



Streckenbuch für
Bahnhof / Stellwerk
Bahnhof Inlandshafen
Stellwerk „If“ und „Im“

- 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	VI
Verzeichnis der Stellen, auf denen das Streckenbuch ausgelegt ist	VII
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	11
408.0101 1 (2) i) Zeitweise ausgeschaltete Zugfolgestellen	11
408.0111 5/ 408.4802 5 Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss melden	11
408.0111 6 (1)/ 408.4802 6 (1) Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme bescheinigen	11
408.0111 7/ 408.4802 7 Beginn und Ende der Unterbrechung der Arbeitszeit mitteilen, zu übergebende Unterlagen hinterlegen	12
408.0111 9/ 408.4802 9 Uhrzeitvergleich	12
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 3 (6) Zeitpunkt der Ab- oder Durchfahrtzeit	1
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	2
408.0231 3 (4) Anordnungen bei Gleisfreimeldeanlagen mit Gleisstromkreisen, deren Wirksamkeit durch Versandung, Rostbildung oder starke Verschmutzung beeinträchtigt sein kann	2
408.0232 2 Fahrweg sichern	3
408.0232 5 b) Stellung der Weichen für abzweigende Strecken bei unterbrochener Arbeitszeit	3
408.0241 3 Beteiligung eines Zugschlussmeldepstens an der Räumungsprüfung	3
408.0251 5 (2) Durchrutschweg auflösen bei nicht einsehbarem Zielabschnitt	3
408.0251 7 Nennung der Zugschlussstellen	4
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03	1
408.0321 1 Melden an den Fdl, dass der Zug vorbereitet 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 (2) Verwendung des Vordruckes „Anordnungen über den Zugverkehr“ nach Ril 408.0401V01	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	2
408.0411 2.4 „Übermittlungsarten“ Ausfertigen von Befehlen im Auftrag des Fdl	2
408.0435 3 (2) b) Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü-Sendungen fahren dürfen	2
408.0451 3 Einfahrweg begrenzen	2
408.0471 1 (4) Zuständiger Fdl für das Sperren von Gleisen	2
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48	1
408.4811 4 (3) Zuständige Stelle/Unterlagen für den Ortsstellbereich	1
408.4811 4 (4) Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich	1
408.4811 4 (5) Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich, Grenzen	1
408.4811 7 Örtliche Besonderheiten	2
408.4814 3 (1) b) Niedrigere Geschwindigkeit	3
408.4814 3 (2) Gleisbögen mit einem Radius kleiner als 150 m befahren	3
408.4814 6 a) Befahren von Gleiswaagen mit gebremsten Fahrzeugen	4
408.4814 7 Maßnahmen wegen Gefälle	4
408.4816 1 (3) Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind	4
408.4816 2 (2) Sichern von Übergängen, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen	4
408.4818 1 (1) Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder ablaufen dürfen	5
408.4831 2 (3) Festlegen von Fahrzeugen mit Hemmschuhen nur nach der Talseite hin; Verzicht auf Festlegen	5
408.4841 4 (2) Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis	5
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 423 - Notfallmanagement	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 435- Rangierarbeiten planen, Rangieraufwand überwachen	1
435.0001 3 Bedienungsanweisungen für Ladestellen	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 446 - Wintermaßnahmen vorbereiten und durchführen	2
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 456 - Regeln für Schrankenposten	1
456.0001 7 (3) Festlegen der Einzelheiten zum Sichern des Bü bei Ausfall der Beleuchtung	1
456.0001 8 (1) Vorgaben für das ersatzweise Sichern von Bahnübergängen	1
456.0001 8 (7) Einsatz eines Bahnübergangspostens	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 460 - Betrieb des Oberleitungsnetzes	1
460.0201 3 (3) Übersichtsplan mit Schaltanweisung	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 481 - Telekommunikationsanlagen bedienen	1
481.0101 6 (10) Meldestelle für Störungen	1

481.0103 2 (3) Allgemeines/ Nutzungspflicht für mobile Teilnehmer	1
481.0103 3 (1) Ausrüstung ortsfester Teilnehmer mit GSM-R-Geräten	1
481.0103 8 Notruf	1
481.0103 9 Regelmäßige Softwareaktualisierung	1
481.0103 10 (4) Meldestelle für Störungen	1
481.0205 6 (2) Sprechdisziplin	2
481.0205Z01 2 (1) Regelmäßige Softwareaktualisierung	2
481.0205Z01 3 Notrufbereiche, Notdurchsagen übermitteln	2
481.0205Z01 7 (2) Rufnummer der GSM-R-EVZS	3
481.0302 2 (2)(3) Nutzungsmöglichkeiten/ Verfahren im GSM-R Rangierfunk	4
481.0302 2 (5) GSM-R-Rangierfunk steht nicht zur Verfügung	4
Örtliche Zusätze zur 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	3
482.0001 12 (5) Einmalig auftretende Unregelmäßigkeiten	3
482.0001 A02 Beschreibung der Signalanlagen	3
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 484 - Meldungen von Anlagen der Ausrüstungstechnik betrieblich behandeln	1
484.0010 Einbruchmeldeanlage	1
484.0011 Brandmeldeanlage	1

Verzeichnis der Anlagen

Ifd. Nr.	Bezeichnung	Stand
1	Lagepläne a. Lageplan b. Übersichtsplan mit Schaltanweisungen	a: 15.01.2024 b: 22.12.2020
2	Beschreibung des Stellwerks und der Signalanlagen	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. (<i>Bleibt frei</i>) d. Zusatzbestimmungen für BÜ	a: 01.01.2024 b: 01.01.2024 d: 29.02.2024
5	Befehle a) Befehlsregelung	a: 14.12.2025
6 - 7	(<i>Bleibt frei</i>)	
8	(<i>Bleibt frei, Auszug EVU</i>)	
9	Tetra Digitalfunk	15.12.2025
10	Gleisanschlüsse / Ausweichanschlussstellen / Ladestellen a) Verzeichnis der Ladestellen mit Bedienungsanweisungen	a: 14.12.2025
11 - 14	(<i>Bleibt frei</i>)	
15	(<i>Bleibt frei, Auszug EVU</i>)	
16 - 19	(<i>Bleibt frei</i>)	
20	(<i>Bleibt frei, Auszug EVU</i>)	
21	(<i>Bleibt frei, Auszug EVU</i>)	

* 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 „If“, Stellwerk „Im“ | 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 Inland 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 Bremens 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

VzG-Strecke	von	nach	Nebenbahn	-gleisig	elektrifiziert
1422	Bremen Inlandshafen	Bremen Rbf	ja	1	ja

Bahnhof Bremen Inlandshafen ist Endbahnhof der elektrifizierten eingleisigen Nebenbahn Bremen Rbf - Bremen Inlandshafen.

Die Hektometrierung der Strecke Bremen Rbf - Bremen Inlandshafen wird im Bahnhof weitergeführt; vom Einfahrtsignal A (km 1,89) über das Empfangsgebäude (km 3,2) bis

zur Grenze des Rangierbezirks Bremen Überseestadt (km 10,35).

In der größten Längenausdehnung misst der Bahnhof 11 km; an der breitesten Stelle 2 km.

In diesem Gebiet liegt ein Schleusenhafen mit 7 Hafenbecken und 5 Tidehäfen.

Grenzen

Bf Bremen-Inland

Richtung	Signal	in km
in/aus Bremen-Rbf	Esig A	1,890

Die Anordnung der Gleisanlagen und Grenzen der Hafeneisenbahn sind aus dem Lageplan

Anlage 1a ersichtlich.

Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

Betriebsstelle	Signal	Standort (km)
Bremen Rbf (Bve)	ESig Y	Km 0,548

Ausweich- und Überleitungsmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen

Betriebsstelle	Nutzlänge in m
Bremen Rbf	745

Ortsstellbereiche

Es sind folgende Ortsstellbereiche vorhanden:

- Inlandshafen unterer Bahnhof
- Überseestadt

Rangieranlagen (Ablaufberge, Gleisbremsen)

Ablaufberg

Bezirk	Gleis	Neigung	Ausrundungs-halbmesser in m	Zweck	Hemmschuh-Auswurf-Bremse
Stw If	17	48‰	400	Zugbildung, Zugauflösung	1
Stw If	88	48‰	320	Zugbildung, Zugauflösung	1

Gleisbremsen

Hemmschuhauswurfbremsen der Bauart Büssing sind am Ablaufberg vorhanden.

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

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

Bf Bremen Inland

Gl.	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)	Gl.	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)	Gl.	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)
1	743	30	339	51	640
2	691	31	401	52	466
3	735	32	367	88	212
4	711	39	575	93	941
5	607	40	536	94	815
6	583	41	402	95	551
10	651	42	320	96	550
11	290	43	279	97	588
14	305	44	471	98-99	590
16	188	45	416	100	598
17	129	46	342	101	344
18	466	47	338	102	310
19	435	48	635	103	282
21	91	49	698	104	311
22	84	50	692	105	341

Bf Bremen Inland

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)	Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)
106	391	178	441	401	398
107-108	431	179	330	402	659
109	430	180	390	403	665
110	37	181	338	404	796
111	37	182	340	412	718
155	328	183	375	413	720
156	382	184	500	434	745
176	372	185	605	535	569
177	373	186-187	617	536	757

Ortsstellbereich Bremen-Überseestadt

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)	Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)
10	365	14	562	537	155
11	401	30	166	538	114
12	483	135		539	114
13	528	145	97		

- Betrieblich gesperrte Gleise, stillgelegte Gleise:**Inlandshafen:**

Gleis	Besonderheit
101-103	W120 zur Fahrt nach rechts verschlossen
104-109	W107 zur Fahrt nach rechts verschlossen

Überseestadt:

Gleis	Besonderheit
Gl. 7 - 8	W22 zur Fahrt nach links verschlossen
Gl. 30	W141 zur Fahrt nach links verschlossen
Gl. 32	W233 zur Fahrt nach links verschlossen
Gl. 200	Stillgelegt ab Prellbock Gleis 6 (Lloydstraße)
Gl. 221	Stillgelegt ab W39 im Gl. 540
Gl. 230	Stillgelegt ab W39 im Gl. 540
Gl. 232	Stillgelegt ab W39 im Gl. 540
Gl. 234	Stillgelegt ab W39 im Gl. 540
Gl. 235	Stillgelegt ab W39 im Gl. 540
Gl. 537 - 539	Stillgelegt ab W23
Gl. 540 - 542	Stillgelegt ab W39
Gl. 451	Stillgelegt ab W39 im Gl. 540
Gl. 542	Stillgelegt ab W39 im Gl. 540

- Gesperrte Weichen/ dauerhaft verschlossene Weichen**Inlandshafen:**

Gesperrte Weichen	
W110 - 113	W122-123
W115	

verschlossene Weichen	zur Fahrt nach verschlossen
W107	rechts
W110	links
W112	links
W120	rechts
W Kr1	links
W MK1	links

Überseestadt:

stillgelegte Weichen		
	W23	W25
W29	W33	W35
W37	W39	W40
W41	W203	W221
W223	W247	W253
W255	W263	W269
W271	W273	W277
W283	W285	

verschlossene Weichen	zur Fahrt nach verschlossen
W22	links
W113	rechts
W141	links
W233	links

Anschlüsse/ Ausweichanschlussstellen/ Anschlussstellen

An den Bf Bremen-Inland schließen folgende Gleisanschlüsse an:

ArcelorMittal Bremen GmbH

- über Gleis 233 (Hüttenstraße)

Diedrich Wilhelm Kellner GmbH & Co.

- aus Gleis 178 mit der Weiche 301

Nehlsen AG

- aus Gleis 517 mit der Weiche 531

Ambrian Energy GmbH

- aus Gleis 231 mit der Weiche 391
- aus Gleis 224 mit der Weiche BP1

V&V Kapital GmbH

- aus Gleis 224 mit der Weiche MK1

IRBIS Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH

- aus Gleis 232 mit der Weiche IR1

Kloeckner Metals Germany GmbH

- aus Gleis 505 mit der Weiche KLE1

Rhenus Immobilien Mitte Verwaltungs GmbH

- aus den Gleisen 185, 187 mit der Weiche 342

Onyx Bremen S.à.r.l.

- aus Gleis 160 mit der Weiche Kr1

TSR Recycling GmbH & Co. KG

- aus Gleis 160 mit der Weiche E1

UHLMANN & Co. GmbH

- über Gleis 152

Weserport GmbH

- aus Gleis 178 mit der Weiche Ka1
- über Gleis 224 (Windhukstraße)

An den Ortsstellbereich Bremen-Überseestadt schließen folgende Gleisanschlüsse an:

Dubbers & Albrecht Holding GmbH & Co. KG

- aus Gleis 21 mit der Weiche B11

Friedrich Ellmers Shipping & Forwarding GmbH

- aus Gleis 141 mit der Weiche 233

J. MÜLLER AG

- aus Gleis 221 mit der Weiche B1
- aus Gleis 221 mit der Weiche B9

Kaffee-Lagerei Bremen GmbH & Co. KG

- über Gleise 7, 8 (**betrieblich gesperrt**)
- über Gleis 9
- aus den Gleis 221 mit der Weiche F1

Roland Mills United GmbH & Co. KG

- aus Gleis 221 mit der Weiche RM1

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

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

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

Gleis	von	bis	größtes Gefälle in %
93, 94	Eisenbahnbrücke	DKW 424	16,13 %
94	Höhe DKW 424	EW 435	4,85 %
150	Rampengleis Ober Bf	Unter Bf	8,62 %
200	Zuführungsgleis Kellogg Ls2	BÜ 0,941 Stephanitor	40,00 %
412	Höhe EW 461	BÜ Ludwig-Plate Str.	8,55 %
413	Höhe EW 461	BÜ Ludwig-Plate Str.	8,55 %
414	Höhe EW 461	BÜ Ludwig-Plate Str.	8,55 %
500	EW 433 Gleis 401	Bereich Kap Horn	10,00 %

2. Signalanlagen

Stellwerke

Name/ Betriebsstelle	Funktion	Bauart
If	Fdl-Stellwerk	SpDrS 60, Fdl-Stellwerk des Bahnhofs und Abzweigstelle "If" von und nach Bremen-Stahlwerke, zugleich Rangierstellwerk mit Ablaufbetrieb (SpDr S60) und Fernsteuerung für Stw Im (Vicos OC 111)
Im	Fdl-Stellwerk	Rangierstellwerk (SpDr S60) <u>ferngesteuert von Stw „If“</u>

Die Stellbereichsgrenze der Stellwerke „If“ und „Im“ liegt in km 3,870.

Die Lichtsperrsignale des Stellwerksbezirk „Im“ enthalten am Ende der Bezeichnung:

- in westlicher Richtung: Y
- in östlicher Richtung: X.

Beschreibung des Stellwerks und der Signalanlagen

Eine Beschreibung des Stellwerks und der Signalanlagen ist als **Anlage 8** zu den örtlichen Regelungen zur Ril 482.0001 aufgenommen.

Signale

Im Stellwerksbezirk If befindet sich das Einfahrtsignal A, das Gruppenausfahrtsignal N1-6 und das Blocksignal F; alle Signale sind mit Ersatzsignalen ausgerüstet.

Lichtsperrsignale sind vorhanden in den Stellwerksbezirken If und Im.

Beide Streckenabschnitte Bremen Rbf (Bve) – Bremen-Inlandshafen (If) und Abzw If – Bremen Stahlwerke sind mit selbsttätigem Streckenblock ausgerüstet.

Im Stellwerksbezirk If sind die Gleise 1 bis 6 mit einer elektrischen Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern und die Gleise 7, 8, 14, 16, 17, 20 und 21 mit einer elektrischen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ausgerüstet. Wirksamkeitsgrenzen der Gleisfreimeldeanlagen siehe Beschreibung der Signalanlagen **Anlage 8**

Im Stellwerksbezirk Im sind die Gleise 93 bis 100 sowie Gleis 150 mit einer elektrischen Gleisfreimeldung mit Gleisstromkreisen ausgerüstet.

Die Lage der Signale und Weichen sind aus dem Lageplan (**Anlage 1**) ersichtlich.

3. Zusatanlagen

Lademaß

im Rangierbezirk	im Gleis	Stellwerksbezirk
Inland	11	If

Ladestellen der Hafeneisenbahn

Verzeichnis und Bedienungsanweisungen der Ladestellen **Anlage 10a**: Ladestelle am Gleis 19

4. Bahnübergänge

Siehe **Anlage 4a**

5. Sonstige Anlagen

Triebfahrzeugbehandlungsanlagen

Stellwerks-Bezirk	Standort	Art
„If“	3 Anschlüsse am Bahnhofsgebäude für Gleis 21	Steckdosen für den Warmhaltebetrieb der Triebfahrzeuge

Lokabstellplätze

Stellwerks-Bezirk	Gleis	Anzahl	Art
„If“	21	2	Für Diesel- und E-Loks
	156	2	Für Dieselloks

Einbruchmeldeanlage

siehe Ril 484.0010

Brandmeldeanlage

siehe Ril 484.0011

Telekommunikationseinrichtungen

Art	Stellwerk If	Stellwerk Im
Extern	0421 – 30901 668	0421 – 30901 668
Intern	0160-5883958	
Fax Extern	0421 – 30901 669	
GSM-R National Roaming / Allfernsprecher	CT 7: 71049302 (Fdl) Fs: Stw If – HBR (Fdl Bve), Stw If – HB-Stahlwerke (Fdl Kn), Fo – If - Bvf	
Rangierfunk	TETRA-Digitalfunk siehe Anl. 9	
Verbindung zur Zes Lehrte	Tel: 05132 82910	
Adresse	Beim Industriehafen 28237 Bremen	

Aufbewahrung der Schlüssel

Gebäude / Räume	Erstschlüssel	Zweitschlüssel
Stw If	persönlich zugeteilt	
Stw Im	Fdl If	
Stationsgebäude / Sozialgebäude hinten	Fdl If	
Basa - Relaisraum	Mitarbeiter bremenports	Schlüsselkasten
Heizungsanlage	Fdl If	Schlüsselkasten
Gleiswaage	Fdl If	

Zentrale Uhrenanlage

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

Gleisfeldbeleuchtung

Die Gleisfeldbeleuchtung erfolgt über Dämmerungsschalter.

Bei Ausfall des Dämmerungsschalters im Stellwerksbezirk „Im“ erfolgt die Einschaltung durch Fdl „If“

Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störungsfall

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

Hauptschalter für die Stromversorgung:

Sicherungen für die Stromzuführung sind wie folgt angeordnet:

Anschlussstelle	Hauptsicherung	Nebensicherung
Stw If	Flur Stationsgebäude / Sozialgebäude Abstellraum	Stellwerksraum
Stw Im	Hausanschlussraum Nr.: 15	-----

Notstromaggregat

Es ist eine USV-Anlage installiert, die eine unterbrechungsfreie Stromversorgung der Leit- und Sicherungstechnik sicherstellt.

Wasserabsperrvorrichtungen

Anschlussstelle	Lage der Absperrvorrichtung
Stw If	Schacht zwischen Gleis 10 und 11 am Treppenaufgang Wasseruhr: in der Toilette im Erdgeschoss
Stw Im	Hausanschlussraum Nr.: 15

Gasabsperrvorrichtungen

Anschlussstelle	Lage des Hauptgashahns
Stw If	Toilette im Erdgeschoss/ Fernmeldeanlage

Maßnahmen im Störungsfall

Bei Störungen an Stromanlagen und in der Wasserversorgung ist die bremenports GmbH & Co. KG Rufnummer 0471 30901 500 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		
HBI	HBR	2,144 – 1,548	2,64 %	Bremen Rbf
HBR	HBI	2,144 – 1,548	2,64 %	Bremen Inlandshafen

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

408.0101 1 (2) i)**Zeitweise ausgeschaltete Zugfolgestellen**

Während der unterbrochenen Arbeitszeit in Bremen Inlandshafen wird Stw If für Zugfahrten von und nach Bremen Stahlwerke als Zugfolgestelle ausgeschaltet.

Bedienungsanweisung für die Durchschaltung von HBR nach Stahlwerk

siehe **Anlage 20**.

408.0111 5/ 408.4802 5**Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss melden**

Arbeitsplatz	bei	Art der Meldung
Fdl „If“	Fdl Bve	fernmündlich
Fdl „If“	Fdl Kn	fernmündlich

408.0111 6 (1)/ 408.4802 6 (1)**Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme bescheinigen**

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

Auf Besonderheiten und Unregelmäßigkeiten ist hinzuweisen.

*

*

*

*

*

*

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 Fdl Bremen-Inland dem Fdl Bremen Rbf Bve (Kontaktstelle). Die Meldungen (auch Besonderheiten während der Unterbrechungen) sind im Fernsprechbuch nachzuweisen. Die vorhandenen Kommunikationsmittel (Gefo, Rückfalltelefon) sind während der Unterbrechung zur Kontaktstelle umzuleiten.

Vor Beginn der unterbrochenen Arbeitszeit erkundigt sich Fdl If beim Fdl Bvf und beim Werk - Fdl Kn der Stahlwerke, ob noch Züge zu erwarten sind. Ist dies nicht der Fall verständigt er den Fdl Bve Bremen Rbf und den Werk - Fdl Kn der Stahlwerke vom Beginn der unterbrochenen Arbeitszeit und vermerkt den Zeitpunkt im Fernsprechbuch.

Die unterbrochene Arbeitszeit darf frühestens mit dem Eingang der Räumungsprüfung / Rückblockung des letzten Zuges eingeführt werden.

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.

„(Uhrzeit) Uhr geht (Min) vor/nach. Uhr richtig gestellt um ... Uhr.“



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.02

408.0203 3 b)

Regeln für das Fernsprechbuch

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

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 Bremer Hafen (LBB) zu übersenden.

*
*
*
*
*
*
*
*
*

408.0221 1 (2)

Fernsprechverbindungen für Zugmeldungen

Zugmeldungen sind auf der GSM-R-Fernsprechverbindung (Fs) zu geben.

408.0221 1 (3)

Namen von Betriebsstellen verkürzen

Namen von Betriebsstellen dürfen wie folgt verkürzt werden:

Betriebsstelle	Verkürzung
Bremen Inlandshafen (Stw „If“)	Inland
Bremen Rbf (Stw „Bve“)	Bve

408.0221 3 (6)

Zeitpunkt der Ab- oder Durchfahrtzeit

Für die in Bremen Inlandshafen abfahrenden und für die zwischen Bremen Rbf und Bremen Stahlwerke sowie Bremen Stahlwerke und Bremen Rbf bei Abzw If durchfahrenden Züge gilt als Abfahrt- bzw. Durchfahrzeit der Zeitpunkt an dem die Melder der Signale A, F oder N 1 - 6 auf dem Stelltisch von grün auf rot wechseln (Haltfall der Signale).

408.0231 1 (3)
Durchrutschwege

Fahrweg auf Signal	in Gleis Nr.:	freizuhalternder Gleisabschnitt	
		von Ls	bis
A	1	1"	Spitze Weiche 15
	2	2"	Ra 12 Weiche 12 c/d
	3	3"	Ra 12 Weiche 11
	4	4"	Spitze Weiche 9
	5	5"	Ra 12 Weiche 10
	6	6"	Spitze Weiche 8
	7	7"	Spitze Weiche 5
	8	8"	Spitze Weiche 4

408.0231 3 (1) a)
Grenzen der Gleisfreimeldeanlagen

Siehe Beschreibung der Signalanlagen **Anlage 2**

408.0231 3 (3) b)
Fahrwegprüfung für Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ bei selbsttätigen Gleisfreimeldeanlagen

Die Gleisfreimeldeanlage kann auch bei Lü "Berta oder "Cäsar" ohne betriebliche Einschränkungen benutzt werden.

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

408.0231 3 (4)
Anordnungen bei Gleisfreimeldeanlagen mit Gleistromkreisen, deren Wirksamkeit durch Versandung, Rostbildung oder starke Verschmutzung beeinträchtigt sein kann

Das ordnungsgemäße Wirken der Gleisfreimeldeanlage der Weiche 16 (linker Strang nach Gl. 14), Weiche 22 (linker Strang) und Weiche 40 (linker Strang) ist durch starke Rostbildung nicht mehr gewährleistet.

Um ein unbeabsichtigtes Umstellen der obengenannten Weichen zu verhindern, sind diese vor dem Befahren zusätzlich durch Einzelsperrung zu sichern.

Vor dem Zurückstellen der Weichen hat sich der Fdl das Freisein bestätigen zu lassen oder durch Hinsehen zu prüfen.

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.

408.0232 5 b)**Stellung der Weichen für abzweigende Strecken bei unterbrochener Arbeitszeit**

Während unterbrochener Arbeitszeit müssen Weichen wie folgt gestellt sein:

Weiche	Stellung zur Fahrt nach
KL 1	Bremen Stahlwerke

Vor Beginn der unterbrochenen Arbeitszeit hat der Fdl If den Fahrweg von und nach Bremen Rbf und Bremen Stahlwerke einzustellen.

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

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

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

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

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

Zugschlussmeldungen sind an den zuständigen Fdl zu geben.

Zugschlussmeldeposten müssen vor ihrem Einsatz unterwiesen werden.

408.0245 4 (1) a) und (1) b)**Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit**

Auf dem Streckenabschnitt Bremen Inlandshafen - Bremen Rbf ist im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung grundsätzlich die Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen, da das Einfahrtsignal Y Bremen Rbf ein Formhauptsignal ist.

408.0251 5 (2)**Durchrutschweg auflösen bei nicht einsehbarem Zielabschnitt**

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

408.0251 7**Nennung der Zugschlussstellen****Verzeichnis der Zugschlussstellen für Gleisbildstellwerke.**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	Signal-Zugschlussstelle nach vorbeigefahren ist an	Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlussignal 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	Gleise 1 - 8	Höhe Ls 1' bis Ls 6'		%	
A	Bremen Stahlwerke	Höhe Ls 1' bis Ls 6'		Höhe Ls 1' Bis Ls 6'	

Anmerkung zu den Einfahrten A 1 bis A 8:

Die Räumung der Signal- und Fahrstraßenzugschlussstelle kann vom Fdl If selbst nicht festgestellt werden. - siehe Strebu Ril **408.0241 3**



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03

408.0321 1

Melden an den Fdl, dass der Zug vorbereitet ist

Tf melden ihre Abfahrbereitschaft direkt an den zuständigen Fdl.

Die Meldung der Abfahrbereitschaft kann auch durch örtliche Mitarbeiter (z.B. Zugvorbereiter) wahrgenommen werden.



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 (2)

Verwendung des Vordruckes „Anordnungen über den Zugverkehr“ nach Ril 408.0401V01

Als Vordruck wird ein besonderes Muster verwendet.

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

408.0401 2 (1) d)

Zu benachrichtigende Betriebsstellen

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

- - Stahlwerke Fdl Kn
 - - Bremen Rbf Edl Byf und Bye

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)
Bremen Rbf Abzw Bve	HBR V
Bremen Hbf	HB

408.0411 2.3 „Eindeutige Kennung vergeben“**Abkürzung der Betriebsstelle für die eindeutige Kennung geben**

Folgender Code für die Befehlsübermittlung ist vom Fdl zu verwenden:

Für Fdl	Übermittlungscode
Bremen Inlandshafen (If)	HBI

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

Die Nummerierung beginnt jeweils am Jahresende 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 5**

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

Die für die Durchführung von Lü-Sendungen geprüften Gleise und Regeln für die Durchführung von Lü-Sendungen sind der gültigen Dauer-Lü-Anordnung M bzw. der jeweiligen besonderen Lü-Anordnung zu entnehmen.

Für das Abstellen von Lü - Sendungen ist Gleis 11 vorgesehen.

Innerhalb des Bahnhofs sind Lü - Sendungen nach Weisung des Fdl If nach Absprache mit dem jeweiligen Tf des EVU zu befördern.

408.0451 3**Einfahrweg begrenzen**

Wegen fehlender Signalisierung Zs 3 v sind Kurzeinfahrten nach Gleis 7 und 8 nur zulässig, wenn der **Zug am Esig A gestellt worden ist**. Da das Esig A vom Fdl If nicht eingesehen werden kann, wird ihm durch einen Kontakt ein optischer und akustischer Hinweis gegeben, wenn sich der Zug am ESig A befindet.

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

Zuständiger Fdl	Streckenabschnitt
Bve (Bremen Rbf) If (Bremen Inlandshafen)	Bremen Rbf – Bremen Inlandshafen Bremen Inlandshafen - Bremen Stahlwerke (Stw „Bve“ bei Arbeitsruhe Stw „If“)



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 7 & 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 ist der Fdl Stw „If“. Dieser verständigt den Tf über Besonderheiten im Ortsstellbereich.

Gesondertes Arbeits- und Störungsbuch führen.

Der BözM ist über folgende Kommunikationsmittel erreichbar:

☎ extern 0421-30901-668 oder Tetra Funk.

408.4811 4 (4)

Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich

Der Tf hat festgestellte Mängel oder Unregelmäßigkeiten an den Bahnanlagen und Fahrzeugen an den BözM zu melden unter ☎ extern 0421-30901-668.

408.4811 4 (5)

Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich, Grenzen

Grenzen:

In -	Ri Bft. Überseestadt	= Ls 150X, Ls 93X – 100X und 110X
Aus -	Ri Bft. Überseestadt	= Ls 412Y, 413Y, 434Y und 402 – 404Y
In –	Ri Stw „Im“ unterer Bahnhof	= Ls 150Y, LW312 und LW315Y
Aus -	Ri Stw „Im“ unterer Bahnhof	= Ls 174X, Ls 178X – Ls 187X und L155Y - L156Y

408.4811 7**Örtliche Besonderheiten**

Der BözM verständigt mündlich den Tf über örtliche Besonderheiten.

Zusätzliche Regelungen**Ortsstellbereich Überseestadt**

- In den Gleisen 20 und 141 dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.
- Aufgrund des teilweise eingleisigen Ortsstellbereichs kann zeitgleich nur eine Bedienungsfahrt zwischen dem Rangierbezirk Inlandshafen und dem Ortsstellbereich Überseestadt, sowie der Gegenrichtung stattfinden.

Bedienungsfahrt vom Rangierbezirk Inlandshafen zum Ortsstellbereich Überseestadt

Bevor der Fdl If seine Zustimmung zur Rangierfahrt in den Ortsstellbereich Überseestadt gibt, überprüft er, dass keine Bedienungsfahrt der Gegenrichtung durchgeführt wird.

Er verständigt:

- den Tf über die Rangierfahrten, die sich bereits im Ortsstellbereich Überseestadt aufhalten,
- die bereits im Ortstellbereich Überseestadt befindlichen Rangierfahrten über die neu hinzukommende Rangierfahrt.

Bedienungsfahrt vom Ortsstellbereich Überseestadt zum Rangierbezirk Inlandshafen

Bevor der Fdl If seine mündliche Zustimmung zur Rangierfahrt in den Rangierbezirk Inlandshafen gibt, überprüft er, dass keine Bedienungsfahrt der Gegenrichtung durchgeführt wird.

Er verständigt:

- die im Ortstellbereich Überseestadt verbleibenden Rangierfahrten über das Verlassen der Rangierfahrt.
- Für Bedienfahrten des Gleisanschluss Kellogg auf dem Hafenbahngleis 200 (Mischbetrieb Straßenbahn / Hafeneisenbahn) siehe Betriebsanweisung **Anlage 10b**.

408.4814 3 (1) b)**Niedrigere Geschwindigkeit**

Wegen hafenspezifischer Besonderheiten und den damit verbundenen Unfallgefahren sind folgende Einschränkungen der zulässigen Rangiergeschwindigkeit einzuhalten:

- in Ladegleisen **5 km/h**
- Gleiswaage im Gleis 32 **5 km/h**
- Abdrückgeschwindigkeit **1,3 - 1,5 m/s = 5 Km/h**
- Gleis 148 (Überseestadt) zwischen BÜ „Ü16“ J.Müller, Büro-III und BÜ „Ü18“ Rigaer Str./Cuxhavener Str.
Ladungsverkehr **5 km/h**
- Gleis 148 (Überseestadt) zwischen BÜ „Ü13“ bis Prellbock **10 km/h**
- Gleis 8 von Weiche 71 bis Gleisabschluss **10 km/h**
- Gleis 21, 221, 222 von Weiche 60 bis einschließl. Weiche F1/F2 **10 km/h**
- Gleis 20 Richtung Inlandshafen von Lf4
vor Einschaltstrecke BÜ Überseestor I bis Ende BÜ **10 km/h**
- Heranschieben an den Ablaufberg bei Stw If
oder Stw Im – Ortsbedienung **10 km/h**
- Ab BÜ Goosestr. I bis Ende BÜ Ludwig-Plate-Str. **20 km/h**

Torabschlüsse

Wo Tore oder Gitter über Gleise führen, die vom Rangierpersonal zu öffnen bzw. zu schließen sind, 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 jeweiligen Fdl zu melden.

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

Bahnhofsteil	Gleis	Radius [m]
unterer Bahnhof	500	von BÜ I9t bis BÜ I10t
unterer Bahnhof	505	zwischen BÜ I18 und Straße Use Akschen
unterer Bahnhof	505	zwischen BÜ I26 und BÜ I27
unterer Bahnhof	415	über BÜ I11t
unterer Bahnhof		Privatgleis Weserport im BÜ I5t (Gleis NW)
unterer Bahnhof		Privatgleis Kellner im BÜ I5t (Gleis Mitte)
unterer Bahnhof		Privatgleis Kellner im BÜ I5t (Gleis SO)
OB Überseestadt	141	zwischen W 230 und BÜ I4t
OB Überseestadt	148	über BÜ 13
OB Überseestadt	221	zwischen BÜ Ü36 und W B9
OB Überseestadt	221	über BÜ Ü30

408.4814 6 a)**Befahren von Gleiswaagen mit gebremsten Fahrzeugen**

Die Gleiswaage darf mit gebremsten und ungebremsten Fahrzeugen befahren werden.

Hemmschuhe dürfen nicht auf, unmittelbar vor oder hinter der Gleiswaage zum Anhalten von Fahrzeugen aufgelegt werden.

408.4814 7**Maßnahmen wegen Gefälle**

Gleise und Gleisabschnitte im Bahnhof mit stärkerem Gefälle als 1:400 siehe Strebü **Ril 408.0101 2 (2)a)**

- Die Höchstgeschwindigkeit darf in diesen Bereichen max. 15 km/h betragen.
- Das Abstellen von Fahrzeugen in diesen Gleisbereichen ist verboten.
- Bei Überfahrungsfahrten von und zum Gleis 200 in Richtung Gleisanschluss Kellogg Betriebsanweisung **Anlage 10b** beachten.

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

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

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

Bahnübergänge mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen sind vom Rangierpersonal entsprechend der jeweiligen Bedienungsanweisung zu bedienen. Siehe **Anlage 04a** und **04d**.

Bei Ausfall der technischen Sicherung ist nach **Ril 408.4816 1 (2)** zu sichern und Fdl If zu verständigen siehe **Anlage 04c**.

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

Bahnübergänge einschließlich aller privaten Grundstücksein- und Ausfahrten ohne technische Sicherung sind im gesamten Bahnhofsgebiet sowie in den Privatgleisanschlüssen und an den öffentlichen Ladestellen gemäß **Ril 408.4816 1 (2)** durch Mitarbeiter im Rangierdienst zu sichern.

Siehe **Anlage 04a** und **04d**.

Für das Befahren der Bahnübergänge in Gleisanschlüssen und an öffentlichen Ladestellen gelten außerdem die besonderen Bestimmungen der betreffenden Bedienungsanweisung.

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

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

408.4818 1 (1)

Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder ablaufen dürfen

Rangierbezirk	Gleise
Inlandshafen	10,
Inlandshafen	30 - 52
Inlandshafen	95 - 100

408.4831 2 (3)

Festlegen von Fahrzeugen mit Hemmschuhen nur nach der Talseite hin; Verzicht auf Festlegen

Für alle Nebengleise ist das Sichern stillstehender Fahrzeuge durch Auflegen von Hemmschuhen auch für längere Zeit zugelassen. Im Allgemeinen ist je ein Hemmschuh am Anfang und am Ende der stillstehenden Fahrzeuge aufzulegen.

In den folgenden Bezirken sind alle Gleise ständig an den markierten Stellen (gelber Farbstrich) durch **zwei** Hemmschuhe (Abdeckhemmschuhe) abzudecken:

im Rangierbezirk	auf den Gleisen
Inlandshafen	30 - 47 Richtung Stw Im
Inlandshafen	95 - 100 Richtung Stw Im

Abdeckhemmschuhe dürfen niemals als Auffanghemmschuhe benutzt werden!

Gleise, auf denen keine Hemmschuhe aufgelegt werden dürfen

- im Gleis 500 im Bereich der Blinklichtanlage Kap-Horn-Str. wegen der dort vorhandenen Achszähleinrichtung.
- im Gleis 32 Bezirk Stw If auf der Hemmschuhauswurfbremse gegenüberliegender Schiene wegen der Gleiswaage.

Abstand der Hemmschuhe in den Richtungsgleisen

In den Richtungsgleisen sind in Richtung Ablaufberg zur Sicherung gegen unerwartet nachlaufende Wagen Hemmschuhe in einem Abstand von 20 - 30 Meter auszulegen.

408.4841 4 (2)

Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis

Bei Rangierfahrten in Gleis 1 Richtung HB über W 16 hinaus, meldet der Tf bzw Rangierbegleiter dem Fdl die Rückkehr aller Fahrzeuge.



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 423 - Notfallmanagement

Bestimmungen zur Ril 423/42380

Gültig für Betriebsstelle: Bremen Inlandshafen
 Stellwerk: If
 Zuständiger Fdl: Bremen Inlandshafen (If)
 Notfallbezirk: Bremen

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

<i>Richtlinien</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 in **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 03)** 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 anzuseigen.

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 435- Rangierarbeiten planen, Rangieraufwand überwachen

435.0001 3

Bedienungsanweisungen für Ladestellen

siehe **Anlage 10a**



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 446 - Wintermaßnahmen vorbereiten und durchführen

Gültig für Betriebsstelle: Bremen Inlandshafen

Stellwerk: If

Zuständiger Fdl: If

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 7 (3)

Festlegen der Einzelheiten zum Sichern des BÜ bei Ausfall der Beleuchtung

Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen:
siehe **Anlage 04b**

456.0001 8 (1)

Vorgaben für das ersatzweise Sichern von Bahnübergängen

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

Die entsprechend anzuwendenden Sicherungsmaßnahmen sind in der **Anlage 04b** des Strebu enthalten.

456.0001 8 (7)

Einsatz eines Bahnübergangspostens

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ: siehe **Anlage 04a**.



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 460 - Betrieb des Oberleitungsnetzes

460.0201 3 (3)

Übersichtsplan mit Schaltanweisung

Codenummer für Schaltanträge Fdl Bremen-Inlandshafen: - *Auszug EVU* -

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

Bahnerdungsvorrichtungen

Zwei Bahnerdungsvorrichtungen befinden sich im Stellwerk „If“



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

EVZS-Hafen: Mobil erreichbar unter 01511 1433070

Zu Ril 481.0103 Betriebsfunk im GSM-R Netz:

481.0103 2 (3)

Allgemeines/ Nutzungspflicht für mobile Teilnehmer

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

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

481.0103 3 (1)

Ausrüstung ortsfester Teilnehmer mit GSM-R-Geräten

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

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

481.0103 8

Notruf

Wichtiger Hinweis für Gespräche im P-GSM (D)!

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

481.0103 9

Regelmäßige Softwareaktualisierung

Siehe Ril 481.0205Z01 2 (1).

481.0103 10 (4)

Meldestelle für Störungen

Siehe Ril 481.0205Z01 7 (2).

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

481.0205 6 (2)

Sprechdisziplin

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

Zu Ril 481.0205Z01 Zusätzliche Regelungen für ortsfeste Teilnehmer:

481.0205Z01 2 (1)

Regelmäßige Softwareaktualisierung

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

Bei Wenzel Geräten

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

481.0205Z01 3

Notrufbereiche, Notdurchsagen übermitteln

Notruf Zugfunk

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

Notruf Strecke

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

Gespräche mit der Notfallleitstelle

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

Notruf Zes (mit hoher Priorität)

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

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

Örtliche Regelungen zur Ril 481.0302

- Ril 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 Inlandshafen werden im Tetra Digitalfunk geführt siehe **Anlage 9**

Störung auf der Infrastruktur der Hafenbahn (auch Störungen des TETRA-Funknetzes) sind außerhalb der Regellarbeitszeit der Rufbereitschaft bremenports zu melden, während der Regellarbeitszeit 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 Strebü aufgenommen.

482.0001 2 (6)

Geräte und Werkzeuge

Auf der Betriebsstelle vorhandene Merkhinweise:

Oberleitung ausgeschaltet 	Gesperrt 	Aufgehobene Signalabhängigkeit !	Arbeitsstelle ARB
Befehl erforderlich BEF			

Auf der Betriebsstelle vorhandene Sperren:

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

Auf der Betriebsstelle vorhandene Ausrüstungsgegenstände:

Gerätebrett	Deckenplattenheber	Lampenheber	Lampenprüfer
Schlüsselbrett oder Schlüsselkasten	Handkurbel zum Umstellen von Weichen	Spannungsabschalter für Weichen	

Rettungseinrichtungen und Geräte Erste-Hilfe-Material, Verbandskästen:

Art der Rettungseinrichtung	Anzahl, ggf. Art	Dienstposten / Stelle
Verbandskasten	je 1	Stw If
Handfeuerlöscher	je 1	Stw If
Krankenträgen und Decken	1 Trage, 2 Decken	Stw If
Hilfsmittel zur Bergung tödlich Verunglückter	1 Plane, Kreide, Handschuhe	Stw If

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, If			1	1
Bremen Grolland, Im			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:

Auf Stw If werden je zwei Weichenschlösser und Zungensperren vorgehalten.

Stw Im ist mit einem Weichenschloss und einer Zungensperre ausgestattet.

Die Ersatzschlüssel werden auf Stw If in einem Schlüsselschrank unter

Überwachungssiegelverschluss aufbewahrt.

Im Kabelhaus am Gleis 1, Höhe Weiche 4, wird ein Handverschluss HV 73 für Weiche Kl 1 aufbewahrt; der Handverschluss ist im Störungsfall von der Fachkraft LST Bremen Ports anzulegen.

Die Schlüssel, auch Ersatzschlüssel, für die Gleissperren II bis IV Kap Horn sowie für die Bü - Anlagen (alle Bü - Anlagen mit einheitlicher Schließvorrichtung DB 21 und Rangierschalter) sind den EVU zugeteilt.

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 im Strebu

Auffahren von Weichen

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

Zu Ril 482.0001A02: Beschreibung der Signalanlagen:

482.0001 A02

Beschreibung der Signalanlagen

-siehe **Anlage 2**.



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

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

Zu Ril 484.0010: Einbruchmeldeanlage

484.0010
Einbruchmeldeanlage

Im Gebäude Stw Im ist eine Einbruchsmeldeanlage vorhanden, siehe **Anlage 15**.

Zu Ril 484.0011: Brandmeldeanlage

484.0011
Brandmeldeanlage

Im Gebäude Stw Im ist eine Brandmeldeanlage vorhanden, siehe **Anlage 15**.

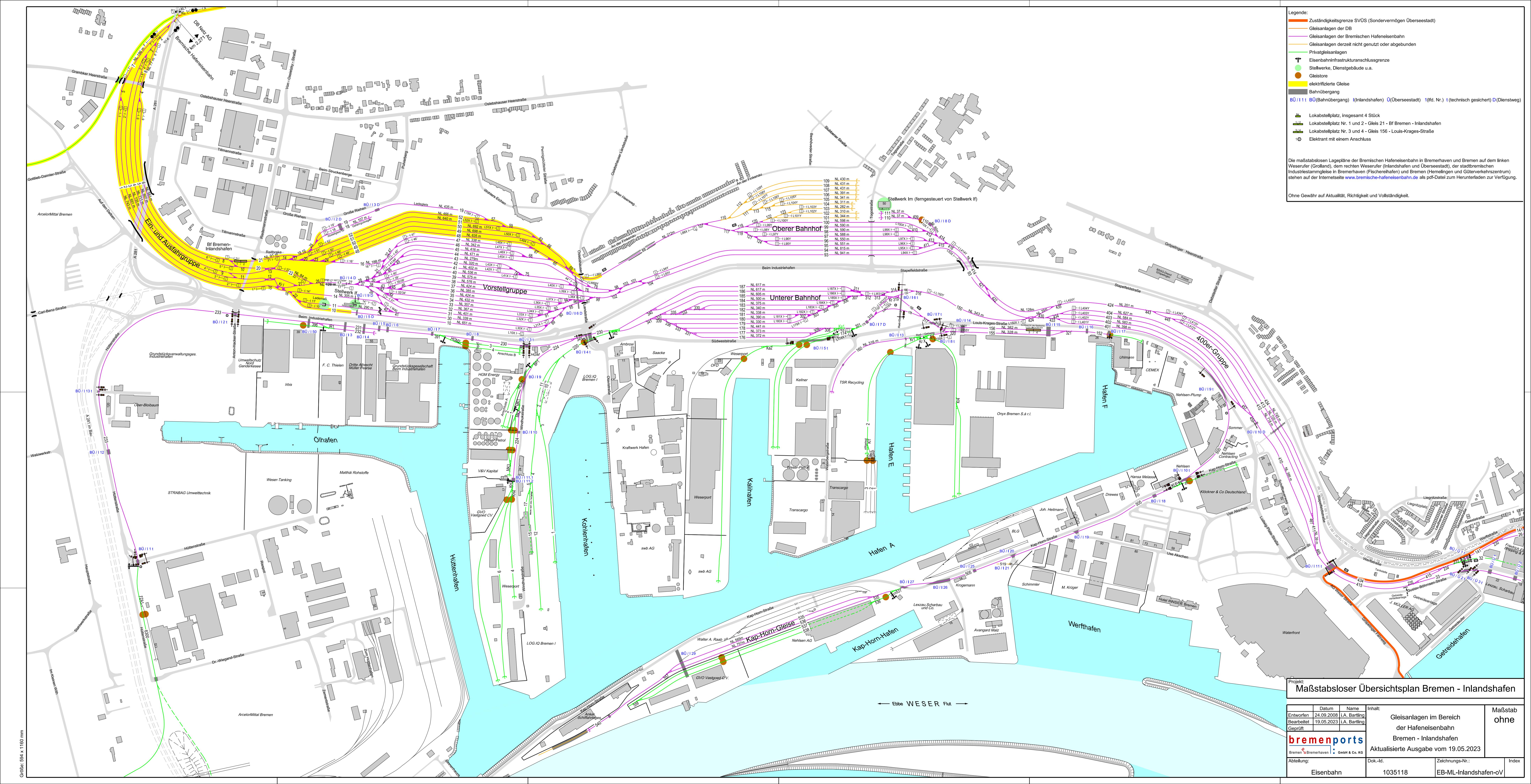


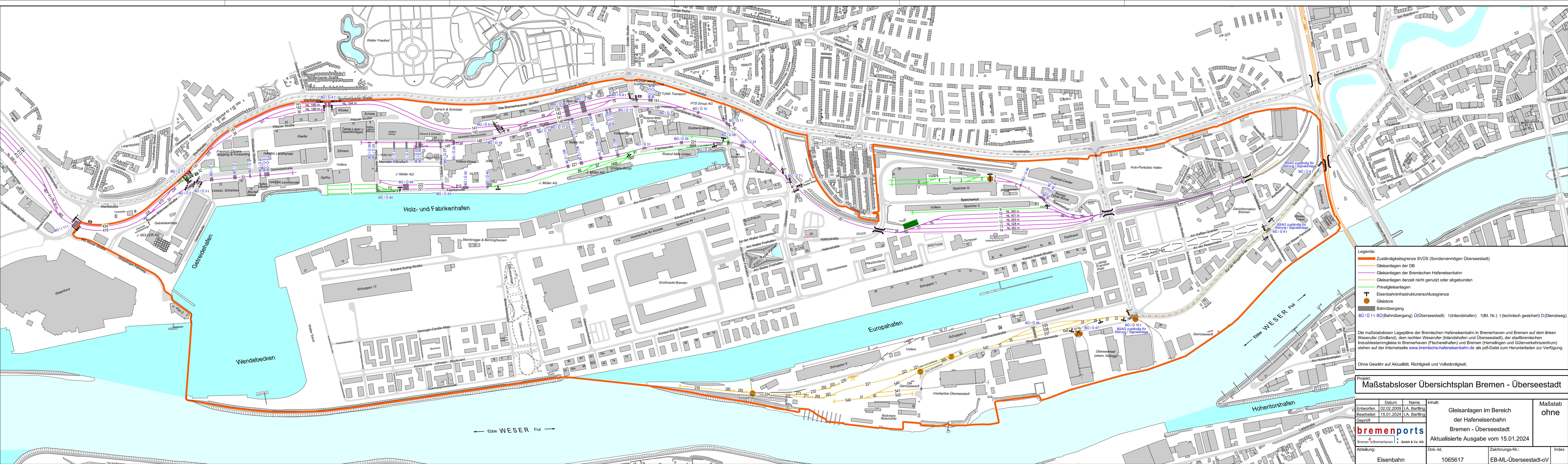
Lageplan der Betriebsstelle

– 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 Inlandshafen	22.12.2020

Anlage 2

Beschreibung der Signalanlage

gem. Ril 482.9001 - Anhang 2

bremenports

Bremen Bremerhaven GmbH & Co. KG

Bremen-Inlandshafen "If" und "Im"

Bauform und Inbetriebnahme

Stellwerk:	Bauform	Inbetriebnahme
SpDrS60		1996
ferngestellte und fernge-steuerte Betriebsstellen:	Stellwerk "Im"	
Fernsteuerung (Technik):	Vicos OC 111 (Inbetriebnahme 2010)	
Streckenblock (Technik):	Selbstblock 59	
sonstige Signalanlagen: (z.B. Zugnummernmeldeanlage, Selbststellbetrieb, Störungsdrucker)		

Zugbeeinflussungsanlagen

Alle Vorsignale, Hauptsignale (Esig, Zsig Asig, Sbk, Bksig)	Va [1000 Hz], Vf [1000 Hz], A [2000 Hz], F [2000 Hz], N1-6 [2000 Hz]
einzelne Sperrsignale	1I [2000 Hz], 1II [2000 Hz], 2I [2000 Hz], 2II [2000 Hz], 3I [2000 Hz], 3II [2000 Hz], 4I [2000 Hz], 4II [2000 Hz], 5I [2000 Hz], 5II [2000 Hz], 6I [2000 Hz], 6II [2000 Hz], 7II [2000 Hz], 8II [2000 Hz]
Geschwindigkeits-prüfeinrichtungen (Gleis und Km)	
500 Hz-Magneten, die das Anfahren gegen Haltzeigende Signale überwachen (Gleis und Km)	Gleis v.u.n. Bremen Rbf km 1,734 (150 m vor Signal A)

Bahnübergangs-sicherungsanlagen:	Lage BÜ	Technik	Anlagenart
	Hüttenstraße Gleis 233		NE 2H-LzH-ÜS
	Anton-Hacker-Straße Gleis 233		BUES 2000 LzH/F-ÜS-BÜSTRA
	Windhukstraße Gleis 230		BUES 2000 LzH/F-ÜS-BÜSTRA
	Südweststraße I Gleise 220, 230		BUES 2000 LzH/F-ÜS+FA (BÜSTRA)
	Südweststraße II Gleis 174		BUES 2000 LzH/F-ÜL+FA
	Hafenrandstraße Gleise 317, 318		BUES 2000 LzF-ÜS

Lage BÜ	Technik	Anlagenart
Waterbergstraße Gleise 317, 318		BUES 2000 LzH/F-ÜS
Louis-Krages-Straße Gleis 500		BUES 2000 Lz H/F - ÜS + FA
Kap-Horn-Straße Gleis 500		BUES 2000 Lz-QS
Ludwig-Plate-Straße Gleise 415, 434		BUES 2000 LzH/F-ÜS+FA-BÜSTRA
Goosestraße I Gleise 141, 32		BUES 2000 Lz-ÜS-BÜSTRA
Goosestraße II Gleis 33		BUES 2000 Lz-ÜS-BÜSTRA
Getreidestraße Gleise 141, 142		BUES 2000 Lz-ÜS-BÜSTRA
Kaffee Haag Gleise 141, 142		BUES 2000 LzH-ÜL
Emder-Straße (Posten V) Gleise 141, 148		BUES 2000 LzH/2F-ÜS (vLz)
Überseetor 1 Gleis 20		BUES 2000 LzH/2F-ÜS+FA

Weichen, für die nur bestimmte Handverschlüsse zu verwenden sind

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

Schlüsselformen

Riegel- und Gleissperrenschlösser	BP1	KLE1	GS XI	<input type="checkbox"/>					
	S ¹	I ¹	c ⁰	<input type="checkbox"/>					
Handverschlüsse für die vor- übergehende Sicherung von Weichen und Flachkreuzungen	<input type="checkbox"/>								
Handverschlüsse für die vor- übergehende Sicherung von Weichen und Flachkreuzungen (fest installiert)	<input type="checkbox"/>								
	<input type="checkbox"/>								
	<input type="checkbox"/>								
	<input type="checkbox"/>								
	<input type="checkbox"/>								

Weichen

ohne SpV	W27, W28, W29, W30, W31, W37, W38, W39
Klammermittelverschluss	
Klammer- und Gabelmittelverschluss	
beweglichen Herzstückspitzen	
Klammermittelverschluss (Klinkenverschluss)	

Flachkreuzungen

Gesamtzählwerke und die durch sie registrierten Einzelzählwerke

BLZ	BL Grt	Ehz	WHT (Rangierbereich)
GZ	Ers Grt	Dht	
THZ	WAT	Frt	
AZ Grt	WHT	WAT (Rangierbereich)	

Art und Anzahl der Geräte und Werkzeuge

Art	Anzahl
Deckenplattenheber	1
Lampenheber	1
Handkurbel für Weichen (Treppenaufgang)	1
Handkurbel für OL-Mastschalterantrieb (Treppenaufgang)	1
Hammer (Treppenaufgang)	1
Zange (Treppenaufgang)	1
Spannungsabschalter für Weichen (Treppenaufgang)	1
HV-73	2
HV-73 Sperreinrichtung (Schlüsselform m¹)	1
HV-73 Sperreinrichtung (Schlüsselform g¹)	1

Hauptsignale

Signal	Art	aus Richtung	Besonderheiten, Zusatzsignale
A	ESig	Rangierbahnhof (Bve)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal
F	ESig	Anschluss ArcelorMittal	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal
N1-6	ASig	Inlandshafen (Gleise 1-6)	Haupt-/Sperrsignal; Ersatzsignal

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

Signal	Fahrt nach	zul. Geschw. (Km/h)	Signal Zs 3	Standort
A	LS 7 ^{II} und LS 8 ^{II}	30	Kennziffer ,3‘	am Hauptsignal

Aufgestellt:

Kai-Uwe Kunze

bremenports GmbH & Co. KG

12.12.24

Name

OE

Datum

Unterschrift



Schlüsselformen Bremen-Inlandshafen

Im Flur zum Bedienraum des Fdl sind folgende Schlüssel im Schlüsselkasten versiegelt:

Schlüssel für	Schlüsselform	Anzahl
GS IV-VII	S ¹	1
BP 1	V ¹	1
Rangierschalter BÜ-Anlagen	I ⁰	1
W KLE 1	I ¹	1
W KL1 (Ssp I)	O ⁰	1
W KL1 (Ssp II)	H ¹	1
Wn Schloss (Schnell)	I ¹	1
W41 C+ Riegelschloss	C ¹	1
GS XI	C ⁰	1
Schranke GI. 19	W ⁰	1
Hv 73 W KL1	D ⁰	1

verwendete Schlüsselformen für dauerhaft verschlossene Weichen:

Schlüssel für	Schlüsselform
W141	C ⁰
W233	W ⁰
W532	B ⁰
DKW 10 c/d	U ⁰
W110	I ¹
W112	G ⁰
W120	H ⁰
W DH1	T ¹
W 113	R ⁰
W LE1	E ¹
KR1	O ⁰
MK1	G ⁰
RM2	B ¹

Vor- und Hauptsignale Bremen-Inlandshafen

Signal-bezeichnung	Signaltyp	Zusatzsignale	Standort
Va	Vorsignal (Ne2-Tafel)		v.u.n. Bremen Rbf km 1,134
Vf	Vorsignal (Ne2-Tafel)		Anschluss ArcelorMittal km 2,618
A	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1)	Inlandshafen km 1,884
F	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1)	Anschluss ArcelorMittal km 2,368
N1-6	Hauptsignal	Ersatzsignal (Zs 1)	Inlandshafen km 2,309

Sperrsignale Bremen-Inlandshafen

Sperrsignal	Stw-Bereich
1 ^I	If
1 ^{II}	If
Klö1	If
2 ^I	If
2 ^{II}	If
3 ^I	If
3 ^{II}	If
4 ^I	If
4 ^{II}	If
5 ^I	If
5 ^{II}	If
6 ^I	If
6 ^{II}	If
7 ^I	If
7 ^{II}	If
8 ^I	If
8 ^{II}	If
L10X	Im
10 ^I	If
11 ^I	If
14 ^I	If
14 ^{II}	If
16 ^I	If
16 ^{II}	If
17 ^I	If
17 ^{II}	If
18 ^I	If
L19X	Im
19 ^I	If
21 ^I	If
21 ^{II}	If
22 ^I	If
22 ^{II}	If
L30X	Im
L31X	Im
31 ^I	If
L32X	Im
32-34 ^I	If
L33X	Im
L34X	Im
L35X	Im

Sperrsignal	Stw-Bereich
35-38 ^I	If
L36X	Im
L37X	Im
L38X	Im
L39X	Im
39 ^I	If
L40X	Im
40 ^I	If
W40	If
L41X	Im
41-44 ^I	If
L42X	Im
L43X	Im
L44X	Im
L45X	Im
45 ^I	If
L46X	Im
46 ^I	If
L47X	Im
47 ^I	If
L48X	Im
48 ^I	If
L49X	Im
49 ^I	If
L50X	Im
50 ^I	If
L51X	Im
51 ^I	If
L52X	Im
52 ^I	If
L69Y	Im
L86Y	Im
L88X	Im
L93X	Im
L93Y	Im
L94Y	Im
L95X	Im
L95Y	Im
L96X	Im
L96Y	Im
L97X	Im

Sperrsignale Bremen-Inlandshafen

Sperrsignal	Stw-Bereich
L97Y	Im
L98X	Im
L98Y	Im
L99X	Im
L99Y	Im
L100X	Im
L100Y	Im
L101Y	Im
L102Y	Im
L103Y	Im
L104Y	Im
L105Y	Im
L106Y	Im
L107Y	Im
L108Y	Im
L109Y	Im
L110X	Im
L150X	Im
L150Y	Im
L155Y	Im
L156Y	Im
L159X	Im
L174X	Im
L178X	Im
L179X	Im
L180X	Im
L181X	Im
L182X	Im
L183X	Im
L184X	Im
L185X	Im
L186X	Im
L187X	Im
LW312Y	Im
LW315Y	Im
LW316X	Im
L401Y	Im
L402Y	Im
L403Y	Im
L404Y	Im
L412Y	Im

Sperrsignal	Stw-Bereich
L413Y	Im
L414Y	Im
L424Y	Im
L434Y	Im

PZB-Zugbeeinflussung Bremen-Inlandshafen

Signal-bezeichnung	Typ	Lage	Zusatz
Va	1000 Hz	v.u.n. Bremen Rbf km 1,134	
A	2000 Hz	v.u.n. Bremen Rbf km 1,884	
A	500 Hz Zusatzmagnet	v.u.n. Bremen Rbf km 1,734	
Vf	1000 Hz	Anschluss ArcelorMittal km 2,618	
F	2000 Hz	Anschluss ArcelorMittal km 2,368	
N1-6	2000 Hz	Inlandshafen km 2,309	
1'	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 1	
1''	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 1	
2'	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 2	
2''	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 2	
3'	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 3	
3''	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 3	
4'	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 4	
4''	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 4	
5'	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 5	
5''	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 5	
6'	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 6	
6''	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 6	
7''	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 7	
8''	2000 Hz	Inlandshafen Gleis 8	

Weichen und Gleissperren Bremen-Inlandshafen

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
KL 1	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 1	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
Kle 1	Handweiche	-	Inlandshafen - Hafen A
LE 1	Handweiche	-	Inlandshafen - Hafen A
WH1	Handweiche	-	Inlandshafen - Hafen A
BP1	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
MK1	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
DH1	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
Kr1	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
Ka1	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
IR1	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
RM1	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
B1	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
F1	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
W 2	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
KH2	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
RM2	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
F2	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
Ke2	Handweiche	-	Überseestadt - Weserbahnhof
W 3	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 4	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
KH4	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 5	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 8	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 9	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
B9	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
W 10	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 10	Handweiche	-	Inlandshafen - Hafen A
DKW B10	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
W 11	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
GSXI	ortsgestellte Gleissperre	-	If
B11	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
W 11	Handweiche	-	Überseestadt - Hansator
DKW 12	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
DKW 13	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 14	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 15	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
DKW 16	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 17	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 18	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 19	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
W 20	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 21	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 21	Handweiche	-	Überseestadt - Hansator
W 22	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 22	Handweiche	-	Überseestadt - Hansator
W 23	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 23	Handweiche	-	Überseestadt - Hansator
W 23	Handweiche	-	Überseestadt - Weserbahnhof
W 24	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 24	Handweiche	-	Überseestadt - Hansator
W 25	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 25	Handweiche	-	Überseestadt - Hansator
W 25	Handweiche	-	Überseestadt - Weserbahnhof
W 26	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 26	Handweiche		Überseestadt - Hansator
W 27	Weiche o. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 28	Weiche o. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 29	Weiche o. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 29	Handweiche	-	Überseestadt - Weserbahnhof
W 30	Weiche o. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 31	Weiche o. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 32	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 33	Handweiche	-	Überseestadt - Weserbahnhof
W 35	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 35	Handweiche	-	Überseestadt - Weserbahnhof
W 37	Weiche o. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 37	Handweiche	-	Überseestadt - Weserbahnhof
W 38	Weiche o. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 39	Weiche o. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 39	Handweiche stillgelegt	-	Überseestadt - Weserbahnhof
W 40	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W40	Handweiche stillgelegt	-	Überseestadt - Weserbahnhof
HW 41	Handweiche	-	If
W41	Handweiche stillgelegt	-	Überseestadt - Weserbahnhof
W 42	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 43	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 44	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 45	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 46	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 47	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 48	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 49	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	If
W 50	Handweiche	-	Überseestadt - Hansator

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
W 51	Handweiche	-	Überseestadt - Hansator
W 55	Handweiche	-	Überseestadt - Hansator
W 56	Handweiche	-	Überseestadt - Hansator
W 57	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 59	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 60	Handweiche	-	Überseestadt - Hansator
W 63	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 65	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 66	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 67	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 68	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
DKW 69	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 71	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 73	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 74	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 75	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 75	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 77	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 78	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 79	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 89	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 90	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 91	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 92	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 94	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 95	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 96	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 97	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 97	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 98	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 99	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 99	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 101	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 102	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 103	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 104	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 107	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 110	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 111	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 111	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 112	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 113	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 113	Handweiche	-	Überseestadt - GVA

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
W 113a	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 115	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 117	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 118	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 119	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 119	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 119a	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 120	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 121	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 122	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 123	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 124	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 129	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 141	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 145	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
W 147	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
W 149	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
W 151	Handweiche	-	Überseestadt - Fabrikenufer
W203	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W221	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W223	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W 230	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 233	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 234	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W 235	Handweiche	-	Überseestadt - GVA
W247	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W253	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W255	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W263	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W269	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W271	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W273	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W277	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W283	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W285	<i>Handweiche stillgelegt</i>	-	Überseestadt - Europahafen
W 301	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 302	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 303	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 304	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 305	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 306	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 307	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 308	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
W 309	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
DKW 311	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 312	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 313	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 314	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 315	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 316	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 317	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 318	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 320	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 321	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 330	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 331	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 332	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 333	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 335	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 336	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 337	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 339	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 340	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 341	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
DKW 342	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 345	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 391	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
W 396	Handweiche	-	Inlandshafen - Posten 1
HW409	Handweiche	-	Im
W 410	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 411	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 412	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 413	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 414	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 415	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 416	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 421	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 422	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
DKW 424	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 430	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 433	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 434	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 435	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 443	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 445	Weiche m. SpV, S 700	SpDrS60	Im
W 457	Handweiche	-	Im

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
W 459	Handweiche	-	Im
W 461	Handweiche	-	Im
W 465	Handweiche	-	Im
W 531	Handweiche	-	Inlandshafen - Hafen A
W 535	Handweiche	-	Inlandshafen - Hafen A
W 557	Handweiche	-	Inlandshafen - Hafen A
W 562	Handweiche	-	Inlandshafen - Hafen A

Gleisfreimeldung Bremen-Inlandshafen

100 Hz Gleisstromkreise

Freimelde-abschnitt	Stw-Bereich	von	bis	Bemerkung
Kr. I	If	-	-	
W 1	If	-	-	
W KL1	If	-	-	Grenze zur Strecke
W 2	If	-	-	
W 3	If	-	-	
W 4	If	-	-	
W 5	If	-	-	
W 8	If	-	-	
W 9	If	-	-	
W 10	If	-	-	
W 11	If	-	-	
W 12	If	-	-	
W 13	If	-	-	
W 14	If	-	-	
W 15	If	-	-	
W 16	If	-	-	
W 17	If	-	-	Grenze Gl. 51
W 18	If	-	-	
W 19	If	-	-	Grenze Gl. 52
W 20	If	-	-	Grenze Gl. 50
W 21	If	-	-	
W 22	If	-	-	Grenze Gl. 10, 11
W 23	If	-	-	Grenze Gl. 49
W 24	If	-	-	Grenze Gl. 48
W 25	If	-	-	Grenze Gl. 18, 19
W 26	If	-	-	
W 27	If	-	-	
W 28	If	-	-	
W 29	If	-	-	
W 30/1	If	-	-	Grenze Gl. 39, 40 (geteilt für Ablaufbetrieb)
W 30/2	If	-	-	
W 30/3	If	-	-	
W 31/1	If	-	-	Grenze Gl. 45 (geteilt für Ablaufbetrieb)
W 31/2	If	-	-	
W 32	If	-	-	
W 35/1	If	-	-	Grenze Gl. 41 (geteilt für Ablaufbetrieb)
W 35/2	If	-	-	
W 37/1	If	-	-	(geteilt für Ablaufbetrieb)
W 37/2	If	-	-	

Freimelde-abschnitt	Stw-Bereich	von	bis	Bemerkung
W 38	If	-	-	
W 39/1	If	-	-	Grenze Gl. 31 (geteilt für Ablaufbetrieb)
W 39/2	If	-	-	
W 40	If	-	-	Grenze W 41
W 42/1	If	-	-	Grenze Gl. 34 (geteilt für Ablaufbetrieb)
W 42/2	If	-	-	
W 43/1	If	-	-	Grenze Gl. 38 (geteilt für Ablaufbetrieb)
W 43/2	If	-	-	
W 44/1	If	-	-	Grenze Gl. 32, 33 (geteilt für Ablaufbetrieb)
W 44/2	If	-	-	
W 45/1	If	-	-	Grenze Gl. 35 (geteilt für Ablaufbetrieb)
W 45/2	If	-	-	
W 46/1	If	-	-	Grenze Gl. 36, 37 (geteilt für Ablaufbetrieb)
W 46/2	If	-	-	
W 47	If	-	-	Grenze Gl. 46, 47
W 48/1	If	-	-	Grenze Gl. 42 (geteilt für Ablaufbetrieb)
W 48/2	If	-	-	
W 49/1	If	-	-	Grenze Gl. 43, 44 (geteilt für Ablaufbetrieb)
W 49/2	If	-	-	
W 57	Im	-	-	Grenze Gl. 19, 52
W 59	Im	-	-	Grenze Gl. 51
W 63	Im	-	-	Grenze Gl. 50
W 66	Im	-	-	Grenze Gl. 49
W 67	Im	-	-	Grenze Gl. 47, 48
W 68	Im	-	-	Grenze Gl. 45, 46
W 69/65	Im	-	-	
W 74	Im	-	-	Grenze Gl. 42, 43
W 75	Im	-	-	Grenze Gl. 41
W 77	Im	-	-	Grenze Gl. 40
W 78	Im	-	-	Grenze Gl. 39, 40
W 79	Im	-	-	Grenze Gl. 44
W 89	Im	-	-	Grenze Gl. 10, 30
W 90	Im	-	-	Grenze Gl. 31
W 91	Im	-	-	Grenze Gl. 32, 33
W 92	Im	-	-	Grenze Gl. 34
W 94	Im	-	-	
W 95	Im	-	-	Grenze Gl. 35, 36
W 96	Im	-	-	Grenze Gl. 37
W 97	Im	-	-	
W 98	Im	-	-	
W 99	Im	-	-	Grenze Gl. 38
W 101	Im	-	-	

Freimelde-abschnitt	Stw-Bereich	von	bis	Bemerkung
W 102	Im	-	-	
W 103	Im	-	-	
W 104	Im	-	-	
W 107	Im	-	-	
W 110	stillgelegt	-	-	
W 111	stillgelegt	-	-	Grenze Gl. 107
W 112	stillgelegt	-	-	Grenze Gl. 108, 109
W 113	stillgelegt	-	-	Grenze Gl. 106
W 115	stillgelegt	-	-	Grenze Gl. 104, 105
W 117	Im	-	-	
W 118	Im	-	-	
W 119	Im	-	-	
W 120	Im	-	-	
W 121	Im	-	-	
W 122	stillgelegt	-	-	Grenze Gl. 101
W 123	stillgelegt	-	-	Grenze Gl. 102, 103
W 124	Im	-	-	
W 302	Im	-	-	Grenze Gl. 180, 181
W 303	Im	-	-	Grenze Gl. 179
W 304/305/306	Im	-	-	Grenze Gl. 182-184
W 307/312	Im	-	-	Grenze Gl. 185
W 311	Im	-	-	Grenze Gl. 186, 187
W 313	Im	-	-	
W 314/316	Im	-	-	
W 315/301	Im	-	-	Grenze Gl. 176-178
W 317	Im	-	-	
W 318	Im	-	-	Grenze Gl. 156
Kr. 319	Im	-	-	
W 320	Im	-	-	Grenze Gl. 160, 155
W 410	Im	-	-	
W 411	Im	-	-	
W 412/414	Im	-	-	Grenze Gl. 110, 111
W 413/415/416	Im	-	-	
W 421	Im	-	-	
W 422	Im	-	-	
W 424	Im	-	-	
W 430/433/434	Im	-	-	Grenze Gl. 401- 404
W 435	Im	-	-	
W 443/445	Im	-	-	Grenze Gl. 412, 413, 434
Gl. 1 I	If	Signal A	Ra 10	
Gl. 1 II	If	Ra 10	W KL1	
Gl. Klö 1 I	If	W KL1	Signal F	

Freimelde-abschnitt	Stw-Bereich	von	bis	Bemerkung
Gl. 7	If	LS 7 ^I	LS 7 ^{II}	
Gl. 8	If	LS 8 ^I	LS 8 ^{II}	
Gl. 14	If	LS 14 ^I	LS 14 ^{II}	
Gl. 16	If	LS 16 ^I	LS 16 ^{II}	
Gl. 17	If	LS 17 ^I	LS 17 ^{II}	
Gl. 21	If	LS 21 ^I	LS 21 ^{II}	
Gl. 22	If	LS 22 ^I	LS 22 ^{II}	
ZW 32 - 47	If	Spitze W 32	Spitze W 47	
Gl. 88	Im	LS 88X	LS 88Y	
Gl. 93	Im	LS 93X	LS 93Y	
Gl. 94	Im	LS 94X	LS 94Y	
Gl. 95	Im	LS 95X	LS 95Y	
Gl. 96	Im	LS 96X	LS 96Y	
Gl. 97	Im	LS 97X	LS 97Y	
Gl. 98	Im	LS 98X	LS 98Y	
Gl. 99	Im	LS 99X	LS 99Y	
Gl. 100	Im	LS 100X	LS 100Y	
Gl. 150	Im	W 424	LS 150Y	
Gl. 414	Im	Spitze W 21	LS 414Y	
Gl. 424	Im	W 443	LS 424Y	

Achszählkreise

Freimelde-abschnitt	Stw-Bereich	von	bis	Bemerkung
Gl. 1	If	LS 1 ^I	LS 1 ^{II}	
Gl. 2	If	LS 2 ^I	LS 2 ^{II}	
Gl. 3	If	LS 3 ^I	LS 3 ^{II}	
Gl. 4	If	LS 4 ^I	LS 4 ^{II}	
Gl. 5	If	LS 5 ^I	LS 5 ^{II}	
Gl. 6	If	LS 6 ^I	LS 6 ^{II}	
Klö.1	If	Signal F	E-Sig Klöckner	

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
 - * – selbsttätigen 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 Inland / If

- 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)
 - Eisenbahnverkehrsunternehmen: _____ Einsatzstelle: _____
 10. Notfallleitstelle verständigt
 11. 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
im Bahnhof Bremen-Inlandshafen**

Angaben zum BÜ		Anforderung von BÜP und HP		Ausrüstung liegt bei Stelle*
BÜ-Bezeichnung	BÜ-Lage in km	durch Fdl	bei	
1	2	3	4	5
technisch gesicherte Bahnübergänge Rangierbezirk Inlandshafen				
Hüttenstraße (I 1t)	Gleis 233	*	*	-
Anton-Hacker-Str. (I 2t)	Gleis 233	*	*	
Windhukstraße (I 3t)	Gleis 230	*	*	-
Südweststraße I (I 4t)	Gleise 220, 230	*	*	-
Südweststraße II (I 5t)	Ansch.	*	*	-
Bü „Waterbergstraße“ (I 7t - I 8t)	Weiche 318, Gleise 155, 156	*	*	-
Hafenrandstraße (I 6t)	Weiche 316, 317	*	*	-
Louis-Krages-Str. (I 9t)	Gleis 401 / 500	*	*	-
Kap-Horn-Straße (I 10t)	Gleis 500	*	*	-
nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Rangierbezirk Inlandshafen				
Umweltschutz Nord (I 1)	Gleis 233	*	*	-
Ober-Bloibaum (I 2)	Gleise 233	*	*	-
Thielen Nr. 49 (I 3)	Gleise 231, 232	*	*	-
DHL 1 (I 4)	Gleise 231, 232	*	*	-
DHL 2 (I 5)	Gleise 231	*	*	-

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

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Region Nord

Netz Bremen

Datum: **01.01.2024**

Unterschrift **gez. Reichmann /
LBB**
**Bahnübergänge
im Bahnhof Bremen-Inlandshafen**

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 Inlandshafen				
Dreyer+Hillmann, Tor 1 (I 6)	Gleis 231	*	*	-
D+H, Tor 2, vor W 391 (I 7)	Gleis 231	*	*	-
Hinter W HGM 2 (I 8)	Gleis 230	*	*	-
Windhukstraße (I 9)	Gleis 224 Anschluss	*	*	-
DS Weser-Petrol (I 10)	Gleis 224	*	*	-
m.k.b. (Mibau), Nr.17 (I 11)	Gleis 224	*	*	-
TSR Waterbergstraße (I 12)	Gleis 160	*	*	-
Br. Entsorg. Südweststraße (I 13)	Gleis 160	*	*	-
Hansteen, Tor 1, Pfortner (I 14)	Gleis 155, 156	*	*	-
Hansteen, Metsä, Tor 2 (I 15)	Gleis 155, 156	*	*	-
Hansteen, LIT, Tor 3 (I 16)	Gleis 152	*	*	-
GEFO Bad Accessoires (I 17)	Gleis 152	*	*	-
Klöckner Stahl Tor 2 (I 18)	Gleis 505	*	*	-

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

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Region Nord
Netz Bremen

Datum: **01.01.2024**

Unterschrift **gez. Reichmann /
LBB**

**Bahnübergänge
im Bahnhof Bremen-Inlandshafen**

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 Inlandshafen				
Use Akschen (I 19)	Gleis 505	*	*	-
Avangard / Schimmler (I 20)	Gleis 517	*	*	-
Avangard Malz (I 21)	Gleis 519	*	*	-
Schimmler Logistics 1 (I 22)	Gleis 519	*	*	-
Schimmler Logistics 2 (I 23)	Gleis 519	*	*	-
Schimmler Logistics 3 (I 24)	Gleise 519	*	*	-
Krogemann (I 25)	Gleis 517	*	*	-
Kap-Horn-Straße (I 26)	Gleis 517	*	*	-
Kap-Horn-Straße (I 27)	Gleise 537	*	*	-
T-Mobile Deutschland (I 28)	Gleise 531 - 533	*	*	-
BLG, 5 Gleise	Gleise 533 - 538	*	*	-

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

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Region Nord
Netz Bremen

Bahnübergänge
im Bahnhof **Bremen-Inlandshafen**

Datum: **01.01.2024**

Unterschrift **gez. Reichmann /
LBB**

Angaben zum BÜ		Anforderung von BÜP und HP		Ausrüstung liegt bei Stelle*
BÜ-Bezeichnung	BÜ-Lage in km	durch Fdl	bei	
1	2	3	4	5
technisch gesicherte Bahnübergänge Rangierbezirk Überseestadt				
Goosestraße I (Ü 1t)	Gleis 141, 32	*	*	-
Goosestraße II (Ü 2t - Ü 3t)	Gleis 33	*	*	-
Getreidestraße (Ü 4t)	Gleise 141, 142	*	*	-
Kaffee HAG (Ü 5t)	Gleise 141, 142	*	*	-
Posten 5, Emder Straße (Ü 6t)	Gleise 141, 148	*	*	-
Überseector 1 (Ü 7t)	Gleis 20	*	*	-
Eduard-Schopf - Allee (Ü 8t)	BSAG Gleis 200	**	**	-
Lloydstraße (Ü 9t)	BSAG Gleis 200	**	**	-
Hansator (Ü 10t)	BSAG Gleis 200	**	**	-

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

** Bahnübergänge die nur im Rangierdienst bedient werden. Das ersatzweise Sichern der genannten BÜ's (408.4816 1 (2)) wird durch Posten (Tf, Rangierer) übernommen (Bei Störungen ist nur die Leitstelle der BSAG zu verständigen/ Siehe Anlage 14)

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Region Nord
Netz Bremen

Bahnübergänge
im Bahnhof **Bremen-Inlandshafen**

Datum: **01.01.2024**

Unterschrift **gez. Reichmann /
LBB**

Angaben zum BÜ		Anforderung von BÜP und HP		Ausrüstung liegt bei Stelle*
BÜ-Bezeichnung	BÜ-Lage in km	durch Fdl	bei	
1	2	3	4	5
nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Rangierbezirk Überseestadt				
LLT - Tor 1 (Ü 1)	Gleis 33	*	*	-
ESF - Tor 6 (Ü 2)	Gleis 33	*	*	-
Werkhof (Ü 3)	Gleis 33	*	*	-
Stauerei Schultze - 14 (Ü 4)	Gleis 33	*	*	-
Stauerei Schultze und (Ü 5)	Gleis 33	*	*	-
J. Müller - 1 (Ü 6)	Gleise 141, 142, 135	*	*	-
J. Müller - 2 (Ü 7)	Gleise 141, 142, 135	*	*	-
Krüger (Ü 8)	Gleis 141	*	*	-
J. Müller - 3 (Ü 9)	Gleis 141	*	*	-
PTS Group (Ü 10)	Gleis 20	*	*	-
Waller Stieg (Ü 11)	Gleis 20	*	*	-
Cuxhavener Straße (Ü 12)	Gleis 148	*	*	-
Emder Straße (Ü 13)	Gleis 148	*	*	-
J. Müller, Rolltor - V (Ü 14)	Gleis 148	*	*	-
J. Müller, Garagen - IV (Ü 15)	Gleis 148	*	*	-
J. Müller, Büro - III (Ü 16)	Gleis 148	*	*	-
J. Müller, Lager - I (Ü 17)	Gleis 148	*	*	-
Rigaer Straße / Cuxhavener Straße (Ü 18)	Gleis 148	*	*	-

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

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Region Nord
Netz Bremen

Bahnübergänge
im Bahnhof **Bremen-Inlandshafen**

Datum: **01.01.2024**

Unterschrift **gez. Reichmann /
LBB**

Angaben zum BÜ		Anforderung von BÜP und HP		Ausrüstung liegt bei Stelle*
BÜ-Bezeichnung	BÜ-Lage in km	durch Fdl	bei	
1	2	3	4	5
nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Rangierbezirk Überseestadt				
Hagstraße / Cuxhavener Straße (Ü 19)	Gleis 148	*	*	-
Kraft Foods, Mondeléz (Ü 20)	W113A, Gleis 149	*	*	-
Libauer Straße (Ü 21)	Gleis 148, 149	*	*	-
D + S (Ü 22)	Gleis 148, 149	*	*	-
Hansakai II (Ü 23)	Gleis 148	*	*	-
Hansakai I (Ü 24)	Gleis 148	*	*	-
Revaler Straße (Ü 25)	Gleis 148	*	*	-
Kaffee-Lagerei (Ü 26)	Gleis 148	*	*	-
Cuxhavener Straße (Ü 27)	Gleis 21	*	*	-
Waller Stieg (Ü 28)	W B11	*	*	-
Fabrikenufer hint. RM1 (Ü 29)	Ladegleis	*	*	-
Rolandmühle (Ü 30)	Gleis 221	*	*	-
Emder Straße / Fabrikenufer (Ü 31)	Gleis 221	*	*	-
Fabrikenufer hinter B1 (Ü 32)	Ladegleis	*	*	-
Hansa-Lagerh. Halle 1 (Ü 33)	Gleis 221	*	*	-
J. Müller VII, Speicher1 (Ü 34)	Gleis 221	*	*	-
J. Müller VI, Silo 2 Süd (Ü 35)	Gleis 221	*	*	-

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

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

Regio Nord
Netz Bremen

Bahnübergänge
im Bahnhof **Bremen-Inlandshafen**

Datum: **01.01.2024**

Unterschrift **gez. Reichmann /
LBB**

Angaben zum BÜ		Anforderung von BÜP und HP		Ausrüstung liegt bei Stelle*
BÜ-Bezeichnung	BÜ-Lage in km	durch Fdl	bei	
1	2	3	4	5
nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Rangierbezirk Überseestadt				
J. Müller V, Silo 2 Nord (Ü 36)	Gleis 221	*	*	-
Rigaer Straße / Fabrikufer (Ü 37)	Gleis 221	*	*	-
Fabrikufer 111 (Ü 38)	Gleis 221	*	*	-
Hagstraße / Fabrikufer (Ü 39)	Gleis 221	*	*	-
Fabrikufer 115 (Ü 40)	Gleis 221	*	*	-
Fabrikufer vor B10 (Ü 41)	Ladegleis	*	*	-
Kraft Foods, Mondeléz (Ü 42)	Gleis 221, 222	*	*	-
Libauer Str. / Fabrikufer (Ü 43)	Gleis 221, 222, Verb	*	*	-
Revaler Str. / Fabrikufer (Ü 44)	Gleis 1, 2, 3	*	*	-
Speicherhof (Ü 45)	Gleis 7	*	*	-
Hafenstr. z. Speicherhof (Ü 46)	Gleis 7	*	*	-
Stephanikirchenweide (Ü 47)	Kr Kellogg	*	*	-
Hoerneckestr./Stephanikirchenweide (Ü 48)	Gleis 537,538,539	*	*	-

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

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

Hüttenstr.
(I 1t)

Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Inlandshafen
„Hüttenstr.“

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	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
				Schrw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
NEBUE 70 2H- LzH-ÜS	Gleis 233	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X
				1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
		2	Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X
				1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Datum

01.01.2024

Bahnübergang

**Anton –
Hacker - Str.
(I 2t)**

Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Inlandshafen
„Anton – Hacker - Str.“

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 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 LzH/F-ÜS	Gleis 233	1	Störungsmeldung				a) Keine				X
					2*		b) - 06-22Uhr * wird durch Posten Rf/Tf gesichert		X		
					1*		b) - 22-06Uhr * wird durch Posten Rf/Tf gesichert		X		
		2	Schrankenbäume –Lichtzeichen intakt –keine Störmeldung				a) Keine				X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert		X		
			Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine				X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert		X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Norf

Netz Bremen

Bahnübergang

**Windhukstr.
(I 3t)**

- Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Inlandshafen
„Windhukstr.“

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

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		
BUES 2000 LzH/F-ÜS+FA	Gleis 230	1	Störungsmeldung				a) Keine			X		
					2*		b) - 06-22Uhr * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				
					1*		b) - 22-06Uhr * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				
		2	Schrankenbäume –Lichtzeichen intakt –keine Störmeldung				a) Keine			X		
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				
			Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X		
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nor

Bahnübergang

Südweststr.
I
(I 4t)

Netz Bremen

Im Bahnhof

**Bremen Inland/
Rangierbezirk Inlandshafen
„Südweststr. 1“**

Datum

01.01.2024

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

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	
BUES 2000 LzH/F-ÜS+FA	Gleis 220, 230	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	X			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

Südweststr.
II
(I 5t)

Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Inlandshafen
„Südweststr. 2“

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			HP ²⁾	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 LzH/F-ÜS+FA	Anschl.	1	Störungsmeldung				a) Keine				X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert				
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine				X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert				
			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

Waterbergstr.
(I 7t – I 8t)

Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Inlandshafen
„Waterbergstr.“

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	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
				Schrw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
BUES 2000-LzH/F-ÜS	Gl. 155,156/ Weiche 318	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung		2*		a) Keine			X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
			Lichtzeichen / Blinklichter		2*		a) Keine			X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

Hafenrandstr.
(I 6t)

Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Inlandshafen
„Hafenrandstr.“

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	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
				Schrw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
BUES 2000 - LzF-ÜS	Weiche 316, 317	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung				a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
			Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

Louis –
Krases - Str.
(I 9t)

Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Inlandshafen

„Louis – Krases - Str.“

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			HP ²⁾	Maßnahme 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	
NEBUE 90E LzH- ÜS	Gl. 401/ 500	1	Störungs- meldung				a) Keine				X
						2*	b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
		2	Schrankenbäume –Lichtzeichen intakt –keine Störmeldung			2*	a) Keine				X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
			Lichtzeichen / Blinklichter			2*	a) Keine				X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Datum

01.01.2024

Bahnübergang

**Kap-Horn-
Str.
(I 10t)**

Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Inlandshafen
„Kap-Horn-Str.“

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

**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	
Lo 1/57	Gleis 500	1	Störungsmeldung				a) Keine			X	
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
		2	Lichtzeichen / Blinklichter				a) Keine			X	
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
			Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)				a) Keine			X	
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

Ludwig-Plate-
Str.
(I 11t)

Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Überseestadt
„Ludwig-Plate-Str.“

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			HP ²⁾	Maßnahme 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 LzH/F-ÜS+FA	Gleis 434 & 415	1	Störungsmeldung				a) Keine				X
						2*	b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung			2*	a) Keine				X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
			Lichtzeichen / Blinklichter			2*	a) Keine				X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Datum

01.01.2024

Bahnübergang

Gosestr. I
(Ü 1t)

- Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Überseestadt
„Goosestr./ Gustav-Böhrnsen Str.“

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

**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		
BUES 2000 LzH/F-ÜS	Gleis 141 + 32	1	Störungsmeldung				a) Keine			X		
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung		2*		a) Keine			X		
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				
			Lichtzeichen / Blinklichter		2*		a) Keine			X		
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

Gosestr. II
(Ü 2t – Ü 3t)

- Im Bahnhof

Datum

01.01.2024

Bremen Inland/
Rangierbezirk Überseestadt
„Goosestr./ Gustav-Böhrnsen Str.“

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

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 33	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	X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

Getreidestraße
(Ü 4t)

- Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Überseestadt
„Getreidestr.“

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			HP ²⁾	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 141, 142	1	Störungsmeldung			a) Keine					X
					1*	b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert			X		
		2	Lichtzeichen / Blinklichter		1*	a) Keine					X
						b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert			X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

**Emder Str.
Posten 5
(Ü 6t)**

- Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Überseestadt
„Emder Str. „

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			HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	Bahnübergang ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
				Schrw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
BUES 2000 LzH/2F-ÜS (vLz)	Gleis 141	1	Störungsmeldung				a) Keine				X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Datum

01.01.2024

Bahnübergang

Kaffee HAG
(Ü 5t)

- Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Überseestadt
„Cuxhavener Str.“

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

**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		
BUES 2000 LzH-ÜL	Gleis 141, 142	1	Störungs- meldung				a) Keine			X		
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X				

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

**Überseetor I
(Ü 7t)**

- Im Bahnhof

Datum

01.01.2024

Bremen Inland/
Rangierbezirk Überseestadt
„Str. Überseetor“

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

BÜ-Technik	BÜ-Lage in km	Ifd. Nr.	Art der Störung	Maßnahme				Bahnübergang ist gesichert	Bahnübergang ist nicht ausreichend gesichert	Bahnübergang ist nicht gesichert
				Sicherung durch Posten Schrw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
BUES 2000 LzH/2F-ÜS+FA	Gleis 20	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
		2	Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung		1*		a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
			Lichtzeichen / Blinklichter		1*		a) Keine			X
					1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Datum

01.01.2024

Bahnübergang

**Eduard-Schopf-Allee
(Ü 8t)**

Im Bahnhof

Bremen Inland/
Rangierbezirk Überseestadt
„Eduard-Schopf-Allee“

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

BÜ-Technik	BÜ-Lage in km	Ifd. Nr.	Art der Störung	Sicherung durch Posten			HP ²⁾	Maßnahme Einsatzzeiten + Hilfsmittel	Bahnübergang ist gesichert	Bahnübergang ist nicht ausreichend gesichert	Bahnübergang ist nicht gesichert
				Schrw	BÜP ¹⁾	7					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
RBÜT-ÜS	Gleis 200 km 0,941	1	Störungsmeldung				a) Keine				X
			Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung			1*	b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
		2	Lichtzeichen / Blinklichter		1*		a) Keine				X
			Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)		1*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
							a) Keine				X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

Lloydstraße
(Ü 9t)

- Im Bahnhof

Datum

01.01.2024

BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

Bremen Inland/
Rangierbezirk Überseestadt
„Lloydstraße“

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
RBÜT-ÜS	Gleis 200 km 0,685	1	Störungsmeldung				a) Keine			X
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
			Lichtzeichen / Blinklichter		2*		a) Keine			X
		2	Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)		2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		
					2*		a) Keine			X
							b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

Region Nord

Netz Bremen

Bahnübergang

**Hansator
(Ü 10t)**

Im Bahnhof

Datum

01.01.2024

Bremen Inland/
Rangierbezirk Überseestadt
„Stephanikirchenweide“

Unterschrift

**gez. Reichmann /
LBB**

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

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	
RBÜT-ÜS	Gleis 200 km 0,120	1	Störungsmeldung				a) Keine			X	
					2*		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
					2*		a) Keine			X	
		2	Lichtzeichen / Blinklichter				b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
					2*		a) Keine			X	
			Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)				b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	X			
					2*						

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Zusatzbestimmungen Bahnübergänge

Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 29.02.2024

Nr.	BÜ - Name	Gleis Nr.	BÜ-Technik	Sicherung bei Ausfall der technischen Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Bf Inlandshafen						
Technisch gesichert						
I1t	Hüttenstraße	233	NEBUE 70 2H-LzH-ÜS	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
I2t	Anton-Hacker-Straße	233	BUES 2000 LzH/F-ÜS-BÜSTRA	Anlage 4b	keine	
I3t	Windhukstraße	230	BUES 2000 LzH/F-ÜS+FA (BÜSTRA)	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
I4t	Südweststraße I	220, 230	BUES 2000 LzH/F-ÜS+FA (BÜSTRA)	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
I5t	Südweststraße II	Anschl.	BUES 2000 LzH/F-ÜS+FA	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
I6t	Hafenrandstraße	W317, 316	BUES2000-LzF-ÜS	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
I7t	Waterbergstraße	vor W318	BUES2000-LzH/F-ÜS	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
I8t	Waterbergstraße	155, 156				
I9t	Louis-Krages-Straße	401 (500)	BUES2000-LzH/F-ÜS (vLz)	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
I10t	Kap-Horn-Straße	500	BUES 2000 - Lz - QS	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
I11t	Ludwig-Plate-Straße	415, 434	BUES 2000 LzH/F-ÜS+FA	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
I12t	Strabag	233	BUES 2000 Lz-ÜS (Lz)	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	*
I13t	Ober-Bloibaum	233	BUES 2000 Lz-ÜS (Lz)	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	***

Summe aller Bahnübergänge:

Technisch gesichert:	20 Bahnübergänge	0 stillgelegt
Nicht technisch gesichert:	71 Bahnübergänge	0 stillgelegt
Dienstwege:	8 Dienstwege	0 stillgelegt

Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 29.02.2024

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	BÜ-Technik	Sicherung bei Ausfall der technischen Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Überseestadt						
Technisch gesichert						
Ü1t	Goosestraße I	141, 32	BUES 2000 LzH/F-ÜS (BÜSTRA)	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
Ü2t	Goosestraße II				allg. Straßenbeleuchtung	G.-Böhrnsen-Straße
Ü3t	Goosestraße II	33	BUES 2000 Lz-ÜS (BÜSTRA)	Anlage 4b	keine	Getreidestraße
Ü4t	Getreidestraße	141, 142	BUES 2000 Lz-ÜS (BÜSTRA)	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
Ü5t	Kaffee HAG	141, 142	BUES 2000 LzH-ÜL	Anlage 4b	keine	Grundstückeinfahrt
Ü6t	Posten 5, Emder Straße	141, 148	BUES 2000 LzH/2F-ÜS (vLz)	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	
Ü7t	Überseetor 1	20	BUES 2000 LzH/2F-ÜS+FA	Anlage 4b	allg. Straßenbeleuchtung	

Verzeichnis der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 29.02.2024

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	BÜ-Technik	Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Bf Inlandshafen						
Nicht technisch gesichert						
I3	Thielen	231, 232		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I4	Dubbers Albrecht	231, 232		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I5	Dubbers Albrecht	231		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I6	Grundstücksgesellschaft Beim Indust	231		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I7	Grundstücksgesellschaft Beim Indust	231		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I8	Ambrian Energy	230		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I9	Windhukstraße und	Anschl.		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	
	Windhukstraße	224		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	
I10	DS Weser-Petrol	224		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I11.1	V & V Kapital GmbH	224		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I11.2	GVO Vastgoed CV					
I13	Umweltbetrieb Bremen	160		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I14	Onyx Bremen Sarl, Tor 1, Pförtner	155, 156		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I15	Onyx Bremen Sarl, Tor 2	155, 156		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I16	Onyx Bremen Sarl, Tor 3	152		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I17	GEFO Bad Accessoires	152		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I18	Kloeckner Metals Germany Tor 2	505		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
I19	Use Akschen	505		408.4816 1 (3)	keine	
I25	Lexzau Scharbau	517		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt

Verzeichnis der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 29.02.2024

Nr.	BÜ - Name	Gleis Nr.	BÜ-Technik	Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Nicht technisch gesichert (Fortsetzung)						
I26	Kap-Horn-Straße	517		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	
I27	Kap-Horn-Straße	537		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	
I29	GVO Vastgoed CV, 5 Gleise	533-538		408.4816 1 (3)	Gleisfeldbeleuchtung	Grundstückeinfahrt
I50	IRBIS	231		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	Grundstückeinfahrt
Überseestadt						
Nicht technisch gesichert						
Ü1	Lexzau Scharbau - Tor 1	33		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü2	Lexzau Scharbau - Tor 6	33		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü3	Waller Beschäftigungs- und Qualifizier	33		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü4	Hafenstauerei Schultze	33		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü5.1	Hafenstauerei Schultze	33		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü5.2	HANSA Landhandel					
Ü6	J. Müller - 1	141,142,135		408.4816 1 (3)	keine	Hallenfahrt
Ü7	J. Müller - 2	141,142,135		408.4816 1 (3)	keine	Hallenfahrt
Ü8	Thomas Jakob	141		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü9	TUNA					
Ü10	PTS Group	20		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü11	Waller Stieg	20		408.4816 1 (3)		Fußgänger / Radfahrer
Ü12	Cuxhavener Straße	148		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	

Verzeichnis der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 29.02.2024

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	BÜ-Technik	Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Nicht technisch gesichert (Fortsetzung)						
Ü14	Vollers-Group	148		408.4816 1 (3)	keine	Hallenzufahrt
Ü15	Vollers-Group	148		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü16	J. Müller, Büro - III	148		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü17.1	J. Müller, Lager - I	148		408.4816 1 (3)	keine	Hallenzufahrt
Ü17.2	J. Müller, Rolltore im Gebäude	148		408.4816 1 (3)	keine	Rolltore im Gebäude
Ü18	Rigaer Straße / Cuxhavener Straße	148		408.4816 1 (3)	keine	
Ü19	HAG Gewerbepark	148		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü20	Vollers-Group	W113A, 149		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü21	Libauer Straße	148,149		408.4816 1 (3)	keine	
Ü22	Diersch und Schröder	148,149		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü23	J. Müller	148		408.4816 1 (3)	Hallenbeleuchtung	Hallenzufahrt
Ü24	J. Müller	148		408.4816 1 (3)	Hallenbeleuchtung	Hallenzufahrt
Ü25	Revaler Straße	148		408.4816 1 (3)	keine	
Ü26	Kaffee-Lagerei	148		408.4816 1 (3)	Hallenbeleuchtung	Hallenzufahrt
Ü27	Cuxhavener Straße	21		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	
Ü28	Waller Stieg	W B11		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	Fußgänger / Radfahrer
Ü29	Fabrikenufer hint. RM1	Ladegl.		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	
Ü30	Rolandmühle	221		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt

Verzeichnis der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 29.02.2024

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	BÜ-Technik	Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Nicht technisch gesichert (Fortsetzung)						
Ü31	Emder Straße / Fabrikenufer	221		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	
Ü32	Fabrikenufer hinter B1	Ladegl.		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	
Ü33	Vollers-Group	221		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü34	J. Müller VII, Speicher1	221		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü35	J. Müller VI, Silo 2 Süd	221		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü36	J. Müller V, Silo 2 Nord	221		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt
Ü37	Rigaer Straße / Fabrikenufer	221		408.4816 1 (3)	keine	
Ü40	HAG Gewerbepark	221		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	Grundstückeinfahrt
Ü42	Vollers-Group	221, 222		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	Grundstückeinfahrt
Ü43	Libauer Str. / Fabrikenufer	221,222		408.4816 1 (3)	keine	
Ü44	Revaler Str. / Fabrikenufer	1, 2, 3		408.4816 1 (3)	keine	
Ü45	Lackier-Team	7		408.4816 1 (3)	keine	
Ü46	Hafenstr.z.Speicherhof	7		408.4816 1 (3)	keine	Fußgänger
Ü47	Stephanikirchenweide	Kr Kellogg		408.4816 1 (3)	keine	Anschlussgleis
Ü48	Hoerneckeestr./Stephanikirchenweide	537,538,539		408.4816 1 (3)	allg. Straßenbeleuchtung	
Ü49	J. Müller	221,222		408.4816 1 (3)	keine	
Ü50	Diersch und Schröder	148,149		408.4816 1 (3)	keine	Grundstückeinfahrt

Verzeichnis der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 4d

Stand: 29.02.2024

Nr.	BÜ - Name	Gleis Nr.	BÜ-Technik	Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Dienstwege						
I1D	Obf, vorm Bahnhofsgeb.	4, 20, 21	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
I2D	Obf, Lade- u. Gefahrgutgleis	18, 19	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
I3D	Obf, Ladegleis Reitbrake	19	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
I4D	Obf, Ablaufberg "If"	17	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
I5D	Obf, Zuwegung Stw "If"	10, 11	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
I6D	Obf (Oslebsh. Landstr.)	GI 10-88	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
I7D	Ubf, Lagerplatz Oberbau	W301, 315	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
I8D	Obf, Lagerplatz "Im"	110	ohne		Gleisfeldbeleuchtung	

Bedienungsanweisungen für die technisch gesicherten Bahnübergänge

Bf Bremen-Inlandshafen

Anhang	Bahnübergang	Stand
I1t	Hüttenstraße	11.12.2016
I2t	Anton-Hacker-Straße	11.12.2016
I3t	Windhukstraße	11.12.2016
I4t	Südweststraße I	11.12.2016
I5t	Südweststraße II	15.12.2019
I6t,I7t,I8t	Hafenrandstraße (I6) / Waterbergstraße (I7t, 8t)	15.12.2019
I9t	Louis-Krages-Straße	06.12.2021
10t	Kap-Horn-Straße	08.12.2020
I11t	Ludwig-Plate-Straße	11.12.2016
I12t	Strabag	27.02.2024 *
I13t	Oberbloibaum	29.02.2024 *

Ortsstellbereich Überseestadt

Anhang	Bahnübergang	Stand
Ü1t	Goosestraße I	11.12.2016
Ü2t /Ü3t	Goosestraße II	11.12.2016
Ü4t	Getreidestraße	11.12.2016
Ü5t	Kaffee HAG	11.12.2016
Ü6t	Emder Straße, Posten 5	11.12.2016
Ü7t	Überseetor 1	11.12.2016

Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart NE 2H-LzH-ÜS

Hüttenstraße

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Hüttenstraße“ kreuzt das Gleis 233 des Bf Inlandshafen zum Gleisanschluss Stahlwerke Bremen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (NE 2H-LzH-ÜS).

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Halbschranken für die Straße.
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Einschaltkontakte aus Richtung Inlandshafen.
- 2.1.5. Einschalttaste (ET) mit Überwachungslampe (ÜL) aus Richtung Stahlwerke Bremen.
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.6. Ausschaltkontakte mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.7. Überwachungssignal (ÜS).
In der Grundstellung zeigt das Überwachungssignal den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.8. Läutwerk

2.2. Sicherungsablauf

Nach Einschaltung der Sicherungsanlage leuchtet an den Lichtzeichen gelbes Ruhelicht und das Läutwerk wird eingeschaltet. Nach 3s wechseln die Lichtzeichen auf rotes Dauerlicht. Nach 9s Rotlicht werden die Schrankenantriebe angeschaltet und die Schrankenbäume verlassen die obere Endlage. Die Schrankenbäume benötigen 6s zum Erreichen der unteren Endlage und das Läutwerk wird abgeschaltet. Nach Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs erfolgt die Signalfreigabe.

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage, die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet, alle Überwachungslampen erlöschen und das Überwachungssignal zeigt den Signalbegriff Bü0. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage befindet sich der BÜ wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

3.1.1. über Einschaltkontakte aus Richtung Inlandshafen

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt aus Richtung Inlandshafen fahrzeugbewirkt mit Befahren der Einschaltkontakte. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

Vom Zeitpunkt des Signalbegriff Bü 1 **muss** innerhalb von 160 Sekunden (Grundstellezeit) der Bahnübergang befahren werden!

3.1.2. über Einschalttaste (ET) am BÜ aus Richtung Stahlwerke Bremen

Aus Richtung Gleisanschluss Stahlwerke Bremen wird der BÜ mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste (ET) eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

Vom Zeitpunkt des Verlassens des Bahnübergangs **muss** der Gegeneinschaltkontakt innerhalb von 160 Sekunden (Grundstellezeit) befahren werden, da sonst eine rückwärtige Einschaltung erfolgt.

3.1.3. über Rangierschalter (RS) am BÜ

Für Rangierfahrten über den BÜ kann die Anlage mit einem Schlüssel „I⁰“ durch die 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

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt durch das Be- und Freifahren des Ausschaltkontaktees und der Bahnübergangsschleifen am BÜ.

3.2.2. über Rangierschalter (RS) am BÜ

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

4. Störungen

- 4.1. Wenn Störungen am Bü auftreten, zeigen die Überwachungssignale trotz eingeschalteter Anlage weiterhin den Signalbegriff Bü 0 und die Überwachungslampen an der Einschalttaste (ET) und Rangierschalter (RS) bleiben dunkel.
- 4.2. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der Bü nach geltender Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.3. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl If. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.4. Jede Störung ist vom Fdl If im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

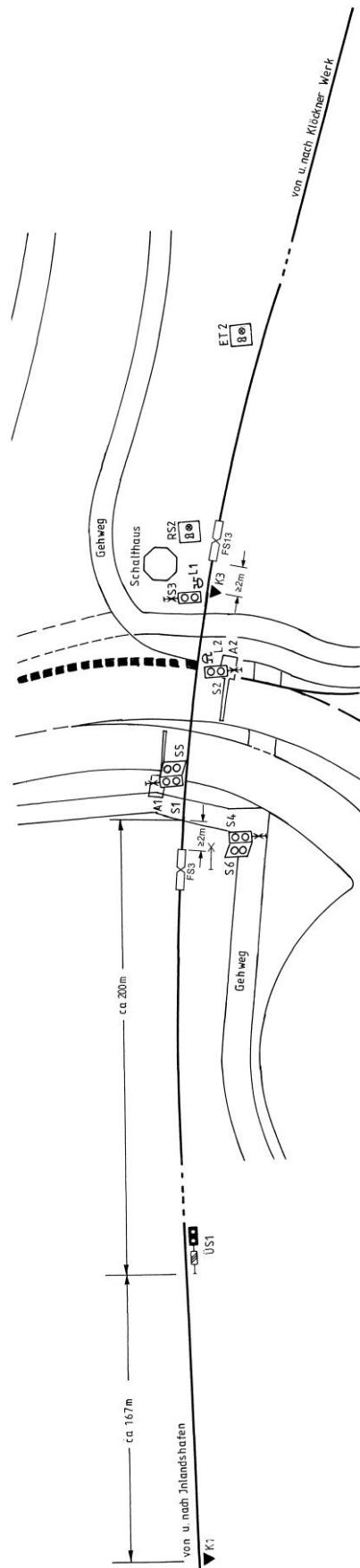
Aufgestellt: Bremerhaven, 02.12.2016

T. Stolte

Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000 LzH/F-ÜS-BÜSTRA

Anton-Hacker-Straße

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Anton-Hacker-Straße“ kreuzt das Gleis 233 des Bf Inlandshafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Vollschranken für den Rad-/Fußgängerüberweg und Halbschranken für die Straße.
- 2.1.3. Abhängigkeit zwischen Bahnübergangssicherungsanlage und Straßenlichtzeichenanlage (BÜSTRA).
- 2.1.4. Einschalttaste (ET) mit Überwachungslampe (ÜL) aus beiden Richtungen.
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.5. Ausschalttasten (AT).
- 2.1.6. Ausschaltenschleife mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.7. Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.8. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Anforderung Programm Straßenlichtzeichenanlage
12	Lichtzeichen S1- S4 werden direkt in Rotlicht angeschaltet. Anschaltung Fußgängerakustik.
17	Lichtzeichen S5 und S6 werden mit Gelblicht angeschaltet
20	Lichtzeichen S5 und S6 wechseln auf Rotlicht

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
31	Schrankenbäume A1-A6 verlässt die obere Endlage
37	Schrankenbäume A1-A6 erreicht die untere Endlage Abschaltung Fußgängerakustik
43	Signalfreigabe Überwachungssignal

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die unter Endlage, die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet, alle Überwachungslampen erlöschen und das Überwachungssignal zeigt den Signalbegriff Bü 0. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage befindet sich der Bü wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Aus beiden Richtungen muss vor dem Überwachungssignal an der Einschalttaste (ET) angehalten werden.

Die Einschaltung mit den Einschalttasten (ET) sind richtungsbezogen. Der Signalbegriff Bü 1 wird nur an dem Überwachungssignal direkt an der Einschalttaste angeschaltet, das andere zeigt weiter den Signalbegriff Bü 0.

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1. Einschaltung

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

Der Bü ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) an der Einschalttaste (ET).

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt durch das Be- und Freifahren der Ausschaltschleife am Bü.

3.2.2. über Ausschalttasten (AT) am Bü

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

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

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

4. Störungen

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

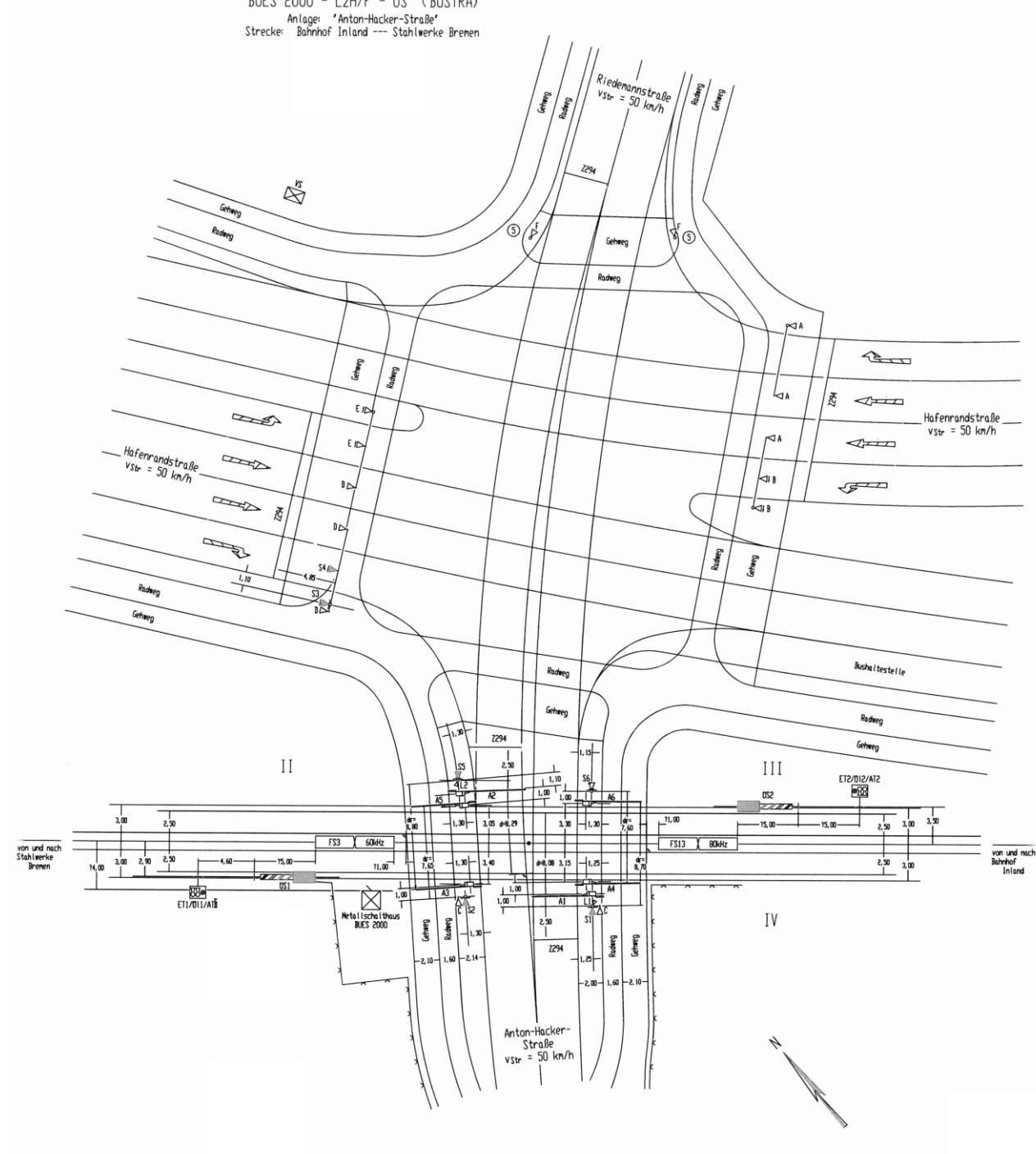
Aufgestellt: Bremerhaven, 02.12.2016

.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan

BUES 2000 - LZH/F - ÜS (BÜSTRA)
Anlage: 'Anton-Hacker-Straße'
Strecke: Bahnhof Inland --- Stahlwerke Bremen



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000 LzH/F-ÜS-BÜSTRA

Windhukstraße

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Windhukstraße“ kreuzt das Gleis 230 des Bf Inlandshafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Vollschranken für den Rad-/Fußgängerüberweg und Halbschranken für die Straße.
- 2.1.3. Abhängigkeit zwischen Bahnübergangssicherungsanlage und Straßenlichtzeichenanlage (BÜSTRA).
- 2.1.4. BÜ-BÜ-Abhängigkeit zum Bahnübergang „Südweststraße I“.
- 2.1.5. Unwirksamkeitstaste (UT) mit Überwachungslampe (ÜL) an der Einschaltenschleife.
Die Überwachungslampe ist in Grundstellung dunkel.
- 2.1.6. Einschaltenschleifen aus Richtung Stahlwerke Bremen.
- 2.1.7. Einschalttasten (ET) mit Überwachungslampen (ÜL) für beide Richtungen.
Die Überwachungslampen sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.8. Ausschalttasten (AT).
- 2.1.9. Ausschaltenschleife mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.10. Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.11. Fußgänerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Anforderung Programm Straßenlichtzeichenanlage
15	Lichtzeichen S1- S4 und S6-S7 werden direkt in Rotlicht angeschaltet. Lichtzeichen S8 und S9 werden mit Gelblicht angeschaltet. Anschaltung Fußgängerakustik.
18	Lichtzeichen S8 und S9 wechseln auf Rotlicht
46	Schrankenbäume A1-A4 verlassen die obere Endlage
56	Schrankenbäume A1-A4 erreichen die untere Endlage. Abschaltung Fußgängerakustik.

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die unter Endlage, die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet, alle Überwachungslampen erloschen und die Überwachungssignale zeigen den Signalbegriff Bü 0. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage befindet sich der Bü wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

3.1.1. über Einschaltschleifen aus Richtung Stahlwerke Bremen

Die Einschaltung der Bü-Anlage erfolgt aus Richtung Stahlwerke Bremen zugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschaltschleife. Danach beginnt der Bü mit seinem Programm.

Der Bü ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal und der Überwachungssignalwiederholer den Signalbegriff Bü 1 zeigen.

3.1.2. über Einschalttasten (ET) am Bü

3.1.2.1. aus Richtung Stahlwerke Bremen

Wurde fälschlicherweise an der Einschaltschleife die Unwirksamkeitstaste (UT) bedient oder liegt eine Einschaltstörung vor, kann der Bü mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET11-BÜ11+12** vor dem Überwachungssignalwiederholer eingeschaltet werden. Danach beginnt der Bü mit seinem Programm und zusätzlich bekommt der Bü „Südweststraße I“ einen Einschaltimpuls.

Der Bü ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn der Überwachungssignalwiederholer den Signalbegriff Bü 1 zeigt.

3.1.2.2. aus Richtung Inlandshafen (Unterbahnhof)

Für Rangierfahrten aus dem Unterbahnhof in Richtung Gleis 230 werden die Bahnübergänge „Südweststraße I“ und „Windhukstraße“ zusammen durch

Bedienung der Einschalttaste **ET12-BÜ11+12** am BÜ „Südweststraße I“ eingeschaltet.

Beide Bahnübergänge sind erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal vorm BÜ „Südweststraße I“ und der Überwachungssignal wiederhohler vorm BÜ „Windhukstraße“ den Signalbegriff Bü 1 zeigen.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt durch das Be- und Freifahren der Ausschaltschleife am BÜ.

3.2.2. über Ausschalttasten (AT) am BÜ

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

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

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

3.3. Bedienung Gleisanschluss HGM (Gleis 231)

Bei Fahrten in den Gleisanschluss HGM muss vor der Einschalttschleife angehalten und mit Hilfe des DB21 Schlüssels die Unwirksamkeitstaste (UT) bedient werden. Die Unwirksamkeit der Einschaltung durch die Einschalttschleifen wird durch Leuchten der Überwachungslampe (ÜL) angezeigt. Die Einschalttschleife muss nach dieser Bedienung innerhalb von 120s befahren werden.

4. Störungen

4.1. BÜ-BÜ Abhängigkeit

Die Bahnübergänge „Windhukstraße“ und „Südweststraße I“ haben für Fahrten im Gleis 230 aufgrund der kurzen Distanz zueinander eine BÜ-BÜ Abhängigkeit.

4.1.1. aus Richtung Stahlwerke Bremen

Bei Fahrten in Richtung Inlandshafen-Unterbahnhof werden beide Bahnübergänge zeitlich unmittelbar nacheinander über die Einschalttschleifen oder gleichzeitig mit der Einschalttaste ET11 eingeschaltet. Sollte bei beiden Einschaltungen das Überwachungssignal ÜS1-BÜ11 weiter den Signalbegriff Bü 0 zeigen muss zuerst eine Einschaltung mit Hilfe des DB21 Schlüssels an der Einschalttaste **ET1** direkt am Überwachungssignal ÜS1-BÜ11 versucht werden.

Bei erfolgter Sicherung der Anlage blinkt die Überwachungslampe (ÜL) an der Einschalttaste **ET1**. Bleibt diese dunkel, gilt der BÜ als gestört.

4.1.2. aus Richtung Inlandshafen-Unterbahnhof

Wurde der Bahnübergang „Südweststraße I“ z.B. aufgrund einer Störung mit seiner Einschalttaste ET2 eingeschaltet, muss der Bü „Windhukstraße“ ebenfalls separat eingeschaltet werden. Der Bü wird mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET2** eingeschaltet. Zuerst wird die Bahnanforderung an die Straßenverkehrsanlage weitergegeben, in der ein Programm zur Verkehrsregelung abläuft. Danach beginnt der Bü mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang ist gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET2** blinkt.*

Bleibt nach der Einschaltung die Überwachungslampe (ÜL) an der **ET2** dunkel, gilt der Bü als gestört.

4.2. Büstra-Schnittstelle

Fällt die Straßenlichtzeichenanlage z.B. durch einen Stromausfall aus oder ist die Büstra-Schnittstelle zu dieser Anlage gestört, zeigt das Überwachungssignal trotz eingeschalteter Anlage weiter den Signalbegriff Bü 0 und der Schrankenbaum A1 bleibt in der oberen Endlage. In diesem Fall gilt die Anlage als gestört und muss vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.

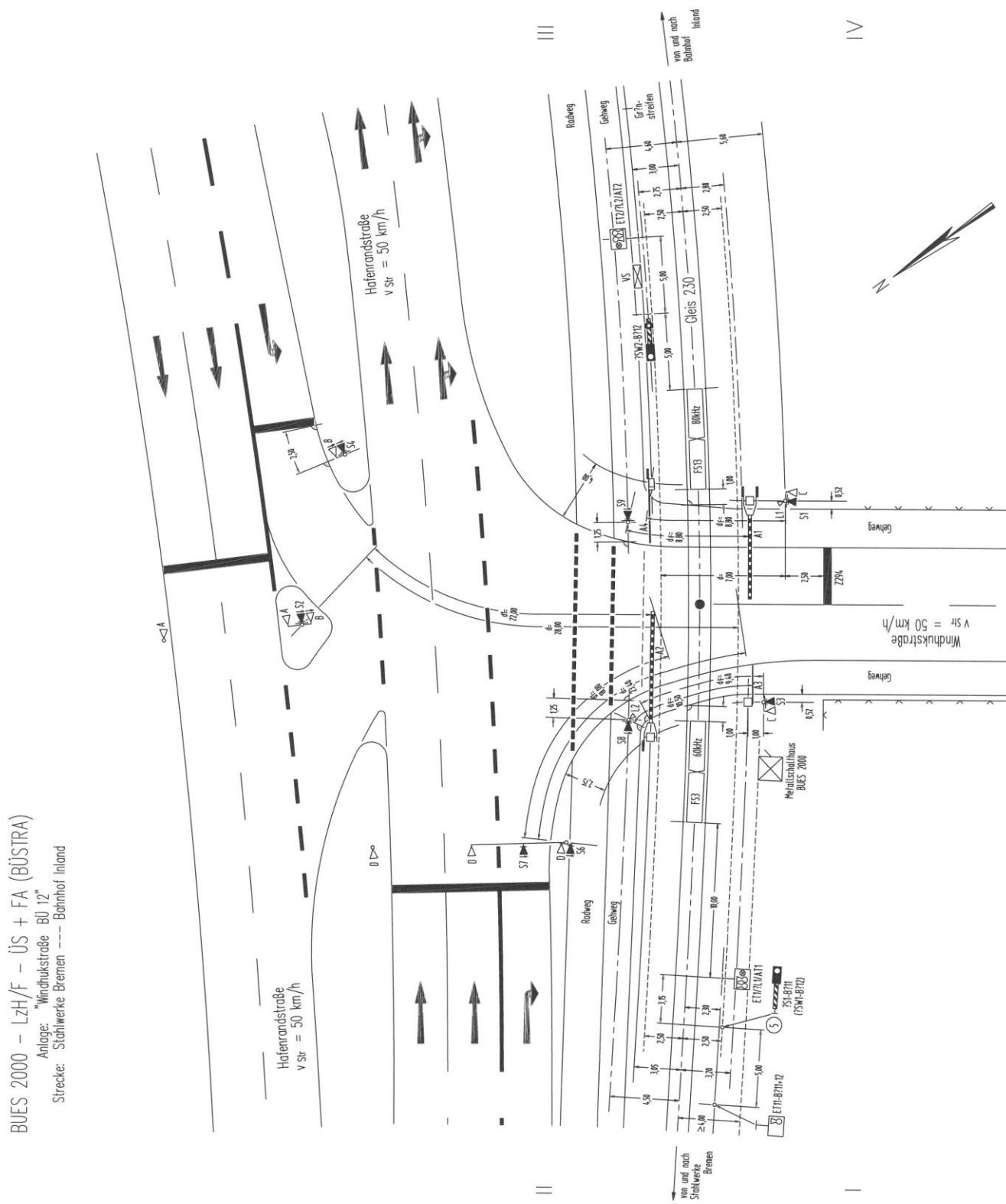
- 4.3. Wird der Bü nicht automatisch fahrzeugbewirkt ausgeschaltet, muss vom Betriebspersonal des EVU durch Bedienung der Ausschalttaste (AT) versucht werden, die Anlage auszuschalten.
- 4.4. Wenn Störungen am Bü auftreten, zeigen die Überwachungssignale trotz eingeschalteter Anlage weiterhin den Signalbegriff Bü 0 und die Überwachungslampen an der Einschalttaste (ET) bleiben dunkel.
- 4.5. 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 If. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.7. Jede Störung ist vom Fdl If im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

Aufgestellt: Bremerhaven, 02.12.2016

T. Stolte

.....
Torge Stolte
bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000 LzH/F-ÜS+FA (BÜSTRA)

Südweststraße I

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Südweststraße I“ kreuzt die Gleise zwischen den Weichen 342 und 345 im Bf Inlandshafen. 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-ÜL+FA (BÜSTRA)).

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1.** zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2.** Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Vollschranken für den Rad-/Fußgängerüberweg und Halbschranken für die Straße.
- 2.1.3.** Abhängigkeit zwischen Bahnübergangssicherungsanlage und Straßenlichtzeichenanlage (BÜSTRA).
- 2.1.4.** BÜ-BÜ-Abhängigkeit zum Bahnübergang „Windhukstraße“.
- 2.1.5.** Unwirksamkeitstaste (UT) mit Überwachungslampe (ÜL) an der Einschaltenschleife.
Die Überwachungslampe ist in Grundstellung dunkel.
- 2.1.6.** Einschaltenschleifen aus Richtung Stahlwerke Bremen.
- 2.1.7.** Einschalttasten (ET) mit Überwachungslampen (ÜL) für beide Richtungen.
Die Überwachungslampen sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.8.** Ausschalttasten (AT).
- 2.1.9.** Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in Grundstellung dunkel.
- 2.1.10.** Ausschaltenschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.11.** Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.12.** Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Anforderung Programm Straßenlichtzeichenanlage
20	Lichtzeichen S1 bis S7 werden direkt in Rotlicht angeschaltet. Lichtzeichen S8 bis S12 werden mit Gelblicht angeschaltet. Anschaltung Fußgängerakustik.
23	Lichtzeichen S8 bis S12 wechseln auf Rotlicht
42	Schrankenbäume A1 bis A6 verlassen die obere Endlage
52	Schrankenbäume A1-A4 erreichen die untere Endlage. Abschaltung Fußgängerakustik.

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die unter Endlage, die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet und alle Überwachungslampen erlöschen und die Überwachungssignale zeigen den Signalbegriff Bü 0. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage befindet sich der Bü wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

3.1.1. über Einschaltschleifen von Gleis 230 in Richtung Unterbahnhof

Die Einschaltung der Bü-Anlage erfolgt aus Richtung Stahlwerke Bremen fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschaltschleifen. Zuerst wird die Bahnanforderung an die Straßenverkehrsanlage weitergegeben, in der ein Programm zur Verkehrsregelung abläuft. Danach beginnt der Bü mit seinem Programm.

Der Bü ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal und der Überwachungssignalwiederholer den Signalbegriff Bü 1 zeigen.

3.1.2. über Einschalttasten (ET) am Bü

3.1.2.1. von Gleis 224/230 in Richtung Unterbahnhof

Vor dem Bahnübergang muss vor dem ÜSW1-BÜ11 an der Einschalttaste gehalten werden. Der Bü wird mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET1** eingeschaltet. Zuerst wird die Bahnanforderung an die Straßenverkehrsanlage weitergegeben, in der ein Programm zur Verkehrsregelung abläuft. Danach beginnt der Bü mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET1** blinkt und das Überwachungssignal ÜSW1-BÜ11 den Signalbegriff Bü 1 zeigt.*

3.1.2.2. von Gleis 220 in Richtung Unterbahnhof

Vor dem Bahnübergang muss an der Einschalttaste gehalten werden. Der Bü wird mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET2b** einge-

schaltet. Zuerst wird die Bahnanforderung an die Straßenverkehrsanlage weitergegeben, in der ein Programm zur Verkehrsregelung abläuft. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET2b** blinkt.*

3.1.2.3. aus Unterbahnhof in Richtung Gleis 230

Vor dem Bahnübergang muss vor dem ÜS2-BÜ11+BÜ12 an der Einschalttaste angehalten werden. Der BÜ wird mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET12-BÜ11+12** eingeschaltet, zusätzlich bekommt der BÜ „Windhukstraße“ einen Einschaltimpuls. Zuerst wird die Bahnanforderung an die Straßenverkehrsanlage weitergegeben, in der ein Programm zur Verkehrsregelung abläuft. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS2-BÜ11+BÜ12 den Signalbegriff Bü 1 zeigt.

Hinweis

Aufgrund des kurzen Abstandes zum benachbarten BÜ „Windhukstraße“ ist für diese Einschaltung gleichzeitig die Signalfreigabe des BÜ „Windhukstraße“ im Überwachungssignal ÜS2-BÜ11+BÜ12 integriert.

3.1.2.4. aus Unterbahnhof in Richtung Gleis 224

Vor dem Bahnübergang muss vor dem ÜS2-BÜ11+BÜ12 an der Einschalttaste angehalten werden. Der BÜ wird mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET2** eingeschaltet, hierbei bekommt der BÜ „Windhukstraße“ **keinen** Einschaltimpuls. Zuerst wird die Bahnanforderung an die Straßenverkehrsanlage weitergegeben, in der ein Programm zur Verkehrsregelung abläuft. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET2** blinkt. Das Überwachungssignal ÜS2-BÜ11+BÜ12 zeigt den Signalbegriff Bü 0.*

3.1.2.5. aus Unterbahnhof in Richtung Gleis 220

Vor dem Bahnübergang muss an der Einschalttaste angehalten werden. Der BÜ wird mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET1b** eingeschaltet. Zuerst wird die Bahnanforderung an die Straßenverkehrsanlage weitergegeben, in der ein Programm zur Verkehrsregelung abläuft. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET1b** blinkt.*

3.1.3. über Rangierschalter (RS) am BÜ

Für Rangierarbeiten über den BÜ kann die Anlage mit einem Schlüssel „I⁰“ durch Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter (RS) eingeschaltet werden. Zuerst wird die Bahnanforderung an die Straßenverkehrsanlage weitergegeben, in der ein Pro-

gramm zur Verkehrsregelung abläuft. 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

Wurde der BÜ durch die Einschaltschleifen oder eine Einschalttaste (ET) eingeschaltet, erfolgt die Ausschaltung der Anlage fahrzeugbewirkt durch das Be- und Freifahren der Ausschaltschleife am BÜ.

3.2.2. über Ausschalttasten (AT) am BÜ

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

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

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

3.2.3. Rangierschalter (RS) am BÜ

Wurde der BÜ vom Betriebspersonal des EVU mit dem Rangierschalter eingeschaltet, bleibt er so lange gesichert, bis der Schlüssel „I⁰“ durch eine Linksdrehung entnommen wird.

3.3. Bedienung Gleisanschluss HGM (Gleis 231)

Bei Fahrten in den Gleisanschluss HGM muss vor der Einschaltschleife angehalten und mit Hilfe des DB21 Schlüssels die Unwirksamkeitstaste (UT) bedient werden. Die Unwirksamkeit der Einschaltung durch die Einschaltschleifen wird durch Leuchten der Überwachungslampe (ÜL) angezeigt. Die Einschaltschleife muss nach dieser Bedienung innerhalb von 120s befahren werden.

4. Störungen

4.1. BÜ-BÜ Abhängigkeit

Die Bahnübergänge „Windhukstraße“ und „Südweststraße I“ haben für Fahrten im Gleis 230 aufgrund der kurzen Distanz zueinander eine BÜ-BÜ Abhängigkeit.

4.1.1. aus Richtung Stahlwerke Bremen

Wurde der Bahnübergang „Windhukstraße“ z.B. aufgrund einer Störung mit seiner Einschalttaste ET1 eingeschaltet, muss vor dem BÜ „Südweststraße I“ angehalten und dieser ebenfalls separat eingeschaltet werden. Der BÜ wird mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET1** eingeschaltet. Zuerst wird die Bahnanforderung an die Straßenverkehrsanlage weitergegeben, in der ein Programm zur Verkehrsregelung abläuft. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang ist gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET1** blinkt. Das Überwachungssignal ÜSW1-BÜ11 zeigt den Signalbegriff Bü 0.*

Bleibt nach der Einschaltung die Überwachungslampe (ÜL) an der **ET1** dunkel, gilt der Bü als gestört.

4.1.2. aus Richtung Inlandshafen-Unterbahnhof

Bei Fahrten in Richtung Stahlwerke Bremen werden beide Bahnübergänge gleichzeitig über die Einschalttaste ET12 eingeschaltet. Sollte bei dieser Einschaltung das Überwachungssignal ÜS2-BÜ11+12 weiter den Signalbegriff Bü 0 zeigen muss zuerst eine Einschaltung mit Hilfe des DB21 Schlüssels an der Einschalttaste **ET2** direkt am Überwachungssignal versucht werden. Bei dieser Bedienung zeigen die Überwachungssignale weiterhin den Signalbegriff Bü 0. Bei erfolgter Sicherung der Anlage blinkt die Überwachungslampe (ÜL) an der Einschalttaste **ET2**. Bleibt diese dunkel, gilt der Bü als gestört.

4.2. BÜSTRA-Schnittstelle

Fällt die Straßenlichtzeichenanlage z.B. durch einen Stromausfall aus oder ist die BÜSTRA-Schnittstelle zu dieser Anlage gestört, zeigt das Überwachungssignal trotz eingeschalteter Anlage weiter den Signalbegriff Bü 0 und der Schrankenbaum A1 bleibt in der oberenendlage. In diesem Fall gilt die Anlage als gestört und muss vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.

- 4.3. Wird der Bü nicht automatisch fahrzeugbewirkt ausgeschaltet, muss vom Betriebspersonal des EVU durch Bedienung der Ausschalttaste (AT) versucht werden, die Anlage auszuschalten.
- 4.4. Wenn Störungen am Bü auftreten, zeigen die Überwachungssignale trotz eingeschalteter Anlage weiterhin den Signalbegriff Bü 0 und die Überwachungslampen an der Einschalttaste (ET) bleiben dunkel.
- 4.5. 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 If. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.7. Jede Störung ist vom Fdl If im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

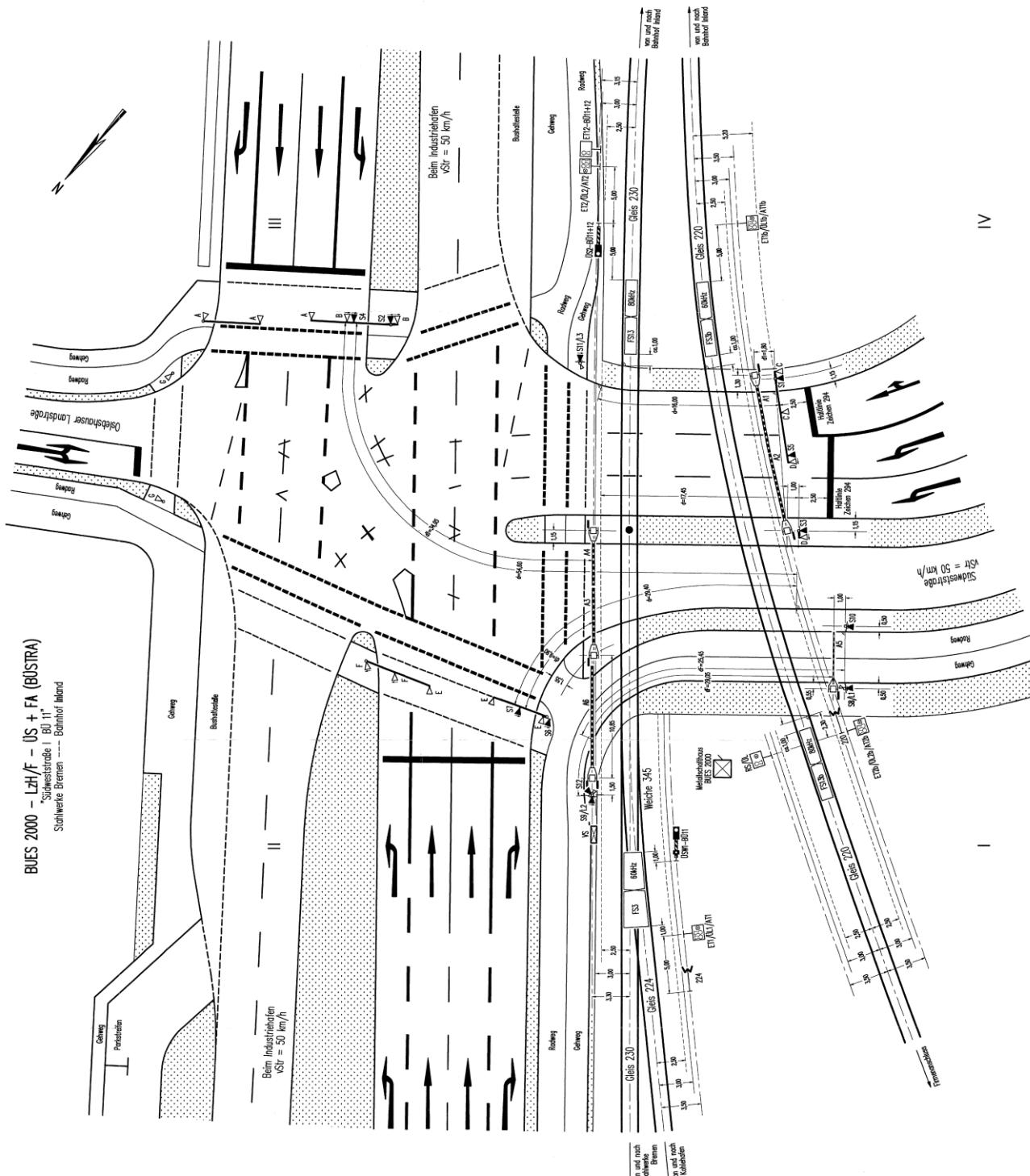
Aufgestellt: Bremerhaven, 02.12.2016



Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000 LzH/F-ÜL+FA

Südweststraße II

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Südweststraße II“ kreuzt die Gleise der Gleisanschliesser Weserport und Tiemann im Bf Inlandshafen. 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-ÜL+FA).

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Vollschranken für den Rad-/Fußgängerüberweg und Halbschranken für die Straße.
- 2.1.3. Einschalttasten (ET) mit Überwachungslampen (ÜL) für beide Richtungen.
Die Überwachungslampen sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Ausschalttasten (AT).
- 2.1.5. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in Grundstellung dunkel.
- 2.1.6. Ausschaltschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.7. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Lichtzeichen S5 und S6 werden mit Gelblicht angeschaltet Anschaltung Fußgängerakustik
3	Lichtzeichen S5 und S6 wechseln auf Rotlicht
40	Lichtzeichen S1 bis S4 werden mit Gelblicht angeschaltet
43	Lichtzeichen S1 bis S4 wechseln auf Rotlicht
56	Schrankenbäume A1-A4 verlassen die obere Endlage
62	Schrankenbäume A1-A4 erreichen die untere Endlage. Abschaltung Fußgängerakustik.

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die unter Endlage, die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet und alle Überwachungslampen erlöschen. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage befindet sich der BÜ wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Aus allen Richtungen muss zwingend vor dem BÜ in Höhe der Einschalttasten (ET) angehalten werden.

Damit der Bahnübergang zügig be- und wieder freigefahren werden kann, ist darauf zu achten, dass der benötigte Fahrweg vom Fdl If bereit vor Einschalten der Anlage eingesellt ist.

3.1. Einschaltung

Eine zugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1.1. über Einschalttasten (ET) am BÜ

3.1.1.1. aus Gleisanschluss ohne Weiterfahrt über BÜ Hafenrandstraße

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET1** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET1** blinkt.*

Hinweis

Bei dieser Einschaltung wird kein anderer BÜ eingeschaltet.

3.1.1.2. aus Gleisanschluss mit Weiterfahrt Richtung Gleis 150

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET7a** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm. Zusätzlich wird der Bahnübergang Hafenrandstraße (I6t) automatisch verzögert eingeschaltet.

*Der Bahnübergang Südweststraße II ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET7a** blinkt.*

*Die Signalfreigabe des BÜ Hafenrandstraße erfolgt separat durch das eigene Überwachungssignal **ÜS2b.I** direkt am BÜ.*

*

*

3.1.1.3. aus Gleisanschluss mit Weiterfahrt Richtung Gleis 155 / 156

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET8b** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm. Zusätzlich wird der Bahnübergang Hafenrandstraße (I6t) und der Bahnübergang Waterbergstraße (I7t/I8t) automatisch verzögert eingeschaltet.

*Der Bahnübergang Südweststraße II ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET8b** blinkt.*

*Die Signalfreigabe der Bahnübergänge Hafenrandstraße und Waterbergstraße erfolgt gemeinsam durch das Überwachungssignal **ÜS1a.I+II** direkt am BÜ Hafenrandstraße.*

*
*
*

3.1.1.4. aus Richtung Inlandshafen (Unterbahnhof)

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET2** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET2** blinkt.*

3.1.2. über 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

Wurde der BÜ durch eine Einschalttaste eingeschaltet, erfolgt die Ausschaltung der Anlage fahrzeugbewirkt durch das Be- und Freifahren der Ausschaltschleife am BÜ.

3.2.2. über Ausschalttasten (AT) am BÜ

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

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

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

3.2.3. Rangierschalter (RS) am BÜ

Wurde der BÜ vom Betriebspersonal des EVU mit dem Rangierschalter eingeschaltet, bleibt er so lange gesichert, bis der Schlüssel „I⁰“ durch eine Linksdrehung entnommen wird.

4. Störungen

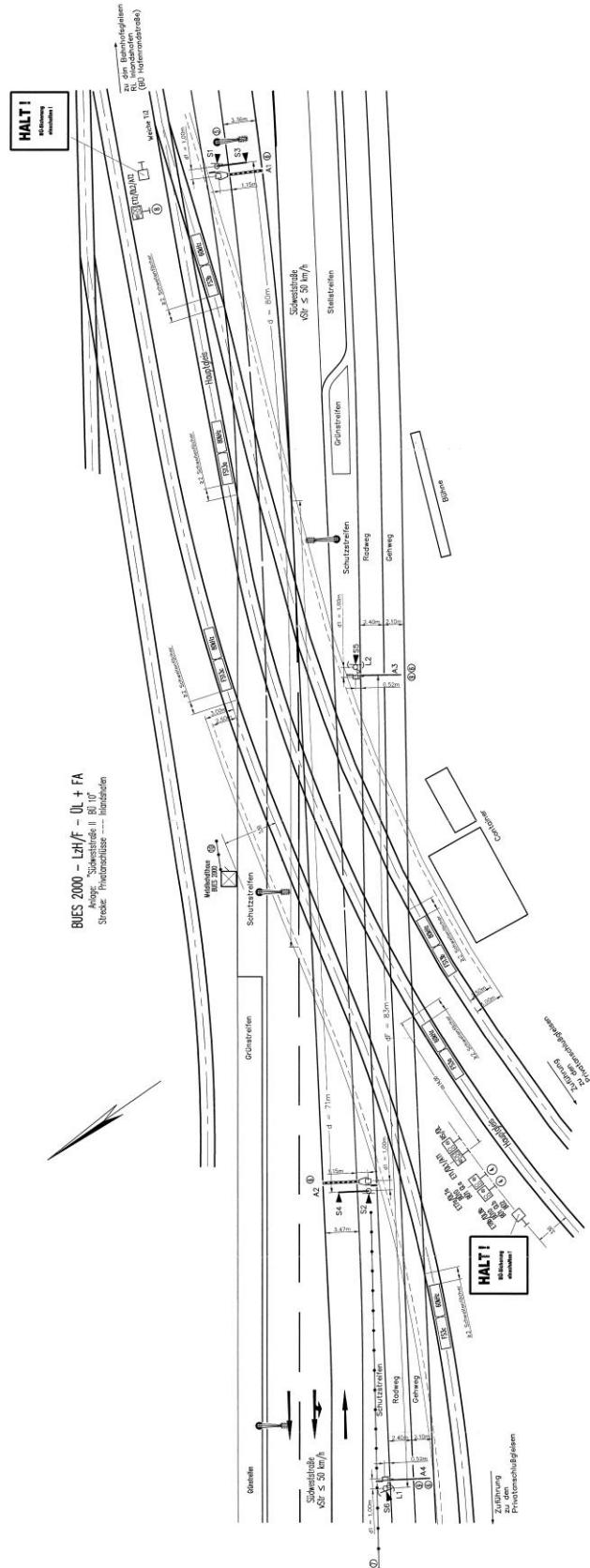
- 4.1. Wenn Störungen am BÜ auftreten, bleiben die Überwachungslampen an der Einschalttaste (ET) trotz eingeschalteter Anlage dunkel.
- 4.2. Wird der BÜ nicht automatisch fahrzeugbewirkt ausgeschaltet, muss vom Betriebspersonal des EVU durch Bedienung der Ausschalttaste (AT) versucht werden, die Anlage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

Aufgestellt: Bremerhaven, 10.12.2019

T. Stolte

.....
Torge Stolte
bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES2000-LzF-ÜS

Hafenrandstraße (I6t)

und die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES2000- LzH/F-ÜS

Waterbergstraße (I7t / I8t)

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Hafenrandstraße“ [**BÜ I**] kreuzt die Gleise vor den Weichen 316 und 317 im Bf Inlandshafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger und Radfahrer.

Der Bahnübergang „Waterbergstraße“ [**BÜ II**] kreuzt das Gleis zwischen den Weichen 317 und 318. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Die BÜs sind durch jeweils eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (BUES2000).

Beide Anlagen befinden sich in einer BÜ-BÜ Abhängigkeit.

Zusätzlich können beide BÜs gleisabhängig mit den ET-Tasten **ET7b** und **ET8a** des BÜ „Südweststraße II“ eingeschaltet werden.

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. Einschaltschleife aus Richtung Gleis 150.

2.1.4. Einschalttasten (ET) mit Überwachungslampen (ÜL) für alle Richtungen.
Die Überwachungslampen sind in der Grundstellung dunkel.

2.1.5. Hilfseinschalttaste (HET) und Hilfsausschalttaste (HAT).
Die Hilfstasten befinden sich am Betonhaus.

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

2.1.7. Überwachungssignale (ÜS)
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0

2.1.8. Ausschaltschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)

2.1.9. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

2.2.1. BÜ „Hafenrandstraße“ [BÜ I]

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Lichtzeichen S1 bis S4 werden mit Gelblicht angeschaltet Anschaltung Fußgängerakustik
3	Lichtzeichen S1 bis S4 wechseln auf Rotlicht
19	Schrankenbäume A1 und A2 verlassen die obere Endlage
25	Schrankenbäume A1 und A2 erreichen die untere Endlage. Abschaltung Fußgängerakustik. Signalfreigabe Überwachungssignale (ÜS) und -lampen (ÜL)
Wird der Bahnübergang nicht befahren	
240	Ablauf Zeitüberschreitung

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage und alle Überwachungssignale (ÜS) und Überwachungslampen (ÜL) erlöschen. Erst mit Erreichen der oberen Endlage werden die roten Lichtzeichen abgeschaltet und der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

2.2.2. BÜ „Waterbergstraße“ [BÜ II]

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Lichtzeichen S11 bis S19 werden mit Gelblicht angeschaltet Anschaltung Fußgängerakustik
5	Lichtzeichen S11 bis S19 wechseln auf Rotlicht
24	Schrankenbäume A11 bis A14 verlassen die obere Endlage
30	Schrankenbäume A11 bis A14 erreichen die untere Endlage. Abschaltung Fußgängerakustik. Signalfreigabe Überwachungssignale (ÜS) und -lampen (ÜL)
Wird der Bahnübergang nicht befahren	
240	Ablauf Zeitüberschreitung

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage und alle Überwachungssignale (ÜS) und Überwachungslampen (ÜL) erlöschen. Erst mit Erreichen der oberen Endlage werden die roten Lichtzeichen abgeschaltet und der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt aus allen Richtungen händisch über ET-Tasten und zusätzlich aus Gleis 150 automatisch, fahrzeugbewirkt mit befahren der Einschaltschleife.

Bei den Bahnübergangssicherungsanlagen wurden jeweils eine **BÜ-bezogene Zeitüberschreitungsmeldung** und die gleisabhängige und richtungsabhängige ÜS-Anzeigedauer projektiert.

Bei den Überwachungssignalen **ÜS1a.I+II** und **ÜS2.I+II** wird die Signalfreigabe beider Bahnübergänge ausgewertet und angezeigt.

3.1. Einschaltung

3.1.1. über Einschaltschleifen aus Gleis 150 in Richtung Inlandshafen-Unterbahnhof (aus Richtung 1b in Richtung 2b/1a)

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage „Hafenrandstraße“ erfolgt durch das Befahren der richtungserkennenden Einschaltschleifen.

Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS1b.I den Signalbegriff Bü 1 zeigt.

Hinweis

Der Bahnübergang „Waterbergstraße“ wird bei dieser Bedienung nicht eingeschaltet.

3.1.2. über Einschalttasten (ET) am BÜ

3.1.2.1. aus Gleis 150 in Richtung Inlandshafen-Unterbahnhof (aus Richtung 1b in Richtung 2b/1a)

Liegt z.B. eine Einschaltstörung vor, kann der BÜ mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET1b.I** eingeschaltet werden.

Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste ET1b.I blinkt.

Zusätzlich zeigt das Überwachungssignal ÜS1b.I den Signalbegriff Bü 1.

Hinweis

Der Bahnübergang „Waterbergstraße“ wird bei dieser Bedienung nicht eingeschaltet.

3.1.2.2. aus Gleis 155/156 in Richtung Inlandshafen-Unterbahnhof
(aus Richtung 2a in Richtung 1a/2b)

Für diese Fahrt gilt: Halt am BÜ!

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET2a.I+II** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Zusätzlich wird der Bahnübergang Hafenrandstraße (I6t) automatisch eingeschaltet.

*Beide Bahnübergänge „Waterbergstraße“ und „Hafenrandstraße“ sind erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal **ÜS2.I+II** den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET2a.I+II**.*

3.1.2.3. aus Gleis 176-187 in Richtung Gleis 155/156
(aus Richtung 1a/2b in Richtung 2a)

Für diese Fahrt gilt: Halt am BÜ!

Nach dem Anhalten werden die BÜs „Hafenrandstraße“ (I6t) und „Waterbergstraße“ (I7t, I8t) mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET1a-1.I+II**, **ET1a-2.I+II**, bzw. **ET1a-3.I+II** eingeschaltet.

Danach beginnen beide BÜs mit ihren Programmen.

*Beide Bahnübergänge „Waterbergstraße“ und „Hafenrandstraße“ sind erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal **ÜS1a.I+II** den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET1a-1.I+II**, **ET1a-2.I+II** und **ET1a-3.I+II**.*

3.1.2.4. aus Gleis 176-187 in Richtung Gleis 150
(aus Richtung 1a/2b in Richtung 1b)

Für diese Fahrt gilt: Halt am BÜ!

Nach dem Anhalten wird der BÜ „Hafenrandstraße“ (I6t) mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET2b-1.I**, **ET2b-2.I**, bzw. **ET2b-3.I** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang „Hafenrandstraße“ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das zugehörige Überwachungssignal **ÜS2b.I** den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET2b-1.I**, **ET2b-2.I**, und **ET2b-3.I**.*

Hinweis

Der Bahnübergang „Waterbergstraße“ wird bei dieser Bedienung nicht eingeschaltet.

3.1.2.5. aus Gleisanschluss in Richtung Gleis 150

Nach dem Anhalten vor BÜ „Südweststraße II“ werden die BÜs „Südweststraße II“ und „Hafenrandstraße“ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET7a** eingeschaltet. Danach beginnen beide BÜs mit ihren Programmen.

*Der Bahnübergang „Südweststraße II“ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET8b** blinkt.*

*Die Signalfreigabe des BÜ „Hafenrandstraße“ erfolgt durch den Signalbegriff Bü 1 am Überwachungssignal **ÜS2b.I**.*

Der Bahnübergang „Waterbergstraße“ wird bei dieser Bedienung nicht eingeschaltet.

3.1.2.6. aus Gleisanschluss in Richtung Gleis 155/156

Nach dem Anhalten vor BÜ „Südweststraße II“ werden die BÜs „Südweststraße II“, „Hafenrandstraße“ und „Waterbergstraße“ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET8b** eingeschaltet. Danach beginnen alle BÜs mit ihren Programmen.

*Der Bahnübergang „Südweststraße II“ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET8b** blinkt.*

*Die Signalfreigabe der Bahnübergänge „Hafenrandstraße“ und „Waterbergstraße“ erfolgt durch den Signalbegriff Bü 1 am Überwachungssignal **ÜS1a.I+II**.*

3.1.3. über Rangierschalter (RS) am BÜ

Bei Rangierarbeiten kann der BÜ „Hafenrandstraße“ alleine mit einem Schlüssel DB 21 durch Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter **RS.I** BÜ-bezogen eingeschaltet werden. Der Bahnübergang ist ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) des Rangierschalters RS.I blinkt.

Der Bahnübergang „Waterbergstraße“ wird bei dieser Bedienung nicht eingeschaltet.

Bei Rangierarbeiten über die BÜ „Hafenrandstraße“ und BÜ „Waterbergstraße“ können beide Anlage mit einem Schlüssel DB 21 durch Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter **RS1.I+II** oder **RS2.I+II** BÜ-bezogen eingeschaltet werden. Beide Bahnübergänge sind ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) des verwendeten Rangierschalters blinkt.

3.1.4. über Hilfseinschalttasten HET am BÜ

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage kann zusätzlich einzeln, gleisbezogen durch die Hilfs-Einschalt- Taste erfolgen. Für BÜ „Hafenrandstraße“ mit **HETa.I** oder **HETb.I** und für BÜ „Waterbergstraße“ mit **HET.II**.

Da es sich um eine Hilfsfunktion handelt, erfolgt keine Signalfreigabe.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Wurde der BÜ eingeschaltet, erfolgt die Ausschaltung der Anlage fahrzeugbewirkt durch das Be- und Freifahren der Ausschaltschleifen am BÜ.

3.2.2. Rangierschalter (RS) am BÜ

Wurde der BÜ vom Betriebspersonal des EVU mit dem Rangierschalter eingeschaltet, bleibt er so lange gesichert, bis der Schlüssel „I⁰“ durch eine Linksdrehung entnommen wird.

3.2.3. Hilfsausschalttasten (HAT) am BÜ

Die Ausschaltung der BÜ-Sicherungsanlage kann auch mittels der Hilfsausschalttasten am BÜ erfolgen.

Für BÜ „Hafenrandstraße“: HATa.I oder HATb.I

Für BÜ „Waterbergstraße“: HAT.II

Achtung: die Hilfsausschalttaste schaltet die BÜ-Sicherungsanlage auch dann aus, wenn eine Rangiereinheit auf dem BÜ steht.
Somit muss vor dem Betätigen der Hilfsausschalttaste geprüft werden, ob der Bahnübergang bzw. das Gleis frei von Eisenbahnfahrzeugen ist.

3.3. Zeitüberschreitung

Beide Bahnübergänge sind mit einer BÜ-bezogenen Zeitüberschreitungsmeldung ausgestattet.

Wurden nach erfolgter Einschaltung und abgelaufener Anzeigedauer die Ausschaltschleifen der Bahnübergänge nicht befahren, werden die Lampen in den Überwachungssignalen dunkel geschaltet (BÜ 0).

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

- durch eine Rangierfahrt die entsprechenden Ausschaltschleifen befahren und wieder freigefahren wurden (**Sicherung des BÜ gem. Ril 408.4818 durch das Betriebspersonal des EVU erforderlich**),
- die HAT bedient wird oder
- eine Fachkraft LST den BÜ in Grundstellung gebracht hat.

4. Störungen

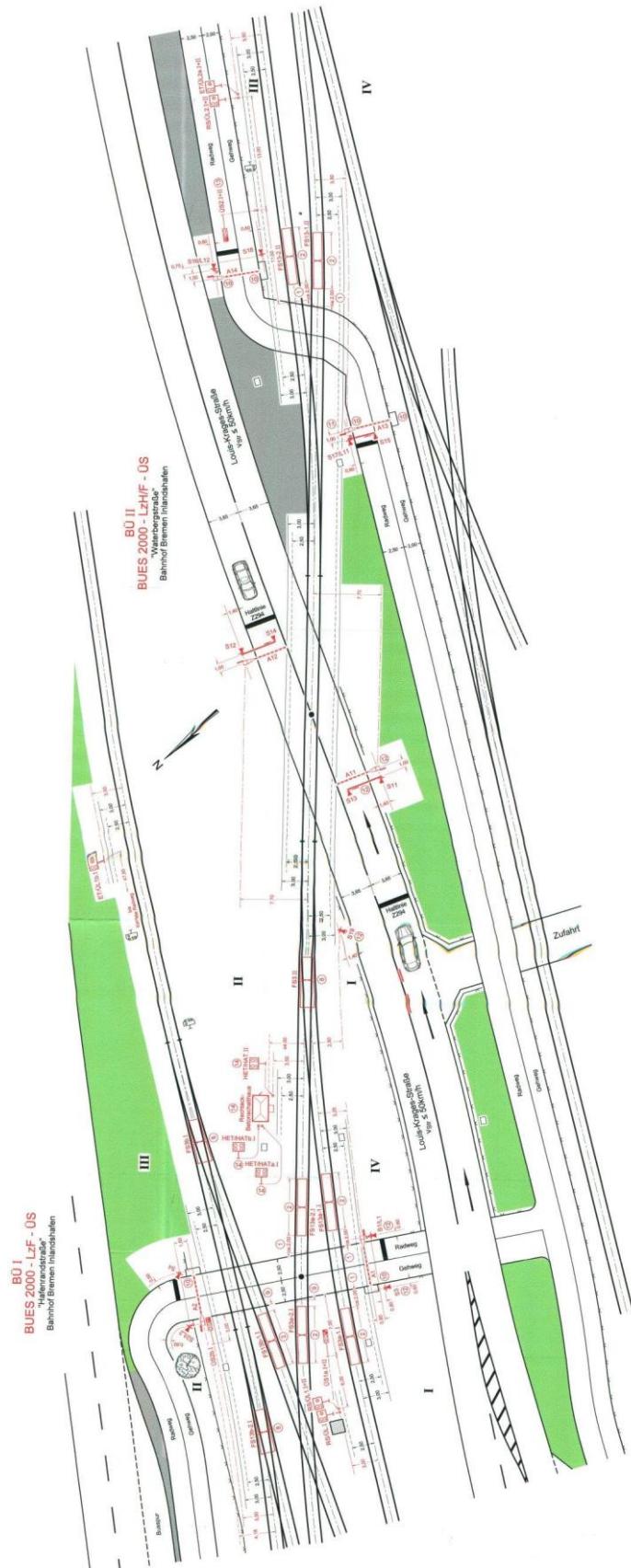
- 4.1. Wenn Störungen am Bü auftreten, zeigen die Überwachungssignale trotz eingeschalteter Anlage weiterhin den Signalbegriff Bü 0 und alle Überwachungslampen bleiben dunkel.
- 4.2. Wird ein Bü nicht automatisch fahrzeugbewirkt ausgeschaltet, muss vom Betriebspersonal des EVU durch Bedienung der Hilfsausschalttaste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

Aufgestellt: Bremerhaven, 10.12.2019

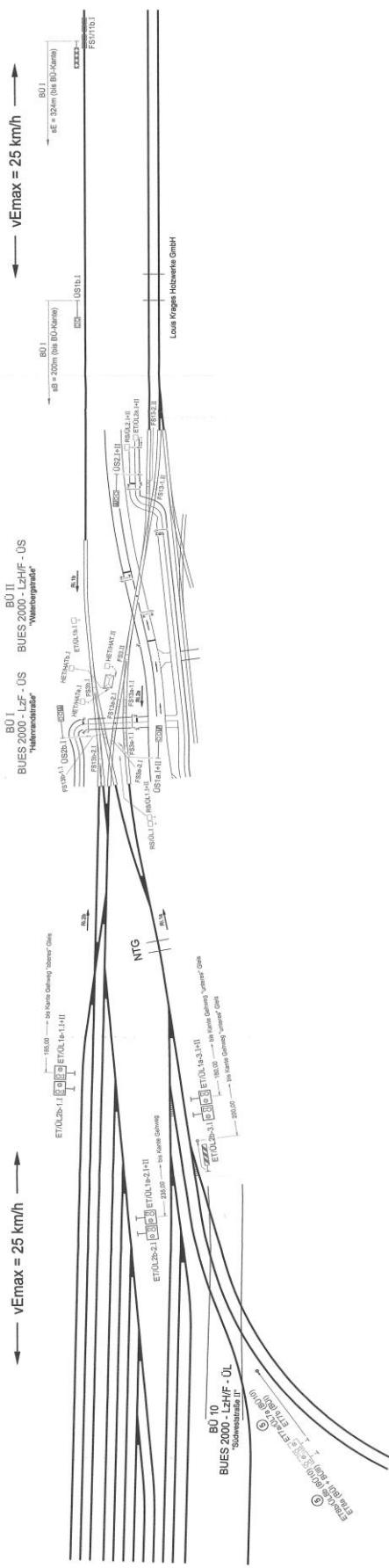
T. Stolte

.....
Torge Stolte
bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan 1



Lageplan 2



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000-LzH/F-ÜS (vLz)

Louis-Krages-Straße

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Louis-Krages-Straße“ kreuzt zwischen Gleis 401 und 500 im Bf Bremen-Inlandshafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine eingleisige, zugeschaltete Bahnübergangssicherungsanlage mit Überwachungssignalen gesichert (BUES 2000 LzH/F-ÜS (vLz)).

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 und Halbschranken für die Straße.
- 2.1.3. Automatische Einschaltung mit Auto-ET aus Richtung Gleis 500 kommend.
- 2.1.4. Einschaltschleifen aus Richtung Gleis 401 kommend.
- 2.1.5. Hilfstasten HET/HAT.
- 2.1.6. Hilfseinschaltung AUTO-HET aus Richtung GI 401 kommend.
- 2.1.7. Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.8. Ausschaltschleife mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.9. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung. Vorgeschaltete Lichtzeichen S9 und S10 werden mit Gelblicht angeschaltet.
5	Vorgeschaltete Lichtzeichen S9 und S10 wechseln auf Rotlicht.
15	Lichtzeichen S1 bis S8 werden mit Gelblicht angeschaltet. Anschaltung Fußgängerakustik.

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
40	Schrankenbäume A1 bis A6 verlassen die obere Endlage.
20	Lichtzeichen S1 bis S8 wechseln auf Rotlicht, Signalfreigabe Überwachungssignal ÜS 2 Gl. 401.
46	Schrankenbäume A1 bis A6 erreichen die untere Endlage. Signalfreigabe Überwachungssignal ÜS1 Gleis 500. Abschaltung der Fußgängerakustik. Lichtzeichen S9 und S10 Rotlicht wird abgeschaltet.
Wird der Bahnübergang nicht befahren	
110	Abschaltung Überwachungssignal ÜS 2 auf Bü 0. Der Bahnübergang bleibt weiterhin eingeschaltet.
180	Abschaltung Überwachungssignal ÜS 1 auf Bü 0. Der Bahnübergang bleibt weiterhin eingeschaltet.

Bei der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage und alle Überwachungssignale (ÜS) erlöschen. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage, werden die roten Lichtzeichen ausgeschaltet und der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang ist mit einer automatischen Zeitüberschreitungsmeldung ausgerüstet. Wird der BÜ nicht innerhalb von 180 Sekunden aus Gleis 500 (Industriehafen A) kommend, bzw. 110 Sekunden aus Gleis 401 kommend nach der Einschaltung befahren, schaltet das entsprechende Überwachungssignal ÜS1 nach 180 Sekunden und das ÜS2 nach 110 Sekunden auf den Signalbegriff Bü 0 um.

Der BÜ bleibt jedoch so lange eingeschaltet, bis die Ausschaltung der Anlage fahrzeugbewirkt durch Befahren und Freifahren der Ausschaltschleifen FS 3 und FS 13 jeweils vor und hinter dem BÜ (Pkt. 3.2.1) **oder** durch Bedienen der HAT am Betonschalthaus (Pkt. 3.2.2) erfolgt.

3.1. Einschaltung

3.1.1. fahrzeugbewirkt

3.1.1.1. über Einschaltschleifen aus Gleis 401 kommend

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt aus Richtung Gleis 401 mit Befahren der richtungserkennenden Eingangsschleifen FS 2 und FS 12. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal (ÜS 2) den Signalbegriff Bü 1 zeigt.

3.1.1.2. über AUTO-ET nach „HALT vor BÜ“ aus Gleis 500 kommend

Die Einschaltung erfolgt immer nach „HALT vor BÜ“ fahrzeugbewirkt mit der AUTO-ET durch das Befahren der Einschaltschleife FS 3. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal (ÜS 1) den Signalbegriff Bü 1 zeigt

3.1.1.3. Hilfseinschaltung über AUTO-HET aus Gleis 401 kommend

Wurde die UT-Taste bedient, aber die Rangiereinheit möchte den BÜ doch befahren oder liegt eine Störung vor und das Überwachungssignal ÜS2 zeigt weiterhin Bü0, muss zwingend vor dem BÜ angehalten werden.

Die Spitze der Rangierabteilung muss auf der Einschaltschleife FS 13 vor dem BÜ stehenbleiben und warten, bis der BÜ eingeschaltet ist.

Da es sich hierbei um eine Hilfsfunktion handelt, erfolgt keine Anzeige der Signalfreigabe im Überwachungssignalen ÜS2.

3.1.2. Hilfseinschaltung über Taste HET am Betonschalthaus

Die Einschaltung der BÜ-Anlage kann auch durch die Hilfseinschalttaste HET am Schalthaus erfolgen. Die Ansteuerung der Lichtzeichen, Fußgängerakustik und Antriebe passiert wie zuvor im BÜ-Programm beschrieben.

Da es sich hierbei um eine Hilfsfunktion handelt, erfolgt keine Anzeige der Signalfreigabe in den Überwachungssignalen.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Wurde der BÜ fahrzeugbedingt oder durch AUTO-HET eingeschaltet, erfolgt die Ausschaltung der Anlage fahrzeugbewirkt durch das Befahren und Freifahren der Ausschaltschleifen FS 3 und FS 13 jeweils vor und hinter dem BÜ.

3.2.2. über Hilfsausschalttaste (HAT) am Betonschalthaus

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

Achtung:

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

3.3. Rangierarbeiten in die Einschaltstrecke des BÜ (Unwirksamsschaltung)

Muss für Rangierarbeiten über die Einschaltenschleife rangiert werden, ist vor der Einschaltenschleife anzuhalten und mit Hilfe des DB21 Schlüssels die Unwirksamkeitstaste (UT2) zu bedienen.

Der Standort der UT2/ÜL2 ist ca. 10m vor der Einschaltenschleife FS 2/12.

Die Unwirksamkeit der Einschaltung durch die Einschaltenschleife FS 2/12 wird durch Leuchten der Überwachungslampe (ÜL2) angezeigt. Die Einschaltenschleife muss nach dieser Bedienung innerhalb von 120s befahren werden.

Wird die Rangierfahrt in Richtung BÜ fortgesetzt, muss vor dem BÜ angehalten und die Anlage gemäß Punkt 3.1.1.3 mit der AUTO-HET hilfsweise eingeschaltet werden.

4. Störungen

- 4.1. Wenn Störungen am BÜ auftreten, zeigen die Überwachungssignale (ÜS) trotz eingeschalteter Anlage weiterhin den Signalbegriff Bü0 und die Überwachungslampe (ÜL) bleibt 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 Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.4. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl If. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.5. Jede Störung ist vom Fdl If im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2021

T. Stolte

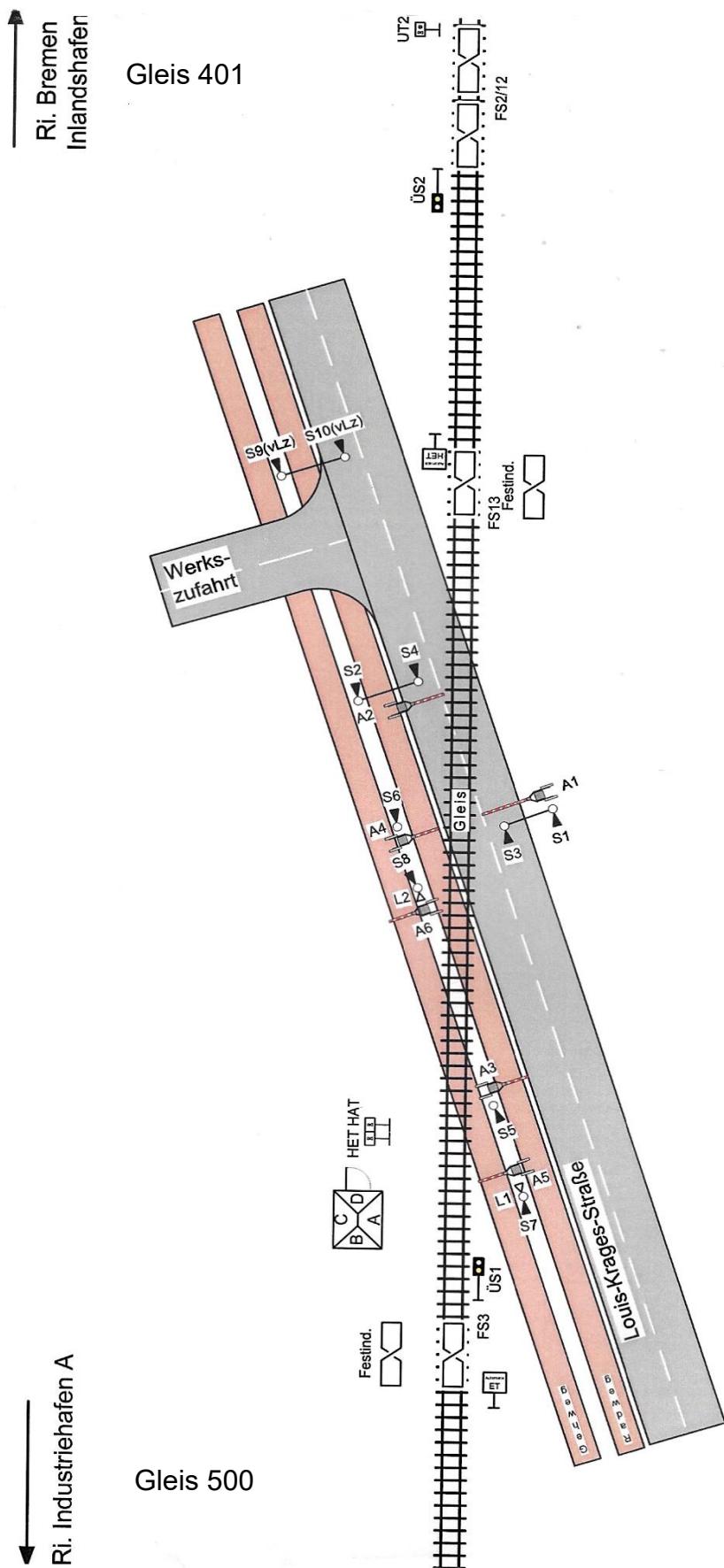
Torge Stolte
bremenports GmbH & Co. KG

**Streckenbuch EIU
Bahnhof Bremen Inlandshafen
Stellwerke If und Im**

Anlage 4d

Anhang I9t

Lageplan:



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES 2000-Lz-QS

Kap-Horn-Straße

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Kap-Horn-Straße“ kreuzt das Gleis 500 im Bf Inlandshafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Es handelt sich um eine zugeschaltete BÜ-Anlage mit automatischer Einschaltung (Auto-ET) und Quittierungssignalen (QS) der Bauart BUES 2000 Lz-QS.

Die Fahrzeugsensoren direkt am Bahnübergang dienen gleichzeitig als Ein- und Ausschalt-schleifen und haben eine Doppelfunktion.

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. Ein- / Ausschaltschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)
- 2.1.3. Quittierungssignale (QS).
In der Grundstellung sind die Quittierungssignale (QS) dunkel.
- 2.1.4. Hilfseinschalt- (HET) und Hilfsausschalttaste (HAT)
- 2.1.5. Unwirksamkeitstaste (UT2.1 & UT 2.2) mit Überwachungslampe (ÜL2.1 & ÜL2.2)
In der Grundstellung sind die ÜL dunkel.
- 2.1.6. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung, Lichtzeichen S1– S8 werden mit Gelblicht angeschaltet, Anschaltung Fußgängerakustik.
3	Lichtzeichen S1 – S8 wechseln auf Rotlicht.
21	BÜ ist gesichert, das Quittierungssignal Q1 bzw. Q2 blinkt.
111	Zeitüberschreitungsmeldung

Nach der Ausschaltung werden die Fußgängerakustik, die Quittierungssignale und Licht-zeichen 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. fahrzeugbewirkt vom Inlandshafen (GI.500) nach Industriehafen A (GI.505)

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungs-erkennenden Einschaltschleife FS 3.

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 und die Ausschaltenschleifen innerhalb von 90 Sekunden befahren werden (Zeitüberschreitungsmeldung).

3.1.2. fahrzeugbewirkt vom Industriehafen A (GI.505) nach Inlandshafen (GI.500)

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungs-erkennenden Einschaltschleife FS 13.

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 und die Ausschaltenschleifen innerhalb von 90 Sekunden befahren werden (Zeitüberschreitungsmeldung)

3.1.3. 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 über die Quittierungssignale.

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 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. Unwirksamkeitstasten UT2.1 und UT2.2

Um eine Einschaltung der BÜ-Anlage bei der Bedienung des Gleisanschlusses Klöckner über die Anschlussweiche KLE1 zu verhindern, ist es notwendig, die Einschalttschleife FS13 mit Hilfe des „DB21“ Schlüssels unwirksam zu schalten.

Dies geschieht für Fahrten aus Gleis 505 **in** den Gleisanschluss durch Betätigung der Taste **UT2.2** und für Fahrten **aus** dem Gleisanschluss in das Gleis 505 durch Betätigung der Taste **UT2.1**.

Die Unwirksamkeit der Einschalttschleife FS13 wird durch die entsprechende Überwachungslampe der bedienten Taste angezeigt. Die Einschalttschleife muss nach dieser Bedienung innerhalb von 120s befahren werden.

3.4. Zeitüberschreitung

Wurde nach erfolgter Einschaltung der QS-Signale die Ausschalttschleife 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 Ausschalttschleifen 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 If. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.5. Jede Störung ist vom Fdl If im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

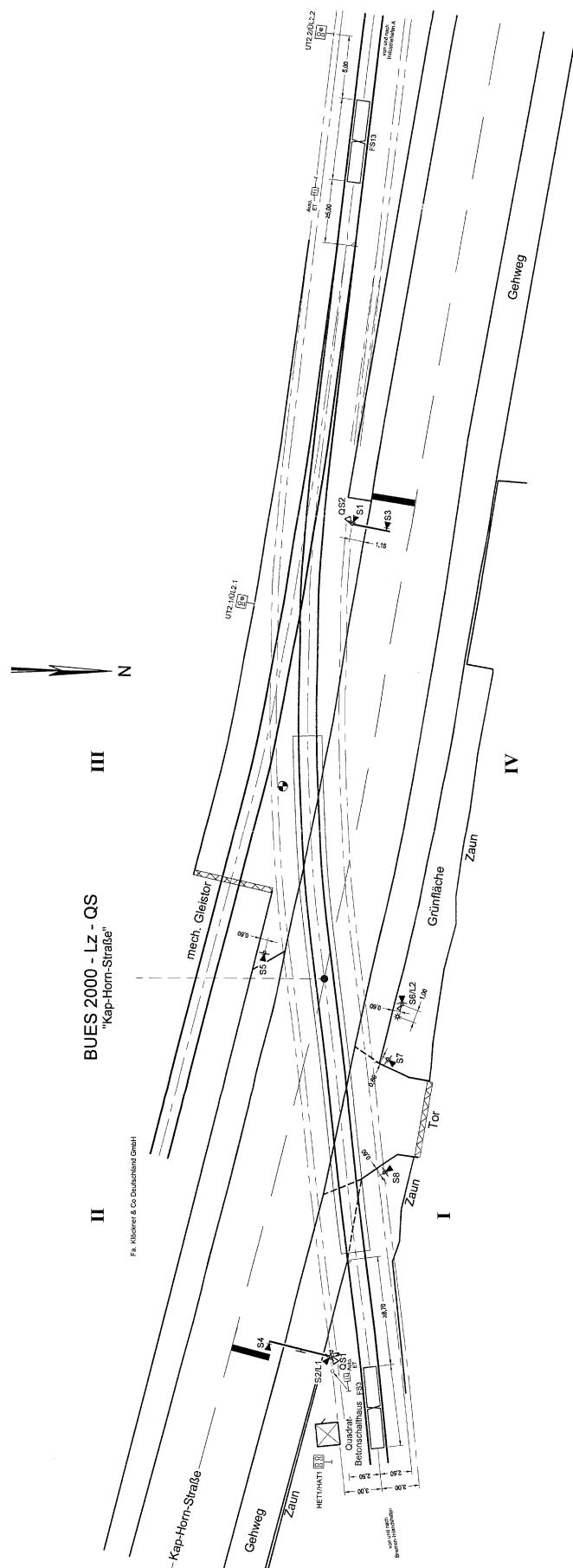
Aufgestellt: Bremerhaven, 11.12.2020

T. Stolte

.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000 LzH/F-ÜS+FA-BÜSTRA

Ludwig-Plate-Straße

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Ludwig-Plate-Straße“ kreuzt das Gleis 415 und 434 des Bf Inlandshafen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Vollschranken für den Rad-/Fußgängerüberweg und Halbschranken für die Straße.
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. BÜ-BÜ-Abhängigkeit zum Bahnübergang „Goosestraße I“.
- 2.1.5. BÜ-BÜ-Abhängigkeit zum Bahnübergang „Goosestraße II“.
- 2.1.6. Einschaltschleifen aus Richtung Inlandshafen Gleis 434.
- 2.1.7. Einschalttasten (ET) mit Überwachungslampen (ÜL).
Die Überwachungslampen sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.8. Sperrmelder (SpM) für die Einschattaste ET1a.
Der Sperrmelder ist in Grundstellung dunkel.
- 2.1.9. Ausschalttasten (AT).
- 2.1.10. Ausschaltschleife mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.11. Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.12. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Anschaltung Fußgängerakustik. Lichtzeichen S1bis S11 werden mit Gelblicht angeschaltet.
3	Lichtzeichen S1 bis S11 wechseln auf Rotlicht
16	Schrankenbäume A1 bis A8 verlassen die obere Endlage
26	Schrankenbäume A1 bis A8 erreichen die untere Endlage. Abschaltung Fußgängerakustik.

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage, die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet, alle Überwachungslampen erlöschen und die Überwachungssignale zeigen den Signalbegriff Bü 0. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage befindet sich der BÜ wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Ist der BÜ „Goosestraße II“ eingeschaltet, lässt sich der BÜ „Ludwig-Plate-Straße“ im Gleis 434 in Richtung Bremen Überseestadt **nicht** einschalten. Dies wird durch einen roten Sperrmelder (SpM) über der Schutzkappe der Einschalttaste ET1a angezeigt.

Hinweis

Diese Maßnahme ist notwendig, da die beiden BÜSTRA-Anlagen „Goosestraße I“ und „Goosestraße II“ in derselben Straßenverkehrssicherungsanlage zwei verschiedene Programme auslösen und dadurch nicht zeitgleich eingeschaltet sein dürfen. Somit wird ein unzeitiges Befahren des Einschaltpunktes für den BÜ „Goosestraße I“ bei eingeschaltetem BÜ „Goosestraße II“ verhindert.

3.1. Einschaltung

3.1.1. über Einschaltschleifen aus Gleis 434 in Richtung Inlandshafen

Ab dem BÜ „Goosestraße I“ beträgt die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt von Weiche 234 in Richtung Gleis 434 fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschaltschleifen. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS2a und der Überwachungssignalwiederholer ÜSW2a den Signalbegriff Bü 1 zeigen.

3.1.2. über Einschalttasten (ET) am BÜ

3.1.2.1. aus Gleis 434 in Richtung Inlandshafen

Liegt z.B. für die zugbewirkte Einschaltung eine Einschaltstörung vor, kann der BÜ mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET2a** vor dem

Überwachungssignalwiederholer ÜSW2a eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn der Überwachungssignalwiederholer ÜSW2a den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der ET2a.

3.1.2.2. aus Gleis 415 in Richtung Inlandshafen

Vor dem Bahnübergang muss an der Einschalttaste angehalten werden.

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET1b** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET1b** blinkt.*

3.1.2.3. aus Gleis 434 in Richtung Überseestadt

Vor dem Bahnübergang muss an der Einschalttaste angehalten werden.

Eine Einschaltung ist nur möglich, wenn der rote Sperrmelder (SpM) über der Einschalttaste ET1a dunkel ist.

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET1a** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS1a den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET1a**.*

Hinweis

Mit dieser Einschaltung werden die Einschalttasten des BÜ „Goosestraße II“ gesperrt, damit der BÜ „Goosestraße I“ über die nachfolgenden Einschaltschleifen eingeschaltet werden kann.

3.1.2.4. aus Gleis 415 in Richtung Überseestadt

Vor dem Bahnübergang muss an der Einschalttaste angehalten werden.

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET2b** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste **ET2b** blinkt.*

3.1.3. 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

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

3.2.2. über Ausschalttasten (AT) am BÜ

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

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

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

3.2.3. 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.

4. Störungen

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

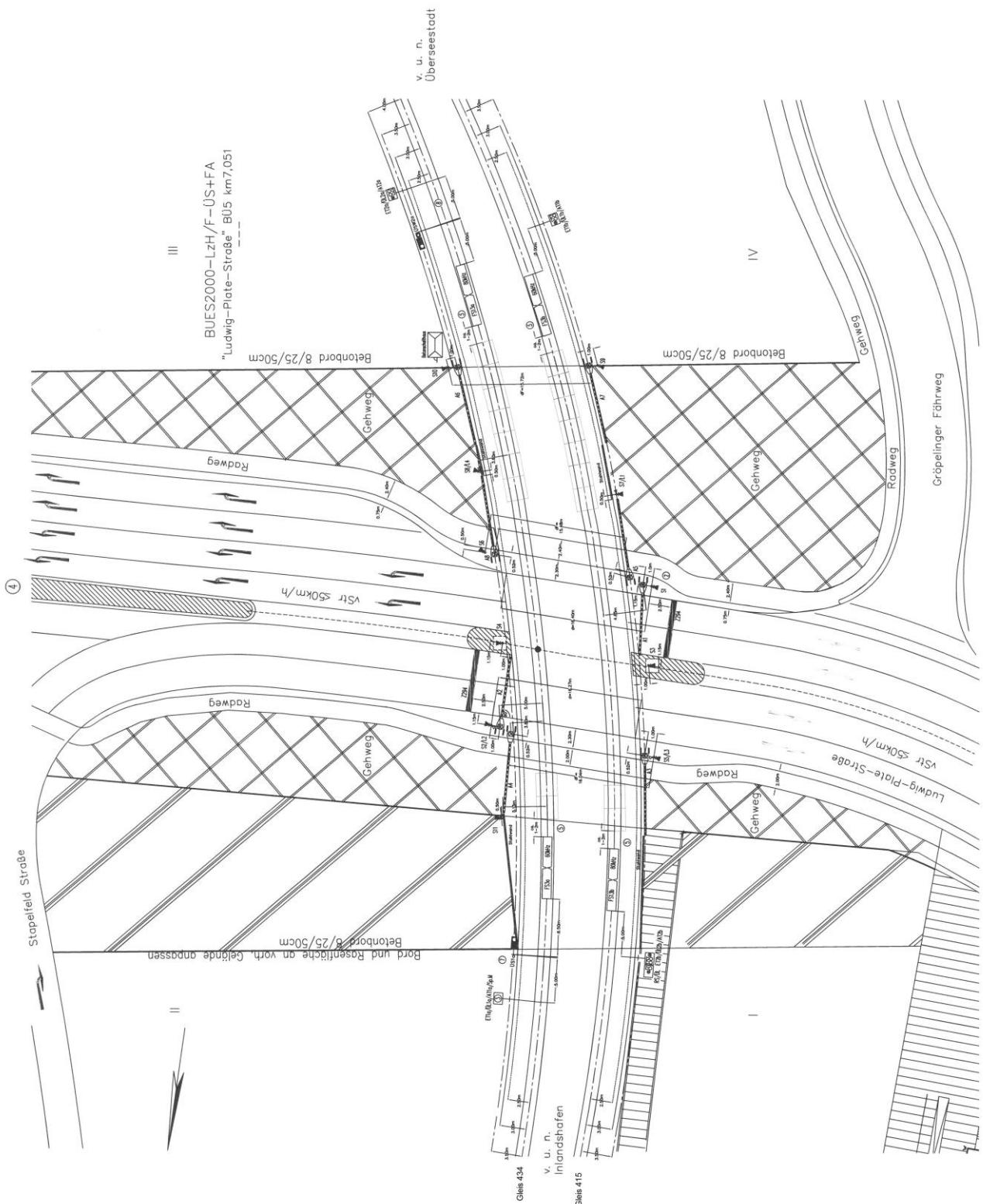
Aufgestellt: Bremerhaven, 02.12.2016

T. Stolte

.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000-Lz-ÜS (Lz)

Strabag

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Strabag“ kreuzt das Gleis 233 des Bf Inlandshafen zum Gleisanschluss Stahlwerke Bremen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine zugeschaltete Bahnübergangssicherungsanlage mit Lokführer-Überwachungssignalen gesichert (BUES 2000-Lz-ÜS (Lz)).

Achtung!

Das Gleis 233 darf nur mit höchstens 20km/h von Eisenbahnfahrzeugen befahren werden.

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. 6 zweibegriffige Lichtzeichen (Lz) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die Lz sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. 4 vorleuchtende zweibegriffige Lichtzeichen (vLz) an der Hüttenstraße jeweils vor und hinter der Einfahrt zum Firmengelände Fa. Oberbloibaum
- 2.1.3. EinschaltSENSOREN (S1/S11 und S2/S12)
- 2.1.4. Hilfstasten HET/HAT mit Schließung DB 21
- 2.1.5. AusschaltSENSOREN (S3/S13) mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.6. 3 Überwachungssignale (ÜS1/ÜSW1/ÜS2).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0
- 2.1.7. 2 Läutewerke für die Fußgängerakustik

2.2. Programm Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung; Lz S1, S3 (Firmengelände), vLz S11-S14 schalten Gelblicht an
3	S1, S3, vLz S11-S14 wechseln auf Rotlicht,
31	Läutewerke L1 und L2 gehen an Lz S2, S4, S5 und S6 schalten Gelblicht an
34	Lz S2, S4, S5 und S6 schalten Rotlicht an, Signalfreigabe im Überwachungssignal; ÜS2 oder ÜS1 und ÜSW1 zeigen richtungsbezogen den Fahrtbegriff Bü1; der Bü ist gesichert
40	vLz S11-S14 gehen aus
78	Rangierfahrt befährt den Bü
90	Überwachungssignale ÜS1/ÜSW1 oder ÜS2 werden abgeschaltet
124	Zeitüberschreitungsmeldung ZÜM

Mit dem Befahren und wieder Freifahren der AusschaltSENSOREN S3/S13 vor und hinter dem Bü durch die Rangiereinheit schaltet sich der Bahnübergang aus, alle Signale werden dunkel und die Läutewerke gehen aus.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

3.1.1. über Einschaltkontakte aus Richtung Inlandshafen

Die Einschaltung der Bü-Anlage erfolgt aus Richtung Inlandshafen fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden EinschaltSENSOREN Fs 2/12. Danach beginnt der Bü mit seinem Programm.

Der Bü ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS 2 den Signalbegriff Bü 1 zeigt.

3.1.2. über Einschaltkontakte aus Richtung Stahlwerke

Die Einschaltung der Bü-Anlage erfolgt aus Richtung Stahlwerke fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden EinschaltSENSOREN Fs 1/11. Danach beginnt der Bü mit seinem Programm.

Der Bü ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungssignale ÜS 1 und ÜSW 1 den Signalbegriff Bü 1 zeigen.

3.1.3. über Hilfseinschaltung HET am Betonschalthaus

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

Da es sich hierbei um eine Hilfsfunktion handelt, erfolgt keine Anzeige der Signalfreigabe in den Überwachungssignalen ÜS1, ÜSW1 und ÜS2.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt durch das Befahren und wieder Freifahren der Ausschaltensoren S3/S13 vor und hinter dem Bü.

3.2.2. über Hilfsausschalttaste (HAT) am Betonschalthaus

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

Achtung!

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

3.3. Zeitüberschreitungsmeldung

Wurde nach erfolgter Einschaltung nach 124 Sekunden die Anlage nicht fahrzeugbewirkt ausgeschaltet, bleibt der Bü so lange eingeschaltet, d.h. die Lichtzeichen und die Fußgängerakustik bleiben angeschaltet, bis entweder

- durch eine Rangiereinheit die Ausschaltensoren Fs3/Fs13 befahren und wieder freigefahren werden,
- die HAT bedient wird oder
- eine Fachkraft LST den Bü in Grundstellung gebracht hat.

4. Störungen

- 4.1. Wenn Störungen am Bü auftreten, zeigen die Überwachungssignale trotz eingeschalteter Anlage weiterhin den Signalbegriff Bü 0.
- 4.2. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der Bü nach geltender Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.3. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl If. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.4. Jede Störung ist vom Fdl If im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

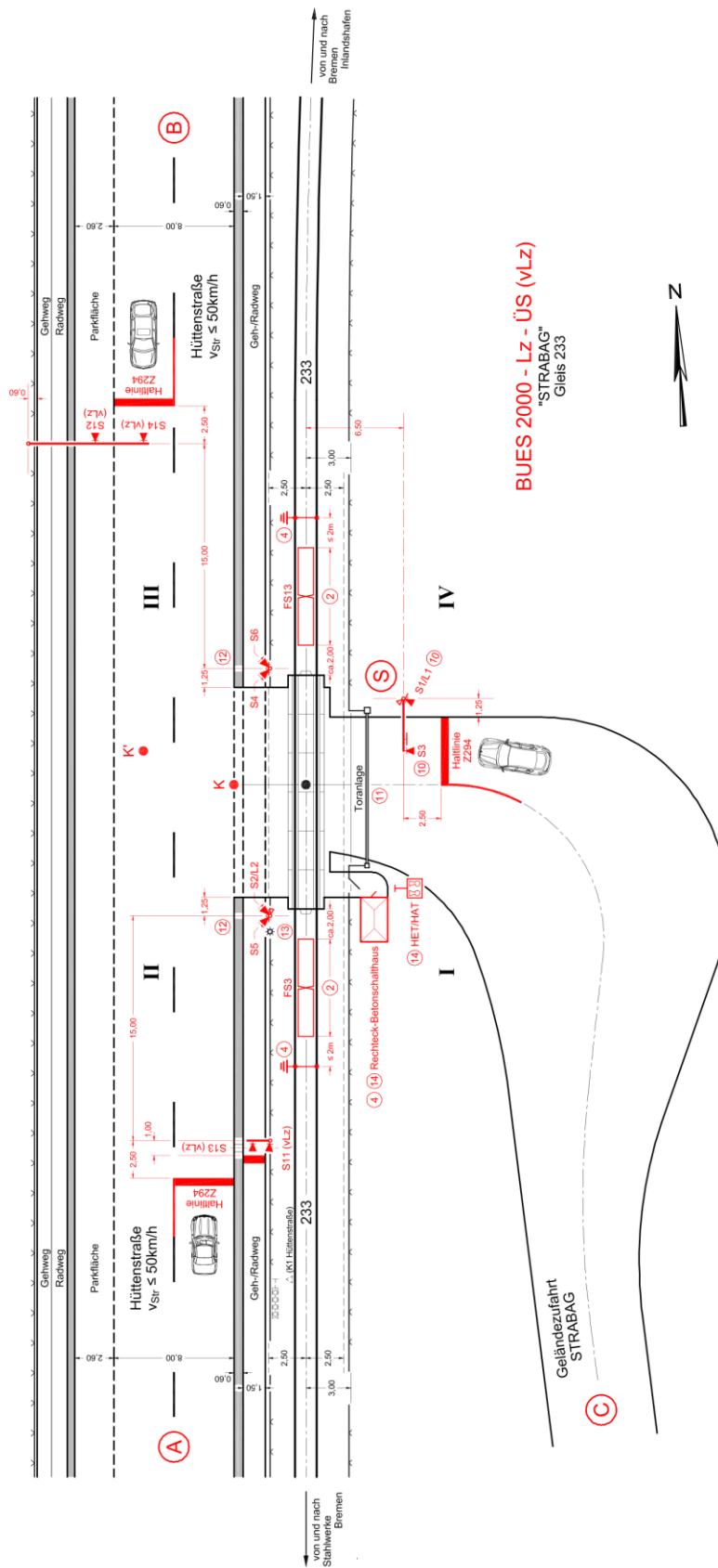
Aufgestellt: Bremen, 27.02.2024

Kathrin Eilers

Kathrin Eilers

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000-Lz-ÜS (Lz)

Oberbloibaum

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Oberbloibaum“ kreuzt das Gleis 233 des Bf Inlandshafen zum Gleisanschluss Stahlwerke Bremen. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine zuggeschaltete Bahnübergangssicherungsanlage mit Lokführer-Überwachungssignalen gesichert (BUES 2000-Lz-ÜS (Lz)).

Achtung!

Das Gleis 233 darf nur mit höchstens 20km/h von Eisenbahnfahrzeugen befahren werden.

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. 6 zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. 4 vorleuchtende zweibegriffige Lichtzeichen (vLz) an der Hüttenstraße jeweils vor und hinter der Einfahrt zum Firmengelände Fa. Oberbloibaum
- 2.1.3. EinschaltSENSOREN (S1/S11 und S2/S12)
- 2.1.4. Hilfstasten HET/HAT mit Schließung DB 21
- 2.1.5. AusschaltSENSOREN (S1/S13) mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.6. 3 Überwachungssignale (ÜS1/ÜS2/ÜSW2).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0
- 2.1.7. 2 Läutewerke für die Fußgängerakustik

2.2. Programm Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung; Lz S1, S3 (Firmengelände), vLz S11-S14 schalten Gelblicht an
3	S1, S3, vLz S11-S14 wechseln auf Rotlicht,
31	Läutewerke L1 und L2 gehen an Lz S2, S4, S5 und S6 schalten Gelblicht an
34	Lz S2, S4, S5 und S6 schalten Rotlicht an, Signalfreigabe im Überwachungssignal; ÜS 1 oder ÜS2 und ÜSW 2 zeigen richtungsbezogen den Fahrtbegriff Bü1; der Bü ist gesichert
40	vLz S11-S14 gehen aus
78	Rangierfahrt befährt den Bü
90	Überwachungssignal ÜS1/ÜS2 wird abgeschaltet
124	Zeitüberschreitungsmeldung ZÜM

Mit dem Befahren und wieder Freifahren der AusschaltSENSOREN S3/S13 vor und hinter dem Bü durch die Rangiereinheit schaltet sich der Bahnübergang aus, alle Signale werden dunkel und die Läutewerke gehen aus.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

3.1.1. über Einschaltkontakte aus Richtung Inlandshafen

Die Einschaltung der Bü-Anlage erfolgt aus Richtung Inlandshafen fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden EinschaltSENSOREN Fs 2/12. Danach beginnt der Bü mit seinem Programm.

Der Bü ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungssignale ÜS2 und ÜSW2 den Signalbegriff Bü 1 zeigen.

3.1.2. über Einschaltkontakte aus Richtung Stahlwerke

Die Einschaltung der Bü-Anlage erfolgt aus Richtung Stahlwerke fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden EinschaltSENSOREN Fs 1/11. Danach beginnt der Bü mit seinem Programm.

Der Bü ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS 1 den Signalbegriff Bü 1 zeigt.

3.1.3. über Hilfseinschaltung HET am Betonschalthaus

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

Da es sich hierbei um eine Hilfsfunktion handelt, erfolgt keine Anzeige der Signalfreigabe in den Überwachungssignalen ÜS1, ÜS2 und ÜSW2.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt durch das Befahren und wieder Freifahren der AusschaltSENSOREN S3/S13 vor und hinter dem Bü.

3.2.2. über Hilfsausschalttaste (HAT) am Betonschalthaus

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

Achtung!

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

3.3. Zeitüberschreitungsmeldung

Wurde nach erfolgter Einschaltung nach 124 Sekunden die Anlage nicht fahrzeugbewirkt ausgeschaltet, bleibt der Bü so lange eingeschaltet, d.h. die Lichtzeichen und die Fußgängerakustik bleiben angeschaltet, bis entweder

- durch eine Rangiereinheit die AusschaltSENSOREN Fs3/Fs13 befahren und wieder freigefahren werden,
- die HAT bedient wird oder
- eine Fachkraft LST den Bü in Grundstellung gebracht hat.

4. Störungen

- 4.1. Wenn Störungen am Bü auftreten, zeigen die Überwachungssignale trotz eingeschalteter Anlage weiterhin den Signalbegriff Bü 0.
- 4.2. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der Bü nach geltender Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.3. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl If. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.4. Jede Störung ist vom Fdl If im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

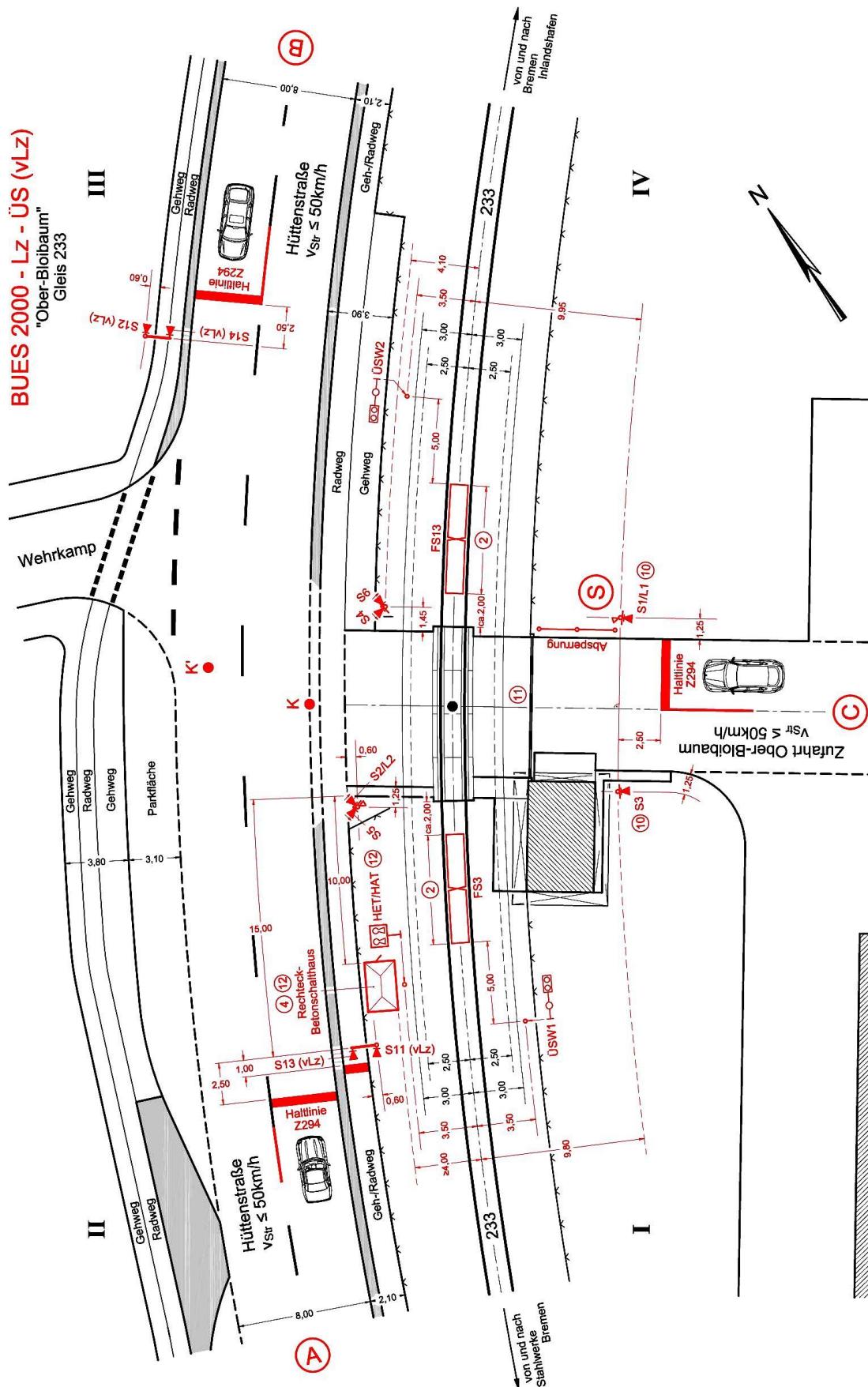
Aufgestellt: Bremen, 25.04.2023

Kathrin Eilers

Kathrin Eilers

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

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

Goosestraße I

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Goosestraße I“ kreuzt das Gleis 141 und Gleis 32 des Bf Überseestadt. 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 Lz-ÜS-BÜSTRA).

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Abhängigkeit zwischen Bahnübergangssicherungsanlage und Straßenlichtzeichenanlage (BÜSTRA).
- 2.1.3. BÜ-BÜ-Abhängigkeit zum Bahnübergang „Ludwig-Plate-Straße“.
- 2.1.4. BÜ-BÜ-Abhängigkeit zum Bahnübergang „Goosestraße II“.
- 2.1.5. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.6. Einschaltschleifen je Richtung im Gleis 141 und Gleis 434.
- 2.1.7. Einschalttasten (ET) mit Überwachungslampen (ÜL) und Sperrmelder (SpM).
Die Überwachungslampen und Sperrmelder sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.8. Ausschalttasten (AT).
- 2.1.9. Ausschaltschleife mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.10. Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.11. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Anforderung Programm Straßenlichtzeichenanlage Lichtzeichen S11, S13, S17, S19, S21 und S22 werden mit Gelblicht angeschaltet.
17	Lichtzeichen S1, S3, S5, S7, S8 und S9 werden direkt mit Rotlicht angeschaltet. Lichtzeichen S2, S4, und S6 werden mit Gelblicht angeschaltet. Anschaltung Fußgängerakustik.
20	Lichtzeichen S2, S4, und S6 wechseln auf Rotlicht.
40	Schrankenbäume A1 bis A6 verlassen die obere Endlage
46	Schrankenbäume A1 bis A8 erreichen die untere Endlage. Abschaltung Fußgängerakustik.

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage, die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet, alle Überwachungslampen erlöschen und die Überwachungssignale zeigen den Signalbegriff Bü 0. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage befindet sich der Bü wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Ist der Bü „Goosestraße II“ eingeschaltet worden, lässt sich der Bü „Goosestraße I“ nicht zusätzlich einschalten. Dies wird durch einen roten Sperrmelder (SpM) über der Schutzkappe der Einschalttaste angezeigt.

Hinweis

Diese Maßnahme ist notwendig, da die beiden Büstra-Anlagen „Goosestraße I“ und „Goosestraße II“ in derselben Straßenverkehrssicherungsanlage zwei verschiedene Programme auslösen und dadurch nicht zeitgleich eingeschaltet sein dürfen.

3.1. Einschaltung

3.1.1. fahrzeugbewirkt

3.1.1.1. über Einschaltschleifen im Gleis 434 in Richtung Überseestadt

Die Einschaltung der Bü-Anlage erfolgt aus Richtung Inlandshafen im Gleis 434 fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschaltschleifen. Danach beginnt der Bü mit seinem Programm.

Der Bü ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS1-BÜ6 und der Überwachungssignalwiederholer ÜSW1-BÜ6 den Signalbegriff Bü 1 zeigen.

Hinweis:

In Grundstellung ist die Einschaltschleife unwirksam und wird erst nach der ET1a-Bedienung im Gleis 434 der BÜ-Anlage „Ludwig-Plate-Straße“ wirksam geschaltet. (Hierdurch werden ebenfalls alle Einschalttasten für den BÜ „Goosestraße II“ gesperrt)

3.1.1.2. über Einschaltenschleifen im Gleis 141 in Richtung Inlandshafen

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt aus Richtung Überseestadt fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschaltenschleifen. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS2-BÜ6 und der Überwachungssignalwiederholer ÜSW2-BÜ6 den Signalbegriff Bü 1 zeigen.

Hinweis:

Ab dem BÜ „Goosestraße I“ beträgt die zulässige Geschwindigkeit in Richtung BÜ „Ludwig-Plate-Straße“ 20 km/h.

In Grundstellung ist die Einschaltschleife wirksam und wird bei einer Einschaltung des BÜ „Goosestraße II“ unwirksam geschaltet, damit nur von einem BÜ eine Anforderung an die Straßenverkehrsanlage abgegeben wird.

Findet während dieser Zeit eine Rangierfahrt über die unwirksame Einschaltenschleife statt, muss vor dem BÜ angehalten und die Anlage gemäß Punkt 3.1.2.2 eingeschaltet werden.

3.1.2. über Einschalttasten (ET) am BÜ

3.1.2.1. aus Gleis 434 / 415 in Richtung Überseestadt / Gleis 32

Vor dem Bahnübergang muss angehalten werden.

Vor dem Einschalten der Bahnübergangssicherungsanlage muss die Weiche 233 für den benötigten Fahrweg gestellt werden.

Eine Einschaltung ist nur möglich, wenn der rote Sperrmelder (SpM) über der Einschalttaste ET1 dunkel ist.

Der BÜ wird mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET1** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn der Überwachungssignalwiederholer ÜSW1-BÜ6 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste ET1.

3.1.2.2. aus Gleis 141 / 142 in Richtung Inlandshafen

Liegt eine Einschaltstörung im Gleis 141 vor, oder wurde durch das Gleis 142 gefahren, muss vor dem Bahnübergang angehalten werden.

Eine Einschaltung ist nur möglich, wenn der rote Sperrmelder (SpM) über der Einschalttaste ET2 dunkel ist.

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET2** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn der Überwachungssignalwiederholer ÜSW2-Bü6 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste ET2.

Hinweis:

Ab dem BÜ „Goosestraße I“ beträgt die zulässige Geschwindigkeit in Richtung BÜ „Ludwig-Plate-Straße“ 20 km/h.

3.1.2.3. aus Gleis 32 in Richtung Inlandshafen

Vor dem Bahnübergang muss angehalten werden.

Eine Einschaltung ist nur möglich, wenn der rote Sperrmelder (SpM) über der Einschalttaste ET1b dunkel ist.

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET1b** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS1b-Bü6 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste ET1b.

Hinweis:

Ab dem BÜ „Goosestraße I“ beträgt die zulässige Geschwindigkeit in Richtung BÜ „Ludwig-Plate-Straße“ 20 km/h.

3.1.3. 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 blinks.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

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

3.2.2. über Ausschalttasten (AT) am BÜ

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

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

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

3.2.3. 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.

4. Störungen

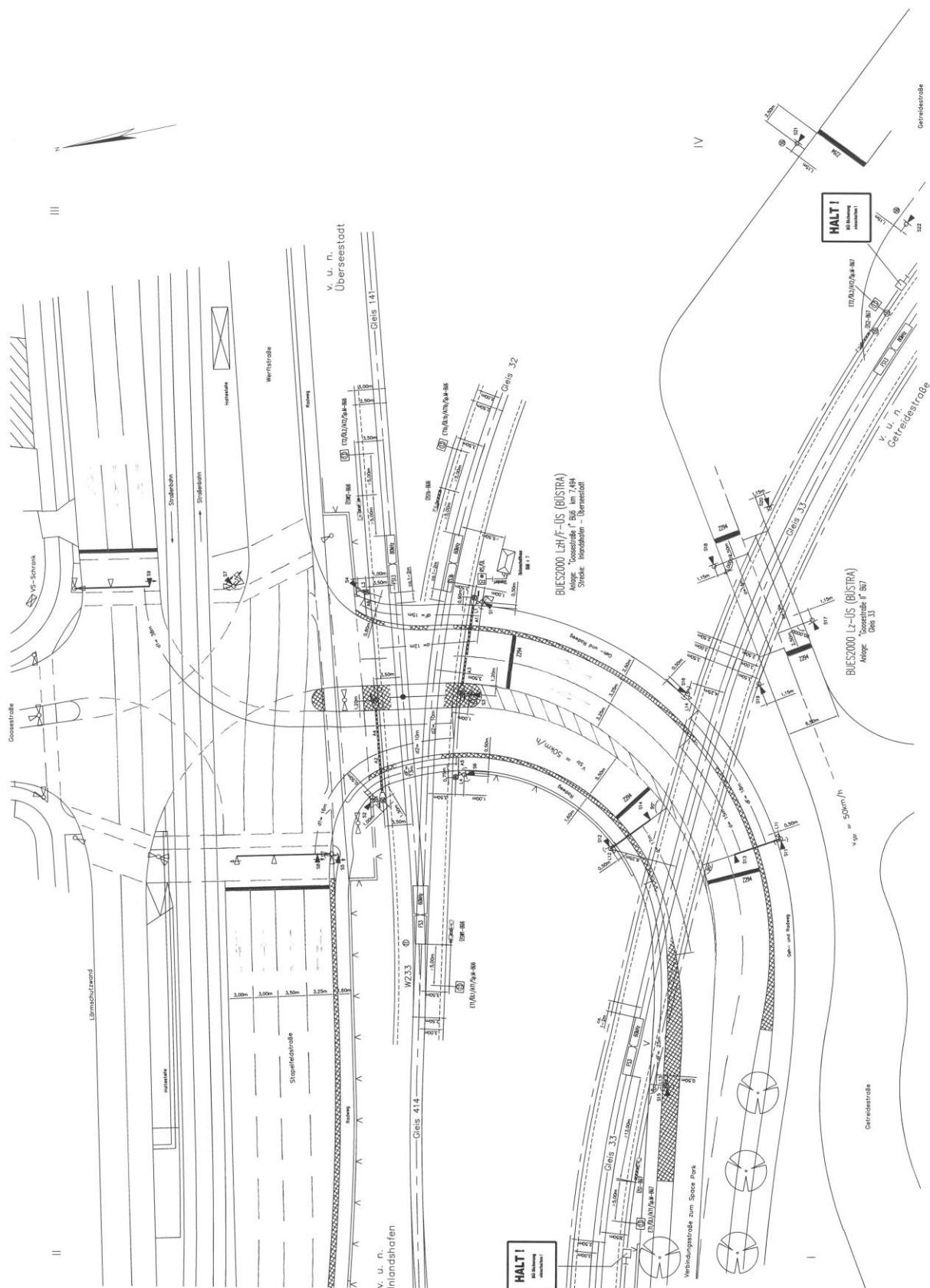
- 4.1. Wenn Störungen am BÜ auftreten, zeigen die Überwachungssignale trotz eingeschalteter Anlage weiterhin den Signalbegriff Bü 0 und die Überwachungslampen an den Einschalttasten (ET) bleiben dunkel.
- 4.2. Wird der BÜ nicht automatisch fahrzeugbewirkt ausgeschaltet, muss vom Betriebspersonal des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

Aufgestellt: Bremerhaven, 02.12.2016

T. Stolte

.....
Torge Stolte
bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

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

Goosestraße II

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Goosestraße II“ kreuzt das Gleis 33 des Bf Überseestadt. 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 Lz-ÜS-BÜSTRA).

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Abhängigkeit zwischen Bahnübergangssicherungsanlage und Straßenlichtzeichenanlage (BÜSTRA).
- 2.1.3. BÜ-BÜ-Abhängigkeit zum Bahnübergang „Goosestraße I“.
- 2.1.4. BÜ-BÜ-Abhängigkeit zum Bahnübergang „Ludwig-Plate-Straße“.
- 2.1.5. Einschalttasten (ET) mit Überwachungslampen (ÜL) und Sperrmelder (SpM).
Die Überwachungslampen und Sperrmelder sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.6. Ausschalttasten (AT).
- 2.1.7. Ausschaltschleife mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.8. Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.9. Fußgängerauskustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Anforderung Programm Straßenlichtzeichenanlage Lichtzeichen S11, S13, S17, S19, S21 und S22 werden mit Gelblicht angeschaltet.
3	Lichtzeichen S11, S13, S17, S19, S21 und S22 wechseln auf Rotlicht.
39	Lichtzeichen S12, S14, S15, S16, S18 und S20 werden mit Gelblicht angeschaltet. Anschaltung Fußgängerakustik.
42	Lichtzeichen S12, S14, S15, S16, S18 und S20 wechseln auf Rotlicht.

Nach der Ausschaltung erloschen alle Überwachungslampen und die roten Lichtzeichen und die Fußgängerakustik werden abgeschaltet. Der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

Ist der BÜ „Goosestraße I“ und/oder der BÜ „Ludwig-Plate-Straße“ im Gleis 434 durch ET1a eingeschaltet worden, lässt sich der BÜ „Goosestraße II“ **nicht** zusätzlich einschalten. Dies wird durch einen roten Sperrmelder (SpM) über der Schutzkappe der Einschalttaste angezeigt.

Hinweis

Diese Maßnahme ist notwendig, da die beiden BÜSTRA-Anlagen „Goosestraße I“ und „Goosestraße II“ in derselben Straßenverkehrssicherungsanlage zwei verschiedene Programme auslösen und dadurch nicht zeitgleich eingeschaltet sein dürfen.

3.1. Einschaltung

3.1.1. über Einschalttasten (ET) am BÜ

3.1.1.1. vom Inlandshafen in Richtung Gleis 33

Vor dem Bahnübergang muss angehalten werden.

Eine Einschaltung ist nur möglich, wenn der rote Sperrmelder (SpM) über der Einschalttaste ET1 dunkel ist.

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET1** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS1-Bü7 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste ET1.

Hinweis

Mit dieser Einschaltung werden alle Einschalttasten des BÜ „Goosestraße I“ und die Einschalttaste ET1a im Gleis 434 des BÜ „Ludwig-Plate-Straße“ gesperrt.

3.1.1.2. vom Gleis 33 in Richtung Inlandshafen

Vor dem Bahnübergang muss angehalten werden.

Eine Einschaltung ist nur möglich, wenn der rote Sperrmelder (SpM) über der Einschalttaste ET2 dunkel ist.

Nach dem Anhalten wird der BÜ mit Hilfe des DB 21 Schlüssels und der Einschalttaste **ET2** eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der Bahnübergang ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS2-Bü7 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der Einschalttaste ET2.

Hinweis

Mit dieser Einschaltung werden alle Einschalttasten des BÜ „Goosestraße I“ und die Einschalttaste ET1a im Gleis 434 des BÜ „Ludwig-Plate-Straße“ gesperrt.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

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

3.2.2. über Ausschalttasten (AT) am BÜ

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

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

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

4. Störungen

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

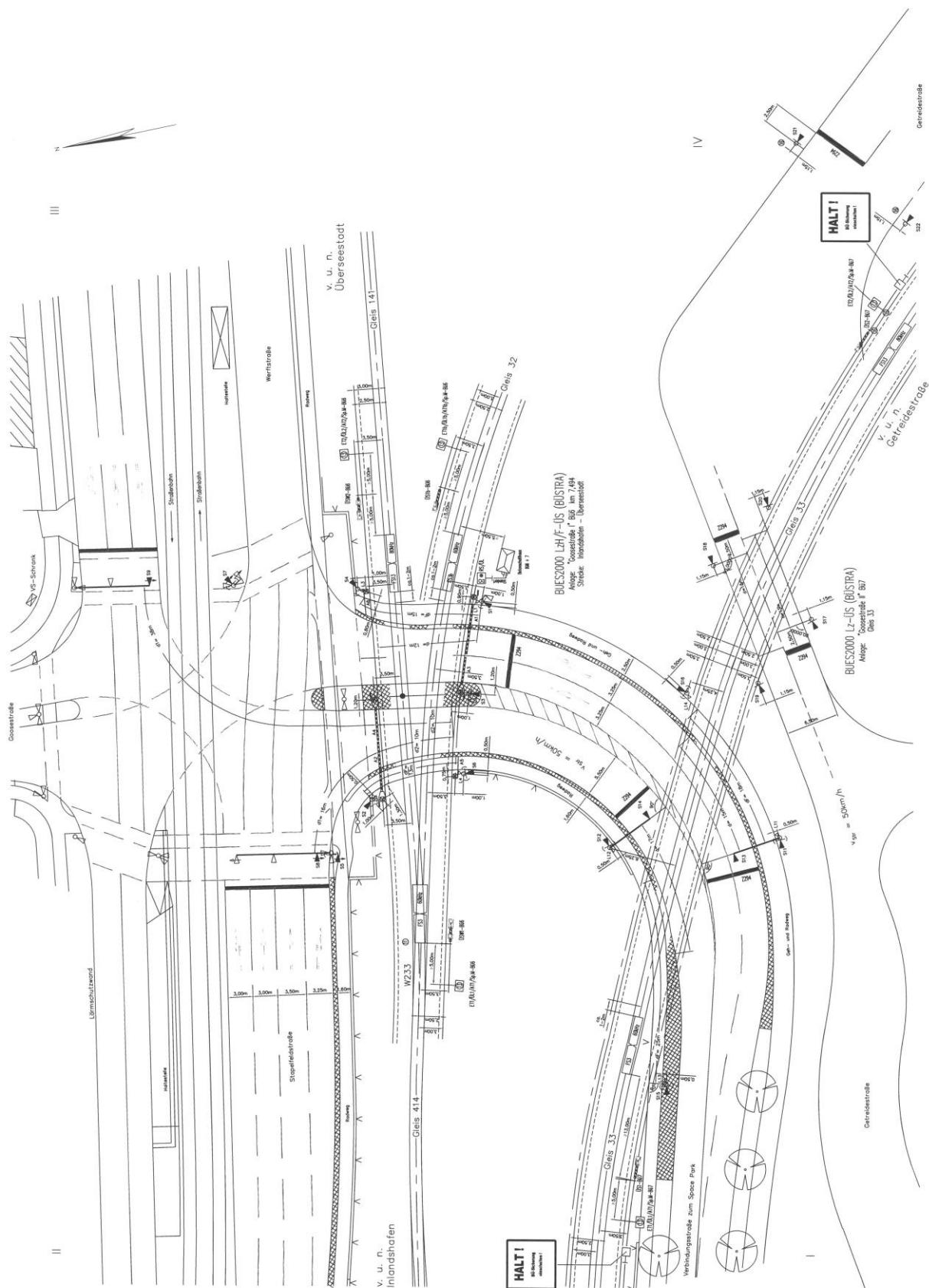
Aufgestellt: Bremerhaven, 02.12.2016



.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

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

Getreidestraße

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Getreidestraße“ kreuzt die Gleise 141 und 142 des Bf Überseestadt. 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 Lz-ÜS-BÜSTRA).

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Abhängigkeit zwischen Bahnübergangssicherungsanlage und Straßenlichtzeichenanlage (BÜSTRA).
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Einschaltschleifen im Gleis 141 aus beiden Richtungen.
- 2.1.5. Einschalttasten (ET) mit Überwachungslampen (ÜL).
Die Überwachungslampen sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.6. Ausschalttasten (AT).
- 2.1.7. Ausschaltschleife mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.8. Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.9. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Anforderung Programm Straßenlichtzeichenanlage
17	Lichtzeichen S1- S5, sowie 10, 11, 11R und 10R werden direkt in Rotlicht angeschaltet. Anschaltung Fußgängerakustik.
20	Lichtzeichen S6 wird mit Gelblicht angeschaltet.
23	Lichtzeichen S6 wechselt auf Rotlicht

Nach der Ausschaltung erlöschen alle Überwachungslampen und die Überwachungssignale zeigen den Signalbegriff Bü 0. Die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet und der BÜ befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

3.1.1. fahrzeugbewirkt

3.1.1.1. über Einschaltschleifen im Gleis 141 in Richtung Überseestadt

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt aus Richtung Inlandshafen im Gleis 141 fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschaltschleifen. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS1-BÜ8 den Signalbegriff Bü 1 zeigt.

3.1.1.2. über Einschaltschleifen im Gleis 141 in Richtung Inlandshafen

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt aus Richtung Überseestadt fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschaltschleifen. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS2-BÜ8 den Signalbegriff Bü 1 zeigt.

3.1.2. über Einschalttasten (ET) am BÜ

3.1.2.1. Gleis 141 vom Inlandshafen in Richtung Überseestadt

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

*Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der **ET1** blinkt.*

3.1.2.2. Gleis 141 von der Überseestadt in Richtung Inlandshafen

Liegt z.B. für die fahrzeugbewirkte Einschaltung eine Einschaltstörung vor, muss vor dem BÜ angehalten werden. Der BÜ kann nun mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET2** eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

3.1.3. Rangierschalter (RS) am BÜ

Für Rangierarbeiten 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

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

3.2.2. über Ausschalttasten (AT) am BÜ

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

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

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

3.2.3. 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. Fahrten im Gleis 142

Für Rangierfahrten im Gleis 142 steht technisch keine gleisbezogene Ein- bzw. Ausschaltung der Bahnübergangssicherungsanlage zur Verfügung. Der BÜ muss für Fahrten in diesem Gleis mittels Rangierschalter ein- und ausgeschaltet werden (siehe Punkt 3.1.3. und 3.2.3.).

4. Störungen

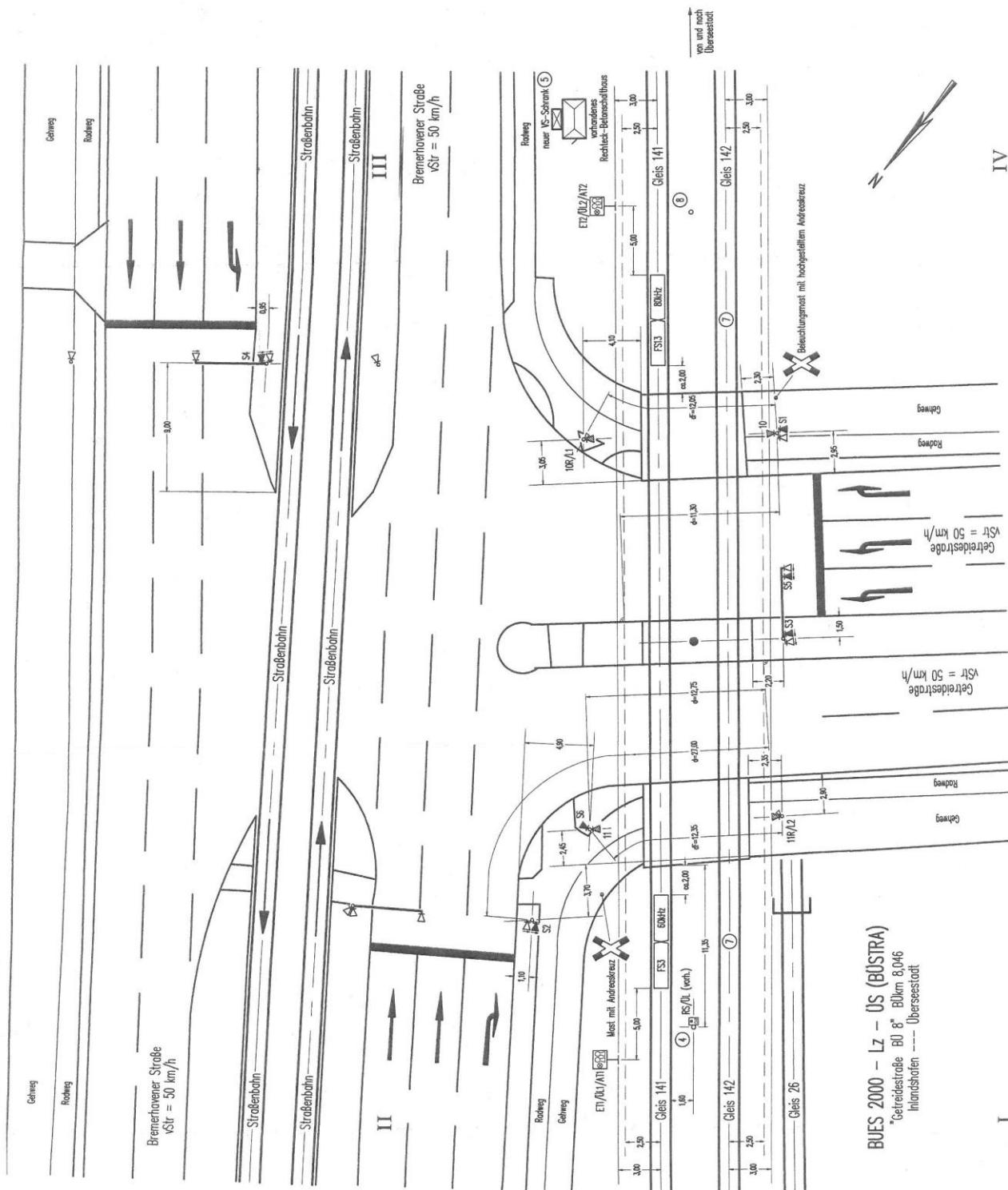
- 4.1. Wenn Störungen am Bü auftreten, zeigen die Überwachungssignale trotz eingeschalteter Anlage weiterhin den Signalbegriff Bü 0 und die Überwachungslampen an den Einschalttasten (ET) bleiben dunkel.
- 4.2. Wird der Bü nicht automatisch fahrzeugbewirkt ausgeschaltet, muss vom Betriebspersonal des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

Aufgestellt: Bremerhaven, 02.12.2016

.....
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES 2000 LzH-ÜL

Kaffee HAG

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Kaffee HAG“ kreuzt die Gleise 141 und 142 des Bf Überseestadt. 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-ÜL).

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Halbschranken.
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Einschalttasten (ET) mit Überwachungslampen (ÜL).
Die Überwachungslampen sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.5. Hilfseinschalttaste (HET) und Hilfsausschalttaste (HAT).
Die Hilfstasten befinden sich am Betonhaus hinter der F-Klappe.
- 2.1.6. Achssensoren für die Ausschaltung und Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.7. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Lichtzeichen S1 - S3 werden mit Gelblicht angeschaltet. Anschaltung Fußgängerakustik.
3	Lichtzeichen S1 - S3 wechseln auf Rotlicht
17	Schrankenbäume A1 und A2 verlassen die obere Endlage
23	Schrankenbäume A1 und A2 erreichen die untere Endlage. Abschaltung Fußgängerakustik.

Nach der Ausschaltung erloschen alle Überwachungslampen und die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage befindet sich der BÜ wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1. Einschaltung

3.1.1. über Einschalttasten (ET) am BÜ

3.1.1.1. Gleis 141 vom Inlandshafen in Richtung Überseestadt

Vor dem Bahnübergang muss an der Einschalttaste angehalten werden. Der BÜ muss mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET1** eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

3.1.1.2. Gleis 141 von der Überseestadt in Richtung Inlandshafen

Vor dem Bahnübergang muss an der Einschalttaste angehalten werden. Der BÜ muss mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET2** eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

3.1.2. Rangierschalter (RS) am BÜ

Für Rangierarbeiten 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

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt fahrzeugbewirkt durch das Be- und Freifahren der Achssensoren am BÜ.

3.2.2. über Hilfsausschalttaste (HAT) am BÜ

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

Wurde der BÜ eingeschaltet, kann die Anlage mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Hilfsausschalttaste (HAT) wieder ausgeschaltet werden.

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

3.2.3. 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. Fahrten im Gleis 142

Für Rangierfahrten im Gleis 142 steht technisch keine gleisbezogene Ein- bzw. Ausschaltung der Bahnübergangssicherungsanlage zur Verfügung. Bei Fahrten im Gleis 142 muss vor dem BÜ angehalten und mittels Rangierschalter ein- und ausgeschaltet werden (siehe Punkt 3.1.2. und 3.2.3).

4. Störungen

- 4.1. Wenn Störungen am BÜ auftreten, bleiben die Überwachungslampen an den Einschalttasten (ET) und Rangierschalter (RS) trotz eingeschalteter Anlage 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. Die Hilfsausschalttaste (HAT) befindet sich am Betonschalthaus hinter der F-Klappe.
- 4.3. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.4. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl If. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.5. Jede Störung ist vom Fdl If im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

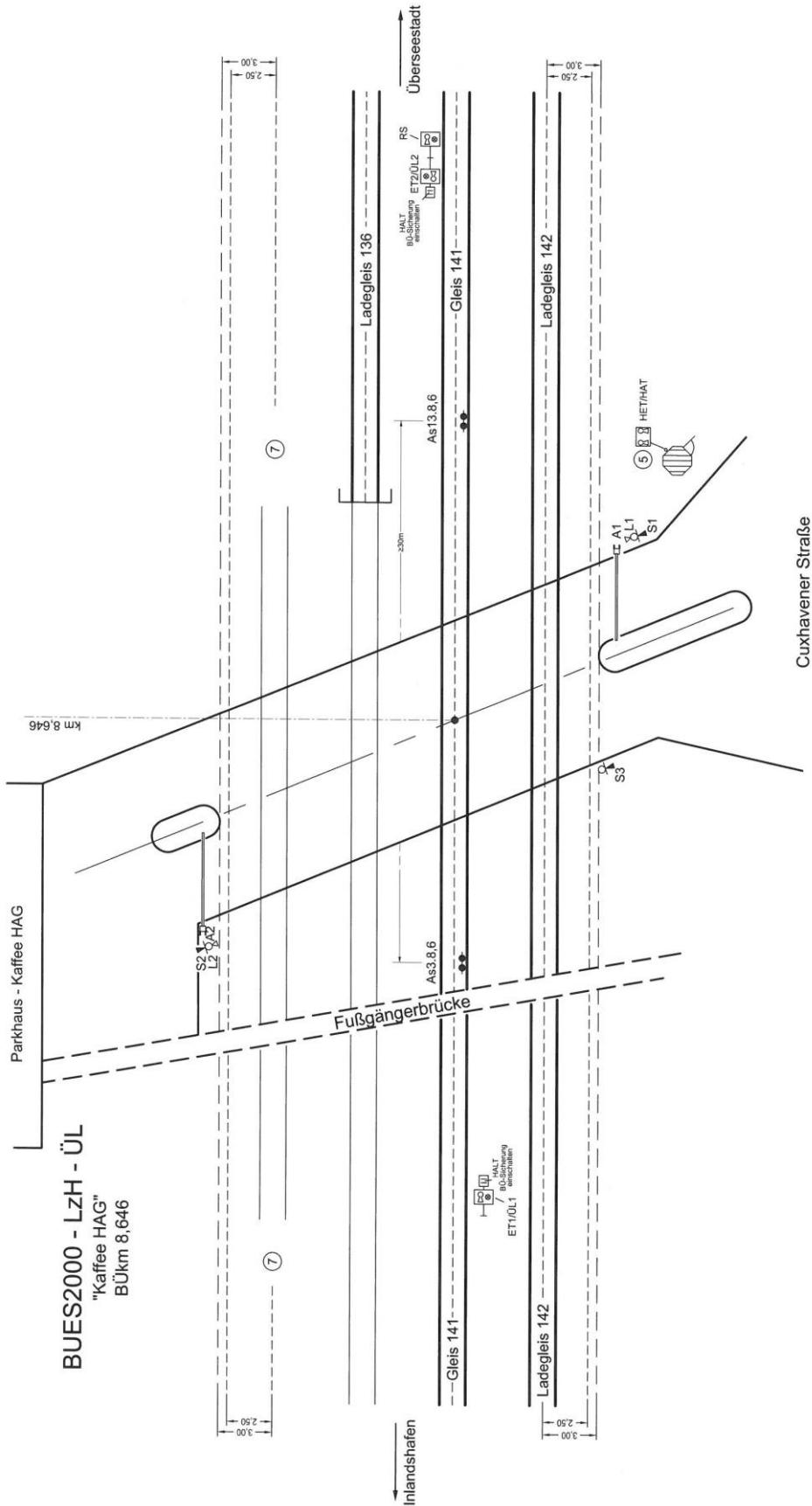
Aufgestellt: Bremerhaven, 02.12.2016

T. Stolte

Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES 2000 LzH/2F-ÜS(vLz)

Emder-Straße (Posten V)

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Emder-Straße“ (Posten V) kreuzt die Gleise 141 und 148 des Bf Überseestadt. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert. BUES 2000 LzH/2F-ÜS(vLz).

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. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Unwirksamkeitstaste (UT) mit Überwachungslampe (ÜL) an den Einschalttschleifen.
Die Überwachungslampe ist in Grundstellung dunkel.
- 2.1.5. Einschalttschleifen im Gleis 141 aus beiden Richtungen.
- 2.1.6. Einschalttasten (ET) mit Überwachungslampen (ÜL).
Die Überwachungslampen sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.7. Ausschalttasten (AT).
- 2.1.8. Ausschalttschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.9. Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.10. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

Der Sicherungsablauf der Lichtzeichen und Schranken unterscheidet sich gleisanhängig.

Im Hauptgleis (Gl. 141) werden alle Lichtzeichen angeschaltet und die Schranken geschlossen. Für Fahrten im Anschlussgleis (Gl. 148) werden nur die Lichtzeichen S2 und S4 am Hauptgleis (Gl. 141), sowie die Lichtzeichen S11 – S16 am Anschlussgleis eingeschaltet. Die Schranken am Hauptgleis werden nicht geschlossen.

2.2.1. Gleis 141 (Hauptgleis)

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Vorgeschaltete Lichtzeichen S11 bis S16 werden mit Gelblicht angeschaltet.
3	Vorgeschaltete Lichtzeichen S11 bis S16 wechseln auf Rotlicht
15	Lichtzeichen S1 bis S10 werden mit Gelblicht angeschaltet. Anschaltung Fußgängerakustik.
18	Lichtzeichen S1 bis S10 wechseln auf Rotlicht
33	Schrankenbäume A1 bis A6 verlassen die obere Endlage
43	Schrankenbäume A1 bis A6 erreichen die untere Endlage Vorgeschaltete Lichtzeichen S11 bis S16 werden abgeschaltet Fußgängerakustik wird abgeschaltet

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage, alle Überwachungslampen erlöschen und die Überwachungssignale zeigen den Signalbegriff Bü 0. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage werden die roten Lichtzeichen abgeschaltet und der Bü befindet sich wieder in Grundstellung.

2.2.2. Gleis 148 (Anschlussgleis)

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Lichtzeichen S2 und S4, sowie Vorgeschaltete Lichtzeichen S11 bis S16 werden mit Gelblicht angeschaltet.
3	Lichtzeichen S2 und S4, sowie Vorgeschaltete Lichtzeichen S11 bis S16 wechseln auf Rotlicht

Nach der Ausschaltung werden die roten Lichtzeichen abgeschaltet und der Bü befindet sich wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

3.1.1. fahrzeugbewirkt

3.1.1.1. über Einschaltschleifen im Gleis 141 in Richtung Überseestadt

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt aus Richtung Inlandshafen im Gleis 141 fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschaltschleifen. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal (ÜS1.9,1) und der Überwachungssignalwiederholer (ÜSW1.9,1) den Signalbegriff Bü 1 zeigen.

3.1.1.2. über Einschaltschleifen im Gleis 20/141 in Richtung Inlandshafen

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt aus Richtung Überseestadt fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschaltschleifen. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal (ÜS2.9,1) den Signalbegriff Bü 1 zeigt.

3.1.2. über Einschalttasten (ET) am BÜ

3.1.2.1. vom Inlandshafen in Richtung Überseestadt

Liegt z.B. für die fahrzeugbewirkte Einschaltung eine Einschaltstörung vor, oder findet die Fahrt nicht über Gleis 141 statt, muss vor dem BÜ angehalten werden. Der BÜ kann mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET1.9,1** vor dem Überwachungssignalwiederholer ÜSW1.9,1 eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn der Überwachungssignalwiederholer ÜSW1.9,1 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der **ET1.9,1**.*

3.1.2.2. von der Überseestadt in Richtung Inlandshafen

Liegt z.B. für die fahrzeugbewirkte Einschaltung eine Einschaltstörung vor, muss vor dem BÜ angehalten werden. Der BÜ kann nun mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET2.9,1** vor dem Überwachungssignal ÜS2.9,1 eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS2.9,1 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der **ET2.9,1**.*

3.1.2.3. von der Überseestadt in Richtung Anschlussgleis 148

Bei Fahrten in Richtung Anschlussgleis 148 darf der BÜ nicht über die Einschaltschleifen im Hauptgleis eingeschaltet werden!

Es muss vor der Einschaltschleife angehalten und mit Hilfe des DB21 Schlüssels die Unwirksamkeitstaste **UT2.9,1** bedient werden. Die Unwirksamkeit der Einschaltung durch die Einschaltschleifen wird durch Leuchten der Überwachungslampe (ÜL) angezeigt. Die Einschaltschleife muss nach dieser Bedienung innerhalb von 120s befahren werden.

Vor dem BÜ muss angehalten und mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET1A.C.** eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der **ET1A.C.** blinkt.*

3.1.2.4. aus dem Anschlussgleis 148 in Richtung Überseestadt

Vor dem BÜ muss angehalten und mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET2A.C.** eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn die Überwachungslampe (ÜL) der **ET2A.C.** blinkt.*

3.1.3. Rangierschalter (RS) am BÜ

Die Rangierschalterfunktion gilt nur für Rangierarbeiten im Hauptgleis 141 !

Für Rangierarbeiten über den BÜ im Gleis 141 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

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

3.2.2. über Ausschalttasten (AT) am BÜ

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

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

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

3.2.3. 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. Rangierarbeiten in die Einschaltstrecke des BÜ

Muss für Rangierarbeiten über die Einschaltschleife rangiert werden, ist vor der Einschaltschleife anzuhalten und mit Hilfe des DB21 Schlüssels die Unwirksamkeitstaste (UT) zu bedienen. Die Unwirksamkeit der Einschaltung durch die Einschaltschleifen wird durch Leuchten der Überwachungslampe (ÜL) angezeigt. Die Einschaltschleife muss nach dieser Bedienung innerhalb von 120s befahren werden.

Wird die Rangierfahrt in Richtung BÜ fortgesetzt, muss vor dem BÜ angehalten und gemäß Punkt 3.1.2. mit der Einschalttaste (ET) eingeschaltet werden.

4. Störungen

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

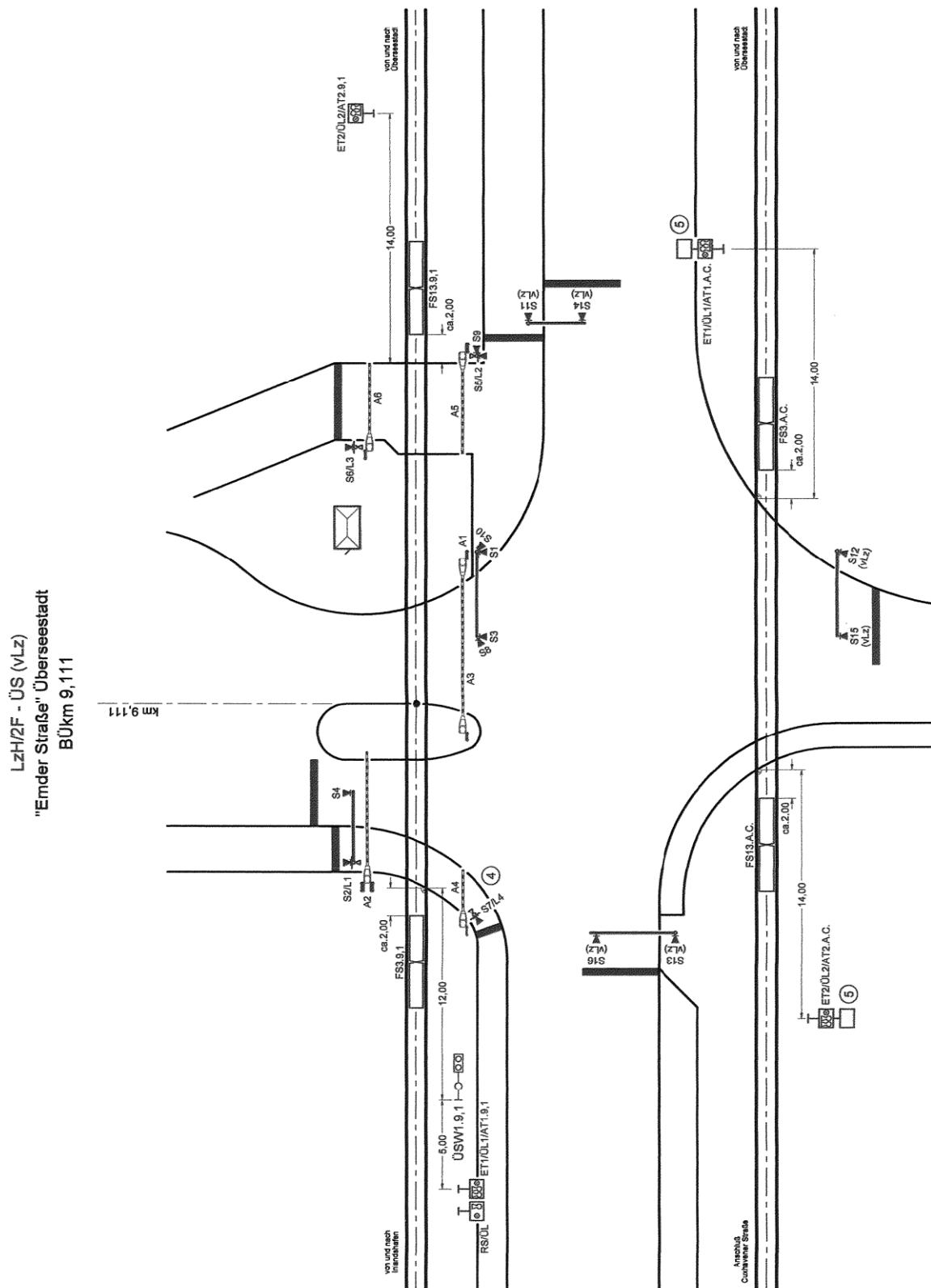
Aufgestellt: Bremerhaven, 02.12.2016

T. Stolte

Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES 2000 LzH/2F-ÜS+FA

Überseetor 1

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Überseetor 1“ kreuzt das Gleis 20 des Bf Überseestadt. 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/2F-ÜS+FA).

Bei der Fahrtrichtung von Überseestadt nach Inlandshafen beträgt mit Beginn der Einschaltstrecke die zulässige Geschwindigkeit in Richtung BÜ „Überseetor I“ bis Ende Bahnübergang 10 km/h.

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. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Einschaltschleifen aus beiden Richtungen.
- 2.1.5. Einschalttasten (ET) mit Überwachungslampen (ÜL).
Die Überwachungslampen sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.6. Ausschalttasten (AT).
- 2.1.7. Ausschaltschleife mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.8. Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.9. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung Anschaltung Fußgängerakustik. Lichtzeichen S1bis S13 werden mit Gelblicht angeschaltet.
3	Lichtzeichen S1 bis S13 wechseln auf Rotlicht
13	Schrankenbäume A7 und A8 verlassen die obere Endlage
18	Schrankenbäume A1 bis A6 verlassen die obere Endlage
19	Schrankenbäume A7 und A8 erreichen die untere Endlage
24	Schrankenbäume A1 bis A6 erreichen die untere Endlage. Abschaltung Fußgängerakustik.

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die untere Endlage, die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet, alle Überwachungslampen erlöschen und die Überwachungssignale zeigen den Signalbegriff Bü 0. Erreichen die Schrankenbäume die obere Endlage befindet sich der BÜ wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

3.1.1. fahrzeugbewirkt

3.1.1.1. über Einschaltschleifen vom Inlandshafen in Richtung Überseestadt

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt aus Richtung Inlandshafen (Gleis 20) fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschaltschleifen. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal (ÜS1) und der Überwachungssignalwiederholer (ÜSW1) den Signalbegriff Bü 1 zeigen.

3.1.1.2. über Einschaltschleifen von der Überseestadt in Richtung Inlandshafen

Die Einschaltung der BÜ-Anlage erfolgt aus Richtung Überseestadt fahrzeugbewirkt mit Befahren der richtungserkennenden Einschaltschleifen. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal (ÜS2) den Signalbegriff Bü 1 zeigt.

Hinweis:

Mit Beginn der Einschaltstrecke beträgt die zulässige Geschwindigkeit in Richtung BÜ „Überseetor I“ bis Ende Bahnübergang 10 km/h.

3.1.2. über Einschalttasten (ET) am BÜ

3.1.2.1. vom Inlandshafen in Richtung Überseestadt

Liegt z.B. für die fahrzeugbewirkte Einschaltung eine Einschaltstörung vor, muss vor dem BÜ angehalten werden. Der BÜ kann mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET1** vor dem Überwachungssignalwiederholer ÜSW1 eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn der Überwachungssignalwiederholer ÜSW1 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der ET1.

3.1.2.2. von der Überseestadt in Richtung Inlandshafen

Liegt z.B. für die fahrzeugbewirkte Einschaltung eine Einschaltstörung vor, muss vor dem BÜ angehalten werden. Der BÜ kann nun mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET2** vor dem Überwachungssignal ÜS2 eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS2 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der ET2.

Hinweis:

Mit Beginn der Einschaltstrecke beträgt die zulässige Geschwindigkeit in Richtung BÜ „Überseetor I“ bis Ende Bahnübergang 10 km/h.

3.1.3. 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 blinks.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. fahrzeugbewirkt

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

3.2.2. über Ausschalttasten (AT) am BÜ

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

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

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

3.2.3. 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. Fahrten von und nach Gleis 21 (Fabrikenufer)

3.3.1. Vom Inlandshafen in Richtung Gleis 21 (Fabrikenufer)

Kurze Rangierabteilung (Lok und ein Wagen)

Vom Inlandshafen kommend muss vor der Einschalttschleife angehalten und mit Hilfe des DB21 Schlüssels die Unwirksamkeitstaste (UT) bedient werden. Die Unwirksamkeit der Einschaltung durch die Einschalttschleifen wird durch Leuchten der Überwachungslampe (ÜL) angezeigt. Die Einschalttschleife muss nach dieser Bedienung innerhalb von 120s befahren werden. **Vor dem BÜ ist zwingend anzuhalten** und die freigefahrene Weiche 60 kann umgestellt werden. Die kurze Rangierabteilung kann nun in das Gleis 21 rangieren.

Hinweis:

Wird die Weiche 60 beim Halten vor dem BÜ nicht freigefahren, muss der BÜ mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste ET1 vor dem Überwachungssignalwiederholer ÜSW1 eingeschaltet werden. Weiterer Ablauf wie bei der zugbewirkten Einschaltung der langen Rangierabteilung.

Lange Rangierabteilung (Lok und mehrere Wagen)

Vom Inlandshafen kommend wird die Anlage fahrzeugbewirkt an der Einschalttschleife eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal (ÜS1) und der Überwachungssignalwiederholer (ÜSW1) den Signalbegriff Bü 1 zeigen.

Der BÜ mit seinen Ausschalttschleifen muss nun Be- und wieder Freigefahren werden, damit die Anlage ausschaltet. Ist die Rangierabteilung an der Einschalttaste ET2 vorbeigefahren, darf angehalten werden. Erst wenn die Weiche 60 zur Fahrt nach Gleis 21 gestellt wurde, darf der BÜ mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste ET2 vor dem Überwachungssignal ÜS2 eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS2 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der ET2.

3.3.2. Von der Überseestadt in Richtung Gleis 21 (Fabrikenufer)

Aus der Abstellgruppe Hansator/Speicher II kommend, muss vor der Einschalttschleife angehalten und mit Hilfe des DB21 Schlüssels die Unwirksamkeitstaste (UT) bedient werden. Die Unwirksamkeit der Einschaltung durch die Einschalttschleifen wird durch Leuchten der Überwachungslampe (ÜL) angezeigt. Die Einschalttschleife muss nach dieser Bedienung innerhalb von 120s befahren werden. Vor dem BÜ ist zwingend an der Einschalttaste ET2 anzuhalten.

Erst wenn die Weiche 60 zur Fahrt nach Gleis 21 umgestellt wurde, darf der BÜ mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET2** vor dem Überwachungssignal ÜS2 eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal ÜS2 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der ET2.

3.3.3. Aus Gleis 21 (Fabrikenufer) in Richtung Überseestadt

Vor dem BÜ muss zwingend angehalten werden und wird mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Einschalttaste **ET1** vor dem Überwachungssignalwiederholer ÜSW1 eingeschaltet. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn der Überwachungssignalwiederholer ÜSW1 den Signalbegriff Bü 1 zeigt. Zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) der ET1.

3.4. Rangierarbeiten Abstellgruppe Hansator/Speicher II

Muss bei Rangierarbeiten in der Abstellgruppe Hansator/Speicher II (Gl. 10-14) über die Einschaltschleife in Richtung Inlandshafen rangiert werden, ist vor der Einschaltschleife anzuhalten und mit Hilfe des DB21 Schlüssels die Unwirksamkeitstaste (UT) zu bedienen. Die Unwirksamkeit der Einschaltung durch die Einschaltschleifen wird durch Leuchten der Überwachungslampe (ÜL) angezeigt. Die Einschaltschleife muss nach dieser Bedienung innerhalb von 120s befahren werden.

4. Störungen

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

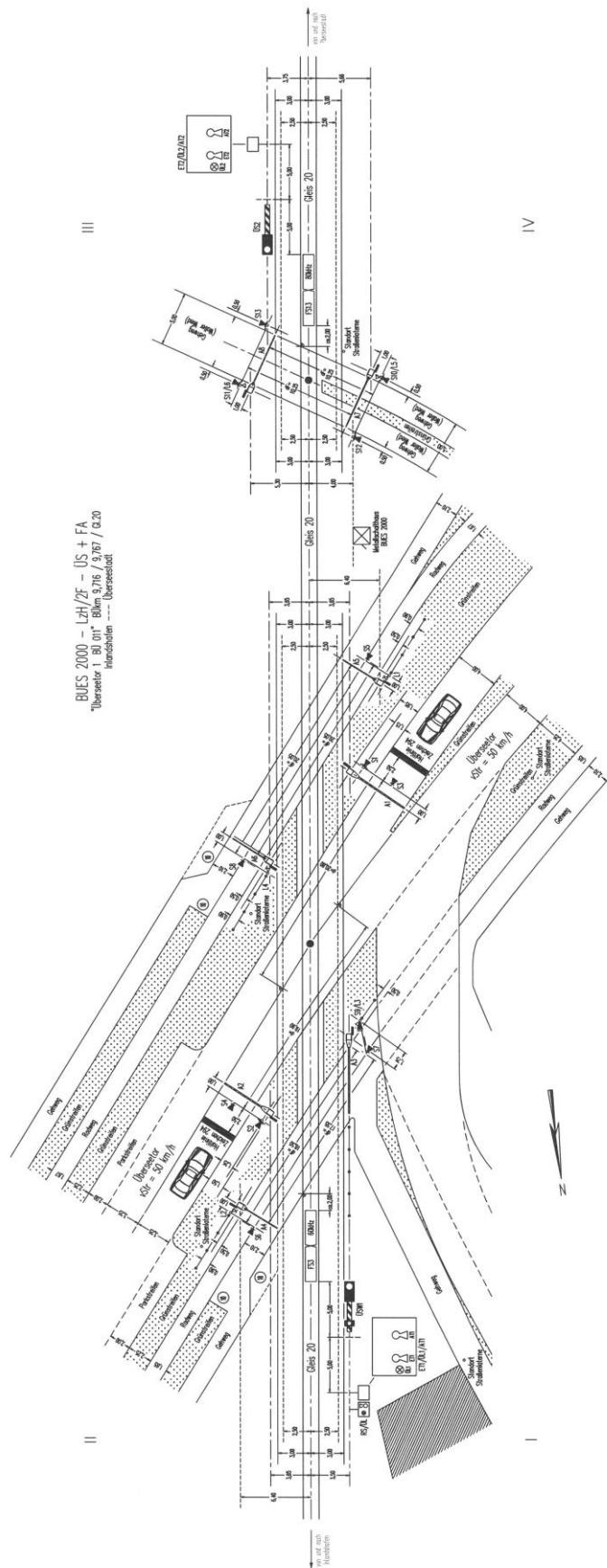
Aufgestellt: Bremerhaven, 02.12.2016



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.

Langsamfahrstellen (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 @: hach.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, Disp0 GSM-R: 71032302 Tel: 0511- 28649755 Fax: 0511- 28649930	Bremen Rbf, Bvf/Bvl GSM-R: 71041502 Tel: 015127400674 @: hbr_f.fdl@deuts chebahn.com	Bremen Rbf, Baf GSM-R: 71035402 Tel: 015127400678 @: hbr_a.fdl@deuts chebahn.com	Bremerhaven- Speckenbüttel, Sf GSM-R: 71001402 Tel: 015127400664 @: hbhp.fdl@deutsc hebahn.com	Bremerhaven- Seehafen, Bkf/Stf GSM-R: 71049202 Tel: 015129271567 @: hbhp.fdl@deutsc hebahn.com	Bremen Grolland, Raf GSM-R: 71010602 Tel: 0160 5883 958 Fax: 042130901642	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, Disp0 GSM-R: 71032302 Tel: 051128649755 Fax: 051128649930	Bremen Rbf, Bvf/Bvl GSM-R: 71041502 Tel: 015127400674 @: hbr_f.fdl@deuts chebahn.com	Bremen Rbf, Baf GSM-R: 71035402 Tel: 015127400678 @: hbr_a.fdl@deuts chebahn.com	Bremerhaven- Speckenbüttel, Sf GSM-R: 71001402 Tel: 015127400664 @: hbhp.fdl@deutsc hebahn.com	Bremerhaven- Seehafen, Bkf/Stf GSM-R: 71049202 Tel: 015129271567 @: hbhp.fdl@deutsc hebahn.com	Bremen Grolland, Raf GSM-R: 71010602 Tel: 0160 5883 958 Fax: 042130901642		

Langsamfahrrstellen (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				

**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
DBS Bhv Gruppe See 1	Dispo 201	201	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 2	Dispo 202	202	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 3	Dispo 203	203	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 4	Lrf 211	211	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 5	Lrf 212	212	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 6	Lrf 213	213	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 7	Lrf 214	214	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 8	Lrf 215	215	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 9	Lrf 216	216	Bhv
DBS Bhv Gruppe See 10	Lrf 217	217	Bhv
DBS Bhv Gruppe Wgm	Lrf 218	218	Bhv
	Lrf 219	219	Bhv
	Rb 241	241	Bhv
	Rb 242	242	Bhv
	Rb 243	243	Bhv
	Rb 244	244	Bhv
	Rb 245	245	Bhv
	Rb 246	246	Bhv
	Rb 247	247	Bhv
	Rb 248	248	Bhv
	Rb 249	249	Bhv
	Wgm 261	261	Bhv
	Wgm 262	262	Bhv

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 Gruppe BHE 2	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 Gruppe 2 HSL Gruppe 3 HSL Gruppe 4	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“

1 Drehschalter : Gesprächsgruppe auswählen

2 Drehschalter : Lautstärkeeinsteller

3 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**!

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 / Rufabbruchtaste

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

Sperren / Entsperren der Tastatur und der Gruppen

→ Taste  gefolgt von Taste 



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 : MTP3250

Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany

TÜV CERT
DIN EN ISO 9001:2000
Zertifikat: 01 100 055255

Blatt : 1 / 1

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



Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany

DIN EN ISO 9001:2000

Zertifikat: 01 100 055255

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTP850ATEX

Blatt : 1 / 1

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

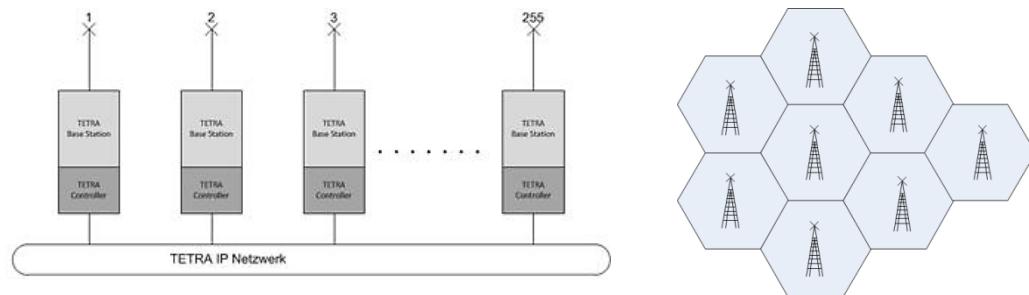
für eine Nutzung in Industrie, Wirtschaft und Handel
Frequenzband 410-430 MHz

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

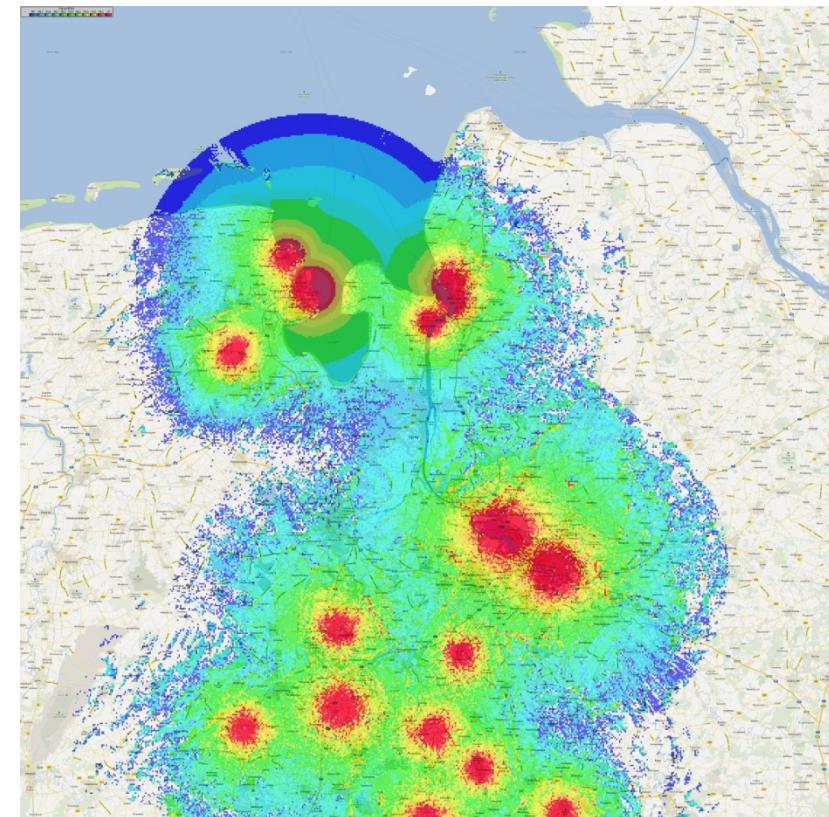


1. Allgemeiner Überblick
2. Funksystem Struktur
- 3. Funkversorgung**
4. Betriebsarten
5. Leistungsmerkmale
6. Bedienung Tischgerät
7. Bedienung Handgerät
8. Bedienung EX - Gerät
9. Beispiele Kurzwahl
10. Besonderheiten
11. ATEX Vorschriften

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“



- 1 Taste** : Ein / Aus Taste / Rufabbruchtaste
- 2 Drehregler** : Lautstärkeeinsteller
- 3 Taste** : Notruftaste
Notruf an alle, mit Zyklus 15 Sek. Senden / Empfangen
Notruf beenden über „Ende“ Taste
- 4 Taste** : nur Einzelruf Empfang (ohne Gruppe)
- 5 Taste** : Zurück zur zuletzt gewählten Gruppe
- 6 Taste** : Sammeldurchsage an alle in HB un BHV
- 7 Tasten** : Menüsteuerung für Optionen und Einstellungen.
Auswahl der Gesprächsgruppe: → Optionen → Ordner → Gesprächsgruppe
Auswahl der Betriebsart: → Optionen → Direktmodus (oder Trunk Modus)
- 8 Taste** : Ohne Zuweisung / Service limitiert
- 9 Tastenfeld** : Dreistellige Gerätenummer eingeben → mit der **Sendetaste** aussenden oder Auswahl der vorprogrammierten Rufziele, durch **langes Drücken** der
Taste 1 = Fdl Stf (Bhv) 101 Taste 2 = Fdl BKF (Bhv) 102
Taste 3 = Fdl If (Bremen) 103 Taste 4 = Fdl Raf (Bremen) 104
Taste 5 = Ww Raf (Bremen) 105 Taste 6 = Dispo Bhv 106



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013	Revision 1	<input checked="" type="checkbox"/> 3	4	5	6	7	8	9	10
Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremerische Hafeneisenbahn	AMV Funktechnik Handels GmbH								
Inhalt : Bedienungsanleitung	Baugruppe : MTM800E	Oskar Schulze Str. 7	28832 Achim / Germany	Certified by	DN EN ISO 9001:2008	Zertifikat 01 100 000200			
Blatt : 1 / 1		Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260	www.AMV-Funktechnik.de, Kontakte@AMV-Funktechnik.de						

AMV Funktechnik Handels GmbH

Oskar-Schulze Straße 7, 28832 Achim

Telefon 0421 4899760 Telefax 0421 489976 260

Email : Kontakte@AMV-Funktechnik.de Internet : www.Digitalfunkbremen.de



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

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 / Rufabbruchtaste

Sperren / Entsperren der Tastatur und der Gruppen

→ Taste gefolgt von Taste

Ort und Datum : Achim den 09.01.2013
 Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn
 Inhalt : Bedienungsanleitung Baugruppe : MTP3250
 Blatt : 1 / 1

	Revision 1	<input checked="" type="checkbox"/>	3	4	5	6	7	8	9	10
--	------------	-------------------------------------	---	---	---	---	---	---	---	----

AMV Funktechnik Handels GmbH
 Oskar Schulz Str. 7 28832 Achim / Germany
 Tel. 0421 489976-0 Fax 489976-260
www.AMV-Funktchnik.de Kontakt@AMV-Funktchnik.de

DIN EN ISO 9001:2008
 Zertifikat-Nr. 00000000000000000000000000000000



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 : Lautstärkeinsteller

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



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

Blatt : 1 / 1

Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260



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

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**

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):

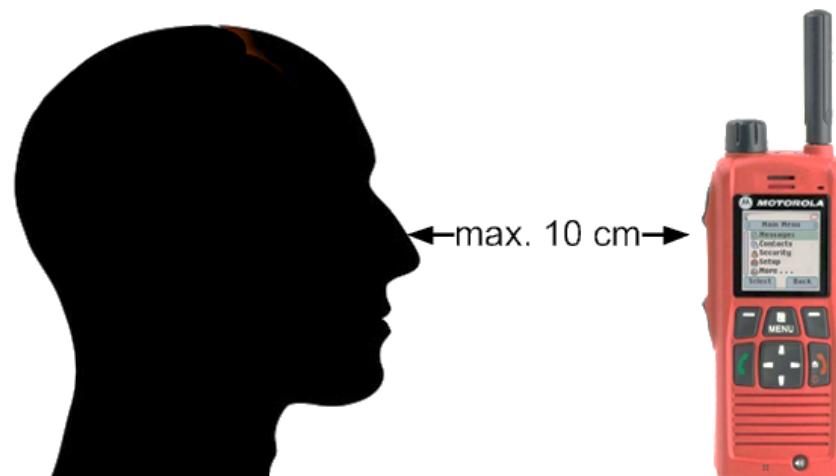
- Um die Stellwerke und Disponenten einfach zu erreichen sind die Rufziele 101-102 - 103-104-105-106 vorprogrammiert.
- Z.B. durch langes Drücken der Taste 1 wird automatisch das Stellwerk 101 gerufen.
- Im Stellwerk wird das Gespräch sofort u. automatisch angenommen, es ist kein Klingelton hörbar.
- > 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!



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

Einhaltung der EX-Schutz Vorgaben Handgerät MTP850ATEX

Um den EX-Schutz bei dem Handgerät MTP850ATEX zu gewähren sind folgende Punkte zwingend einzuhalten:

- Das Gerät darf nur mit Original ATEX zugelassenem Zubehör betrieben werden.
- Das Gerät darf keine mechanischen Schäden haben.
- Die Zubehörschnittstelle muss durch die Abdeckung oder ein angeschlossenes Zubehör bedeckt sein.
- Der Akku oder die Antenne darf nie im EX-Bereich gewechselt werden.
- Das Gerät darf nicht im EX-Bereich geladen werden.
- Das Gerät darf nicht geöffnet werden.



EX Klasse 2CT4, IP65

Vorgehen bei der Vermietung von Handgeräten für den Rangierfunk

Ausgabe

1. Funktionskontrolle des Funkgerätes (Ladezustand prüfen)
2. Kurze Einweisung

Tfz ruft Fdl über 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.)

Verzeichnis der Ladestellen

Ladestelle Bereich Bremen-Inlandshafen:

Gleis 19

(Bedienungsanweisung *Stand: 14.12.2025*)

**Anweisung für die Bedienung
der Ladestelle Gleis 19 in Bremen Inlandshafen
der Bremischen Hafeneisenbahn**

gültig ab: 14.12.2025

Vorbemerkungen

Die Anweisung für die Bedienung wurde von DB Netz Produktionsdurchführung Bremen im Auftrag der Bremischen Hafeneisenbahn aufgestellt. Sie betrifft die Rangierbedienungen durch die jeweiligen EVU. Die Anweisung gilt verbindlich für alle Nutzer.

Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	Betrifft:

Verteiler:

- EIU – Senator für Wirtschaft, Häfen und Transformation
- EBL – bremenports GmbH & Co. KG
- DB InfraGO Netz Bremen
- Streckenbuch Bf Bremen-Inlandshafen

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

Bremische Hafeneisenbahn (DB Netz)

- | | |
|-------------------------------|------------------|
| • Notfallmeldestelle (FdI If) | 0471 / 30901-668 |
| • Leiter Betriebsbezirk | 0160-97455436 |

Bremische Hafeneisenbahn (bremenports)

- | | | |
|-----------------------------------|------------------|----------------------|
| • Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) | 0471 / 30901-340 | Handy 0171 - 6429375 |
| • Anlagenverantwortlicher Oberbau | 0471 / 30901-205 | |

Inhaltsverzeichnis:

- 1 Beschreibung des bremischen Ladegleis 19
- 2 Durchführen der Bedienung
- 3 Aufgaben des EVU in der Ladestelle

Lageskizze: siehe Anlage 1

1 Beschreibung des bremischen Ladegleis 19

1.1 Das Gleis 19 ist eine Ladestelle der Bremischen Hafeneisenbahn.

Diese Ladestelle ist über den Rangierbezirk Inlandshafen des Bahnhofs Bremen Inlandshafen (Weiche 25) erreichbar.

1.2 Zum Bedienungsbereich gehören folgende Gleisanlagen:

Gleise:

Gleis:	Gleislänge:	Nutzlänge für Be- und Entladung:	Neigungsverhältnisse:	Hemmschuhform/Sonderform:
19	439	ca. 180 m	< 2,5 %	S 49

Weichen:

Weichen- u. Gleissperren-Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
57, 25	Ferngestellte Weiche	Fahrdienstleiter If

1.3 Sicherungsmittel

Die Hemmschuhe sind von dem jeweiligen EVU vorzuhalten.

1.4 Ladebereich

Der Ladebereich befindet sich im südlichen Bereich des Gleises 19 und ist in der Lageplanskizze dargestellt. Die Grenzen des Ladebereiches sind vor Ort gekennzeichnet.

1.5 Signalanlagen

Das Gleis sind durch die Ls-Signale W 79, 88^l und 21 gesichert.

1.6 Bahnübergänge

In der Ladestelle ist ein innerbetrieblicher Übergang ohne technische Sicherung. Der Übergang darf nicht dauerhaft mit Fahrzeugen besetzt / belegt sein.

Schienenfahrzeuge haben Vorrang.

1.7 Einfriedung und Tore

Die bremischen Ladegleise sind nicht eingefriedet.

1.8 Beleuchtung und Lage der Schalter

Der gesamte Gleisbereich ist beleuchtet. Die Beleuchtung wird vom Fdl Stw „If“ bedient.

1.9 Betriebsbeschränkungen

keine

1.10 Verladeeinrichtungen

Keine vorhanden

1.11 Oberleitungsanlagen und Schalter

Im Gleis 19 befindet sich hinter der Weiche 25 für ca. 80m eine Spitzenbespannung, die vor dem internen Überweg endet. Innerhalb der gekennzeichneten Ladestelle befinden sich keine Oberleitungsanlagen.

2 Durchführen der Bedienung

2.1 Bedienen der Ladestelle

Die Fahrten von und zu dem bremischen Ladegleis sind Rangierfahrten.

Vor einer Fahrt aus dem Ladegleis hat sich der Tf oder ein von ihm beauftragter Mitarbeiter bei dem Fahrdienstleiter Stw „If“ zu melden.

2.2 Warnen von Personen im Bereich der Ladestelle

Bei der Zuführung und Abholung der Fahrzeuge hat der Tf oder ein beauftragter Mitarbeiter des EVU alle Personen zu warnen, die sich im Gleisbereich oder in dessen Nähe befindlichen Fahrzeugen aufzuhalten.

2.3 Prüfen der Gleisanlagen

Der Tf oder ein von ihm beauftragter Mitarbeiter prüft die während der Bedienung befahrenen Gleise durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit und Freihalten des Regellichaums. Etwaige Mängel sind dem Fdl „If“ zu melden.

2.4 Geschwindigkeit beim Rangieren

Im gesamten Bedienbereich ist die Bedienungsfahrt vorsichtig und mit höchstens **5 km/h** durchzuführen.

2.5 Rangierseite

Die Rangierseite ist unter den Mitarbeitern des jeweiligen EVU zu vereinbaren.

2.6 Befahren von Übergängen

Die Übergänge sind mit besonderer Vorsicht zu befahren.

2.7 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Fahrzeugen ist verboten.

2.8 Festlegen von Fahrzeugen in der Ladestelle

Die abzustellenden Fahrzeuge sind zu beiden Seiten hin mind. mit je 1 Hemmschuh zu sichern.

3 Aufgaben des EVU in der Ladestelle

4.1 Das EVU verständigt alle Beteiligten, z.B. Verlader, Transporteure in geeigneter Weise rechtzeitig über die Bedienung.

4.2 Das EVU hat alle Beschädigungen an Bahnanlagen, Fahrzeugen und Triebfahrzeugen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten auch ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich oder (fern) mündlich), an den Fdl „If“ zu melden.

Die Meldung über die Beschädigung an Fahrzeugen und Triebfahrzeugen ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU ereignet haben und dem EVU bekannt geworden sind.

4.3 Arbeiten, die die Bedienung der Ladestelle gefährden oder behindern, sind einzustellen. Mitarbeiter des EVU, die im Bedienbereich an oder in Fahrzeugen tätig sind, haben die Fahrzeuge zu verlassen und von ihnen zurückzutreten.

- 4.4** Das EVU hat die abgestellten Fahrzeuge für die Be- oder Entladung ordnungsgemäß zu sichern. Das abgeschlossene Abstellen der gesicherten Eisenbahnfahrzeuge ist dem Verlader, Transporteur etc. zu melden.
- 4.5** Das EVU hat ausreichende Sicherungsmittel vorzuhalten.

Aufgestellt: 24.11.2025

Bernd Reichmann

Leiter Betriebsbezirk
DB InfraGO
Netz Bremen

