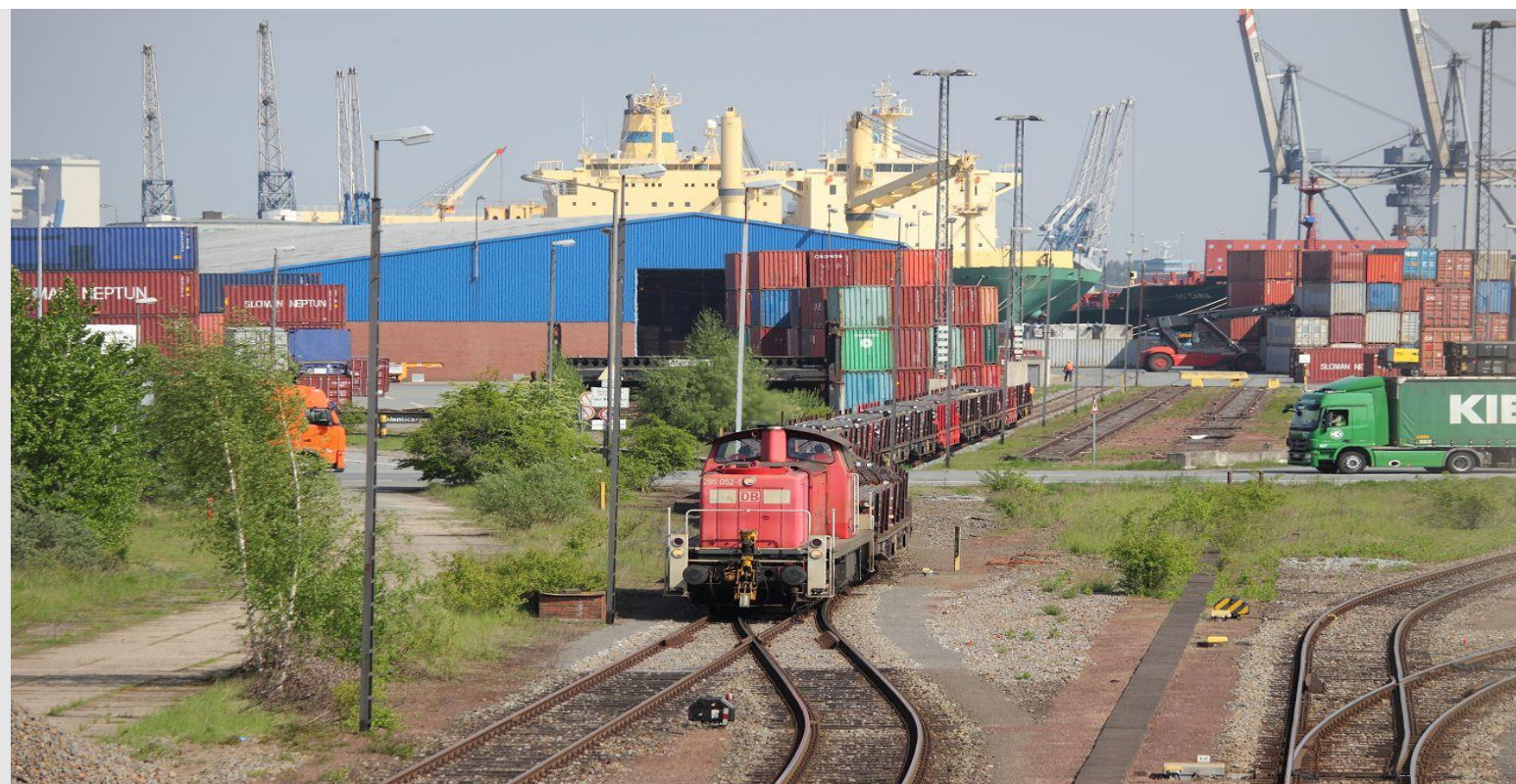




- Auszug EVU -

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

Herausgebende Stelle:

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

Gültig ab:

08.01.2021

aufgestellt	geprüft	genehmigt
gez. Mahler	gez. Sobottka	gez. Stolte
A. Mahler / örtl. Pl. / 26.11.2020 DB Netz AG, PD Bremen	W. Sobottka/ Bezl B. /27.11.2020 DB Netz AG, PD Bremen	T. Stolte / Ebl / 30.11.2020 bremenports GmbH & Co. KG Abteilung Eisenbahn

Übersicht der Aktualisierungen

1	2	3	4
Aktualisierungen			
lfd. Nr.	gültig ab	In Betriebsstellenbuch eingearbeitet	
		am	durch
Neuherausgabe	08.01.2021	Neudruck	
Bekanntgabe 1	12.12.2021		

Übersicht der Aktualisierungen (Bezl. Betrieb)

1	2	3	4	5	6
geprüft		Aktualisierungen			
am	durch	lfd. Nr.	gültig ab	In Betriebsstellenbuch eingearbeitet	
				am	durch
		Neuherausgabe	08.01.2021	Neudruck	
		Bekanntgabe 1	12.12.2021		

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Anlagen	VII
Verzeichnis der Stellen, auf denen das Betriebsstellenbuch ausgelegt ist	VIII
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01	1
408.0101 2 (2) a)/408.4801 2 (2) a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle	1
408.0101 2 (2) b)/408.4801 2 (2) b) Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen	8
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.02	1
408.0221 1 (3) Namen von Betriebsstellen verkürzen	1
408.0221 1 (5) a) Angabe der Strecke bei parallel verlaufenden Strecken	1
408.0231 1 (3) Durchrutschwege	1
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
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03	1
408.0321 Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.04	1
408.0411 2 (8) Namen von Betriebsstellen abkürzen	1
408.0411 2 (12) Abkürzung der Betriebsstelle für den Übermittlungscode geben	1
408.0421 1 (1) b) Benachrichtigen von Bahnübergangsposten (BÜP) vor Zulassung einer Zugfahrt	1
408.0421 1 (4) Überwachen der Bestätigung, dass der Bahnübergang gesichert ist	2
408.0421 1 (8) Bestimmen der Mindestzeit beim Benachrichtigen	2
408.0421 1 (9) Angeben der zulässigen Geschwindigkeit beim Benachrichtigen von Bahnübergangsposten	2
408.0435 3 (2) b) Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü-Sendungen fahren dürfen	2
408.0471 1 (4) Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen	2
408.0481 11 (1) Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerten Bahnübergangssicherungen bei Sperrfahrten	2
408.0485 5 (1) Befahren von Bahnübergängen durch Hilfszüge	3
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48	1
408.4801 2 (2) a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle	1
408.4801 2 (2) b) Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen	1
408.4811 4 (3) Zuständige Stelle/Unterlagen für den Ortsstellbereich	1
408.4811 4 (4) Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich	1
408.4811 4 (5) Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich, Grenzen	1
408.4811 7 Örtliche Besonderheiten	1
408.4814 3 (1) b) Niedrigere Geschwindigkeit	2

408.4814 7 Stärker geneigte Gleise befahren	2
408.4816 1 (1) Sichern von Bahnübergängen mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen	3
408.4816 1 (3) Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind	3
408.4816 2 (2) Sichern von Übergängen, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen	3
408.4818 1 Rangieren; Durchführen – Abstoßen und Ablaufen	3
408.4818 1 (1) Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder ablaufen dürfen	4
408.4818 2 Aufhalten von Fahrzeuggruppen mit Hemmschuhen	4
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 456 - Regeln für Schrankenposten	1
456.0001 8 (1) Vorgaben für das Ersatzweise Sichern von Bahnübergängen	1
456.0001 8 (7) Einsatz eines Bahnübergangspostens	1
456.0020 3 (1) (2) Festlegung des zuständigen Fahrdienstleiters, Melden der Arbeitsaufnahme, Uhrzeitvergleich durchführen und nachweisen	1
456.0020 5 (1) Meldestelle für Mängel bzw. fehlen von Richtlinien, Ausrüstungsgegenständen und Vordrucken	1
456.0020 5 (1) Aufbewahren von Unterlagen nach Abschluss	1
456.0020 8 (2) Benachrichtigung über Zug- und Rangierfahrten	2
456.0020 8 (4) Benachrichtigungen wiederholen	2
456.0020 8 (6) Verkürzung der Namen von Betriebsstellen	2
456.0020 10 (1) Zeitpunkt zum Sichern des Bahnübergangs festlegen	2
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 462 - Betrieb des Oberleitungsnetzes	1
462.0101 4 (3) Übersichtsplan mit Schaltanweisung	1
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 481 - Telekommunikationsanlagen bedienen	1
481.0101 6 (10) Meldestelle für Störungen	1
481.0103 2 (3) Allgemeines/ Nutzungspflicht für mobile Teilnehmer	1
481.0103 3 (1) Ausrüstung ortsfester Teilnehmer mit GSM-R-Geräten	1
481.0103 5 (2) Direktwahltasten/ Benachrichtigung über Zugfahrten	1
481.0103 8 Notruf	2
481.0103 9 Regelmäßige Softwareaktualisierung	2
481.0103 10 (4) Meldestelle für Störungen	2
481.0103 10 (5) Ziele der Rufumleitung	2
481.0205Z01 1 Zugfunkbereiche	2
481.0205Z01 2 (1) Regelmäßige Softwareaktualisierung	3
481.0205Z01 3 Notrufbereiche, Notdurchsagen übermitteln	3
481.0205Z01 7 (2) Rufnummer der GSM-R-EVZS	4
481.0205Z01 7 (3) Rufumleitungsziel	4
481.0302 2 (2)(3) Nutzungsmöglichkeiten/ Verfahren im GSM-R Rangierfunk	4
481.0302 2 (5) GSM-R-Rangierfunk steht nicht zur Verfügung	4
Örtliche Zusätze zur Richtlinie 482 - Signalanlagen bedienen	1

482.6221 3 Wirksamschalten der Einschaltkontakte	1
482.9001 1 (1)(2) Inhalt/ örtliche Zusätze	1
482.9001 2 (8) Unterlagen für die Bedienung und Überwachung	1
482.9001 4 (4) Aufbewahren der HV und der Ersatzschlüssel	1
482.9001 12 (2) Einmalig auftretende Unregelmäßigkeiten	2
482.9001 A02 1 Beschreibung der Signalanlagen	2

Verzeichnis der Anlagen

lfd. Nr.	Bezeichnung	Stand
1	Lageplan der Betriebsstelle	24.08.2020
2	Beschreibung der Signalanlage	15.12.2019
3	Zusatzbestimmungen Bahnübergang	30.11.2020
4	Maßnahmen bei Arbeiten und Störungen	15.12.2019
5	Tetra-Funk	06.04.2017
6	Betriebsanweisung für die Durchführung von Bedienungsfahrten zwischen dem Bf Bremen-Grolland und dem Gleisanschluss Roland Umschlaganlage	06.04.2017
7	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
8	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
9	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
10	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
11	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
12	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
13	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
14	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
15	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
16	Anforderung BÜP und HP	15.12.2019
17	Durchführung Sperrfahrten	06.04.2017
18	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
19	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	

Verzeichnis der Stellen, auf denen das Betriebsstellenbuch ausgelegt ist

NETZ Bremen – Arbeitsgebiet Betrieb	Datei
Bezirksleiter Betrieb – Netzbezirk Hafen Bremen	1 Stück
Fahrdienstleiter Stellwerk „Raf“	1 Stück
SWAH	als Datei
Eisenbahnbetriebsleiter	als Datei
Betriebssachbearbeiter	als Datei

Vorwort

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

Hinweise für EVU

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

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01

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

1. Beschreibung der Anlage

Lage der Betriebsstelle

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

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

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

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

Grenzen

Bf Bremen-Grolland

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

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

Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

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

Ausweich- und Überleitungsmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen

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

Rangierbezirke

Der Bahnhof Bremen-Grolland bildet einen Rangierbezirk.

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

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

Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)	Gleise	Nutzlänge in m (-10 m Signalsicht und ungenaues Halten, sowie -20 m für Triebfahrzeug nicht berücksichtigt)
100-101	764	425	640
102	875	426	660
103	792	427	720
104	262	428	754
105	576	431	727
106	196	432	680
411-412	760	433-434	577
413	715	435	586
414	716	436	585
415	725	437-438	566
416	570	441-442	550
417	600	443	578
418	620	444	575
421	625	445	640
422	708	446	563
423	750	447	580
424	645		

Betrieblich gesperrte Gleise, stillgelegte Gleise

Grolland

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

Industriestammgleis GVZ

Gleis	Besonderheit
Anschluss Aurelis (alt Frank Hartwich)	W22 zur Fahrt nach rechts verschlossen
Anschluss DL – Dettmer Logistic	W24 zur Fahrt nach rechts verschlossen
Gl. 11 ab Weichenende W12	W12 zur Fahrt nach rechts verschlossen, SH2-Scheibe hinter W12 aufgestellt
Gl. 14	

Gesperrte Weichen/ dauerhaft verschlossene Weichen

Grolland

verschlossene Weichen	Besonderheit
W407	zur Fahrt nach links verschlossen

Industriestammgleis GVZ

gesperrte Weichen		
W 17	W 21	W 38

verschlossene Weichen	Besonderheit
Weiche 12	zur Fahrt nach rechts verschlossen
Weiche 15	zur Fahrt nach rechts verschlossen
Weiche 20	zur Fahrt nach rechts verschlossen
Weiche 22	zur Fahrt nach rechts verschlossen
Weiche 24	zur Fahrt nach rechts verschlossen
Weiche 37	zur Fahrt nach links verschlossen

Anschlüsse/ Ausweichanschlussstellen/ Anschlussstellen

An den Bf Bremen-Grolland schließen folgende Gleisanschlüsse an:

BLG Logistics Group AG & Co. KG

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

Zentrallager Bremen GmbH & Co. KG

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

Industriestammgleis Güterverkehrszentrum (GVZ)

aus Gleis 401 mit der DKW 154

An das Industriestammgleis GVZ schließen folgende Gleisanschlüsse an:

KLV - Anlage Bremen Roland als Privatgleisanschluss der Firma ROLAND

Umschlagsgesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG im GVZ Bremen

- aus Gleis 21 mit der Weiche 41

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

- Gleis 51 mit Anschlussweiche 51 (**betrieblich gesperrt**)
- Gleis 4121 117,95m vor Weichenende Weiche 481
- Gleis 4122 118,50m vor Weichenende Weiche 481
- Gleis 4123 118,50m vor Weichenende Weiche 481

BB Grundbesitz GmbH

- aus Gleis 12 mit der Weiche 36

Honselmann GmbH & Co. KG

- aus Gleis 12 mit der Weiche 14

Institutional Investment-Partners GmbH

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

- aus Gleis 12 mit der Weiche 13

Johann C. Henschen GmbH & Co.

- aus Gleis 42 mit der Weiche He

wesernetz Bremen GmbH

- aus Gleis 13 mit der Weiche 39

An das Industriestammgleis GVZ schließen folgende Gleisanschlüsse an:

KLV - Anlage Bremen Roland als Privatgleisanschluss der Firma ROLAND

Umschlagsgesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG im GVZ Bremen

- aus Gleis 21 mit der Weiche 41

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

- *Gleis 51 mit Anschlussweiche 51*
- *Gleis 4121 117,95m vor Weichenende Weiche 481*
- *Gleis 4122 118,50m vor Weichenende Weiche 481*
- *Gleis 4123 118,50m vor Weichenende Weiche 481*

Kühne & Nagel (AG & Co.) KG

- aus Gleis 41 mit der Weiche 61

Institutional Investment-Partners GmbH

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

- aus Gleis 12 mit der Weiche 13

Johann C. Henschen GmbH & Co.

- aus Gleis 42 mit der Weiche He

swb Netze GmbH & Co. KG

- aus Gleis 13 mit der Weiche 39

Bretzke Lagerhaus GmbH

- aus Gleis 12 mit der Weiche 36

Honselmann GmbH & Co. KG

- aus Gleis 12 mit der Weiche 14

- aus Gleis 12 mit der Weiche 19

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

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

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

Gleisbremsen

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

Lokdurchfahrten sind nur bei abgesenkter Balkenbremse gestattet.

Lageplan der Betriebsstelle

Siehe **Anlage 1**

2. Signalanlagen

Stellwerke

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

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

Signale

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

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

Bei Einfahrten nach:

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

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

Einrichtungen der induktiven Zugbeeinflussung sind für alle signalmäßigen Fahrten vorhanden.

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

3. Zusatzanlagen

Ablaufeinrichtungen

Alle Weichen der Richtungsgruppen und der Berggleise 400 und 401 bis einschließlich Weiche 140 sind an die MSR-32-Anlage - siehe **Anlage 8** - angeschlossen. Am Ablaufberg sind Schnellläuferweichen vorhanden.

Bremsprobeanlagen

Handbediente Bremsprobeanlagen (BPA) mit Bedienstationen im Gleisfeld:

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

Lademaß

Im Gleis 448 steht ein Lademaß zur Verfügung.

4. Bahnübergänge

Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr siehe **Anlage 3**.

Technisch gesicherte Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr

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

- BÜ Wardamm in km 1,663 siehe **Anlage 3**
- BÜ Wanderweg Gleis 400 / 401 siehe **Anlage 3**

auf dem Streckenabschnitt Bremen-Grolland – Bremen-Neustadt

- BÜ Grollander Straße in km 1,367 siehe **Anlage 3**
- Fernüberwachungseinrichtung beim Fdl „Df“ Bf Delmenhorst

Lichtzeichenanlagen im Rangierbezirk GVZ Bremen

- BÜ Albert-Bote-Straße im GVZ Bremen siehe **Anlage 3**
- BÜ Merkurstraße im GVZ Bremen siehe **Anlage 3**
- BÜ Wanderweg Gleis 21 im GVZ Bremen siehe **Anlage 3**

Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge

siehe **Anlage 3**

Die Bahnübergänge ohne technische Sicherung werden durch das Rangierpersonal gesichert.

Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen

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

5. Sonstige Anlagen

Hochwasserschutzanlage Bremen-Grolland

siehe **Anlage 19**

Telekommunikationseinrichtungen

Art	Stellwerk Bremen Grolland
Tel	0421 – 30901 660
Fax	0421 – 30901 661
GSM-R	CT 9 (Wenzel): 991126789 CT 7: 71010602 GSM-R Fs: Bremen-Grolland - Bremen-Neustadt)
Betriebsfunk FbS GSM-R (freie Strecke)	Für die Abwicklung zur Verständigung über den Zugverkehr zwischen den Zugmeldestellen, sowie Instandhaltungsfunk
Rangierfunk	TETRA-Funk Anlage 5
Adresse	Stromer Landstr. 151 28197 Bremen

Gleisfeldbeleuchtung

Die Gleisfeldbeleuchtungen sind durch den Fdl einzuschalten

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

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

Aufbewahren der Hemmschuhe und Radvorleger

Nicht benötigte Hemmschuhe sind auf den Ablagesteinen aufzubewahren.

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

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

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

Zu verwendende Hemmschuhformen

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



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.02

408.0221 1 (3)

Namen von Betriebsstellen verkürzen

Namen von Betriebsstellen dürfen wie folgt verkürzt werden:

Betriebsstelle	Verkürzung
Bremen-Grolland	Grolland
Bremen-Neustadt	Neustadt

408.0221 1 (5) a)

Angabe der Strecke bei parallel verlaufenden Strecken

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

408.0231 1 (3)

Durchrutschwege

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

408.0231 3 (1) a)

Grenzen der Gleisfreimeldeanlagen

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

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

Siehe Anlage 2 Beschreibung der Signalanlage

408.0231 3 (3) b)

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

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

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

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

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



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03

408.0321

Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist

Triebfahrzeugführer melden ihre Abfahrbereitschaft direkt an den zuständigen Fdl.



408.0421 1 (4)

Überwachen der Bestätigung, dass der Bahnübergang gesichert ist

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

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

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

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

408.0421 1 (8)

Bestimmen der Mindestzeit beim Benachrichtigen

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

Diese Mindestzeit darf nicht unterschritten werden.

408.0421 1 (9)

Angeben der zulässigen Geschwindigkeit beim Benachrichtigen von Bahnübergangsposten

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

408.0435 3 (2) b)

Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü-Sendungen fahren dürfen

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

408.0471 1 (4)

Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen

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

408.0481 11 (1)

Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerten Bahnübergangssicherungen bei Sperrfahrten

siehe **Anlage 17**

[illegible]

408.0485 5 (1)

Befahren von Bahnübergängen durch Hilfszüge

Hilfszüge dürfen nur bei Besetzung des Stw Raf verkehren.



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48

408.4801 2 (2) a)

Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle

Siehe 408.0101 2 (2) a)

408.4801 2 (2) b)

Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen

Siehe 408.0101 2 (2) b)

408.4811 4 (3)

Zuständige Stelle/Unterlagen für den Ortsstellbereich

Betrieblich örtlich zuständiger Mitarbeiter (BözM) für den Ortsstellbereich Industriestammgleis GVZ ist der Fdl Grolland. Dieser verständigt den Tf über Besonderheiten im Ortsstellbereich.

Der BözM ist über folgende Kommunikationsmittel erreichbar:

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

408.4811 4 (4)

Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich

Der Tf hat festgestellte Mängel oder Unregelmäßigkeiten an den Bahnanlagen und Fahrzeugen an den BözM zu melden unter Tetra-Funk oder Rückfallebene 0160-5883958/ 0421-30901-660

408.4811 4 (5)

Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich, Grenzen

Grenzen:

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

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

Die Grenzen des Ortsstellbereiches sind:

In Ri Industriestammgleis GVZ = Ls 21^{II}

Aus Ri Industriestammgleis GVZ = Ls 21^{III} und 11^I

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

408.4811 7

Örtliche Besonderheiten

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

408.4814 3 (1) b)

Niedrigere Geschwindigkeit

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

5 Km/h

Torabschlüsse

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

Die geöffneten Torflügel müssen bei der Durchfahrt angeschlossen oder durch die Feststellvorrichtung gegen unbeabsichtigtes Zuschlagen gesichert sein.
Defekte oder fehlende Torsicherungen sind umgehend an den Fdl zu melden.

408.4814 7

Stärker geneigte Gleise befahren

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

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

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

Das Abstellen von Fahrzeugen in diesen Gleisbereichen ist verboten.

Vor Beginn des Rangierens im Bereich mit Gefälle muss der Triebfahrzeugführer feststellen, dass alle Fahrzeuge untereinander und mit dem Triebfahrzeug gekuppelt sind. Bevor abkuppelt wird, muss der Triebfahrzeugführer 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 entsprechend der jeweiligen Bedienungsanweisung zu bedienen.

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

408.4816 1 (3)

Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind

Die nichttechnisch gesicherten Bahnübergänge mit öffentlichen Straßen werden durch Mitarbeiter im Rangierdienst gesichert. **Anlage 3**

408.4816 2 (2)

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

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

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

408.4818 1

Rangieren; Durchführen – Abstoßen und Ablaufen

Verhalten beim Abdrücken:

Es dürfen maximal 5 Fahrzeuge als Wagengruppe ablaufen.

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

Verteilung der Rangierzettel (Liste f. Abhänger) vor Ablaufbeginn

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

Fdl Raf

Abhänger

Hemmschuhleger

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

408.4818 1 (1)

Gleise, in die Fahrzeuge abgestoßen werden oder ablaufen dürfen

Rangierbezirk	Gleise
Raf (Richtungsgruppe)	411 - 448

408.4818 2

Aufhalten von Fahrzeuggruppen mit Hemmschuhen

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

Die Gleise 416 bis 418 424 bis 428 und in der Richtungsgruppe sind Durchfahrgleise.
In den o.g. Gleisen dürfen Hemmschuhe nur nach Zustimmung des Fdl gelegt werden.

Nachweis beim Fdl im Fernsprechbuch.



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 456 - Regeln für Schrankenposten

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

456.0001 8 (1)

Vorgaben für das Ersatzweise Sichern von Bahnübergängen

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

Die entsprechend anzuwendenden Sicherungsmaßnahmen sind im **Anlage 3** des Betriebsstellenbuches enthalten.

456.0001 8 (7)

Einsatz eines Bahnübergangspostens

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ: siehe **Anlage 16**

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

Die Örtlichen Zusätze zur Richtlinie 456.0020 wurden für Bahnübergangsposten erarbeitet.

456.0020 3 (1) (2)

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

Zuständiger Fdl, siehe **Anlage 16** „Anfordern von BÜP und HP“.

Aufgaben des zuständigen Fdl:

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

456.0020 5 (1)

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

Der Fdl verständigt nach Eingang der Meldung unmittelbar den zuständigen Bezirksleiter Betrieb, außerhalb der Geschäftszeit den Notfallmanager.

456.0020 5 (1)

Aufbewahren von Unterlagen nach Abschluss

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

456.0020 8 (2)

Benachrichtigung über Zug- und Rangierfahrten

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

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

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

456.0020 8 (4)

Benachrichtigungen wiederholen

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

456.0020 8 (6)

Verkürzung der Namen von Betriebsstellen

Zugelassen sind:

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

456.0020 10 (1)

Zeitpunkt zum Sichern des Bahnübergangs festlegen

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

Die Sicherung des Bahnübergangs ist dem Fdl zu bestätigen



B
1
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 462 - Betrieb des Oberleitungsnetzes

462.0101 4 (3)

Übersichtsplan mit Schaltanweisung

Der Übersichtsplan mit Schaltanweisung wird auf Stw Raf in einem besonderen Aushang vorgehalten.

Bahnerdungsvorrichtungen

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



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 481 - Telekommunikationsanlagen bedienen

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

Zu Ril 481.0101 Grundlagen für drahtgebundene Fernsprechverbindungen:

481.0101 6 (10)

Meldestelle für Störungen

Siehe zu 481.0205Z01 7 (2).

Zu Ril 481.0103 Betriebsfunk im GSM-R Netz:

481.0103 2 (3)

Allgemeines/ Nutzungspflicht für mobile Teilnehmer

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

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

481.0103 3 (1)

Ausrüstung ortsfester Teilnehmer mit GSM-R-Geräten

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

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

481.0103 5 (2)

Direktwahltasten/ Benachrichtigung über Zugfahrten

Zur Benachrichtigung über Zugfahrten müssen Sie folgende Verbindungen nutzen:

- zwischen Bremen-Grolland und Bremen-Neustadt: Konferenzverbindung

Fs HBN - HBG

Bahnübergangsposten zwischen Bremen-Grolland und Bremen-Neustadt werden als Teilnehmer der Konferenzverbindung –Fs HBN - HBG, über den Zugverkehr benachrichtigt.

- Bahnübergangsposten am Bü km 1,667 werden durch Tetra-Funk über den Zugverkehr benachrichtigt

B
1
*
*
↓

B
1
*
*
*
*
*
*

B
1
*
*
*
*
*
*
*
*
↓

481.0103 8

Notruf

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

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

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

481.0103 9

Regelmäßige Softwareaktualisierung

Siehe zu 481.0205Z01 2 (1).

481.0103 10 (4)

Meldestelle für Störungen

Siehe zu 481.0205Z01 7 (2).

481.0103 10 (5)

Ziele der Rufumleitung

Siehe zu 481.0205Z01 7 (3).

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

481.0205Z01 Zusätzliche Regelungen für ortsfeste Teilnehmer

481.0205Z01 1

Zugfunkbereiche

Folgende Strecken sind mit digitalem Zugfunk ausgestattet

1500	Bremen	Oldenburg
1415	Bremen-Neustadt	Bremen-Grolland

B
1
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

B
1
*
*
*
*
*

B
1
*
*
*
*
*

B
1
*
*
*
*
*

481.0205Z01 2 (1)

Regelmäßige Softwareaktualisierung

Geräte Update

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

- bei Wenzel Geräten

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

481.0205Z01 3

Notrufbereiche, Notdurchsagen übermitteln

Notruf Zugfunk

Ortsfeste Teilnehmer im Zugfunknotruf „Knoten HD“:

- Fahrdienstleiter Delmenhorst,
- Fahrdienstleiter Hude,
- Fahrdienstleiter özF West BZ Hannover ESTW Bremen
- Fahrdienstleiter Bremen Grolland
- BZ Hannover Streckendisponent 6

Notruf Strecke

Den Notruf Strecke „**Knoten HD**“ hören:

- Fahrdienstleiter Delmenhorst,
- Fahrdienstleiter Hude,
- Fahrdienstleiter özF West BZ Hannover ESTW Bremen
- Fahrdienstleiter Bremen Grolland

Zugfunkgespräche

Eingehende Gespräche, die betrieblich anderen Fahrdienstleitern zuzuordnen sind, sind an den betrieblich zuständigen Fdl gemäß Anlage 2 weiterzuleiten.

Zusätzliche Anordnungen

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

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

481.0205Z01 7 (2)

Rufnummer der GSM-R-EVZS

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

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

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

481.0205Z01 7 (3)

Rufumleitungsziel

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

Örtliche Regelungen zur Ril 481.0302

- Grundlagen für Verbindungen des GSM-R- Rangierfunks,

481.0302: GSM-R- Rangierfunk

481.0302 2 (2)(3)

Nutzungsmöglichkeiten/ Verfahren im GSM-R Rangierfunk

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

481.0302 2 (5)

GSM-R-Rangierfunk steht nicht zur Verfügung

Rangierfunkgespräche auf der Hafeneisenbahn im Bf Bremen Grolland werden im Tetra Digitalfunk geführt siehe **Anlage 5**



Örtliche Zusätze zur Richtlinie 482 - Signalanlagen bedienen

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

482.6221 3

Wirksamschalten der Einschaltkontakte

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

- **482.9001: Signalmittel bedienen; Allgemeines**
- **482.9001A02: Beschreibung der Signalanlagen,**

Zu Ril 482.9001: Signalmittel bedienen; Allgemeines:

482.9001 1 (1)(2)

Inhalt/ örtliche Zusätze

Die örtlichen Zusätze enthalten die örtlichen Besonderheiten zur Ril 482.9001. Sie werden als – Regelungen zu weiteren Richtlinien – im Betriebsstellenbuch“ aufgenommen.

Aufbewahrung der Schlüssel

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

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

482.9001 2 (8)

Unterlagen für die Bedienung und Überwachung

Örtliche Bedienungsanleitungen sind als Anlage zum BeBu aufgenommen. Beschreibung der Signalanlage ist als **Anlage 2** zum örtlichen Zusatz zur 482.9001 aufgenommen.

482.9001 4 (4)

Aufbewahren der HV und der Ersatzschlüssel

Aufbewahrungsort:

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

482.9001 12 (2)

Einmalig auftretende Unregelmäßigkeiten

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

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 482.9001A02: Beschreibung der Signalanlagen,:

482.9001 A02 1

Beschreibung der Signalanlagen

- siehe **Anlage 2**

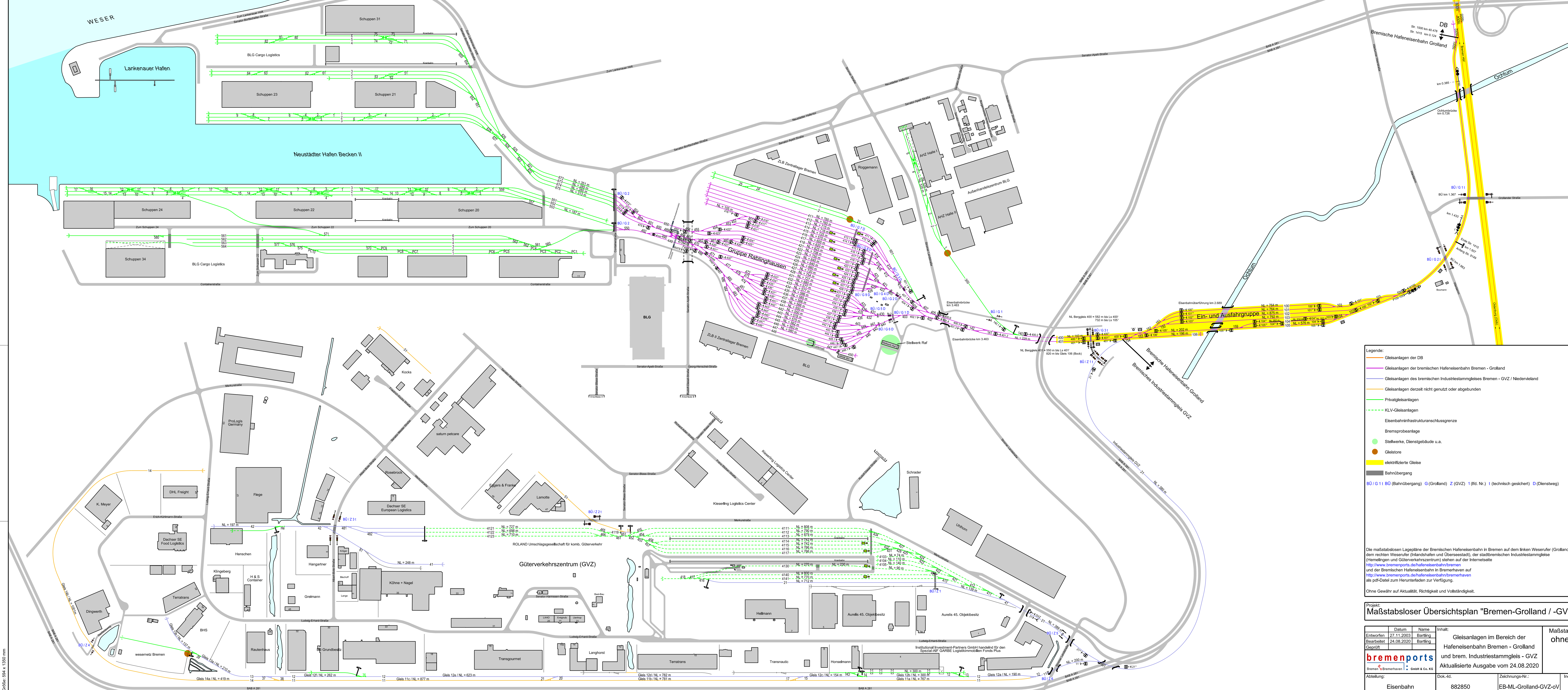


Lageplan der Betriebsstelle

– Nur zur Information –

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

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



- Legende:
- Gleisanlagen der DB
 - Gleisanlagen der bremischen Hafeneisenbahn Bremen - Grolland
 - Gleisanlagen des bremischen Industriestammgleises Bremen - GVZ / Niedervieland
 - Gleisanlagen derzeit nicht genutzt oder abgedungen
 - Privatgleisanlagen
 - KLV-Gleisanlagen
 - Eisenbahninfrastrukturschlussgrenze
 - Bremsprobenanlage
 - Stellwerke, Dienstgebäude u.a.
 - Gleislore
 - elektrifizierte Gleise
 - Bahnübergang
- BO / G 11 BO (Bahnübergang) G (Grolland) Z (GVZ) 1 (fld. Nr.) 1 (technisch gesichert) D (Dienstweg)

Die maßstablosen Lagepläne der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremen auf dem linken Weserufer (Grolland), dem rechten Weserufer (Inlandshafen und Überseestad), der stadtbremischen Industriestammgleise (Hemelingen und Güterverkehrszentrum) stehen auf der Internetseite <http://www.bremenports.de/hafeneisenbahn/bremen> und der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremerhaven auf <http://www.bremenports.de/hafeneisenbahn/bremerhaven> als pdf-Datei zum Herunterladen zur Verfügung.

Ohne Gewähr auf Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit.

Projekt:
Maßstabloser Übersichtsplan "Bremen-Grolland / -GVZ"

Datum		Name		Inhalt: Gleisanlagen im Bereich der Hafeneisenbahn Bremen - Grolland und brem. Industriestammgleis - GVZ Aktualisierte Ausgabe vom 24.08.2020	Maßstab ohne
Entworfen	27.11.2003	Bartling			
Bearbeitet	24.08.2020	Bartling			
Geprüft					
bremenports					
Bremen-Bremerhaven		GmbH & Co. KG			
Abteilung:		Dok.-Id.		Zeichnungs-Nr.:	
Eisenbahn		882850		EB-ML-Grolland-GVZ-oV	

Weichen, für die nur bestimmte Handverschlüsse zu verwenden sind

Weiche:											
Handverschluss:											

Schlüsselformen

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

Weichen

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

Flachkreuzungen

Gesamtzählwerke und die durch sie registrierten Einzelzählwerke

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

Art und Anzahl der Geräte und Werkzeuge

Art	Anzahl
Deckenplattenheber	1
Lampenheber	1
Lampenprüfer	1
Handkurbel (zum Umstellen von Weichen / Bedienen OL-Handscharter)	2
Spannungsabschalter für Weichen	2
OL-Handscharter Schlüssel vierkant	1
Hammer	1
Maulschlüssel	1
Handkurbel für Weichen (EG)	1
Zungensperre (EG)	5
HV-73 mit Sperreinrichtung (EG)	1
Steckschlüssel für Schranken Antrieb (EG)	1

Bremen Neustadt - Bremen Grolland

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

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

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

Aufgestellt:

Kai-Uwe Kunze Name	bremenports GmbH & Co. KG OE	 -232- Bremen-Neustadt 11.12.19 Datum
		Bremen-Neustadt 11.12.19 Datum

Schlüsselformen Bremen-Grolland Raf

Im Bedienraum des Fdl sind folgende Schlüssel im Schlüsselkasten versiegelt:

Schlüssel für	Schlüsselform	Anzahl
Schranke Raf (<i>Dienstweg Gleisbremse</i>)	W	1
Schranke PM Containerstraße	W ¹	1
Weiche 447	g ¹	1
Gleissperre I (W447)	g ⁰	1
Schlüssel DB 23		1

Vor- und Hauptsignale Bremen-Grolland Raf

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

Sperrsignale Bremen-Grolland Raf

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

Sperrsignal	Stw-Technik
411.1	MSR32
412.1	MSR32
413.1	MSR32
414.1	MSR32
415.1	MSR32
416.1	MSR32
417.1	MSR32
418.1	MSR32
421.1	MSR32
422.1	MSR32
423.1	MSR32
424.1	MSR32
425.1	MSR32
426.1	MSR32
427.1	MSR32
428.1	MSR32
431.1	MSR32
432.1	MSR32
433.1	MSR32
434.1	MSR32
435.1	MSR32
436.1	MSR32
437.1	MSR32
438.1	MSR32
441.1	MSR32
442.1	MSR32
444.1	MSR32
445.1	MSR32
446.1	MSR32
447.1	MSR32
448.1	MSR32
601.1	MSR32
W100	SpDrS60

PZB-Zugbeeinflussung Bremen-Grolland Raf

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

Weichen und Gleissperren Bremen-Grolland Raf

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

Bezeichnung	Bauteil Kurzbezeichnung	Stw-Technik	Lage
W 410	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 411	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 412	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 413	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 414	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 415	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 416	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 420	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 421	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 422	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 423	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 424	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 425	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 426	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 430	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 431	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 432	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 433	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 434	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 435	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 436	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 440	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 441	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 442	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 443	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 444	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 445	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 446	Weiche o. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
HW 447	Handweiche	-	Grolland (Arge BM)
W 451	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 452	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 453	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 454	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 455	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 456	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 460	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 461	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 462	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 463	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 469	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtung BLG)
W 470	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 471	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)
W 472	Weiche m. SpV, S 700	MSR32	Grolland (Richtungsgruppe)

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

Gleisfreimeldung Bremen-Grolland Raf

100 Hz Gleisstromkreise

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

Achszählkreise

Freimeldeabschnitt	Stw-Technik	von	bis	Bemerkung
100 ¹	SpDrS60	Ls 100I	Ls 100II	
101 ²	SpDrS60	Ls 101II	Ls 101III	
102 ¹	SpDrS60	Ls 102I	Ls 102II	
103 ¹	SpDrS60	Ls 103I	Ls 103II	
104 ¹	SpDrS60	Ls 104I	Ls 104II	
105 ⁴	SpDrS60	Ls 105II	Ls 105III	
104 ²	SpDrS60	Ls 104II	Ls 104III	
104 ³	SpDrS60	Ls 104III	Ls 104IV	
105 ⁵	SpDrS60	Ls 105IV	Ls 105V	
106	SpDrS60	Ls 106II	Prellbock	
21 ¹	SpDrS60	Ls 21I	Ls 21II	
W1	SpDrS60	Ls 21II	Ls21III / Ls 11I	Grenze Ri. Gl. 11
21 ²	SpDrS60	Ls 21III	Ra11 GVZ	Grenze Ri. Gl. 21 / Roland U.
401 ³	SpDrS60	Ls 401III	Ls 401.2	
400 ³	SpDrS60	Ls 400III	Ls 400.2	
W 140	MSR32	-	-	Grenze Ri. AHZ

Freimelde- abschnitt	Stw-Technik	von	bis	Bemerkung
W 141	MSR32	-	-	
W 142	MSR32	-	-	
W 402	MSR32	-	-	
W 403	MSR32	-	-	
W 404	MSR32	-	-	
W 405	MSR32	-	-	
W 407	MSR32	-	-	<i>Grenze Ri. Roggemann / ZLB</i>
W 410	MSR32	-	-	
W 411	MSR32	-	-	
W 412	MSR32	-	-	
W 413	MSR32	-	-	
W 414	MSR32	-	-	
W 415	MSR32	-	-	
W 416	MSR32	-	-	
W 420	MSR32	-	-	
W 421	MSR32	-	-	
W 422	MSR32	-	-	
W 423	MSR32	-	-	
W 424	MSR32	-	-	
W 425	MSR32	-	-	
W 426	MSR32	-	-	
W 430	MSR32	-	-	
W 431	MSR32	-	-	
W 432	MSR32	-	-	
W 433	MSR32	-	-	
W 434	MSR32	-	-	
W 435	MSR32	-	-	
W 436	MSR32	-	-	
W 440	MSR32	-	-	
W 441	MSR32	-	-	
W 442	MSR32	-	-	
W 443	MSR32	-	-	
W 444	MSR32	-	-	
W 445	MSR32	-	-	
W 446	MSR32	-	-	
W 447	MSR32	-	-	
W 451	MSR32	-	-	
W 452	MSR32	-	-	
W 453	MSR32	-	-	
W 454	MSR32	-	-	
W 455	MSR32	-	-	

Freimelde- abschnitt	Stw-Technik	von	bis	Bemerkung
W 456	MSR32	-	-	
W 460	MSR32	-	-	
W 461	MSR32	-	-	
W 462	MSR32	-	-	
W 463	MSR32	-	-	
W 469	MSR32	-	-	
W 470	MSR32	-	-	
W 471	MSR32	-	-	
W 472	MSR32	-	-	
W 473	MSR32	-	-	
W 474	MSR32	-	-	
W 476	MSR32	-	-	
W 477	MSR32	-	-	
W 478	MSR32	-	-	
W 479	MSR32	-	-	
W 481	MSR32	-	-	
W 482	MSR32	-	-	
W 483	MSR32	-	-	
W 484	MSR32	-	-	
W 485	MSR32	-	-	
W 486	MSR32	-	-	
W 487	MSR32	-	-	
W 488	MSR32	-	-	
W 489	MSR32	-	-	
W 490	MSR32	-	-	
W 492	MSR32	-	-	Grenze Ri. BLG
W 600	MSR32	-	-	Grenze Ri. BLG
W 601	MSR32	-	-	
W 603	MSR32	-	-	Grenze Ri. BLG
W 604	MSR32	-	-	
Gl. 400	MSR32	Ls 400.3	Ls 400.6	
Gl. 401	MSR32	Ls 401.3	Ls 401.4	
Gl. 411	MSR32	Ls 411.1	Prellbock	
Gl. 412	MSR32	Ls 412.1	Prellbock	
Gl. 413	MSR32	Ls 413.1	Prellbock	
Gl. 414	MSR32	Ls 414.1	Prellbock	
Gl. 415	MSR32	Ls 415.1	Prellbock	
Gl. 416/1	MSR32	Ls 416.1	Ls 416II	
Gl. 416/2	MSR32	W 451	Prellbock	
Gl. 417	MSR32	Ls 417.1	Ls 417II	
Gl. 418	MSR32	Ls 418.1	Ls 418II	
Gl. 421	MSR32	Ls 421.1	Ls 421II	

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

Zusatzbestimmungen Bahnübergang

Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 3

Stand: 30.11.2020

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	Zuständiger Fdl	BÜ-Technik	Sicherung bei Ausfall der technischen Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Bf Grolland							
	Technisch gesichert						
G 1t	Grollander Str.	99	Df	Fü 3/H60	Anlage 4		zust. DB Netz AG
G 2t	Wardamm	99	Raf	BUES 2000 LzH/F-Hp	Anlage 4		
G 3t	Wanderweg vor A 281	400, 401	Raf	BUES 2000 LzH(F)-Hp	Anlage 4		
Industriestammgleis GVZ							
	Technisch gesichert						
Z 1t	Wanderweg	21	Raf	BUES 2000 LzH(F)-Hp	Anlage 4		
Z 2t	Merkurstraße	51	Raf	NEBUE 90	Anlage 4		
Z 3t	Albert-Bote-Straße	41, 42	Raf	BUES2000-Lz-ÜS	Anlage 4		

Summe aller Bahnübergänge:

Technisch gesichert:	6 Bahnübergänge	0 stillgelegt
Nicht technisch gesichert:	6 Bahnübergänge	0 stillgelegt
Dienstwege:	9 Dienstwege	0 stillgelegt

Verzeichnis der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 3

Stand: 30.11.2020

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	Zuständiger Fdl	BÜ-Technik	Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
Bf Grolland							
	Nicht technisch gesichert						
G 1	Seitenweg, AHZ-Gleis	300	Raf		408.4816 1 (3)		
G 2	Containerstraße	672-675, 553/560	Raf		408.4816 1 (3)		
Industriestammgleis GVZ							
	Nicht technisch gesichert						
Z 1	Roland Umschlag	1,21,4140-41	Raf	Andreaskreuz	408.4816 1 (3)		Privatüberweg
Z 2	Saturn Pedfood	51	Raf	ohne	408.4816 1 (3)		Privatüberweg
Z 3	Senator-Mester-Str.	51	Raf	Andreaskreuz	408.4816 1 (3)		
Z 4	Stellfeldsweg	14	Raf	Andreaskreuz	408.4816 1 (3)		Gleis gesperrt
Dienstwege							
G 1D	vor Bremse 3 + 4	W 403		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 2D	vor Bremse 2	W 404		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 3D	Weiche 410	W 410		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 4D	Weiche 420	W 420		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 5D	Weiche 430	W 430		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 6D	Weiche 440	W 440		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 7D	Gleis 411 - 414	411 - 414		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 8D	Gleis 415 - 418	415 - 418		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	
G 9D	Gleis 421 - 428	421 - 428		ohne		Gleisfeldbeleuchtung	

Bedienungsanweisungen für die technisch gesicherten Bahnübergänge

Bf Bremen-Grolland

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

Industriestammgleis GVZ

Anhang	Bahnübergang	Stand	
Z1t	Wanderweg (Gl. 21)	11.12.2016	
Z2t	Merkurstraße	11.12.2016	
Z3t	Albert-Bote-Straße	30.11.2020	*
			*

Bedienungsanweisung

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

Wardamm

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Wardamm“ kreuzt das Einfahrgleis Bremen-Neustadt Bremen-Grolland hinter dem Einfahrsignal A. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeugen.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

2.1. Wesentliche Bestandteile

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Vollschraken für den Rad-/
Fußgängerüberweg und Halbschraken für die Straße.
- 2.1.3. Anrückmelder aus Richtung Bremen-Neustadt in km 0,752.
- 2.1.4. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.5. Ausschaltschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)
- 2.1.6. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls- und Hp-Signale) aus beiden Fahrtrichtungen.

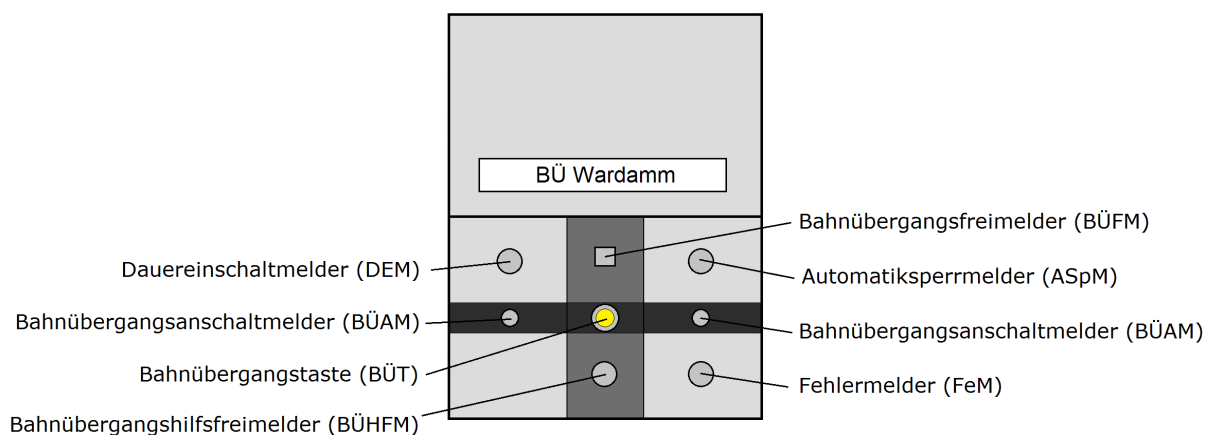
2.1.6.1. Deckungssignale

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

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

- 2.1.7. Fußgängerakustik mit Lautsprechern.

2.2. Bedienfeld im Stelltisch



2.3. Sicherungsablauf

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

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

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

3.1.1. Fahrstraßenbewirkt aus Richtung Bremen-Grolland

Nachdem eine Fahrstraße vom Fdl Raf am Stelltisch eingestellt wurde und diese vollständig eingelaufen ist, erfolgt automatisch eine gleisbezogene Einschaltung der BÜ-Anlage bevor das Deckungssignal auf Fahrt gestellt wird. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) mit gelbem Ruhelicht. Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wird nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

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

3.1.2. Anrückmeldung aus Richtung Bremen-Neustadt

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

rückmelders durch den Zug ertönt der langsam schlagende Wecker im Stelltisch, der Bahnübergang wird eingeschaltet und die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) leuchten mit gelbem Ruhelicht. Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wird nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

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

3.1.3. Einschalttaste (ET) im Stelltisch

Die BÜ-Anlage kann von Hand eingeschaltet werden, wenn z.B. die fahrstraßenbewirkte Einschaltung gestört ist. Die BÜ-Anlage wird mit der Einschalttaste (ET) gleisbezogen eingeschaltet. Hierzu wird die Einschalttaste (ET) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) bedient. Mit der Einschaltung leuchten die Bahnübergangsanschaltmelder (BÜAM) mit gelbem Ruhelicht. Erreichen die Schrankenbäume die untere Endlage, wird nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

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

3.1.4. Dauereinschaltung vom Stelltisch

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

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

3.1.5. Rangierschalter (RS) am BÜ

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

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

3.2. Ausschaltung

3.2.1. Fahrzeugbewirkt

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

3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) vom Stellisch

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

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

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

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

3.2.3. Dauereinschaltung vom Stellisch

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

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

3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

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

3.3. Einschaltautomatik

3.3.1. Sperren

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

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

3.3.2. Entsperren

Zum entsperren der Automatiksperrung wird die Löschtaete (LT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) erlischt.

4. Störungen

4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

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

4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

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

4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

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

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

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

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

4.4. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

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

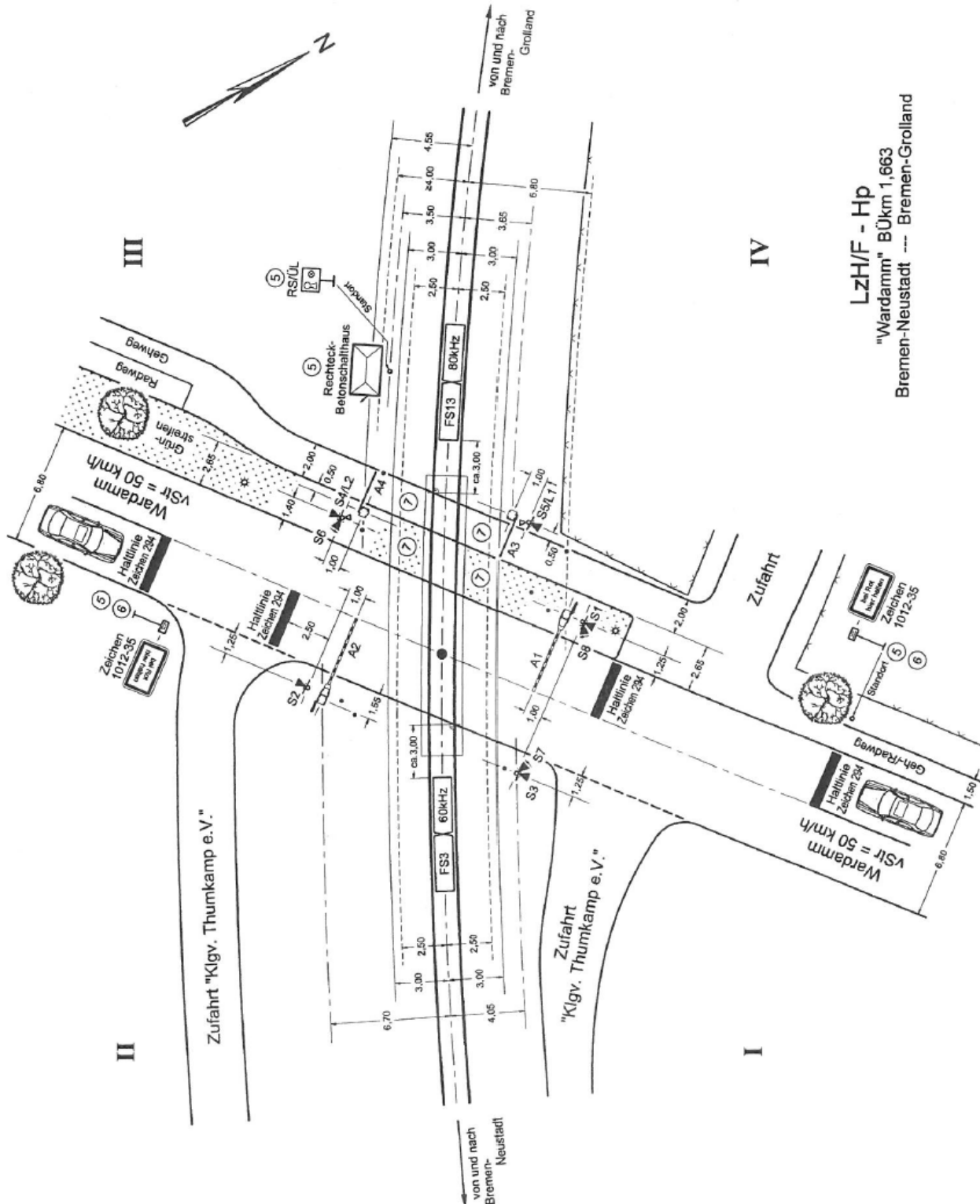
- 4.5. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.6. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl Raf. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.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

Aufgestellt: Bremerhaven, 07.12.2016



.....
Torge Stolt
bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

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

Wanderweg (Gl. 400, 401)

1. Lage der Sicherungsanlage

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

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

2.1. Wesentliche Bestandteile

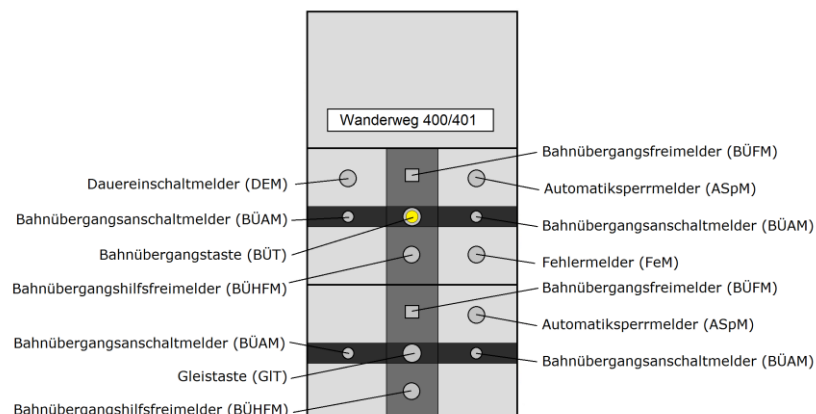
- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Vollschraken für den Rad-/Fußgängerüberweg.
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in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

2.1.5.1. Deckungssignale

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

- 2.1.6. Fußgängerakustik mit Lautsprechern.

2.2. Bedienfeld im Stelltisch



2.3. Sicherungsablauf

Nach Einschaltung der Sicherungsanlage leuchtet an den Lichtzeichen gelbes Ruhelicht und die Fußgängerakustik wird eingeschaltet. Nach 3s wechseln die Lichtzeichen auf rotes Dauerlicht. Nach 11s Rotlicht werden die Schrankenantriebe angeschaltet und die Schrankenbäume verlassen die obere Endlage. Die Schrankenbäume benötigen 6s zum Erreichen der unteren Endlage und die Fußgängerakustik wird abgeschaltet. Nach Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs erfolgt die Signalfreigabe.

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

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1.1. Fahrstraßenbewirkt

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

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

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

3.1.2. Einschalttaste (ET) im Stelltisch

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

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

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

3.1.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

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

3.1.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

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

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

3.2. Ausschaltung

3.2.1. Fahrzeugbewirkt

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

3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) vom Stelltisch

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

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

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

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

3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

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

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

3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

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

3.3. Einschaltautomatik

3.3.1. Sperren

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

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

3.3.2. Entsperrung

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

4. Störungen

4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

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

4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

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

4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

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

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

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

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

4.4. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

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

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

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

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

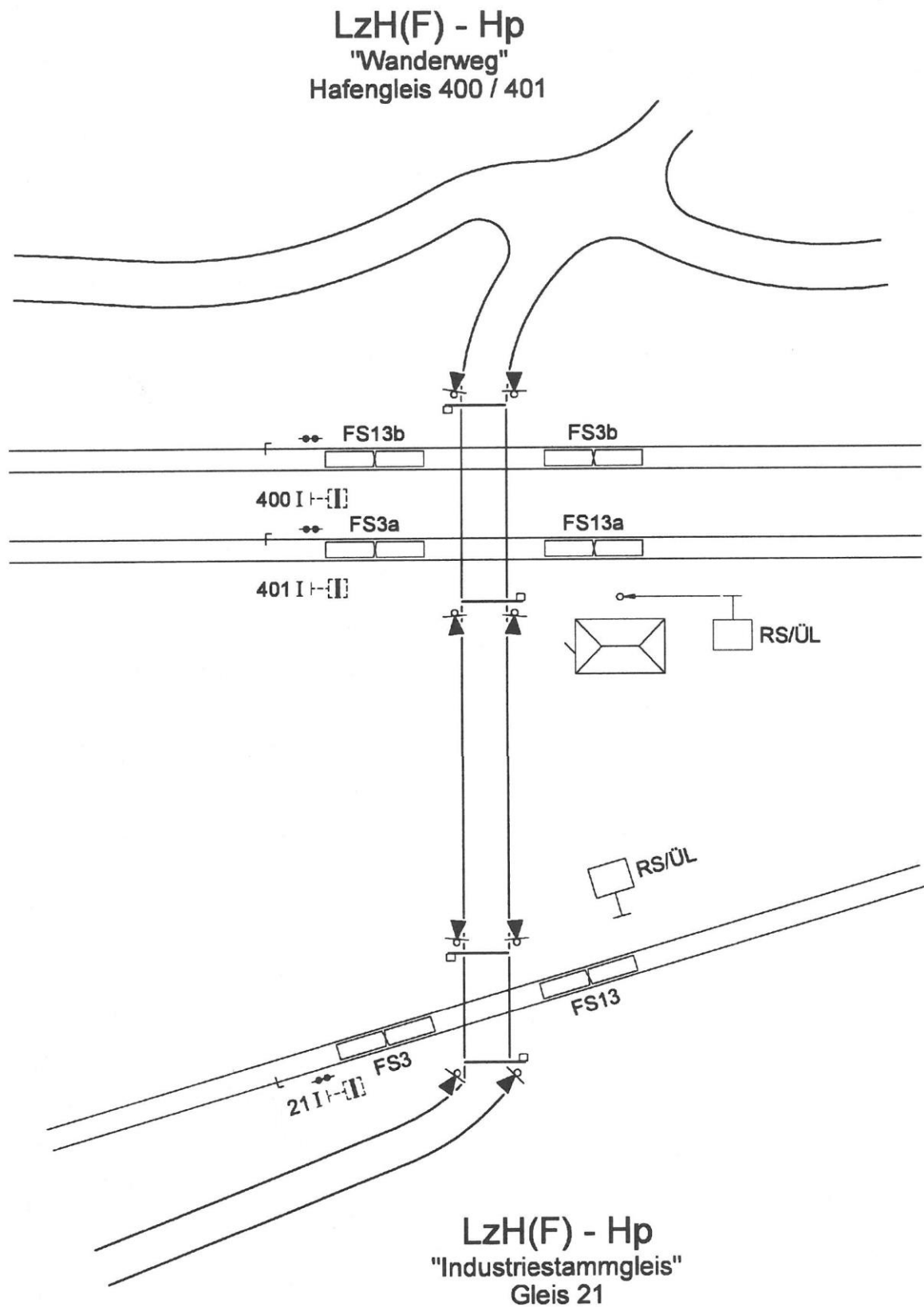
Aufgestellt: Bremerhaven, 07.12.2016



.....
Torge Stoltz

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

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

Wanderweg (Gl. 21)

1. Lage der Sicherungsanlage

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

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

2.1. Wesentliche Bestandteile

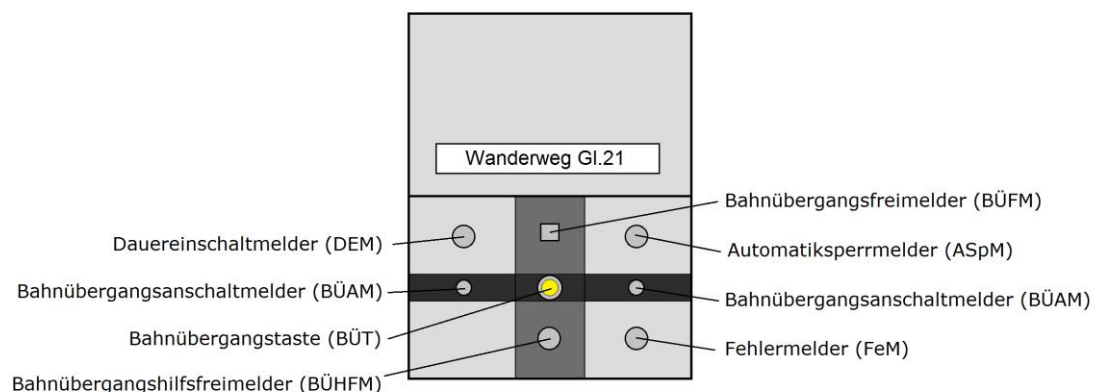
- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Vollschraken für den Rad- und Fußgängerüberweg.
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist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

2.1.5.1. *Deckungssignale*

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

- 2.1.6. Fußgängerakustik mit Lautsprechern.

2.2. Bedienfeld im Stelltisch



2.3. Sicherungsablauf

Nach Einschaltung der Sicherungsanlage leuchtet an den Lichtzeichen gelbes Ruhelicht und die Fußgängerakustik wird eingeschaltet. Nach 3s wechseln die Lichtzeichen auf rotes Dauerlicht. Nach 10s Rotlicht werden die Schrankenantriebe angeschaltet und die Schrankenbäume verlassen die obere Endlage. Die Schrankenbäume benötigen 6s zum Erreichen der unteren Endlage und die Fußgängerakustik wird abgeschaltet. Nach Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs erfolgt die Signalfreigabe.

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

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

3.1.1. Fahrstraßenbewirkt

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

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

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

3.1.2. Einschalttaste (ET) im Stelltisch

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

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

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

3.1.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Wird der BÜ in kurzen Abständen von Rangierfahrten befahren, kann es zweckmäßig sein, die Anlage eingeschaltet zu lassen. Dies geschieht durch Bedienen der Dauer-

einschalttaste (DET) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT). Diese Einschaltung ist gleisunabhängig und die automatische, zugbewirkte Ausschaltung unwirksam. Nach der Dauereinschaltung beginnt erst der Dauereinschaltmelder (DEM) gelb zu blinken und wechselt in gelbes Ruhelicht beim Erreichen der unteren Endlage der Schrankenbäume. Nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs wird der BÜ automatisch freigemeldet - es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

3.1.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

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

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

3.2. Ausschaltung

3.2.1. Fahrzeugbewirkt

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

3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) vom Stelltisch

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

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

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

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

3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

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

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

3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

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

3.3. Einschaltautomatik

3.3.1. Sperren

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

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

3.3.2. Entsperren

Zum entsperren der Automatiksperrtaste wird die Löschttaste (LT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) erlischt.

4. Störungen

4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

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

4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

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

4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

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

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

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

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

4.4. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

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

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

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

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

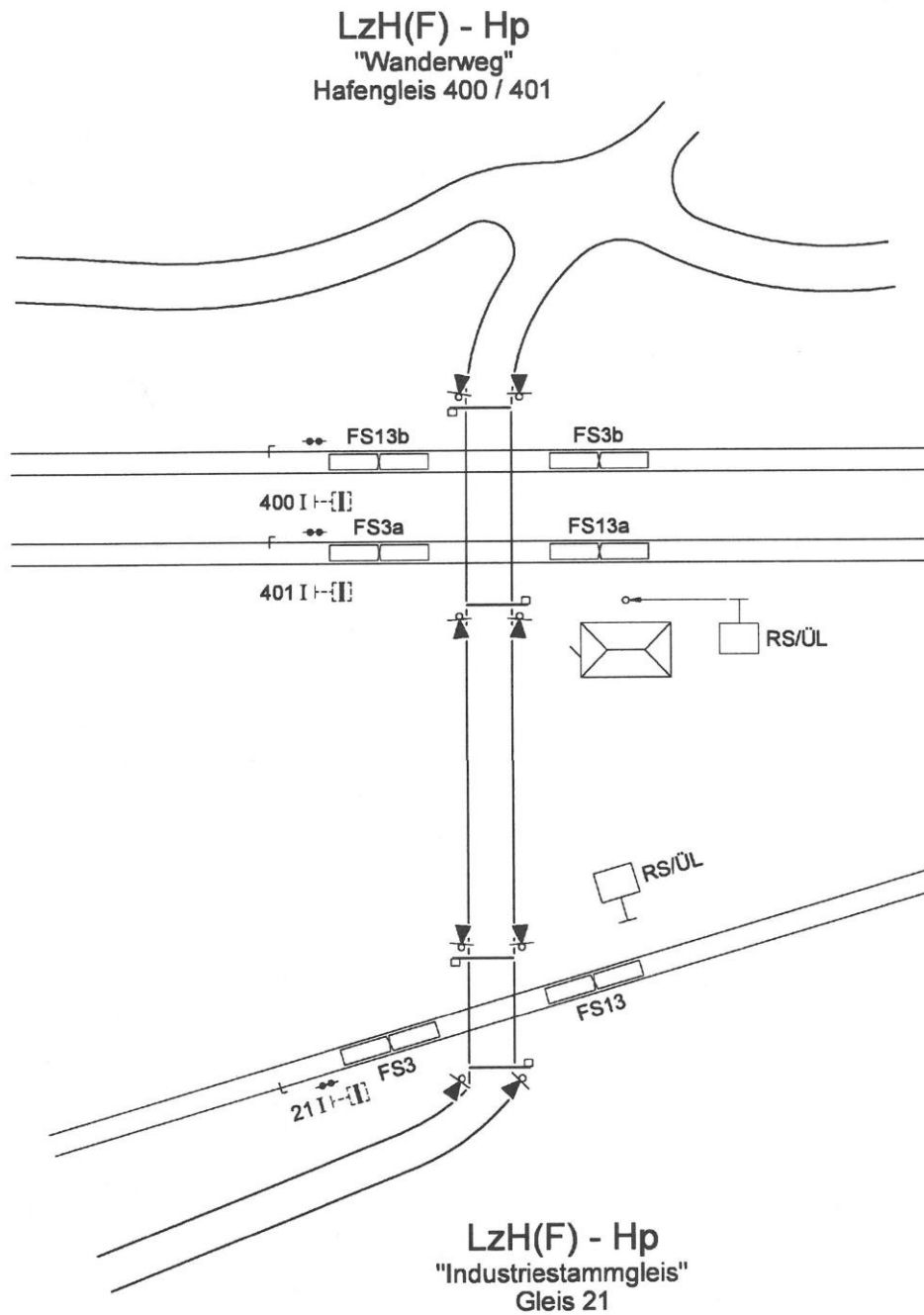
Aufgestellt: Bremerhaven, 07.12.2016



.....
Torge Stolt

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart NEBUE 90

Merkurstraße

1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Merkurstraße“ kreuzt das Gleis 51 des Industriestammgleis GVZ. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge.

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (NEBUE 90).

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 Vollschraken für den Rad-/Fußgängerüberweg und Halbschraken für die Straße.
- 2.1.3. Einschalttaste (ET) mit Überwachungslampe (ÜL) aus beiden Richtung.
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.4. Hilfseinschalt- (HET) und Hilfsausschalttaste (HAT) mit Überwachungslampe (ÜL).
Die Überwachungslampe ist in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.5. Ausschaltkontakt mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)
- 2.1.6. Überwachungssignale (ÜS).
In der Grundstellung zeigen die Überwachungssignale den Signalbegriff Bü 0.
- 2.1.7. Läutewerk

2.2. Sicherungsablauf

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

Nach der Ausschaltung verlassen die Schrankenbäume die unter Endlage und die roten Lichtzeichen werden abgeschaltet. Mit Erreichen der oberen Endlage der Schrankenbäume befindet sich die Anlage wieder in Grundstellung.

3. Bedienung der Sicherungsanlage

3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden

3.1.1. Über Einschalttaste (ET) am BÜ

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.

3.1.2. Über Hilfseinschalttaste (HET) am BÜ

Die Einschaltung der BÜ-Anlage kann auch, wenn die Einschaltung über die Einschalttaste (ET) nicht funktionierte oder es bei Bauarbeiten erforderlich ist, durch die Hilfseinschalttaste (HET) am BÜ erfolgen.

Der BÜ ist erst dann ordnungsgemäß gesichert, wenn das Überwachungssignal den Signalbegriff BÜ 1 zeigt, zusätzlich blinkt die Überwachungslampe (ÜL) im HET-Gehäuse.

3.2. Ausschaltung

3.2.1. Fahrzeugbewirkt

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch das Be- und Freifahren der Ausschaltschleife 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 einer Hilfsausschalttaste (HAT) 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.

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

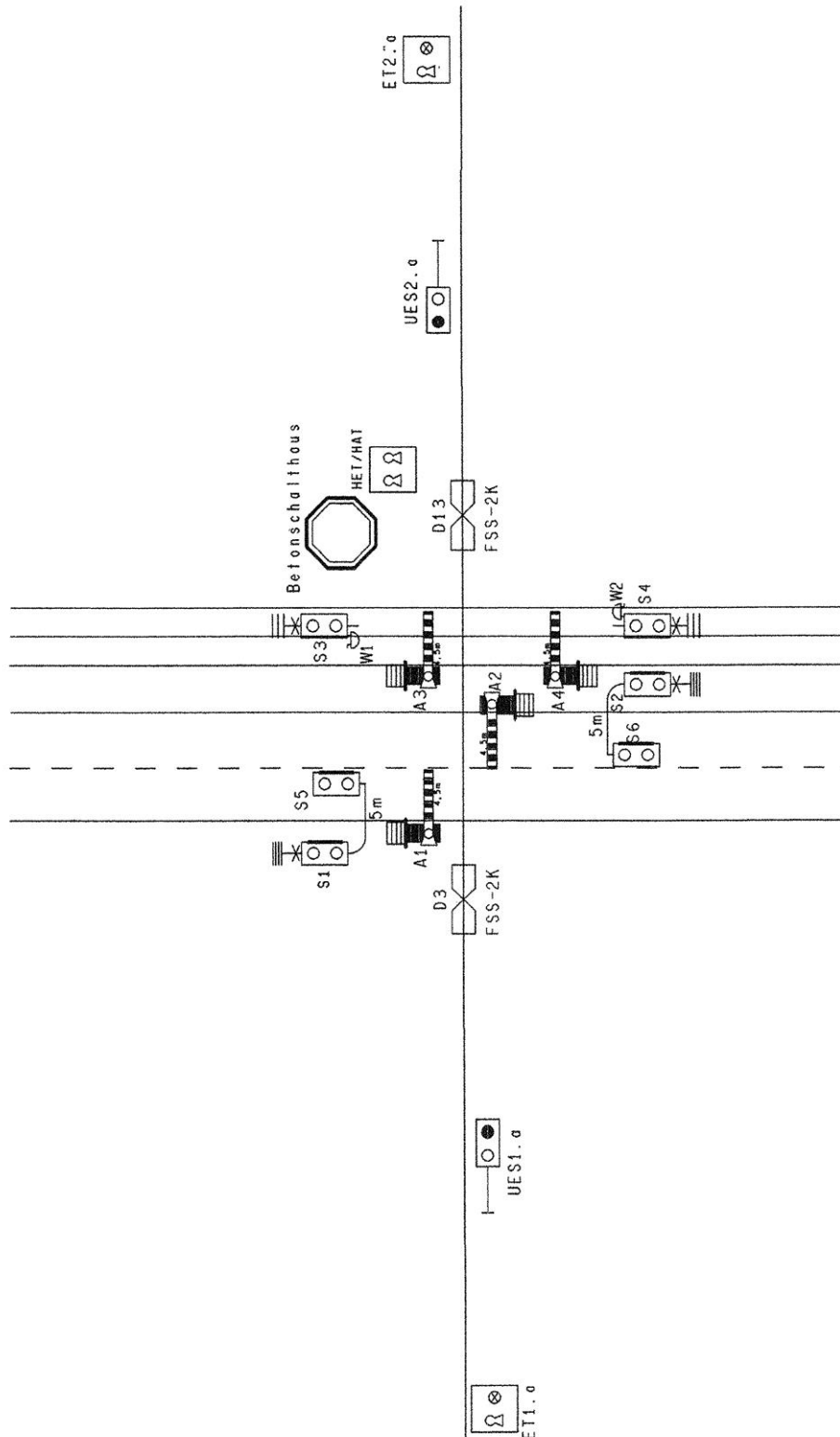
Aufgestellt: Bremerhaven, 07.12.2016



.....
Torge Stolt

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart BUES2000-Lz-QS

Albert-Bote-Straße

1. Lage der Sicherungsanlage

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

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

2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

2.1. Wesentliche Bestandteile

2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.

2.1.2. Einschalterschleifen

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

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

2.1.5. Ausschalterschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)

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

2.1.7. Fußgängerakustik.

2.2. Sicherungsablauf

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

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

3. Bedienung der Sicherungsanlage

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

*
*
*
*
*
*

3.1. Einschaltung

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

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

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

*
*

Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

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

3.1.2. über Einschalterschleifen aus Richtung Prellbockgleis 42 (W42)

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

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

*
*
*

Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

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

3.1.3. über Rangierschalter (RS) am BÜ

Für Rangierfahrten über den BÜ kann die Anlage mit einem DB 21-Schlüssel durch eine 180°-Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter (RS) eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

*
*

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

3.1.4. über Hilfseinschalttaste (HET) am BÜ

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

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

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

*
*
*
*
*
*
*
*
3.2. Ausschaltung*3.2.1. fahrzeugbewirkt**

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

3.2.2. über Rangierschalter (RS) am BÜ

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

*
*
*
*
***3.2.3. über Hilfsausschalttaste (HAT) am BÜ**

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

Nach einer Einschaltung kann die Anlage mit Hilfe des DB 21-Schlüssels und der Hilfsausschalttaste (HAT) am Betonschaltheus 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 ausgeschaltet, wenn sich Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ befinden.

3.3. Zeitüberschreitungsmeldung

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

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

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

*
*

4. Störungen

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

*
*
*

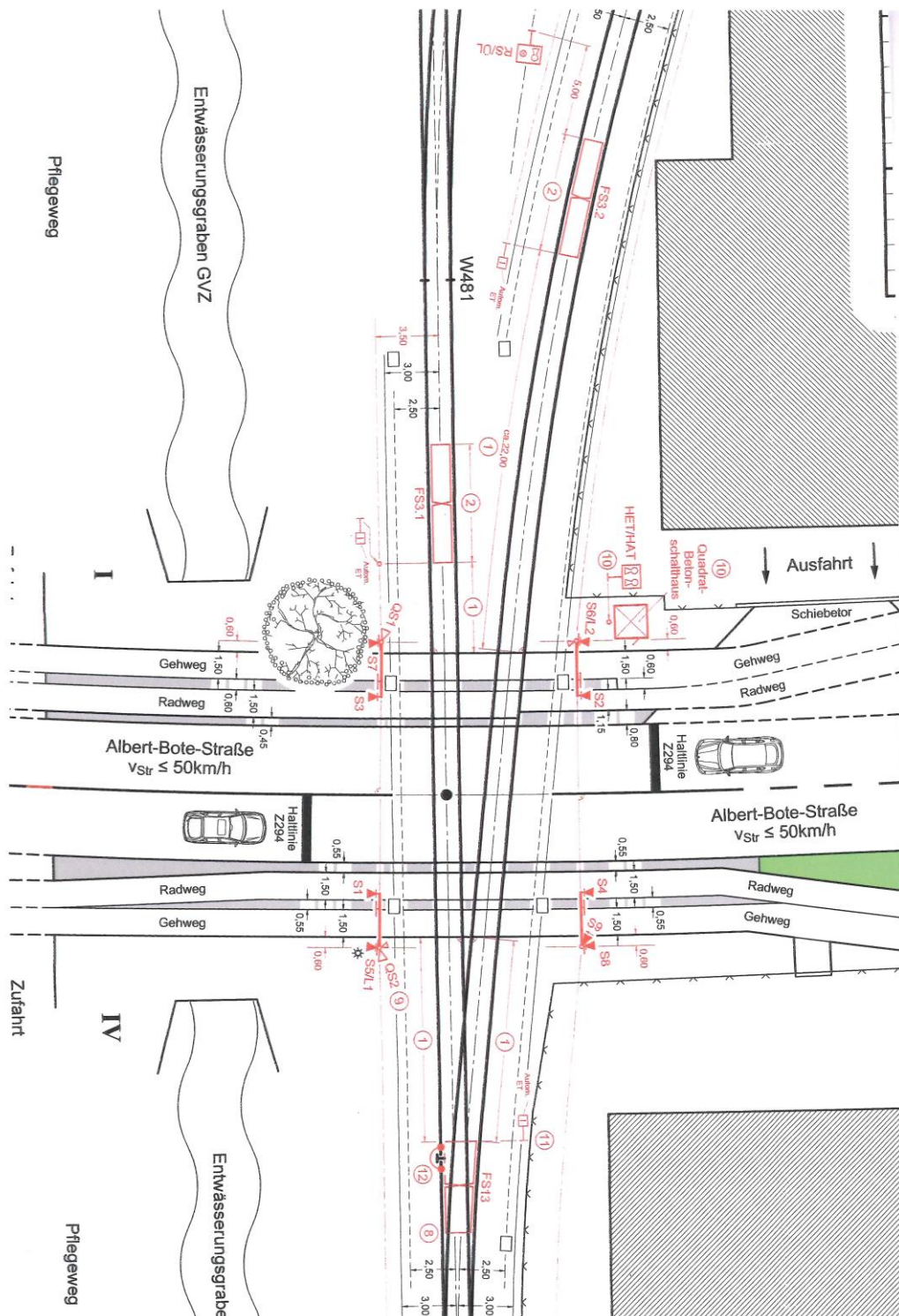
Aufgestellt: Bremerhaven, 30.11.2020



.....
Torge Stoltz

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



Strecke 1415 Bremen-Neustadt – Bremen-Grolland

Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

RB Nord

Produktionsdurchführung
Bremen

Bahnübergang

Posten 39
(G 1t)

- auf dem Streckenabschnitt

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

Datum

15.12.2019

BÜ-Rufzeichen
GSM-R

6015006529

Unterschrift

**gez. Sobottka/
Bezl B**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme		Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ- Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel		ist gesichert	ist nicht ausrei- chend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8		9	10	11
1,367 (39,233) Strecke 1500	FÜ 3/ H60	1	Störungs- meldung				a) Keine				X
					1	2	b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1 c) HSH- Schaltung	X			
		2	Schrankenbäume <u>einer Seite</u> -ohne Störungs- meldung				a) Keine				X
					1		b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	X			
			Schrankenbäume <u>beider Seiten</u> -ohne Störungs- meldung				a) Keine				X
					1	1	b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1				

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

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

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

Hinweis:**Für den BÜ ist eine HSH Schaltung vorhanden.****Die Nutzung erfolgt nur nach vorheriger Einweisung durch die Fachkraft LST.**

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

Bevor Sie der Sicherung des BÜ in km 39,233 durch einen

Bahnübergangsposten zustimmen, muss Ihnen der Büp bestätigen, dass er sich auch bei alle beteiligten Fahrdienstleitern:

- Bremen Neustadt,

- Bremen Grolland angemeldet hat.

Dokumentieren Sie die Bestätigung der Anmeldung im Fernsprechbuch.

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

RB Nord

Produktionsdurchführung

Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

**Posten 1
(G 2t)**

Bremen-Grolland

„Wardamm“

Datum

15.12.2019
**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Sobottka/
Bezl B**

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

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

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

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

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord

Produktionsdurchführung
Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

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

Bremen-Grolland

„Wanderweg vor A 281“

Datum

15.12.2019

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Sobottka/
Bezl B**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang		
BÜ- Lage in km	BÜ- Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausrei- chend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gleis 400, 401	BÜS 2000 LzH(F)- Hp	1	Störungs- meldung				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			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord

Produktionsdurchführung
Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

**Wanderweg
(Z 1t)** -

Bremen-Grolland / Industriestammgleis
GVZ

„Wanderweg“

Datum

15.12.2019

**BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Sobottka/
Bezl B**

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. 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
Gleis 21	BÜS 2000 LzH(F)- Hp	1	Störungs- meldung				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			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

RB Nord

Produktionsdurchführung
Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

Merkurstr.
(Z 2t)Bremen-Grolland / Industriestammgleis
GVZ
„Merkurstr.“

Datum

15.12.2019

BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk

-

Unterschrift

gez. Sobottka/
Bezl B

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang		
BÜ-Lage in km	BÜ-Technik	lfd. Nr.		Schw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gleis 51	NEBUE 90	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

RB Nord

Produktionsdurchführung
Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

Albert-Bote
Str. (Z 3t)Bremen-Grolland / Industriestammgleis
GVZ

„Albert-Bote-Straße“

Datum

15.12.2019

BÜ-Rufzeichen
Tetrafunk

-

Unterschrift

gez. Sobottka/
Bezl B

Bahnübergang		Art der Störung		Sicherung durch Posten		Maßnahme		Bahnübergang		
BÜ- Lage in km	BÜ- Technik	lfd. Nr.		Schrw	BÜP ¹⁾	HP ²⁾	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausrei- chend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Gleis 41, 42	BUES 2000-LZ- ÜS	1	Störungs- meldung				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

**TETRA Digitalfunk
als
Rangierfunksystem der Bremischen Hafeneisenbahn
(Auszug EVU)**

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

Kurz - Bedienungsanleitung MTM800 E Tischgeräte „Stellwerke und Disponenten“

1 Taste : Ein / Aus Taste / Rufabbruch taste

2 Drehregler : Lautstärkeeinsteller

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

4 Taste : nur Einzelruf Empfang (ohne Gruppe)

5 Taste : Zurück zur zuletzt gewählten Gruppe

6 Taste : Sammeldurchsage an alle in HB un BHV

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

8 Taste : Ohne Zuweisung / Service limitiert

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

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

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

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



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTM800E

Blatt : 1 / 1

Revision 1 ☒ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7 ☐ 8 ☐ 9 ☐ 10

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

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 / Rufabbruchttaste

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 

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



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

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

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTP3250

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

Kurz - Bedienungsanleitung MTP850ATEX

Handgeräte „Rangierdienstleister“

1 Drehschalter : Lautstärkeeinsteller

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

3 Taste : Displaybeleuchtung an / aus

4 Taste : **Sendetaste**

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

6 Tasten : Eingabe von variablen Rufnummern

7 Taste : Menutasten zur Steuerung

8 Taste : Ein / Aus Taste / Rufabbruchaste

9 Taste : Ohne Funktion

Rufziele der Stellwerke über Telefonbuch / Kurzwahlliste:

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

Sperren / Entsperren der Tastatur und der Gruppen

→ Taste  gefolgt von Taste 

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



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

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

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTP850ATEX

Blatt : 1 / 1

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

TETRA Digitalfunk Bedienerschulung Bremische Hafeneisenbahn



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

TETRA Digitalfunksysteme sind in Deutschland in zwei Ausführungen verfügbar:

TETRA BOS

für Behörden und Sicherheitsorganisationen
Frequenzband 380-400 MHz.
Geschütztes Funknetz nur freigeschaltet für
Anwender wie Polizei, Feuerwehr usw..

TETRA ZIVIL

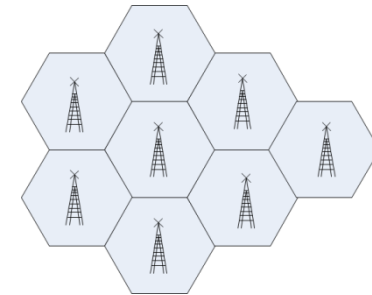
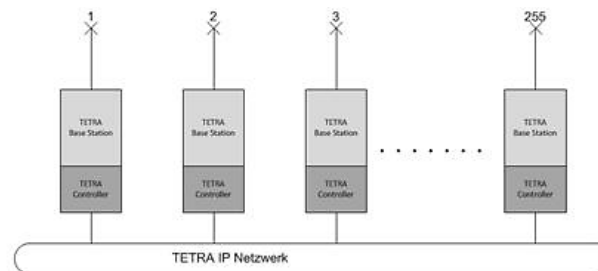
für eine Nutzung in Industrie, Wirtschaft und Handel
Frequenzband 410-430 MHz

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

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

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

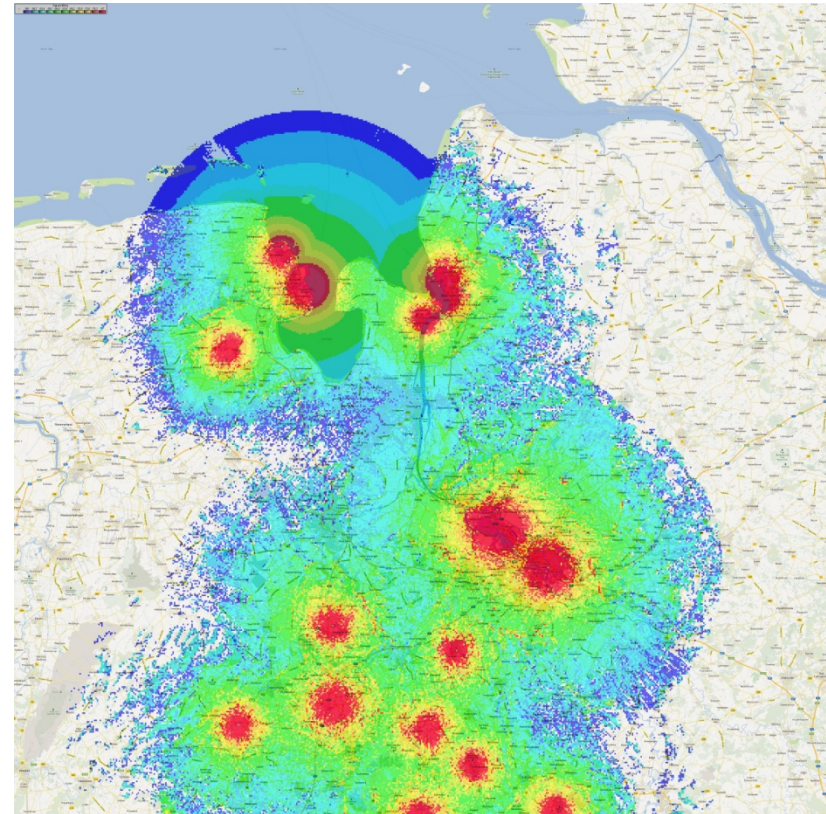
- Die Netzstruktur entspricht einem zellularen Netz
- In jeder Funkzelle sind alle Funktionen möglich
- Die TETRA Digitalfunkgeräten buchen sich im Netz ein
- Der Zellwechsel erfolgt automatisch
- Jedes Gerät verfügt über eine Rufnummer
- Jedes Gerät erhält freigeschaltete Funkkanäle (Gruppen)
- Ein Funkkanal wird als TETRA Gruppe bezeichnet



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

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

Für Fahrzeuggeräte ist die Versorgung bis einschließlich **hellblau**,
für Handgeräte bis **gelb** gegeben.



Theoretische Funkversorgungskarte:
„Freifeld-Prädiktion“, Abschirmung
von Gebäuden und Fahrzeugen nicht
berücksichtigt. Abweichung möglich.
Technische Änderungen vorbehalten.

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

Der TETRA Digitalfunk ermöglicht unterschiedliche Betriebsarten :

Normale Betriebsart / TMO Trunking Mode

- Funktion über das TETRA Netz
- Reichweite über das 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

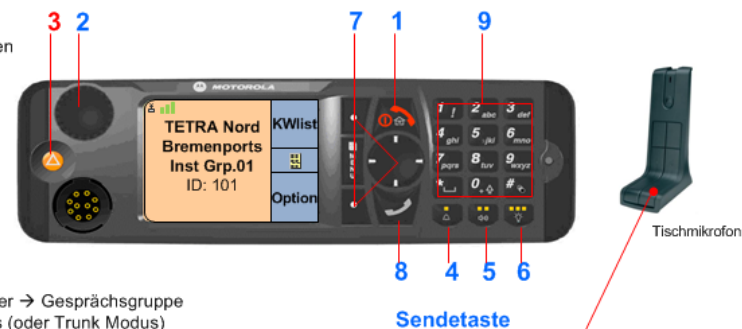
6 Taste : Sammeldurchsage an alle in HB un BHV

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

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



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

Revision 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

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

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTM800E

Blatt : 1 / 1



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 / Rufabbruch taste

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

Sperren / Entsperrn der Tastatur und der Gruppen

→ Taste gefolgt von Taste

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



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

Revision 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

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

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTP3250

Blatt : 1 / 1

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 MTP850ATEX Handgeräte „Rangierdienstleister“



1 Drehschalter : Lautstärkeeinsteller

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

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

3 Taste : Displaybeleuchtung an / aus

4 Taste : **Sendetaste**

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

6 Tasten : Eingabe von variablen Rufnummern

7 Taste : Menutasten zur Steuerung

8 Taste : Ein / Aus Taste / Rufabbruch taste

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 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

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

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTP850ATEX

Blatt : 1 / 1

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

Zielwahl-Funktion zum Stellwerk, oder zwischen 2 Teilnehmer:

Jedes TETRA Gerät erhält eine eigene Rufnummer.

- Wird zwischen 2 Geräten mit Hilfe der Rufnummer ein Gespräch aufgebaut, so entsteht eine „private“ und nicht abhörbare Funkverbindung zwischen 2 Teilnehmern.

Gesprächsaufbau über die Nummerntastatur:

- 3 stellige Rufnummer eingeben
- Sendetaste drücken, das Zielgeräte wird gerufen und klingelt.
- > Funkgespräch <
- Zur Beendigung kurz die rote Telefontaste drücken.

Gesprächsaufbau über die Kurzwahl / Telefonbuch:

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

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

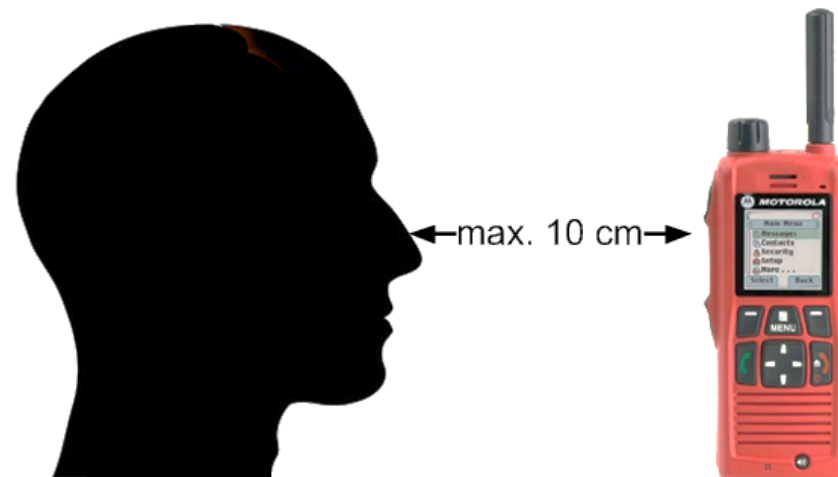
- Um die Stellwerke und Disponenten einfach zu erreichen sind die Rufziele 101-102 - 103-104-105-106 vorprogrammiert.
- Z.B. durch langes Drücken der Taste 1 wird automatisch das Stellwerk 101 gerufen.
- Im Stellwerk wird das Gespräch sofort u. automatisch angenommen, es ist kein Klingelton hörbar.
-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

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

Besonderheiten im TETRA Digitalfunk:

Bei TETRA Digitalfunkgeräten wird bei der Wandlung der Sprache von „analog“ zu „digital“ eine besondere Störgeräuschunterdrückung benutzt.

Diese Störgeräuschunterdrückung erfordert, dass die Mikrofone direkt mit 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 Kurzwahltaste folgendermaßen:
Taste 1 gedrückt halten – Fdl Stf (Bremerhaven)
Taste 2 gedrückt halten – Fdl Bkf (Bremerhaven)
Taste 3 gedrückt halten – Fdl If (Bremen Inlandshafen)
Taste 4 gedrückt halten – Fdl Raf (Bremen Grolland)
3. Formular Mietnachweis gemeinsam ausfüllen und unterzeichnen
4. Funkgerät(e) einschl. Zubehör (Ladestation) übergeben
5. Kurz-Bedienungsanleitung MTP 3250 übergeben
6. interne Notiz für nachfolgende Fdl-Schichten machen:
„Funkgerät mit Nr. XXX an EVU YYY bis voraussichtlich ZZ.ZZ.ZZZZ (Datum)
vermietet.“

Rücknahme

1. Funkgerät(e) einschl. Zubehör (Ladestation) zurücknehmen
2. Funktionskontrolle des Funkgerätes und ggfs. Feststellen sichtbarer Beschädigungen
3. Formular Mietnachweis gemeinsam ausfüllen, unterzeichnen und Kopie an Vertreter EVU übergeben
4. bei Beschädigung oder Verlust bitte Mitteilung an: jens-uwe.krage@wah.bremen.de

Mietnachweis

für Handgeräte zur Teilnahme am Rangierfunk der Bremischen Hafeneisenbahn

Geräte-ID: 5090-

(die letzten 3 Ziffern des Aufklebers an der Geräteseite)

Geräte-ID: 5090-

(nur wenn 2 Geräte vermietet werden)

Ausgabe (Handfunkgerät mit Ladestation)

Stellwerk:

Datum:

Vertreter Hafeneisenbahn

Name:

Unterschrift:

Vertreter EVU

EVU:

Name:

Unterschrift:

Bemerkungen:

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

Rücknahme (Handfunkgerät mit Ladestation)

Stellwerk:

Datum:

Vertreter Hafeneisenbahn

Name:

Unterschrift:

Vertreter EVU

EVU:

Name:

Unterschrift:

Bemerkungen:

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

**Betriebsanweisung
für
das Durchführen von Bedienungsfahrten
zwischen
Bahnhof Bremen - Grolland
und
Gleisanschluss Bremen Roland**

1 Allgemeines

- 1.1 Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, erteilt den EVU die Genehmigung zur Durchführung von Bedienungsfahrten zwischen Bahnhof Bremen-Grolland und Gleisanschluss Bremen Roland.

2 Betriebliche Bestimmungen

- 2.1 Die Zugfahrten enden und beginnen in den Gleisen 100 - 105 (Ein- und Ausfahrgruppe). Sie werden mit besonderem Fahrplan eingelegt; DB Netz AG verständigt alle Beteiligten.
- 2.2 Die Zugaufsicht obliegt dem Triebfahrzeugführer des jeweiligen EVU.
- 2.3 Die Bedienungsfahrten werden als Rangierfahrten durchgeführt. Innerhalb des Gleisanschlusses (ab Signal Ra11) übernimmt der zuständige örtliche Mitarbeiter für das EVU die Aufgaben des Triebfahrzeugführers bezüglich des Rangierens im Anschluss. Die Verständigung erfolgt über Tetra Funk.
- 2.4 Der Triebfahrzeugführer des EVU muss die Örtlichkeit und die Bestimmungen dieser Anweisung kennen, und er muss örtlich geprüft sein. Es ist zugelassen, dass eine erneute Prüfung nur erforderlich ist, wenn der Triebfahrzeugführer dort länger als ein halbes Jahr nicht gearbeitet hat.
- 2.5 Der Fahrdienstleiter Raf ist über Zugfunk GSM-R National Roaming Nummer = 71010602 zu erreichen.
- 2.6 Der örtliche Mitarbeiter der Roland Umschlagsgesellschaft ist über Tetra Funk 600 bzw. Handy 0171-3011796 zu erreichen.
- 2.7 Die Bedienungsfahrten sind luftgebremst (alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen) durchzuführen.

3 Hinfahrt

- 3.1 Nach Ankunft eines EVU-Zuges im Bf Bremen-Grolland (Gleise 100 bis 105) verständigt sich der Triebfahrzeugführer des EVU mit dem Fahrdienstleiter Raf über die Durchführung der Rangierfahrt vom Bf Bremen-Grolland (Gleise 100 – 105) über Gleis 21 nach Gleisanschluss Bremen Roland. Während der Besetzungszeit des zuständigen örtlichen Mitarbeiters der Roland Umschlagsgesellschaft wird diesem die Rangierfahrt durch den Fdl Raf angeboten.
- 3.2 Nach der Annahme der Rangierfahrt durch den örtlich zuständigen Mitarbeiter gibt der Fdl Raf seine Zustimmung zur Rangierfahrt mit Signal Sh 1.
- 3.3 Vor dem Signal Ra 11 (Höhe Weiche 22) ist zu halten. Den Fahrauftrag zur Einfahrt in den Gleisanschluss erhält das EVU durch den mündlichen Auftrag des zuständigen örtlichen Mitarbeiters. Außerhalb der Besetzungszeit des zuständigen örtlichen Mitarbeiters erteilt der Fdl Raf die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 bis zur Anschlussgrenze.

4 Rückfahrt

- 4.1 Der Triebfahrzeugführer des EVU stellt die Fahrbereitschaft der Rangierfahrt fest und meldet sie an den zuständigen örtlichen Mitarbeiter.
- 4.2 Der zuständige örtliche Mitarbeiter verständigt sich mit dem Fahrdienstleiter Raf über die Durchführung der Rangierfahrt von Gleisanschluss Bremen Roland über Gleis 21 nach Ein- und Ausfahrgruppe (Gleise 100 – 105) des Bf Bremen-Grolland.
- 4.3 Der zuständige örtliche Mitarbeiter erteilt den Fahrauftrag für die Rangierfahrt von Gleisanschluss Bremen Roland in Richtung Ausfahrgruppe des Bahnhofs Bremen-Grolland mündlich an den Triebfahrzeugführer des EVU bis zum Signal Ra 11 (Höhe Weiche 22).
- 4.4 Die Zustimmung des Fahrdienstleiters Raf zur Einfahrt in den Bf Bremen-Grolland (Gleise 100 – 105) wird am Signal Ra 11 (Höhe Weiche 22) mündlich und am Lichtsperrsignal 21^{III} mit Sh 1 erteilt.
- 4.5 Der Triebfahrzeugführer des EVU, das die Rangierfahrt durchführt stellt die Abfahrbereitschaft des Zuges fest und meldet sie an den Fahrdienstleiter Raf.

5 Notfallmanagement

- 5.1 Unfälle und sonstige Unregelmäßigkeiten meldet der zuständige örtliche Mitarbeiter dem Fdl Raf.

- 5.2 Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

		Ruf	Fax
Notfallmeldungen abzugeben an:	Fdl Raf	0421-30901-660	0421-30901-661
Anschließer:	Roland Umschlagsgesellschaft	0421-549922-0	0421-549922-29
Anschließer EBL	Roland Umschlagsgesellschaft	0177-5499220	
Anschließer Örtl. Mitarbeiter:	Roland Umschlagsgesellschaft	0171-3011796	Tetra Funk 600
EBL	Industriestammgleis GVZ	0171-6429375	
BezL Betrieb	Industriestammgleis GVZ	0160-97469404	

Aufgestellt: 06.04.2017

Zugestimmt: 06.04.2017

Wolfgang Sobottka

Bezirksleiter Betrieb

DB Netz AG

Produktionsdurchführung Bremen

Torge Stolte

Eisenbahnbetriebsleiter

bremenports GmbH & Co. KG

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

RB Nord
Produktionsdurchführung
Bremen

Bahnübergänge auf dem Streckenabschnitt
von **Bremen-Grolland** bis **Bremen-Neustadt**
und im Bahnhof **Bremen-Grolland**

Datum: **15.12.2019**

Unterschrift **gez. Sobottka /
Bezl B**

Angaben zum BÜ		Anforderung von BÜP und HP		Ausrüstung liegt bei Stelle*
BÜ-Bezeichnung	BÜ-Lage in km	durch Fdl	bei	
1	2	3	4	5
Im Streckenabschnitt Bremen-Grolland- Bremen Neustadt				
Posten 39 (G 1t)	1,367	„Df“	EVZS Hannover	Ist vom Posten mitzubringen
Im Bf Bremen-Grolland				
Posten 1 (G 2t)	1,667	„Raf“	EVZS Bremenports	Ist vom Posten mitzubringen
Wanderweg vor A 281 (G 3t)	Wanderweg über Gleis 400/401	-	-	-
Wanderweg (Z 1t)	Wanderweg über Gleis 21 (GVZ)	-	-	-
Merkurstr. (Z 2t)	GVZ Bremen BÜ Merkurstr.	-	-	-
Albert-Bote-Str. (Z 3t)	GVZ Bremen BÜ Albert-Bote- Str.-.	-	-	-

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

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

- Bremen Neustadt,
- Bremen Grolland angemeldet hat.

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

RB Nord
Produktionsdurchführung
Bremen

Bahnübergängeim Bahnhof **Bremen-Grolland**Datum: **15.12.2019**Unterschrift **gez. Sobottka /
Bezl B**

Angaben zum BÜ		Anforderung von BÜP und HP		Ausrüstung liegt bei Stelle*
BÜ-Bezeichnung	BÜ-Lage in km	durch Fdl	bei	
1	2	3	4	5
nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Rangierbezirk Bf Grolland				
Seitenweg, AHZ-Gleis (G 1)	Gleis 300	*	*	-
Containerstraße (G 2)	Gleis 672-675, 553/560	*	*	-
nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Rangierbezirk Industriestammgleis GVZ				
Roland Umschlag (Z 1)	Gleis 1, 21, 40-41	*	*	-
Saturn Pedfood (Z 2)	Gleis 51	*	*	-
Senator-Mester-Str. (Z 3)	Gleis 51	*	*	-
Stellfeldsweg (Z 4)	Gleis 14	*	*	-

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

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

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

1) = als Rückfahrt

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

3) = Einfahrtsignal A Bremen-Grolland Hp 00

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

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