



- Auszug EVU -

Betriebsstellenbuch für Bahnhof / Stellwerk Bahnhof Bremerhaven Seehafen Stellwerk „Bkf und Stf“

Herausgebende Stelle:

I.IB-N-N-BRE (B04)

Gültig ab:

01.01.2024

aufgestellt	geprüft	genehmigt
gez. Mahler	gez. Reichmann	gez. Stolte
A. Mahler / Planer Betrieb / 18.12.23, DB InfraGO AG, Netz Bremen	B. Reichmann / LBB / 19.12.23 DB InfraGO AG, Netz Bremen	T. Stolte / Ebl / 20.12.23 bremenports GmbH & Co. KG Abteilung Eisenbahn

1	2	3	4	5	6
geprüft		Aktualisierungen			
am	durch	Ifd. Nr.	gültig ab	In Betriebsstellenbuch eingearbeitet	
				am	durch
		Neuherausgabe	01.01.2024	Neudruck	

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Anlagen	VI
Verzeichnis der Stellen, auf denen das Betriebsstellenbuch ausgelegt ist	VII
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01	1
408.0101 2 (2) a)/408.4801 2 (2) a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle	1
408.0101 2 (2) b)/408.4801 2 (2) b) Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen	10
408.0101 2 (2) d)/408.4801 2 (2) d) Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke	10
408.0101 2 (2) f) Gewöhnlicher Halteplatz angeben	11
408.0111 3/ 408.4802 3 Tätigkeiten abgrenzen	11
408.0111 6 (1)/ 408.4802 6 (1) Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme bescheinigen	11
408.0111 7/ 408.4802 7 Beginn und Ende der Unterbrechung der Arbeitszeit mitteilen, zu übergebende Unterlagen hinterlegen	11
408.0111 9/ 408.4802 9 Uhrzeitvergleich	12
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.02	1
408.0203 2 b) Nr. 1 Besondere Regeln für Zugmeldebücher bei mehreren ineinander übergehenden Strecken	1
408.0203 3 b) Regeln für das Fernsprechbuch	1
408.0203 4 Aufbewahren von Unterlagen	2
408.0221 1 (2) Fernsprechverbindungen für Zugmeldungen	2
408.0221 1 (2) Zugmeldungen unmittelbar mündlich geben	2
408.0221 1 (3) Namen von Betriebsstellen verkürzen	2
408.0221 3 (3) Voraussichtliche Ab- oder Durchfahrzeit	3
408.0231 1 (3) Durchrutschwege	3
408.0231 3 (1) a) Grenzen der Gleisfreimeldeanlagen	3
408.0231 3 (3) a) Bei Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ freizuhalten Gleisabschnitte, die im Bogen liegen	3
408.0231 3 (3) b) Fahrwegprüfung für Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ bei selbsttätigen Gleisfreimeldeanlagen	3
408.0232 2 Fahrweg sichern	3
408.0241 3 Beteiligung eines Zugschlussmeldepostens an der Räumungsprüfung	4
408.0251 5 (2) Durchrutschweg auflösen bei nicht einsehbarem Zielabschnitt	4
408.0251 7 Nennung der Zugschlussstellen	4
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03	1
408.0321 Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist	1
408.0331 3 (1) Mitteilung des Fahrdienstleiters an den Triebfahrzeugführer, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.04	1

408.0401 1 Bestätigung des Eingangs von Anordnungen über den Zugverkehr oder der Berichtigung von Fahrplanunterlagen durch den Bediener	1
408.0411 2 (2) d) Ausfertigen von Befehlen im Auftrag des Fahrdienstleiters	1
408.0411 2 (8) Namen von Betriebsstellen abkürzen	1
408.0411 2 (12) Abkürzung der Betriebsstelle für den Übermittlungscode geben	1
408.0421 1 (1) b) Benachrichtigen von Bahnübergangsposten (BÜP) vor Zulassung einer Zugfahrt	2
408.0421 1 (4) Überwachen der Bestätigung, dass der Bahnübergang gesichert ist	2
408.0421 1 (16) Unterlage zum Nachweis von Benachrichtigungen	2
408.0431 2 (2) Umleiten unter erleichterten Bedingungen	2
408.0435 3 (2) b) Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü-Sendungen fahren dürfen	3
408.0471 1 (4) Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen	3
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48	1
408.4811 4 (3) Zuständige Stelle/Unterlagen für den Ortsstellbereich	1
408.4811 4 (4) Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich	1
408.4811 4 (5) Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich, Grenzen	1
408.4811 7 Örtliche Besonderheiten	1
408.4813 1 (3) Verständigen	2
408.4814 3 (1) b) Niedrigere Geschwindigkeit	2
408.4814 5 (3) Verzicht auf Ansage des freien Fahrwegs	2
408.4814 7 Maßnahmen wegen Gefälle	3
408.4816 1 (3) Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind	3
408.4816 2 (2) Sichern von Übergängen, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen	3
408.4817 2 Bedienen von Umschlaggleisen	4
408.4818 1 (1) Rangieren; Durchführen, Abstoßen und Ablaufen	4
408.4831 4 (2) Festlegen von Fahrzeugen mit Hemmschuhen	4
408.4841 4 (2) Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis	4
408.4841 6 (1) Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können	4
408.4841 6 (2) Rangierverbot, Fahrzeugbewegungen einstellen	4
408.4841 7 Abstellverbot	4
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 423 - Notfallmanagement DB Netz AG	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 435- Rangierarbeiten planen, Rangieraufwand überwachen	1
435.0001 3 Bedienungsanweisungen für Ladestellen	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 446 - Wintermaßnahmen vorbereiten und durchführen	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 456 - Regeln für Schrankenposten	1
456.0001 4 (1) Zeitpunkt für das Schließen der Schranken festlegen	1

456.0001 7 (3) Festlegen der Einzelheiten zum Sichern des BÜ bei Ausfall der Beleuchtung	1
456.0001 8 (1) Vorgaben für das Ersatzweise Sichern von Bahnübergängen	1
456.0001 8 (7) Einsatz eines Bahnübergangspostens	1
456.0020 3 (1) (2) Festlegung des zuständigen Fahrdienstleiters, Melden der Arbeitsaufnahme, Uhrzeitvergleich durchführen und nachweisen	2
456.0020 8 (2) Benachrichtigung über Zug- und Rangierfahrten	2
456.0020 8 (4) Benachrichtigungen wiederholen	2
456.0020 10 (1) Zeitpunkt zum Sichern des Bahnübergangs festlegen	2
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 462 - Betrieb des Oberleitungsnetzes	1
462.0101 4 (3) Übersichtsplan mit Schaltanweisung	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 481 - Telekommunikationsanlagen bedienen	1
481.0101 6 (10) Meldestelle für Störungen	1
481.0103 2 (3) Allgemeines/ Nutzungspflicht für mobile Teilnehmer	1
481.0103 3 (1) Ausrüstung ortsfester Teilnehmer mit GSM-R-Geräten	1
481.0103 9 Regelmäßige Softwareaktualisierung	1
481.0103 10 (4) Meldestelle für Störungen	1
481.0205 6 (2) Sprechdisziplin	2
481.0205Z01 2 (1) Regelmäßige Softwareaktualisierung	2
481.0205Z01 3 Notrufbereiche, Notdurchsagen übermitteln	2
481.0205Z01 7 (2) Rufnummer der GSM-R-EVZS	3
481.0302 2 (2)(3) Nutzungsmöglichkeiten/ Verfahren im GSM-R Rangierfunk	4
481.0302 2 (5) GSM-R-Rangierfunk steht nicht zur Verfügung	4
Örtliche Zusätze zur Ril 482 - Signalanlagen bedienen	1
482.6221 3 Wirksamschalten der Einschaltkontakte	1
482.9001 1 (1)(2) Inhalt/ örtliche Zusätze	2
482.9001 2 (6) Geräte und Werkzeuge	2
482.9001 2 (7) Signalmittel	3
482.9001 2 (8) Unterlagen für die Bedienung und Überwachung	4
482.9001 4 (4) Aufbewahren der HV und der Ersatzschlüssel	4
482.9001 7 (4) 24 Stunden-Regelung für ferngestellte Weichen	4
482.9001 7 (6) Gleisstromkreise	4
482.9001 12 (2) Einmalig auftretende Unregelmäßigkeiten	4
482.9001 A01 1 Richtlinien für das Bedienen der Signalanlagen	5
482.9001 A02 1 Beschreibung der Signalanlagen	5
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 484 - Meldungen von Anlagen der Ausrüstungstechnik betrieblich behandeln	1
484.0033 3 Weichenheizung /Steuerung	1

Verzeichnis der Anlagen

lfd. Nr.	Bezeichnung	Stand
1	Lagepläne a) Lageplan b) Übersichtsplan mit Schaltanweisungen	
2	Beschreibung des Stellwerks und der Signalanlagen a) Stellwerk Stf b) Stellwerk Bkf	a: 15.12.2019 b: 15.12.2019
3	Meldung an die Notfalleitstelle mit Vordruck 423.0410V02	20.02.2019
4	Bahnübergänge / Überwege a) Anforderung BÜP und HP b) Maßnahmen bei Störungen von technischen Einrichtungen an Bahnübergängen c) <i>(Bleibt frei)</i> d) Zusatzbestimmungen für BÜ e) Betriebsanweisung für die Bahntore am Stellwerk „Stf“ f) Weisung für die Bedienung der Warnanlagen auf der Stromkaje	a: 15.12.2019 b: 01.01.2024 d: 01.01.2024 e: 11.11.2003 f: 19.05.2016
5	Befehlsregelung	20.02.2019
6	<i>(Bleibt frei)</i>	
7	<i>(Bleibt frei, Auszug EVU)</i>	
8	<i>(Bleibt frei, Auszug EVU)</i>	
9	Tetra Digitalfunk	06.04.2017
10	Gleisanschlüsse/ Ausweichanschlussstellen / Ladestellen a) Verzeichnis der Ladestellen mit Bedienungsanweisungen	12.12.2021
11	Eisenbahnzolltor Kaiserhafen	16.02.2017
12	Verzeichnis der Durchrutschwege	22.11.2017
13	Verzeichnis der Zugschlussstellen	26.11.2019
14	<i>(Bleibt frei)</i>	
15	<i>(Bleibt frei, Auszug EVU)</i>	
16 - 19	<i>(Bleibt frei)</i>	

* Die Anlagen 1-19 sind im Netz Bremen einheitlich fest vergeben

Verzeichnis der Stellen, auf denen das Betriebsstellenbuch ausgelegt ist

- A) DB InfraGO AG, Fahrweg, Region Nord, Netz Bremen** **Stück**
- a) I.IB-N-N-BRE B04, Stellwerk „Stf & Bkf“ 1
 - b) I.IB-N-N-BRE B04, Leiter Betriebsbezirk 1
 - c) SWAH, Eisenbahnbetriebsleiter, Hafeninfrasturkturdisponent,
Betriebssachbearbeiterals Datei
 - d) Übrige Stellen der DB InfraGO AG, Fahrweg über den SharePoint des Netz Bremen:
<https://dbsw.sharepoint.com/sites/BeBuBremen/SitePages/Home.aspx>
- B) Andere Konzernunternehmen, Geschäftsfelder**
- Wie unter A) über den SharePoint.

Vorwort

Der Zug- und Rangierdienst auf der Betriebsstelle Bremerhaven Seehafen der Bremischen Hafeneisenbahn wird nach den Richtlinien der DB durchgeführt.

Hinweise für EVU

Außerhalb der durch Hauptsignale gesicherten Bereiche ist ein Fahren ohne Ortskenntnis verboten. Örtliche Einweisungen nimmt die DB InfrGO AG Netz Bremen im Auftrag Bremens auf der Grundlage der Ziffer 2.3.3 NBS-AT vor.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01

408.0101 2 (2) a)/408.4801 2 (2) a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle

1. Beschreibung der Anlage

Die Beschreibung des Stellwerks und der Signalanlagen ist als **Anlage 2** zu den örtlichen Regelungen zur Ril 482.9001 aufgenommen.

Lage der Betriebsstelle

Das Gelände des Bahnhofs Bremerhaven Seehafen gehört zum Land Bremen und liegt auf den Gebieten der Stadtgemeinde Bremen (größter Teil) und der Stadtgemeinde Bremerhaven.

Die Bahnanlagen (ausgenommen Privatgleisanschlüsse) stehen im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen unter der treuhänderischen Verwaltung der bremenports GmbH & Co. KG.

Grenzen

Bf Bremerhaven Seehafen

Bft. Kaiserhafen

Richtung	Signal	in km
in/aus Bremerhaven-Speckenbüttel	Zsig N 301/N 302	195,242

Bft. Weddewarder Tief

Richtung	Signal	in km
in/aus Bremerhaven-Speckenbüttel	X 651 und X 652	0,460

Die Anordnung der Gleisanlagen und Grenzen der Hafeneisenbahn sind aus dem Lageplan **Anlage 1a** ersichtlich.

Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

Betriebsstelle	Signal	Standort (km)	Bemerkungen
Bremerhaven Speckenbüttel	S301	194,150	km 194,15 DB Grenze
Bremerhaven Speckenbüttel	S302	194,150	km 194,15 DB Grenze
Bremerhaven Speckenbüttel	U651	193,394	km 193,394 DB Grenze
Bremerhaven Speckenbüttel	U652	193,394	km 193,394 DB Grenze

Ausweich- und Überleitungsmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen

Betriebsstelle	Nutzlänge in m
Bremerhaven-Speckenbüttel	799

Rangierbezirke

Es sind folgende Rangierbezirke vorhanden:

Bremerhaven Kaiserhafen

Bremerhaven Columbusbahnhof, Bezirk F/G, Kaiserhafen Süd (Zusammenfassung der ehemaligen Bezirke: A bis E, Auto-Terminal Kaiserhafen, Weserport, Planhafen).

Bremerhaven Nordhafen

einschließlich der Bft. Imsumer Deich, Bft. Weddewarder Tief, Container Terminal 1, 2 und 3, KV-Anlage CT4, Packing Center 2, PKW Be- und Entladegleise 321/322 und 298/299.

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Die Lage und Nutzlängen der Haupt- und Nebengleise sind aus dem Lageplan **Anlage 1a** ersichtlich.

Bft Kaiserhafen

Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)	Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)
5	764	12	786
6	684	13	764
7	681	14	727
8	695	15	759
9	711	16	672
10	843	21	730
11	787		

Bft Nordhafen

Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)	Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)
301	560	306	618
302	557	307	633
303	603	308	622
304	589	309	613
305	607	310	619

Bft Imsumer Deich

Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)	Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)
431	700	442	761
432-436	695	443	758
437-438	684	444	764
439	739	445	754
440	737	446	741
441	757		

Bft Weddewarder Tief

Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)	Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)
611	710	614	642
612	695	615-616	700
613	641	617-618	701

Betrieblich gesperrte Gleise, stillgelegte Gleise:

Bft Nordhafen

Gleis	Besonderheit
325 - 326	Anschlussweiche 517 ausgebaut
327	
328	Anschlussweiche 541 zur Fahrt nach links verschlossen

Bft Kaiserhafen

Gleis	Besonderheit
A Wasser 1-3	Gleise 57, 58 & 59 mit Prellbock gesichert
D Wasser 1-3	Gleise 64 & 65 mit Prellbock gesichert
E Wasser 1-3	Gleise 66 & 67 mit Prellbock gesichert
Gleise 401 & 402*	Vom Ra 12 Weiche 51 bis Ls 401 I und Ls 402 I
Columbusbahnhof	Ab Grenzzeichen Weiche 51 sind alle Gleise gesperrt

*Die Weichen 51 und 55 sind täglich einmal umzustellen (Frühschicht), Weiche 51 ist in abweisender Lage zu sperren

Gesperrte Weichen/ dauerhaft verschlossene Weichen

Bft Kaiserhafen

verschlossene Weichen	Besonderheit
Weiche 42	zur Fahrt nach links verschlossen
Weiche 43	zur Fahrt nach links verschlossen
Weiche 46	zur Fahrt nach rechts verschlossen
Weiche 541	zur Fahrt nach links verschlossen

*
*
*

Anschlüsse/ Ausweichanschlusstellen/ Anschlussstellen

An den Bf Bremerhaven-Seehafen schließen folgende Gleisanschlüsse an:

Bft Kaiserhafen:

Atlantik Hafенbetriebe Geuther & Schnitger GmbH & Co. KG

- aus Gleis 312 mit der Weiche 44

BLG Logistics Group AG & Co. KG

- aus Gleis 22 mit den Weichen 106 und 108 (Weserport).
- aus Gleis 67 mit der Weiche 211 (Planhafen)
- aus Gleis 68 mit der Weiche 85 (ABC-Halbinsel)

Bft Nordhafen:

BLG Logistics Group AG & Co. KG

- aus Gleis 301 mit der Weiche 526 (Mercedes)
- aus Gleis 334 mit der Weiche 543 (Packing Center 1)
- aus Gleis 335 mit der Weiche 544 (Packing Center 2)
- mit der Weiche 525 (BMW)

Eurogate Container Terminal Bremerhaven GmbH

- aus den Gleisen 335, 336, 425, 426 mit den Weichen 604, 605, 613, 614, 615 (CT 1)
- aus den Gleisen 335, 336, 425, 426 mit den Weichen 606, 611, 612, 671, 672, 675 (Senkrechtgleise)

Bft Weddewarder Tief:

Rail Terminal Bremerhaven (RTB)

- aus den Gleisen 531, 532 mit den Weichen 805, 806 (CT 4)

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

Überwachungsmaßnahmen von abgestellten Gefahrgutzügen/-wagen obliegen dem transportierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

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

Gleis	von	bis	größtes Gefälle in ‰
Durchgehendes Hauptgleis Kh – Spb und Gegenrichtung			5,80
zwischen Stromkaje und Nordhafen alle Verbindungsgleise CT 1 und 2 sowie Gleise 352 – 355			10,60
zwischen Nordhafen und Zollgrenze			4,80
Nordhafen, Gleise 329/330	Weiche 565	Richtung Gleistor	10,00
Nordhafen	Gleise 331 – 334	Richtung Vorstellgruppe Imsumer Deich	5,12
Rangierverbindungs- gleis F/G	Drehbrücke	Kaiserhafen	5,98
Rangierverbindungs- gleis F/G	Drehbrücke	Ls 402 ^{II}	9,52
Gleis 450/461	Imsumer Deich	Trogbauwerk	3,33
Gleis 651/652	Brücke Neue Aue (km 193,394)	Weichen 852, 850	2,70
Gleise 611 – 618 im Ostkopf vor den Ls-Signalen 611 ^I – 618 ^I			14,92
Vorstellgruppe WT	von Ls-Signalen 611 ^I – 618 ^I	Weiche 845	14,92

Lageplan der Betriebsstelle

Siehe **Anlage 1a**

2. Signalanlagen

Stellwerke

Name/ Betriebsstelle	Funktion	Bauart
Stf	Fahrdienstleiterstellwerk	Sp Dr S 60, (nachrichtlich – Tiefenbach EOW Steuerung für PA KV Umschlaganlage CT 4
Bkf	Fahrdienstleiterstellwerk	Sp Dr S 60, (nachrichtlich – Tiefenbach EOW Steuerung für Südkopf Bereich Kaiserhafen

Strecken- und Bahnhofsblokeinrichtungen

Die Stellwerke Bkf und Stf sind für Zugfahrten in/aus Richtung Brhv-Speckenbüttel mit Bahnhofsblock ausgerüstet.

Außerdem besteht eine Drehbrücken-Sicherungsanlage, die vom Stellwerk Bkf gesteuert wird.

Die durchgehenden Hauptgleise 301, 302, 450, 451, 651 und 652 zwischen den Bahnhofsteilen Brhv. Speckenbüttel, Kaiserhafen, Nordhafen und Imsumer Deich sind Bahnhofsgleise mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage.

Für die signalisierte Durchführung von Zugfahrten sind Anpassungen zwischen den Stellwerken Sf Bf Bremerhaven Speckenbüttel (Sp Dr S 600) und – Bkf SpDrS 60, Stellwerken Sf (SpDrS 600) und Stf (SpDrS 60) eingerichtet.

3. Zusatzanlagen

Ladestellen

Bft. Nordhafen

- CT 2/ 3 Gleise 511 – 516

Lage, Nutzlängen und Besonderheiten der Ladestellen sind den einzelnen Bedienungsanweisungen und deren Lageplänen zu entnehmen. siehe **Anlage 10a**

4. Bahnübergänge

Siehe **Anlage 4d**.

Freihalten von Bahnübergängen für Hilfsfahrzeuge

Über einen Einsatz von Hilfsfahrzeugen, die mit Blaulicht und Martinshorn in das Hafengebiet fahren, wird der Fdl Stf von der Polizei bzw. Feuerwehr mit Angabe des Ziels verständigt.

Der Fdl ordnet das sofortige Freiziehen und Freihalten aller betroffenen Bahnübergänge an und überwacht die Durchführung.

Diese Vorgänge sind im Fernsprechbuch zu dokumentieren.

Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen

Südkopf Bft. Kaiserhafen einseitig mit Schrankenbaum verschlossen.

Nordkopf Bft. Kaiserhafen zwischen Gleis 16 und Gleis 21,

Berechtigte sichern sich selbst.

5. Sonstige Anlagen

Bremsprobeanlagen

Bft. Nordhafen

handbediente Bremsprobeanlage für die Gleise 301 – 310

Bft. Imsumer Deich

handbediente Bremsprobeanlage mit Bedienstationen im Gleisfeld für die Gleise 432 – 446

Bft. Weddewarder Tief

handbediente Bremsprobeanlage mit Bedienstationen im Gleisfeld für die Gleise 611 – 618

Bft. Kaiserhafen

handbediente Bremsprobeanlage für die Gleise 5 – 16

nachrichtlich: KV-Anlage CT 4

handbediente Bremsprobeanlage mit Bedienstationen im Gleisfeld für die Gleise 711 – 716

Eisenbahnzolltor Kaiserhafen

Siehe **Anlage 11**

Brandmeldeanlage

Siehe Richtlinie 484.0011

Lokabstellplätze

- Bft. Kaiserhafen Gleise 33 und 34.
- Franziusstraße Gleise 50 bis 59
- Bft. Imsumer Deich Gleis 447 und 786 (elektrifiziert)
- Bft. Weddewarder Tief Gleis 628 (elektrifiziert)

TV-Anlage (Monitore) an Bahnübergängen

Folgende Bahnübergänge sind mit einem Monitor ausgerüstet.

1. „**Amerikaring**“ Gleis Nh/Sk – Imsumer Deich Gleise 333/334 und 425/426
2. „**CT3**“ Bft Weddewarder Tief Gleise 531/532
3. „**CT4**“ Zuführungsgleise 731/732 KLV-Anlage CT4
4. **Zufahrt zur Fa. Atlantik Hafenbetriebe Nordkopf** Gleis 501/300

Die Überwachungsmonitore 1 - 3 sind beim Fdl Stw Stf angeordnet.

Der Überwachungsmonitor 4 ist beim Fdl Stw Bkf angeordnet.

Weichenheizung

Siehe Richtlinie 484.0033

Telekommunikationseinrichtungen

Art	Stellwerk Stf	Stellwerk Bkf	Hafeninfrastruktur-disponent
Extern	0471 – 30901 641	0471 – 30901 640	0471 – 30901 643
Intern	0151-29271551	0151-29271567	0151-29271552
Fax Extern	0471 – 30901 642	0471 – 30901 642	069 – 265 20250
GSM-R National Roaming / Allfernsprecher	CT 7 : 71049102 (Fdl Stf) 71049202 (Fdl Bkf) Fs – HBHSK - HBHP Fs – HBHNNH - HBHP		
Rangierfunk	TETRA-Digitalfunk siehe Anlage 18		
Adresse	Senator-Borttscheller-Straße 2 27568 Bremerhaven		

Zentrale Uhrenanlage

Die Uhr am Bedienplatz wird funktechnisch gesteuert. Im Störfall ist die bremenports GmbH & Co. KG Rufnummer 0151-11433070 zu verständigen.

Gleisfeldbeleuchtung

Die Gleisfeldbeleuchtungen sind durch die Fdl einzuschalten.
Automatische Einschaltung Bft Imsumer Deich Gleis 439 bis 446 u. Bft Kaiserhafen nördlicher Bereich
Beleuchtungseinrichtungen in Gleisanschlüssen: siehe Bedienungsanweisungen.

Stellwerk	Bereich
Stf	Bft. Imsumer Deich Bft. Weddewardener Tief Stromkaje (Gleise 352 – 355)
Bkf	Bft. Bremerhaven Nordhafen südlicher Teil des Bft Kaiserhafen nördlicher Teil des Bft Kaiserhafen Vorfelder ABC/D, Bananenkaje Bückingstraße

Die Gleisfeldbeleuchtung im PA Weserport ist durch den Nutzer einzuschalten.

Für die Gleise 41 – 43 im Carl-Schurz-Gelände (Washington-Straße) befindet sich der Schalter am Tor zu Gleis 41 – er dient nur dem Einschalten.

Das Ausschalten erfolgt mit dem Ausschalten der Beleuchtung Gleis 300 von Bkf aus. Nach dem Ausschalten (für Gleise 41-43) schaltet Bkf die Beleuchtung Gleis 300 wieder ein.

Beleuchtung der Ladestellen

Außerhalb der Eurogate-Arbeitszeit bleibt im CT-Bereich nur die Notbeleuchtung eingeschaltet.

Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall

Standorte der Hauptschalter (Strom) und Absperreinrichtungen (Strom, Wasser)

Absperreinrichtung (Wasser)	Gebäude Senator-Bortscheller Str. 2 (Nordflügel) im Eingangsbereich
------------------------------------	---

Notstromaggregat

Es ist eine USV Anlage installiert, die eine unterbrechungsfreie Stromversorgung sicherstellt.
Selbsttätig startendes Dieselaggregat im Stw-Gebäude bei Netzausfall.

Maßnahmen im Störfall

Bei Störungen an den Versorgungseinrichtungen, ist unverzüglich die bremenports GmbH & Co. KG Rufnummer 0471 30901500 zu verständigen.

**408.0101 2 (2) b)/408.4801 2 (2) b)
Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen**

Streckengleis		Abschnitt	Maßgebende Neigung	Richtung
von	nach	von km – bis km		
HBHSK	HBHP		5,8‰	beide

Aufbewahren der Hemmschuhe und Radvorleger

Die Hemmschuhe sind auf den dafür vorgesehenen Hemmschuhsteinen aufzubewahren.

Die Zuständigkeit für das Festlegen von Fahrzeugen liegt bei dem Triebfahrzeugführer.

Aus diesem Grund verbleibt die Verantwortung Sicherungsmittel in ausreichendem Umfang mitzuführen bzw. vorzuhalten bei dem jeweiligen EVU.

Die Bremische Hafeneisenbahn stellt ausschließlich Aufbewahrungsmöglichkeiten in Form von Hemmschuhsteinen an den Gleisen zur Verfügung. Dort abgelegten Hemmschuhen gehören nicht zur Bremischen Hafeneisenbahn, sondern sind Eigentum von verkehrenden EVU's.

**408.0101 2 (2) d)/408.4801 2 (2) d)
Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke**

Der Bahnhof Bremerhaven Seehafen ist in folgende Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt:

Stellwerk	Durchführung des Zugverkehrs in den Gleisen	auf den Strecken
Bkf	Bft Bremerhaven Kaiserhafen Gleise 1 - 16 Bft. Bremerhaven Nordhafen Gleise 301 – 310	v.u.n. Bremerhaven Speckenbüttel v.u.n. Bremerhaven Speckenbüttel
Stf	Bft. Imsumer Deich Gleise 432 – 446 Bft. Weddewarder Tief Gleise 611 - 618	v.u.n. Bremerhaven Speckenbüttel v.u.n. Bremerhaven Speckenbüttel
Sf	<u>nachrichtlich:</u> Bremerhaven Speckenbüttel Hafenbahngleise 231 - 238	v.u.n. Bremerhaven Kaiserhafen, Nordhafen, Imsumer Deich und Weddewarder Tief

408.0101 2 (2) f)

Gewöhnlicher Halteplatz angeben

Der gewöhnliche Halteplatz befindet sich im Bahnhof Bremerhaven Seehafen für Fahrten in die Gleise:

- 1 Signal R1 (Bft. Kaiserhafen)
- 2 Sperrsignal 2^I (Bft. Kaiserhafen)
- 3 Sperrsignal 3^I (Bft. Kaiserhafen)
- 4 – 9 vor dem Signal Ne 5 (H–Tafel) (Bft. Kaiserhafen)
- 301 – 310 vor den Sperrsignalen Ls 301^I – 310^I (Bft. Nordhafen)
- 432 – 446 vor den Sperrsignalen Ls 432^{II} – 446^{II} (Bft. Imsumer Deich)
- 611 – 618 vor den Sperrsignalen Ls 611^{II} – 618^{II} (Bft. Weddewarder Tief)

408.0111 3/ 408.4802 3

Tätigkeiten abgrenzen

Fdl Stf ist zuständig für

- Ein- bzw. Ausfahrten von und nach Bft Weddewarder Tief, Ladestelle CT 2 & 3, Bft Imsumer Deich
- Rangierfahrten ab Sperrsig W333^{II}, W334^{II}, 335^{III} und 336^{III} im nördlichen Bahnhofsteil.
- Zug- und Rangierfahrten Stf – Sf: Signal U 651 und U 652
- Zug- und Rangierfahrten Sf - Stf: Signal X 651 und X 652

Fdl Bkf ist zuständig für

- Ein- bzw. Ausfahrten von und nach Bft Kaiserhafen und Bft Nordhafen
- Rangierfahrten ab Sperrsig W333^{II}, W334^{II}, 335^{III} und 336^{III} im südlichen Bahnhofsteil.
- Zug- und Rangierfahrten Bkf – Sf: Zwischensignale N301/ N302

Weitere Aufgaben des Fdl Stf & Bkf:

- Führen von Arbeits- und Störungsbuch, Nachweis der vorübergehenden Änderungen
- Führen des Auftragsbuches
- Verwalten der Vorschriften und Vordrucke
- Berichtigung der Fahrplanunterlagen
- Überprüfung der Signalmittel

408.0111 6 (1)/ 408.4802 6 (1)

Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme bescheinigen

Die Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme ist auf allen Fahrdienstleiterstellwerken im Zugmeldebuch zu bescheinigen.

408.0111 7/ 408.4802 7 Beginn und Ende der Unterbrechung der Arbeitszeit mitteilen, zu übergebende Unterlagen hinterlegen

Bei unterbrochener Arbeitszeit sind Fernsprechbücher, Anordnungen über den Zugverkehr, Zugmeldebücher sowie bei noch offenen Einträgen das Arbeits- und Störungsbuch, auf dem Schreibtisch/Arbeitsplatz zu hinterlegen.

408.0111 9/ 408.4802 9

Uhrzeitvergleich

Die Fdl führen täglich im Frühdienst den Uhrzeitvergleich durch.
Über das Gefo (901 91191) wird die Zeitansage erreicht.

Unstimmigkeiten sind an die EVZS Rufnummer 0151-11433070 zu melden.

Der Uhrenzeitvergleich ist im Fernsprechbuch nachzuweisen.



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.02

408.0203 2 b) Nr. 1

Besondere Regeln für Zugmeldebücher bei mehreren ineinander übergehenden Strecken

Zur Nachweisung der die durchgehenden Hauptgleise befahrenden Rangierfahrten wird ein dem Zugmeldeverfahren entsprechendes Meldeverfahren für Rangierfahrten durchgeführt.

Das Meldeverfahren ist in den dafür vorgesehenen Zugmeldebüchern nachzuweisen.

Rangierfahrten werden wie im Zugmeldeverfahren angeboten, angenommen und abgemeldet. In das Zugmeldebuch werden nur die Zeit der Abmeldung und die Zeit der Ankunft eingetragen.

Bezeichnung der Fahrten

Die Rangierfahrten werden täglich neu beginnend je nach Fahrtrichtung wie folgt nummeriert:

Meldeverfahren zwischen Fdl Sf und Bkf (Rangierfahrten über Gleise 301/302)

von Bremerhaven Speckenbüttel nach Bremerhaven Kaiserhafen/Nordhafen

– gerade Nummern, bei 2 beginnend

von Bremerhaven Kaiserhafen/Nordhafen nach Bremerhaven Speckenbüttel

– ungerade Nummern, bei 1 beginnend

Meldeverfahren zwischen Fdl Sf und Stf, Rangierfahrten über Gleis 450, 451, 461

von Bremerhaven Speckenbüttel nach Bft. "Imsumer Deich, Bft. Weddewarder Tief, Gleisgruppe Nordhafen".

= gerade Nummern, bei 502 beginnend

von Bft. "Imsumer Deich, Bft. Weddewarder Tief, Gleisgruppe Nordhafen" nach Bremerhaven Speckenbüttel

= ungerade Nummern, bei 501 beginnend

Bei der Vereinbarung werden die Fahrten als "Rangierfahrt" bezeichnet, z.B. "Rangierfahrt 4 voraussichtlich ab 12".

Im Zugmeldebuch unter "Zugnummer" ist die Rangierfahrt wie folgt darzustellen: "Rf 4".

Bei Fahrten von und nach Industriestammgleis Bremerhaven Speckenbüttel sind die Meldungen mit dem Zusatz "von/nach Indu" abzugeben, im Zugmeldebuch, in der Spalte "Meldungen und Vermerke", ist der Zusatz "Indu" einzutragen.

Zugfahrten über Gleis 450, 451, 461, 651, 652

Zugfahrten über Gleis 450, 451, 461, 651, 652 verkehren unter ihrer (eigenen) Zugnummer und sind entsprechend dem Zugmeldeverfahren durchzuführen.

408.0203 3 b)

Regeln für das Fernsprechbuch

Anstelle des Vordruckes 408.0203V41 wird für die Dokumentation von Aufträgen, Meldungen oder Vorgängen das „Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen“ als besonderer Vordruck verwendet.

Alle Stellen führen ein eigenes Fernsprechbuch.

408.0203 4

Aufbewahren von Unterlagen

Alle vorzuhaltenden Verzeichnisse, Übersichten von längerer Gültigkeit sind in der „Mappe für betriebliche Unterlagen“ aufzubewahren.
Zugmeldebücher, Ausdrucke der Zugnummernmeldeanlage, Vordrucke „Anordnungen über den Zugverkehr“, Blöcke „Fahrplan-Mitteilung“ oder „Befehl“ müssen Sie nach ihrem Abschluss bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres vor Ort geordnet aufbewahren.

408.0221 1 (2)

Fernsprechverbindungen für Zugmeldungen

Fernmündliche Zugmeldungen muss der Fdl Bkf/Stf auf der GSM-R-Fernsprechverbindung (Fs) geben.

408.0221 1 (2)

Zugmeldungen unmittelbar mündlich geben

Zugmeldungen zum Fahrdienstleiter zwischen Fdl Bkf und Stf dürfen unmittelbar mündlich gegeben werden.

408.0221 1 (3)

Namen von Betriebsstellen verkürzen

Namen von Betriebsstellen/ Bahnhofsteil dürfen wie folgt verkürzt werden:

Betriebsstelle/ Bahnhofsteil	Verkürzung
Bft Bremerhaven Kaiserhafen	Kaiserhafen
Bft Bremerhaven Nordhafen	Nordhafen
Bft Bremerhaven Imsumer Deich	Imsumer Deich
Bft Bremerhaven Weddewarder Tief	Weddewarder Tief
Bf Bremerhaven Speckenbüttel	Speckenbüttel

408.0221 3 (3)

Voraussichtliche Ab- oder Durchfahrzeit

Züge in Richtung Bremerhaven Speckenbüttel müssen mindestens **3 Minuten** vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrzeit abgemeldet werden.

408.0231 1 (3)

Durchrutschwege

siehe **Anlage 12**

408.0231 3 (1) a)

Grenzen der Gleisfreimeldeanlagen

Siehe Beschreibung der Signalanlagen in **Anlage 2**

408.0231 3 (3) a)

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

Bei folgenden Weichen und Gleisabschnitte müssen für Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ die nachstehenden Gleisabschnitte im anschließenden Gleis- oder Weichenbogen freigehalten werden:

Weiche / Gleisabschnitt	freizuhaltender Abschnitt von bis
Gleise 301 und 302 (Bft Nordhafen)	Grenzzeichen bis Sperrsignal

408.0231 3 (3) b)

Fahrwegprüfung für Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ bei selbsttätigen Gleisfreimeldeanlagen

Eine Zugfahrt mit Lü-Sendung "Berta" oder "Cäsar" darf nur zugelassen werden, wenn in einmündenden Gleisabschnitten

zwischen Grenzzeichen und Sperrsignal - wo Sperrsignale nicht vorhanden sind zwischen Grenzzeichen und Hauptsignal - keine Fahrzeuge stehen und

geprüft wurde, dass sich zwischen Sperrsignal und Hauptsignal keine Lü-Sendungen "Berta" oder "Cäsar" befinden.

Bei selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage ist die Feststellung das einmündende Gleise auf 20 m hinter dem Grenzzeichen frei sind, durch Hinsehen durchzuführen. Ist dies nicht einwandfrei feststellbar, ist das Kreuzen und Überholen im unmittelbaren Nachbargleis verboten.

408.0232 2

Fahrweg sichern

Die nach dem Regelwerk geforderten Verschlussunterlagen sind für Ihre Betriebsstelle nicht vorhanden. Bis zur Erstellung aktueller Verschlussunterlagen müssen Sie folgende Anweisung zu Richtlinie 408.0232 2 beachten.

Wenn die Festlegung nicht ordnungsgemäß angezeigt wird, dürfen Sie während der Zugfahrt im Bereich der Betriebsstelle keine anderen Fahrzeugbewegungen zulassen und keine Bedienungshandlungen vornehmen.

Das Verfahren – Fahrweg sichern – nach Richtlinie 408.0232 2 wird hierdurch nicht verkürzt.

408.0241 3

Beteiligung eines Zugschlussmeldepostens an der Räumungsprüfung

Bei länger andauernder Räumungsprüfung auf Zeit, ist es zugelassen, einen örtlichen Mitarbeiter als Zugschlussmeldeposten (ZMP) einzusetzen.

Der Standort, die Signalzugschlussstelle und der Wortlaut der Zugschlussmeldung werden dem ZMP vor seinem Einsatz durch den zuständigen Fdl mitgeteilt.

Von seinem Standort muss der ZMP die Signalzugschlussstelle einsehen und das Schlussignal erkennen können.

Die Verständigung zwischen Fdl und ZMP erfolgt über Tetra Funk oder Fernsprecher.

Zugschlussmeldungen sind an den zuständigen Fdl zu geben.

Zugschlussmeldeposten müssen vor ihrem Einsatz unterwiesen werden.

408.0251 5 (2)

Durchrutschweg auflösen bei nicht einsehbarem Zielabschnitt

Muss bei nicht einsehbarem Zielabschnitt der Durchrutschweg aufgelöst werden, muss sich der Fahrdienstleiter vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass der Zug zum Halten gekommen ist.

408.0251 7

Nennung der Zugschlussstellen

siehe **Anlage 13**



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03

408.0321

Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist

Triebfahrzeugführer melden ihre Abfahrbereitschaft direkt an den zuständigen Fahrdienstleiter. Die Meldung der Abfahrbereitschaft kann auch durch örtliche Mitarbeiter (z.B. Zugvorbereiter) wahrgenommen werden.

408.0331 3 (1)

Mitteilung des Fahrdienstleiters an den Triebfahrzeugführer, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist

Bft Imsum Deich:

Auf Grund der örtlichen Verhältnisse (Gleis 445 - 446 liegen im Bogen) ist dem Triebfahrzeugführer durch den FdI Stf mündlich mitzuteilen, dass bei Zugfahrten aus den Gleisen 445 und 446 das Gruppenausfahrtsignal S460 auf Fahrt gestellt ist, oder das Signal Zs1 bedient wurde.



*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.04

408.0401 1

Bestätigung des Eingangs von Anordnungen über den Zugverkehr oder der Berichtigung von Fahrplanunterlagen durch den Bediener

Anordnungen über den Zugverkehr werden beim Fdl „Stf“ / “Bkf“ in ein internes IT-System eingetragen, gepflegt und aufbewahrt.

408.0411 2 (2) d)

Ausfertigen von Befehlen im Auftrag des Fahrdienstleiters

Siehe **Anlage 5**

408.0411 2 (8)

Namen von Betriebsstellen abkürzen

Der Ausfertiger eines Befehls darf Namen von Betriebsstellen unter folgenden Bedingungen abkürzen:

Bei einem Befehl, den der Ausfertiger dem Triebfahrzeugführer durch Diktieren übermittelt, darf der Ausfertiger die Abkürzung nach Richtlinie 100.0002 eintragen. Beim Diktieren muss er den Langnamen Betriebsstelle angeben.

Name der Betriebsstelle/ Bahnhofsteil	Abkürzung (gemäß Ril 100)
Bf Bremerhaven-Speckenbüttel	HBHP
Bf Bremerhaven Hbf	HBH

408.0411 2 (12)

Abkürzung der Betriebsstelle für den Übermittlungscode geben

Folgender Code für die Befehlsübermittlung von den Fahrdienstleitern ist zu verwenden:

Für Fdl	Übermittlungscode
Bremerhaven Nordhafen (Stf)	HBHS
Bremerhaven Kaiserhafen (Bkf)	HBHSK

(ergänzt durch eine laufende dreistellige Fall bezogene Nummer, z.B. HBHS/HBHSK-001).

Die Nummerierung beginnt jeweils am Jahreswechsel neu.

Ausgefertigte Befehle müssen nach ihrem Abschluss bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres im Ordner „Befehlsablage“ aufbewahrt werden.

408.0421 1 (1) b)

Benachrichtigen von Bahnübergangsposten (BÜP) vor Zulassung einer Zugfahrt

Einsatz eines BÜP im Bahnhof

Für die Bahnübergänge innerhalb des Bahnhofs ist eine Sicherungsmeldung durch den BÜP zwingend vorgeschrieben. Der Eingang der Bestätigung ist zu überwachen und zu dokumentieren.

Die Verständigung erfolgt über Einzelruf (Tetrafunk).

408.0421 1 (4)

Überwachen der Bestätigung, dass der Bahnübergang gesichert ist

Bei Einsatz von BÜP innerhalb des Bahnhofs darf der Fdl Zug- und Rangierfahrten erst zulassen, wenn dem Fdl der zuständige BÜP die Sicherung für die jeweilige Fahrt bestätigt hat. Eine Sicherheitsbestätigung der Fdl vor jeder Zustimmung zur Fahrt vom BÜP einholen.

408.0421 1 (16)

Unterlage zum Nachweis von Benachrichtigungen

Weisen Sie die Benachrichtigungen von Bahnübergangsposten im Zugmeldebuch nach.

408.0431 2 (2)

Umleiten unter erleichterten Bedingungen

Zwischen Bremerhaven-Speckenbüttel und Bremerhaven Weddewarder Tief können Züge am Zwischensignal X651 & X652 umgeleitet werden, ohne dass das Zugpersonal vorher besonders durch den Fdl Bremerhaven-Seehafen verständigt wird.

Die Verständigung erfolgt durch das Zsig X651 und X652 und Signal Zs 2

Standort	Buchstabe	Richtung
Zsig X651 & X652	I	Bremerhaven Seehafen Bft Imsumer Deich
	W	Bremerhaven Seehafen Bft Weddewarder Tief

408.0435 3 (2) b)

Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü-Sendungen fahren dürfen

Mit Ausnahme der Gleise 301 und 302 im Nordhafen sind alle planmäßig von Zügen befahrenen Bahnhofsgleise für Lü-Sendungen zugelassen, wenn sie nicht ausdrücklich durch die jeweilige Lü- Anordnung ausgeschlossen sind.

Fahrdienstleiterbezirk Bkf

Bft. Nordhafen

In den Gleisen 301 und 302 dürfen keine Fahrzeuge mit Lü "Berta" und "Cäsar" abgestellt werden.

Fahrdienstleiterbezirk Stf

Bft. Insumer Deich

Gleise 439 bis 446 im Bft. Insumer Deich sind für Lü-Sendungen Berta, Cäsar und Dora gesperrt.

Beim Rangieren im Bereich des Container-Terminals (CT) Bremerhaven

Bei Rangierfahrten aus dem CT in den Bahnhof Bremerhaven Speckenbüttel sind grundsätzlich alle Fahrzeuge an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen.

408.0471 1 (4)

Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen

Zuständiger Fahrdienstleiter	Streckenabschnitt
„Sf“	Bahnhofsgleis (302) HBHP - HBHSK
„Bkf“	Bahnhofsgleis (301) HBHSK - HBHP)
„Stf“	Bahnhofsgleise 450 / 451 / 461 und 650 / 651



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48

408.4801 2 (2) a), 408.4801 2 (2) b), 408.4802 6 (1) & 408.4802 9

Siehe örtliche Zusätze zur Ril 408.01

408.4811 4 (3)

Zuständige Stelle/Unterlagen für den Ortsstellbereich

Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM) für den Ortsstellbereich Kaiserhafen ist der Fdl Stw „Bkf“.

Der Fdl Bkf ist Ansprechpartner für alle Störungsmeldungen und verständigt den Tf über Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten im Ortsstellbereich.

Der BözM ist über folgende Kommunikationsmittel erreichbar:

☎ extern 0471-30901-640 oder Tetra-Funk

408.4811 4 (4)

Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich

Der Tf hat festgestellte Mängel oder Unregelmäßigkeiten an den Bahnanlagen und Fahrzeugen an den BözM zu melden unter ☎ extern 0471-30901-640 oder Tetra Funk.

408.4811 4 (5)

Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich, Grenzen

Grenzen Bft. Kaiserhafen:

In Ri Kaiserhafen Süd = Ra11 W60, Weiche 75 und 79¹

Aus Ri Kaiserhafen Süd = Ra11 W79, Ra11 W75, Gleis 2 – Ra11 W63

Zusätzliche Regelungen

Bei Rangierfahrten in oder aus dem EOW-Bereich meldet sich der Lrf/Tf vorab beim Fdl Bkf und vereinbart mit ihm die Rangierfahrt

(Keine Rangierfahrt ohne Auftrag des Fdl).

408.4811 6 (1) Schriftlicher Nachweis von Vorgängen, Aufträgen oder Meldungen

Gesondertes Arbeits- und Störungsbuch und Fernsprechbuch führen.

408.4811 7

Örtliche Besonderheiten

Die Verständigung des Triebfahrzeugführers über örtliche Besonderheiten erfolgt durch den BözM mündlich.

In die Gleisanschlüsse „BMW“ (Gl. 321/322 Bft Nordhafen), „Packing Center 1“ (Gl. 329/330 Bft Nordhafen), „Packing Center 2“ (Gl. 521-523 Bft Nordhafen) und „Planhafen“ (Bft Kaiserhafen) dürfen nur Rangierabteilungen rangiert werden die die Nutzlänge der jeweiligen Gleise nicht übersteigen.

408.4813 1 (3)

Verständigen

Auf der Stromkaje ist an den Ladegleisen CT 1, Gleise 352 – 355, sowie an den Ladegleisen CT 2/3 eine akustisch und optisch wirkende Warnanlage und für den Hauptübergang Gleis 520 (PC II) eine Warnanlage mit Rundumleuchten installiert, die vom Fdl Stw Stf bedient wird.
siehe **Anlage 4f**

408.4814 3 (1) b)

Niedrigere Geschwindigkeit

Abweichende Geschwindigkeiten beim Rangieren

in ausgepflasterten Gleisen und Ladestellen = 10 km/h

Kreuzungsweiche VIII

von Ls 425II/ Gz 1002 bis Gz 1002/ Ls 425I = 15 km/h

Bahntor BÜ Senator-Bortscheller Straße

von Ls 335/336^{II} bis Ls 335/336^{III} und GRi = 15 km/h

von Ls 425/426^{II} bis Ls 425/426^{III} und GRi = 15 km/h

von Ls 335^{III} bis Ls 520 und GRi = 15 km/h

Bahntor CT III und CT IV

von Höhe Weiche 801/803 bis Ls 531/532^{III} und GRi = 15 km/h

von Höhe Weiche 805/806 bis Ls 731/732^{III} und GRi = 15 km/h

Torabschlüsse

Wo Tore oder Gitter über Gleise führen und von Anschließern oder Mitarbeitern des EVU zu öffnen bzw. zu schließen sind, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit an sie herangefahren werden.

Alle in der Regel geschlossenen Tore sind nach erfolgter Bedienung umgehend wieder zu verschließen. Geöffnete Tore sind zu beaufsichtigen.

Bedienung Bahntor am Stellwerk Stf

Siehe Betriebsanweisung Eurogate
Anlage 4e (keine Abhängigkeit)

Bedienung Bahntor Weddewarder Tief

Gleistor ist videoüberwacht, wird vom Fdl „Stf“ bedient (keine Abhängigkeit)

Bedienung Bahntor KV-Anlage CT 4

Gleistor ist videoüberwacht, wird vom Fdl „Stf“ bedient. (keine Abhängigkeit)

Bedienung Zolltor Kaiserhafen

Siehe Bedienungsanweisung
Anlage 11 (Signalabhängigkeit)

408.4814 5 (3)

Verzicht auf Ansage des freien Fahrwegs

Die Ansage des freien Fahrweges ist für den Bf Bremerhaven Seehafen nicht zugelassen.

408.4814 7

Maßnahmen wegen Gefälle

Vorsichtsmaßnahmen für Rangierbewegungen in Gleisen mit eigenem oder anschließendem Gefälle von mehr als 1 : 400 (2,5‰)

Stromkaje / Nordhafen / Weddewarder Tief

- ⇒ zwischen Stromkaje und Nordhafen
alle Verbindungsgleise CT 1 und 2/3 in Richtung Stw Stf = 10,6‰
In diesem Bereich dürfen keine Wagen abgestellt werden!
- ⇒ Gleise 352 – 355 in Richtung Stw Stf = 10,6‰
Es ist immer die Handbremse **ausschließlich** am ersten Wagen von Stf aus anzuziehen. Ist keine Handbremse am ersten Wagen vorhanden, sind die Wagen zur Talseite durch 1 Radvorleger zu sichern!
- ⇒ zwischen Nordhafen und Kaiserhafen in Richtung Stw Bkn = 4,8‰
In diesem Bereich dürfen keine Wagen abgestellt werden!
- ⇒ Gleise 331–334 in Richtung Gleistor Carl-Schurz-Gelände = 5,12‰
Es ist immer ein Hemmschuh aufzulegen, bevor Wagen abgestellt, an- oder abgehängt werden sollen!
- ⇒ Gleise 329/330 von Weiche 565 in Richtung Gleistor = 10,0‰
In diesem Bereich dürfen keine Wagen abgestellt werden
- ⇒ Gleise 651/652 von Brücke Neue Aue (km 193,394) bis Weiche 852, 850 = 2,70‰
In diesem Bereich dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden!
- ⇒ Gleise 611 – 618 im Ostkopf unmittelbar vor dem Signal Ls 611¹ – 618¹ = 14,92‰
und bis Höhe Weiche 845 ist das Abstellen von Einzelwagen und/oder Wagengruppen verboten.

Bei einem Gefälle mit einer Neigung von mehr als 1 : 400 (2,5‰) sind folgende Maßnahmen durch den Triebfahrzeugführer erforderlich:

Vor Beginn des Rangierens im Bereich mit Gefälle muss der Tf feststellen, dass alle Fahrzeuge untereinander und mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind. Bevor abkuppelt wird, muss der Tf die Fahrzeuge festlegen. Festlegemittel dürfen erst entfernt oder Handbremsen erst gelöst werden, wenn mit dem Triebfahrzeug gekuppelt ist.

408.4816 1 (3)

Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind

Die nichttechnisch gesicherten BÜ mit öffentlichen Straßen werden durch Mitarbeiter im Rangierdienst gesichert.

408.4816 2 (2)

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

Diese Übergänge (Bohlenüberwegungen) werden nicht besonders gesichert, Berechtigte sichern sich selbst.

Ausnahme:

Der Übergang im Südkopf (Bft. Kaiserhafen) zwischen den Weichen 81 und 120 ist einseitig mit einem Schrankenbaum ausgestattet und verschlossen und darf nur von Berechtigten genutzt werden.

Das Öffnen und Schließen erfolgt in eigener Verantwortung. Gemeldete Störungen sind unverzüglich der Entstörungsstelle Hafen zu melden (Eintrag ins Fernsprechbuch).

Rangierfahrten sind mit dem Hinweis „Schranke offen“ zu verständigen

408.4817 2

Bedienen von Umschlaggleisen

Siehe **Anlage 10a**

408.4818 1 (1)

Rangieren; Durchführen, Abstoßen und Ablaufen

Das Abstoßen von Fahrzeugen ist in alle Gleise verboten.

408.4831 4 (2)

Festlegen von Fahrzeugen mit Hemmschuhen

Sicherung abgestellter Wagen in der Einfahrgruppe Bft Nordhafen

In den Gleisen 301 – 310 dürfen Hemmschuhe/ Radvorleger nur zur unmittelbaren Sicherung abgestellter Wagen aufgelegt werden. Nach Räumung der Gleise sind sie sofort zu entfernen.

408.4841 4 (2)

Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis

Kaiserhafen – Speckenbüttel

Nach Möglichkeit ist auf dem Regelgleis (GI 301) auszuziehen. Für Rangierfahrten auf dem Gegengleis (302) ist die mündliche Zustimmung vom Fahrdienstleiter Sf erforderlich.

Kaiserhafen

Der Triebfahrzeugführer meldet die Rückkehr aller Fahrzeuge an den Fdl Bkf.

408.4841 6 (1)

Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können

Bei Zugeinfahrten in die Gleise 3 bis 9 im Bahnhofsteil Bremerhaven Kaiserhafen besteht Rangierverbot im Südkopf.

408.4841 6 (2)

Rangierverbot, Fahrzeugbewegungen einstellen

Der Fdl Bkf ordnet an, dass gefährdende Rangierbewegungen im Südkopf eingestellt werden. Der Triebfahrzeugführer oder der beauftragte Rangierbegleiter muss dies bestätigen. Das Rangieren darf erst auf Zustimmung des Fdl Bkf fortgesetzt werden.

408.4841 7

Abstellverbot

Bft Kaiserhafen:

Das Abstellen von Fahrzeugen im Gleis 21 ist auf Grund von Gefälle in Richtung Weiche 34 nur mit entsprechenden Sicherungsmitteln (2 Hemmschuhe, Handbremse) zugelassen



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 423 - Notfallmanagement DB Netz AG

Bestimmungen zur Ril 423/42380 - „Notfallmanagement DB Netz AG – Auszug für Fahrdienstleiter“

Gültig für Betriebsstelle: Bremerhaven Seehafen
Stellwerk: Stf
Zuständiger Fdl: Bremerhaven Seehafen (Stf)
Notfallbezirk: Bremerhaven

Für die Betriebsstelle Bremerhaven Seehafen, sind auf Stw Stf nachstehend aufgeführte Richtlinien zur KoRil 423/42380 ausgelegt und zu beachten:

<i>Richtlinie</i>	<i>Inhalt</i>
423.0100	Glossar
423.0101	Notfallmanagement DB Netz AG
423.0101A01	Definition der gefährlichen Ereignisse im Bahnbetrieb
423.0234	Aufgaben des Fahrdienstleiters bei der Abwicklung von Ereignissen
423.0410V02	Vermerk Fdl „Vorbeifahrt/Anfahrt am Haltbegriff“

Gefährliche Ereignisse sind der Notfalleitstelle Hannover **sofort** zu melden. Zusätzlich ist der Leiter Betriebsbezirk während seiner Geschäftszeit umgehend zu verständigen. Eine Übersicht der gefährlichen Ereignisse gemäß Allgemeinverfügung der EUB sowie unternehmensintern zu erfassende Ereignisse sind in Richtlinie 423.0101A01

Erreichbarkeit der Notfalleitstelle Hannover:
- Auszug EVU -

Erreichbarkeit des Leiter Betriebsbezirk:
Telefon: 0160 97455436

Bei gefährlichen Ereignissen gemäß 423.0234 1 (6):

- 3.1 Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff (Außer vorzeitige Signalhaltfälle und ablaufende Eisenbahnfahrzeuge/Ablaufbetrieb)
- 4.2 Anfahrt am Haltbegriff ohne Zustimmung durch Zug- und Rangierfahrten
- 4.3 Vorbeifahrt am Haltbegriff ohne Zustimmung einer Rangierfahrt

Ist zusätzlich zur fmdl. Meldung an die Notfalleitstelle der Vordruck 423.0410V02 (**Anlage 3**) auszufüllen und der Notfalleitstelle und dem Unfalluntersuchungsführer I.NVS-N zu faxen.

Unregelmäßigkeiten und andere Vorfälle, die nicht der Notfalleitstelle gemeldet werden, sind während der Geschäftszeit dem Leiter Betriebsbezirk und außerhalb dieser Zeiten dem Notfallmanager anzuzeigen.
Ausnahme: Meldungen über **Tierkadaver** im Gleisbereich sind an die EVZS Hafen weiterzugeben.

Erreichbarkeit der Leiter Betriebsbezirk/Notfallmanager/EVZS/Untersuchende Stelle/Notfalleitstelle:

Leiter Betriebsbezirk:	Telefon: 0160 97455436
Notfallmanager:	- Auszug EVU -
EVZS Hafen:	Telefon: 0151-11433070
Notfalleitstelle:	- Auszug EVU -



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 435- Rangierarbeiten planen, Rangieraufwand überwachen

435.0001 3

Bedienungsanweisungen für Ladestellen

siehe **Anlage 10a**



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 446 - Wintermaßnahmen vorbereiten und durchführen

Gültig für Betriebsstelle: Bremerhaven Seehafen
Stellwerk: Stf/Bkf
Zuständiger Fdl: Stf/Bkf
Notfallbezirk: Bremerhaven

Die örtlichen Regelungen zur Ril 446.0102 **Wintermaßnahmen durchführen** werden durch die bremenports GmbH & Co. KG geregelt.

Weichenheizung siehe 484.0033 3 und Anlage 7



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 456 - Regeln für Schrankenposten

Bestimmungen zur Richtlinie 456.0001- Regeln für Fahrdienstleiter bzw. Bediener von Stellwerken, die gleichzeitig Bediener wärterbedienter Schranken sind

456.0001 4 (1)

Zeitpunkt für das Schließen der Schranken festlegen

Bahnübergänge innerhalb des Bahnhofs sind **sofort** nach der Verständigung durch den Bahnübergangsposten zu sichern.

Die Sicherung des Bahnübergangs ist dem Fdl zu bestätigen.

Sicherung durch Bahnübergangsposten:

Streckenabschnitt Bremerhaven Nordhafen– Bremerhaven Speckenbüttel und GRi

Der Bahnübergang BÜ 2 Atlantik (17T)

ist **sofort** nach der Abmeldung eines Zuges in Richtung Bremerhaven Speckenbüttel / Bremerhaven Nordhafen zu sichern.

456.0001 7 (3)

Festlegen der Einzelheiten zum Sichern des BÜ bei Ausfall der Beleuchtung

Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen:
siehe **Anlage 4b**.

456.0001 8 (1)

Vorgaben für das Ersatzweise Sichern von Bahnübergängen

Ist die Bahnübergangssicherungsanlage gestört und kann der Bahnübergang nicht sofort ersatzweise gesichert werden, sind zunächst die betroffenen Züge durch Befehl Nr. 8 über den Ausfall bzw. die Störung der technischen Bahnübergangssicherung zu verständigen.

Die entsprechend anzuwendenden Sicherungsmaßnahmen sind in der **Anlage 4b** des Betriebsstellenbuches enthalten.

456.0001 8 (7)

Einsatz eines Bahnübergangspostens

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ: siehe **Anlage 4a**.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 456.0020 – Regeln für Bahnübergangsposten (BÜP)

Die Örtlichen Zusätze zur Richtlinie 456.0020 wurden für Bahnübergangsposten erarbeitet.

456.0020 3 (1) (2)

Festlegung des zuständigen Fahrdienstleiters, Melden der Arbeitsaufnahme, Uhrzeitvergleich durchführen und nachweisen

Zuständiger Fdl, siehe **Anlage 4a** „Anfordern von BÜP und HP“.

Aufgaben des zuständigen Fdl:

- Meldestelle für BÜP zur Arbeitsaufnahmen und Arbeitsschluss
- Durchführung des Uhrzeitvergleiches mit dem jeweiligem BÜP
- Meldestelle bei Arbeitsunfähigkeit des BÜP
- Meldestelle für alle Mängel die für eine ordnungsgemäße ersatzweise Sicherung erforderlich ist

456.0020 8 (2)

Benachrichtigung über Zug- und Rangierfahrten

Ein Büp innerhalb des Bahnhofs, der Abzw- oder Überleitstellen wird vom zuständigen Fdl durch Einzelruf über den Zugverkehr beider Fahrtrichtungen verständigt. Auf Ausrüstung des BÜP mit dem Fahrplan für Zugmeldestellen wird verzichtet.

Büp auf der freien Strecke werden über die jeweilige Fs über den Zugverkehr verständigt.

Die Vorausmeldezeit beträgt auf der freien Strecke mindestens 3 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtzeit.

456.0020 8 (4)

Benachrichtigungen wiederholen

Alle Benachrichtigungen über Zug- und Rangierfahrten innerhalb des Bahnhofes, sind durch den BÜP zu wiederholen.

456.0020 10 (1)

Zeitpunkt zum Sichern des Bahnübergangs festlegen

Bahnübergänge innerhalb des Bahnhofs sind **sofort** nach der Verständigung durch den Bahnübergangsposten zu sichern.

Die Sicherung des Bahnübergangs ist dem Fdl zu bestätigen.



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 462 - Betrieb des Oberleitungsnetzes

462.0101 4 (3)

Übersichtsplan mit Schaltanweisung

Codenummer für Schaltanträge Bremerhaven Seehafen: - *Auszug EVU* -

Der Übersichtsplan mit Schaltanweisung wird auf Stw Stf/Bkf für die Bft. Kaiserhafen und Nordhafen in einem besonderen Aushang vorgehalten (siehe **Anlage 1b**).

Bahnerdungsvorrichtungen

je 2 Erdungseinrichtungen befinden sich in dem Stw Stf.

je 2 Erdungseinrichtungen befinden sich im EOW
Betonschaltheus Bereich CT4

je 2 Erdungseinrichtungen befinden sich im EOW
Betonschaltheus zwischen Weiche 11 u. BÜ Atlantik
Hafenbetriebe

je 2 Erdungseinrichtungen befinden sich im
Betonschaltheus 1000 im Gleisdreieck

je 2 Erdungseinrichtungen befinden sich im EOW
Betonschaltheus Höhe Weiche 63



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 481 - Telekommunikationsanlagen bedienen

- 481.0101: Grundlagen für drahtgebundene Fernsprechverbindungen
- 481.0103: Betriebsfunk im GSM-R Netz,
- 481.0205 Verbindungen des Zugfunks im GSM-R Netz,
- 481.0205Z01 Zusätzliche Regelungen für ortsfeste Teilnehmer

Zu Ril 481.0101 Grundlagen für drahtgebundene Fernsprechverbindungen:

481.0101 6 (10)

Meldestelle für Störungen

EVZS Hafen: Mobil erreichbar unter 01511 1433070

Zu Ril 481.0103 Betriebsfunk im GSM-R Netz:

481.0103 2 (3)

Allgemeines/ Nutzungspflicht für mobile Teilnehmer

Wenn kein GSM-R Gerät zur Verfügung steht oder wegen Störungen (z.B. durch Geräteausfall, Störung oder Arbeiten in Bereichen mit GSM-R Unterversorgung) ausfällt, ist die Sprechverbindung über Mobilfunk als Ersatzverbindung zugelassen (Nachweis des Grundes im Fernsprechbuch).

Wenn kein GSM-R Gerät zur Verfügung steht, zusätzlich ein formloses Fax an Leiter Betriebsbezirk senden.

481.0103 3 (1)

Ausrüstung ortsfester Teilnehmer mit GSM-R-Geräten

Vorhandenes Endgerät: GSM-R Gefo der Bauart – Wenzel –

Die Bedienungshandlungen am Endgerät entnehmen Sie bitte der Kurzanleitung, die an Ihrem Arbeitsplatz ausliegt.

481.0103 9

Regelmäßige Softwareaktualisierung

Siehe zu 481.0205Z01 2 (1).

481.0103 10 (4)

Meldestelle für Störungen

Siehe zu 481.0205Z01 7 (2).

Zu Ril 481.0205 Verbindungen des Zugfunks im GSM-R Netz:

481.0205 6 (2) Sprechdisziplin

Bitte beenden Sie ein Notrufgespräch (z.B. weil nicht zuständig) grundsätzlich durch Drücken der Funktionstaste „verlassen“ oder durch Auflegen des Hörers. Wird zur Beendigung die Taste „Beenden“ oder „ENDE“ gedrückt, hat das zur Folge, dass die Notrufverbindung gesamthaft gelöscht ist.

481.0205Z01 Zusätzliche Regelungen für ortsfeste Teilnehmer

481.0205Z01 2 (1) Regelmäßige Softwareaktualisierung Geräte Update

Um die Betriebssicherheit ihres GSM-R Gerätes zu erhalten, führen Sie die notwendigen Softwareupdates nach der vorliegenden Gerätebeschreibung aus.

- **bei Wenzel Geräten**

Notwendige Softwareupdates werden Ihnen durch eine Gerätemeldung angezeigt. Nach Bedienung der Taste „Quit“ (Quittierung) werden im Hintergrund die Daten heruntergeladen. Ein notwendiger Neustart wird Ihnen durch Gerätemeldung angezeigt (Meldung quittieren). Durch die Quittierung dieser Meldung wird der Neustart durchgeführt, dabei steht Ihnen das Gerät für ca. 20 sek. nicht zur Verfügung.

481.0205Z01 3 Notrufbereiche, Notdurchsagen übermitteln Notruf Zugfunk

Für Teilnehmer im Netz P-GSM (D) sind keine Bahn-Notrufe möglich.

Notruf Strecke

Für Teilnehmer im Netz P-GSM (D) sind keine Bahn-Notrufe möglich.

Gespräche mit der Notfalleitstelle:

Alle Gespräche zwischen Fahrdienstleiter und der Notfalleitstelle sind über Mobil- oder Festnetz zu tätigen. Eine Direktwahltaste ist nicht vorhanden.

Notruf Zes (mit hoher Priorität)

Alle Gespräche zwischen Fahrdienstleiter und der Zentralschaltstell sind über Mobil- oder Festnetz zu tätigen. Eine Direktwahltaste ist nicht vorhanden.

481.0205Z01 7 (2)

Rufnummer der GSM-R-EVZS

Bei Störungen an Ihrem GSM-R Fernsprecher melden Sie sofort an die für die Entstörung zuständige Stelle.

EVZS (AVE Nord) Tel.: 0511 286-49799,
 Fax: 069 562 21249

Bei Störung von Basa Netz /VOIP: 0511 300357-0



Örtliche Regelungen zur Ril 481.0302 - Grundlagen für Verbindungen des GSM-R- Rangierfunks,

481.0302: GSM-R- Rangierfunk

481.0302 2 (2)(3)

Nutzungsmöglichkeiten/ Verfahren im GSM-R Rangierfunk

Zugfunkgespräche auf der Hafeneisenbahn“ werden im P-GSM (D) – National Roaming geführt.

481.0302 2 (5)

GSM-R-Rangierfunk steht nicht zur Verfügung

Rangierfunkgespräche auf der Hafeneisenbahn im Bf Bremerhaven Seehafen werden im Tetra Digitalfunk geführt siehe **Anlage 9**



Örtliche Zusätze zur Ril 482 - Signalanlagen bedienen

Bestimmungen zur Ril 482.6221- Bahnübergangssicherungsanlagen; ohne ESTW-Anbindung; zugesteuert

482.6221 3

Wirksamschalten der Einschaltkontakte

Besonderheiten für die Wirksamkeitsschaltung der BÜ-Sicherungsanlagen (z.B. Fahren ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals) sind in der jeweiligen Zusatzbestimmung zum BÜ enthalten. **(siehe Anlage 4d)**

- 482.9001: Signalmittel bedienen; Allgemeines
- 482.9001A01: Richtlinie für das Bedienen der Signalanlagen
- 482.9001A02: Beschreibung der Signalanlagen

Zu Ril 482.9001: Signalmittel bedienen; Allgemeines:

482.9001 1 (1)(2)

Inhalt/ örtliche Zusätze



Die örtlichen Zusätze enthalten die örtlichen Besonderheiten zur Ril 482.9001.

Sie werden als – Regelungen zu weiteren Richtlinien - in den Ordner „Örtliche Richtlinien“ aufgenommen.

482.9001 2 (6)

Geräte und Werkzeuge

Auf der Betriebsstelle vorhandene Merkhinweise:

Kleinwagen KL	Oberleitung ausgeschaltet 	Bahnübergang BUE	Arbeitsstelle ARB
Aufgehobene Signalabhängigkeit !	Gesperrt 	Ladenmaßüberschreitung LUE	Befehl erforderlich BEF

Auf der Betriebsstelle vorhandene Sperrn:

Sperrkappen rot	Sperrkappen blau	Sperrkappen grau
-----------------	------------------	------------------

Auf der Betriebsstelle vorhandene Ausrüstungsgegenstände:

Handverschluss 73 (HV 73) / Weichenschloss / Zungensperre	Deckenplattenheber	Lampenheber	Lampenprüfer
Schlüsselbrett oder Schlüsselkasten	Handkurbel zum Umstellen von Weichen	Spannungsabschalter für Weichen	Erdungsvorrichtung
Gerätebrett			

Rettungseinrichtungen und Geräte Erste-Hilfe-Material, Verbandskästen

auf Stw Stf, Stw Bkn, Stw Bkf vorhanden

Feuerlöschwesen

Trockenlöscher: Bkf, Bkn, Gebäude Stw Stf (4),
Schaumlöscher: Stw Stf (Fdl)

Alle Feuerlöscher werden von bremenports überwacht und gewartet.

Aufbewahrung der Schlüssel

Die Schlüssel für Relais-, Stromversorgungs- und Schalträume befinden sich bei der Fachkraft. Die Zweitschlüssel für diese Räume werden auf diesem Arbeitsplatz in einem besonderen Schlüsselkasten unter Siegelverschluss aufbewahrt.

Der Wärter ist für die Herausgabe und Rückgabe aller Schlüssel verantwortlich.

für Schlüssel Zweitschlüssel

Stellwerke

Bkf pers. zugeteilt

Stf pers. zugeteilt

Blinklichtanlagen

einheitl. Generalschlüssel Bezirk Kh Bkf (3x)

einheitl. Generalschlüssel Bezirk Nh Rang Nh Stf

BLG-Tore – (gleichschließende Generalanlage)

Nordhafen außer Stromkaje Stf (4)

Freifläche G Nord W 2 u 3 Bkf

Auto-Terminal Kaiserhafen Bkf

Planhafen Bkf

PA Weserport GI 23 - 29 Bkf

ABC Wasserseite Bkf

D Landseite Bkf

BLG Tore Stromkaje – (besondere Schließung)

Sonstige

Frucht-Terminal F/G, Rolltore Bananenhalle.... Bkf

Gefahrgutplatz Feuerwehr bremenports

Tor Carl-Schurz-Gelände A & K..... Bkf

Zolltor Carl-Schurz-Gelände GI 1 und 2..... Stf

Gleissperren

PA Atlantik..... Bkf Anschließter

Weichen 81a Gefahrgutplatz..... Bkf

482.9001 2 (7) Signalmittel

Die Signalmittel sind wöchentlich am Dienstag in der Frühschicht auf Funktionsfähigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

Durchführung und das Ergebnis dieser Prüfung sind im Fernsprechbuch zu dokumentieren.

Festgestellte Mängel melden Sie unmittelbar an den Leiter Betriebsbezirk.

Betriebsstelle	Signalmittel			
	Wärterhalt-Scheibe (Sh2) einschl. Leuchte	Rot abblendbare Handleuchte	Weiß-rot weiße Signalfahne	Signalhorn
Bremerhaven, Bkf		1	1	1
Bremerhaven, Stf		1	1	1

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

482.9001 2 (8)

Unterlagen für die Bedienung und Überwachung

Örtliche Bedienungsanleitungen sind als Anlage zum Betriebsstellenbuch aufgenommen.

Beschreibung der Signalanlage –ist als **Anlage 2** zum örtlichen Zusatz zur 482.9001 aufgenommen.

482.9001 4 (4)

Aufbewahren der HV und der Ersatzschlüssel

Aufbewahrungsort:

Stw Bkf

3 Handverschlüsse HV 73	3 Ersatzschlüssel im Schlüsselkasten
1 Gleissperrenschloss	1 Ersatzschlüssel im Schlüsselkasten

Stw Stf

2 Weichenschlösser	2 Ersatzschlüssel im Schlüsselkasten
1 Zungensperre	1 Ersatzschlüssel im Schlüsselkasten

482.9001 7 (4)

24 Stunden-Regelung für ferngestellte Weichen

Alle ferngestellten Weichen/Gleissperren in sind täglich zwischen **9 und 12 Uhr** einmal umzustellen. Umstellvorgänge im Rahmen des bis zu dem Zeitpunkt durchgeführten Betriebsprogrammes, sind hierbei zu berücksichtigen.

Weisen Sie die durchgeführten Maßnahmen im Fernsprechbuch nach.

482.9001 7 (6)

Gleisstromkreise

Alle Gleisstromkreise müssen innerhalb von 24 Stunden mindestens einmal befahren werden, Um der Rostbildung entgegenzuwirken. Fahrten im Rahmen des täglichen Betriebsprogramms sind hierbei zu berücksichtigen.

482.9001 12 (2)

Einmalig auftretende Unregelmäßigkeiten

Verständigung der für die Entstörungsveranlassung (EVZS Hafen) zuständigen Stellen sowie der Nachweis der Verständigung - **siehe Regelungen im Betriebsstellenbuch**

Auffahren von Weichen

Eine aufgefahrene Weiche oder Kreuzung darf erst wieder befahren werden, nachdem der ordnungsgemäße Zustand und die Befahrbarkeit der Weiche oder Kreuzung von einer Fachkraft LST oder Fahrbahn Hafen beurteilt bzw. festgestellt wurde.

Zu Ril 482.9001A01: Richtlinie für das Bedienen der Signalanlagen:

482.9001 A01 1

Richtlinien für das Bedienen der Signalanlagen

siehe **Mappe MfsU - lfd. Nr. 1.**

Zu Ril 482.9001A02: Beschreibung der Signalanlagen:

482.9001 A02 1

Beschreibung der Signalanlagen

-siehe **Anlage 2.**



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 484 - Meldungen von Anlagen der Ausrüstungstechnik betrieblich behandeln

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 484 - Meldungen von Anlagen der Ausrüstungstechnik betrieblich behandeln

Zu Ril 484.0033: Weichenheizung

484.0033 3

Weichenheizung /Steuerung

Siehe **Anlage 7**

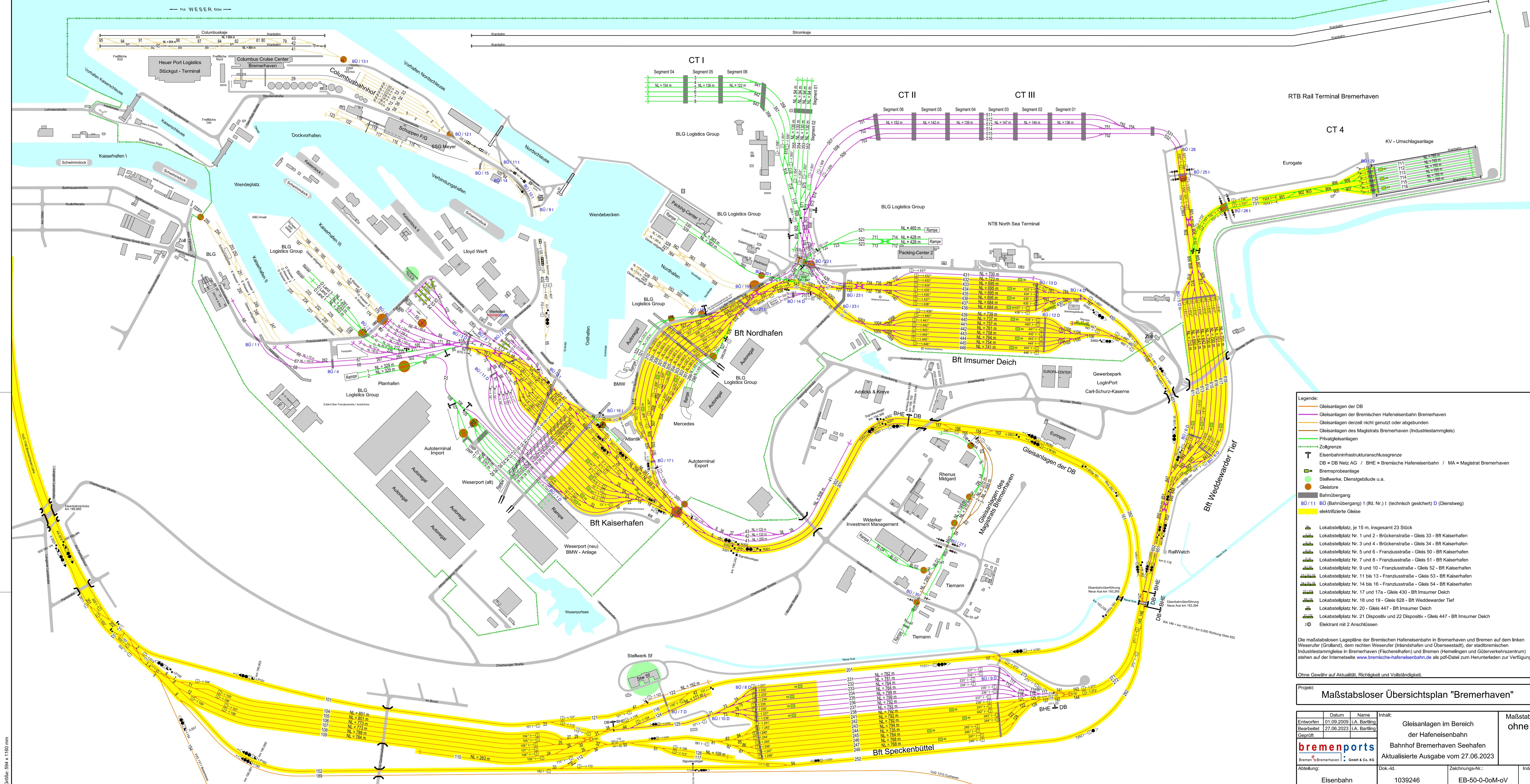


Lageplan der Betriebsstelle

– Nur zur Information –

Aktuelle Lagepläne können von der Internetseite der Bremischen Hafeneisenbahn mit folgendem Link heruntergeladen werden:

<http://www.bremenports.de/standort/bremische-hafeneisenbahn/bremerhaven>



Legende:

- Gleisanlagen der DB
- Gleisanlagen der Bremischen Hafeneisenbahn Bremerhaven
- Gleisanlagen derzeit nicht genutzt oder abgedungen
- Gleisanlagen des Magistrats Bremerhaven (Industriestammgleis)
- Privatgleisanlagen
- Zollgrenze
- Eisenbahninfrastrukturschlussgrenze
- DB = DB Netz AG / BHE = Bremische Hafeneisenbahn / MA = Magistrat Bremerhaven
- Bremsprobenanlage
- Stellwerke, Dienstgebäude u.a.
- Gleisstore
- Bahnübergang
- B0/11 B0 (Bahnübergang) 1 (fld. Nr.), t (technisch gesichert) D (Dienstweg)
- elektrifizierte Gleise

Lokabstellplatz, je 15 m, insgesamt 23 Stück
 Lokabstellplatz Nr. 1 und 2 - Brückenstraße - Gleis 33 - Bft Kaiserhafen
 Lokabstellplatz Nr. 3 und 4 - Brückenstraße - Gleis 34 - Bft Kaiserhafen
 Lokabstellplatz Nr. 5 und 6 - Franzusstraße - Gleis 50 - Bft Kaiserhafen
 Lokabstellplatz Nr. 7 und 8 - Franzusstraße - Gleis 51 - Bft Kaiserhafen
 Lokabstellplatz Nr. 9 und 10 - Franzusstraße - Gleis 52 - Bft Kaiserhafen
 Lokabstellplatz Nr. 11 bis 13 - Franzusstraße - Gleis 53 - Bft Kaiserhafen
 Lokabstellplatz Nr. 14 bis 16 - Franzusstraße - Gleis 54 - Bft Kaiserhafen
 Lokabstellplatz Nr. 17 und 17a - Gleis 430 - Bft Insuener Deich
 Lokabstellplatz Nr. 18 und 19 - Gleis 628 - Bft Weddewarder Tief
 Lokabstellplatz Nr. 20 - Gleis 447 - Bft Insuener Deich
 Lokabstellplatz Nr. 21 Dispositiv und 22 Dispositiv - Gleis 447 - Bft Insuener Deich
 Elektrant mit 2 Anschlüssen

Die maßstablosen Lagepläne der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremerhaven und Bremen auf dem linken Weserufer (Grolland), dem rechten Weserufer (Inlandshafen und Überseestad), der stadtbremischen Industriestammgleise in Bremerhaven (Fischereihafen) und Bremen (Hemelingen und Güterverkehrszentrum) stehen auf der Internetseite www.bremische-hafeneisenbahn.de als pdf-Datei zum Herunterladen zur Verfügung.

Ohne Gewähr auf Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit.

Projekt: Maßstabsloser Übersichtsplan "Bremerhaven"			
Entworfen	Datum	Name	Inhalt:
Bearbeitet	27.06.2023	I.A. Bartling	Gleisanlagen im Bereich der Hafeneisenbahn
Geprüft			Bahnhof Bremerhaven Seehafen
			Aktualisierte Ausgabe vom 27.06.2023 Maßstab ohne
Abteilung: Eisenbahn		Dok.-Id.: 1039246	Zeichnungs-Nr.: EB-50-0-0oM-oV
			Index

Größe: 504 x 1100 mm

Übersichtsplan mit Schaltanweisungen

– Nur zur Information –

Die aktuellen Pläne liegen immer beim Fahrdienstleiter aus

Plan	Stand
Bf Bremerhaven Seehafen – Bft Speckenbüttel	02.10.2022
Bf Bremerhaven Seehafen – Bft Kaiserhafen und Nordhafen	29.09.2021
Bf Bremerhaven Seehafen – Bft Imsumer Deich und Bft Weddewarder Tief	31.03.2023

Beschreibung der Signalanlage

gem. Ril 482.9001 - Anhang 2

Bremerhaven Seehafen Stf

Bauform und Inbetriebnahme		
	Bauform	Inbetriebnahme
Stellwerk:	SpDrS60	1972
ferngestellte und ferngesteuerte Betriebsstellen:		
Fernsteuerung (Technik):		
Streckenblock (Technik):		
sonstige Signalanlagen: (z.B. Zugnummernmeldeanlage, Selbststellbetrieb, Störungsdrucker)		
Zugbeeinflussungsanlagen		
Alle Vorsignale, Hauptsignale (Esig, Zsig Asig, Sbk, Bksig)	P301-310 [2000 Hz], X651 [1000/2000 Hz], X652 [1000/2000 Hz], T615/628 [1000/2000 Hz], T611/614 [1000/2000 Hz], S450 [1000/2000 Hz], S460 [1000/2000 Hz], V451 [2000 Hz], W451 [1000/2000 Hz]	
einzelne Sperrsignale	301II [2000 Hz], 302II [2000 Hz], 303II [2000 Hz], 304II [2000 Hz], 305II [2000 Hz], 306II [2000 Hz], 307II [2000 Hz], 308II [2000 Hz], 309II [2000 Hz], 310II [2000 Hz], 432II [2000 Hz], 433II [2000 Hz], 434II [2000 Hz], 435II [2000 Hz], 436II [2000 Hz], 437II [2000 Hz], 438II [2000 Hz], 439II [2000 Hz], 440II [2000 Hz], 441II [2000 Hz], 442II [2000 Hz], 443II [2000 Hz], 444II [2000 Hz], 445II [2000 Hz], 446II [2000 Hz], W786 [2000 Hz], 611I [2000 Hz], 611II [2000 Hz], 612I [2000 Hz], 612II [2000 Hz], 613I [2000 Hz], 613II [2000 Hz], 614I [2000 Hz], 614II [2000 Hz], 615I [2000 Hz], 615II [2000 Hz], 616I [2000 Hz], 616II [2000 Hz], 617I [2000 Hz], 617II [2000 Hz], 618I [2000 Hz], 618II [2000 Hz], 628I [2000 Hz]	
Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen (Gleis und Km)		
500 Hz-Magneten, die das Anfahren gegen Haltzeigende Signale überwachen (Gleis und Km)	Gleis 451 km 0,933 (250m vor Signal V451) Gleis 451 km 1,125 (250m vor Signal W451) Gleis 651 km 0,210 (250m vor Signal X651) Gleis 652 km 0,210 (250m vor Signal X652)	
Bahnübergangssicherungsanlagen:	Lage BÜ	Technik
	An der Halse (Atlantik) <i>Gleis 312</i>	Lo 1/57
	Am Nordhafen I <i>Gleise 321, 325</i>	Lo 1/57
	Am Nordhafen III <i>Gleis 329</i>	Lo 1/57
	Ziomac-Rampe <i>Gleise 533 bis 536</i>	EBÜT80 - V(A) - Hp
	Sen.-Borttscheller-Straße <i>Gleise 335, 336, 425, 426, 520</i>	EBÜT80 - LzH - Hp

Bahnübergangs- sicherungsanlagen:	Amerikaring <i>Gleise 333, 334, 425, 426</i>	BUES 2000 LzH - Hp
	CT 3 <i>Gleise 531, 532</i>	BUES 2000 LzH - Hp
	CT 4 <i>Gleise 731, 732</i>	BUES 2000 LzH - Hp
	Atlantik <i>Gleise 300, 310</i>	BUES 2000 LzH - Hp + FA

Schlüsselformen										
Riegel- und Gleissperrenschlösser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handverschlüsse für die vorübergehende Sicherung von Weichen und Flachkreuzungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handverschlüsse für die vorübergehende Sicherung von Weichen und Flachkreuzungen (fest installiert)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Weichen						
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr><td>ohne SpV</td></tr> <tr><td>Klammermittelverschluss</td></tr> <tr><td>Klammer- und Gabelmittelverschluss</td></tr> <tr><td>beweglichen Herzstückspitzen</td></tr> <tr><td>Klammermittelverschluss (Klinkenverschluss)</td></tr> </table>	ohne SpV	Klammermittelverschluss	Klammer- und Gabelmittelverschluss	beweglichen Herzstückspitzen	Klammermittelverschluss (Klinkenverschluss)	
ohne SpV						
Klammermittelverschluss						
Klammer- und Gabelmittelverschluss						
beweglichen Herzstückspitzen						
Klammermittelverschluss (Klinkenverschluss)						

Flachkreuzungen

Gesamtzählwerke und die durch sie registrierten Einzelzählwerke			
SuT	WAT	HAT	
Gaz	WHT	Gz	
Eaz	FfgT		
Dht	BÜhfT		

Art und Anzahl der Geräte und Werkzeuge (Zusammen mit Bkf)

Art	Anzahl
Deckenplattenheber	1
Lampenheber	1
Lampenprüfer	1
Handkurbel für Weichen (EG)	1
Handkurbel für OL-Mastschalterantrieb (EG)	1
HV-73 (EG)	3
HV-73 Sperreinrichtung Schlüsselform A4 (EG)	1
HV-73 Sperreinrichtung Schlüsselform G4 (EG)	1
HV-73 Sperreinrichtung Schlüsselform H4 (EG)	1
Hammer (EG)	1
Maulschlüssel SW41 (EG)	1
Spannungsabschalter für Weichen (EG)	1

Hauptsignale

Signal	Art	aus Richtung	Besonderheiten, Zusatzsignale
X651	Zsig	Speckenbüttel (Gleis 651)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal; Richtungsanzeiger
X652	Zsig	Speckenbüttel (Gleis 652)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal Richtungsanzeiger
T615/628	Zsig	Weddewarder Tief (Gleise 615-628)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal
T611/614	Zsig	Weddewarder Tief (Gleise 611-614)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal
W451	Zsig	Imsumer Deich (Gleis 451)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal
V451	Zsig	Weddewarder Tief (Gleis 451)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal
S450	Zsig	Imsumer Deich (Gleise 432-438)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal
S460	Zsig	Imsumer Deich (Gleise 439-446)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal

Geschwindigkeit auf Signal Hp 2, wenn sie von 40 km/h abweicht

Signal	Fahrt nach	zul. Geschw. (Km/h)	Signal Zs 3	Standort

Aufgestellt:

Kai-Uwe Kunze
Name

bremenports GmbH & Co. KG
OE

11.12.19
Datum

bremenports
Bremen Bremerhaven GmbH & Co. KG
Am Strom 2 • 27568 Bremerhaven
Unterschrift

Schlüsselformen Bremerhaven-Seehafen Stf

Im Bedienraum des Fdl sind folgende Schlüssel im Schlüsselkasten versiegelt:

Schlüssel für	Schlüsselform	Anzahl
HV-73 Sperreinrichtung	A4	1
HV-73 Sperreinrichtung	G4	1
HV-73 Sperreinrichtung	H4	1

Vor- und Hauptsignale Bremerhaven Seehafen Stf

Signalbezeichnung	Signaltyp	Zusatzsignale	Standort
v451I	Vorsignal		am Mast X651
v451II	Vorsignal		am Mast X652
w451	Vorsignal		am Mast S450
Wvw451	Vorsignalwiederholer		Imsumer Deich km
x651	Vorsignal		Speckenbüttel km
x652	Vorsignal		Speckenbüttel km
P301-310	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Gegengleisanzeiger (Zs 6)	Nordhafen km 0,093
S450	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1)	Imsumer Deich km 1,575
S460	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1)	Imsumer Deich km 1,557
T611/614	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1)	Weddewarder Tief km 0,686
T615/628	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1)	Weddewarder Tief km 0,594
V451	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1)	Imsumer Deich km 1,183
W451	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1)	Weddewarder Tief km 0,875
X651	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Richtungsanzeiger (Zs 2) I (Imsumer Deich) W (Weddewarder Tief)	Weddewarder Tief km 0,460
X652	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Richtungsanzeiger (Zs 2) I (Imsumer Deich) W (Weddewarder Tief)	Weddewarder Tief km 0,460

Sperrsignale Bremerhaven Seehafen Stf

Sperrsignal	Stw-Technik	Standort
298/299	SpDrS60	Nordhafen
300 I	SpDrS60	Nordhafen
301 I	SpDrS60	Nordhafen
301 II	SpDrS60	Nordhafen
301n	SpDrS60	Nordhafen
302 I	SpDrS60	Nordhafen
302 II	SpDrS60	Nordhafen
302n	SpDrS60	Nordhafen
303 I	SpDrS60	Nordhafen
303 II	SpDrS60	Nordhafen
304 I	SpDrS60	Nordhafen
304 II	SpDrS60	Nordhafen
305 I	SpDrS60	Nordhafen
305 II	SpDrS60	Nordhafen
306 I	SpDrS60	Nordhafen
306 II	SpDrS60	Nordhafen
307 I	SpDrS60	Nordhafen
307 II	SpDrS60	Nordhafen
308 I	SpDrS60	Nordhafen
308 II	SpDrS60	Nordhafen
309 I	SpDrS60	Nordhafen
309 II	SpDrS60	Nordhafen
310 I	SpDrS60	Nordhafen
310 II	SpDrS60	Nordhafen
310 III	SpDrS60	Nordhafen
312 I	SpDrS60	Nordhafen
325 I	SpDrS60	Nordhafen
327 I	SpDrS60	stillgel. BLG
328 I	SpDrS60	stillgel. BLG
329 I	SpDrS60	Packing Center 1
333 II	SpDrS60	Nordhafen
334 II	SpDrS60	Nordhafen
335 III	SpDrS60	Nordhafen
335 IV	SpDrS60	Nordhafen
335 I	SpDrS60	Nordhafen
335 II	SpDrS60	Nordhafen
336 III	SpDrS60	Nordhafen
336 IV	SpDrS60	Nordhafen
336 I	SpDrS60	Nordhafen

Sperrsignal	Stw-Technik	Standort
336 II	SpDrS60	Nordhafen
352 II	SpDrS60	CT Senkrechtgl.
353 II	SpDrS60	CT Senkrechtgl.
354 II	SpDrS60	CT Senkrechtgl.
355 II	SpDrS60	CT Senkrechtgl.
356 II	SpDrS60	CT 1
358 II	SpDrS60	CT 1
425 I	SpDrS60	Imsumer Deich
425 II	SpDrS60	Imsumer Deich
425 III	SpDrS60	Imsumer Deich
425 IV	SpDrS60	Imsumer Deich
426 I	SpDrS60	Imsumer Deich
426 II	SpDrS60	Imsumer Deich
426 III	SpDrS60	Imsumer Deich
426 IV	SpDrS60	Imsumer Deich
427 I	SpDrS60	Imsumer Deich
427 II	SpDrS60	Imsumer Deich
431 II	SpDrS60	Imsumer Deich
432 I	SpDrS60	Imsumer Deich
432 II	SpDrS60	Imsumer Deich
433 I	SpDrS60	Imsumer Deich
433 II	SpDrS60	Imsumer Deich
434 I	SpDrS60	Imsumer Deich
434 II	SpDrS60	Imsumer Deich
435 I	SpDrS60	Imsumer Deich
435 II	SpDrS60	Imsumer Deich
436 I	SpDrS60	Imsumer Deich
436 II	SpDrS60	Imsumer Deich
437 I	SpDrS60	Imsumer Deich
437 II	SpDrS60	Imsumer Deich
438 I	SpDrS60	Imsumer Deich
438 II	SpDrS60	Imsumer Deich
439 I	SpDrS60	Imsumer Deich
439 II	SpDrS60	Imsumer Deich
440 I	SpDrS60	Imsumer Deich
440 II	SpDrS60	Imsumer Deich
441 I	SpDrS60	Imsumer Deich
441 II	SpDrS60	Imsumer Deich
442 I	SpDrS60	Imsumer Deich

Sperrsignale Bremerhaven Seehafen Stf

Sperrsignal	Stw-Technik	Standort
442 II	SpDrS60	Imsumer Deich
443 I	SpDrS60	Imsumer Deich
443 II	SpDrS60	Imsumer Deich
444 I	SpDrS60	Imsumer Deich
444 II	SpDrS60	Imsumer Deich
445 I	SpDrS60	Imsumer Deich
445 II	SpDrS60	Imsumer Deich
446 I	SpDrS60	Imsumer Deich
446 II	SpDrS60	Imsumer Deich
450 II	SpDrS60	Imsumer Deich
W 501	SpDrS60	Nordhafen
507	SpDrS60	CT 2/3
508	SpDrS60	CT 2/3
509	SpDrS60	CT 2/3
W 512	SpDrS60	Nordhafen
520	SpDrS60	Packing Center 2
W 524	SpDrS60	Nordhafen
W 525	SpDrS60	Nordhafen
531 I	SpDrS60	Weddewarder Tief
531 II	SpDrS60	Weddewarder Tief
531 III	SpDrS60	Weddewarder Tief
532 I	SpDrS60	Weddewarder Tief
532 II	SpDrS60	Weddewarder Tief
532 III	SpDrS60	Weddewarder Tief
W 533	SpDrS60	Nordhafen
W 534	SpDrS60	Nordhafen
W 536	SpDrS60	Nordhafen
W 538 I	SpDrS60	Nordhafen
W 538 II	SpDrS60	Nordhafen
W 543	SpDrS60	Nordhafen
W 605	SpDrS60	CT 1
611 II	SpDrS60	Weddewarder Tief
612 I	SpDrS60	Weddewarder Tief
612 II	SpDrS60	Weddewarder Tief
613 I	SpDrS60	Weddewarder Tief
613 II	SpDrS60	Weddewarder Tief
614 I	SpDrS60	Weddewarder Tief

Sperrsignal	Stw-Technik	Standort
614 II	SpDrS60	Weddewarder Tief
W 614	SpDrS60	CT 1
615 I	SpDrS60	Weddewarder Tief
615 II	SpDrS60	Weddewarder Tief
W 615	SpDrS60	CT 1
616 I	SpDrS60	Weddewarder Tief
616 II	SpDrS60	Weddewarder Tief
617 I	SpDrS60	Weddewarder Tief
617 II	SpDrS60	Weddewarder Tief
618 I	SpDrS60	Weddewarder Tief
618 II	SpDrS60	Weddewarder Tief
628 I	SpDrS60	Weddewarder Tief
628 II	SpDrS60	Weddewarder Tief

Sperrsignal	Stw-Technik	Standort
673	SpDrS60	CT 2/3
W 727	SpDrS60	Imsumer Deich
731 I	SpDrS60	KV-Anlage CT4
731 II	SpDrS60	KV-Anlage CT4
731 III	SpDrS60	KV-Anlage CT4
732 I	SpDrS60	KV-Anlage CT4
732 II	SpDrS60	KV-Anlage CT4
732 III	SpDrS60	KV-Anlage CT4
438 I	SpDrS60	Imsumer Deich
W 786	SpDrS60	Imsumer Deich

Ra11	Stw-Technik	Standort
711 Y	EOW	KV-Anlage CT4
712 Y	EOW	KV-Anlage CT4
713 Y	EOW	KV-Anlage CT4
714 Y	EOW	KV-Anlage CT4
715 Y	EOW	KV-Anlage CT4
716 Y	EOW	KV-Anlage CT4
731 X	EOW	KV-Anlage CT4
732 X	EOW	KV-Anlage CT4

PZB-Zugbeeinflussung Bremerhaven Seehafen Stf

Signal- bezeichnung	Typ	Lage	Zusatz
P301-310	2000 Hz	Nordhafen <i>km 0,093</i>	
X651	1000/2000 Hz	Weddewarder Tief <i>km 0,460</i>	
X651	500 Hz Zusatzmagnet	Weddewarder Tief <i>km 0,210</i>	
X652	1000/2000 Hz	Weddewarder Tief <i>km 0,460</i>	
X652	500 Hz Zusatzmagnet	Weddewarder Tief <i>km 0,210</i>	
T615/628	1000/2000 Hz	Weddewarder Tief <i>km 0,594</i>	
T611/614	1000/2000 Hz	Weddewarder Tief <i>km 0,686</i>	
S450	1000/2000 Hz	Imsumer Deich <i>km 1,575</i>	
S460	1000/2000 Hz	Imsumer Deich <i>km 1,557</i>	
V451	2000 Hz	Imsumer Deich <i>km 1,183</i>	
V451	500 Hz Zusatzmagnet	Imsumer Deich <i>km 0,933</i>	
W451	1000/2000 Hz	Weddewarder Tief <i>km 0,875</i>	
W451	500 Hz Zusatzmagnet	Weddewarder Tief <i>km 1,125</i>	
301II	2000 Hz	Nordhafen <i>Gleis 301</i>	
302II	2000 Hz	Nordhafen <i>Gleis 302</i>	
303II	2000 Hz	Nordhafen <i>Gleis 303</i>	
304II	2000 Hz	Nordhafen <i>Gleis 304</i>	
305II	2000 Hz	Nordhafen <i>Gleis 305</i>	
306II	2000 Hz	Nordhafen <i>Gleis 306</i>	
307II	2000 Hz	Nordhafen <i>Gleis 307</i>	
308II	2000 Hz	Nordhafen <i>Gleis 308</i>	
309II	2000 Hz	Nordhafen <i>Gleis 309</i>	
310II	2000 Hz	Nordhafen <i>Gleis 310</i>	
432II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 432</i>	
433II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 433</i>	

Signal- bezeichnung	Typ	Lage	Zusatz
434II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 434</i>	
435II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 435</i>	
436II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 436</i>	
437II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 437</i>	
438II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 438</i>	
439II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 439</i>	
440II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 440</i>	
441II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 441</i>	
442II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 442</i>	
443II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 443</i>	
444II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 444</i>	
445II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 445</i>	
446II	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Gleis 446</i>	
W786	2000 Hz	Imsumer Deich <i>Lokabstellplatz</i>	
611I	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 611</i>	
611II	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 611</i>	
612I	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 612</i>	
612II	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 612</i>	
613I	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 613</i>	
613II	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 613</i>	
614I	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 614</i>	
614II	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 614</i>	
615I	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 615</i>	
615II	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 615</i>	
616I	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 616</i>	
616II	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 616</i>	

Signal- bezeichnung	Typ	Lage	Zusatz
617I	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 617</i>	
617II	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 617</i>	
618I	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 618</i>	
618II	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 618</i>	
628I	2000 Hz	Weddewarder Tief <i>Gleis 628</i>	

Weichen und Gleissperren Bremerhaven Seehafen Stf

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Bft
DKW501	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W502	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W503	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W504	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W505	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W506	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W507	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W508	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W509	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W512	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W521	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W522	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
DKW523	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W524	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W525	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W526	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W527	Handweiche		Nordhafen
W531	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W532	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
DKW533	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W534	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W535	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W536	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
DKW537	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W538	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W541	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W542	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W543	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W544	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
DKW601	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
DKW602	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W603	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W604	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W605	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W606	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W607	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W608	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W611	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W612	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Bft
W613	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W614	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W615	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W671	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W672	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
DKW673	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W674	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W675	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
W676	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Nordhafen
GSI	Gleissperre S700	SpDrS60	Nordhafen
W701	Unterflurweiche		CT 2/3
W702	Unterflurweiche		CT 2/3
W703	Unterflurweiche		CT 2/3
GS 721	Gleissperre S700	SpDrS60	Packing Center
W727	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W731	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W732	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W733	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W734	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W735	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W736	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W737	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W738	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W739	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W740	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
UW750	Unterflurweiche		CT 2/3
UW751	Unterflurweiche		CT 2/3
UW752	Unterflurweiche		CT 2/3
UDKW754	Unterflurweiche DKW		CT 2/3
UW755	Unterflurweiche		CT 2/3
UW756	Unterflurweiche		CT 2/3
UW757	Unterflurweiche		CT 2/3
W781	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W782	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W783	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W784	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W785	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W786	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W787	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700	SpDrS60	Imsumer Deich
W801	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W802	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Bft
W803	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W804	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W805	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W806	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W807	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W808	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W809	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W810	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W811	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W812	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W840	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W841	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W842	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W843	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W844	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W845	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W846	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W847	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W848	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W849	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W850	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W851	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W852	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Weddewarder Tief
W901	Weiche SpV Schnellläufer	EOW	KV-Anlage CT4
W902	Weiche SpV Schnellläufer	EOW	KV-Anlage CT4
W903	Weiche SpV Schnellläufer	EOW	KV-Anlage CT4
W904	Weiche SpV Schnellläufer	EOW	KV-Anlage CT4
W905	Weiche SpV Schnellläufer	EOW	KV-Anlage CT4
W906	Weiche SpV Schnellläufer	EOW	KV-Anlage CT4
W907	Weiche SpV Schnellläufer	EOW	KV-Anlage CT4
W908	Weiche SpV Schnellläufer	EOW	KV-Anlage CT4
W1000	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1001	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1002	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
DKW 1003	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1004	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1005	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1006	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1007	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1008	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1009	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Bft
W1100	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1101	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1102	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1103	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1104	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1105	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1106	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1107	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich
W1109	Weiche m. SpV (mit u. ohne Pr) S 700K	SpDrS60	Imsumer Deich

Gleisfreimeldung Bremerhaven Seehafen Stf

100 Hz Gleisstromkreise

Freimeldeabschnitt	Stw-Technik	von	bis	Länge [m]	Lage	Bemerkung
W 501	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 502	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 503	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 504	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 505	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 506	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 507	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 508	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 509	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 512	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 521	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 522	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 523	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 524	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 525	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 526/532	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 530	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 531	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 533	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 534	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 535	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 536	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 537	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 538	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 541	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 542	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 543	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 544	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
W 601	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 602	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 603	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 604	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 605	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 606	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 607	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 608	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 611	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 612	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 613	SpDrS60	-	-	-	CT	

Freimelde- abschnitt	Stw-Technik	von	bis	Länge [m]	Lage	Bemerkung
W 614	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 615	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 671	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 672	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 673	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 674	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 675	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 676	SpDrS60	-	-	-	CT	
W 727	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 731	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 732	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 733	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 734	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 735	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 736	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 737	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 738	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 739	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 740	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 781	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 782	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 783	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 784	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 785	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 786	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W787	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W 801/Kr821	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 802	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 803	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 804	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 805	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 806	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 807	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 808	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 809	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 810	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 811	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 812	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 840	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 841	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 842	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 843	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	

Freimeldeabschnitt	Stw-Technik	von	bis	Länge [m]	Lage	Bemerkung
W 844	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 845	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 846	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 847	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 848	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 849/Kr853	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 850	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 851	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W 852	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
W1000	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1001	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1002	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1004	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1005	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1006	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1007	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1008	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1009	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1100	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1101	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1102	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1103	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1104	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1105	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1106	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1107	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
W1109	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
Kr 1	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
Kr 3	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
Kr 4	SpDrS60	-	-	-	Nordhafen	
Kr 7	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
Kr 8	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
Kr 822	SpDrS60	-	-	-	Weddewarder Tief	
Gl 300	SpDrS60	Ls 301I	Isostoß Flugplatztor	327	Nordhafen	
Gl 301 I	SpDrS60	Ls 301I	Isostoß Gleismitte	324	Nordhafen	
Gl 301 II	SpDrS60	Ls 301II	Isostoß Gleismitte	248	Nordhafen	
Gl 302 I	SpDrS60	Ls 302I	Isostoß Gleismitte	324	Nordhafen	
Gl 302 II	SpDrS60	Ls 302II	Isostoß Gleismitte	250	Nordhafen	
Gl 303 I	SpDrS60	Ls 303I	Isostoß Gleismitte	324	Nordhafen	
Gl 303 II	SpDrS60	Ls 303II	Isostoß Gleismitte	288	Nordhafen	
Gl 304 I	SpDrS60	Ls 304I	Isostoß Gleismitte	371	Nordhafen	
Gl 304 II	SpDrS60	Ls 304II	Isostoß Gleismitte	246	Nordhafen	

Freimelde- abschnitt	Stw-Technik	von	bis	Länge [m]	Lage	Bemerkung
GI 305 I	SpDrS60	Ls 305I	Isostoß Gleismitte	374	Nordhafen	
GI 305 II	SpDrS60	Ls 305II	Isostoß Gleismitte	248	Nordhafen	
GI 306 I	SpDrS60	Ls 306I	Isostoß Gleismitte	358	Nordhafen	
GI 306 II	SpDrS60	Ls 306II	Isostoß Gleismitte	279	Nordhafen	
GI 307 I	SpDrS60	Ls 307I	Isostoß Gleismitte	319	Nordhafen	
GI 307 II	SpDrS60	Ls 307II	Isostoß Gleismitte	325	Nordhafen	
GI 308 I	SpDrS60	Ls 308I	Isostoß Gleismitte	273	Nordhafen	
GI 308 II	SpDrS60	Ls 308II	Isostoß Gleismitte	351	Nordhafen	
GI 309 I	SpDrS60	Ls 309I	Isostoß Gleismitte	254	Nordhafen	
GI 309 II	SpDrS60	Ls 309II	Isostoß Gleismitte	370	Nordhafen	
GI 310 I	SpDrS60	Ls 310I	Isostoß Gleismitte	256	Nordhafen	
GI 310 II	SpDrS60	Isostoß Gleismitte	Ls W512	150	Nordhafen	
GI 310 III	SpDrS60	Ls 310II	Ls 310III	148	Nordhafen	
GI 333	SpDrS60	Ls W538	Ls 333II	362	Nordhafen	
GI 334	SpDrS60	Ls W543	Ls 334II	177	Nordhafen	
GI 335 II	SpDrS60	Ls 335III	Ls 335IV	66	Nordhafen	
GI 336 II	SpDrS60	Ls 336III	Ls 336IV	101	Nordhafen	
GI 356	SpDrS60	Ls 356II	Isostoß	23	CT	Grenze
GI 358	SpDrS60	Ls 358II	Isostoß	23	CT	Grenze
GI 425 I	SpDrS60	Ls 425I	Ls 425II	58	Imsumer Deich	
GI 425 II	SpDrS60	Ls 425III	Ls 425IV	26	Imsumer Deich	
GI 426 I	SpDrS60	Ls 426I	Ls 426II	167	Imsumer Deich	
GI 426 II	SpDrS60	Ls 426III	Ls 426IV	38	Imsumer Deich	
GI 431	SpDrS60	Ls 431II	Prellbock	704	Imsumer Deich	
GI 432	SpDrS60	LS 432I	Ls 432II	724	Imsumer Deich	
GI 433	SpDrS60	LS 433I	Ls 433II	701	Imsumer Deich	
GI 434	SpDrS60	LS 434I	Ls 434II	702	Imsumer Deich	
GI 435	SpDrS60	LS 435I	Ls 435II	701	Imsumer Deich	
GI 436	SpDrS60	LS 436I	Ls 436II	701	Imsumer Deich	
GI 437	SpDrS60	LS 437I	Ls 437II	692	Imsumer Deich	
GI 438	SpDrS60	LS 438I	Ls 438II	691	Imsumer Deich	
GI 439	SpDrS60	Ls 439I	Ls 439II	729	Imsumer Deich	
GI 440	SpDrS60	Ls 440I	Ls 440II	737	Imsumer Deich	
GI 441	SpDrS60	Ls 441I	Ls 441II	757	Imsumer Deich	
GI 442	SpDrS60	Ls 442I	Ls 442II	761	Imsumer Deich	
GI 443	SpDrS60	Ls 443I	Ls 443II	758	Imsumer Deich	
GI 444	SpDrS60	Ls 444I	Ls 444II	764	Imsumer Deich	
GI 445	SpDrS60	Ls 445I	Ls 445II	754	Imsumer Deich	
GI 446	SpDrS60	Ls 446I	Ls 446II	741	Imsumer Deich	
GI 447	SpDrS60	Ls 447I	Prellbock	74	Imsumer Deich	
GI 450	SpDrS60	S450	V451	113	Imsumer Deich	
GI 451	SpDrS60	V451	W451	190	Imsumer Deich	

Freimeldeabschnitt	Stw-Technik	von	bis	Länge [m]	Lage	Bemerkung
GI 460	SpDrS60	Ls 460I	Ls 460II	112	Imsumer Deich	
GI 461	SpDrS60	V451	Ls 461II	130	Imsumer Deich	
GI 531 I	SpDrS60	Ls 531I	Ls 531II	27	Weddewarder Tief	
GI 532 I	SpDrS60	Ls 532I	Ls 532II	27	Weddewarder Tief	
GI 611	SpDrS60	Ls 611I	Ls 611II	706	Weddewarder Tief	
GI 612	SpDrS60	Ls 612I	Ls 612II	694	Weddewarder Tief	
GI 613	SpDrS60	Ls 613I	Ls 613II	643	Weddewarder Tief	
GI 614	SpDrS60	Ls 614I	Ls 614II	649	Weddewarder Tief	
GI 615	SpDrS60	Ls 615I	Ls 615II	701	Weddewarder Tief	
GI 616	SpDrS60	Ls 616I	Ls 616II	701	Weddewarder Tief	
GI 617	SpDrS60	Ls 617I	Ls 617II	701	Weddewarder Tief	
GI 618	SpDrS60	Ls 618I	Ls 618II	701	Weddewarder Tief	
GI 628	SpDrS60	Ls 628I	Ls 628II	68	Weddewarder Tief	
GI 651 II	SpDrS60	U651	X651	283	Weddewarder Tief	
GI 651 III	SpDrS60	X651	W852	60	Weddewarder Tief	
GI 652 II	SpDrS60	U652	X652	285	Weddewarder Tief	
GI 652 III	SpDrS60	X652	W850	61	Weddewarder Tief	
GI 731 I	SpDrS60	Ls 731I	Ls 731II	48	KV-Anlage CT4	
GI 732 I	SpDrS60	Ls 732I	Ls 732II	50	KV-Anlage CT4	
ZW 11/501	SpDrS60	DKW 501	P301-310	31	Nordhafen	
ZW 524/534	SpDrS60	Ls W524	Ls W534	37	Nordhafen	
ZW 517/525	SpDrS60	Ls 325I	Isostoß	15	Nordhafen	Grenze
ZW 525/536	SpDrS60	Ls W525	Ls W536	42	Nordhafen	
ZW 533/538	SpDrS60	Ls W533	Ls W538II	44	Nordhafen	
ZW 541	SpDrS60	W541	W535	40	Nordhafen	
ZW 607/614	SpDrS60	Ls W605	Ls W614	115	CT	
ZW 786	SpDrS60	Ls W786	Prellbock	45	Imsumer Deich	

Achszählkreise

Freimelde- abschnitt	Stw-Technik	von	bis	Länge [m]	Lage	Bemerkung
W 727	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
DKW 1003	SpDrS60	-	-	-	Imsumer Deich	
Gl. 335.1	SpDrS60	W544	Ls 335I		Nordhafen	
Gl. 336.1	SpDrS60	Ls 336III	Ls 336I		Nordhafen	
Gl. 425	SpDrS60	Ls 425II	Kr.V		Imsumer Deich	
Gl. 426	SpDrS60	Ls 426II	Kr. VI		Imsumer Deich	
Gl. 426.3	SpDrS60	Ls 426I	W 731		Imsumer Deich	
Gl. 451	SpDrS60	Sig V451	Sig W451		Imsumer Deich	
Gl. 520I	SpDrS60	W 544	Kr. V		CT	
Gl. 520II	SpDrS60	Kr. V	Ls 520		CT	
Gl. 531.2	SpDrS60	Ls 531III	Ls 531III		CT	
Gl. 532.2	SpDrS60	Ls 532II	Ls 532III		CT	
Gl. 731.1	SpDrS60	Ls 731III	Ls 731III		KV-Anlage CT4	
Gl. 732.1	SpDrS60	Ls 732II	Ls 732III		KV-Anlage CT4	
Kr. V	SpDrS60	Ls 425III	Kr. V		CT	
Kr. VI	SpDrS60	Ls 426III	Kr. VI		CT	

Beschreibung der Signalanlage

gem. Ril 482.9001 - Anhang 2

Bremerhaven Seehafen Bkf

Bauform und Inbetriebnahme		
	Bauform	Inbetriebnahme
Stellwerk:	SpDrS60 [2010] / EOW Tiefenbach [2010]	2010 / 2010
ferngestellte und ferngesteuerte Betriebsstellen:		
Fernsteuerung (Technik):		
Streckenblock (Technik):		
sonstige Signalanlagen: (z.B. Zugnummernmeldeanlage, Selbststellbetrieb, Störungsdrucker)		
Zugbeeinflussungsanlagen		
Alle Vorsignale, Hauptsignale (Esig, Zsig Asig, Sbk, Bksig)	Vn301 [1000 Hz], Vn302 [1000 Hz], Vr1II [1000 Hz], VrII [1000 Hz], Vp1-3 [1000 Hz], N301 [1000/2000 Hz], N302 [1000/2000 Hz], P1 [2000 Hz], P2 [2000 Hz], P3 [2000 Hz], P4-6 [2000 Hz], P7-21 [2000 Hz], R1 [2000 Hz], G [1000/2000 Hz]	
einzelne Sperrsignale	2I [2000 Hz], 2II [2000 Hz], 3I [2000 Hz], 4I [2000 Hz], 5I [2000 Hz], 6I [2000 Hz], 7I [2000 Hz], 8I [2000 Hz], 9I [2000 Hz], 10I [2000 Hz], 11I [2000 Hz], 12I [2000 Hz], 13I [2000 Hz], 14I [2000 Hz], 15I [2000 Hz], 16I [2000 Hz], 21I [2000 Hz], 401I [2000 Hz], 401II [2000 Hz], FG [2000 Hz] Ne5-Tafel Gl. 4 [2000 Hz], Ne5-Tafel Gl. 5 [2000 Hz], Ne5-Tafel Gl. 6 [2000 Hz], Ne5-Tafel Gl. 7 [2000 Hz], Ne5-Tafel Gl. 8 [2000 Hz], Ne5-Tafel Gl. 9 [2000 Hz]	
Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen (Gleis und Km)		
500 Hz-Magneten, die das Anfahren gegen Haltzeigende Signale überwachen (Gleis und Km)	Gleis 301 km 194,992 (250m vor N301) Gleis 302 km 194,992 (250m vor N302) Gleis 1 km 195,958 (250m vor P1) Gleis 1 km 195,869 (250m vor R1) Gleis 2 km 196,079 (250m vor P2) Gleis 3 km 196,053 (250m vor P3) Gleis 4 250m vor Ne5-Tafel Gleis 5 250m vor Ne5-Tafel Gleis 6 250m vor Ne5-Tafel Gleis 7 250m vor Ne5-Tafel Gleis 8 250m vor Ne5-Tafel Gleis 9 250m vor Ne5-Tafel	
Bahnübergangssicherungsanlagen:	Lage BÜ	Anlagenart
	Posten Y (Franziusstraße) Gleis 20	BUES 2000 LzH/F-ÜS
	Wasser 2 (Franziusstraße) Gleise 1, 3	Lo 1/57

Bahnübergangs- sicherungsanlagen:	Am Erzhafen <i>Gleis 402</i>	BUES 2000 LzH / F - Hp
	Drehbrücke (Nordschleuse) <i>Gleise 401, 402</i>	EBÜT 80 - LzV - Bed
	F&G (Steubenstraße) <i>Gleis 402</i>	EBÜT 80 - vB - Bli - ÜS
	2. Ebene (Nordschleuse) <i>Gleis 401</i>	BÜS 72D - LzHH - TV
	Columbuskaje <i>Gleis 21</i>	BUES 2000 Lz - ÜS + FA
	Deichschart <i>Gleis 401</i>	EBÜT 80 -vB- Bli - ÜS

Weichen, für die nur bestimmte Handverschlüsse zu verwenden sind

Weiche:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handverschluss:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Schlüsselformen

Riegel- und Gleissperrenschlösser Handverschlüsse für die vorübergehende Sicherung von Weichen und Flachkreuzungen Handverschlüsse für die vorübergehende Sicherung von Weichen und Flachkreuzungen (fest installiert)	HW1	HW3	HW8	HW9	HW42	HW43	HW46	Gsl	GslI	GslIII	GslIV	
	h ⁰	h ⁰	h ⁰	h ⁰	k ⁰	S ⁰	I ⁰	h ⁰	h ⁰	h ⁰	H ¹	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Weichen

ohne SpV Klammermittelverschluss Klammer- und Gabelmittelverschluss beweglichen Herzstückspitzen Klammermittelverschluss (Klinkenverschluss)	 W6, W7
--	--------------------------------

Flachkreuzungen

--

Gesamtzählwerke und die durch sie registrierten Einzelzählwerke

WGZ	SEGZ	AZZ	BLZ
WAT	WHT		

Art und Anzahl der Geräte und Werkzeuge (zusammen mit Stf)

Art	Anzahl
Deckenplattenheber	1
Lampenheber	1
Lampenprüfer	1
Handkurbel für Weichen (EG)	1
Handkurbel für OL-Mastschalterantrieb (EG)	1
HV-73 (EG)	3
HV-73 Sperreinrichtung Schlüsselform A4 (EG)	1
HV-73 Sperreinrichtung Schlüsselform G4 (EG)	1
HV-73 Sperreinrichtung Schlüsselform H4 (EG)	1
Hammer (EG)	1
Maulschlüssel SW41 (EG)	1
Spannungsabschalter für Weichen (EG)	1

Hauptsignale

Signal	Art	aus Richtung	Besonderheiten, Zusatzsignale
N 301	Zsig	Speckenbüttel (Gleis 301)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal; Geschwindigkeitsanzeiger = („3“/Formsignal)
N 302	Zsig	Speckenbüttel (Gleis 302)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal; Geschwindigkeitsanzeiger = („3“/Formsignal)
P301-310	Zsig	Kaiserhafen (Gleise 301-310)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal; Gegengleisanzeiger
P1	Zsig	Kaiserhafen (Gleis 1)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal; Gegengleisanzeiger
P2	Zsig	Kaiserhafen (Gleis 1)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal; Gegengleisanzeiger
P3		Kaiserhafen (Gleis 2)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal; Gegengleisanzeiger
P4-6	Zsig	Kaiserhafen (Gleise 4-6)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal; Gegengleisanzeiger
P7-21	Zsig	Kaiserhafen (Gleise 7-21)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal; Gegengleisanzeiger
R1	Zsig	Kaiserhafen (Gleis 1)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal
G	Zsig	Columbus Bahnhof (Gleis 401)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal

Geschwindigkeit auf Signal Hp 2, wenn sie von 40 km/h abweicht

Signal	Fahrt nach	zul. Geschw. (Km/h)	Signal Zs 3	Standort
N301	Brh.Kaiserhafen	30	Mech.Signal	am Hauptsignal
N302	Brh.Kaiserhafen	30	Mech.Signal	am Hauptsignal

Aufgestellt:

bremenports

Bremen | Bremerhaven | GmbH & Co. KG

Kai-Uwe Kunze

bremenports GmbH & Co. KG

11.12.19 Am Strom 20 27568 Bremerhaven

Name

OE

Datum

Unterschrift

Schlüsselformen Bremerhaven-Seehafen Bkf

Schlüssel für	Schlüsselform
Ssp II (Col.-Bf)	b ⁰
HW1 (Col.-Bf)	h ⁰
HW3 (Col.-Bf)	h ⁰
HW8 (Col.-Bf)	h ⁰
HW9 (Col.-Bf)	h ⁰
Gsl (Col.-Bf)	h ⁰
GsII (Col.-Bf)	h ⁰
GsIII (Col.-Bf)	h ⁰
Hw42 (Col.-Bf)	k ⁰
HW43 (Col.-Bf)	S ⁰
Hw46 (Col.-Bf)	l ⁰
GSIV (Col.-Bf)	H ¹

Im Bedienraum des Fdl sind folgende Schlüssel im Schlüsselkasten versiegelt:

Schlüssel für	Schlüsselform	Anzahl
Ssp II (Col.-Bf)	b ⁰	1
HW1 (Col.-Bf)	h ⁰	1
HW3 (Col.-Bf)	h ⁰	1
HW8 (Col.-Bf)	h ⁰	
HW9 (Col.-Bf)	h ⁰	1
Gsl (Col.-Bf)	h ⁰	1
GsII (Col.-Bf)	h ⁰	1
GsIII (Col.-Bf)	h ⁰	
Hw42 (Col.-Bf)	k ⁰	1
HW43 (Col.-Bf)	S ⁰	1
Hw46 (Col.-Bf)	l ⁰	1
GSIV (Col.-Bf)	H ¹	1

Vor- und Hauptsignale Bremerhaven Seehafen Bkf

Signalbezeichnung	Signaltyp	Zusatzsignale	Standort
n301	Vorsignal	Geschwindigkeitsvoranzeiger (Zs 3v) Kennziffer '3' (Formsignal)	Signalbrücke km 194,368
n302	Vorsignal	Geschwindigkeitsvoranzeiger (Zs 3v) Kennziffer '3' (Formsignal)	Signalbrücke km 194,368
rII	Vorsignal		am Signal N301
rIII	Vorsignal		am Signal N302
g	Vorsignal (Ne2-Tafel)		Columbus-Bahnhof km 197,318
p1-3	Vorsignal		am Signal G
N301	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) Kennziffer '3' (Formsignal)	Kaiserhafen km 195,242
N302	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) Kennziffer '3' (Formsignal)	Kaiserhafen km 195,242
P301-310	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Gegengleisanzeiger (Zs 6)	Nordhafen km 0,093
P1	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Gegengleisanzeiger (Zs 6)	Kaiserhafen km 195,708
P2	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Gegengleisanzeiger (Zs 6)	Kaiserhafen km 195,829
P3	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Gegengleisanzeiger (Zs 6)	Kaiserhafen km 195,803
P4-6	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Gegengleisanzeiger (Zs 6)	Kaiserhafen km 195,634
P7-21	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Gegengleisanzeiger (Zs 6)	Kaiserhafen km 195,598
R1	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1)	Kaiserhafen km 196,119
G	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1)	Columbus-Bahnhof km 196,562

Sperrsignale Bremerhaven Seehafen Bkf

Sperrsignal	Technik	Standort
1 I	SpDrS60	Kaiserhafen
2 I	SpDrS60	Kaiserhafen
2 II	SpDrS60	Kaiserhafen
2 III	SpDrS60	Kaiserhafen
3 I	SpDrS60	Kaiserhafen
3 II	SpDrS60	Kaiserhafen
4 I	SpDrS60	Kaiserhafen
5 I	SpDrS60	Kaiserhafen
6 I	SpDrS60	Kaiserhafen
7 I	SpDrS60	Kaiserhafen
8 I	SpDrS60	Kaiserhafen
9 I	SpDrS60	Kaiserhafen
10 I	SpDrS60	Kaiserhafen
11 I	SpDrS60	Kaiserhafen
12 I	SpDrS60	Kaiserhafen
13 I	SpDrS60	Kaiserhafen
14 I	SpDrS60	Kaiserhafen
15 I	SpDrS60	Kaiserhafen
16 I	SpDrS60	Kaiserhafen
21 I	SpDrS60	Kaiserhafen
401 I	SpDrS60	Columbus-Bahnhof
401 II	SpDrS60	Columbus-Bahnhof
402 I	SpDrS60	Columbus-Bahnhof
402 II	SpDrS60	Columbus-Bahnhof
FG	SpDrS60	Columbus-Bahnhof
N2	SpDrS60	Kaiserhafen
W9	SpDrS60	Kaiserhafen
W44	SpDrS60	Kaiserhafen

Ra11	Technik	Standort
2 IV	EOW	Kaiserhafen
2 V	EOW	Kaiserhafen
2 VI	EOW	Kaiserhafen
3 V	EOW	Kaiserhafen
4 II	EOW	Kaiserhafen
5 II	EOW	Kaiserhafen
6 II	EOW	Kaiserhafen
7 II	EOW	Kaiserhafen
8 II	EOW	Kaiserhafen
9 II	EOW	Kaiserhafen
10 II	EOW	Kaiserhafen
11 II	EOW	Kaiserhafen
12 II	EOW	Kaiserhafen
13 II	EOW	Kaiserhafen
14 II	EOW	Kaiserhafen
15 II	EOW	Kaiserhafen
16 II	EOW	Kaiserhafen
W 60	EOW	Kaiserhafen
W 63	EOW	Kaiserhafen
W 75	EOW	Kaiserhafen
W 79	EOW	Kaiserhafen

PZB-Zugbeeinflussung Bremerhaven Seehafen Bkf

Signal- bezeichnung	Typ	Lage	Zusatz
n301	1000 Hz	Kaiserhafen <i>km 194,368</i>	
n302	1000 Hz	Kaiserhafen <i>km 194,368</i>	
N301	1000 / 2000 Hz	Kaiserhafen <i>km 195,242</i>	
N301	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>km 194,992</i>	
N302	1000 / 2000 Hz	Kaiserhafen <i>km 195,242</i>	
N302	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>km 194,992</i>	
P1	2000 Hz	Kaiserhafen <i>km 195,708</i>	
P1	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>km 196,958</i>	
P2	2000 Hz	Kaiserhafen <i>km 195,829</i>	
P2	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>km 196,079</i>	
P3	2000 Hz	Kaiserhafen <i>km 195,803</i>	
P3	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>km 196,053</i>	
P4-6	2000 Hz	Kaiserhafen <i>km 195,634</i>	
P7-21	2000 Hz	Kaiserhafen <i>km 195,598</i>	
R1	2000 Hz	Kaiserhafen <i>km 196,119</i>	
R1	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>km 195,869</i>	
G	1000 / 2000 Hz	Columbus-Bahnhof <i>km 196,562</i>	
2I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 2</i>	
2II	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 2</i>	
3I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 3</i>	
4I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 4</i>	
5I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 5</i>	
6I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 6</i>	
7I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 7</i>	
8I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 8</i>	
9I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 9</i>	
10I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 10</i>	

Signal- bezeichnung	Typ	Lage	Zusatz
11I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 11</i>	
12I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 12</i>	
13I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 13</i>	
14I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 14</i>	
15I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 15</i>	
16I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 16</i>	
21I	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 21</i>	
401I	2000 Hz	Columbus-Bahnhof <i>Gleis 401</i>	
401II	2000 Hz	Columbus-Bahnhof <i>Gleis 401</i>	
FG	2000 Hz	Columbus-Bahnhof <i>Gleis 402</i>	
Ne5-Tafel Gleis 4	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 4</i>	ständig wirksam
Ne5-Tafel Gleis 4	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>Gleis 4 (250m vor Ne5)</i>	ständig wirksam
Ne5-Tafel Gleis 5	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 5</i>	ständig wirksam
Ne5-Tafel Gleis 5	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>Gleis 5 (250m vor Ne5)</i>	ständig wirksam
Ne5-Tafel Gleis 6	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 6</i>	ständig wirksam
Ne5-Tafel Gleis 6	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>Gleis 6 (250m vor Ne5)</i>	ständig wirksam
Ne5-Tafel Gleis 7	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 7</i>	ständig wirksam
Ne5-Tafel Gleis 7	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>Gleis 7 (250m vor Ne5)</i>	ständig wirksam
Ne5-Tafel Gleis 8	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 8</i>	ständig wirksam
Ne5-Tafel Gleis 8	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>Gleis 8 (250m vor Ne5)</i>	ständig wirksam
Ne5-Tafel Gleis 9	2000 Hz	Kaiserhafen <i>Gleis 9</i>	ständig wirksam
Ne5-Tafel Gleis 9	500 Hz Zusatzmagnet	Kaiserhafen <i>Gleis 9 (250m vor Ne5)</i>	ständig wirksam

Weichen und Gleissperren Bremerhaven Seehafen Bkf

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
HW 1	Handweiche	-	Col.-Bf
HW 2	Handweiche	-	Col.-Bf
HW 3	Handweiche	-	Col.-Bf
HW 4	Handweiche	-	Col.-Bf
HW 5	Handweiche	-	Col.-Bf
W 6	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
HW 6	Handweiche	-	Col.-Bf
W 7	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
HW 8	Handweiche	-	Col.-Bf
HW 8	Handweiche	-	Kaiserhafen
W 9	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
HW 9	Handweiche	-	Col.-Bf
W 10	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 11	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 12	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 13	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
HW 13	Handweiche	-	Col.-Bf
W 14	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
HW 14	Handweiche	-	Col.-Bf
W 16	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 18	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 19	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 21	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
UW 21	Unterflurweiche	-	Col.-Bf
W 22	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 23	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 24	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 25	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 26	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 27	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 28	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 29	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 30	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 31	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 32	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 33	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 34	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
HW 36	Handweiche	-	ehemals BIS-Gleise
HW 37	Handweiche	-	ehemals BIS-Gleise
HW 38	Handweiche	-	ehemals BIS-Gleise
HW 39	Handweiche	-	ehemals BIS-Gleise
HW 42	Handweiche	-	Col.-Bf
HW 43	Handweiche	-	Col.-Bf

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
W 44	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 45	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
HW 46	Handweiche	-	Col.-Bf
W 47	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 49	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 50	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
W 51	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
<i>HW 51</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Col.-Bf</i>
W 52	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
<i>HW 52</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Col.-Bf</i>
HW 53	Handweiche	-	Kaiserhafen (Oberbaustofflager)
<i>HW 53</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Col.-Bf</i>
HW 54	Handweiche	-	Kaiserhafen (Oberbaustofflager)
<i>HW 54</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Col.-Bf</i>
W 55	Weiche m. SpV ,S 700	SpDrS60	Kaiserhafen
<i>UW 55</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Col.-Bf</i>
<i>UW 56</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Col.-Bf</i>
<i>UW 57</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Col.-Bf</i>
<i>UW 58</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Col.-Bf</i>
<i>UW 59</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Col.-Bf</i>
<i>UW 60</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Col.-Bf</i>
W 60	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 61	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 62	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
HW 63	Handweiche	-	Kaiserhafen (Lokabstellpl. 1-4)
W 64	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
HW 64	Handweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
W 64	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 65	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 66	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 67	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 68	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 69	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 70	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 71	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 72	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 73	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 74	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 75	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 76	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
W 77	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
UW 78	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
W 79	Weiche m. SpV ,S 700	EOW	Kaiserhafen
UW 79	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
UW 80	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
HW 81	Handweiche	-	Kaiserhafen (Lokabstellpl. 5-16)
UW 81	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
UW 82	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
HDKW 83	Handweiche	-	Kaiserhafen
UW 83	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
HW 84	Handweiche	-	Kaiserhafen (Gefahrgutplatz)
UW 84	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
HW 85	Handweiche	-	Kaiserhafen
UW 85	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
HW 86	Handweiche	-	Kaiserhafen
UW 86	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
UW 87	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
UW 88	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
UW 89	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
UDKW 90	DKW Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
UW 91	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
UW 92	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
UW 93	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
UW 94	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
UW 95	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Columbuskaje)
HW 100	Handweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
HW 101	Handweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
HW 105	Handweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
HW 106	Handweiche	-	Kaiserhafen
UW 106	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
HW 108	Handweiche	-	Kaiserhafen
UW 108	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
UW 109	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
UW 110	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
UW 112	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
UW 113	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
UW 114	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
UW 115	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
UW 116	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
UW 117	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
UW 118	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
UW 119	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
HW 120	Handweiche	-	Kaiserhafen (Lokabstellpl. 5-16)
UW 120	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
HW 121	Handweiche	-	Kaiserhafen (Lokabstellpl. 5-16)
UW 121	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
HW 122	Handweiche	-	Kaiserhafen (Lokabstellpl. 5-16)
UW 122	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (Schuppen F/G)
HW 123	Handweiche	-	Kaiserhafen (Lokabstellpl. 5-16)

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
UW 123	Unterflurweiche	-	Col.-Bf (<i>Schuppen F/G</i>)
HW 171	Handweiche	-	Kaiserhafen
HW 172	Handweiche	-	Kaiserhafen
<i>UW 173</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 174</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 175</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 176</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 180</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 181</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 182</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 183</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 184</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 185</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 186</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 187</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 188</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
<i>UW 189</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (A-Wasser)</i>
HW 193	Handweiche	-	Kaiserhafen
HW 195	Handweiche	-	Kaiserhafen
HW 211	Handweiche	-	Kaiserhafen (<i>Anschl. BLG</i>)
HW 212	Handweiche	-	Kaiserhafen (<i>Anschl. BLG</i>)
HW 214	Handweiche	-	Kaiserhafen (<i>BLG</i>)
HW 225	Handweiche	-	Kaiserhafen
HW 226	Handweiche	-	Kaiserhafen
<i>UW 228</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (D-Wasser)</i>
<i>UW 229</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (D-Wasser)</i>
<i>UW 230</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (D-Wasser)</i>
<i>UW 231</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (D-Wasser)</i>
<i>UW 232</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (D-Wasser)</i>
<i>UW 233</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (D-Wasser)</i>
<i>UW 234</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (D-Wasser)</i>
<i>UW 235</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (D-Wasser)</i>
<i>UW 247</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (E-Wasser)</i>
<i>UW 248</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (E-Wasser)</i>
<i>UW 249</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (E-Wasser)</i>
<i>UW 250</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (E-Wasser)</i>
<i>UW 251</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (E-Wasser)</i>
<i>UW 252</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (E-Wasser)</i>
<i>UW 253</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (E-Wasser)</i>
<i>UW 254</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (E-Wasser)</i>
<i>UW 255</i>	<i>stillgelegt</i>	-	<i>Kaiserhafen (E-Wasser)</i>

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
HW 260	Handweiche	-	Kaiserhafen
HW 261	Handweiche	-	Kaiserhafen
HW 262	Handweiche	-	Kaiserhafen
HW 302	Handweiche	-	Kaiserhafen
GI 401	Riegel Drehbrücke langer Arm S700	SpDrS60	Drehbrücke
GI 401	Riegel Drehbrücke kurzer Arm	SpDrS60	Drehbrücke
GI 402	Riegel Drehbrücke langer Arm S700	SpDrS60	Drehbrücke
GI 402	Riegel Drehbrücke kurzer Arm	SpDrS60	Drehbrücke
UW 641	Unterflurweiche	-	CT1
UW 642	Unterflurweiche	-	CT1
UW 643	Unterflurweiche	-	CT1
UW 701	Unterflurweiche	-	CT 2/3
UW 702	Unterflurweiche	-	CT 2/3
UW 703	Unterflurweiche	-	CT 2/3
HW 81a	Handweiche	-	Kaiserhafen
GS I	Gleissperre ortsgestellt	-	Col.-Bf (HW 2)
GS II	Gleissperre S 700	-	Kaiserhafen (Gleis 300)
GS II	Gleissperre ortsgestellt	-	Col.-Bf (Gleis 26)
GS III	Gleissperre ortsgestellt	-	Col.-Bf (Gleis 27)
GS IV	Gleissperre ortsgestellt	-	Col.-Bf (Gleis)
GS XI	Gleissperre S 700	SpDrS60	Kaiserhafen (W 44)
GS XII	Gleissperre ortsgestellt	-	Kaiserhafen (Oberbaustofflager)
GS W9	Gleissperre S 700	SpDrS60	Kaiserhafen

Gleisfreimeldung Bremerhaven Seehafen Bkf

100 Hz Gleisstromkreise

Freimeldeabschnitt	Stw-Technik	von	bis	Länge [m]	Lage	Bemerkung
W6	SpDrS60	-	-	-		
W7	SpDrS60	-	-	-		
W9	SpDrS60	-	-	-		Grenze
W10	SpDrS60	-	-	-		
W11	SpDrS60	-	-	-		
W12	SpDrS60	-	-	-		
W13	SpDrS60	-	-	-		
W14	SpDrS60	-	-	-		
W16	SpDrS60	-	-	-		
W18	SpDrS60	-	-	-		
W19	SpDrS60	-	-	-		
W21	SpDrS60	-	-	-		
W22	SpDrS60	-	-	-		
W23	SpDrS60	-	-	-		
W24	SpDrS60	-	-	-		
W25	SpDrS60	-	-	-		
W26	SpDrS60	-	-	-		
W27	SpDrS60	-	-	-		
W28	SpDrS60	-	-	-		
W29	SpDrS60	-	-	-		
W30	SpDrS60	-	-	-		
W31	SpDrS60	-	-	-		
W32	SpDrS60	-	-	-		
W33	SpDrS60	-	-	-		
W34	SpDrS60	-	-	-		
W44	SpDrS60	-	-	-		Grenze
W45	SpDrS60	-	-	-		
W47/W50	SpDrS60	-	-	-		
W49	SpDrS60	-	-	-		
W51	SpDrS60	-	-	-		

Achszählkreise

Freimeldeabschnitt	Stw-Technik	von	bis	Länge [m]	Lage	Bemerkung
W52	EOW	-	-	-		Grenze
W60	EOW	-	-	-		Grenze
W61	EOW	-	-	-		
W62	EOW	-	-	-		
W64	EOW	-	-	-		
W65	EOW	-	-	-		
W66	EOW	-	-	-		
W67	EOW	-	-	-		
W68	EOW	-	-	-		
W69	EOW	-	-	-		
W70	EOW	-	-	-		
W71	EOW	-	-	-		
W72	EOW	-	-	-		
W73/W75	EOW	-	-	-		Grenze
W74/W76	EOW	-	-	-		
W77	EOW	-	-	-		
W79	EOW	-	-	-		Grenze
G1	SpDrS60	R1	P1			
G1.1	SpDrS60	P1	W11			
G2.1	SpDrS60	Ls 2I	P2			
G2.2	SpDrS60	Ls 2I	W50			
2a	EOW	Ls 2II	W52			
2b	EOW	Ra12 2V	Ra12 W60			
G3.1	SpDrS60	Ls 3I	P3			
G3.2	SpDrS60	Ls 3II	Ls 3III			
G4	SpDrS60	Ls 4I	Ne5-Tafel			
G5	SpDrS60	Ls 5I	Ne5-Tafel			
G6	SpDrS60	Ls 6I	Ne5-Tafel			
G7	SpDrS60	Ls 7I	Ne5-Tafel			
G8	SpDrS60	Ls 8I	Ne5-Tafel			
G9	SpDrS60	Ls 9I	Ne5-Tafel			
G10	SpDrS60	Ls 10I	Ra12 10II			

Freimelde- abschnitt	Stw-Technik	von	bis	Länge [m]	Lage	Bemerkung
ZW11/W11	SpDrS60	P301-310	W11			
G11	SpDrS60	Ls 11I	Ra12 11II			
G12	SpDrS60	Ls 12I	Ra12 12II			
G13	SpDrS60	Ls 13I	Ra12 13II			
G14	SpDrS60	Ls 14I	Ra12 14II			
G15	SpDrS60	Ls 15I	Ra12 15II			
G16	SpDrS60	Ls 16I	Ra12 16II			
301	SpDrS60	N301	W7			
302	SpDrS60	N302	W6			
G312	SpDrS60	Ls N2	Ls 312			

Meldung vom Fdl an:

- Notfalleitstelle per Fax 0511 286 49498 int. 933 49498
 - I.IVS-N (stv EBL) per Fax 069 26091 3988 int. 9502-3988
 - Notfalleitstelle per Mail han.bz-nfls@deutschebahn.com
 - I.IVS-N (stv EBL) per Mail EBL-Infra-N@deutschebahn.com

RB: Nord**Notfallbezirk:** Bremerhaven**Bedienstelle:** Bremerhaven-Kaisershafen / Bkf / Stf

- Meldung über Anfahrt eines Zuges / Rf am Haltbegriff ohne Zustimmung**
 Meldung über Vorbeifahrt eines Zuges / Rf am Haltbegriff ohne Zustimmung

1. Tag: _____ Uhrzeit: _____
 2. Zuggattung oder Rf: _____ Zugnummer: _____
 Fahrtrichtung von: _____ nach: _____
 3. Betriebsstelle (Bf / Hp): _____
 (Bei Bk/Sbk/Zbk und Abzw Angabe der Strecke): _____
 4. Am Signal (Bezeichnung): _____ in km: _____ der DB Strecken-Nr: _____
 ca. _____ Meter (lt Angabe Tf) vorbeigefahren.
 5. Wetter
 Regen Gewitter Nebel Frost
 Hagel Wind Schneefall Hitze
 Sturm Eisregen
 6. Lichtverhältnisse
 Sonne Tageslicht Dämmerung
 Dunkelheit klar trüb
 Dunst künstl. Beleuchtung ausreichend künstl. Beleuchtung
 7. Hergang/Sachverhalt: _____

 8. Bestand eine unmittelbare Betriebsgefahr ? ja nein
 8a. Gefahrenpunkt erreicht (**nur bei Zugfahrten relevant**)? ja nein
 9. Name vom Tf: _____ Fahrzeugnummer: _____
 (Namen in Druckschrift) (führendes Fahrzeug)
 Eisenbahnverkehrsunternehmen: _____ Einsatzstelle: _____
 10. Notfalleitstelle verständigt
 11. Notfallmanager stimmte der Weiterfahrt zu. Datum: _____, Uhrzeit: _____
 12. Weiterfahrt auf Befehl (**der Befehl ist als Anlage beizufügen**)

Aufgestellt: _____ 0151 2927 1567
 (Name in Druckschrift) (Rufnummer)

 (Unterschrift) (Ort und Datum)

Erläuterungen zum Vermerk Fdl „Vorbeifahrt/Anfahrt am Haltbegriff“

Eine ausführliche Ermittlung und sorgfältige Dokumentation des Sachverhaltes sowie der äußeren Umstände unterstützt die Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses und die daraus resultierende Regelung von Schadensersatzansprüchen.

Der Vordruck „Vorbeifahrt/Anfahrt am Haltbegriff“ dient Ihnen dabei als Leitfaden, welche Angaben Sie feststellen und dokumentieren sollen. Für das Ereignis nicht relevante Angaben müssen Sie nicht ermitteln und die entsprechenden Felder auch nicht streichen. Die zutreffenden Angaben sind vollumfänglich auszufüllen. *

Der Vordruck ist bei jeder Vorbeifahrt/Anfahrt am Haltbegriff bindend auszufüllen und der Notfalleitstelle und dem st. Stv des EBL in den Regionalbereichen zuzuleiten. Was in diesem Zusammenhang als Haltbegriff zu verstehen ist, finden Sie im Modul 423.0101A01 unter Ziffer 3.1. *

Erläuterungen zu:

- Im Freifeld über dem „DB“ Zeichen können Bezüge zu örtlichen Unterlagen vermerkt werden (z.B. „Anl 111 Bebu FNI“)
- Feld „Bedienstelle“ (Überschrift) *
Tragen Sie in diese Zeile bei
 - aus der BZ bedienten Stellwerken den Steuerbezirk und Bezeichnung des ESTW ein.
 - allen nicht aus der BZ bedienten Stellwerken den Ort ein, wo der Fdl seinen Sitz hat.
- Ziffer 4; Länge der Vorbeifahrt am Signal *
Auch diese Angabe wird von der Aufsichtsbehörde gefordert. Lassen Sie sich daher vom Triebfahrzeugführer die geschätzte Entfernung der Vorbeifahrt am Halt geben. Diese Angabe benötigen Sie ebenfalls, wenn die Weiterfahrt auf Befehl erfolgt.
Bei der Angabe der Streckennummer ist die VzG Streckennummer anzugeben.
- Ziffer 8; Erläuterung, wann eine Betriebsgefahr bestand *
Eine Betriebsgefahr bestand stets dann, wenn eine andere Fahrt (Zug- oder Rangierfahrt) durch eine Schnellbremsung, einen Nothaltauftrag oder auf andere Weise (z.B. Kreissignal etc.) unverzüglich zum Halten gebracht werden musste. In der Regel besteht die Betriebsgefahr, wenn der Zug nicht innerhalb seines freigehaltenen Durchrutschweges zum Halten kommt und damit ggf. in den Fahrweg einer anderen Fahrt gelangt.
- Ziffer 8a; Gefahrpunkt erreicht *
Aufgrund internationaler Vorgaben muss bei allen **Vorbeifahrten von Zügen** am Haltbegriff angegeben werden, ob der Gefahrpunkt erreicht wurde oder nicht; bei Rangierfahrten braucht dieses Feld nicht ausgefüllt zu werden.
Der Gefahrpunkt gilt dann als erreicht, wenn Zugfahrten nach der Vorbeifahrt am Halt zeigenden
 - Zsig, Asig oder anderen Stellen, an denen ein Halt vorgeschrieben war, über den entsprechend der Fahrstraße vorgesehenen D-Weg hinaus fährt.
 - Esig, Bksig den zu prüfenden Teil des Fahrweges innerhalb des Bf bzw. der Abzw befährt (vgl. 408.0231 Abschnitt 1 Abs. 2a)).
 - selbsttätigen Blockstellen über den Gefahrpunktabstand (i.d.R. 200 Meter) hinaus fährt.Können die Feststellungen nach Angabe des Standortes durch den Tf nicht anhand der Gleisfreimeldeanlage getroffen werden, ist die Standortmeldung des Tf zugrunde zu legen.
- Unter Ziffer 11 vermerken Sie das Datum und die Uhrzeit der Zustimmung des Nmg zur Weiterfahrt des Zuges bzw der Rangierfahrt. Eine Weiterfahrt des Zuges bzw. der Rangierfahrt ohne Vorliegen der Zustimmung des Nmg ist nicht zulässig. *



Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Region Nord Netz Bremen	Bahnübergänge im Bahnhof Bremerhaven-Seehafen
Datum: 01.01.2024	
Unterschrift gez. Reichmann / LBB	

Angaben zum BÜ		Anforderung von BÜP und HP		Ausrüstung liegt bei Stelle*
BÜ-Bezeichnung	BÜ-Lage in km	durch Fdl	bei	
1	2	3	4	5
technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Kaiserhafen, Schuppen A - E, Tauwerk („Bkf“)				
Posten Y „Franziusstr.“ (1 t)	Gl. 20	*	*	-
Wasser 2 „Franziusstr.“ (2 t)	Gl. 1, 3	*	*	-
Am Erzhafen (3 t)	Gl. 402	„Bkf“	EVZS Bremenports	ist vom Büp/Hp mitzubringen
technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Kaiserhafen - Schuppen F/G, Columbusbahnhof („Bkf“)				
Drehbrücke „An der Nordschleuse“ (9 t)	Gl. 401 + 402	„Bkf“	EVZS Bremenports	ist vom Büp/Hp mitzubringen
F&G „Steubenstr.“ (10 t)	Gl. 402	*	*	-
2. Ebene „An der Nordschl.“ (11 t)	Gl. 401	„Bkf“	EVZS Bremenports	ist vom Büp/Hp mitzubringen
Deichschart (12 t)	Gl. 401	„Bkf“	EVZS Bremenports	ist vom Büp/Hp mitzubringen
Columbuskaje (13 t)	Gl. 21	„Bkf“	EVZS Bremenports	ist vom Büp/Hp mitzubringen

* Bahnübergänge die nur im Rangierdienst bedient werden. Das ersatzweise Sichern der genannten BÜ's (408.4816 1 (2)) wird durch Posten (Tf, Rangierer) übernommen.



Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Region Nord Netz Bremen	Bahnübergänge im Bahnhof Bremerhaven-Seehafen
Datum: 01.01.2024	
Unterschrift gez. Reichmann / LBB	

Angaben zum BÜ		Anforderung von BÜP und HP		Ausrüstung liegt bei Stelle*
BÜ-Bezeichnung	BÜ-Lage in km	durch Fdl	bei	
1	2	3	4	5
technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Nordhafen, Imsumer Deich („Bkf“)				
An der Halse (Atlantik) (16 t)	Gl. 312	*	*	-
Atlantik (17 t)	Gl. 300 + 310	„Bkf“	EVZS Bremerports	ist vom Büp/Hp mitzubringen
Am Nordhafen I (18 t)	Gl. 321 + 328	*	*	-
Am Nordhafen II (19 t)	Gl. 327 + 328	*	*	stillgelegt
Am Nordhafen III (20 t)	Gl. 329	*	*	-
Zlomac-Rampe (21 t)	Gl. 533 - 536	*	*	-
technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Nordhafen, Imsumer Deich („Stf“)				
Senator- Borttscheller- Straße (22 t)	Gl. 335, 336, 425, 426 & 520	*	*	-
Amerikaring (23 t)	Gl. 425 + 426 & 333 & 334	*	*	-
technisch gesicherte Bahnübergänge Ladestelle - CT 3, KV-Anlage CT 4 („Stf“)				
CT 3 (25 t)	Gl. 531 + 532	*	*	-
CT 4 (26 t)	Gl. 731 + 732	*	*	-

* Bahnübergänge die nur im Rangierdienst bedient werden. Das ersatzweise Sichern der genannten BÜ's (408.4816 1 (2)) wird durch Posten (Tf, Rangierer) übernommen.



Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Region Nord Netz Bremen	Bahnübergänge im Bahnhof Bremerhaven-Seehafen
Datum: 01.01.2024	
Unterschrift gez. Reichmann / LBB	

Angaben zum BÜ		Anforderung von BÜP und HP		Ausrüstung liegt bei Stelle*
BÜ-Bezeichnung	BÜ-Lage in km	durch Fdl	bei	
1	2	3	4	5
Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Kaiserhafen, Schuppen A - E, Tauwerk („Bkf“)				
Zufahrt Planhafen (4)	Gl. 20 (Freihafen)	**	**	-
Wasser 1 „Franziusstr.“ (5)	2 Gleise	**	**	stillgelegt
Wasser 3 „Franziusstr.“ (6)	3 Gleise	**	**	stillgelegt
Alte Banane (7)	1 Gleis	**	**	stillgelegt
Parkplatz Brückenstraße (8)	34	**	**	-
Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Kaiserhafen - Schuppen F/G, Columbusbahnhof („Bkf“)				
Schuppen F/G 1 Zufahrt (14)	Gl. 402	**	**	-
Schuppen F/G 2 Zufahrt (15)	Gl. 402	**	**	-
Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Ladestelle - CT 3, KV-Anlage CT 4 („Stf“)				
CT 3 Gl 531/532 (28)	Gl. 531+532	**	**	-
CT 4 Gl 711- 716 (29)	Gl. 711-716	**	**	-

** Bahnübergänge die nur im Rangierdienst bedient werden. Das ersatzweise Sichern der genannten BÜ's (408.4816 1 (3)) wird durch Posten (Tf, Rangierer) übernommen.



Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Region Nord Netz Bremen	Bahnübergänge im Bahnhof Bremerhaven-Seehafen
Datum: 01.01.2024	
Unterschrift gez. Reichmann / LBB	

Angaben zum BÜ		Anforderung von BÜP und HP		Ausrüstung liegt bei Stelle*
BÜ- Bezeichnung	BÜ-Lage in km	durch Fdl	bei	
1	2	3	4	5
Dienstwege („Bkf“)				
Dienstweg Gl 21 (1 D)	Gl. 21	-	-	-
Dienstweg Gl 34 (2 D)	Gl. 34	-	-	-
Dienstweg Südkopf Khf (3 D)	Gl. 2,4,5, 30,32	-	-	-
Dienstwege („Stf“)				
Dienstweg Gl 450 (4 D)	Gl. 450	-	-	-
Dienstweg Gl 611-618 „Westkopf“ (5 D)	Gl. 611-618	-	-	-
Dienstweg Gl 611-618 „Ostkopf“ (6 D)	Gl. 611-618	-	-	-



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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

**Posten Y
(1 t)**

Bremen Inlandshfen/
Rangierbezirk Kap Horn
„Franziusstr.“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang			
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Gleis 20	Blilo	1	Störungsmeldung				a) Keine			X	
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
		2	Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X	
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
			Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)					a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen



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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

**Wasser 2
(2 t)**

- Im Bahnhof

Bremen Inlandshfen/
Rangierbezirk Kap Horn
„Franziusstr.“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gleis 1, 3	Blilo	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2	Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
			Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

**Am
Erzhafen
(3 t)**

Bremerhaven Seehafen/
Bft. Kaiserhafen/ Schuppen A - E/
Tauerk
„Am Erzhafen“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme Einsatzzeiten + Hilfsmittel	Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ- Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾		ist gesichert	ist nicht ausrei- chend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gleis 402	BUES 2000 LzH/F- Hp	1	Störungs- meldung				a) Keine			X
				1	1	b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X			
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X
				1		b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X			
			Lichtzeichen / Blinklichter						a) Keine	
		1				b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X			

*1 bei Dunkelheit oder schlechter Sicht abblendbare Lampe und Faltschilder(inkl. Leuchten)

1) Ein Bahnübergang gilt erst dann als gesichert, wenn der BÜP und alle vorgesehenen HP eingesetzt sind und der BÜP wie ein Schrankenwärter über den Zugverkehr benachrichtigt wird.

2) Wenn für die Sicherung ein zur Unterstützung vorgesehener Hilfsposten fehlt, so gilt der Bahnübergang als nicht gesichert.

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen



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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

**Drehbrücke
(9 t)**

- Im Bahnhof

Bremerhaven Seehafen/
Bft. Kaiserhafen/ Schuppen F/G
Columbusbahnhof
„Drehbrücke (An der Nordschleuse)“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme Einsatzzeiten + Hilfsmittel	Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ- Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾		ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gleis 401+ 402	EBÜT80 -LzV- Bed	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
				1	1	b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X			
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X
				1		b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X			
			Lichtzeichen / Blinklichter		1	a) Keine			X	
							b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X		

*1 bei Dunkelheit oder schlechter Sicht abblendbare Lampe und Faltschilder(inkl. Leuchten)

1) Ein Bahnübergang gilt erst dann als gesichert, wenn der BÜP und alle vorgesehenen HP eingesetzt sind und der BÜP wie ein Schrankenwärter über den Zugverkehr benachrichtigt wird.

2) Wenn für die Sicherung ein zur Unterstützung vorgesehener Hilfsposten fehlt, so gilt der Bahnübergang als nicht gesichert.

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen



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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

**F&G
(10 t)**

Bremerhaven Seehafen/
Bft. Kaiserhafen/ Schuppen F/G
Columbusbahnhof
„Steubenstr.“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme Einsatzzeiten + Hilfsmittel	Bahnübergang				
BÜ-Lage in km	BÜ- Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾		ist gesichert	ist nicht ausrei- chend gesichert	ist nicht gesichert		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Gl. 402	Blilo	1	Störungs- meldung				a) Keine			X		
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				
		2	Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X		
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				
			Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)						a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen



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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

**2. Ebene
(11 t)**

Bremerhaven Seehafen/
Bft. Kaiserhafen/ Schuppen F/G
Columbusbahnhof
„2. Ebene (An der Nordschleuse)“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme Einsatzzeiten + Hilfsmittel	Bahnübergang				
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾		ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Gleis 401	BÜS72 D-LzHH		Gesamtanlage				a) Keine			X		
					1	1	- ganztags b) reflektierendes Schrankenband + *1	X				
			Schrankenbäume einer Seite und -Lichtzeichen intakt		1		a) Keine - ganztags b) reflektierendes Schrankenband + *1	X				
			3	Schrankenbäume beider Seiten und -Lichtzeichen intakt		1	1	a) Keine - ganztags b) reflektierendes Schrankenband + *1	X			
			4	Lichtzeichenanlage				1	a) Keine - ganztags	X		
5	Beleuchtung (mittelbare Sicht: Fernsehanlage)				1	a) Keine -ganztgs	X					
6	Fernsehanlage				1	a) Keine - ganztags	X					

*1 bei Dunkelheit oder schlechter Sicht abblendbare Lampe und Faltschilder(inkl. Leuchten)

1) Ein Bahnübergang gilt erst dann als gesichert, wenn der BÜP und alle vorgesehenen HP eingesetzt sind und der BÜP wie ein Schrankenwärter über den Zugverkehr benachrichtigt wird.

2) Wenn für die Sicherung ein zur Unterstützung vorgesehener Hilfsposten fehlt, so gilt der Bahnübergang als nicht gesichert.

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen



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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

**Deichschart
(12 t)**

Bremerhaven Seehafen/
Bft. Kaiserhafen/ Schuppen F/G
Columbusbahnhof
„Deichschart“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾		Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gleis 401	EBÜT80 -vB-Bli- ÜS	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
				1	1	b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X			
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X
				1		b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X			
			Lichtzeichen / Blinklichter						a) Keine	
1		1		b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X					

*1 bei Dunkelheit oder schlechter Sicht abblendbare Lampe und Faltschilder(inkl. Leuchten)

1) Ein Bahnübergang gilt erst dann als gesichert, wenn der BÜP und alle vorgesehenen HP eingesetzt sind und der BÜP wie ein Schrankenwärter über den Zugverkehr benachrichtigt wird.

2) Wenn für die Sicherung ein zur Unterstützung vorgesehener Hilfsposten fehlt, so gilt der Bahnübergang als nicht gesichert.

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

**Columbuskaje
(13 t)**

Bremerhaven Seehafen/
Bft. Kaiserhafen/ Schuppen F/G
Columbusbahnhof
„Columbuskaje“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme Einsatzzeiten + Hilfsmittel	Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾		ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gleis 21	BÜS200 0-Lz- ÜS+FA	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X		
		2	Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X
				2*	b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X				
			Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)				a) Keine			X
				2*	b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X				

*1 bei Dunkelheit oder schlechter Sicht abblendbare Lampe und Faltschilder(inkl. Leuchten)

1) Ein Bahnübergang gilt erst dann als gesichert, wenn der BÜP und alle vorgesehenen HP eingesetzt sind und der BÜP wie ein Schrankenwärter über den Zugverkehr benachrichtigt wird.

2) Wenn für die Sicherung ein zur Unterstützung vorgesehener Hilfsposten fehlt, so gilt der Bahnübergang als nicht gesichert.

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen



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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

**An der
Halse
(16 t)**

- Im Bahnhof

Bremerhaven Seehafen/ Bft. Nordhafen/
Imsumer Deich
„Atlantik“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gl. 312	Blilo	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2	Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
			Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)				a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

**Atlantik
(17 t)**

- Im Bahnhof

Bremerhaven Seehafen/ Bft. Nordhafen/
Imsumer Deich
„Atlantik“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang				
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Gleis 300+ 310	BUES 2000-LzH-Hp-FA	1	Störungsmeldung				a) Keine			X		
				1	1	b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X					
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X		
				1		b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X					
			Lichtzeichen / Blinklichter						a) Keine			X
				1		1	b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X				

*1 bei Dunkelheit oder schlechter Sicht abblendbare Lampe und Faltschilder(inkl. Leuchten)

- 1) Ein Bahnübergang gilt erst dann als gesichert, wenn der BÜP und alle vorgesehenen HP eingesetzt sind und der BÜP wie ein Schrankenwärter über den Zugverkehr benachrichtigt wird.
- 2) Wenn für die Sicherung ein zur Unterstützung vorgesehener Hilfsposten fehlt, so gilt der Bahnübergang als nicht gesichert.

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

Am Nordhafen I (18 t)

- Im Bahnhof

Bremerhaven Seehafen/ Bft. Nordhafen/
Imsumer Deich
„Am Nordhafen I“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang				
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Gl. 321 + 322	BUES 2000 LzH/F-ÜL	1	Störungsmeldung				a) Keine			X		
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				
		2	Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X		
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				
			Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)						a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen



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

Region Nord

Bahnübergang

**Am
Nordhafen
III
(20 t)**

Netz Bremen

- Im Bahnhof

Bremerhaven Seehafen/ Bft. Nordhafen/
Imsumer Deich
„Am Nordhafen III“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang				
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Gl. 329	Blilo	1	Störungsmeldung				a) Keine			X		
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				
		2	Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X		
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				
			Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)						a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen



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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

**Zlomac-Rampe
(21 t)**

- Im Bahnhof

Bremerhaven Seehafen/ Bft. Nordhafen/
Imsumer Deich
„Zlomac-Rampe“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gl. 533 - 536	EBÜT 80 V(A)	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
			Lichtzeichen / Blinklichter		2*		a) Keine			
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen



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

Region Nord

Bahnübergang

**Senator-
Borttscheller-
Straße
(22 t)**

Netz Bremen

- Im Bahnhof

Bremerhaven Seehafen/ Bft. Nordhafen/
Imsumer Deich

„Senator-Borttscheller-Straße“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang		
BÜ- Lage in km	BÜ- Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausrei- chend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gl. 335, 336, 425, 426 & 520	BÜS 72D-LzH	1	Störungs- meldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
			Lichtzeichen / Blinklichter		2*		a) Keine			X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen



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

Region Nord
Netz Bremen

Bahnübergang

**Amerikaring
(23 t)**

- Im Bahnhof

Bremerhaven Seehafen/ Bft. Nordhafen/
Imsumer Deich
„Amerikaring“

Datum **01.01.2024**

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk** -

Unterschrift **gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gl. 425 + 426 & 333 & 334	BÜS 72D-LzH	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
				1*	2	b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X
				1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
			Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X
				1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

**CT 3
(25 t)**

- Im Bahnhof

Bremerhaven Seehafen/ Ladestelle - CT
3, KV-Anlage CT 4

„CT 3“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gl. 531 + 532	BÜS 2000 LzH-Hp	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
						Lichtzeichen / Blinklichter		2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen



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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

**CT 4
(26 t)**

- Im Bahnhof

**Bremerhaven Seehafen/ Ladestelle - CT
3, KV-Anlage CT 4
„CT 4“**

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gl. 731 + 732	BÜS 2000 LzH-Hp	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
			Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Zusatzbestimmungen Bahnübergänge

Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 01.01.2024

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	Zuständiger Fdl	BÜ-Technik	Sicherung bei Ausfall der technischen Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Bft. Kaiserhafen, Schuppen A - E, Tauwerk							
Technisch gesichert							
1 t	Posten Y (Franziusstraße)	20	Bkf	BUES2000-LzH/F-ÜS	408.4816 1 (2)	allgem. Straßenbeleuchtung	
2 t	Wasser 2 (Franziusstraße)	1, 3	Bkf	BUES2000-Lz-ÜL	408.4816 1 (2)	allgem. Straßenbeleuchtung	
3 t	<i>Am Erzhafen</i>	<i>402</i>	<i>Bkf</i>	<i>BUES2000-LzH/F-Hp</i>	<i>Anlage 23</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>
Bft. Kaiserhafen - Schuppen F/G, Columbusbahnhof							
Technisch gesichert							
9 t	<i>Drehbrücke (An der Nordschleuse)</i>	<i>401, 402</i>	<i>Bkf</i>	<i>EBÜT80-LzV-Bed</i>	<i>Anlage 23</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>
10 t	<i>F&G (Steubenstraße)</i>	<i>402</i>	<i>Bkf</i>	<i>EBÜT80-vB-Bli-ÜS</i>	<i>408.4816 1 (2)</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>
11 t	<i>2. Ebene (An der Nordschleuse)</i>	<i>401</i>	<i>Bkf</i>	<i>BÜS72D-LzHH-TV</i>	<i>Anlage 23</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>
12 t	<i>Deichschart</i>	<i>401</i>	<i>Bkf</i>	<i>EBÜT80-vB-Bli-ÜS</i>	<i>Anlage 23</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>
13 t	<i>Columbuskaje</i>	<i>21</i>	<i>Bkf</i>	<i>BUES2000-Lz-ÜS+FA</i>	<i>408.4816 1 (2)</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>

Summe aller Bahnübergänge:

Technisch gesichert:	18 Bahnübergänge	7 stillgelegt
Nicht technisch gesichert:	9 Bahnübergänge	5 stillgelegt
Dienstwege:	6 Dienstwege	0 stillgelegt

Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 01.01.2024

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	Zuständiger Fdl	BÜ-Technik	Sicherung bei Ausfall der technischen Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Bft. Nordhafen, Imsumer Deich							
Technisch gesichert							
16 t	An der Halse (Atlantik)	312	Bkf	BUES2000-Lz-Hp	408.4816 1 (2)	allgem. Straßenbeleuchtung	
17 t	Atlantik	300 / DKW501	Bkf	BUES2000-LzH-Hp-FA	Anlage 23	Gleisfeldbeleuchtung	
18 t	Am Nordhafen I	321, 322	Bkf	BUES2000-LzH/F-ÜL	408.4816 1 (2)	allgem. Straßenbeleuchtung	
19 t	<i>Am Nordhafen II</i>	<i>327, 328</i>	<i>Bkf</i>	<i>Lo 1 / 57</i>		<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>
20 t	Am Nordhafen III	329	Bkf	Lo 1 / 57	408.4816 1 (2)	allgem. Straßenbeleuchtung	
21 t	Ziomak-Rampe	533-536	Bkf	EBÜT80 - V(A) - Hp	408.4816 1 (2)	allgem. Straßenbeleuchtung	4 Gleise
22 t	Senator-Borttscheller-Straße	335,336,520 425,426	Stf	EBÜT80 - LzH - Hp	408.4816 1 (2)	allgem. Straßenbeleuchtung	5 Gleise
23 t	Amerikaring	425,426, 333,334	Stf	BUES2000-LzH-Hp	408.4816 1 (2)	allgem. Straßenbeleuchtung	
Ladestelle - CT 3, KV-Anlage CT 4							
Technisch gesichert							
25 t	CT 3	531, 532	Stf	BUES 2000-LzH-Hp	408.4816 1 (2)	Gleisfeldbeleuchtung	
26 t	CT 4	731, 732	Stf	BUES 2000-LzH-Hp	408.4816 1 (2)	Gleisfeldbeleuchtung	

*****)

Verzeichnis der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 01.01.2024

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	Zuständiger Fdl	BÜ-Technik	Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Bft. Kaiserhafen, Schuppen A - E, Tauwerk							
Nicht technisch gesichert							
4	Zufahrt Planhafen	20 (Freihafen)	Bkf	Andreaskreuz	408.4816 1 (3)	allgem. Straßenbeleuchtung	ehem. Strasser
5	<i>Wasser 1 (Franziusstraße)</i>	<i>2 Gleise</i>	<i>Bkf</i>	<i>ohne</i>		<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>
6	<i>Wasser 3 (Franziusstraße)</i>	<i>3 Gleise</i>	<i>Bkf</i>	<i>ohne</i>		<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>
7	<i>Alte Banane</i>	<i>1 Gleis</i>	<i>Bkf</i>	<i>ohne</i>		<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>
8	Parkplatz Brückenstraße	34	Bkf	ohne	408.4816 1 (3)	allgem. Straßenbeleuchtung	Parkplatzzufahrt
Bft. Kaiserhafen - Schuppen F/G, Columbusbahnhof							
Nicht technisch gesichert							
14	<i>Schuppen F/G 1 Zufahrt</i>	<i>402</i>	<i>Bkf</i>	<i>ohne</i>	<i>408.4816 1 (3)</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>
15	<i>Schuppen F/G 2 Zufahrt</i>	<i>402</i>	<i>Bkf</i>	<i>ohne</i>	<i>408.4816 1 (3)</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>stillgelegt</i>
Bft. Nordhafen, Imsumer Deich							
Nicht technisch gesichert							
Ladestelle - CT 3, KV-Anlage CT 4							
Nicht technisch gesichert							
28	CT 3 GI 531/532	531, 532	Stf	ohne	408.4816 1 (3)	Gleisfeldbeleuchtung	
29	CT 4 GI 711- 716	711-716	Stf	ohne	408.4816 1 (3)	Gleisfeldbeleuchtung	

Verzeichnis der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 01.01.2024

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	Zuständiger Fdl	BÜ-Technik	Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Dienstwege							
1 D	Dienstweg Gl 21	21	Bkf	Andreaskreuz		Gleisfeldbeleuchtung	Kaiserhafen
2 D	Dienstweg Gl 34	34	Bkf	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	Kaiserhafen
3 D	Dienstweg Südkopf Khf	2,4,5, 30,32	Bkf	Blinklicht gelb		Gleisfeldbeleuchtung	Kaiserhafen
4 D	Dienstweg Gl 450	450	Stf	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	Imsumer Deich
5 D	Dienstweg Gl 611-618 (Westkopf)	611-618	Stf	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	Weddew. Tief
6 D	Dienstweg Gl 611-618 (Ostkopf)	611-618	Stf	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	Weddew. Tief

Bedienungsanweisungen

für die technisch gesicherten Bahnübergänge

Bft Kaiserhafen

Anhang	Bahnübergang	Stand
1t	Posten Y (Franziusstraße)	06.02.2019
2t	„Wasser 2“ (Franziusstraße)	18.07.2022

Bft Nordhafen

Anhang	Bahnübergang	Stand
16t	An der Halse	14.12.2020
17t	Atlantik	06.12.2017
18t	Nordhafen I	08.02.2022
20t	Nordhafen III	06.12.2017
21t	Ziomak-Rampe	06.12.2017
22t	Senator-Borttscheller-Straße	06.12.2017
23t	Amerikaring	06.12.2017

Ladestelle – CT 3 ; KV-Anlage CT 4

Anhang	Bahnübergang	Stand
25t	CT 3	06.12.2017
26t	CT 4	06.12.2017

Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES 2000 LzH/F-ÜS

Posten Y (Franziusstraße)

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Posten Y“ in der Franziusstraße kreuzt das Ausziehgleis / Freihafengleis im Bft Kaiserhafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (BUES 2000 LzH/F-ÜS).

Aus Richtung W 260 kommend handelt es sich um eine zugeschaltete Bahnübergangssicherungsanlage mit Lokführer-Überwachungssignal ÜS 1.

Vom Prellbock kommend, handelt es sich um eine handgeschaltete Bahnübergangssicherungsanlage.

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Vollschranken für den Rad-/Fußgängerüberweg und Halbschranken für die Straße.
- 2.1.3. Unwirksamkeitstaste (UT) mit Überwachungslampe (ÜL) an der Einschaltsschleife.
Die Überwachungslampe ist in Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Einschaltsschleifen aus Richtung W260 kommend.
- 2.1.5. Einschalttaste (ET) mit Überwachungslampe (ÜL) aus beiden Richtungen.
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.6. Ausschalttasten (AT) aus beiden Richtungen.
- 2.1.7. Ausschaltsschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.8. Überwachungssignal (ÜS).
In der Grundstellung zeigt das Überwachungssignal den Signalbegriff BÜ 0.
- 2.1.9. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Lichtzeichen S1- S6 werden mit Gelblicht angeschaltet Anschaltung Fußgängerakustik.
3	Lichtzeichen S1 - S6 wechseln auf Rotlicht, Signalfreigabe Überwachungssignal
20	Schrankenbäume A1-A4 verlassen die obere Endlage
26	Schrankenbäume A1-A4 erreichen die untere Endlage Abschaltung Fußgängerakustik

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage. Die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet. Alle Überwachungslampen erlöschen und das Überwachungssignal zeigt den Signalbegriff BÜ 0. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage, werden die rotzeigenden Straßensignale abgeschaltet. Der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

3.1.1. über Einschalterschleifen von W 260 kommend

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt von Weiche 260 in Richtung Prellbock fahrbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschalterschleife FS 1/11. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS1 den Signalbegriff BÜ 1 zeigt.

3.1.2. über Einschalttaste (ET) am BÜ aus Richtung W 260 kommend

Liegt z.B. für die zugbewirkte Einschaltung eine Einschaltstörung vor, kann der BÜ mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste ET1 vor dem BÜ eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL1) an der Einschalttaste (ET1) blinkt.

3.1.3. über Einschalttaste (ET) am BÜ vom Prellbock kommend

Für diese Fahrt gilt: Halt am BÜ!

Die Einschaltung mit der Einschalttaste (ET2) ist richtungsbezogen.

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

Der BÜ wird mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste (ET2) eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL 2) an der Einschalttaste (ET2) blinkt.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt durch das Be- und Freifahren **beider** Ausschalterschleifen links und rechts am BÜ.

3.2.2. über Ausschalttaste (AT) am BÜ

Vor Betätigung der Ausschalttaste muss vom Bediener geprüft werden, dass der Bahnübergang frei von Fahrzeugen ist!

Wurde der BÜ eingeschaltet, kann die Anlage mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und einer Ausschalttaste wieder ausgeschaltet werden.

Hierbei ist zu beachten, dass bei dieser Bedienung die Anlage auch ausschaltet, wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

3.2.3. mit Grundsteller aus Richtung W 260 kommend

Falls kurze Rangiereinheiten unter Umständen fälschlicherweise den BÜ über die Einschalterschleife FS1/11 einschalten, jedoch den BÜ nicht befahren, schaltet sich die Anlage auch durch den Grundsteller nach 300s nach der Einschaltung der Anlage selbständig aus.

Dies geschieht aber nur unter der Voraussetzung, dass **keine** Ausschalterschleife seit der Einschaltung belegt wurde.

Sollte eine Ausschalterschleife belegt worden sein, so deaktiviert sich der Grundsteller automatisch.

Wird also die eine Ausschalterschleife vor dem BÜ befahren, muss auch die zweite hinter dem BÜ befahren oder vor dem BÜ gehalten und die AT1-Taste bedient werden!

3.3. Rangierarbeiten in die Einschaltstrecke des BÜ

Bei diesen Fahrten darf der BÜ nicht über die Einschalterschleifen 1/11 im Hauptgleis eingeschaltet werden!

Muss für Rangierarbeiten über die Einschalterschleife rangiert werden, ist vor der Einschalterschleife angehalten und mit Hilfe des DB21-Schlüssels die Unwirksamkeitstaste UT1 zu bedienen. Die Unwirksamkeit der Einschaltung durch die Einschalterschleifen wird durch leuchten der Überwachungslampe (ÜL) angezeigt.

Die Einschalterschleife muss nach dieser Bedienung innerhalb von 120s befahren werden.

Danach muss die Rangiereinheit vor dem BÜ so anhalten, dass sie die Ausschalterschleife Fs 3 nicht befährt und somit den Sicherheitsabstand zur Straße einhält.

Wird eine Rangierfahrt über den BÜ fortgesetzt, muss vor dem BÜ angehalten und gemäß Punkt 3.1.2. mit der Einschalttaste (ET) eingeschaltet werden.

4. Störungen

- 4.1. Wenn Störungen am BÜ auftreten, zeigen die Überwachungssignale trotz eingeschalteter Anlage weiterhin den Signalbegriff Bü 0 und die Überwachungslampen an der Einschalttaste (ET) bleiben dunkel.
- 4.2. Wird der BÜ nicht automatisch fahrzeugbewirkt ausgeschaltet, muss vom Betriebspersonal des EVU durch Bedienung der Ausschalttaste (AT) versucht werden, die Anlage auszuschalten.
- 4.3. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.4. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl Bkf. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.5. Jede Störung ist vom Fdl Bkf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

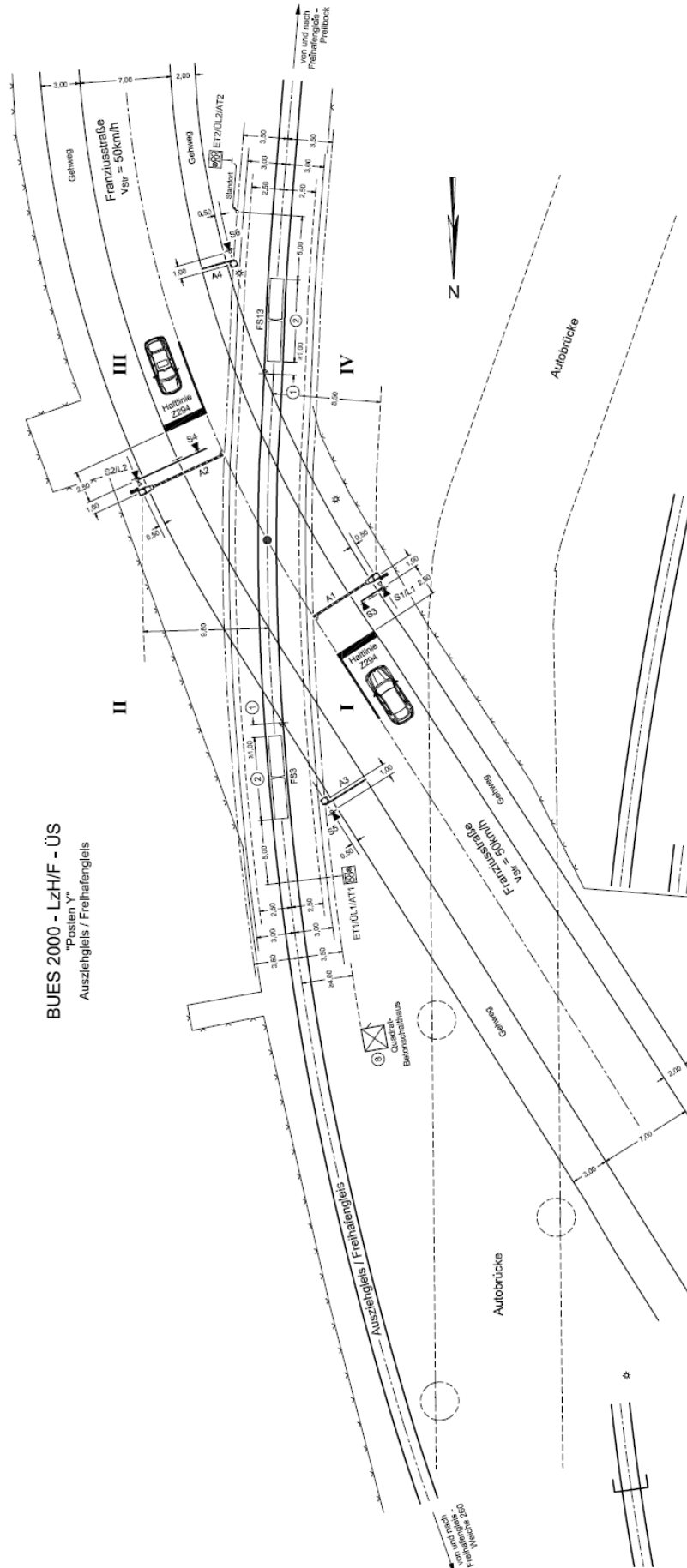
Aufgestellt: Bremerhaven, 06.02.2019



.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der BUES2000-Lz-ÜL

„Wasser 2“ (Franziusstraße)

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Wasser 2“ in der Franziusstraße kreuzt das Gleis „D Vorfeld 3“ des Bahnhofs Bremerhaven-Kaiserhafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Es handelt sich um eine vereinfachte Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungslampen in den vier Rangiertastern (RT1a, RT 2a, RT1b und RT 2b) direkt am BÜ. Die Signalfreigabe wird ausschließlich in der jeweiligen Überwachungslampe ÜL1a, ÜL 2a, ÜL1b und ÜL2b angezeigt.

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. 10 zweibegriffige Lichtzeichen (S1-S10) an den Straßen- und Wegzufahrten mit Andreaskreuzen. Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. 2 vorgeschaltete zweibegriffige Lichtzeichen (S11, S12)
- 2.1.3. 4 Rangiertaster (RT) für beide Richtungen mit Überwachungslampen (ÜL) mit Schließung DB 21. Die Überwachungslampen sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Hilfstasten HET/HAT mit Schließung DB 21
- 2.1.5. 4 Läutewerke für die Fußgängerakustik

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung vorgeschaltete Lichtzeichen S11 und S12 Gelblicht angeschaltet
3	Vorgeschaltete Lichtzeichen S11 und S12 wechseln von Gelb- auf Rotlicht
13	Einschaltung der Lichtzeichen S1-S10 Gelblicht angeschaltet Einschaltung der Fußgängerakustik L1-L4
16	Lichtzeichen S1-S10 wechseln von Gelb- auf Rotlicht
23	Dunkelschaltung der vorgeschalteten Lichtzeichen S11-S12
33	Signalfreigabe der Überwachungslampen in den Rangiertastern BÜ ist gesichert
123	Zeitüberschreitungsmeldung ZÜM

Nach der Ausschaltung am Rangiertaster schalten sich alle Überwachungslampen, die roten Lichtzeichen und die Fußgängerakustik ab. Der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Vor allen Fahrten gilt: Halt vor dem BÜ!

Die BÜ-Anlage wird nur mittels Rangiertaster (RT) ein- und ausgeschaltet.

3.1. Einschaltung

3.1.1. aus Richtung 1 (Stw Bkf) in Richtung 2 (Anschließer Fa. BLG)

Die Einschaltung der Bahnübergangsanlage erfolgt durch die Rangiertaster RT1a oder RT 2b direkt am BÜ. Hierzu wird der Schlüssel DB 21 kurz nach rechts und dann wieder zurückgedreht (Wirkstellung des Schlüssels). Anschließend kann der Schlüssel aus dem Rangiertaster herausgezogen werden.

Der BÜ beginnt dann mit seinem Sicherungsablauf.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn alle Überwachungslampen ÜL1a, ÜL2a, ÜL2b und ÜL1b blinken (Signalfreigabe).

3.1.2. aus Richtung 2 (Anschließer Fa. BLG) in Richtung 1 (Stw Bkf)

Die Einschaltung der Bahnübergangsanlage erfolgt durch die Rangiertaster RT 2a oder RT 1b direkt am BÜ auf dem Firmengelände der Fa. BLG.

Hierzu wird der Schlüssel DB 21 kurz nach rechts und dann wieder zurückgedreht (Wirkstellung des Schlüssels). Anschließend kann der Schlüssel aus dem Rangiertaster herausgezogen werden.

Der BÜ beginnt mit seinem Sicherheitsablauf.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn alle Überwachungslampen ÜL2a, ÜL1a, ÜL1b und ÜL2b blinken (Signal freigabe).

3.1.3. Hilfseinschaltung über Taste HET am Betonschaltheus

Die Einschaltung der BÜ - Anlage kann auch durch die Hilfs-Einschalt-Taste HET (DB 21) am Schaltheus erfolgen. Die Ansteuerung der Lichtzeichen und Lautsprecher erfolgt wie zuvor im Sicherheitsablauf beschrieben.

Da es sich hierbei um eine Hilfsfunktion handelt, erfolgt keine Anzeige der Signalfreigabe in den Überwachungslampen ÜL1a, UL1b, UL2a und ÜL2b.

3.2. Ausschaltung am BÜ

3.2.1. durch die Rangiertaster RT 1a / RT 2b oder RT 2a / RT1b, je nach Richtung

Der BÜ bleibt solange gesichert, bis ein erneuter Impuls (Wirkstellung des Schalters) in einem der vier Rangiertaster erfolgt. Hierdurch wird die Einschaltung der BÜ-Anlage zurückgenommen und die Anlage schaltet aus.

3.2.2. über Hilfsausschalttaste (HAT) am Betonschaltheus

Nach einer Einschaltung kann die BÜ - Anlage auch jederzeit mittels der Hilfs-Ausschalt-Taste (HAT) am Betonschaltheus ausgeschaltet werden.

Achtung:

Die HAT erfüllt ihre Funktion auch dann, wenn eine Rangiereinheit auf dem BÜ steht. Somit muss vor dem Betätigen der HAT geprüft werden, ob der Bahnübergang frei ist!

3.3. Zeitüberschreitungsmeldung

Wurde nach erfolgter Einschaltung und nach 123 Sekunden die Anlage nicht an einem der beiden Rangiertaster je nach Richtung ausgeschaltet, werden die Überwachungslampen in den Rangiertastern dunkel geschaltet.

Der BÜ bleibt jedoch solange eingeschaltet, d.h. die Lichtzeichen und die Fußgängerakustik bleiben angeschaltet, bis entweder

- eine der vier Rangiertaster erneut bedient wird.

(Hierfür muss der BÜ aber vorher nach Ril 408.4818 durch das Betriebspersonal örtlich gesichert werden, weil die Überwachungslampen in den Rangiertastern dunkel sind)

- die HAT bedient wird oder
- eine Fachkraft LST den BÜ in Grundstellung gebracht hat.

4. Störungen

- 4.1. Wenn Störungen am BÜ auftreten, bleibt die Überwachungslampe der Rangiertaster dunkel.
- 4.2. Bei einer Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 durch das Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.3. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl **Bkf**. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.4. Jede Störung ist vom Fdl **Bkf** im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

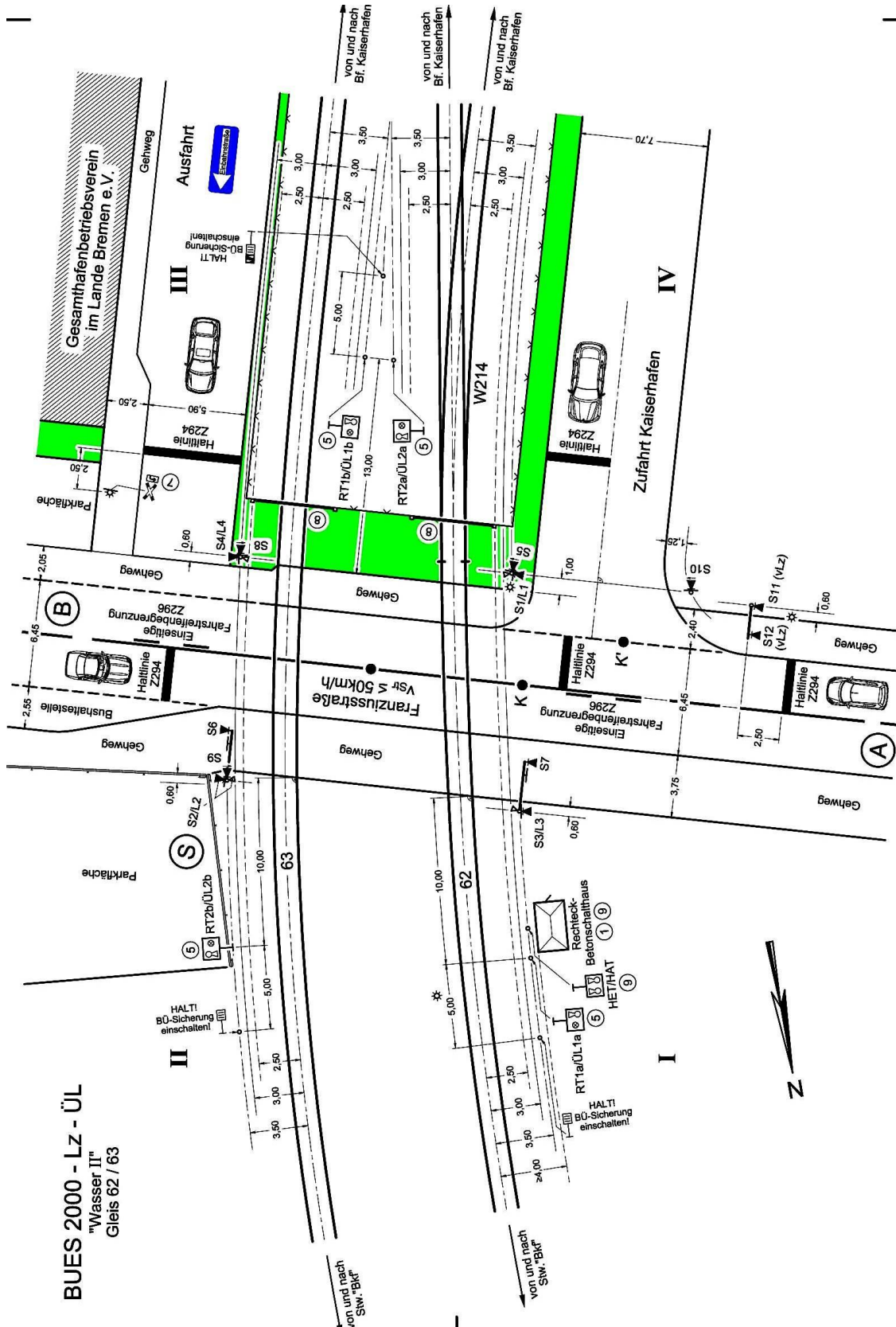
Aufgestellt: Bremerhaven, 18.07.2022



.....
Kathrin Eilers

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan :



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES 2000 Lz-HP-BÜSTRA

„An der Halse“

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „An der Halse“ kreuzt das Gleis 312 zwischen Bft Kaiserhafen und Bft Nordhafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge in der Betriebszufahrt der Atlantik Hafенbetriebe.

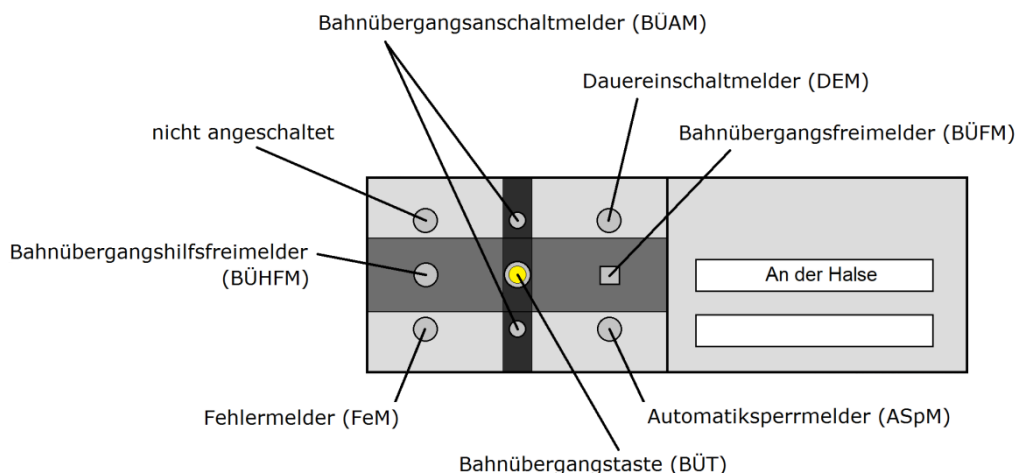
2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (BUES 2000-Lz-HP-BÜSTRA).

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.3. Ausschalterschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)
- 2.1.4. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls- Signale) aus beiden Fahrtrichtungen.
 - 2.1.4.1. Deckungssignale**
aus Richtung Kaiserhafen: Ls 2^{II}
aus Richtung Nordhafen: Ls W512
- 2.1.5. Fußgängerakustik.
- 2.1.6. Vorgeschaltete Straßenverkehrsanlage (SVA)

2.2. Bedienfeld im Stelltisch



2.3. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung.
2	SVA schaltet Gelblicht an.
5	SVA wechselt auf Rotlicht.
22	Lz S2 und S4 werden mit Rotlicht, sowie Lz S1, S3, S5 und S8 mit Gelblicht angeschaltet. Anschaltung der Fußgängerakustik L1 und L2.
25	Lz S1, S3, S5 und S8 wechseln auf Rotlicht. Signalfreigabe der Deckungssignale.
42	SVA schaltet aus.

Das Be- und wieder Freifahren der Ausschalterschleifen durch die Rangiereinheit vor und hinter dem BÜ schaltet den Bahnübergang aus. Alle Lichtzeichen und die Fußgängerakustik werden abgeschaltet, so dass sich der BÜ wieder in Grundstellung befindet.

Die Fahrten aus Richtung der Signal FG und G in das Gleis 312 wurden technisch ausgeschlossen und sind daher nicht mehr möglich.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1.1. fahrstraßenbewirkt

Nachdem eine Fahrstraße vom Fdl Bkf am Stelltisch eingestellt wurde und diese vollständig eingelaufen ist, erfolgt automatisch eine gleisbezogene Einschaltung der BÜ-Anlage, bevor das Deckungssignal auf Fahrt gestellt wird. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Nach der interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs wird der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Signal freigegeben.

3.1.2. **Einschalttaste (ET) im Stelltisch**

Die BÜ-Anlage kann von Hand eingeschaltet werden, wenn z.B. die fahrstraßenbewirkte Einschaltung gestört ist. Die BÜ-Anlage wird mit der Einschalttaste (ET) gleisbezogen eingeschaltet. Hierzu wird die Einschalttaste (ET) zusammen mit der Gleistaste (GIT) des zu befahrenden Gleises bedient. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Nach der interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs wird der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Signal freigegeben.

3.1.3. **Dauereinschaltung vom Stelltisch**

Wird der BÜ in kurzen Abständen von Rangierfahrten befahren, kann es zweckmäßig sein, die Anlage eingeschaltet zu lassen. Dies geschieht durch Bedienen der Dauereinschalttaste (DET) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT). Diese Einschaltung ist gleisunabhängig und die automatische, zugbewirkte Ausschaltung unwirksam. Nach der Dauereinschaltung beginnt erst der Dauereinschaltmelder (DEM), gelb zu blinken und wechselt in gelbes Ruhelicht. Nach der interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs wird der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn der Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt.

3.1.4. **Rangierschalter (RS) am BÜ**

Für Rangierfahrten über den BÜ kann die Anlage mit Hilfe des Schlüssels „DB21“ im Rangierschalter (RS) mit einer Rechtsdrehung eingeschaltet werden. Der Schlüssel bleibt in dieser Stellung stecken. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm, die Lichtzeichen und Läutewerke werden eingeschaltet.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) im RS-Gehäuse blinkt.

3.2. **Ausschaltung**

3.2.1. **fahrzeugbewirkt**

Durch das Be- und wieder Freifahren der Ausschaltsschleifen vor und hinter der Bahnübergangssicherungsanlage schaltet sich der BÜ automatisch wieder aus.

3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) vom Stelltisch

Vor Betätigen der Hilfsauflösung muss geprüft werden, ob der Bahnübergang frei von Fahrzeugen ist!

Durch Bedienung der Hilfsauflösetaste (HAT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) bzw. Gleistaste (GIT) kann ein eingeschalteter Bahnübergang ohne Mitwirkung einer Rangierfahrt wieder ausgeschaltet werden.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass sich die Anlage auch ausschaltet, wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Fällt der Anlass für die Dauereinschaltung weg, wird die Dauereinschaltung mit der Dauereinschaltlöschttaste (DEL) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) zurückgenommen. Der Bahnübergang schaltet sich aus und der Dauereinschaltmelder (DEM) erlischt.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass sich die Anlage auch ausschaltet, wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

Wurde der BÜ mit dem Rangierschalter eingeschaltet, bleibt er solange gesichert, bis der Schlüssel „DB 21“ im Rangierschalter mit einer Linksdrehung den Bahnübergang wieder ausschaltet. Danach den Schlüssel wieder abziehen.

3.3. Einschaltautomatik

3.3.1. sperren

Die automatische Einschaltung der BÜ-Anlage durch Einstellung einer Rangierfahrstraße kann nur gleisbezogen gesperrt werden. Hierzu wird die Automatiksperrttaste (ASpT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises leuchtet rot.

Bei wirksamer Automatiksperrung kann die Anlage mit der Einschaltttaste (ET) und Dauereinschaltttaste (DET) eingeschaltet werden.

3.3.2. entsperren

Zum Entsperrung der Automatiksperrung wird die Löschtaste (LT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises erlischt.

4. Störungen

4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

Bleibt eine Taste stecken, so blinkt der Tastenüberwachungsmelder (TÜ) rot und der Störungssummer ertönt. Der Störungssummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SUT) abgeschaltet werden. Der Bediener hat zu versuchen, die Tasten zurückzuziehen. Kann die Taste nicht zurückgezogen werden, so ist die Deckplatte herauszunehmen, nicht mehr einzusetzen und sofort die zuständige LST-Fachkraft zu verständigen.

4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

Das Auslösen der Tastensicherung wird durch den rot blinkenden Tastensicherungsmelder (Si) angezeigt, zusätzlich ertönt der Störungssummer. Der Störungssummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SUT) abgeschaltet werden. Nach dem Auslösen der Tastensicherung bleibt die Bedienung aller Tasten der Bahnübergangssicherungsanlage wirkungslos. Frühestens 2 Minuten nach Auslösung der Tastensicherung kann mit der Sicherungsrückstelltaste (SiRT) versucht werden, die Sicherung zurückzustellen. Führt die Bedienung zum Erfolg, erlischt der Tastensicherungsmelder und die Anlage ist wieder bedienbar. Leuchtet der Melder weiter, ist die Anlage gestört und die zuständige LST-Fachkraft zu verständigen.

4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

Wird die BÜ-Anlage technisch nicht freigemeldet (Bahnübergangsfreimelder bleibt dunkel), gilt der BÜ als nicht gesichert. Erst nachdem für eine Ersatzsicherung des BÜ gesorgt wurde (z.B. durch Postensicherung), kann der Bahnübergang vom Fdl Bkf mit der Bahnübergangshilfsfreimeldetaste (BÜHFT) und der Gleistaste (GIT) hilfsfreigemeldet werden.

Diese Bedienung bewirkt, dass die Bahnübergangssicherungsanlage aus der Fahrstraßensicherung komplett herausgenommen wird und das deckende Signal unabhängig vom Sicherungszustand der Bahnübergangssicherungsanlage in Fahrtstellung kommt!

*Diese fehlende Signalabhängigkeit ist durch die Meldung des Postens über vollzogene Sicherung des Bahnüberganges zu ersetzen. Die Meldung muss **vor** Fahrtstellung der Deckungssignale erfolgen.*

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

4.4. Ausfall der SVA

Fällt die SVA aus, kann die Räumung des BÜs nicht mehr sichergestellt werden. Der Bahnübergang wird zwar eingeschaltet, der BÜ gilt aber als nicht gesichert.

Dadurch kommen die Deckungssignale Ls 2^{II} und Ls W512 nicht in Fahrtstellung und der Bahnübergangsfreimelder bleibt dunkel.

4.5. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

Bei Netzausfall der dezentralen Stromversorgung des Bahnübergangs leuchtet der Fehlermelder alle 10s auf und der Störwecker ertönt im gleichen Rhythmus. Der Störwecker kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) abgeschaltet werden. Die Batterie des Bahnüberganges übernimmt in diesem Fall die Stromversorgung der Anlage. Es ist vom Fdl Bkf sofort die LST-Fachkraft zu verständigen.

4.6. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.

4.7. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl Bkf. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.

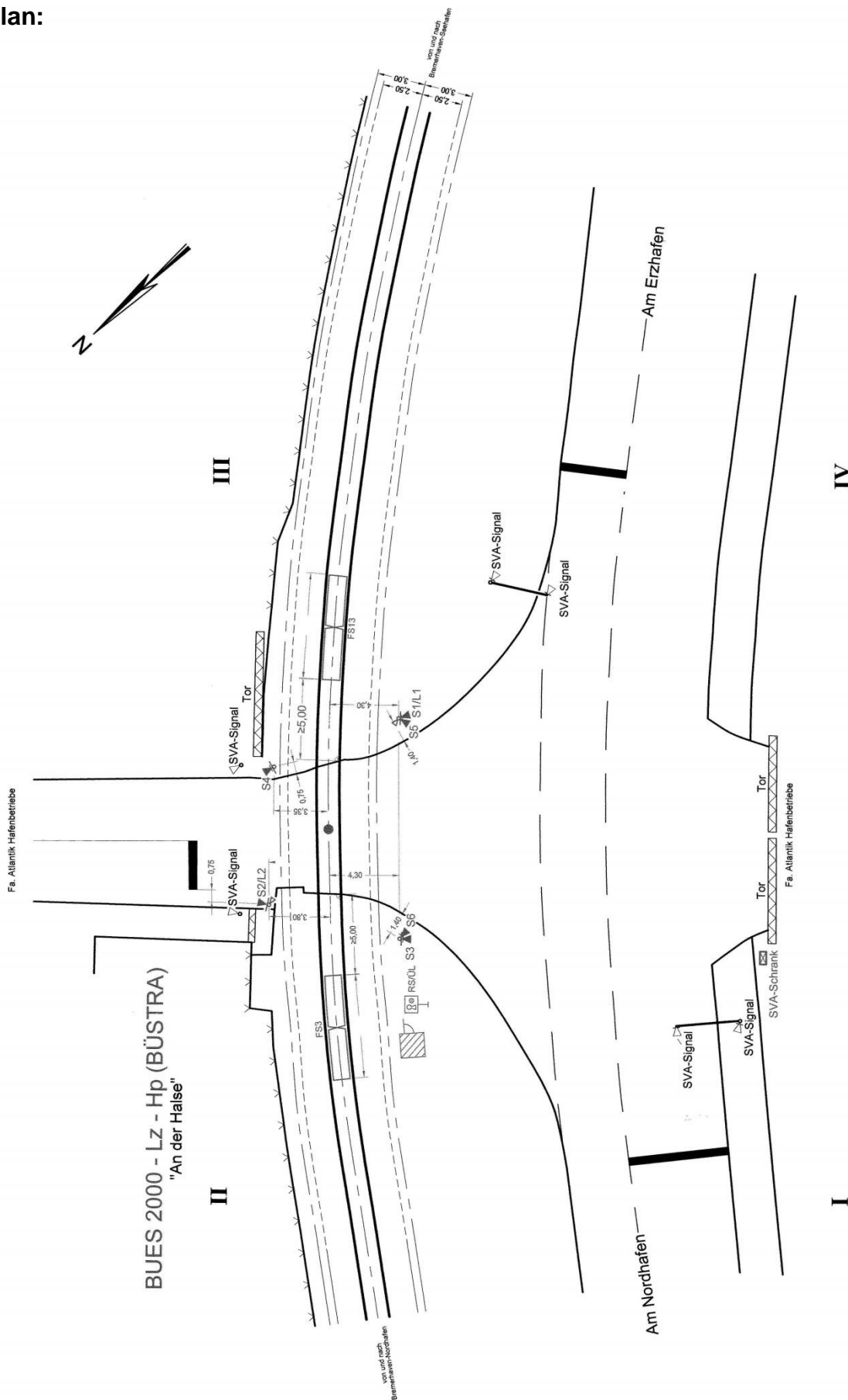
4.8. Jede Störung ist vom Fdl Bkf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

Aufgestellt: Bremerhaven, 14.12.2020

.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan:



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES 2000 LzH-Hp+FA

Atlantik

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Atlantik“ kreuzt das Gleis 300 / DKW 501 im Bft Nordhafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger und Kraftfahrzeuge.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (BUES 2000-LzH-Hp+FA).

2.1. Wesentliche Bestandteile:

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Halbschranken.
- 2.1.3. Ein Rangierschalter mit Überwachungslampe am Betonschaltheus.
- 2.1.4. Ausschalterschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)
- 2.1.5. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls-Signale) aus beiden Fahrtrichtungen.

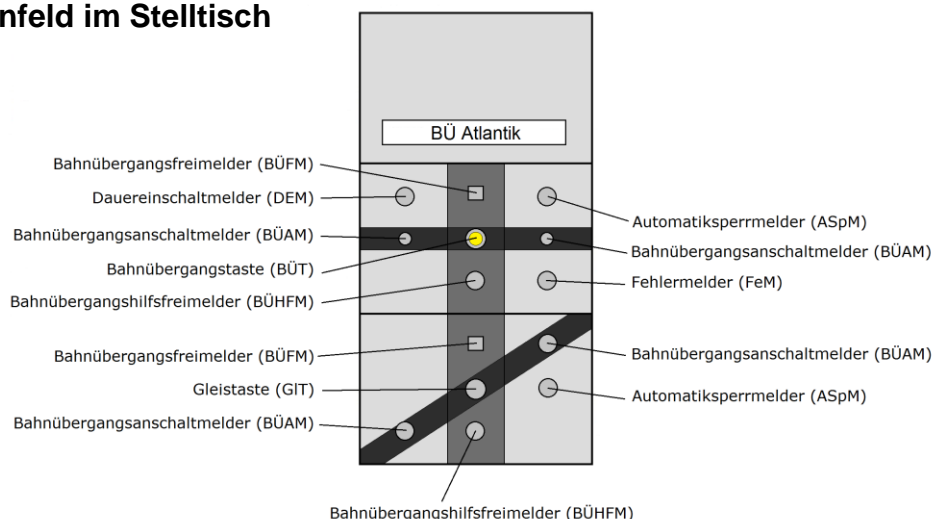
2.1.5.1. *Deckungssignale*

aus Richtung Kaiserhafen: LS W501 und LS 300^I

aus Richtung Nordhafen: LS 301^{II}, LS 302^{II}, LS 303^{II}, LS 304^{II}, LS 305^{II}, LS 306^{II}, LS 307^{II}, LS 308^{II}, LS 309^{II}, LS 310^{III}

Über das in Fahrtrichtung hinter dem BÜ liegende Gruppenausfahrtsignal P 301-310 kann vom Fdl eine Zugfahrstraße eingestellt werden. Ein in HALT fallendes LS-Signal hat zur Folge, dass das Gruppenausfahrtsignal P 301-310 ebenfalls in HALT fällt, damit kein zweifelhaftes Signalbild entsteht.

2.2. Bedienfeld im Stelltisch



2.3. Sicherungsablauf

Nach Einschaltung der Sicherungsanlage leuchtet an den Lichtzeichen gelbes Ruhelicht und die Fußgängerakustik wird eingeschaltet. Nach 3s wechseln die Lichtzeichen auf rotes Dauerlicht. Nach 13s Rotlicht werden die Schrankenantriebe angeschaltet und die Schrankenbäume verlassen die obere Endlage. Die Schrankenbäume benötigen 6s zum Erreichen der unteren Endlage und die Fußgängerakustik wird abgeschaltet. Nach Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs erfolgt die Signalfreigabe.

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage. Erst mit Erreichen der oberen Endlage werden die roten Lichtzeichen abgeschaltet und der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1.1. fahrstraßenbewirkt

Nachdem eine Fahrfahrstraße am Stellisch eingestellt wurde und diese vollständig eingelaufen ist, erfolgt automatisch eine gleisbezogene Einschaltung der BÜ-Anlage bevor das Deckungssignal auf Fahrt gestellt wird. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wird nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfremelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfremelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt.

3.1.2. Einschalttaste (ET) am Stellisch

Die BÜ-Anlage kann von Hand eingeschaltet werden, wenn z.B. die Fahrstraßenbewirkte Einschaltung gestört ist. Die BÜ-Anlage wird mit der Einschalttaste (ET) gleisbezogen eingeschaltet. Hierzu wird die Einschalttaste (ET) zusammen mit der Gleistaste (GIT) des zu befahrenden Gleises bedient. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wird nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfremelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfremelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt

3.1.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Wird der BÜ in kurzen Abständen von Rangierfahrten befahren, kann es zweckmäßig sein, die Anlage eingeschaltet zu lassen. Dies geschieht durch Bedienen der Dauereinschalttaste (DET) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT). Diese Einschaltung ist gleisunabhängig und die automatische, zugbewirkte Ausschaltung unwirksam. Nach der Dauereinschaltung beginnt erst der Dauereinschaltmelder (DEM) gelb zu blinken und wechselt in gelbes Ruhelicht beim Erreichen der unteren Endlage der Schrankenbäume. Nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs wird der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

3.1.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

Für Rangierfahrten über den BÜ kann die Anlage mit einem Schlüssel „I⁰“ durch eine 180°-Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter (RS) eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) im RS-Gehäuse blinkt.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Durch das Be- und wieder Freifahren der Schleifen vor und hinter der Straße schaltet der BÜ wieder aus.

3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) am Stelltisch

Vor Betätigen der Hilfsauflösung muss geprüft werden, ob der Bahnübergang frei von Fahrzeugen ist!

Durch Bedienung der Hilfsauflösetaste (HAT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) bzw. Gleistaste (GIT) kann ein eingeschalteter Bahnübergang ohne Mitwirkung einer Rangierfahrt wieder ausgeschaltet werden.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass die Anlage auch ausschaltet wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Fällt der Anlass für die Dauereinschaltung weg, wird die Dauereinschaltung mit der Dauereinschaltlöschtaaste (DELT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) zurückgenommen. Der Bahnübergang schaltet aus und der Dauereinschaltmelder (DEM) erlischt.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass Anlage auch ausschaltet wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

Wurde der BÜ mit dem Rangierschalter eingeschaltet, bleibt er solange gesichert, bis der Schlüssel „I⁰“ durch eine Linksdrehung entnommen wird.

3.3. Einschaltautomatik

3.3.1. sperren

Die automatische Einschaltung der BÜ-Anlage durch Einstellung einer Rangierfahrstraße kann nur gleisbezogen gesperrt werden. Hierzu wird die Automatiksperrtaste (ASpT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises leuchtet rot.

Bei wirksamer Automatiksperrung kann die Anlage mit der Einschalttaste (ET) und Dauereinschalttaste (DET) eingeschaltet werden.

3.3.2. entsperren

Zum entsperren der Automatiksperrung wird die Löschttaste (LT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises erlischt.

4. Störungen

4.1. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

Wird die BÜ-Anlage technisch nicht freigemeldet (Bahnübergangshilfsfreimelder bleibt dunkel), gilt der BÜ als nicht gesichert. Erst nachdem für eine Ersatzsicherung des BÜ gesorgt wurde (z.B. durch Postensicherung), kann der Bahnübergang vom Fdl **Bkf** mit der Bahnübergangshilfsfreimeldetaste (BÜHFT) und der Gleistaste (GIT) Hilfsfreigemeldet werden.

Diese Bedienung bewirkt, dass die Bahnübergangssicherungsanlage aus der Fahrstraßensicherung komplett herausgenommen wird und das deckende Signal unabhängig vom Sicherungszustand der Bahnübergangssicherungsanlage in Fahrtstellung kommt!

*Diese fehlende Signalabhängigkeit ist durch die Meldung des Postens über vollzogene Sicherung des Bahnüberganges zu ersetzen. Die Meldung muss **vor** Fahrtstellung der Deckungssignale erfolgen.*

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

4.2. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

Bei Netzausfall der dezentralen Stromversorgung des Bahnüberganges leuchtet der Fehlermelder alle 10s auf und der Störwecker ertönt im gleichen Rhythmus. Der Störwecker kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) abgeschaltet werden. Die Batterie des Bahnüberganges übernimmt in diesem Fall die Stromversorgung der Anlage. Es ist vom Fdl **Bkf** sofort die LST-Fachkraft zu verständigen.

- 4.3. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 durch das Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.4. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl **Bkf**. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.5. Jede Störung ist vom Fdl **Bkf** im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

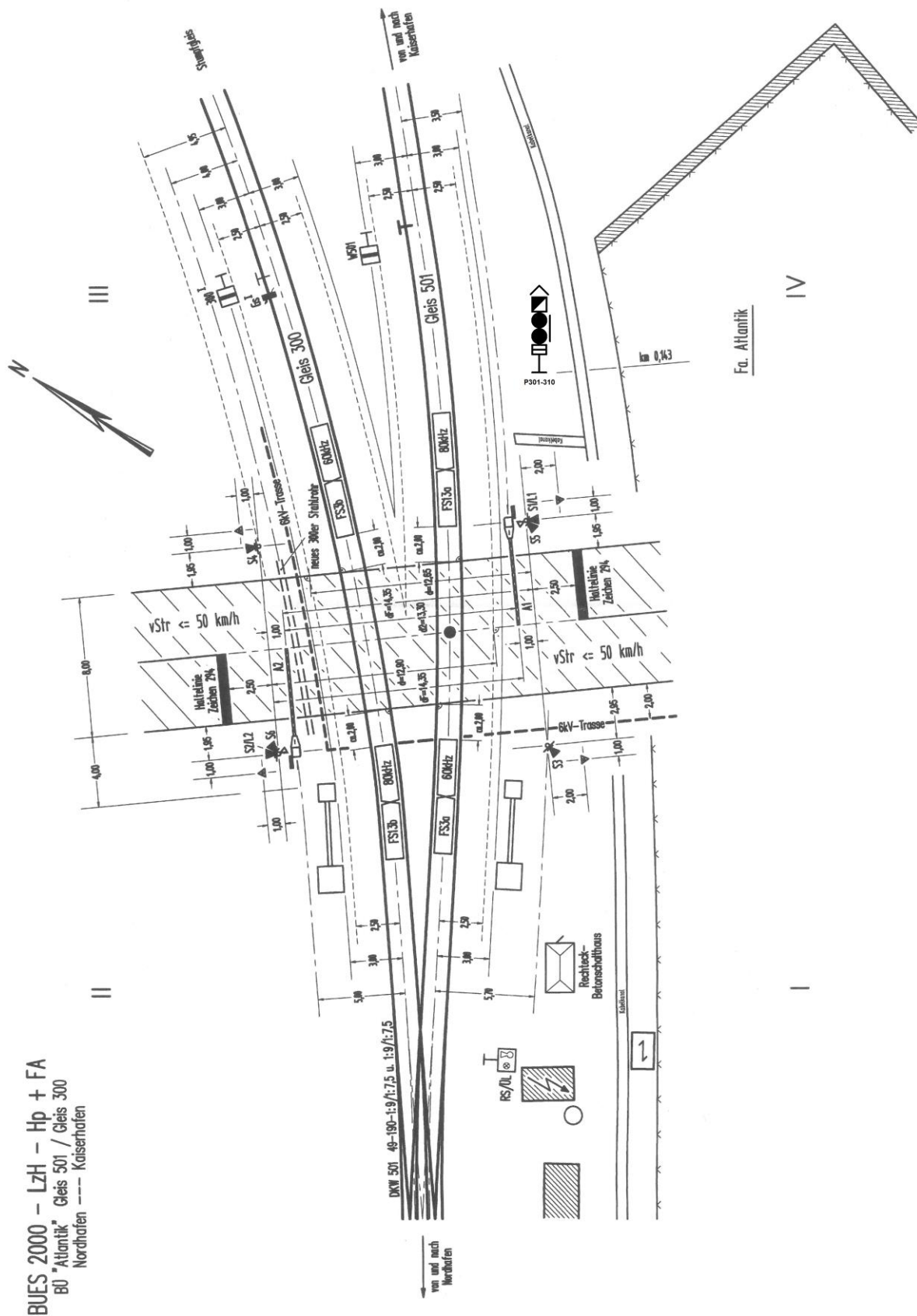
Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017



.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



BUES 2000 - LZH - Hp + FA
 BU "Atlantik" Gleis 501 / Gleis 300
 Nordhafen ---- Kaiserhafen

Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES 2000 LzH/F-ÜL

Am Nordhafen I (Gl. 321 / Gl. 322)

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Am Nordhafen I“ kreuzt das Zuführungsgleis für die Gleise 321 und 322 des Bft Nordhafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Es handelt sich um eine vereinfachte Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungslampen in den beiden Rangiertastern RT1 und RT2 direkt am BÜ. Die Signalfreigabe wird ausschließlich in den Überwachungslampen ÜL1 und ÜL 2 angezeigt.

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. 6 zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Straßen- und Wegzufahrten mit Andreaskreuz. Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. 4 Elektrohydraulische Schrankentriebe mit Vollschraken für den Rad- und Fußgängerüberweg und Halbschraken für die Straße
- 2.1.3. 2 Rangiertaster (RT) für beide Richtungen mit Überwachungslampen (ÜL)
Die Überwachungslampen sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Hilfstasten HET/HAT
- 2.1.5. 2 Fußgängerakustiken
- 2.1.6. Zeitüberschreitungs meldung

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung, Lichtzeichen S1– S6 werden mit Gelblicht angeschaltet, Anschaltung Fußgängerakustik.
3	Lichtzeichen S1 – S6 wechseln auf Rotlicht.
12	Schrakenbäume A1-A4 verlassen die obere Endlage.
22	Schrakenbäume A1-A4 erreichen die untere Endlage, Abschaltung der Fußgängerakustik.
30	Signalfreigabe der Überwachungslampen ÜL1 und ÜL2. BÜ ist gesichert
240	<i>Zeitüberschreitungs meldung</i>

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die unter Endlage und die Überwachungslampen ÜL1 oder ÜL2 schalten sich ab. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage, werden die roten Lichtzeichen ausgeschaltet und der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Bei allen Fahrten gilt: Halt vor dem BÜ!

Die BÜ-Anlage wird nur mittels Rangiertaster (RT1 oder RT2) ein- und ausgeschaltet.

3.1. Einschaltung

3.1.1. Einschaltung durch die Rangiertaster am BÜ

Die Einschaltung der Bahnübergangsanlage erfolgt durch die Rangiertaster RT1 oder RT2 am BÜ. Hierzu wird der Schlüssel DB 21 kurz nach rechts und wieder zurück gedreht (Wirkstellung des Schlüssels). Anschließend kann der Schlüssel wieder aus dem Rangiertaster entfernt werden.

Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampen ÜL1 und ÜL 2 blinken.

3.1.2. Hilfeinschaltung über Taste HET am Betonschalthaus

Die Einschaltung der BÜ - Anlage kann auch durch die Hilfs-Einschalt-Taste HET (DB 21) am Schalthaus erfolgen. Die Ansteuerung der Lichtzeichen, Lautsprecher und Schrankenantriebe erfolgt wie zuvor im BÜ-Programm beschrieben.

Da es sich hierbei um eine Hilfsfunktion handelt, erfolgt keine Anzeige der Signalfreigabe in den Überwachungslampen ÜL1 und ÜL2.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. Ausschaltung durch die Rangiertaster am BÜ

Der BÜ bleibt solange gesichert, bis ein erneuter Impuls (Wirkstellung des Schalters) in einem der beiden Rangiertaster erfolgt. Hierdurch wird die Einschaltung der BÜ-Anlage zurückgenommen und die Anlage schaltet aus. Das Rotlicht am BÜ bleibt solange eingeschaltet, bis die Schranken die obere Endlage erreicht haben.

Achtung:

Die Ausschaltung erfüllt ihre Funktion auch dann, wenn eine Rangiereinheit auf dem BÜ steht. Somit muss vor dem Ausschaltung geprüft werden, ob der Bahnübergang frei von Fahrzeugen ist!

3.2.2. Ausschaltung über Hilfsausschalttaste (HAT) am Betonschalthaus

Nach einer Einschaltung kann die BÜ - Anlage auch jederzeit mittels der Hilfs-Ausschalt-Taste (HAT) am Betonschalthaus ausgeschaltet werden.

Achtung:

Die HAT erfüllt ihre Funktion auch dann, wenn eine Rangiereinheit auf dem BÜ steht. Somit muss vor dem Betätigen der HAT geprüft werden, ob der Bahnübergang frei von Fahrzeugen ist!

3.3. Zeitüberschreitungsmeldung

Wurde 240 Sekunden nach erfolgter Einschaltung die Anlage nicht an einem der beiden Rangiertaster ausgeschaltet, werden die Überwachungslampen in den Rangiertastern dunkel geschaltet.

Der BÜ bleibt jedoch solange eingeschaltet, d.h. die Lichtzeichen und die Fußgängerakustik bleiben angeschaltet, bis

- eine der beiden Rangiertaster erneut bedient wird,
Hierfür muss der BÜ aber vorher nach Ril 408.4818 durch das Betriebspersonal örtlich gesichert werden, weil die Überwachungslampe im Rangiertaster dunkel ist,
- die HAT bedient wird oder
- eine Fachkraft LST den BÜ in Grundstellung gebracht hat.

4. Störungen

- 4.1. Wenn Störungen am BÜ auftreten, bleibt die Überwachungslampe des Rangiertasters dunkel.
- 4.2. Bei einer Störung oder Ausfall der technischen Sicherung, muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 durch das Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.3. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl Bkf. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.4. Jede Störung ist vom Fdl Bkf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

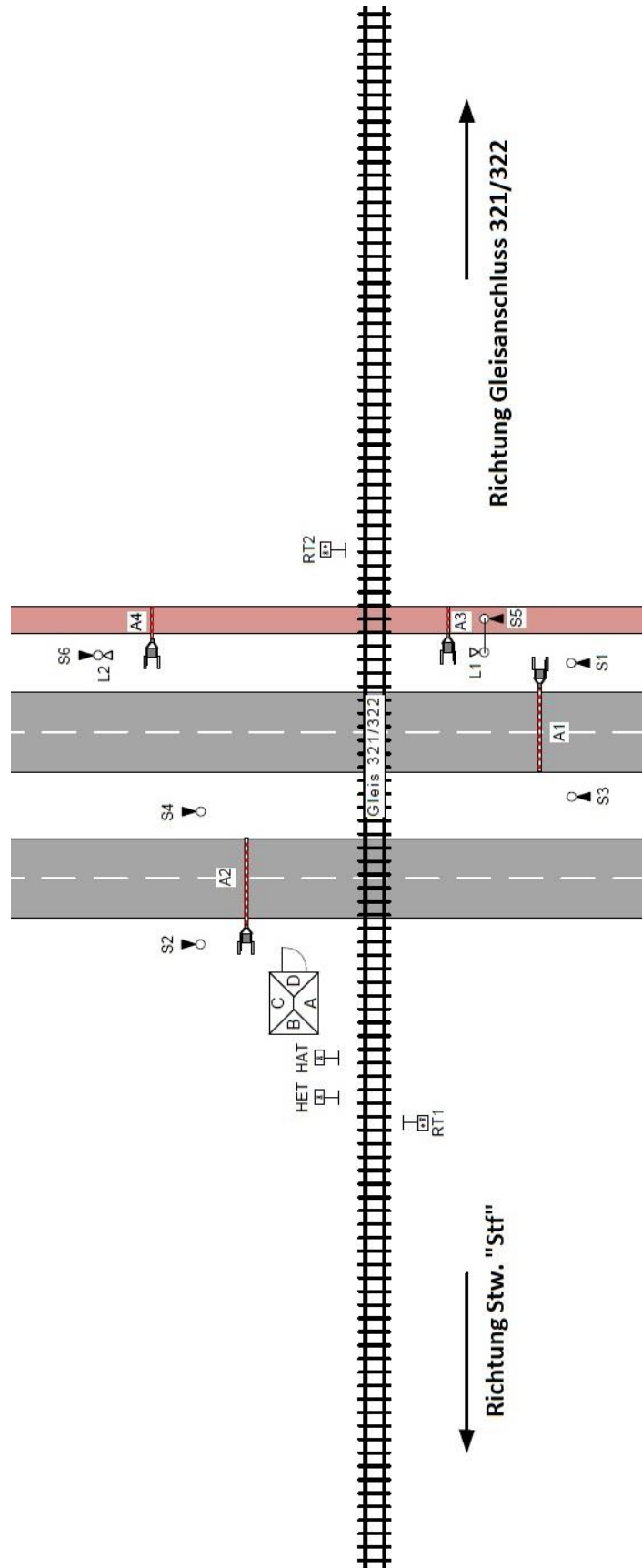
Aufgestellt: Bremerhaven, 08.02.2022



.....
Torge Stoltz

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart Lo 1/57

Am Nordhafen III (GI.329 / GI.330)

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Am Nordhafen III“ kreuzt das Zuführungsgleis für die Gleise 329 und 330 des Bft Nordhafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (Lo 1/57).

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. Rote Blinklichtzeichen an den Straßenzufahrten mit Andreaskreuz.
Die Blinklichter sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Ein Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.3. Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff BÜ 0.

2.2. Sicherungsablauf

Nach Einschaltung der Sicherungsanlage beginnen alle roten Blinklichtzeichen an zu blinken. Wurden von der Anlage alle Blinklichtzeichen auf ordnungsgemäße Funktion überprüft, wird das Überwachungssignal (ÜS) freigegeben und der Signalbegriff BÜ 1 angeschaltet. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) im RS-Kasten.

Nach der Ausschaltung geht die Anlage wieder in Grundstellung. Die Überwachungslampe (ÜL) im RS-Kasten bleibt dunkel und das Überwachungssignal (ÜS) zeigt den Signalbegriff BÜ 0.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Die BÜ-Anlage wird nur mittels Rangierschalter (RS) ein- und ausgeschaltet.

3.1. Einschaltung am BÜ

Für Rangierfahrten über den BÜ ist die Anlage mit einem Schlüssel „I⁰“ durch eine 180°-Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter (RS) einzuschalten. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal den Signalbegriff BÜ 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe im RS-Gehäuse.

3.2. Ausschaltung am BÜ

Der BÜ bleibt solange gesichert, bis der Schlüssel „I⁰“ durch eine Linksdrehung entnommen wird.

4. Störungen

- 4.1. Wenn Störungen am BÜ auftreten, zeigt das Überwachungssignal trotz eingeschalteter Anlage weiterhin den Signalbegriff BÜ 0 und die Überwachungslampe im RS-Gehäuse bleibt dunkel.
- 4.2. Bei einer Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.3. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl **Bkf**. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.4. Jede Störung ist vom Fdl **Bkf** im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

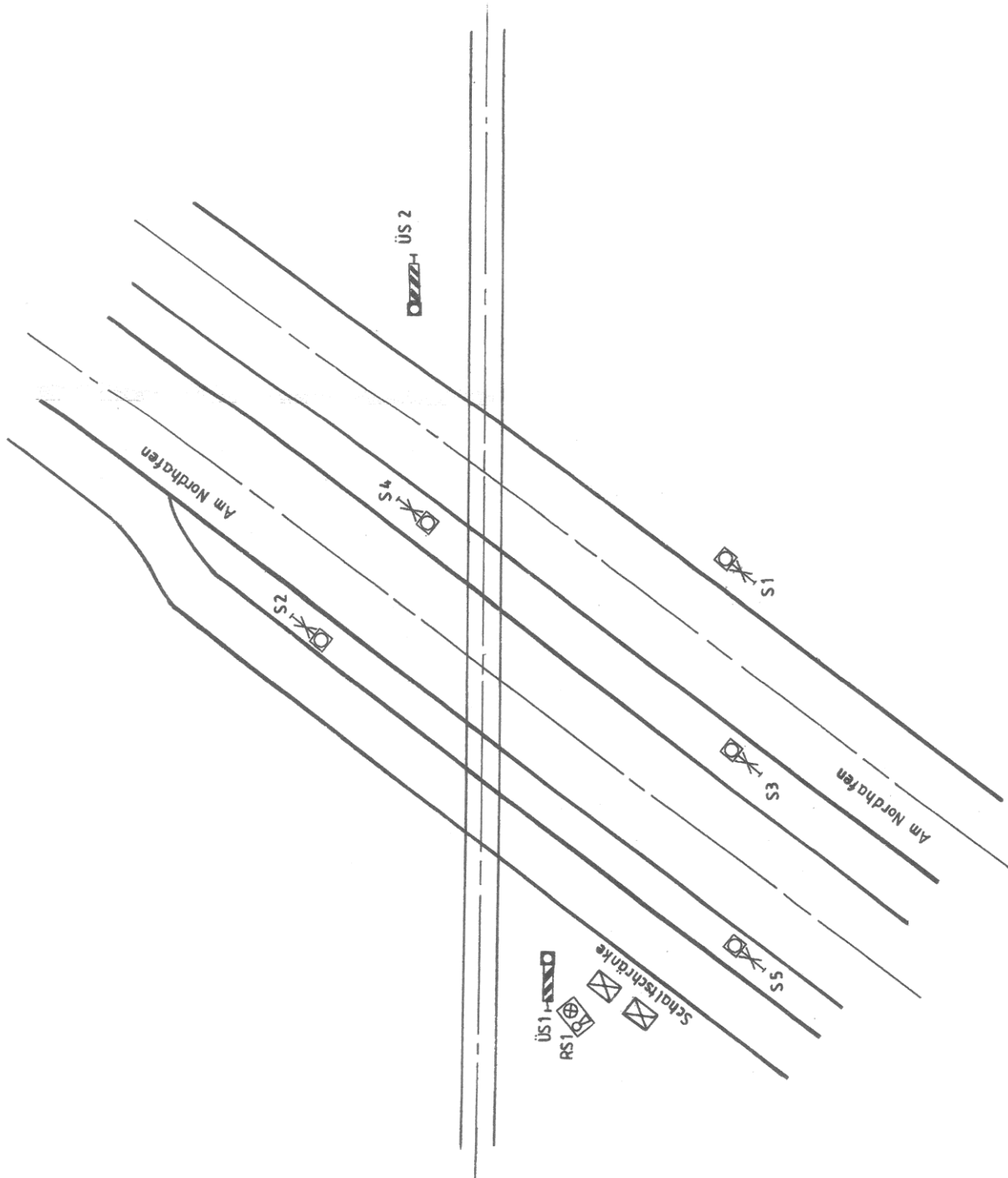
Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017



.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart EBÜT 80-V(A)-Hp

Ziomak-Rampe

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Ziomak-Rampe“ kreuzt die Gleise 333, 335, 336 des Bft Nordhafen. Er dient als BÜ mit nicht öffentlichem Verkehr für Kraftfahrzeuge.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage als Anrufschränke gesichert (EBÜT 80-V(A)-Hp).

2.1. Wesentliche Bestandteile

2.1.1. Elektrohydraulische Schrankenanhtriebe mit Vollabschluss und Andreaskreuz.
Die Schranken sind in der Grundstellung geschlossen.

2.1.2. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls-Signale) aus beiden Fahrtrichtungen.

2.1.2.1. Deckungssignale

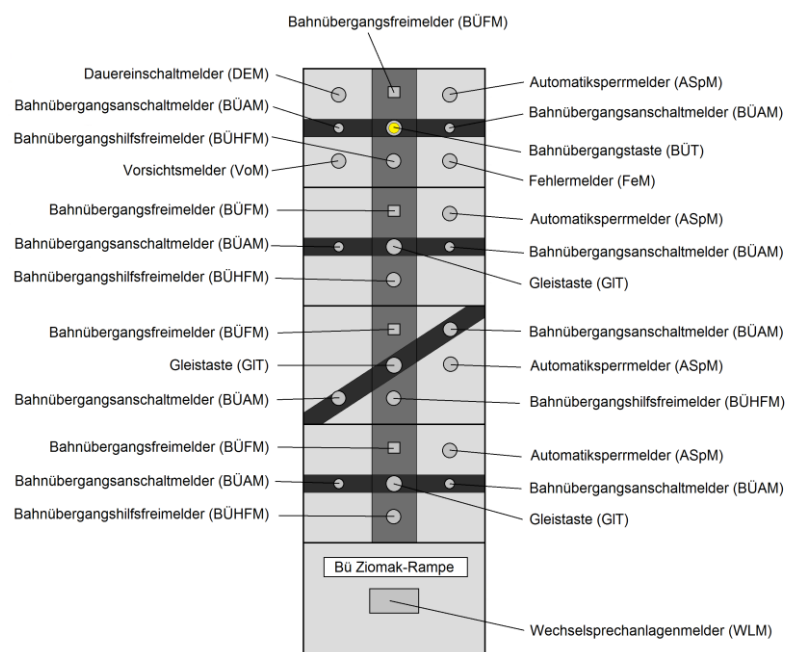
aus Richtung Nordhafen: Ls W534, Ls W536, Ls 301^I, Ls 302^I, Ls 303^I,
Ls 304^I, Ls 305^I

aus Richtung Imsumer Deich: Ls W533, Ls W538^I, Ls W543

aus Richtung CT2 / 3 : Ls 335^{IV}, Ls 336^{IV}

2.1.3. Wechselsprechanlage (WL) zwischen BÜ und Fdl **Bkf**.

2.2. Bedienfeld im Stellisch



3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Grundstellung der Anlage

In der Grundstellung sind die Schrankenbäume geschlossen, gesperrt und der Bahnübergang wird automatisch freigemeldet. Die Schrankenbäume können nicht durch anheben geöffnet werden. Im Bedienfeld leuchtet der Dauereinschaltmelder (DEM) mit gelbem Ruhelicht.

3.2. Durchführung von Rangierfahrten

Nach dem Einstellen einer Rangierfahrstraße über den in Grundstellung befindlichen Bahnübergang werden die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht angeschaltet. Nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs wird der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Ls-Signal freigegeben.

3.3. Wechselsprechanlage (WL)

Meldet sich ein Wegbenutzer über die Wechselsprechanlage (WL), so leuchtet der Wechselsprechanlagenmelder (WLM) im Stelltisch und der Summer ertönt.

Durch Bedienung der Rückfragetaste (RfT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) verstummt der Summer und die einseitige Sprechverbindung vom Bahnübergang zum Fdl **Bkf** wird dauerhaft hergestellt.

Zum Sprechen mit dem Wegbenutzer wird die Sprech Taste (SprT) alleine gedrückt gehalten und danach wieder losgelassen um die Antwort abzuwarten.

Nach Bedienung der Schrankenanlage wird die Wechselsprechanlage durch Bedienung der Rückfragehilfstaste (RfHT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) wieder abgeschaltet und der Wechselsprechanlagenmelder (WLM) erlischt.

3.4. Öffnen der Schranken

Das Öffnen der Schranken muss auf den Eisenbahnbetrieb abgestimmt werden. Ist keine Rangierfahrstraße über den Bahnübergang eingestellt oder geplant, kündigt der Fdl **Bkf** dem Wegbenutzer das Öffnen der Schranken über die Wechselsprechanlage an. Die Schranken werden mit Löschung der Dauereinschaltung durch bedienen der Dauereinschaltlösch Taste (DELT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) geöffnet. Verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage, wechselt der Dauereinschaltmelder (DEM) von gelbem Ruhelicht in Blinklicht.

Hinweis:

Bei geöffneter Schranke sollte auf jeden Fall die Wechselsprechanlage (WL) eingeschaltet bleiben, um die Vorgänge am Bahnübergang abhören zu können.

3.5. Schließen der Schranken

Nach dem Überqueren des Wegbenutzers stellt der Fdl **Bkf** das Freisein des Gefahrenraumes durch abhören der Wechselsprechanlage (WL) fest. Das Schließen der Schranken muss dem Wegbenutzer über die Wechselsprechanlage (WL) angekündigt werden. Die Schranken werden durch Bedienung der Dauereinschalttaste (DET) und Bahnübergangstaste (BÜT) geschlossen. Mit verlassen der oberen Endlage der Schrankenbäume blinken der Dauereinschaltmelder (DEM) und Vorsichtsmelder (VoM) und der Summer ertönt.

Bei schließen der Schranke sollte auf jeden Fall die Wechselsprechanlage (WL) eingeschaltet bleiben, um die Vorgänge am Bahnübergang abhören zu können.

Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wechseln Dauereinschaltmelder (DEM) und Vorsichtsmelder (VoM) in gelbes Ruhelicht.

Durch Bedienung der Bahnübergangsfreimeldetaste (BÜFT) und Bahnübergangstaste (BÜT) wird der Bahnübergang freigemeldet, der Dauereinschaltmelder (DEM) zeigt gelbes Ruhelicht, der Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) und Vorsichtsmelder (VoM) bleiben dunkel und der Summer verstummt. Diese Freimeldung bleibt für alle weiteren Rangierfahrten gespeichert, bis die Schranke erneut geöffnet wird.

4. Störungen

4.1. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

Wird die BÜ-Anlage technisch nicht freigemeldet (Bahnübergangsfreimelder bleibt dunkel), gilt der BÜ als nicht gesichert. Erst nachdem für eine Ersatzsicherung des BÜ gesorgt wurde (z.B. durch Postensicherung), kann der Bahnübergang vom Fdl **Bkf** mit der Bahnübergangshilfsfreimeldetaste (BÜHFT) und der Gleistaste (GIT) Hilfsfreigemeldet werden.

Diese Bedienung bewirkt, dass die Bahnübergangssicherungsanlage aus der Fahrstraßensicherung komplett herausgenommen wird und das deckende Signal unabhängig vom Sicherungszustand der Bahnübergangssicherungsanlage in Fahrtstellung kommt!

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

4.2. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

Bei Netzausfall der dezentralen Stromversorgung des Bahnübergangs leuchtet der Fehlermelder alle 10s auf und der Störwecker ertönt im gleichen Rhythmus. Der Störwecker kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) abgeschaltet werden. Die Batterie des Bahnüberganges übernimmt in diesem Fall die Stromversorgung der Anlage. Es ist vom Fdl **Bkf** sofort die LST-Fachkraft zu verständigen

- 4.3. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl **Bkf**. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.4. Jede Störung ist vom Fdl **Bkf** im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

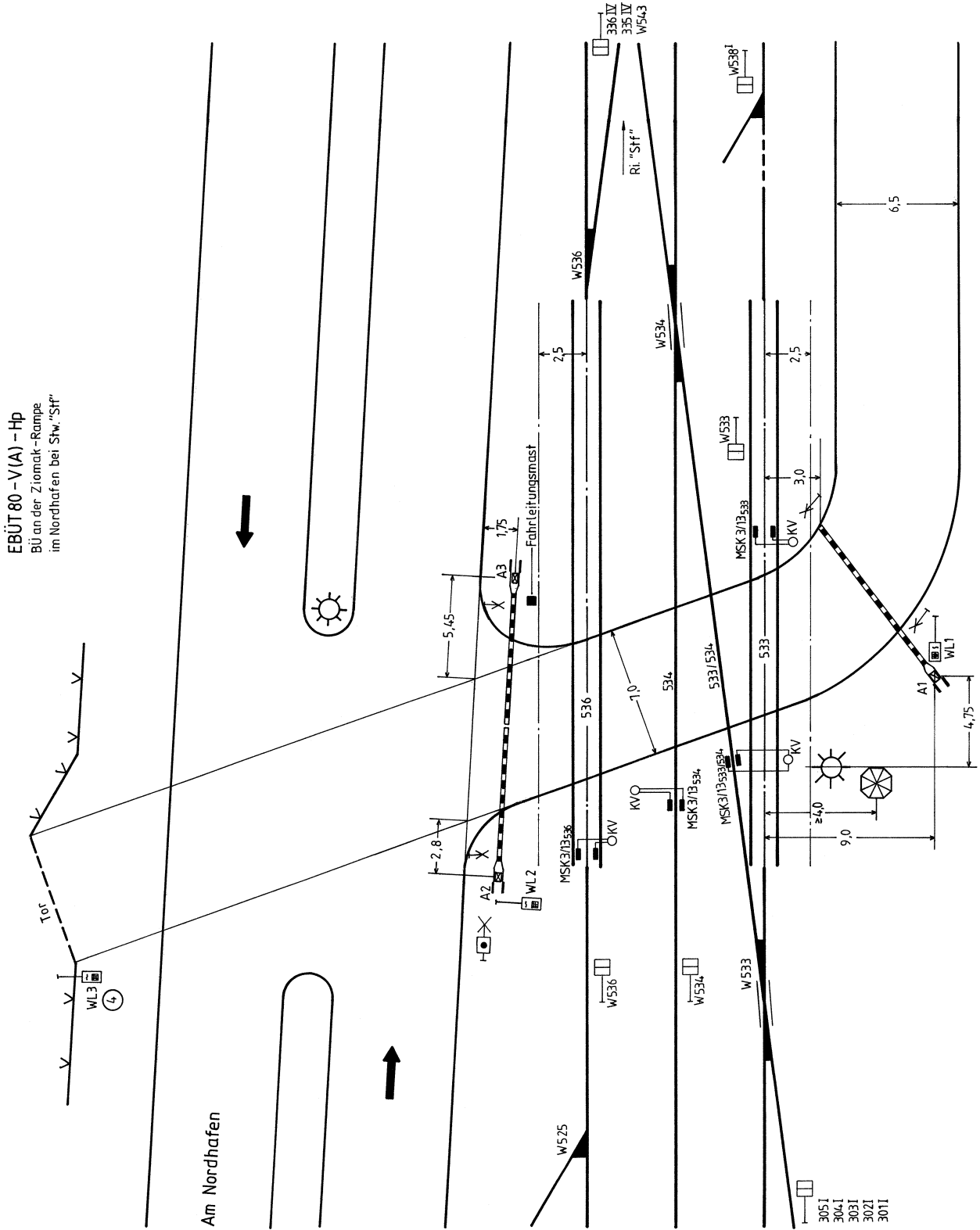
Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017



.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart EBÜT80-LzH-Hp

Senator-Borttscheller-Straße

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Senator-Borttscheller-Straße“ kreuzt die Gleise 335, 336, 425, 426 und 520 des Bft Nordhafen, besteht neben der Senator-Borttscheller-Straße auch aus der Betriebsstraße auf dem BLG-Gelände und ist als eine Einheit zu betrachten. Er dient als BÜ für öffentlichen Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (EBÜT80-LzH-Hp). Zur Erhöhung der Sicherheit ist der Gefahrenraum trotz Halbschranken vor jeder Rangierfahrt über den BÜ durch den Schrankenwärter auf Freisein zu prüfen. Ein Teil der Fahrbahn und des Fußweges sind durch den Spiegel einsehbar. Die Bedienung erfolgt über das Bedienpult am Fenster.

2.1. Wesentliche Bestandteile

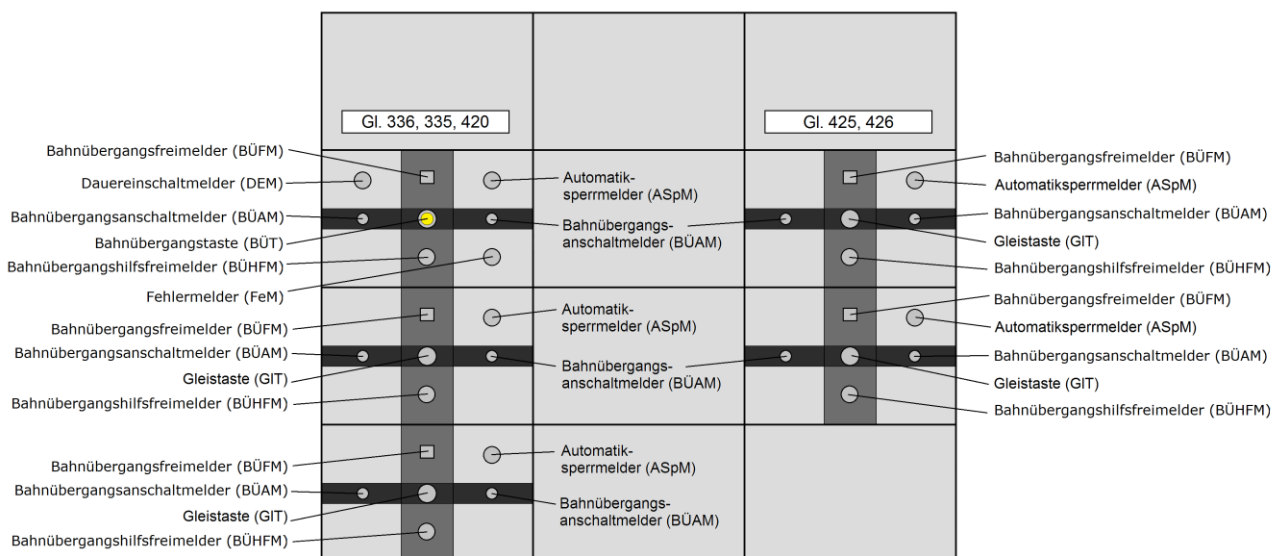
- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankentriebe mit Halbschranken.
- 2.1.3. Ausschalterschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)
- 2.1.4. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls- Signale) aus allen Fahrtrichtungen.

2.1.4.1. Deckungssignale

aus Richtung Terminal-Gelände:	Ls 335 ^{II} , Ls 336 ^{II} , Ls 425 ^{III} , Ls 426 ^{III} , Ls 520 ^{III}
aus Richtung Nordhafen:	Ls 335 ^{III} , Ls 336 ^{III}
aus Richtung Imsumer Deich:	Ls 425 ^{II} , Ls 426 ^{II}

- 2.1.5. Läutewerk

2.2. Bedienfeld Stellpult



2.3. Sicherungsablauf

Nach Einschaltung der Sicherungsanlage leuchtet an den Lichtzeichen gelbes Ruhelicht. Bei Fahrten in den Gleisen 425 und 426 wird bis zur Ausschaltung zusätzlich das Läutwerk angeschaltet. Nach 5s wechseln die Lichtzeichen auf rotes Dauerlicht. Nach 11s Rotlicht werden die Schrankenantriebe angeschaltet und die Schrankenbäume verlassen die obere Endlage. Die Schrankenbäume benötigen 10s zum Erreichen der unteren Endlage. Nach Prüfung des Schrankenwärters auf Freisein des Gefahrenraumes und Bedienung der Bahnübergangsfreimeldung, sowie interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der Sicherungsanlage erfolgt die Signalfreigabe.

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage. Erst mit Erreichen der oberen Endlage werden die roten Lichtzeichen abgeschaltet und der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1.1. fahrstraßenbewirkt

Nachdem eine Rangierfahrstraße vom Fdl Stf am Stellpult eingestellt wurde und diese vollständig eingelaufen ist, erfolgt automatisch eine gleisbezogene Einschaltung der BÜ-Anlage. Die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises leuchten mit gelbem Ruhelicht.

Nach Prüfung des Gefahrenraumes auf Freisein durch den Fdl Stf, wird die Bahnübergangsfreimeldung durch Bedienen der Bahnübergangsfreimeldetaste (BÜFT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) abgegeben. Daraufhin leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Ls-Signal freigegeben.

3.1.2. Einschalttaste (ET) am Stellisch

Die BÜ-Anlage kann von Hand eingeschaltet werden, wenn z.B. die Fahrstraßenbewirkte Einschaltung gestört ist. Die BÜ-Anlage wird mit der Einschalttaste (ET) gleisbezogen eingeschaltet. Hierzu wird die Einschalttaste (ET) zusammen mit der Gleistaste (GIT) des zu befahrenden Gleises bedient. Die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises leuchten mit gelbem Ruhelicht.

Nach Prüfung des Gefahrenraumes auf Freisein durch den Fdl Stf, wird die Bahnübergangsfreimeldung durch bedienen der Bahnübergangsfreimeldetaste (BÜFT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) abgegeben. Daraufhin leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Ls-Signal freigegeben.

3.1.3. Dauereinschaltung vom Stellisch

Wird der BÜ in kurzen Abständen von Rangierfahrten befahren, kann es zweckmäßig sein, die Anlage eingeschaltet zu lassen. Dies geschieht durch Bedienen der Dauereinschalttaste (DET) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT). Diese Einschaltung ist gleisunabhängig und die automatische, zugbewirkte Ausschaltung unwirksam. Nach der Dauereinschaltung beginnt der Dauereinschaltmelder (DEM) gelb zu blinken.

Nach Prüfung des Gefahrenraumes auf Freisein durch den Fdl Stf, wird die Bahnübergangsfreimeldung durch bedienen der Bahnübergangsfreimeldetaste (BÜFT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) abgegeben. Daraufhin wechselt der Dauereinschaltmelder (DEM) in gelbes Ruhelicht. Die Bahnübergangsfreimeldung bleibt bis zur Ausschaltung der Anlage gespeichert.

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Ls-Signal freigegeben.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Durch das Be- und wieder Freifahren der Ausschaltsschleifen vor und hinter der Bahnübergangssicherungsanlage schaltet sich der BÜ automatisch wieder aus.

3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) vom Stelltisch

Vor Betätigen der Hilfsauflösung muss geprüft werden, ob der Bahnübergang frei von Fahrzeugen ist!

Durch Bedienung der Hilfsauflösetaste (HAT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) kann ein eingeschalteter Bahnübergang ohne Mitwirkung einer Rangierfahrt wieder ausgeschaltet werden.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass die Anlage auch ausschaltet wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Fällt der Anlass für die Dauereinschaltung weg, wird die Dauereinschaltung mit der Dauereinschaltlöschttaste (DEL) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) zurückgenommen. Der Bahnübergang schaltet aus und der Dauereinschaltmelder (DEM) erlischt.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass die Anlage auch ausschaltet wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

3.3. Einschaltautomatik

3.3.1. sperren

Die automatische Einschaltung der BÜ-Anlage durch Einstellung einer Rangierfahrstraße kann nur gleisbezogen gesperrt werden. Hierzu wird die Automatiksperrttaste (ASpT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises leuchtet rot.

Bei wirksamer Automatiksperrung kann die Anlage mit der Einschaltttaste (ET) und Dauereinschaltttaste (DET) eingeschaltet werden.

3.3.2. entsperren

Zum entsperren der Automatiksperrung wird die Löschttaste (LT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises erlischt.

4. Störungen

4.1. Für diesen BÜ ist keine Signalnottaste (SNT) vorhanden. Im Gefahrenfall müssen die Deckungssignale mit der Haltgruppentaste (HaGT) und der Ls-Taste am Stelltisch auf Halt gestellt werden.

4.2. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stellpult)

Kann die BÜ-Anlage nicht mit der BÜFT freigemeldet werden (Bahnübergangsfreimelder bleibt dunkel), gilt der BÜ als nicht gesichert. Wurde für eine Ersatzweise Sicherung des BÜ gesorgt (z.B. durch Postensicherung), kann der Bahnübergang mit der Bahnübergangshilfsfreimeldetaste (BÜHFT) und der Gleistaste (GIT) Hilfsfreigemeldet werden.

Diese Bedienung bewirkt, dass die Bahnübergangssicherungsanlage aus der Fahrstraßensicherung komplett herausgenommen wird und das deckende Signal unabhängig vom Sicherungszustand des Bahnüberganges in Fahrtstellung kommt!

*Diese fehlende Signalabhängigkeit ist durch die Meldung des Postens über vollzogene Sicherung des Bahnüberganges zu ersetzen. Die Meldung muss **vor** Fahrtstellung der Deckungssignale erfolgen.*

Diese Bedienung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

4.3. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

Bei Netzausfall der dezentralen Stromversorgung des Bahnübergangs leuchtet der Fehlermelder alle 10s auf und der Störwecker ertönt im gleichen Rhythmus. Der Störwecker kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) abgeschaltet werden. Die Batterie des Bahnüberganges übernimmt in diesem Fall die Stromversorgung der Anlage. Es ist vom Fdl **Stf** sofort die LST-Fachkraft zu verständigen

4.4. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.

4.5. Bei Postensicherung ist zunächst der erste Straßenteil zu sichern. Nach der Sicherung wird der erste Straßenteil befahren und wieder vor dem zweiten angehalten. Nun wird der zweite Straßenteil gesichert. Nach Sicherung wird der Bahnübergang geräumt.

4.6. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl Stf. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.

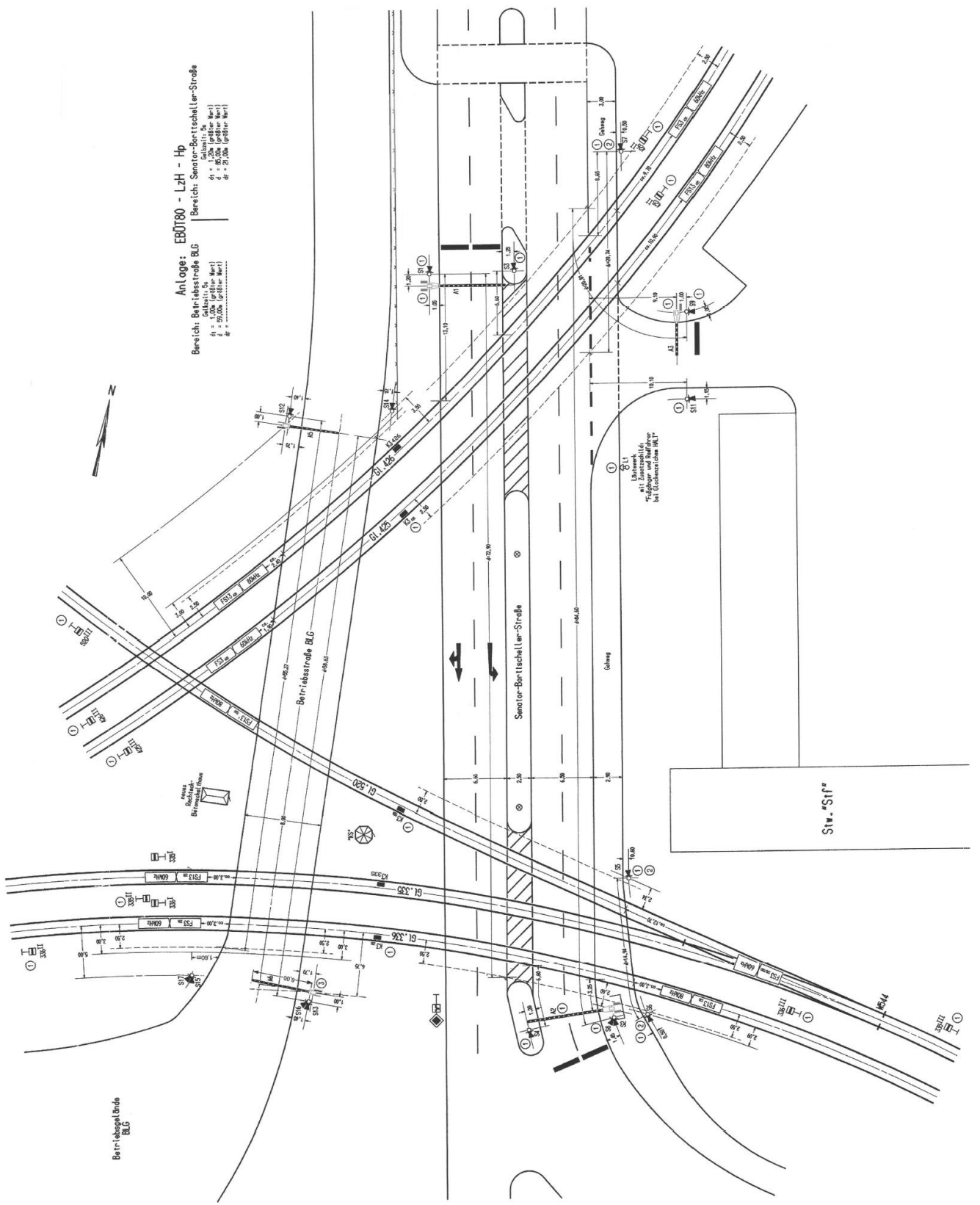
4.7. Jede Störung ist vom Fdl Stf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017

.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000 LzH-Hp

Amerikaring

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Amerikaring“ kreuzt die Gleise 333, 334, 425 und 426 des Bft Imsumer Deich. Er dient als BÜ für öffentlichen Verkehr mit Kraftfahrzeuge.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

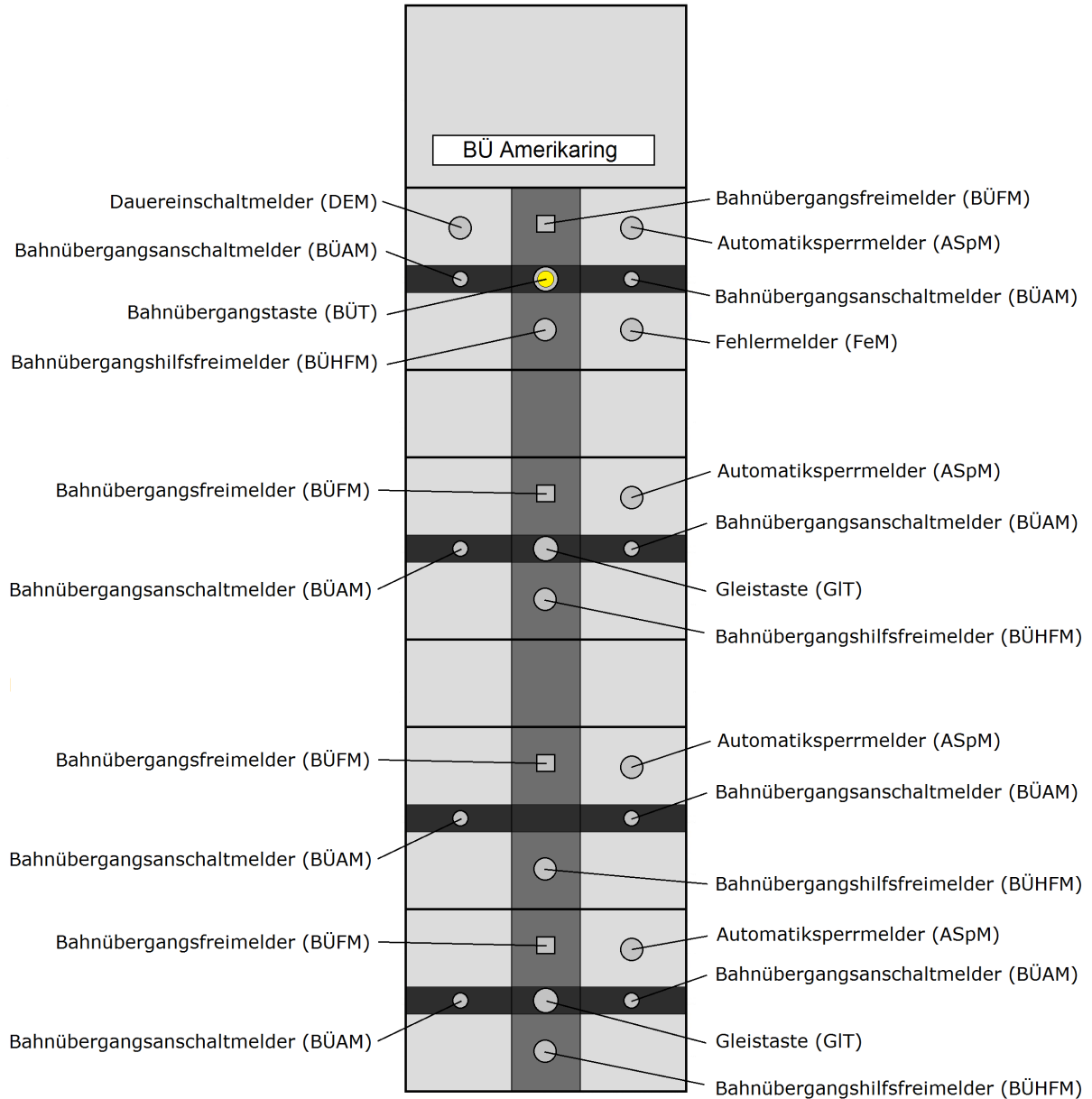
Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (BUES 2000 LzH-Hp).

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankentriebe mit Halbschranken.
- 2.1.3. Achssensoren für die Ausschaltung mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.4. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls- Signale) aus allen Fahrtrichtungen.
 - 2.1.4.1. Deckungssignale**

aus Richtung Terminal-Gelände:	Ls 425 ^I , Ls 426 ^I
aus Richtung Nordhafen:	Ls 333 ^{II} , Ls 334 ^{II}
aus Richtung Imsumer Deich: (Gleise 431-438)	Ls 431 ^{II} , Ls 432 ^{II} , Ls 433 ^{II} , Ls 434 ^{II} Ls 435 ^{II} , Ls 436 ^{II} , Ls 437 ^{II} , Ls 438 ^{II}
aus Richtung Imsumer Deich: (Gleise 439-446)	Ls 439 ^{II} , Ls 440 ^{II} , Ls 441 ^{II} , Ls 442 ^{II} , Ls 443 ^{II} , Ls 444 ^{II} , Ls 445 ^{II} , Ls 446 ^{II}
- 2.1.5. Fußgängerakustik.

2.2. Bedienfeld im Stelltisch



2.3. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung. Lichtzeichen S1 bis S6 werden mit Gelblicht angeschaltet. Anschaltung Fußgängerakustik.
3	Lichtzeichen S1 bis S6 wechseln auf Rotlicht.
37	Schrankenbäume A1 und A2 verlassen die obere Endlage.
47	Schrankenbäume A1 und A2 erreichen die untere Endlage. Abschaltung Fußgängerakustik.

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage. Erst mit Erreichen der oberen Endlage werden die roten Lichtzeichen abgeschaltet und der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1.1. fahrstraßenbewirkt

Nachdem eine Rangierfahrstraße vom Fdl Stf am Stellisch eingestellt wurde und diese vollständig eingelaufen ist, erfolgt automatisch eine gleisbezogene Einschaltung der BÜ-Anlage, bevor das Deckungssignal auf Fahrt gestellt wird. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wird nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Ls-Signal freigegeben.

3.1.2. Einschalttaste (ET) im Stellisch

Die BÜ-Anlage kann von Hand eingeschaltet werden, wenn z.B. die Fahrstraßenbewirkte Einschaltung gestört ist. Die BÜ-Anlage wird mit der Einschalttaste (ET) gleisbezogen eingeschaltet. Hierzu wird die Einschalttaste (ET) zusammen mit der Gleistaste (GIT) des zu befahrenden Gleises bedient. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wird nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Ls-Signal freigegeben.

3.1.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Wird der BÜ in kurzen Abständen von Rangierfahrten befahren, kann es zweckmäßig sein, die Anlage eingeschaltet zu lassen. Dies geschieht durch Bedienen der Dauereinschalttaste (DET) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT). Diese Einschaltung ist gleisunabhängig und die automatische, zugbewirkte Ausschaltung unwirksam. Nach der Dauereinschaltung beginnt erst der Dauereinschaltmelder (DEM) gelb zu blinken und wechselt in gelbes Ruhelicht beim Erreichen der unteren Endlage der Schrankenbäume. Nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs wird der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Durch das Be- und wieder Freifahren der Achssensoren vor und hinter der Bahnübergangssicherungsanlage schaltet sich der BÜ gleisbezogen automatisch wieder aus.

3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) vom Stelltisch

Vor Betätigen der Hilfsauflösung muss geprüft werden, ob der Bahnübergang frei von Fahrzeugen ist!

Durch Bedienung der Hilfsauflösetaste (HAT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) kann ein eingeschalteter Bahnübergang ohne Mitwirkung einer Rangierfahrt wieder ausgeschaltet werden.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass die Anlage auch ausschaltet wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Fällt der Anlass für die Dauereinschaltung weg, wird die Dauereinschaltung mit der Dauereinschaltlöschtaaste (DELT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) zurückgenommen. Der Bahnübergang schaltet aus und der Dauereinschaltmelder (DEM) erlischt.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass Anlage auch ausschaltet wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

3.3. Einschaltautomatik

3.3.1. sperren

Die automatische Einschaltung der BÜ-Anlage durch Einstellung einer Rangierfahrstraße kann nur gleisbezogen gesperrt werden. Hierzu wird die Automatiksperrtaste (ASpT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises leuchtet rot.

Bei wirksamer Automatiksperrung kann die Anlage mit der Einschalttaste (ET) und Dauereinschalttaste (DET) eingeschaltet werden.

3.3.2. entsperren

Zum entsperren der Automatiksperrung wird die Löschtaaste (LT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises erlischt.

4. Störungen

4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

Bleibt eine Taste stecken, so blinkt der Tastenüberwachungsmelder (TÜ) rot und der Störungssummer ertönt. Der Störungssummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SUT) abgeschaltet werden. Der Bediener hat zu versuchen, die Tasten zurückzuziehen. Kann die Taste nicht zurückgezogen werden, so ist die Deckplatte herauszunehmen, nicht mehr einzusetzen und sofort die zuständige LST-Fachkraft zu verständigen.

4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

Das Auslösen der Tastensicherung wird durch den rot blinkenden Tastensicherungsmelder (Si) angezeigt, zusätzlich ertönt der Störungssummer. Der Störungssummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SUT) abgeschaltet werden. Nach dem Auslösen der Tastensicherung bleibt die Bedienung aller Tasten der Bahnübergangssicherungsanlage wirkungslos. Frühestens 2 Minuten nach Auslösung der Tastensicherung kann mit der Sicherungsrückstelltaaste (SiRT) versucht werden, die Sicherung zurückzustellen. Führt die Bedienung zum Erfolg, erlischt der Tastensicherungsmelder und die Anlage ist wieder Bedienbar. Leuchtet der Melder weiter, ist die Anlage gestört und die zuständige LST-Fachkraft zu verständigen.

4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

Wird die BÜ-Anlage technisch nicht freigemeldet (Bahnübergangsfreimelder bleibt dunkel), gilt der BÜ als nicht gesichert. Erst nachdem für eine Ersatzsicherung des BÜ gesorgt wurde (z.B. durch Postensicherung), kann der Bahnübergang vom Fdl Stff mit der Bahnübergangshilfsfreimeldetaste (BÜHFT) und der Gleistaste (GIT) Hilfsfreigemeldet werden.

Diese Bedienung bewirkt, dass die Bahnübergangssicherungsanlage aus der Fahrstraßensicherung komplett herausgenommen wird und das deckende Signal unabhängig vom Sicherungszustand der Bahnübergangssicherungsanlage in Fahrtstellung kommt!

*Diese fehlende Signalabhängigkeit ist durch die Meldung des Postens über vollzogene Sicherung des Bahnüberganges zu ersetzen. Die Meldung muss **vor** Fahrtstellung der Deckungssignale erfolgen.*

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

4.4. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

Bei Netzausfall der dezentralen Stromversorgung des Bahnübergangs leuchtet der Fehlermelder alle 10s auf und der Störwecker ertönt im gleichen Rhythmus. Der Störwecker kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) abgeschaltet werden. Die Batterie des Bahnüberganges übernimmt in diesem Fall die Stromversorgung der Anlage. Es ist vom Fdl Stf sofort die LST-Fachkraft zu verständigen.

4.5. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.

4.6. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl Stf. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.

4.7. Jede Störung ist vom Fdl Stf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

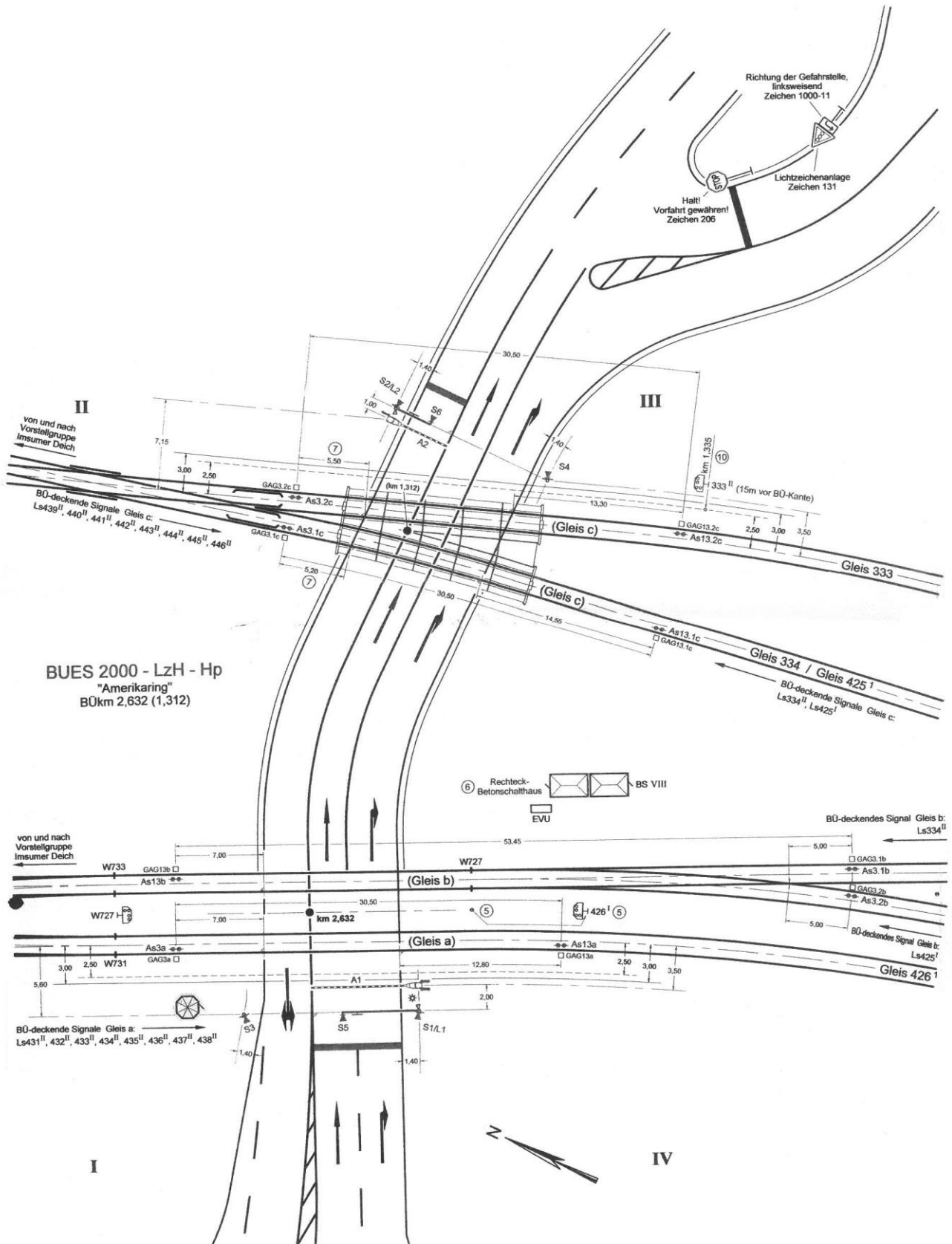
Aufgestellt: Bremerhaven, 05.12.2017



.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000 LzH-Hp

CT3

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „CT3“ kreuzt die Gleise 531 und 532 des Bft Weddewarder Tief. Er dient als BÜ auf dem Terminalgelände der Eurogate für öffentlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (BUES 2000 LzH-Hp).

2.1. Wesentliche Bestandteile

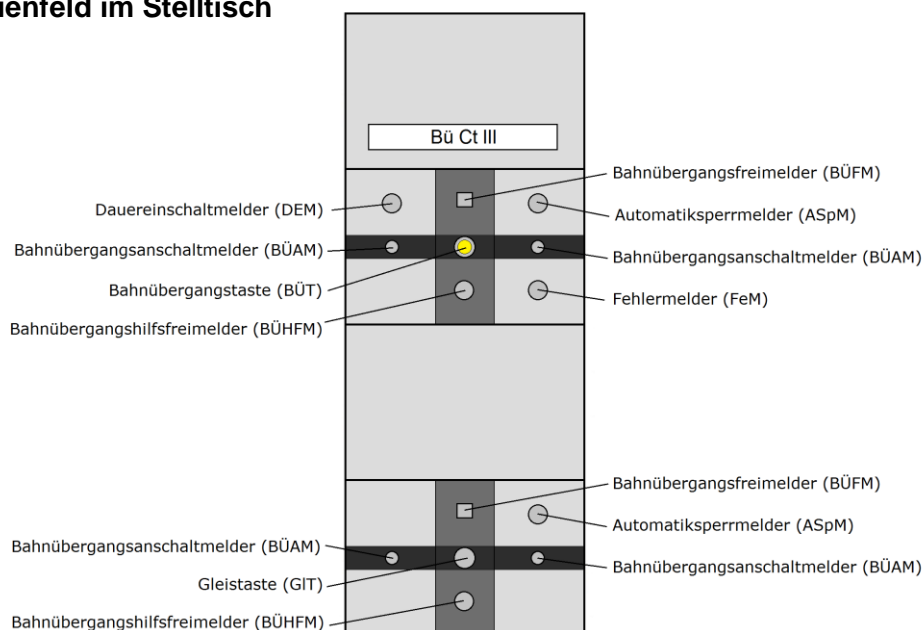
- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Halbschranken.
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL)
Die Überwachungslampe ist in Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Ausschalterschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)
- 2.1.5. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls- Signale) aus allen Fahrtrichtungen.

2.1.5.1. *Deckungssignale*

aus Richtung Terminal-Gelände: Ls 531^{III}, Ls 532^{III}

aus Richtung Weddewarder Tief: Ls 531^{II}, Ls 532^{II}

2.2. Bedienfeld im Stellisch



2.3. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung. Lichtzeichen S1, S3, S5 und S9 werden mit Gelblicht angeschaltet
3	Lichtzeichen S1, S3, S5 und S9 wechseln auf Rotlicht
13	Lichtzeichen S2, S4 und S6 werden mit Gelblicht angeschaltet
16	Lichtzeichen S2, S4 und S6 wechseln auf Rotlicht Schrankenbaum A1 verlässt die obere Endlage
23	Lichtzeichen S7 und S8 werden mit Gelblicht angeschaltet
26	Lichtzeichen S7 und S8 wechseln auf Rotlicht Schrankenbaum A1 erreicht die untere Endlage
29	Schrankenbaum A2 verlässt die obere Endlage
39	Schrankenbaum A2 erreicht die untere Endlage Schrankenbaum A3 verlässt die obere Endlage
49	Schrankenbaum A3 erreicht die untere Endlage Rotlicht des vorgeschalteten Lichtzeichen S9 wird abgeschaltet Signalfreigabe des Deckungssignals

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage. Erst mit Erreichen der oberen Endlage werden alle roten Lichtzeichen abgeschaltet und der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1.1. fahrstraßenbewirkt

Nachdem eine Rangierfahrstraße vom Fdl Stf am Stelltisch eingestellt wurde und diese vollständig eingelaufen ist, erfolgt automatisch eine gleisbezogene Einschaltung der BÜ-Anlage bevor das Deckungssignal auf Fahrt gestellt wird. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wird nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der BÜ automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Ls-Signal freigegeben.

3.1.2. Einschalttaste (ET) am Stelltisch

Die BÜ-Anlage kann von Hand eingeschaltet werden, wenn z.B. die Fahrstraßenbewirkte Einschaltung gestört ist. Die BÜ-Anlage wird mit der Einschalttaste (ET) gleisbezogen eingeschaltet. Hierzu wird die Einschalttaste (ET) zusammen mit der Gleistaste (GIT) des zu befahrenden Gleises bedient. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wird nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der BÜ automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Ls-Signal freigegeben.

3.1.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Wird der BÜ in kurzen Abständen von Rangierfahrten befahren, kann es zweckmäßig sein, die Anlage eingeschaltet zu lassen. Dies geschieht durch Bedienen der Dauereinschalttaste (DET) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT). Diese Einschaltung ist gleisunabhängig und die automatische, zugbewirkte Ausschaltung unwirksam. Nach der Dauereinschaltung beginnt erst der Dauereinschaltmelder (DEM) gelb zu blinken und wechselt in gelbes Ruhelicht beim Erreichen der unteren Endlage der Schrankenbäume. Nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs wird der BÜ automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

3.1.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

Für Rangierfahrten über den BÜ kann die Anlage mit einem Schlüssel „I⁰“ durch eine 180°-Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter (RS) eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) im RS-Gehäuse blinkt.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Durch das Be- und wieder Freifahren der Ausschaltsschleifen vor und hinter der Bahnübergangssicherungsanlage schaltet sich der BÜ automatisch wieder aus.

3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) am Stelltisch

Vor Betätigen der Hilfsauflösung muss geprüft werden, ob der Bahnübergang frei von Fahrzeugen ist!

Durch Bedienung der Hilfsauflösetaste (HAT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) bzw. Gleistaste (GIT) kann ein eingeschalteter Bahnübergang ohne Mitwirkung einer Rangierfahrt wieder ausgeschaltet werden.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass die Anlage auch ausschaltet wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Fällt der Anlass für die Dauereinschaltung weg, wird die Dauereinschaltung mit der Dauereinschaltlöschttaste (DELT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) zurückgenommen. Der Bahnübergang schaltet aus und der Dauereinschaltmelder (DEM) erlischt.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass Anlage auch ausschaltet wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

Wurde der BÜ vom Betriebspersonal des EVU mit dem Rangierschalter eingeschaltet, bleibt er solange gesichert, bis der Schlüssel „I“ durch eine Linksdrehung entnommen wird.

3.3. Einschaltautomatik

3.3.1. sperren

Die automatische Einschaltung der BÜ-Anlage durch Einstellung einer Rangierfahrstraße kann nur gleisbezogen gesperrt werden. Hierzu wird die Automatiksperrttaste (ASpT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises leuchtet rot.

Bei wirksamer Automatiksperrung kann die Anlage mit der Einschaltttaste (ET) und Dauereinschaltttaste (DET) eingeschaltet werden.

3.3.2. entsperren

Zum entsperren der Automatiksperrung wird die Löschtaste (LT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises erlischt.

4. Störungen

4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

Bleibt eine Taste stecken, so blinkt der Tastenüberwachungsmelder (TÜ) rot und der Störungssummer ertönt. Der Störungssummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SUT) abgeschaltet werden. Der Bediener hat zu versuchen, die Tasten zurückzuziehen. Kann die Taste nicht zurückgezogen werden, so ist die Deckplatte herauszunehmen, nicht mehr einzusetzen und sofort die zuständige LST-Fachkraft zu verständigen.

4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

Das Auslösen der Tastensicherung wird durch den rot blinkenden Tastensicherungsmelder (Si) angezeigt, zusätzlich ertönt der Störungssummer. Der Störungssummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SUT) abgeschaltet werden. Nach dem Auslösen der Tastensicherung bleibt die Bedienung aller Tasten der Bahnübergangssicherungsanlage wirkungslos. Frühestens 2 Minuten nach Auslösung der Tastensicherung kann mit der Sicherungsrückstelltaste (SiRT) versucht werden, die Sicherung zurückzustellen. Führt die Bedienung zum Erfolg, erlischt der Tastensicherungsmelder und die Anlage ist wieder bedienbar. Leuchtet der Melder weiter, ist die Anlage gestört und die zuständige LST-Fachkraft zu verständigen.

4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

Wird die BÜ-Anlage technisch nicht freigemeldet (Bahnübergangsfreimelder bleibt dunkel), gilt der BÜ als nicht gesichert. Erst nachdem für eine Ersatzsicherung des BÜ gesorgt wurde (z.B. durch Postensicherung), kann der Bahnübergang vom Fdl Stf mit der Bahnübergangshilfsfreimeldetaste (BÜHFT) und der Gleistaste (GIT) Hilfsfreigemeldet werden.

Diese Bedienung bewirkt, dass die Bahnübergangssicherungsanlage aus der Fahrstraßensicherung komplett herausgenommen wird und das deckende Signal unabhängig vom Sicherungszustand der Bahnübergangssicherungsanlage in Fahrtstellung kommt!

*Diese fehlende Signalabhängigkeit ist durch die Meldung des Postens über vollzogene Sicherung des Bahnüberganges zu ersetzen. Die Meldung muss **vor** Fahrtstellung der Deckungssignale erfolgen.*

4.4. **Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.**

4.5. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

Bei Netzausfall der dezentralen Stromversorgung des Bahnüberganges leuchtet der Fehlermelder alle 10s auf und der Störwecker ertönt im gleichen Rhythmus. Der Störwecker kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) abgeschaltet werden. Die Batterie des Bahnüberganges übernimmt in diesem Fall die Stromversorgung der Anlage. Es ist vom Fdl **Stf** sofort die LST-Fachkraft zu verständigen

- 4.6. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.7. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl Stf. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.8. Jede Störung ist vom Fdl Stf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

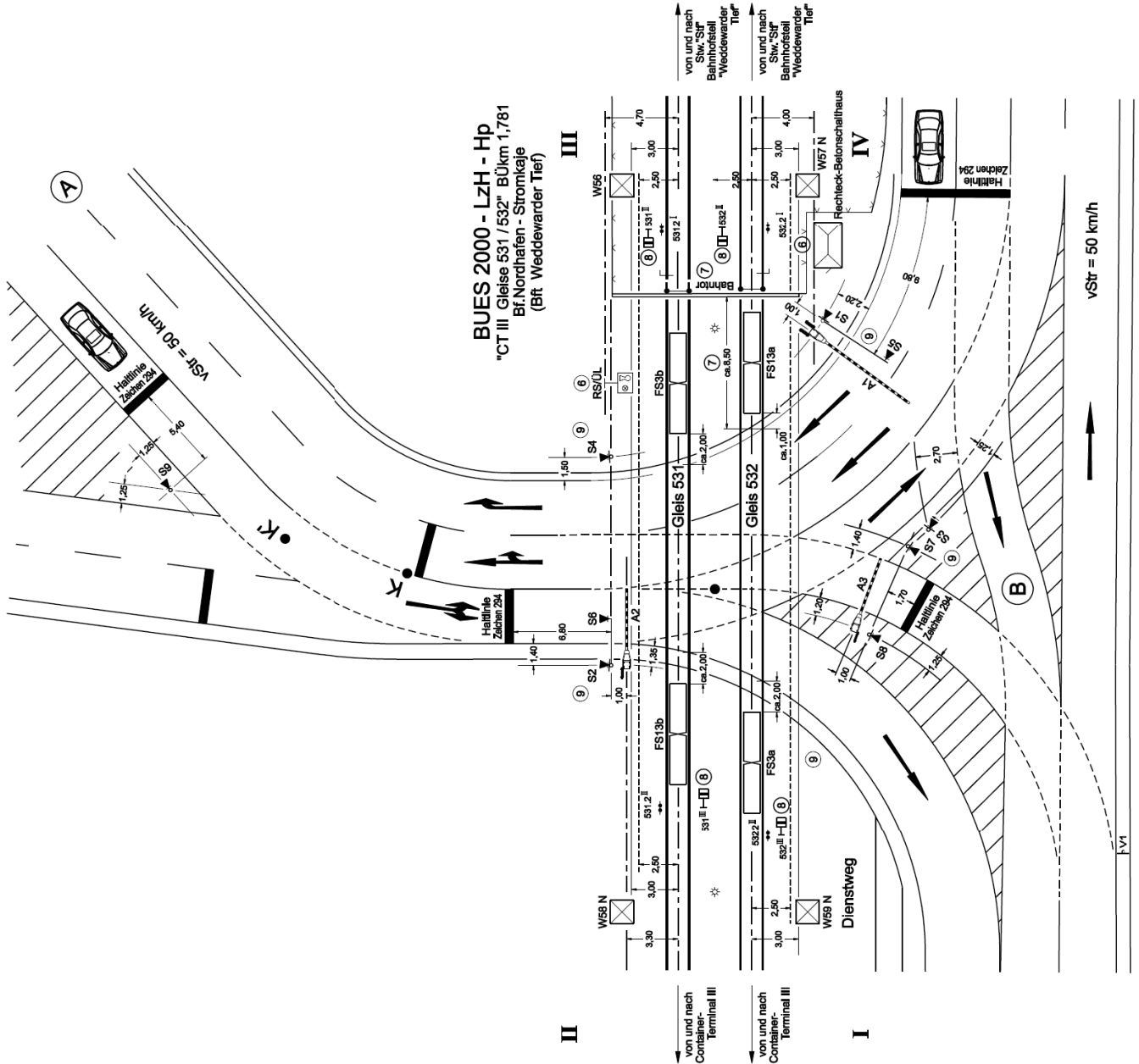
Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017



.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000 LzH-Hp

CT4

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „CT4“ kreuzt die Zuführungsgleise 731 und 732 der KLV-Anlage CT4. Er dient als BÜ auf dem Terminalgelände der Eurogate für öffentlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (BUES 2000 LzH-Hp).

2.1. Wesentliche Bestandteile

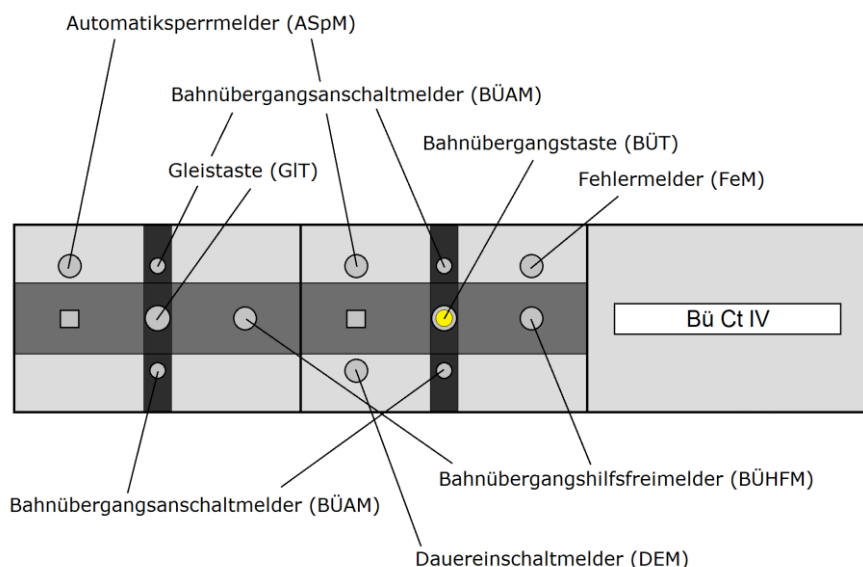
- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Halbschranken.
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL)
Die Überwachungslampe ist in Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Ausschalterschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)
- 2.1.5. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls- Signale) aus allen Fahrtrichtungen.

2.1.5.1. *Deckungssignale*

aus Richtung KLV-Anlage: Ls 731^{III}, Ls 732^{III}

aus Richtung Weddewarder Tief: Ls 731^{II}, Ls 732^{II}

2.2. Bedienfeld im Stellisch



2.3. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung. Lichtzeichen S1 bis S6 werden mit Gelblicht angeschaltet
3	Lichtzeichen S1 bis S6 wechseln auf Rotlicht
16	Schrankenbäume A1 und A2 verlassen die obere Endlage
26	Schrankenbäume A1 und A2 erreichen die untere Endlage Signalfreigabe des Deckungssignals

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage. Erst mit Erreichen der oberen Endlage werden alle roten Lichtzeichen abgeschaltet und der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1.1. fahrstraßenbewirkt

Nachdem eine Rangierfahrstraße vom Fdl Stf am Stelltisch eingestellt wurde und diese vollständig eingelaufen ist, erfolgt automatisch eine gleisbezogene Einschaltung der BÜ-Anlage bevor das Deckungssignal auf Fahrt gestellt wird. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wird nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der BÜ automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Ls-Signal freigegeben.

3.1.2. Einschalttaste (ET) am Stelltisch

Die BÜ-Anlage kann von Hand eingeschaltet werden, wenn z.B. die Fahrstraßenbewirkte Einschaltung gestört ist. Die BÜ-Anlage wird mit der Einschalttaste (ET) gleisbezogen eingeschaltet. Hierzu wird die Einschalttaste (ET) zusammen mit der Gleistaste (GIT) des zu befahrenden Gleises bedient. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wird nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der BÜ automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Der BÜ gilt für eine Fahrstraße als gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Ls-Signal freigegeben.

3.1.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Wird der BÜ in kurzen Abständen von Rangierfahrten befahren, kann es zweckmäßig sein, die Anlage eingeschaltet zu lassen. Dies geschieht durch Bedienen der Dauereinschalttaste (DET) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT). Diese Einschaltung ist gleisunabhängig und die automatische, zugbewirkte Ausschaltung unwirksam. Nach der Dauereinschaltung beginnt erst der Dauereinschaltmelder (DEM) gelb zu blinken und wechselt in gelbes Ruhelicht beim Erreichen der unteren Endlage der Schrankenbäume. Nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs wird der BÜ automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

3.1.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

Für Rangierfahrten über den BÜ kann die Anlage mit einem Schlüssel „I⁰“ durch Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter (RS) eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) im RS-Gehäuse blinkt.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Durch das Be- und wieder Freifahren der Ausschalterschleifen vor und hinter der Bahnübergangssicherungsanlage schaltet sich der BÜ automatisch wieder aus.

3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) vom Stelltisch

Vor Betätigen der Hilfsauflösung muss geprüft werden, ob der Bahnübergang frei von Fahrzeugen ist!

Durch Bedienung der Hilfsauflösetaste (HAT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) bzw. Gleistaste (GIT) kann ein eingeschalteter Bahnübergang ohne Mitwirkung einer Rangierfahrt wieder ausgeschaltet werden.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass die Anlage auch ausschaltet wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Fällt der Anlass für die Dauereinschaltung weg, wird die Dauereinschaltung mit der Dauereinschaltlöschttaste (DEL) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) zurückgenommen. Der Bahnübergang schaltet aus und der Dauereinschaltmelder (DEM) erlischt.

Bei dieser Bedienung ist zu beachten, dass Anlage auch ausschaltet wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

Wurde der BÜ vom Rangierpersonal mit dem Rangierschalter eingeschaltet, bleibt er solange gesichert, bis der Schlüssel „I“ durch eine Linksdrehung entnommen wird.

3.3. Einschaltautomatik

3.3.1. sperren

Die automatische Einschaltung der BÜ-Anlage durch Einstellung einer Rangierfahrstraße kann nur gleisbezogen gesperrt werden. Hierzu wird die Automatiksperrtaste (ASpT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises leuchtet rot.

Bei wirksamer Automatiksperrung kann die Anlage mit der Einschalttaste (ET) und Dauereinschalttaste (DET) eingeschaltet werden.

3.3.2. entsperren

Zum entsperren der Automatiksperrung wird die Löschttaste (LT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises erlischt.

4. Störungen

4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

Bleibt eine Taste stecken, so blinkt der Tastenüberwachungsmelder (TÜ) rot und der Störungssummer ertönt. Der Störungssummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SUT) abgeschaltet werden. Der Bediener hat zu versuchen, die Tasten zurückzuziehen. Kann die Taste nicht zurückgezogen werden, so ist die Deckplatte herauszunehmen, nicht mehr einzusetzen und sofort die zuständige LST-Fachkraft zu verständigen.

4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

Das Auslösen der Tastensicherung wird durch den rot blinkenden Tastensicherungsmelder (Si) angezeigt, zusätzlich ertönt der Störungssummer. Der Störungssummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SUT) abgeschaltet werden. Nach dem Auslösen der Tastensicherung bleibt die Bedienung aller Tasten der Bahnübergangssicherungsanlage wirkungslos. Frühestens 2 Minuten nach Auslösung der Tastensicherung kann mit der Sicherungsrückstellttaste (SiRT) versucht werden, die Sicherung zurückzustellen. Führt die Bedienung zum Erfolg, erlischt der Tastensicherungsmelder und die Anlage ist wieder bedienbar. Leuchtet der Melder weiter, ist die Anlage gestört und die zuständige LST-Fachkraft zu verständigen.

4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

Wird die BÜ-Anlage technisch nicht freigemeldet (Bahnübergangshilfsfreimelder bleibt dunkel), gilt der BÜ als nicht gesichert. Erst nachdem für eine Ersatzsicherung des BÜ gesorgt wurde (z.B. durch Postensicherung), kann der Bahnübergang vom Fdl Stf mit der Bahnübergangshilfsfreimeldetaste (BÜHFT) und der Gleistaste (GIT) Hilfsfreigemeldet werden.

Diese Bedienung bewirkt, dass die Bahnübergangssicherungsanlage aus der Fahrstraßensicherung komplett herausgenommen wird und das deckende Signal unabhängig vom Sicherungszustand der Bahnübergangssicherungsanlage in Fahrtstellung kommt!

*Diese fehlende Signalabhängigkeit ist durch die Meldung des Postens über vollzogene Sicherung des Bahnüberganges zu ersetzen. Die Meldung muss **vor** Fahrtstellung der Deckungssignale erfolgen.*

4.4. **Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.**

4.5. **Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)**

Bei Netzausfall der dezentralen Stromversorgung des Bahnübergangs leuchtet der Fehlermelder alle 10s auf und der Störwecker ertön im gleichen Rhythmus. Der Störwecker kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) abgeschaltet werden. Die Batterie des Bahnüberganges übernimmt in diesem Fall die Stromversorgung der Anlage. Es ist vom Fdl **Stf** sofort die LST-Fachkraft zu verständigen

4.6. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.

4.7. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl Stf. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.

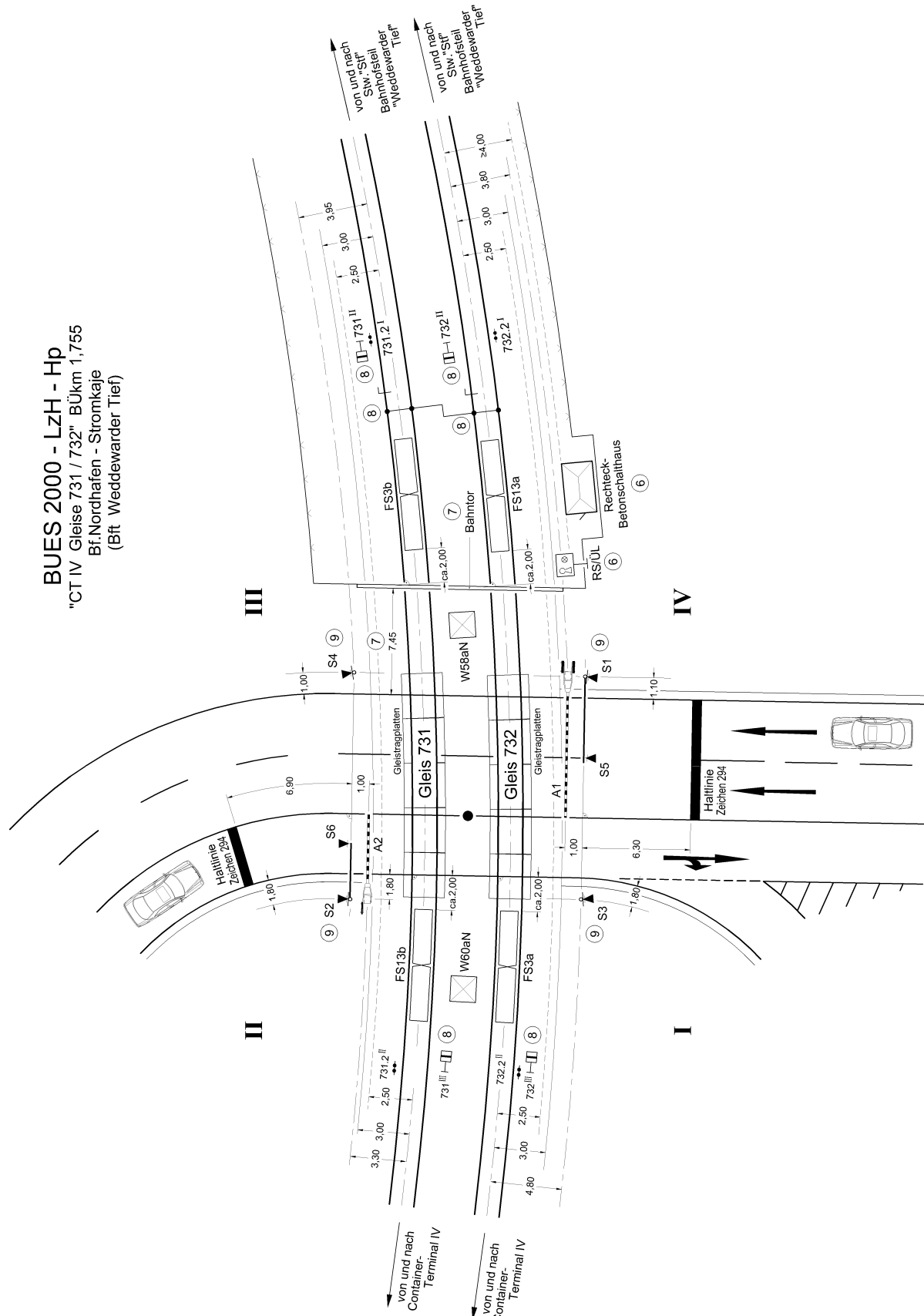
4.8. Jede Störung ist vom Fdl Stf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017

.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



BUES 2000 - LZH - Hp
 "CT IV Gleise 731 / 732" BÜkm 1,755
 Bf. Nordhafen - Stromkaie
 (Bf Weddewarder Tief)

Betriebsanweisung für die Bahntore am Stellwerk „Stf“

Elektrisch betriebene Bahntore der Firma EUROGATE an
den Bahnübergängen:

- BÜ Senator-Borttscheller-Straße
- BÜ CT 3
- BÜ CT 4



Betriebsanweisung für die Bahntore am Stellwerk

Der Schaltkasten der Torsteuerung verfügt über einen Knebelschalter. Dreht man diesen nach links, fahren die Tore auf, bewegt man den Knebelschalter nach rechts, fahren die Tore zu.

Zudem verfügt der Schaltkasten über einen roten Stoptaster, den man betätigen muss, wenn man den Richtungswechsel der Tore ändern möchte. Durch Betätigen der Stoptaste, stoppen die Tore und man kann über den Knebelschalter die neue Richtung wählen.

Befinden sich die Tore im aufgefahrenen Zustand leuchtet die weiße Leuchte, im zugefahrenen Zustand die rote Leuchte. Die beiden Leuchten kommen nur, wenn alle Tore auf- oder alle Tore zugefahren sind.

Sollte die rote Störleuchte aufleuchten, können die Tore nicht gefahren werden. Im Störfall bitte wie folgt vorgehen:

- Ansprechpartner bei Störungen ist in der Zeit von montags – freitags, außer Feiertage, von 07:30 bis 15:30 h der Leitstand FM-Apparat 1425-4297. Vom Leitstand werden entsprechend verfügbare Handwerker eingesetzt.
- Außerhalb der vorgenannten Zeiten ist der Vermittlungsplatz / Wachdienst-Apparat 1425-4111 anzusprechen. Dieser verfügt über die aktuelle Handynummer des eingesetzten Handwerkers.

Wir bitten um Beachtung.

EUROGATE Technical Services GmbH
PC Facility Management

i. A. U. v. Scheidt

11.11.2003

1

Weisung für die Bedienung der Warnanlagen auf der Stromkaje (Containerterminal und Packingcenter)

1. Allgemeines
2. Einrichtungen und Arbeitsweise der Warnanlagen
3. Bedienung der Anlagen
4. Besonderheiten
5. Störungen

1. Allgemeines

Die Warnlagen innerhalb der Containerterminals im Bereich der Ladegleise warnen andere Verkehrsteilnehmer mittels akustischer (Sirene) und optischer (numerische Gleisanzeige) Signale vor Rangierbewegungen.

Es handelt sich bei den Warnanlagen um **keine** Verkehrszeichenanlagen, sondern um zusätzliche Hilfsmittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Containerterminals. Hieraus folgt, dass weder das akustische, noch das optische Signal „Halt“ für den die Ladegleise kreuzenden Verkehr bedeutet.

Bei einer eingeschalteten Warnanlage haben sich die Verkehrsteilnehmer in der Nähe der Gleisanlagen besonders vorsichtig zu verhalten.

Es bleibt beim Grundsatz: **Schienenverkehr hat Vorrang!**

Vor Durchführung einer Rangierfahrt hat der Rangierleiter durch Augenschein die ordnungsgemäße Einschaltung der Warnanlage zu prüfen. Vom Rangierleiter festgestellte Mängel an den Warnanlagen sind unverzüglich dem Fdl Stf zu melden.

Bei Totalausfall einer Warnanlage und wenn aufgrund eingeschränkter Funktion (z.B. Teilausfall der Warneinrichtungen) zu erwarten ist, dass die Warnung vor Rangierfahrten nicht ausreichen ist, sind Rangierbewegungen **besonders vorsichtig** durchzuführen.

Die Eurogate-Leitstelle ist bei Ausfall bzw. Störung unverzüglich fernmündlich durch den Fdl Stf zu verständigen (Nachweis im Fernsprechbuch).

2. Einrichtungen und Arbeitsweise der Warnanlagen

Einschaltstellen für CT I: Dienstraum des Fdl Stf (Stelltisch)
Schaltkasten auf der Stromkaje in Höhe des Weichen-Nordkopfes der Gleise 3 - 8 am Lichtmast Nr. 40, südlich der Gleisanlagen

Einschaltstellen für CT II: Dienstraum des Fdl Stf (Stelltisch)

Einschaltstelle PC: Dienstraum des Fdl Stf (Stelltisch)

Bedienungselemente der Einschaltstellen: Gleistasten (Tasten mit Gleisbezeichnungen)
Gruppeneinschalttaste
Gruppenausschalttaste

Die **akustischen Signale** werden mittels Sirenen erzeugt, die nach Ablauf von 15 Sek. automatisch abschalten.

Die **optischen Signale** werden von Gleisanzeigern gegeben, die mittels blinkender Anzeige die Nummer des Gleises anzeigen, in dem rangiert werden soll.

Die Warneinrichtungen sind parallel zu den Ladegleisen an den Masten angebracht. Die Einschaltung erfolgt ohne Verzögerung.

3. Bedienung der Anlagen

Die Warnanlagen werden über die Einschaltstellen durch gleichzeitiges drücken der Gruppeneinschalttaste „Ein“ und einer „Gleistaste“ eingeschaltet.

Die Ausschaltung erfolgt durch gleichzeitiges Betätigen der Gruppenausschalttaste „Aus“ und der bei der Einschaltung betätigten „Gleistaste“

4. Besonderheiten

Folgende gleichzeitige Einschaltungen sind ausgeschlossen:

CT 1 Gleis 3 mit Gleis 4
 Gleis 5 mit Gleis 6
 Gleis 7 mit Gleis 6

CT 2 keine

Der Schaltkasten der Außeneinschaltstelle ist grundsätzlich nach jedem Schalten der Warnanlage zu schließen.

5. Störungen

Störungen an den Warnanlagen sind vom Fdl Stf an folgende Stellen zu melden:

lfd.-Nr.	Art der Störung	zu verständigende Stelle	Telefon
1.	Störungen an der Anlage (immer)	EVZS Hafen	0151 / 11433070
2.	Störungen an der Anlage (immer)	Rangierpersonal	Tetra-Funk
3.	Störungen an der Anlage (immer)	Eurogate - Leitstelle Platz	0471 / 1425-4436

Nach Wiederherstellung der vollen Funktionsfähigkeit der Anlage meldet der Fdl Stf die Störungsbeseitigung an Eurogate - Leitstelle Platz (Eintrag im Fernsprechbuch mit Angabe von Datum, Zeit, Name des Meldenden und Annehmenden!)

Befehlsregelung

Wenn Sie gemäß Ril 408.0411 2 (2) d) andere Fahrdienstleiter mit dem Ausstellen von Befehl 8, 11, 12 oder 14 beauftragen, beachten Sie folgende Hinweise:

- Auf den folgenden Seiten ist ein richtungsbezogenes Telefonverzeichnis hinterlegt
- Senden Sie einen Musterbefehl mit Inhalt und Übermittlungscode per Fax an den beauftragten Fahrdienstleiter
- gemäß Ril 408.0411 2 (1) b) ist die Übermittlung des Befehls an den veranlassenden Fahrdienstleiter zu bestätigen. Die Bestätigung ist nachzuweisen.
- Ist Ihnen der letzte planmäßige Halt (z.B. Güterzügen) nicht bekannt, wenden Sie sich direkt an die Betriebszentrale Dispo G (ext.: 0511-28649571, int.: 933-49571)

Als beauftragter Fahrdienstleiter sind Befehlsaustellungen für andere Fahrdienstleiterbereiche anzunehmen, wenn keine Betriebsstörungen und/oder umfangreiche Baumaßnahmen dem widersprechen. Bei Ablehnung eines Antrages auf Befehlsaustellung ist dieses im Fernsprechbuch mit Grund nachzuweisen.

Langsamfahrstellen (Fahrtrichtung)	Befehlsausstellung durch							
Strecke 1740 Bremerhaven - Bremen	Bremerhaven-Kaiserhafen, Bkf/Stf GSM-R: 71049202 Tel: 015129271567 Fax: 047130901642	Bremerhaven-Speckenbüttel, Sf GSM-R: 71001402 Tel: 015127400664 Fax: 061311543436	Bremerhaven Hbf, Bf, Nord & Süd GSM-R: 71028202 Tel: 015127400661 Fax: 061311542342	Stubben, Sf GSM-R: 71004002 Tel: 015127400943 Fax: 061311542348				
Netzbezirk Bremerhaven	Elsfleth, Ef GSM-R: 71008202 Tel: 015127400772 Fax: 061311542345	Brake, Bf GSM-R: 71007702 Tel: 015127400666 Fax: 061311542343	Nordenham, Nf GSM-R: 71007702 Tel: 015127400666 Fax: 061311542343					
Bremen - Bremerhaven	ÖzF ESTW Bremen, Dispo GSM-R: 71032302 Tel: 0511-28649755 Fax: 0511-28649930	Bremen Rbf, Bvf/Bvl GSM-R: 71041502 Tel: 015127400674 Fax: 061311542353	Seelze, Swf, Fdl GSM-R: 71014802 Tel: 0511 286 5701 Fax: 061311542453	Maschen, Mswf GSM-R: 71029702 Tel: 04105662122 Fax: 041052437				
Hude - Nordenham	ÖzF ESTW Bremen, Dispo GSM-R: 71032302 Tel: 0511-28649755 Fax: 0511-28649930	Hude, Hf GSM-R: 71003402 Tel: 015127400821 Fax: 061311542359						
Bremen-Burg - Bremen-Vegesack	Bremen-Burg, Bf GSM-R: 71001202 Tel: 015127400654 Fax: 061311542350	Bremen-Vegesack, Vf GSM-R: 71002902 Tel: 015127400688 Fax: 061311542357	ÖzF ESTW Bremen, Dispo GSM-R: 71032302 Tel: 0511-28649755 Fax: 0511-28649930					
Hannover - Bremen	ÖzF ESTW Han. GSM-R: 71035602 Tel: 0511-28651118 Fax: 0511-28651110	Seelze, Swf, Fdl GSM-R: 71014802 Tel: 0511 286 5701 Fax: 061311542453	Verden, Vf GSM-R: 71003102 Tel: 015127400954 Fax: 061311542340	Achim, Af GSM-R: 71001102 Tel: 015127400645 Fax: 061311542334	Langwedel, Lf GSM-R: 71003602 Tel: 015127400850 Fax: 061311542338	Wunstorf, Fdl GSM-R 71015702 Tel: 015127400976 Fax: 061311542459	Neustadt, Fdl GSM-R: 71013702 Tel: 015127400876 Fax: 061311542440	Hagen, Fdl GSM-R: 71012502 Tel: 015127400801 Fax: 061311542428

TETRA Digitalfunk als Rangierfunksystem der Bremischen Hafeneisenbahn

Rufnummernliste TETRA Digitalfunk	Stand: 06.04.2017
Kurz-Bedienungsanleitung MTM800 E Tischgeräte „Stellwerk und Disponenten“	Stand: 09.01.2013
Kurz-Bedienungsanleitung MTP3250 Handgeräte „Rangierdienstleister“	Stand: 09.01.2013
Kurz-Bedienungsanleitung MTP850ATEX Handgeräte „Rangierdienstleister“	Stand: 09.01.2013
TETRA Digitalfunk Bedienerschulung Bremische Hafeneisenbahn	Stand: 09.01.2013
Vorgehen bei der Vermietung von Handgeräten für den Rangierfunk	Stand: 06.04.2017
Vordruck: Mietnachweis für Handgeräte zur Teilnahme am Rangierfunk der Bremischen Hafeneisenbahn	Stand: 06.04.2017

Unternehmen			
Bremische Hafeneisenbahn			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Inst Gruppe 01	Fdl Stf (Bhv) 101	101	Bhv
Inst Gruppe 02	Fdl Bkf (Bhv) 102	102	Bhv
Inst Gruppe 03	Fdl If (Bremen) 103	103	Inland
Inst Gruppe 04	Fdl Raf (Bremen) 104	104	Grolland
	Ww Raf (Bremen) 105	105	Grolland
	Dispo Bhv 106	106	Bhv
	Dispo Bhv 107	107	Bhv
	Instandhaltung 111	111	Bhv
	Instandhaltung 112	112	Bhv
	Instandhaltung 113	113	HB
	Instandhaltung 114	114	Bhv
	Instandhaltung 115	115	Bhv
	Instandhaltung 116	116	Bhv
	Instandhaltung 117	117	HB
	Instandhaltung 118	118	HB
	Instandhaltung 119	119	HB
	Instandhaltung 120	120	Bhv
	Instandhaltung 121	121	Bhv
	Instandhaltung 122	122	Bhv
	Instandhaltung 123	123	HB
	Instandhaltung 124	124	HB
	Instandhaltung 125	125	HB
	Reserve 131	131	Bhv
	Reserve 132	132	Bhv
	Reserve 133	133	Inland
	Reserve 134	134	Inland
	Reserve 135	135	Grolland
	Reserve 136	136	Grolland
	Instandhaltung 140	140	HB
	Instandhaltung 141	141	HB
	Instandhaltung 142	142	HB
	<i>Instandhaltung 143 gesperrt !</i>	<i>143</i>	-
	Instandhaltung 144	144	HB
	Instandhaltung 145	145	Bhv
	Instandhaltung 146	146	Bhv
	Instandhaltung 147	147	Bhv
	Instandhaltung 148	148	Bhv
	Instandhaltung 149	149	Bhv/HB
	Instandhaltung 150	150	Bhv/HB
	Instandhaltung 151	151	Bhv/HB
	Sprechsäule Imsumer Deich	199	Bhv/HB

Unternehmen			
DB Cargo - Bremerhaven			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
DBS Bhv Gruppe See 1	Dispo 201	201	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 2	Dispo 202	202	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 3	Dispo 203	203	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 4	Lrf 211	211	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 5	Lrf 212	212	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 6	Lrf 213	213	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 7	Lrf 214	214	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 8	Lrf 215	215	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 9	Lrf 216	216	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 10	Lrf 217	217	Bhv
DBS Bhv Gruppe Wgm	Lrf 218	218	Bhv
	Lrf 219	219	Bhv
	Rb 241	241	Bhv
	Rb 242	242	Bhv
	Rb 243	243	Bhv
	Rb 244	244	Bhv
	Rb 245	245	Bhv
	Rb 246	246	Bhv
	Rb 247	247	Bhv
	Rb 248	248	Bhv
	Rb 249	249	Bhv
	Wgm 261	261	Bhv
	Wgm 262	262	Bhv
	Wgm 263	263	Bhv
	Wgm 264	264	Bhv
	Azubi 271	271	Bhv
	Azubi 272	272	Bhv
	Azubi 273	273	Bhv
	Reserve 281	281	Bhv
	Reserve 282	282	Bhv
	Reserve 283	283	Bhv
	Reserve 284	284	Bhv

Unternehmen			
DB Cargo - Bremen			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
DBS HB Gruppe Grolland 01	Dispo Grolland 301	301	HB
DBS HB Gruppe Grolland 02	Dispo Grolland 302	302	HB
DBS HB Gruppe Grolland 03	Dispo Grolland 303	303	HB
DBS HB Gruppe Inland 01	Lrf Grolland 311	311	HB
DBS HB Gruppe Inland 02	Lrf Grolland 312	312	HB
DBS HB GruppeRoland Ubf	Lrf Grolland 313	313	HB
	Lrf Inland 314	314	HB
	Lrf Inland 315	315	HB
	Lrf Ubf 316	316	HB
	Lrf Ubf 317	317	HB
	Lrf Ubf 318	318	HB
	Rb Grolland 341	341	HB
	Rb Grolland 342	342	HB
	Rb Grolland 343	343	HB
	Rb Inland 344	344	HB
	Rb Inland 345	345	HB
	Rb Ubf 346	346	HB
	Res Grolland 381	381	HB
	Res Grolland 382	382	HB
	Res Grolland 383	383	HB
Rb a Grolland 386	386	HB	
Rb a Grolland 387	387	HB	

Unternehmen			
EVB / Mittelweserbahn			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
EVB Gruppe 01	Dispo EVB	400	Bhv
EVB Gruppe 02	EVB 406	406	HB
EVB Gruppe 03	EVB 407	407	HB
EVB Gruppe 04	EVB 408	408	HB
EVB Gruppe 05	EVB 409	409	Bhv
EVB Gruppe 06	EVB 410	410	HB
EVB Gruppe 07	EVB 413	413	Bhv
EVB Gruppe 08	EVB 416	416	Bhv
EVB Gruppe 09	EVB 417	417	Bhv
EVB Gruppe 10	EVB 420	420	Bhv
	EVB 421	421	HB

Unternehmen			
Hansebahn Bremen			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Hansebahn Gruppe BHE 1	Hansebahn Lok 11	5231810	HB
Hansebahn Gruppe BHE 2	Hansebahn Lok 27	5231815	HB
	Hansebahn Lok 28	5231816	HB
	Hansebahn Lok29	5231817	HB
	Hansebahn EBL	5231840	HB
	Hansebahn Schichtmeister	5231842	HB
	Hansebahn Techn. Dienst	5231850	HB
	Hansebahn Lokführer Lok 11	5231851	HB
	Hansebahn Lokführer Lok 27	5231857	HB
	Hansebahn Lokführer Lok 28	5231858	HB
	Hansebahn Lokführer Lok 29	5231859	HB
	Hansebahn Reserve (Lok 23)	5231891	HB

Unternehmen			
HSL Logistik			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
HSL Gruppe 1	HSL 501	501	HB
HSL Gruppe 2	HSL 502	502	HB
HSL Gruppe 3			
HSL Gruppe 4			

Unternehmen			
TSR Recycling			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
TSR Gruppe 1	TSR 511	511	HB
TSR Gruppe 2	TSR 512	512	HB

Unternehmen			
Strabag AG			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Reserve Gruppe / Gruppe 1	Strabag 1	531	Bhv/HB
Reserve Gruppe 4	Strabag 2	532	Bhv/HB
Reserve Gruppe 5			

Unternehmen			
Roland Umschlagsgesellschaft			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Roland Umschlag Gruppe 1	Dispo Roland Umschlag 600	600	HB
Roland Umschlag Gruppe 2	Roland Umschlag 601	601	HB

Unternehmen			
Metrans			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Metrans 1	Metrans 1	701	Bhv
Metrans 2	Metrans 2	702	Bhv

Unternehmen			
ND Logistics			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
ND Logistics	ND Log 711	711	HB

Unternehmen			
Locon			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Reserve Gruppe 1	Locon 721	721	Bhv/HB
	Locon 722	722	Bhv/HB
	Locon 723	723	Bhv/HB

Unternehmen			
Eurogate			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
	Eurogate Bhv	730	Bhv

Kurz - Bedienungsanleitung MTM800 E Tischgeräte „Stellwerke und Disponenten“

1 Taste : Ein / Aus Taste / Rufabbruchtaste

2 Drehregler : Lautstärkeeinsteller

3 Taste : **Notruftaste**
Notruf an alle, mit Zyklus 15 Sek. Senden / Empfangen
Notruf beenden über „Ende“ Taste

4 Taste : nur Einzelruf Empfang (ohne Gruppe)

5 Taste : Zurück zur zuletzt gewählten Gruppe

6 Taste : Sammeldurchsage an alle in HB un BHV

7 Tasten : Menüsteuerung für Optionen und Einstellungen.
Auswahl der Gesprächsgruppe: → Optionen → Ordner → Gesprächsgruppe
Auswahl der Betriebsart: → Optionen → Direktmodus (oder Trunk Modus)

8 Taste : Ohne Zuweisung / Service limitiert

9 Tastenfeld : Dreistellige Gerätenummer eingeben → mit der **Sendetaste** aussenden
oder Auswahl der vorprogrammierten Rufziele, durch **langes** Drücken der
Taste 1 = Fdl Stf (Bhv) 101 Taste 2 = Fdl BKF (Bhv) 102
Taste 3 = Fdl lf (Bremen) 103 Taste 4 = Fdl Raf (Bremen) 104
Taste 5 = Ww Raf (Bremen) 105 Taste 6 = Dispo Bhv 106

Nach dem Einschalten und dem Selbsttest, bucht sich das Gerät in das Tetra Netz ein, die **grüne** LED blinkt.
Dieses wird mit einem Hinweiston + der Anzeige " Tetra Nord " signalisiert.
Bei Funk - Störung : Das Gerät bucht aus und die LED leuchtet durchgehend **rot** !



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

Revision 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

AMV Funktechnik Handels GmbH
Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany
Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260
www.AMV-Funktechnik.de, Kontakte@AMV-Funktechnik.de

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTM800E

Blatt : 1 / 1

Kurz - Bedienungsanleitung MTP3250

Handgeräte „Rangierdienstleister“

- 1 Drehschalter** : Gesprächsgruppe auswählen
- 2 Drehschalter** : Lautstärkeinsteller
- 3 Taste** : **Notruftaste**
Notruf an alle, mit Zyklus 15 Sek. Senden / Empfangen
Notruf beenden über „Ende“ Taste
- 4 Taste** : Displaybeleuchtung an / aus
- 5 Taste** : **Sendetaste**
- 6 Taste** : Menütaste für Optionen und Einstellungen
Auswahl der Gesprächsgruppen: → Optionen → Ordner → Gesprächsgruppen
Auswahl der Betriebsart: → Optionen → Direktmodus (oder Trunk Modus)
- 7 Tasten** : Anzeige der Uhrzeit
- 8 Taste** : Menutasten zur Steuerung
- 9 Taste** : Ein / Aus Taste / Rufabbruchaste
- 10 Tastenfeld** : Dreistellige Gerätenummer eingeben → mit der **Sendetaste** aussenden
oder Auswahl der vorprogrammierten Rufziele, durch **langes** Drücken der
Taste 1 = Fdl Stf (Bhv) 101 Taste 2 = Fdl BKF (Bhv) 102
Taste 3 = Fdl lf (Bremen) 103 Taste 4 = Fdl Raf (Bremen) 104
Taste 5 = Ww Raf (Bremen) 105 Taste 6 = Dispo Bhv 106

Nach dem Einschalten und dem Selbsttest, bucht sich das Gerät in das Tetra Netz ein, die **grüne** LED blinkt.
Dieses wird mit einem Hinweiston + der Anzeige " Tetra Nord " signalisiert.
Bei Funk - Störung : Das Gerät bucht aus und die LED leuchtet durchgehend **rot** !



Sperren / Entsperren der Tastatur und der Gruppen

→ Taste  gefolgt von Taste 

Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

Revision 1 ~~2~~ 3 4 5 6 7 8 9 10

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

AMV Funktechnik Handels GmbH
Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany
Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260
www.AMV-Funktechnik.de, Kontakte@AMV-Funktechnik.de

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTP3250

Blatt : 1 / 1

Kurz - Bedienungsanleitung MTP850ATEX Handgeräte „Rangierdienstleister“

1 Drehschalter : Lautstärkeeinsteller

2 Taste : **Notruftaste**
Notruf an alle, mit Zyklus 15 Sek. Senden / Empfangen
Notruf beenden über „Ende“ Taste

3 Taste : Displaybeleuchtung an / aus

4 Taste : **Sendetaste**

5 Taste : Menütaste für Optionen und Einstellungen
Auswahl der Gesprächsgruppen: → Optionen → Ordner → Gesprächsgruppen
Auswahl der Betriebsart: → Optionen → Direktmodus (oder Trunk Modus)

6 Tasten : Eingabe von variablen Rufnummern

7 Taste : Menutasten zur Steuerung

8 Taste : Ein / Aus Taste / Rufabbruchtaste

9 Taste : Ohne Funktion

Rufziele der Stellwerke über Telefonbuch / Kurzwahlliste:

Fdl Stf (Bhv) 101	Fdl BKF (Bhv) 102
Fdl If (Bremen) 103	Fdl Raf (Bremen) 104
Ww Raf (Bremen) 105	Dispo Bhv 106

Sperren / Entsperren der Tastatur und der Gruppen

→ Taste  gefolgt von Taste 

Nach dem Einschalten und dem Selbsttest, bucht sich das Gerät in das Tetra Netz ein, die **grüne** LED blinkt.
Dieses wird mit einem Hinweiston + der Anzeige " Tetra Nord " signalisiert.
Bei Funk - Störung : Das Gerät bucht aus und die LED leuchtet durchgehend **rot** !



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

Revision 1 ~~2~~ 3 4 5 6 7 8 9 10

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

AMV Funktechnik Handels GmbH
Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany
Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260
www.AMV-Funktechnik.de, Kontakte@AMV-Funktechnik.de

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTP850ATEX

Blatt : 1 / 1

TETRA Digitalfunk Bedienerschulung Bremische Hafeneisenbahn



AMV Funktechnik Handels GmbH
Oskar-Schulze Straße 7, 28832 Achim
Telefon 0421 4899760 Telefax 0421 489976 260
Email : Kontakte@AMV-Funktechnik.de Internet : www.Digitalfunkbremen.de

A-M-V FUNKTECHNIK
Handels GmbH

1. **Allgemeiner Überblick**
2. Funksystem Struktur
3. Funkversorgung
4. Betriebsarten
5. Leistungsmerkmale
6. Bedienung Tischgerät
7. Bedienung Handgerät
8. Bedienung EX - Gerät
9. Beispiele Kurzwahl
10. Besonderheiten
11. ATEX Vorschriften

TETRA Digitalfunksysteme sind in Deutschland in zwei Ausführungen verfügbar:

TETRA BOS

für Behörden und Sicherheitsorganisationen
Frequenzband 380-400 MHz.
Geschütztes Funknetz nur freigeschaltet für
Anwender wie Polizei, Feuerwehr usw..

TETRA ZIVIL

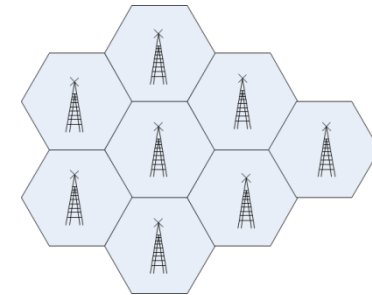
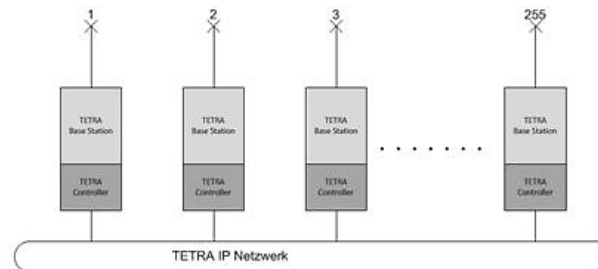
für eine Nutzung in Industrie, Wirtschaft und Handel
Frequenzband 410-430 MHz

Beide Systeme entsprechen der gleichen Technologie,
unterscheiden sich jedoch in den Anwendergruppen,
Funknetzen und Systemverschlüsselung.

TETRA Digitalfunksysteme bestehen aus vielen Funkzellen die über ein Netzwerk miteinander verbunden sind:

1. Allgemeiner Überblick
- 2. Funksystem Struktur**
3. Funkversorgung
4. Betriebsarten
5. Leistungsmerkmale
6. Bedienung Tischgerät
7. Bedienung Handgerät
8. Bedienung EX - Gerät
9. Beispiele Kurzwahl
10. Besonderheiten
11. ATEX Vorschriften

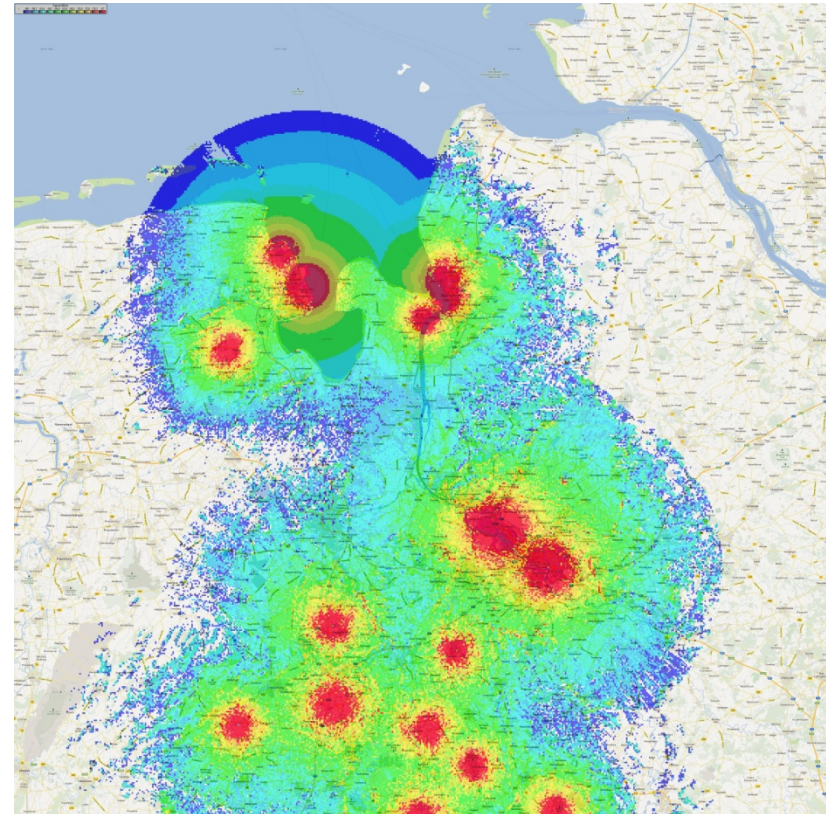
- Die Netzstruktur entspricht einem zellularen Netz
- In jeder Funkzelle sind alle Funktionen möglich
- Die TETRA Digitalfunkgeräten buchen sich im Netz ein
- Der Zellwechsel erfolgt automatisch
- Jedes Gerät verfügt über eine Rufnummer
- Jedes Gerät erhält freigeschaltete Funkkanäle (Gruppen)
- Ein Funkkanal wird als TETRA Gruppe bezeichnet



TETRA Funkversorgung Bremen, Bremerhaven, Umland: Ziviles Funknetz : www.Digitalfunkbremen.de

1. Allgemeiner Überblick
2. Funksystem Struktur
- 3. Funkversorgung**
4. Betriebsarten
5. Leistungsmerkmale
6. Bedienung Tischgerät
7. Bedienung Handgerät
8. Bedienung EX - Gerät
9. Beispiele Kurzwahl
10. Besonderheiten
11. ATEX Vorschriften

Für Fahrzeuggeräte ist die Versorgung bis einschließlich **hellblau**, für Handgeräte bis **gelb** gegeben.



Theoretische Funkversorgungskarte:
„Freifeld-Prädiktion“, Abschirmung
von Gebäuden und Fahrzeugen nicht
berücksichtigt. Abweichung möglich.
Technische Änderungen vorbehalten.

1. Allgemeiner Überblick
2. Funksystem Struktur
3. Funkversorgung
- 4. Betriebsarten**
5. Leistungsmerkmale
6. Bedienung Tischgerät
7. Bedienung Handgerät
8. Bedienung EX - Gerät
9. Beispiele Kurzwahl
10. Besonderheiten
11. ATEX Vorschriften

Der TETRA Digitalfunk ermöglicht unterschiedliche Betriebsarten :

Normale Betriebsart / TMO Trunking Mode

- Funktion über das TETRA Netz
- Reichweite über das gesamte Netz ca. 50 - 100 Km
- Alle Funktionen ohne Einschränkung
- Gesicherte Funkkommunikation

Ersatz Betriebsart / DMO Direkt Mode

- Bei Ausfall des Netzes oder Nutzung in nicht versorgten Gebieten.
- Reichweite ca. 500 - 1000 m
- Nur einfachste Gruppenkommunikation
- Keine Notruffunktion
- Keine Einzelruffunktion
- Keine Sammeldurchsage
- Kein gesicherter Funkkanal
- Störung durch Dritte möglich

1. Allgemeiner Überblick
2. Funksystem Struktur
3. Funkversorgung
4. Betriebsarten
- 5. Leistungsmerkmale**
6. Bedienung Tischgerät
7. Bedienung Handgerät
8. Bedienung EX - Gerät
9. Beispiele Kurzwahl
10. Besonderheiten
11. ATEX Vorschriften

Der TETRA Digitalfunk ermöglicht eine Vielzahl von Leistungsmerkmalen und Diensten.

Folgende sind bei der bremischen Hafeneisenbahn aktiviert:

Kommunikation in der Gruppe

- Mithörfunktion in der Gruppenkommunikation
- Schneller Gesprächsaufbau

Zielwahlfunktion, Gespräch zwischen 2 Geräten

- Über Zifferneingabe, Telefonbuch oder Ruftaste
- Vertrauliches nicht abhörbares Gespräch

Notrufübertragung mit höchster Priorität

- Übertragung sofort an alle (HB und BHV)
- Anzeige des sich in Not befindlichen Teilnehmer
- Rücksprechen untereinander

Sammeldurchsage an alle

- Zusatzfunktion nur von den Stellwerken
- Übertragung sofort an alle in HB und BHV

Auswahl Betriebsart „TMO“ und „DMO“

- TMO Netzmodus: Hohe Reichweite im Netz, alle Funktionen
- DMO Direktmodus: Geringe Reichweite, eingeschränkter Dienst

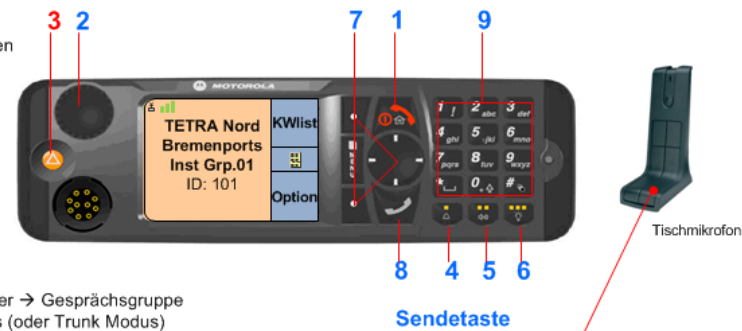
1. Allgemeiner Überblick
2. Funksystem Struktur
3. Funkversorgung
4. Betriebsarten
5. Leistungsmerkmale
- 6. Bedienung Tischgerät**
7. Bedienung Handgerät
8. Bedienung EX - Gerät
9. Beispiele Kurzwahl
10. Besonderheiten
11. ATEX Vorschriften

Kurz - Bedienungsanleitung MTM800 E Tischgeräte „Stellwerke und Disponenten“



- 1 Taste** : Ein / Aus Taste / Rufabbruchttaste
- 2 Drehregler** : Lautstärkeinsteller
- 3 Taste** : **Notruftaste**
Notruf an alle, mit Zyklus 15 Sek. Senden / Empfangen
Notruf beenden über „Ende“ Taste
- 4 Taste** : nur Einzelruf Empfang (ohne Gruppe)
- 5 Taste** : Zurück zur zuletzt gewählten Gruppe
- 6 Taste** : Sammeldurchsage an alle in HB un BHV
- 7 Tasten** : Menüsteuerung für Optionen und Einstellungen.
Auswahl der Gesprächsgruppe: → Optionen → Ordner → Gesprächsgruppe
Auswahl der Betriebsart: → Optionen → Direktmodus (oder Trunk Modus)
- 8 Taste** : Ohne Zuweisung / Service limitiert
- 9 Tastenfeld** : Dreistellige Gerätenummer eingeben → mit der **Sendetaste** aussenden
oder Auswahl der vorprogrammierten Rufziele, durch **langes** Drücken der
Taste 1 = Fdl Stf (BhV) 101 Taste 2 = Fdl BKF (BhV) 102
Taste 3 = Fdl lf (Bremen) 103 Taste 4 = Fdl Raf (Bremen) 104
Taste 5 = Ww Raf (Bremen) 105 Taste 6 = Dispo Bhv 106

Nach dem Einschalten und dem Selbsttest, bucht sich das Gerät in das Tetra Netz ein, die **grüne** LED blinkt.
Dieses wird mit einem Hinweiston + der Anzeige " Tetra Nord " signalisiert.
Bei Funk - Störung : Das Gerät bucht aus und die LED leuchtet durchgehend **rot**!



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013		Revision 1		2	3	4	5	6	7	8	9	10
Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn		AMV Funktechnik Handels GmbH										
Inhalt : Bedienungsanleitung		Baugruppe : MTM800E		Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260 www.AMV-Funktechnik.de, Kontakte@AMV-Funktechnik.de								
Blatt : 1 / 1												

1. Allgemeiner Überblick
2. Funksystem Struktur
3. Funkversorgung
4. Betriebsarten
5. Leistungsmerkmale
6. Bedienung Tischgerät
7. **Bedienung Handgerät**
8. Bedienung EX - Gerät
9. Beispiele Kurzwahl
10. Besonderheiten
11. ATEX Vorschriften

Kurz - Bedienungsanleitung MTP3250 Handgeräte „Rangierdienstleister“



1 Drehschalter : Gesprächsgruppe auswählen

2 Drehschalter : Lautstärkeinsteller

3 Taste : **Notruftaste**
Notruf an alle, mit Zyklus 15 Sek. Senden / Empfangen
Notruf beenden über „Ende“ Taste

4 Taste : Displaybeleuchtung an / aus

5 Taste : **Sendetaste**

6 Taste : Menütaste für Optionen und Einstellungen
Auswahl der Gesprächsgruppen: → Optionen → Ordner → Gesprächsgruppen
Auswahl der Betriebsart: → Optionen → Direktmodus (oder Trunk Modus)

7 Tasten : Anzeige der Uhrzeit

8 Taste : Menutasten zur Steuerung

9 Taste : Ein / Aus Taste / Rufabbruch taste

10 Tastenfeld : Dreistellige Gerätenummer eingeben → mit der **Sendetaste** aussenden
oder Auswahl der vorprogrammierten Rufziele, durch **langes** Drücken der
Taste 1 = Fdl Stf (Bhv) 101 Taste 2 = Fdl BKF (Bhv) 102
Taste 3 = Fdl lf (Bremen) 103 Taste 4 = Fdl Raf (Bremen) 104
Taste 5 = Ww Raf (Bremen) 105 Taste 6 = Dispo Bhv 106

Sperren / Entsperren der Tastatur und der Gruppen

→ Taste gefolgt von Taste

Nach dem Einschalten und dem Selbsttest, bucht sich das Gerät in das Tetra Netz ein, die **grüne** LED blinkt.
Dieses wird mit einem Hinweiston + der Anzeige " Tetra Nord " signalisiert.
Bei Funk - Störung : Das Gerät bucht aus und die LED leuchtet durchgehend **rot** !



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013	Revision 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn	AMV Funktechnik Handels GmbH									
Inhalt : Bedienungsanleitung	Baugruppe : MTP3250	Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260 www.AMV-Funktechnik.de, Kontakte@AMV-Funktechnik.de								
Blatt : 1 / 1										

1. Allgemeiner Überblick
2. Funksystem Struktur
3. Funkversorgung
4. Betriebsarten
5. Leistungsmerkmale
6. Bedienung Tischgerät
7. Bedienung Handgerät
8. **Bedienung EX - Gerät**
9. Beispiele Kurzwahl
10. Besonderheiten
11. ATEX Vorschriften

Kurz - Bedienungsanleitung MTP850ATEX Handgeräte „Rangierdienstleister“



1 Drehschalter : Lautstärkeeinsteller

2 Taste : **Notruftaste**
Notruf an alle, mit Zyklus 15 Sek. Senden / Empfangen
Notruf beenden über „Ende“ Taste

Nach dem Einschalten und dem Selbsttest, bucht sich das Gerät in das Tetra Netz ein, die **grüne** LED blinkt.
Dieses wird mit einem Hinweisen + der Anzeige " Tetra Nord " signalisiert.
Bei Funk - Störung : Das Gerät bucht aus und die LED leuchtet durchgehend **rot** !

3 Taste : Displaybeleuchtung an / aus

4 Taste : **Sendetaste**

5 Taste : Menütaste für Optionen und Einstellungen
Auswahl der Gesprächsgruppen: → Optionen → Ordner → Gesprächsgruppen
Auswahl der Betriebsart: → Optionen → Direktmodus (oder Trunk Modus)

6 Tasten : Eingabe von variablen Rufnummern

7 Taste : Menutasten zur Steuerung

8 Taste : Ein / Aus Taste / Rufabbruchttaste

9 Taste : Ohne Funktion

Rufziele der Stellwerke über Telefonbuch / Kurzwahlliste:
Fdl Stf (Bhv) 101 Fdl BKF (Bhv) 102
Fdl If (Bremen) 103 Fdl Raf (Bremen) 104
Ww Raf (Bremen) 105 Dispo Bhv 106

Sperrn / Entsperrn der Tastatur und der Gruppen

→ Taste  gefolgt von Taste 



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

Revision 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

AMV Funktechnik Handels GmbH
Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany
Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260



Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTP850ATEX

www.AMV-Funktechnik.de, Kontakte@AMV-Funktechnik.de

Blatt : 1 / 1

AMV Funktechnik Handels GmbH

Oskar-Schulze Straße 7, 28832 Achim

Telefon 0421 4899760 Telefax 0421 489976 260

Email : Kontakte@AMV-Funktechnik.de Internet : www.Digitalfunkbremen.de



1. Allgemeiner Überblick
2. Funksystem Struktur
3. Funkversorgung
4. Betriebsarten
5. Leistungsmerkmale
6. Bedienung Tischgerät
7. Bedienung Handgerät
8. Bedienung EX - Gerät
- 9. Beispiele Kurzwahl**
10. Besonderheiten
11. ATEX Vorschriften

Zielwahl-Funktion zum Stellwerk, oder zwischen 2 Teilnehmer:

Jedes TETRA Gerät erhält eine eigene Rufnummer.

- Wird zwischen 2 Geräten mit Hilfe der Rufnummer ein Gespräch aufgebaut, so entsteht eine „private“ und nicht abhörbare Funkverbindung zwischen 2 Teilnehmern.

Gesprächsaufbau über die Nummerntastatur:

- 3 stellige Rufnummer eingeben
- Sendetaste drücken, das Zielgeräte wird gerufen und klingelt.
- > Funkgespräch <
- Zur Beendigung kurz die rote Telefontaste drücken.

Gesprächsaufbau über die Kurzwahl / Telefonbuch:

- Kurzwahltaste drücken
- Auswahl des Ziel über die Menüasten
- Sendetaste drücken, das Zielgeräte wird gerufen und klingelt.
- > Funkgespräch <
- Zur Beendigung kurz die rote Telefontaste drücken.

Gesprächsaufbau über die Schnellwahl - Tasten (nur MTM800E + MTP3250):

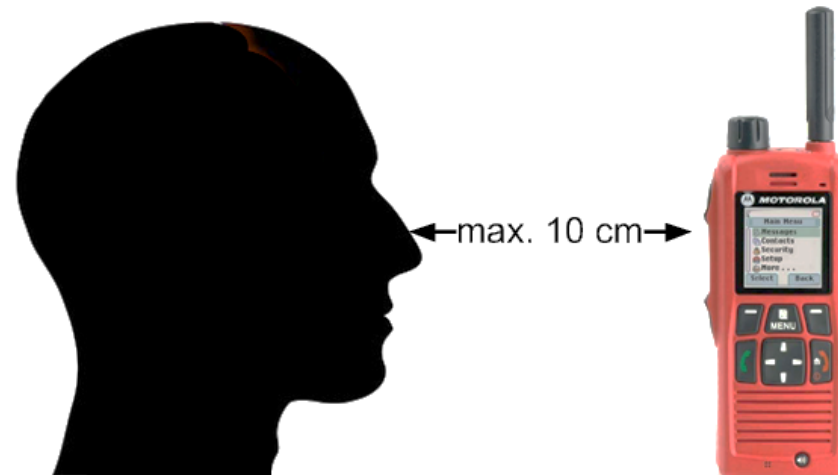
- Um die Stellwerke und Disponenten einfach zu erreichen sind die Rufziele 101-102 - 103-104-105-106 vorprogrammiert.
- Z.B. durch langes Drücken der Taste 1 wird automatisch das Stellwerk 101 gerufen.
- Im Stellwerk wird das Gespräch sofort u. automatisch angenommen, es ist kein Klingelton hörbar.
- > Funkgespräch <
- Zur Beendigung kurz die rote Telefontaste drücken.

1. Allgemeiner Überblick
2. Funksystem Struktur
3. Funkversorgung
4. Betriebsarten
5. Leistungsmerkmale
6. Bedienung Tischgerät
7. Bedienung Handgerät
8. Bedienung EX - Gerät
9. Beispiele Kurzwahl
- 10. Besonderheiten**
11. ATEX Vorschriften

Besonderheiten im TETRA Digitalfunk:

Bei TETRA Digitalfunkgeräten wird bei der Wandlung der Sprache von „analog“ zu „digital“ eine besondere Störgeräuschunterdrückung benutzt.

Diese Störgeräuschunterdrückung erfordert, dass die Mikrofone direkt mit dem Sprachschall besprochen werden. Wird der Abstand zwischen Mikrofon und Schallquelle zu groß, so unterdrückt das Digitalfunkgerät die Sprache ähnlich dem Störschall!



1. Allgemeiner Überblick
2. Funksystem Struktur
3. Funkversorgung
4. Betriebsarten
5. Leistungsmerkmale
6. Bedienung Tischgerät
7. Bedienung Handgerät
8. Bedienung EX - Gerät
9. Beispiele Kurzwahl
10. Besonderheiten
- 11. ATEX Vorschriften**

Einhaltung der EX-Schutz Vorgaben Handgerät MTP850ATEX

Um den EX-Schutz bei dem Handgerät MTP850ATEX zu gewähren sind folgende Punkte zwingend einzuhalten:

- Das Gerät darf nur mit Original ATEX zugelassenem Zubehör betrieben werden.
- Das Gerät darf keine mechanischen Schäden haben.
- Die Zubehörschnittstelle muss durch die Abdeckung oder ein angeschlossenes Zubehör bedeckt sein.
- Der Akku oder die Antenne darf nie im EX-Bereich gewechselt werden.
- Das Gerät darf nicht im EX-Bereich geladen werden.
- Das Gerät darf nicht geöffnet werden.



EX Klasse 2CT4, IP65

Vorgehen bei der Vermietung von Handgeräten für den Rangierfunk

Ausgabe

1. Funktionskontrolle des Funkgerätes (Ladezustand prüfen)
2. Kurze Einweisung
Tfz ruft Fdl über Kurzwahltaste folgendermaßen:
Taste 1 gedrückt halten – Fdl Stf (Bremerhaven)
Taste 2 gedrückt halten – Fdl Bkf (Bremerhaven)
Taste 3 gedrückt halten – Fdl If (Bremen Inlandshafen)
Taste 4 gedrückt halten – Fdl Raf (Bremen Grolland)
3. Formular Mietnachweis gemeinsam ausfüllen und unterzeichnen
4. Funkgerät(e) einschl. Zubehör (Ladestation) übergeben
5. Kurz-Bedienungsanleitung MTP 3250 übergeben
6. interne Notiz für nachfolgende Fdl-Schichten machen:
„Funkgerät mit Nr. XXX an EVU YYY bis voraussichtlich ZZ.ZZ.ZZZZ (Datum)
vermietet.“

Rücknahme

1. Funkgerät(e) einschl. Zubehör (Ladestation) zurücknehmen
2. Funktionskontrolle des Funkgerätes und ggfs. Feststellen sichtbarer Beschädigungen
3. Formular Mietnachweis gemeinsam ausfüllen, unterzeichnen und Kopie an Vertreter EVU übergeben
4. bei Beschädigung oder Verlust bitte Mitteilung an: jens-uwe.krage@wah.bremen.de

Mietnachweis

für Handgeräte zur Teilnahme am Rangierfunk der Bremischen Hafeneisenbahn

Geräte-ID: Geräte-ID:
(die letzten 3 Ziffern des Aufklebers an der Geräteseite) (nur wenn 2 Geräte vermietet werden)

Ausgabe (Handfunkgerät mit Ladestation)

Stellwerk:
Datum:

Vertreter Hafeneisenbahn

Name: Unterschrift:

Vertreter EVU

Name: Unterschrift:

Bemerkungen:
(z.B. Beschädigungen, fehlende Teile etc.)

Rücknahme (Handfunkgerät mit Ladestation)

Stellwerk:
Datum:

Vertreter Hafeneisenbahn

Name: Unterschrift:

Vertreter EVU

Name: Unterschrift:

Bemerkungen:
(z.B. Beschädigungen, fehlende Teile etc.)

Verzeichnis der Ladestellen und Privatgleisanschlüsse

Ladestellen Bereich Nordhafen:

Containerterminal 2 / 3 (Bedienungsanweisung *Stand: 01.07.2017*)

Privatgleisanschlüsse Bereich Kaiserhafen:

Weserport Gleise 23 - 26 (BLG Auto Terminal)	Anschlussgrenze: W106, W108
Planhafen 1 und 2 (BLG Auto Terminal)	Anschlussgrenze: W85
Schuppen DL 1 - 3 (BLG Auto Terminal)	Anschlussgrenze: W211
Atlantik Hafenbetriebe Geuther & Schnitger GmbH & Co. KG	Anschlussgrenze: W44

Privatgleisanschlüsse Bereich Nordhafen:

Packing-Center Gleise 521 - 523 (BLG Logistics Group AG)	Anschlussgrenze: W544
Gleise 321 und 322 (BLG Logistics Group AG)	Anschlussgrenze: W525
Gleise 329 und 330 (BLG Logistics Group AG)	Anschlussgrenze: W543
Gleise 298 und 299 (BLG Logistics Group AG)	Anschlussgrenze: W526
Containerterminal 1 (EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH)	Anschlussgrenze: W613, W614, W615
Gleise 352 – 355 (EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH)	Anschlussgrenze: W614, W615, W671, W675
KV- Umschlaganlage Containerterminal 4 (Rail Terminal Bremerhaven GmbH)	Anschlussgrenze: W805, W806

**Anweisung für die Bedienung
der Ladestelle Containerterminal 2 / 3 in Bremerhaven
der bremischen Hafeneisenbahn**

gültig ab: 01.07.2017

Vorbemerkungen

Die Anweisung für die Bedienung wurde von DB Netz Produktionsdurchführung Bremen im Auftrag der Bremischen Hafeneisenbahn aufgestellt. Sie betrifft die Rangierbedienungen durch die jeweiligen EVU und die Aufgaben des für die Beladung/Entladung der Fahrzeuge zuständigen „Umschlagbetriebes“. Die Anweisung gilt verbindlich für alle Nutzer.

Diese Anweisung ersetzt die ab dem 01. Februar 2010 gültige Bedienungsanweisung.

Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	Betrifft:

Verteiler:

- EIU – Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
- EBL – bremenports GmbH & Co. KG
- Umschlagbetrieb Eurogate Containerterminal Bremerhaven GmbH
- DB Netz Produktionsdurchführung Bremen
- Betriebsstellenbuch Bf Bremerhaven-Seehafen

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

Bremische Hafeneisenbahn (DB Netz)

- Notfallmeldestelle (Fdl Stf) 0471 / 30901-641
- Hafeninfrastrukturdisponent 0471 / 30901-643
- Bezirksleiter Betrieb 0421 / 221-2052 Handy 0160-97469404

Bremische Hafeneisenbahn (bremenports)

- Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) 0471 / 30901-340 Handy 0171 - 6429375
- Anlagenverantwortlicher Oberbau 0471 / 30901-205

Umschlagbetrieb Eurogate

- Leiter Operation 0471 / 1425 - 4720 oder 1425-4540
- Leitstelle Platz 0471 / 1425 - 4436
- Containeroperating (Herr A. Schmidt) 0471 / 1425 - 4417

Inhaltsverzeichnis:

- 1 Beschreibung der bremischen Ladegleise
 - 2 Durchführen der Bedienung
 - 3 Auftragsabwicklung
 - 4 Aufgaben des Umschlagbetriebes
- Anlage 1 Lageskizze**

1. Beschreibung der bremischen Ladegleise

1.1 Die sechs Gleise sind eine Ladestelle der Bremischen Hafeneisenbahn, die über den Bahnhofsteil Nordhafen (Gleisgruppe 301 bis 310) bzw. über die Vorstellgruppe Imsumer Deich (Gleise 431 bis 438) oder die Vorstellgruppe Wedderwarder Tief (Gleise 611 bis 618) erreichbar ist.

1.2 Zum Bedienungsbereich gehören folgende Gleisanlagen:

Gleise:

Gleis:	Nutzlänge:	Nutzung:	Neigungsverhältnisse:	Nutzer:	Hemmschuhform/Sonderform:
511	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	EUROGATE	Einlaschenrillenhemmschuhe.
512	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	- " -	- " -
513	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	- " -	- " -
514	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	- " -	- " -
515	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	- " -	- " -
516	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	- " -	- " -

Weichen:

Weichen- u. Gleissperren-Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
701, 702, 703, 750, 751, 752	Handbediente Unterflurweichen	Rangierpersonal EVU
754, 755, 756, 757	Handbediente Unterflurweichen	Rangierpersonal EVU

1.3 Aufbewahrung der Weichenschwerter und Sicherungsmittel

Die Unterflurweichen werden mit Weichenschwertern umgestellt. Die Weichenschwerter befinden sich in einer Mulde in der Weiche.

Die Halterungen für die Hemmschuhe befinden sich an den neben den Gleisen stehenden Lichtmasten.

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich

Übergabestelle/Bedienungsbereich ist die gesamte Ladestelle.

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

Keine

1.6 Signalanlagen

Die Gleise sind durch die Ls-Signale 507, 508, 509, 531¹ und 532¹ gesichert.

1.7 Bahnübergänge

In der Ladestelle sind **innerbetriebliche Übergänge** des angrenzenden Umschlagbetriebes ohne technische Sicherung.

Schienenfahrzeuge haben in allen Kreuzungsbereichen Vorrang.

Aufgrund der eingeschränkten Sicht der Fahrzeugführer der auf dem Terminalgelände verkehrenden Portalhubwagen(Van-Carrier) ist jedoch seitens der Triebfahrzeugführer (Tf) bei allen Rangierfahrten erhöhte Vorsicht erforderlich.

1.8 Sonstige Einrichtungen der Umschlagsanlage

Während der Rangierarbeiten innerhalb des Containerterminals 2 / 3 ist eine optische/akustische Warnanlage eingeschaltet, die alle Beteiligten innerhalb des Umschlagbetriebes auf Rangierarbeiten aufmerksam macht. Die Anlage wird im Auftrag der Bremischen Hafeneisenbahn von Mitarbeitern der DB Netz (Fdl) bedient und vom Hafeneisenbahnstellwerk Stf aus geschaltet. Bei Ausfall der Anlage verständigt der Fdl Stf den Umschlagbetrieb (*Leitstelle Platz*), der dann alle weiteren Beteiligten verständigt.

1.9 Einfriedung und Tore

Die Bremischen Ladegleise liegen innerhalb der eingezäunten Flächen des Umschlagbetriebes. Die Gleistore werden elektrisch betrieben und sind in der Grundstellung und bei Betriebsruhe immer geschlossen zu halten.

1.10 Beleuchtung und Lage der Schalter

Der gesamte Gleisbereich ist beleuchtet. Die Beleuchtung wird vom Umschlagbetrieb bedient.

1.11 Betriebsbeschränkungen

keine

1.12 Verladeeinrichtungen

Es sind keine ortsfesten Verladeeinrichtungen vorhanden. Die Be- und Entladung der Fahrzeuge erfolgt durch Van-Carrier.

1.13 Eingepflasterter Bereich

Der gesamte Bereich ist eingepflastert.

2. Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigung des Umschlagbetriebes über die Bedienung

Der Umschlagbetrieb wird vom Hafeneiseninfrastrukturdisponenten über die Bedienung verständigt. Auf der Basis der den EVU von der Betriebsplanung der Bremischen Hafeneisenbahn vorgegebenen Zeitfenster (Slots) erfolgt die tatsächliche Gleisbelegung in Absprache mit der Leitstelle Platz des Umschlagbetriebes.

2.2 Bedienen der Umschlagsanlage

Das Öffnen und Schließen der Gleistore am BÜ „Senator-Borttscheller-Straße“ und BÜ „CT 3“ erfolgt parallel mit der Einschaltung des jeweiligen BÜ.

Die Steuerung dieser Gleistore ist nicht signalabhängig!

Vor der Fahrt in die Umschlagsanlage muss sich der Triebfahrzeugführer (Tf) oder ein von ihm beauftragter Rangierbegleiter überzeugen, dass die Gleistore vollständig geöffnet sind.

Die Fahrten von und zu den bremischen Ladegleisen sind Rangierfahrten.

Vor einer Fahrt aus den Ladegleisen hat sich ein Mitarbeiter des jeweiligen EVU beim Fdl Stw Stf zu melden.

Bedienungen sind von beiden Seiten aus möglich. Für die Zuführung ist die Richtung, aus der die Zustellung erfolgt immer mit anzugeben.

Fahrzeuge sind ausschließlich in den dafür vorgesehenen Segmenten bereitzustellen.

2.3 Warnen der Beteiligten in der Umschlaganlage

Bei der Zuführung und Abholung der Fahrzeuge wird eine optische/akustische Warnanlage eingeschaltet, die eine Bedienung des betreffenden Gleises anzeigt (vgl. Anlage 6).

Vor Durchführung einer Rangierfahrt hat der Tf oder ein von ihm beauftragter Rangierbegleiter durch Augenschein die ordnungsgemäße Einschaltung der Warnanlage zu prüfen. Festgestellte Mängel an der Warnanlage sind unverzüglich dem Fdl Stf zu melden.

2.4 Prüfen der Gleisanlagen

Der Rangierbegleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Gleise durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit und Freihalten des Regellichttraums. Etwaige Mängel sind dem Hafeninfrastrukturdisponenten zu melden.

2.5 Geschwindigkeit beim Rangieren

Im gesamten ausgepflasterten Bereich der Ladestelle ist die Bedienungsfahrt vorsichtig **und mit höchstens 10 km/h** durchzuführen.

Im Bereich der elektrisch betriebenen Bahntore gelten folgende Höchstgeschwindigkeiten:

Bahntor BÜ Senator-Bortscheller Straße

von Ls 335^{II}/336^{II} bis Ls 335^{III}/336^{III} und GRi = 15 km/h

von Ls 425^{II}/426^{II} bis Ls 425^{III}/426^{III} und GRi = 15 km/h

Bahntor BÜ CT III

von Höhe Weiche 801/803 bis Ls 531^{III}/532^{III} und GRi = 15 km/h

2.6 Rangierseite

Die Rangierseite ist unter den Mitarbeitern des jeweiligen EVU zu vereinbaren.

2.7 Bremsbesetzung beim Rangieren

Alle Fahrzeuge sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen.

2.8 Befahren von Übergängen

Die innerbetrieblichen Übergänge sind mit besonderer Vorsicht zu befahren. Das Rangierpersonal des jeweiligen EVU hat darauf zu achten, dass die optisch/akustische Warnanlage ordnungsgemäß eingeschaltet ist.

2.9 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Fahrzeugen ist verboten.

2.10 Stellung und Reihenfolge der Fahrzeuge

Die Fahrzeuge werden innerhalb der Segmente ohne Veränderung der Reihung bereitgestellt. Die Fahrzeuge dürfen nur bis zu den Markierungen an den Überwegungen abgestellt werden. Die Überwegungen zwischen den Segmenten sind grundsätzlich freizuhalten.

Abweichungen hiervon sind nur nach Absprache zwischen dem Umschlagbetrieb und dem Hafeninfrasturkturdisponenten möglich.

2.11 Festlegen von Fahrzeugen

Die abzustellenden Fahrzeuge sind in jedem Segment und Gleis mit je 1 Hemmschuh auf jeder Seite zu sichern.

Nach Gebrauch sind die Hemmschuhe wieder in den dafür vorgesehenen Halterungen zu lagern.

3. Auftragsabwicklung

3.1 Übergabe und Übernahme der Fahrzeuge

Beim Zuführen/Abholen von Fahrzeugen zu/von der Ladestelle soll ein vom Umschlagbetrieb beauftragter Mitarbeiter zur Feststellung etwaiger Mängel an Fahrzeugen und Ladung an der Ladestelle erreichbar sein. Die Mängel sind dem Hafeninfrasturkturdisponenten zu melden.

Die gültigen gesetzlichen Regelungen der Bremischen Hafenordnung (BHO) und des Zolls sind einzuhalten.

3.2 Annahme und Ablieferung der Sendungen

Die Firma EUROGATE ist ein reines Umschlagunternehmen.

Die Beförderungspapiere für Versandsendungen erhält das EVU, soweit im Frachtvertrag vereinbart, durch die Unternehmen, die den Umschlagbetrieb mit dem Umschlag beauftragt haben. Ebenso ist mit diesen Unternehmen die Abholung der Frachtbriefe geregelt.

3.3 Zollgut

Unter Zollüberwachung stehende Fahrzeuge werden erst nach der zollamtlichen Behandlung bereitgestellt.

3.4 Gefahrgut nach RID/GGVSE

Der Umschlagbetrieb hat dafür zu sorgen, dass die zu befördernden Container ordnungsgemäß gelabelt sind.

Bei Fahrzeugen mit Gütern der Klassen 1 und 7 der Anlage zur GGVSE/des RID ist wegen der erforderlichen körperlichen Übergabe/Übernahme der Umschlagbetrieb oder der hierfür Beauftragte vorher zu benachrichtigen.

Die gültigen gesetzlichen Regelungen der Bremischen Hafenordnung (BHO) sind einzuhalten.

4. Aufgaben des Umschlagbetriebes

- 4.1 Der Umschlagbetrieb hat alle Beschädigungen der Bahnanlagen, Fahrzeugen und Triebfahrzeugen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten auch ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich oder (fernmündlich), an den Hafeninfrasturdisponenten zu melden.
- 4.2 Die Meldung über die Beschädigung an Fahrzeugen und Triebfahrzeugen ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU ereignet haben und dem EVU bekannt geworden sind.
- 4.3 Der Umschlagbetrieb hat sicherzustellen, dass alle Benutzer der internen Überwege in die Bedeutung der Warnanlage eingewiesen und über die Gefahren bei der Benutzung belehrt worden sind.
Auf den Überwegen darf nicht gehalten oder geparkt werden.
- 4.4 Der Umschlagbetrieb hat dafür zu sorgen, dass die für die Zuführung vereinbarten Gleise frei sind bzw. ausreichend Platz für die zuzustellenden Fahrzeuge vorhanden ist.
Arbeiten, sowie jeglicher Verkehr mit Straßenfahrzeugen, die die Bedienung gefährden oder behindern, sind einzustellen.
- 4.5 Mitarbeiter des Umschlagbetriebes, die im Bedienungsbereich an oder in Eisenbahnfahrzeugen tätig sind, haben die Fahrzeuge zu verlassen und von ihnen zurückzutreten.
- 4.6 Bei einer Bedienfahrt müssen die Rangiererwege beidseitig neben dem befahrenden Gleis von Geräten und Fahrzeugen aller Art freigehalten werden, um eine Gefährdung des Betriebspersonals des EVU auszuschließen.
- 4.7 Die Rangiererwege und der Gleisbereich müssen verkehrssicher gehalten werden. Der Umschlagbetrieb hat Schnee und Eis in den Gleisen, Weichen und Spurrillen zu Beseitigen und die Rangiererwege begehbar zu halten.
- 4.8 Bei der Lagerung von Gegenständen an den Gleisen sind Abstände von mind. 2,30 m in geraden und 2,60 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene zu wahren. Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.
- 4.9 Der Umschlagbetrieb schaltet für die Dauer der Bedienung bei Dunkelheit und schlechter Sicht die Beleuchtung ein (siehe auch Ziffer 1.10).
- 4.10 Zum Festlegen der Fahrzeuge hält der Umschlagbetrieb ausreichend Sicherungsmittel für die bedienenden EVU bereit.
- 4.11 Es ist dem Umschlagbetrieb untersagt, bereitgestellte Fahrzeuge zu entkuppeln.

Aufgestellt: 27.04.2017

Wolfgang Sobottka

Bezirksleiter Betrieb

DB Netz AG

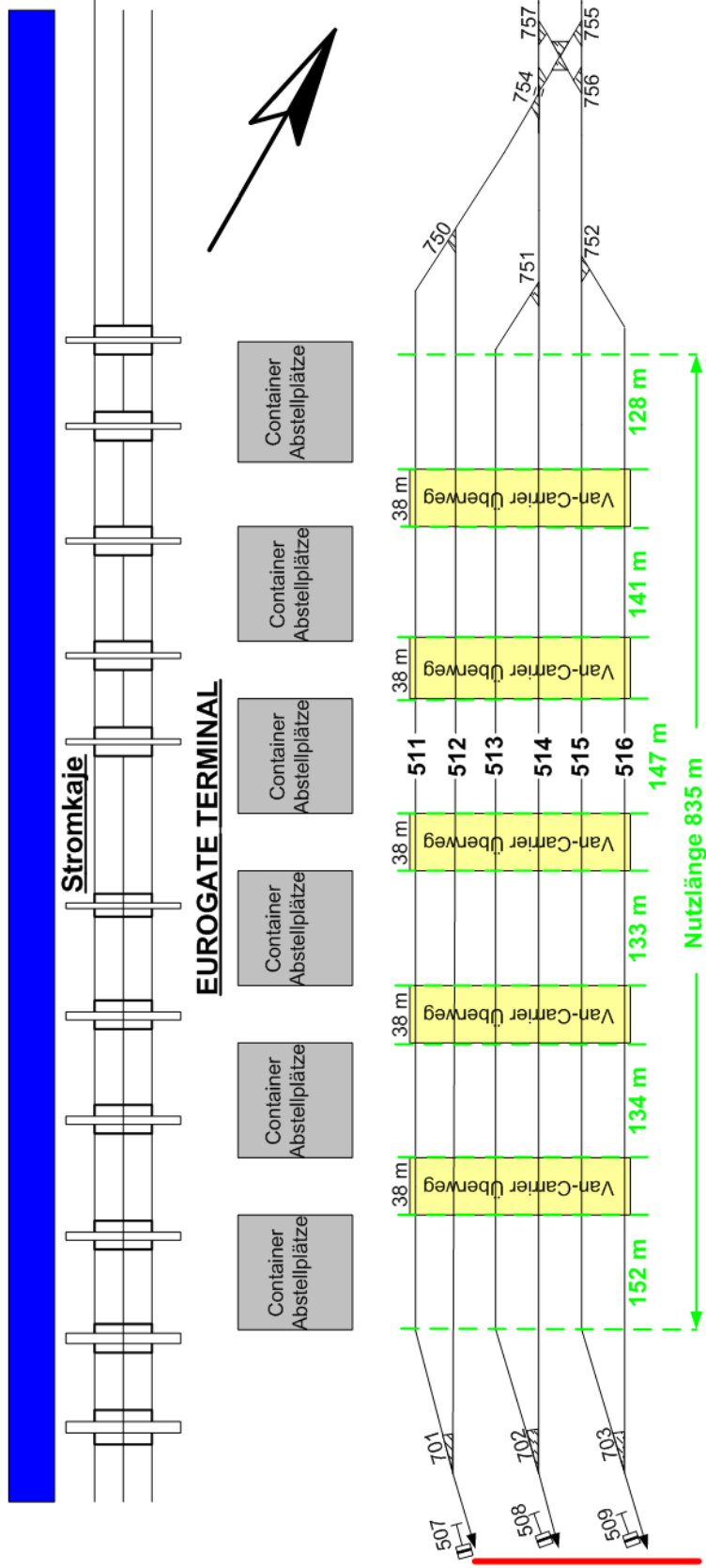
Produktionsdurchführung Bremen

Anlage 1

Ladestelle Containerterminal 2 und 3
Bahnhofsteil Bremerhaven Nordhafen

Legende

- = nicht technisch gesicherte Überwegungen
- = elektrische Gleistore



Bedienungsanweisung

für das Zolltor Kaiserhafen mit der Gleistorsteuerungsanlage der Bauart BUES 2000 Hp-TÜS

Zolltor Kaiserhafen

1. Lage des Gleistors

Das Zolltor (Gleistor) Kaiserhafen liegt hinter den Weichen 10, 13, 14 und vor den Weichen 9 und 12 aus Richtung Kaiserhafen kommend. Es dient zur Sicherung des Zollfreigebietes Bremerhaven.

2. Beschreibung des Gleistors

Das Gleistor wird signalabhängig mit der BUES 2000 Hp-TÜS Anlage geöffnet und geschlossen. Es ist in Grundstellung geschlossen.

Die installierte Kamera wurde vom Zoll zur Überwachung der Torstellung gefordert und wird dorthin übertragen. Der zusätzliche Monitor dient dem Fdl Bkf nur als Hilfsmittel bei Störungen zur Erkennung der Torstellung und zur Einführung der daraus resultierenden betrieblichen Maßnahmen.

2.1. Wesentliche Bestandteile

2.1.1. Zweiflügeliges Gleistor.

Das Gleistor ist in Grundstellung geschlossen.

2.1.2. Ausschalterschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).

2.1.3. HP-Signalabhängigkeit aus allen Fahrtrichtungen.

2.1.4. Lichtschranke an den Torpfosten

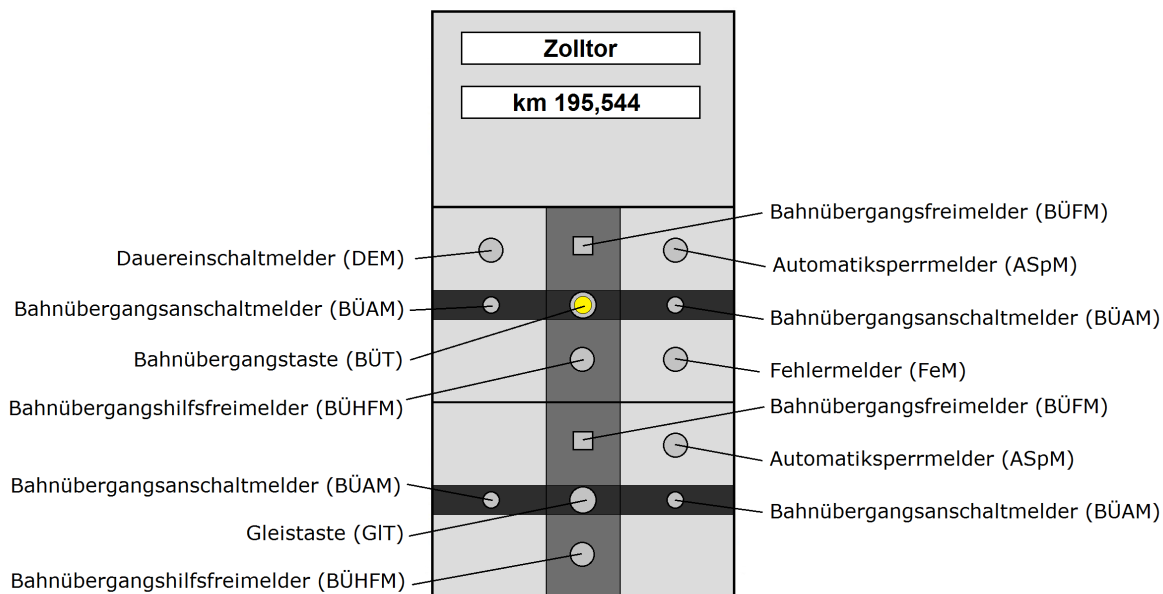
2.1.4.1. *Deckungssignale*

aus Richtung Kaiserhafen: P1, P2, P3, P4-6, P7-21

aus Richtung Nordhafen: P301-310

aus Richtung Speckenbüttel: N301, N302, Ls W9

2.2. Bedienfeld im Stellisch



2.3. Sicherungsablauf

Durch die Einschaltung der Gleistorsteuerung werden die beiden Torflügel geöffnet. Erst nach dem vollständigen Öffnen des Gleistors und Überprüfung der Endlage erfolgt die Signalfreigabe.

Nach dem Be- und Freifahren der Ausschaltsschleifen (Fs3/13) wird das Gleistor gleisbezogen wieder geschlossen.

3. Bedienung des Gleistors

3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1.1. fahrstraßenbewirkt

Nachdem eine Zug-oder Rangierfahrstraße vom Fdl Bkf am Stellisch eingestellt wurde und diese vollständig eingelaufen ist, erfolgt automatisch eine gleisbezogene Einschaltung der Gleistorsteuerung (Öffnung), bevor das Deckungssignal auf Fahrt gestellt wird. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Erreicht das Gleistor die Endlage der Stellung „offen“, wird es nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der Gleistorsteuerung automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Das Gleistor gilt für eine Fahrstraße als offen und gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Signal freigegeben.

3.1.2. **Einschalttaste (ET) am Stelltisch**

Das Gleistor kann von Hand eingeschaltet (geöffnet) werden, wenn z.B. die fahrstraßenbewirkte Einschaltung gestört ist. Die Gleistorsteuerung wird mit der Einschalttaste (ET) gleisbezogen eingeschaltet. Hierzu wird die Einschalttaste (ET) zusammen mit der Gleistaste (GIT) des zu befahrenden Gleises bedient. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) des entsprechenden Gleises mit gelbem Ruhelicht.

Erreicht das Gleistor die Endlage der Stellung „offen“, wird es nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der Gleistorsteuerung automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

Das Gleistor gilt für eine Fahrstraße als offen und gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Signal freigegeben.

3.1.3. **Dauereinschaltung vom Stelltisch**

Wird das Gleistor in kurzen Abständen von Rangierfahrten befahren, kann es zweckmäßig sein, das Gleistor geöffnet zu lassen. Dies geschieht durch Bedienen der Dauereinschalttaste (DET) zusammen mit der Gleistaste (GIT). Diese Einschaltung ist gleisunabhängig und die automatische, zugbewirkte Ausschaltung unwirksam. Nach der Dauereinschaltung beginnt erst der Dauereinschaltmelder (DEM) gelb zu blinken und wechselt in gelbes Ruhelicht beim Erreichen der Stellung „offen“ des Gleistors. Nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der Gleistorsteuerung wird es automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

3.2. **Ausschaltung**

3.2.1. **fahrzeugbewirkt**

Durch das Be- und wieder Freifahren der Ausschalterschleifen vor und hinter dem Gleistor schaltet sich die Anlage automatisch wieder aus und das Gleistor wird geschlossen.

3.2.2. **Hilfsauflösung (HAT) vom Stelltisch**

Vor Betätigen der Hilfsauflösung muss geprüft werden, ob der Bahnübergang frei von Fahrzeugen ist!

Durch Bedienung der Hilfsauflösetaste (HAT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) bzw. Gleistaste (GIT) kann das eingeschaltete und geöffnete Gleistor ohne Mitwirkung einer Zug- oder Rangierfahrt wieder ausgeschaltet (geschlossen) werden.

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Fällt der Anlass für die Dauereinschaltung weg, wird die Dauereinschaltung mit der Dauereinschaltlöschttaste (DELT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) zurückgenommen. Die Anlage schaltet aus, das Gleistor schließt und der Dauereinschaltmelder (DEM) erlischt.

3.3. Einschaltautomatik

3.3.1. sperren

Die automatische Einschaltung des Gleistors durch Einstellung einer Zug- oder Rangierfahrstraße kann nur gleisbezogen gesperrt werden. Hierzu wird die Automatiksperrttaste (ASpT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises leuchtet rot.

Bei wirksamer Automatiksperrung kann die Anlage mit der Einschaltttaste (ET) und Dauereinschaltttaste (DET) eingeschaltet werden.

3.3.2. entsperren

Zum Entsperrung der Automatiksperrung wird die Löschttaste (LT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises erlischt.

4. Störungen

4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

Bleibt eine Taste stecken, so blinkt der Tastenüberwachungsmelder (TÜ) rot und der Störungssummer ertönt. Der Störungssummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) abgeschaltet werden. Der Bediener hat zu versuchen, die Tasten zurückzuziehen. Kann die Taste nicht zurückgezogen werden, so ist die Deckplatte herauszunehmen, nicht mehr einzusetzen und sofort die zuständige LST-Fachkraft zu verständigen.

4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

Das Auslösen der Tastensicherung wird durch den rot blinkenden Tastensicherungsmelder (Si) angezeigt, zusätzlich ertönt der Störungssummer. Der Störungssummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) abgeschaltet werden. Nach dem Auslösen der Tastensicherung bleibt die Bedienung aller Tasten der Bahnübergangssicherungsanlage wirkungslos. Frühestens 2 Minuten nach Auslösung der Tastensicherung kann mit der Sicherungsrückstellttaste (SiRT) versucht werden, die Sicherung zurückzustellen. Führt die Bedienung zum Erfolg, erlischt der Tastensicherungsmelder und die Anlage ist wieder bedienbar. Leuchtet der Melder weiter, ist die Anlage gestört und die zuständige LST-Fachkraft zu verständigen.

4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

Wird die Gleistoranlage technisch nicht freigemeldet (Bahnübergangshilfsmelder bleibt dunkel), gilt das Gleistor als geschlossen und ungesichert. Erst nachdem für eine Ersatzmaßnahme des Gleistors gesorgt wurde (Verriegelung der Torflügel in Stellung offen durch die LST-Fachkraft), kann das Gleistor vom Fdl Bkf mit der Bahnübergangshilfsfreimeldetaste (BÜHFT) und der Gleistaste (GIT) hilfsfreigemeldet werden.

Diese Bedienung bewirkt, dass die Gleistorsteuerungsanlage aus der Fahrstraßensicherung komplett herausgenommen wird und das deckende Signal unabhängig vom Sicherungszustand des Gleistors in Fahrtstellung kommt!

Diese Bedienhandlung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.

4.4. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

Bei Netzausfall der dezentralen Stromversorgung der Gleistorsteuerung leuchtet der Fehlermelder alle 10s auf und der Störwecker ertönt im gleichen Rhythmus. Der Störwecker kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) abgeschaltet werden. Die Batterie der Gleistorsteuerung übernimmt in diesem Fall die Stromversorgung der Anlage. Es ist vom Fdl Bkf sofort die LST-Fachkraft zu verständigen.

4.5. Lichtschrankenauslösung und Blockade der Torflügel durch Fremdkörper

beim Schließen

Wenn die Lichtschranke beim Schließvorgang der Gleistore auslöst, weil sich etwas zwischen den Torflügeln befindet, stoppt der Zulauf und die Torflügel öffnen sich nach kurzem Stopp wieder vollständig. Eine Fehlermeldung und der Summer können verzögert auflaufen. Der Störungsummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) abgeschaltet werden. Nach Feststellung der Torstellung muss durch Bedienung zuerst der Dauereinschalttaste (DET) und danach der Dauereinschaltlöschertaste (DEL) jeweils zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) die Grundstellung des Gleistors hergestellt werden.

beim Öffnen

Die Lichtschranke kann beim Öffnen der Gleistore nicht auslösen.

Kommt es aber beim Öffnen zur Blockade der Torflügel, ertönt der Summer, eine Störung wird angezeigt und die Tore bleiben stehen. Mit Bedienung der Hilfsauflösetaste (HAT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) läuft das Tor wieder zu. Nach Auflösung der Fahrstraße erlischt die Störmeldung. Es folgt die Bedienung der DET zusammen mit der BÜT, danach kann die Fahrstraße erneut eingestellt werden. Nach Auflösung dieser Fahrstraße muss die DELT zusammen mit der BÜT gedrückt werden. Die Tore schließen und die Anlage ist wieder in Grundstellung.

4.6. Bei Störung, die der Fdl Bkf nicht selbst beseitigen kann, oder Ausfall der technischen Gleistorsteuerung muss dieses sofort der zuständigen LST-Fachkraft gemeldet werden.

4.7. Jede Störung ist vom Fdl Bkf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

Aufgestellt: Bremerhaven, 16.02.2017

.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

**Verzeichnis der Durchrutschwege
für Gleisbildstellwerke**

Betriebsstelle Bremerhaven „Bkf“ – Bft Kaiserhafen

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt des Zuges auf Signal		Gleis freihalten von		Länge (m)	Einfahrt V _{max} (km/h)
	nach		bis		
G	Gl. 1	P1	Ra12 W11	50	40
G	Gl. 2	P2	Isolierstoß W13	50	40
N 301	Gl. 1	R1	Ra12 W47	71	30
N 301	Gl. 2	Ls 2 ^I	Isolierstoß W50	39	30
N 301	Gl. 3	Ls 3 ^I	Ls 3 ^{II}	54	30
N 301	Gl. 4	Ne5 Gl. 4	Ra11 4 ^{II}	10	30
N 301	Gl. 5	Ne5 Gl. 5	Ra11 5 ^{II}	10	30
N 301	Gl. 6	Ne5 Gl. 6	Ra11 6 ^{II}	10	30
N 301	Gl. 7	Ne5 Gl. 7	Ra11 7 ^{II}	10	30
N 301	Gl. 8	Ne5 Gl. 8	Ra11 8 ^{II}	10	30
N 301	Gl. 9	Ne5 Gl. 9	Ra11 9 ^{II}	10	30
N 302	Gl. 1	R1	Ra12 W47	71	30
N 302	Gl. 2	Ls 2 ^I	Isolierstoß W50	39	30
N 302	Gl. 3	Ls 3 ^I	Ls 3 ^{II}	54	30
N 302	Gl. 4	Ne5 Gl. 4	Ra11 4 ^{II}	10	30
N 302	Gl. 5	Ne5 Gl. 5	Ra11 5 ^{II}	10	30
N 302	Gl. 6	Ne5 Gl. 6	Ra11 6 ^{II}	10	30
N 302	Gl. 7	Ne5 Gl. 7	Ra11 7 ^{II}	10	30
N 302	Gl. 8	Ne5 Gl. 8	Ra11 8 ^{II}	10	30
N 302	Gl. 9	Ne5 Gl. 9	Ra11 9 ^{II}	10	30
W 161	Gl. 301	N 301	Ra12 W7	98	60
W 161	Gl. 302	N 302	Spitze W6	50	40

**Verzeichnis der Durchrutschwege
für Gleisbildstellwerke**

Betriebsstelle Bremerhaven „Stf“ – Bft Nordhafen

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt des Zuges auf Signal		Gleis freihalten von		Länge (m)	Einfahrt V _{max} (km/h)
nach			bis		
N 301	Gl. 301	Ls 301 ^l	Ra12 W526	53	30
N 301	Gl. 302	Ls 302 ^l	Ra12 W530	53	30
N 301	Gl. 303	Ls 303 ^l	Ra12 W530	53	30
N 301	Gl. 304	Ls 304 ^l	Ra12 W531	53	30
N 301	Gl. 305	Ls 305 ^l	Ra12 W533	53	30
N 301	Gl. 306	Ls 306 ^l	Ra12 W524	53	30
N 301	Gl. 307	Ls 307 ^l	Ra12 DKW 523c/d	53	30
N 301	Gl. 308	Ls 308 ^l	Ra12 W522	53	30
N 301	Gl. 309	Ls 309 ^l	Ra12 W521	53	30
N 301	Gl. 310	Ls 310 ^l	Ra12 W521	53	30
N 302	Gl. 301	Ls 301 ^l	Ra12 W526	53	30
N 302	Gl. 302	Ls 302 ^l	Ra12 W530	53	30
N 302	Gl. 303	Ls 303 ^l	Ra12 W530	53	30
N 302	Gl. 304	Ls 304 ^l	Ra12 W531	53	30
N 302	Gl. 305	Ls 305 ^l	Ra12 W533	53	30
N 302	Gl. 306	Ls 306 ^l	Ra12 W524	53	30
N 302	Gl. 307	Ls 307 ^l	Ra12 DKW523c/d	53	30
N 302	Gl. 308	Ls 308 ^l	Ra12 W522	53	30
N 302	Gl. 309	Ls 309 ^l	Ra12 W521	53	30
N 302	Gl. 310	Ls 310 ^l	Ra12 W521	53	30

**Verzeichnis der Durchrutschwege
für Gleisbildstellwerke**

Betriebsstelle Bremerhaven „Stf“ – Bft Weddewarder Tief

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt des Zuges auf Signal		Gleis freihalten von		Länge (m)	Einfahrt V _{max} (km/h)
	nach		bis		
X 651	Gl. 611	Ls 611 ^{II}	Spitze W808	94	40
X 651	Gl. 612	Ls 612 ^{II}	Spitze W808	94	40
X 651	Gl. 613	Ls 613 ^{II}	Spitze W808	94	40
X 651	Gl. 614	Ls 614 ^{II}	Spitze W808	94	40
X 651	Gl. 615	Ls 615 ^{II}	Spitze W807	94	40
X 651	Gl. 616	Ls 616 ^{II}	Spitze W807	94	40
X 651	Gl. 617	Ls 617 ^{II}	Spitze W807	94	40
X 651	Gl. 618	Ls 618 ^{II}	Spitze W807	94	40
X 652	Gl. 611	Ls 611 ^{II}	Spitze W808	94	40
X 652	Gl. 612	Ls 612 ^{II}	Spitze W808	94	40
X 652	Gl. 613	Ls 613 ^{II}	Spitze W808	94	40
X 652	Gl. 614	Ls 614 ^{II}	Spitze W808	94	40
X 652	Gl. 615	Ls 615 ^{II}	Spitze W807	94	40
X 652	Gl. 616	Ls 616 ^{II}	Spitze W807	94	40
X 652	Gl. 617	Ls 617 ^{II}	Spitze W807	94	40
X 652	Gl. 618	Ls 618 ^{II}	Spitze W807	94	40
X 651	Sig V 451	Sig V 451	Isolierstoß W1109/461	126	40
X 652	Sig V 451	Sig V 451	Isolierstoß W1109/461	126	40
T 252	Sig X 651	Sig X 651	Spitze W849	106	40
T 252	Sig X 651	Sig X 651	Spitze W851	106	40
T 252	Sig X 651	Sig X 651	Isolierstoß W852	53	40
T 252	Sig X 652	Sig X 652	Spitze W850	53	40
T 131	Sig X 651	Sig X 651	Spitze W849	106	40
T 131	Sig X 651	Sig X 651	Spitze W851	106	40
T 131	Sig X 651	Sig X 651	Isolierstoß W852	53	40
T 131	Sig X 652	Sig X 652	Spitze W850	53	40

**Verzeichnis der Durchrutschwege
für Gleisbildstellwerke**

Betriebsstelle Bremerhaven „Stf“ – Bft Imsumer Deich

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt des Zuges auf Signal		Gleis freihalten		Länge (m)	Einfahrt V _{max} (km/h)
nach	von	bis			
S 450	Sig W 451	Sig W 451	Isolierstoß W847	90	40
V451	Gl. 432	Ls 432 ^{II}	Ra12 W735	53	40
V451	Gl. 433	Ls 433 ^{II}	Ra12 W735	53	40
V451	Gl. 434	Ls 434 ^{II}	Ra12 W735	53	40
V451	Gl. 435	Ls 435 ^{II}	Ra12 W736	53	40
V451	Gl. 436	Ls 436 ^{II}	Ra12 W736	53	40
V451	Gl. 437	Ls 437 ^{II}	Ra12 W736	53	40
V451	Gl. 438	Ls 438 ^{II}	Ra12 W736	53	40
V451	Gl. 439	Ls 439 ^{II}	Isolierstoß W1004/W1006	83	40
V451	Gl. 440	Ls 440 ^{II}	Isolierstoß W1004/W1006	81	40
V451	Gl. 441	Ls 441 ^{II}	Isolierstoß W1004/W1007	71	40
V451	Gl. 442	Ls 442 ^{II}	Isolierstoß W1004/W1007	71	40
V451	Gl. 443	Ls 443 ^{II}	Isolierstoß W1005/W1008	71	40
V451	Gl. 444	Ls 444 ^{II}	Isolierstoß W1005/W1008	71	40
V451	Gl. 445	Ls 445 ^{II}	Isolierstoß W1005/W1009	68	40
V451	Gl. 446	Ls 446 ^{II}	Isolierstoß W1005/W1009	81	40
S 640	Sig W 451	Sig W451	Isolierstoß 451.1/W847	191	40

**Verzeichnis der Zugschlussstellen
für Gleisbildstellwerke**

Betriebsstelle Bremerhaven „Bkf“ – Bft Kaiserhafen

Erläuterung:

Das Zeichen „./.“ bedeutet, dass die Einrichtungen bedient werden dürfen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist.

1		2		3		4		5		6	
Bei Fahrt des Zuges		Signal-Zugschlussstelle				Fahrstraßen-Zugschlussstelle					
		Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlussignal				Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder					
auf Signal	nach	vorbeigefahren ist an		Gleis- oder Weichenabschnitt ... verlassen hat		vorbeigefahren ist an		Gleis- oder Weichenabschnitt ... verlassen hat			
G	P1				W51					W45	
G	P2				W51					W50	
R 1	Gl. 401				W47			./.			
N 301	Gl. 1				W7					W11	
N 301	Gl. 2				W7					W13	
N 301	Gl. 3				W7					W30	
N 301	Gl. 4				W7					W28	
N 301	Gl. 5				W7					W27	
N 301	Gl. 6				W7					W27	
N 301	Gl. 7				W7					W25	
N 301	Gl. 8				W7					W25	
N 301	Gl. 9				W7					W24	
N 302	Gl. 1				W9					W11	
N 302	Gl. 2				W7					W13	
N 302	Gl. 3				W7					W30	
N 302	Gl. 4				W7					W28	
N 302	Gl. 5				W7					W27	
N 302	Gl. 6				W7					W27	
N 302	Gl. 7				W7					W25	
N 302	Gl. 8				W7					W25	
N 302	Gl. 9				W7					W24	

Verzeichnis der Zugschlussstellen für Gleisbildstellwerke

Betriebsstelle Bremerhaven „Bkf“ – Bft Kaiserhafen

Erläuterung:

Das Zeichen „./.“ bedeutet, dass die Einrichtungen bedient werden dürfen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist.

1		2		3		4		5		6	
Bei Fahrt des Zuges		Signal-Zugschlussstelle				Fahrstraßen-Zugschlussstelle					
		Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlussignal				Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder					
auf Signal	nach	vorbeigefahren ist an		Gleis- oder Weichenabschnitt ... verlassen hat		vorbeigefahren ist an		Gleis- oder Weichen- abschnitt ... verlassen hat			
P 1	Gl. 301				W11				W7		
P 1	Gl. 302				W11				W6		
P 2	Gl. 301				W12				W7		
P 2	Gl. 302				W12				W6		
P 3	Gl. 301				W29				W7		
P 3	Gl. 302				W29				W6		
P 4-6	Gl. 301				W14				W7		
P 4-6	Gl. 302				W14				W6		
P 7-21	Gl. 301				W12				W7		
P 7-21	Gl. 302				W12				W6		

*
*
*

**Verzeichnis der Zugschlussstellen
für Gleisbildstellwerke**

Betriebsstelle Bremerhaven „Stf“ – Bft Nordhafen

Erläuterung:

Das Zeichen „./.“ bedeutet, dass die Einrichtungen bedient werden dürfen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist.

1		2		3		4		5		6	
Bei Fahrt des Zuges				Signal-Zugschlussstelle				Fahrstraßen-Zugschlussstelle			
				Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlussignal				Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder			
auf Signal	nach	vorbeigefahren ist an		Gleis- oder Weichenabschnitt ... verlassen hat		vorbeigefahren ist an		Gleis- oder Weichenabschnitt ... verlassen hat			
P 301-310	Gl. 301				W11				W7		
P 301-310	Gl. 302				W11				W6		
N 301	Gl. 301				W7				W11		
N 301	Gl. 302				W7				W11		
N 301	Gl. 303				W7				W11		
N 301	Gl. 304				W7				W11		
N 301	Gl. 305				W7				W11		
N 301	Gl. 306				W7				W11		
N 301	Gl. 307				W7				W11		
N 301	Gl. 308				W7				W11		
N 301	Gl. 309				W7				W11		
N 301	Gl. 310				W7				W11		
N 302	Gl. 301				W9				W11		
N 302	Gl. 302				W9				W11		
N 302	Gl. 303				W9				W11		
N 302	Gl. 304				W9				W11		
N 302	Gl. 305				W9				W11		
N 302	Gl. 306				W9				W11		
N 302	Gl. 307				W9				W11		
N 302	Gl. 308				W9				W11		
N 302	Gl. 309				W9				W11		
N 302	Gl. 310				W9				W11		

**Verzeichnis der Zugschlussstellen
für Gleisbildstellwerke**

Betriebsstelle Bremerhaven „Stf“ – Bft Weddewarder Tief

Erläuterung:

Das Zeichen „./.“ bedeutet, dass die Einrichtungen bedient werden dürfen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist.

1		2		3		4		5		6	
Bei Fahrt des Zuges		Signal-Zugschlussstelle				Fahrstraßen-Zugschlussstelle					
		Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlussignal				Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder					
auf Signal	nach	vorbeigefahren ist an		Gleis- oder Weichenabschnitt ... verlassen hat		vorbeigefahren ist an		Gleis- oder Weichen- abschnitt ... verlassen hat			
X 651	Gl. 611				W 852				W 846		
X 651	Gl. 612				W 852				W 844		
X 651	Gl. 613				W 852				W 840		
X 651	Gl. 614				W 852				W 840		
X 651	Gl. 615				W 852				W 843		
X 651	Gl. 616				W 852				W 843		
X 651	Gl. 617				W 852				W 842		
X 651	Gl. 618				W 852				W 841		
X 652	Gl. 611				W 850				W 846		
X 652	Gl. 612				W 850				W 844		
X 652	Gl. 613				W 850				W 840		
X 652	Gl. 614				W 850				W 840		
X 652	Gl. 615				W 850				W 843		
X 652	Gl. 616				W 850				W 843		
X 652	Gl. 617				W 850				W 842		
X 652	Gl. 618				W 850				W 841		
X 651	Sig V 451				W 852				Gl. 451		
X652	Sig V 451				W 850				Gl. 451		
T 611-614	Sig U 651				W 851				W 852		
T 611-614	Sig U 652				W 851				W 850		
T 615/628	Sig U 651				Gl. 651				Gl. 651		
T 615/628	Sig U652				Gl. 652				Gl. 652		

Verzeichnis der Zugschlussstellen für Gleisbildstellwerke

Betriebsstelle Bremerhaven „Stf“ – Bft Imsumer Deich

Erläuterung:

Das Zeichen „./.“ bedeutet, dass die Einrichtungen bedient werden dürfen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist.

1		2		3		4		5		6	
Bei Fahrt des Zuges		Signal-Zugschlussstelle				Fahrstraßen-Zugschlussstelle					
		Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlussignal				Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder					
auf Signal	nach	vorbeigefahren ist an		Gleis- oder Weichenabschnitt ... verlassen hat		vorbeigefahren ist an		Gleis- oder Weichenabschnitt ... verlassen hat			
S 450	Sig W 451				Gl. 450				Gl. 451.1		
W 451	Sig U 651				Gl. 451.1				Gl. 652		
W 451	Sig U 652				Gl. 451.1				Gl. 651		
V 451	Gl. 432				W1109				W 784		
V 451	Gl. 433				W1109				W 781		
V 451	Gl. 434				W1109				W 781		
V 451	Gl. 435				W1109				W 782		
V 451	Gl. 436				W1109				W 782		
V 451	Gl. 437				W1109				W 783		
V 451	Gl. 438				W1109				W 783		
V 451	Gl. 439				W1109				W 1100		
V 451	Gl. 440				W1109				W 1100		
V 451	Gl. 441				W1109				W 1101		
V 451	Gl. 442				W1109				W 1101		
V 451	Gl. 443				W1109				W 1102		
V 451	Gl. 444				W1109				W 1102		
V 451	Gl. 445				W1109				W 1103		
V 451	Gl. 446				W1109				W 1103		
S 460	Sig W451				W1109				Gl.451.1		