



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

**gültig ab 13.12.2015**

bleibt frei

<b>aufgestellt:</b>	<b>geprüft:</b>	<b>genehmigt:</b>
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	lf. 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 das Betriebsstellenbuch ausgelegt ist.....</b>	<b>X</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 Lage der Betriebsstelle, Grenzen .....	1
1.2 Grenzen.....	1
1.3 Rangierbezirke .....	2
1.4 Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise .....	2
1.5 Anschlüsse .....	2
1.6 Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen.....	2
1.7 Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen.....	2
1.8 Rangieranlagen .....	3
1.9 Maßgebende Neigung größer 2,5‰ (1:400).....	3
1.10 Ausweich- und Überleitmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen.....	3
1.11 Lageplan der Betriebsstelle .....	3
1.12 Stellwerke .....	3
1.13 Signale .....	4
1.14 Streckenblockeinrichtungen .....	4
1.15 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen .....	5
1.16 Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen.....	5
1.17 Standorte Rangierhalftafel.....	5
1.18 Punktförmige Zugbeeinflussung .....	5
2.1 Rampen mit nutzbaren Längen und Höhe über Schienenoberkante .....	6
2.2 Ladestellen, Freiladegleise .....	6
2.3 Fahrzeugbehandlungsanlagen .....	6
3.1 Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr .....	6
3.2 Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen .....	6
4.1 Bremsprobeanlagen .....	6
4.2 Fremdstromversorgung .....	7
4.3 Einbruchmeldeanlage.....	7
4.4 Brandmeldeanlage .....	7
4.5 TV-Anlagen .....	7
4.6 Weichenheizung.....	8
4.7 Notstromaggregat.....	9
4.8 Gleisfeldbeleuchtung.....	9
4.9 Telekommunikationseinrichtungen .....	10
4.10 Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall .....	11
4.11 Hochwasserschutz .....	11
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 b) und 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 b) Maßgebende Neigungen.....	12
408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 a) Maßgebende Neigungen .....	14
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 d) und 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 d) Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke.....	14
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 f) 408.2101 Abschnitt 2 Absatz 2 b) Gewöhnlicher Halteplatz ...	14
408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 g) und 408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 f) Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen.....	15
408.0111 Abschnitt 3 und 408.4802 Abschnitt 3 Tätigkeiten abgrenzen.....	15

---

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03 .....	15
408.0321 Abschnitt 2 und 408.2321 Abschnitt 2 Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist .....	15
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.05 .....	16
408.0541 Abschnitt 3 Absatz 2 und 408.2541 Abschnitt 3 Bahnübergänge oder Streckenabschnitte mit Spurrillen.....	16
408.0581 Abschnitt 1 und 408.2581 Abschnitt 1 Maßnahmen bei Gefahr .....	16
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.06 .....	16
408.2691 Abschnitt 6 Absatz 1 a) Zug bei erloschenem Spitzensignal sofort anhalten .....	16
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48 .....	17
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3 Zuständige Stelle / Unterlagen für den Ortsstellbereich .....	17
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4 Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich .....	17
408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5 Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich .....	17
408.4811 Abschnitt 7 Örtliche Besonderheiten .....	18
408.4813 Abschnitt 3 Absatz 1 d) Nr. 1 Zusätzliche Regeln bei Zustimmung durch Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV301).....	19
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 a) Vor Gefahrstellen halten.....	19
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 1 b) Niedrigere Geschwindigkeit.....	19
408.4814 Abschnitt 3 Absatz 2 Befahren von Gleisbogen .....	20
408.4815 Abschnitt 7 Umstellen von Weichen während des Rangierens mit Fahrzeugen, die mit Reisenden besetzt sind.....	20
408.4816 Abschnitt 1 Absatz 1 Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen .....	20
408.4816 Abschnitt 1 Absatz 3 Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind .....	21
408.4816 Abschnitt 2 Absatz 2 Sichern von Übergängen, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen .....	22
408.4818 Abschnitt 1 Absatz 1 Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder in die Fahrzeuge ablaufen dürfen .....	22
408.4821 Abschnitt 3 b) Verwenden des Luftbremskopfes .....	22
408.4841 Abschnitt 6 Absatz 1 Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können, Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote.....	22
408.4841 Abschnitt 8 Bei Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ freizuhaltenden Gleisabschnitte, die im Bogen liegen .....	23
408.4851 Abschnitt 1 Absatz 1 Andere Mitarbeiter zuständig für das Sperren von Nebengleisen .....	23
<b>Regelungen zur Ril 301 – Signalbuch – .....</b>	<b>24</b>
301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6 Bremsweg der Strecke .....	24
301.0301 Abschnitt 3 Absatz 4 Verwendung der Buchstaben am Signal Zs 2.....	24
<b>Regelungen zur Ril 481 – Telekommunikationsanlagen bedienen – .....</b>	<b>24</b>
Ril 481.0201 – Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks – .....	24
481.0201 Abschnitt 6 Absatz 5 Angaben zu den Ortskanäle der Betriebsarten C und O .....	24
Ril 481.0205 – Grundlagen für Verbindungen des Zugfunks im GSM-R-Netz –..	24
481.0205 Abschnitt 2 Abs. 3 Rufnummer des Fahrdienstleiters .....	24
481.0205 Abschnitt 7 Zugvorbereitungsmeldung.....	24

---

481.0205Z01 Abschnitt 1 Zugfunkbereiche.....	24
Ril 481.0301 – Gespräche über analogen Rangierfunk führen – .....	25
481.0301 Abschnitt 1 Absatz 5 Teilnehmerverzeichnis analoger Rangierfunk.....	25
<b>Regelungen zur Ril 482 – Signalanlagen bedienen – .....</b>	<b>25</b>
Ril 482.8001 – Ortsstellbereiche – .....	25
482.8001 Abschnitt 1 Absatz 1, 3 und 4 Beschreibung, Besonderheiten und Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM) .....	25
482.8001 Abschnitt 2 Absatz 1, 2 und 3 Vorhaltung und Überprüfung der Signalmittel, Werkzeuge und Hilfsmittel .....	25
482.8001 Abschnitt 5 Absatz 4 Art der Verständigung .....	26
482.8001 Abschnitt 10 Melden an angrenzende Bereich.....	26
Ril 482.8002 – Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren, Allgemeines – .....	26
482.8002 Abschnitt 5 Absatz 5 Ausgebildete Personen zur Beurteilung der Befahrbarkeit einer aufgefahrenen Weiche .....	26
Ril 482.8003 – Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen –	27
482.8003 Abschnitt 1 Absatz 2 Besonderheiten.....	27

## Verzeichnis der Anhänge

lfd. Nr.	Inhalt	HPA / Bezl	Stw Hof			EVU
<b>Pläne</b>						
1-1	Lageplan der Betriebsstelle (Zerrplan) <sup>1)</sup>	X	X			X
1-2	Übersichtplan mit Schaltanweisung <sup>2)</sup>	X	X			
<b>Verzeichnisse</b>						
2-1	Verzeichnis der Gleisanschlüsse	X	X			X
2-2	Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen	X	X			X
2-3	Verzeichnis der BÜ und Übersicht über deren Sicherung	X	X			X
2-4	Rangierfunkteilnehmerverzeichnis einschl. Skizze	X	X			X
2-5	Verzeichnis der Zugschlussstellen	X	X			
<b>Bedienungsanweisungen BÜ</b>						
3-461	Bedienungsanweisung für BÜ 461	X	X			X
3-463	Bedienungsanweisung für BÜ 463	X	X			X
3-RET	Bahnübergänge „Rethekette“	X	X			X
3-501A	Bedienungsanweisung für BÜ 501A	X	X			X
3-502	Bedienungsanweisung für BÜ 502	X	X			X
3-505	Bedienungsanweisung für BÜ 505	X	X			X
3-509	Bedienungsanweisung für BÜ 509	X	X			X
3-511	Bedienungsanweisung für BÜ 511	X	X			X
3-512	Bedienungsanweisung für BÜ 512	X	X			X
3-520	Bedienungsanweisung für BÜ 519 / 520	X	X			X
3-526	Bedienungsanweisung für BÜ 526	X	X			X
3-528	Bedienungsanweisung für BÜ 528	X	X			X
3-554	Bedienungsanweisung für BÜ 554	X	X			X
3-557	Bedienungsanweisung für BÜ 557	X	X			X
3-557A	Bedienungsanweisung für BÜ 557A	X	X			X
3-558	Bedienungsanweisung für BÜ 558 / 558A	X	X			X
3-561	Bedienungsanweisung für BÜ 561	X	X			X

lfd. Nr.	Inhalt	HPA / Bezl	Stw Hof			EVU
3-570	Bedienungsanweisung für BÜ 570	X	X			X
3-571	Bedienungsanweisung für BÜ 571	X	X			X
3-572	Bedienungsanweisung für BÜ 572	X	X			X
3-1535	Bedienungsanweisung für BÜ 1535 und 1535A	X	X			X
3-1580	Bedienungsanweisung für BÜ 1580	X	X			X
3-1909	Bedienungsanweisung für BÜ 1909	X	X			X
<b>sonstige Bedienungsanweisungen</b>						
4-1	Bedienungsanweisung Bremsprobeanlage HOS	bleibt frei				
4-2	Bedienungsanweisung Weichenheizung Stw Hof	X	X			
4-3	Bedienungsanweisung für das Gleistor im Gleis REO851	X	X			X
<b>weitere Anlagen</b>						
5-1	Maßnahmen und Meldungen bei Hochwasser	X	X			X
5-2	Winterdienst auf Anlagen der Hafенbahn	X	X			X
5-3	Dienstwege	X	X			X
5-4	Nutzung Sandstreueinrichtung	X	X			X
5-5	Besondere Bestimmungen für die Rethhubrücke	X	X			X
5-6	Besondere Bestimmungen für die Kattwykbrücke	X	X			X
5-7	Weichenreinigung	X	X			
5-8	Durchführung Lü-Sendungen	X	X			
5-9	Durchführung von Fahrten auf dem Notfahrweg zwischen HBS und HOS	X	X			
<b>Signaltechnische Unterlagen <sup>3)</sup></b>						
6-1	Signallage- und Isolierplan	X	X			
6-2	schematische Gleis- und Signalübersicht	X	X			
6-3	Tabellen für Regel- und Zughilfsstraßen	X	X			
6-4	Tabellen für Haupt- und Vorsignale	X	X			
6-5	Tabelle für Weichen und Gleissperren	X	X			
6-6	Tabelle für Gleisstromkreise	X	X			

- 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 das Betriebsstellenbuch ausgelegt ist**

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

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

## Regelungen zur Ril 408 – Fahrdienstvorschrift –

### Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01

408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 a) und  
408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 a)  
Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle

#### 1.1 Lage der Betriebsstelle, Grenzen

Die Hamburg Port Authority AöR (HPA) ist als Betreiber von Serviceeinrichtungen im Hamburger Hafen ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) gemäß §2 Absatz 3c AEG.

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

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

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

#### 1.2 Grenzen

aus Richtung	VzG-Strecke	Signal	km HPA	km DB	Bemerkungen
Abzw Süderelbbrücke	1253	A906	0,871		Infrastrukturgrenze in km 1,000
Bf Hmb-Wilhelmsburg	1254	B908	0,856		Infrastrukturgrenze in km 1,005
Bft Hausbruch-Mitte	1253	P803 P804	9,010		
Bft Hamburg Süd	ohne	BÜ 501a			

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

### **1.3 Rangierbezirke**

Folgende Gleisgruppen gehören ebenfalls zum Bft Hmb Hohe Schaar:

- Pollhornweg

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

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

Zu verwendende Hemmschuhbauform:

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

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

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

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

### **1.5 Anschlüsse**

Die Gleisanschlüsse sind den Zerrplänen und dem Anhang 2-1 zu entnehmen. Die Bedienungsanweisungen für die Gleisanschlüsse werden durch den jeweiligen Anschließer selbst erarbeitet und bekanntgegeben und sind nicht Bestandteil dieser Unterlage.

### **1.6 Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen**

Auf dem Gleisnetz der HPA verkehren planmäßig keine Reisezüge. Sonderzüge mit Reisenden werden nur nach vorheriger Genehmigung durch die Technische Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation bekanntgegeben und durchgeführt.

### **1.7 Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen**

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

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

### **1.8 Rangieranlagen**

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

**Schutz der Gleisbremsen**

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

#### Ablaufberg Hmb Hohe Schaar

**Ablaufberg**

Ausrundungshalbmesser: 300m  
Ablaufgefälle: 50‰  
Talbremsen: 3 (doppelseitige Balkengleisbremse)

Ablaufbetrieb findet über den Ablaufberg Hmb Hohe Schaar nicht mehr statt.

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

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

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

In den benachbarten Bf Hmb-Harburg und Hmb-Wilhelmsburg bestehen Überleit- und Ausweichmöglichkeiten aller Art.

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

### **1.11 Lageplan der Betriebsstelle**

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**

<b>Name</b>	<b>Funktion</b>	<b>Bauart</b>
Hof	Fahrdienstleiterstellwerk	Sp Dr S 60
Kw	„Deckungsstelle“ innerhalb des Bahnhofes	Sp Dr S 2

### 1.13 Signale

Stw Hof

Signal	Verwendung	Standort (km)	Zs 1	Zs 2	Zs 3	Zs 6	Zs 7	Zs 8
A906	Esig	0,871	ja	nein	nein	nein	nein	nein
B908	Zsig	0,856	ja	nein	nein	nein	nein	nein
N207	Zsig	8,659	ja	nein	nein	nein	nein	nein
P105	Asig/Zsig	1,259	ja	ja	nein	nein	nein	nein
P106	Asig/Zsig	1,259	ja	nein	nein	nein*)	nein	nein
P803	Zsig	9,010	ja	nein	nein	nein	nein	nein
P804	Zsig	9,010	ja	nein	nein	nein	nein	nein
R005	Zsig	3,192	ja	nein	ja **)	nein	nein	nein
R006	Zsig	3,192	ja	nein	ja **)	nein	nein	nein
R007	Zsig	3,192	ja	nein	ja **)	nein	nein	nein
R105	Zsig	1,794	ja	nein	ja	nein	nein	nein
R116	Zsig	1,795	ja	nein	ja	nein	nein	nein
S005	Zsig	2,467	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S110	Zsig	2,463	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S120	Zsig	2,463	ja	nein	nein	nein	nein	nein
S205	Zsig	4,201	ja	nein	ja **)	nein	nein	nein

\*) Hinter dem Signal P106 ist ein Signal Zs 6 als alleinstehendes Lichtsignal aufgestellt. Das Hauptsignal kommt nur in die Fahrtstellung, wenn bei einer Fahrt in das Gegengleis auch der Zusatzanzeiger leuchtet.

\*\*) Signale Zs 3 sind als Formsignale ausgeführt.

Alle Signale Zs 3 sind als Formsignale ausgeführt.

Stw Kw

Signal	Verwendung	Standort (km)	Zs 1	Zs 2	Zs 3	Zs 6	Zs 7	Zs 8
<b>Bedienung durch Kw:</b>								
DS1	Dksig	4,844	nein	nein	nein	nein	ja	nein
DS2	Dksig	5,805	nein	nein	ja **)	nein	ja	nein

\*\*) Signale Zs 3 sind als Formsignale ausgeführt

### 1.14 Streckenblockeinrichtungen

Betriebsstelle/ Stellwerk	von und nach	Bauform	Bemerkungen
Hmb Hohe Schaar	Abzw. Süderelb- brücke	Selbstblock 59	

Richtung Bf Hmb=Wilhemsburg und Bft Hausbruch Mitte ist kein Streckenblock vorhanden da dort Bahnhofsgleise an Bahnhofsgleise ohne dazwischenliegende freie Strecke grenzen.

**1.15 Grenzen der benachbarten Betriebsstellen**

Betriebsstelle	Signal	Standort		Bemerkungen
		km HPA	km DB	
Bft Hausbruch Mitte	P803	9,010		ohne freie Strecke
	P804	9,010		
Abzw Süderelbbrücke	42C		0,884	
	42CC		0,884	
Bf Hmb-Wilhelmsburg	42R8	0,867		ohne freie Strecke

**1.16 Betriebsweise auf zweigleisigen Strecken zwischen den Betriebsstellen**

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

Signal Ne 1 aus Richtung Hmb-Harburg in km 0,878 (HPA-Kilometrierung) in Höhe Esig A906.

**1.17 Standorte Rangierhalttafel**

Es sind keine Rangierhalttafeln vorhanden.

**1.18 Punktförmige Zugbeeinflussung**

Bahnhofsteil	Signal	1000 Hz	2000 Hz
Hmb Hohe Schaar	A906		X
	B908		X
	b908	X	
	42c (an P105 / P106)	X	
	42cc (an P105 / P106)	X	
	42r8 (an P105 / P106)	X	
	N207		X
	n207	X	
	P105		X
	P106		X
	p803	X	
	P803		X
	p804	X	
	P804		X
	r105	X	
	R105		X
	r116	X	
	R116		X
	S023		X
	Ls 006I		X
Ls 007I		X	

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

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

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

### **2.2 Ladestellen, Freiladegleise**

Im Bft Hmb Hohe Schaar befindet sich ein Freiladegleis, Gleis HOS165, mit einer Länge von etwa 40m. Das Gleis ist nicht mit Straßenfahrzeugen befahrbar.

### **2.3 Fahrzeugbehandlungsanlagen**

#### Bremsprobeanlagen

siehe Pkt. 4.1

#### Schadwagenbehandlung

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

Als Schadwagenbehandlungsgleis ist vorgesehen:

- im Bft Hmb Hohe Schaar Gleis HOS186

Als Schadwagensammelgleis ist vorgesehen:

- im Bft Hmb Hohe Schaar Gleis HOS085

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

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

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

Über die Gleise HOS315 und HOS316 führt eine Überfahrt für die Instandhaltung der Infrastruktur (BÜ 1580). Nutzerkreis und Bedingungen zur Nutzung der Überfahrt sind im Anhang 3-1580 beschrieben.

### **4.1 Bremsprobeanlagen**

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

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

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

#### **4.2 Fremdstromversorgung**

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

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

Folgende Elektranten zur Fremdstromversorgung von Tfz sind vorhanden:

Ort	Anzahl Elektran-ten	Anzahl Anschlüsse je Elektrant		
		230 V	400 V / 16 A	400 V / 32 A
am Gleis HOS173	2	2		
am Gleis HOS175	1	1		1
zwischen Gleis HOS190 und Gleis HOS191	2	2	1	1
zwischen Gleis HOS192 und Gleis HOS193	5	2	1	1

#### **4.3 Einbruchmeldeanlage**

bleibt frei

#### **4.4 Brandmeldeanlage**

bleibt frei

#### **4.5 TV-Anlagen**

##### BÜ 526 / Hohe-Schaar-Str.

Für den BÜ 526 ist eine TV-Anlage zur Überwachung des Gefahrenraumes vorhanden. Eine Aufzeichnung der Bilder findet nicht statt.

Bei Störungen an der Anlage ist Hafentechnik (Funk/Radar/Video) über den Netzkoordinator zu verständigen.

##### Kattwykbrücke

Für die Kattwykbrücke ist eine TV-Anlage zur Überprüfung des Gefahrenraums vorhanden. Eine Aufzeichnung der Bilder findet nicht statt.

Bei Störungen an der Anlage ist Hafentechnik (Funk/Radar/Video) durch den Brückenbediener zu verständigen.

#### 4.6 Weichenheizung

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

Uv	Standort Fühler	Weichen	betriebliche Stelle für die Weichenheizung
12		HOS296, HOS300	Touch-PC beim Fdl Hof
21	Weiche HOS120	HOS100, HOS101, HOS102, HOS103, HOS104, HOS106, HOS109, HOS110, HOS111, HOS120, HOS121, HOS122, HOS123, HOS124, HOS125, HOS127, HOS128	
22	Weiche HOS021	HOS006, HOS007, HOS008, HOS009, HOS021, HOS022	
31	Weiche HOS152	HOS142, HOS143, HOS144, HOS146, HOS147, HOS150, HOS151, HOS152, HOS153, HOS155, HOS157, HOS158, HOS163, HOS167, HOS169, HOS171, HOS171, HOS175, HOS177, HOS195, HOS196, HOS200, HOS202, HOS221, HOS222	
33	Weiche HOS164	HOS161, HOS164a/b, HOS164c/d, HOS176, HOS194	
41	Weiche HOS281	HOS203, HOS204, HOS261, HOS262, HOS263, HOS264, HOS265, HOS266, HOS267, HOS271, HOS272, HOS273, HOS274, HOS275, HOS276, HOS277, HOS281a/b, HOS281c, HOS282, HOS283, HOS284, HOS295, HOS 314, HOS315m HOS316a/b, HOD316c/d, HOS318, HOS319, HOS321 (HOS281d, HOS293a/b und HOS293c/d z.Zt. außer Betrieb)	
43	Weiche HOS244	HOS241, HOS242, HOS243, HOS244, HOS246, HOS248, HOS249, HOS251, HOS252, HOS253, HOS254, HOS255, HOS256	
51	Weiche HOS363	HOS323, HOS324, HOS325, HOS326, HOS328HOS352, HOS353, HOS356, HOS357, HOS360, HOS363, HOS365, HOS367, HOS371, HOS372, HOS374, HOS377, HOS379, HOS381, HOS383, HOS384, HOS388, HOS390	
53	Weiche HOS334	HOS327, HOS329, HOS330, HOS331, HOS332, HOS333, HOS334, HOS335, HOS338, HOS339, HOS340, HOS341, HOS342, HOS343	

(weiter nächste Seite)

**noch Weichen-  
heizung**

Uv	Standort Fühler	Weichen	betriebliche Stelle für die Weichenheizung
61	Weiche RET410	RET401, RET410	Touch-PC beim Fdl Hof
62	Weiche RET422	RET422, RET430	
63	Weiche NHF435	NHF435, NHF440	

Die Weichenheizung wird über das öffentliche Netz gespeist. Die Fühlerstationen sind mit Rauhreiferkennung und Flugschneeerfassung ausgerüstet.

Verhalten in Bereichen ohne Weichenheizung

**Bereiche ohne  
Weichenheizung**

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

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

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

**4.7 Notstromaggregat**

bleibt frei

**4.8 Gleisfeldbeleuchtung**

Folgende Bereiche sind mit einer Gleisfeldbeleuchtung ausgerüstet:

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

(weiter nächste Seite)

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



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

#### **4.9 Telekommunikationseinrichtungen**

##### **TransPortRail**

##### Informationseinrichtungen und Datenverarbeitungssystem TransPORT Rail

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

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

Alle Stellwerke und die Dispositionszentrale der Hafenbahn sind mit dem Betriebsleitersystem ARAMIS ausgerüstet. Über diese Rechner ist auch ein Zugriff auf TransPORT Rail vorhanden.

##### **Telefon**

##### Telefon

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

- Stellwerk Hof, Fahrdienstleiter      Tel: 040/42 8 47-46 52 (Fax: -46 63)
- Stellwerk Hof, Helfer (u)              Tel: 040/42 8 47-46 53 (Fax: -46 63)

Bei Ausfall der stationären Telekommunikationseinrichtungen ist das Stellwerk Hof über Mobiltelefon erreichbar. Das Mobiltelefon wird nur bei Bedarf eingeschaltet und ist nicht auf die Festnetzanschlüsse weitergeleitet.

Stellwerk Hof                                      Tel: 01 51/27 78 53 32

##### **Fs-Verbindung**

##### Strecken-Fernsprechverbindungen (Fs-Verbindung)

Für Zugmeldungen und andere fahrdienstliche Nachrichten besteht beim Fdl Hmb Hohe Schaar eine Fs-Verbindung mit dem özF Wilhelmsburg in der BZ Hannover.

Signal-Fernsprechverbindungen (Fsig-Verbindung)

**Fsig-Verbindungen**

Fsig-Verbindungen bestehen beim Brückenmeister Kattwykbrücke zu den Signalen DS1 und DS2. Der Brückenmeister kann die Signal-Fernsprechverbindung zum Fdl Hof umschalten.

Zudem bestehen Fsig-Verbindungen von den Signalen P105, P106, R105 und R116) zum Fdl Hof.

Funk

*Zugfunk GSM-R-Roaming*

**GSM-R-Roaming**

Für den Fdl Hof ist ein GSM-R-Tischgerät mit der Rufnummer 01835/852-4652 vorhanden. Mit diesem Gerät sind nur Gespräche im GSM-R National Roaming möglich. Gruppenrufe und Notrufe stehen nicht zur Verfügung.

*analoger Zugfunk Ortskanal*

**analoger Zugfunk**

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

Folgende Erreichbarkeiten sind dabei für den Tf gegeben:

Kanal 26      Tonruf 1+2 Fdl Hof

*Rangierfunk*

**Rangierfunk**

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

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

Standorte:

Umschaltpunkt Hof/Hsw:    Zolltor Nippoldstraße

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

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

**Lieferwerke**

Gas	GASAG, Henriette-Herz-Platz 4, 10178 Berlin, 030 / 78 72 – 36 36
Wasser	Hamburg Wasser, Ballindamm 1, 20095 Hamburg, 040 / 78 88 – 22 22
Strom	Hamburg Energie, Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg, 040 / 22 44 10 – 20

**4.11 Hochwasserschutz**

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

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

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

**Hauptgleise**

a) Hauptgleise

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
durchgehende Hauptgleise	km 3,8	km 3,6	4,27‰	Hausbruch
	km 2,3	km 2,0	5,37‰	Hohe Schaar
	km 1,9	km 1,7	7,03‰	Hohe Schaar
	km 1,7	km 1,6	5,33‰	Wilhelmsburg
	km 1,6	km 1,4	11,47‰	Hohe Schaar
durchgehendes Hauptgleis	km 8,8	km 8,2	5,15‰	Hohe Schaar
	km 6,3	km 5,4	6,82‰	Hausbruch
	km 5,0	km 4,6	5,67‰	Hohe Schaar
HBR801 – HBR804	km 9,5	km 9,2	2,73‰	Hohe Schaar / Unterelbe

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

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

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

Gleise	Neigung in ‰
HOS005	3,00
HOS010 bis HOS012	3,25
HOS015 bis HOS019	2,85
HOS023	7,30

Gleise	von	bis	Neigung in ‰	steigt in Richtung
HOS043 – HOS045, HOS311	Höhe südlicher Tank Fa. Vopak	Gleisabschluss	4,8	Gleisabschluss
HOS046 – HOS066	Höhe südlicher Tank Fa. Vopak	Spitze HOS340W, HOS387W, HOS365W, HOS379W	4,0	Rethebrücke
HOS317- HOS399	Spitze HOS340W, HOS387W, HOS365W, HOS379W	südliches Ende Rethelbrücke	6,4	Rethelbrücke
Gleisverbindung	Spitze HOS340W	BÜ 511	9,0	HOS340W

Im Gleis HOS023 und in den Gleisen HOS062 – HOS085 (Richtungsgruppe) beträgt die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen weniger als 2,5‰.

In den Gleisen HOS184 – HOS186 beträgt die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen weniger als 2,5‰.

**Langer Morgen**

In den Gleisen HOS303 – HOS306 beträgt die maßgebende Neigung zwischen den Grenzzeichen der das Gleis begrenzenden Weichen bzw. Signalen weniger als 2,5‰.

**Eversween**

Gleise	Neigung in ‰
POL803 und POL804	6,09
POL805 und POL806	2,65

**Pollhornweg**

c) Zuführungsgleise:

**Zuführungsgleise**

Zuführungsgleis	von	bis	Neigung in ‰
Kattwykdamm	Weiche HOS222	Anschlussgrenzen	6,0
Neuhof – Hamburg Süd	BÜ 512	Weiche ROE013	10,0
Pollhornweg	Weiche HOS006/HOS008	BÜ 557a	10,0
Reiherstieg Ost	Weiche POL015	Anschlussgrenzen	16,3
Wallmann / Habema	Weiche POL013	Anschlussgrenzen	17,7

d) übrige Nebengleise

**übrige Nebengleise**

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

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

**Verschieben**

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

a) Hauptgleise

Gleis	von	bis	Gefälle	in Richtung
durchgehende Hauptgleise	km 3,8	km 3,6	4,27‰	Hausbruch
	km 2,3	km 2,0	5,37‰	Hohe Schaar
	km 1,9	km 1,7	7,03‰	Hohe Schaar
	km 1,7	km 1,6	5,33‰	Wilhelmsburg
	km 1,6	km 1,4	11,47‰	Hohe Schaar
durchgehendes Hauptgleis	km 8,8	km 8,2	5,15‰	Hohe Schaar
	km 6,3	km 5,4	6,82‰	Hausbruch
	km 5,0	km 4,6	5,67‰	Hohe Schaar
HBR801 – HBR804	km 9,5	km 9,2	2,73‰	Hohe Schaar / Unterelbe

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

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

Gleise	Neigung in ‰
HOS005	3,00
HOS010 bis HOS012	3,25
HOS015 bis HOS019	2,85
HOS023	7,30

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

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

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

Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis HOS005-HOS019 und HOS023 dürfen vor Zsig R105 oder R116 enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.

**408.0101 Abschnitt 2 Absatz 2 g) und  
408.4801 Abschnitt 2 Absatz 2 f)**

**Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen**

Zwischen den Bft Hausbruch Mitte und Hmb Hohe Schaar, zwischen dem Bft Hmb Hohe Schaar und dem Bft Hamburg Süd sowie zwischen dem Bft Hmb Hohe Schaar und dem Bf Hmb=Wilhelmsburg ist keine freie Strecke vorhanden.

Über die Bahnhofsteilgrenzen sind auch Rangierfahrten zugelassen.

Zugstraßen über die Gleise 908, 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 Hafeneisenbahn.

Das Stellwerk Hof ist in der Regel nur mit dem Fdl besetzt. Wird zeitweise ein Fdl-Helfer eingesetzt, übernimmt dieser folgende Aufgaben des Fdl:

- Führung Zugmeldebuch, Fernsprechbücher und Anordnungen über den Zugverkehr
- Einstellen von Rangierfahrstraßen nach Absprache mit dem Fdl

---

**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.

---

## **Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.05**

### **408.0541 Abschnitt 3 Absatz 2 und 408.2541 Abschnitt 3 Bahnübergänge oder Streckenabschnitte mit Spurrillen**

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

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

vorhanden war.

Die Spurrillen befinden sich:

- von km 4,8 bis km 5,6 (BÜ 530, Kattwykbrücke und BÜ 531)
- in km 6,573 (BÜ 464)
- in km 7,446 (BÜ 463)
- in km 7,844 (BÜ 462)
- in km 8,352 (BÜ 461)
- in km 8,852 (BÜ 460)

### **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 408.06**

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

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

## Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48

### 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 3

#### Zuständige Stelle / Unterlagen für den Ortsstellbereich

Der Triebfahrzeugführer wird mündlich über Besonderheiten im Ortsstellbereich verständigt.

Name des Ortsstellbereiches	zuständige Stelle (BözM)	Rufnummer
Pollhornweg	Fdl Hof	040 / 42 8 47 – 46 52
Lokabstellung		

Der Tf muss sich bei der zuständigen Stelle melden.

### 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 4

#### Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich

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

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

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

### 408.4811 Abschnitt 4 Absatz 5

#### Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich

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**

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

**Grenzen der Ortsstellbereiche**

Name des Ortsstellbereiches (Rangierfunkkanal)	umfasst folgende Gleisanlagen der HPA	Grenzen
Pollhornweg (H 34)	Gleisgruppe Pollhornweg und die daran anschließenden Gleise REO (Bereich Reiherstieg Ost) bis zu den jeweiligen Anschlussgrenzen	- Ls 144 <sup>II</sup> bzw. Ls 166 <sup>I</sup> (ausschließlich) - Infrastrukturanschlussgrenzen zu den Anschlüssen
Lokabstellung (H 34)	Gleise HOS189 bis HOS193	- Ls 190 <sup>I</sup> bzw. Ls 189 <sup>I</sup>

**weitere Regeln  
für die Ortsstell-  
bereiche**

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

**408.4811 Abschnitt 7  
Örtliche Besonderheiten**

**Allgemein**

Allgemein:

- a) Die Anmeldung der Rangierfahrten zur Einfahrt in einen Anschluss obliegt grundsätzlich dem EVU.  
Bevor aus einem Anschluss auf die Infrastruktur der Hafenbahn gefahren wird, ist die Zustimmung des Ww einzuholen bzw. die Abfrage der Besonderheiten für Ortstellbereiche durchzuführen.
- b) Für die Verständigung zwischen Rangierfahrten mit Rangier-Tfz und Stellwerk sind die zugeteilten Buchungsnummern zu verwenden.
- c) Bei allen Rangierfahrten sind die nicht genutzten Schraubenkupplungen in die vorgesehen Halterungen einzuhängen. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge beim Abstoßen, Ablaufen oder Beidrücken.  
Nicht eingehängte und lang ausgespindelte Schraubenkupplungen können zu Beschädigungen an den Hochwasserschutzanlagen und Bahnübergängen führen.
- d) Unregelmäßigkeiten, Notfälle und gefährliche Ereignisse sind durch das Rangierpersonal/Mitarbeiter des EIU nach eigener Gefahrenabwehr umgehend dem zuständigen Ww zu melden. Dieser verständigt die Notfallmeldestelle, die dann auch die Hilfe aufruft.  
Bei gefährlichen Ereignissen darf ohne Zustimmung des Notfallmanagers am Ereignisort nichts verändert werden. Fahrzeuge müssen solange in ihrer Position bleiben und Beteiligte dürfen sich vorher nicht vom Ereignisort entfernen sofern Veränderungen nicht zur Versorgung und Rettung verletzter Personen erforderlich werden.
- e) Triebfahrzeugfahrten für Ausgangszüge nach Gleis HOS005-HOS019 und HOS023 dürfen vor Zsig R105 oder R116 enden. Nach Halt sofort beim Fdl melden.
- f) zwischen den Bft Hamburg Süd (HPA-Infrastruktur) und Hmb Hohe Schaar (HPA-Infrastruktur) besteht die Möglichkeit, Rangierfahrten über Hmb=Wilhelmsburg (DB Netz-Infrastruktur) durchzuführen. Diese Möglichkeit besteht für alle EVU bis auf Widerruf.  
*ÖzF Wilhelmsburg liegt diese Erlaubnis ebenfalls vor.*

**Rf zwischen  
AHBRM und  
AHOS/AHBS**

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

**Fahrten mit geho-  
benem Stromab-  
nehmer**

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.

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

Folgende Signale sind Gruppensperrsignale:

Bereich	Signal	gültig für Gleise	zuständiger Ww
Hof	Ls 281 <sup>I</sup>	HOS081 – HOS082	Hof
Hof	Ls 283 <sup>I</sup>	HOS083 – HOS085	Hof

Mit diesen Signalen wird keine Zustimmung zur Abfahrt aus den Gleisen erteilt. Diese muss durch den Ww jeweils mündlich gegeben werden.

**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.

Bzgl. der Bedienung des Gleistores im Gleis REO851 siehe Anhang 4-3.

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

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

Auf der Rethhubbrücke darf mit maximal 10 km/h gefahren werden.

Im Gleis HOS187 darf von der Spitze Weiche HOS195 mit höchstens 10 km/h gefahren werden bis die Spitze des führenden Fahrzeuges die Mitte des BÜ erreicht hat.

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

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

**nicht technisch  
gesicherte BÜ**

**sonstige Ein-  
schränkungen**

**Hochwasser-  
schutzanlagen**

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

**Maßnahmen**

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

**Gleise**

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

Gleisnr. bzw. Gleisbezeichnung	Zerrplan Nr.	kleinster Radius in m	zwischen	und
HOS223_226 (Mövengleis)	03	140	Weiche HOS223	HOS226
REO023_025	03	145	BÜ 1909	BÜ 1910g
REO092_PRIV	03	140	BÜ 580	Anschlussgrenze Anschluss 865

**Weichen**

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

<b>Bft Hmb Hohe Schaar, Zerrplan 03, Radius im abzweigenden Strang 140m</b>						
NHF004	RET416	BLU003	HOS162	HOS226	POL019	REO008
REO023	REO030					

**408.4815 Abschnitt 7**

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

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

**408.4816 Abschnitt 1 Absatz 1**

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

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

Zusätzliche Bestimmungen:

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

- Wird die korrekte Funktion der BÜ-Sicherungsanlage nicht durch Überwachungslampe/Quittungslampe oder Signal BÜ 1 angezeigt, ist der BÜ durch das Rangierpersonal mittels Postensicherung zu sichern.
- Rangierfahrten aus Richtung Hamburg Süd mit Ziel Gleis NHF438 (HCS) oder NHF439 (ADM) dürfen nicht hinter den Weichen NHF435W bzw. NHF440W wenden sondern müssen bis hinter Ls 401<sup>II</sup> oder Ls 402<sup>II</sup> durchgeführt werden und dürfen erst dort wenden.

Wurde entgegen der Vorgabe an den Weichen NHF435W oder NHF440W eine Fahrt aus Richtung Hamburg Süd gewendet, gilt die technische Sicherung des BÜ 505 solange als gestört, bis die technische Fachkraft den ordnungsgemäßen Zustand der Anlage im Arbeits- und Störungsbuch des FdI Hof nachgewiesen hat.

Rangierfahrten sind in der Rangiervereinbarung bis zum Eintrag der Fachkraft anzuweisen, auch bei Signal BÜ 1 vor dem BÜ 505 zu halten und diesen durch Posten zu sichern.

#### **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 FdI/Ww/BözM ist umgehend zu verständigen.

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

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

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

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

**408.4816 Abschnitt 2 Absatz 2**

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

Zwischen den Weichen HOS384, HOS367 und HOS388 befindet sich eine Überfahrt für die Instandhaltung der Infrastruktur (BÜ1580) über die Gleise HOS315 und HOS316. Nutzerkreis und Bedingungen zur Nutzung der Überfahrt sind im Anhang 3-1580 beschrieben.

**408.4818 Abschnitt 1 Absatz 1**

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

Das Abstoßen ist in folgende Gleise zugelassen:

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

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

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

**408.4821 Abschnitt 3 b)**

**Verwenden des Luftbremskopfes**

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

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

**408.4841 Abschnitt 6 Absatz 1**

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

Im Bft Hmb Hohe Schaar bestehen während einer Zugfahrt keine Rangierverbote.

**408.4841 Abschnitt 8**

**Bei Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ freizuhaltenden Gleisabschnitte, die im Bogen liegen**

Folgende Gleisabschnitte sind in den benachbarten Gleisen freizuhalten:

<b>Gleise</b>	<b>zwischen</b>	<b>und</b>
HOS005-HOS007	südliche Weiche des Gleises	nördliches Ende des Zugabfertigergebäudes
HOS018-HOS019	südliche Weiche des Gleises	km 2,75 (etwa 20m nördlich des ersten Lichtmastes zwischen HOS018 und HOS018)

**408.4851 Abschnitt 1 Absatz 1**

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

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

---

## Regelungen zur Ril 301 – Signalbuch –

### 301.0201 Abschnitt 1 Absatz 6 Bremsweg der Strecke

Infrastrukturanschlussgrenze – Bft Hmb Hohe Schaar – Bft Hausbruch Mitte

Der Bremsweg der Strecke beträgt 400m.

### 301.0301 Abschnitt 3 Absatz 4 Verwendung der Buchstaben am Signal Zs 2

Standort	Buchstabe	Richtung
Asig P105	W	Hmb=Wilhelmsburg

---

## Regelungen zur Ril 481 – Telekommunikationsanlagen bedienen –

---

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

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

Fdl Hof: C 26 (Tonruf 1)

---

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

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

GSM-R 01835 852 4652 (Fdl Hof)

#### 481.0205 Abschnitt 7 Zugvorbereitungsmeldung

Eine Zugvorbereitungsmeldung mittels GSM-R ist nicht vorhanden.

#### 481.0205Z01 Abschnitt 1 Zugfunkbereiche

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

---

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

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

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

---

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

---

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

#### **482.8001 Abschnitt 1 Absatz 1, 3 und 4 Beschreibung, Besonderheiten und Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM)**

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

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

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

**Sperren von Gleisen**

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

Bevor über den BÜ 557a in Richtung Ls 144<sup>II</sup> und Ls 146<sup>I</sup> gefahren wird, ist die Zustimmung des BözM einzuholen.

**OB Pollhornweg**

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

**OB Lokabstellung**

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

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

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

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

**Ortsstellbereich  
Pollhornweg**

- am BÜ 557a

**Ortsstellbereich  
Lokabstellung**



- DKW HOS316

**482.8001 Abschnitt 5 Absatz 4  
Art der Verständigung**

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

**482.8001 Abschnitt 10  
Melden an angrenzende Bereich**

Meldungen an angrenzende Bereiche sind nicht erforderlich.

---

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

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

- Fachkräfte LST der HPA
- Fachkräfte Fahrbahn der HPA

---

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

### **482.8003 Abschnitt 1 Absatz 2 Besonderheiten**

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

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

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

bleibt frei

## Verzeichnis der Gleisanschlüsse

Es sind nur die in Betrieb befindlichen Gleisanschlüsse aufgelistet.

GA-Nr.	Firma	Belegenheit	Anschlussgrenze bei *)	Zerrplan
113	Sasol Wax GmbH	Worthdamm	WOD006W WOD008W WOD009W	01
117	Shell Deutschland Oil GmbH	Worthdamm 32	WOD005W, WOD009W	01
120	Shell Deutschland Oil GmbH	Worthdamm	Gleistor	01
127	PCH Packing Center Hamburg GmbH	Indiastraße 1	WHK003W	01
131	Tschechoslowakische Elbe-Schiffahrts AG (Anschluss z. Zt. gesp.)	Am Saalehafen	SAL001W	01
136	C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG	Worthdamm / Schuppen 65	WOD004W	01
142	HPA Hafensbahn Standort Spreehafen	Brandenburger Str. 19	westlich Poldertor	01
146	C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG	Kamerunweg	Anschlussweiche ca. 250m Gleis und Fläche angemietet	01
181	HHLA O'swaldkai / Schuppen 81	O'swaldkai / Unikai	Spitze W2 im Anschluss	01
184	HHLA Frucht- und Kühlzentrum GmbH	O'swaldkai / Schuppen 43	GrzW2 im Anschluss	01
185	Stiftung Hamburg Maritim	Australiastraße / Schuppen 51, 52	WHK002W	01
209	Aurubis AG (Werk Ost)	Müggenburger Hauptdeich	PEU002W	04

\*) die genaue Anschlussgrenze ist vor Ort gekennzeichnet

Verzeichnis der Gleisanschlüsse

<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>Ein- und Ausfahrgruppe (HOS)</b>					
HOS005	(710)	Durchfahrgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS006	(612)	Durchfahrgleis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS007	(611)	Durchfahrgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS008	640	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS009	640	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS010	715	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS011	836	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS012	803	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS013	691	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS014	664	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS015	673	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS016	658	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
HOS017	616	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS018	646	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS019	647	Ein- und Ausfahr Gleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS023	(730)	Betriebsgleis Ausfahrt möglich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>„Neue Gruppe“ (HOS)</b>					
HOS042	181	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
HOS043	510	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS044	510	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS045	549	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS046	(565)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS047	581	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS048	517	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS051	523	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS052	574	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS053	581	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS054	660	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS055	754	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS056	726	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>ehem. Richtungsgruppe (HOS)</b>					
HOS061	(644)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS062	609	Zugbildung / Puffergleis (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS063	601	Zugbildung / Puffergleis (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 ehem. Richtungsgruppe (HOS)</b>					
HOS064	637	Zugbildung / Puffergleis (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS065	607	Zugbildung / Puffergleis (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS066	610	Zugbildung / Puffergleis (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS067	567	Zugbildung / Puffergleis (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS068	567	Zugbildung / Puffergleis (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS071	621	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS072	622	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS073	662	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS074	666	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS075	707	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS076	750	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS077	750	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
HOS078	698	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS081	690	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS082	723	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS083	742	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS084	780	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS085	842	Schadwagensammelgleis für HOS186	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock
<b>Gleisgruppe Langer Morgen (HOS)</b>					
HOS165	40	Freiladegleis mit Kopframpe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS171	(110)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS172	130	Lokabstellung (teilweise Ol)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS173	74	Lokabstellung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS184	(428)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS185	597	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS186	493	Schadwagenbehandlung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
HOS194	(159)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Gleisgruppe Eversween (HOS)</b>					
HOS303	(407)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS304	383	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS305	432	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOS306	464	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Gleisgruppe Rethedamm (RET)</b>					
RET401_1	(152)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
RET401_2	(188)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
RET 402	(418)	Betriebsgleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

Gleisnum- mer	Nutzlänge in m	Verwendung	Lü	Ober- leitung	Prell- bock
<b>Gleisgruppe Pollhornweg (POL)</b>					
POL801	309	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
POL802	308	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
POL803	374	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
POL804	375	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
POL805	310	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
POL806	311	Puffergleis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verzeichnis der Gleise und deren Nutzlängen

---

bleibt frei

## Rangierfunk-Teilnehmerverzeichnis Bft Hmb Hohe Schaar

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

### Störungsmeldestellen

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

### Aufgestellt

Hamburg, 25.06.2015

(Ort, Datum)

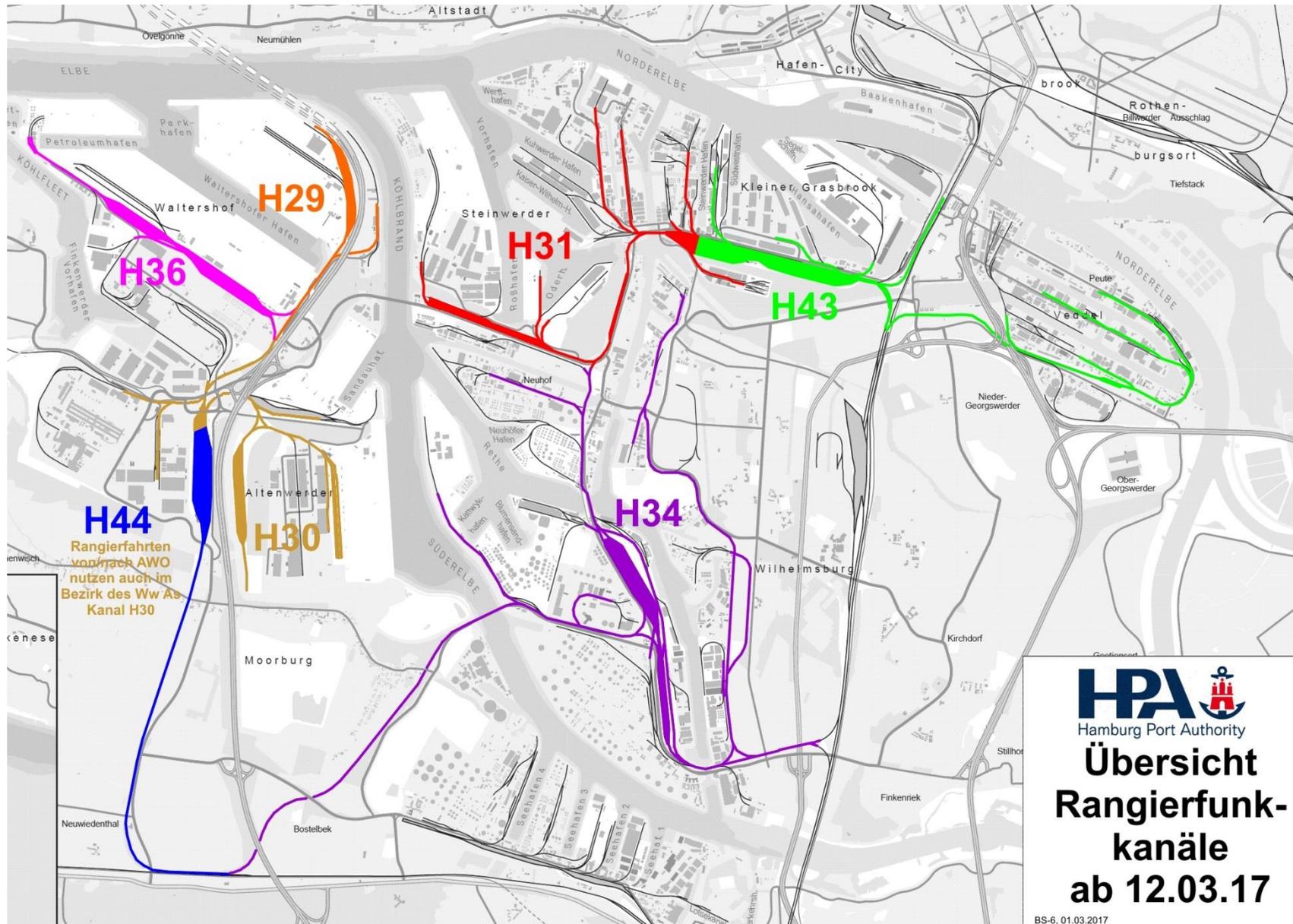
Hamburg Port Authority, Hafensbahn

(Stelle)

gez. Veh

(Unterschrift)

Rangierfunkteilnehmerverzeichnis



# **Bedienungsanweisung für den BÜ 463 (Moorburger Hinterdeich) im Bft Hmb Hohe Schaar**

**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> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

## Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 463 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Südbahn, und quert die zweispurige Straße „Moorburger Hinterdeich“ mit dem Gleis SUD206

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform EBÜT-vB LzH/ÜS mit fahrzeuggesteuertem Ein- und Ausschaltung hergestellt. Neben Lichtzeichen für den Straßenverkehrsteilnehmer sind auch Halbschranken vorhanden.

In beiden Richtungen sind Einschalterschleifen (600m vor dem BÜ) am Signal BÜ 2 vorhanden. 400m vor dem BÜ sind in beiden Fahrrichtungen Überwachungssignale vorhanden, die das ordnungsgemäße Arbeiten der technischen Sicherung anzeigen.

Der BÜ ist am Betonschaltheus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

<b>Bedieneinrichtung Scheidt &amp; Bachmann</b>		
		
HET	Hilfseinschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
HAT	Hilfsausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung (nach HET-Bedienung / Signalausgabe nach 30 sek.)

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

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

## Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt richtungsbezogen. Wenn nach dem Befahren der Einschalterschleife das Überwachungssignal innerhalb der Einschaltstrecke BÜ 1 zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

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

Rangierfahrten, die nach dem Befahren der Einschalterschleife den BÜ nicht befahren (z.B. bei Bauarbeiten), müssen den Bahnübergang durch HAT-Bedienung ausschalten. Die Kontaktschleifen und der Ausschaltkontakt dürfen dabei nicht besetzt sein. Bei einer anschließenden Weiterfahrt über den BÜ ist der BÜ durch HET einzuschalten.

## Ausschaltung

Mit dem Befahren der in Fahrtrichtung ersten Ausschalterschleife erlischt das Überwachungssignal und die Bahnübergangssicherung schaltet nach dem Be- und Freifahren der BÜ BM aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

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

## Störungen

### Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn das ÜS nach dem Befahren der Einschalterschleife bis zum Erreichen des Signals kein BÜ 1 zeigt.

Nach dem Halt vor dem BÜ ist zu versuchen, die technische Sicherung durch das Bedienen der HET herzustellen. Das ordnungsgemäße Wirken der technischen Sicherung wird ca. 30 Sekunden nach einer HET-Bedienung durch weißes Blinklicht an der ÜL angezeigt.

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

### Ausschaltung

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

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

Müssen an der Anlage planmäßige Arbeiten durchgeführt werden, die nicht in einer geeigneten Zug- und Rangierpause durchgeführt werden können, ist der BÜ durch Bahnübergangsposten zu sichern. Die entsprechenden Regelungen, einschl. der Ungültigkeit der Signale und dem entsprechenden La-Eintrag, sind in eine Beta / betriebliche Anordnung aufzunehmen.

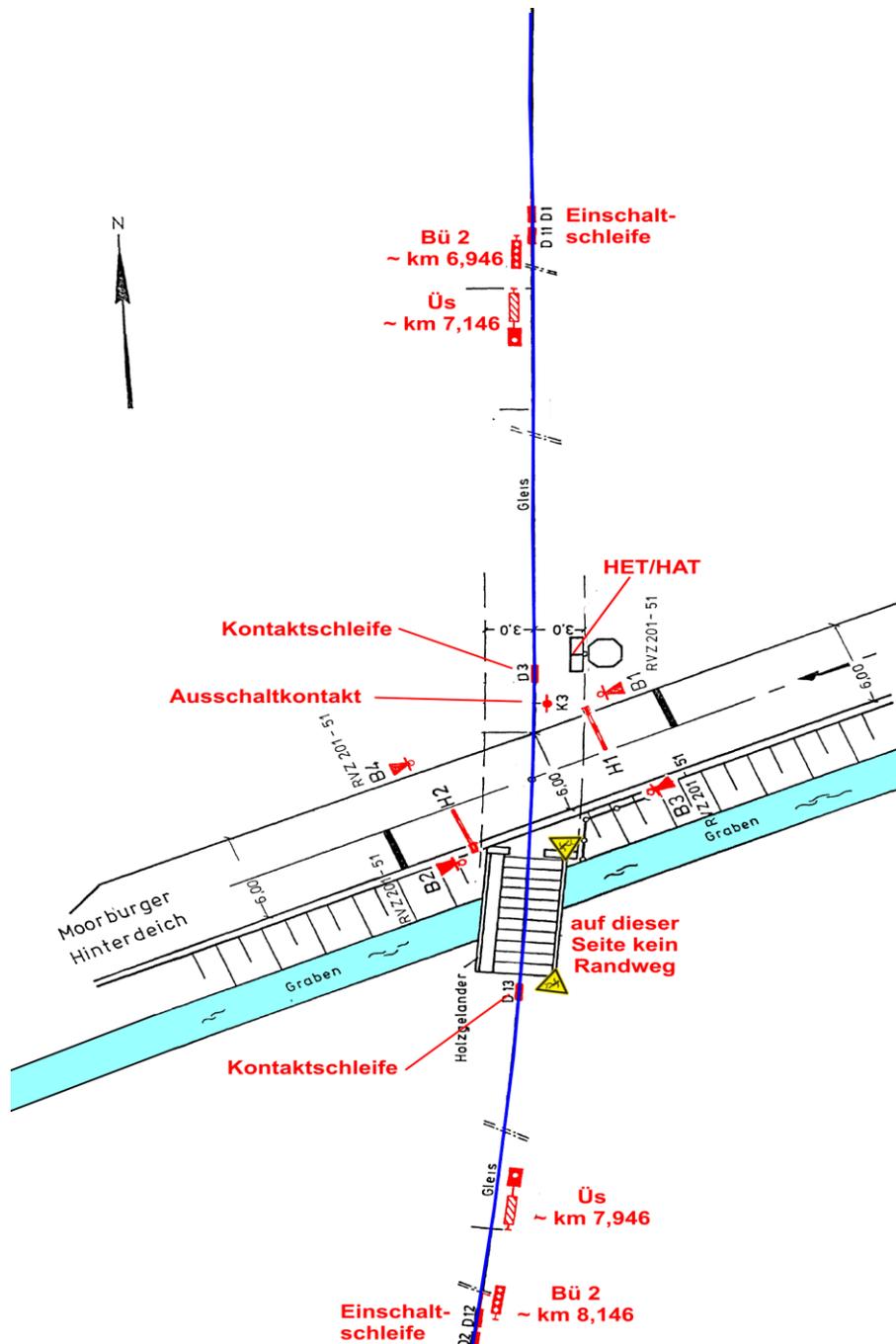
Werden bei länger andauernden Störungen Ersatzmaßnahmen erforderlich, werden diese einzelfallbezogen durch den EBL oder Notfallmanager angeordnet.

### Melden von Störungen

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

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

## Lageskizze



bleibt frei

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

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 10.09.2015 BS-6 gez. Veh
---

<b>geprüft:</b> 11.09.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 11.09.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

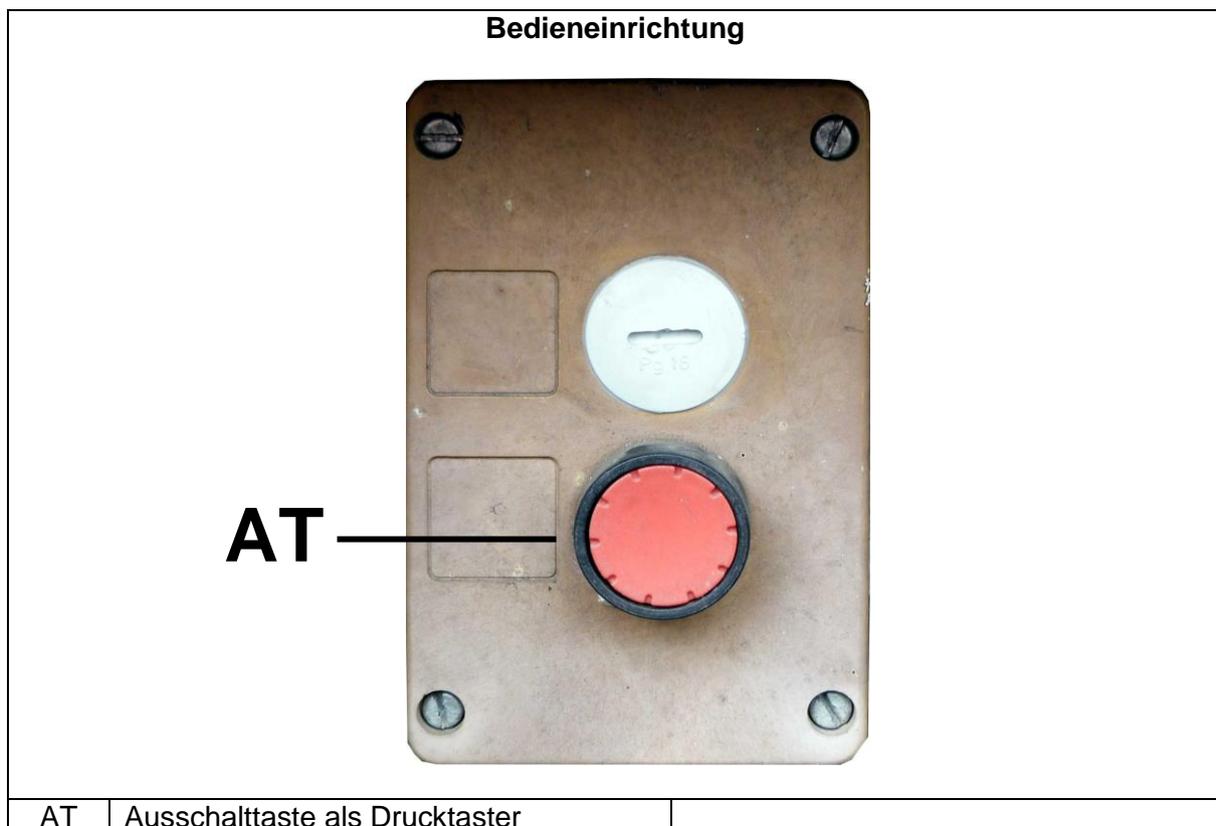
## Ausrüstung des BÜ

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

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



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

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

## Einschaltung

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

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

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

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

## Ausschaltung

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

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

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

## Störungen

### Einschaltung

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

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

### Ausschaltung

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

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

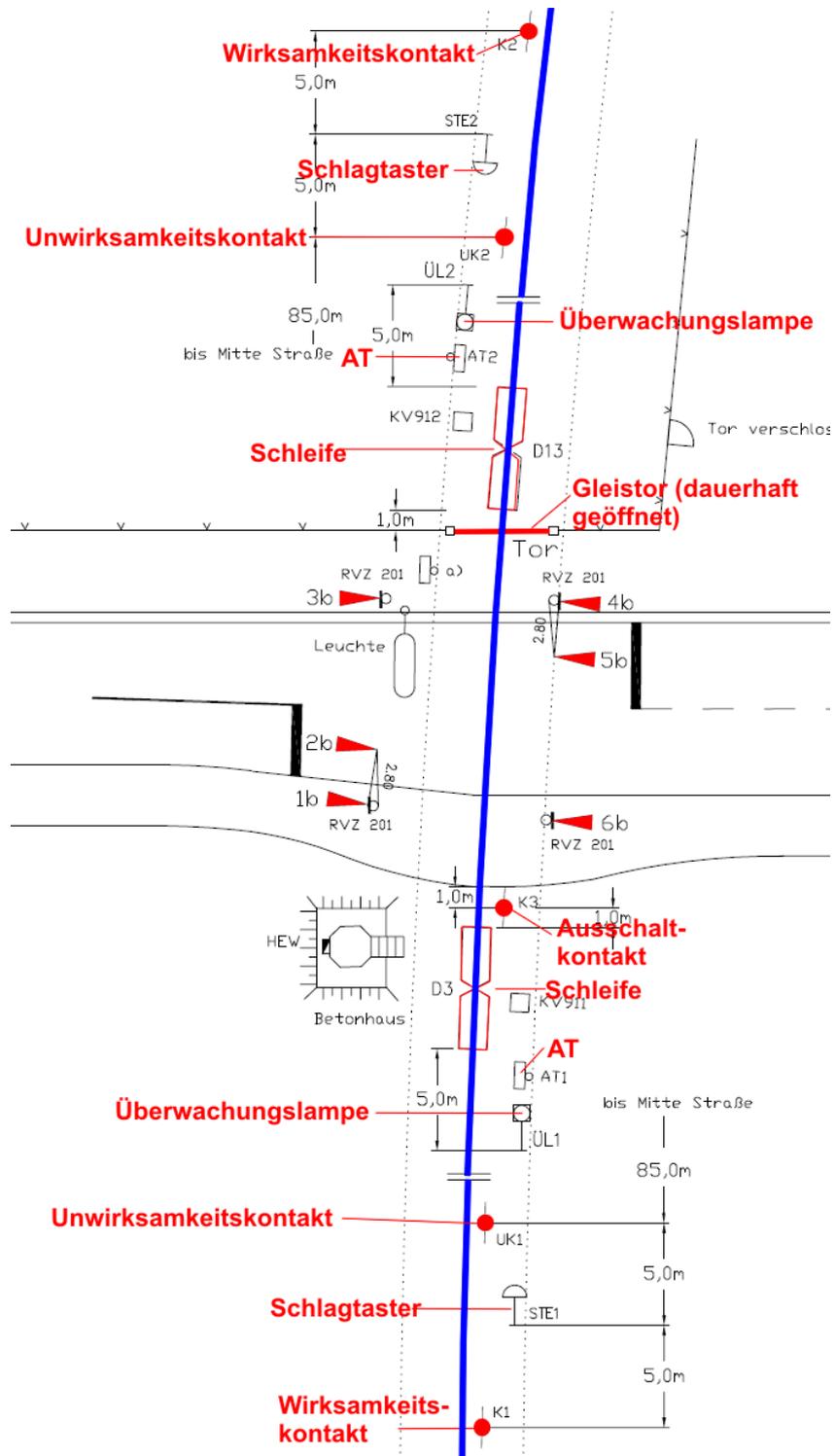
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **501A**

km: **211,32**

Lage: **Nippoldstraße**

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

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

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

# Bedienungsanweisung für den BÜ 502 (Neuhöfer Brückenstraße) im Bft Hmb Hohe Schaar

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 10.09.2015 BS-6 gez. Veh
---

<b>geprüft:</b> 11.09.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 11.09.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

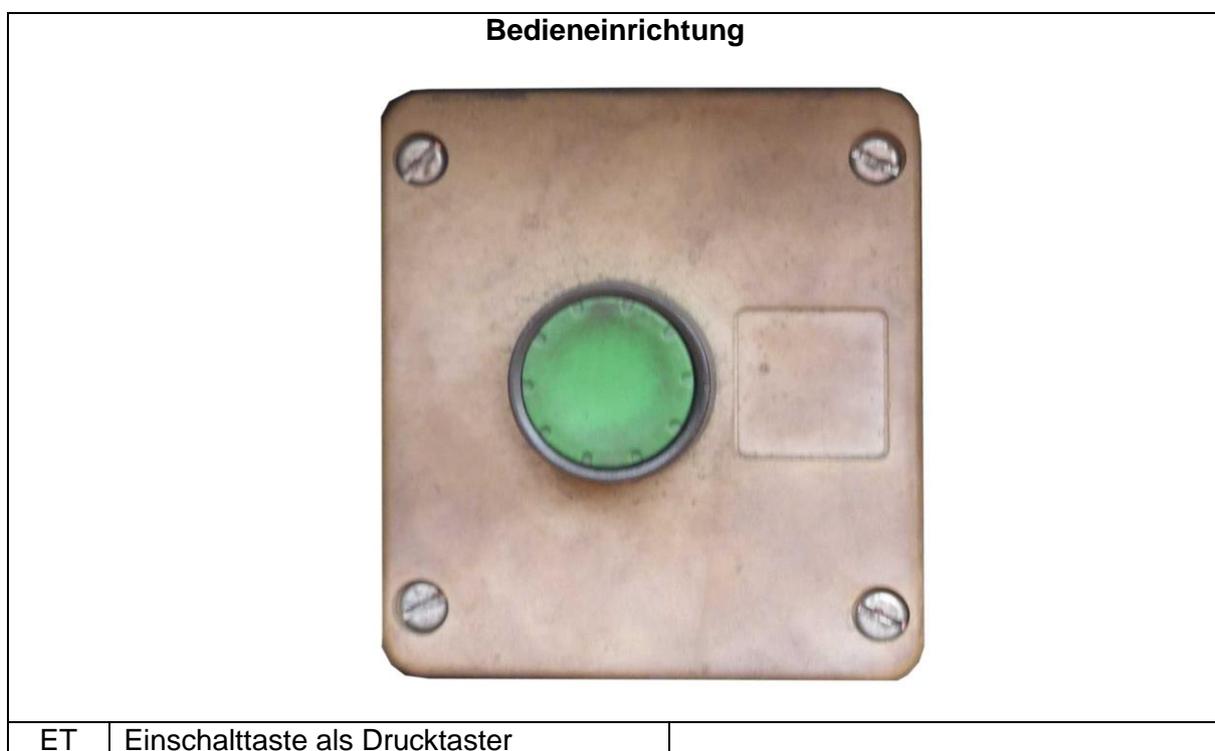
## Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 502 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar und quert die zweispurige Straße „Neuhöfer Brückenstraße“ mit dem Gleis NHF430\_435.

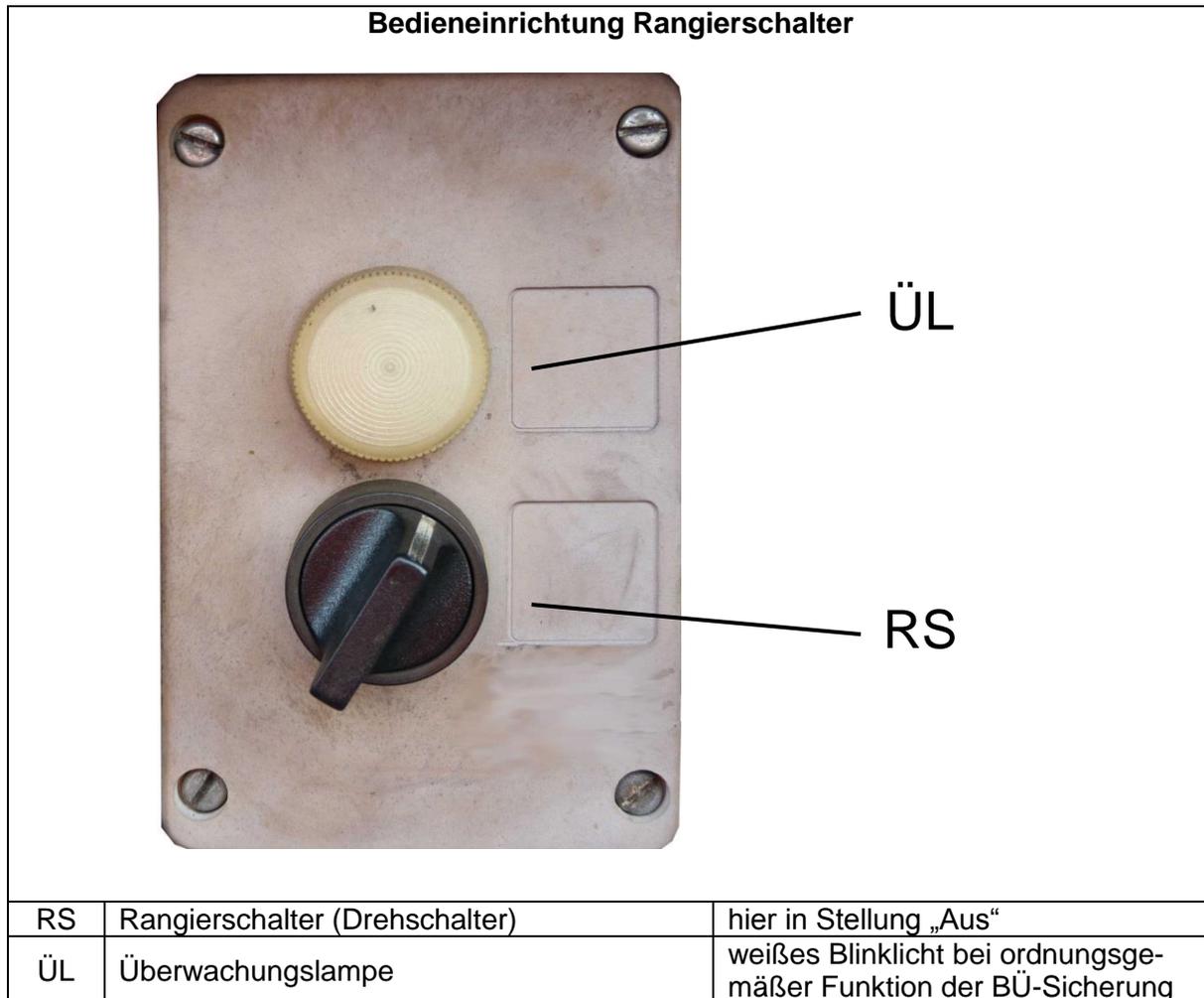
Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform NE-BÜ-70 Lz/ÜS mit teilweise fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt. Für Fahrten aus Richtung BÜ 505 und BÜ 501A sind in Fahrtrichtung des BÜ 502 Einschaltkontakte am Signal Bü 2 sowie Überwachungssignale vorhanden. Für Fahrten aus dem Anschluss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

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

In der Nähe des Ls 438<sup>l</sup> befinden sich folgende Bedieneinrichtungen:



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



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

## Einschaltung

### **Allgemeines**

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

### ***Fahrtrichtung Nord-Süd***

#### Fahrten von BÜ 501A

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

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

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

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

#### Fahrten aus dem Anschluss HCS über den BÜ 505 hinaus

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

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontakts das Überwachungssignal BÜ 1 zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden. Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

#### Fahrten aus dem Anschluss HCS nur über den BÜ 502

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

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

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

#### Fahrten aus dem Anschluss ADM über den BÜ 505 hinaus

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

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

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

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

#### Fahrten aus dem Anschluss ADM nur über den BÜ 502

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

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

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

### Fahrten, die zwischen dem Ls 438<sup>l</sup> bzw. Ls 439<sup>l</sup> und dem BÜ 505 beginnen

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

### ***Fahrtrichtung Süd-Nord***

#### Fahrten aus den Gleisen RET401 und RET402

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

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontakts / der Einschaltung durch ET-Bedienung das Überwachungssignal BÜ 1 zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

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

### Ausschaltung

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

### Nutzung Rangierschalter

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

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

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

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

### Störungen

#### Einschaltung

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

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

⋮

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

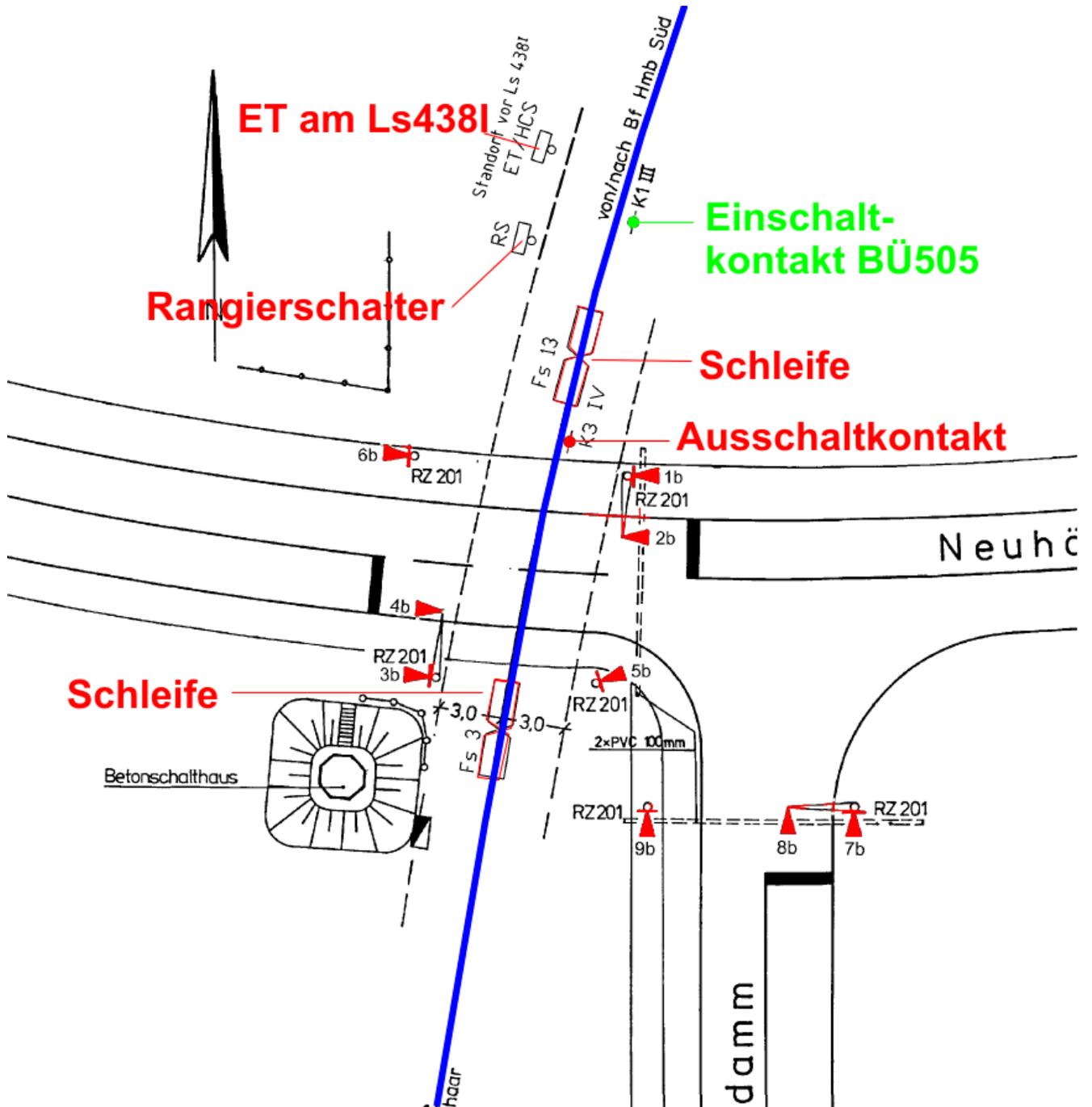
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **502**

km: **211,72**

Lage: **Neuhöfer Brückenstraße**

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		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 505 (Rethestieg) im Bft Hmb Hohe Schaar

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 10.09.2015 BS-6 gez. Veh
---

<b>geprüft:</b> 06.10.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 21.10.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

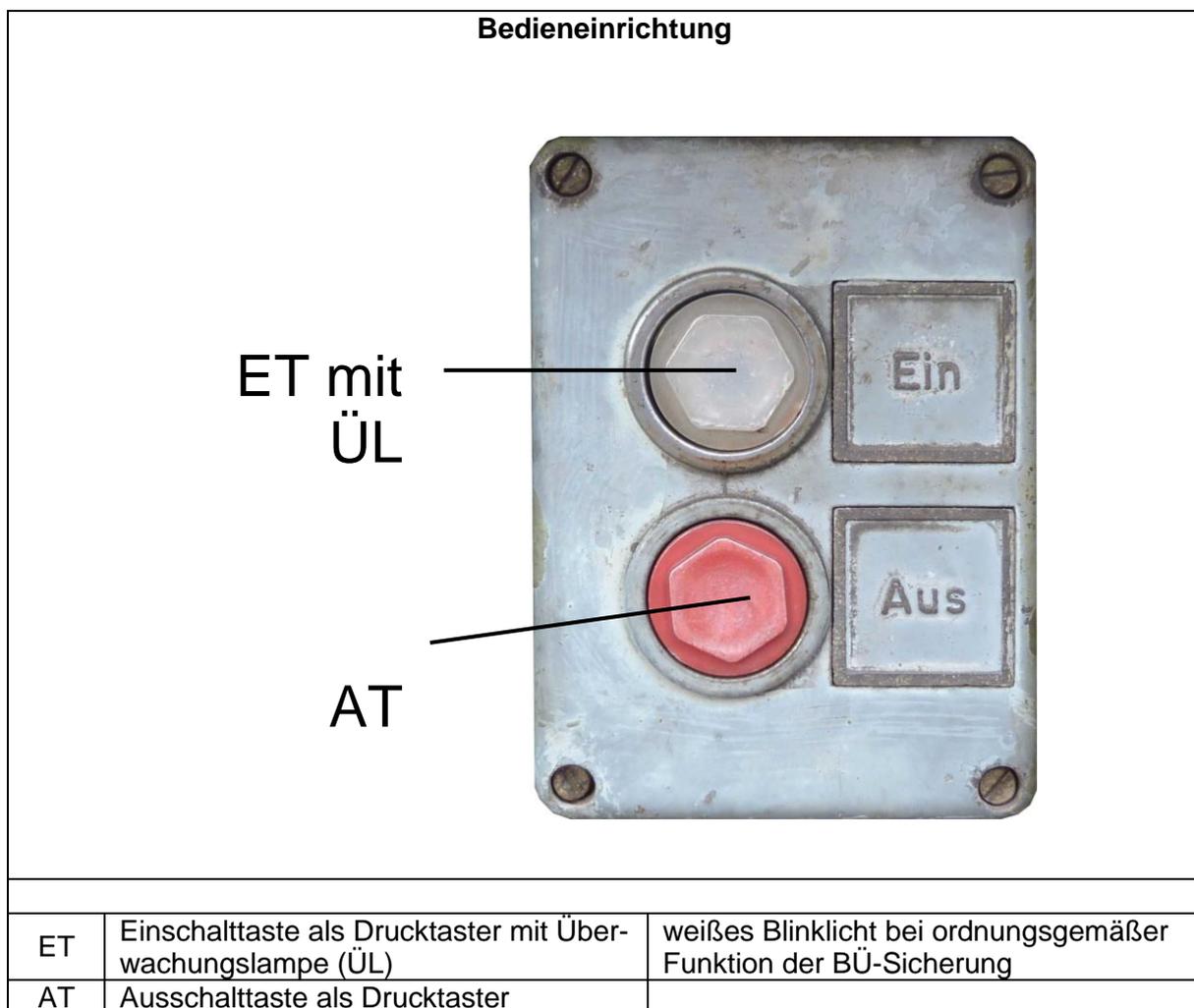
## Ausrüstung des BÜ

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

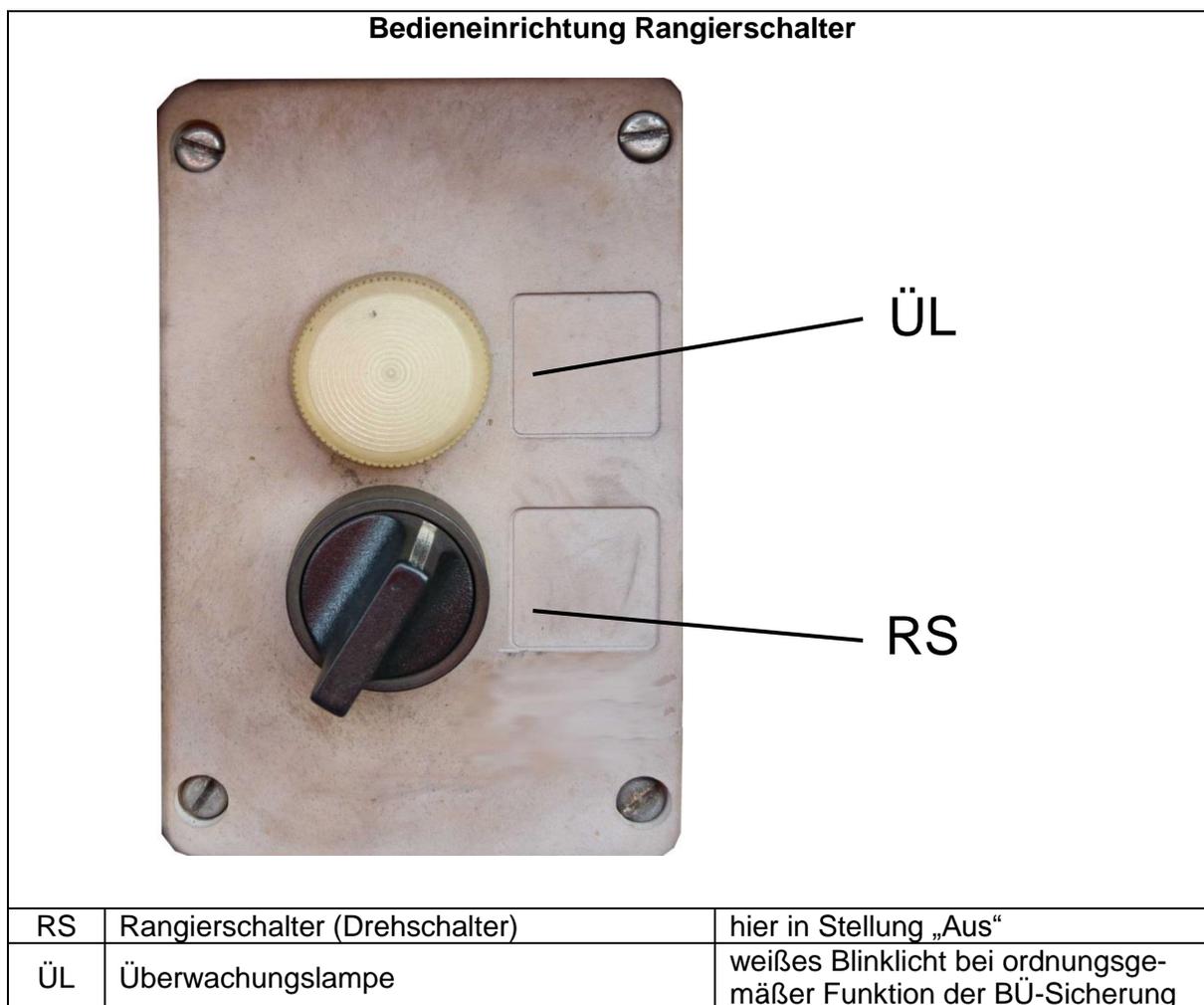
Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform NE-BÜ-70 Lz/Üs mit teilweise fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt. Für Fahrten aus dem Gleis RET402 und aus Richtung BÜ 502 sind in Fahrtrichtung des BÜ Einschaltkontakte am Signal BÜ 2 sowie Überwachungssignale vorhanden. Für Fahrten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

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

Es sind folgende Bedieneinrichtungen vorhanden:



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



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

## Einschaltung

### **Allgemeines**

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

### **Fahrtrichtung Nord-Süd**

#### Fahrten aus Richtung Roeloffsufer

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

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontakts für den BÜ 505 das Überwachungssignal BÜ 1 zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

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

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

#### Fahrten aus Gleis NHF437

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

Wenn nach Einschaltung durch ET-Bedienung die Überwachungslampe im ET-Taster weißes Blinklicht zeigt oder das Überwachungssignal BÜ 1 zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

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

#### Fahrten aus dem Anschluss HCS über den BÜ 505 hinaus

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

Wenn nach dem Befahren des Einschaltkontakts das Überwachungssignal BÜ 1 zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden. Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

### Fahrten aus dem Anschluss HCS nur über den BÜ 502

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

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

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

### Fahrten aus dem Anschluss ADM über den BÜ 505 hinaus

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

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

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

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

### Fahrten aus dem Anschluss ADM nur über den BÜ 502

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

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

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

### Fahrten, die zwischen dem Ls 438<sup>l</sup> bzw. Ls 439<sup>l</sup> und dem BÜ 505 beginnen

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

### ***Fahrtrichtung Süd-Nord***

#### Fahrten aus Gleis RET401

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

Wenn nach Einschaltung durch ET-Bedienung die Überwachungslampe im ET-Taster weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

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

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

### Fahrten aus Gleis RET402

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

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

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

Wenn nach Einschaltung durch ET-Bedienung die Überwachungslampe im ET-Taster weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

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

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

### Ausschaltung

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

### Nutzung Rangierschalter

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

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

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

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

## Störungen

### Einschaltung

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

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

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



### Ausschaltung

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

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

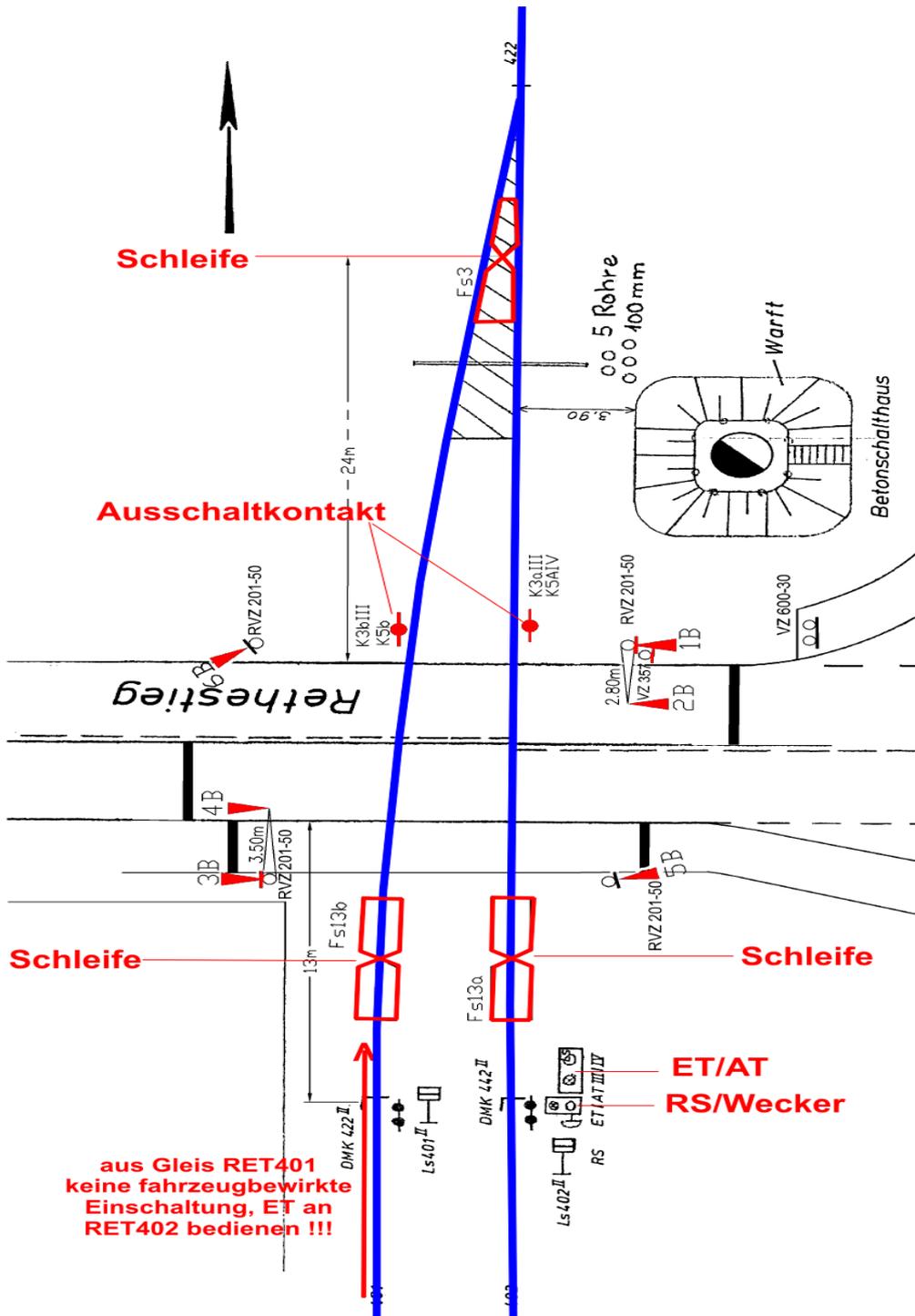
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **505**

km: **211,92**

Lage: **Rethestieg (VOPAK)**

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		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.**

bleibt frei

# Bedienungsanweisung für den

## BÜ 528

### (Hohe-Schaar-Straße)

### im Bft Hmb Hohe Schaar

**Gültig ab: 13.12.2015**

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

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

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

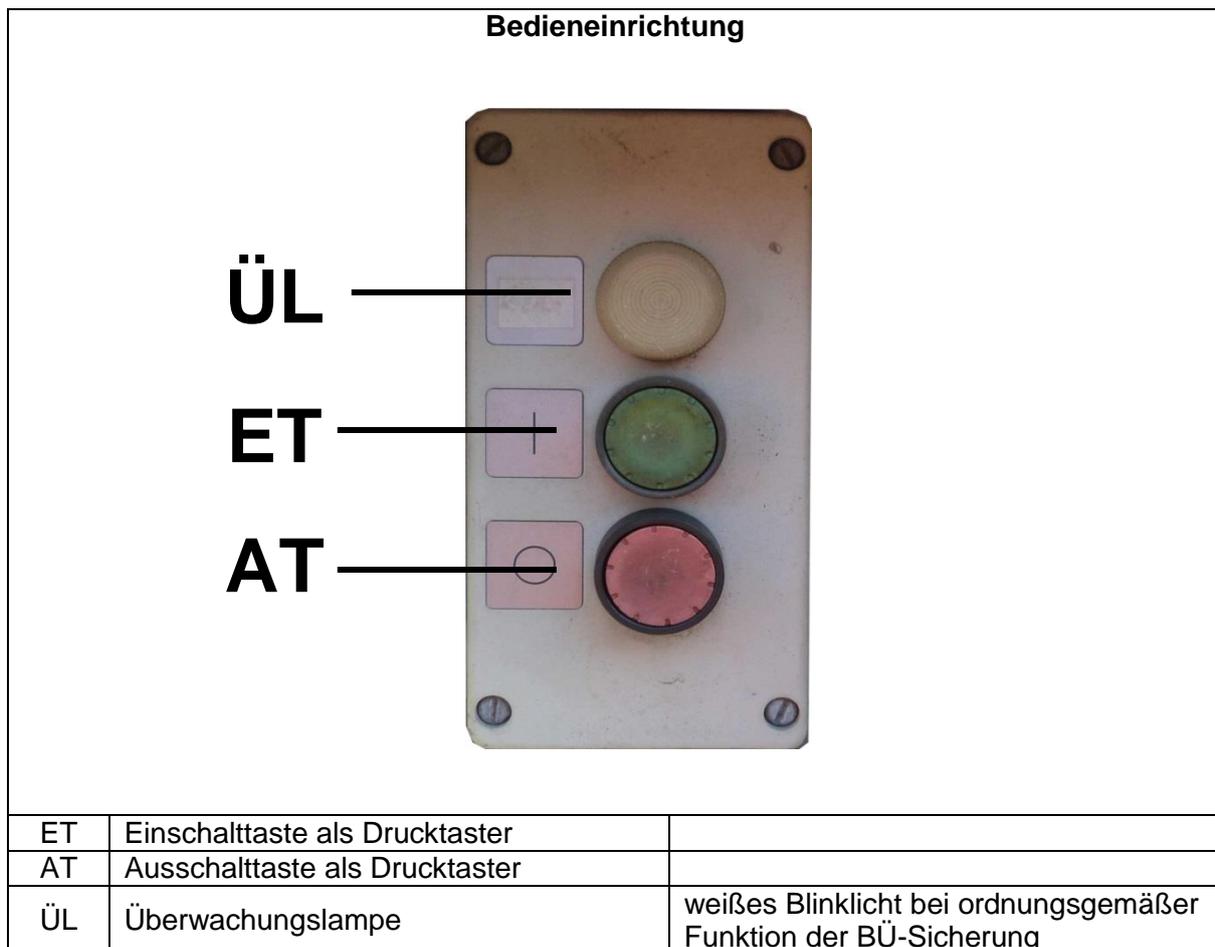
<b>aktualisiert:</b> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

## Ausrüstung des BÜ

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



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

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

## Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt nicht richtungsbezogen.

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

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

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

## Ausschaltung

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

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

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

## Störungen

### Einschaltung

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

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

⋮

### Ausschaltung

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

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

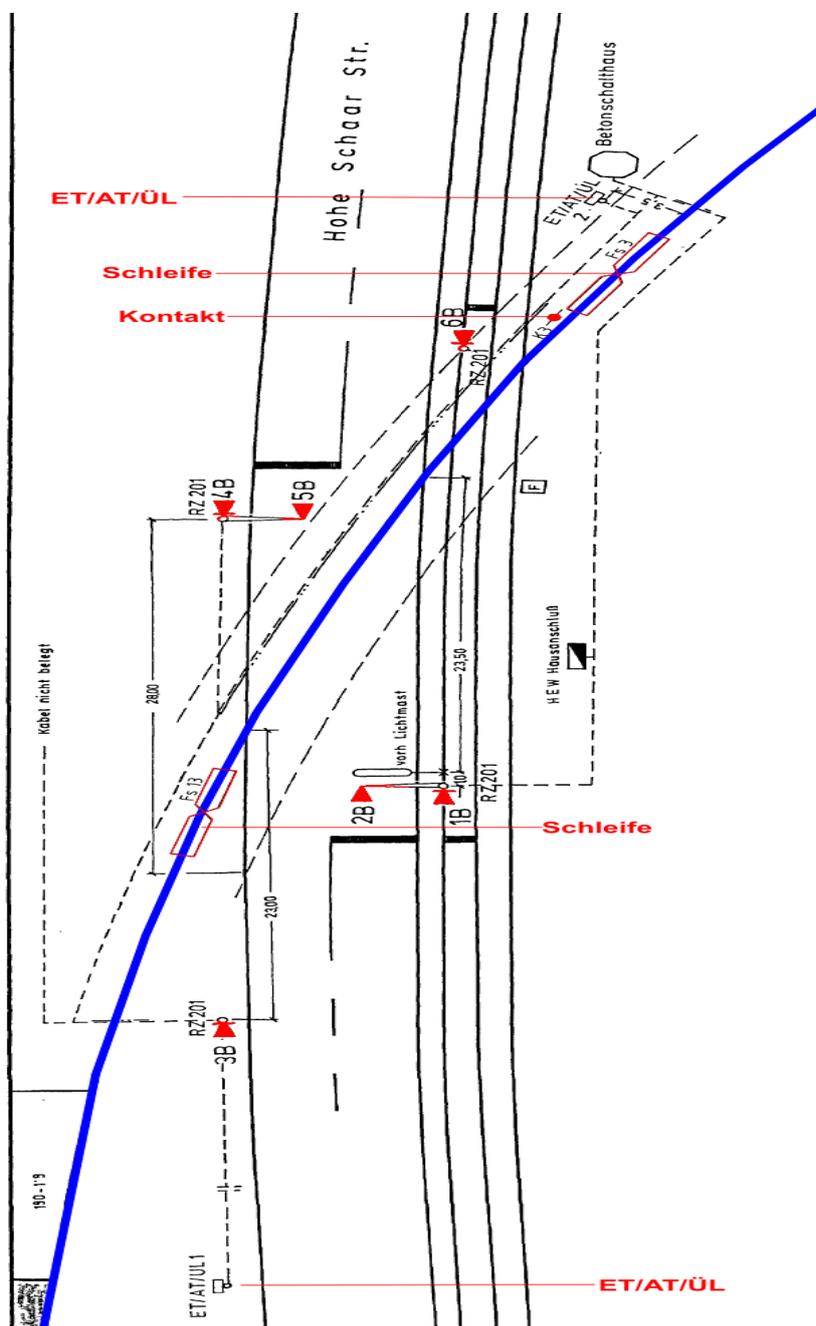
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

## Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 528

km: 213,94

Lage: **Hohe-Schaar-Straße**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme  Einsatzzeiten und Hilfsmittel	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.								
NE-BÜ-70	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe	X <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
				1		Signalfahne, bei Dunkel- heit rot leuchtende Hand- lampe	X		
	2	mehrere Straßen- signale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe			X
				1	1	Absperrgirlanden und Sig- nalfahne. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	X		

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

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

# **Bedienungsanweisung für den BÜ 554 (Pollhorner Hauptdeich) im Bft Hmb Hohe Schaar**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>ufgestellt:</b> 27.07.2015 BS-6 gez. Veh
--

<b>geprüft:</b> 27.07.2015 B21-1 Gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 27.07.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

## Ausrüstung des BÜ

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

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

Der BÜ ist am Betonschaltheus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



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

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

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

## Einschaltung

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

Wenn nach dem Befahren der Einschalterschleife die Quittungslampe weißes Ruhelicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

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

## Ausschaltung

Nach dem Be- und Freifahren der Schleifen erlischt die QL und die Bahnübergangssicherung schaltet aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

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

## Störungen

### Einschaltung

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

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

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

⋮

### Ausschaltung

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

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

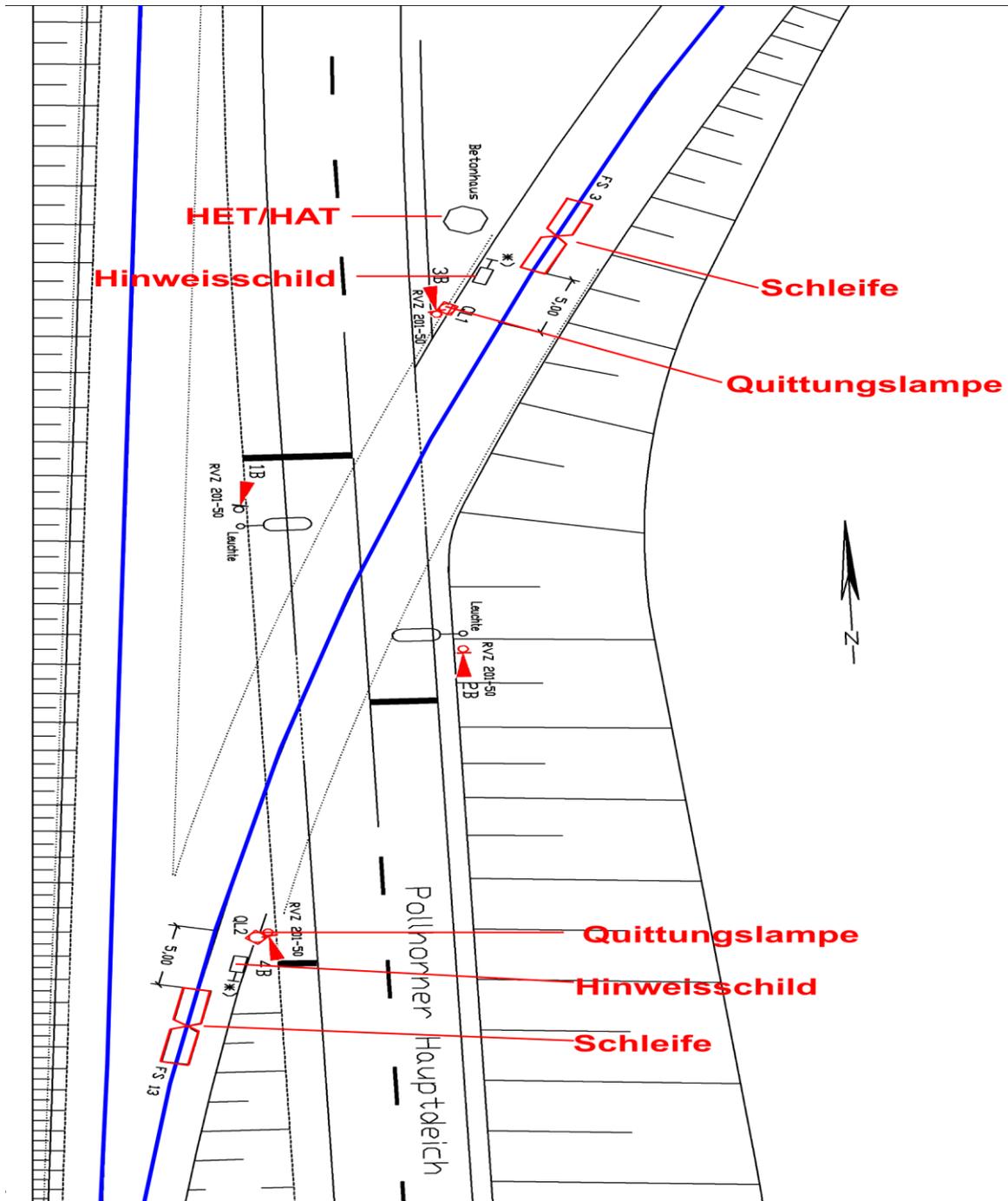
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **554**

km: **66,08**

Lage: **Pollhorner Hauptdeich**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang			
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend	nicht gesichert	
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel				
BÜS 2000	1	ein Straßensignalausgefallen				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	Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X <sup>1)</sup>			X <sup>2)</sup>
			1	1	Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X				

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

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

bleibt frei

# Bedienungsanweisung für den BÜ 557 (Trettaustraße) im Bft Hmb Hohe Schaar

**Gültig ab: 13.12.2015**

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

<b>geprüft:</b> 27.07.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 27.07.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

Bedienungsanweisung BÜ 557

Ausrüstung des BÜ

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

<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)	

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

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

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

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

## Einschaltung

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

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

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

## Ausschaltung

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

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

## Störungen

### Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die ÜL nach Ablauf der ET-Bedienung  
nach 15 Sekunden kein weißes Blinklicht zeigt.

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

⋮

### Ausschaltung

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

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

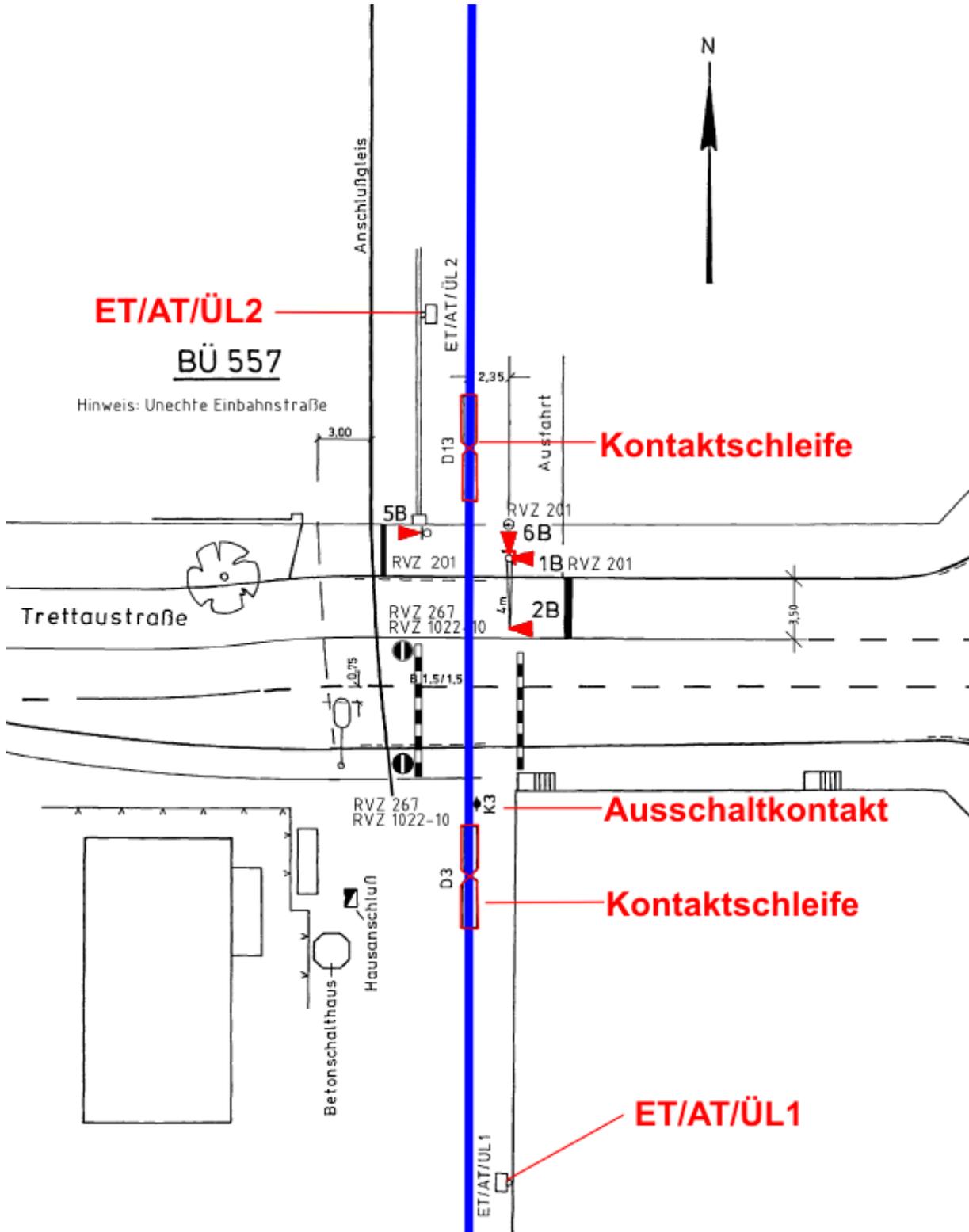
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an  
Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **557**

km: **66,66**

Lage: **Trettaustr.**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
EBÜT-vB	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe	X		
	2	mehrere Straßen- signale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe	X		

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

bleibt frei

# **Bedienungsanweisung für den BÜ 557A (Pollhornweg) im Bft Hmb Hohe Schaar**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 28.07.2015 BS-6 gez. Veh
---

<b>geprüft:</b> 30.07.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 05.08.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

## Ausrüstung des BÜ

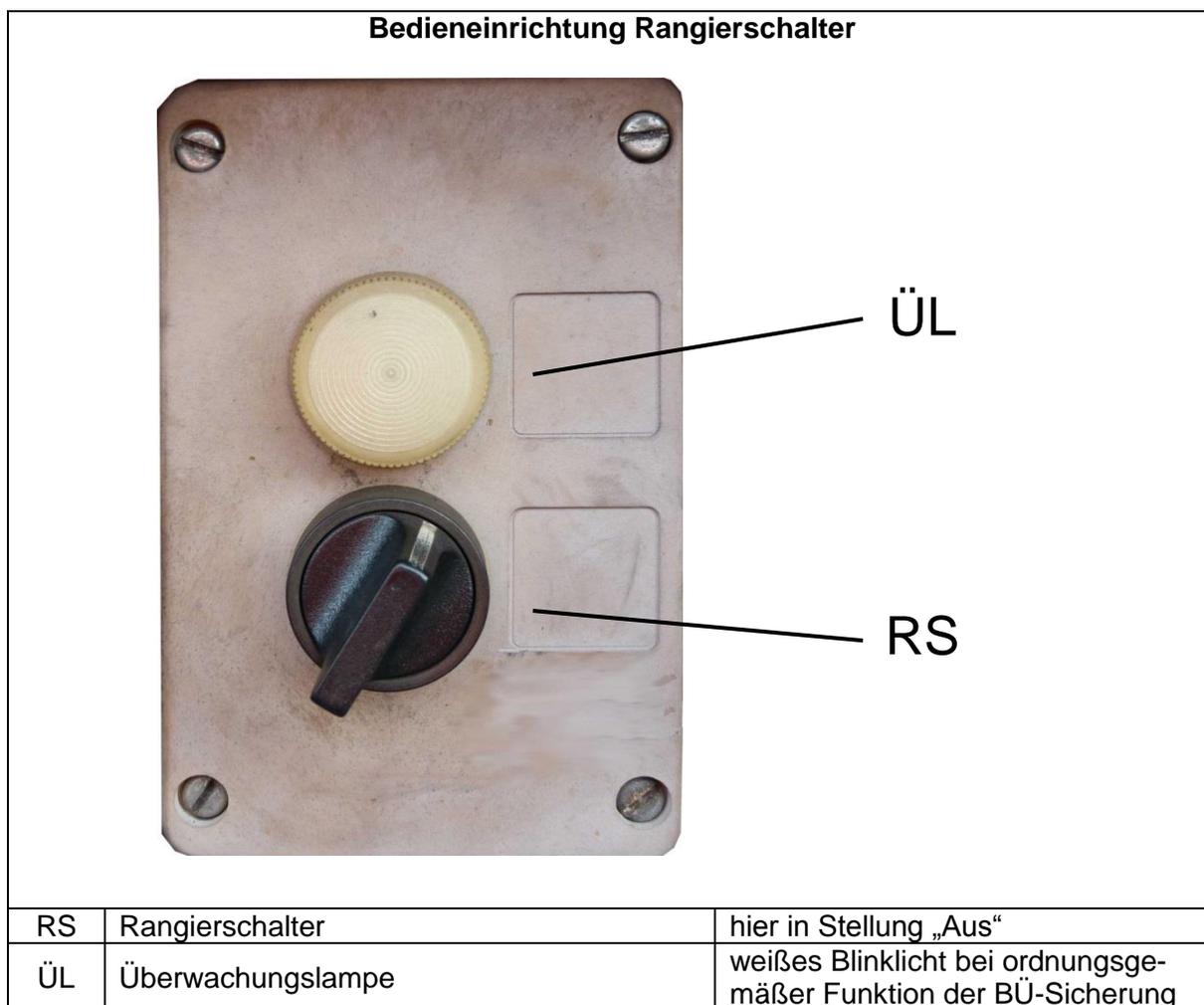
Der BÜ 557A befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Ortsstellbereich Pollhornweg, und quert die zweispurige Straße „Pollhornweg“ mit den Gleisen POL144 und POL146 südlich der Gleisgruppe.

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

Nördlich des Bahnübergangs befinden sich folgende Bedieneinrichtungen:

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

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



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

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

## Einschaltung

### Fahrten aus den Gleisen POL144 und POL146

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

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

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

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

### Fahrten aus den Gleisen POL801 – POL 806

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

Wenn nach dem Bedienen der ET die Quittungslampe bzw. die Überwachungslampe weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

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

## Ausschaltung

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

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

## Nutzung Rangierschalter

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

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

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

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

Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist der Rangierschalter zurückzulegen. Die Überwachungslampe und die Quittungslampe erlöschen und der Wecker verstummt.

## Störungen

### Einschaltung

#### Fahrten aus den Gleisen POL144 und POL146

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

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

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

#### Fahrten aus den Gleisen POL801 – POL 806

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

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, darf der BÜ befahren werden,  
wenn er durch Posten gem. 408.4823 durch das EVU gesichert wird.

### Ausschaltung

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

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

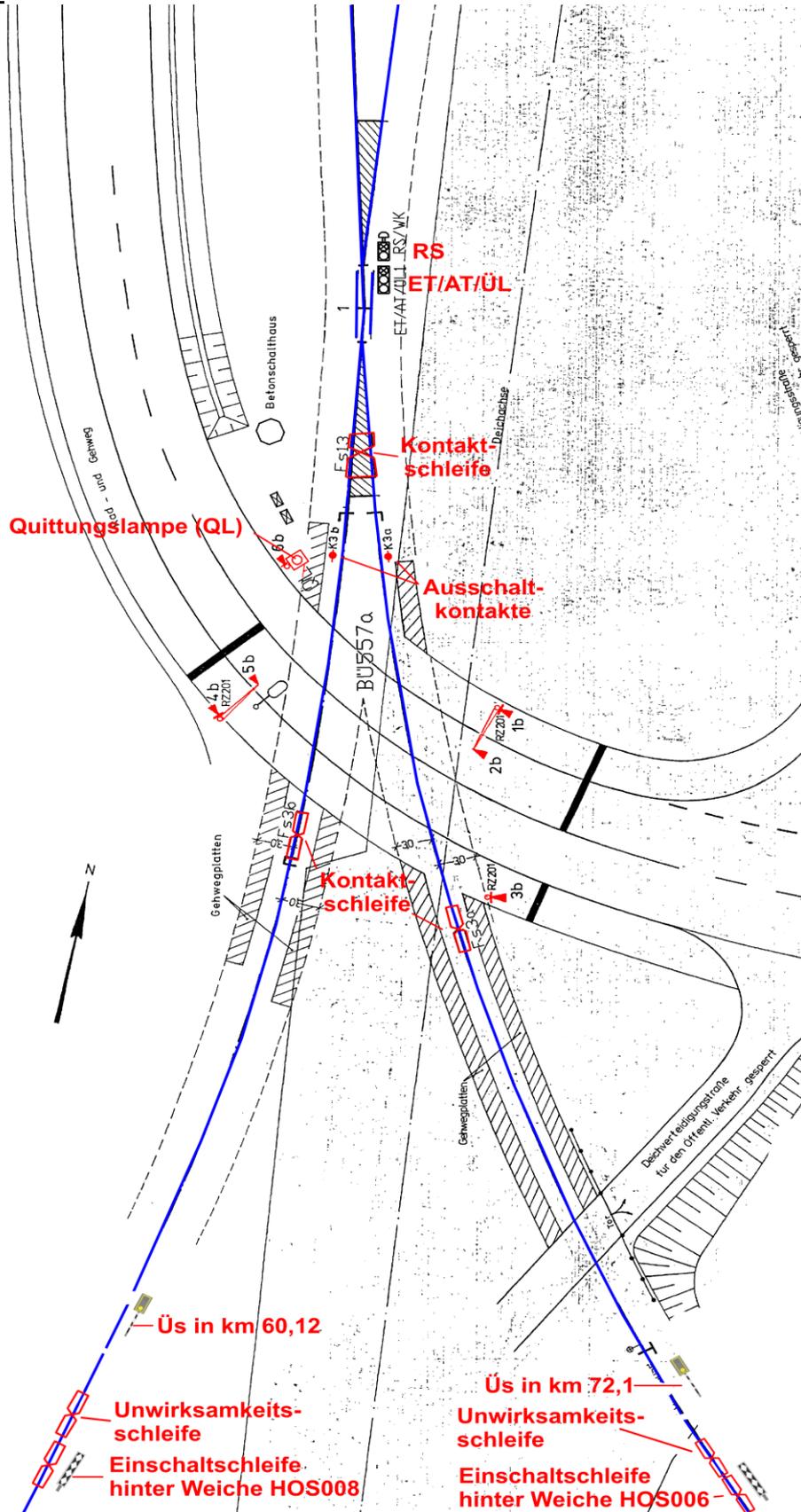
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an  
Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **557A**

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

Lage: **Pollhornweg**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme Einsatzzeiten und Hilfsmittel	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.								
EBÜT-vB	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe	X <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
					1	Signalfahne, bei Dunkel- heit rot leuchtende Hand- lampe	X		
	2	mehrere Straßen- signale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe			X
			1		1	Absperrgirlande und Sig- nalfahne. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	X <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
			1		Absperrgirlande und Sig- nalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	X			

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

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

bleibt frei

**Bedienungsanweisung für den**  
**BÜ 558/558A**  
**(Trettaustraße/ Schmidts Breite)**  
**im Bft Hmb Hohe Schaar**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 28.07.2015 BS-6 gez. Veh
---

<b>geprüft:</b> 30.07.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 05.08.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

## Ausrüstung der BÜ

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

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

Die Grundstellungszeit der Anlage beträgt 200 Sekunden nach Schlagtasterbedienung.

Südlich des BÜ 558a sind folgende Bedieneinrichtungen angebracht:



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

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

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

## Einschaltung

Die technische BÜ-Sicherung wird richtungsbezogen durch Bedienen eines Schlagtasters eingeschaltet. Bis zum Aufleuchten der Quittungslampe ist am Hinweisschild zu halten.

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

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

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

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

## Ausschaltung

Nach dem Befahren des zweiten BÜ schaltet die technische Sicherung fahrzeugbewirkt aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

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

## Störungen

### Einschaltung

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

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

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

⋮

### Ausschaltung

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

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

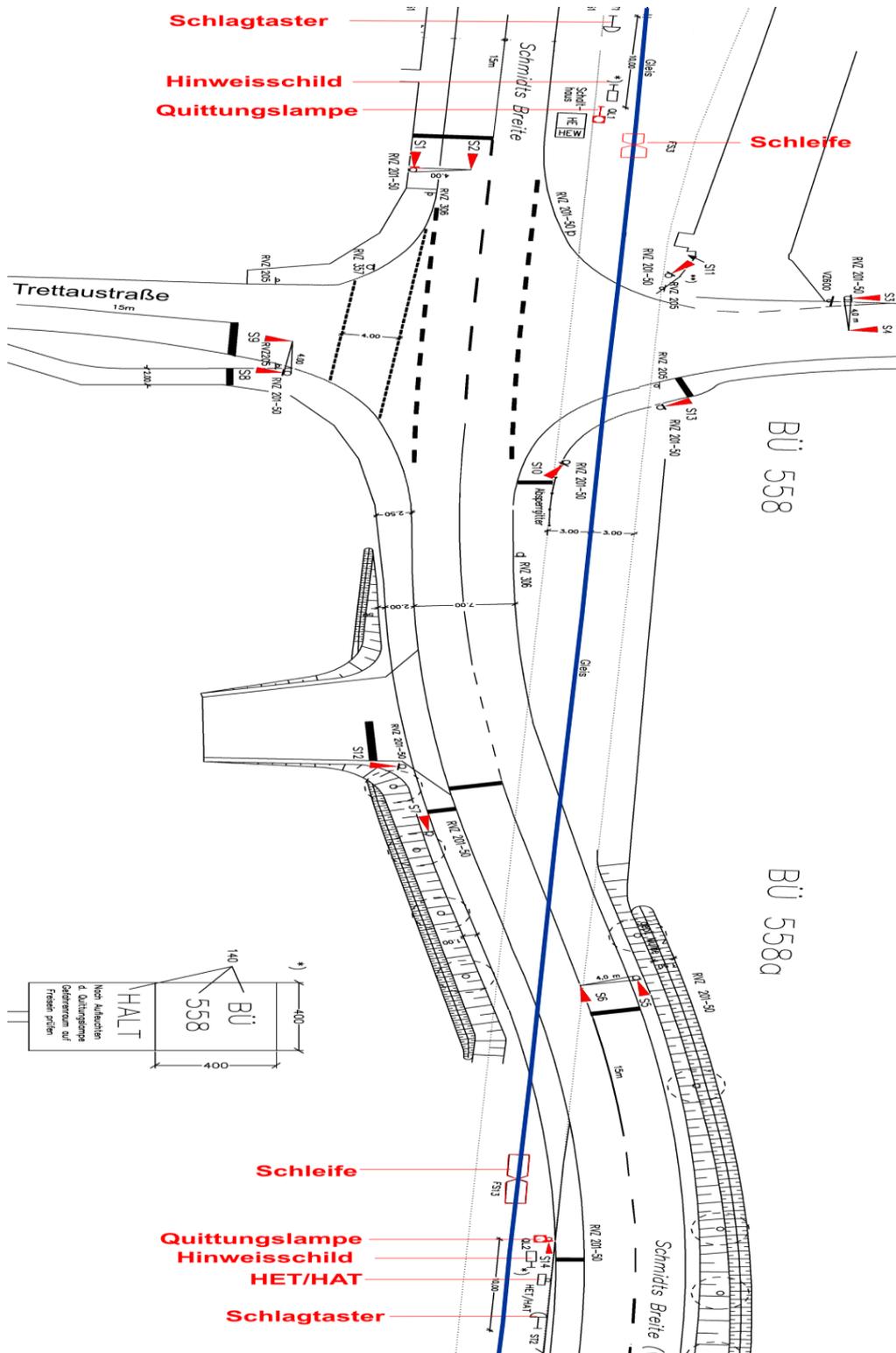
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **558 / 558A**

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

Lage: **Trettaustraße / Schmidts Breite**

Bahnübergang	Art der Störung		Maßnahme				Bahnübergang			
			Sicherung durch Posten			Einsatzzeiten und Hilfsmittel	gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert	
BÜ-Technik	lfd Nr.	EVU	BÜP	HP	gesichert					nicht ausreichend gesichert
BÜS 2000	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		2	Absperrgirlande und Signalfahne. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>	
					1	2	Absperrgirlande und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		

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

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

**Bedienungsanweisung für den**  
**BÜ 561**  
**(Schmidts Breite)**  
**im Bft Hmb Hohe Schaar**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 10.09.2015 BS-6 gez. Veh
---

<b>geprüft:</b> 11.09.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 11.09.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

## Ausrüstung des BÜ

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

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

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

Der BÜ ist am Betonschaltheus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

<b>Bedieneinrichtung Scheidt &amp; Bachmann</b>		
		
HET	Hilfseinschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
HAT	Hilfsausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	



Die Bedieneinrichtung mit HET und HAT ist parallel zum Gleis REO025\_030 am Betonschaltheis angebracht, die Bedieneinrichtung mit der BAUS ist parallel zum Gleis REO023\_025 am Betonschaltheis angebracht.

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

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

### Einschaltung

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

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

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

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

## Ausschaltung

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

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

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

## Störungen

### Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die QL nach Ablauf von 30 Sekunden nach dem Belegen der Einschalterschleife kein weißes Ruhelicht zeigt. Zunächst ist zu prüfen, ob der BÜ 572 eingeschaltet ist.

#### BÜ 572 eingeschaltet

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

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

#### BÜ 572 nicht eingeschaltet

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

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

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

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

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

### Ausschaltung

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

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

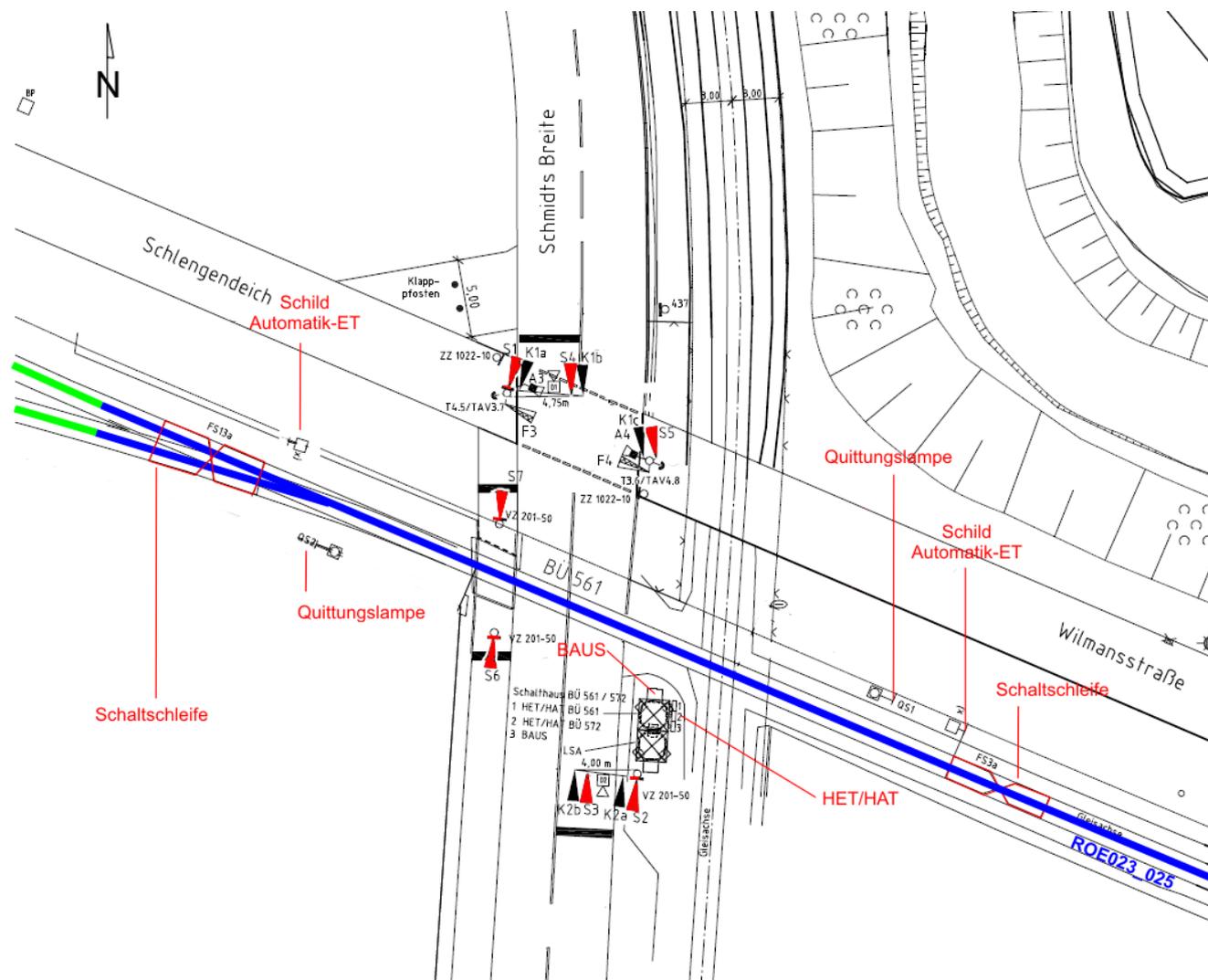
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

## Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 561

km: 67,38

Lage: Schmidts Breite

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
Siemens BUE S7	1	BÜ-Lichtzeichen für Straßenverkehr ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X <sup>1)</sup>		X <sup>2)</sup>
	2	mehrere BÜ-Lichtzeichen für Straßenverkehr ausgefallen oder sonstiger Ausfall der Anlage				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe			X
			1		1	bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe je Straßenstraßenzuführung	X <sup>3)</sup>		X <sup>2)</sup>
				1		Absperrgirlande und Signalfahne. bei Dunkelheit zusätzlich: rot leuchtende Handlampe je Straßenstraßenzuführung	X		

- 1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
- 2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann
- 3) Wenn ein Mitarbeiter des EVU und der HP (ggf. auch MA des EVU) die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen können

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

bleibt frei

# **Bedienungsanweisung für den BÜ 570 (Reiherstieg Hauptdeich) im Bft Hmb Hohe Schaar**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 27.Juli 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> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

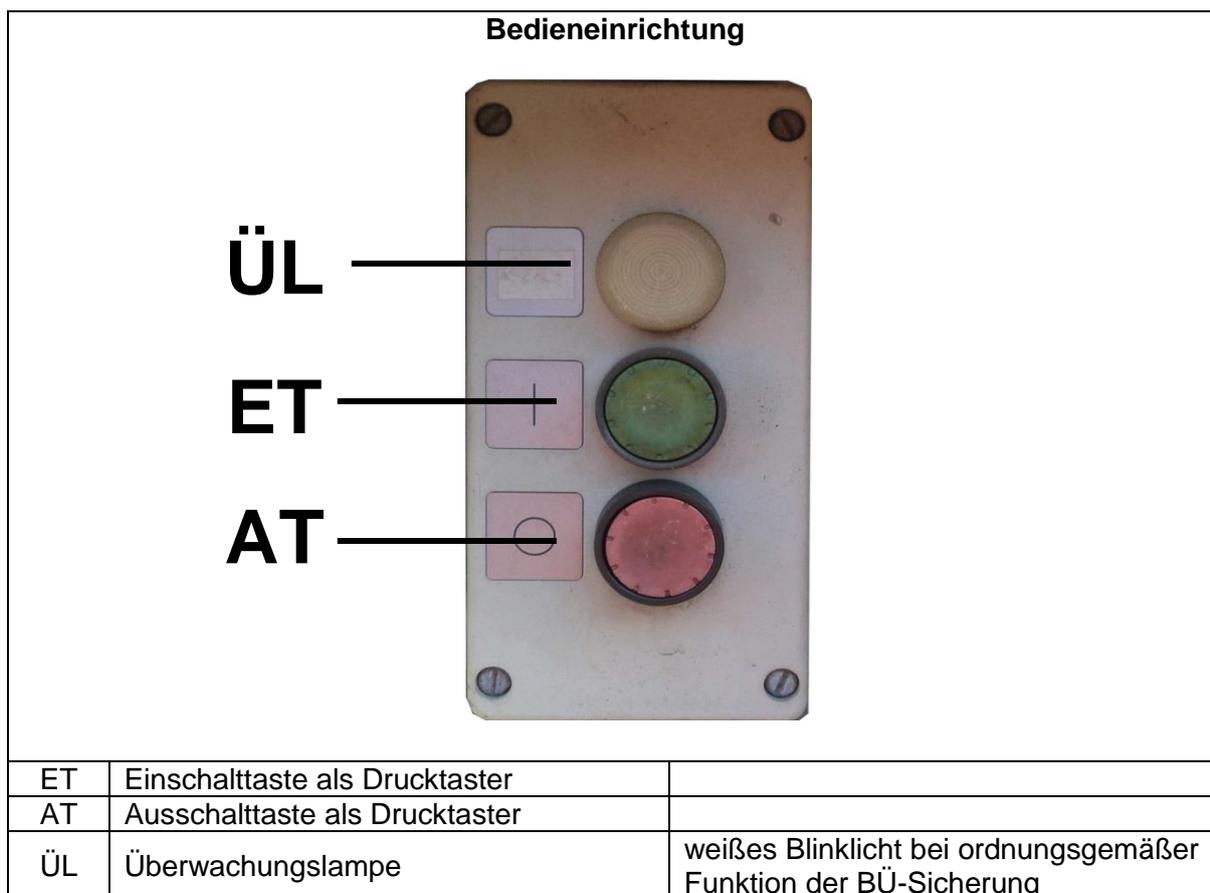
## Ausrüstung des BÜ

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

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

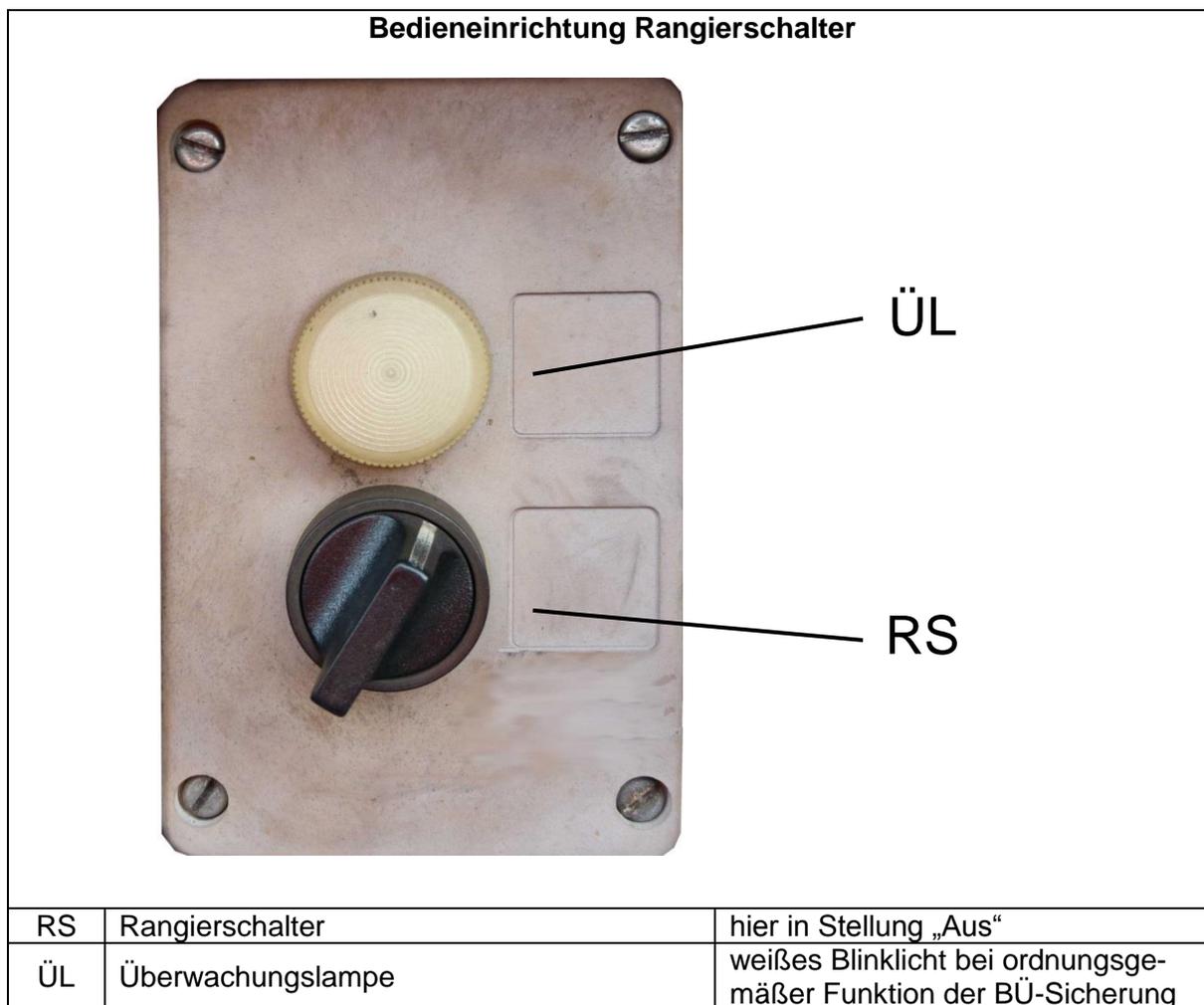
Die Grundstellungszeit der Anlage beträgt 300 Sekunden nach ET-Bedienung.

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



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

Aus Richtung Gleisgruppe Pollhornweg ist zusätzlich ein Rangierschalter vorhanden.



## Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt nicht Richtungsbezogen.

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

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

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

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

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

## Ausschaltung

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

## Nutzung Rangierschalter

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

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

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

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

Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist der Rangierschalter in die Grundstellung zu bringen. Die Überwachungslampe erlischt und der Wecker verstummt.

## Störungen

### Einschaltung

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

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

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

⋮

### Ausschaltung

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

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

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

### Melden von Störungen

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

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



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **570**

km: **63,47**

Lage: **Reiherstieg Hauptdeich**

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

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

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

bleibt frei



# **Bedienungsanweisung für den BÜ 571 (Bei der Wollkämmerei/Schmidts Breite) im Bft Hmb Hohe Schaar**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 09.09.2015 BS-6 gez. Veh
---

<b>geprüft:</b> 11.09.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 11.09.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

## Ausrüstung des BÜ

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

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

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

Der BÜ ist am Betonschaltheus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

<b>Bedieneinrichtung Scheidt &amp; Bachmann</b>		
		
HET	Hilfseinschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
HAT	Hilfsausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	

**Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann**



BAUS

Bahnausschalter als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel

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

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

### Einschaltung

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

Wenn nach dem Befahren der Einschalterschleife die Quittungslampe weißes Ruhelicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

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

## Ausschaltung

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

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

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

## Störungen

### Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die QL nach Ablauf von 30 Sekunden nach dem Befahren der Einschalterschleife kein weißes Ruhelicht zeigt.

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

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

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

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

### Ausschaltung

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

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

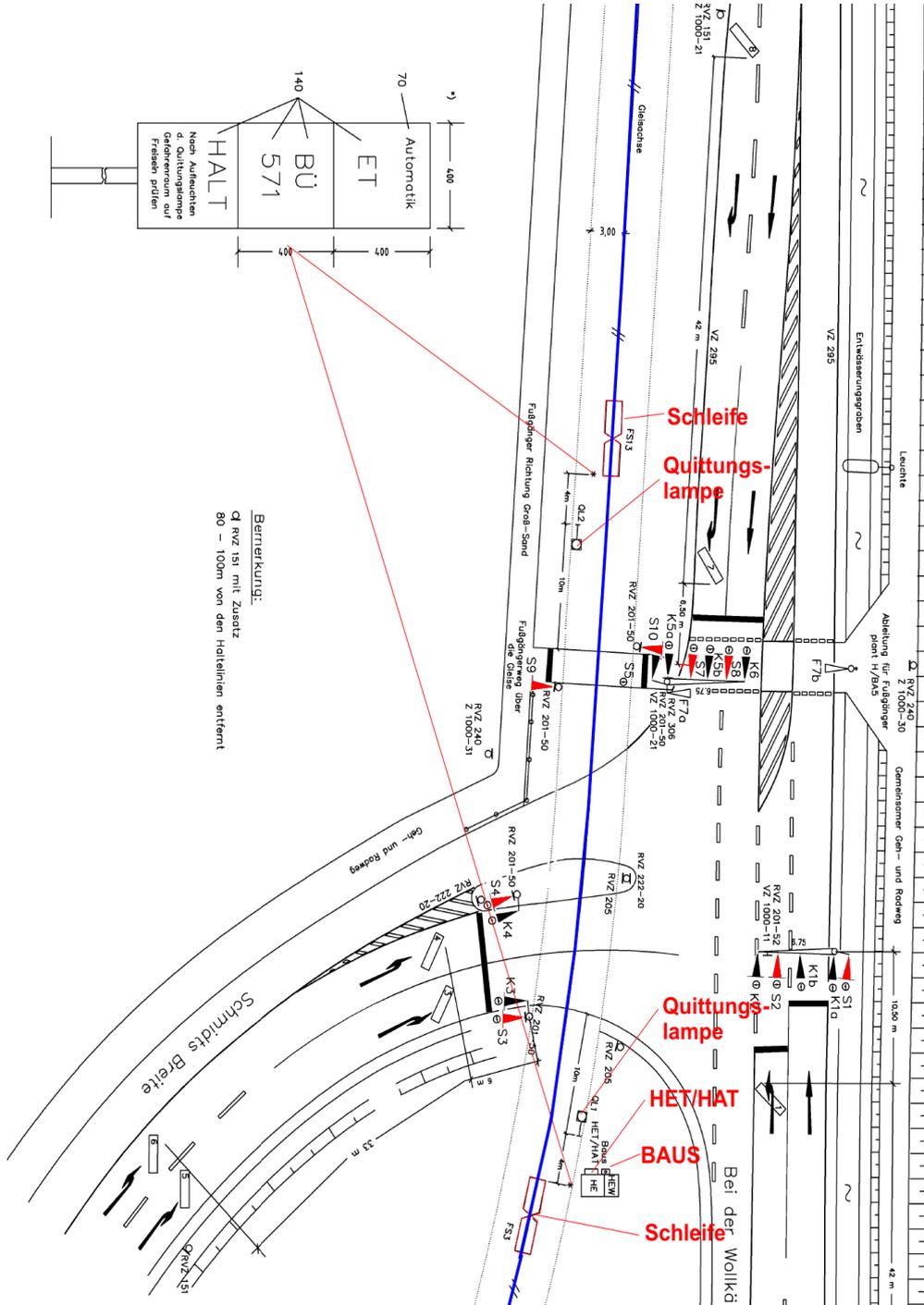
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **571**

km: **62,35**

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

Bahnübergang	Art der Störung		Maßnahme				Bahnübergang		
			Sicherung durch Posten			Einsatzzeiten und Hilfsmittel	gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd. Nr.	EVU	BÜP	HP	gesichert				
BÜS 2000 / BÜSTRA	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 572 (Wilmansstraße) im Bft Hmb Hohe Schaar**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 09.09.2015 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> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

## Ausrüstung des BÜ

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

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

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

Der BÜ ist am Betonschalthaus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:





Die Bedieneinrichtung mit HET und HAT ist parallel zum Gleis REO025\_030 am Betonschaltheis angebracht, die Bedieneinrichtung mit der BAUS ist parallel zum Gleis REO023\_025 am Betonschaltheis angebracht.

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

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

## Einschaltung

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

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

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

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

## Ausschaltung

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

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

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

## Störungen

### Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die QL nach Ablauf von 30 Sekunden nach dem Belegen der Einschalterschleife kein weißes Ruhelicht zeigt. Zunächst ist zu prüfen, ob der BÜ 561 eingeschaltet ist.

#### BÜ 561 eingeschaltet

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

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

#### BÜ 561 nicht eingeschaltet

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

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

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

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

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

### Ausschaltung

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

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

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

### Melden von Störungen

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

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



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **572**

km: **62,14**

Lage: **Wilmansstraße**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
Siemens BUE S7	1	Schrankenbaum nicht geschlossen oder Baumbruch				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X		
	2	BÜ-Lichtzeichen für Straßenverkehr ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X		
	3	Sonstige Störung oder Totalausfall				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X		

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

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

bleibt frei

**Bedienungsanweisung für die  
BÜ 1535 und 1535a  
(Oiltanking / Kattwykstraße)  
im Bft Hamburg Hohe Schaar**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<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> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

## Ausrüstung des BÜ

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

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

Die BÜ sind mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

<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.

Es besteht eine Abhängigkeit zur den Ampelanlage an der Straßenausfahrt.

## Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt nicht richtungsbezogen.

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

Voraussetzung für eine wirksame Bedienung der ET ist, dass die Ampelanlage an der Kattwykstraße grüne Pfeile geradeaus zeigt oder abgeschaltet ist. Wenn nach der Bedienung der ET die ÜL weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

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

## Ausschaltung

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

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

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

## Störungen

### Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn die ÜL nach Ablauf der ET-Bedienung nach max. 35 Sekunden kein weißes Blinklicht zeigt.

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

### Ausschaltung

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

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

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

### Melden von Störungen

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

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



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 1535 / 1535a

km: 106,581 / 106,610

Lage: Zufahrt Oiltanking

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

- 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 1909 (Firmenzufahrt Fa. Neumann) im Bft Hmb Hohe Schaar**

**Gültig ab: 13.12.2015**

<b>aufgestellt:</b> 10.09.2015 BS-6 gez. Veh
---

<b>geprüft:</b> 11.09.2015 B21-1 gez. Wolf
---

<b>zugestimmt:</b> 11.09.2015 EBL gez. Rosebrock
---

<b>aktualisiert:</b> 02.03.2017 RIS-6 gez. Veh
---

## Ausrüstung des BÜ

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

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

Der BÜ ist beidseitig mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

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

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

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

## Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt nicht richtungsbezogen. Für die Einschaltung des BÜ sind die Einschalttasten in Fahrtrichtung zu nutzen.

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

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

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

## Ausschaltung

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

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

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

### Hinweis:

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

## Störungen

### Einschaltung

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

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

### Ausschaltung

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

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

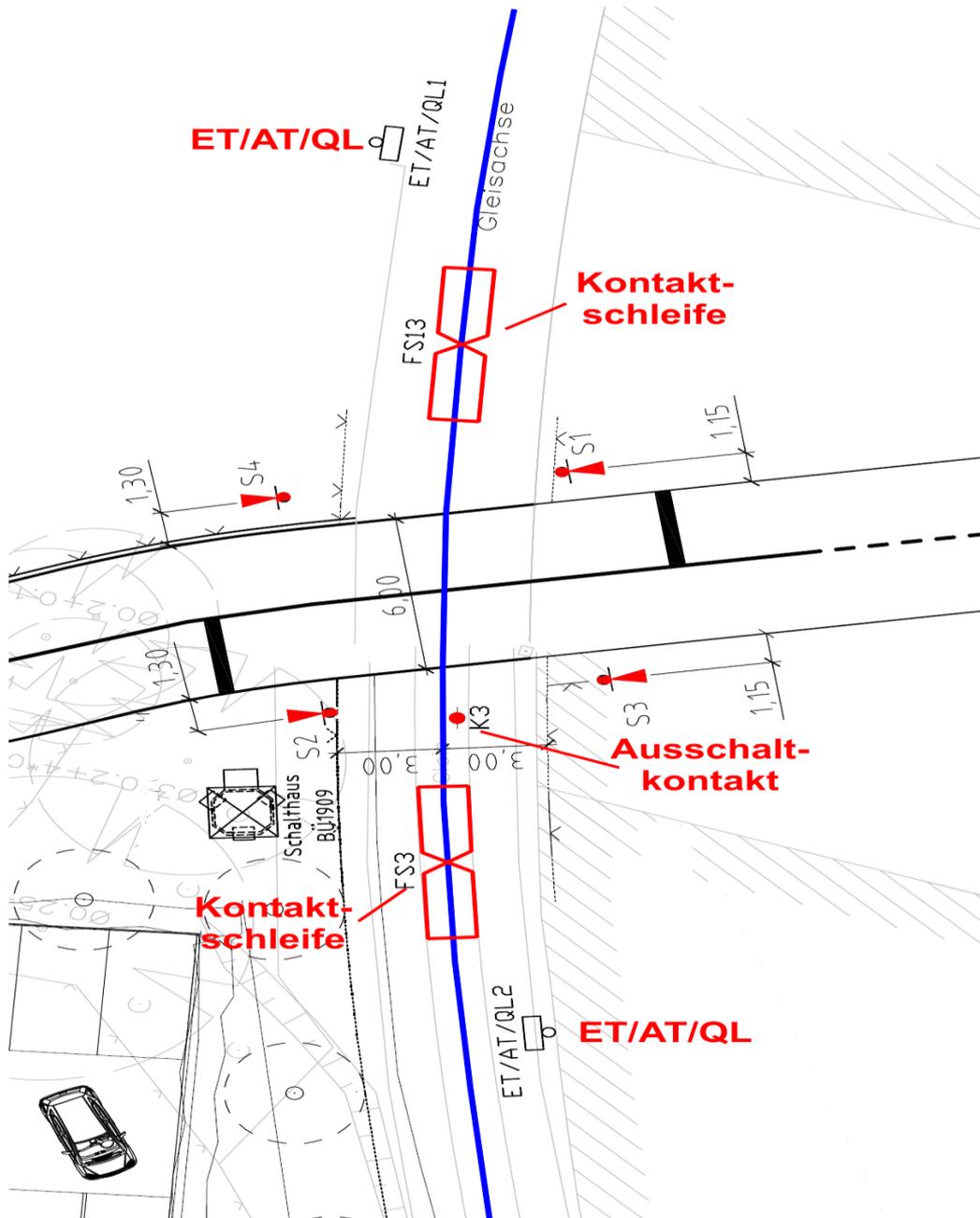
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

### Melden von Störungen

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

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

Lageskizze



### Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **1909**

km: **67,16**

Lage: **Firmenzufahrt Fa. Neumann**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.		EVU	BÜP	HP	Einsatzzeiten und Hilfsmittel	gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
NE-BÜ-70 Lz-QL	1	ein Straßensignal ausgefallen	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		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.**