

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

gültig ab 13.12.2015

bleibt frei

aufgestellt:	geprüft:	genehmigt:
Veh, 17.08.2015	Zakschewski, 19.08.2015	Rosebrock, 03.09.2015
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

<b>Übersicht der Aktualisierungen</b> .....	<b>III</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>IV</b>
<b>Verzeichnis der Anhänge</b> .....	<b>VII</b>
<b>Verzeichnis der Stellen, auf denen die Angaben zu den örtlichen Zusätzen ausgelegt sind</b> .....	<b>IX</b>
<b>Regelungen zur Ril 408 – Fahrdienstvorschrift –</b> .....	<b>1</b>
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01</b> .....	<b>1</b>
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 a) und 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle.....	1
1.1 <i>Lage der Betriebsstelle, Grenzen</i> .....	1
1.2 <i>Grenzen</i> .....	2
1.3 <i>Rangierbezirke</i> .....	3
1.4 <i>Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise</i> .....	3
1.5 <i>Anschlüsse</i> .....	3
1.6 <i>Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen</i> .....	3
1.7 <i>Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen</i> .....	4
1.8 <i>Rangieranlagen</i> .....	4
1.9 <i>Maßgebende Neigung größer 2,5‰ (1:400)</i> .....	4
1.10 <i>Ausweich- und Überleitmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen</i> .....	4
1.11 <i>Lageplan der Betriebsstelle</i> .....	5
1.12 <i>Stellwerke</i> .....	5
1.13 <i>Signale</i> .....	6
1.14 <i>Streckenblockeinrichtungen</i> .....	6
1.15 <i>Grenzen der benachbarten Betriebsstellen</i> .....	6
1.16 <i>Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen</i> .....	7
1.17 <i>Standorte Rangierhalttafel</i> .....	7
1.18 <i>Punktförmige Zugbeeinflussung</i> .....	7
2.1 <i>Rampen mit nutzbaren Längen und Höhe über Schienenoberkante</i> .....	9
2.2 <i>Ladestellen, Freiladegleise</i> .....	9
2.3 <i>Fahrzeugbehandlungsanlagen</i> .....	10
3.1 <i>Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr</i> .....	10
3.2 <i>Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen</i> .....	10
4.1 <i>Bremsprobeanlagen</i> .....	11
4.2 <i>Fremdstromversorgung</i> .....	12
4.3 <i>Einbruchmeldeanlage</i> .....	12
4.4 <i>Brandmeldeanlage</i> .....	12
4.5 <i>TV-Anlagen</i> .....	12
4.6 <i>Weichenheizung</i> .....	12
4.7 <i>Notstromaggregat</i> .....	15
4.8 <i>Gleisfeldbeleuchtung</i> .....	16
4.9 <i>Telekommunikationseinrichtungen</i> .....	17
4.10 <i>Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall</i> .....	19
4.11 <i>Hochwasserschutz</i> .....	19
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 b) und 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 b) Maßgebende Neigungen.....	19
408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2a) Maßgebende Neigungen größer als 2,5 ‰ (1:400) .....	21
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 d) und 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 d) Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke .....	22
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 f) 408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2b) Gewöhnlicher Halteplatz ....	23
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.....	23
408.0111 Abschnitt 3 und 408.4802 Abschnitt 3 Tätigkeiten abgrenzen.....	24



---

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03 .....	26
408.0321 Abschnitt 2 und 408.2321 Abschnitt 2 Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist .....	26
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.04 .....	26
408.0431 Abschnitt 2 Absatz 2 und 408.2431 Abschnitt 2 Absatz 2 Umleiten unter erleichterten Bedingungen.....	26
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.05 .....	26
408.0581 Abschnitt 1 und 408.2581 Abschnitt 1 Maßnahmen bei Gefahr .....	26
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48 .....	27
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3 Zuständige Stelle / Unterlagen für den Ortsstellbereich .....	27
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4 Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich .....	27
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5 Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich .....	27
408.4811 Abschnitt 7 Örtliche Besonderheiten.....	28
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 a) Vor Gefahrstellen halten.....	30
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 b) Niedrigere Geschwindigkeit.....	30
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 2 Befahren von Gleisbogen .....	31
408.4815 Abschnitt 3 Stellen der Weichen beim Abstoßen .....	31
408.4816 Abschnitt 1 Absatz 1 Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen .....	32
408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3 Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind .....	32
408.4816 Abschnitt 2 Absatz 2 Sichern von Übergängen, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen.....	33
408.4818 Abschnitt 1 Absatz 1 Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder in die Fahrzeuge ablaufen dürfen .....	33
408.4818 Abschnitt 4 Wegfall des Abstandes der Fahrzeuge bei Ablaufanlagen mit automatischer Geschwindigkeitsregelung.....	33
408.4818 Abschnitt 5 Absatz 1 a) Unwirksame Sperrvorrichtung an Weichen .....	34
408.4818 Abschnitt 5 Absatz 1 b) Ablaufen mit eingeschalteter automatischer Laufwegsteuerung .....	34
408.4821 Abschnitt 3 b) Verwenden des Luftbremskopfes.....	34
408.4841 Abschnitt 6 Absatz 1 Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können, Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote.....	34
408.4851 Abschnitt 1 Absatz 1 Andere Mitarbeiter zuständig für das Sperren von Nebengleisen .....	35
<b>Regelungen zur Ril 301 – Signalbuch – .....</b>	<b>36</b>
301.0002 Abschnitt 2 Absatz 3 Signale, die nicht unmittelbar rechts – am Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung links – neben oder über dem Gleis angeordnet sind.....	36
301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6 Bremsweg der Strecke .....	36
<b>Regelungen zur Ril 481 – Telekommunikationsanlagen bedienen – .....</b>	<b>37</b>
Ril 481.0201 – Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks – .....	37
481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5 Angaben zu den Ortskanäle der Betriebsarten C und O .....	37
Ril 481.0205 – Grundlagen für Verbindungen des Zugfunks im GSM-R-Netz –..	37
481.02025 Abschnitt 2 Abs. 3 Rufnummer des Fahrdienstleiters .....	37
481.0205 Abschnitt 7 Zugvorbereitungsmeldung.....	37

---

481.0205Z01 Abschnitt 1 Zugfunkbereiche.....	38
Ril 481.0301 – Gespräche über analogen Rangierfunk führen – .....	38
481.0301 Abschnitt 1 Absatz 5 Teilnehmerverzeichnis analoger Rangierfunk.....	38
<b>Regelungen zur Ril 482 – Signalanlagen bedienen – .....</b>	<b>38</b>
Ril 482.8001 – Ortsstellbereiche – .....	38
482.8001 Abschnitt 1 Absatz 1, 3 und 4 Beschreibung, Besonderheiten und Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM) .....	38
482.8001 Abschnitt 2 Absatz 1, 2 und 3 Vorhaltung und Überprüfung der Signalmittel, Werkzeuge und Hilfsmittel .....	38
482.8001 Abschnitt 5 Absatz 4 Art der Verständigung.....	39
Ril 482.8002 – Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren, Allgemeines – .....	39
482.8002 Abschnitt 5 Absatz 5 Ausgebildete Personen zur Beurteilung der Befahrbarkeit einer aufgefahrenen Weiche .....	39
Ril 482.8003 – Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen –	39
482.8003 Abschnitt 1 Absatz 2 Besonderheiten.....	39
Ril 482.8004 – Elektrisch ortsgestellte Weichen bedienen – .....	40
482.8004 Abschnitt 1 Absatz 2 Örtlichkeit.....	40
482.8004 Abschnitt 5 Absatz 1 Ansprechpartner bei Störungen in EOW-Bereichen .....	40
Ril 482.9001 – Signalanlagen bedienen, Allgemeines –.....	40
482.9001Z06 Abschnitt 4 Absatz 2 Nicht auffahrbarer Weichenverschluss .....	40

## Verzeichnis der Anhänge

lfd. Nr.	Inhalt	HPA / BezL	Stw Whf/As	Stw Ct	EVU
<b>Pläne</b>					
1-1	Lageplan der Betriebsstelle (Zerrplan) <sup>1)</sup>	X	X	X	X
1-2	Übersichtplan mit Schaltanweisung <sup>2)</sup>	X	X	X	
<b>Verzeichnisse</b>					
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		
<b>Bedienungsanweisungen BÜ</b>					
3-418	Bedienungsanweisung für BÜ 418 und 1413	X	X		X
3-611	Bedienungsanweisung für BÜ 611	X	X		X
3-614	Bedienungsanweisung für BÜ 614	X	X		X
3-1433A	Bedienungsanweisung für BÜ 1433A	X	X	X	X
3-1436i	Bedienungsanweisung für BÜ 1436i	X	X	X	X
<b>sonstige Bedienungsanweisungen</b>					
4-1	Bedienungsanweisung Bremsprobeanlage MUE	X	X	X	X
4-2	Bedienungsanweisung Bremsprobeanlage AWO	X	X		X
4-3	Bedienungsanweisung Bremsprobeanlage ASE	bleibt frei			
4-4	Bedienungsanweisung Bremsprobeanlage DRA	bleibt frei			
4-5	Bedienungsanweisung EOW Hansaport	X	X		
4-6	Anweisung zur Weiterführung des Betriebes bei Ausfall des elektronischen Stellwerks WHM	X	X		
4-7	Bedienungsanweisung Weichenheizung Stw Ct	X	X	X	
4-8	Bedienungsanweisung Weichenheizung Stw Whf/As	X	X		
4-10	Bedienungsanweisung CTA (NBS)	X	X		
4-11	Anweisung zur Weiterführung des Betriebes bei Ausfall des elektronischen Stellwerks Altenwerder Ost	X	X		
4-12	Bedienungsanweisung Nahstellbereich Mühlenwerder	X		X	X
4-13	Bedienungsanweisung für die Schnittstelle Whf/Ct	X	X	X	

lfd. Nr.	Inhalt	HPA / BezL	Stw Whf/As	Stw Ct	EVU
<b>Weitere Anlagen</b>					
5-1	Maßnahmen und Meldungen bei Hochwasser	X	X	X	X
5-2	Winterdienst auf Anlagen der Hafentbahn	X	X	X	X
5-3	Dienstwege	X	X	X	X
5-4	Nutzung Sandstreuungrichtung	X	X	X	X
5-5	Bestimmungen zur Nutzung des Abdruckfunks	X	X		X
5-6	Besondere Bestimmungen für die Kattwykbrücke	X	X		X
5-7	Weichenreinigung	X	X	X	
5-8	Durchführung von Lü-Sendungen	X	X	X	
5-9	Verschubdetektoren	X	X	X	
5-10	Anbringen von Merkhinweisen	X	X		
<b>Signaltechnische Unterlagen <sup>3)</sup></b>					
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.



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

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

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

bleibt frei

## Regelungen zur Ril 408 – Fahrdienstvorschrift –

### Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01

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.

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

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

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

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

## 1.2 Grenzen

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

### Bft Hausbruch-Mitte

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

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

### Bft Alte Süderelbe

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

### Bft Hansaport

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

Der Bft Hansaport ist teilweise Privatgleisanschluss.

### Bft Altenwerder Ost

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

### Bft Dradenau

aus Richtung	VzG-Strecke	Signal	km	Bemerkungen
Bft Alte Süderelbe	1253	Zsig S31 Zsig S32 Zsig S33	14,581 14,581 14,852	
Bft Mühlenwerder	1296	S601 S602	15,264 500,095	
Bft Mühlenwerder	ohne	Ls 44 <sup>l</sup>		

aus Richtung	VzG-Strecke	Signal	km	Bemerkungen
Bft Dradenau	1295	S601 S602	15,264 500,095	
Bft Dradenau	ohne	Ls 44 <sup>l</sup>		

**Bft Mühlenwerder**

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

### **1.3 Rangierbezirke**

Folgende Gleisgruppen gehören ebenfalls zum Bft Alte Süderelbe:

- Altenwerder West

### **1.4 Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise**

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

#### Zu verwendende Hemmschuhbauform:

Alle Gleise auf der Infrastruktur der 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 Anschließter 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.

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

#### Ablaufberg Alte Süderelbe

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

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

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

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

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

### **1.10 Ausweich- und Überleitmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen**

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

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

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

### 1.11 Lageplan der Betriebsstelle

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

### 1.13 Signale

Signal	Verwendung	Standort (km)	Zs 1	Zs 2	Zs 3	Zs 6	Zs 7	Zs 8
R31	Zsig	15,171	ja	nein	ja	nein	nein	nein
R32	Zsig	15,171	ja	nein	ja	nein	nein	nein
R801	Zsig	9,628	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R802	Zsig	9,513	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R803	Zsig	9,513	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R804	Zsig	9,552	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R503	Zsig	12,939	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R504	Zsig	12,939	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R505	Zsig	14,038	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R506	Zsig	14,037	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R825	Zsig	12,028	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R826	Zsig	12,013	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S31	Zsig	14,851	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S32	Zsig	14,851	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S33	Zsig	14,852	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S109	Zsig	15,906	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S116	Zsig	15,907	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S122	Zsig	15,742	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S431-438	Zsig	601,122	nein	nein	ja	nein	ja	nein
S441-448	Zsig	601,102	nein	nein	ja	nein	ja	nein
S500	Zsig	13,245	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S503	Zsig	12,257	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S504	Zsig	12,337	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S505	Zsig	13,280	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S506	Zsig	13,280	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S601	Zsig	15,264	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S602	Zsig	500,095	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S823	Zsig	10,610	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S824	Zsig	10,576	ja	nein	nein	nein	nein	nein

Alle Signale Zs 3 sind als Formsignale ausgeführt.

### 1.14 Streckenblockeinrichtungen

bleibt frei

### 1.15 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

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

### 1.16 Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen

bleibt frei

### 1.17 Standorte Rangierhalttafel

Es sind keine Rangierhalttafeln vorhanden.

### 1.18 Punktförmige Zugbeeinflussung

Signal	1000 Hz	2000 Hz
31Vp3	X	
31Vp4	X	
p803	X	
p804	X	
R801		X
r801	X	
R802		X
r802	X	
R803		X
r803	X	
R804		X
r804	X	
s823	X	
S823		X
s824	X	
S824		X

Bft Hausbruch-  
Mitte

Signal	1000 Hz	2000 Hz
Ls 511		X
Ls 512		X
Ls 551 <sup>1</sup>		X
Ls 552 <sup>1</sup>		X
Ls 553 <sup>1</sup>		X
Ls 554 <sup>1</sup>		X
Ls 555 <sup>1</sup>		X
Ls 556 <sup>1</sup>		X
Ls 557 <sup>1</sup>		X
Ls 558 <sup>1</sup>		X
r503	X	
R503		X
r504	X	
R504		X
r505	X	
R505		X
r506	X	
R506		X
S31		X
S32		X
S33		X
S500		X
S503		X
s503	X	
S504		X

Bft Alte Süder-  
elbe

noch PZB

Bft Alte Süde-  
relbe

Signal	1000 Hz	2000 Hz
s504	X	
S505		X
S506		X
S521		X

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

Bft Altenwerder  
Ost

Signal	1000 Hz	2000 Hz
Ls 438x		X
Ls 438y		X
Ls431x		X
Ls431y		X
Ls432x		X
Ls432y		X
Ls433x		X
Ls433y		X
Ls434x		X
Ls434y		X
Ls435x		X
Ls435y		X
Ls436x		X
Ls436y		X
Ls437x		X
Ls437y		X
Ls441x		X
Ls441y		X
Ls442x		X
Ls442y		X
Ls443x		X
Ls443y		X
Ls444x		X
Ls444y		X
Ls445x		X
Ls445y		X
Ls446x		X
Ls446y		X
Ls447x		X
Ls447y		X
Ls448x		X
Ls448y		X
S431-438		X
S441-448		X



Signal	1000 Hz	2000 Hz
R31		X
R32		X
S601		X
S602		X
Ls 1y		X
Ls 2y		X
Ls 3y		X
Ls 4y		X
Ls 5y		X
Ls 6y		X
Ls 7y		X
Ls 8y		X
Ls 9y		X
Ls 10y		X
Ls 11y		X
Ls 12y		X
Ls 13y		X
Ls 14y		X
Ls 15y		X
Ls 16y		X
Ls 17y		X
Ls 18y		X
Ls 19y		X
Ls 20y		X
Ls 21y		X
Ls 22y		X

**Bft Dradenau**



Signal	1000 Hz	2000 Hz
Ls 601 <sup>I</sup>		X
Ls 604 <sup>I</sup>		X

**Bft Mühlenwerder**

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

Es sind keine Laderampen vorhanden.

### **2.2 Ladestellen, Freiladegleise**

Im Bft Dradenau befindet sich ein Freiladegleis, Gleis WHO066, mit einer Länge von etwa 78m. Das Gleis ist eingedeckt und mit Straßenfahrzeugen befahrbar.

### **2.3 Fahrzeugbehandlungsanlagen**

#### Bremsprobeanlagen

siehe Pkt. 4.1

#### Schadwagenbehandlung

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

Als Schadwagenbehandlungsgleise sind vorgesehen:

- im Bft Alte Süderelbe Gleis ASE537,
- im Bft Hansaport Gleis HPT714 und
- im Bft Dradenau Gleis WHO126.

⋮ Als Schwagensammelgleis ist vorgesehen:

- im Bft Dradenau Gleis WHO152 (Teillänge)

### **3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr**

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

### **3.2 Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen**

#### **Bft Alte Süderelbe**

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

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

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

#### **Bft Mühlenwerder**

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

### 4.1 Bremsprobeanlagen

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

**Bft Alte Süderelbe**

Die Taster der Bedieneinrichtungen können nicht mit Handschuhen bedient werden.

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

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

**Bft Altenwerder Ost**

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

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

**Bft Dradenau**

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

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

**Bft Mühlenwerder**

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

#### 4.2 Fremdstromversorgung

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

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

Folgende Elektranten zur Fremdstromversorgung von Tfz sind vorhanden:

##### Bft Alte Süderelbe

Ort	Anzahl Elektran-ten	Anzahl Anschlüsse je Elektrant		
		230 V	400 V / 16 A	400 V / 32 A
zwischen Gleis ASE511 und Gleis ASE512	3	2		
zwischen Gleis ASE532 und Gleis ASE533	3	2		
zwischen Gleis ASE534 und Gleis ASE535	2	2		
zwischen Gleis ASE591 und Gleis ASE592	2	2		
zwischen Gleis ASE593 und Gleis ASE594	2	2		

##### Bft Dradenau

Ort	Anzahl Elektran-ten	Anzahl Anschlüsse je Elektrant		
		230 V	400 V / 16 A	400 V / 32 A
zwischen Gleis WHO025 und Gleis WHO026	2	3	1	
zwischen Gleis WHO041 und Gleis WHO042	3	2	2	1
zwischen Gleis WHO151 und Gleis WHO152	5	2	1	1

#### 4.3 Einbruchmeldeanlage

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.

##### Bft Hausbruch Mitte

Uv	Standort Fühler	Weichen	betriebliche Stelle für die Weichenheizung
21 (HV2)	Weiche HBS813	HBR811, HBR812, HBR813, HBR814, HBR816, HBR817, SUD801	Mosaiktafel Notbedienplatz Whf (u)

noch Weichen-  
heizung

Uv	Standort Fühler	Weichen	betriebliche Stelle für die Weichenheizung
11 (HV1)	Weiche ASE512	ASE507, ASE508, ASE509, ASE510, ASE511, ASE512, ASE513, ASE514, ASE515, ASE516, ASE517, ASE518, ASE519, ASE520, ASE533	Mosaiktafel Not- bedienplatz Whf (u)
12	Weiche ASE512	ASE531, ASE532, ASE534, ASE536, ASE537, ASE538, ASE551, ASE552, ASE553, ASE554	
16 (HV1A)	Weiche ASE563	ASE561, ASE562, ASE563, ASE564, ASE565, ASE566, ASE567, ASE541	
17	Weiche ASE563	ASE571, ASE572, ASE573, ASE574, ASE575, ASE576, ASE577, ASE539	
18	Weiche ASE563	ASE540, ASE581, ASE582, ASE583, ASE584, ASE585, ASE586, ASE587, ASE590	
2.1 (HV2)	Weiche ASE265	ASE191, ASE192, ASE250, ASE251, ASE252, ASE253, ASE254, ASE257, ASE258, ASE261, ASE264, ASE265, ASE266, ASE267, ASE268, ASE270, ASE271, ASE272, ASE273, ASE274, ASE275, ASE276, ASE277, ASE278, ASE280, ASE281, ASE283	
2.2	Weiche ASE265	ASE171, ASE172, ASE173, ASE174, ASE175, ASE176, ASE177, ASE178, ASE179, ASE180, ASE181, ASE182a, ASE182b, ASE183, ASE184, ASE186a/b, ASE186c/d, ASE190a/b, ASE190c/d, ASE255, ASE256, ASE262, ASE263, ASE185	
2.3	Weiche ASE265	ASE193, ASE194, ASE196, ASE284, ASE285, ASE301a, ASE301b, ASE302, ASE304	
2.4	Weiche ASE265	ASE210, ASE211, ASE212, ASE213, ASE214	

Bft Alte Süder-  
elbe

Uv	Standort Fühler	Weichen	betriebliche Stelle für die Weichenheizung
2.4	Weiche ASE265	HPT200, HPT201a/b, HPT201c/d, HPT202, HPT207, HPT208	Mosaiktafel Not- bedienplatz Whf (u)

Bft Hansaport



noch Weichen-  
heizung

Bft Altenwerder  
Ost

Uv	Standort Fühler	Weichen	betriebliche Stelle für die Weichenheizung
9.1	Weiche AWO404	AWO401, AWO402, AWO403, AWO404, AWO405, AWO406, AWO407, AWO410, AWO411, AWO412, AWO413, AWO431, AWO432, AWO433, AWO434, AWO435, AWO436, AWO437, AWO441, AWO442, AWO443, AWO444, AWO445, AWO446, AWO447	Touch-PC beim Fdl Whf
9.2	Weiche AWO481	AWO461, AWO462, AWO463, AWO464, AWO465, AWO466, AWO467, AWO471, AWO472, AWO473, AWO474, AWO475, AWO476, AWO477, AWO481	

Bft Dradenau

Uv	Standort Fühler	Weichen	betriebliche Stelle für die Weichenheizung
3.1 (HV3)	Weiche WHO033	WHO005, WHO030, WHO031, WHO032, WHO033, WHO034, WHO035, WHO036, WHO037, WHO323	Mosaiktafel Not- bedienplatz Whf (u)
32	Weiche WHO033	WHO002, WHO003, WHO004a/b, WHO004c/d, WHO007a/b, WHO007c/d, WHO008, WHO012, WHO013, WHO017, WHO021	
33	Weiche WHO033	WHO006a/b, WHO006c/d, WHO009, WHO010, WHO011, WHO015, WHO016, WHO018, WHO019, WHO020	
41 (HV4)	Weiche WHO058	WHO055, WHO058a/b, WHO058c/d, WHO059, WHO062, WHO063	
42	Weiche WHO058	WHO056, WHO057, WHO060, WHO061, WHO064, WHO066, WHO067, WHO068, WHO069, WHO071, WHO072, WHO073, WHO075, WHO078	
43	Weiche WHO058	WHO065a/b, WHO065c/d, WHO070	
51 (HV5)	Weiche WHO101	WHO131a/b, WHO131c/d, WHO132, WHO133, WHO134, WHO135, WHO136, WHO137, WHO138, WHO139	
52	Weiche WHO101	WHO101, WHO103, WHO121, WHO122, WHO124	
101 (HV10)	Weiche WHO320	WHO317, WHO318, WHO319, WHO320, WHO321, WHO322	
Whm	Weiche WHO086	WHO081, WHO082, WHO083, WHO084, WHO085, WHO086, WHO091, WHO092, WHO093, WHO094, WHO095, WHO096, WHO097, WHO125	
Whm West	Weiche WHO170	WHO141, WHO142, WHO143, WHO144, WHO145, WHO146, WHO147, WHO162, WHO166, WHO167, WHO168, WHO169a/b, WHO169c/d, WHO170, WHO171, WHO172	

**noch Weichen-  
heizung**

<b>Uv</b>	<b>Standort Fühler</b>	<b>Weichen</b>	<b>betriebliche Stelle für die Weichenheizung</b>
6 (HV)	Weiche MUE019	MUE015, MUE016, MUE017, MUE018, MUE019, MUE020, MUE021, MUE024, MUE025, MUE026, MUE027, MUE028, MUE029, MUE030, MUE031	Touch-PC beim Ww Ct
61 (UV)	Weiche MUE019	MUE008, MUE009, MUE010, MUE011, MUE012, MUE013, MUE014, MUE101, MUE102	
7 (HV)	Weiche MUE063	MUE051, MUE052, MUE053, MUE054, MUE055, MUE056, MUE057, MUE058, MUE059, MUE060, MUE062, MUE063, MUE066, MUE067, MUE068, MUE070, MUE071	
34	Weiche WHO033	MUE001, MUE002, MUE003, MUE004, MUE005, MUE006, MUE007, MUE100	Mosaiktafel Not- bedienplatz Whf (u)

**Bft Mühlenwerder**

**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:

### Bft Alte Süderelbe

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

### Bft Hansaport

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

### Bft Altenwerder Ost

Bereich mit Gleisfeldbeleuchtung	Bedienung durch	Bemerkungen
Gleise AWO401 – AWO407	Dämmerungsschalter	
Gleise AWO431 – AWO448		
Gleis AWO451		

### Bft Dradenau

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

### Bft Mühlenwerder

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

### **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**

##### Informationseinrichtungen und Datenverarbeitungssystem TransPORT Rail

**TransPortRail**

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 Betriebsleitstellensystem ARAMIS ausgerüstet. Über diese Rechner ist auch ein Zugriff auf TransPORT Rail vorhanden.

##### Telefon

**Telefon**

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

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

Bei Ausfall der stationären Telekommunikationseinrichtungen sind die Stellwerke Whf/Whm, As und Ct über Mobiltelefon erreichbar. Die Mobiltelefone werden nur bei Bedarf eingeschaltet und sind nicht auf die Festnetzanschlüsse weitergeleitet.

- Fdl Whf 1, Fdl Whf 2, AWO, Ww As      Tel: 01 51/27 78 53 29
- Ww Ct    Tel: 01 51/27 78 53 30
- Fdl Whf 3                                        Tel: 01 51/27 78 53 31



Funk

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

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

**Ortskanal** *analoger Zugfunk Ortskanal*

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

Folgende Erreichbarkeiten sind dabei für den Tf gegeben:

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

**Rangierfunk** *Rangierfunk*

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

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

Standorte:

Umschaltpunkt zwischen den Funkkanälen	Ort
H 44/H 36	Ls 27 <sup>I</sup> , Ls 29 <sup>I</sup>
H 36/H 29	S601, S602, Ls 44 <sup>I</sup>
H 44/H 30	- Höhe R505/R506: für die Gleise ASE505, ASE506 und ASE551-ASE558 - Sperrsignale an nördlichen Ende der Richtungsgleise (Rangierfahrten von/nach Altenwerder Ost nutzen auch im Bezirk des Ww As H 30)
H 44/H 34	P803, P804 (bei Halt vor diesen Signalen ist schon auf den Funk des Fdl Hof umzuschalten)

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

**Lieferwerke**

Gas	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

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

**Absperrreinrichtungen**

**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)

a) Hauptgleise

**Hauptgleise**

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
durchgehende Hauptgleise	km 14,6	km 13,8	4,35‰	Mühlenwerder / Dradenau
MUE607-MUE610, MUE630	km 501,3	km 500,9	12,60‰	Mühlenwerder
MUE601-MUE608	km 500,9	km 500,3	5,4‰	Alte Süderelbe
AWO403	Weiche AWO401	Weiche AWO411	8,00‰	Alte Süderelbe
ASE503	km 12,1	km 12,9	3,22‰	Hausbruch
ASE504	km 12,1	km 12,9	3,22‰	Hausbruch
ASE543	Weiche ASE184	Weiche ASE210	8,00‰	Hansaport
ASE544	Kr ASE187	Weiche ASE211	8,00‰	Hansaport
ASE545	Kr ASE189	Weiche ASE212	8,00‰	Hansaport
HBR801 – HBR804	km 9,5	km 9,2	2,73‰	Hohe Schaar / Unterelbe
ASE702	Weiche ASE214	Ls W402x	6,20‰	Altenwerder Ost
ASE702/AWO402	Ls W402X	Weiche AWO406 bzw. Weiche AWO407	6,00‰	Alte Süderelbe
ASE706/AWO401	Weiche HPT202	Weiche AWO406 bzw. Weiche AWO407	6,00‰	Alte Süderelbe

**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:

**Bft Alte Süder-  
elbe**

In den Gleisen ASE551 bis ASE558 beträgt die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen weniger als 2,5‰.

**Bft Altenwerder  
Ost**

In den Gleisen AWO431 bis AWO448 beträgt die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen weniger als 2,5‰.

**Bft Dradenau**

Gleise	Neigung in ‰
WHO006 bis WHO011	3,00
WHO012	11,50
WHO013 bis WHO018	2,60
WHO019 bis WHO022	15,00
WHO063	10,00

In den Gleisen WHO151 bis WHO156 beträgt die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen weniger als 2,5‰.

**Bft Mühlenwerder**

In den Gleisen MUE611 bis MUE629 beträgt die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen weniger als 2,5‰.

**Zuführungsgleise**

c) Zuführungsgleise:

Zuführungsgleis	von	bis	Neigung in ‰
Arcelor Mittal Hamburg GmbH (414/417) und HHLA (483)	Weiche WHO140	Anschlussgrenzen	6,9
Altenwerder West	Weiche AWW304	BÜ1421 / Anschlussgrenze An-schl. 418	10,0
Altenwerder Ost	Weiche AWO410	Weiche AWO401	6,6
MUE600 (Dunkle Ecke)	Weiche MUE102	BÜ 1433a	30,0
MUE600 (Dunkle Ecke)	BÜ 1433 a	Weiche MUE103	10,0
Alte Süderelbe Gleise ASE534 und 535	Weiche ASE542	südl. Ende Betriebsgebäude	5,7

d) übrige Nebengleise

**übrige Neben-  
gleise**

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 2a)  
Maßgebende Neigungen größer als 2,5 ‰ (1:400)**

a) Hauptgleise

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
durchgehende Hauptgleise	km 14,6	km 13,8	4,35‰	Mühlenwerder / Dradenau
MUE607-MUE610, MUE630	km 501,3	km 500,9	12,60‰	Mühlenwerder
MUE601-MUE608	km 500,9	km 500,3	5,4‰	Alte Süderelbe
AWO403	Weiche AWO401	Weiche AWO411	8,00‰	Alte Süderelbe
ASE503	km 12,1	km 12,9	3,22‰	Hausbruch
ASE504	km 12,1	km 12,9	3,22‰	Hausbruch
ASE543	Weiche ASE184	Weiche ASE210	8,00‰	Hansaport
ASE544	Kr ASE187	Weiche ASE211	8,00‰	Hansaport
ASE545	Kr ASE189	Weiche ASE212	8,00‰	Hansaport
HBR801 – HBR804	km 9,5	km 9,2	2,73‰	Hohe Schaar / Unterelbe
ASE702	Weiche ASE214	Ls W402x	6,20‰	Altenwerder Ost
ASE702/AWO402	Ls W402X	Weiche AWO406 bzw. Weiche AWO407	6,00‰	Alte Süderelbe
ASE706/AWO401	Weiche HPT202	Weiche AWO406 bzw. Weiche AWO407	6,00‰	Alte Süderelbe



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

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

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

**Bft Alte Süder-  
elbe**

In den Gleisen ASE551 bis ASE558 beträgt die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen weniger als 2,5‰.

**Bft Altenwerder  
Ost**

In den Gleisen AWO431 bis AWO448 beträgt die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen weniger als 2,5‰.

**Bft Dradenau**

Gleise	Neigung in ‰
WHO006 bis WHO011	3,00
WHO012	11,50
WHO013 bis WHO018	2,60
WHO019 bis WHO022	15,00
WHO063	10,00

In den Gleisen WHO151 bis WHO156 beträgt die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen weniger als 2,5‰.

Zuführungsgleis	von	bis	Neigung in ‰
MUE600 (Dunkle Ecke)	Weiche MUE102	BÜ 1433a	30,0
MUE600 (Dunkle Ecke)	BÜ 1433 a	Weiche MUE103	10,0

**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.

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

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

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

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

**Bft Alte Süderelbe**

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

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

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

**Bft Hansaport**

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

**Bft Altenwerder Ost**

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

**Bft Dradenau**

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

**Bft Mühlenwerder**

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

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

Über die Bahnhofsteilgrenzen sind auch Rangierfahrten zugelassen.

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

Zugstraßen über die Gleise HBR803 und HBR804 werden in zwei Teilfahrstraßen eingestellt. Wenn nicht mit Fahrtstellung des Hauptsignals gefahren werden kann, muss für Zugfahrten ein Fahrwegsicherungsgespräch durchgeführt werden.

**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.

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

Die Zuständigkeitsbezirke werden folgendermaßen abgegrenzt:

**Fdl Whf 1**

**Fdl Whf 1**

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

**Fdl Whf 2**

**Fdl Whf 2**

Bft	Abgrenzung durch	zu
Alte Süderelbe	R 505, R 506, Ls 551 <sup>II</sup> – Ls 558 <sup>II</sup> (jeweils einschließlich)	Fdl Whf 1
	Weiche ASE186c/d, Weiche ASE192, Weiche ASE195 (jeweils einschließlich)	Ww As
Dradenau	Ls 29 <sup>I</sup> und Ls 27 <sup>I</sup> (jeweils einschließlich)	Fdl Whf 3
Mühlenwerder	Sig S601 und S602 (jeweils einschließlich)	Ww Ct

**Fdl Whf 3**

**Fdl Whf 3**

Bft	Abgrenzung durch	zu
Dradenau	Ls 29 <sup>I</sup> und Ls 27 <sup>I</sup> (jeweils ausschließlich)	Fdl Whf 2
Mühlenwerder	Ls 44 <sup>I</sup> (einschließlich)	Ww Ct

**noch Tätigkeiten  
abgrenzen**

**Ww As**

**Ww As**

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

**Ww Ct**

**Ww Ct**

Bft	Abgrenzung durch	zu
Dradenau	Ls 44 <sup>II</sup> (ausschließlich)	Fdl Whf 3
Alte Süderelbe	S601 und S602 (jeweils ausschließlich)	Fdl Whf 2

Zug- und Rangierstraßen dürfen nach Absprache zwischen den Fdl bereichsübergreifend eingestellt werden.

- ⋮ Bei Nichtbesetzung Fdl Whf 2 übernimmt der Fdl Whf 1 die Aufgaben mit.
- ⋮ Nichtbesetzung Fdl Whf 2 und 3 übernimmt Fdl Whf 1 deren Aufgaben mit.

Bei Nichtbesetzung des Ww As werden die Aufgaben durch den Fdl Whf 1 mit wahrgenommen. Ein Ablaufbetrieb kann während dieser Zeit nicht stattfinden.

Sperrungen werden vom Sperr-Antragsteller mit dem jeweils zuständigen Fdl / Ww vereinbart. Wenn auch ein Nachbar-Fdl oder -Ww Zug-/Rangierfahrten in den zu sperrenden Abschnitt zulassen kann, muss die Sperrung vom zuständigen Fdl / Ww zuerst mit dem Nachbar-Fdl /-Ww vereinbart werden, erst danach gilt das Gleis als gesperrt.

Abgrenzung Weichenwärter / EVU

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

**noch Abgrenzung  
Zuständigkeits-  
bereiche**

---

## **Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03**

### **408.0321 Abschnitt 2 und**

### **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.

#### **Bft Mühlenwerder**

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

---

## **Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.04**

### **408.0431 Abschnitt 2 Absatz 2 und**

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

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

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

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

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

---

## **Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.05**

### **408.0581 Abschnitt 1 und**

### **408.2581 Abschnitt 1**

#### **Maßnahmen bei Gefahr**

Wenn dem Bahnbetrieb eine Gefahr droht (z.B. Fahrgutaustritt, 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.

<b>Name des Ortsstellbereiches</b>	<b>zuständige Stelle (BözM)</b>	<b>Rufnummer</b>
Altenwerder West	Fdl Whf 2	040 / 42 8 47 – 34 30
Dunkle Ecke	Ww Ct	040 / 42 8 47 – 34 40

Der Tf muss sich bei der zuständigen Stelle melden.

### **408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4**

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

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

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

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

### **408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5**

#### **Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich**

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

**Rangierfunk**

**Grenzen der Ortsstellbereiche**

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

Name des Ortsstellbereiches (Rangierfunkkanal)	umfasst folgende Gleisanlagen der HPA	Grenzen
Altenwerder West (H 30)	Gleisgruppe Landterminal einschl. Gleis AWW302	- Ls 34 (ausschließlich) - Infrastrukturanschlussgrenzen zu den Anschlüssen
Dunkle Ecke (H 29)	Gleise MUE625-654 sowie das weiterführende Gleis zu den Anschlüssen	- Ls 600 (ausschließlich) - Infrastrukturanschlussgrenzen zu den Anschlüssen

**weitere Regeln für die Ortsstellbereiche**

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

**408.4811 Abschnitt 7  
Örtliche Besonderheiten**

**Allgemein**

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

**noch Besonderheiten beim Rangieren**

- e) Abweichend von a) braucht für Fahrten nach Bft Hansaport keine Zustimmung des Anschliebers eingeholt zu werden.
- f) Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis ASE561-ASE568 dürfen am Zsig R503 oder R504 enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.  
Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis ASE581-ASE588 dürfen am Zsig R825 oder R826 enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.
- g) Züge auf Zsig R825 oder R826 nach Gleis ASE521 enden am Ls 521<sup>II</sup>. Nach Halt sofort beim Fdl melden.
- h) Bei Ausgangszügen aus den Gleisen ASE581-ASE588 sind die Tf durch die Angaben zum Streckenbuch verständigt, dass bis zum Zsig S521 als Rangierfahrt gefahren wird.  
Bei Ausgangszügen aus den Gleisen ASE561-ASE568 sind die Tf durch die Angaben zum Streckenbuch verständigt, dass bis zum Zsig S500 als Rangierfahrt gefahren wird.
- i) Folgende Gleise sind am Nordende zur Abdeckung mit Hemmschuhen vorgesehen:  
ASE561-ASE568, ASE571-ASE578, ASE581-ASE588  
Die ordnungsgemäße Abdeckung der Gleise obliegt dem jeweiligen EVU.
- j) Vor dem Beginn des Abdruckbetriebes sind Gleise, in die Fahrzeuge automatisch abgelenkt werden können und in denen Tfz (z.B. Zugloks vor Ausgangszügen) oder mit Druckluftbremse festgelegte Fahrzeuge stehen, abzuriegeln.
- k) Werden in den Richtungsgleisen Fahrzeuge mit der Druckluftbremse festgelegt, ist dieses vom Tf sofort an den Ww As zu melden

**Bft Alte Süderelbe**

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

**Bft Hansaport**

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

**Bft Altenwerder Ost**

- e) Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis WHO001-WHO022 dürfen am Zsig R31oder R32 enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

**Bft Dradenau**

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

**Bft Mühlenwerder**



**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:

**Fahrten mit gehobenem Stromabnehmer** 1. Befinden sich in einer Rangierfahrt aus Richtung Bft Hausbruch Mitte mit Ziel Richtungsgruppe Bft Hmb Hohe Schaar (Gleise HOS041 bis HOS085) Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer, ist dieses dem ablassenden Ww in der Rangiervereinbarung als Besonderheit mitzuteilen. Der ablassende Ww verständigt den Fdl Hof über die Besonderheit.

**maximale Länge** 2. 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.

**408.4814 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**

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

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

**Bft Alte Süder-  
elbe** Im Abdruckbetrieb darf an den Ablaufberg mit höchstens 8 km/h herangefahren werden.

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

**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 Kuppungsmuttern und den freien Spindelenden (Endscheibe, Stift, Splint) noch ein Gewindegang frei bleibt (Langmachen).

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

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

**Bft Dradenau**

Gleisnr. bzw. Gleisbezeichnung	Zerrplan Nr.	kleinster Radius in m	zwischen	und
MUE652	05	140	Weiche MUE103	Weiche MUE115
MUE653	05	140	Weiche MUE107	Weiche MUE116
MUE654	05	140	Weiche MUE107	Weiche MUE116

**Bft Mühlenwerder**

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

**Weichen**

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

**Bft Alte Süderelbe**

<b>Zerrplan 05, Radius im abzweigenden Strang 140m</b>		
WHO187	WHO188	

**Bft Dradenau**

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

**Bft Mühlenwerder**

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

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

**Bft Alte Süderelbe**

**408.4816 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.

**408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3**

**Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind**

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

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

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

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

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

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

#### **408.4816 Abschnitt 2 Absatz 2**

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

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

**Bft Alte Süderelbe**

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

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

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

**Bft Mühlenwerder**

#### **408.4818 Abschnitt 1 Absatz 1**

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

Abstoßen und Ablaufen lassen ist nur in den Gleisen ASE561-ASE581 aus Richtung Süden zugelassen.

**Bft Alte Süderelbe**

Für den Abstoß- oder Ablaufbetrieb sind diese Gleise am Nordende grundsätzlich mit zwei Sicherungshemmschuhen nebeneinander auf gleicher Höhe abzudecken. Die Sicherungshemmschuhe sind auf der Sohlenunterseite und der Sohlenspitze nicht zu fetten.

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

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

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

#### **408.4818 Abschnitt 4**

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

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

**Bft Alte Süderelbe**

**408.4818 Abschnitt 5 Absatz 1 a)  
Unwirksame Sperrvorrichtung an Weichen**

Bft Alte Süder-  
elbe

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

**408.4818 Abschnitt 5 Absatz 1 b)  
Ablaufen mit eingeschalteter automatischer Laufwegsteuerung**

Bft Alte Süder-  
elbe

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

**408.4821 Abschnitt 3 b)  
Verwenden des Luftbremskopfes**

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

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

**408.4841 Abschnitt 6 Absatz 1  
Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können, Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote**

1	2	3	4
auf Fahrweg	Zugfahrt nach Gleis/ in Richtung	Während einer Zugfahrt ist das Rangieren verboten im Gleis	Das Rangierverbot spricht aus
<b>von Sig S109- S122</b>	über Weiche WHO318 nach GI WHO032 <sup>II</sup>	GI WHO033 <sup>II</sup>	Fdl Whf2
<b>von Sig R32</b>	über Weiche WHO318 nach GI WHO001- WHO022		
<b>von Sig R505/R506</b>	Gleis WHO031 <sup>I</sup>	GI ASE543 GI ASE544 GI ASE545	
<b>von Sig S031</b>	über Weiche ASE184 nach GI ASE505/506.	GI ASE546	
<b>von Sig S50/S51</b>	GI ASE505/506 über Weiche ASE184		
<b>von Sig R505/R506</b>	Ri. Hansaport über Weiche ASE184		

**408.4851 Abschnitt 1 Absatz 1**

**Andere Mitarbeiter zuständig für das Sperren von Nebengleisen**

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

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

1	2	3	4	5	6
Lfd. Nr.	Zust. MA	Gleise	von	bis	Zustimmung vom Fdl / MA
1	Ww Ct	alle Gleise nördlich S601 / S602 / Ls 44 <sup>I</sup>	S601 / S602 / Ls 44 <sup>I</sup>	Bahnhofs-ende	für Gleise MUE601, MUE602 und MUE604 Fdl Whf2
2	Ww As	ASE522-ASE524 ASE531-ASE538 ASE560-ASE568 ASE570-ASE578 ASE580-ASE588 ASE591-ASE595	Ls 521 <sup>II</sup> , Ls 520 <sup>II</sup> , Grz Weiche ASE534, Ls 510 <sup>II</sup>	Spitze Weiche ASE262, Spitze Weiche ASE276, Spitze Weiche ASE285	bei Sperrung Westtangente Fdl Whf

## 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**

<b>Fahrtrichtung Bft Alte Süderelbe – Bft Hausbruch Mitte</b>	Zvsig s505	km 13,68, Signalstandort abweichend links
	Zsig S505	km 13,28, Signalstandort abweichend links, Ne 4 nicht aufgestellt
	Zvsig s503	km 12,77, Signalstandort abweichend links
	Zsig S503	km 12,26, Signalstandort abweichend links
	Zvsig s823	km 11,00, Signalstandort abweichend links
	Zsig S823	km 10,60, Signalstandort abweichend links, Ne 4 nicht aufgestellt
<b>Fahrtrichtung Bft Hausbruch Mitte – Bft Alte Süderelbe</b>	Zvsig r826	km 11,61, Signalstandort abweichend links
	Zsig R826	km 12,01, Signalstandort abweichend links, Ne 4 nicht aufgestellt
	Zvsig r504	km 12,33, Signalstandort abweichend links
	Zsig R504	km 12,94, Signalstandort abweichend links, Ne 4 nicht aufgestellt
	Zsig R506	km 14,01, Signalstandort abweichend links, Ne 4 nicht aufgestellt

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

### 301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6

#### **Bremsweg der Strecke**

Bft Hausbruch Mitte – Bft Dradenau / Bft Altenwerder Ost

Der Bremsweg der Strecke beträgt 400m.

---

## 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

#### Bft Hausbruch Mitte

Fdl Whf: C 19 (Tonruf 1)

#### Bft Alte Süderelbe

Fdl Whf: C 19 (Tonruf 1)  
Ww As: C 19 (Tonruf 2)

#### Bft Hansaport

Fdl Whf: C 19 (Tonruf 1)

#### Bft Altenwerder Ost

Fdl Whf: C 19 (Tonruf 1)

#### Bft Dradenau

⋮ Fdl Whf: C 11 (Tonruf 1 + 2)

#### Bft Mühlenwerder

Fdl Whf: C 29 (Tonruf 1)  
Ww Ct: C 29 (Tonruf 2)

---

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

481.0205 Abschnitt 2 Abs. 3  
Rufnummer des Fahrdienstleiters

GSM-R 01835 852 3450 (Fdl Whf)

#### 481.0205 Abschnitt 7 Zugvorbereitungsmeldung

Eine Zugvorbereitungsmeldung mittels GSM-R ist nicht vorhanden.



---

**481.0205Z01 Abschnitt 1  
Zugfunkbereiche**

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

**Sperrungen von Gleisen**

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

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

**482.8001 Abschnitt 2 Absatz 1, 2 und 3  
Vorhaltung und Überprüfung der Signalmittel, Werkzeuge und Hilfsmittel**

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

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

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

- am BÜ 614

Ortsstellbereich  
Altenwerder Ost

## **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.

---

## **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, Backenschiene 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  
„Hansaport“**

Der EOW-Bereich „Hansaport“ befindet sich in den Gleisen HPT704 und HPT705 und umfasst nur die Weichen HPT207 und HPT208.

**482.8004 Abschnitt 5 Absatz 1**

**Ansprechpartner bei Störungen in EOW-Bereichen**

Ansprechpartner bei Störungen im EOW-Bereich „Hansaport“ ist der FdI Whf.

---

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

**482.9001Z06 Abschnitt 4 Absatz 2**

**Nicht auffahrbarer Weichenverschluss**

**Altenwerder West**

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

## 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

<b>GA-Nr.</b>	<b>Firma</b>	<b>Belegenheit</b>	<b>Anschlussgrenze bei *)</b>	<b>Zerrplan</b>
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

<b>GA-Nr.</b>	<b>Firma</b>	<b>Belegenheit</b>	<b>Anschlussgrenze bei <sup>*)</sup></b>	<b>Zerrplan</b>
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

<sup>\*)</sup> die genaue Anschlussgrenze ist vor Ort gekennzeichnet

Verzeichnis der Gleisanschlüsse

<b>GA-Nr.</b>	<b>Firma</b>	<b>Belegenheit</b>	<b>Anschlussgrenze bei *)</b>	<b>Zerrplan</b>
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

<b>GA-Nr.</b>	<b>Firma</b>	<b>Belegenheit</b>	<b>Anschlussgrenze bei *)</b>	<b>Zerrplan</b>
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



Verzeichnis der Gleisanschlüsse

---

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 Hafensbahn 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 Hafensbahn 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 Hafensbahn 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
<b>Bft Hausbruch Mitte</b>					
HBR801	(589)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBR802	(473)	Betriebsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBS803	(380)	Betriebsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HBR804	(419)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Bft Alte Süderelbe</b>					
ASE511	65	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
ASE512	65	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
ASE520	698	Aufziehggleis Ablaufberg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE521	(670)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE531	(70)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE532	63	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE533	62	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
<b>noch Bft Alte Süderelbe</b>					
ASE534	(33)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE535	49	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE536	(443)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE537	445	Schadwagenbehandlung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Bft Alte Süderelbe, Einfahrgruppe (ASE)</b>					
ASE551	748	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE552	746	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE553	737	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE554	736	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE555	750	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE556	716	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE557	717	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE558	723	Einfahrgleis, Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Bft Alte Süderelbe, Richtungsgruppe (ASE)</b>					
ASE561	698	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE562	693	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE563	680	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE564	680	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE565	723	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE566	724	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE567	775	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE568	776	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock
<b>noch Bft Alte Süderelbe, Richtungsgruppe (ASE)</b>					
ASE571	739	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE572	740	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE573	732	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE574	722	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE575	507	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE576	437	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE577	351	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE578	351	Richtungsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE581	767	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE582	769	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE583	771	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE584	773	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE585	775	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE586	777	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE587	780	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE588	729	Richtungsgleis, Ausfahrt mgl. (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Bft Alte Süderelbe, Lokabstellung Blaue Brücke</b>					
ASE591	80	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE592	73	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE593	80	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE594	71	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ASE595	(35)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock
<b>Bft Alte Süderelbe, Gleisgruppe Altenwerder West (AWW)</b>					
AWW313	388	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWW314	382	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWW315	424	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWW318	(436)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWW319	(50)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Bft Hansaport (HPT)</b>					
HPT705	(368)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HPT714	322	Schadwagenbehandlung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HPT715	(235)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Bft Altenwerder Ost (AWO)</b>					
AWO431	710	Einfahrt / Zugbildung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO432	710	Einfahrt / Zugbildung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO433	711	Einfahrt / Zugbildung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO434	712	Einfahrt / Zugbildung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO435	710	Einfahrt / Zugbildung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO436	710	Ein- und Ausfahrt CTA-Shuttlevkehr	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO437	711	Ein- und Ausfahrt CTA-Shuttlevkehr	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO438	713	Ein- und Ausfahrt CTA-Shuttlevkehr	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock
<b>noch Bft Altenwerder Ost (AWO)</b>					
AWO441	(708)	Betriebsgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO442	718	Einfahrt / Zugbildung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO443	713	Einfahrt / Zugbildung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO444	717	Einfahrt / Zugbildung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO445	713	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO446	717	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO447	718	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO448	720	Baustellenlogistik / Betriebs- gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AWO451	(336)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Bft Dradenau, Ein- und Ausfahrgruppe (WHO)</b>					
WHO001	778	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO002	720	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO003	680	Ein- und Ausfahr Gleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO004	710	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO005	756	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO006	520	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO007	512	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO008	548	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO009	672	Ein- und Ausfahr Gleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO010	593	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO011	593	Ein- und Ausfahr 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
<b>noch Bft Dradenau, Ein- und Ausfahrgruppe</b>					
WHO012	603	Ein- und Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO013	572	Ein- und Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO014	491	Ein- und Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO015	491	Ein- und Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO016	562	Ein- und Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO017	655	Ein- und Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO018	687	Ein- und Ausfahrgeleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO019	774	Ein- und Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO020	751	Ein- und Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO021	756	Ein- und Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO022	790	Ein- und Ausfahrgeleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO025	113	Lokabstellung Ellok	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO026	130	Lokabstellung Ellok	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
WHO041	106	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO042	102	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO043	52	Lokabstellung	<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
<b>Bft Dradenau, ehem. Richtungsgruppe (WHO)</b>					
WHO066	80	Freiladegleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
WHO105	396	Puffergleis (z.Zt. nicht nutzbar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
WHO106	399	Puffergleis (z.Zt. nicht nutzbar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
WHO107	(426)	Verkehrsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO108	426	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO109	572	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO110	558	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO111	547	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO112	545	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO113	620	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO114	619	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO115	578	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO116	555	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO117	535	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO118	678	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
WHO119	679	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
WHO120	555	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
WHO121	563	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
WHO122	559	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
WHO123	519	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>



Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock
<b>noch Bft Dradenau, ehem. Richtungsgruppe (WHO)</b>					
WHO124	515	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
WHO125	493	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
WHO126	478	Schadwagenbehandlung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Bft Dradenau, Gleisgruppe Köhlfleet (WHO)</b>					
WHO151	467	Lokabstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO152 O	380	Schadwagensammelgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO152 W	70	Lokabstellgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO153	396	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO154	386	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO155	345	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WHO156	(332)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Bft Mühlenwerder (MUE)</b>					
MUE611	753	Ein- und Ausfahrt	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE612	753	Ein- und Ausfahrt	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE613	739	Ein- und Ausfahrt	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE614	739	Ein- und Ausfahrt	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE615	677	Ein- und Ausfahrt	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE616	677	Ein- und Ausfahrt	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE617	724	Ein- und Ausfahrt	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE618	777	Ein- und Ausfahrt	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnummer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Oberleitung	Prellbock
MUE621	736	Puffergleis / Zugbildung (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE622	704	Puffergleis / Zugbildung (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE623	672	Puffergleis / Zugbildung (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE624	639	Puffergleis / Zugbildung (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE625	638	Puffergleis / Zugbildung (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE626	670	Puffergleis / Zugbildung (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE627	637	Puffergleis / Zugbildung (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE628	603	Puffergleis / Zugbildung (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE629	(228)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE630	(330)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE640	(135)	Betriebsgleis / Tankstelle (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
MUE652	193	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE653	154	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MUE654	210	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

---

bleibt frei

## Rangierfunk-Teilnehmerverzeichnis Bft im westlichen Hafen

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

### Störungsmeldestellen

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

Aufgestellt

Hamburg, 14.03.2017

(Ort, Datum)

Hamburg Port Authority, Hafensbahn

(Stelle)

gez. Veh

(Unterschrift)

Rangierfunkteilnehmerverzeichnis

Rangierfunkbereich-Nr.	30	22	44	35	Ortskanal (Zugfunk, Betriebsart C oder O)
Grenzen des Rangierfunkbereichs	Bft Alte Süderelbe, Hansaport, CTA, Altenwerder Ost, Altenwerder West	Bft Alte Süderelbe Ablaufberg	Bft Alte Süderelbe, Bft Hausbruch	Bft Alte Süderelbe, Bft Hausbruch, Hansaport, CTA, Altenwerder Ost, Altenwerder West	Bft Alte Süderelbe, Ein- und Ausfahrgruppe, Hansaport, Altenwerder Ost
Wellenlängenbereich Rangierfunkkanal	457,925 MHz H 30	457,725 MHz H 22	458,275 MHz H 44	458,050 MHz H 35	457,650 MHz C 19
Bediener ortsfester Sprechstellen (Anrufverfahren)	Fdl Whf 2 (Tonruf 1) Ww As (Tonruf 2)	Fdl Whf 1 (Tonruf 1) Ww As (Tonruf 2)	Fdl Whf 1 (Tonruf 1) Ww As (Tonruf 2)	Fdl Whf 2 (Tonruf 1) Ww As (Tonruf 2)	Fdl Whf 1 (Tonruf 1) Ww As (Tonruf 2)
Bediener ortsbeweglicher Sprechstellen	im Rangierfunkbereich tätige Rangierloks	Berglok	im Rangierfunkbereich tätige Rangierfahrten	im Rangierfunkbereich tätige Rangierloks	Tf an- und abfahrende Zugloks
Bemerkungen	allgemeiner Kanal für alle Rangierloks	Abdrückfunk mit Kontrollton	allgemeiner Kanal für alle Rangierloks	Zugvorbereitung, Nutzung für Rf nur nach Zuteilung durch Fdl Whf	

Störungsmeldestellen

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

Aufgestellt

Hamburg, 14.03.2017

(Ort, Datum)

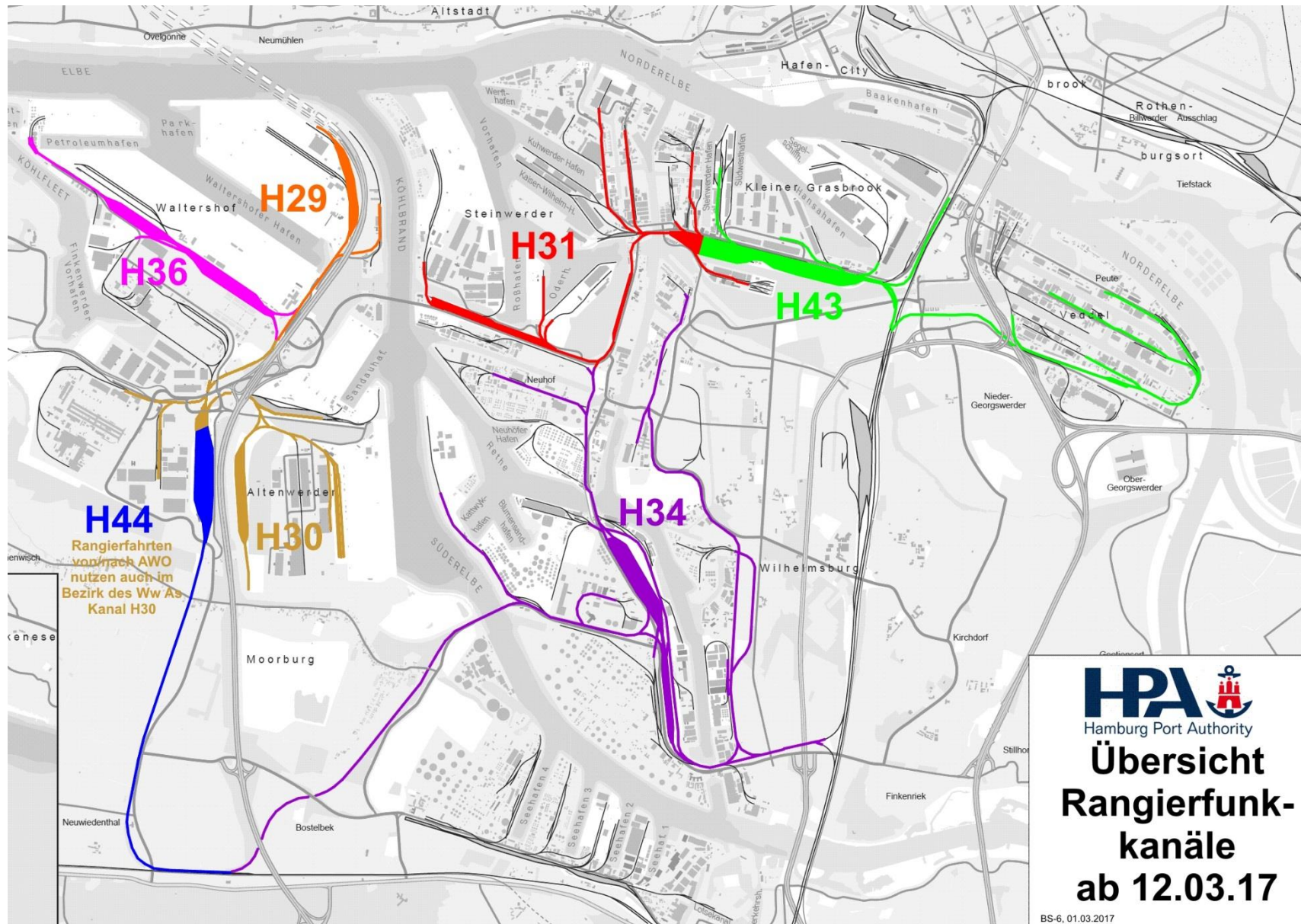
Hamburg Port Authority, Hafenbahn

(Stelle)

gez. Veh

(Unterschrift)

Rangierfunktelnnehmerverzeichnis



bleibt frei



**Bedienungsanweisung für die  
BÜ 418 und 1413  
(Antwerpenstraße und Zufahrt HHLA)  
im Bft Dradenau**

**Gültig ab: 13.12.2015**

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

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

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

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



## Ausrüstung der BÜ

Die BÜ 418 und 1413 befinden sich im Bft Dradenau und quert die zweispurige Straße „Antwerpenstraße“ sowie die private Zufahrt zum Gelände der HHLA mit dem Zuführungsgleis zu den Gleisanschlüssen HHLA und Arcelor Mittal.

Die technische Sicherung der beiden BÜ ist in der Bauform BÜ-NE-70 mit Handeinschaltung hergestellt. Der BÜ 418 ist auf den Bedieneinrichtungen als „I“, die Anlage des BÜ 1413 ist auf den Bedieneinrichtungen als „II“ gekennzeichnet.

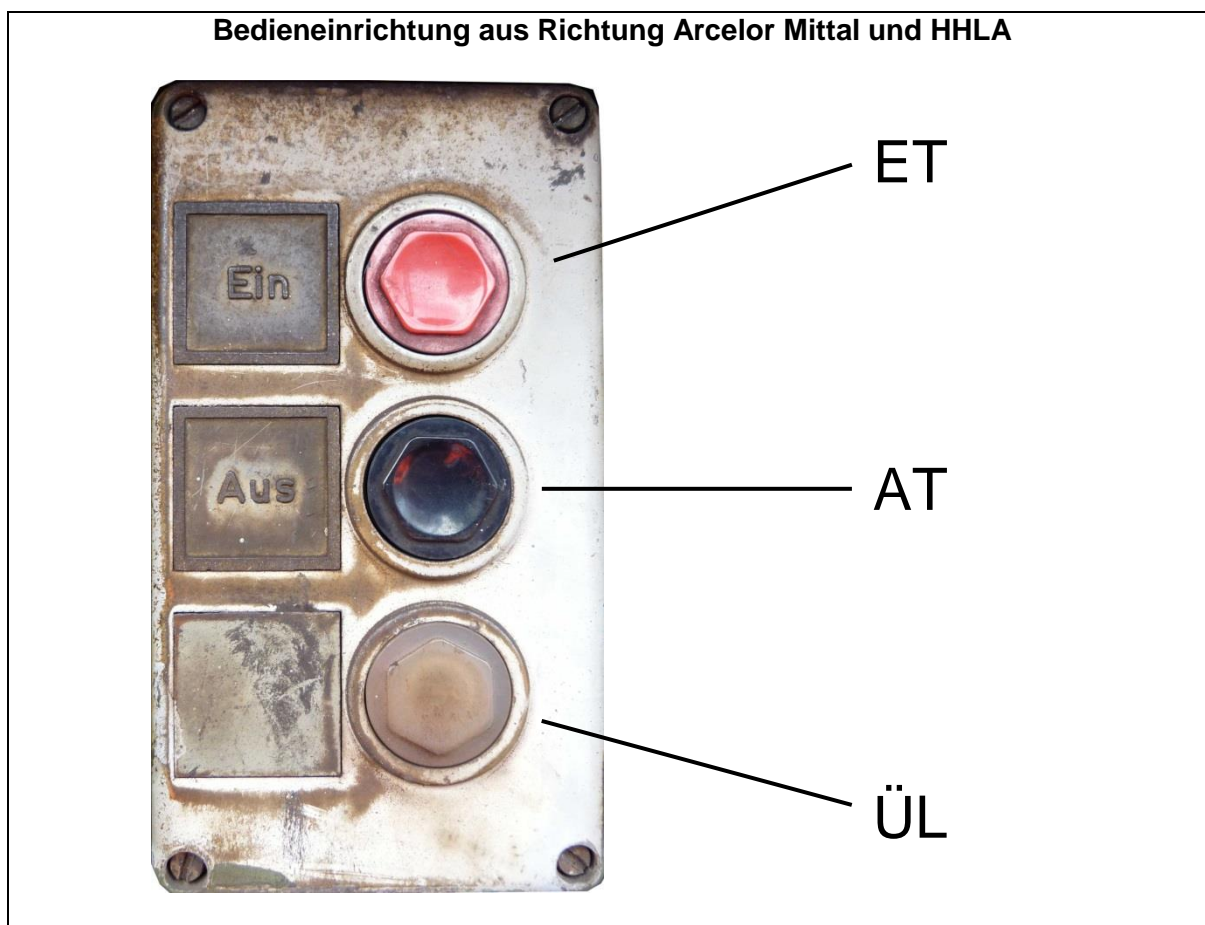
Zwischen den beiden Bahnübergängen befindet sich in jeder Fahrtrichtung ein Überwachungssignal.

Der BÜ ist mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

**Bedieneinrichtung aus Richtung Stw Whm**



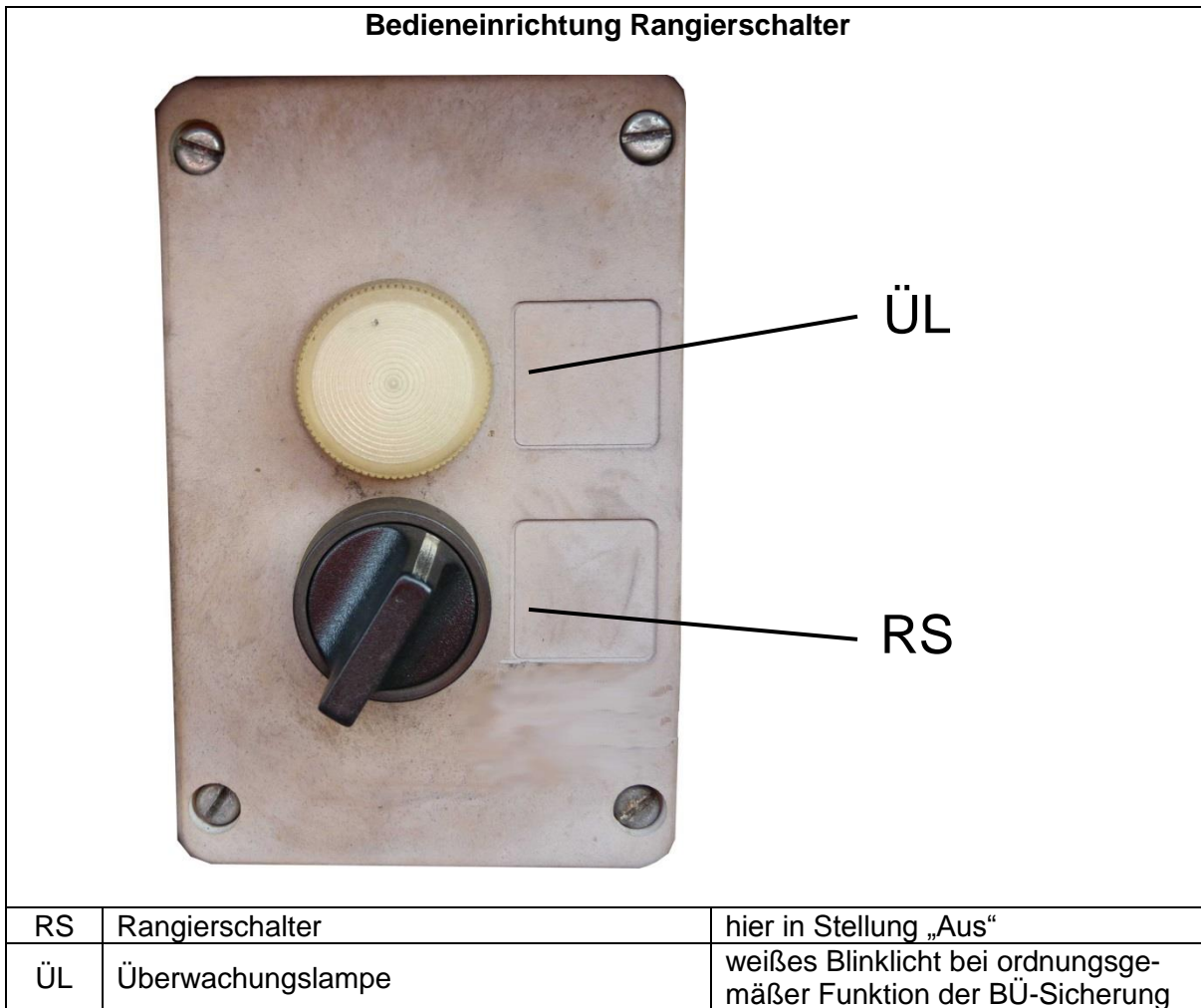
ET	Einschalttaste als Drucktaster	
AT	Ausschalttaste als Drucktaster	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung



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

Die Drucktaster sind zur wirksamen Bedienung ca. 1 Sekunde zu drücken.

Zusätzlich befinden sich aus Richtung Gleisanschluss Arcelor Mittal und HHLA verschiedene Rangierschalter mit Wecker vor dem BÜ 1413.



Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ 418 mit BÜ-Belegtmeldern (BÜBM) durch eine isolierte Schiene ausgerüstet, der BÜ 1413 ist nicht mit 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 und den Drucktaster ET zu bedienen. Die isolierte Schiene ist dabei aus Fahrtrichtung Whm freizuhalten.

Wenn nach der Bedienung der ET die ÜL weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des in Fahrtrichtung ersten BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden. Das ordnungsgemäße Arbeiten des in Fahrtrichtung zweiten BÜ wird durch Signal BÜ 1 angezeigt. Hierbei gilt für Fahrten aus Richtung Whm zum Anschluss HHLA das Überwachungssignal am Anschlussgleis Arcelor Mittal.

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

## Ausschaltung

Nach dem Befahren des Ausschaltkontaktes und dem Freifahren des BÜ erlöschen die ÜL und das Überwachungssignal 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 AT zu bedienen.

## Nutzung Rangierschalter

An den Anschlussgleisen zu Arcelor Mittal und HHLA sind jeweils zwei Rangierschalter angebracht. Die Rangierschalter in den Bedienkästen mit der Aufschrift „RS I/II“ wirken auf die BÜ 1413 und 418, die Rangierschalter in den Bedienkästen mit der Aufschrift „RS II“ wirken nur auf den BÜ 1413.

Soll der BÜ bei Rangierarbeiten nach dem Freifahren nicht für den Straßenverkehr freigegeben werden, so ist er durch Bedienung des RS einzuschalten. Für Rangierfahrten, die hierbei nicht den BÜ 418 befahren, ist „RS II“ zu benutzen, für Rangierfahrten, die beide BÜ befahren, ist „RS I/II“ zu benutzen. 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 der entsprechenden BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden. Bei der RS-Bedienung zeigen die Überwachungssignale kein Signalbild BÜ 1.

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 nicht zur Feststellung, dass die BÜ-Sicherung ordnungsgemäß hergestellt wurde, ausgewertet werden.

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

## Störungen

### Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die ÜL nach Ablauf der ET-Bedienung nach 10 Sekunden kein weißes Blinklicht zeigt oder das Überwachungssignal (außer bei Einschaltung der BÜ mit RS) kein Signalbild BÜ 1 zeigt.

Es ist zunächst zu versuchen, die BÜ durch Bedienung der anderen ET einzuschalten.

War die ET-Bedienung erfolglos, ist die technische Sicherung durch RS-Bedienung „RS I/II“ einzuschalten. Wirkt die RS-Bedienung ordnungsgemäß, dürfen die BÜ befahren werden.

War auch die RS-Bedienung erfolglos, dürfen die BÜ befahren werden, wenn sie durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert werden.

### Ausschaltung

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

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

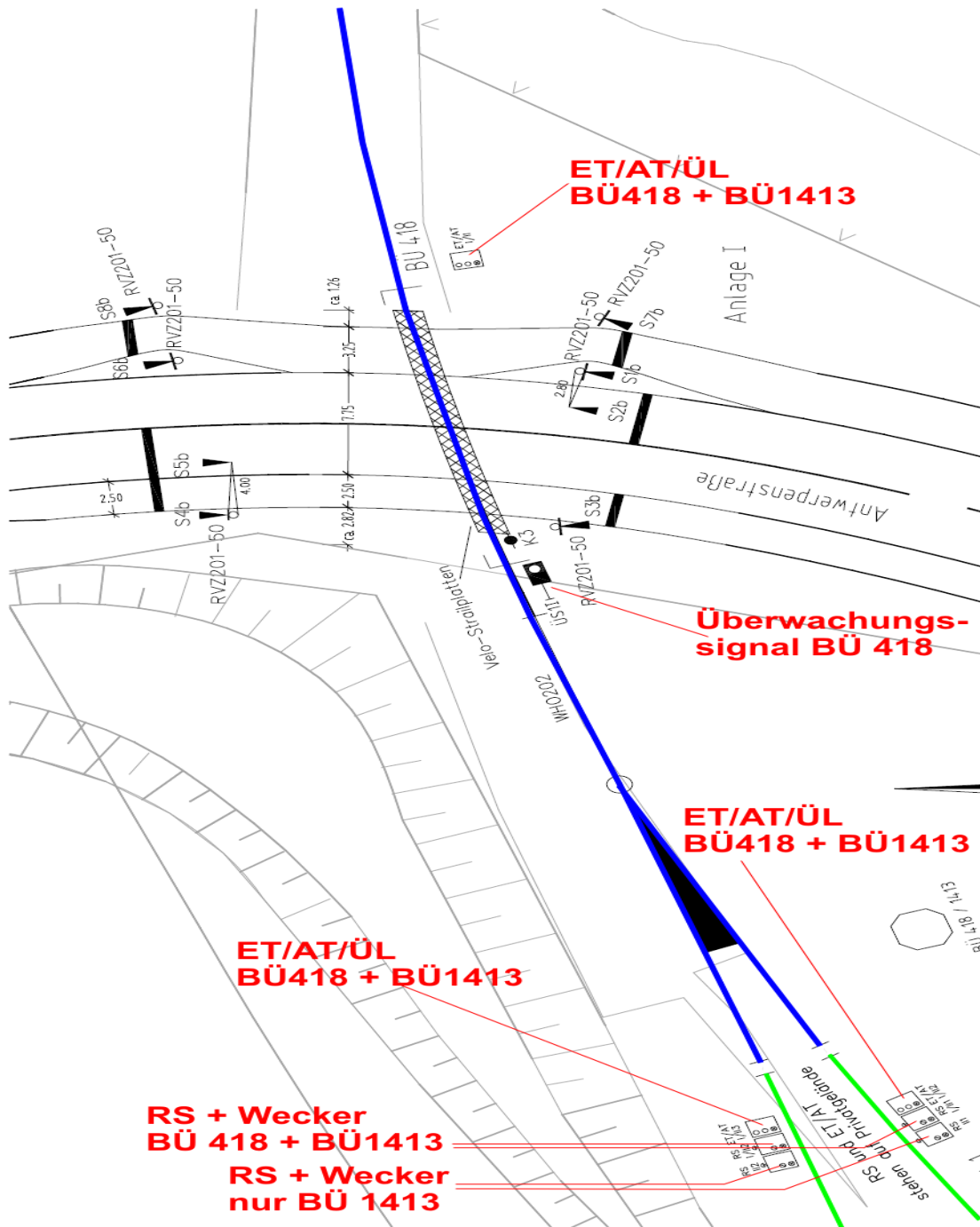
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

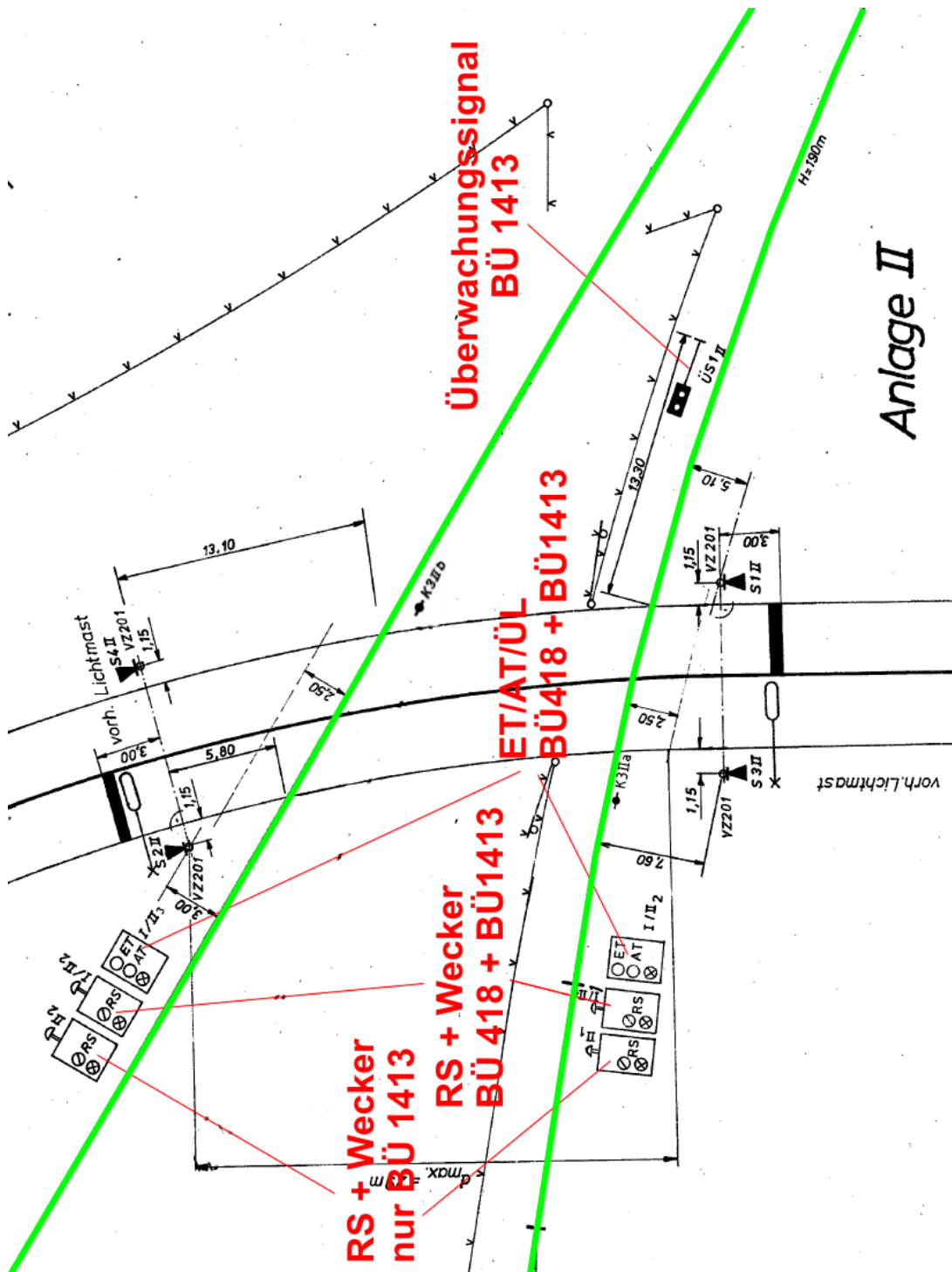
Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage sind dem FdI Whf zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

⋮

## Lageskizze BÜ 418



### Lageskizze BÜ 1413





### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **418**

km:

Lage: **Antwerpenstraße**

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 <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
				1		Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe			X
				1	1	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.**



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **1413**

km:

Lage: **Zufahrt HHLA**

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 <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
				1		Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe			X
				1	1	Absperrgirlanden und Signalfahne. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		

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

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

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



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

**Gültig ab: 13.12.2015**

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

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

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

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

## Ausrüstung des BÜ

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

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

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

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

## Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt richtungsunabhängig.

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

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

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

## Ausschaltung

Nach dem Befahren des Ausschaltkontaktes und dem Freifahren des BÜ erlischt die ÜL und die Bahnübergangssicherung schaltet aus.

Zusätzlich verfügt die Anlage über einen Grundsteller.

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

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

## Störungen

### Einschaltung

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

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

### Ausschaltung

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

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

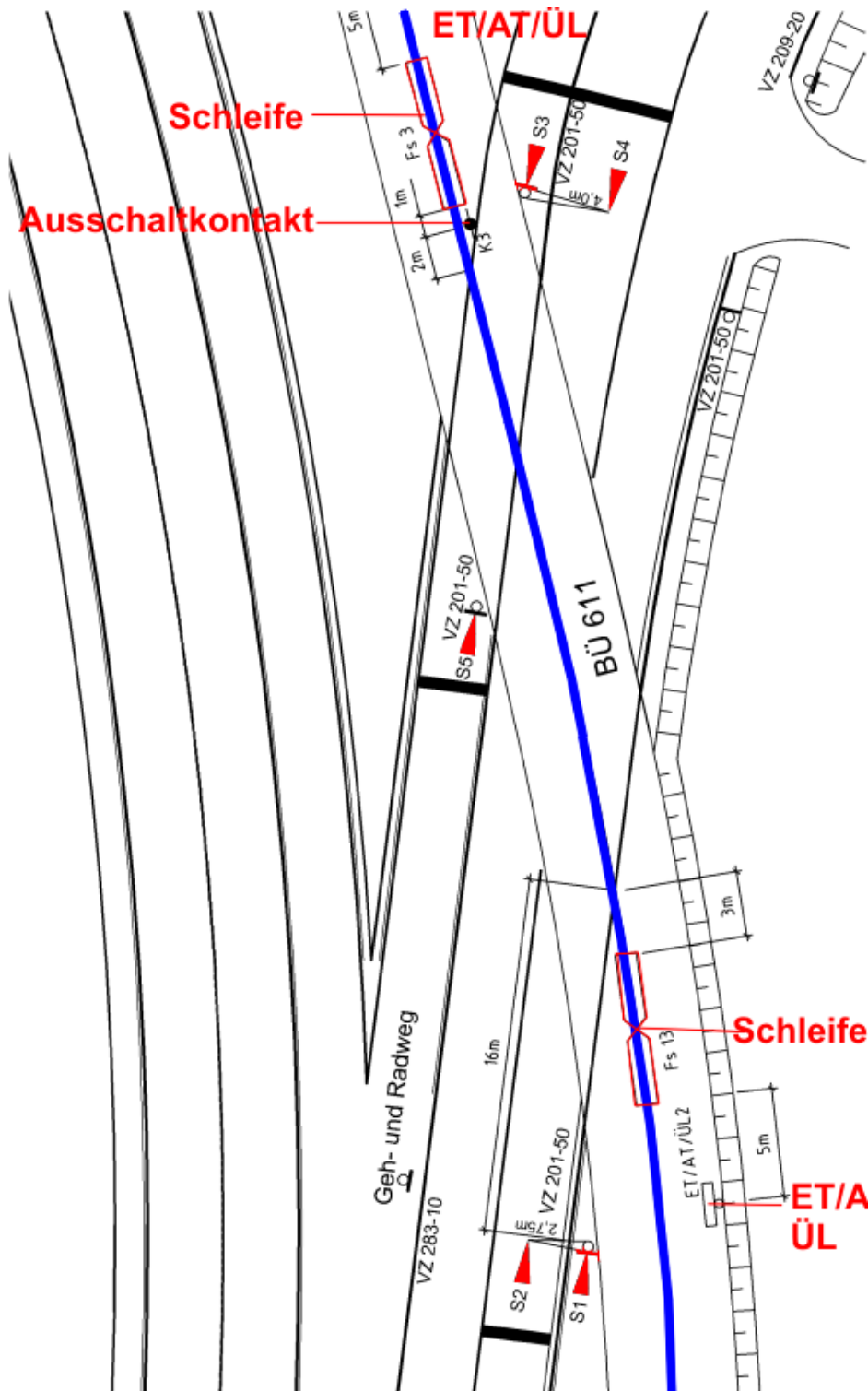
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **611**

km: **540,204**

Lage: **Dradenauer Deichweg**

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

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

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

# **Bedienungsanweisung für den BÜ 614 (Dradenauer Deichweg) im Bft Alte Süderelbe**

**Gültig ab: 13.12.2015**

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

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

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

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




## Ausrüstung des BÜ

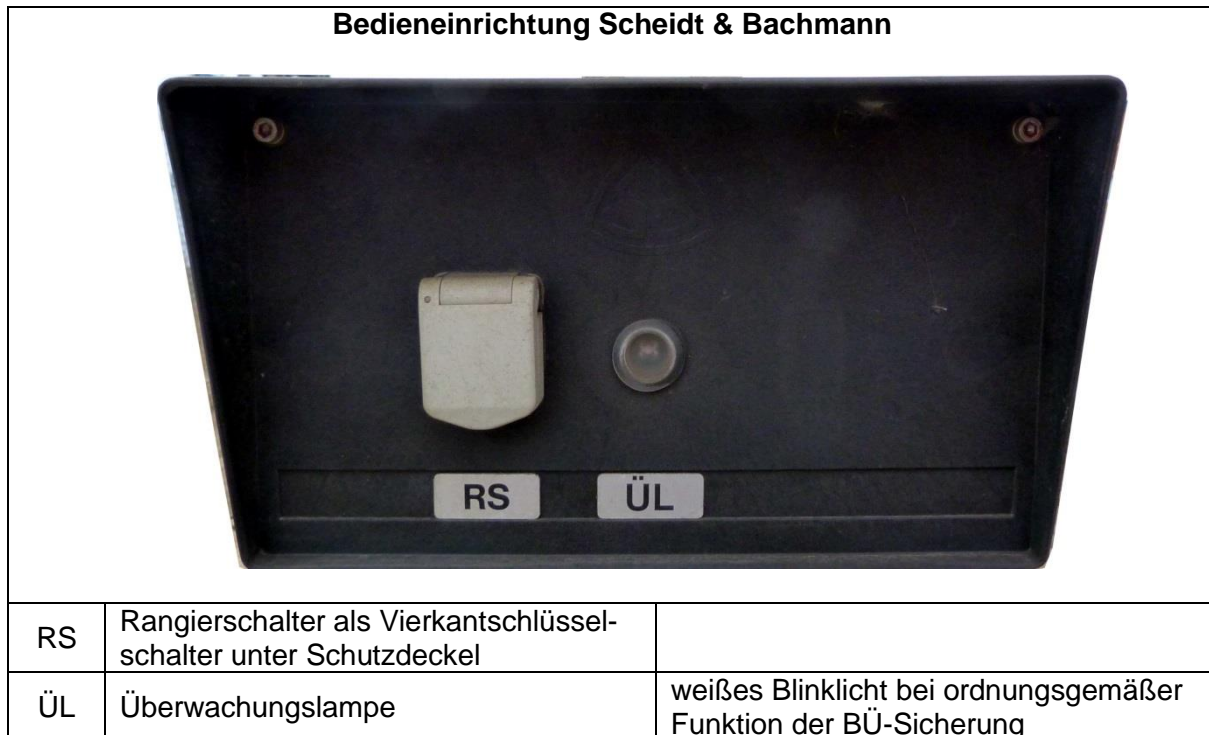
Der BÜ 614 befindet sich im Bft Alte Süderelbe, Gleisgruppe Altenwerder West, und quert die zweispurige Straße „Dradenauer Deichweg“ mit dem Zuführungsgleis zur Gleisgruppe Landterminal.

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

<b>Bedieneinrichtung Scheidt &amp; Bachmann</b>		
		
ET	Einschalttaste als Vierkant-schlüssel-schalter unter Schutzdeckel	
AT	Ausschalttaste als Vierkant-schlüssel-schalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung
	teilweise ist auf der Bedieneinrichtung eine weiße Zahl angebracht, die die lfd. Nr. der Bedieneinrichtung für diesen BÜ kennzeichnet	

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



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

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

### Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt nicht richtungsbezogen.

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

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

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

## Ausschaltung

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

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

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

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

## Nutzung Rangierschalter

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

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

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

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

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

## Störungen

### Einschaltung

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

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

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

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

### Ausschaltung

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

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

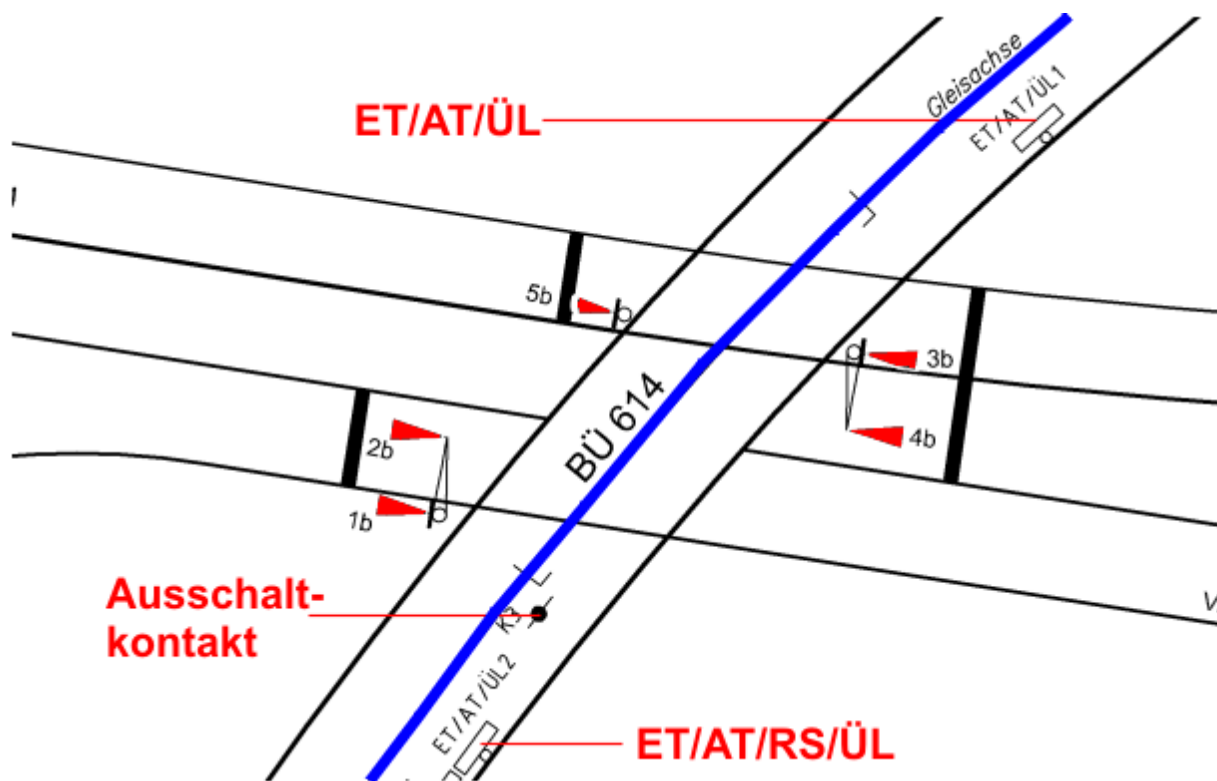
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 614

km: 515,448

Lage: Dradenauer Deichweg

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

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

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

bleibt frei

# **Bedienungsanweisung für den BÜ 1433A (Altenwerder Damm) im Bft Mühlenwerder**

**Gültig ab: 13.12.2015**

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

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

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

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



## Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 1433A befindet sich im Bft Mühlenwerder, Ortstellbereich „Dunkle Ecke“, und quert die zweispurige Privatstraße mit dem Zuführungsgleis zur Gleisgruppe MUE652-654. Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform EBÜT-vB Lz/ÜL mit Handeinschaltung hergestellt.

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann		
		
ET	Einschalttaste als Vierkant-schlüssel-schalter unter Schutzdeckel	
AT	Ausschalttaste als Vierkant-schlüssel-schalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung
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.

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

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



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

### Einschaltung

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

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

Rangierfahrten aus Richtung der Gleise MUE652-654 dürfen die Einschalttaste erst bedienen, wenn das Ls 608 das Signalbild Sh 1 zeigt oder die Fahrt durch den Ww Ct auf andere Weise zugelassen wurde.

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

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

### Ausschaltung

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

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

## Nutzung Rangierschalter

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

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

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

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

### **Achtung:**

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

## Störungen

### Einschaltung

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

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

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

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

⋮

### Ausschaltung

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

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

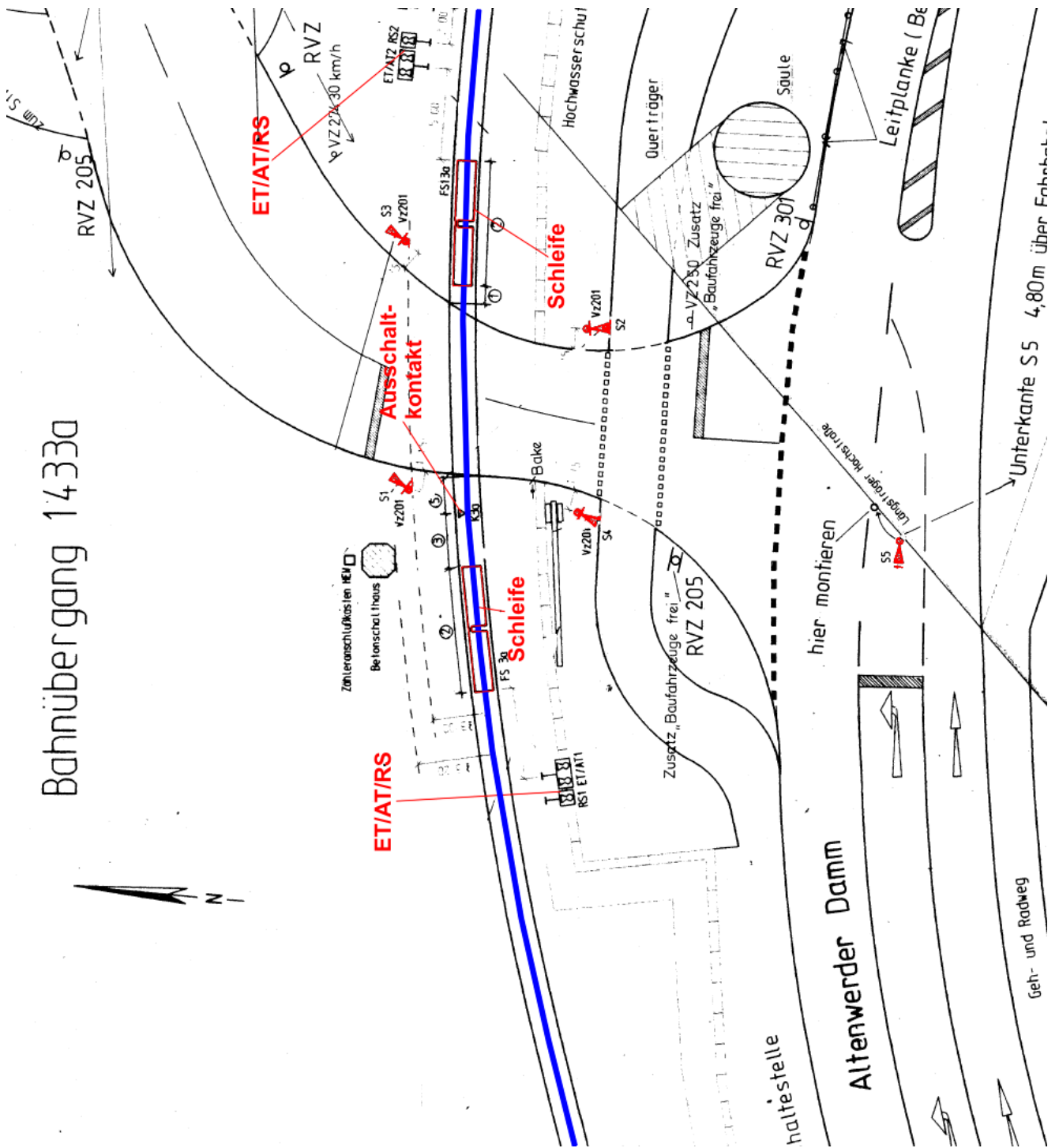
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



Bahnübergang 1433a

### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 1433A

km: 530,095

Lage: Altenwerder Damm

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

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

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

bleibt frei



## Dienstwege Tower Alte Süderelbe





## Dienstwege Stellwerk Ct

