wendefahrten, ist zulässig, wenn die Signalisierung der Schiebebühne eine Fahrt auf die Schiebebühne zulässt.

An der Schiebebühne ist je Fahrtrichtung jeweils ein Lichtsperrsignal für die Fahrt auf die Schiebebühne und ein Lichtsperrsignal für die Fahrt von der Schiebebühne vorhanden.

Die die LSS begrenzenden Signale Ls 547<sup>I</sup> und Ls 5001<sup>I</sup> werden durch den Ww As bedient.

### 1.4.2 Schiebebühne

Die Schiebebühne stellt die Erreichbarkeit der 32 Abstellgleise sicher. Sie hat eine Traglast von 135 t und kann im Regelbetrieb Fahrzeuge bis 25 m Länge aufnehmen. Fahrten mit elektrischen Triebfahrzeugen auf und von der Schiebebühne sind möglich.

Bezüglich der Bedienung der Schiebebühne siehe Abschnitt 4.

### 1.4.3 Tankstelle

Am Gleis LSS5007 ist eine Tankanlage für Dieselkraftstoff mit einer Zapfsäule vorhanden. Betreiber der Tankanlage ist die Firma Hoyer.

### 1.4.4 Besandungsanlage

An den Gleisen LSS5006/LSS5007 ist eine Besandungsanlage mit 4 Besandungsstationen vorhanden. Bezüglich der Bedienung der Besandungsanlage siehe Abschnitt 6 dieser Bedienungsanweisung.

### 1.4.5 Gleise und Nutzlängen

Gleis Nr. LSS...	Nutz- länge in m	Verwendungszweck	Ober- lei- tung	Prell- bock	Ab- stell- ver- bot
5001	(40)	Ausfahrgleis aus Lokservicestelle	ja	nein	ja
5002	(19)	Einfahrgleis in die Lokservicestelle	ja	nein	ja
5003	55	Instandsetzung	nein	ja	nein
5005	(47)	Umfahrung für 5006	ja	nein	ja
5006	(47)	Zuführung Schiebebühne, Besan- dung	ja	nein	ja
5007	115	Tankstelle, Besandung	nein	nein	ja
(5008)		Lokwerkstatt	teilw.	nein	
(5009)		Lokwerkstatt	teilw.	nein	
5010	(87)	Ausfahrt Schiebebühne	ja	nein	ja
5011	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5012	(25)	Einfahrt Schiebebühne	ja	nein	ja
5013	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5014	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5015	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5016	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5017	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5018	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5019	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5020	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5021	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5022	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5023	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5024	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5025	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5026	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5027	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5028	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5029	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5030	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5031	25	Lokabstellung	ja	ja	nein

5032	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5033	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5034	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5035	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5036	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5037	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5038	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5039	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5040	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5041	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5042	25	Lokabstellung	ja	ja	nein
5043	25	Lokabstellung	ja	ja	nein

## 1.4.6 Gleisbögen mit Radien kleiner 150 m

Es sind keine Gleisbögen mit einem Radius kleiner 150 m vorhanden.

## 1.4.7 Bahnübergänge und Überwege

Es sind keine Bahnübergänge vorhanden.

## 1.4.8 Telekommunikationseinrichtungen

Es sind keine besonderen Telekommunikationseinrichtungen vorhanden.

408.4811 4 (5)

482.8001 5 (4)

Der Ww As/BözM LSS ist über Kanal H 35 (Tonruf 2) zu erreichen, der Disponent Lokabstellung ist über die Rufnummer 040/42847-3411 zu erreichen.

Die Verständigung der Rangierfahrten untereinander erfolgt über Kanal H 35.

## 1.4.9 Gleisfeldbeleuchtung

Die Gleisfeldbeleuchtung wird durch einen Dämmerungsschalter gesteuert. Der Dämmerungsschalter befindet sich an der Unterverteilung UV5, südöstlich des Schiebebühnenfeldes.

---

## 1.5 Bedienung der Infrastruktur „Lokwerkstatt“

Die Regelungen für die Infrastruktur der „Lokwerkstatt“ werden vom Betreiber der Infrastruktur bekanntgegeben. Bevor sich eine Fahrt beim Ww As zur Fahrt in den Anschluss anbietet, muss diese die Zustimmung des zuständigen Mitarbeiters der Lokwerkstatt eingeholt haben.

## 2 Betriebliche Regelungen

### 2.1 Regelungen zur Ril 408

#### 2.1.1 Besonderheiten beim Rangieren

Nicht benutzte Schraubenkupplungen und Luftschläuche sind sofort in die dafür vorgesehenen Kupplungshalter einzuhängen.

Die Lokwerkstatt ist als Zusatzanlage im Sinne 408.4813 Abschn. 2 Abs. 2 zu betrachten.

Zwischen der Lokwerkstatt und der Fahrwegstelltafel FT5101 wird zeitweise mit einem Rangiergerät rangiert. Dieses Fahrzeug führt kein Dreilicht-Spitzensignal.

#### 2.1.2 Niedrigere Geschwindigkeit

408.4814 3 1b)

Die größte zulässige Geschwindigkeit in der Lokservicestelle beträgt 10 km/h. Die Schiebebühne darf nur mit höchstens 5 km/h befahren werden.

Außerhalb der Lokservicestelle darf das Gleis ASE547 (Wendegleis) nur mit 10 km/h befahren werden.

#### 2.1.3 Maßnahmen wegen Gefälles

Folgende Gleisabschnitte in der Lokservicestelle haben eine Neigung von mehr als 2,5‰:

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
LSS5002	Weiche ASE545	<u>Gl. LSS5005 und LSS5006:</u> Grz Weiche LSS5103 <u>Gl. LSS5007:</u> 25m hinter Grz Weiche LSS5102 <u>Werkstatt:</u> Grz Weiche LSS5104	6,00‰	Schiebebühne
LSS5001/5010	50m hinter Schiebebühne	Weiche ASE546	5,00‰	Schiebebühne

#### 2.1.4 Zuständigkeit für das Sperren von Gleisen

Für die Sperrung von Gleisen ist der BözM zuständig. Gesperrte Gleisabschnitte werden durch Sh 2 gekennzeichnet.

Die Aufstellung der Sh 2-Scheiben wird durch die Mitarbeiter veranlasst, die auch auf der Infrastruktur des EIU Hamburger Hafenbahn hierzu berechtigt sind. Die Entfernung der Sh 2-Scheiben ist nur mit Zustimmung des o.g. Personenkreises zulässig.

482.8001 2

Eine Notfallkiste mit Signalen Sh 2 ist am Ende des Versorgungsweges am Gleisende LSS5003 vorhanden.

Abstellgleise an der Schiebebühne, die länger als 24 Std. gesperrt bleiben, sind zusätzlich in der Schiebebühnensteuerung für die Dauer der Sperrung als belegt zu kennzeichnen.

## 2.1.5 Sichern von abgestellten Fahrzeugen

Das Sichern von abgestellten Fahrzeugen erfolgt gem. Ril 915 i.V.m. der Bedienungsanweisung für das Fahrzeug.

## 2.1.6 Abstellverbote

Die Abstellverbote sind der Tabelle im Abschnitt 1.4.5 zu entnehmen.

In den Abstellgleisen und an den Zu- und Abfahrtgleisen der Schiebebühne sind die markierten Bereiche von Fahrzeugen und anderen Gegenständen freizuhalten.

## 2.1.7 Verschieben von Fahrzeugen

Das Verschieben von Fahrzeugen ist in der LSS nicht zugelassen. Ausgenommen sind hiervon Umsetzbewegungen mit dem Rangierroboter der Lokwerkstatt zwischen der Anschlussgrenze und der Fahrwegstelltafel FT5101.

---

## 2.2 Fahrt in und aus dem OB Lokservicestelle

### 2.2.1 Fahrt in den OB Lokservicestelle

Fahrten in die Lokservicestelle erfolgen grundsätzlich über das Gleis LSS5002. Zuständiger Weichenwärter ist Ww As. Dieser ist auch BözM für den Ortsstellbereich Lokservicestelle und teilt Besonderheiten gem. 408.4811 Abschnitt 4 unaufgefordert in der Rangiervereinbarung für die Fahrt in den Ortsstellbereich mit.

Bei einer Einfahrt über Gleis LSS5002 ist vor der Fahrwegstelltafel anzuhalten und der Fahrweg einzustellen, auch wenn die Weichenlagemelder schon die erforderliche Lage anzeigen.

Muss abweichend über Gleis LSS5001 in die Lokservicestelle eingefahren werden, teilt der Ww/BözM dieses mit.

### 2.2.2 Fahrt aus dem OB Lokservicestelle

Die Ausfahrt aus der Lokservicestelle erfolgt grundsätzlich über Gleis LSS5001.

Bevor eine Fahrt in den Abstellgleisen die Schiebebühne ruft oder die Weiche für einen Fahrweg aus Gleis LSS5003 stellt, erkundigt sich der Tf beim BözM (Ww As) fmdl. über Besonderheiten im OB.

Vor dem Ls 5001<sup>1</sup> ist anzuhalten und die weitergehende Rangierfahrt mit dem Ww As zu vereinbaren. Eine vorherige Vereinbarung ist nicht zulässig, da der Ww nicht die Reihenfolge mehrerer Fahrten aus der Abstellanlage erkennen kann.

Soll aus den Gleisen LSS5005-5009 über das Gleis LSS5002 aus der Lokservicestelle ausgefahren werden, ist eine ausdrückliche Zustimmung des BözM erforderlich.

Vor dem Ls 547<sup>I</sup> ist anzuhalten und die weitergehende Rangierfahrt mit dem Ww As zu vereinbaren. Eine vorherige Vereinbarung ist nicht zulässig, da der Ww nicht die Reihenfolge mehrerer Fahrten aus den Gleisen LSS5005-5009 erkennen kann.

### **2.2.3 Umsetzbewegungen im OB Lokservicestelle**

Sollen in den Gleisen LSS5005-5009 Umsetzbewegungen durchgeführt werden, ist immer bis hinter die jeweilige Fahrwegstelltafel als Wendepunkt zu fahren und von dort der weitere Fahrweg einzustellen.

Ein Umsetzen von Fahren mit einer Länge von mehr als 25m ist über Gleis LSS5012 nicht zulässig.

Soll eine Umsetzbewegung über Gleis LSS5002 durchgeführt werden, ist vorher die Zustimmung des BözM einzuholen. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Isolierzeichen (Ra 13) nicht vor der Zustimmung des BözM befahren werden.

## **3. Elektrisch ortsgestellte Weichen**

### **3.1 Allgemeine Bestimmungen**

Für die Bedienung der EOW-Anlage Lokservicestelle ist die Ril 482.8004 der DB Netz AG anzuwenden. Abweichungen und Besonderheiten sind in den Punkten 3.2 – 3.99 aufgeführt. Diese Abschnitte gelten als örtliche Zusätze im Sinne 482.8004 Abschn. 1 Abs. 2.

### **3.2 Ausrüstung der EOW**

482.8005 1 (2)

Alle Weichen innerhalb der LSS und der Lokwerkstatt sind als elektrisch ortsgestellte Weichen hergestellt und mit Achszählern ausgerüstet. Die Achszähler dienen der Gleisfreimeldung und dem Umstellen der Weiche in die erforderliche Lage, wenn die Weiche vom Herzstück aus befahren wird. Die Weichen LSS5101, LSS5102 und LSS5104 sowie die Weichen LSS5105 und LSS5106 bilden hierbei jeweils einen gemeinsamen Überwachungsabschnitt.

Die Lage der jeweiligen Achszähler ist durch Signal Ra 13 gekennzeichnet.

Alle Weichen sind mit einem Weichenlagemelder ausgerüstet, der auch gleichzeitig Störungen an der Weiche anzeigt. Am Weichenlagemelder befindet sich auch eine WHT (Weichenhilfstaste), die mit Vierkant bedient wird. Die Bedienung der WHT wird protokolliert.

### **3.3 Stelltafeln**

#### **3.3.1 Standorte**

Es sind zwei Fahrwegstelltafeln vorhanden:

- ☒ Die Fahrwegstelltafel FT5101 befindet sich an der Spitze der Weiche LSS5101 für Fahrten, die auf dem Regelweg in die Lokservicestelle eingefahren sind. Mit dieser Stelltafel können Fahrwege in die Gleise LSS5005-5009 aus südlicher Richtung eingestellt werden (Weichen LSS5101-5104).



- Die Fahrwegstelltafel FT5106 befindet sich an der Spitze der Weiche LSS5106 für Fahrten, die nicht auf dem Regelweg aus den Abstellplätzen aus der LSS ausfahren oder die zwischen den Gleise LSS5005-5007 am Nordende umsetzen müssen. Mit dieser Stelltafel können Fahrwege in die Gleise LSS5005-5007 aus nördlicher Richtung eingestellt werden (Weichen LSS5105 und Weichen LSS5106).

Vor Einfahrt in den EOW-Bereich aus Richtung Weiche ASE545 und aus Richtung Schiebebühne, Gleis LSS5012, ist immer vor der Fahrwegstelltafel anzuhalten und der Fahrweg durch Bedienung der Zieltaste einzustellen, auch wenn die Weichen bereits die richtige Lage haben.

## 3.4 Weichenlagemelder

An den Weichenlagemeldern sind zusätzlich folgende Tasten/Hilfseinrichtungen vorhanden:

**Tasten/Hilfseinrichtungen**

	5101	5102	5103	5104	5105	5106	5107
WT (Weichentaste) als Schlagtaster	x		x		x	x	x
WHT (Weichenhilfstaste)	x	x	x	x	x	x	x

Die Weichenlagemelder können abweichend vom Signalbuch eine blaue Ausleuchtung zeigen. Wird statt der weißen Ausleuchtung eine blaue Ausleuchtung gezeigt, ist die Weiche durch einen an der Stelltafel eingestellten Fahrweg benutzt oder aber der Achszähler hat eine Belegung des Abschnittes registriert. Solange der Weichenlagemelder blaues Licht zeigt, läuft die Weiche trotz Bedienung der Stelltafel, Bedienen der Weichentaste oder Befahren des Radsensors nicht in die andere Lage.

**blaue Ausleuchtung**

Über eine Nachtabenkung wird die Leuchtstärke der Weichenlagemelder bei Dunkelheit automatisch verringert. Die Steuerung erfolgt über einen Dämmerungsschalter. Wenn erforderlich, z.B. bei starkem Nebel, kann die Nachtabenkung an der Hilfsbedienungstafel mit einem Schlüsselschalter (DB21) zurückgenommen werden.

**Nachtabenkung**

Der BözM ist über die Bedienung des Schlüsselschalters zu informieren.

## 3.5 Bedienung der EOW-Anlage

### 3.5.1 Bedienung der Fahrwegstelltafel

- Die Fahrwegstelltafel ist durch die Bedienung des Schlüsselschalters (Vierkant) einzuschalten. Hierzu ist der Schlüsselschalter nach rechts zu drehen. Anschließend muss die grüne Betriebsanzeige leuchten.
- Vor der Bedienung der jeweiligen Zieltaste ist festzustellen, dass der Sperrmelder für das Zielgleis nicht leuchtet.
- Durch das Bedienen der Zieltaste werden die erforderlichen Weichen nacheinander in die erforderliche Lage gestellt und zeigen am Weichenlagemelder blaues Ruhelicht. Solange Weichen noch umgestellt werden, blinkt der Zielmelder weiß. Nachdem alle Weichen die erforderliche Lage erreicht haben, geht das weiße Blinklicht am Zielmelder in weißes Ruhelicht über.



4. Auch bei leuchtendem Zielmelder sind die Weichensignale zu beachten. Weichen dürfen nur befahren werden, wenn durch zwei Ruhelichter an den Weichensignalen eine eindeutige Endlage der Weichen angezeigt wird.

**Wendefahrten**

Wendefahrten müssen bis hinter die entsprechende Fahrwegstelltafel fahren und von dort den Fahrweg einstellen. Ein Umstellen der Weichen mit Hilfe des Schlagtasters ist im Regelfall nicht vorgesehen und kann zu Störungen führen.

**Besonderheit:  
Gleis ohne Oberleitung**

Gleise ohne Oberleitung, die an die Fahrwegstelltafel angebunden sind, sind zusätzlich einen grünen Melder „Kenntnis bestätigt“ ausgerüstet. Soll ein Fahrweg in ein Gleis ohne Oberleitung eingestellt werden, ist die gelbe Kenntnisnahmetaste zu drücken und gedrückt zu halten und zusätzlich die Zieltaste zu bedienen. Zusätzlich zum Zielmelder leuchtet der Kenntnisnahmemelder mit grünem Licht.

**Fahrweg zurücknehmen**

Wurde versehentlich eine falsche Zieltaste bedient, kann der eingestellte Fahrweg von der Fahrwegstelltafel aus zurückgenommen werden. Hierzu ist die Löschtaste zu drücken und gedrückt zu halten und zusätzlich die Zieltaste zu bedienen. Der Zielmelder erlischt.

### 3.5.2 Befahren der Weichen vom Herzstück aus

Sofern der Weichenlagemelder keine blaue Ausleuchtung zeigt, werden die stumpf befahrenen Weichen durch das Befahren des Achszählers in die erforderliche Lage gebracht. Sind mehrere Weichen zu einem Achszählkreis zusammengefasst, werden alle Weichen dieses Achszählkreises in die erforderliche Lage gebracht. Die richtige Lage jeder Weiche ist an dem zu dieser Weiche gehörenden Weichenlagemelder festzustellen.

Zeigt der Weichenlagemelder eine blaue Ausleuchtung, wird die Weiche nicht automatisch umgestellt, da sie durch die Bedienung der Fahrstraßenstelltafel beansprucht wird oder der Achszählabschnitt noch belegt ist. Der Achszähler ist dann zunächst nicht zu befahren.

### 3.5.3 Bedienung mit Schlagtaster

Die Bedienung des Schlagtasters ist nur wirksam, wenn der Achszählkreis, der ggf. mehrere Weichen umfasst, geräumt ist.

Das Umstellen von Weichen mit dem Schlagtaster auf dem Weichenlagemelder ist nur vorgesehen für die Fälle, dass

- ☒ eine Fahrwegeinstellung von der Fahrwegstelltafel erfolglos war,
- ☒ die Weiche nach dem Befahren des Achszählers nicht in die erforderliche Lage gekommen ist oder
- ☒ die Weiche LSS5107 für eine Fahrt von der Weichenspitze umgestellt werden soll. Diese Weiche ist nicht in die Fahrwegstelltafeln eingebunden.

---

## 3.6 Störungen an der EOW-Anlage

### 3.6.1 Weichenlagemelder zeigt kein Ruhelicht

Zeigt der Weichenlagemelder kein Ruhelicht, liegt nach einem Umstellvorgang oder aus einem anderen Grund einer Störung der Weiche vor. Solange der Weichenlagemelder kein Ruhelicht zeigt, darf die Weiche nicht befahren werden.

## 3.6.2 Weiche lässt sich nicht umstellen

Zeigt der Weichenmelder eine blaue Ausleuchtung ist der Gleisfreimeldeabschnitt belegt oder die Weiche ist durch eine Bedienung an der Fahrwegstelltafel beansprucht. Die Weiche lässt sich bei blauer Ausleuchtung des Weichenlagemelders nicht durch Bedienung der Fahrwegstelltafel oder des Schlagtasters umstellen.

**blaue Ausleuchtung des WLM**

Bei einer Störung der Gleisfreimeldeanlage ist zunächst zu versuchen, die Grundstellung der betroffenen Abschnitte an der Hilfsbedienungstafel am Betonschaltheus herzustellen.

Die AzGrT darf mit Schlüssel DB21 bedient werden, wenn betrieblich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

**Bedienung AzGrT**

1. Es ist durch Hinsehen festzustellen, dass der Achszählabschnitt von Fahrzeugen geräumt ist. Hierbei ist zu beachten, dass die Weichen LSS5101, LSS5102 und LSS5104 sowie LSS5105 und LSS5106 jeweils einen gemeinsamen Achszählabschnitt bilden.
2. Es dürfen sich keine anderen Fahrten dem betroffenen Achszählabschnitt nähern.
3. Vor der Fahrwegstelltafel stehende Fahrten sind aufzufordern, die Fahrwegstelltafel nicht zu bedienen.

Kann die Grundstellung nicht hergestellt werden, können die Weichen einzeln mit der WHT am Weichenlagemelder umgestellt werden.

Bzgl. des Umstellens der Weiche mittels WHT siehe folgenden Abschnitt.

Der Tf/Rb darf die Weiche mit der WHT (Vierkantschlüssel) am Weichenlagemelder umstellen, wenn sichergestellt ist, dass sich keine andere Fahrt der Weiche nähert und keine Bedienung von der Fahrwegstelltafel aus erfolgt.

**Weiche mit WHT umstellen**

Wird eine Weiche trotz weißer Ausleuchtung des WLM nicht umgestellt, darf die Weiche zunächst nicht befahren werden. Wurde der Gleisfreimeldeabschnitt bereits besetzt, ist dieser wieder zu räumen. Anschließend ist zu versuchen, die Weiche durch das Bedienen des Schlagtasters umzustellen. Hat die Weiche die erforderliche Lage erreicht und zeigt der Weichenlagemelder Ruhelicht, darf die Weiche befahren werden.

**weiße Ausleuchtung des WLM**

War die Bedienung des Schlagtasters erfolglos, ist wie bei blauer Ausleuchtung des WLM zu verfahren.

Wenn eine Weiche, die von der Spitze aus befahren wird, nach dem Befahren des Achszählers keine blaue Ausleuchtung am WLM zeigt, kann die Weiche jederzeit durch eine andere Ansteuerung (Fahrwegtafel, anderer Achszähler ...) umgestellt werden.

**Besonderheit: spitz befahrene Weiche mit weißer Ausleuchtung des WLM**

Die Weiche ist in diesem Fall mit besonderer Vorsicht zu befahren. Nähert sich ein anderes Fahrzeug der Fahrwegstelltafel oder der Weiche, bei mehreren Weichen in einem Achszählabschnitt einer der Weichen, ist sofort anzuhalten und das weitere Vorgehen untereinander abzustimmen.

### **3.6.3 Weiche aufgefahren**

Wurde eine Weiche aufgefahren, ist sofort anzuhalten und der BözM zu verständigen. Die Weiche darf nur mit Zustimmung des Notfallmanagers des EIU geräumt werden.

### **3.6.4 Melden von Störungen**

482.8005 4 (1)

Alle Störungen an der EOW-Anlage sind unverzüglich dem BözM zu melden.

---

## **3.98 Zusätzliche Angaben für den BözM**

### **3.98.1 Weichenheizung**

Alle EOW sind mit einer Weichenheizung ausgerüstet. Die Weichenheizung wird durch den Ww As überwacht und bedient. Im Regelbetrieb schaltet die Weichenheizung bei entsprechender Wetterlage automatisch ein und aus. Schaltet die Weichenheizung nicht automatisch ein, kann der Weichenwärter As die Weichenheizung durch Bedienung „Kurzzeit ein“ manuell anschalten.

---

## **3.99 Zusätzliche Angaben für die Fachkraft LST**

### **3.99.1 Hilfshandlungstafel**

Am Betonschaltheus ist eine Hilfshandlungstafel mit Schlüsselschaltern (AzGrT = DB 21, WAT = HE68) vorhanden.

### **3.99.2 Voraussetzungen für die Bedienung AzGrT**

**Bedienung AzGrT** Muss die AzGrT bedient werden, sind betrieblich folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

1. Es ist durch Hinsehen festzustellen, dass der Achszählabschnitt von Fahrzeugen geräumt ist. Hierbei ist zu beachten, dass die Weichen LSS5101, LSS5102 und LSS5104 sowie LSS5105 und LSS5106 jeweils einen gemeinsamen Achszählabschnitt bilden.
2. Es dürfen sich keine anderen Fahrten dem betroffenen Achszählabschnitt nähern.
3. Vor der Fahrwegstelltafel stehende Fahrten sind aufzufordern, die Fahrwegstelltafel nicht zu bedienen.

### **3.99.3 Voraussetzungen für die Bedienung der WAT**

Für die Bedienung der WAT sind betrieblich die gleichen Voraussetzungen wie bei der AzGrT-Bedienung zu erfüllen.

## 4. Schiebebühne

### 4.1 Ausrüstung der Schiebebühne

Die Schiebebühne besitzt eine Länge von 25 m mit einer Tragkraft von maximal 135t. An beiden Enden der Schiebebühne sind bewegliche Auffahrampen mit einer Länge von jeweils 1,7 m vorhanden.

**Abmessungen**

Die Fahrgeschwindigkeit der Schiebebühne beträgt maximal 60 m/min.

**Geschwindigkeit**

Bevor die Schiebebühne verfährt, wird durch eine Sensorik (Laserscanner) überprüft, dass

**Sensorik**

- ☒ das Fahrzeug profilfrei steht,
- ☒ die Stromabnehmer gesenkt sind und
- ☒ der Fahrweg der Schiebebühne frei ist.

Aufgrund dieser Sensorik darf die Schiebebühne und das Schiebebühnenfeld nur im Störfall oder zum Herbeirufen von Hilfe betreten werden.

Die Schiebebühne wird im Regelfall im Automatikbetrieb betrieben. Für die erforderlichen Bedienhandlungen des Tf sind auf der Schiebebühne zwei längs der Gleisachse verschiebbare Tableaus vorhanden. Auf den Tableaus befinden sich neben einem berührungsempfindlichen Bildschirm ein roter Not-Aus-Taster sowie jeweils ein weiß leuchtender Bedienungstaster „Enter“ und ein Betätigungstaster für die Hupe.

**Bedieneinrichtungen**

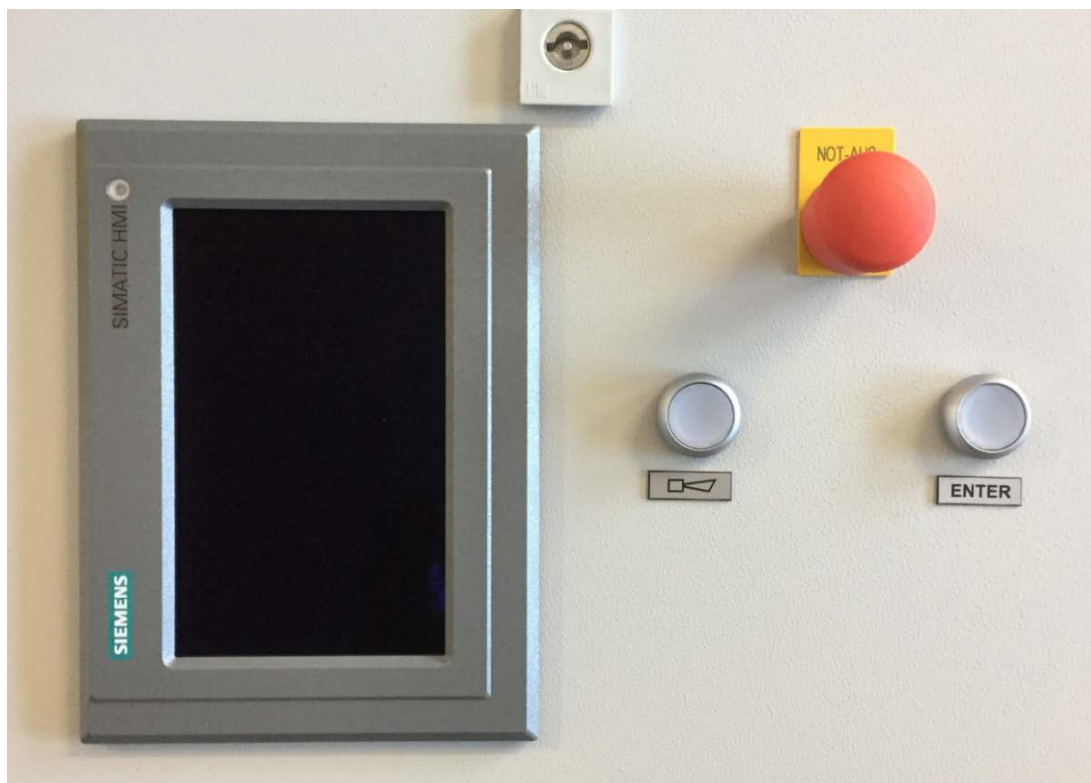


Bild 1  
Bedientableau für Tf

Für einen manuellen Betrieb sind ein Fahrerhaus und ein offener Bedienstand vorhanden.

Um die Schiebebühne zu einem Gleis zu rufen, sind an den Gleisen entsprechende Ruftaster vorhanden. An den Abstellplätzen sind diese in den Elektranen am Gleisende angebracht, an den Einfahrgleisen kann die Bedienung vom Führerstand des Tzf aus erfolgen.

#### **Signale**

Auf der Schiebebühne sind insgesamt 4 Signale vorhanden. Zwei dieser Signale regeln die Zufahrt auf die Schiebebühne, die anderen zwei Signale regeln die Fahrt von der Schiebebühne.

Alle Signale zeigen die Signalbilder Hp 0 bzw. Sh 1 gem. Ril 301.

#### **Sicherheitseinrichtungen**

An den Bedieneinrichtungen auf der Schiebebühne und zusätzlich an den vier Ls-Signalen der Schiebebühne sind Not-Aus-Taster vorhanden.

An allen 4 Ls-Signalen der Schiebebühne sind LED-Rundumleuchten vorhanden. Zusätzlich ist ein Lätewerk vorhanden. Diese sind in Betrieb solange die Schiebebühne in Bewegung ist.

An den Bedientableaus für die Tf und an den Handbedienstellen sind zusätzlich Taster für eine Hupe angebracht.

---

## **4.2 Auffahrt auf die Schiebebühne**

Sofern sich die Schiebebühne nicht am erforderlichen Gleis befindet, ist sie mittels Ruftaster zu rufen. Eine Bedienung des Ruftasters kann nur wirksam erfolgen, wenn die Beleuchtung des Tasters Ruhelicht zeigt. Der Ruftaster ist etwa 5 Sekunden lang zu drücken.

Nach der Bedienung des Ruftasters wechselt die Ausleuchtung in Blinklicht. Dieses signalisiert, dass die Rufanforderung durch die Schiebebühne abgearbeitet wird.

Auf die Schiebebühne darf nur gefahren werden, wenn diese frei von Fahrzeugen und Personen (einschl. Randweg neben dem Gleis auf der Schiebebühne) ist und das an der Schiebebühne angebrachte Signal das Signalbild Sh 1 zeigt. In den Gleisen LSS5010 und LSS5012 erlaubt das Signal Sh 1 zugleich die Vorbeifahrt am Wartezeichen. Das Signal leuchtet mindestens 130 Sekunden. Der Ablauf dieser Zeit wird unterbrochen, sobald die Schiebebühne die Auf- oder Abfahrt eines Fahrzeuges erkennt (seitliche Profilverletzung).

Die Schiebebühne einschließlich der beweglichen Rampen darf mit höchstens 5 km/h befahren werden.

Nachdem das Triebfahrzeug komplett auf die Schiebebühne gefahren ist, zieht sich der Tf das Bedientableau heran. Sofern das Triebfahrzeug noch nicht die erforderliche Position erreicht, wird der Tf durch einen Text auf dem Tableau aufgefordert, vor oder zurück zu fahren.



Bild 2  
Profilverletzung

Ist der vorgesehene Platz auf der Schiebebühne erreicht, sichert der Tf das Triebfahrzeug gegen Bewegung und senkt die ggf. vorhandenen Stromabnehmer. Die noch verbleibende Zeit der Sh 1-Stellung des Signals wird durch einen Laufbalken unterhalb der Meldung „Abfahrt freigegeben“ angezeigt.

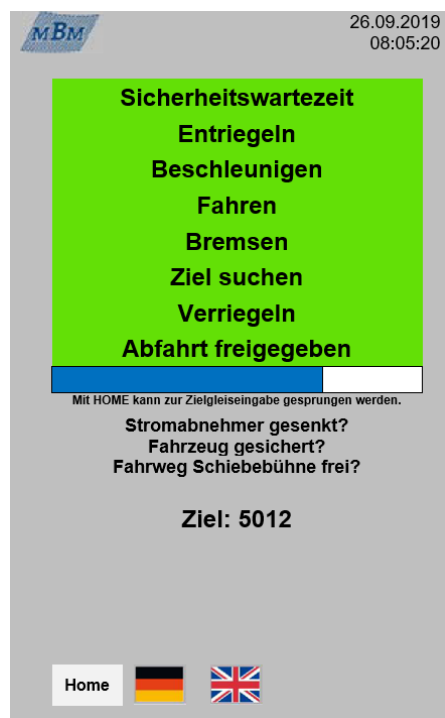


Bild 3  
über Gleis 5012 auf Schiebebühne gefahren, Laufbalken zeigt verbleibende Zeit Sh 1

Durch Betätigung der Schaltfläche HOME wird die Wartezeit abgebrochen, das Signal kommt in die Stellung Hp 0 und es wird das nächste Fenster zur Bedienung angezeigt.

Nach Bedienung der Schaltfläche HOME oder nach Ablauf der Zeit für die Sh 1-Stellung des Signals erfolgt die Abfrage, ob die Stromabnehmer gesenkt sind und das Fahrzeug gesichert ist. Beide Handlungen werden auf dem Tableau abgefragt und müssen dort durch „Enter“-Bedienung bestätigt werden.

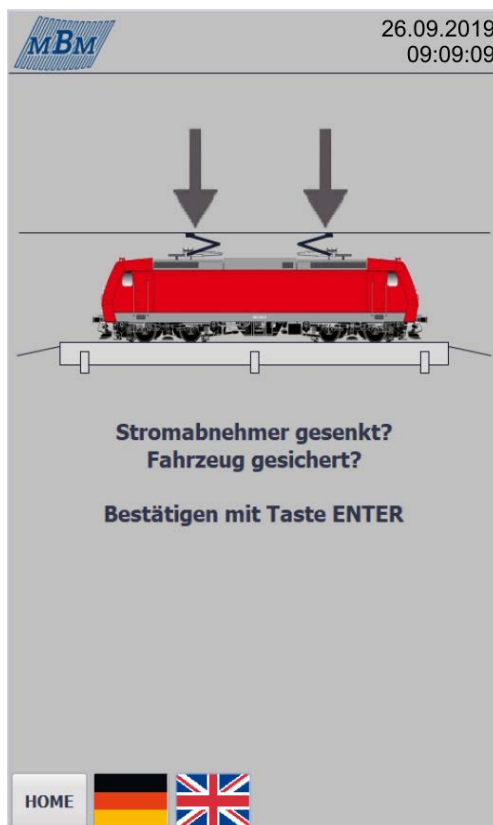


Bild 4  
Bestätigung Sicherung

### 4.3 Bewegung der Schiebebühne zum Zielgleis

Der Tf wählt auf dem Bildschirm das Gleis aus, das er vom Disponenten Lokabstellung erhalten hat bzw. ein von seinem EVU angemietetes Gleis. Belegte Gleise sind grau gekennzeichnet, freie Gleise sind grün gekennzeichnet, vermietete Gleise sind durch das Kürzel des EVU hinter der Gleisnummer dargestellt.



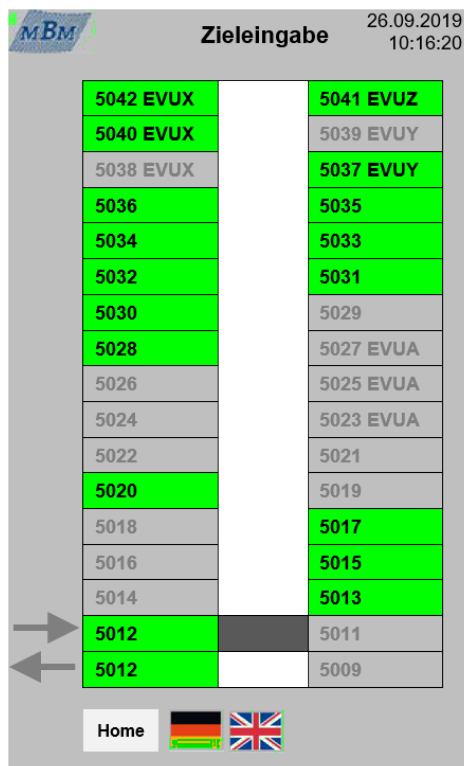


Bild 5  
Zieleingabe

Je nach Fahrtrichtung der Schiebebühne muss anschließend auf das der Fahrtrichtung entsprechende Tableau gewechselt werden.

Auf dem zu bedienenden Tableau werden zunächst noch einmal die wichtigsten Bedingungen für die Fahrt der Schiebebühne abgefragt und müssen mit „ENTER“ bestätigt werden. Die „ENTER“-Taste muss anschließend festgehalten werden.



Bild 6  
Bestätigung Fahrt

Durch das Bedienen und Halten des Betätigungstasters wird die Schiebebühne bis zur Zielposition bewegt.

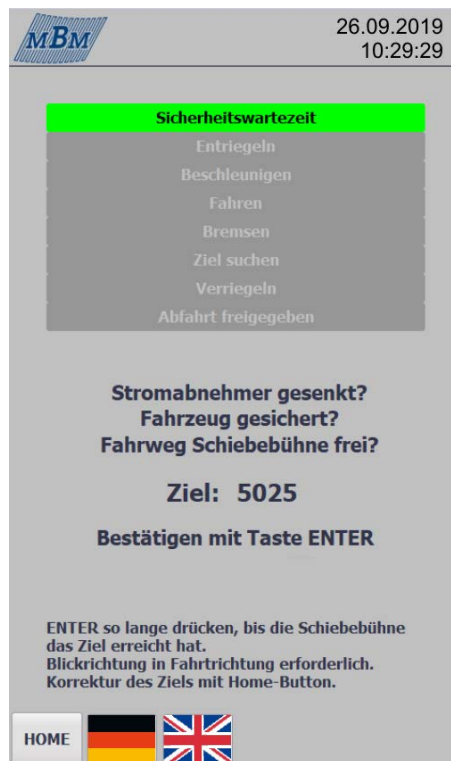


Bild 7  
Bestätigung Fahrt

**Hierbei ist der Fahrweg der Schiebebühne durch den Tf auf Freisein zu beobachten.** Ein längeres Loslassen des Betätigungstasters führt zu einem Halt der Schiebebühne und einem Löschen des Fahrauftrags. Danach muss der Fahrauftrag neu eingegeben werden.

Nach dem Erreichen des Zielgleises hält die Schiebebühne automatisch an. Der Betätigungstaster kann losgelassen werden, wenn die Meldung „Verriegeln“ auf dem Tableau grün leuchtet.

Hält die Schiebebühne nicht automatisch am eingegebenen Zielgleis an, ist der Betätigungstaster loszulassen und das Zielgleis nach automatischer Löschung des Fahrauftrags erneut einzugeben.

Solange die Schiebebühne in Bewegung ist, sind die LED-Rundumleuchten und die akustische Warnung in Betrieb.

#### 4.4 Fahrt von der Schiebebühne

Wenn die Schiebebühne am Zielgleis angehalten hat, wird sie automatisch verriegelt und die Auffahrrampe wird abgesenkt. Nachdem der Vorgang abgeschlossen ist, zeigt das Lichtsperrsignal in Richtung des Abstellgleises Sh 1 und das Tzf darf von der Schiebebühne gefahren werden. Dabei dürfen sich keine Personen auf der Schiebebühne (einschl. Randweg neben dem Gleis der Schiebebühne) befinden. Zusätzlich wird auf den Tableaus „Abfahrt freigegeben“ angezeigt. Diese Anzeige alleine erlaubt noch nicht die Fahrt von der Schiebebühne.

Das Signal verbleibt mindestens 130 Sekunden in Sh 1. Der Laufbalken unter der Meldung „Abfahrt freigegeben“ zeigt die noch zur Verfügung stehende Zeit bis zur Haltstellung des Signals an. Der Ablauf dieser Zeit wird unterbrochen, sobald die Schiebebühne die Auf- oder Abfahrt eines Fahrzeuges erkennt (seitliche Profilverletzung).

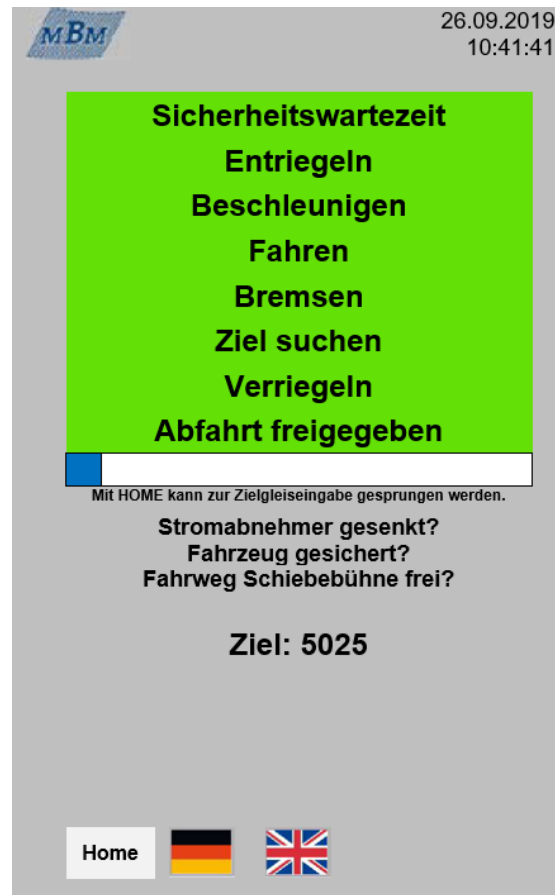


Bild 8  
Freigabe Fahrt von der Schiebebühne

## 4.5 Störungen an der Schiebebühne

### 4.5.1 Not-Aus

Wurde ein Not-Aus-Taster bedient, ist der Automatikbetrieb der Schiebebühne unterbrochen. Der BözM ist zu verständigen.

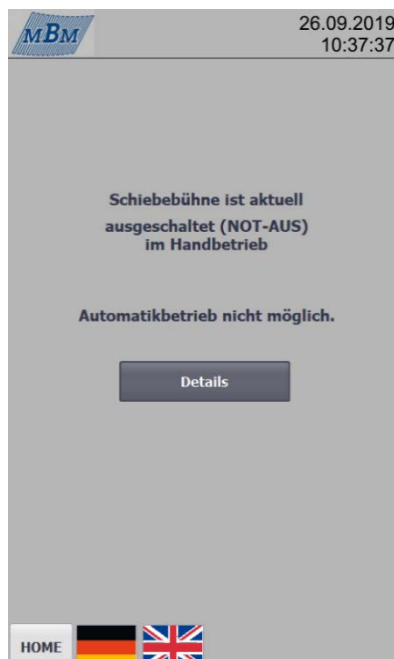


Bild 9  
kein Automatikbetrieb

Bevor die Schiebebühne wieder in den Automatikbetrieb geht, muss ein hierfür ausgebildeter Mitarbeiter die bediente Not-Aus-Taste zurückziehen, den EIN-Schlüsselschalter auf der Schiebebühne bedienen und anschließend die Schiebebühne von Hand an das Zufahrtgleis (Referenzgleis) fahren und dort verriegeln. Danach kann der Automatikbetrieb wieder eingeschaltet werden.

### 4.5.2 Sperrsignal zeigt kein Sh 1 zur Fahrt auf die Schiebebühne

Zeigt das Sperrsignal zur Auffahrt auf die Schiebebühne nicht das Signal Sh 1, darf nicht auf die Schiebebühne gefahren werden, auch dann nicht, wenn die Auffahrampen gesenkt sind. Der BözM ist zu verständigen.

Ist die Schiebebühne mit einem Schiebebühnenbediener besetzt, erteilt dieser mündlich die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ls, wenn er die Schiebebühne gegen unbeabsichtigte Bedienung gesichert hat.

### 4.5.3 Sperrsignal zeigt kein Sh 1 zur Fahrt von der Schiebebühne

Zeigt das Sperrsignal zur Abfahrt von der Schiebebühne kein Signal Sh 1, darf am Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal auch dann nicht vorbeigefahren werden, wenn auf dem Tableau die Meldung „Abfahrt freigegeben“ erscheint.

Eine Fahrt von der Schiebebühne ist dann nur durchgeführt werden, wenn ein Schiebebühnenbediener die Vorbeifahrt an dem Sperrsignal mündlich zulässt.

## 4.5.4 Meldung „Abfahrt freigegeben“ erscheint nicht

Erscheint im Tableau nicht die Meldung „Abfahrt freigegeben“, darf von der Schiebebühne gefahren werden, wenn das Ls das Signal Sh 1 zeigt.

Die Störung ist dem BözM zu melden.

## 4.5.5 Überwachung Stromabnehmer gestört

Ist der Scanner, der überwacht, dass die Stromabnehmer gesenkt sind, gestört oder wird er durch Witterungseinflüsse zu stark beeinträchtigt, wird dem Tf eine entsprechende Meldung auf dem Tableau angezeigt und die Schiebebühne angehalten.

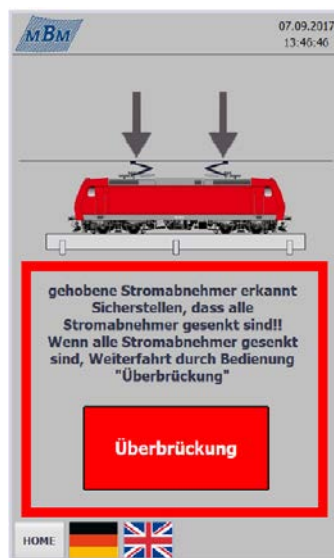


Bild 10  
Überbrückung Stromabnehmerüberwachung

Nachdem der Tf sichergestellt hat, dass er alle Stromabnehmer gesenkt hat, darf die Taste „Überbrückung“ auf dem Bildschirm bedient werden. Die Schiebebühne kehrt für diese Fahrt dann in den Automatikbetrieb zurück und kann durch die Bedienung der „ENTER“-Taste weiter verfahren werden.

#### 4.5.6 Hindernis erkannt oder Fahrwegüberwachung gestört

Ist der Laserscanner der Fahrwegüberwachung gestört, wird er z.B. durch Witterungseinflüsse zu stark beeinflusst oder befindet sich ein Hindernis im Fahrbereich, wird dem Tf eine entsprechende Meldung auf dem Tableau angezeigt und die Schiebebühne angehalten.

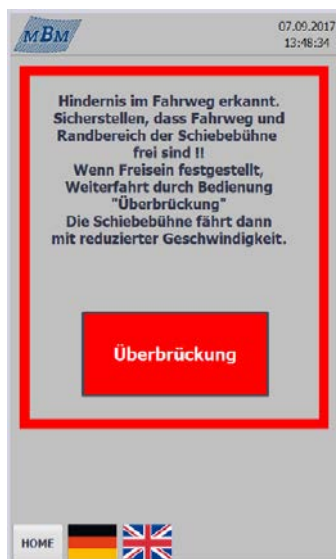


Bild 11  
Überbrückung Hindernisüberwachung

Bevor die Fahrt mit verringerter Geschwindigkeit durch das Bedienen der Taste „Überbrückung“ fortgesetzt werden darf, ist das Freisein des Fahr- und Randweges durch Hinsehen festzustellen. Evtl. vorhandene Hindernisse sind zu beseitigen.

Nachdem die Taste „Überbrückung“ auf dem Display bedient wurde, kehrt die Schiebebühne in den Automatikbetrieb zurück. Die Fahrt kann durch Halten der „ENTER“-Taste fortgesetzt werden.

#### 4.5.7 Stromausfall

Im Fall eines längeren Stromausfalls kann der Betrieb der Schiebebühne durch ein mobiles Notstromaggregat sichergestellt werden. Hierzu befindet sich eine 125A-Notstromeinspeisesteckdose am Außenschaltschrank.

---

## **4.6 besondere Arbeitsschutzbestimmungen**

<p>Die Grube der Schiebebühne und der besonders gekennzeichnete Bereich neben der Grube dürfen nicht betreten werden.</p>	<b>Grube und gekennzeichnete Bereiche</b>
<p>Muss der o.g. Bereich ausnahmsweise, z.B. für Wartungsarbeiten, betreten werden, ist die Schiebebühne über den Hauptschalter auszuschalten und der Hauptschalter mit einem Schloss zu versehen. Ist dieses nicht möglich, muss ein Mitarbeiter an einem Not-Aus-Taster die Arbeiten beobachten und bei Gefahr für Personen den Not-Aus-Taster bedienen. Dieser Mitarbeiter darf keine anderen Arbeiten ausführen.</p>	
<p>Die Schiebebühne darf nur im Stillstand betreten werden. Während der Fahrt dürfen sich keine Personen auf der Schiebebühne aufhalten, hiervon ausgenommen ist der Aufenthalt im Triebfahrzeug oder an den vorgesehenen Fahrständen für die Handbedienung.</p>	<b>Schiebebühne</b>
<p>Die Schiebebühne darf nicht als Dienstweg von und zu den Triebfahrzeugen genutzt werden.</p>	
<p>Bei Unregelmäßigkeiten an der Oberleitung des Schiebebühnenfeldes dürfen Triebfahrzeuge zunächst nicht verlassen werden und die Schiebebühne nicht betreten werden. Von der Schiebebühne ist ein Abstand von min. 10 m einzuhalten. Die Maßnahmen sind so lange erforderlich bis der Notfallmanager oder eine Fachkraft die Zustimmung zum Verlassen des Fahrzeugs bzw. zum Betreten der Schiebebühne gegeben haben.</p>	<b>Oberleitung</b>
<p>Solange die Schiebebühne im Hand- oder Notbetrieb betrieben wird, sind nur die Not-Aus-Tasten auf der Schiebebühne wirksam. Die übrigen Not-Aus-Taster sind in diesem Fall ohne Funktion.</p>	<b>Not-Aus</b>



---

## **5. Tankstelle**

---

### **5.1 Beschreibung der Tankstelle**

Die Tankstelle für Dieselmotorkraftstoff und AdBlue befindet sich im Gleis LSS5007, die Bedieneinrichtung befindet sich zwischen den Gleisen LSS5006 und LSS5007. Westlich Lokwerkstatt ist ein Dieseltank mit einem Fassungsvermögen von max. 100.000 Litern vorhanden.

---

### **5.2 Bedienung der Tankstelle**

Die Bedienung wird durch den Betreiber geregelt und bekanntgegeben.

---

### **5.3 Besonderheiten und Störungen**

Bei Störungen an der Tankanlage ist der BözM zu verständigen. Dieser veranlasst die Verständigung des Betreibers über den Netzkoordinator.

---

### **5.4 ID-Chips**

Regelungen zur Ausgabe von ID-Chips werden, soweit erforderlich, den Betreiber bekanntgegeben.

---

### **5.5 besondere Arbeitsschutzbestimmungen**

Im Bereich der Tankstelle ist das Rauchen und der Umgang mit offenem Feuer verboten. Mobiltelefone dürfen nicht genutzt werden. Weitere Bestimmungen gibt der Betreiber in seiner Bedienungsanweisung bekannt.

---

### **5.6 besondere Bestimmungen zum Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen**

Tankvorgänge dürfen nur auf der mit Gitterrosten versehenen Fläche durchgeführt werden.

---

## **6. Besandungsanlage**

---

### **6.1 Beschreibung der Besandungsanlage**

An den Gleisen LSS5006 und LSS5007 befindet sich eine Besandungsanlage mit Abrechnungseinheit. Zum Besanden sind 4 Besandungsstationen mit insgesamt 8 Füllventilen mit Absperreinrichtung vorhanden, die zusätzlich über eine Luftabsaugvorrichtung verfügen. Pro Füllventil können max. 7,5 Liter pro Minute gefördert werden. Ist das maximale Fassungsvermögen des Sandkastens des Tfz erreicht, wird die Förderung automatisch unterbrochen.

An den Füllstationen befinden sich Vorratsbehälter, die beim Erreichen einer Mindestfüllmenge automatisch aus dem Silo nachgespeist werden. Während des Nachfüllens des Vorratsbehälters erfolgt keine Sandabgabe aus dem Füllventil.

Die Abrechnungseinheit und die Füllventile sind in Anlage 6 bildlich dargestellt.

---

### **6.2 Bedienung der Besandungsanlage**

1. Bevor ein Besandungsvorgang gestartet werden kann, muss sich der Nutzer mit einem ID-Chip an der Anlage anmelden. Nach einer entsprechenden Anzeige im Display ist die Besandungsstation aktiviert. Es können mehrere Füllventile einer Station gleichzeitig genutzt werden.
2. Das Füllventil ist der Halterung zu entnehmen und in die Öffnung des Sandkastens zu stecken, hierbei ist auf einen dichten Sitz zu achten.
3. Zum Füllen ist der Absperrhebel am Füllventil zu öffnen.
4. Erreicht der Sandpegel das Füllventil, wird das Befüllen beendet. Der Absperrhebel am Füllventil ist zu schließen.
5. Das Füllventil ist der Öffnung des Sandkastens zu entnehmen und wieder in die vorgesehene Halterung zu hängen.
6. Das Ende des Befüllens ist durch Ausdruck des Beleges oder durch die Bedienung der Ende-Taste zu bestätigen.

Der Füllvorgang kann jederzeit auch durch das Schließen des Absperrhebels am Füllventil unterbrochen werden.

---

### **6.3 Besonderheiten und Störungen**

Während des Nachfüllens des Vorratsbehälters aus dem Silo erfolgt keine Sandabgabe an das Füllventil. Erreicht die Sandmenge im Vorratsbehälter das Minimum, wird die Sandabgabe aus dem Füllventil automatisch unterbrochen bis der Vorratsbehälter wieder aufgefüllt ist.

Dieses stellt keine Störung dar. Das Füllventil kann in der geöffneten Stellung im Sandkasten des Triebfahrzeuges verbleiben. Der Füllvorgang wird automatisch fortgesetzt, sobald der Vorratsbehälter der Füllstation aufgefüllt ist.

Wurde sich nach dem Beenden des Befüllens nicht ordnungsgemäß abgemeldet, erfolgt eine neue Freigabe der Besandungsstation durch

- Ausdruck des Beleges
- Bedienung der Endetaste
- neue Anmeldung mit ID-Chip oder
- Ablauf einer festgelegten Wartezeit.

Störungen der Besandungsanlage werden nur am Silo angezeigt und sind für den Nutzer nicht sichtbar.

Besteht der Verdacht einer Störung oder Beschädigung der Besandungsanlage ist der BözM zu verständigen.

---

## **6.4 ID-Chips**

Die ID-Chips werden vom Vertrieb der Hafenbahn an die EVU ausgegeben.

Ist eine Anmeldung mit dem ID-Chip nicht möglich, kann die Freigabe der Füllstation durch Eingabe der UIC-Loknummer und der dem EVU mitgeteilten PIN erfolgen.

---

## **7 Sonstige Regelungen**

---

### **7.1 Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich**

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

408.4811 4 (4)

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.

---

### **7.2 Notfallmanagement**

Das Notfallmanagement für die Lokservicestelle (ohne Infrastruktur Lokwerkstatt) wird durch den Notfallmanager des EIU Hamburger Hafenbahn wahrgenommen.

---

### **7.3 Untersuchung von gefährlichen Ereignissen**

Die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb und ggf. der Bericht an die technische Aufsichtsbehörde erfolgt durch den EBL der Hafenbahn. Ausgenommen hiervon sind Ereignisse innerhalb der Infrastruktur der Lokwerkstatt.

---

### **7.4 Buchung von Fahrzeugen in transPORT rail**

Für das Buchen von Standortveränderungen von Eisenbahnwagen sind die Bestimmungen der NBS des EIU Hamburger Hafenbahn anzuwenden. Ansprechpartner ist der Disponent Lokabstellung (040/42847-3411).

---

### **7.5 Zusammenarbeit**

Der BözM Lokservicestelle und der Disponent Lokabstellung unterrichten sich gegenseitig umgehend über das Auftreten von Störungen und deren Beseitigung.

Der Netzkoordinator und der Schichtleiter/ Einsatzleitung Ajax unterrichten sich gegenseitig umgehend über das Auftreten von Störungen und deren Beseitigung.

## 7.6 Rufnummern

Ww As	nur wenn Funk nicht zur Verfügung steht: 040/42847-3479 (ggf. 040/82214-3411)
BözM LSS	
Disponent Lokabstellung	040/82214-3411 oder 040/42847-3411
Betreiber Tankstelle	Fa. Hoyer, 04262/799199 (24h)
Schichtleiter/Einsatzleiter Ajax	040/73091-3838

## 7.7 Zuständigkeiten für Entstörung

Die zuständigen Stellen für die Entstörung sind nur in den HPA-internen Unterlagen benannt.

## 7.8 Anlagen zur Bedienungsanweisung

Nr.	Inhalt
1	Lageskizze
2	Abbildung Fahrwegstelltafeln
3	Abbildung Hilfsbedientafel EOW-Anlage
4	Ablaufdiagramme Bedienung Schiebebühne
5	Abbildung Rufsäule an den Abstellgleisen
6	Abbildung Bedieneinrichtung Besandungsanlage
7	Übersicht Fundstellen Regelwerk 408/482 in der Bedienungsanweisung

## **8 Abkürzungsverzeichnis**

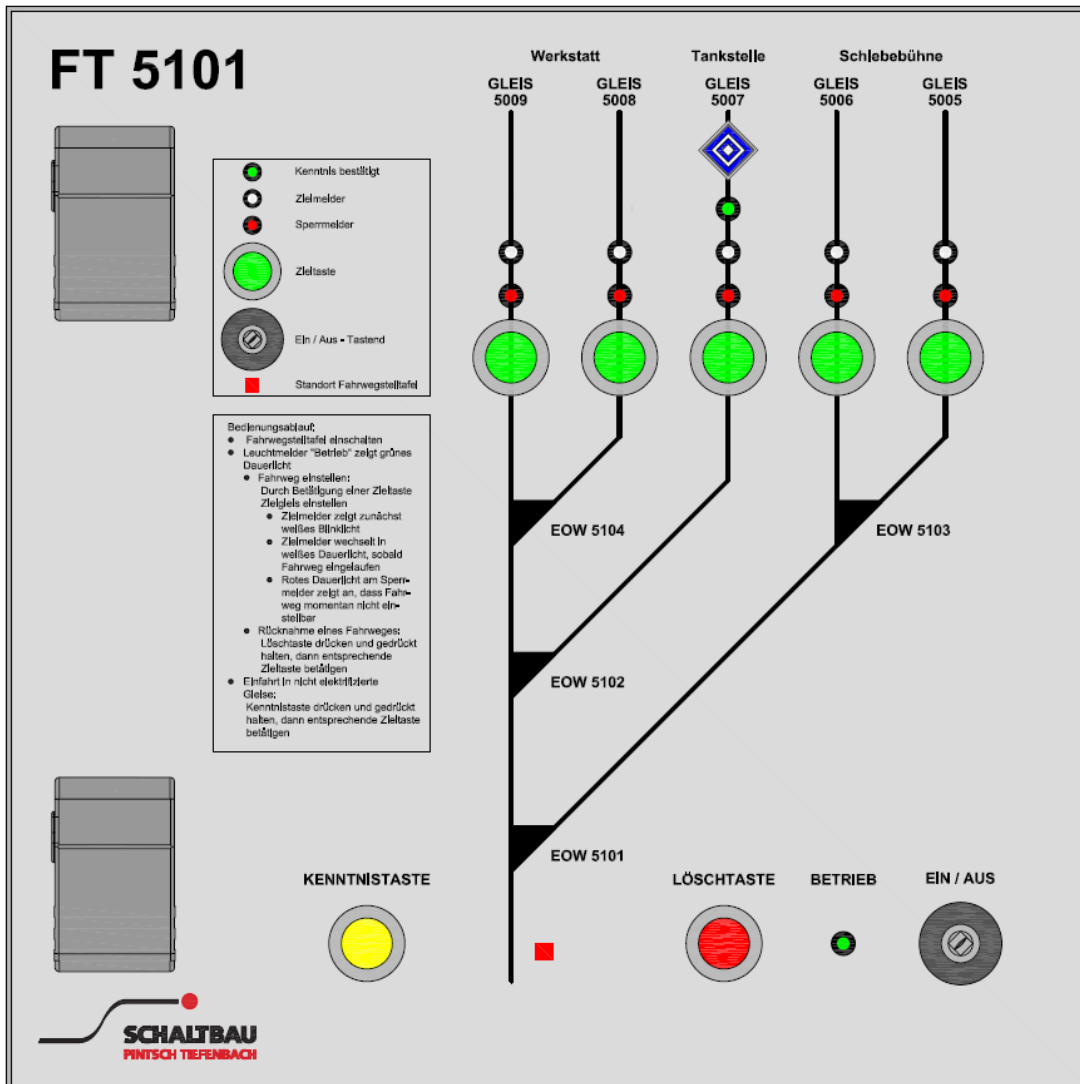
EOW	elektrisch ortsgestellte Weiche
WT	Weichentaste
WHT	Weichenhilfstaste
AzGrT	Achszählgrundstellungstaste
WAT	Weichenauffahrtaste
WLM	Weichenlagemelder
LSS	Lokservicestelle
Ril	Richtlinie
NBS	Nutzungsbestimmungen für Serviceeinrichtungen
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
BözM	betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter

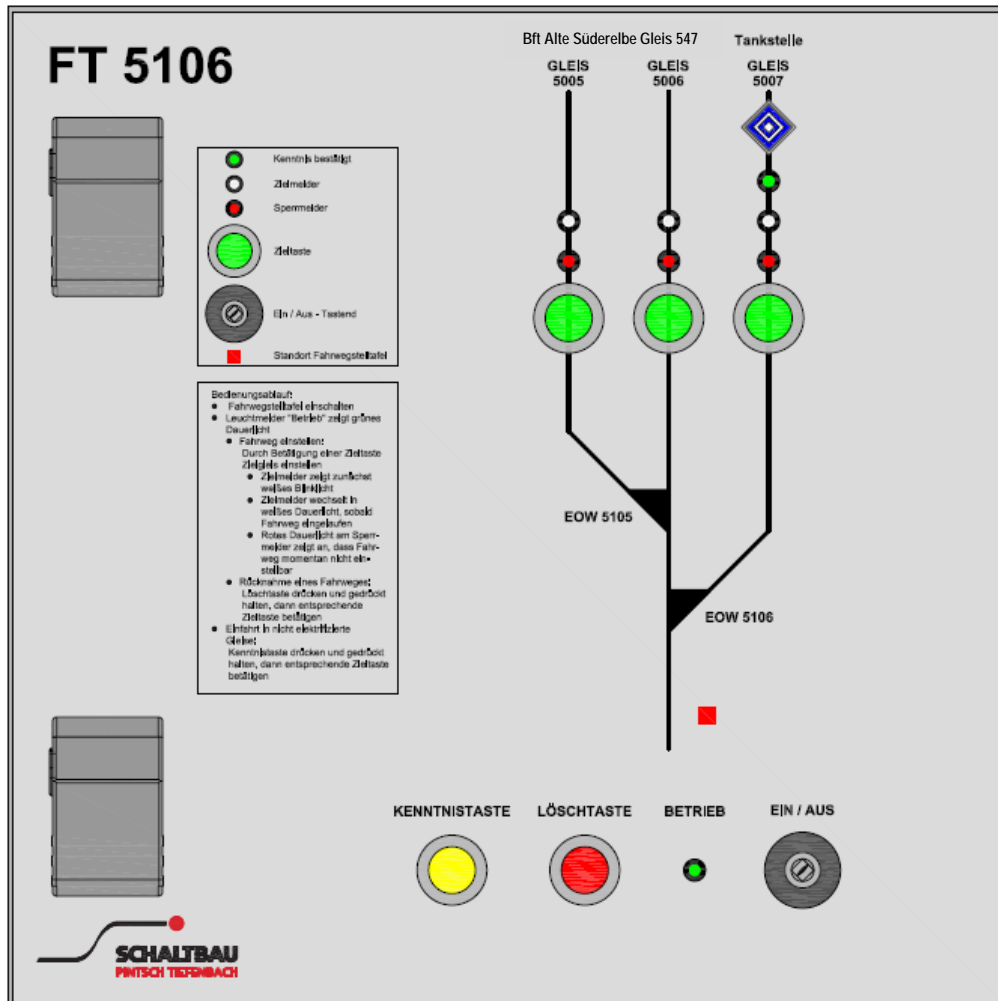
bleibt frei





bleibt frei

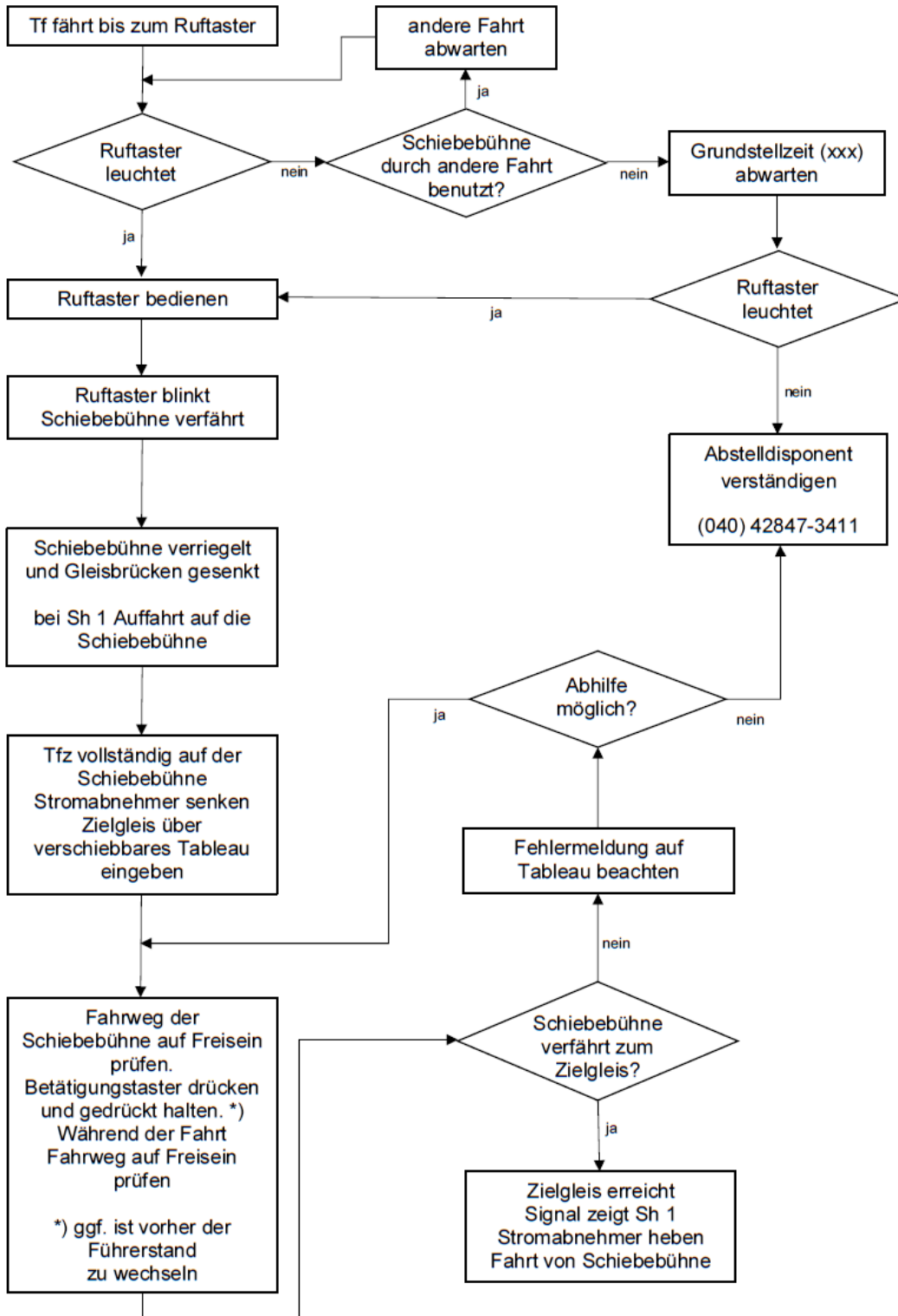






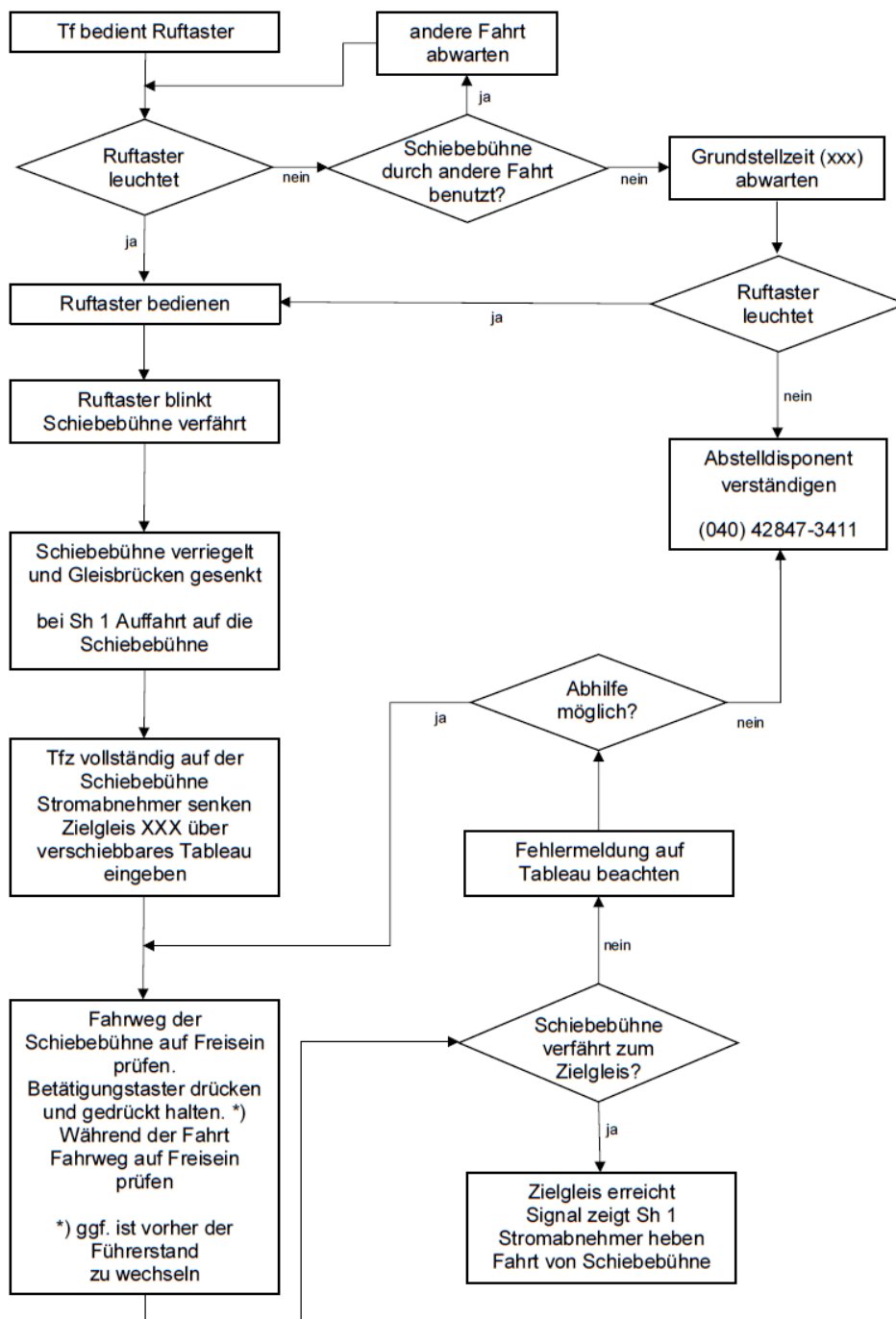
bleibt frei

Bedienablauf Schiebebühne im Automatikbetrieb, Fahrt in die Abstellanlage



(xxx) = die Grundstellzeit beträgt mindestens 130 Sekunden

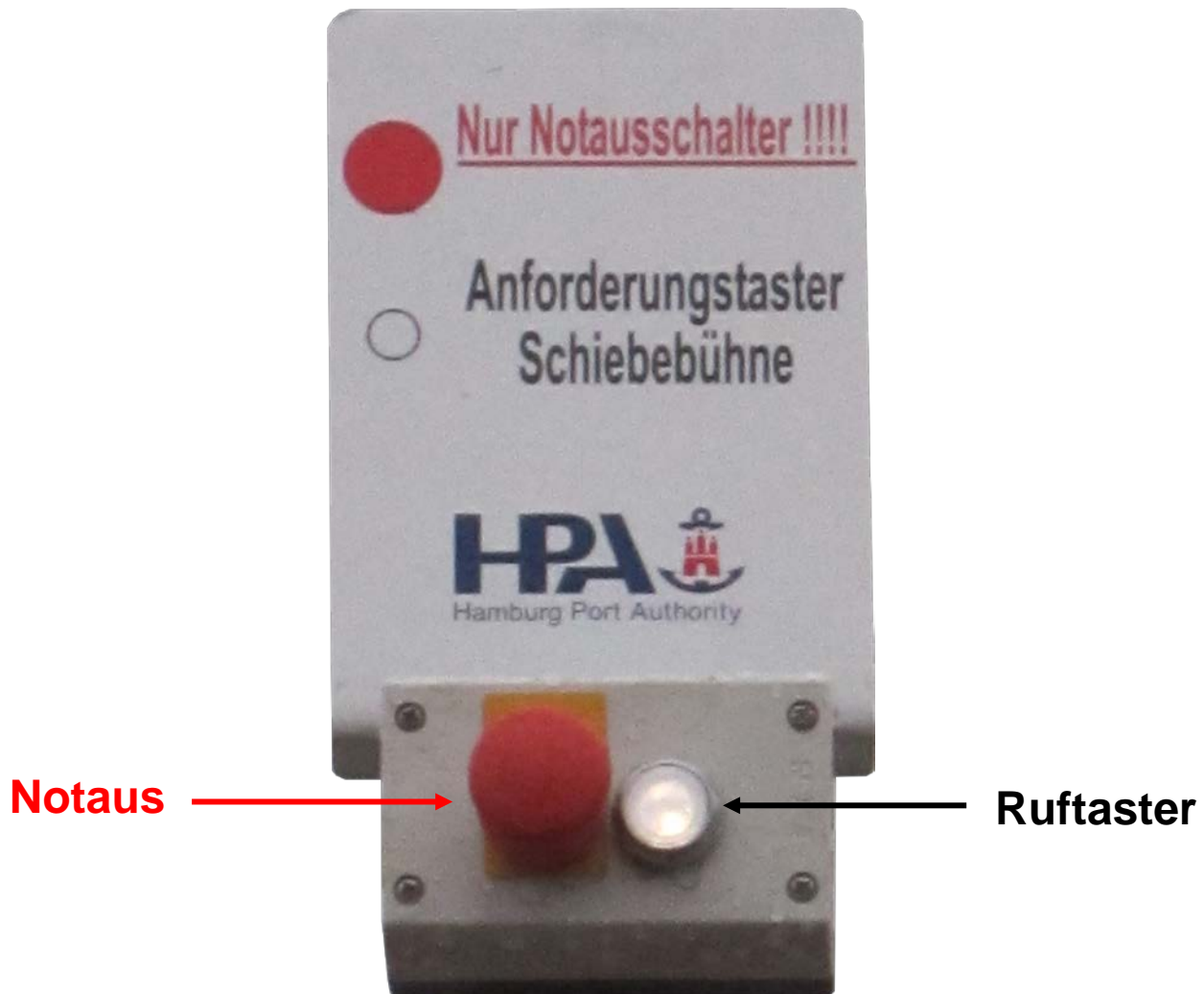
Bedienablauf Schiebebühne im Automatikbetrieb, Fahrt aus der Abstellanlage



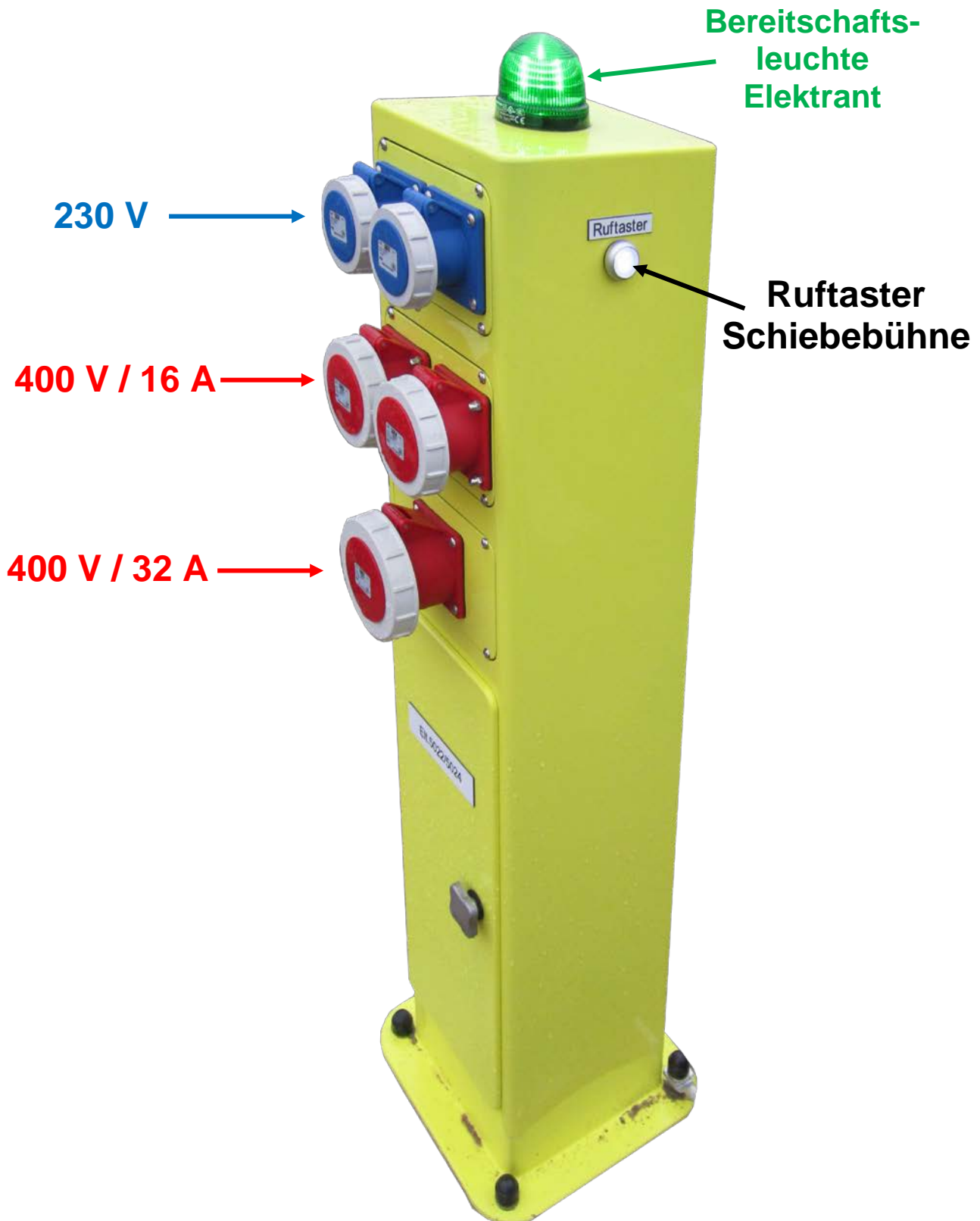
(xxx) = die Grundstellzeit beträgt mindestens 130 Sekunden



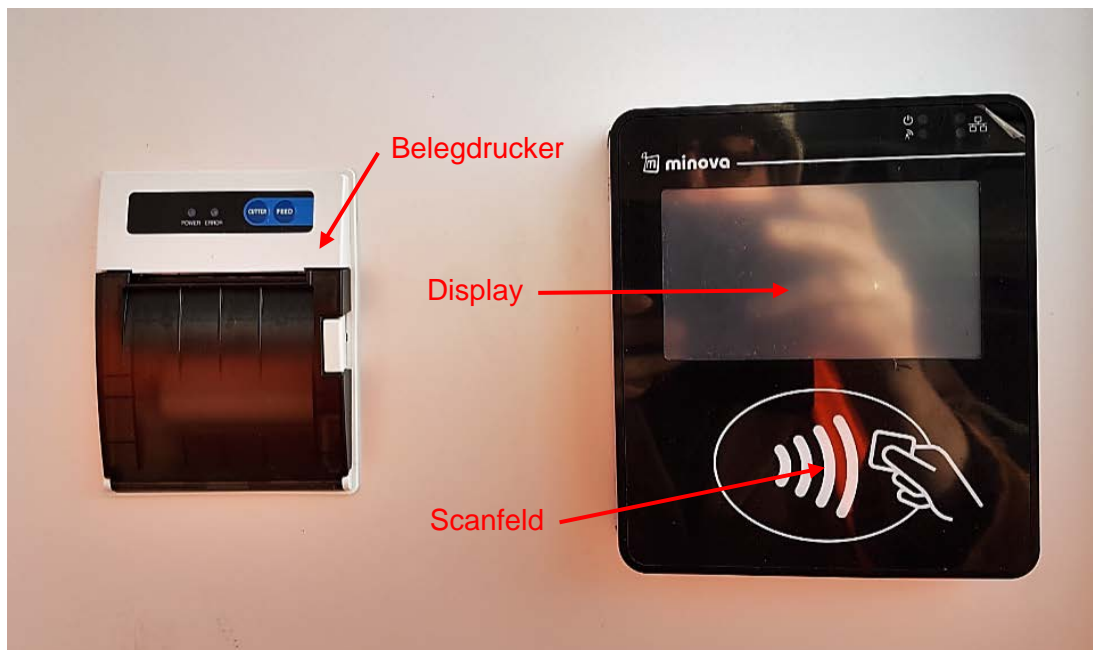
Ruftaster Zufahrtgleise Schiebebühne



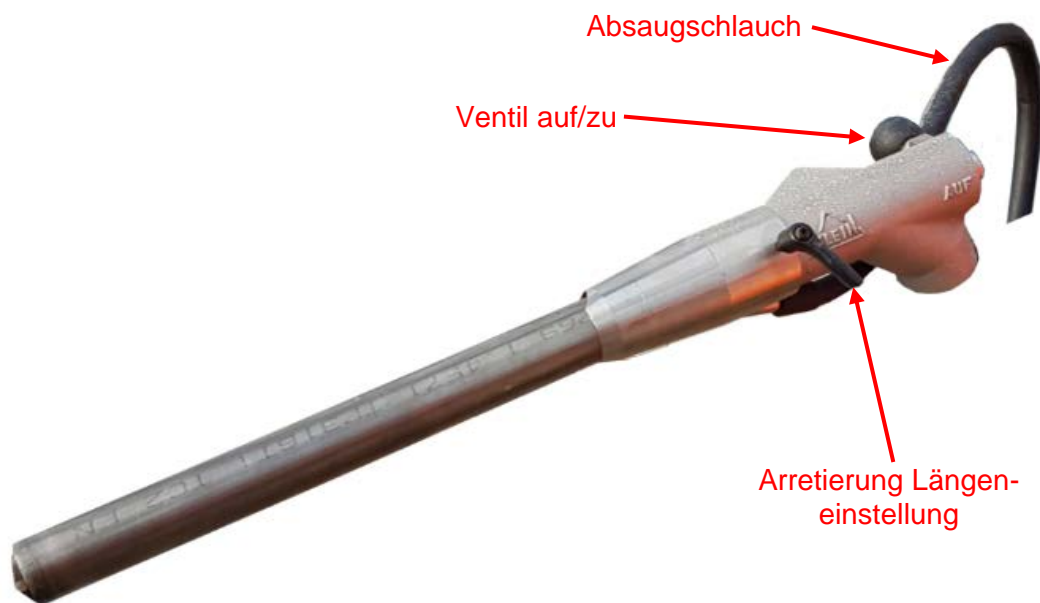
Ruftaster an den Abstellplätzen



### Scanner für ID-Chip



### Füllventil (300 mm teleskopierbar)



(Darstellung ohne Abdichtbürste)

bleibt frei

## **Übersicht Fundstellen Regelwerk 408/482 in der Be- dienungsanweisung**

Regelwerk DB Netz	Inhalt	Fundstelle in Bedie- nungsanweisung	
		Punkt	Seite
408.4811 4 (3)	Zuständige Stelle	1.1	6
408.4811 4 (4)	Unregelmäßigkeiten	7.1	29
408.4811 4 (5)	Zusätzliche Regeln	1.4.8	9
408.4814 3 1b)	niedrigere Geschwindigkeit	2.1.2	10
482.8001 1 (3)	Grenzen	1.1, 1.2	6
482.8001 5 (4)	Art der Verständigung	1.4.8	9
482.8001 2 (2)	Signalmittel	2.1.4	10
482.8005 1 (2)	Örtlichkeit	3.2	12
482.8005 4 (1)	Verantwortlicher	3.6.4	16

⋮

bleibt frei

# Maßnahmen und Meldungen bei Hochwasser

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

Maßnahmen und Meldungen bei Hochwasser

---

bleibt frei



# 1. Allgemeine Angaben

## Grundsatz (Auszug aus den NBS)

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

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

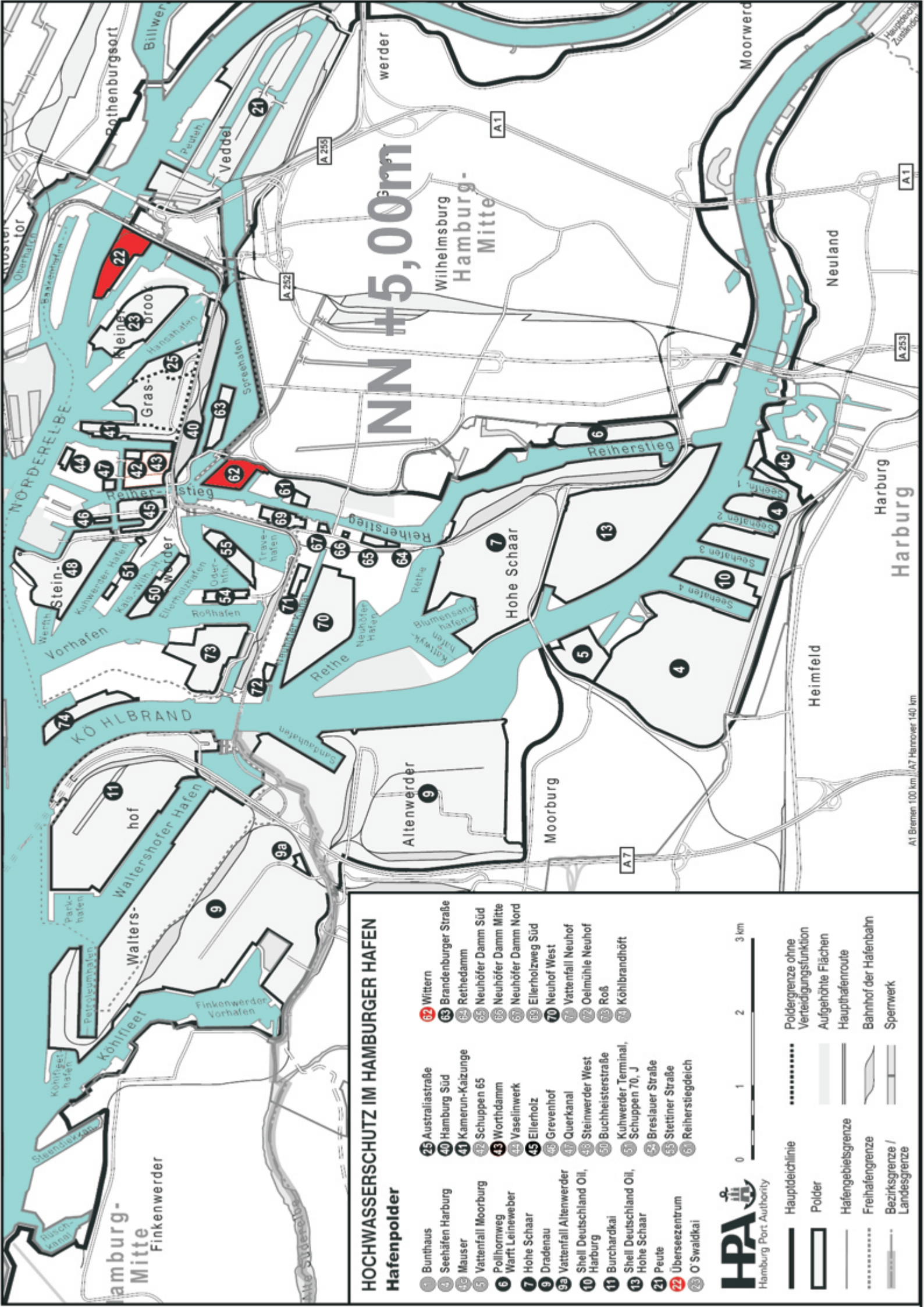
Polder Nr	Poldername	Bedeutung des farbigen Punktes
1	Bunthaus	Polder ohne Gleise der Hamburger Hafenbahn
40	Hamburg Süd	Polder mit Gleisen der Hamburger Hafenbahn oder sehr umfangreichen Gleisanschlüssen Polderverschlüsse (noch) geöffnet
40	Hamburg Süd	Polder mit Gleisen der Hamburger Hafenbahn oder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

Maßnahmen und Meldungen bei Hochwasser

---

bleibt frei





5,00m  
NN

Wilhelmsburg  
Hamburg-  
Mitte

**HOCHWASSERSCHUTZ IM HAMBURGER HAFEN**

**Hafenspolder**

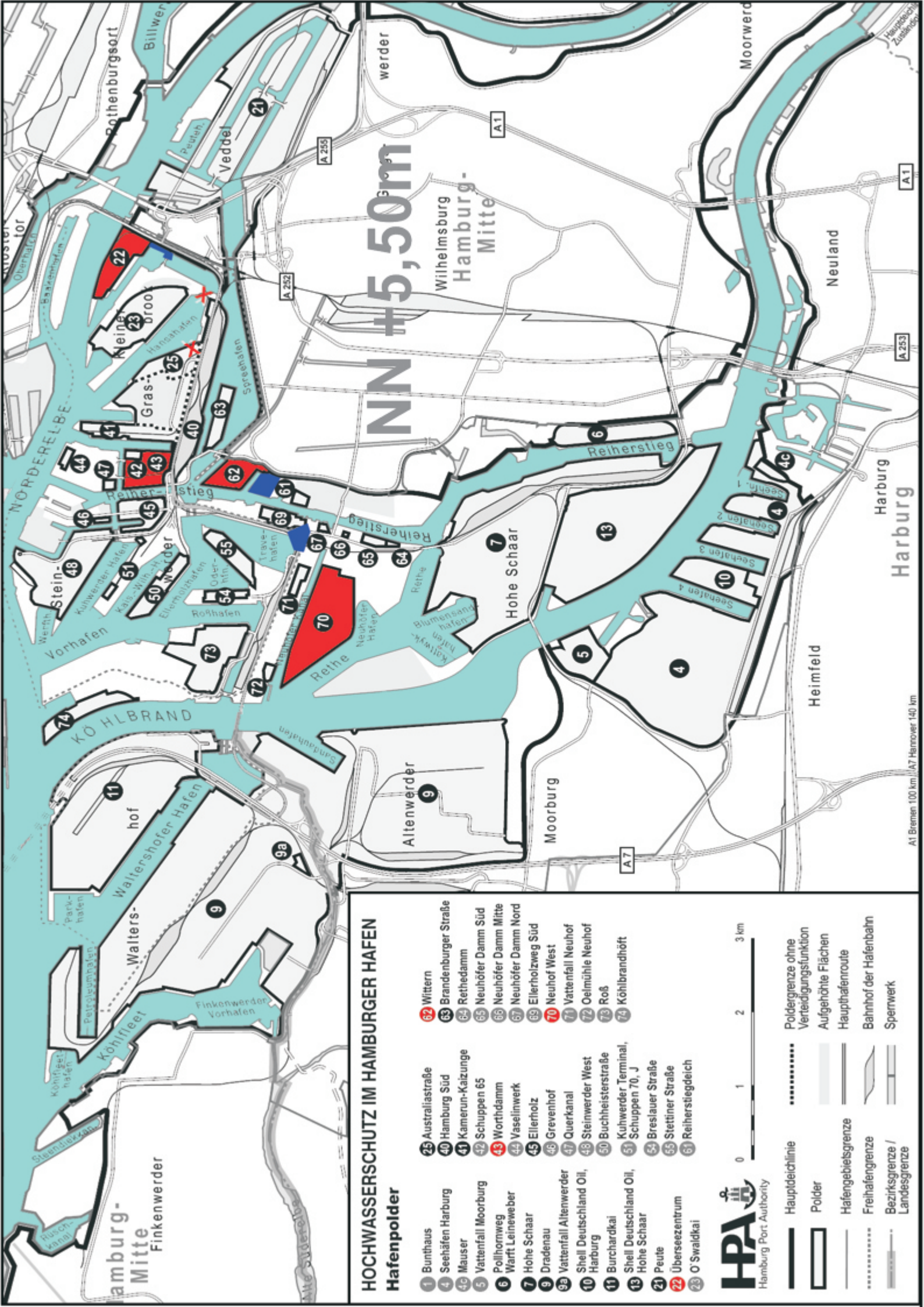
- Bunthaus
- Seehäfen Harburg
- Mauser
- Vattenfall Moorburg
- Pollhornweg
- Warft Leineweber
- Hohe Schaar
- Dradenau
- Vattenfall Altenwerder
- Shell Deutschland Oil, Harburg
- Burchardkai
- Shell Deutschland Oil, Hohe Schaar
- Peute
- Überseezentrum
- O' Swaidkai
- Wittern
- Brandenburg Straße
- Rethedamm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



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

A1 Bremen 100 km | A7 Hannover 140 km





NN +5,50m

**HOCHWASSERSCHUTZ IM HAMBURGER HAFEN**

**Hafenpolder**

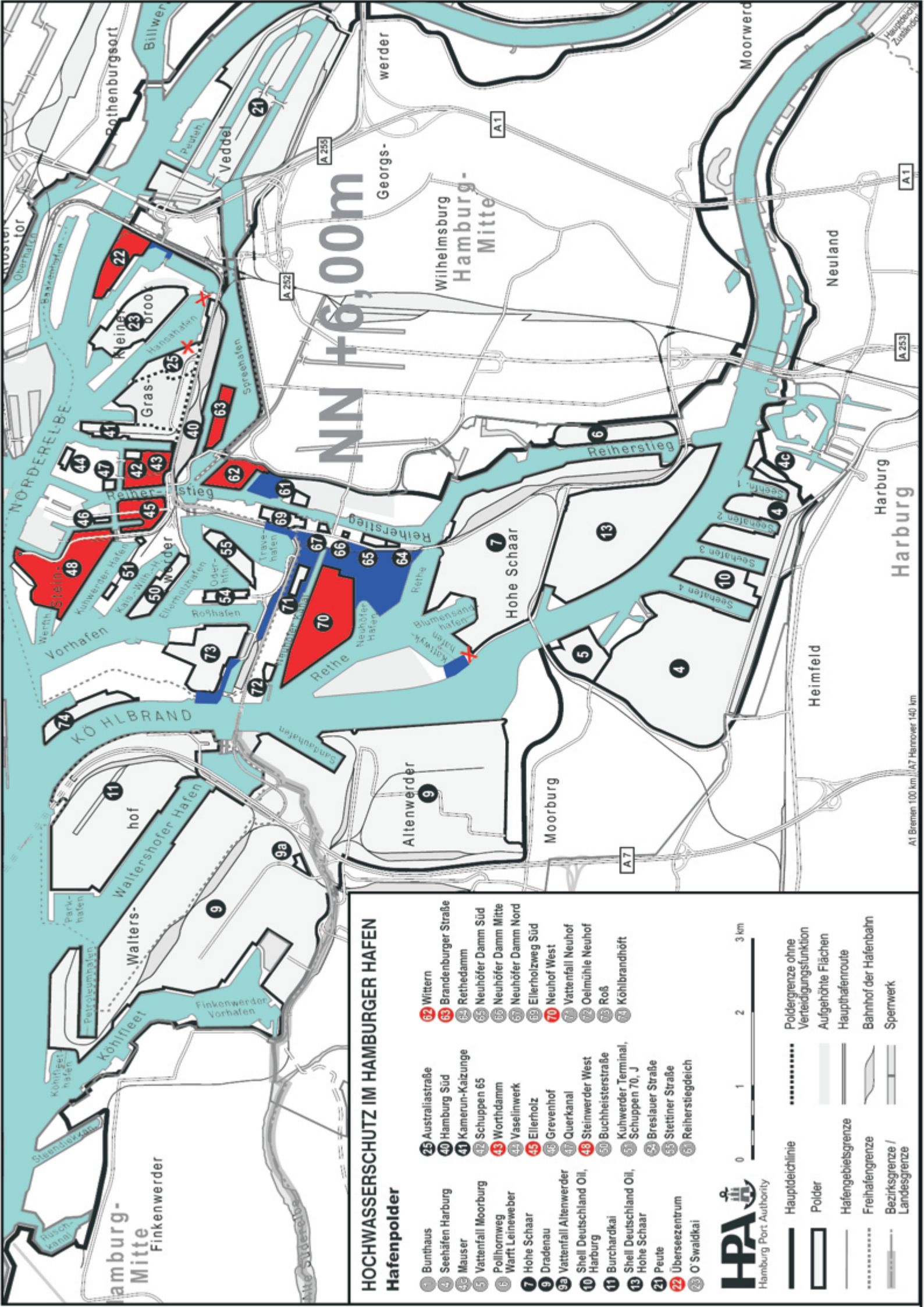
- 1 Bunthaus
- 2 Seehäfen Harburg
- 3 Mauser
- 4 Vattenfall Moorburg
- 5 Pöllhornweg
- 6 Warft Leineweber
- 7 Hohe Schaar
- 8 Dradenau
- 9 Vattenfall Altenwerder
- 10 Shell Deutschland Oil, Harburg
- 11 Burchardkai
- 12 Shell Deutschland Oil, Hohe Schaar
- 13 Peute
- 14 Überseezentrum
- 15 O' Swardkai
- 16 Wittern
- 17 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
- 43 Wittern
- 44 Brandenburg Straße
- 45 Rethedamm
- 46 Neuhöfer Damm Süd
- 47 Neuhöfer Damm Mitte
- 48 Neuhöfer Damm Nord
- 49 Ellerholzweg Süd
- 50 Neuhof West
- 51 Vattenfall Neuhof
- 52 Oelmühle Neuhof
- 53 Roß
- 54 Köhlbrandhöft



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

A1 Bremen 100 km | A7 Hannover 140 km





NN +6,00m

**HOCHWASSERSCHUTZ IM HAMBURGER HAFEN**

**Hafenpolder**

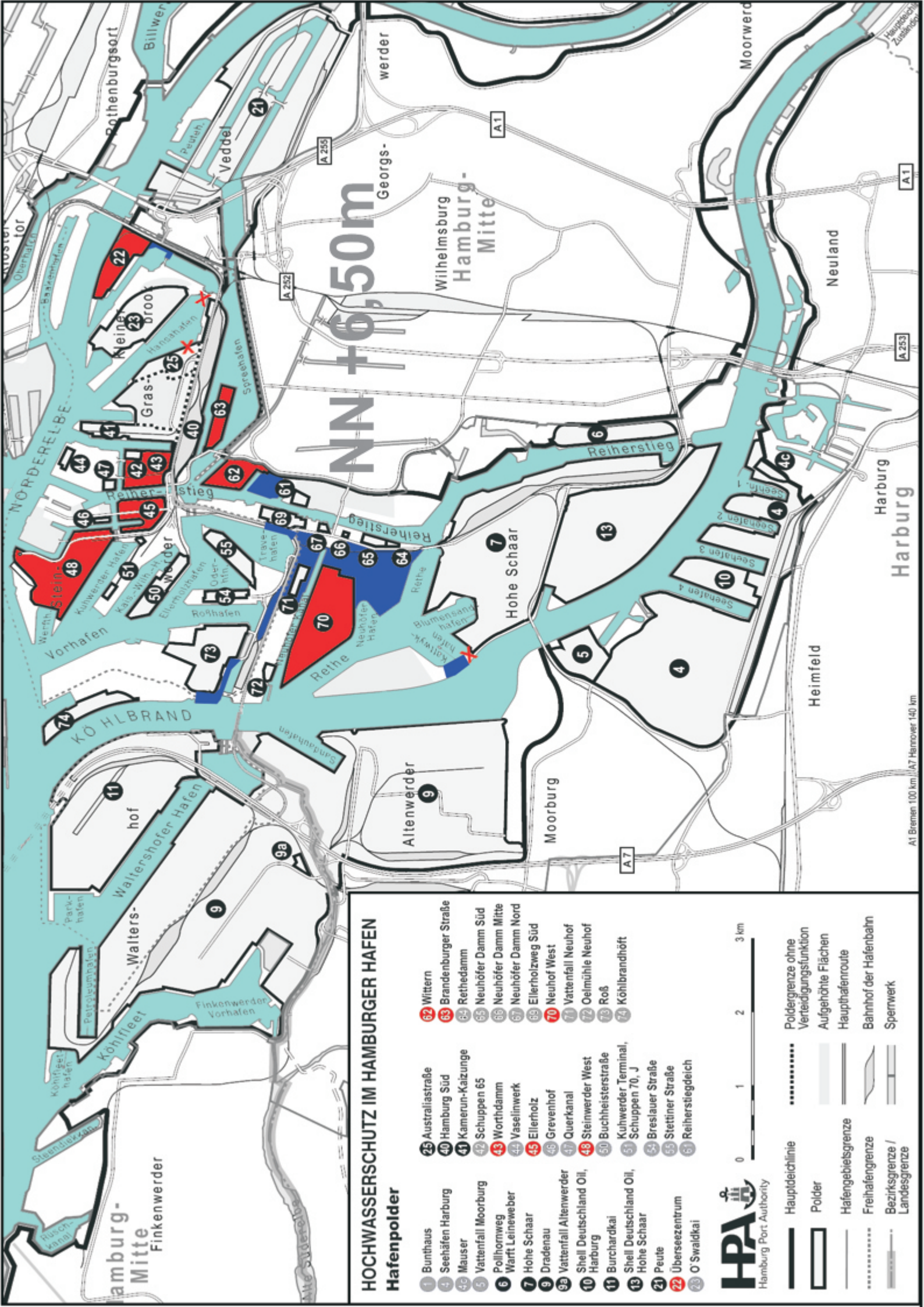
- Bunthaus
- Seehäfen Harburg
- Mauser
- Vattenfall Moorburg
- Polihornweg
- Wärf Leineweber
- Hohe Schaar
- Dradenau
- Vattenfall Altenwerder
- Shell Deutschland Oil, Harburg
- Burchardkai
- Shell Deutschland Oil, Hohe Schaar
- Peute
- Überseezentrum
- O' Swaidkai
- 25 Australialstraße
- 40 Hamburg 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 Reihersstiegdiech
- 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 Vaselinewerk
- 34 Ellerholz
- 35 Grevenhof
- 36 Querkanal
- 37 Steinwerder West
- 38 Buchheisterstraße
- 39 Kuhwerder Terminal, Schuppen 70, J
- 40 Breslauer Straße
- 41 Stettiner Straße
- 42 Reiherstiegdeich

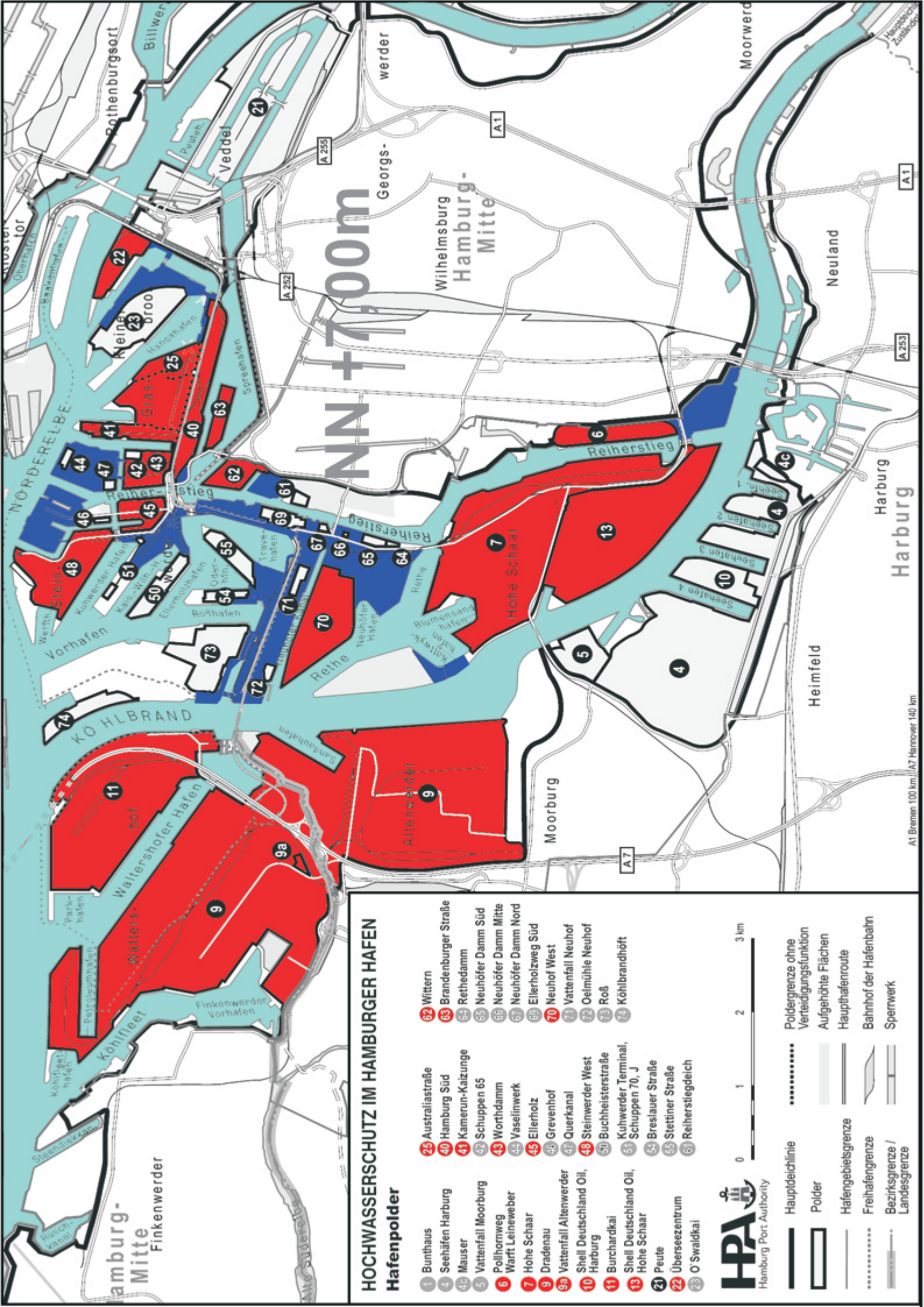


- Hauptdeichlinie
- Polder
- Hafengebietsgrenze
- Freihafengrenze
- Bezirksgrenze / Landesgrenze
- Poldergrenze ohne Verteidigungsfunktion
- Aufgehöhte Flächen
- Haupthafenroute
- Bahnhof der Hafenbahn
- Sperwerk



A1 Bremen 100 km | A1 Hannover 140 km





### HOCHWASSERSCHUTZ IM HAMBURGER HAFEN

#### Hafenpolder

- 1 Bunthaus
- 2 Seehäfen Harburg
- 3 Mauser
- 4 Vattenfall Moorburg
- 5 Pollhornweg
- 6 Wärf Leineweber
- 7 Hohe Schaar
- 8 Dradenau
- 9 Vattenfall Altenwerder
- 10 Shell Deutschland Oil, Harburg
- 11 Burchardkai
- 12 Shell Deutschland Oil, Hohe Schaar
- 13 Peute
- 14 Überseezentrum
- 15 O' 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 Reiherstiegdeich

HPA Hamburg Port Authority

0 1 2 3 km

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

A1 Bremen 100 km | A7 Hannover 140 km



# Winterdienst auf den Anlagen der Hamburger Hafenbahn

einschl. Besonderheiten für die EVU

Stand: 13.12.2020

## Inhaltsverzeichnis

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

## 1. Allgemeines

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

Der Winterdienst erfolgt grundsätzlich nach dem Hamburger Wegegesetz.

## 2. Meldewege

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

## 3. Winterdienst im Gleisbereich

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

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

## 4. Winterdienst auf Zuwegungen

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

## 5. Streugutbehälter/Streugut

Durch die Hafensbahn wird kein Streugut im gleisnahen Bereich vorgehalten.

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

## 6. Bahnübergänge

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

## 7. Reinigung der Weichen

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

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

## 8. Befahren von ortsgestellten Weichen ohne Weichenheizung

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

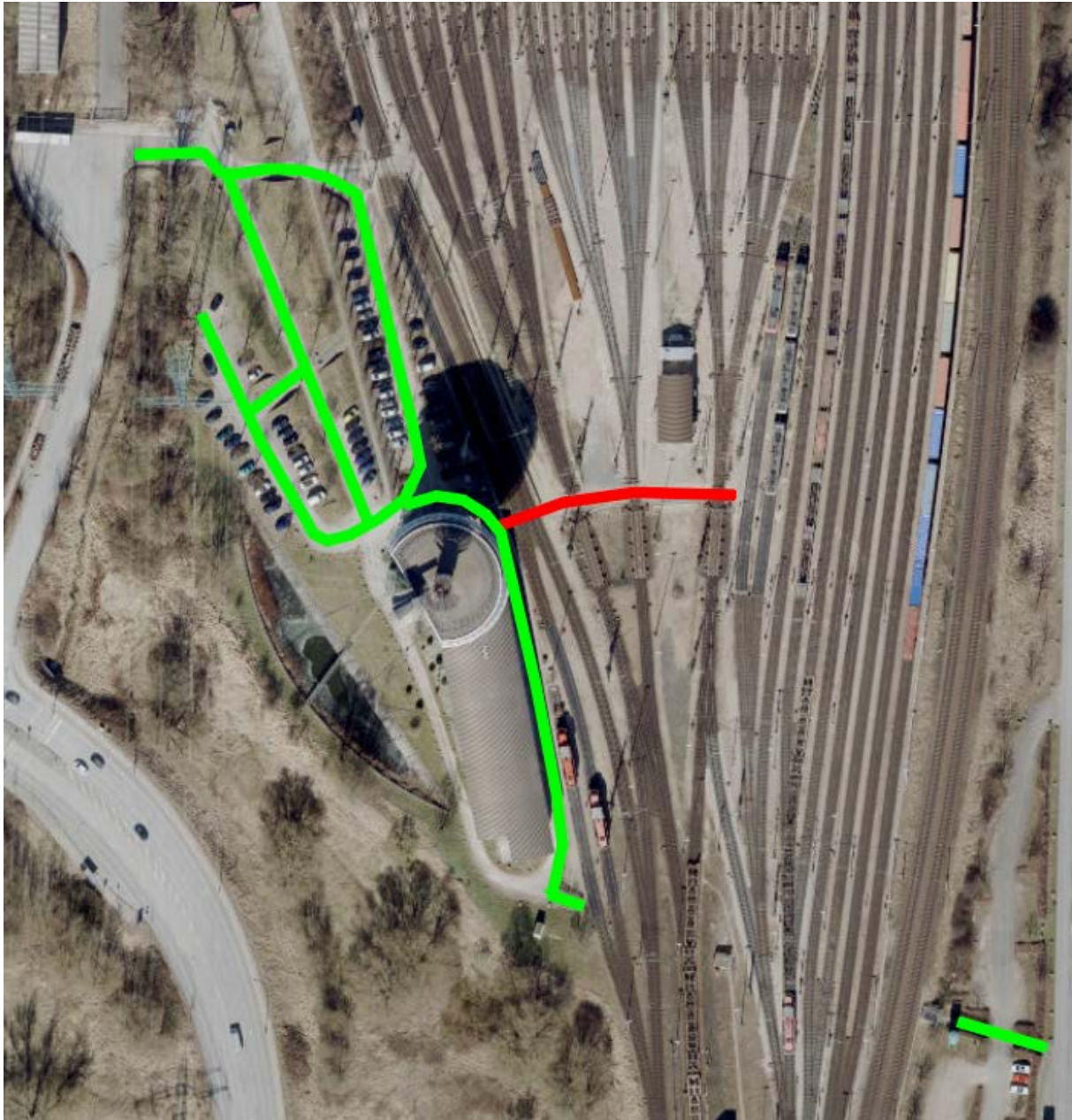
Um dennoch ein sicheres Befahren der mit Hebelgewicht ortsgestellten Weichen ohne wirksame Weichenheizung sicherzustellen, sind folgende Maßnahmen vor dem Befahren durchzuführen:

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



## 9. Übersichtspläne

### Übersichtsplan Alte Süderelbe Tower:



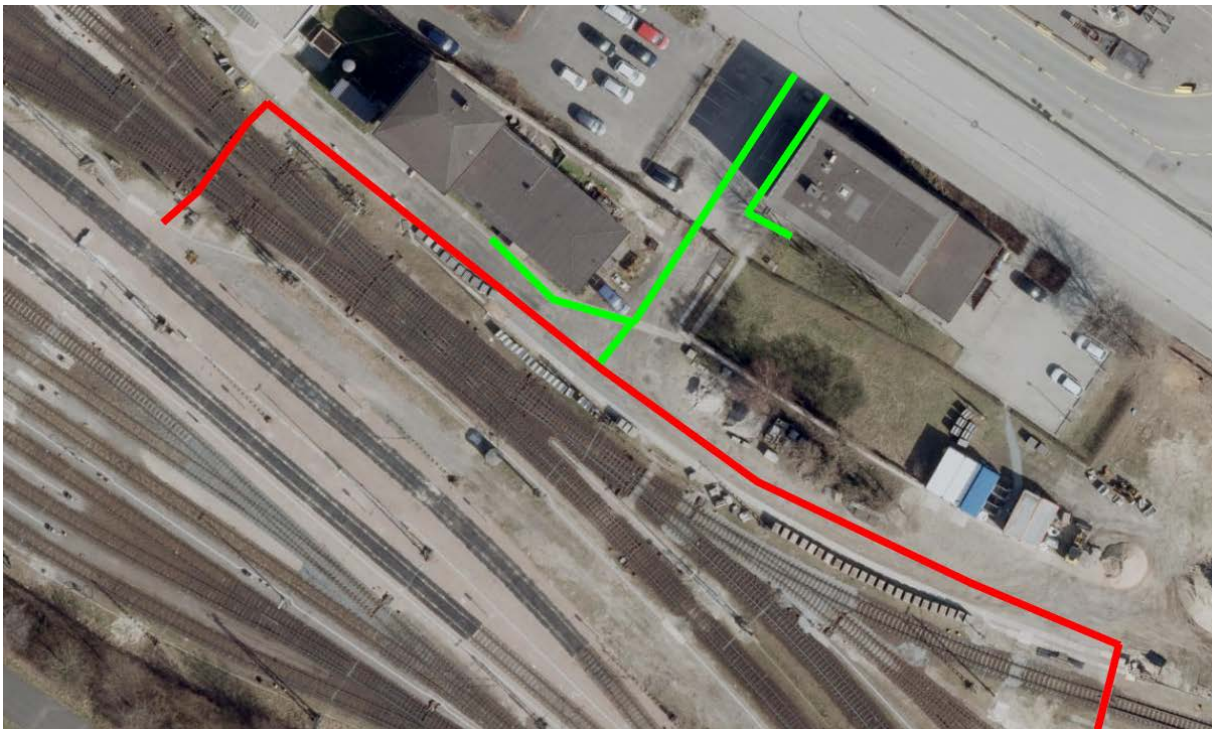


Winterdienst

Übersichtsplan Alte Süderelbe Nordkopf:



Übersichtsplan Stellwerk Whf:





Winterdienst

Übersichtplan Lokabstellung Köhlfleet:



Lokservicestelle:



Übersichtsplan Stellwerk Ct:





Winterdienst

Übersichtsplan Hmb Hohe Schaar Lokabstellung:



Übersichtsplan Hmb Hohe Schaar Stellwerk:

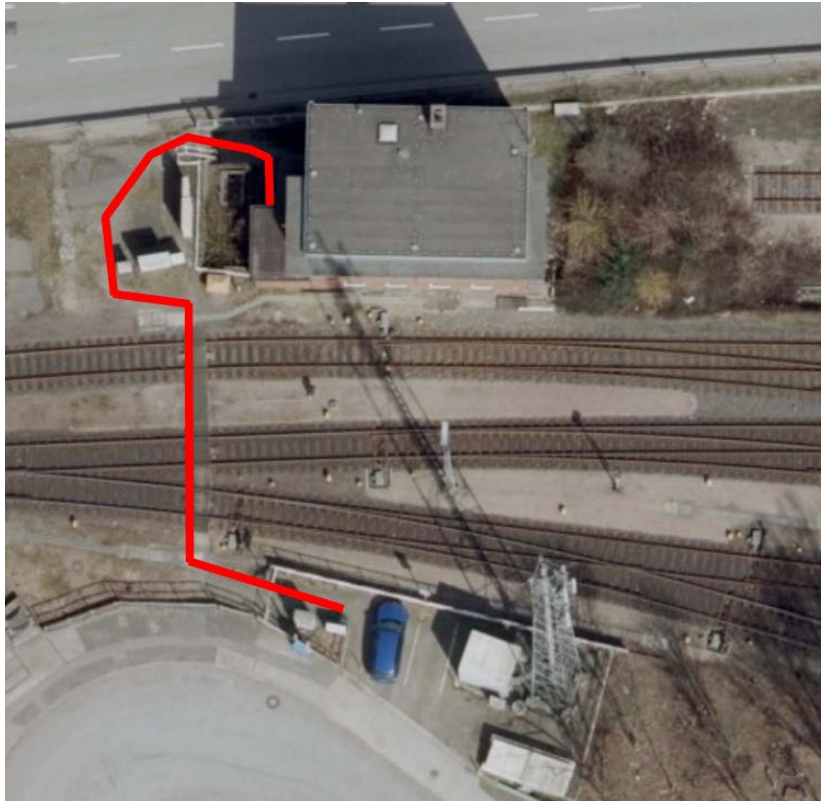




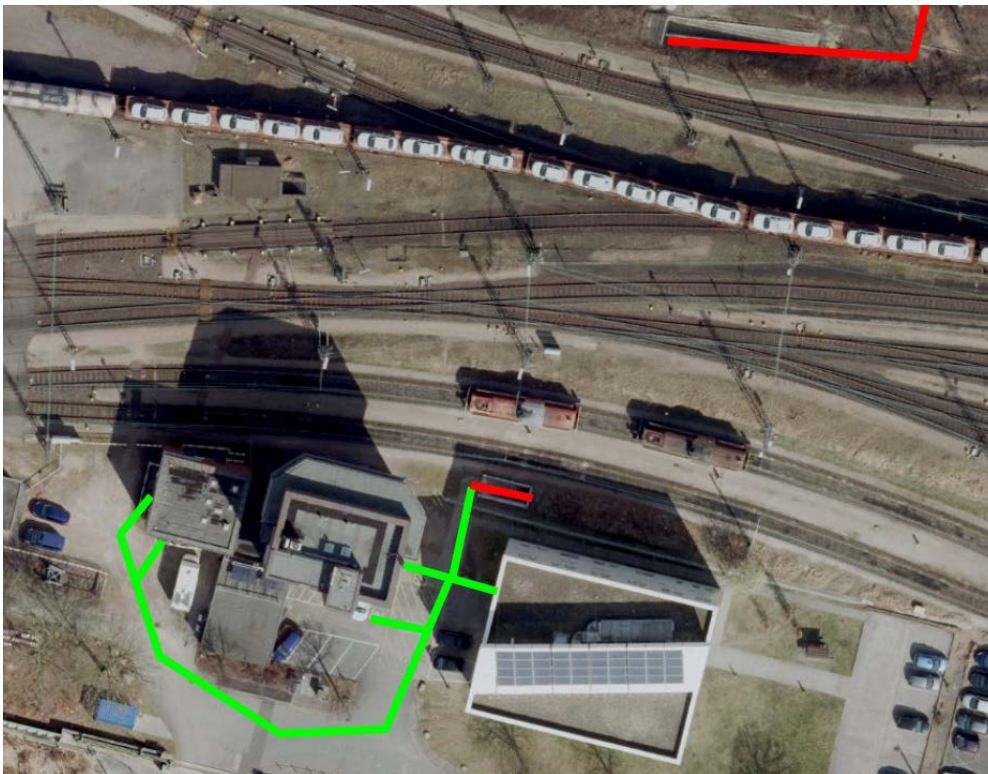


Winterdienst

Übersichtsplan Stw Hsw:



Übersichtsplan Stw Hsf:

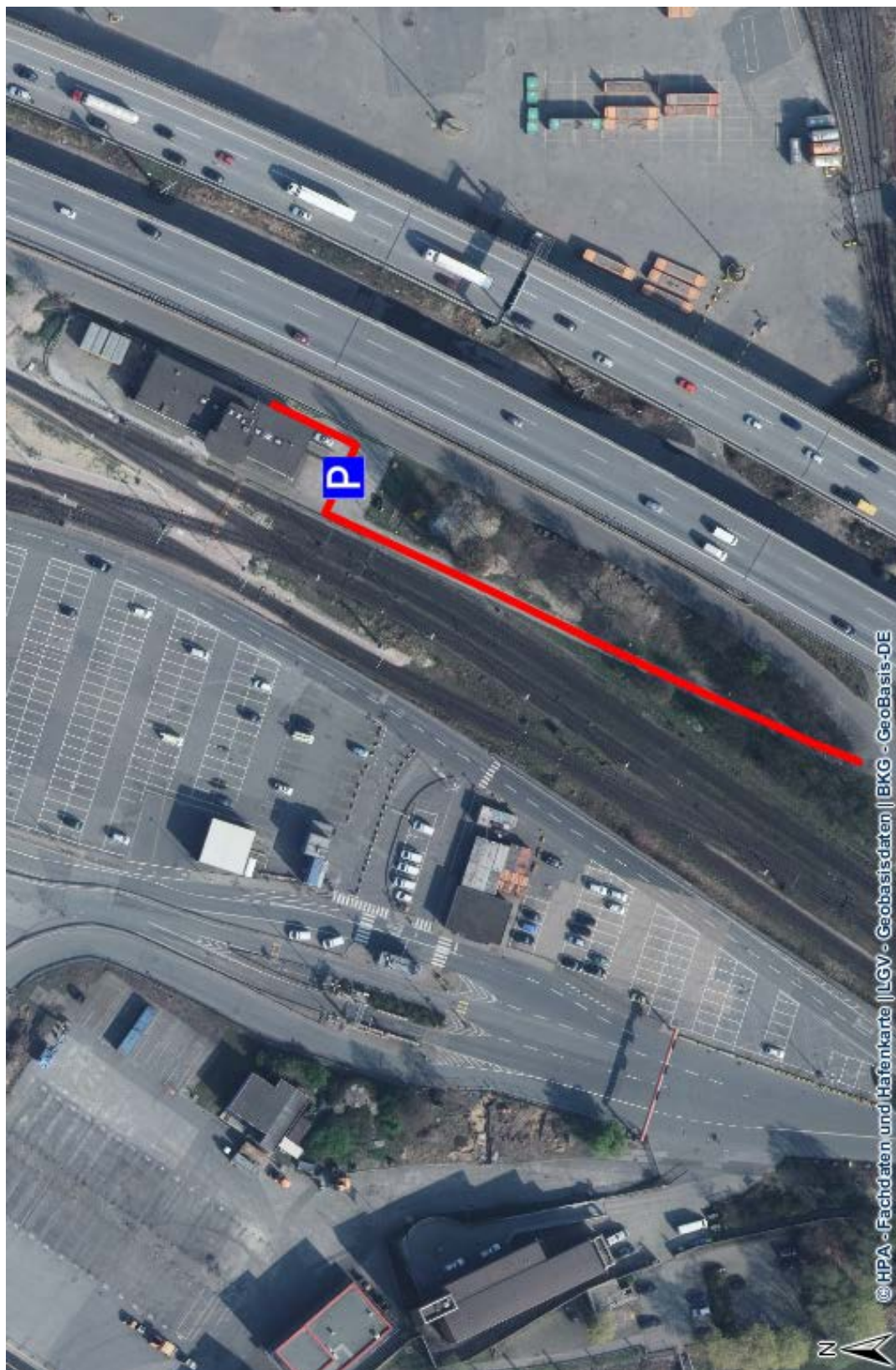


## Dienstwege Tower Alte Süderelbe





## Dienstwege Stellwerk Ct





## Bestimmungen zur Nutzung des Abdrückfunks am Ablaufberg Alte Süderelbe

### Allgemeines

Der Ablaufbetrieb am Ablaufberg Alte Süderelbe wird mit Abdrückfunkanlagen gesteuert, ortsfeste Abdrücksignale sind nicht vorhanden.

Die Abdrückfunkanlagen bestehen aus ortsfesten Sende- und Empfangsanlagen im Stellwerk As und den beweglichen Sende- und Empfangsanlagen auf den Druckloks.

Eine stationäre Sprechstelle findet sich bei Ww As.

Für die Bedienung der Anlagen sind beim Ww As folgende drei Tasten aus dem TSM vorhanden:

- Sprechen (Sprechtaste)
- Kontrollton (Kontrollton ein- und ausschalten)
- Ersatzanlage (Umschalten zwischen den Anlagen)

### Verwendung der Anlagen im Ablaufbetrieb

Nachdem alle Voraussetzungen zum Abdruckbetrieb erfüllt sind, schaltet der Ww As den Kontrollton ein. Zusätzlich erteilt er dem Triebfahrzeugführer über Funk den Auftrag zum Abdrücken und verständigt den Tf über die vom Rechner vorgegebene Abdrückgeschwindigkeit.

Ertönt der Kontrollton nicht mehr im gewohnten Rhythmus (eine Sekunde Ton, zwei Sekunden Pause, eine Sekunde Ton...) und ertönt im Lautsprecher keine andere Durchsage, hat der Tf sofort anzuhalten.

Der Ww As kann z.B. folgende Aufträge erteilen:

- „Lok (*Loknummer*), Abteilung herandrücken an den Berg!“
- „Lok (*Loknummer*), Abteilung ist am Berg, weiter langsam abdrücken!“
- „Lok (*Loknummer*), Abteilung anhalten!“
- „Lok (*Loknummer*), Abteilung weiter langsam abdrücken!“

Durch die Sprechstelle am Brechpunkt des Ablaufbergs kann der Abhänger einen Haltauftrag an den Tf geben. Der Auftrag ist zweimal durchzugeben.

Nach dem Ablauf des letzten Wagens oder der letzten Wagengruppe hat der Ww As den Kontrollton auszuschalten. Die Funksprechverbindung bleibt weiter bestehen.

Treten Störungen auf oder fällt eine Anlage aus und kann der Abdrückfunk auch mit der Ersatzanlage nicht aufrechterhalten werden, so ist der Ablaufbetrieb durch Signale zu steuern.

bleibt frei