



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

gültig ab 13.12.2015

bleibt frei

aufgestellt:	geprüft:	genehmigt:
Veh, 17.08.2015	Zakschewski, 17.08.2015	Rosebrock, 31.08.2015
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	17.04.2017		

Inhaltsverzeichnis

Übersicht der Aktualisierungen.....	III
Inhaltsverzeichnis.....	IV
Verzeichnis der Anhänge	VII
Verzeichnis der Stellen, auf denen das Betriebsstellenbuch ausgelegt ist.....	X
Regelungen zur Ril 408 – Fahrdienstvorschrift –	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01	1
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 a) und 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle.....	1
1.1 Lage der Betriebsstelle, Grenzen	1
1.2 Grenzen.....	1
1.3 Rangierbezirke	2
1.4 Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise	2
1.5 Anschlüsse	2
1.6 Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen.....	2
1.7 Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen.....	3
1.8 Rangieranlagen	3
1.9 Maßgebende Neigung größer 2,5‰ (1:400).....	3
1.10 Ausweich- und Überleitmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen.....	3
1.11 Lageplan der Betriebsstelle	3
1.12 Stellwerke	4
1.13 Signale	4
1.14 Streckenblockeinrichtungen	4
1.15 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen	5
1.16 Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen.....	5
1.17 Standorte Rangierhalttafel.....	5
1.18 Punktförmige Zugbeeinflussung	5
2.1 Rampen mit nutzbaren Längen und Höhe über Schienenoberkante	5
2.2 Ladestellen, Freiladegleise	5
2.3 Fahrzeugbehandlungsanlagen	6
3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr	6
3.2 Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen	6
4.1 Bremsprobeanlagen	6
4.2 Fremdstromversorgung	7
4.3 Einbruchmeldeanlage.....	7
4.4 Brandmeldeanlage	7
4.5 TV-Anlagen	7
4.6 Weichenheizung.....	7
4.7 Notstromaggregat.....	9
4.8 Gleisfeldbeleuchtung.....	9
4.9 Telekommunikationseinrichtungen	10
4.10 Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall	11
4.11 Hochwasserschutz	11
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 b) und 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 b) Maßgebende Neigungen.....	12
408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 a) Maßgebende Neigungen	13
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 d) und 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 d) Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke.....	14
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 f) 408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 b) Gewöhnlicher Halteplatz ...	14
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 g) und 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 f) Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen.....	14
408.0111 Abschnitt 3 und 408.4802 Abschnitt 3 Tätigkeiten abgrenzen.....	15

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03	15
408.0321 Abschnitt 2 408.2321 Abschnitt 2 Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist	15
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.05	16
408.0581 Abschnitt 1 408.2581 Abschnitt 1 Maßnahmen bei Gefahr	16
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48	16
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3 Zuständige Stelle / Unterlagen für den Ortsstellbereich	16
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4 Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich	16
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5 Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich	16
408.4811 Abschnitt 7 Örtliche Besonderheiten	17
408.4813 Abschnitt 3 Absatz 1 d) Nr. 1 Zusätzliche Regeln bei Zustimmung durch Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV301).....	18
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 a) Vor Gefahrstellen halten.....	18
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 b) Niedrigere Geschwindigkeit.....	19
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 2 Befahren von Gleisbogen	19
408.4814 Abschnitt 7 Maßnahmen wegen Gefälle	20
408.4815 Abschnitt 3 Stellen der Weichen beim Abstoßen	20
408.4815 Abschnitt 7 Umstellen von Weichen während des Rangierens mit Fahrzeugen, die mit Reisenden besetzt sind.....	20
408.4816 Abschnitt 1 Absatz 1 Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen	20
408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3 Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind	21
408.4818 Abschnitt 1 Absatz 1 Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder in die Fahrzeuge ablaufen dürfen.....	22
408.4841 Abschnitt 6 Absatz 1 Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können, Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote.....	22
408.4851 Abschnitt 1 Absatz 1 Andere Mitarbeiter zuständig für das Sperren von Nebengleisen.....	22
Regelungen zur Ril 301 – Signalbuch –	24
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	24
301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6 Bremsweg der Strecke	24
301.0301 Abschnitt 3 Absatz 4 Verwendung der Buchstaben am Signal Zs 2.....	24
Regelungen zur Ril 481 – Telekommunikationsanlagen bedienen –	24
Ril 481.0201 – Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks –	24
481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5 Angaben zu den Ortskanäle der Betriebsarten C und O	24
Ril 481.0205 – Grundlagen für Verbindungen des Zugfunks im GSM-R-Netz –..	24
481.02025 Abschnitt 2 Abs. 3 Rufnummer des Fahrdienstleiters	24
481.0205 Abschnitt 7 Zugvorbereitungsmeldung.....	25
481.0205Z01 Abschnitt 1 Zugfunkbereiche	25
Ril 481.0301 – Gespräche über analogen Rangierfunk führen –.....	25
481.0301 Abschnitt 1 Absatz 5 Teilnehmerverzeichnis analoger Rangierfunk.....	25

Regelungen zur Ril 482 – Signalanlagen bedienen –	25
Ril 482.8001 – Ortsstellbereiche –	25
482.8001 Abschnitt 1 Absatz 1, 3 und 4 Beschreibung, Besonderheiten und Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM)	25
482.8001 Abschnitt 2 Absatz 1, 2 und 3 Vorhaltung und Überprüfung der Signalmittel, Werkzeuge und Hilfsmittel	26
482.8001 Abschnitt 5 Absatz 4 Art der Verständigung	26
482.8001 Abschnitt 10 Melden an angrenzende Bereich	26
Ril 482.8002 – Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren, Allgemeines –	26
482.8002 Abschnitt 5 Absatz 5 Ausgebildete Personen zur Beurteilung der Befahrbarkeit einer aufgefahrenen Weiche	26
Ril 482.8003 – Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen –	27
482.8003 Abschnitt 1 Absatz 2 Besonderheiten	27
Ril 482.8004 – Elektrisch ortsgestellte Weichen bedienen –	27
482.8004 Abschnitt 1 Absatz 2 Örtlichkeit	27
482.8004 Abschnitt 5 Absatz 1 Ansprechpartner bei Störungen in EOW-Bereichen	27

Verzeichnis der Anhänge

lfd. Nr.	Inhalt	HPA / Bezl	Stw Hsf	Stw Hsw		EVU
Pläne						
1-1	Lageplan der Betriebsstelle (Zerrplan) ¹⁾	X	X	X		X
1-2	Übersichtplan mit Schaltanweisung ²⁾	X	X			
Verzeichnisse						
2-1	Verzeichnis der Gleisanschlüsse	X	X	X		X
2-2	Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen	X	X	X		X
2-3	Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung	X	X	X		X
2-4	Rangierfunkteilnehmerverzeichnis einschl. Skizze	X	X	X		X
2-5	Verzeichnis der Zugschlussstellen	X	X	X		
Bedienungsanweisungen BÜ						
3-104	Bedienungsanweisung für BÜ 104	X	X			X
3-120	Bedienungsanweisung für BÜ 120	X	X			X
3-121	Bedienungsanweisung für BÜ 121	X	X			X
3-132	Bedienungsanweisung für BÜ 132	X	X			X
3-133	Bedienungsanweisung für BÜ 133	X	X			X
3-136A	Bedienungsanweisung für BÜ 136A	X	X	X		X
3-142	Bedienungsanweisung für BÜ 142	X	X	X		X
3-205	Bedienungsanweisung für BÜ 205 / 206	X	X			X
3-310	Bedienungsanweisung für BÜ 310	X	X	X		X
3-311	Bedienungsanweisung für BÜ 311	X	X	X		X
3-373	Bedienungsanweisung für BÜ 373	X	X	X		X
3-1331	Bedienungsanweisung für die Querungshilfe am BÜ 1331	X	X	X		X

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

- 1) Die aktuellen Zerrpläne sind im Transferlaufwerk und im Internet veröffentlicht. Die Zerrpläne im Betriebsstellenbuch werden nur jährlich aktualisiert.
- 2) Im Stellwerk ist der Übersichtsplan mit Schaltanweisung ausgehängt und ist dann nicht zusätzlich im Betriebsstellenbuch vorhanden.
- 3) Die signaltechnischen Unterlagen werden in einem besonderen Ordner aufbewahrt.
- 4) Die EVU erhalten die Bedienungsanweisung, einschl. erforderlicher Aktualisierungen durch den Vertrieb der Hafenbahn bei Abschluss des Vertrages zur Nutzung des Gleisanschlusses

Verzeichnis der Stellen, auf denen das Betriebsstellenbuch ausgelegt ist

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

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

Regelungen zur Ril 408 – Fahrdienstvorschrift –

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01

**408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 a) und
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 3c AEG.

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

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

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

1.2 Grenzen

aus Richtung	VzG-Strecke	Signal	km HPA	km DB	Bemerkungen
Bf Hmb-Wilhelmsburg	1255	A297	206,063	11,014	
Bf Hmb-Wilhelmsburg	1255	AA297	206,063	11,014	steht abweichend rechts
Abzw Veddel	1248	Iso Weiche HBS321	30,650	3,016	
Bf Hmb-Wilhelmsburg	ohne	Spitze Weichen WLB045	205,00		
Bf Hmb-Wilhelmsburg	ohne	BÜ 501a			

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

**abweichende
oberbautechni-
sche Instandhal-
tungsgrenze**

Die oberbautechnische Instandhaltungsgrenze zwischen der DB und der Hafenbahn befindet sich von und nach Hmb-Wilhelmsburg in km 206,791 (DB-km 11,780), von und nach Abzw Veddel am Isostoß der Weiche HBS321 zur DB und im Zuführungsgleis Peute östlich der Brücke über die Fernbahngleise (km 41,678).

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

1.3 Rangierbezirke

Folgende Gleisgruppen gehören ebenfalls zum Bft Hamburg Süd:

- Peute
- Roß

1.4 Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

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

Für Zugeinfahrten ist die Nutzlänge der Einfahrgleise auf 640m begrenzt.

Sind im Ausnahmefall Abweichungen aufgrund von Infrastrukturstörungen erforderlich, trifft das Betriebsmanagement der Hafenbahn die erforderlichen Regelungen und gibt diese den EVU bekannt.

Zu verwendende Hemmschuhbauform:

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

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

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

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

1.5 Anschlüsse

Die Gleisanschlüsse sind den Zerrplänen und dem Anhang 2-1 zu entnehmen. Die Bedienungsanweisungen für die Gleisanschlüsse werden durch den jeweiligen Anschließer 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 nur nach vorheriger Genehmigung durch die Technische Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation 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. GGV-SEB/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.

Schutz der Gleisbremsen

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

Ablaufberg Hamburg Süd

Ablaufberg

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

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

Ablaufbetrieb findet über den Ablaufberg Hamburg Süd nicht mehr statt.

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

Die Angaben sind zu 408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2b bzw. 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2b aufgeführt.

1.10 Ausweich- und Überleitmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen

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

1.11 Lageplan der Betriebsstelle

Der Lageplan (Zerrplan) der Betriebsstelle ist im Anhang 1-1 vorhanden. Zusätzlich sind die Zerrpläne aller Bahnhofsteile in der jeweils aktuellen Version elektronisch verfügbar. Den Betriebspersonalen der Stellwerke werden die Pläne in einem besonderen Transfer-Laufwerk zur Verfügung gestellt.

Die EVU können die Zerrpläne im Internet unter <http://www.hamburg-port-authority.de/de/hafenkunden/hafenbahn/plaene/Seiten/default.aspx> abrufen.

1.12 Stellwerke

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

1.13 Signale

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

Signal Zs 3

Alle Signale Zs 3 sind als Formsignale ausgeführt.

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

Signal Zs 6

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

1.14 Streckenblockeinrichtungen

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

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

Merkhinweis beim özF Wlb

Kommt das Ausfahrtsignal Richtung Hmb=Wilhelmsburg nicht in die Fahrtstellung, ist vor dem Durchführen von Ersatzmaßnahmen der özF Wilhelmsburg zu befragen, ob dieser einen Merkinweis im Einfahrabschnitt angebracht hat. Aufgrund der Blockanpassung kommt das Ausfahrtsignal Hsf nicht in die Fahrtstellung, wenn beim özF Wilhelmsburg ein Merkinweis im Einfahrabschnitt angebracht ist.

1.15 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

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

1.16 Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen

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

1.17 Standorte Rangierhalttafel

Es sind keine Rangierhalttafeln vorhanden.

1.18 Punktförmige Zugbeeinflussung

Bahnhofsteil	Signal	1000 Hz	2000 Hz
Hamburg Süd	A297		X
	AA297		X
	p50	X	
	P50		X
	r48	X	
	R48		X
	r49	X	
	R49		X
	v	X	
	V		X

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

2.1 Rampen mit nutzbaren Längen und Höhe über Schienenoberkante

Es sind keine Laderampen vorhanden.

2.2 Ladestellen, Freiladegleise

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

2.3 Fahrzeugbehandlungsanlagen

Bremsprobeanlagen

siehe Pkt. 4.1

Schadwagenbehandlung

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

Als Schadwagenbehandlungsgleis ist vorgesehen:
im Bft Hamburg Süd Gleis ROS710

Als Schadwagensammelgleis ist vorgesehen:
im Bft Hamburg Süd Gleis HBS030

Als Übergabegleis zur Wagenwerkstatt der HPA ist vorgesehen:
im Bft Hamburg Süd Gleis HBS294

3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr

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

3.2 Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen

bleibt frei

4.1 Bremsprobeanlagen

Die im Folgenden aufgeführten Gleise sind mit Bremsprobeanlagen ausgerüstet. Bremsprobesignale sind nicht vorhanden.

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

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

4.2 *Fremdstromversorgung*

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

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

Folgende Elektranten zur Fremdstromversorgung von Tfz sind vorhanden:

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

4.3 *Einbruchmeldeanlage*

bleibt frei

4.4 *Brandmeldeanlage*

bleibt frei

4.5 *TV-Anlagen*

bleibt frei

4.6 *Weichenheizung*

Die in der folgenden Aufstellung genannten Weichen sind mit Weichenheizung ausgerüstet.

Uv	Standort Fühler	Weichen	betriebliche Stelle für die Weichenheizung
11	Weiche HBS012	HBS004, HBS005, HBS008, HBS009, HBS010	Touch PC beim Fdl Hsf
12	Weiche HBS043	HBS030, HBS031a/b, HBS031c/d, HBS036a/b, HBS036c/d, HBS037a/b, HBS037c/d, HBS043, HBS044, HBS045, HBS046	
13	Weiche HBS018	HBS011, HBS012, HBS013, HBS014a/b, HBS014c/d, HBS015, HBS016, HBS017, HBS018, HBS021, HBS022, HBS023, HBS024, HBS032, HBS035	
14	Weiche HBS038	HBS025, HBS028, HBS029, HBS033a/b, HBS033c/d, HBS038, HBS039, HBS040, HBS043, HBS042, HBS047, HBS048	

(weiter nächste Seite)

noch Weichen-
heizung

Uv	Standort Fühler	Weichen	betriebliche Stelle für die Weichenheizung
15	durch Uv11	HBS308, HBS309, HBS312, HBS313	Touch-Pc beim Fdl Hsf
21	Weiche HBS154c/d	HBS151, HBS152a/b, HBS152c/d, HBS153a/b, HBS153c/d, HBS154a/b, HBS154c/d, HBS155a/b, HBS155c/d	
22	Weiche HBS065	HBS060, HBS061, HBS062, HBS063, HBS064, HBS065, HBS066, HBS067, HBS068, HBS069, HBS070a/b, HBS070c/d	
23	Weiche HBS071	HBS151, HBS152a/b, HBS152c/d, HBS153a/b, HBS153 c/d, HBS154a/b, HBS154c/d, HBS155a/b, HBS155c/d	
31	Weiche HBS088	HBS081, HBS082, HBS083, HBS084, HBS085, HBS086, HBS087, HBS088, HBS100, HBS101, HBS104a/b, HBS104c/d, HBS105, HBS106, HBS183, HBS184	
32	Weiche HBS126	HBS112, HBS113a/b, HBS113c/d, HBS116, HBS117, HBS118, HBS126, HBS134, HBS135, HBS136, HBS137, HBS138, HBS186, HBS187, HBS188	
33	Gleis- bremse II	Gleisbremse I, Gleisbremse II, Gleisbremse III	
41	Weiche HBS178	HBS170, HBS174, HBS177, HBS178, HBS179a/b, HBS179c/d, KAM821	
42	Weiche HBS122	HBS107, HBS108, HBS110, HBS111, HBS114b, HBS114c, HBS120, HBS121, HBS122, HBS123, HBS127, HBS128, HBS129, HBS130, HBS131, HBS139, HBS140	
43	Weiche HBS115	HBS102, HBS103, HBS109, HBS114a, HBS114d, HBS115, HBS124, HBS125, HBS132, HBS133, HBS141, HBS142	
44	Weiche HBS158	HBS156, HBS157, HBS158, HBS159	
51	Weiche HBS204	HBS200, HBS201, HBS204, HBS205, HBS220, HBS221, HBS225, HBS227, HBS231, HBS234, HBS235, HBS270, HBS271	
52	Weiche HBS212	HBS206, HBS207, HBS208, HBS209, HBS210, HBS211, HBS212, HBS213, HBS217, HBS218, HBS219, HBS226, HBS228, HBS229, HBS232	
53	Weiche HBS243	HBS215, HBS216, HBS230, HBS233, HBS236, HBS243, HBS244, HBS245, HBS246	
54	Weiche HBS250	HBS237, HBS238a/b, HBS238c/d, HBS239, HBS247, HBS248, HBS249, HBS250, HBS252, HBS261	

Die Weichenheizung wird über das öffentliche Netz gespeist. Die Fühlerstationen sind mit Rauhereiferkennung und Flugschneerfassung ausgerüstet.

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

Roeloffsufer

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

Peute

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

Verhalten in Bereichen ohne Weichenheizung

Bereiche ohne Weichenheizung

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

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

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

4.7 Notstromaggregat

bleibt frei

4.8 Gleisfeldbeleuchtung

Folgende Bereiche sind mit einer Gleisfeldbeleuchtung ausgerüstet:

Bereich mit Gleisfeldbeleuchtung	Bedienung durch	Bemerkungen
Gleise HBS001 – HBS031	Fdl Hsf	manuelle Bedienung
Gleise HBS101 – HBS109		
Gleise HBS201 – HBS295		
Gleise HBS304 – HBS305		
Gleise ROS707 – ROS710	Rangierpersonal	Bedieneinrichtung am Lichtmast Spitze Weiche ROS043
Gleise PEU006 – PEU007	Rangierpersonal	Bedieneinrichtung am Lichtmast Spitze Weiche PEU022
Gleise PEU601 – PEU608		

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



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

TransPortRail 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 dem Betriebsleitersystem ARAMIS ausgerüstet. Über diese Rechner ist auch ein Zugriff auf TransPORT Rail vorhanden.

Telefon Telefon

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

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

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

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

Fs-Verbindung Strecken-Fernsprechverbindungen (Fs-Verbindung)

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

Signal-Fernsprechverbindungen (Fsig-Verbindung)

Fsig-Verbindungen

Fsig-Verbindungen bestehen zu folgenden Signalen:

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

Funk

Zugfunk GSM-R-Roaming

GSM-R-Roaming

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

analoger Zugfunk Ortskanal

analoger Zugfunk

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

Folgende Erreichbarkeiten sind dabei für den Tf gegeben:

- Kanal 33 Tonruf 1 Fdl Hsf

Rangierfunk

Rangierfunk

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

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

Standorte:

Umschaltpunkt Hof/Hsw: BÜ 501a

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

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

Lieferwerke

Gas	GASAG, Henriette-Herz-Platz 4, 10178 Berlin, 030 / 78 72 – 36 36
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

4.11 Hochwasserschutz

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

**408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 b) und
408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 b)
Maßgebende Neigungen**

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

Hauptgleise

a) Hauptgleise

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
HBS048	Sig R 48	Ls 43 ^{II}	11,56‰	Hmb-Wilhelmsburg
HBS049	Sig R 49	Ls 44 ^{II}	11,56‰	Hmb-Wilhelmsburg
HBS038	km 207,9	Ls 38 ^{II}	10,00‰	Hamburg Süd
HBS039	km 207,9	Ls 39 ^{II}	10,00‰	Hamburg Süd

**Ein- und Ausfahr-
gleise, Rich-
tungsgruppe, Ab-
stellgleise**

b) Ein- und Ausfahr Gleise, Gleise der Richtungsgruppe, Abstellgleise

Die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen beträgt:

Gleise	Neigung in ‰
HBS002 und HBS003	8,03
HBS004 bis HBS009	3,83
HBS014	9,75
HBS022 bis HBS026	10,66
HBS027 bis HBS029	4,43
HBS035	9,81
HBS115 und HBS116	3,10
HBS201 bis HBS256	4,45
HBS285 bis HBS288	7,75
HBS294 und HBS295	13,20
HBS307 und HBS308	9,80

**Gleisgruppe
Roeloffsufer**

Gleise	Neigung in ‰
ROE001, ROE002 und ROE004	5,00

**Gleisgruppe
Ross**

Gleise	Neigung in ‰
ROS701 und ROS702	5,00
ROS707 bis ROS710	5,00
ROS770 bis ROS775	5,00
ROS784	5,00

**Gleisgruppe
Peute**

Gleise	Neigung in ‰
PEU007	3,65

c) Zuführungsgleise:

Zuführungsgleise

Zuführungsgleis	von	bis	Neigung in ‰
Überseezentrum	Weiche HBS005	Grenzzeichen Weiche SAL001	10,0
Kamerunweg	Weiche HBS179	Anschlussgrenzen	10,0
Worthdamm	Weiche HBS201	Anschlussgrenzen	8,5
Shell Anschluss 120	Weiche HBS220	Anschlussgrenze	6,0
Ellerholzdamm	Weiche HBS261	Anschlussgrenzen	20,0
Reiherdamm	Weiche BUC003	Anschlussgrenzen	10,0
Spreehafen	Weiche HBS216	Anschlussgrenzen	13,3
Peute	Infrastrukturgrenze HPA / DB AG	Anschlussgrenzen	11,1
Am Windhukkai	Weiche WHK001	Anschlussgrenzen	5,00
HHLA	Weiche HBS031	Anschlussgrenze	5,00
Aurubis	Weiche PEU060	Anschlussgrenze	2,91

d) übrige Nebengleise

übrige Nebengleise

In den nicht unter a) – c) genannten Gleisabschnitten muss von einer maßgebenden Neigung von 5 ‰ ausgegangen werden.

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

Verschieben

**408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 a)
Maßgebende Neigungen**

a) Hauptgleise

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
HBS048	Sig R 48	Ls 43 ^{II}	11,56‰	Hmb-Wilhelmsburg
HBS049	Sig R 49	Ls 44 ^{II}	11,56‰	Hmb-Wilhelmsburg
HBS038	km 207,9	Ls 38 ^{II}	10,00‰	Hamburg Süd
HBS039	km 207,9	Ls 39 ^{II}	10,00‰	Hamburg Süd

b) Ein- und Ausfahr Gleise, Gleise der Richtungsgruppe, Abstellgleise

Die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen beträgt:

Gleise	Neigung in ‰
HBS002 und HBS003	8,03
HBS004 bis HBS009	3,83
HBS014	9,75
HBS022 bis HBS026	10,66
HBS027 bis HBS029	4,43
HBS035	9,81
HBS115 und HBS116	3,10
HBS201 bis HBS256	4,45
HBS285 bis HBS288	7,75
HBS294 und HBS295	13,20
HBS307 und HBS308	9,80

**408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 d) und
408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 d)
Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke**

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

**408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 f)
408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 b)
Gewöhnlicher Halteplatz**

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

**408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 g) und
408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 f)
Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen**

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

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

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

**408.0111 Abschnitt 3 und
408.4802 Abschnitt 3
Tätigkeiten abgrenzen**

Zu 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.

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

Die Zuständigkeitsbezirke werden folgendermaßen abgegrenzt:

Zuständigkeitsbezirk	Abgrenzung durch	zu
Fdl Hsf	Ls 201 ^W , Ls 295 ^W Grenzzeichen der Weichen HBS225, HBS234, HBS227, HBS231, HBS235, HBS 219, HBS228, HBS232, HBS212, HBS209, HBS209, HBS206, HBS208, HBS211, HBS210, HBS207, HBS217, HBS226, HBS230, HBS247, HBS237, HBS246, HBS245, HBS244, HBS243, Ls 241 ^W , Ls 242 ^W , Ls 294 ^W	Ww Hsw
Ww Hsw	Ls 201 ^W , Ls 295 ^W Grenzzeichen der Weichen HBS225, HBS234, HBS227, HBS231, HBS235, HBS 219, HBS228, HBS232, HBS212, HBS209, HBS209, HBS206, HBS208, HBS211, HBS210, HBS207, HBS217, HBS226, HBS230, HBS247, HBS237, HBS246, HBS245, HBS244, HBS243, Ls 241 ^W , Ls 242 ^W , Ls 294 ^W	Fdl Hsf

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03

**408.0321 Abschnitt 2
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.

Bevor der Ausfahrt des Zuges zugestimmt wird, muss die Abfahrbereitschaft in TransPORT Rail festgestellt werden.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.05

408.0581 Abschnitt 1

408.2581 Abschnitt 1

Maßnahmen bei Gefahr

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

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

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48

408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3

Zuständige Stelle / Unterlagen für den Ortsstellbereich

Der Triebfahrzeugführer wird mündlich über Besonderheiten im Ortsstellbereich verständigt.

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

Der Tf muss sich bei der zuständigen Stelle melden.

408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4

Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich

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

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

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

408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5

Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich

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.

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 Gleisanschlüssen sind nicht durch ein Halt gebietendes Signal gekennzeichnet.

Grenzen der Ortsstellbereiche

Name des Ortsstellbereiches (Rangierfunkkanal)	umfasst folgende Gleisanlagen der HPA	Grenzen
Peute (H 43)	gesamte Gleisanlage der Hafenbahn im Industriegebiet Peute	- Ls 40 ^I - Infrastrukturanschlüssen zu den Anschlüssen
Roß (H 31)	Gleisgruppe Roß bis zum Anschluss CTT	- Ls 751 - Ls 752 - Infrastrukturanschlüssen zu den Anschlüssen

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

weitere Regeln für die Ortsstellbereiche

408.4811 Abschnitt 7
Örtliche Besonderheiten

- a) Die Anmeldung der Rangierfahrten zur Einfahrt in einen Anschluss obliegt grundsätzlich dem EVU.
 Bevor aus einem Anschluss auf die Infrastruktur der Hafenbahn gefahren wird, ist die Zustimmung des Ww einzuholen bzw. die Abfrage der Besonderheiten für Ortstellbereiche durchzuführen.
- b) Für die Verständigung zwischen Rangierfahrten mit Rangier-Tfz und Stellwerk sind die zugeteilten Buchungsnummern zu verwenden.
- c) Bei allen Rangierfahrten sind die nicht genutzten Schraubenkupplungen in die vorgesehen Halterungen einzuhängen. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge beim Abstoßen, Ablaufen oder Beidrücken.
 Nicht eingehängte und lang ausgespindelte Schraubenkupplungen können zu Beschädigungen an den Hochwasserschutzanlagen und Bahnübergängen führen.
- d) Unregelmäßigkeiten, Notfälle und gefährliche Ereignisse sind durch das Rangierpersonal/Mitarbeiter des EIU nach eigener Gefahrenabwehr umgehend dem zuständigen Ww zu melden. Dieser verständigt die Notfallmeldestelle, die dann auch die Hilfe aufruft.
 Bei gefährlichen Ereignissen darf ohne Zustimmung des Notfallmanagers am Ereignisort nichts verändert werden. Fahrzeuge müssen solange in ihrer Position bleiben und Beteiligte dürfen sich vorher nicht vom Ereignisort entfernen sofern Veränderungen nicht zur Versorgung und Rettung verletzter Personen erforderlich werden.
- e) Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis HBS001-HBS008, HBS014-HBS028 und HBS031 dürfen vor Zsig R48, R49 oder V enden.
 Nach Halt sofort beim Fdl melden.
- f) Rangierfahrten mit einer Länge von mehr als 570m sind dem Fdl Hsf als Besonderheit mitzuteilen.

Allgemein

- g) Vor Zulassung einer Rangierfahrt in Richtung Gleis WLB42G46 (Wilhelmsburg) ist die Fahrt dem öZF Wilhelmsburg anzubieten. Wenn vom Fdl Hsf eine Rangierfahrt aus Richtung Wilhelmsburg angenommen wurde, darf keine Rangierfahrt von/zur Peute zum Kopfmachen Richtung Gleis WLB42G46 eingelassen werden.
- h) zwischen den Bft Hamburg Süd (HPA-Infrastruktur) und Hmb Hohe Schaar (HPA-Infrastruktur) besteht die Möglichkeit, Rangierfahrten über Hmb=Wilhelmsburg (DB Netz-Infrastruktur) durchzuführen. Diese Möglichkeit besteht für alle EVU bis auf Widerruf.
ÖZF Wilhelmsburg liegt diese Erlaubnis ebenfalls vor.

**Rf zwischen
AHBRM und
AHOS/AHBS**

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

maximale Länge

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

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

Folgende Signale sind Gruppensperrsignale:

Bereich	Signal	gültig für Gleise	zuständiger Ww
Hsw	Ls 7 ^W	HBS285 – HBS295 und aus Richtung Spreehafen	Hsw
Hsw	Ls 8 ^W	HBS253 – HBS284	Hsw
Hsw	Ls 9 ^W	HBS251 – HBS252	Hsw
Hsw	Ls 20 ^W	HBS243 – HBS244	Hsw
Hsw	Ls 221	HBS304 – HBS305	Hsw

Mit diesen Signalen wird keine Zustimmung zur Abfahrt aus den Gleisen erteilt. Diese muss durch den Ww jeweils mündlich gegeben werden, ausgenommen aus den Gleisen HBS294, HBS295 und vom Spreehafen., aus welchen die Zustimmung zur Fahrt in Richtung Ls 7^W durch Bedienung der Signale Ls 294^W, Ls 295^W bzw. Ls 14^W gegeben wird.

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

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

408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 b)
Niedrigere Geschwindigkeit

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

nicht technisch gesicherte BÜ

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

sonstige Einschränkungen

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

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.

Hochwasserschutzanlagen

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).

Maßnahmen

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

Gleise

Gleisnr. bzw. Gleisbezeichnung	Zerrplan Nr.	kleinster Radius in m	zwischen	und
HBS118	01	140	Weiche HBS188	Gleisabschluss
SPR001	01	140	Weiche HBS216	Veddelkanalbrücke
Zuführung Worthdamm (HBS201_WOD003)	01	130	Weiche HBS201	Weiche WOD004
Zuführung Worthdamm (WOD003_WOD004)	01	140	Weiche WOD003	Weiche WOD004
Zuführung Kamerunweg	01	140	Weiche KAM821	Anschlussgrenze Anschluss 146 bzw. Weiche KAM001
Zuführung Ellerholzdamm (ELL006)	02	140	Weiche HBS261	Weiche ELL004
Zuführung Ellerholzdamm (ELL018_032)	02	140	Grevenhofbrücke	BÜ 1310f
ROS008_PRIV	02	120	Weiche ROS008	Anschlussgrenze Anschluss 331
PST851	04	140	Weiche PST001	BÜ 1206b

Weichen

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

Bft Hamburg Süd, Zerrplan 01, Radius im abzweigenden Strang 140m					
HBS156	HBS157	HBS201	HBS216	HBS220	WOD003
WOD004	WHK003	KAM012	KAM821		
Bft Hamburg Süd, Zerrplan 02, Radius im abzweigenden Strang 140m					
HBS261					
Bft Hamburg Süd, Zerrplan 04, Radius im abzweigenden Strang 140m					
PST002	HOV064	HOV067			

**408.4814 Abschnitt 7
Maßnahmen wegen Gefälle**

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

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

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

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

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

**408.4816 Abschnitt 1 Absatz 1
Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen**

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

Zusätzliche Bestimmungen:

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

das Rangierpersonal mittels Postensicherung zu sichern.

BÜ	Ls
142	11 ^W
136a	13 ^W
132	III ^m
121	XV ⁰

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

408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3

Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind

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

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

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

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

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

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

408.4818 Abschnitt 1 Absatz 1

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

Abstoßen ist nur in den Gleisen HBS241-HBS294 aus Richtung Osten zugelassen.

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

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

408.4841 Abschnitt 6 Absatz 1

Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können, Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote

Im Bft Hamburg Süd bestehen während einer Zugfahrt keine Rangierverbote.

408.4851 Abschnitt 1 Absatz 1

Andere Mitarbeiter zuständig für das Sperren von Nebengleisen

Die Zuständigkeiten des Fdl Hsf und des Ww Hsw beim Sperren von Gleisen und Weichen ergeben sich aus der folgenden Tabelle.

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

1	2	3	4	5	6
Lfd Nr.	Zust.MA	Gleise	von	bis	Zustimmung von Fdl/MA
1	Ww Hsw	Ellerholzdamm	Grz Weiche HBS261	Ende	
2	Ww Hsw	Reiherdamm	Grz Weiche HBS261	Ende	
3	Ww Hsw	Verbindung Hbs-Hos	Grz Weiche ROE013	Zolltor	Fdl Hof
4	Ww Hsw	Roeloffsufer Rossdamm	Grz Weiche HBS257	Ende	
5	Ww Hsw	Worthdamm	Grz Weiche HBS201	Ende	
6	Ww Hsw	Zuführung Shell	Grz Weiche HBS020	Ende	
7	Ww Hsw	Gleis HBS201	Ls 201 ^w	Grz Weiche HBS 200	
8	Ww Hsw	Gleis HBS241-HBS293	ab Grz der durch Hsw bedienten Weichen	Ls 7w Ls 9w Ls 10w	Fdl Hsf

(weiter nächste Seite)

1	2	3	4	5	6
Lfd Nr.	Zust.MA	Gleise	von	bis	Zustimmung von Fdl/MA
9	Ww Hsw	Gleise HBS294/HBS295	Ls 294w Ls 295w	Ls 7w	
10	Ww Hsw	Gleis Richtung Spandauer Ufer	Grz Weiche HBS216	Ende	
11	Ww Hsw	Gleisverbindung	Ls 7w, Ls 9w, Ls 10w	Grz Weiche HBS257, Grz Weiche HBS261, Weiche HBS262	
12	Fdl Hsf	Gleis HBS241- HBS294	Spitze Weiche HBS075, Spitze Weiche HBS109, Spitze Weiche HBS105	Ls 241w, Ls 242w, Ls 294w, Grz der Weichen Hsw	Ww Hsw

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

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

Regelungen zur Ril 301 – Signalbuch –

301.0002 Abschnitt 2 Absatz 3

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

Esig AA297 km 206,063, Signalstandort abweichend rechts, Ne 4 nicht aufgestellt

Zvsig r49 km 207,120, Signalstandort abweichend links

301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6

Bremsweg der Strecke

Infrastrukturanschlussgrenze – Bft Hamburg Süd

Der Bremsweg der Strecke beträgt 400m.

301.0301 Abschnitt 3 Absatz 4

Verwendung der Buchstaben am Signal Zs 2

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

Regelungen zur Ril 481

– Telekommunikationsanlagen bedienen –

Ril 481.0201 – Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks –

481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5

Angaben zu den Ortskanäle der Betriebsarten C und O

Fdl Hsf: C 33 (Tonruf 1)

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

481.0205 Abschnitt 2 Abs. 3

Rufnummer des Fahrdienstleiters

GSM-R 01835 852 4538 (Fdl Hsf)

**481.0205 Abschnitt 7
Zugvorbereitungsmeldung**

Eine Zugvorbereitungsmeldung mittels GSM-R ist nicht vorhanden.

**481.0205Z01 Abschnitt 1
Zugfunkbereiche**

Die Züge schalten mit Überfahren der Infrastrukturanschlussgrenze zwischen GSM-R-Zugfunk und Hafensbahn 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.

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.

Sperren von Gleisen

Ortsstellbereich Peute

OB Peute

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

482.8001 Abschnitt 2 Absatz 1, 2 und 3

Vorhaltung und Überprüfung der Signalmittel, Werkzeuge und Hilfsmittel

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

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

Nur für den Notfall werden für die Nutzung durch MA der HPA an folgenden Stellen je zwei Sh 2-Scheiben mit Beleuchtung in Notfallkisten (74er Schließung) vorgehalten:

- | | |
|-------------------------------|---------------------|
| Ortsstellbereich Peute | - bei Weiche PEU055 |
| Ortsstellbereich Roß | - am Gleis ROS710 |

482.8001 Abschnitt 5 Absatz 4

Art der Verständigung

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

482.8001 Abschnitt 10

Melden an angrenzende Bereich

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 mechanische ortsgestellten Weichen ohne Weichenheizung folgende Maßnahmen durchzuführen wenn nicht zweifelsfrei erkennbar ist, dass die entsprechenden Weichenbauteile von Schnee und Eis befreit wurden:

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

Ril 482.8004 – Elektrisch ortsgestellte Weichen bedienen –

482.8004 Abschnitt 1 Absatz 2 Örtlichkeit

EOW-Bereich „Veddeler Damm“

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

EOW-Bereich „Peute“

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

482.8004 Abschnitt 5 Absatz 1 Ansprechpartner bei Störungen in EOW-Bereichen

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

bleibt frei

Verzeichnis der Gleisanschlüsse

Es sind nur die in Betrieb befindlichen Gleisanschlüsse aufgelistet.

GA-Nr.	Firma	Belegenheit	Anschlussgrenze bei *)	Zerrplan
113	Sasol Wax GmbH	Worthdamm	WOD006W WOD008W WOD009W	01
117	Shell Deutschland Oil GmbH	Worthdamm 32	WOD005W, WOD009W	01
120	Shell Deutschland Oil GmbH	Worthdamm	Gleistor	01
127	PCH Packing Center Hamburg GmbH	Indiastraße 1	WHK003W	01
131	Tschechoslowakische Elbe-Schiffahrts AG (Anschluss z. Zt. gesp.)	Am Saalehafen	SAL001W	01
136	C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG	Worthdamm / Schuppen 65	WOD004W	01
142	HPA Hafensbahn Standort Spreehafen	Brandenburger Str. 19	westlich Poldertor	01
146	C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG	Kamerunweg	Anschlussweiche ca. 250m Gleis und Fläche angemietet	01
181	HHLA O'swaldkai / Schuppen 81	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)	Müggenburger Hauptdeich	PEU002W	04

*) die genaue Anschlussgrenze ist vor Ort gekennzeichnet

Verzeichnis der Gleisanschlüsse

GA-Nr.	Firma	Belegenheit	Anschlussgrenze bei *)	Zerrplan
210	Aurubis AG (Werk Süd)	Müggenger Straße	BÜ 1202a	04
218	Lehmann & Voss & Co. KG	Hovestraße 39	BÜ 1229a	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
222	Grundstücksgesellschaft Hovestraße 51-55 mbH	Hovestraße 51-55	HOV067W	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
280	OAM Baustoffe GmbH	Müggenger Straße	PEU007W PEU038W	04
322	AMB Steinwerder Distribution Center B.V.	Am Fährkanal 2	hinter Norderlochbrücke	02
325	Blohm + Voss Industries GmbH (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

*) die genaue Anschlussgrenze ist vor Ort gekennzeichnet

Verzeichnis der Gleisanschlüsse

GA-Nr.	Firma	Belegenheit	Anschlussgrenze bei ^{*)}	Zerrplan
405	Oiltanking Tanklager Waltershof (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 Hafen 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
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
480A	HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH	Burchardkai	MUE040W MUE043W MUE045W	05
480D	HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH	Burchardkai	MUE066W	05

^{*)} die genaue Anschlussgrenze ist vor Ort gekennzeichnet

Verzeichnis der Gleisanschlüsse

GA-Nr.	Firma	Belegenheit	Anschlussgrenze bei *)	Zerrplan
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
502	ADM Hamburg Aktiengesellschaft	Köhlbrandstr. 1	Gleisunteran- schluss zu 503	03
503	ADM Hamburg Aktiengesellschaft	Nippoldstr. 115	NHF440W	03
506	H&R Ölwerke Schindler GmbH	Neuhöfer Brü- ckenstraße 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	HOS022W	03
515	Silo P. Kruse Betriebs-GmbH & Co KG	Blumensand 31- 33	BLU001W	03
516	Vopak Dupeg Terminal Hamburg GmbH	Rethedamm 15	Hinter BÜ 509, RET415W	03
517	K+S Transport GmbH	Blumensand 27	BLU202W, BLU003W	03
519	BLG Auto Terminal Hamburg GmbH & Co KG	Kattwykhalbinsel	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
525	ADM Hamburg Aktiengesellschaft	Köhlbrandstr. 3	Gleisunteran- schluss zu 503	03

*) die genaue Anschlussgrenze ist vor Ort gekennzeichnet

Verzeichnis der Gleisanschlüsse

GA-Nr.	Firma	Belegenheit	Anschluss- grenze bei *)	Zerrplan
527	Schenker Deutschland AG	Eversween 26	hinter BÜ 515	03
531	Louis Hagel GmbH & Co KG	Eversween 19	HOS315W	03
532	Deuna Zement GmbH	Langer Morgen	HOS193W	03
533	Deutsche Extrakt Kaffee GmbH (z. Zt. nicht befahrbar)	Buschwerder Hauptdeich 10	HOS009W	03
534	Oiltanking Deutschland GmbH & CO KG - Tanklager Hamburg	Blumensand 38	BLU202W	03
550	Haltermann GmbH	Schluisgrove	REO024W	03
551	TWG Tanklager Wilhelmsburg GmbH	Schluisgrove	REO024W	03
819	Wallmann & Co	Pollhornweg 39	Weiche 1 im Anschluss	03
822	HaBeMa Futtermittel GmbH & Co KG	Pollhornweg 25	POL017W	03
850	CMR Container Maintance Repair Hamburg GmbH	Witts Weide 5	REO082W	03
851	Nefab Packaging Germany GmbH	Neue Wollkäm- mereistr. 4	hinter BÜ 1967	03
865	Sasol Wax GmbH	Witternstraße 7	hinter BÜ 1947	03

*) die genaue Anschlussgrenze ist vor Ort gekennzeichnet

bleibt frei

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Lü	Gleis für Züge mit Lü ohne besondere Gleisvorschrift in der Beförderungsanordnung zugelassen
Oberleitung	auch Gleise mit teilweiser Überspannung
Betriebsgleis	Ein Gleis wird bei der Hafentbahn als Betriebsgleis bezeichnet, wenn es ausschließlich der Erreichbarkeit einer Gleisgruppe dient. Es ist nicht erlaubt in diesen Gleisen Fahrzeuge abzustellen.
Verkehrsgleis	Als Verkehrsgleis wird ein Gleis bei der Hafentbahn bezeichnet, wenn es zum einen der Erreichbarkeit von Gleisgruppen innerhalb eines Bahnhofsteils dient, aber auch mit Zustimmung des zuständigen Stellwerks der Auflösung und Bildung von Zugverbänden. Daher können diese Gleise entsprechend ihrer baulichen Ausstattung und Lage auch einer Kategorie zugeordnet sein.
Puffergleis	Puffergleise bei der Hafentbahn dienen der längeren Abstellung von Fahrzeugen und sind in der Regel aufgrund ihrer geringen baulichen Ausstattung und schlechteren Erreichbarkeit der Kategorie 3 zugeordnet. Eine Langzeitabstellung über einen Zeitraum > 4 Wochen ist zu vermeiden.
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.

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock
Ein- und Ausfahrgruppe (HBS)					
HBS001	(418)	Verkehrsgleis, Ausfahrt möglich	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS002	472	Ausfahr Gleis Einfahrt möglich	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS003	551	Ausfahr Gleis, Einfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS004	564	Ausfahr Gleis, Einfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS005	560	Ausfahr Gleis, Einfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS006	561	Einfahr Gleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS007	552	Einfahr Gleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS008	673	Einfahr Gleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS009	696	Einfahr Gleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS010	655	Einfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS011	657	Einfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS012	637	Einfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock
noch Ein- und Ausfahrgruppe (HBS)					
HBS013	635	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS014	753	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS015	723	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS016	636	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS017	609	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS018	660	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS019	630	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS020	595	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS021	640	Einfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS022	726	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS023	688	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS024	707	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS025	709	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS026	705	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS027	671	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS028	704	Ausfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS029	613	Ausfahrgleis (teilweise OI)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS030	145	Schadwagensammelgleis für ROS710	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
HBS031	(600)	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS034	52	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
HBS035	55	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock
Vorbahnhof (HBS)					
HBS101	(401)	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS102	332	Puffergleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS103	252	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS104	210	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS105	244	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS106	160	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
HBS107	139	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
HBS108	151	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
HBS109	136	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
HBS115	105	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS116	120	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS118	57	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Richtungsgruppe (HBS)					
HBS201	(193)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS241	260	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS242	402	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS243	567	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS244	565	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS251	572	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS252	571	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS253	506	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock
noch Richtungsgruppe (HBS)					
HBS255	552	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS256	592	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS257	559	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS258	514	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS262	513	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS263	481	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS264	442	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS265	393	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS266	392	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS267	357	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS268	358	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS271	348	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS272	394	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS273	458	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS275	378	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS276	378	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS277	523	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS281	509	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS282	511	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS283	538	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS284	539	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS285	663	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock
noch Richtungsgruppe (HBS)					
HBS286	622	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS287	615	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS288	654	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS291	636	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS292	614	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS293	591	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS294	(408)	Werkstattbetriebsgleis (Sam- melgleis für Werkstatt Spree- hafen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS295	(365)	Betriebsgleis (teilweise OI)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS304	106	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
HBS305	123	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
HBS306	0	vorübergehend nicht angebund- den	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Gleisgruppe Roeloffsufer (ROE)					
ROE001	(720)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROE002	(636)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROE004	(634)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock
Gleisgruppe Ross (ROS)					
ROS701	(490)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS702	(467)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS707	490	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS708	(316)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS709	250	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS710	281	Schadwagenbehandlung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS751	(490)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS752	(467)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS770	(619)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS771	(610)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS772	243	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS773	203	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ROS775	443	Ladegleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

⋮

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock
Gleisgruppe Peute (PEU)					
PEU006	(420)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PEU007	(479)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PEU601	(263)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PEU602	239	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
PEU603	237	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PEU604	202	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PEU605	209	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PEU606	176	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PEU607	188	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PEU608	393	Puffergleis	<input 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		Übersicht	Übersicht + Pfeifen	Posten	
Zuführungsgleis Überseezentrum						
104	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-104
Zuführungsgleis Oswaldkai						
120	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-120
1154	Dessauer Straße (Einfahrt Stückgutschuppen)	gezogen geschoben		X	X	
117	Dessauer Straße (Fußgängerüberweg zum Schuppen 43)	gezogen geschoben	X		X	
Zuführungsgleis Windhukkai / Australiastraße						
121	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-121
123	Fußweg zur Australiastraße	gezogen geschoben			X X	
125	Australiastraße	gezogen geschoben			X X	
Zuführungsgleis Kamerunweg						
132	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-132
133	Am Windhukkai	gezogen geschoben				3-133
135a	Kamerunweg	gezogen geschoben			X X	
1139	Zufahrt Fa. Bugsier	gezogen geschoben			X X	
1140a	südliche Zufahrt Fa. Mobil	gezogen geschoben			X X	
1140b	nördliche Zufahrt Fa. Mobil	gezogen geschoben			X X	
1141	nördliche Zufahrt Fa. Wienke	gezogen geschoben			X X	
1142b	südliche Zufahrt Fa. Quast & Cons	gezogen geschoben			X X	
1143a	Zufahrt Fa. Quast & Cons	gezogen geschoben			X X	
1143b	Zufahrt Fa. Quast & Cons	gezogen geschoben			X X	
1143d	nördliche Zufahrt Fa. Quast & Cons	gezogen geschoben			X X	
Verbindungsgleis Veddel – Hamburg Süd						
1103	Zufahrt für Hochwasserschutz über Gleis HBS050	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Angaben zum BÜ		Art der Rangierfahrt	Art der Sicherung			technische Sicherung siehe Anlage
BÜ Nr.	Lage		Übersicht	Übersicht + Pfeifen	Posten	
Zuführungsgleis Worthdamm						
136a	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-136a
137c	Anliegerzufahrt	gezogen geschoben			X X	
1148	Zufahrt Fa. Lindemann	gezogen geschoben			X X	
1150	Zufahrt Fa. Techbau	gezogen geschoben			X X	
1152a	südliche Zufahrt Fa. Sasol Wax	gezogen geschoben			X X	
Zuführungsgleis Shell						
142	Veddeler Damm	gezogen geschoben				3-142
Zuführungsgleis Brandenburger Straße / Spreehafen						
1166d	Zufahrt Fa. Vollers	gezogen geschoben			X X	
1166b	Zufahrt Fa. Vollers	gezogen geschoben			X X	
149	Brandenburger Straße	gezogen geschoben			X X	
1162e	Zufahrt Fa. Greif	gezogen geschoben			X X	
1155	Zufahrt Spandauer Ufer	gezogen geschoben			X X	
150	Zufahrt Hafensbahn Standort Spreehafen	gezogen geschoben			X X	BÜ im Anschluss HSS
1163a	Zufahrt Parkplatz HSS	gezogen geschoben			X X	BÜ im Anschluss HSS
1163b	Zufahrt Parkplatz HSS im Anschluss 142	gezogen geschoben			X X	BÜ im Anschluss HSS
Zuführungsgleis Ellerholzdamm						
310	Buchheisterstraße	gezogen geschoben				3-310
1316	südliche Zufahrt Fa. Dr. Grandel	gezogen geschoben			X X	
1315a	mittlere Zufahrt Fa. Dr. Grandel	gezogen geschoben			X X	
1315	nördliche Zufahrt Fa. Dr. Grandel	gezogen geschoben			X X	
1314	Zufahrt Fa. Timmermann	gezogen geschoben			X X	
1313	Zufahrt Fa. Tiedemann über ELL006	gezogen geschoben			X X	
1331	Zufahrt Fa. Tiedemann	gezogen geschoben			X X	Querungshilfe (3-1331)
307	Ellerholzdamm südlich Grevenhofbrücke	gezogen geschoben			X X	
1304	Ellerholzdamm 21, Zufahrt Fa. Progeco	gezogen geschoben			X X	
1305a	südliche Zufahrt Fa. Flint	gezogen geschoben			X X	
1305b	nördliche Zufahrt Fa. Flint	gezogen geschoben			X X	
305	Ellerholzdamm nördlich Grevenhofbrücke	gezogen geschoben			X X	

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Angaben zum BÜ		Art der Rangierfahrt	Art der Sicherung			technische Sicherung siehe Anlage
BÜ Nr.	Lage		Übersicht	Übersicht + Pfeifen	Posten	
noch Zuführungsgleis Ellerholzdamm						
1310f	südliche Zufahrt Fa. Peiniger	gezogen			X	
		geschoben			X	
1310e	nördliche Zufahrt Fa. Peiniger	gezogen			X	
		geschoben			X	
1310c	südliche Zufahrt Fa. Alltrans	gezogen			X	
		geschoben			X	
1310a	nördliche Zufahrt Fa. Alltrans	gezogen			X	
		geschoben			X	
Zuführungsgleis Reiherdamm						
311	Buchheisterstraße	gezogen geschoben				3-311
312	Nehlstraße, südliche Zufahrt	gezogen geschoben		X	X	
313	Nehlstraße, nördliche Zufahrt	gezogen geschoben		X	X	
1326b	südliche Zufahrt Reiherdamm 3	gezogen			X	
		geschoben			X	
1326a	mittlere Zufahrt Reiherdamm 3	gezogen			X	
		geschoben			X	
1325	nördliche Zufahrt Reiherdamm 3	gezogen			X	
		geschoben			X	
1324	Zufahrt Grevenhofschleuse	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			
1323a	Zufahrt Fa. Blohm + Voss	gezogen geschoben			X X	
316	Reiherdamm	gezogen geschoben			X X	
1322	Norderlochbrücke	gezogen			X	
		geschoben			X	
Verbindungsgleis Richtungsgruppe Hbs - Roeloffsufer						
348	Roßdamm	gezogen		X		
		geschoben			X	
1340	Überfahrt Stackmeisterei	gezogen geschoben	X		X	
1339	Überfahrt zur Feuerlöschbootstation	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			
1339a	Fußweg zur Feuerwehr	gezogen geschoben	X		X	Umlaufsperr
1338	Überfahrt zur Ellerholzschleuse	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			
1334	Überfahrt zum WSPK	gezogen geschoben	Sicherung durch Abschluss			
1335	Fußweg zum WSPK	gezogen	X			
		geschoben			X	

⋮

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Angaben zum BÜ		Art der Rangierfahrt	Art der Sicherung			technische Sicherung siehe Anlage
BÜ Nr.	Lage		nicht technische Sicherung durch			
			Übersicht	Übersicht + Pfeifen	Posten	
Roeloffsufer und Roß						
386	Roßdamm, Fuß- und Radweg	gezogen geschoben		X	X	
390	Roßweg, Fuß- und Radweg	gezogen geschoben		X	X	
373	Am Vulkanhafen	gezogen geschoben				3-373
Peute (Gleisgruppe) - Peutestraße						
1201	Müggenburger Straße	gezogen geschoben			X X	
1204	Müggenburger Straße 26	gezogen geschoben			X X	
205	Kreuzung Müggenburger Straße / Peutestraße	gezogen geschoben				3-205/206
206	Peutestraße	gezogen geschoben				3-205/206
1205	Peutestraße	gezogen geschoben			X X	
1255	Peutestraße Zufahrt Emons und Hovekanal- brücke	gezogen geschoben			X X	
209	Peutestraße	gezogen geschoben			X X	
1245	Peutestraße 69	gezogen geschoben			X X	
1246	Peutestraße 67	gezogen geschoben			X X	
1247	Peutestraße 87	gezogen geschoben			X X	
1248	Peutestraße 87	gezogen geschoben			X X	
1206b	Peutestraße 76-78	gezogen geschoben			X X	
1206a	Peutestraße 76-78	gezogen geschoben			X X	
1207	Peutestraße 76-78	gezogen geschoben			X X	
1208a	Peutestraße 68-76	gezogen geschoben			X X	
1208b	Peutestraße 68-76	gezogen geschoben			X X	
1209a	Peutestraße 62-66	gezogen geschoben			X X	
1209b	Peutestraße 62	gezogen geschoben			X X	

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Angaben zum BÜ		Art der Rangierfahrt	Art der Sicherung			technische Sicherung siehe Anlage
BÜ Nr.	Lage		nicht technische Sicherung durch		Posten	
			Übersicht	Übersicht + Pfeifen		
noch Peute (Gleisgruppe) - Peutestraße						
1218	Peutestraße 56 - 60	gezogen geschoben			X X	
1218 a	Peutestraße 56 - 60	gezogen geschoben			X X	
1210	Peutestraße 50 -52	gezogen geschoben			X X	
1211	Peutestraße	gezogen geschoben			X X	
1212	Peutestraße	gezogen geschoben			X X	
Hovestraße						
1240b	Hovestraße 71	gezogen geschoben			X X	
1240a	Hovestraße 71	gezogen geschoben			X X	
1240	Hovestraße 71	gezogen geschoben			X X	
1239b	Hovestraße 69	gezogen geschoben			X X	
1239a	Hovestraße 69	gezogen geschoben			X X	
1238d	Hovestraße 67	gezogen geschoben			X X	
1238c	Hovestraße 65-67	gezogen geschoben			X X	
1237a	Hovestraße 63	gezogen geschoben			X X	
1237	Hovestraße 63	gezogen geschoben			X X	
1236b	Hovestraße 61	gezogen geschoben			X X	
1236a	Hovestraße 61	gezogen geschoben			X X	
1235	Hovestraße 57-59	gezogen geschoben			X X	
1234	Hovestraße 51	gezogen geschoben			X X	
1233b	Hovestraße 49	gezogen geschoben			X X	
1233a	Hovestraße 49	gezogen geschoben			X X	
1232b	Hovestraße 47	gezogen geschoben			X X	
1232a	Hovestraße 47	gezogen geschoben			X X	
1231b	Hovestraße	gezogen geschoben			X X	
1231a	Hovestraße	gezogen geschoben			X X	
1230	Hovestraße	gezogen geschoben			X X	
1229c	Hovestraße 41	gezogen geschoben			X X	
1229a	Hovestraße 41	gezogen geschoben			X X	

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

Angaben zum BÜ		Art der Rangierfahrt	Art der Sicherung			technische Sicherung siehe Anlage
BÜ Nr.	Lage		nicht technische Sicherung durch			
			Übersicht	Übersicht + Pfeifen	Posten	
Müggenger Straße						
204	Müggenger Straße	gezogen geschoben			X X	
1203c	Müggenger Straße 13-21	gezogen geschoben			X X	
1203b	Müggenger Straße 13-21	gezogen geschoben			X X	
1202c2	Müggenger Straße 7-11	gezogen geschoben			X X	
1202c1	Müggenger Straße 7-11	gezogen geschoben			X X	
1202b	Müggenger Straße	gezogen geschoben			X X	
1202a	Müggenger Straße	gezogen geschoben			X X	
Oberwerder Damm						
1251a	Privatstraße Aurubis	gezogen geschoben			X X	
1217b	Zufahrt Oberwerder Damm 25	gezogen geschoben			X X	Gleis gesperrt
220	Hovestraße	gezogen geschoben			X X	Gleis gesperrt
1217a	Zufahrt Oberwerder Damm 25	gezogen geschoben			X X	Gleis gesperrt
1216b	EURYZA	gezogen geschoben			X X	Gleis gesperrt
1254	Zufahrt Wiwa	gezogen geschoben			X X	Gleis gesperrt
214	Peutestraße	gezogen geschoben			X X	Gleis gesperrt

Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung

bleibt frei

Rangierfunk-Teilnehmerverzeichnis Bft Hamburg Süd

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

Störungsmeldestellen

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

Aufgestellt

Hamburg, 09.08.2016

(Ort, Datum)

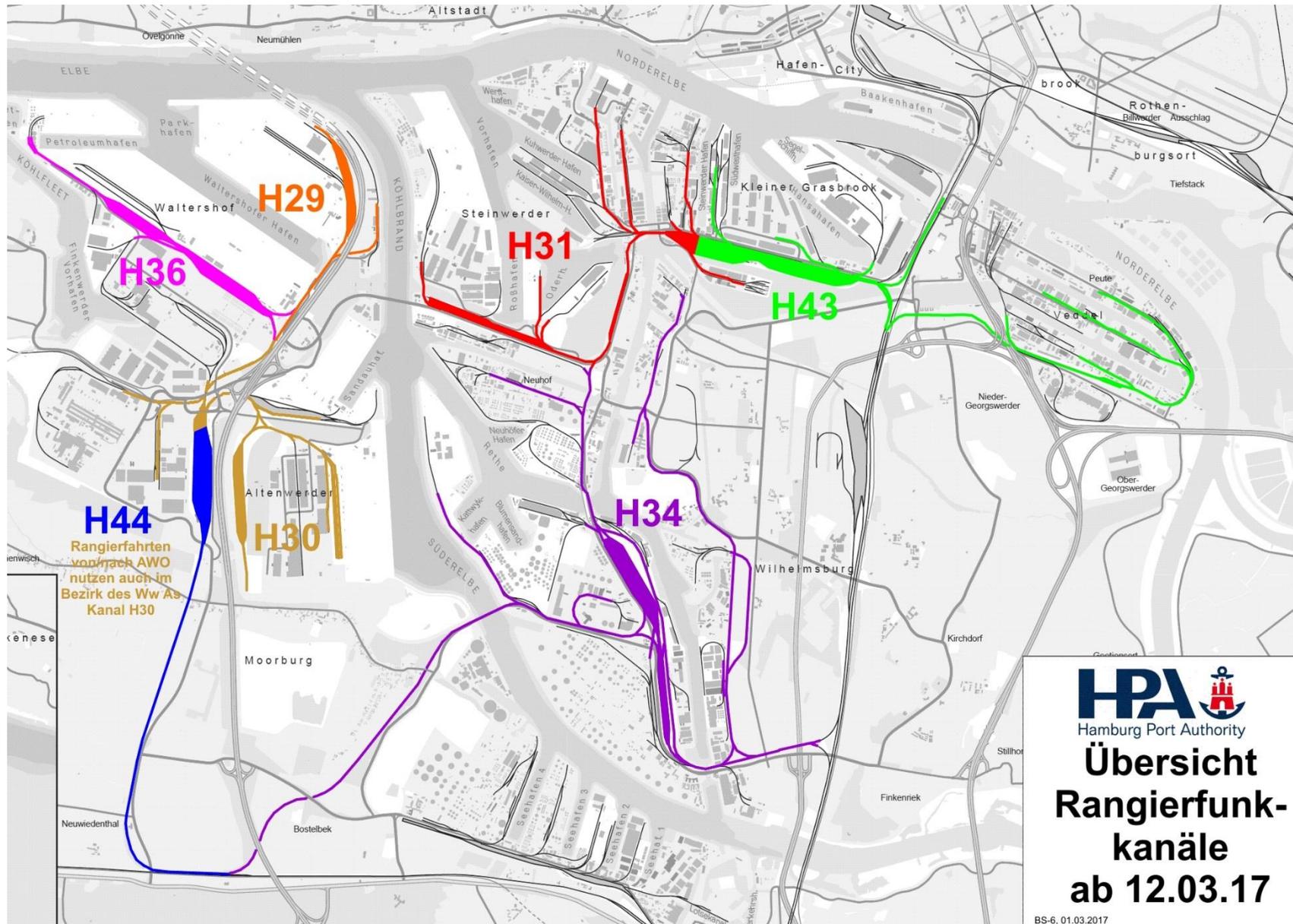
Hamburg Port Authority, Hafensbahn

(Stelle)

gez. Veh

(Unterschrift)

Rangierfunktelnnehmerverzeichnis



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

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21- gez. Wolf
--

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 17.01.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

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

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



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

Einschaltung

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

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

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

Störungen

Einschaltung

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

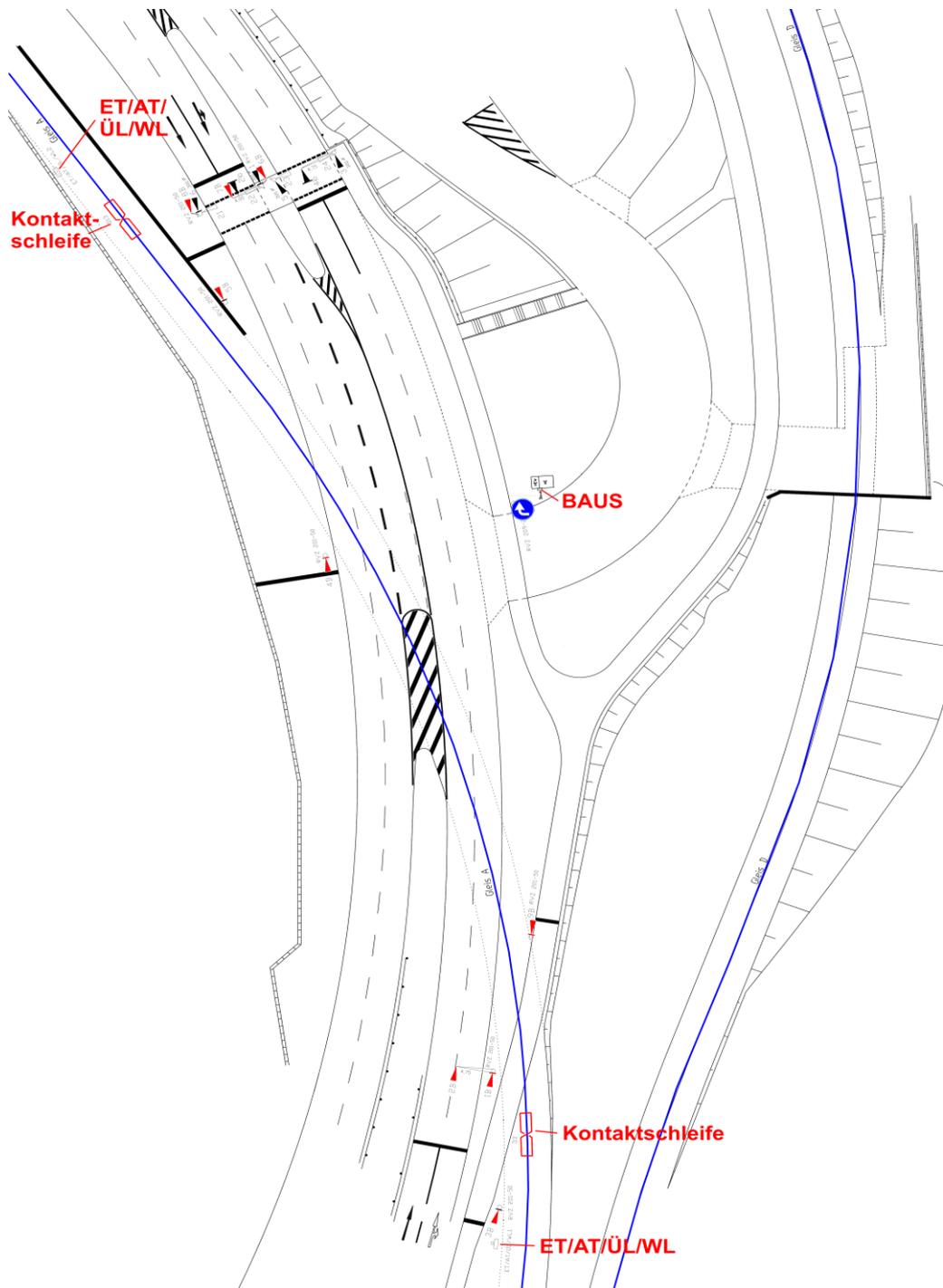
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **104**

km: **34,12**

Lage: **Veddeler Damm / Am Saalehafen**

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

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

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

bleibt frei

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

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

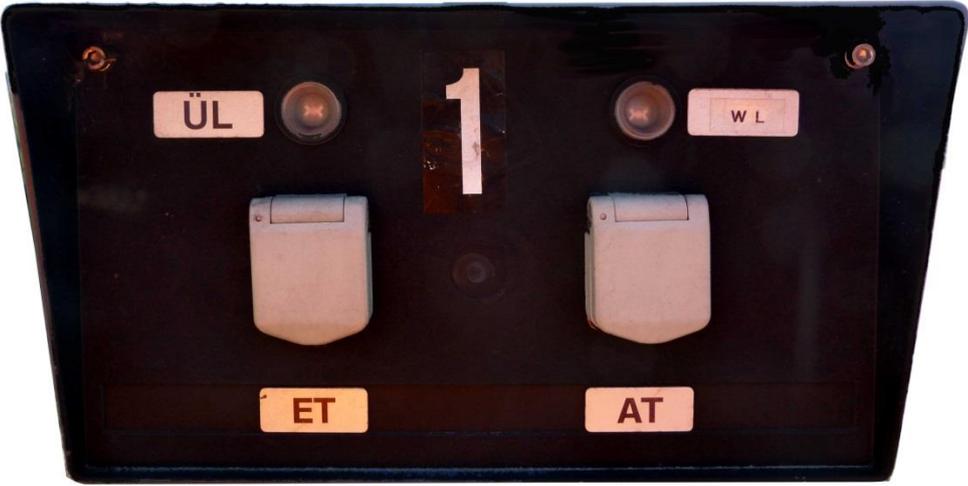
aktualisiert: 01.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

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

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



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

Einschaltung

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

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

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

Störungen

Einschaltung

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

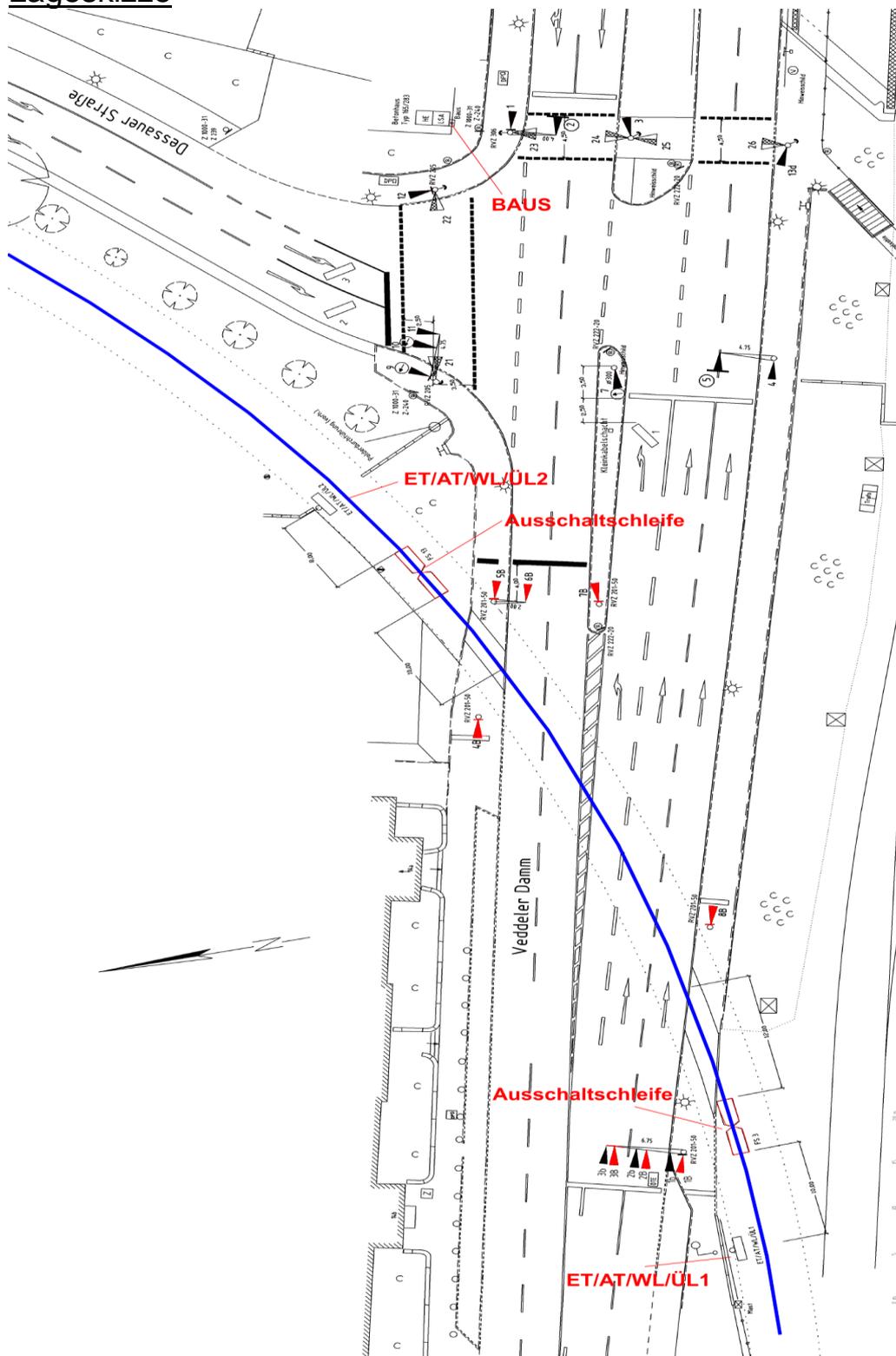
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 120

km: 39,58

Lage: Veddeler Damm / Dessauer Straße

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

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

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

Bedienungsanweisung für den

BÜ 121

(Veddeler Damm)

im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt:
25.03.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft:
09.09.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt:
09.09.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert:
01.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

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

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

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt nicht richtungsbezogen.

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

Wenn nach der Bedienung der ET die ÜL weißes 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 Freifahren des BÜ ist die Bahnübergangssicherung durch die AT-Bedienung auszuschalten. Eine fahrzeuggesteuerte Ausschaltung ist nicht vorhanden.

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

Störungen

Einschaltung

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

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

Ausschaltung

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

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

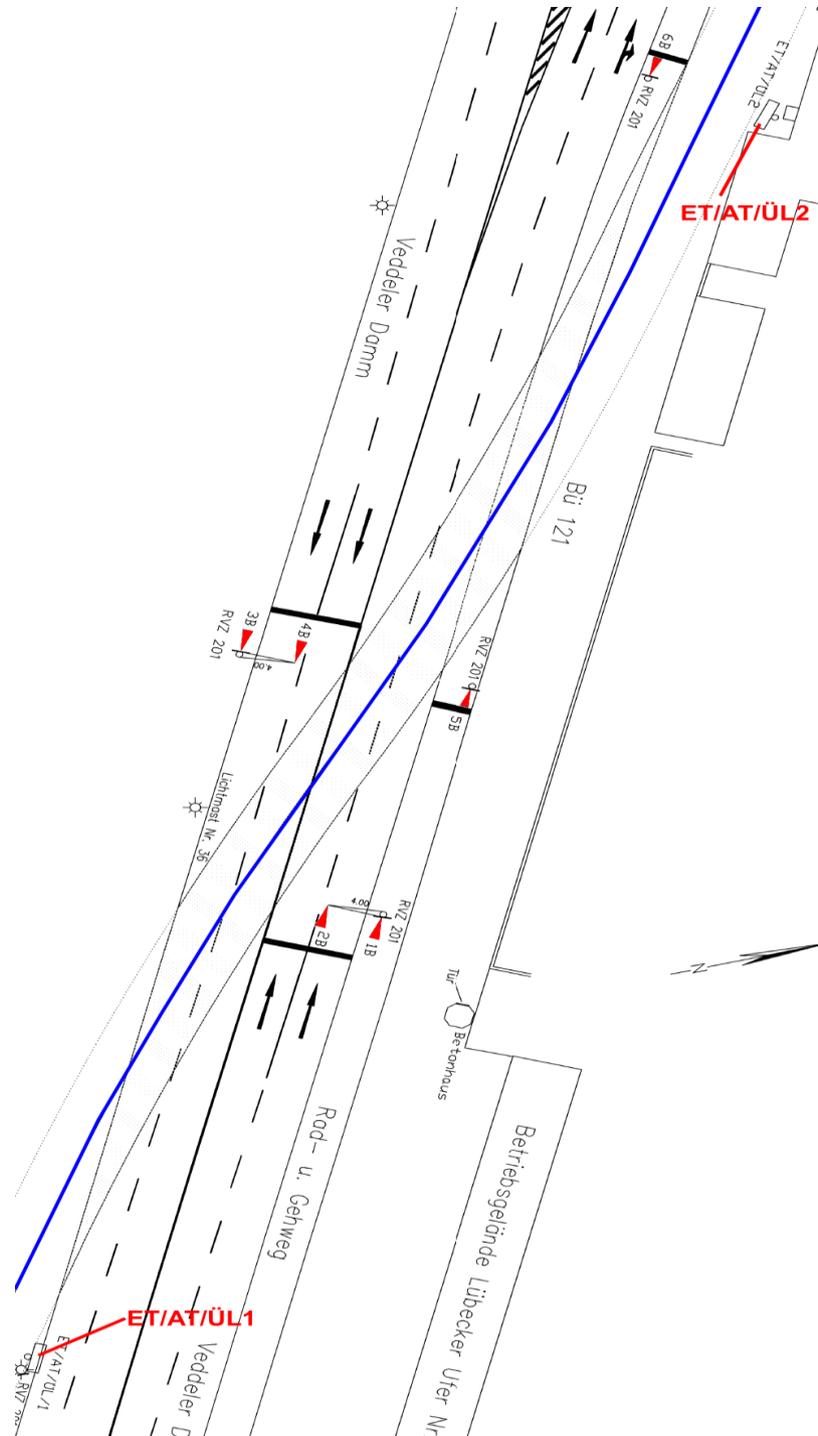
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 121

km: 37,078

Lage: Veddeler Damm

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

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

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



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

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

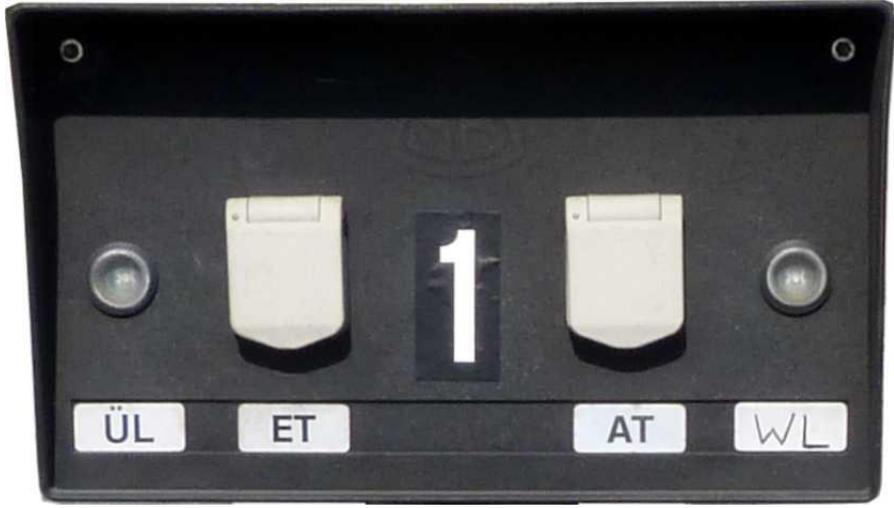
aktualisiert: 01.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

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

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



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

Einschaltung

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

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

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

Störungen

Einschaltung

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

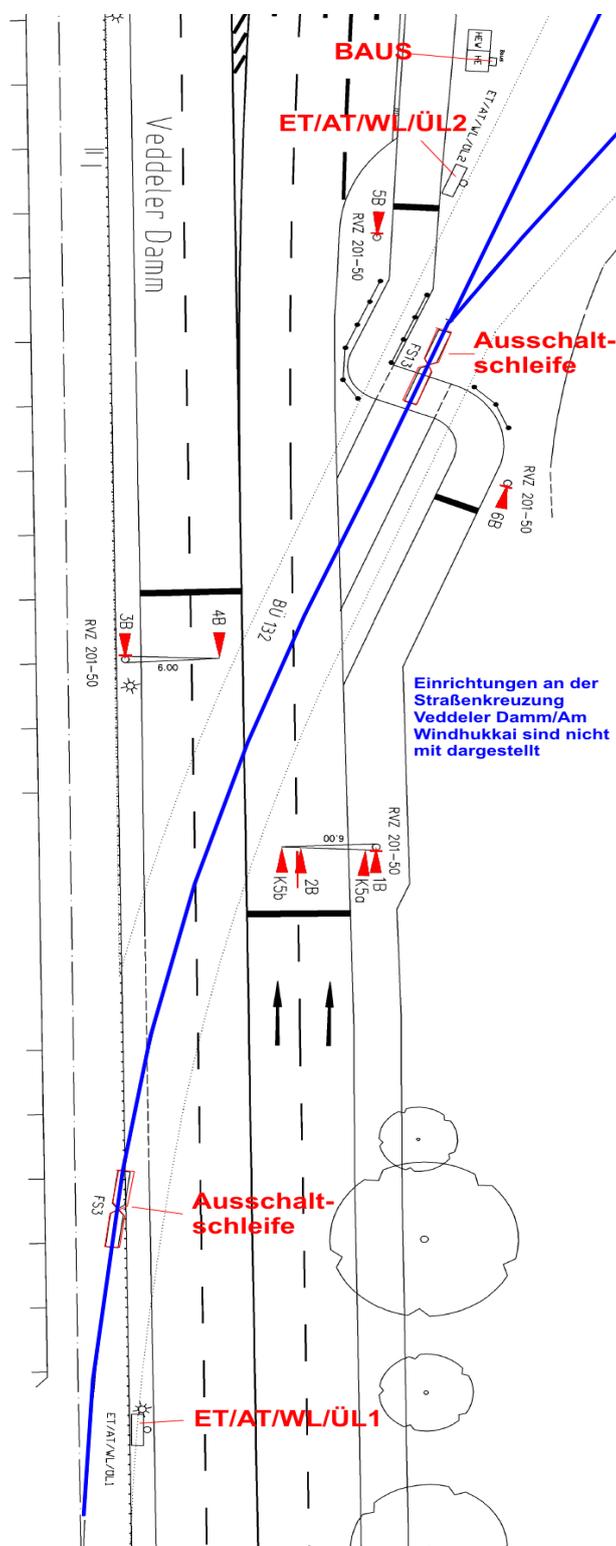
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



**Maßnahmen bei Arbeiten an
 Bahnübergangssicherungsanlagen**

Bahnübergang Nr.: **132**

km: **80,060**

Lage: **Veddeler Damm / Am Windhuk kai**

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

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

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

bleibt frei



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

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

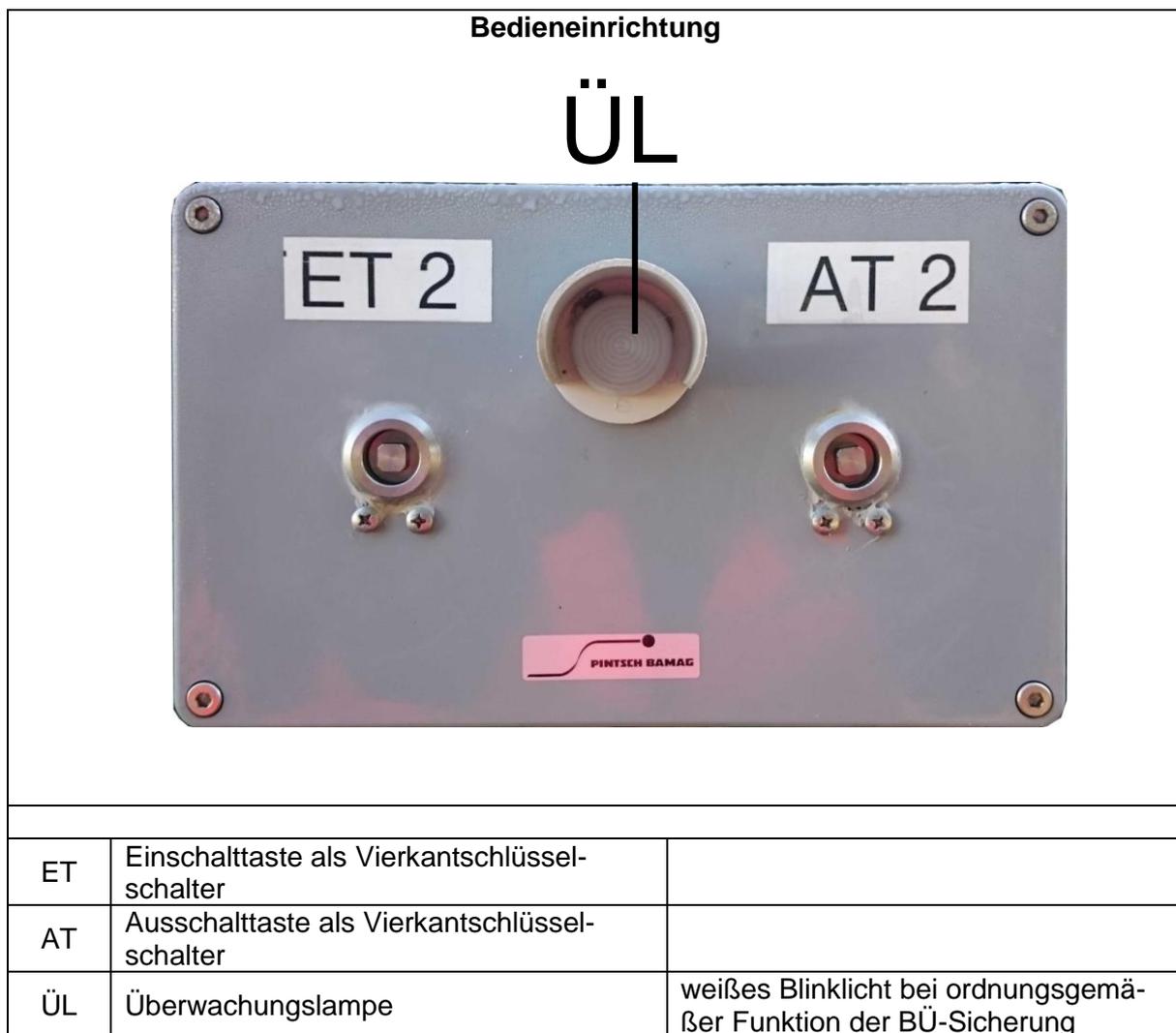
aktualisiert: 01.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

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

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

Der BÜ ist an allen Gleisen mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



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

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



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

Einschaltung

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

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

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

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

Ausschaltung

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

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

Nutzung Rangierschalter

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

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

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

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

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

Störungen

Einschaltung

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

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

Melden von Störungen

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

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

Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 133

km: 80,208

Lage: Am Windhukkai

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

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

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

bleibt frei

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

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

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

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann



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

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



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

Einschaltung

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

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

Störungen

Einschaltung

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

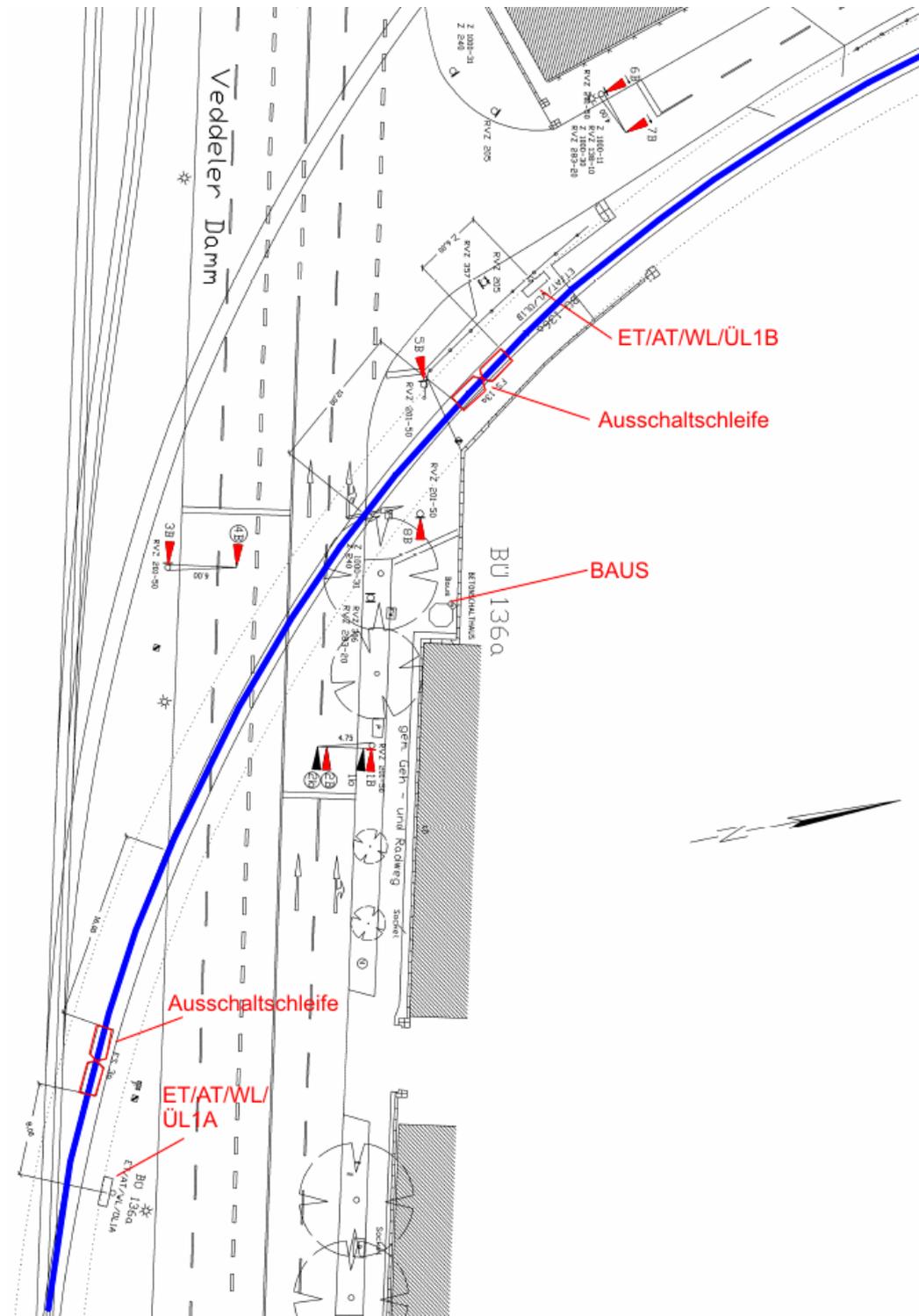
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 136a

km: 81,072

Lage: Veddeler Damm / Worthdamm

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

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

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



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

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 25.03.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

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

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

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

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



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

Einschaltung

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

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

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

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

Störungen

Einschaltung

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

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

Melden von Störungen

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

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

Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 142

km: 82,088

Lage: Veddeler Damm / Reiherdamm

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

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

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

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

Gültig ab: 19.04.2017

aufgestellt: 10.03.2017 RIS-6 gez. Veh
--

geprüft: 13.03.2017 RI21-1 gez. Wolf
--

zugestimmt: 13.03.2017 RI1-1 / EBL gez. Rosebrock

Ausrüstung der BÜ

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

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

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

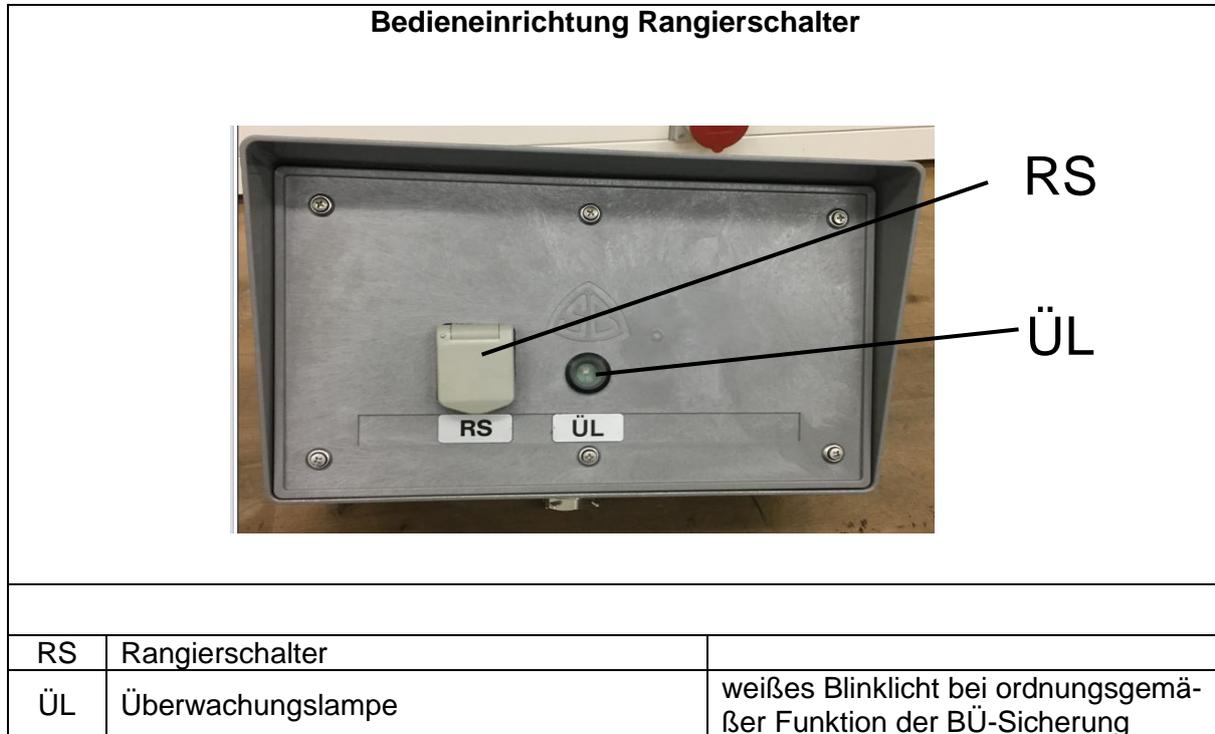
Zwischen den beiden BÜ ist je Fahrtrichtung ein Überwachungssignal der Folgeanlage vorhanden.

Zusätzlich sind die BÜ mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



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

Zusätzlich ist am BÜ 206 aus Richtung Peutestr./Hovestr. ein Rangierschalter mit Läutewerk vorhanden.



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

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

Einschaltung

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

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

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

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

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

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

Ausschaltung

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

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

Nutzung Rangierschalter

Am BÜ 206 ist aus Richtung Peutestr./Hovestr. ein Rangierschalter angebracht. Der Rangierschalter wirkt nur auf den BÜ 206.

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 206 ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden. Bei der RS-Bedienung zeigt das Überwachungssignal kein Signalbild BÜ 1.

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

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

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

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn das ÜS 30 Sekunden nach Belegen der Einschalterschleife kein weißes Blinklicht (Bü1) zeigt. (außer bei Einschaltung über RS)

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

Die BÜ dürfen befahren werden, wenn sie durch Posten gem. 408.4823 durch das EVU gesichert werden.

Ausschaltung

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

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

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

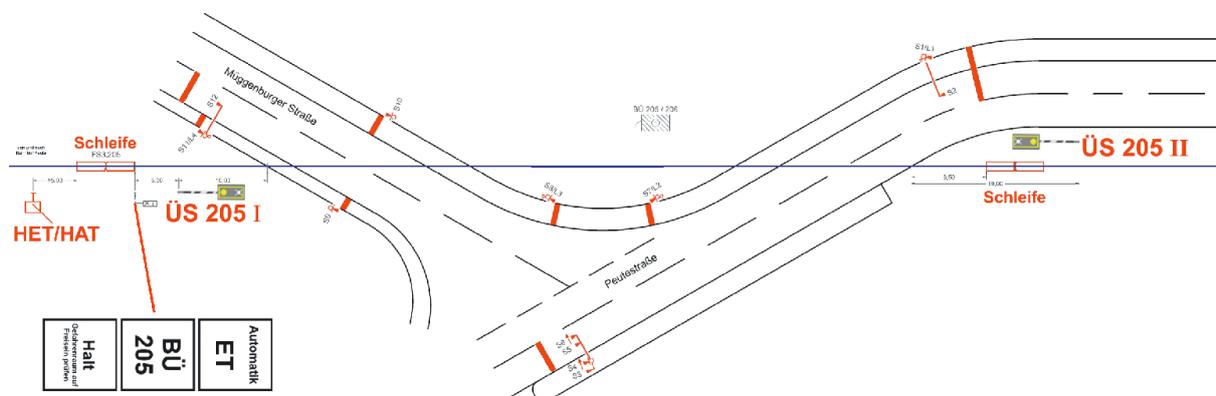
Melden von Störungen

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

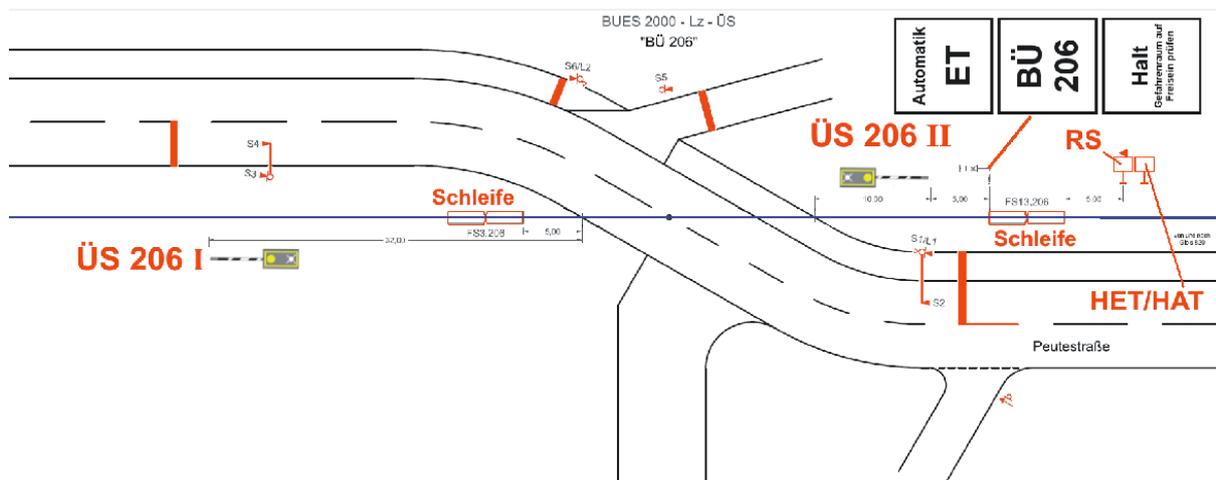
Ist der Fdl Hsf nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Bedienungsanweisung BÜ 205 und 206

Lageskizze BÜ 205:



Lageskizze BÜ 206:



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **205**

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

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

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

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

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

**Maßnahmen bei Arbeiten an
 Bahnübergangssicherungsanlagen**

Bahnübergang Nr.: **206**

km: **44,76**

Lage: **Peutestr.**

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

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

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

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

Gültig ab: 06.08.2015

aufgestellt:
03.08.2015
BS-6
gez. Veh

zugestimmt:
04.08.2015
EBL
gez. Rosebrock

aktualisiert:
01.03.2017
RIS-6
gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

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

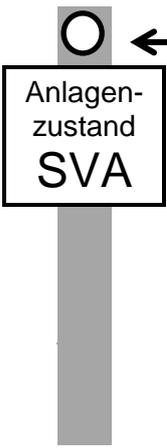
Die technische Sicherung des BÜ ist zur Straßenverkehrssignalanlage (SVA) der Kreuzung Reiherdamm/Ellerholzdamm/Buchheisterstraße und zur technischen Sicherung des BÜ 311 abhängig.

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

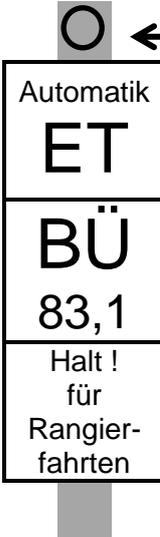
In beiden Richtungen sind zur fahrzeugbewirkten Ein- und Ausschaltung Fahrzeugsensoren vorhanden.

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

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

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

Meldelampe Einschaltmelder



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

Der BÜ ist am Betonschalthaus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Bahnausschalter



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

In unmittelbarer Nähe der Überwachungssignale sind Hilfeinschalttasten und Hilfsausschalttasten vorhanden:



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

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

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

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt richtungsbezogen.

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

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

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

Ausschaltung

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

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

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn

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

SVA-Melder dunkel

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

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

Einschaltmelder dunkel

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

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

Überwachungssignal zeigt kein BÜ 1

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

Postensicherung

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

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

Ausschaltung

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

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

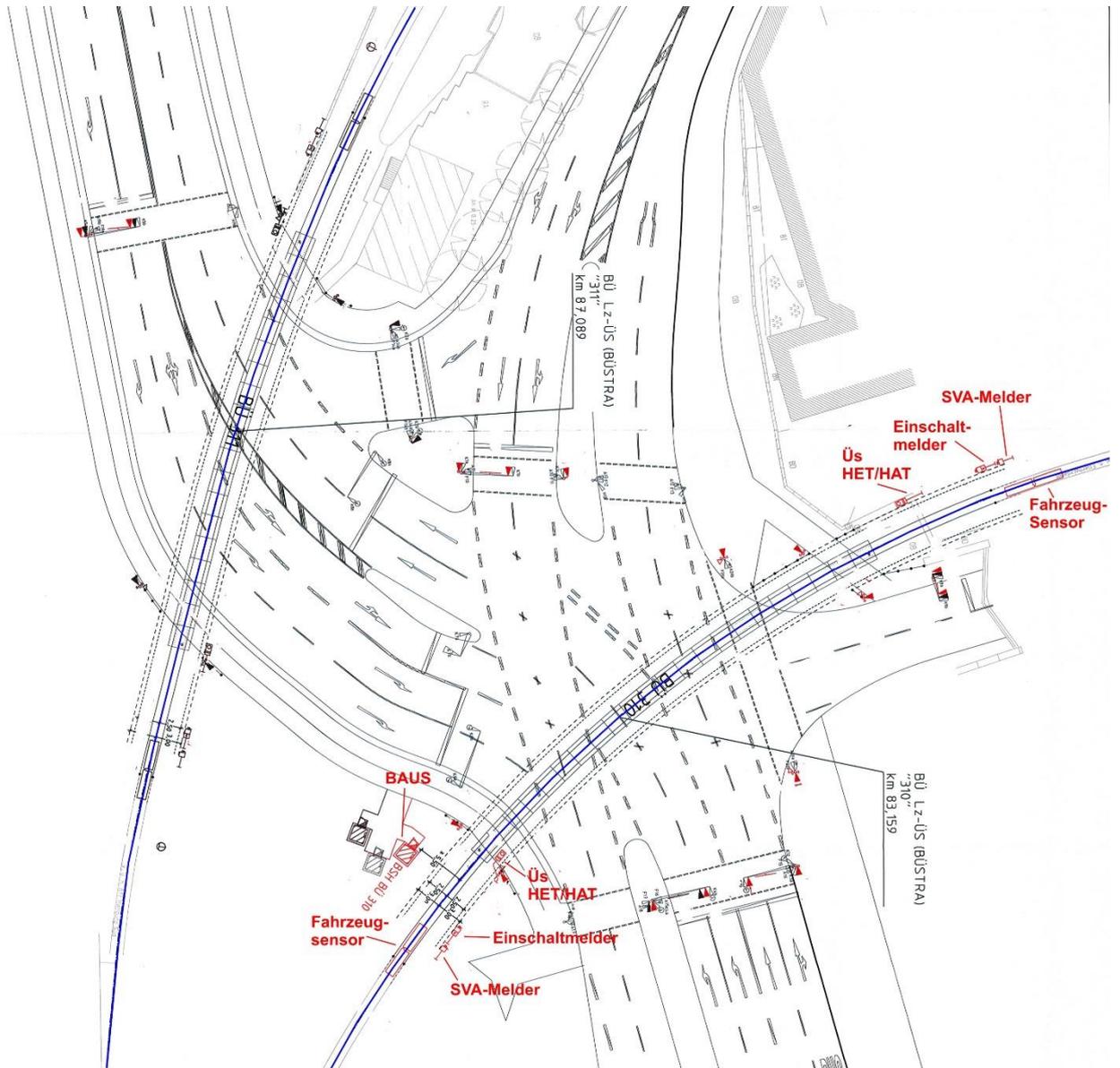
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



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

Bahnübergang Nr.: **310**

km: **83,159**

Lage: **Steinwerder Knoten**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
BUE S7 BÜ Lz-Üs (BÜSTRA)	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkel- heit rot leuchtende Hand- lampe	X		
	2	mehrere Straßen- signale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkel- heit rote Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlanden und Sig- nalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	X		
					1	Absperrgirlanden und Sig- nalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	X		

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

**Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Ta-
 belle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.**

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

Gültig ab: 06.08.2015

aufgestellt:

03.08.2015

BS-6

gez. Veh

zugestimmt:

04.08.2015

EBL

gez. Rosebrock

aktualisiert:

01.03.2017

RIS-6

gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

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

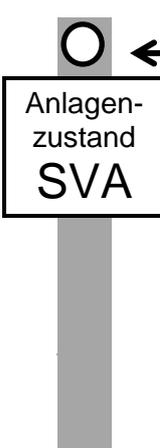
Die technische Sicherung des BÜ ist zur Straßenverkehrssignalanlage (SVA) der Kreuzung Reiherdamm/Ellerholzdamm/Buchheisterstraße und zur technischen Sicherung des BÜ 310 abhängig.

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

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

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

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

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

Meldelampe Einschaltmelder



← Meldelampe

Automatik ET		
BÜ 87,0	Ausleuchtung	Bedeutung
Halt ! für Rangier- fahrten	in Grundstellung dunkel	technische BÜ-Sicherung nicht ein- geschaltet
	weißes Ruhelicht	technische BÜ-Sicherung in der Einschaltphase

Der BÜ ist am Betonschalthaus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Bahnausschalter



BAUS	Bahnausschalter als Vierkantschlüssel- schalter unter Schutzdeckel
-------------	---

In unmittelbarer Nähe der Überwachungssignale sind Hilfeinschalttasten und Hilfsausschalttasten vorhanden:



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

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

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

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt Richtungsbezogen.

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

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

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

Ausschaltung

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

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

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn

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

SVA-Melder dunkel

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

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

Einschaltmelder dunkel

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

Überwachungssignal zeigt kein BÜ 1

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

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

Postensicherung

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

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

Ausschaltung

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

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

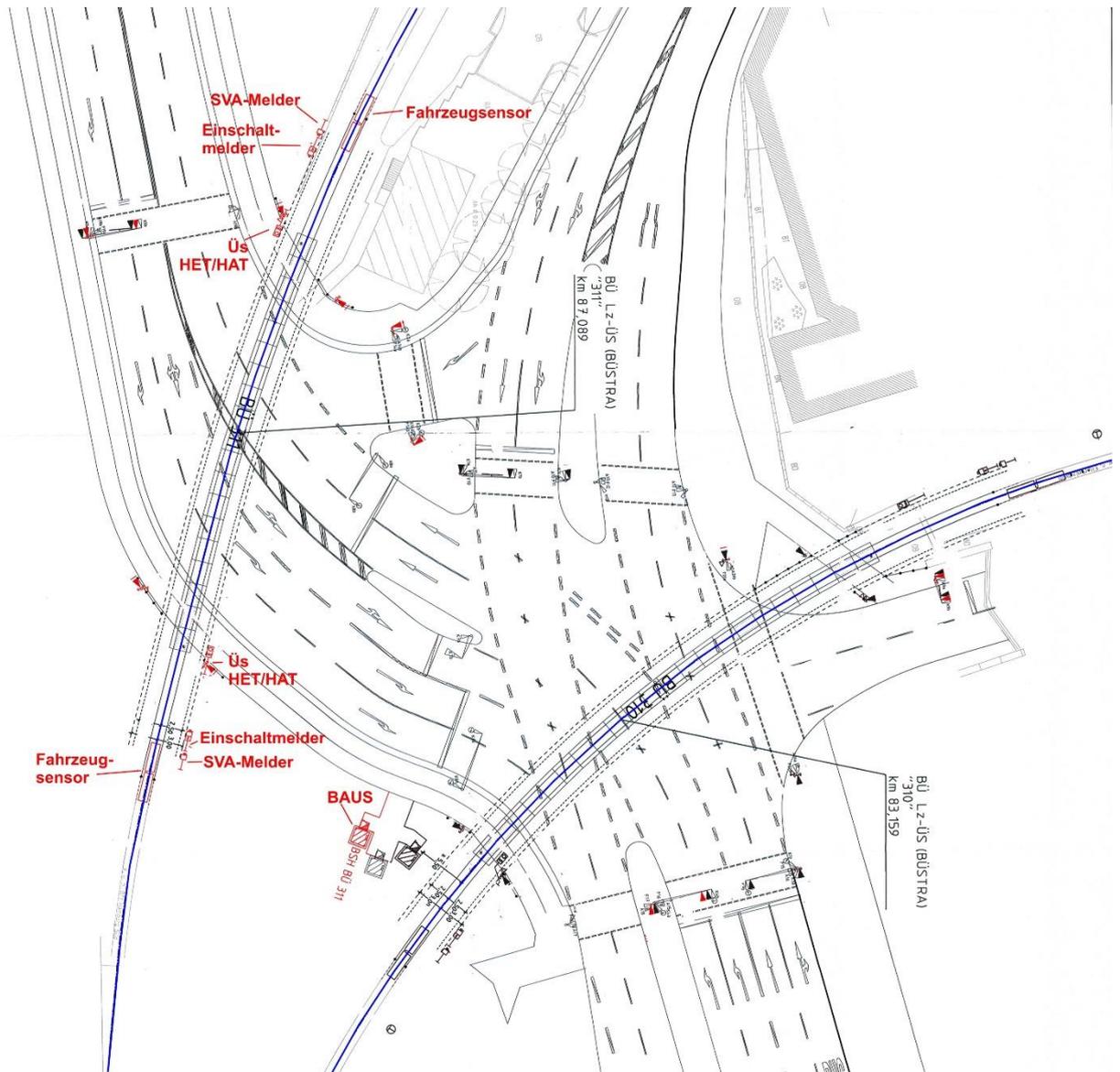
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



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

Bahnübergang Nr.: **311**

km: **87,089**

Lage: **Buchheisterstraße**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
BUE S7 BÜ Lz-Üs (BÜSTRA)	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkel- heit rot leuchtende Hand- lampe	X		
	2	mehrere Straßen- signale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkel- heit rote Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlanden und Sig- nalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	X		
					1	Absperrgirlanden und Sig- nalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	X		

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

**Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Ta-
 belle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.**

Bedienungsanweisung für den

BÜ 373

(Am Vulkanhafen)

im Bft Hamburg Süd

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 23.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 26.10.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh

Ausrüstung des BÜ

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



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

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

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

Einschaltung

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

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

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

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

Ausschaltung

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

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

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

Störungen

Einschaltung

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

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

Ausschaltung

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

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

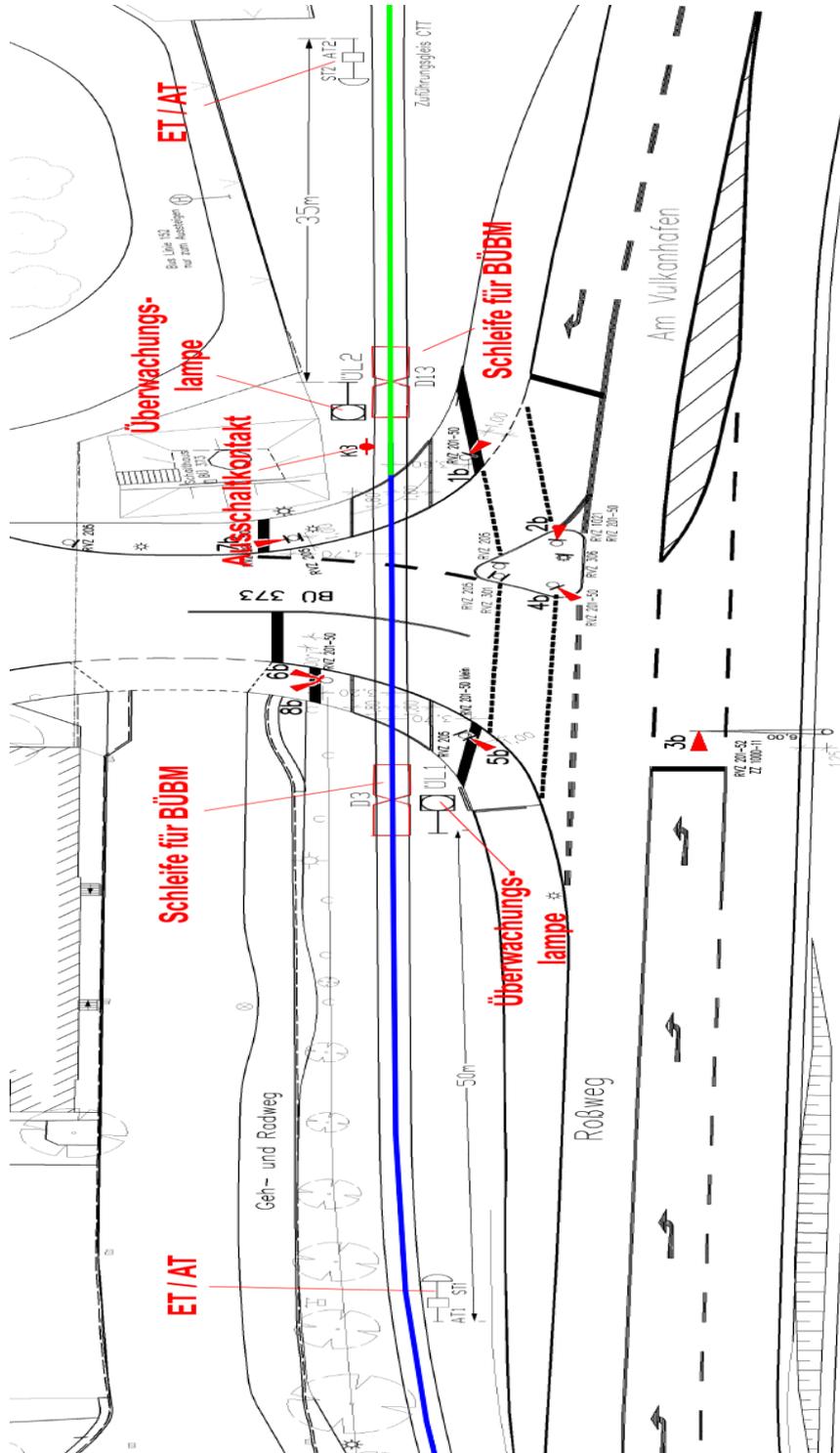
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **373**

km: **97,175**

Lage: **Am Vulkanhafen**

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

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

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