



Streckenbuch für
Bahnhof / Stellwerk
Bahnhof Bremen Grolland
Stellwerk „Raf“

- Auszug EVU -

Herausgebende Stelle:

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

Gültig ab:

14.12.2025

Aufgestellt durch	Mitgewirkt durch (optional)	Freigegeben durch
gez. Mahler	gez. Reichmann	gez. Stolte
A. Mahler / Planer Betrieb / 01.12.2025 DB InfraGO AG , Netz Bremen	B. Reichmann / LBB / 02.12.2025 DB InfraGO AG , Netz Bremen	T. Stolte / Ebl / 02.12.2025 bremenports GmbH & Co. KG Abteilung Eisenbahn

Übersicht der Aktualisierungen

1	2	3	4
Aktualisierungen			
Ifd. Nr.	gültig ab	In Streckenbuch eingearbeitet	
		am	durch
Neuherausgabe	14.12.2025	Neudruck	

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Anlagen	VII
Verzeichnis der Stellen, auf denen das Streckenbuch ausgelegt ist	VIII
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01	1
408.0101 1 (2) a)/ 408.4801 1 (2) a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle	1
408.0101 1 (2) b)/ 408.4801 1 (2) b) Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen	8
408.0111 5/ 408.4802 5 Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss melden	8
408.0111 6 (1)/ 408.4802 6 (1) Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme bescheinigen	8
408.0111 9/ 408.4802 9 Uhrzeitvergleich	9
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.02	1
408.0203 3 b) Regeln für das Fernsprechbuch	1
408.0203 4 Aufbewahren von Unterlagen	1
408.0221 1 (2) Fernsprechverbindungen für Zugmeldungen	1
408.0221 1 (3) Namen von Betriebsstellen verkürzen	1
408.0221 1 (5) a) Angabe der Strecke bei parallel verlaufenden Strecken	1
408.0221 3 (4) Mit der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtzeit abmelden	2
408.0221 3 (6) Zeitpunkt der Ab- oder Durchfahrtzeit	2
408.0231 1 (3) Durchrutschwege	2
408.0231 3 (1) a) Grenzen der Gleisfreimeldeanlagen	2
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 Zugschlussmeldepstens an der Räumungsprüfung	3
408.0251 5 (2) Durchrutschweg auflösen bei nicht einsehbarem Zielabschnitt	4
408.0251 7 Nennung der Zugschlussstellen	5
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03	1
408.0321 Melden an den Fdl, dass der Zug vorbereitet ist	1
408.0331 3 (1) Mitteilung des Fdl an den Tf, 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
408.0401 2 (1) d) Zu benachrichtigende Betriebsstellen	1
408.0411 2.1 „Ausfüllanleitung“ Namen von Betriebsstellen abkürzen	1
408.0411 2.3 „Eindeutige Kennung vergeben“ Abkürzung der Betriebsstelle für die eindeutige Kennung geben	1
408.0411 2.4 „Übermittlungsarten“ Ausfertigen von Befehlen im Auftrag des Fdl	2

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 (8) Bestimmen der Mindestzeit beim Benachrichtigen	2
408.0421 1 (9) Angeben der zulässigen Geschwindigkeit beim Benachrichtigen von Bahnübergangsposten	2
408.0435 3 (2) b) Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü-Sendungen fahren dürfen	3
408.0471 1 (4) Zuständiger Fdl für das Sperren von Gleisen	3
408.0481 11 (1) Sichern von Bahnübergängen mit zugesteuerten Bahnübergangssicherungen bei Sperrfahrten	3
408.0485 5 (1) Befahren von Bahnübergängen durch Hilfszüge	3
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.05	1
408.0541 3 (2) Bahnübergänge oder Streckenabschnitte mit Spurrillen	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie - 408.48	1
408.4801 1 (2) a), 408.4801 1 (2) b), 408.4802 5, 408.4802 6 (1) & 408.4802 9	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
408.4814 3 (1) b) Niedrigere Geschwindigkeit	2
408.4814 3 (2) Gleisbogen mit einem Radius kleiner als 150 m befahren	2
408.4814 7 Stärker geneigte Gleise befahren	2
Ril 408.4816 1 (1) Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen	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
408.4818 1 Rangieren; Durchführen – Abstoßen und Ablaufen	3
408.4818 1 (1) Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder ablaufen dürfen	4
408.4818 2 Aufhalten von Wageneinheiten, Gelenkwagen oder Fahrzeuggruppen nicht zugelassen	4
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 423 - Notfallmanagement	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 446 - Wintermaßnahmen vorbereiten und durchführen	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 456 - Regeln für Schrankenposten	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 Fdl, Melden der Arbeitsaufnahme, Uhrzeitvergleich durchführen und nachweisen	1
456.0020 5 (1) Meldestelle für Mängel bzw. fehlen von Richtlinien, Ausrüstungsgegenständen und Vordrucken	1

456.0020 5 (1) Aufbewahren von Unterlagen nach Abschluss	1
456.0020 8 (2) Benachrichtigung über Zug- und Rangierfahrten	2
456.0020 8 (4) Benachrichtigungen wiederholen	2
456.0020 8 (6) Verkürzung der Namen von Betriebsstellen	2
456.0020 10 (1) Zeitpunkt zum Sichern des Bahnübergangs festlegen	2
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 460 - Betrieb des Oberleitungsnetzes	1
460.0201 3 (3) Übersichtsplan mit Schaltanweisung	1
460.0203 2 (2) Zustimmung des Fdl	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 5 (2) Direktwahlstellen/ Benachrichtigung über Zugfahrten	1
481.0103 8 Notruf	2
481.0103 9 Regelmäßige Softwareaktualisierung	2
481.0103 10 (4) Meldestelle für Störungen	2
481.0103 10 (5) Ziele der Rufumleitung	2
481.0205Z01 1 Zugfunkbereiche	2
481.0205Z01 2 (1) Regelmäßige Softwareaktualisierung	3
481.0205Z01 3 Notrufbereiche, Notdurchsagen übermitteln	3
481.0205Z01 7 (2) Rufnummer der GSM-R-EVZS	3
481.0205Z01 7 (3) Rufumleitungsziel	4
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 Richtlinie 482 - Signalanlagen bedienen	1
482.0001 1 (1)(2) Inhalt/ örtliche Zusätze	1
482.0001 2 (6) Geräte und Werkzeuge	1
482.0001 2 (7) Signalmittel	2
482.0001 2 (8) Unterlagen für die Bedienung und Überwachung	2
482.0001 4 (6) Aufbewahren der HV und der Ersatzschlüssel	2
482.0001 7 (4) 24 Stunden-Regelung für ferngestellte Weichen	2
482.0001 7 (6) Gleisstromkreise	2
482.0001 12 (5) Einmalig auftretende Unregelmäßigkeiten	3
482.0001 A02 Beschreibung der Signalanlagen	3
482.6221 3 Wirkamschalten der Einschaltkontakte	3

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 484 - Meldungen von Anlagen der Ausrüstungstechnik betrieblich behandeln	1
484.0010 Einbruchmeldeanlage	1
484.0011 Brandmeldeanlage	1
484.0033 Weichenheizung	1

Verzeichnis der Anlagen

Ifd. Nr.	Bezeichnung	Stand
1	Lagepläne a. Lageplan b. Übersichtsplan mit Schaltanweisungen	a: 14.12.2023 b: 09.09.2024
2	Beschreibung des Stellwerks und der Signalanlage	15.12.2024
3	Meldung an die Notfallleitstelle mit Vordruck 423.0410V02	01.12.2024
4	Bahnübergänge / Überwege a. Anforderung BÜP und HP b. Maßnahmen bei Störungen von technischen Einrichtungen an Bahnübergängen c. (Bleibt frei) d. Zusatzbestimmungen für BÜ	a: 01.01.2024 b: 14.12.2024 d: 01.01.2024
5	Befehle a. Befehlsregelung	a: 14.12.2025
6	Bahnübergänge bei Sperrfahrten sichern	06.04.2017
7	(Bleibt frei)	
8	(Bleibt frei, Auszug EVU)	
9	Tetra-Funk	15.12.2024
10	Gleisanschlüsse / Ausweichanschlussstellen / Ladestellen a. (Bleibt frei) b. Betriebsanweisung für die Durchführung von Bedienungsfahrten zwischen dem Bf Bremen-Grolland und dem Gleisanschluss Roland Umschlaganlage	b: 15.12.2023
11 - 14	(Bleibt frei)	
15	(Bleibt frei, Auszug EVU)	
16-19	(Bleibt frei)	
20	(Bleibt frei, Auszug EVU)	
21	(Bleibt frei, Auszug EVU)	
22	Hochwasserschutzanlage Bremen-Grolland	09.05.2018
23	(Bleibt frei, Auszug EVU)	

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

Verzeichnis der Stellen, auf denen das Streckenbuch ausgelegt ist

A) DB InfraGO AG, Fahrweg, Region Nord, Netz Bremen Stück

- a) I.IB-N-N-BRE B04, Stellwerk „Raf“ 1
- b) I.IB-N-N-BRE B04, Leiter Betriebsbezirk 1
- c) SWAH, Eisenbahnbetriebsleiter, Betriebssachbearbeiter als 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 Bremen Grolland 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 InfraGO AG Netz Bremen im Auftrag Bremen auf der Grundlage der Ziffer 2.3.3 NBS-AT vor.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01

408.0101 1 (2) a)/ 408.4801 1 (2) a)

Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle

1. Beschreibung der Anlage

Lage der Betriebsstelle

Der Bahnhof Bremen-Grolland ist Endpunkt einer eingleisigen elektrifizierten Hafenbahnstrecke, die im Bahnhof Bremen-Neustadt mit der Weiche 16002 abzweigt.

Der Bahnhof besteht aus einer Ein- und Ausfahrgruppe mit zugehöriger Richtungsgruppe, die durch die beiden Gleise 400 und 401 miteinander verbunden sind.

An der Ein- und Ausfahrgruppe schließt mit der DKW 154 das Industriestammgleis Güterverkehrszentrum (GVZ) an.

VzG-Strecke	von	nach	Nebenbahn	-gleisig	elektrifiziert
1415	Bremen Grolland	Bremen Neustadt	ja	1	ja

Grenzen

Bf Bremen-Grolland

aus Richtung	Signal	in km
Bremen-Neustadt	Esig A	1,433

Die Grenzen der Hafenbahn sind aus dem Lageplan **Anlage 1** ersichtlich.

Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

Betriebsstelle	Signal	Standort (km)
Bf Bremen-Neustadt	Signal 16b	0,385

Ausweich- und Überleitungsmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen

Betriebsstelle	Gleis	Nutzlänge in m
Bf Bremen-Neustadt	1-5	750

Rangierbezirke

Der Bahnhof Bremen-Grolland bildet einen Rangierbezirk.

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

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

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)
100-101	764	425	640
102	875	426	660
103	792	427	720
104	262	428	754
105	576	431	727
106	196	432	680
411-412	760	433-434	577
413	715	435	586
414	716	436	585
415	725	437-438	566
416	570	441-442	550
417	600	443	578
418	620	444	575
421	625	445	640
422	708	446	563
423	750	447	580
424	645		

Betrieblich gesperrte Gleise, stillgelegte Gleise

Grolland

Gleis	Besonderheit
Anschluss Zentrallager Bremen (Gl. 601)	W407 zur Fahrt nach links verschlossen

Industriestammgleis GVZ

Gleis	Besonderheit
Gl. 11 ab Weichenende W12	W12 zur Fahrt nach rechts verschlossen, SH2-Scheibe hinter W12 aufgestellt
Gl. 14	

Gesperrte Weichen/ dauerhaft verschlossene Weichen

Grolland

verschlossene Weichen	Besonderheit
W407	zur Fahrt nach links verschlossen

Industriestammgleis GVZ

gesperrte Weichen		
W 17	W 21	W 38
verschlossene Weichen		zur Fahrt nachverschlossen
Weiche 12		rechts
Weiche 13		links
Weiche 14		links
Weiche 15		rechts
Weiche 20		rechts
Weiche 37		links

Anschlüsse/ Ausweichanschlussstellen/ Anschlussstellen

An den Bf Bremen-Grolland schließen folgende Gleisanschlüsse an:

BLG Logistics Group AG & Co. KG

- aus den Gleisen 672, 673, 674, 675 und der Weiche 550 (Neustädter Hafen)
- aus Gleis 400 mit der Weiche 140 (Außenhandelszentrum [AHZ])

Zentrale Lager Bremen GmbH & Co. KG

- aus Gleis 400 mit der Weiche 407 (**betrieblich gesperrt**).

Industriestammgleis Güterverkehrszentrum (GVZ)

- aus Gleis 401 mit der DKW 154

An das Industriestammgleis GVZ schließen folgende Gleisanschlüsse an:

KLV - Anlage Bremen Roland als Privatgleisanschluss der Firma ROLAND Umschlagsgesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG im GVZ Bremen

- aus Gleis 21 mit der Weiche 41

An die KLV - Anlage Bremen Roland schließt erneut das Industriestammgleis GVZ an, mit:

- Gleis 4121 117,95m vor Weichenende Weiche 481
- Gleis 4122 118,50m vor Weichenende Weiche 481
- Gleis 4123 118,50m vor Weichenende Weiche 481

BB Grundbesitz GmbH

- aus Gleis 12 mit der Weiche 36

Honselmann GmbH & Co. KG

- aus Gleis 12 mit der Weiche 14

Institutional Investment-Partners GmbH

(handelnd für den Spezial-AIF GARBE Logistikimmobilien Fonds Plus)

- aus Gleis 12 mit der Weiche 13

wesernetz Bremen GmbH

- aus Gleis 13 mit der Weiche 39

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

Überwachungsmaßnahmen von abgestellten Gefahrgutwagen obliegen dem transportierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

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

Gleis	von	bis	größtes Gefälle in %
Gleis 100 -105	Weiche 100	Weiche 153 - 154	2,60 %
400	Brücke Stromer Landstraße	Ochtumbrücke der Ein- und Ausfahrgruppe	7,40 %
401	Brücke Stromer Landstraße	Ochtumbrücke der Ein- und Ausfahrgruppe	13,30 %
Niedervieland II	Brücke Stromer Landstraße	Ra 12 Weiche 406 in Richtung Gl. 600/601 Niedervieland II	8,68 %
21 (GVZ)	DKW 154	Weiche 1	10,15 %
Streckengleis	ASig 16b	Ochtum Brücke km 0,726	4,40 %
Bremen-Grolland – Bremen-Neustadt	Ochtum Brücke	BÜ Grollander Straße km 1,367	6,30 %

Rangieranlagen (Ablaufberge, Gleisbremsen, Weiterführungseinrichtungen)

Im Bf Bremen-Grolland sind folgende Rangieranlagen vorhanden:

Ablaufberge

Bezirk	Gleis	Neigung	Ausrundungs- halbmesse in m	Zweck	Hemmschuh- Auswurf-Bremse
Stw Raf	400	32,2 ‰	900	Zugbildung, Zugauflösung	-
Stw Raf	401	41,3 ‰	300	Zugbildung, Zugauflösung	-

Gleisbremsen

Vier durch die MSR-32 Ablaufanlage gesteuerte Zweikraft-Balkengleisbremse Bauart „TW-5“, jeweils vor Spurze der Weiche 410, 420, 430 und 440, für die Gleisgruppen 411-418, 421-428, 431-438 und 441-448.

Lokdurchfahrten sind nur bei abgesenkter Balkenbremse gestattet.

Lageplan der Betriebsstelle

Siehe **Anlage 1a**

2. Signalanlagen

Stellwerke

Die Beschreibung des Stellwerks und der Signalanlagen ist als **Anlage 2** zu den örtlichen Regelungen zur **Ril 482.0001** im Strebau aufgenommen.

Name/ Betriebsstelle	Funktion	Bauart
Raf	Fdl-Stellwerk	SpDrS 60 , Ein- und Ausfahrgruppe und Anbindung Industriestammgleis GVZ
	Ablaufstellwerk	MSR 32 , Richtungsgruppen nach dem Ablaufberg

Signale

Das Gruppenausfahrtsignal P 100 - 105 ist mit Ersatzsignal (Zs 1) ausgerüstet.

Am Einfahrtsignal A befindet sich ein Vorsichtssignal (Zs 7).

Bei Einfahrten nach:

- Gleis 104 bis Ls 104^{II} (Kurzeinfahrt)
- Gleis 105 bis Ls 105^{III} (Kurzeinfahrt)

wird am Einfahrtsignal A Zs 3 (Geschwindigkeitsanzeiger) mit der Kennziffer 3 signalisiert.

Einrichtungen der induktiven Zugbeeinflussung sind für alle signalmäßigen Fahrten vorhanden.

Die Lage der Signale ist aus der Beschreibung der Signalanlagen **Anlage 2** ersichtlich.

3. Zusatanlagen

Ablafeinrichtungen

Alle Weichen der Richtungsgruppen und der Berggleise 400 und 401 bis einschließlich Weiche 140 sind an die MSR-32-Anlage - siehe **Anlage 23** - angeschlossen. Am Ablaufberg sind Schnellläuferweichen vorhanden.

Bremsprobeanlagen

Handbediente Bremsprobeanlagen (BPA) mit Bedienstationen im Gleisfeld:

- BPA 1 zwischen Gleis 432 und 431
 - BPA 2 zwischen Gleis 428 und 427
 - BPA 3 zwischen Gleis 426 und 425
 - BPA 4 zwischen Gleis 424 und 423
 - BPA 5 zwischen Gleis 422 und 421
 - BPA 6 zwischen Gleis 418 und 417
 - BPA 7 zwischen Gleis 416 und 415
 - BPA 8 zwischen Gleis 414 und 413
 - BPA 9 zwischen Gleis 412 und 411

Lademaß

Im Gleis 448 steht ein Lademaß zur Verfügung.

4. Bahnübergänge

Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr siehe **Anlage 4b**.

Technisch gesicherte Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr

Signalabhängige BÜ-Anlage (BUES 2000-LzH/F-Hp)

- BÜ Wardamm in km 1,663 siehe **Anlage 4b**
 - BÜ Wanderweg Gleis 400 / 401 siehe **Anlage 4b**
auf dem Streckenabschnitt Bremen-Grolland – Bremen-Neustadt
 - BÜ Grollander Straße in km 1,367 siehe **Anlage 3**
Fernüberwachungseinrichtung beim Fdl „Df“ Bf Delmenhorst

Lichtzeichenanlagen im Rangierbezirk GVZ Bremen

- BÜ Albert-Bote-Straße im GVZ Bremen siehe **Anlage 4b**
 - BÜ Merkurstraße im GVZ Bremen siehe **Anlage 4b**
 - BÜ Wanderweg Gleis 21 im GVZ Bremen siehe **Anlage 4b**

Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge

siehe **Anlage 4b**

Die Bahnübergänge ohne technische Sicherung werden durch das Rangierpersonal gesichert.

Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen

Vor den Gleisbremsen 3 und 4 bergseitiger Übergang für Fz zur Leerung des Ölabscheiders der Gleisbremsanlage. Der Übergang ist einseitig mit einer verschlossenen Schranke gesichert. Der Schlüssel wird beim Fdl Raf aufbewahrt.

5. Sonstige Anlagen

Einbruchmeldeanlage

siehe Ril 484.0010

Brandmeldeanlage

siehe **Ril 484.0011**

Weichenheizung

siehe **Ril 484.0033**

Hochwasserschutzanlage Bremen-Grolland

siehe **Anlage 22**

Telekommunikationseinrichtungen

Art	Stellwerk Bremen Grolland
Tel	0421 – 30901 660
Fax	0421 – 30901 661
GSM-R	CT 9 (Wenzel): 991126789 CT 7: 71010602 GSM-R Fs: Bremen-Grolland - Bremen-Neustadt)
Betriebsfunk FbS GSM-R (freie Strecke)	Für die Abwicklung zur Verständigung über den Zugverkehr zwischen den Zugmeldestellen, sowie Instandhaltungsfunk
Rangierfunk	TETRA-Funk Anlage 9
Adresse	Stromer Landstr. 151 28197 Bremen

Zentrale Uhrenanlage

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

Gleisfeldbeleuchtung

Die Gleisfeldbeleuchtungen sind durch den Fdl einzuschalten

- Wasser-, Strom- und Gasversorgung

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

Absperreinrichtung (Strom)	Hauptgebäude (Stw Raf) auf allen Etagen neben der Treppe Gleisbereich Trafo-Station im Nebengebäude
Eigene Stromsicherungen sind vorhanden:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bergmeisterbude ▪ Hemmschuhlegerbude Gleis 428/431 und 438/441
Absperreinrichtung (Wasser)	Bei Wasserrohrbrüchen sind die entsprechenden Absperrvorrichtungen sofort zu verschließen (Eingangsbereich hinter der Tür unterhalb der Treppe)

Maßnahmen im Störungsfall

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

408.0101 1 (2) b)/ 408.4801 1 (2) b)

Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen

Streckengleis		Abschnitt	Maßgebende Neigung	Richtung
von	nach	von km – bis km		
HBG	HBN	Km 0,385 – 0,726	4,4‰	
HBG	HBN	Km 0,726 – 1,367	6,3‰	

Aufbewahren der Hemmschuhe und Radvorleger

Die Hemmschuhe sind soweit vorhanden, in die dafür vorgesehenen Hemmschuhsteinen aufzubewahren, alternativ in Schwellenfächern mit der Spitze auf den äußeren Schienenfuß.

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

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.

Zu verwendende Hemmschuhformen

Bezirk	Gleis	Form	Hemmschuh
Bf Bremen-Grolland	auf allen Gleisen	S 49	Gelb/blau

408.0111 5 / 408.4802 5

Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss melden

Bei Arbeitsantritt nach Arbeitsunterbrechung meldet sich der Fdl Grolland beim öZF West ESTW Bremen. Diese Meldung ist im Fernsprechbuch nachzuweisen.

408.0111 6 (1)/ 408.4802 6 (1)

Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme bescheinigen

Arbeitsübernahme und -übergabe sind vom Fdl im Fernsprechbuch zu bescheinigen.

Wird bei Arbeitsübergabe das Zugmeldebuch geführt, ist auch in diesem die Arbeitsübergabe zu dokumentieren.

408.0111 7/ 408.4802 7

Beginn und Ende der Unterbrechung der Arbeitszeit mitteilen, zu übergebende Unterlagen hinterlegen

Beginn und das Ende der Unterbrechung der Arbeitszeit meldet der Fdl Bremen-Grolland dem özF West ESTW Bremen (Kontaktstelle). Die Meldungen (auch Besonderheiten während der Unterbrechungen) sind im Fernsprechbuch nachzuweisen. Die vorhandenen Kommunikationsmittel (Gefo usw. sind während der Unterbrechung zur Kontaktstelle umzuleiten.

Den Beginn der unterbrochenen Arbeitszeit gibt der Fdl bekannt, bei dem der zuletzt gefahrene Zug angekommen ist.

Während der unterbrochenen Arbeitszeit sind die zu übergebenden Unterlagen auf dem Arbeitstisch auszulegen.

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

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 3 b)

Regeln für das Fernsprechbuch

An Stelle des Fernsprechbuches (Vordruck **Ril 408.0203V41**) muss der Fdl Bremen-Grolland für die Dokumentation von Aufträgen, Meldungen oder Vorgängen das „Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen“ als besonderen Vordruck verwenden.

408.0203 4

Aufbewahren von Unterlagen

Zugmeldebücher, Fernsprechbücher, Anordnungen über den Zugverkehr Arbeits- und Störungsbücher, Nachweis der vorübergehenden Änderungen & Befehle sind nach ihrem Abschluss bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres vor Ort geordnet aufzubewahren und dann dem Betriebsbezirk Bremische Häfen (LBB) zu übersenden.

Dies gilt auch für Datenaufzeichnungen, die o.g. Unterlagen ersetzen.

408.0221 1 (2)

Fernsprechverbindungen für Zugmeldungen

Eine Zugnummernmeldeanlage (Bauform „ZN S 801“) ersetzt i.d.R. die Zugmeldungen
Anlage 20.

Ist diese gestört oder werden Bahnübergänge durch Bahnübergangsposten gesichert, muss der FdL Bremen-Grolland Zugmeldungen fernmündlich geben.

Fernmündliche Zugmeldungen muss der Fdl Bremen –Grolland auf der Streckenfernspprechverbindung (Fs) geben.

- Ri Bremen-Neustadt = GSM-R

408.0221 1 (3)

Namen von Betriebsstellen verkürzen

Namen von Betriebsstellen dürfen wie folgt verkürzt werden:

Betriebsstelle	Verkürzung
Bremen-Grolland	Grolland
Bremen-Neustadt	Neustadt

408.0221 1 (5) a)

Angabe der Strecke bei parallel verlaufenden Strecken

Bei Zugmeldungen zwischen Bremen Grolland und Bremen-Neustadt muss beim BÜ km 1,367 (39,233) zusätzlich die Strecke / das Gleis angegeben werden.

408.0221 3 (4)
Mit der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtzeit abmelden

Es darf mit der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtzeit abgemeldet werden, wenn keine BÜP zu verständigen sind.

408.0221 3 (6)
Zeitpunkt der Ab- oder Durchfahrtzeit

Als Zeitpunkt der Abfahrtzeit gilt die Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am jeweiligen Asig. Bei Einsatz von BÜP auf dem Streckenabschnitt Grolland – Bremen-Neustadt muss mit der voraussichtlichen Abfahrtzeit am jeweiligen Asig in Grolland abgemeldet werden.

408.0231 1 (3)
Durchrutschwege

Fahrweg auf Signal	in Gleis Nr.	freizuhaltender Gleisabschnitt		Länge m
		von Ls	bis	
A	100	100 ^{II}	Isolierstoß Gz 152	63
	101	101 ^{III}	Isolierstoß GzW 152	62
	102	102 ^{II}	Isolierstoß GzW 152	60
	103	103 ^{II}	Isolierstoß GzW 152	60
	104 kurz	104 ^{II}	Standort Ls 104 ^{III}	<50
	104 lang	104 ^{IV}	Spitze W 159	60
	105 kurz	105 ^{III}	Spitze W 159	60
	105 lang	105 ^V	Gz DKW 153c/d	81

408.0231 3 (1) a)
Grenzen der Gleisfreimeldeanlagen

Es sind alle an das Stw Raf angeschlossenen Gleise und Weichen mit Gleisfreimeldeanlagen ausgestattet.

Die Gleisanlagen im Bahnhofsteil Bremen - Grolland sind wie folgt mit selbsttätigen Gleisfreimeldeanlagen ausgerüstet:

Siehe **Anlage 2**

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 durch Fahrwegprüfung sicherzustellen, dass einmündende Gleise auf 20 m hinter dem Grenzzeichen frei sind. 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 **Ril 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 **Ril 408.0232 2** wird hierdurch nicht verkürzt.

408.0241 3**Beteiligung eines Zugschlussmeldepostens an der Räumungsprüfung**

Bei länger andauernder Räumungsprüfung auf Zeit ist es im Bf Grolland zugelassen, einen örtlichen Mitarbeiter als Zugschlussmeldeposten (ZMP) an den Einfahrtsignalen einzusetzen.

Sie müssen dem ZMP vor seinem Einsatz seinen Standort, die Signalzugschlussstelle (Weiche 100) und den Wortlaut der Zugschlussmeldung mitteilen.

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

408.0251 5 (2)
Durchrutschweg auflösen bei nicht einsehbarem Zielabschnitt

Bei allen Einfahrten in die Einfahrgruppe werden die Durchrutschwege automatisch und verzögert aufgelöst.

Gleis Nr.	Gleislänge	Zul. HG	Verzögerungszeit
100	764 m	40 km/h	78 sek
101	765 m	40 km/h	78 sek
102	875 m	40 km/h	78 sek
103	792 m	40 km/h	78 sek
104 kurz	262 m	30 km/h	40 sek
104 lang	574 m	40 km/h	58 sek
105 kurz	576 m	30 km/h	88 sek
105 lang	778 m	40 km/h	78 sek

Muss bei nicht einsehbarem Zielabschnitt der Durchrutschweg aufgelöst werden, muss sich der Fdl vom Tf bestätigen lassen, dass der Zug zum Halten gekommen ist oder die Besetztanzeige der letzten Abschnitte vor dem betreffenden Signal muss mindestens 3 Minuten lang unverändert bestanden haben.

408.0251 7
Nennung der Zugschlussstellen
Verzeichnis der Zugschlussstellen für Gleisbildstellwerke

Betriebsstelle: Stellwerk „Raf“ Bahnhof Bremen-Grolland

Erläuterung:

Das Zeichen % bedeutet, dass die Einrichtungen nur bedient werden dürfen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz vorbeigefahren oder zum Halten gekommen ist.

1	2	3	4	5	6
Bei der Fahrt des Zuges auf Signal	nach vorbeigefahren ist an	Signal-Zugschlussstelle Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlusssignal	Gleis- oder Weichenabschnitt... verlassen hat	Fahrstraßen-Zugschlussstelle Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder vorbeigefahren ist an	Gleis- oder Weichenabschnitt... verlassen hat
A 100 - 105	Gleise 100 - 105	Weiche 100		%	
P 100 - 105	Bremen Neustadt	Ra 10		Ra 10	

Anmerkung:

Die Räumung der Signal- und Fahrstraßenzugschlussstelle kann vom Fdl Raf selbst nicht festgestellt werden. Er kann dann damit einen Mitarbeiter im Bahnbetrieb beauftragen.

- siehe Strebu Ril 408.0241 3 -



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03

408.0321

Melden an den Fdl, dass der Zug vorbereitet ist

Tf melden ihre Abfahrbereitschaft direkt an den zuständigen Fdl.

408.0331 3 (1)

Mitteilung des Fdl an den Tf, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist

Auf Grund der örtlichen Verhältnisse (Vegetation an den Gleisen 100 bis 105) ist dem Tf mündlich mitzuteilen, dass bei Zugfahrten aus den Gleisen 100 bis 105 das Gruppenausfahrtsignal P100 - 105 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

Berichtigungen von Fahrplanunterlagen sind dem Herausgeber zu bestätigen.

408.0401 2 (1) d)

Zu benachrichtigende Betriebsstellen

Als Ersatz für den Vordruck dienen die Aufzeichnungen im System HabidS.

Bei fernmündlicher Einlegung von Sonderzügen und Auslegung von Zügen sind zu benachrichtigen:

in Richtung Bremen-Neustadt:	ESTW Bremen, özf West
------------------------------	-----------------------

Fdl Raf lässt um Mitternacht oder bei Arbeitsaufnahme die Unterlage über das DV-System HabidS ausdrucken und vergleicht die Angaben mit özf Bremen West.

Als Vordruck wird ein besonderes Muster verwendet.

408.0411 2.1 „Ausfüllanleitung“

Namen von Betriebsstellen abkürzen

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

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

Name der Betriebsstelle	Abkürzung (gemäß Ril 100)
Delmenhorst	HD
Bremen Neustadt	HBN
Bremen Grolland (Raf)	HBG

408.0411 2.3 „Eindeutige Kennung vergeben“

Abkürzung der Betriebsstelle für die eindeutige Kennung geben

Folgender Code für die Befehlsübermittlung ist vom Fdl Bremen-Grolland zu verwenden:

HBG (ergänzt durch eine laufende dreistellige Fall bezogene Nummer, z.B. HBG-001-(Zugnummer)).

Es sind die Nummern zwischen 001 und 999 zu verwenden.

Die Nummerierung beginnt jeweils zum Jahreswechsel neu.

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

408.0411 2.4 „Übermittlungsarten“
Ausfertigen von Befehlen im Auftrag des Fdl

Siehe **Anlage 5a**

*

*

*

*

*

*

408.0421 1 (1) b)
Benachrichtigen von Bahnübergangsposten (BÜP) vor Zulassung einer Zugfahrt
a) Einsatz eines BÜP im Bahnhof

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

Die Verständigung erfolgt über Einzelruf.

b) Einsatz eines BÜP auf der freien Strecke

- BÜP werden über die jeweilige Fs-Leitung über den Zugverkehr mittels Abmeldung benachrichtigt.
- Die eingesetzten BÜP müssen sich mit der Bezeichnung des jeweiligen Bahnübergangs melden.
- Die Benachrichtigung ist vom Fdl der benachbarten Zugmeldestelle zu wiederholen.

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 Sicherungsbestätigung der Fdl vor jeder Zustimmung zur Fahrt vom BÜP einholen.

Bei gestörter Fernsprechverbindung und Einsatz von BÜP auf der freien Strecke der Fdl den benachbarten Fdl auffordern, den BÜP über die Zugfahrt zu verständigen. Der Fdl darf den Zug erst nach der Bestätigung über die Verständigung ablassen, wenn **alle** übrigen Vorbedingungen erfüllt sind.

Besonderheit für BÜ in km 1,367 (39,233 Grollander Straße)

Bevor der Fdl Delmenhorst der Sicherung des BÜ in km 39,233 durch einen BÜP zustimmt, muss dem Fdl Delmenhorst der BÜP bestätigen, dass der BÜP sich auch bei den beteiligten Fdl Bremen Neustadt und Bremen Grolland angemeldet hat.

408.0421 1 (8)
Bestimmen der Mindestzeit beim Benachrichtigen

Muss ein BÜP auf der freien Strecke über Zugfahrten benachrichtigt werden, ist dieser mindestens 3 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtzeit zu benachrichtigen.

Diese Mindestzeit darf nicht unterschritten werden.

408.0421 1 (9)
Angeben der zulässigen Geschwindigkeit beim Benachrichtigen von Bahnübergangsposten

Bei Einsatz von BÜP auf der freien Strecke, muss diesem die im Fahrplan für den jeweiligen Streckenabschnitt zulässige Geschwindigkeit des Zuges mitgeteilt werden.

408.0435 3 (2) b)**Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü-Sendungen fahren dürfen**

Züge mit Lü-Sendungen dürfen durch die Gleise 21, 100 -105, 400, 401, 416 – 418 und 424 – 428 fahren so weit, nicht der Ausschluss von diesen und anderen Gleisen der gültigen Dauer-Lü-Anordnung M bzw. der jeweiligen besonderen Lü-Anordnung (Fax) zu entnehmen sind.

408.0471 1 (4)**Zuständiger Fdl für das Sperren von Gleisen**

Streckenabschnitt	zuständige Zugmeldestelle
Bremen Grolland – Bremen-Neustadt	Fdl BZ özF West

408.0481 11 (1)**Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerten Bahnübergangssicherungen bei Sperrfahrten**

siehe **Anlage 6**

408.0485 5 (1)**Befahren von Bahnübergängen durch Hilfszüge**

Hilfszüge dürfen nur bei Besetzung des Stw Raf verkehren.



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.05

408.0541 3 (2)

Bahnübergänge oder Streckenabschnitte mit Spurrillen

Muss aufgrund der Witterungsverhältnisse nach einer Zugpause von mehr als 2 Stunden auf den angrenzenden Streckenabschnitten mit Spurrillenvereisung gerechnet werden, sind die ersten Züge mit führenden Fahrzeugen mit einer Radsatzlast geringer als 16 t mit Befehl 5, Grund 20 anzuweisen, die Bahnübergänge der betroffenen Strecken mit folgender Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h zu befahren.

Die betreffenden Bahnübergänge sind Wardamm in km 1,663 und Grollander Str. km 1,367. Bei besonders widrigen Witterungsverhältnissen (z.B. starker Eisregen) müssen Sie die Maßnahmen bereits nach einer Zugpause von einer Stunde durchführen.

□

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48

408.4801 1 (2) a), 408.4801 1 (2) b), 408.4802 5, 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 Industriestammgleis GVZ ist der Fdl Grolland. Dieser verständigt den Tf über Besonderheiten im Ortsstellbereich.

Der BözM ist über folgende Kommunikationsmittel erreichbar:

Tetra-Funk oder Rückfallebene 0160-5883958/ 0421-30901-660

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 Tetra-Funk oder Rückfallebene 0160-5883958/ 0421-30901-660

408.4811 4 (5)

Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich, Grenzen

Grenzen:

Der Ortsstellbereich **Industriestammgleis GVZ** befindet sich innerhalb des Bf Bremen Grolland.

Der Ortsstellbereich umfasst den Bereich **Industriestammgleis GVZ & Roland Umschlag**

Der Bereich **Industriestammgleis GVZ** umfasst die Gleise 11 - 14, 21, 41, 42 und 51

Die Grenzen des sind:

In Ri Industriestammgleis GVZ = Ls 21^{II}

Aus Ri Industriestammgleis GVZ = Ls 11^I

Der Bereich **Roland Umschlag** umfasst die Gleise 4103 -4105, 4111 - 41117, 4119, 4130, 41, 4140 -4141 & 4121 - 4123

Die Grenzen des sind:

In Ri **Roland Umschlag** = Ls 21^{IV}

Aus Ri **Roland Umschlag** GVZ = Ls W41^I

Das Orientierungszeichen „OB“ nach **Ril 301.9001** ist in den Ortsstellbereichen nicht aufgestellt.

408.4811 7

Örtliche Besonderheiten

Die Verständigung des Tf über örtliche Besonderheiten (Bauarbeiten, Aufträge etc.) erfolgt mündlich.

408.4814 3 (1) b)
Niedrigere Geschwindigkeit

Abdrückgeschwindigkeit 1,3 - 1,5 m/s = 5 Km/h

Torabschlüsse

Wo Tore oder Gitter über Gleise führen, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit an sie herangefahren werden.

Die geöffneten Torflügel müssen bei der Durchfahrt angeschlossen oder durch die Feststellvorrichtung gegen unbeabsichtigtes Zuschlagen gesichert sein.

Defekte oder fehlende Torsicherungen sind umgehend an den Fdl zu melden.

408.4814 3 (2)
Gleisbogen mit einem Radius kleiner als 150 m befahren

Bahnhofsteil	Gleis	Radius [m]
■ Richtungsgruppe	418 Ls 418II bis W 453	180
■ Richtungsgruppe	428 Bereich Ls 428.1 bis W 426	174
■ Richtungsgruppe	444 von W 440 bis W 441	185
■ Richtungsgruppe	448 zwischen W 446 und W 447	180
■ Richtungsgruppe	448 Bereich Ls 448II bis W 484	180
■ Richtungsgruppe	450 zwischen Gleissperre und Prellbock	160

408.4814 7
Stärker geneigte Gleise befahren

Gleis	von	bis	größtes Gefälle in %
400	Brücke Stromer Landstraße	Ochtumbrücke der Ein- und Ausfahrgruppe	7,40 %
401	Brücke Stromer Landstraße	Ochtumbrücke der Ein- und Ausfahrgruppe	13,30 %
Niedervieland II	Brücke Stromer Landstraße	Ra 12 Weiche 406 in Richtung GI. 600/601 Niedervieland II	8,68 %
21 (GVZ)	DKW 154	Weiche 1	10,15 %

Bei den oben genannten Gleisen sind folgende Maßnahmen durch den Tf erforderlich:

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in diesen Bereichen max. 15 km/h.

Das Abstellen von Fahrzeugen in diesen Gleisbereichen ist verboten.

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.

/

Ril 408.4816 1 (1)**Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen**

Bahnübergänge mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen sind entsprechend der jeweiligen Bedienungsanweisung zu bedienen.

Bei Ausfall der technischen Sicherung ist nach **Ril 408.4816 1 (2)** zu sichern und dem Fdl Raf zu verständigen.

408.4816 1 (3)**Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind**

Die nichttechnisch gesicherten Bahnübergänge mit öffentlichen Straßen werden durch Mitarbeiter im Rangierdienst gesichert. **Anlage 4b**

408.4816 2 (2)**Sichern von Übergängen, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen**

Der Übergang ist einseitig mit einer verschlossenen Schranke gesichert. Der Schlüssel wird beim Fdl Raf im Schlüsselkasten aufbewahrt.

Sie dürfen nur von entsprechend eingewiesenen Berechtigten genutzt werden, die sich dabei selber sichern.

408.4818 1**Rangieren; Durchführen – Abstoßen und Ablaufen****Verhalten beim Abdrücken:**

Es dürfen maximal 5 Fahrzeuge als Wagengruppe ablaufen.

1. Vereinbarung zwischen Mitarbeiter (Ma) EVU und Fdl Raf sowie Ma EVU und Tf
2. Zustimmung Fdl Raf an Ma EVU (Kennlicht leuchtet)
3. Ma EVU an Tf: „**abdrücken**“
4. Kennlicht erloschen (Hp0) oder nicht erkennbar: Ma EVU an Tf: „**anhalten**“
5. Erneute Zustimmung Ww Raf an Ma EVU (Kennlicht leuchtet)
6. Ma EVU an Tf: „**weiter abdrücken**“

Verteilung der Rangierzettel (Liste f. Abhänger) vor Ablaufbeginn

Rangierzettel (Zerlegelisten) werden vom Ma EVU erstellt und verteilt an:

Fdl Raf

Abhänger

Hemmschuhleger

Vor dem Abdrücken einer Zerlegeeinheit muss jeder Hemmschuhleger im Besitz eines Rangierzettels sein. Änderungen gegenüber den Angaben im Rangierzettel teilt der Bergmeister oder nach Absprache der Bediener der Gleisbremse den Hemmschuhlegern über Lautsprecher mit.

408.4818 1 (1)**Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder ablaufen dürfen****Ein gleichzeitiger Ablaufbetrieb an beiden Ablaufbergen ist verboten!**

Rangierbezirk	Gleise
Raf (Richtungsgruppe)	411 - 448

408.4818 2**Aufhalten von Wageneinheiten, Gelenkwagen oder Fahrzeuggruppen nicht zugelassen**

Im Ablaufbereich des Stw Raf ist das Legen von Hemmschuhen von der Bergkuppe bis zu den Herzstücken der letzten Verteilerweiche untersagt.

Die Gleise 416 bis 418, 424 bis 428 und in der Richtungsgruppe sind Durchfahrgleise.

In den o.g. Gleisen dürfen Hemmschuhe nur nach Zustimmung des Fdl gelegt werden.

Nachweis beim Fdl im Fernsprechbuch.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 423 - Notfallmanagement

Bestimmungen zur Ril 423/42380

Gültig für Betriebsstelle: Bremen-Grolland
 Stellwerk: Raf
 Zuständiger Fdl: Bremen Grolland (Raf)
 Notfallbezirk: Bremen

Für die Betriebsstelle Bremen-Grolland sind auf Stw Raf nachstehend aufgeführte Richtlinien zur **KoRil 423/42380** ausgelegt und zu beachten:

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

Gefährliche Ereignisse sind der Notfallleitstelle Hannover **sofort** zu melden.

Eine Übersicht der gefährlichen Ereignisse gemäß Allgemeinverfügung der EUB sowie unternehmensintern zu erfassende Ereignisse sind im **Ril 423.0101A01**

Erreichbarkeit der Notfallleitstelle Hannover:

Telefon: - Auszug EVU -

Erreichbarkeit des Leiter Betriebsbezirk:

Telefon: 0160 97455436

Bei gefährlichen Ereignissen gemäß Ril 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 Notfallleitstelle der Vordruck **Ril 423.0410V02 (Anlage 3)** auszufüllen und der Notfallleitstelle und dem Unfalluntersuchungsführer I.IVS-N zu faxen.

Unregelmäßigkeiten und andere Vorfälle, die nicht der Notfallleitstelle 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 weiterzugeben.

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

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



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 446 - Wintermaßnahmen vorbereiten und durchführen

Gültig für Betriebsstelle: Bremen Grolland

Stellwerk: Raf

Zuständiger Fdl: Raf

Notfallbezirk: Bremen

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



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 456 - Regeln für Schrankenposten

Bestimmungen zur Ril 456.0001-

Regeln für Fdl bzw. Bediener von Stellwerken, die gleichzeitig Bediener wärterbedienter Schranken sind

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 **Anlage 4b** des Strebu enthalten.

456.0001 8 (7)

Einsatz eines Bahnübergangspostens

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

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

Die Örtlichen Zusätze zur **Ril 456.0020** wurden für Bahnübergangsposten erarbeitet.

456.0020 3 (1) (2)

Festlegung des zuständigen Fdl, 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 Arbeitsaufnahme 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 5 (1)

Meldestelle für Mängel bzw. fehlen von Richtlinien, Ausrüstungsgegenständen und Vordrucken

Der Fdl verständigt nach Eingang der Meldung unmittelbar den zuständigen Leiter Betriebsbezirk, außerhalb der Geschäftszeit den Notfallmanager.

456.0020 5 (1)

Aufbewahren von Unterlagen nach Abschluss

Die Unterlagen für Bü km 1,667 sind beim Fdl „Raf“ zu hinterlegen.

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 8 (6)

Verkürzung der Namen von Betriebsstellen

Zugelassen sind:

„**Grolland**“ für den Bahnhof Bremen-Grolland, „**Neustadt**“ für die Bahnhof Bremen-Neustadt.

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 460 - Betrieb des Oberleitungsnetzes

460.0201 3 (3)

Übersichtsplan mit Schaltanweisung

Codenummer für Schaltanträge Fdl Raf Bremen Grolland: - *Auszug EVU* -

Der Übersichtsplan mit Schaltanweisung wird auf Stw Raf in einem besonderen Aushang vorgehalten (siehe **Anlage 1b**).

Bahnerdungsvorrichtungen

2 Bahnerdungsvorrichtungen befinden sich jeweils am Stw Raf in einem Metallschrank und im BÜ Schalthaus BÜ Wardamm.

460.0203 2 (2)

Zustimmung des Fdl

Zustimmung zur Abschaltung der Oberleitung durch den Fdl Bremen-Grolland vor Ausschalten der SG 601 im Bf Bremen-Neustadt

Ein Abschalten der **Schaltgruppe 601** im Bf Bremen-Neustadt führt dazu, dass der gesamte Bahnhofsgebiet Bremen-Grolland incl. Streckengleis zwischen HBN und HBG stromlos geschaltet ist. Grundsätzlich ist damit vor Abschalten der Schaltgruppe 601 im Bf HBN die Einverständniserklärung des Fdl HBG einzuholen.

Bei E-Triebfahrzeugen, die im Bf Bremen-Grolland abgestellt werden und die die Stromversorgung aus der Oberleitung benötigen, kann das Abschalten der Oberleitung zu Schwierigkeiten bei der Wieder-Aufrüstung der E-Triebfahrzeuge führen.

Die Tf der E-Triebfahrzeuge sind vor Zustimmung zur Abschaltung in Bremen Neustadt darüber zu informieren und zum Senken der Stromabnehmer aufzufordern.

Vor Beginn jeder Arbeitsruhe ist dem özF ESTW Bremen zusammen mit der Meldung über den Beginn der Arbeitsruhe auch die Zustimmung zur Abschaltung der Oberleitung mitzuteilen.

Das Personal der E-Triebfahrzeuge, die während der Arbeitsruhe im Bf Bremen-Grolland abgestellt werden, ist vom Fdl Bremen-Grolland darauf hinzuweisen, dass die Oberleitung im Bf Bremen-Grolland während der Arbeitsruhe abgeschaltet wird. Diese Meldungen sind im Fernsprechbuch nachzuweisen.



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 481 - Telekommunikationsanlagen bedienen

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

Zu Ril 481.0101 Grundlagen für drahtgebundene Fernsprechverbindungen:

481.0101 6 (10)

Meldestelle für Störungen

Siehe Ril 481.0205Z01 7 (2).

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 5 (2)

Direktwahltasten/ Benachrichtigung über Zugfahrten

Zur Benachrichtigung über Zugfahrten müssen Sie folgende Verbindungen nutzen:

- zwischen Bremen-Grolland und Bremen-Neustadt: Konferenzverbindung **Fs HBN - HBG**
- Bahnübergangsposten zwischen Bremen-Grolland und Bremen-Neustadt werden als Teilnehmer der Konferenzverbindung –**Fs HBN - HBG**, über den Zugverkehr benachrichtigt.
- Bahnübergangsposten am Bü km 1,667 werden durch Tetra-Funk über den Zugverkehr benachrichtigt

481.0103 8

Notruf

Nothaltaufträge die Sie über den Tetra-Funk erhalten, müssen Sie anschließend durch eine Zugfunknotruf wiederholt abgeben – Grund: Notrufe im Betriebsfunk werden von keinem Zugfunkteilnehmer empfangen.

Für Notrufe der Strecke 1415 Bremen-Grolland – Bremen-Neustadt sind im Wortlaut die Strecken Bremen-Neustadt – Bremen-Grolland und Bremen-Neustadt – Delmenhorst zu benennen.

Bei eingehenden Notrufen von der Strecke 1500 Bremen-Neustadt – Delmenhorst zwischen km 38,2 und km 40,2 (Bremen-Neustadt Esig 16 A) sind auch auf der Strecke 1415 Bremen-Grolland – Bremen-Neustadt Maßnahmen wie bei drohender Gefahr zu ergreifen.

481.0103 9

Regelmäßige Softwareaktualisierung

Siehe Ril **481.0205Z01 2 (1)**.

481.0103 10 (4)

Meldestelle für Störungen

Siehe Ril **481.0205Z01 7 (2)**.

481.0103 10 (5)

Ziele der Rufumleitung

Siehe zu Ril **481.0205Z01 7 (3)**.

Zu Ril 481.0205Z01 Zusätzliche Regelungen für ortsfeste Teilnehmer:

481.0205Z01 1

Zugfunkbereiche

Folgende Strecken sind mit digitalem Zugfunk ausgestattet

1500	Bremen	Oldenburg
1415	Bremen-Neustadt	Bremen-Grolland

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

Ortsfeste Teilnehmer im Zugfunknotruf „Knoten HD“:

- Fdl Delmenhorst, Fdl Hude, Fdl öZF West BZ Hannover ESTW Bremen, Fdl Bremen Grolland & BZ Hannover Streckendisponent 6

Notruf Strecke

Den Notruf Strecke „Knoten HD“ hören:

- Fdl Delmenhorst, Fdl Hude, Fdl öZF West BZ Hannover ESTW Bremen & Fdl Bremen Grolland

Zugfunkgespräche

Eingehende Gespräche, die betrieblich anderen Fdl zuzuordnen sind, sind an den betrieblich zuständigen Fdl weiterzuleiten.

Zusätzliche Anordnungen

Es ist untersagt, auf dem Display die Taste „Sprechg.“ zu bedienen.

(Hiermit würde zwischen dem Handapparat und der Sprechgarnitur umgeschaltet werden, auch wenn diese nicht angeschlossen ist und eingehende Rufe würden akustisch nicht mehr angezeigt werden!).

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,
E-Mail: AVE-Nord.DBInfraGo@deutschebahn.com
Fax: 069 562 21249

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

481.0205Z01 7 (3)

Rufumleitungsziel

Bei Ausfall Ihres GSM-R Fernsprechers bzw. bei Verbindungsstörungen werden alle Gespräche automatisch an den Fdl özF West BZ Hannover ESTW Bremen weitergeleitet.

Örtliche Regelungen zur Ril 481.0302

- **Grundlagen für Verbindungen des GSM-R- Rangierfunks,**

Zu Ril 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 Bremen Grolland werden im Tetra Digitalfunk geführt siehe **Anlage 9**

Störung auf der Infrastruktur der Hafenbahn (auch Störungen des TETRA-Funknetzes) sind außerhalb der Regelarbeitszeit der Rufbereitschaft bremenports zu melden, während der Regelarbeitszeit ist der örtliche Fachdienst der Leit- und Sicherungstechnik zu verständigen.



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 482 - Signalanlagen bedienen

- **Ril 482.0001: Signalmittel bedienen; Allgemeines**
- **Ril 482.0001A02: Beschreibung der Signalanlagen,**

Zu Ril 482.0001: Signalmittel bedienen; Allgemeines:

482.0001 1 (1)(2)

Inhalt/ örtliche Zusätze

Die örtlichen Zusätze enthalten die örtlichen Besonderheiten zur **Ril 482.0001**.

Sie werden als – Regelungen zu weiteren Richtlinien – im Strebu aufgenommen.

482.0001 2 (6)

Geräte und Werkzeuge

Auf der Betriebsstelle vorhandene Merkhinweise:

Aufgehobene Signalabhängigkeit <input type="checkbox"/> !	Befehl erforderlich <input type="checkbox"/> BEF	Bahnübergang <input type="checkbox"/> BUE	Arbeitsstelle <input type="checkbox"/> ARB
Gesperrt <input checked="" type="checkbox"/>			

Auf der Betriebsstelle vorhandene Sperren:

Sperrkappen rot	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 Raf vorhanden

Handfeuerlöscher:

Stellwerksgebäude

- | | | |
|---------------------|---|---------------------------------------|
| Erdgeschoss im Flur | = | 1 Pulverlöscher, 2 Kohlensäurelöscher |
| Heizungsraum | = | 1 Pulverlöscher |
| 1. Etage im Flur | = | 1 Pulverlöscher, 1 Kohlensäurelöscher |
| Fdl - Raum | = | 1 Kohlensäurelöscher |

Im Stellwerksgebäude Raf sind bei Brandgefahr im Heizungsraum sofort die im Vorraum befindlichen zwei Ölzufuhrleitungen zu schließen und der Notschalter auf O-Stellung zu bringen.

Aufbewahrung der Schlüssel

Die Schlüssel zu wichtigen Räumen und sonstigen abschließbaren Einrichtungen, sowie alle Ersatzschlüssel befinden sich ausnahmslos im Schlüsselkasten beim Fdl Raf.

Eine Herausgabe an berechtigte Personen erfolgt durch Fdl Raf,
der auch die Rückgabe der Schlüssel überwacht.

482.0001 2 (7)

Signalmittel

Die Signalmittel sind wöchentlich am Dienstag in der Frühschicht auf Funktionsfähigkeit und Vollzähligkeit 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
Bremen Grolland		1	1	1

482.0001 2 (8)

Unterlagen für die Bedienung und Überwachung

Örtliche Bedienungsanleitungen sind als Anlage zum Strebu aufgenommen.

Beschreibung der Signalanlage ist als **Anlage 2** zum örtlichen Zusatz zur **Ril 482.0001** aufgenommen.

482.0001 4 (6)

Aufbewahren der HV und der Ersatzschlüssel

Aufbewahrungsort:

Ein Handverschluss mit Sperrvorrichtung (HV 73 Sp) befinden sich im Erdgeschoss des Stellwerks „Raf“.

482.0001 7 (4)

24 Stunden-Regelung für ferngestellte Weichen

Alle ferngestellten Weichen/Gleissperren sind täglich zwischen **9 und 12Uhr** einmal umzustellen.

Umstellvorgänge im Rahmen des bis zu dem Zeitpunkt durchgeföhrten Betriebsprogrammes, sind hierbei zu berücksichtigen.

Weisen Sie die durchgeföhrten Maßnahmen im Fernsprechbuch nach.

482.0001 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.

482.0001 12 (5)

Einmalig auftretende Unregelmäßigkeiten

Verständigung der für die Entstörungsveranlassung (EVZS-Hafen) zuständigen Stellen sowie der Nachweis der Verständigung - siehe Regelungen nach **MfsU**.

Auffahren von Weichen

Eine aufgefahren 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 wurden

Zu Ril 482.0001A02: Beschreibung der Signalanlagen:

482.0001 A02

Beschreibung der Signalanlagen

- siehe **Anlage 2**

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

482.6221 3

Wirksamshalten der Einschaltkontakte

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



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

- **Ril 484.0010: Einbruchmeldeanlage**
- **Ril 484.0011: Brandmeldeanlage**
- **Ril 484.0033: Weichenheizung**

Zu Ril 484.0010: Einbruchmeldeanlage

484.0010

Einbruchmeldeanlage

Im Gebäude Stw Raf ist eine Einbruchmeldeanlage- eingebaut.

Beschreibungen der Anlage und deren Bedienung siehe **Anlage 15a**.

Zu Ril 484.0011: Brandmeldeanlage

484.0011

Brandmeldeanlage

Im Gebäude Stw Raf ist eine Brandmeldeanlage eingebaut.

Beschreibungen der Anlage und deren Bedienung siehe **Anlage 15b**.

Zu Ril 484.0033: Weichenheizung

484.0033

Weichenheizung

Die nachfolgen genannten Weichen sind mit Weichenheizungen ausgerüstet:

Weichen

100, 101, 102, 103, 104, 150, 151, 152, 159, DKW 153 und DKW 154.

Bei Störung der Weichenheizung blinkt eine Warnlampe mit Gelblicht am Betonschalthaus; Meldung erfolgt durch das EVU bzw. RDL

Eine Überwachung durch den Fdl „Raf“ erfolgt nicht.

Bei einer Störung ist die EVZS-Hafen unter der Nummer: 0151-11433070 zu informieren.

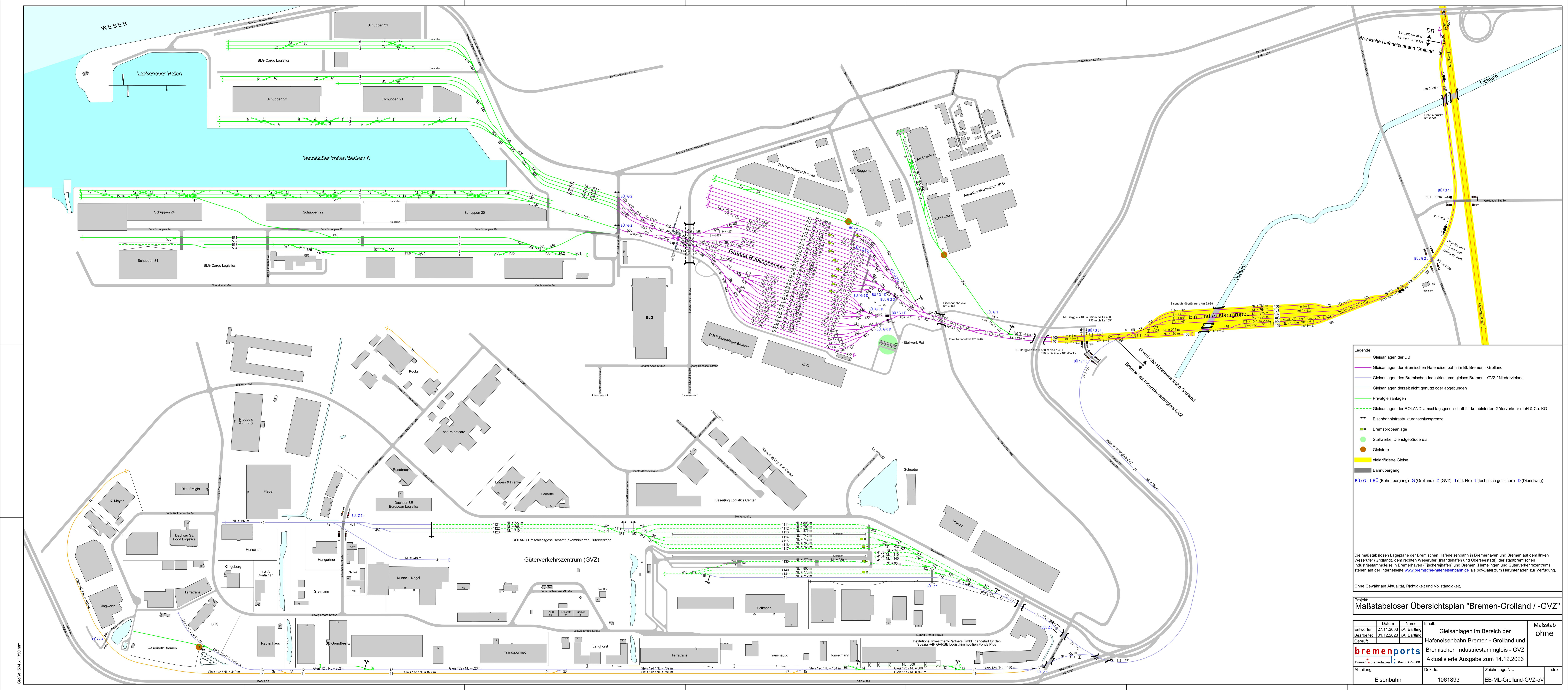


Lageplan der Betriebsstelle

– Nur zur Information –

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

<https://www.bremenports.de/hinterland/hafeneisenbahn>

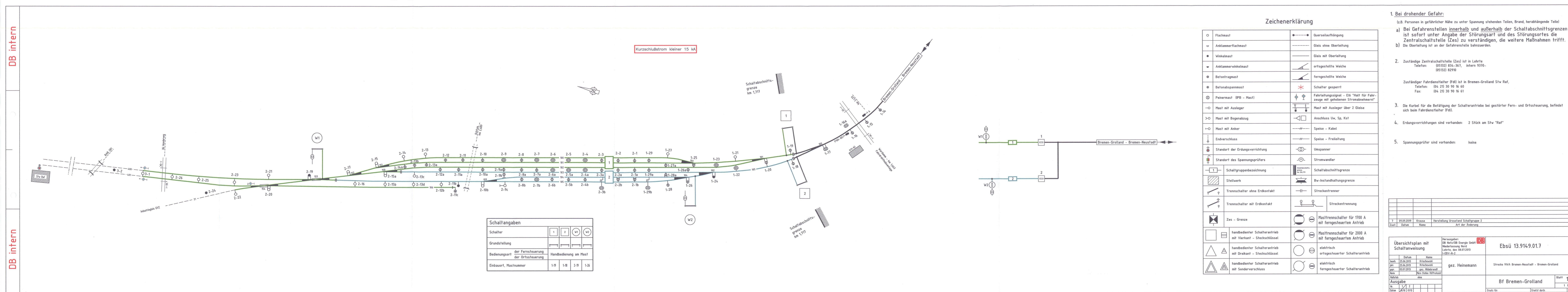


Übersichtsplan mit Schaltanweisungen

– Nur zur Information –

Die aktuellen Pläne liegen immer beim Fahrdienstleiter aus

Plan	Stand
Bf Bremen – Grolland	09.09.2019



Beschreibung der Signalanlage

gem. Ril 482.9001 - Anhang 2

Bremen-Grolland Raf

Bauform und Inbetriebnahme

Bauform	Inbetriebnahme
Stellwerk: SpDrS60 [1968] / MSR32 [2008]	1968 / 2008
ferngestellte und ferngesteuerte Betriebsstellen:	
Fernsteuerung (Technik):	
Streckenblock (Technik): Selbstblock 59	
sonstige Signalanlagen: (z.B. Zugnummernmeldeanlage, Selbststellbetrieb, Störungsdrucker)	Zugnummernmeldeanlage (ZNS 801)

Zugbeeinflussungsanlagen

Alle Vorsignale, Hauptsignale (Esig, Zsig Asig, Sbk, Bksig)	Va (Ne2 Vorsignaltafel) [1000 Hz], A [2000 Hz], P100-105 [2000 Hz]															
einzelne Sperrsignale	100I [2000 Hz], 100II [2000 Hz], 101II [2000 Hz], 101III [2000 Hz], 102I [2000 Hz], 102II [2000 Hz], 103I [2000 Hz], 103II [2000 Hz], 104I [2000 Hz], 104II [2000 Hz], 104IV [2000 Hz], 105II [2000 Hz], 105III [2000 Hz], 105V [2000 Hz]															
Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen (Gleis und Km)																
500 Hz-Magneten, die das Anfahren gegen Haltzeigende Signale überwachen (Gleis und Km)	Strecke 1415 km 1,283 (150m vor Signal A)															
Bahnübergangssicherungsanlagen:	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lage BÜ</th> <th>Technik</th> <th>Anlagenart</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BÜ Wardamm Strecke 4149</td><td></td><td>BUES 2000 LzH/F-Hp</td></tr> <tr> <td>Wanderweg Gleise 400, 401</td><td></td><td>BUES 2000 LzH (F)-Hp</td></tr> <tr> <td>Wanderweg GVZ Gleis 21</td><td></td><td>BUES 2000 LzH (F)-Hp</td></tr> <tr> <td>Albert-Bote-Straße Gleis 42</td><td></td><td>BUES 2000 Lz-QS</td></tr> </tbody> </table>	Lage BÜ	Technik	Anlagenart	BÜ Wardamm Strecke 4149		BUES 2000 LzH/F-Hp	Wanderweg Gleise 400, 401		BUES 2000 LzH (F)-Hp	Wanderweg GVZ Gleis 21		BUES 2000 LzH (F)-Hp	Albert-Bote-Straße Gleis 42		BUES 2000 Lz-QS
Lage BÜ	Technik	Anlagenart														
BÜ Wardamm Strecke 4149		BUES 2000 LzH/F-Hp														
Wanderweg Gleise 400, 401		BUES 2000 LzH (F)-Hp														
Wanderweg GVZ Gleis 21		BUES 2000 LzH (F)-Hp														
Albert-Bote-Straße Gleis 42		BUES 2000 Lz-QS														

Weichen, für die nur bestimmte Handverschlüsse zu verwenden sind

Weiche:											
Handverschluss:											

Schlüsselformen

Riegel- und Gleissperrenschlösser	Gs I	W447									
	g ⁰	g ¹									
Handverschlüsse für die vorübergehende Sicherung von Weichen und Flachkreuzungen											
Handverschlüsse für die vorübergehende Sicherung von Weichen und Flachkreuzungen (fest installiert)											

Weichen

ohne SpV	W402, W403, W405, W407, W410, W411, W412, W413, W414, W415, W416, W420, W421, W422, W423, W424, W425, W426, W430, W431, W432, W434, W435, W436, W440, W441, W442, W443, W444, W445, W446
Klammermittelverschluss	
Klammer- und Gabelmittelverschluss	
beweglichen Herzstückspitzen	
Klammermittelverschluss (Klinkenverschluss)	

Flachkreuzungen

Gesamtzählwerke und die durch sie registrierten Einzelzählwerke

BLZ	ErsSig GT	DHT	GZ
BÜHFT	WHT	FHT GAZ	
HAT	WAT	BLGrt	
AZ GRT	EAZ	THZ	

Art und Anzahl der Geräte und Werkzeuge

Art	Anzahl
Deckenplattenheber	1
Lampenheber	1
Lampenprüfer	1
Handkurbel (zum Umstellen von Weichen / Bedienen OL-Handschatz)	2
Spannungsabschalter für Weichen	2
OL-Handschatzschlüssel vierkant	1
Hammer	1
Maulschlüssel	1
Zungensperre (EG)	6
HV-73 mit Sperreinrichtung (EG)	2
Steckschlüssel für Schrankenantrieb (EG)	1

Bremen Neustadt - Bremen Grolland

Signal	Art	aus Richtung	Besonderheiten, Zusatzsignale
A	Esig	Bremen-Neustadt	Hauptsignal; Vorsichtssignal Geschwindigkeitsanzeiger = („3“)
P100-105	Asig	Bremen-Grolland	Ausfahr-/Sperrsignal; Ersatzsignal Geschwindigkeitsanzeiger = („2“)

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

Signal	Fahrt nach	zul. Geschw. (Km/h)	Signal Zs 3	Standort
A	Grolland	30	el. Signal	am Hauptsignal
P100-105	Bremen Neustadt	20	Formsignal	am Hauptsignal

Aufgestellt:

Kai-Uwe Kunze
Name

bremenports GmbH & Co. KG
OE

12.12.24

Datum

bremenports
Bremen/Bremerhaven | bremenports Co. KG
für das Sonderverm. Fischereihafen
Am Strom 2 • 27568 Bremerhaven

Unterschrift

Schlüsselformen Bremen-Grolland Raf

Im Bedienraum des Fdl sind folgende Schlüssel im Schlüsselkasten versiegelt:

Schlüssel für	Schlüsselform	Anzahl
Schranke Raf (Dienstweg Gleisbremse)	W	1
Schranke PM Containerstraße	W ¹	1
Weiche 447	g ¹	1
Gleissperre I (W447)	g ^o	1
Schlüssel DB 21		1

Vor- und Hauptsignale Bremen-Grolland Raf

Signal-bezeichnung	Signaltyp	Zusatzsignale	Standort
Va	Vorsignal (Ne2-Tafel)		Strecke 1415 km 1,033
A	Hauptsignal	Vorsichtssignal (Zs 7) Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) Kennziffer '3' (elektrisch)	Grolland (E/A Gruppe) km 1,433
P100-105	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1) Geschwindigkeitsanzeiger (Zs 3) Kennziffer '2' (Formsignal)	Grolland (E/A Gruppe) km 1,694

Sperrsignale Bremen-Grolland Raf

Sperrsignal	Stw-Technik
11 I	SpDrS60
21 I	SpDrS60
21 II	SpDrS60
21 III	SpDrS60
21 IV	SpDrS60
W41 I	SpDrS60
W41 II	SpDrS60
W100	SpDrS60
100 I	SpDrS60
100 II	SpDrS60
101 I	SpDrS60
101 II	SpDrS60
101 III	SpDrS60
102 I	SpDrS60
102 II	SpDrS60
103 I	SpDrS60
103 II	SpDrS60
104 I	SpDrS60
104 II	SpDrS60
104 III	SpDrS60
104 IV	SpDrS60
105 I	SpDrS60
105 II	SpDrS60
105 III	SpDrS60
105 IV	SpDrS60
105 V	SpDrS60
106 II	SpDrS60
140.1	MSR32
400 I	SpDrS60
400 II	SpDrS60
400 III	SpDrS60
400.2	MSR32
400.3	MSR32
400.6	MSR32
401 I	SpDrS60
401 II	SpDrS60
401 III	SpDrS60
401.2	MSR32
401.3	MSR32
401.4	MSR32
404.1	MSR32
407.1	MSR32

Sperrsignal	Stw-Technik
411.1	MSR32
412.1	MSR32
413.1	MSR32
414.1	MSR32
415.1	MSR32
416.1	MSR32
417.1	MSR32
418.1	MSR32
421.1	MSR32
422.1	MSR32
423.1	MSR32
424.1	MSR32
425.1	MSR32
426.1	MSR32
427.1	MSR32
428.1	MSR32
431.1	MSR32
432.1	MSR32
433.1	MSR32
434.1	MSR32
435.1	MSR32
436.1	MSR32
437.1	MSR32
438.1	MSR32
441.1	MSR32
442.1	MSR32
444.1	MSR32
445.1	MSR32
446.1	MSR32
447.1	MSR32
448.1	MSR32
601.1	MSR32

PZB-Zugbeeinflussung Bremen-Grolland Raf

Signalbezeichnung	Typ	Lage	Zusatz
Va	1000 Hz	Strecke 1415 km 1,033	
A	2000 Hz	Strecke 1415 km 1,433	
A	500 Hz Zusatzmagnet	Strecke 1415 km 1,283	
P100-105	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe km 1,694	
100I	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 100	
100II	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 100	
101II	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 101	
101III	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 101	
102I	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 102	
102II	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 102	
103I	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 103	
103II	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 103	
104I	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 104	
104II	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 104	
104IV	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 104	
105II	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 105	
105III	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 105	
105V	2000 Hz DBL2/1Ü	E/A Gruppe Gleis 105	

Weichen und Gleissperren Bremen-Grolland Raf

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
W 1 GVZ	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (ISG GVZ)
W 12	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 13	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 14	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 15	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 16	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 17	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 18	Handweiche		Grolland (ISG GVZ)
W 19	Handweiche		Grolland (ISG GVZ)
W 20	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 21	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 22	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 24	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 36	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 37	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 38	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 39	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 41	Weiche m. SpV, S 700	-	Grolland (ISG GVZ)
W 42	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 51	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 61	Handweiche	-	Grolland (ISG GVZ)
W 100	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (E/A Gruppe)
W 101	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (E/A Gruppe)
W 102	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (E/A Gruppe)
W 103	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (E/A Gruppe)
W 104	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (E/A Gruppe)
W 140	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (E/A Gruppe)
W 141	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Ablaufberg)
W 142	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Ablaufberg)
W 150	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (E/A Gruppe)
W 151	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (E/A Gruppe)
W 152	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (E/A Gruppe)
DKW 153	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (E/A Gruppe)
DKW 154	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (E/A Gruppe)
W 159	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Grolland (E/A Gruppe)
W 402	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Ablaufberg)
W 403	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Ablaufberg)
W 404	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Ablaufberg)
W 405	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Ablaufberg)
W 407	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Ablaufberg)

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
W 410	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 411	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 412	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 413	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 414	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 415	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 416	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 420	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 421	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 422	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 423	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 424	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 425	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 426	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 430	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 431	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 432	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 433	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 434	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 435	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 441	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 442	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 443	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 444	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 445	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 446	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
HW 447	Handweiche	-	Grolland (Arge BM)
W 451	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 452	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 453	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 454	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 455	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 456	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 460	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 461	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 462	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 463	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 469	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtung BLG)
W 470	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 471	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 472	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
W 473	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtungsgruppe</i>)
W 474	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtungsgruppe</i>)
W 476	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtungsgruppe</i>)
W 477	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtungsgruppe</i>)
W 478	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtung BLG</i>)
W 479	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtung BLG</i>)
W 481	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtungsgruppe</i>)
HW 481	Handweiche	-	Grolland (<i>ISG GVZ</i>)
W 482	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtungsgruppe</i>)
HW 482	Handweiche	-	Grolland (<i>ISG GVZ</i>)
W 483	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtungsgruppe</i>)
W 484	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtungsgruppe</i>)
W 485	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtungsgruppe</i>)
W 486	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtungsgruppe</i>)
W 487	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtungsgruppe</i>)
W 488	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtung BLG</i>)
W 489	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtung BLG</i>)
W 490	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtung BLG</i>)
W 492	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtung BLG</i>)
HW 550	Handweiche	-	Grolland (<i>Richtung BLG</i>)
W 600	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtung BLG</i>)
W 601	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtung BLG</i>)
W 603	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtung BLG</i>)
W 604	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (<i>Richtung BLG</i>)
W He	Handweiche	-	Grolland (<i>ISG GVZ</i>)
W Ko1	Handweiche	-	Grolland (<i>ISG GVZ</i>)

Gleisfreimeldung Bremen-Grolland Raf

100 Hz Gleisstromkreise

Freimelde-abschnitt	Stw-Technik	von	bis	Bemerkung
W 41	SpDrS60	-	-	
W 100	SpDrS60	-	-	
W 101	SpDrS60	-	-	
W 103	SpDrS60	-	-	
W 150	SpDrS60	-	-	
W 151	SpDrS60	-	-	
W 152	SpDrS60	-	-	
DKW 153	SpDrS60	-	-	
DKW 154	SpDrS60	-	-	
W 159	SpDrS60	-	-	
W 102/104	SpDrS60	-	-	
Gl. 101.1	SpDrS60	WE W 101	Ls 101I	
Gl. 105/1	SpDrS60	Esig A	Ra 10	
Gl. 105/2	SpDrS60	Ra 10	LS W100	
Gl. 105/3	SpDrS60	Ls W100	Ls 105I	
Gl. 400.1	SpDrS60	Ls 400I	Ls 400II	
Gl. 400.2	SpDrS60	Ls 400II	Ls 400III	
Gl. 401.1	SpDrS60	Ls 401I	Ls 401II	
Gl. 401.2	SpDrS60	Ls 401II	Ls 401III	

Achszählkreise

Freimelde-abschnitt	Stw-Technik	von	bis	Bemerkung
100¹	SpDrS60	Ls 100I	Ls 100II	
101²	SpDrS60	Ls 101II	Ls 101III	
102¹	SpDrS60	Ls 102I	Ls 102II	
103¹	SpDrS60	Ls 103I	Ls 103II	
104¹	SpDrS60	Ls 104I	Ls 104II	
105⁴	SpDrS60	Ls 105II	Ls 105III	
104²	SpDrS60	Ls 104II	Ls 104III	
104³	SpDrS60	Ls 104III	Ls 104IV	
105⁵	SpDrS60	Ls 105IV	Ls 105V	
106	SpDrS60	Ls 106II	Prellbock	
21¹	SpDrS60	Ls 21I	Ls 21II	
W1	SpDrS60	Ls 21II	Ls 21III / Ls 11I	Grenze Ri. Gl. 11
21²	SpDrS60	Ls 21III	Ra11 GVZ	Grenze Ri. Gl. 21 / Roland U.
401³	SpDrS60	Ls 401III	Ls 401.2	
400³	SpDrS60	Ls 400III	Ls 400.2	
W 140	MSR32	-	-	Grenze Ri. AHZ

Freimelde-abschnitt	Stw-Technik	von	bis	Bemerkung
W 141	MSR32	-	-	
W 142	MSR32	-	-	
W 402	MSR32	-	-	
W 403	MSR32	-	-	
W 404	MSR32	-	-	
W 405	MSR32	-	-	
W 407	MSR32	-	-	Grenze Ri. Roggemann / ZLB
W 410	MSR32	-	-	
W 411	MSR32	-	-	
W 412	MSR32	-	-	
W 413	MSR32	-	-	
W 414	MSR32	-	-	
W 415	MSR32	-	-	
W 416	MSR32	-	-	
W 420	MSR32	-	-	
W 421	MSR32	-	-	
W 422	MSR32	-	-	
W 423	MSR32	-	-	
W 424	MSR32	-	-	
W 425	MSR32	-	-	
W 431	MSR32	-	-	
W 432	MSR32	-	-	
W 433	MSR32	-	-	
W 434	MSR32	-	-	
W 435	MSR32	-	-	
W 436	MSR32	-	-	
W 440	MSR32	-	-	
W 441	MSR32	-	-	
W 442	MSR32	-	-	
W 443	MSR32	-	-	
W 444	MSR32	-	-	
W 445	MSR32	-	-	
W 446	MSR32	-	-	
W 447	MSR32	-	-	
W 451	MSR32	-	-	
W 452	MSR32	-	-	
W 453	MSR32	-	-	
W 454	MSR32	-	-	
W 455	MSR32	-	-	

Freimelde-abschnitt	Stw-Technik	von	bis	Bemerkung
W 456	MSR32	-	-	
W 460	MSR32	-	-	
W 461	MSR32	-	-	
W 462	MSR32	-	-	
W 463	MSR32	-	-	
W 469	MSR32	-	-	
W 470	MSR32	-	-	
W 471	MSR32	-	-	
W 472	MSR32	-	-	
W 473	MSR32	-	-	
W 474	MSR32	-	-	
W 476	MSR32	-	-	
W 477	MSR32	-	-	
W 478	MSR32	-	-	
W 479	MSR32	-	-	
W 481	MSR32	-	-	
W 482	MSR32	-	-	
W 483	MSR32	-	-	
W 484	MSR32	-	-	
W 485	MSR32	-	-	
W 486	MSR32	-	-	
W 487	MSR32	-	-	
W 488	MSR32	-	-	
W 489	MSR32	-	-	
W 490	MSR32	-	-	
W 492	MSR32	-	-	Grenze Ri. BLG
W 600	MSR32	-	-	Grenze Ri. BLG
W 601	MSR32	-	-	
W 603	MSR32	Ls 400.3	Ls 400.6	
W 604	MSR32	-	-	
Gl. 400	MSR32	Ls 401.3	Ls 401.4	
Gl. 411	MSR32	Ls 411.1	Prellbock	
Gl. 412	MSR32	Ls 412.1	Prellbock	
Gl. 413	MSR32	Ls 413.1	Prellbock	
Gl. 414	MSR32	Ls 414.1	Prellbock	
Gl. 415	MSR32	Ls 415.1	Prellbock	
Gl. 416/1	MSR32	Ls 416.1	Ls 416II	
Gl. 416/2	MSR32	W 451	Prellbock	
Gl. 417	MSR32	Ls 417.1	Ls 417II	
Gl. 421	MSR32	Ls 421.1	Ls 421II	

Freimelde-abschnitt	Stw-Technik	von	bis	Bemerkung
Gl. 422	MSR32	Ls 422.1	Ls 422II	
Gl. 423	MSR32	Ls 423.1	Ls 423II	
Gl. 424	MSR32	Ls 424.1	Ls 424II	
Gl. 425	MSR32	Ls 425.1	Ls 425II	
Gl. 426	MSR32	Ls 426.1	Ls 426II	
Gl. 427	MSR32	Ls 427.1	Ls 427II	
Gl. 428	MSR32	Ls 428.1	Ls 428II	
Gl. 431	MSR32	Ls 431.1	Ls 431II	
Gl. 432	MSR32	Ls 432.1	Ls 432II	
Gl. 433	MSR32	Ls 433.1	Ls 433II	
Gl. 434	MSR32	Ls 434.1	Ls 434II	
Gl. 435	MSR32	Ls 435.1	Ls 435II	
Gl. 436	MSR32	Ls 436.1	Ls 436II	
Gl. 437	MSR32	Ls 437.1	Ls 437II	
Gl. 438	MSR32	Ls 438.1	Ls 438II	
Gl. 441	MSR32	Ls 441.1	Ls 441II	
Gl. 442	MSR32	Ls 442.1	Ls 442II	
Gl. 443	MSR32	Ls 443.1	Ls 443II	
Gl. 444	MSR32	Ls 444.1	Ls 444II	
Gl. 445	MSR32	Ls 445.1	Ls 445II	
Gl. 446	MSR32	Ls 446.1	Ls 446II	
Gl. 447	MSR32	Ls 447.1	Ls 447II	
Gl. 448	MSR32	Ls 448.1	Ls 448II	
W487 / W 488	MSR32	Ls W487	Ls W488	
Gl. 449	MSR32	Ls 449I	Ls 449II	
Gl. 450	MSR32	W447	Prellbock	
Gl. 650	MSR32	Ls 650I	Ls 650II	
Gl. 672	MSR32	Ls 672I	Ls 672II	Grenze Ri. BLG

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 Notfallleitstelle und dem EBL <Region> zuzuleiten. Was in diesem Zusammenhang als Haltbegriff zu verstehen ist, finden Sie in Ril 423.0101A01 unter Ziffer 3.1.

Erläuterungen zu:

- Im Freifeld über dem „DB InfraGO“ 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 hinausfährt.
 - Esig oder Bksig am Standort des Signals Ra 10 oder wo dieses nicht vorhanden ist über die erste Weiche hinter dem Esig oder Bksig hinausfährt
 - selbsttägigen Blockstellen über den Gefahrpunktabstand (200 Meter) hinausfährt.
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.

Meldung vom Fdl an:

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

Region: Nord

Notfallbezirk: Bremen**Bedienstelle:** Bremen Grolland / Raf

- 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

<input type="checkbox"/> Regen	<input type="checkbox"/> Gewitter	<input type="checkbox"/> Nebel	<input type="checkbox"/> Frost
<input type="checkbox"/> Hagel	<input type="checkbox"/> Wind	<input type="checkbox"/> Schneefall	<input type="checkbox"/> Hitze
<input type="checkbox"/> Sturm	<input type="checkbox"/> Eisregen		
 6. Lichtverhältnisse

<input type="checkbox"/> Sonne	<input type="checkbox"/> Tageslicht	<input type="checkbox"/> Dämmerung
<input type="checkbox"/> Dunkelheit	<input type="checkbox"/> klar	<input type="checkbox"/> trüb
<input type="checkbox"/> Dunst	<input type="checkbox"/> künstl. Beleuchtung ausreichend	<input type="checkbox"/> künstl. Beleuchtung
 7. Hergang/Sachverhalt: _____

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

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Region Nord

Netz Bremen

Datum:

01.01.2024

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**
Bahnübergänge auf dem Streckenabschnitt
von Bremen-Grolland bis Bremen-Neustadt
und im Bahnhof Bremen-Grolland

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
Im Streckenabschnitt Bremen-Grolland- Bremen Neustadt				
Posten 39 (G 1t)	1,367	„Df“	EVZS Hannover	Ist vom Posten mitzubringen
Im Bf Bremen-Grolland				
Posten 1 (G 2t)	1,667	„Raf“	EVZS Bremenports	Ist vom Posten mitzubringen
Wanderweg vor A 281 (G 3t)	Wanderweg über Gleis 400/401	-	-	-
Wanderweg (Z 1t)	Wanderweg über Gleis 21 (GVZ)	-	-	-
Merkurstr. (Z 2t)	GVZ Bremen BÜ Merkurstr.	-	-	-
Albert-Bote-Str. (Z 3t)	GVZ Bremen BÜ Albert-Bote-Str.-.	-	-	-

BÜ Wanderweg über Gleis 400/401, Wanderweg über Gleis 21 (GVZ), GVZ Bremen BÜ Albert-Bote-Str. und GVZ Bremen BÜ Merkurstr. sind Bahnübergänge die nur im Rangierdienst bedient werden. Das ersatzweise Sichern der genannten BÜ's (408.4816 1 (3)) wird durch Posten (Tf, Rangierer) übernommen.

!Bevor der Fdl Delmenhorst die Sicherung des BÜ in km 1,367 (39,233) durch einen Bahnübergangsposten zustimmt, muss der Büp dem Fdl Delmenhorsr bestätigen, dass er sich auch bei alle beteiligten Fahrdienstleitern:

- Bremen Neustadt,
- Bremen Grolland angemeldet hat.

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Region Nord

Netz Bremen

Datum: **01.01.2024**Unterschrift **gez. Reichmann
/ LBB****Bahnübergänge**im Bahnhof **Bremen-Grolland**

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 Rangierbezirk Bf Grolland				
Seitenweg, AHZ-Gleis (G 1)	Gleis 300	*	*	-
Containerstraße (G 2)	Gleis 672-675, 553/560	*	*	-
nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Rangierbezirk Industriestammgleis GVZ				
Roland Umschlag (Z 1)	Gleis 1, 21, 40-41	*	*	-
Saturn Pedfood (Z 2)	Gleis 51	*	*	-
Senator-Mester-Str. (Z 3)	Gleis 51	*	*	-
Stellfeldsweg (Z 4)	Gleis 14	*	*	-

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

Strecke 1415 Bremen-Neustadt - Bremen-Grolland

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

Region Nord

Bahnübergang

**Posten 39
(G 1t)**

Netz Bremen

- auf dem Streckenabschnitt

von Bremen-Grolland- Bremen-Neustadt
Delmenhorst bis Bremen- Neustadt
„Grollander Straße“

Datum

01.01.2024

BÜ-Rufzeichen
GSM-R

6015006529

Unterschrift

**gez. Reichmann/
LBB**

BÜ- Technik	BÜ- Lage in km	Ifd. Nr.	Art der Störung	Sicherung durch Posten			Maßnahme		Bahnübergang ist gesichert	Bahnübergang ist nicht ausrei- chend gesichert	Bahnübergang ist nicht gesichert
				Schrw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
RBÜT - LzH/ Fü (WS)	1,367 (39,233) Strecke 1500	1	Störungs- meldung				a) Keine				X
							b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1 c) HSH- Schaltung	X			
		2	Schrankenbäume einer Seite -ohne Störungs- meldung			1	a) Keine				X
							b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X			
			Schrankenbäume beider Seiten -ohne Störungs- meldung			1	1	a) Keine			X
							b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1				

*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 Schrw über den Zugverkehr benachrichtigt wird.

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

Hinweis:

Für den BÜ ist eine HSH Schaltung vorhanden.

Die Nutzung erfolgt nur nach vorheriger Einweisung durch die Fachkraft LST.

Die Nutzung der HSH als Sicherung ist nur mit gleichzeitigem Einsatz von Schrankenband und bei Dunkelheit oder schlechter Sicht abblendbare Lampe und Faltschilder(inkl. Leuchten) zugelassen!

Bevor Sie der Sicherung des BÜ in km 39,233 durch einen BÜP zustimmen, muss Ihnen der BÜP bestätigen, dass er sich auch bei alle beteiligten Fdl:

- Bremen Neustadt,
- Bremen Grolland angemeldet hat.

Dokumentieren Sie die Bestätigung der Anmeldung im Fernsprechbuch.

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Datum

01.01.2024

Bahnübergang

**Posten 1
(G 2t)**

Im Bahnhof

Bremen-Grolland
„Wardamm“

Unterschrift

**gez. Reichmann/
LBB**

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

BÜ-Technik	BÜ-Lage in km	Ifd. Nr.	Art der Störung	Sicherung durch Posten			HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	Bahnübergang		
				Schrw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾			ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
BÜS 2000 LzH/F- Hp	1.663	1	Störungs- meldung				a) Keine				X
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1		X		
							a) Keine				X
			Lichtzeichen / Blinklichter				b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1		X		
							a) Keine				X
							b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1				

*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 Schrw über den Zugverkehr benachrichtigt wird.

2) Wenn für die Sicherung ein zur Unterstützung vorgesehener Hp 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

Datum

01.01.2024

Unterschrift

**gez. Reichmann/
LBB**

Bahnübergang

**Wanderweg
vor A 281
(G 3t)**

Im Bahnhof

Bremen-Grolland
„Wanderweg vor A 281“

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme			Bahnübergang		
BÜ-Technik	BÜ-Lage in km	Ifd. Nr.		Schrw	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
BÜS 2000 LzH(F)-Hp	Gleis 400, 401	1	Störungsmeldung				a) Keine					X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert			X		
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine					X
			Lichtzeichen / Blinklichter		1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert			X		
							a) Keine					X
							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

Wanderweg
(Z 1t)

Im Bahnhof

Bremen-Grolland / Industriestammgleis
GVZ
„Wanderweg“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

Unterschrift

**gez. Reichmann/
LBB**

Bahnübergang		Art der Störung		Maßnahme			Bahnübergang			
BÜ-Technik	BÜ-Lage in km	Ifd. Nr.		Sicherung durch Posten			ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
BÜS 2000 LzH(F)- Hp	Gleis 21	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
			Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X
							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

**Albert-Bote
Str. (Z 3t)**

- Im Bahnhof

Bremen-Grolland / Industriestammgleis
GVZ
„Albert-Bote-Straße“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

Unterschrift

**gez. Reichmann/
LBB**

BÜ-Technik	BÜ-Lage in km	Ifd. Nr.	Art der Störung	Sicherung durch Posten			Einsatzzeiten + Hilfsmittel	Bahnübergang ist gesichert	Bahnübergang ist nicht ausreichend gesichert	Bahnübergang ist nicht gesichert
				Schrw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
BUES 2000-Lz-ÜS	Gleis 41, 42	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2					a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
							a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
							a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
							a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Zusatzbestimmungen Bahnübergang

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
Bf Grolland							
Technisch gesichert							
G 1t	Grollander Str.	99	Df	RBÜT	Anlage 4		zust. DB Netz AG
G 2t	Wardamm	99	Raf	BUES 2000 LzH/F-Hp	Anlage 4		
G 3t	Wanderweg vor A 281	400, 401	Raf	BUES 2000 LzH(F)-Hp	Anlage 4		
Industriestammgleis GVZ							
Technisch gesichert							
Z 1t	Wanderweg	21	Raf	BUES 2000 LzH(F)-Hp	Anlage 4		
Z 3t	Albert-Bote-Straße	41, 42	Raf	BUES2000-Lz-ÜS	Anlage 4		

Summe aller Bahnübergänge:

Technisch gesichert:	5 Bahnübergänge	0 stillgelegt
Nicht technisch gesichert:	4 Bahnübergänge	1 stillgelegt
Dienstwege:	11 Dienstwege	0 stillgelegt

Verzeichnis der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 01.01.2024

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	Zuständiger Fdl	BÜ-Technik	Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Bf Grolland							
Nicht technisch gesichert							
G 1	Seitenweg, AHZ-Gleis	300	Raf		408.4816 1 (3)		im Privatgleis AHZ
G 2	Containerstraße	672-675, 553/560	Raf		408.4816 1 (3)		
Industriestammgleis GVZ							
Nicht technisch gesichert							
Z 1	Roland Umschlag	1,21,4140-41	Raf	Andreaskreuz	408.4816 1 (3)		Privatüberweg
Z 4	Stellfeldsweg	14	Raf	Andreaskreuz			<i>Gleis gesperrt</i>
Dienstwege							
Z5	Deichverband links der Weser	21		ohne	verschl. Schranke		Grabensäuberung
Z6	Deichverband links der Weser	11		ohne	verschl. Schranke		Grabensäuberung
G 1D	vor Bremse 3 + 4	W 403		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 2D	vor Bremse 2	W 404		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 3D	Weiche 410	W 410		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 4D	Weiche 420	W 420		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 5D	Weiche 430	W 430		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 6D	Weiche 440	W 440		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 7D	Gleis 411 - 414	411 - 414		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 8D	Gleis 415 - 418	415 - 418		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 9D	Gleis 421 - 428	421 - 428		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	

Bedienungsanweisungen für die technisch gesicherten Bahnübergänge

Bf Bremen-Grolland

Anhang	Bahnübergang	Stand
	Grollander Straße (DB Netz AG)	
G2t	Wardamm	11.12.2016
G3t	Wanderweg (Gl. 400, 401)	11.12.2016

Industriestammgleis GVZ

Anhang	Bahnübergang	Stand
Z1t	Wanderweg (Gl. 21)	11.12.2016
Z3t	Albert-Bote-Straße	30.11.2020

Bedienungsanweisung

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

Wardamm

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Wardamm“ kreuzt das Einfahrgleis Bremen-Neustadt Bremen-Grolland hinter dem Einfahrtsignal A. 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-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 Vollschranken für den Rad-/Fußgängerüberweg und Halbschranken für die Straße.
- 2.1.3. Anrückmelder aus Richtung Bremen-Neustadt in km 0,752.
- 2.1.4. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.5. Ausschaltschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)
- 2.1.6. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls- und Hp-Signale) aus beiden Fahrtrichtungen.

2.1.6.1. Deckungssignale

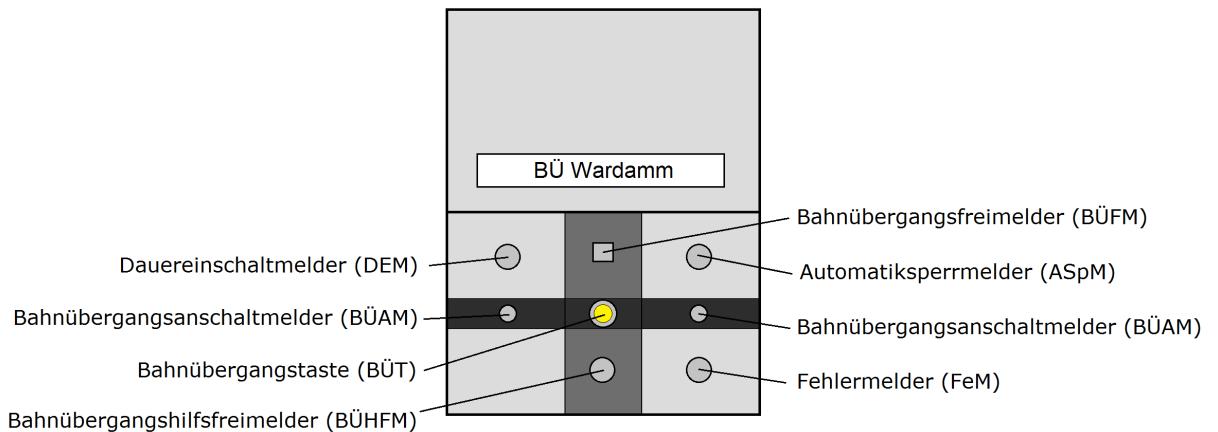
aus Richtung Bremen-Neustadt: Einfahrtsignal A

aus Richtung Bremen-Grolland: Ls 100I, Ls 101II, Ls 102I, Ls 103I,
Ls 104I, Ls 105II, P100-105

Über das Gruppenausfahrtsignal P 100-105 kann vom Fdl Raf eine Zugfahrstraße über den BÜ eingestellt werden. Ein in HALT fallendes LS-Signal hat zur Folge, dass das Gruppenausfahrtsignal P 100-105 ebenfalls in HALT fällt, damit kein zweifelhaftes Signalbild entsteht.

- 2.1.7. Fußgängerakustik mit Lautsprechern.

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

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

3.1.1. Fahrstraßenbewirkt aus Richtung Bremen-Grolland

Nachdem eine Fahrstraße vom Fdl Raf 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) 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 Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das Deckungssignal freigegeben.

3.1.2. Anrückmeldung aus Richtung Bremen-Neustadt

Wird die Einfahrt vom Einfahrtsignal A in den Bahnhof gestellt, laufen zunächst automatisch alle Fahrwegelemente ein. Der Bahnübergang wird noch nicht angesteuert, und das Einfahrtsignal zeigt weiterhin den Signalbegriff HP0. Mit Befahren des An-

rückmelders durch den Zug ertönt der langsam schlagende Wecker im Stelltisch, der Bahnübergang wird eingeschaltet und die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) leuchten 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 Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das Deckungssignal freigegeben.

3.1.3. Einschalttaste (ET) im Stelltisch

Die BÜ-Anlage kann von Hand eingeschaltet werden, wenn z.B. die fahrstraßenbezirkte Einschaltung gestört ist. Die BÜ-Anlage wird mit der Einschalttaste (ET) gleisbezogen eingeschaltet. Hierzu wird die Einschalttaste (ET) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) bedient. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) 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 Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das Deckungssignal freigegeben.

3.1.4. 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).

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

3.1.5. 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 Ausschaltschleifen 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 eines Schienenfahrzeugs 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 Dauereinschaltlöschtafel (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 so lange gesichert, bis der Schlüssel „I0“ durch eine Linksdrehung wieder 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 Bahnübergangstaste (BÜT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) leuchtet rot.

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

3.3.2. Entsperrnen

Zum Entsperrnen der Automatiksperrre wird die Löschtaste (LT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) 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 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 Raf mit der Bahnübergangshilfsfreimeldetaste (BÜHFT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) hilfsfrei gemeldet 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 Raf sofort die LST-Fachkraft zu verständigen.

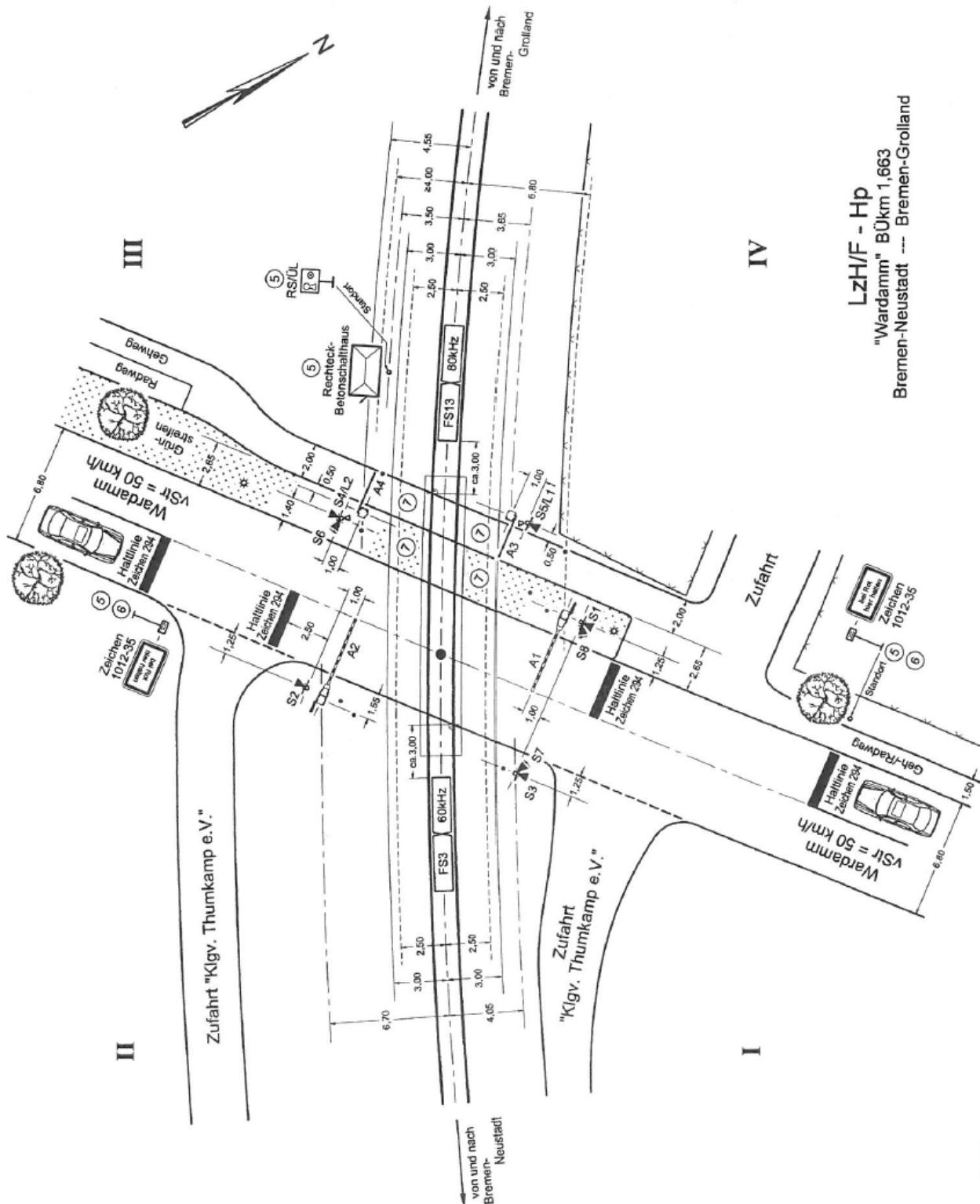
- 4.5. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.6. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl Raf. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.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

Aufgestellt: Bremerhaven, 07.12.2016

T. Stolte

Torge Stolte
bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES 2000 LzH(F)-Hp

Wanderweg (Gl. 400, 401)

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Wanderweg 400/401“ kreuzt die Gleise 400 und 401. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger und Radfahrer.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

2.1. Wesentliche Bestandteile

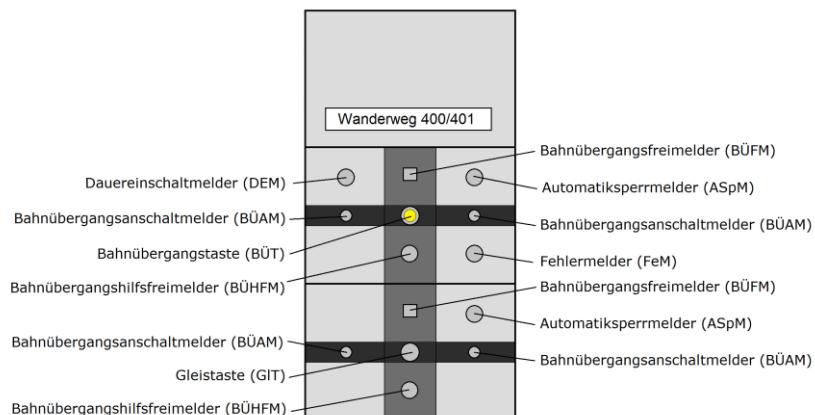
- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Vollschranken für den Rad-/Fußgängerüberweg.
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist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

2.1.5.1. Deckungssignale

- aus Richtung Einfahrgruppe: Ls 400^I, Ls 401^I
- aus Richtung Richtungsgruppe: Ls 100^{II}, Ls 101^{II}, Ls 102^{II}, Ls 103^{II},
Ls 105^V, Ls 106^{II}

- 2.1.6. Fußgängerakustik mit Lautsprechern.

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 11s 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 und die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet. Mit Erreichen der oberen Endlage der Schrankenbäume befindet sich der BÜ 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 Raf 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 Deckungssignal 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.

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 Deckungssignal 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 Ausschaltschleifen 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 Dauereinschaltlöschtafel (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 so lange 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. Entsperrern

Zum Entsperrern 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 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 (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 Raf 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 den BÜ schützenden Signale 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 Bkf sofort die LST-Fachkraft zu verständigen.

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

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

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

Aufgestellt: Bremerhaven, 07.12.2016

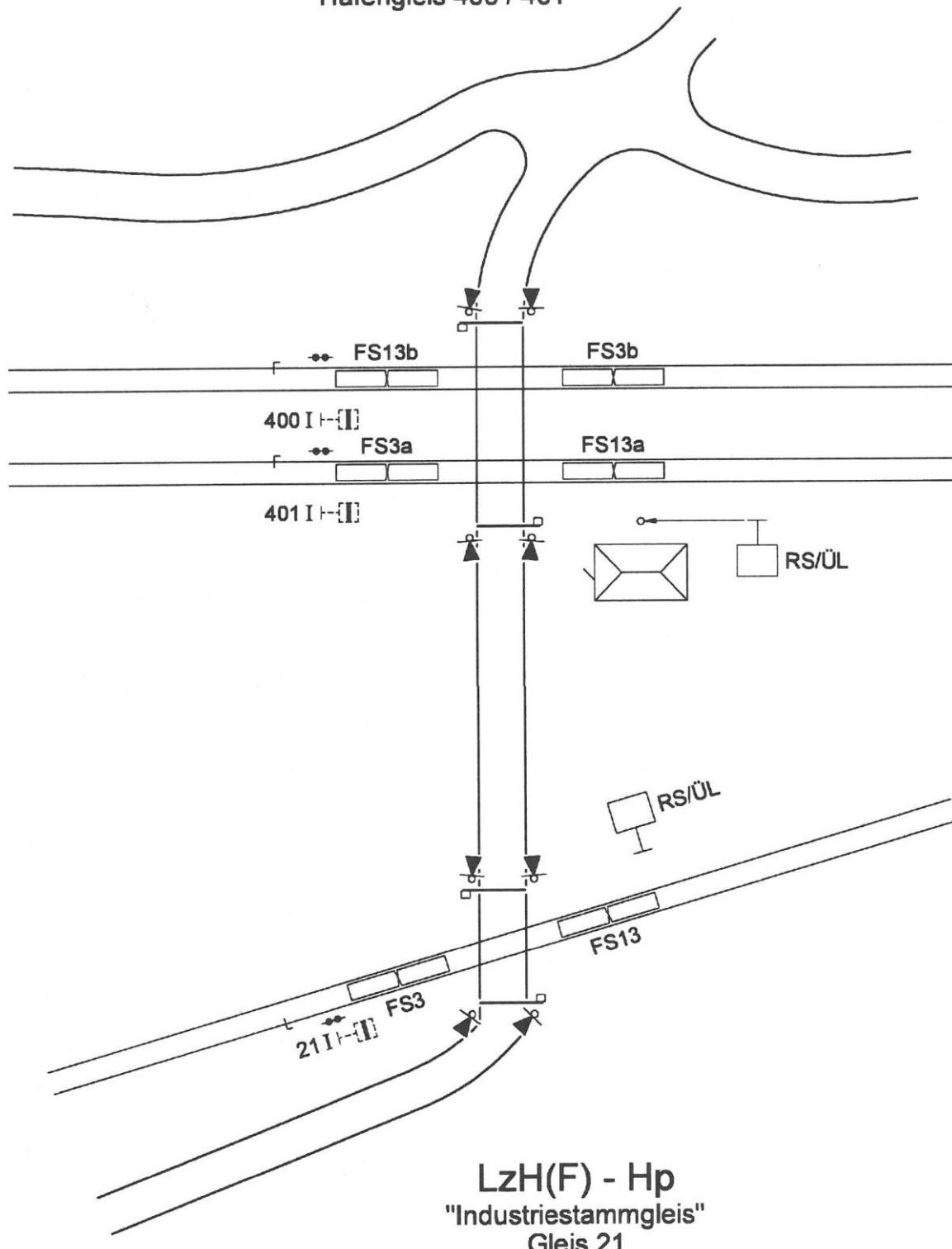
T. Stolte

.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan

LzH(F) - Hp
"Wanderweg"
Hafengleis 400 / 401



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES 2000 LzH(F)-Hp

Wanderweg (Gl. 21)

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Wanderweg Gl.21“ kreuzt das Gleis 21 des Industriestammgleises GVZ. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger und Radfahrer.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

2.1. Wesentliche Bestandteile

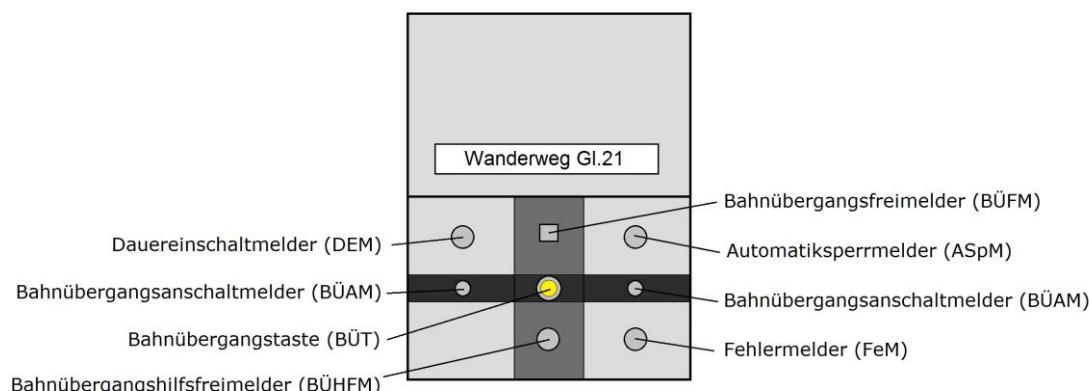
- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Vollschranken für den Rad- und Fußgängerüberweg.
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Ausschaltschleifen mit Bahnübergangsbelegmelder (BÜBM)
- 2.1.5. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls-Signale) aus beiden Fahrtrichtungen.

2.1.5.1. Deckungssignale

- | | |
|-----------------------------|---|
| aus Richtung GVZ: | Ls 21 ^I |
| aus Richtung Einfahrgruppe: | Ls 100 ^{II} , Ls 101 ^{II} , Ls 102 ^{II} , Ls 103 ^{II} ,
Ls 105 ^V , Ls 106 ^{II} |

- 2.1.6. Fußgängerakustik mit Lautsprechern.

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 10s 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 Rangierfahrstraße vom Fdl Raf 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) 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 Deckungssignal 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 Bahnübergangstaste (BÜT) bedient. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) 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 Deckungssignal 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 Dauer-

einschalttaste (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 Ausschaltschleifen 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 Dauereinschaltlöschtafel (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 so lange 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 Bahnübergangstaste (BÜT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) leuchtet rot.

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

3.3.2. Entsperrern

Zum Entsperrern der Automatiksperrre wird die Löschtaste (LT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) 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 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 (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 Raf mit der Bahnübergangshilfsfreimeldetaste (BÜHFT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) 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 den BÜ schützenden Signale 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 Raf sofort die LST-Fachkraft zu verständigen.

4.5. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinien 408.4816 durch das Betriebspersonal des EVU gesichert werden.

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

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

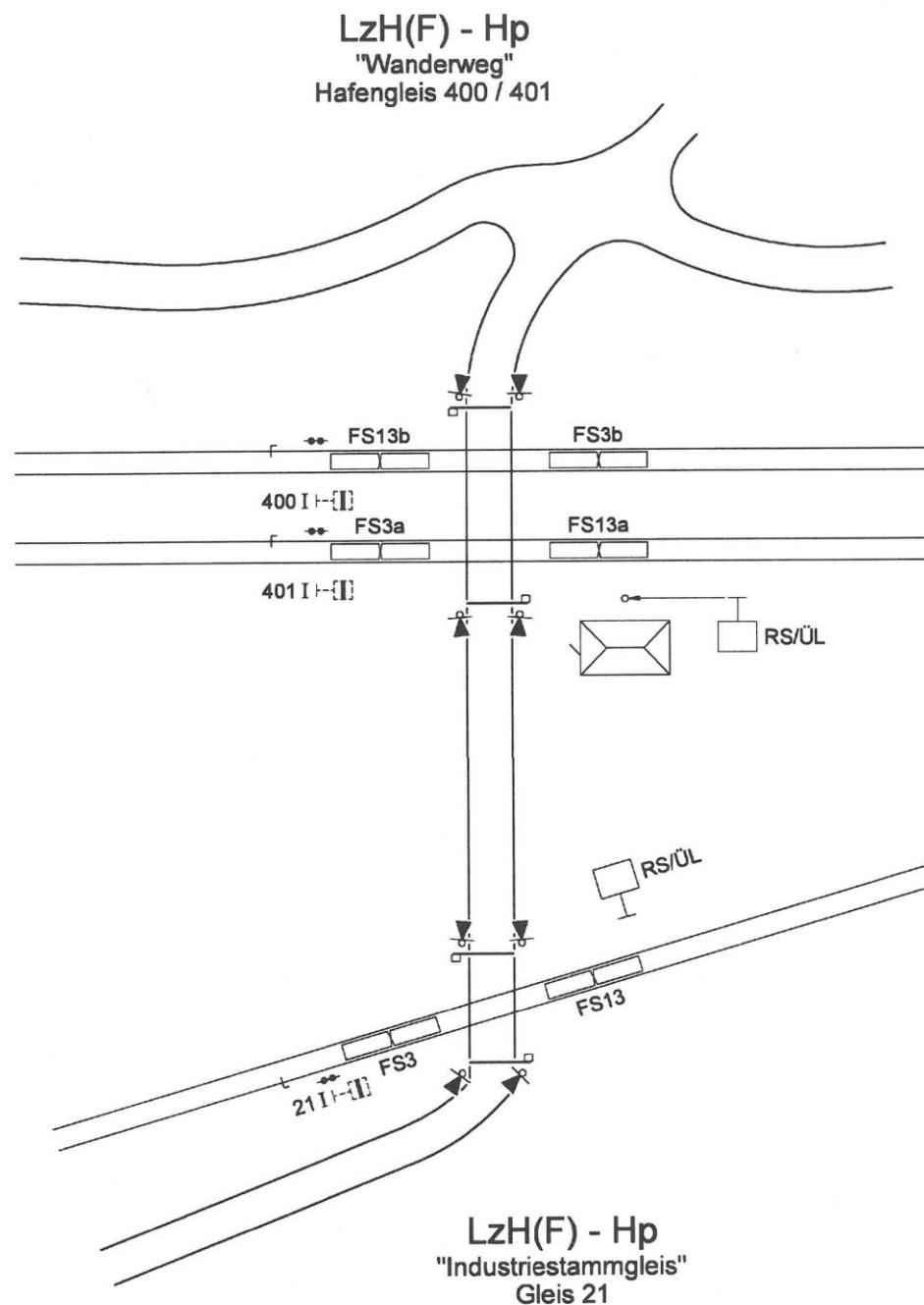
Aufgestellt: Bremerhaven, 07.12.2016

T. Stolte

Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES2000-Lz-QS

Albert-Bote-Straße

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Albert-Bote-Straße“ kreuzt das Gleis 42 des Industriestammgleis GVZ zwischen den Weichen W481, W61 und W42.

Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (BUES2000-Lz-QS).

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. Einschaltenschleifen

2.1.3. Hilfseinschalt- (HET) und Hilfsausschalttaste (HAT) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.

2.1.4. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL)
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.

2.1.5. Ausschaltenschleifen mit Bahnübergangsbelegmelder (BÜBM)

2.1.6. Quittierungssignale (QS).
In der Grundstellung sind die Quittierungssignale dunkel.

2.1.7. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung, Lichtzeichen S1– S9 werden mit Gelblicht angeschaltet, Anschaltung Fußgängerakustik.
3	Lichtzeichen S1 – S9 wechseln auf Rotlicht.
20	BÜ ist gesichert, das Quittierungssignal Q1 bzw. Q2 blinkt.
110	Zeitüberschreitungsmeldung

Nach der Ausschaltung werden die Fußgängerakustik, die Quittierungssignale und Lichtzeichen dunkel geschaltet. Der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

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

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Die BÜ-Anlage wird über das Befahren der Fahrzeugsensoren richtungsabhängig eingeschaltet. Die ordnungsgemäße Sicherung der Anlage wird durch das Blinken des Quittierungssignals für die entsprechend Fahrtrichtung angezeigt. Nach dem vollständigen Befahren und Freifahren beider Fahrzeugsensoren schaltet die Anlage automatisch aus.

3.1. Einschaltung

3.1.1. über Einschaltschleifen aus Richtung Roland-Umschlag (W481) oder Prellbockgleis 41 (W61)

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungs-erkennenden Einschaltschleife FS 3.1 aus Richtung Roland-Umschlag, bzw. FS 3.2 aus Richtung Prellbockgleis 41 kommend.

Dazu ist bis an das Schild „Auto ET“ heranzufahren und davor anzuhalten.

Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Quittierungssignal QS1 blinkt.

Ab blinken des Quittierungssignals QS1, muss der BÜ innerhalb von 90 Sekunden befahren werden (Zeitüberschreitungsmeldung).

3.1.2. über Einschaltschleifen aus Richtung Prellbockgleis 42 (W42)

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungs-erkennenden Einschaltschleife FS 13 aus Richtung Prellbockgleis 42 kommend.

Dazu ist bis an das Schild „Auto ET“ heranzufahren und davor anzuhalten.

Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Quittierungssignal QS2 blinkt.

Ab blinken des Quittierungssignals QS2, muss der BÜ innerhalb von 90 Sekunden befahren werden (Zeitüberschreitungsmeldung).

3.1.3. über Rangierschalter (RS) am BÜ

Für Rangierfahrten über den BÜ kann die Anlage mit einem DB 21-Schlüssel 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.

**
**
**

**
**

3.1.4. über Hilfseinschalttaste (HET) am BÜ

Die Einschaltung der BÜ-Anlage kann zusätzlich, wenn die Einschaltung über die Auto-ET Funktion nicht funktionierte oder es bei Bauarbeiten erforderlich ist, durch die Hilfseinschalttaste (HET) am BÜ erfolgen. Die Bedienung der Taste mit dem DB 21-Schlüssel löst eine gleisbezogene Einschaltung aus.

Da es sich hierbei um eine Hilfsfunktion handelt, besitzt die HET-Schalteinrichtung keine Überwachungslampe und es erfolgt keine Anzeige der Signalfreigabe in den Quittierungssignalen.

Bei dieser Einschaltung ist zusätzlich die Sicherung des BÜ gem. Ril 408.4816 durch das Betriebspersonal des EVU erforderlich.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

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

3.2.2. über Rangierschalter (RS) am BÜ

Wurde der BÜ mit dem Rangierschalter eingeschaltet, bleibt er so lange gesichert, bis der DB 21-Schlüssel durch eine Linksdrehung entnommen wird.

3.2.3. über Hilfsausschalttaste (HAT) am BÜ

Vor Betätigung der Hilfsausschalttaste muss vom Bediener geprüft werden, ob der Bahnübergang frei von Fahrzeugen ist!

Nach einer Einschaltung kann die Anlage mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Hilfsausschalttaste (HAT) am Betonschalthaus wieder ausgeschaltet werden, falls die automatische Ausschaltung gestört ist oder es bei Bauarbeiten erforderlich ist.

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

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

*
*
*
*
*
*

3.3. Zeitüberschreitungsmeldung

Wurde nach erfolgter Einschaltung der QS-Signale die Ausschaltenschleife nach 90 Sekunden noch nicht befahren, werden die Lampen in den QS-Signalen dunkel geschaltet.

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

- durch eine Rangierfahrt die entsprechenden Ausschaltenschleifen befahren und wieder freigefahren wurden (*Sicherung des BÜ gem. Ril 408.4816 durch das Betriebspersonal des EVU erforderlich*),
- die HAT bedient wird oder
- eine Fachkraft LST den BÜ in Grundstellung gebracht hat.

**
**

4. Störungen

- 4.1. Wenn Störungen am BÜ auftreten, bleiben die Quittierungssignale trotz eingeschalteter Anlage weiterhin dunkel.
- 4.2. Wird der BÜ nicht automatisch fahrzeugbewirkt ausgeschaltet, muss vom Betriebspersonal des EVU durch Bedienung der Hilfsausschalttaste (HAT) versucht werden, die Anlage auszuschalten.
- 4.3. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinien 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.4. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl Raf. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.5. Jede Störung ist vom Fdl Raf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

**
**
**

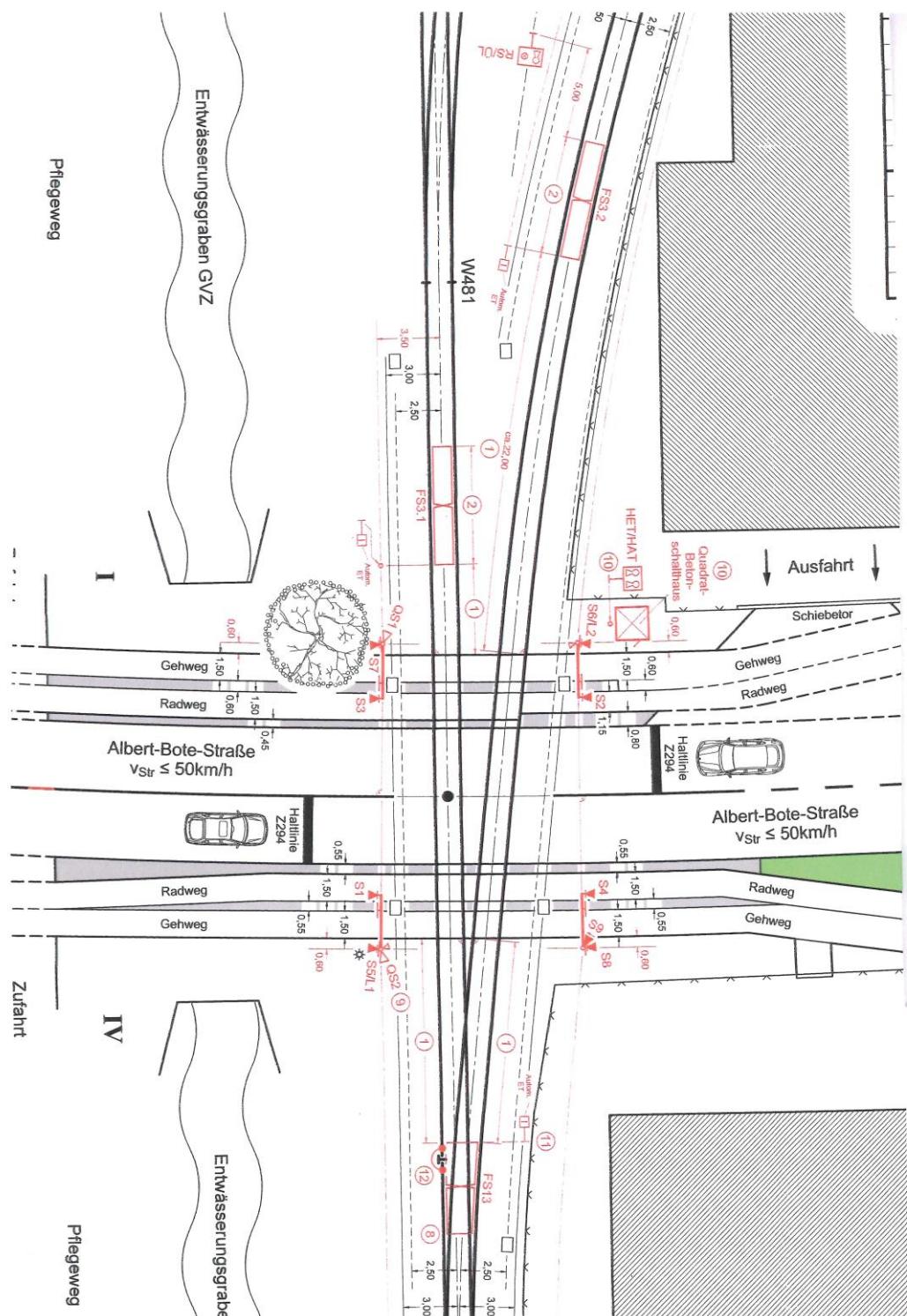
Aufgestellt: Bremerhaven, 30.11.2020

T. Stolte

.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Befehlsregelung

Wenn Sie gemäß Ril 408.0411 2 (2) d) andere Fdl mit dem Ausstellen von Befehl 5, 6, 8 oder 95.95 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 Fdl
- gemäß Ril 408.0411 2 (1) b) ist die Übermittlung des Befehls an den veranlassenden Fdl 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 Fdl sind Befehlsaustellungen für andere Fdl-Bereiche anzunehmen, wenn keine Betriebsstörungen und/oder umfangreiche Baumaßnahmen dem Widersprechen. Bei Ablehnung eines Antrages auf Befehlsaustellung ist dieses im Fernsprechbuch mit Grund nachzuweisen.

Langsamfahr- stellen (Fahrtrichtung)	Befehlsausstellung durch							
Hannover – Bremen	ÖzF ESTW Han. GSM-R: 71035602 Tel: 051128651118 Fax: 051128651110	Seelze, Swf, Fdl GSM-R: 71014802 Tel: 05112865701 Fax: 061311542453	Verden, Vf GSM-R: 71003102 Tel: 015127400954 @: hv.fdl@deutschebahn.com	Achim, Af GSM-R: 71001102 Tel: 015127400645 @: hach.fdl@deutschebahn.com	Langwedel, Lf GSM-R: 71003602 Tel: 015127400850 @: hlgw.fdl@deutschebahn.com	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
Betriebsbezirk Bremen 3	Bremen- Sebaldsbrück, Sf GSM-R: 71001802 Tel: 0151 27400681 @: hbsb.fdl@deutschebahn.com	Bremen-Mahndorf, Mf GSM-R: 71001502 Tel: 015127400667 @: hbm.fdl@deutschebahn.com	Bremen- Oberneuland, Of GSM-R: 71650202 Tel: 015127400673 @: hbon.fdl@deutsc hebahn.com					
Bremen - Hannover	ÖzF ESTW Bremen, Dispo GSM-R: 71032302 Tel: 0511-28649755 Fax: 0511-28649930	Bremen Rbf, Bvf/Bvl GSM-R: 71041502 Tel: 015127400674 @: hbr_f.fdl@deutschebahn.com	Bremen Rbf, Baf GSM-R: 71035402 Tel: 015127400678 @: hbr_a.fdl@deutschebahn.com	Bremerhaven- Speckenbüttel, Sf GSM-R: 71001402 Tel: 015127400664 @: hbhp.fdl@deutsc hebahn.com	Bremerhaven- Seehafen, Bkf/Stf GSM-R: 71049202 Tel: 015129271567 Fax: 047130901642	Bremen Grolland, Raf GSM-R: 71010602 Tel: 0160 5883 958 Fax: 042130901661	Brake, Bf GSM-R: 71007702 Tel: 015127400666 @: hbke.fdl@deutsc hebahn.com	
Hamburg - Bremen	Hamburg Hbf, Hzf GSM-R: 71028502 Tel: 040391850810 Fax: 04039181346	Maschen, Mswf GSM-R: 71029702 Tel: 04105662122 Fax: 041052437	Sagehorn, Saf GSM-R: 71650602 Tel: 015127400614 @: asag.fdl@deutsc hebahn.com	Rotenburg, Rf Ort & Strecke GSM-R: 71650302 Tel: 015127400611 @: arog.fdl@deutsc hebahn.com				
Bremen - Hamburg	ÖzF ESTW Bremen, Dispo GSM-R: 71032302 Tel: 051128649755 Fax: 051128649930	Bremen Rbf, Bvf/Bvl GSM-R: 71041502 Tel: 015127400674 @: hbr_f.fdl@deutschebahn.com	Bremen Rbf, Baf GSM-R: 71035402 Tel: 015127400678 @: hbr_a.fdl@deutschebahn.com	Bremerhaven- Speckenbüttel, Sf GSM-R: 71001402 Tel: 015127400664 @: hbhp.fdl@deutsc hebahn.com	Bremerhaven- Seehafen, Bkf/Stf GSM-R: 71049202 Tel: 015129271567 Fax: 047130901642	Bremen Grolland, Raf GSM-R: 71010602 Tel: 0160 5883 958 Fax: 042130901661		

Langsamfahr- stellen (Fahrtrichtung)	Befehlsausstellung durch							
Oldenburg – Bremen	Oldenburg, Opf – Ost & West GSM-R: 71009602 Tel: 015127400889 @:hold.fdl@deutschebahn.com	Brake, Bf GSM-R: 71007702 Tel: 015127400666 @:hbke.ww@deutschebahn.com	Nordenham, Nf GSM-R: 71007702 Tel: 015127400666 @:hno.fdl@deutschebahn.com	Wüsting, Wf GSM-R: 71004602 Tel: 015127400975 @:hwue.fdl@deutschebahn.com				
Betriebsbezirk Oldenburg 1	Delmenhorst, Df GSM-R: 71003002 Tel: 015127400754 @:hd.fdl@deutschebahn.com	Hude, Hf GSM-R: 71003402 Tel: 015127400821 @:hhud.fdl@deutschebahn.com						
Osnabrück – Bremen	Osnabrück Rbf, Oro GSM-R: 71000802 Tel: 015127400891 Fax: 05419151385	Osnabrück Hbf, Of GSM-R: 71652802 Tel: 015127400880 Fax: 05419151383	ÖzF ESTW Diepholz Nord GSM-R: 71047202 Tel: 051128651192 Fax: 051128649330					

Bedienungsschema für Sperrfahrten bei Arbeiten im Streckengleis Bremen Neustadt - Bremen-Grolland

Hinfahrt von ... nach		Arbeitsbereich									
Bahnübergang	Groll. Str.	1		2		3		4		5	
		Groll. Str.	Ward- damm								
Grolland P 100-105 Hp 2		verboten		verboten		HAT	--	--	--	--	--
Grolland P 100-105 Hp 00		1)			HET 1)	--	HET 2)	HET 2)	HET 2)	HET 2)	HET 2)
Neustadt A Hp 2		verboten		verboten		--	3)	HAT		--	
Neustadt A Hp 0 4)		verboten		verboten		--	3)	HAT		--	
Rückfahrt vom Arbeitsbereich nach											
Grolland Hp 00		1)			HET 1)	--	HET 5)	HET	HET 5)	--	HET 5)
Grolland A Hp 2		verboten		verboten		--	--	HET	--	--	--
Neustadt Z		verboten		verboten		HET		--		--	

1) = als Rückfahrt

2) = nur wenn Ausfahrtsignal P100-150 und Zs1 in Bremen-Grolland gestört sind

3) = Einfahrtsignal A Bremen-Grolland Hp 00

4) = nur wenn Ausfahrtsignale und Zs1 in Bremen Neustadt gestört sind

5) = nur wenn Einfahrtsignal A und Zs7 in Bremen-Grolland gestört sind

**TETRA Digitalfunk
als
Rangierfunksystem der Bremischen Hafeneisenbahn**

Rufnummernliste TETRA Digitalfunk

Stand: 15.12.2024

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
	Instandhaltung 111	111	Bhv
	Instandhaltung 112	112	HB
	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	Bhv
	Instandhaltung 124	124	HB
	Instandhaltung 125	125	Bhv
	Reserve 131	131	Bhv
	Reserve 132	132	Bhv
	Reserve 133	133	HB
	Reserve 134	134	HB
	Reserve 135	135	HB
	Reserve 136	136	HB
	Instandhaltung 140	140	HB
	Instandhaltung 141	141	HB
	Instandhaltung 142	142	HB
	Instandhaltung 144	144	HB
	Instandhaltung 145	145	Bhv
	Instandhaltung 146	146	Bhv
	Instandhaltung 147	147	Bhv
	Instandhaltung 148	148	Bhv
	Instandhaltung 149	149	HB
	Instandhaltung 150	150	Bhv
	Instandhaltung 151	151	Bhv
	Instandhaltung 152	152	HB
	Instandhaltung 153	153	Bhv
	Instandhaltung 154	154	Bhv

Bremische Hafeneisenbahn			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
	Instandhaltung 155	155	Bhv
	Instandhaltung 156	156	Bhv
	Instandhaltung 157	157	HB
	Instandhaltung 158	158	HB
	Instandhaltung 159	159	HB
	Instandhaltung 160	160	HB
	Instandhaltung 161	161	HB
	Instandhaltung 162	162	HB
	Instandhaltung 163	163	HB
	Instandhaltung 164	164	HB
	Instandhaltung 165	165	HB
	Sprechsäule Inland HB (Tanklager)	188	HB
	Sprechsäule Inland HB (Inland)	189	HB
	Sprechsäule Imsumer Deich	199	Bhv

Unternehmen			
DB Cargo AG - Bremerhaven			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
	Dispo 201	201	Bhv
	Dispo 202	202	Bhv
	Dispo 203	203	Bhv
	Lrf 211	211	Bhv
	Lrf 212	212	Bhv
	Lrf 213	213	Bhv
	Lrf 214	214	Bhv
	Lrf 215	215	Bhv
	Lrf 216	216	Bhv
	Lrf 217	217	Bhv
	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

DB Cargo AG - Bremerhaven			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
	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 AG - Bremen			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
	Dispo Grolland 301	301	HB
	Dispo Grolland 302	302	HB
	Dispo Grolland 303	303	HB
	Lrf Grolland 311	311	HB
	Lrf Grolland 312	312	HB
	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 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 387	387	HB
	Res Inland 388	388	HB
	Res Inland 389	389	HB
	Res Inland 390	390	HB
	Res Inland 391	391	HB
	Res Inland 392	392	HB

Unternehmen			
dispo-Tf Rail GmbH			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Dispo-TF	DISPO-TF 771	771	Bhv
	DISPO-TF 772	772	Bhv
	DISPO-TF 773	773	Bhv
	DISPO-TF 774	774	Bhv

Unternehmen			
e.g.o.o. Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
e.g.o.o.	e.g.o.o. 741	741	HB
	e.g.o.o. 742	742	HB

Unternehmen			
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH / Mittelweserbahn GmbH			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
EVB Gruppe 01	Dispo EVB	400	Bhv
	EVB 406	406	HB
	EVB 407	407	HB
	EVB 408	408	HB
	EVB 409	409	Bhv
	EVB 410	410	HB
	EVB 413	413	Bhv
	EVB 416	416	Bhv
	EVB 417	417	Bhv
	EVB 420	420	Bhv
	EVB 421	421	HB

Unternehmen			
EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
	Eurogate Bhv	730	Bhv

Unternehmen			
Flex Bahndienstleistungen GmbH			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Flex	Flex 745	745	Bhv/HB
	Flex 746	746	Bhv/HB

Unternehmen			
HRS Transport Logistik GmbH			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
HRS1	Weser 1	541	Bhv
	Weser 2	542	Bhv
	Weser 3	543	Bhv
	Weser 4	544	Bhv
	Weser 5	545	Bhv

Unternehmen			
Hansebahn Bremen GmbH			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Hansebahn Gruppe BHE 1	Hansebahn Lok 11	5231810	HB
	Hansebahn Lok 27	5231815	HB
	Hansebahn Lok 28	5231816	HB
	Hansebahn Lok 29	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 GmbH			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
HSL Gruppe 1	HSL 501	501	HB
	HSL 502	502	HB

Unternehmen			
LOCON Logistik & Consulting AG			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Reserve Gruppe 1	Locon 721	721	Bhv/HB
	Locon 722	722	Bhv/HB
	Locon 723	723	Bhv/HB
	Locon 724	724	Bhv/HB
	Locon 725	725	Bhv/HB
	Locon 726	726	Bhv/HB
	Locon 727	727	Bhv/HB

Unternehmen			
METRANS Rail (Deutschland) GmbH			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Metrans 1	Metrans 701	701	Bhv

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

Unternehmen			
RheinCargo GmbH & Co. KG			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
R.CARGO	R.Cargo 755	755	HB
	R.Cargo 756	756	HB
	R.Cargo 757	757	HB

Unternehmen			
ROLAND Umschlagsgesellschaft mbH & Co. KG			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Roland Umschlag Gruppe 1	Roland Umschlag 601	601	HB

Unternehmen			
Salzburger Eisenbahn TransportLogistik GmbH			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
SETG	SETG 651	651	HB
	SETG 652	652	HB

Unternehmen			
TSR Recycling GmbH & Co. KG			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
TSR Gruppe 1	TSR 511	511	HB
	TSR 512	512	HB

Unternehmen			
Weserport GmbH			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
Weserport Gruppe 1	Weserport 521	521	HB
	Weserport 522	522	HB

Kurz - Bedienungsanleitung MTM800 E

Tischgeräte „Stellwerke und Disponenten“

1 Taste : Ein / Aus Taste / Rufabbruchtaste

Nach dem Einschalten und dem Selbsttest, bucht sich das Gerät in das Tetra Netz ein, die **grüne** LED blinkt.

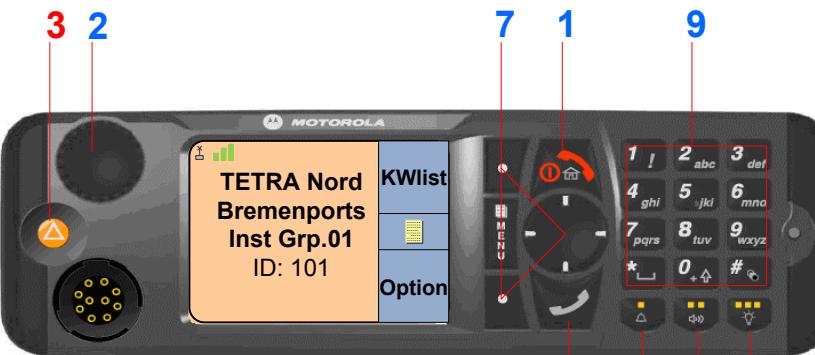
Dieses wird mit einem Hinweiston + der Anzeige " Tetra Nord " signalisiert.

Bei Funk - Störung : Das Gerät bucht aus und die LED leuchtet durchgehend **rot** !

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 If (Bremen) 103

Taste 4 = Fdl Raf (Bremen) 104

Taste 5 = Ww Raf (Bremen) 105

Taste 6 = Dispo Bhv 106



Kurz - Bedienungsanleitung MTP3250

Handgeräte „Rangierdienstleister“

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

Blatt : 1 / 1

Tel. 0421 489970-0, Fax 489970-200 Zertifikat: 01 100 055200
www.AMV-Funktechnik.de Kontakte@AMV-Funktechnik.de

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 Hinweiston + 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 / 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 



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

 Revision 1  3 4 5 6 7 8 9 10

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

AMV Funktechnik Handels GmbH



Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTP850ATEX

Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany

DIN EN ISO 9001:2000

Blatt : 1 / 1

Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260

Zertifikat: 01 100 055255

www.AMV-Funktechnik.de, Kontakte@AMV-Funktechnik.de

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

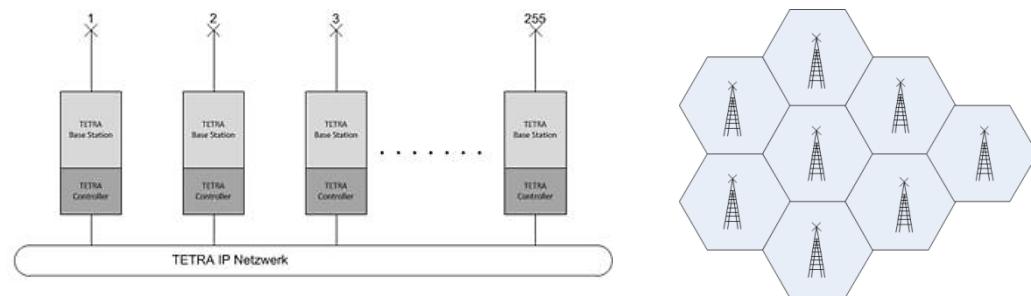
für eine Nutzung in Industrie, Wirtschaft und Handel
Frequenzband 410-430 MHz

Beide Systeme entsprechen der gleichen Technologie,
unterscheiden sich jedoch in den Anwendergruppen,
Funknetzen und Systemverschlüsselung.

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 bestehen aus vielen Funkzellen die über ein Netzwerk miteinander verbunden sind:

- 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

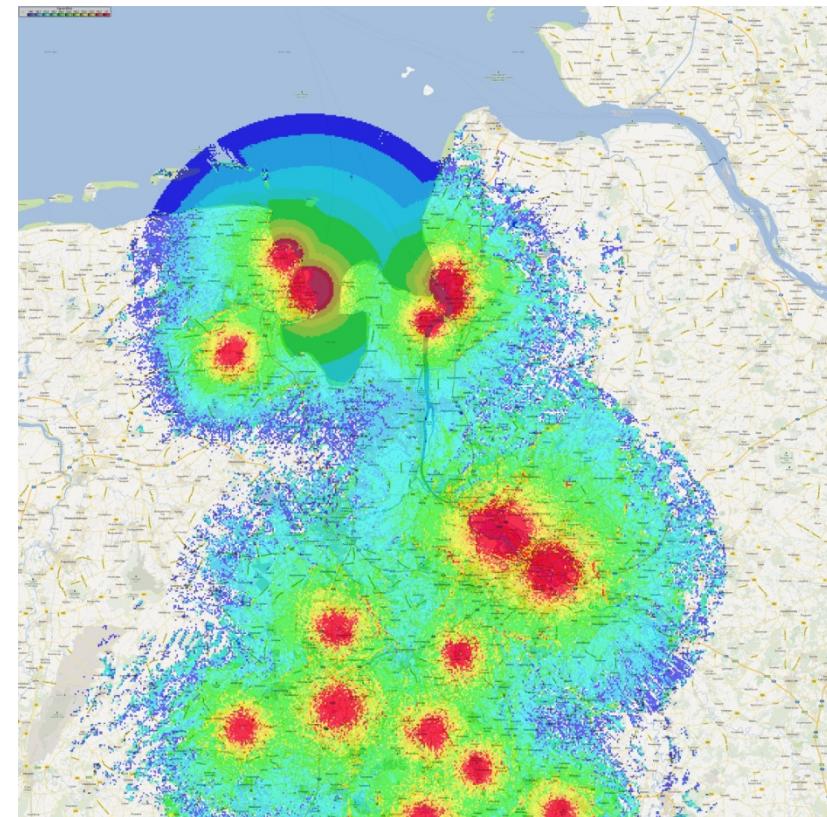


1. Allgemeiner Überblick
2. Funksystem Struktur
- 3. Funkversorgung**
4. Betriebsarten
5. Leistungsmerkmale
6. Bedienung Tischgerät
7. Bedienung Handgerät
8. Bedienung EX - Gerät
9. Beispiele Kurzwahl
10. Besonderheiten
11. ATEX Vorschriften

TETRA Funkversorgung Bremen, Bremerhaven, Umland: Ziviles Funknetz : www.Digitalfunkbremen.de

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 gesamtes 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“

A-M-V
FUNKTECHNIK
Handels GmbH



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013 Revision 1  3 4 5 6 7 8 9 10

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn AMV Funktechnik Handels GmbH

Inhalt : Bedienungsanleitung Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany

Baugruppe : MTM800E Tel. 0421 489960, Fax 489976-260

Blatt : 1 / 1 www.AMV-Funktechnik.de, Kontakte@AMV-Funktechnik.de


DIN EN ISO 9001:2008
Zertifikat-Nr. 01 100 0822

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 : Lautstärkeeinsteller

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 / Bufabruktaste

10 Tastenfeld : Dreistellige Gerätenummer eingeben → mit der **Sendetaste** aussenden oder Auswahl der vorprogrammierten Rufziele, durch **langes Drücken** der Tasten:

Taste 1 = Fdl Stf (Bhv) 101	Taste 2 = Fdl BKF (Bhv) 102
Taste 3 = Fdl If (Bremen) 103	Taste 4 = Fdl Raf (Bremen) 104
Taste 5 = Ww Raf (Bremen) 105	Taste 6 = Dispso Bhv 106

Sperren / Entsperren der Tastatur und der Gruppen

→ Taste gefolgt von Taste

Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

Breitbandfunk: TETRA-Digitalfunk, Preussische Hofbahnschleife

1-Sub-Part B - Radiological Monitoring | Page Number: 1 MTR2020

Blatt 1/1

A-M-V
FUNKTECHNIK
Hannover GmbH



Nach dem Einschalten und dem Selbsttest, bucht sich das Gerät in das Tetra Netz ein, die **grüne** LED blinkt.
Dieses wird mit einem Weinleston + 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
 Blatt : 1 / 1 | Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260
 DIN EN ISO 9001:2008
 Zertifikat: 01 100 0002
 www.AMV-Funktechnik.de Kontakt@AMV-Funktechnik.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

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 / Rufabruchtaste

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  MENU gefolgt von Taste 

Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

Inhalt : Bedienungsanleitung

Blatt : 1 / 1

 Revision 1 3 4 5 6 7 8 9 10

MV Funktechnik Handels GmbH
Eskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany

TÜV
SEIT
DIN EN ISO 9001:2000

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:

- Kurzwahltafel drücken
- Auswahl des Ziel über die Menüästen
- Sendetaste drücken, das Zielgeräte wird gerufen und klingelt.
- > Funkgespräch <
- Zur Beendigung kurz die rote Telefontaste drücken.

Gesprächsaufbau über die Schnellwahl - Tasten (nur MTM800E + MTP3250):

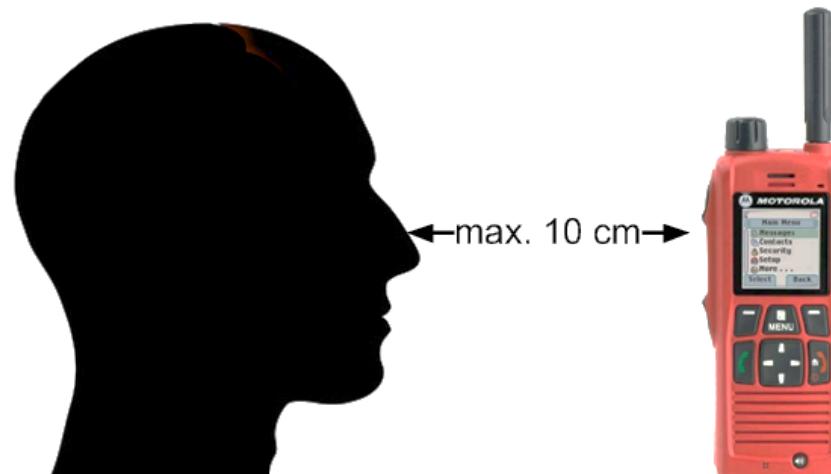
- Um die Stellwerke und Disponenten einfach zu erreichen sind die Rufziele 101-102 - 103-104-105-106 vorprogrammiert.
- Z.B. durch langes Drücken der Taste 1 wird automatisch das Stellwerk 101 gerufen.
- Im Stellwerk wird das Gespräch sofort u. automatisch angenommen, es ist kein Klingelton hörbar.
- > 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 den Sprachschall besprochen werden. Wird der Abstand zwischen Mikrofon und Schallquelle zu groß, so unterdrückt das Digitalfunkgerät die Sprache ähnlich dem Störschall!



Einhaltung der EX-Schutz Vorgaben Handgerät MTP850ATEX

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

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 Kurzwahltafel 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: 5090-

(die letzten 3 Ziffern des Aufklebers an der Geräteseite)

Geräte-ID: 5090-

(nur wenn 2 Geräte vermietet werden)

Ausgabe (Handfunkgerät mit Ladestation)

Stellwerk:

Datum:

Vertreter Hafeneisenbahn

Name:

Unterschrift:

Vertreter EVU

EVU:

Name:

Unterschrift:

Bemerkungen:

(z.B. Beschädigungen, fehlende Teile etc.)

Rücknahme (Handfunkgerät mit Ladestation)

Stellwerk:

Datum:

Vertreter Hafeneisenbahn

Name:

Unterschrift:

Vertreter EVU

EVU:

Name:

Unterschrift:

Bemerkungen:

(z.B. Beschädigungen, fehlende Teile etc.)

Betriebsanweisung
für
das Durchführen von Bedienungsfahrten
zwischen
Bahnhof Bremen - Grolland
und
Gleisanschluss ROLAND Umschlagsgesellschaft

1 Allgemeines

- 1.1 Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, erteilt den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Genehmigung zur Durchführung von Bedienungsfahrten zwischen dem Bahnhof Bremen-Grolland und Gleisanschluss der ROLAND Umschlagsgesellschaft (RUG).

2 Betriebliche Bestimmungen

- 2.1 Die Zugfahrten von und nach Bf Bremen-Grolland beginnen und enden in den Gleisen 100 bis 105 (Ein- und Ausfahrgruppe). Sie werden mit besonderem Fahrplan eingelegt; die DB verständigt alle Beteiligten.
- 2.2 Die Zugaufsicht obliegt dem Triebfahrzeugführer des jeweiligen EVU.
- 2.3 Die Bedienungsfahrten zum Gleisanschluss ROLAND Umschlagsgesellschaft werden als Rangierfahrten durchgeführt. Innerhalb des Gleisanschlusses (ab Signal Ra11 GVZ) übernimmt der zuständige örtliche Mitarbeiter ROLAND Umschlagsgesellschaft die Absprachen bezüglich weiterer Rangiertätigkeiten im Gleisanschluss.
Die Verständigung erfolgt über Tetra Funk.
- 2.4 Der Triebfahrzeugführer des EVU muss die Örtlichkeit und die Bestimmungen dieser Anweisung kennen, und örtlich eingewiesen sein.
- 2.5 Der Fahrdienstleiter Raf ist über Zugfunk GSM-R National Roaming **Rufnummer 71010602** zu erreichen.
- 2.6 Der örtliche Mitarbeiter der Roland Umschlagsgesellschaft ist über Tetra Funk **Rufnummer 600** bzw. **Mobilfunknummer 0177-7508855** zu erreichen.
- 2.7 Die Bedienungsfahrten sind luftgebremst (alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angegeschlossen) durchzuführen.

3 Hinfahrt zum Gleisanschluss ROLAND Umschlagsgesellschaft

- 3.1 Nach Ankunft einer Zugfahrt im Bf Bremen-Grolland (Gleise 100 bis 105) verständigt sich der Triebfahrzeugführer des EVU mit dem Fahrdienstleiter Raf über die Durchführung der Rangierfahrt vom Bf Bremen-Grolland (Gleise 100 – 105) über Gleis 21 zum Gleisanschluss ROLAND Umschlagsgesellschaft.
- 3.2 Dem zuständigen örtlichen Mitarbeiter der ROLAND Umschlagsgesellschaft wird diese Rangierfahrt durch den Fdl Raf angeboten.
- 3.3 Nach der Annahme der Rangierfahrt durch den örtlich zuständigen Mitarbeiter ROLAND Umschlagsgesellschaft gibt der Fdl Raf seine Zustimmung zur Rangierfahrt zum Gleisanschluss ROLAND Umschlagsgesellschaft mit Signal Sh 1.
- 3.4 Vor dem Signal Ra 11 (GVZ) des Gleisanschlusses ROLAND Umschlagsgesellschaft (Höhe Weiche 411) ist zu halten. Den Fahrauftrag zur Einfahrt in den Gleisanschluss erhält das EVU durch den mündlichen Auftrag des zuständigen örtlichen Mitarbeiters ROLAND Umschlagsgesellschaft.

4 Rückfahrt zum Bf Bremen-Grolland

- 4.1 Der Triebfahrzeugführer des EVU stellt im Gleisanschluss die Fahrbereitschaft der Rangierfahrt fest und meldet sie an den zuständigen örtlichen Mitarbeiter ROLAND Umschlagsgesellschaft.
- 4.2 Der zuständige örtliche Mitarbeiter ROLAND Umschlagsgesellschaft bietet dem Fahrdienstleiter Raf die Rangierfahrt von Gleisanschluss ROLAND Umschlagsgesellschaft über Gleis 21 zur Ein- und Ausfahrgruppe (Gleise 100 bis 105) des Bf Bremen-Grolland an.
- 4.3 Nach der Annahme der Rangierfahrt erteilt der zuständige örtliche Mitarbeiter ROLAND Umschlagsgesellschaft den mündlichen Fahrauftrag für die Rangierfahrt zur Fahrt bis vor das Lichtsperrsignal W41¹.
- 4.4 Die Zustimmung des Fahrdienstleiters Raf zur Einfahrt in den Bf Bremen-Grolland (Gleise 100 bis 105) wird ab Lichtsperrsignal W41¹ mit Sh 1 erteilt.

5 Notfallmanagement

- 5.1 Unfälle und sonstige Unregelmäßigkeiten meldet der zuständige örtliche Mitarbeiter ROLAND Umschlagsgesellschaft dem Fdl Raf.
- 5.2 Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

		Ruf	Fax
Notfallmeldungen abzugeben an:	Fdl Raf	0421-30901-660	0421-30901-661
Anschließer:	Roland Umschlagsgesellschaft	0421-549922-0	0421-549922-29
Anschließer: EBL	Roland Umschlagsgesellschaft	0177-5499220	
Anschließer: zuständige örtlicher Mitarbeiter	Roland Umschlagsgesellschaft	0177-7508855	Tetra Funk 600
EBL (BHE)	Industriestammgleis GVZ	0171-6429375	
Leiter Betriebsbezirk (BHE)	Industriestammgleis GVZ	0160-455436	

Aufgestellt: 15.12.2023

Zugestimmt: 15.12.2023

Bernd ReichmannLeiter Betriebsbezirk Hafen
DB AG
Netz Bremen**Torge Stolte**Eisenbahnbetriebsleiter
bremenports GmbH & Co. KG

Hochwasserschutzanlage Bremen-Grolland

Damit im Hochwasserfall während der unterbrochenen Arbeitszeit die Hochwasserschutzanlage vom Deichverband am linken Weserufer bedient werden kann, **muss zwingend** vor Arbeitsende

- **die Weiche 469 zur Fahrt nach links** und
- **die Weiche 479 zur Fahrt nach links**

eingestellt sein. Diese Maßnahme ist im Fernsprechbuch nachzuweisen!

Im Hochwasserfall alarmiert der Deichverband am linken Weserufer den Fdl Raf über die bevorstehende Schließung der Hochwasserschutzanlage. Kurz bevor die Tore vom Deichverband geschlossen werden, erfolgt ein weiterer Anruf beim Fdl Raf vom Deichverband

Nach dieser Meldung muss sofort:

- **der Ablaufbetrieb eingestellt werden,**
- **eine technische Sperrung folgender Ls durchgeführt werden:**
Ls 489, 560, 672I, 488, 438II, 437II, 436II, 435II, 434II, 433II, 432II, 431II, 428II, 427II, 426II, 425II, 424II, 423II, 422II, 421II, 418II, 417II, 416II
- **für alle Gleise an der Hochwasserschutzanlage eine UV-Sperrung zwischen den o.g. Lichtsperrsignalen ausgesprochen werden**

Die UV-Sperrung ist dem verantwortlichen Mitarbeiter des Deichverbandes am linken Weserufer zu bestätigen. Vom Deichverband werden zur Eigensicherung SH2-Scheiben aufgestellt.

Bei Rückgang des Hochwassers informiert der Deichverband den Fdl Raf über die Rücknahme der SH2-Scheiben und Öffnung der Hochwasserschutzanlage. Ist der Hochwasserfall tatsächlich eingetreten, muss die Gleissperrung weiterhin bestehen bleiben. Über die EVZS-Hafen sind die Fachdienste Oberbau und LST zu verständigen, die eine Schadensbegutachtung der Gleisanlage vornimmt.

Alle Gespräche und Handlungen sind im Fernsprechbuch nachzuweisen!

Ansprechpartner

Bremischer Deichverband am linken Weserufer	Telefon	Fax	Adresse
Rufbereitschaft (Störungen)	0171/8314345		Wartumer Heerstr. 125
Zentrale	0421/33306-0	0421/33306-29	28197 Bremen
Geschäftsführer	0421/33306-11	0421/33303-29	