



## - *Auszug EVU* -

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

Herausgebende Stelle:

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

Gültig ab:

08.01.2021

aufgestellt	geprüft	genehmigt
<b>gez. Mahler</b>	<b>gez. Sobottka</b>	<b>gez. Stolte</b>
A. Mahler / örtl. Pl. / 26.11.2020 DB Netz AG, Netz Bremen	W. Sobottka/ Bezl B. / 30.11.2020 DB Netz AG, Netz Bremen	T. Stolte / Ebl / 10.12.2020 bremenports GmbH & Co. KG Abteilung Eisenbahn

## Übersicht der Aktualisierungen (Bezl Betrieb)

1	2	3	4
Aktualisierungen			
Ifd. Nr.	gültig ab	In Betriebsstellenbuch eingearbeitet	
		am	durch
Neuherausgabe	08.01.2021	Neudruck	
Bekanntgabe 1	12.12.2021		
Bekanntgabe 2	11.02.2022		

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		
		Bekanntgabe 2	11.02.2022		

# Inhaltsverzeichnis

<b>Verzeichnis der Anlagen</b>	<b>VII</b>
<b>Verzeichnis der Stellen, auf denen das Betriebsstellenbuch ausgelegt ist</b>	<b>VIII</b>
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01</b>	<b>1</b>
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	9
408.0101 2 (2) d)/408.4801 2 (2) d) Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke	10
408.0101 2 (2) f) Gewöhnlicher Halteplatz angeben	10
408.0111 3/ 408.4802 3 Tätigkeiten abgrenzen	10
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.02</b>	<b>1</b>
408.0221 1 (3) Namen von Betriebsstellen verkürzen	1
408.0231 1 (3) Durchrutschwege	1
408.0231 3 (1) a) Grenzen der Gleisfreimeldeanlagen	1
408.0231 3 (3) a) Bei Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ freizuhaltende Gleisabschnitte, die im Bogen liegen	1
408.0231 3 (3) b) Fahrwegprüfung für Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ bei selbsttätigen Gleisfreimeldeanlagen	1
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03</b>	<b>1</b>
408.0321 Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist	1
408.0331 3 (1) Mitteilung des Fahrdienstleiters an den Triebfahrzeugführer, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist	1
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.04</b>	<b>1</b>
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	1
408.0421 1 (16) Unterlage zum Nachweis von Benachrichtigungen	1
408.0431 2 (2) Umleiten unter erleichterten Bedingungen	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
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48</b>	<b>1</b>
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 6 (1) Schriftlicher Nachweis von Vorgängen, Aufträgen oder Meldungen	1
408.4811 7 Örtliche Besonderheiten	2
408.4813 1 (3) Verständigen	2
408.4814 3 (1) b) Niedrigere Geschwindigkeit	3
408.4814 5 (3) Verzicht auf Ansage des freien Fahrwegs	3
408.4814 7 Maßnahmen wegen Gefälle	4
408.4816 1 (3) Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind	4
408.4816 2 (2) Sichern von Übergängen, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen	5
408.4817 2 Bedienen von Umschlaggleisen	5
408.4818 1 (1) Rangieren; Durchführen, Abstoßen und Ablaufen	5
408.4831 4 (2) Festlegen von Fahrzeugen mit Hemmschuhen	5
408.4841 4 (2) Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis	5
408.4841 6 (1) Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können	5
408.4841 6 (2) Rangierverbot, Fahrzeugbewegungen einstellen	5
408.4841 7 Abstellverbot	6
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 435 - Rangierarbeiten planen, Rangieraufwand überwachen</b>	<b>1</b>
435.0001 3 Bedienungsanweisungen für Ladestellen	1
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 456 - Regeln für Schrankenposten</b>	<b>1</b>
456.0001 4 (1) Zeitpunkt für das Schließen der Schranken festlegen	1
456.0001 7 (3) Festlegen der Einzelheiten zum Sichern des BÜ bei Ausfall der Beleuchtung	1
456.0001 8 (1) Vorgaben für das Ersatzweise Sichern von Bahnübergängen	1
456.0001 8 (7) Einsatz eines Bahnübergangspostens	1
456.0020 3 (1) (2) Festlegung des zuständigen Fahrdienstleiters, Melden der Arbeitsaufnahme, Uhrzeitvergleich durchführen und nachweisen	2
456.0020 8 (2) Benachrichtigung über Zug- und Rangierfahrten	2
456.0020 8 (4) Benachrichtigungen wiederholen	2
456.0020 10 (1) Zeitpunkt zum Sichern des Bahnübergangs festlegen	2
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 462 - Betrieb des Oberleitungsnetzes</b>	<b>1</b>
462.0101 4 (3) Übersichtsplan mit Schaltanweisung	1
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 481 - Telekommunikationsanlagen bedienen</b>	<b>1</b>
481.0101 6 (10) Meldestelle für Störungen	1
481.0103 2 (3) Allgemeines/ Nutzungspflicht für mobile Teilnehmer	1
481.0103 3 (1) Ausrüstung ortsfester Teilnehmer mit GSM-R-Geräten	1
481.0103 9 Regelmäßige Softwareaktualisierung	1
481.0103 10 (4) Meldestelle für Störungen	1

481.0205 6 (2) Sprechdisziplin	2
481.0205Z01 2 (1) Regelmäßige Softwareaktualisierung	2
481.0205Z01 3 Notrufbereiche, Notdurchsagen übermitteln	2
481.0205Z01 7 (2) Rufnummer der GSM-R-EVZS	3
481.0302 2 (2)(3) Nutzungsmöglichkeiten/ Verfahren im GSM-R Rangierfunk	4
481.0302 2 (5) GSM-R-Rangierfunk steht nicht zur Verfügung	4
<b>Örtliche Zusätze zur Richtlinie 482 - Signalanlagen bedienen</b>	<b>1</b>
482.6221 3 Wirksamschalten der Einschaltkontakte	1
482.9001 1 (1)(2) Inhalt/ örtliche Zusätze	2
482.9001 2 (8) Unterlagen für die Bedienung und Überwachung	2
482.9001 4 (4) Aufbewahren der HV und der Ersatzschlüssel	3
482.9001 12 (2) Einmalig auftretende Unregelmäßigkeiten	3
482.9001 A02 1 Beschreibung der Signalanlagen	3

## Verzeichnis der Anlagen

lfd. Nr.	Bezeichnung	Stand
1	Lageplan der Betriebsstelle	08.02.2022
2	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
3	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
4	Verzeichnis der Durchrutschwege	21.11.2017
5	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
6	Weisung für die Bedienung der Warnanlagen auf der Stromkaje	19.05.2016
7	Betriebsanweisung für die Bahntore am Stellwerk „Stf“	11.11.2003
8	Zusatzbestimmung Bahnübergänge	11.02.2022
9	Bleibt frei	
10	Bleibt frei	
11	Bleibt frei	
12	Bleibt frei	
13	Bleibt frei	
14	Bleibt frei	
15	Verzeichnis der Ladestellen mit Bedienungsanweisungen	12.12.2021
16	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
17	Beschreibung des Stellwerks und der Signalanlagen	15.12.2019
18	Tetra Digitalfunk	06.04.2017
19	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
20	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
21	<i>Bleibt frei (Auszug EVU)</i>	
22	Eisenbahnzolltor Kaiserhafen	16.02.2017
23	Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen	11.02.2022
24	Anforderung Büp-Hp	15.12.2019

B  
2  
\*B  
1  
\*B  
2  
\*

## Verzeichnis der Stellen, auf denen das Betriebsstellenbuch ausgelegt ist

NETZ Bremen – Arbeitsgebiet Betrieb	als Datei
Bezirksleiter Betrieb – Netzbezirk Hafen Bremerhaven	1 Stück
Fahrdienstleiter Stellwerke „Stf“ und „Bkf“	1 Stück
SWAH	als Datei
Eisenbahnbetriebsleiter	als Datei
Hafeninfrastrukturdisponent	als Datei
Betriebsfachbearbeiter	als Datei

### Vorwort

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

### Hinweise für EVU

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

## Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01

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

#### 1. Beschreibung der Anlage

Die Beschreibung des Stellwerks und der Signalanlagen ist als **Anlage 17** zu den örtlichen Regelungen zur Ril 482.9001 aufgenommen.

#### Lage der Betriebsstelle

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

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

#### Grenzen

##### **Bf Bremerhaven Seehafen**

##### Bft. Kaiserhafen

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

##### Bft. Weddewarder Tief

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

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

#### Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

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

**Ausweich- und Überleitungsmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen**

Betriebsstelle	Nutzlänge in m
Bremerhaven-Speckenbüttel	799

**Rangierbezirke**

Es sind folgende Rangierbezirke vorhanden:

**Bremerhaven Kaiserhafen**

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

**Bremerhaven Nordhafen**

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

**Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise**

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

**Bft Kaiserhafen**

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

**Bft Nordhafen**

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

**Bft Imsumer Deich**

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

**Bft Weddewarder Tief**

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

**Betrieblich gesperrte Gleise, stillgelegte Gleise:**

**Bft Nordhafen**

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

**Bft Kaiserhafen**

Gleis	Besonderheit
A Wasser 1-3	Gleise 57, 58 & 59 mit Prellbock gesichert
D Wasser 1-3	Gleise 64 & 65 mit Prellbock gesichert
E Wasser 1-3	Gleise 66 & 67 mit Prellbock gesichert
Columbusbahnhof	Ab Grenzzeichen Weiche 51 sind alle Gleise gesperrt

B  
1  
\*

**Gesperrte Weichen/ dauerhaft verschlossene Weichen**

**Bft Kaiserhafen**

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

**Anschlüsse/ Ausweichanschlusstellen/ Anschlussstellen**

An den Bf Bremerhaven-Seehafen schließen folgende Gleisanschlüsse an:

**Bft Kaiserhafen:**

**Atlantik Hafенbetriebe Geuther & Schnitger GmbH & Co. KG**

- aus Gleis 312 mit der Weiche 44

**BLG Logistics Group AG & Co. KG**

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

**Bft Nordhafen:**

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

BLG Logistics Group AG & Co. KG

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

Eurogate Container Terminal Bremerhaven GmbH

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

**Bft Weddewarder Tief:**

Rail Terminal Bremerhaven (RTB)

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

**Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen**

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

Ein Gefahrgutplatz (Gleis 55) für die vorübergehenden Abstellung von beschädigten Packstücken mit gefährlichen Gütern ist im Bft. Bremerhaven Kaiserhafen – Stellwerksbezirk Bkf ab W 84 vorhanden (siehe **Anlage 14**).

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

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

**Lageplan der Betriebsstelle**

Siehe **Anlage 1**

**2. Signalanlagen**

**Stellwerke**

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

### **Strecken- und Bahnhofsblokeinrichtungen**

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

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

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

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

### **3. Zusatzanlagen**

#### **Ladestellen**

##### **Bft. Nordhafen**

- CT 2/ 3 Gleise 511 – 516

Lage, Nutzlängen und Besonderheiten der Ladestellen sind den einzelnen Bedienungsanweisungen und deren Lageplänen zu entnehmen. siehe **Anlage 15**

### **4. Bahnübergänge**

Siehe **Anlage 8**.

#### **Freihalten von Bahnübergängen für Hilfsfahrzeuge**

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

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

Diese Vorgänge sind im Fernsprechbuch zu dokumentieren.

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

Südkopf Bft. Kaiserhafen einseitig mit Schrankenbaum verschlossen.

Nordkopf Bft. Kaiserhafen zwischen Gleis 16 und Gleis 21,

Berechtigte sichern sich selbst.

### **5. Sonstige Anlagen**

#### **Bremsprobeanlagen**

##### **Bft. Nordhafen**

handbediente Bremsprobeanlage für die Gleise 301 – 310

##### **Bft. Imsumer Deich**

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

##### **Bft. Weddewarder Tief**

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

##### **Bft. Kaiserhafen**

handbediente Bremsprobeanlage für die Gleise 5 – 16

nachrichtlich: KV-Anlage CT 4

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

**Eisenbahnzolltor Kaiserhafen**

Siehe **Anlage 22**

**Brandmeldeanlage**

Siehe Richtlinie 484.0011

**Lokabstellplätze**

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

**TV-Anlage (Monitore) an Bahnübergängen**

Folgende Bahnübergänge sind mit einem Monitor ausgerüstet.

1. „Amerikaring“ Gleis Nh/Sk – Imsumer Deich Gleise 333/334 und 425/426
2. **Zufahrt zur Fa. Atlantik Hafenbetriebe** Nordkopf Gleis 501/300

Die Überwachungsmonitore 1 – 2 sind beim Fdl Stw Stf angeordnet.

**Weichenheizung**

Siehe Richtlinie 484.0033

**Telekommunikationseinrichtungen**

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

B  
1  
\*

**Gleisfeldbeleuchtung**

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

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

Die Gleisfeldbeleuchtung im PA Weserport ist durch den Nutzer einzuschalten.  
 Für die Gleise 41 – 43 im Carl-Schurz-Gelände (Washington-Straße) befindet sich der Schalter am Tor zu Gleis 41 – er dient nur dem Einschalten.  
 Das Ausschalten erfolgt mit dem Ausschalten der Beleuchtung Gleis 300 von Bkf aus. Nach dem Ausschalten (für Gleise 41-43) schaltet Bkf die Beleuchtung Gleis 300 wieder ein.

**Beleuchtung der Ladestellen**

Außerhalb der Eurogate-Arbeitszeit bleibt im CT-Bereich nur die Notbeleuchtung eingeschaltet.  
 Die Gleisfeldbeleuchtung im nördlichen Bereich (CCCB) an der Columbuskaje kann durch einen Schalter der sich links vom Gleistor befindet eingeschaltet werden. Die Beleuchtung im südlichen Bereich wird durch die Fa. PORTCO eingeschaltet. Siehe auch Bedienungsanweisungen der jeweiligen Ladestellen.

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

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

**Aufbewahren der Hemmschuhe und Radvorleger**

Die Hemmschuhe sind auf den dafür vorgesehenen Hemmschuhsteinen aufzubewahren.  
 Die Zuständigkeit für das Festlegen von Fahrzeugen liegt bei dem Triebfahrzeugführer.  
 Aus diesem Grund verbleibt die Verantwortung Sicherungsmittel in ausreichendem Umfang mitzuführen bzw. vorzuhalten bei dem jeweiligen EVU.  
 Die Bremische Hafeneisenbahn stellt ausschließlich Aufbewahrungsmöglichkeiten in Form von Hemmschuhsteinen an den Gleisen zur Verfügung. Dort abgelegten Hemmschuhen gehören nicht zur Bremischen Hafeneisenbahn, sondern sind Eigentum von verkehrenden EVU's.

### 408.0101 2 (2 d)/408.4801 2 (2) d)

#### Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke

Der Bahnhof Bremerhaven Seehafen ist in folgende Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt:

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

### 408.0101 2 (2) f)

#### Gewöhnlicher Halteplatz angeben

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

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

### 408.0111 3/ 408.4802 3

#### Tätigkeiten abgrenzen

**Fdl Stf** ist zuständig für

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

**Fdl Bkf** ist zuständig für

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

**Weitere Aufgaben des Fdl Stf & Bkf:**

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



## Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.02

---

### 408.0221 1 (3)

#### Namen von Betriebsstellen verkürzen

Namen von Betriebsstellen/ Bahnhofsteil dürfen wie folgt verkürzt werden:

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

---

### 408.0231 1 (3)

#### Durchrutschwege

siehe **Anlage 4**

---

### 408.0231 3 (1) a)

#### Grenzen der Gleisfreimeldeanlagen

Siehe Beschreibung der Signalanlagen = **Anlage 17**

---

### 408.0231 3 (3) a)

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

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

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

---

### 408.0231 3 (3) b)

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

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

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

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

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



## Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03

---

### **408.0321**

#### **Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist**

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

---

### **408.0331 3 (1)**

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

##### **Bft Imsum Deich:**

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



\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

## Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.04

### 408.0411 2 (8)

#### Namen von Betriebsstellen abkürzen

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

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

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

### 408.0411 2 (12)

#### Abkürzung der Betriebsstelle für den Übermittlungscode geben

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

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

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

Die Nummerierung beginnt jeweils am Jahreswechsel neu.

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

### 408.0421 1 (1) b)

#### Benachrichtigen von Bahnübergangsposten (BÜP) vor Zulassung einer Zugfahrt

##### Einsatz eines BÜP im Bahnhof

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

Die Verständigung erfolgt über Einzelruf (Tetrafunk).

### 408.0421 1 (4)

#### Überwachen der Bestätigung, dass der Bahnübergang gesichert ist

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

### 408.0421 1 (16)

#### Unterlage zum Nachweis von Benachrichtigungen

Weisen Sie die Benachrichtigungen von Bahnübergangsposten im Zugmeldebuch nach.





---

**408.4811 7**

**Örtliche Besonderheiten**

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

In die Gleisanschlüsse „Geuther“, „Packing Center“ und „Planhafen“ dürfen nur Rangierabteilungen rangiert werden die die Nutzlänge der jeweiligen Gleise nicht übersteigen.

---

**408.4813 1 (3)**

**Verständigen**

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

siehe **Anlage 6**

B  
1  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

---

**408.4814 3 (1) b)**

**Niedrigere Geschwindigkeit**

**Abweichende Geschwindigkeiten beim Rangieren**

in ausgepflasterten Gleisen und Ladestellen = 10 km/h

Kreuzungsweiche VIII

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

Bahntor BÜ Senator-Bortscheller Straße

von Ls 335/336<sup>II</sup> bis Ls 335/336<sup>III</sup> und GRi = 15 km/h

von Ls 425/426<sup>II</sup> bis Ls 425/426<sup>III</sup> und GRi = 15 km/h

von Ls 335<sup>III</sup> bis Ls 520 und GRi = 15 km/h

Bahntor CT III und CT IV

von Höhe Weiche 801/803 bis Ls 531/532<sup>III</sup> und GRi = 15 km/h

von Höhe Weiche 805/806 bis Ls 731/732<sup>III</sup> und GRi = 15 km/h

**Torabschlüsse**

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

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

Bedienung Bahntor am Stellwerk Stf

Siehe Betriebsanweisung Eurogate Anlage 7 (keine Abhängigkeit)

Bedienung Bahntor Weddewarder Tief

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

Bedienung Bahntor KV-Anlage CT 4

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

Bedienung Zolltor Kaiserhafen

Siehe Bedienungsanweisung **Anlage 22** ( Signalabhängigkeit)

---

**408.4814 5 (3)**

**Verzicht auf Ansage des freien Fahrwegs**

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

---

**408.4814 7**

**Maßnahmen wegen Gefälle**

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

⇒

**Stromkaje / Nordhafen / Weddewardener Tief**

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

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

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

---

**408.4816 1 (3)**

**Sichern von Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind**

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

---

**408.4816 2 (2)**

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

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

Ausnahme:

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

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

Rangierfahrten sind mit dem Hinweis „Schranke offen“ zu verständigen

---

**408.4817 2**

**Bedienen von Umschlaggleisen**

Siehe **Anlage 15**

---

**408.4818 1 (1)**

**Rangieren; Durchführen, Abstoßen und Ablaufen**

Das Abstoßen von Fahrzeugen ist in alle Gleise verboten.

---

**408.4831 4 (2)**

**Festlegen von Fahrzeugen mit Hemmschuhen**

Sicherung abgestellter Wagen in der Einfahrgruppe Bft Nordhafen

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

---

**408.4841 4 (2)**

**Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis**

**Kaiserhafen – Speckenbüttel**

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

**Kaiserhafen**

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

---

**408.4841 6 (1)**

**Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können**

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

---

**408.4841 6 (2)**

**Rangierverbot, Fahrzeugbewegungen einstellen**

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

**408.4841 7**

**Abstellverbot**

**Bft Kaiserhafen:**

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



## Örtliche Zusätze zur Richtlinie 435 - Rangierarbeiten planen, Rangieraufwand überwachen

---

**435.0001 3**

**Bedienungsanweisungen für Ladestellen**

siehe **Anlage 15**



## Örtliche Zusätze zur Richtlinie 456 - Regeln für Schrankenposten

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

---

#### 456.0001 4 (1)

##### Zeitpunkt für das Schließen der Schranken festlegen

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

Die Sicherung des Bahnübergangs ist dem Fdl zu bestätigen.

Sicherung durch Bahnübergangsposten:

Streckenabschnitt Bremerhaven Nordhafen– Bremerhaven Speckenbüttel und GRi

Der Bahnübergang BÜ 2 Atlantik (17T)

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

---

#### 456.0001 7 (3)

##### Festlegen der Einzelheiten zum Sichern des BÜ bei Ausfall der Beleuchtung

Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen:  
siehe **Anlage 23**.

---

#### 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 23** des Betriebsstellenbuches enthalten.

---

#### 456.0001 8 (7)

##### Einsatz eines Bahnübergangspostens

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ: siehe **Anlage 24**.

## 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 8** „Anfordern von BÜP und HP“.

Aufgaben des zuständigen Fdl:

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

---

### 456.0020 8 (2)

#### Benachrichtigung über Zug- und Rangierfahrten

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

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

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

---

### 456.0020 8 (4)

#### Benachrichtigungen wiederholen

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

---

### 456.0020 10 (1)

#### Zeitpunkt zum Sichern des Bahnübergangs festlegen

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

Die Sicherung des Bahnübergangs ist dem Fdl zu bestätigen.



B  
1  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

## Örtliche Zusätze zur Richtlinie 462 - Betrieb des Oberleitungsnetzes

---

### 462.0101 4 (3)

#### Übersichtsplan mit Schaltanweisung

Der Übersichtsplan mit Schaltanweisung wird auf Stw Stf/Bkf für die Bft. Kaiserhafen und Nordhafen in einem besonderen Aushang vorgehalten.

#### **Bahnerdungsvorrichtungen**

je 2 Erdungseinrichtungen befinden sich in dem Stw Stf.

je 2 Erdungseinrichtungen befinden sich im EOW  
Betonschaltheus Bereich CT4

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

je 2 Erdungseinrichtungen befinden sich im  
Betonschaltheus 1000 im Gleisdreieck

je 2 Erdungseinrichtungen befinden sich im EOW  
Betonschaltheus Höhe Weiche 63



## Örtliche Zusätze zur Richtlinie 481 - Telekommunikationsanlagen bedienen

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

### Zu Ril 481.0101 Grundlagen für drahtgebundene Fernsprechverbindungen:

---

#### **481.0101 6 (10)**

##### **Meldestelle für Störungen**

EVZS Hafen: Mobil erreichbar unter 01511 1433070

### Zu Ril 481.0103 Betriebsfunk im GSM-R Netz:

---

#### **481.0103 2 (3)**

##### **Allgemeines/ Nutzungspflicht für mobile Teilnehmer**

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

Wenn kein GSM-R Gerät zur Verfügung steht, zusätzlich ein formloses Fax an 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 9**

##### **Regelmäßige Softwareaktualisierung**

Siehe zu 481.0205Z01 2 (1).

---

#### **481.0103 10 (4)**

##### **Meldestelle für Störungen**

Siehe zu 481.0205Z01 7 (2).

B  
1  
\*

B  
1  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

B  
1  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*



**481.0205Z01 7 (2)**

**Rufnummer der GSM-R-EVZS**

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

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

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



## Örtliche Regelungen zur Ril 481.0302

- Grundlagen für Verbindungen des GSM-R- Rangierfunks,

### 481.0302: GSM-R- Rangierfunk

---

#### **481.0302 2 (2)(3)**

#### **Nutzungsmöglichkeiten/ Verfahren im GSM-R Rangierfunk**

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

---

#### **481.0302 2 (5)**

#### **GSM-R-Rangierfunk steht nicht zur Verfügung**

Rangierfunkgespräche auf der Hafeneisenbahn im Bf Bremerhaven Seehafen werden im Tetra Digitalfunk geführt siehe **Anlage 18**



## Örtliche Zusätze zur Richtlinie 482 - Signalanlagen bedienen

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

---

#### **482.6221 3**

#### **Wirksamschalten der Einschaltkontakte**

Besonderheiten für die Wirksamkeitsschaltung der BÜ-Sicherungsanlagen (z.B. Fahren ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals) sind in der jeweiligen Zusatzbestimmung zum BÜ enthalten. **(siehe Anlage 8)**

- 482.9001: Signalmittel bedienen; Allgemeines
- 482.9001A01: Richtlinie für das Bedienen der Signalanlagen
- 482.9001A02: Beschreibung der Signalanlagen,
- 482.9001A05: Vorhalten und Überprüfen von Signalmittel

**Zu Ril 482.9001: Signalmittel bedienen; Allgemeines:**

---

**482.9001 1 (1)(2)**

**Inhalt/ örtliche Zusätze**

Die örtlichen Zusätze enthalten die örtlichen Besonderheiten zur Ril 482.9001.

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

**Aufbewahrung der Schlüssel**

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

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

<b>für .....</b>	<b>Schlüssel .....</b>	<b>Zweitschlüssel</b>
<b>Stellwerke</b>		
Bkf .....	pers. zugeteilt .....	
Stf .....	pers. zugeteilt .....	
<b>Blinklichtanlagen</b>		
einheitl. Generalschlüssel Bezirk Kh .....	Bkf (3x) .....	
einheitl. Generalschlüssel Bezirk Nh .....	Rang Nh .....	Stf .....
<b>BLG-Tore – (gleichschließende Generalanlage)</b>		
Nordhafen außer Stromkaje .....	Stf (4) .....	
Freifläche G Nord W 2 u 3 .....	Bkf .....	
Auto-Terminal Kaiserhafen .....	Bkf .....	
Planhafen .....	Bkf .....	
PA Weserport GI 23 - 29 .....	Bkf .....	
ABC Wasserseite .....	Bkf .....	
D Landseite .....	Bkf .....	
BLG Tore Stromkaje – (besondere Schließung) .....		
<b>Sonstige</b>		
Frucht-Terminal F/G, Rolltore Bananenhalle .....	Bkf .....	
Gefahrgutplatz .....	Feuerwehr .....	bremenports
Tor Carl-Schurz-Gelände A & K .....	Bkf .....	
Zolltor Carl-Schurz-Gelände GI 1 und 2 .....	Stf .....	
<b>Gleissperren</b>		
PA Atlantik .....	Bkf .....	Anschließer
<b>Weichen 81 a Gefahrgutplatz .....</b>	<b>Bkf</b>	

---

**482.9001 2 (8)**

**Unterlagen für die Bedienung und Überwachung**

Örtliche Bedienungsanleitungen sind als Anlage zum Betriebsstellenbuch aufgenommen.

Beschreibung der Signalanlage –ist als **Anlage 17** zum örtlichen Zusatz zur 482.9001 aufgenommen.

---

**482.9001 4 (4)**

**Aufbewahren der HV und der Ersatzschlüssel**

**Aufbewahrungsort:**

**Stw Bkf**

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

**Stw Stf**

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

---

**482.9001 12 (2)**

**Einmalig auftretende Unregelmäßigkeiten**

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

**Auffahren von Weichen**

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

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

**Zu Ril 482.9001A02: Beschreibung der Signalanlagen:**

---

**482.9001 A02 1**

**Beschreibung der Signalanlagen**

-siehe **Anlage 17**.

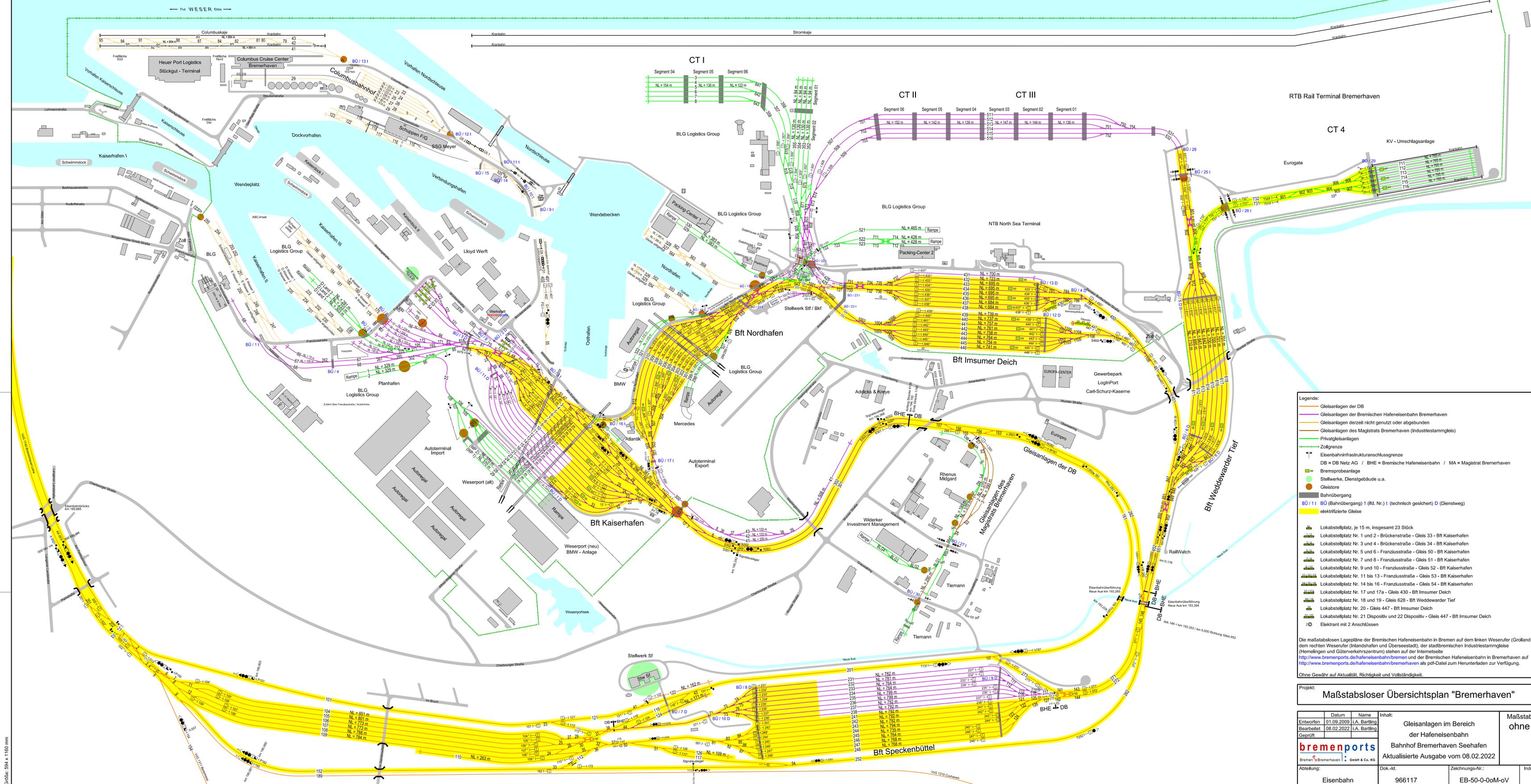


## **Lageplan der Betriebsstelle**

*– Nur zur Information –*

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

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



- Legende:**
- Gleisanlagen der DB
  - Gleisanlagen der Bremischen Hafeneisenbahn Bremerhaven
  - Gleisanlagen derzeit nicht genutzt oder abgedungen
  - Gleisanlagen des Magistrats Bremerhaven (Industriestammgleis)
  - Privatgleisanlagen
  - Zollgrenze
  - Eisenbahninfrastrukturschlussgrenze
  - DB = DB Netz AG / BHE = Bremische Hafeneisenbahn / MA = Magistrat Bremerhaven
  - Bremsprobenanlage
  - Stellwerke, Dienstgebäude u.a.
  - Gleisstore
  - Bahnübergang
  - BÜ / 11 BÜ (Bahnübergang) 1 (fld. Nr.), 1 (technisch gesichert) D (Dienstweg)
  - elektrifizierte Gleise
- Lokabstellplatz, je 15 m, insgesamt 23 Stück
  - Lokabstellplatz Nr. 1 und 2 - Brückenstraße - Gleis 33 - Bft Kaiserhafen
  - Lokabstellplatz Nr. 3 und 4 - Brückenstraße - Gleis 34 - Bft Kaiserhafen
  - Lokabstellplatz Nr. 5 und 6 - Franzusstraße - Gleis 50 - Bft Kaiserhafen
  - Lokabstellplatz Nr. 7 und 8 - Franzusstraße - Gleis 51 - Bft Kaiserhafen
  - Lokabstellplatz Nr. 9 und 10 - Franzusstraße - Gleis 52 - Bft Kaiserhafen
  - Lokabstellplatz Nr. 11 bis 13 - Franzusstraße - Gleis 53 - Bft Kaiserhafen
  - Lokabstellplatz Nr. 14 bis 16 - Franzusstraße - Gleis 54 - Bft Kaiserhafen
  - Lokabstellplatz Nr. 17 und 17a - Gleis 430 - Bft Insurer Deich
  - Lokabstellplatz Nr. 18 und 19 - Gleis 628 - Bft Weddewarder Tief
  - Lokabstellplatz Nr. 20 - Gleis 447 - Bft Insurer Deich
  - Lokabstellplatz Nr. 21 Dispositiv und 22 Dispositiv - Gleis 447 - Bft Insurer Deich
  - Elektrant mit 2 Anschlüssen

Die maßstablosen Lagepläne der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremen auf dem linken Weserufer (Grolland), dem rechten Weserufer (Inlandshafen und Überseestad), der stadtbreitenden Industriestammgleise (Hemelungen und Güterverkehrszentrum) stehen auf der Internetseite <http://www.bremenports.de/hafeneisenbahn/bremerhaven> 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: Maßstabsloser Übersichtsplan "Bremerhaven"**

Entworfen	01.09.2009	I.A. Bartling	Inhalt: Gleisanlagen im Bereich der Hafeneisenbahn Bahnhof Bremerhaven Seehafen Aktualisierte Ausgabe vom 08.02.2022	Maßstab ohne
Bearbeitet	08.02.2022	I.A. Bartling		
Geprüft				
Abteilung: Eisenbahn		Dok.-Id.: 966117	Zeichnungs-Nr.: EB-50-0-0aM-0V	Index

**Verzeichnis der Durchrutschwege  
für Gleisbildstellwerke**

**Betriebsstelle Bremerhaven „Bkf“ – Bft Kaiserhafen**

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt des Zuges auf Signal		Gleis freihalten von		Länge (m)	Einfahrt V <sub>max</sub> (km/h)
	nach		bis		
G	Gl. 1	P1	Ra12 W11	50	40
G	Gl. 2	P2	Isolierstoß W13	50	40
N 301	Gl. 1	R1	Ra12 W47	71	30
N 301	Gl. 2	Ls 2 <sup>I</sup>	Isolierstoß W50	39	30
N 301	Gl. 3	Ls 3 <sup>I</sup>	Ls 3 <sup>II</sup>	54	30
N 301	Gl. 4	Ne5 Gl. 4	Ra11 4 <sup>II</sup>	10	30
N 301	Gl. 5	Ne5 Gl. 5	Ra11 5 <sup>II</sup>	10	30
N 301	Gl. 6	Ne5 Gl. 6	Ra11 6 <sup>II</sup>	10	30
N 301	Gl. 7	Ne5 Gl. 7	Ra11 7 <sup>II</sup>	10	30
N 301	Gl. 8	Ne5 Gl. 8	Ra11 8 <sup>II</sup>	10	30
N 301	Gl. 9	Ne5 Gl. 9	Ra11 9 <sup>II</sup>	10	30
N 302	Gl. 1	R1	Ra12 W47	71	30
N 302	Gl. 2	Ls 2 <sup>I</sup>	Isolierstoß W50	39	30
N 302	Gl. 3	Ls 3 <sup>I</sup>	Ls 3 <sup>II</sup>	54	30
N 302	Gl. 4	Ne5 Gl. 4	Ra11 4 <sup>II</sup>	10	30
N 302	Gl. 5	Ne5 Gl. 5	Ra11 5 <sup>II</sup>	10	30
N 302	Gl. 6	Ne5 Gl. 6	Ra11 6 <sup>II</sup>	10	30
N 302	Gl. 7	Ne5 Gl. 7	Ra11 7 <sup>II</sup>	10	30
N 302	Gl. 8	Ne5 Gl. 8	Ra11 8 <sup>II</sup>	10	30
N 302	Gl. 9	Ne5 Gl. 9	Ra11 9 <sup>II</sup>	10	30
W 161	Gl. 301	N 301	Ra12 W7	98	60
W 161	Gl. 302	N 302	Spitze W6	50	40

**Verzeichnis der Durchrutschwege  
für Gleisbildstellwerke**

**Betriebsstelle Bremerhaven „Stf“ – Bft Nordhafen**

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt des Zuges auf Signal		Gleis freihalten von		Länge (m)	Einfahrt V <sub>max</sub> (km/h)
nach			bis		
N 301	Gl. 301	Ls 301 <sup>l</sup>	Ra12 W526	53	30
N 301	Gl. 302	Ls 302 <sup>l</sup>	Ra12 W530	53	30
N 301	Gl. 303	Ls 303 <sup>l</sup>	Ra12 W530	53	30
N 301	Gl. 304	Ls 304 <sup>l</sup>	Ra12 W531	53	30
N 301	Gl. 305	Ls 305 <sup>l</sup>	Ra12 W533	53	30
N 301	Gl. 306	Ls 306 <sup>l</sup>	Ra12 W524	53	30
N 301	Gl. 307	Ls 307 <sup>l</sup>	Ra12 DKW 523c/d	53	30
N 301	Gl. 308	Ls 308 <sup>l</sup>	Ra12 W522	53	30
N 301	Gl. 309	Ls 309 <sup>l</sup>	Ra12 W521	53	30
N 301	Gl. 310	Ls 310 <sup>l</sup>	Ra12 W521	53	30
N 302	Gl. 301	Ls 301 <sup>l</sup>	Ra12 W526	53	30
N 302	Gl. 302	Ls 302 <sup>l</sup>	Ra12 W530	53	30
N 302	Gl. 303	Ls 303 <sup>l</sup>	Ra12 W530	53	30
N 302	Gl. 304	Ls 304 <sup>l</sup>	Ra12 W531	53	30
N 302	Gl. 305	Ls 305 <sup>l</sup>	Ra12 W533	53	30
N 302	Gl. 306	Ls 306 <sup>l</sup>	Ra12 W524	53	30
N 302	Gl. 307	Ls 307 <sup>l</sup>	Ra12 DKW523c/d	53	30
N 302	Gl. 308	Ls 308 <sup>l</sup>	Ra12 W522	53	30
N 302	Gl. 309	Ls 309 <sup>l</sup>	Ra12 W521	53	30
N 302	Gl. 310	Ls 310 <sup>l</sup>	Ra12 W521	53	30

**Verzeichnis der Durchrutschwege  
für Gleisbildstellwerke**

**Betriebsstelle Bremerhaven „Stf“ – Bft Weddewarder Tief**

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt des Zuges auf Signal		Gleis freihalten von		Länge (m)	Einfahrt V <sub>max</sub> (km/h)
	nach		bis		
X 651	Gl. 611	Ls 611 <sup>II</sup>	Spitze W808	94	40
X 651	Gl. 612	Ls 612 <sup>II</sup>	Spitze W808	94	40
X 651	Gl. 613	Ls 613 <sup>II</sup>	Spitze W808	94	40
X 651	Gl. 614	Ls 614 <sup>II</sup>	Spitze W808	94	40
X 651	Gl. 615	Ls 615 <sup>II</sup>	Spitze W807	94	40
X 651	Gl. 616	Ls 616 <sup>II</sup>	Spitze W807	94	40
X 651	Gl. 617	Ls 617 <sup>II</sup>	Spitze W807	94	40
X 651	Gl. 618	Ls 618 <sup>II</sup>	Spitze W807	94	40
X 652	Gl. 611	Ls 611 <sup>II</sup>	Spitze W808	94	40
X 652	Gl. 612	Ls 612 <sup>II</sup>	Spitze W808	94	40
X 652	Gl. 613	Ls 613 <sup>II</sup>	Spitze W808	94	40
X 652	Gl. 614	Ls 614 <sup>II</sup>	Spitze W808	94	40
X 652	Gl. 615	Ls 615 <sup>II</sup>	Spitze W807	94	40
X 652	Gl. 616	Ls 616 <sup>II</sup>	Spitze W807	94	40
X 652	Gl. 617	Ls 617 <sup>II</sup>	Spitze W807	94	40
X 652	Gl. 618	Ls 618 <sup>II</sup>	Spitze W807	94	40
X 651	Sig V 451	Sig V 451	Isolierstoß W1109/461	126	40
X 652	Sig V 451	Sig V 451	Isolierstoß W1109/461	126	40
T 252	Sig X 651	Sig X 651	Spitze W849	106	40
T 252	Sig X 651	Sig X 651	Spitze W851	106	40
T 252	Sig X 651	Sig X 651	Isolierstoß W852	53	40
T 252	Sig X 652	Sig X 652	Spitze W850	53	40
T 131	Sig X 651	Sig X 651	Spitze W849	106	40
T 131	Sig X 651	Sig X 651	Spitze W851	106	40
T 131	Sig X 651	Sig X 651	Isolierstoß W852	53	40
T 131	Sig X 652	Sig X 652	Spitze W850	53	40

**Verzeichnis der Durchrutschwege  
für Gleisbildstellwerke**

**Betriebsstelle Bremerhaven „Stf“ – Bft Imsumer Deich**

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt des Zuges auf Signal		Gleis freihalten von		Länge (m)	Einfahrt V <sub>max</sub> (km/h)
nach		bis			
S 450	Sig W 451	Sig W 451	Isolierstoß W847	90	40
V451	Gl. 432	Ls 432 <sup>II</sup>	Ra12 W735	53	40
V451	Gl. 433	Ls 433 <sup>II</sup>	Ra12 W735	53	40
V451	Gl. 434	Ls 434 <sup>II</sup>	Ra12 W735	53	40
V451	Gl. 435	Ls 435 <sup>II</sup>	Ra12 W736	53	40
V451	Gl. 436	Ls 436 <sup>II</sup>	Ra12 W736	53	40
V451	Gl. 437	Ls 437 <sup>II</sup>	Ra12 W736	53	40
V451	Gl. 438	Ls 438 <sup>II</sup>	Ra12 W736	53	40
V451	Gl. 439	Ls 439 <sup>II</sup>	Isolierstoß W1004/W1006	83	40
V451	Gl. 440	Ls 440 <sup>II</sup>	Isolierstoß W1004/W1006	81	40
V451	Gl. 441	Ls 441 <sup>II</sup>	Isolierstoß W1004/W1007	71	40
V451	Gl. 442	Ls 442 <sup>II</sup>	Isolierstoß W1004/W1007	71	40
V451	Gl. 443	Ls 443 <sup>II</sup>	Isolierstoß W1005/W1008	71	40
V451	Gl. 444	Ls 444 <sup>II</sup>	Isolierstoß W1005/W1008	71	40
V451	Gl. 445	Ls 445 <sup>II</sup>	Isolierstoß W1005/W1009	68	40
V451	Gl. 446	Ls 446 <sup>II</sup>	Isolierstoß W1005/W1009	81	40
S 640	Sig W 451	Sig W451	Isolierstoß 451.1/W847	191	40

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

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

## 1. Allgemeines

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Einrichtungen und Arbeitsweise der Warnanlagen

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

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

Einschaltstelle PC: Dienstraum des Fdl Stf (Stelltisch)

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

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

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

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

### 3. Bedienung der Anlagen

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

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

### 4. Besonderheiten

Folgende gleichzeitige Einschaltungen sind ausgeschlossen:

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

**CT 2**                      keine

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

### 5. Störungen

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

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

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

## **Betriebsanweisung für die Bahntore am Stellwerk „Stf“**

Elektrisch betriebene Bahntore der Firma EUROGATE an  
den Bahnübergängen:

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



## Betriebsanweisung für die Bahntore am Stellwerk

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

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

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

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

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

Wir bitten um Beachtung.

EUROGATE Technical Services GmbH  
PC Facility Management

i. A. U. v. Scheidt

11.11.2003

1

## **Zusatzbestimmungen Bahnübergänge**

# Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 8

Stand: 11.02.2022

Nr.	Bü - Name	Gleis Nr.	Zuständiger Fdl	BÜ-Technik	Sicherung bei Ausfall der technischen Sicherung	Beleuchtung	Bemerkung
<b>Bft. Kaiserhafen, Schuppen A - E, Tauwerk</b>							
<b>Technisch gesichert</b>							
1 t	Posten Y (Franziusstraße)	20	Bkf	BUES2000-LzH/F-ÜS	Anlage 23	allgem. Straßenbeleuchtung	
2 t	Wasser 2 (Franziusstraße)	1, 3	Bkf	Lo 1 / 57	Anlage 23	allgem. Straßenbeleuchtung	
3 t	Am Erzhafen	402	Bkf	BUES2000-LzH/F-Hp	Anlage 23	allgem. Straßenbeleuchtung	
<b>Bft. Kaiserhafen - Schuppen F/G, Columbusbahnhof</b>							
<b>Technisch gesichert</b>							
9 t	<i>Drehbrücke (An der Nordschleuse)</i>	<i>401, 402</i>	<i>Bkf</i>	<i>EBÜT80-LzV-Bed</i>	<i>Anlage 23</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>z.Zt. Stillgelegt</i>
10 t	<i>F&amp;G (Steubenstraße)</i>	<i>402</i>	<i>Bkf</i>	<i>EBÜT80-vB-Bli-ÜS</i>	<i>Anlage 23</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>z.Zt. stillgelegt</i>
11 t	<i>2. Ebene (An der Nordschleuse)</i>	<i>401</i>	<i>Bkf</i>	<i>BÜS72D-LzHH-TV</i>	<i>Anlage 23</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>z.Zt. stillgelegt</i>
12 t	<i>Deichschart</i>	<i>401</i>	<i>Bkf</i>	<i>EBÜT80-vB-Bli-ÜS</i>	<i>Anlage 23</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>z.Zt. stillgelegt</i>
13 t	<i>Columbuskaje</i>	<i>21</i>	<i>Bkf</i>	<i>BUES2000-Lz-ÜS+FA</i>	<i>Anlage 23</i>	<i>allgem. Straßenbeleuchtung</i>	<i>z.Zt. stillgelegt</i>

**Summe aller Bahnübergänge:**

Technisch gesichert:	18 Bahnübergänge	6 stillgelegt
Nicht technisch gesichert:	9 Bahnübergänge	4 stillgelegt
Dienstwege:	6 Dienstwege	0 stillgelegt

\*\*\*\*\*

# Verzeichnis der technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 8

Stand: 11.02.2022

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

\*\*\*

# Verzeichnis der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 8

Stand: 11.02.2022

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

\*\*\*\*\*

## Verzeichnis der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge

Anlage 8

Stand: 11.02.2022

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

## Bedienungsanweisungen für die technisch gesicherten Bahnübergänge

### **Bft Kaiserhafen**

Anhang	Bahnübergang	Stand
1t	Posten Y (Franziusstraße)	06.02.2019
2t	„Wasser 2“ (Franziusstraße)	11.12.2016
3t	Am Erzhafen	11.12.2016
9t	Drehbrücke (An der Nordschleuse)	11.12.2016
10t	F&G (Steubenstraße)	11.12.2016
11t	2. Ebene (An der Nordschleuse)	11.12.2016
12t	Deichschart	11.12.2016
13t	Columbuskaje	11.12.2016

### **Bft Nordhafen**

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

\*  
\*

### **Ladestelle – CT 3 ; KV-Anlage CT 4**

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

## **Bedienungsanweisung**

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

### **Posten Y (Franziusstraße)**

#### **1. Lage der Sicherungsanlage**

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

#### **2. Beschreibung der Sicherungsanlage**

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

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

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

##### **2.1. Wesentliche Bestandteile**

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

## 2.2. Sicherungsablauf

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

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

## 3. Bedienung der Sicherungsanlage

### 3.1. Einschaltung

#### 3.1.1. über Einschalterschleifen von W 260 kommend

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

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

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

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

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

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

**Für diese Fahrt gilt: Halt am BÜ!**

Die Einschaltung mit der Einschalttaste (ET2) ist richtungsbezogen.

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

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

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

## 3.2. Ausschaltung

### 3.2.1. fahrzeugbewirkt

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

### 3.2.2. über Ausschalttaste (AT) am BÜ

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

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

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

### 3.2.3. mit Grundsteller aus Richtung W 260 kommend

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

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

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

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

### 3.3. Rangierarbeiten in die Einschaltstrecke des BÜ

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

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

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

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

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

## 4. Störungen

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

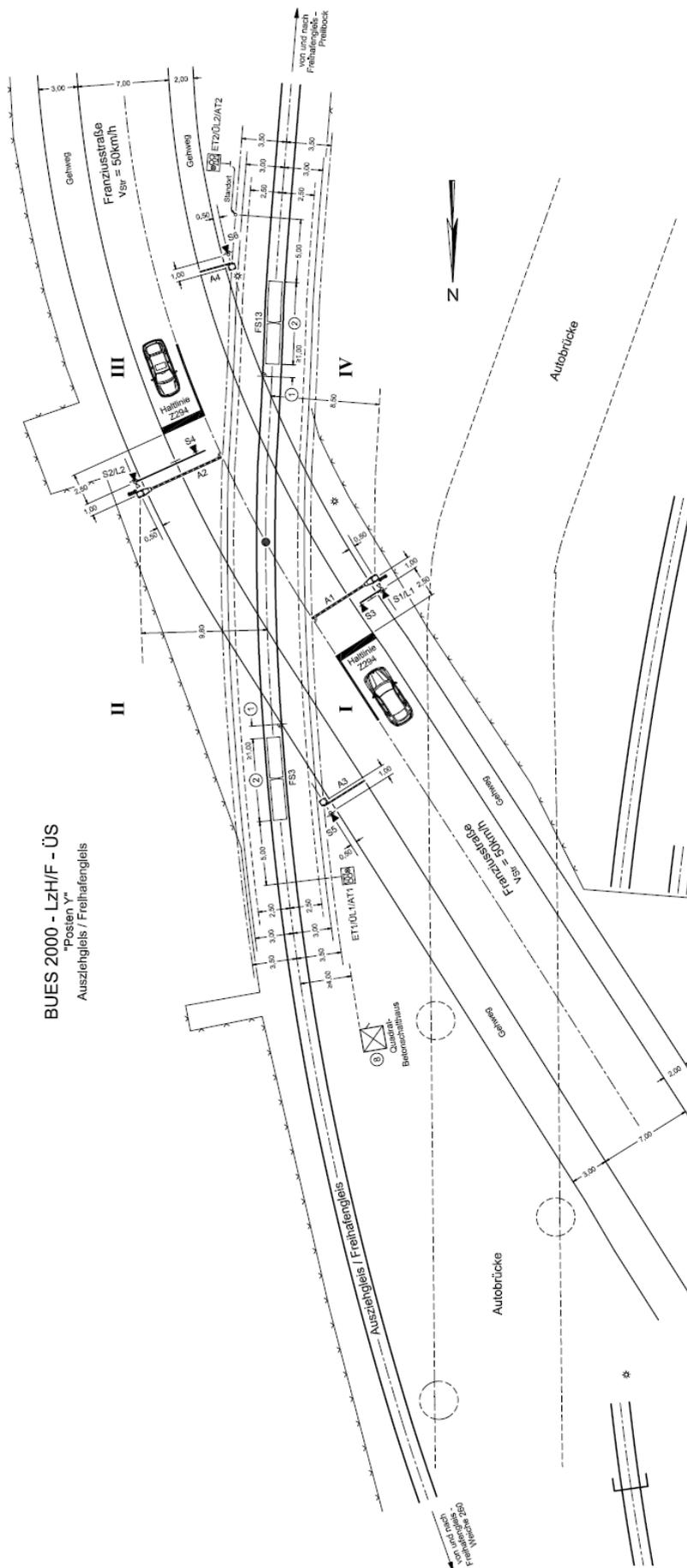
Aufgestellt: Bremerhaven, 06.02.2019



.....  
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

**Lageplan**



## **Bedienungsanweisung**

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart Lo 1/57

### **„Wasser 2“ (Franziusstraße)**

#### **1. Lage der Sicherungsanlage**

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

#### **2. Beschreibung der Sicherungsanlage**

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

##### **2.1. Wesentliche Bestandteile**

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

##### **2.2. Sicherungsablauf**

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

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

#### **3. Bedienung der Sicherungsanlage**

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

##### **3.1. Einschaltung am BÜ**

Für Rangierfahrten über den BÜ ist die Anlage mit einem Schlüssel „I<sup>0</sup>“ durch eine 180°-Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter (RS) einzuschalten. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

**3.2. Ausschaltung am BÜ**

Der BÜ bleibt solange gesichert, bis der Schlüssel „I<sup>0</sup>“ durch eine Linksdrehung entnommen wird.

**4. Störungen**

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

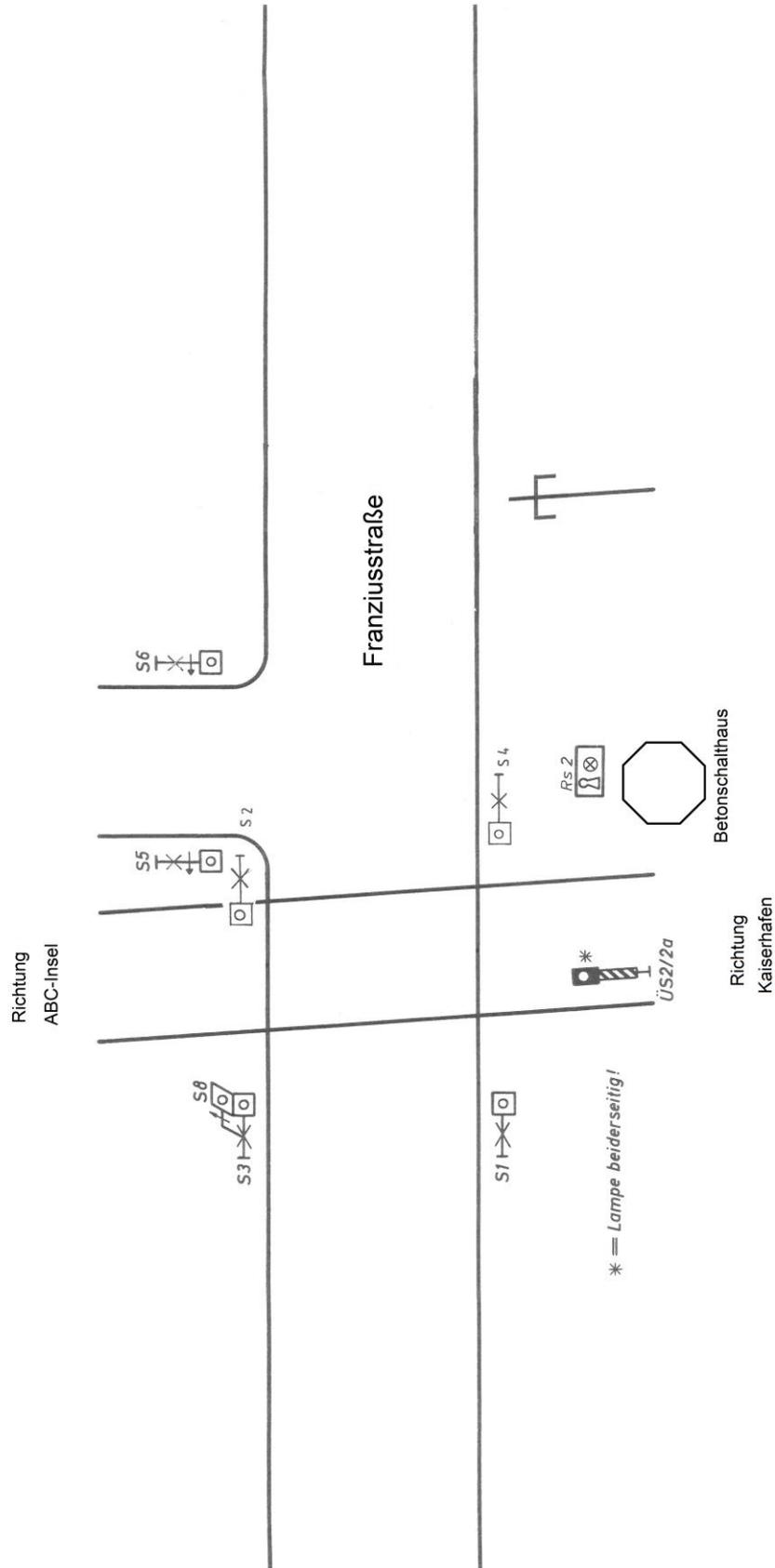
Aufgestellt: Bremerhaven, 07.12.2016



.....  
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

**Lageplan**



## Bedienungsanweisung

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

### Am Erzhafen

#### 1. Lage der Sicherungsanlage

Der Bahnübergang (BÜ) „Am Erzhafen“ kreuzt das Gleis Bremerhaven Kaiserhafen - Columbusbahnhof. Er dient als BÜ mit öffentlichem Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge.

#### 2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

##### 2.1. Wesentliche Bestandteile

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

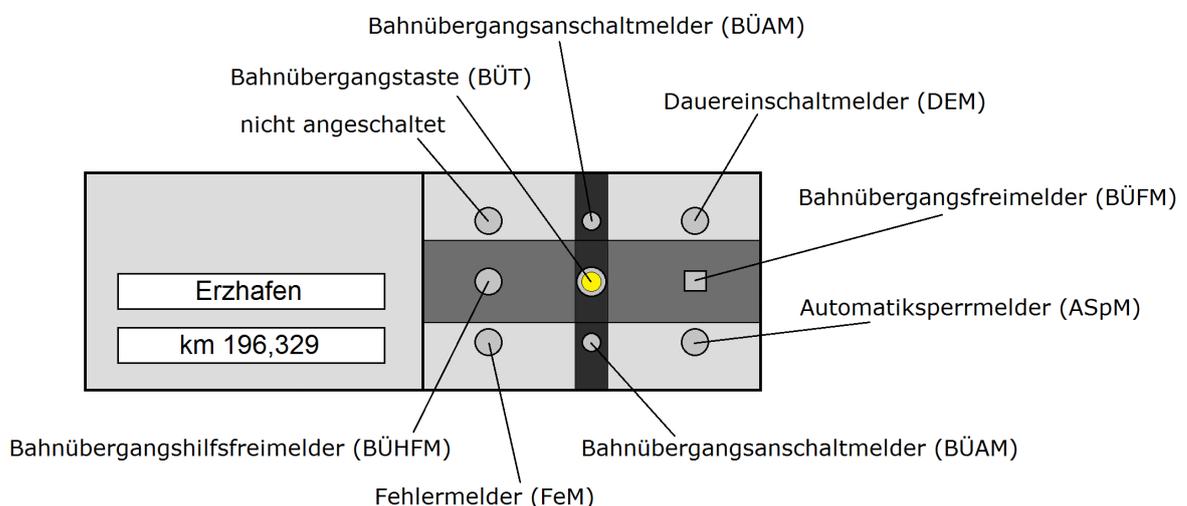
##### 2.1.5.1. *Deckungssignale*

aus Richtung Kaiserhafen: Ls 2<sup>l</sup>, Ls 3<sup>l</sup>, R1

aus Richtung Columbusbahnhof: Ls FG, G

- 2.1.6. Fußgängerakustik.

##### 2.2. Bedienfeld im Stelltisch



## 2.3. Sicherungsablauf

laufende Zeit [s]	Funktionsschritt
0	Einschaltung. Lichtzeichen S1 bis S6 werden mit Gelblicht angeschaltet Anschaltung Fußgängerakustik
3	Lichtzeichen S1 bis S6 wechseln auf Rotlicht
16	Schrankenbäume A1 bis A4 verlassen die obere Endlage
22	Schrankenbäume A1 bis A4 erreichen die untere Endlage Abschaltung Fußgängerakustik

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

## 3. Bedienung der Sicherungsanlage

### 3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

#### 3.1.1. fahrstraßenbewirkt

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

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

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

#### 3.1.2. Einschalttaste (ET) im Stellisch

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

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

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

### **3.1.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch**

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

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

### **3.1.4. Rangierschalter (RS) am BÜ**

Für Rangierfahrten über den BÜ kann die Anlage mit einem Schlüssel „I<sup>0</sup>“ 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 Stelltisch**

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

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

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

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

### 3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

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

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

### 3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

Wurde der BÜ mit dem Rangierschalter eingeschaltet, bleibt er solange gesichert, bis der Schlüssel „I<sup>0</sup>“ 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 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 Gleistaste (GIT) bedient. Der Automatiksperrmelder (ASpM) des betreffenden Gleises erlischt.

## 4. Störungen

### 4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

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

### 4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

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

**4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)**

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

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

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

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

**4.4. 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 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.

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

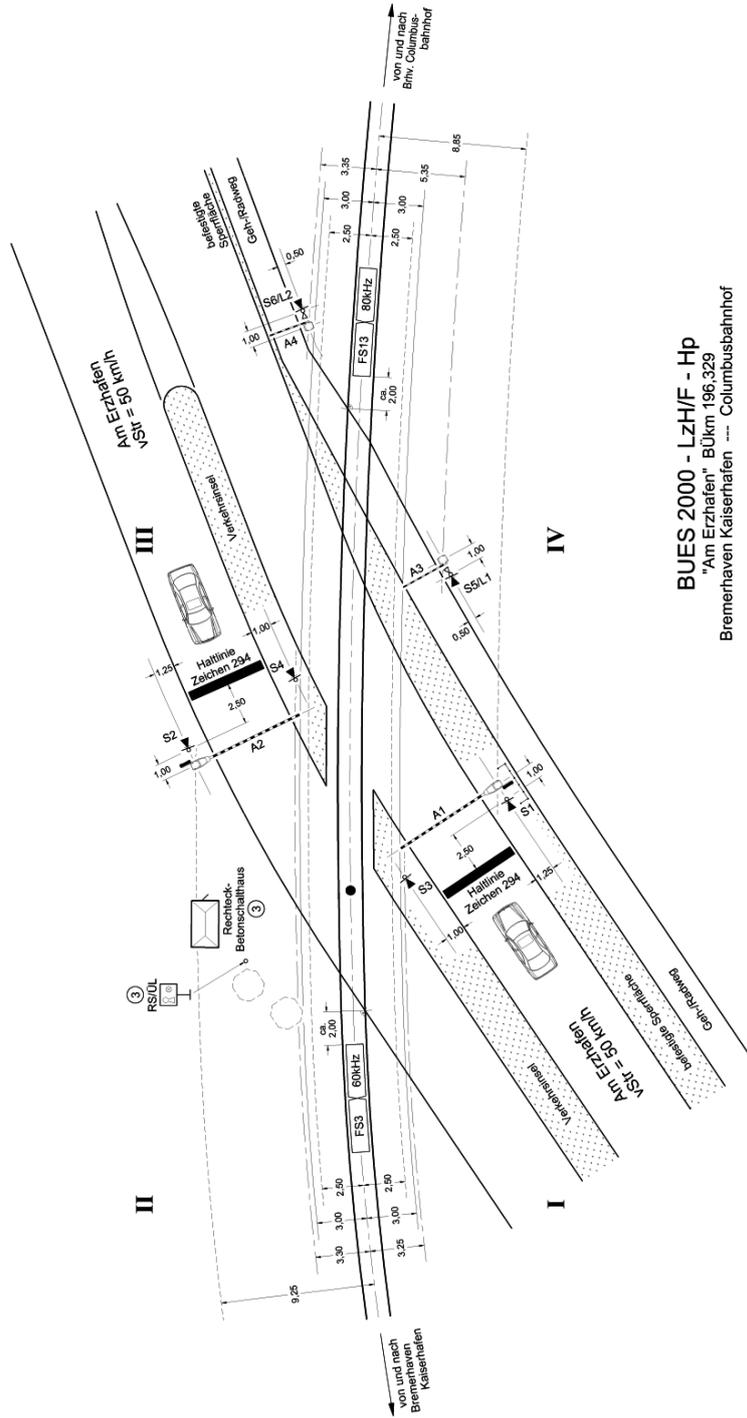
4.7. Jede Störung ist vom Fdl Bkf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

Aufgestellt: Bremerhaven, 07.12.2016

.....  
Torge Stoltze

bremenports GmbH & Co. KG

**Lageplan**



BUES 2000 - LZ/H/F - Hp  
 "Am Erzhafen" BÜkm 196.329  
 Bremerhaven Kaiserhafen .... Columbusbahnhof

## Bedienungsanweisung

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

### „An der Halse“

## 1. Lage der Sicherungsanlage

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

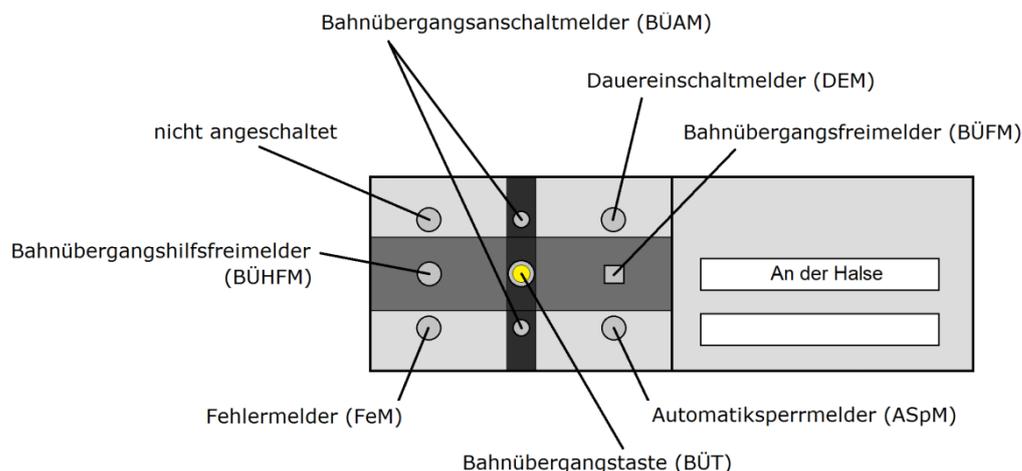
## 2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

### 2.1. Wesentliche Bestandteile

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

### 2.2. Bedienfeld im Stelltisch



### 2.3. Sicherungsablauf

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

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

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

## 3. Bedienung der Sicherungsanlage

### 3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

#### 3.1.1. fahrstraßenbewirkt

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

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

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

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

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

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

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

### 3.1.3. **Dauereinschaltung vom Stelltisch**

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

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

### 3.1.4. **Rangierschalter (RS) am BÜ**

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

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

## 3.2. **Ausschaltung**

### 3.2.1. **fahrzeugbewirkt**

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

### 3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) vom Stelltisch

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

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

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

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

### 3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

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

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

### 3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

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

## 3.3. Einschaltautomatik

### 3.3.1. sperren

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

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

### 3.3.2. entsperren

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

## 4. Störungen

### 4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

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

### 4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

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

### 4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

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

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

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

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

**4.4. Ausfall der SVA**

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

Dadurch kommen die Deckungssignale Ls 2<sup>II</sup> und Ls W512 nicht in Fahrtstellung und der Bahnübergangsfreimelder bleibt dunkel.

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

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

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

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

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

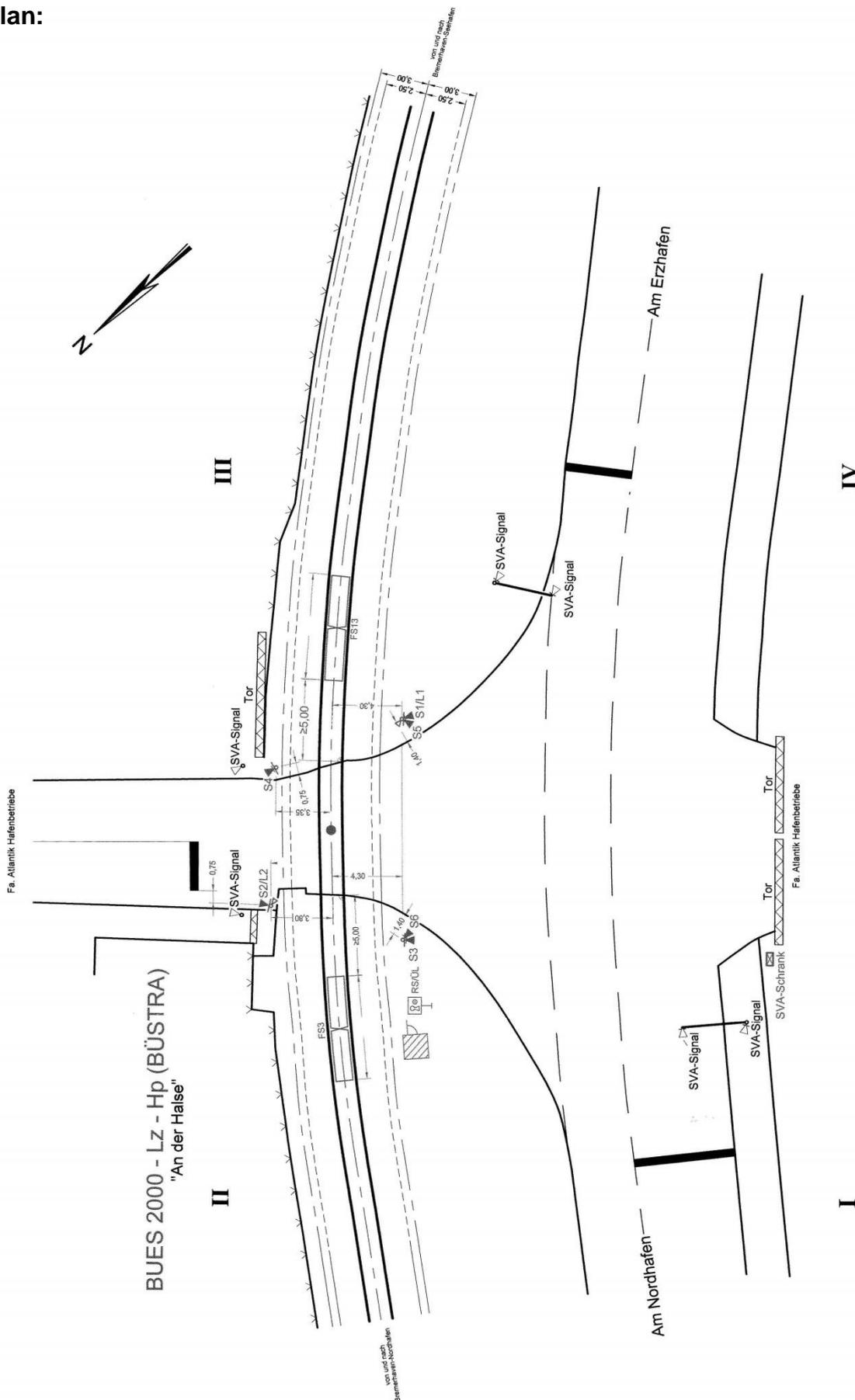
Aufgestellt: Bremerhaven, 14.12.2020



.....  
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

**Lageplan:**



## Bedienungsanweisung

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

### Atlantik

#### 1. Lage der Sicherungsanlage

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

#### 2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

##### 2.1. Wesentliche Bestandteile:

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

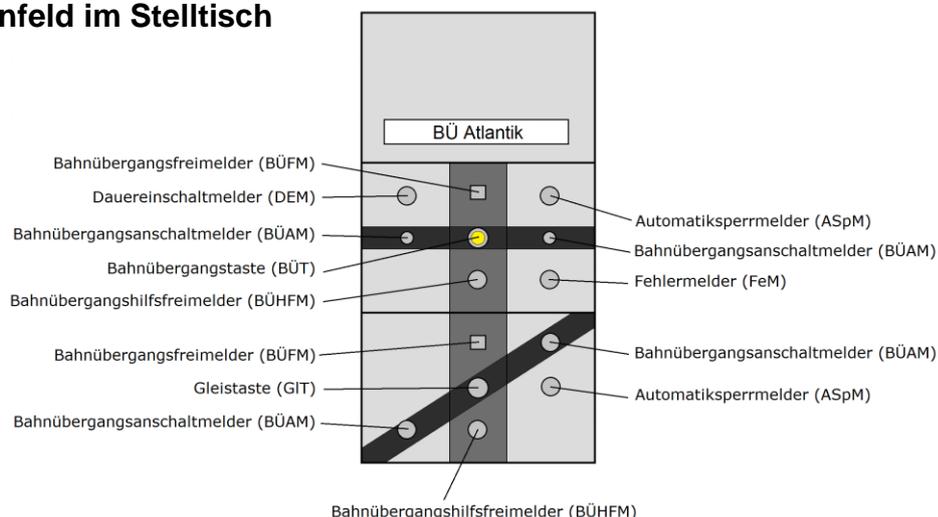
##### 2.1.5.1. *Deckungssignale*

aus Richtung Kaiserhafen: LS W501 und LS 300<sup>I</sup>

aus Richtung Nordhafen: LS 301<sup>II</sup>, LS 302<sup>II</sup>, LS 303<sup>II</sup>, LS 304<sup>II</sup>, LS 305<sup>II</sup>, LS 306<sup>II</sup>, LS 307<sup>II</sup>, LS 308<sup>II</sup>, LS 309<sup>II</sup>, LS 310<sup>III</sup>

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

##### 2.2. Bedienfeld im Stellisch



### 2.3. Sicherungsablauf

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

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

## 3. Bedienung der Sicherungsanlage

### 3.1. Einschaltung

Eine fahrzeuggesteuerte Einschaltung ist nicht vorhanden.

#### 3.1.1. fahrstraßenbewirkt

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

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

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

#### 3.1.2. Einschalttaste (ET) am Stellisch

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

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

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

### 3.1.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

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

### 3.1.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

Für Rangierfahrten über den BÜ kann die Anlage mit einem Schlüssel „I<sup>0</sup>“ durch eine 180°-Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter (RS) eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

## 3.2. Ausschaltung

### 3.2.1. fahrzeugbewirkt

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

### 3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) am Stelltisch

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

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

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

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

### 3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

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

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

### 3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ

Wurde der BÜ mit dem Rangierschalter eingeschaltet, bleibt er solange gesichert, bis der Schlüssel „I<sup>0</sup>“ durch eine Linksdrehung entnommen wird.

## 3.3. Einschaltautomatik

### 3.3.1. sperren

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

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

### 3.3.2. entsperren

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

## 4. Störungen

### 4.1. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

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

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

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

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

### 4.2. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

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

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

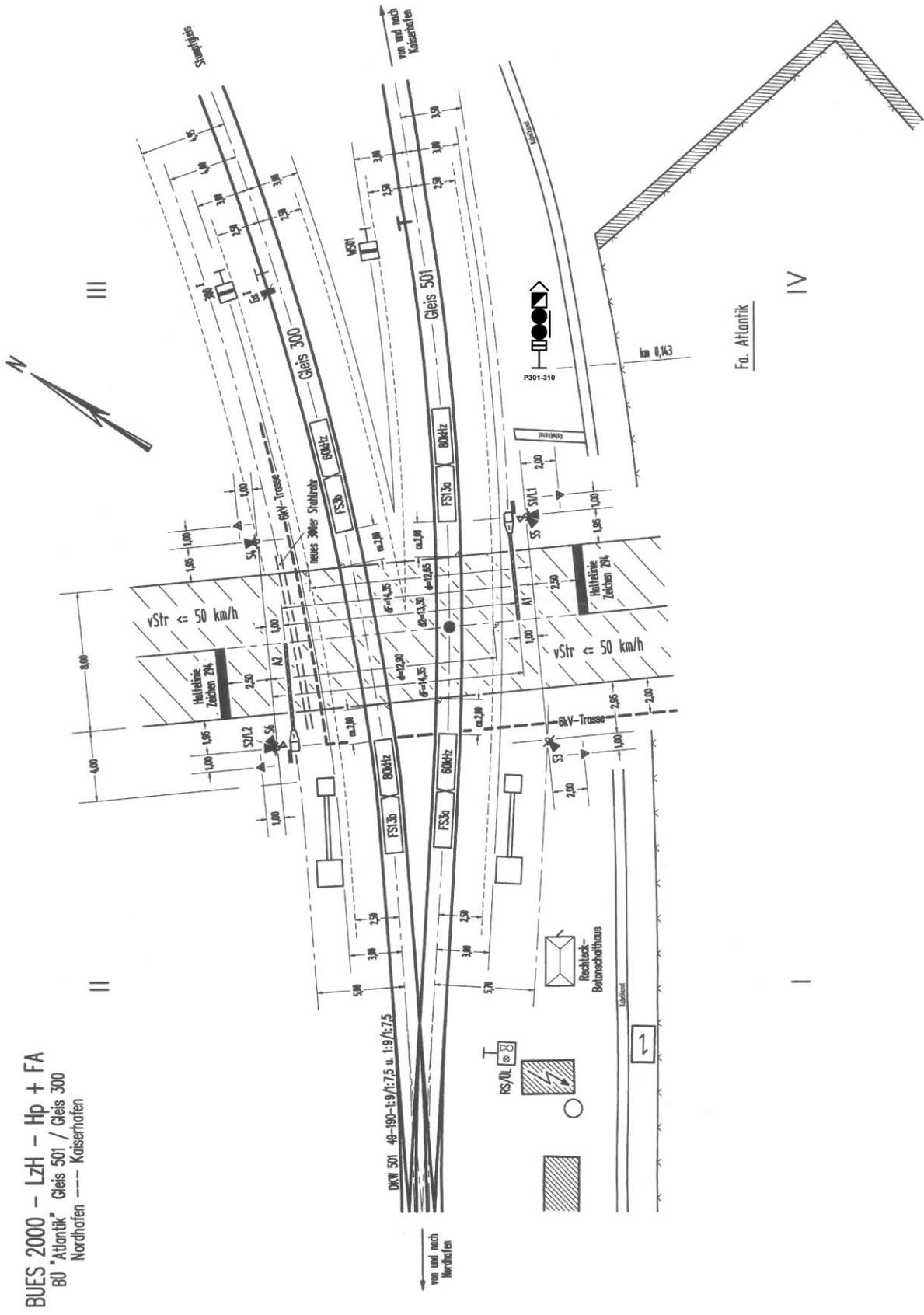
Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017



.....  
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

**Lageplan**



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

## Bedienungsanweisung

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

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

#### **1. Lage der Sicherungsanlage**

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

#### **2. Beschreibung der Sicherungsanlage**

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

##### **2.1. Wesentliche Bestandteile**

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

##### **2.2. Sicherungsablauf**

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

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

### **3. Bedienung der Sicherungsanlage**

#### **Bei allen Fahrten gilt: Halt vor dem BÜ!**

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

#### **3.1. Einschaltung**

##### **3.1.1. Einschaltung durch die Rangiertaster am BÜ**

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

Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

##### **3.1.2. Hilfeinschaltung über Taste HET am Betonschaltheus**

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

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

#### **3.2. Ausschaltung**

##### **3.2.1. Ausschaltung durch die Rangiertaster am BÜ**

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

#### **Achtung:**

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

### 3.2.2. Ausschaltung über Hilfsausschalttaste (HAT) am Betonschalthaus

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

**Achtung:**

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

### 3.3. Zeitüberschreitungsmeldung

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

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

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

## 4. Störungen

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

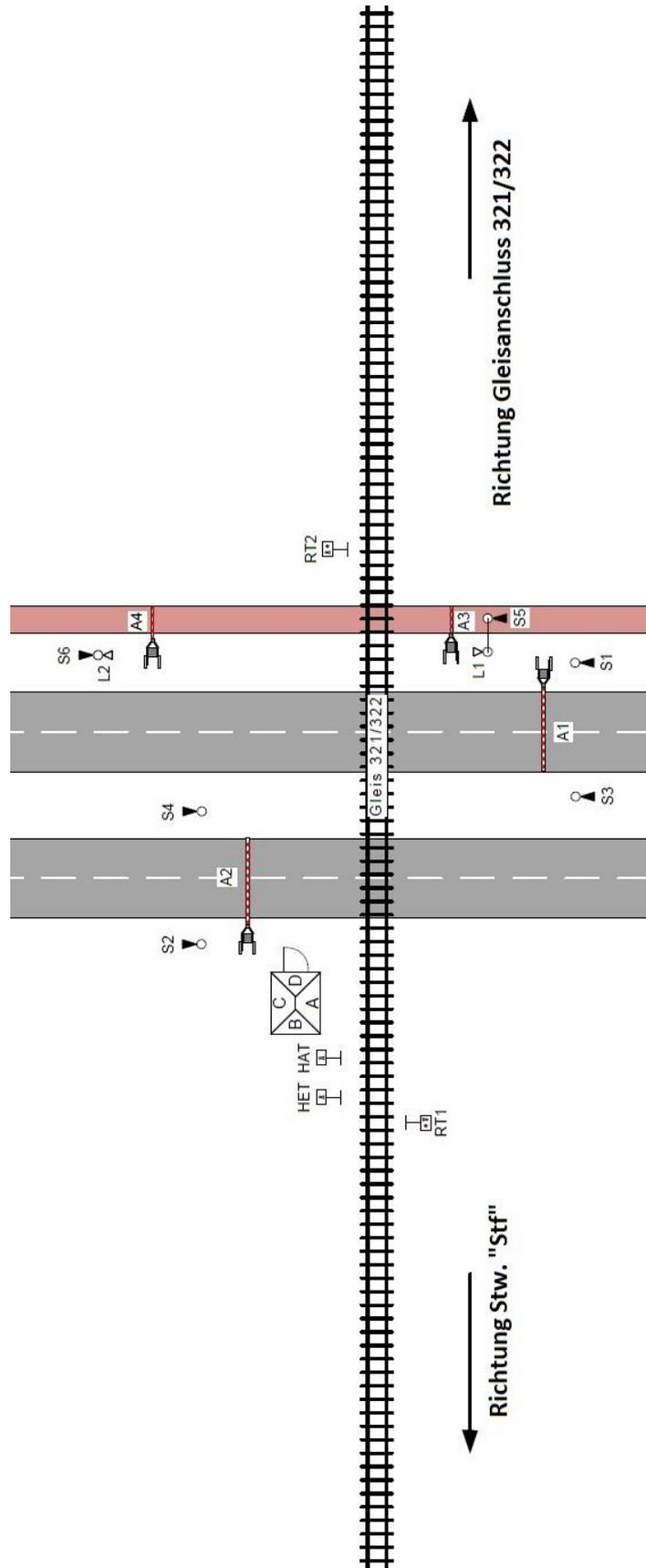
Aufgestellt: Bremerhaven, 08.02.2022



.....  
Torge Stoltz

bremenports GmbH & Co. KG

**Lageplan**



## **Bedienungsanweisung**

für die Bahnübergangssicherungsanlage der Bauart Lo 1/57

### **Am Nordhafen III (Gl.329 / Gl.330)**

#### **1. Lage der Sicherungsanlage**

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

#### **2. Beschreibung der Sicherungsanlage**

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

##### **2.1. Wesentliche Bestandteile**

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

##### **2.2. Sicherungsablauf**

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

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

#### **3. Bedienung der Sicherungsanlage**

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

##### **3.1. Einschaltung am BÜ**

Für Rangierfahrten über den BÜ ist die Anlage mit einem Schlüssel „I<sup>0</sup>“ durch eine 180°-Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter (RS) einzuschalten. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

### 3.2. Ausschaltung am BÜ

Der BÜ bleibt solange gesichert, bis der Schlüssel „I<sup>0</sup>“ durch eine Linksdrehung entnommen wird.

## 4. Störungen

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

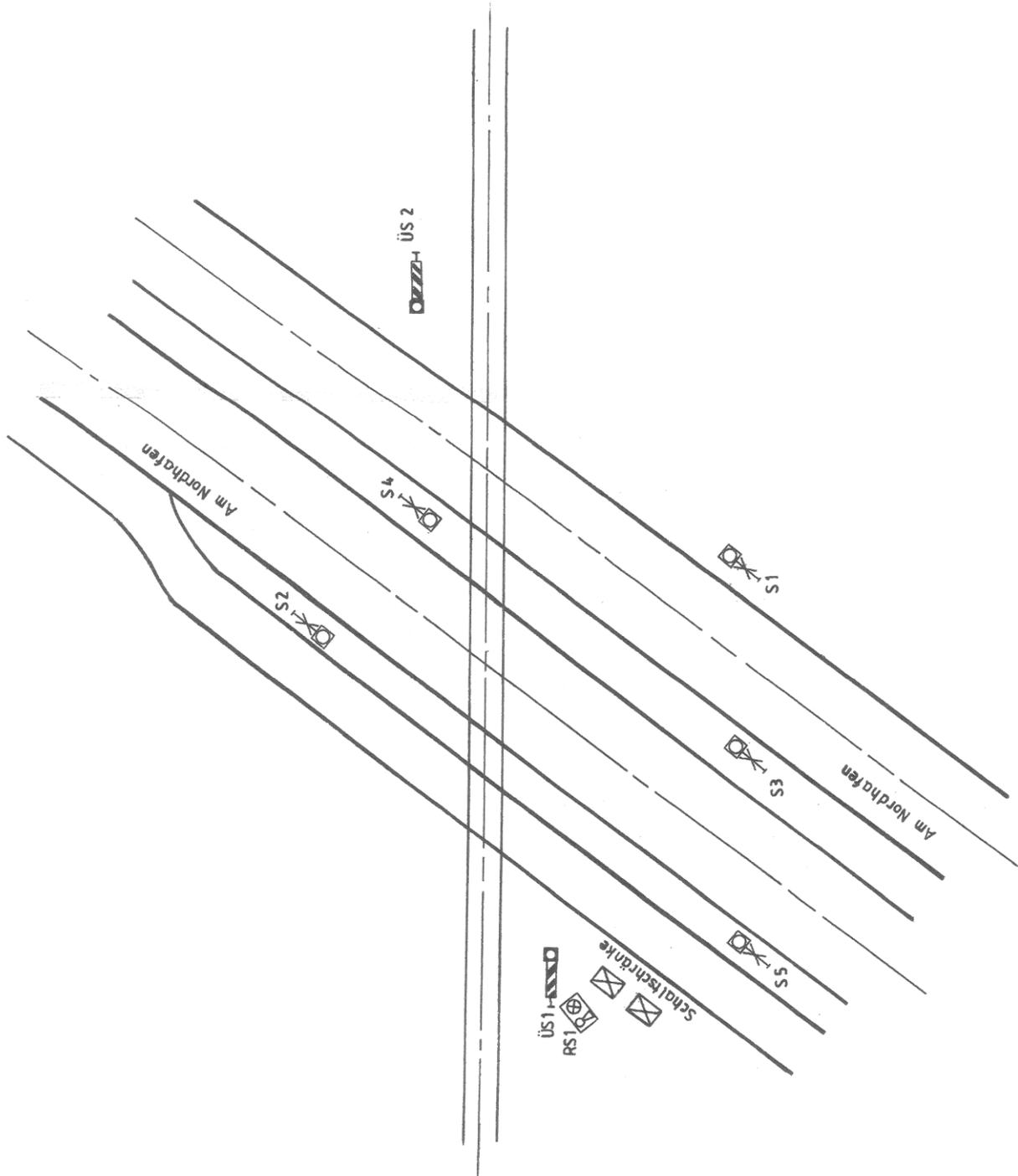
Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017



.....  
Torge Stoltz

bremenports GmbH & Co. KG

**Lageplan**



## Bedienungsanweisung

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

### Ziomak-Rampe

#### 1. Lage der Sicherungsanlage

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

#### 2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

##### 2.1. Wesentliche Bestandteile

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

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

##### 2.1.2.1. Deckungssignale

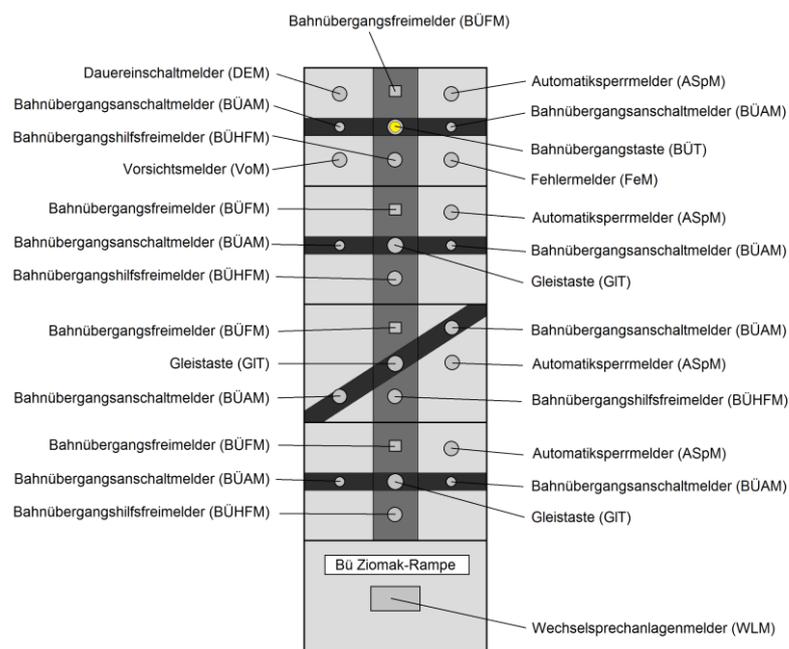
aus Richtung Nordhafen: Ls W534, Ls W536, Ls 301<sup>I</sup>, Ls 302<sup>I</sup>, Ls 303<sup>I</sup>,  
 Ls 304<sup>I</sup>, Ls 305<sup>I</sup>

aus Richtung Imsumer Deich: Ls W533, Ls W538<sup>I</sup>, Ls W543

aus Richtung CT2 / 3 : Ls 335<sup>IV</sup>, Ls 336<sup>IV</sup>

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

##### 2.2. Bedienfeld im Stelltisch



### 3. Bedienung der Sicherungsanlage

#### 3.1. Grundstellung der Anlage

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

#### 3.2. Durchführung von Rangierfahrten

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

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

#### 3.3. Wechselsprechanlage (WL)

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

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

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

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

#### 3.4. Öffnen der Schranken

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

##### Hinweis:

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

### 3.5. Schließen der Schranken

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

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

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

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

## 4. Störungen

### 4.1. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

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

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

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

### 4.2. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

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

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

Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017



.....  
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG



## **Bedienungsanweisung**

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart EBÜT80-LzH-Hp

# **Senator-Borttscheller-Straße**

## **1. Lage der Sicherungsanlage**

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

## **2. Beschreibung der Sicherungsanlage**

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

### **2.1. Wesentliche Bestandteile**

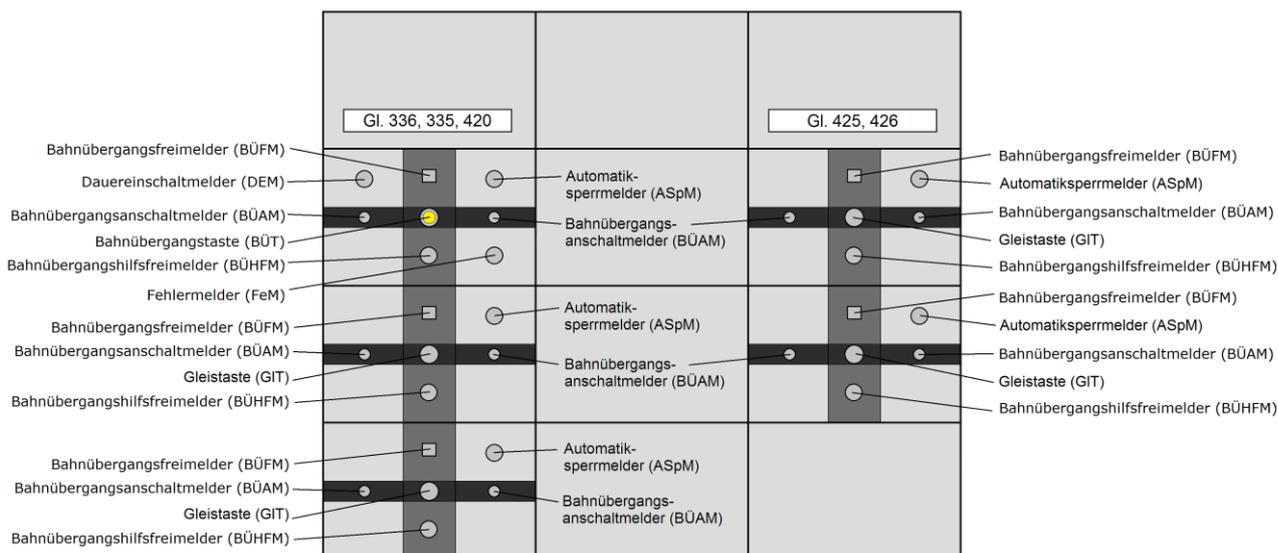
- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.  
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankentriebe mit Halbschranken.
- 2.1.3. Ausschalterschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM)
- 2.1.4. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls-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

#### **2.1.4.1. Deckungssignale**

aus Richtung Terminal-Gelände:	Ls 335 <sup>II</sup> , Ls 336 <sup>II</sup> , Ls 425 <sup>III</sup> , Ls 426 <sup>III</sup> , Ls 520 <sup>III</sup>
aus Richtung Nordhafen:	Ls 335 <sup>III</sup> , Ls 336 <sup>III</sup>
aus Richtung Imsumer Deich:	Ls 425 <sup>I</sup> , Ls 426 <sup>I</sup>

- 2.1.5. Läutewerk

## 2.2. Bedienfeld Stellpult



## 2.3. Sicherungsablauf

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

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

## 3. Bedienung der Sicherungsanlage

### 3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

#### 3.1.1. fahrstraßenbewirkt

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

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

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

### **3.1.2. Einschalttaste (ET) am Stellisch**

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

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

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

### **3.1.3. Dauereinschaltung vom Stellisch**

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

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

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

## **3.2. Ausschaltung**

### **3.2.1. fahrzeugbewirkt**

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

### **3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) vom Stelltisch**

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

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

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

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

### **3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch**

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

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

## **3.3. Einschaltautomatik**

### **3.3.1. sperren**

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

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

### **3.3.2. entsperren**

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

## 4. Störungen

- 4.1. Für diesen BÜ ist keine Signalnottaste (SNT) vorhanden. Im Gefahrenfall müssen die Deckungssignale mit der Haltgruppentaste (HaGT) und der Ls-Taste am Stelltisch auf Halt gestellt werden.
- 4.2. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stellpult)**  
Kann die BÜ-Anlage nicht mit der BÜFT freigemeldet werden (Bahnübergangsfreimelder bleibt dunkel), gilt der BÜ als nicht gesichert. Wurde für eine Ersatzweise Sicherung des BÜ gesorgt (z.B. durch Postensicherung), kann der Bahnübergang mit der Bahnübergangshilfsfreimeldetaste (BÜHFT) und der Gleistaste (GIT) Hilfsfreigemeldet werden.  
Diese Bedienung bewirkt, dass die Bahnübergangssicherungsanlage aus der Fahrstraßensicherung komplett herausgenommen wird und das deckende Signal unabhängig vom Sicherungszustand des Bahnüberganges in Fahrtstellung kommt!  
*Diese fehlende Signalabhängigkeit ist durch die Meldung des Postens über vollzogene Sicherung des Bahnüberganges zu ersetzen. Die Meldung muss **vor** Fahrtstellung der Deckungssignale erfolgen.*  
***Diese Bedienung wird mit einem Zählwerk registriert! Dokumentation im Nachweis der Zählwerke.***
- 4.3. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)**  
Bei Netzausfall der dezentralen Stromversorgung des Bahnübergangs leuchtet der Fehlermelder alle 10s auf und der Störwecker ertönt im gleichen Rhythmus. Der Störwecker kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) und der Bahnübergangstaste (BÜT) abgeschaltet werden. Die Batterie des Bahnüberganges übernimmt in diesem Fall die Stromversorgung der Anlage. Es ist vom Fdl **Stf** sofort die LST-Fachkraft zu verständigen
- 4.4. Bei Störung oder Ausfall der technischen Sicherung muss der BÜ nach der geltenden Richtlinie 408.4816 vom Betriebspersonal des EVU gesichert werden.
- 4.5. Bei Postensicherung ist zunächst der erste Straßenteil zu sichern. Nach der Sicherung wird der erste Straßenteil befahren und wieder vor dem zweiten angehalten. Nun wird der zweite Straßenteil gesichert. Nach Sicherung wird der Bahnübergang geräumt.
- 4.6. Das Betriebspersonal des EVU meldet Störungen der Sicherungsanlage an den Fdl Stf. Dieser verständigt sofort die zuständige LST Fachkraft.
- 4.7. Jede Störung ist vom Fdl Stf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

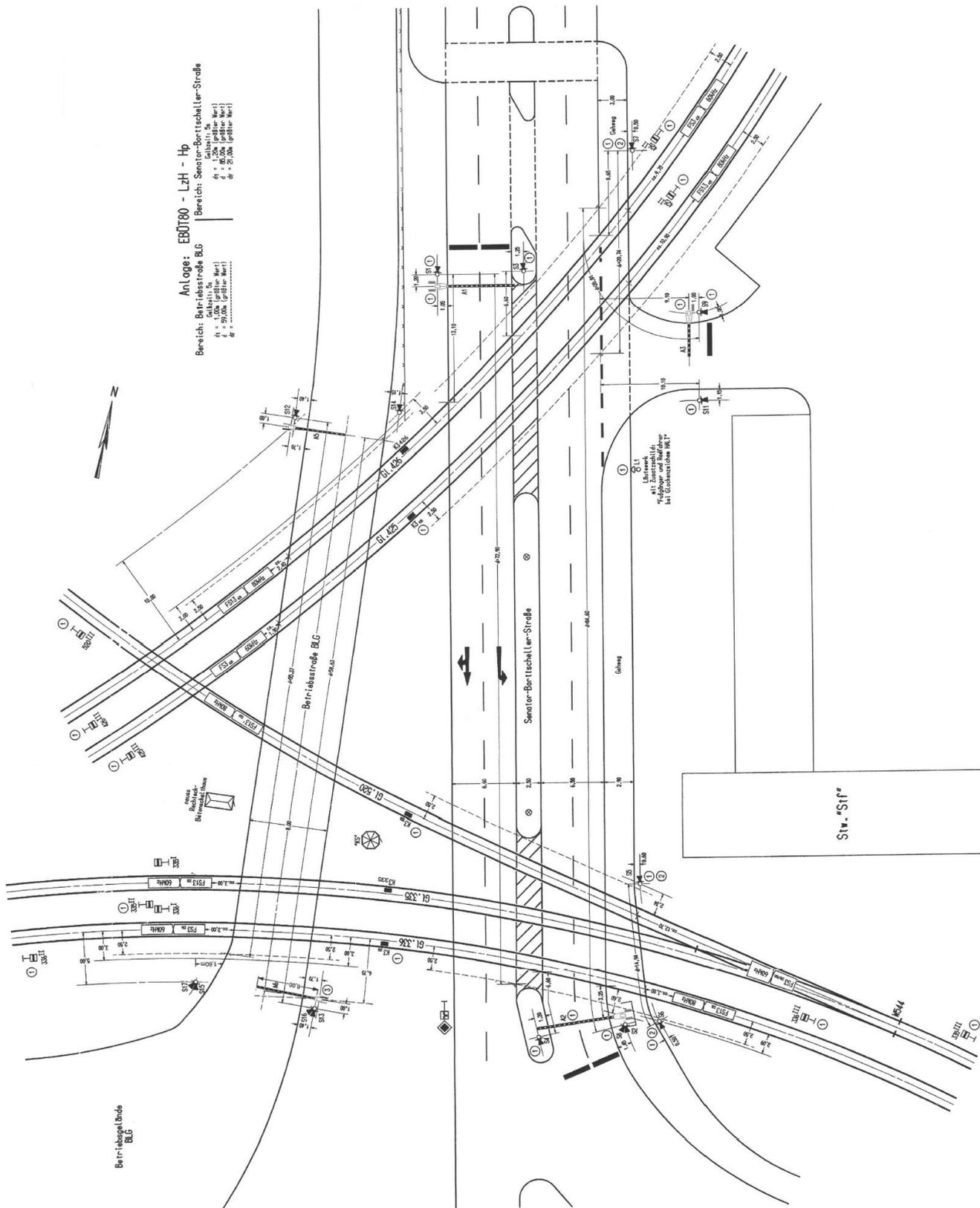
Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017



.....  
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

Lageplan



## **Bedienungsanweisung**

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000 LzH-Hp

# **Amerikaring**

## **1. Lage der Sicherungsanlage**

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

## **2. Beschreibung der Sicherungsanlage**

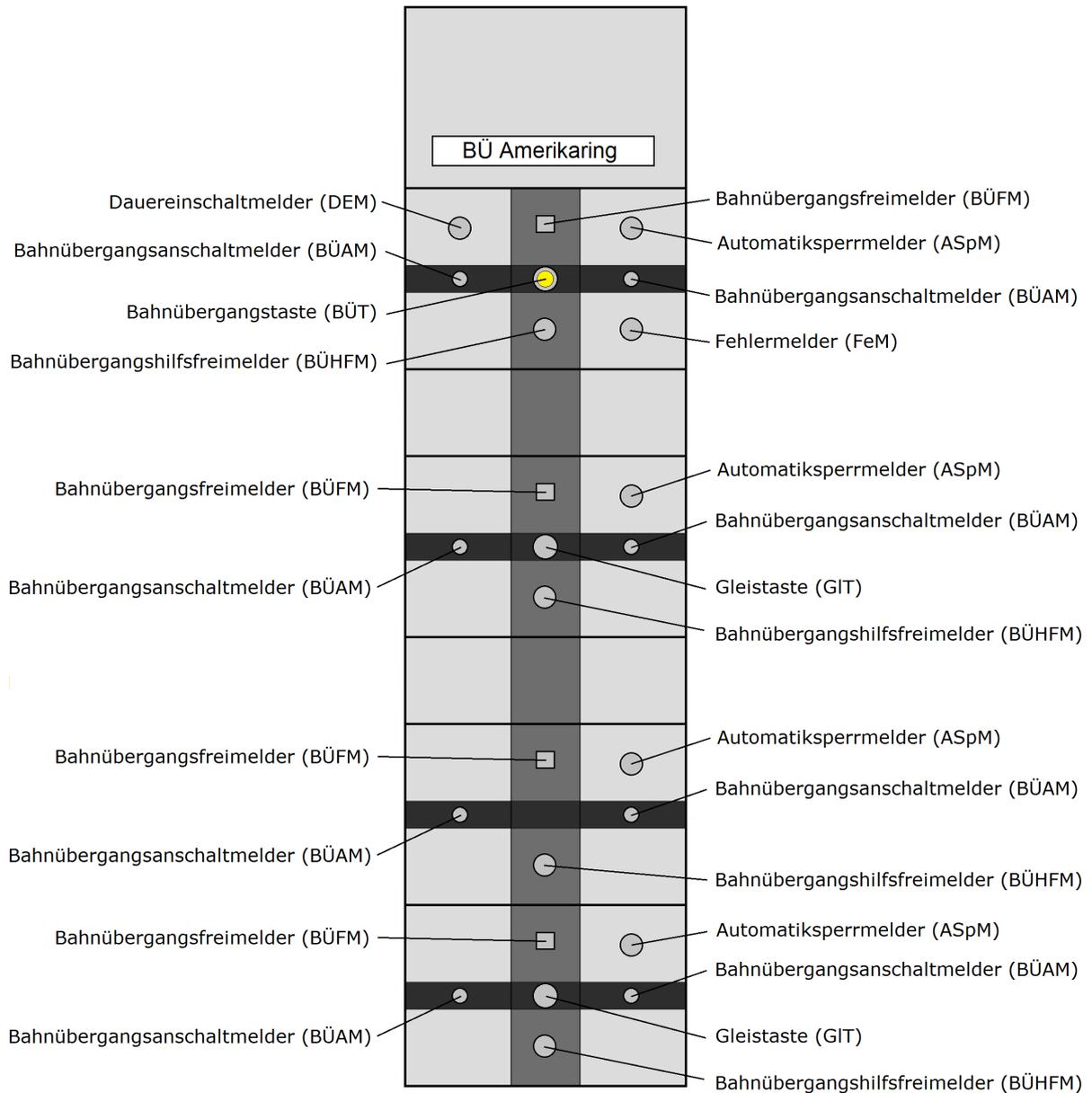
Der BÜ ist durch eine Bahnübergangssicherungsanlage gesichert (BUES 2000 LzH-Hp).

### **2.1. Wesentliche Bestandteile**

- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.  
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankentriebe mit Halbschranken.
- 2.1.3. Achssensoren für die Ausschaltung mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).
- 2.1.4. HP-Signalabhängigkeit (hier durch Ls- Signale) aus allen Fahrtrichtungen.
  - 2.1.4.1. *Deckungssignale***
    - aus Richtung Terminal-Gelände: Ls 425<sup>I</sup>, Ls 426<sup>I</sup>
    - aus Richtung Nordhafen: Ls 333<sup>II</sup>, Ls 334<sup>II</sup>
    - aus Richtung Imsumer Deich:  
(Gleise 431-438) Ls 431<sup>II</sup>, Ls 432<sup>II</sup>, Ls 433<sup>II</sup>, Ls 434<sup>II</sup>  
Ls 435<sup>II</sup>, Ls 436<sup>II</sup>, Ls 437<sup>II</sup>, Ls 438<sup>II</sup>
    - aus Richtung Imsumer Deich:  
(Gleise 439-446) Ls 439<sup>II</sup>, Ls 440<sup>II</sup>, Ls 441<sup>II</sup>, Ls 442<sup>II</sup>,  
Ls 443<sup>II</sup>, Ls 444<sup>II</sup>, Ls 445<sup>II</sup>, Ls 446<sup>II</sup>

- 2.1.5. Fußgängerakustik.

**2.2. Bedienfeld im Stelltisch**



### 2.3. Sicherungsablauf

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

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

## 3. Bedienung der Sicherungsanlage

### 3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

#### 3.1.1. fahrstraßenbewirkt

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

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

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

#### 3.1.2. Einschalttaste (ET) im Stellisch

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

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

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

### **3.1.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch**

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

## **3.2. Ausschaltung**

### **3.2.1. fahrzeugbewirkt**

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

### **3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) vom Stelltisch**

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

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

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

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

### **3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch**

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

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

### 3.3. Einschaltautomatik

#### 3.3.1. sperren

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

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

#### 3.3.2. entsperren

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

## 4. Störungen

### 4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

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

### 4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

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

### 4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

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

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

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

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

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

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

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

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

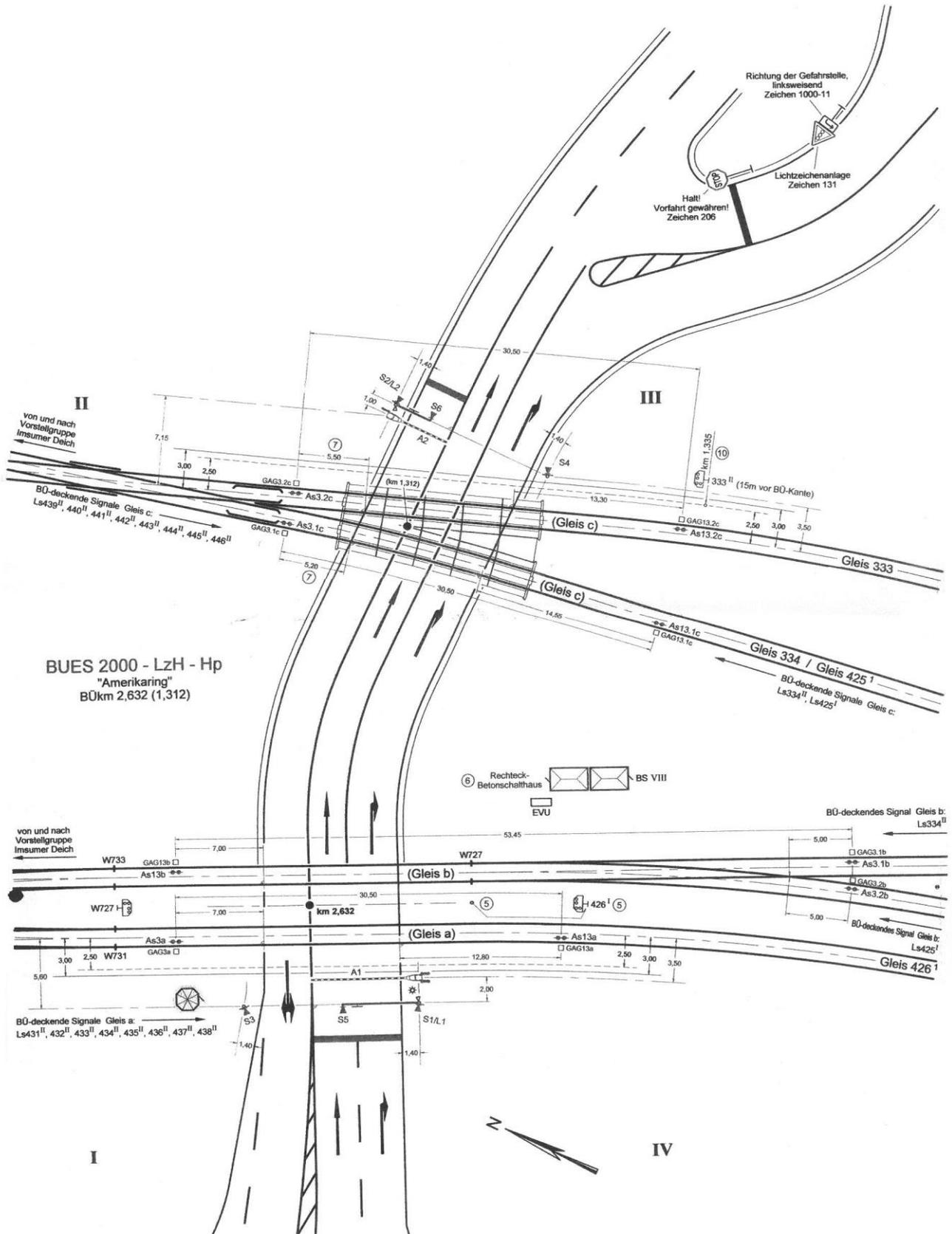
4.7. Jede Störung ist vom Fdl Stf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

Aufgestellt: Bremerhaven, 05.12.2017



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

**Lageplan**



## Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000 LzH-Hp

### CT3

#### 1. Lage der Sicherungsanlage

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

#### 2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

##### 2.1. Wesentliche Bestandteile

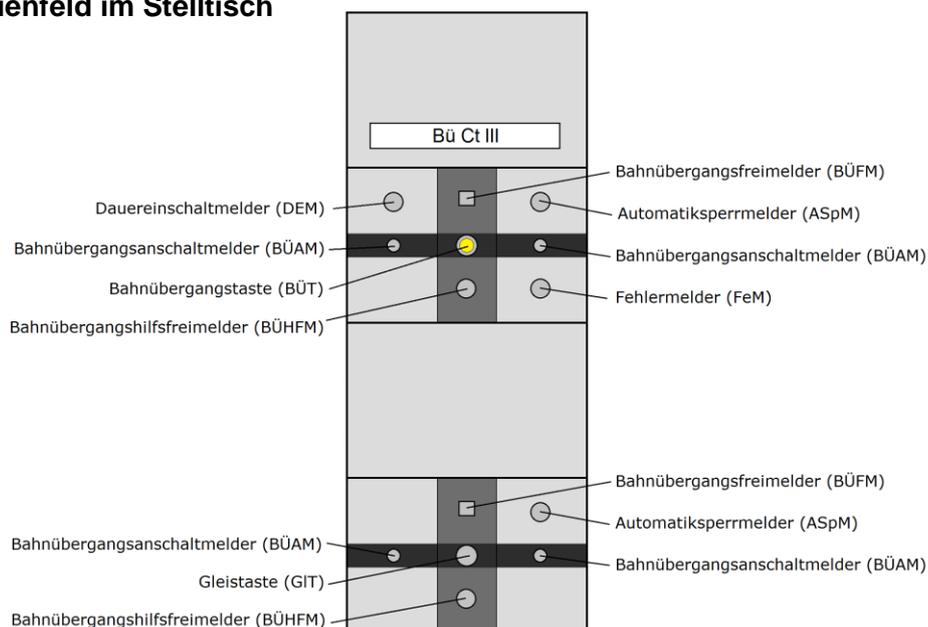
- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.  
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Halbschranken.
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL)  
Die Überwachungslampe ist in Grundstellung dunkel.
-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

##### 2.1.5.1. *Deckungssignale*

aus Richtung Terminal-Gelände: Ls 531<sup>III</sup>, Ls 532<sup>III</sup>

aus Richtung Weddewarder Tief: Ls 531<sup>II</sup>, Ls 532<sup>II</sup>

##### 2.2. Bedienfeld im Stellisch



### 2.3. Sicherungsablauf

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

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

## 3. Bedienung der Sicherungsanlage

### 3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

#### 3.1.1. fahrstraßenbewirkt

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

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

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

### **3.1.2. Einschalttaste (ET) am Stelltisch**

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

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

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

### **3.1.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch**

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

### **3.1.4. Rangierschalter (RS) am BÜ**

Für Rangierfahrten über den BÜ kann die Anlage mit einem Schlüssel „I<sup>0</sup>“ durch eine 180°-Rechtsdrehung mit dem Rangierschalter (RS) eingeschaltet werden. Danach beginnt der BÜ mit seinem Programm.

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

## **3.2. Ausschaltung**

### **3.2.1. fahrzeugbewirkt**

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

### **3.2.2. Hilfsauflösung (HAT) am Stelltisch**

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

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

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

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

### **3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch**

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

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

### **3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ**

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

## **3.3. Einschaltautomatik**

### **3.3.1. sperren**

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

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

### **3.3.2. entsperren**

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

## 4. Störungen

### 4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

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

### 4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

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

### 4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

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

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

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

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

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

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

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

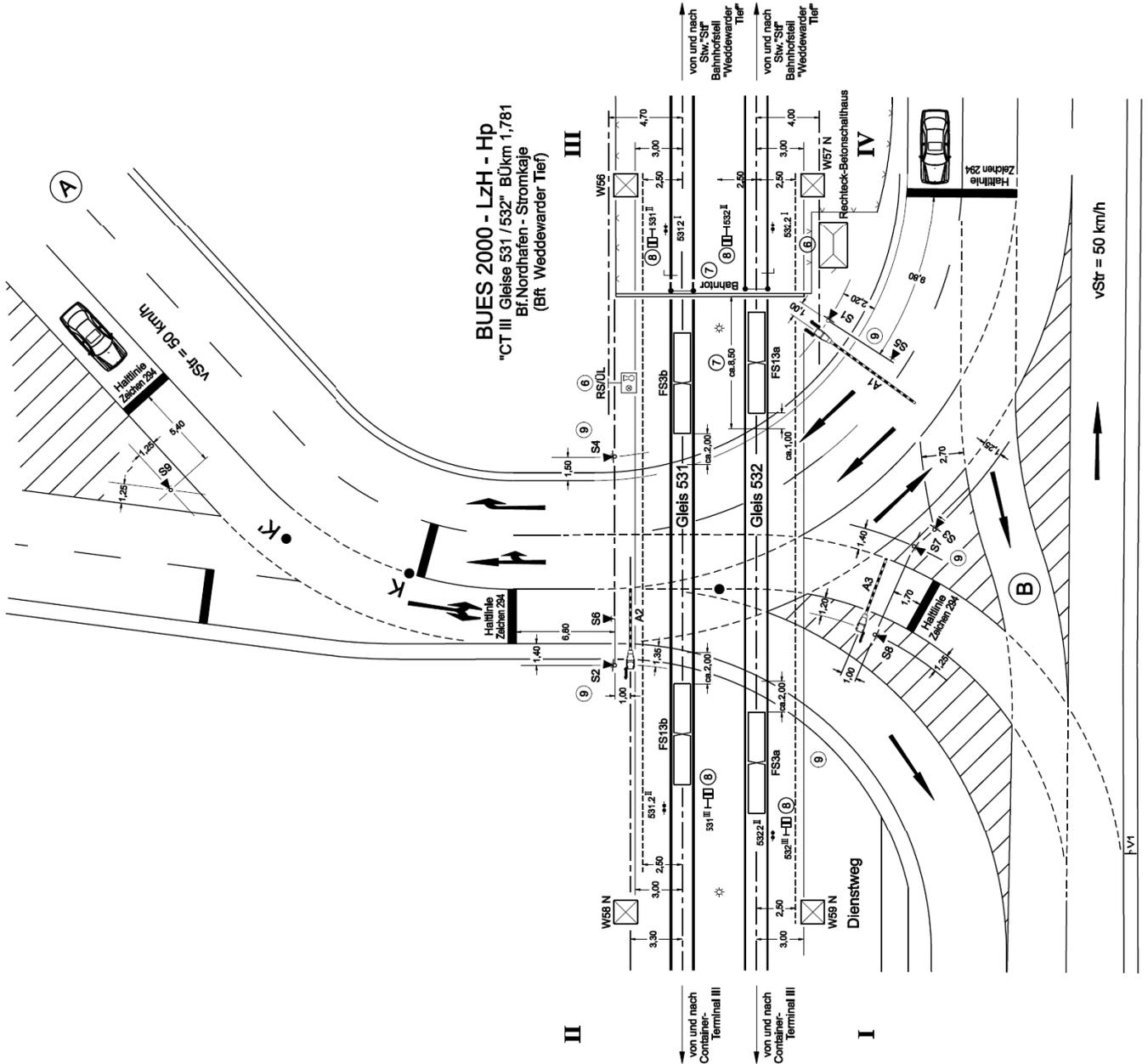
Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017



.....  
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG

**Lageplan**



## Bedienungsanweisung

für die Bahnübergangssicherungsanlagen der Bauart BUES 2000 LzH-Hp

# CT4

## 1. Lage der Sicherungsanlage

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

## 2. Beschreibung der Sicherungsanlage

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

### 2.1. Wesentliche Bestandteile

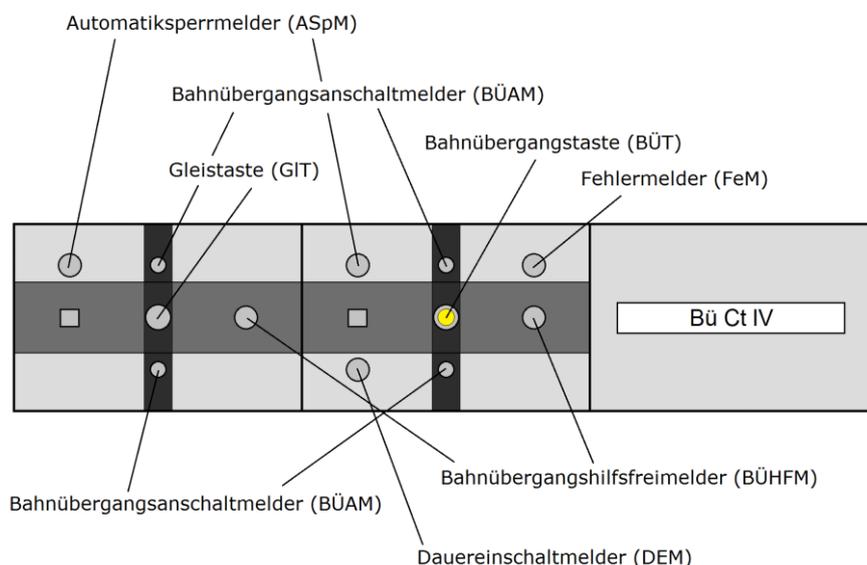
- 2.1.1. zweibegriffige Lichtzeichen (LZ) an den Wegzufahrten mit Andreaskreuz.  
Die LZ sind in der Grundstellung dunkel.
- 2.1.2. Elektrohydraulische Schrankenantriebe mit Halbschranken.
- 2.1.3. Rangierschalter (RS) mit Überwachungslampe (ÜL)  
Die Überwachungslampe ist in Grundstellung dunkel.
-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

#### 2.1.5.1. *Deckungssignale*

aus Richtung KLV-Anlage: Ls 731<sup>III</sup>, Ls 732<sup>III</sup>

aus Richtung Weddewarder Tief: Ls 731<sup>II</sup>, Ls 732<sup>II</sup>

### 2.2. Bedienfeld im Stellisch



### 2.3. Sicherungsablauf

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

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

## 3. Bedienung der Sicherungsanlage

### 3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

#### 3.1.1. fahrstraßenbewirkt

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

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

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

#### 3.1.2. Einschalttaste (ET) am Stelltisch

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

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

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

### **3.1.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch**

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

### **3.1.4. Rangierschalter (RS) am BÜ**

Für Rangierfahrten über den BÜ kann die Anlage mit einem Schlüssel „I<sup>0</sup>“ 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) bzw. Gleistaste (GIT) kann ein eingeschalteter Bahnübergang ohne Mitwirkung einer Rangierfahrt wieder ausgeschaltet werden.

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

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

### **3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch**

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

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

### **3.2.4. Rangierschalter (RS) am BÜ**

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

## **3.3. Einschaltautomatik**

### **3.3.1. sperren**

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

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

### **3.3.2. entsperren**

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

## **4. Störungen**

### **4.1. Tastenstörung (Stelltisch)**

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

### **4.2. Tastensicherung (Stelltisch)**

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

### **4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aufgestellt: Bremerhaven, 06.12.2017

.....  
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG



**Verzeichnis der Ladestellen und Privatgleisanschlüsse****Ladestellen Bereich Nordhafen:**

Containerterminal 2 / 3 (Bedienungsanweisung *Stand: 27.04.2017*)

**Privatgleisanschlüsse Bereich Kaiserhafen:**

Weserport Gleise 23 - 26 ( <i>BLG Auto Terminal</i> )	<b>Anschlussgrenze:</b> W106, W108
Planhafen 1 und 2 ( <i>BLG Auto Terminal</i> )	<b>Anschlussgrenze:</b> W85
Schuppen DL 1 - 3 ( <i>BLG Auto Terminal</i> )	<b>Anschlussgrenze:</b> W211
Atlantik Hafenbetriebe Geuther & Schnitger GmbH & Co. KG	<b>Anschlussgrenze:</b> W44

**Privatgleisanschlüsse Bereich Nordhafen:**

Packing-Center Gleise 521 - 523 ( <i>BLG Logistics Group AG</i> )	<b>Anschlussgrenze:</b> W544
Gleise 321 und 322 ( <i>BLG Logistics Group AG</i> )	<b>Anschlussgrenze:</b> W525
Gleise 329 und 330 ( <i>BLG Logistics Group AG</i> )	<b>Anschlussgrenze:</b> W543
Gleise 298 und 299 ( <i>BLG Logistics Group AG</i> )	<b>Anschlussgrenze:</b> W526
Containerterminal 1 ( <i>EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH</i> )	<b>Anschlussgrenze:</b> W613, W614, W615
Gleise 352 – 355 ( <i>EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH</i> )	<b>Anschlussgrenze:</b> W614, W615, W671, W675
KV- Umschlaganlage Containerterminal 4 ( <i>Rail Terminal Bremerhaven GmbH</i> )	<b>Anschlussgrenze:</b> W805, W806

**Anweisung für die Bedienung  
der Ladestelle Containerterminal 2 / 3 in Bremerhaven  
der bremischen Hafeneisenbahn**

**gültig ab: 01.07.2017**

**Vorbemerkungen**

Die Anweisung für die Bedienung wurde von DB Netz Produktionsdurchführung Bremen im Auftrag der Bremischen Hafeneisenbahn aufgestellt. Sie betrifft die Rangierbedienungen durch die jeweiligen EVU und die Aufgaben des für die Beladung/Entladung der Fahrzeuge zuständigen „Umschlagbetriebes“. Die Anweisung gilt verbindlich für alle Nutzer.

**Diese Anweisung ersetzt die ab dem 01. Februar 2010 gültige Bedienungsanweisung.**

## Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	Betrifft:

## Verteiler:

- EIU – Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
- EBL – bremenports GmbH & Co. KG
- Umschlagbetrieb Eurogate Containerterminal Bremerhaven GmbH
- DB Netz Produktionsdurchführung Bremen
- Betriebsstellenbuch Bf Bremerhaven-Seehafen

## Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

### Bremische Hafeneisenbahn (DB Netz)

- Notfallmeldestelle (Fdl Stf) 0471 / 30901-641
- Hafeninfrastukturdисponent 0471 / 30901-643
- Bezirksleiter Betrieb 0421 / 221-2052 Handy 0160-97469404

### Bremische Hafeneisenbahn (bremenports)

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

### Umschlagbetrieb Eurogate

- Leiter Operation 0471 / 1425 - 4720 oder 1425-4540
- Leitstelle Platz 0471 / 1425 - 4436
- Containeroperating (Herr A. Schmidt) 0471 / 1425 - 4417

## Inhaltsverzeichnis:

- 1 Beschreibung der bremischen Ladegleise
  - 2 Durchführen der Bedienung
  - 3 Auftragsabwicklung
  - 4 Aufgaben des Umschlagbetriebes
- Anlage 1 Lageskizze**

## 1. Beschreibung der bremischen Ladegleise

1.1 Die sechs Gleise sind eine Ladestelle der Bremischen Hafeneisenbahn, die über den Bahnhofsteil Nordhafen (Gleisgruppe 301 bis 310) bzw. über die Vorstellgruppe Imsumer Deich (Gleise 431 bis 438) oder die Vorstellgruppe Wedderwarder Tief (Gleise 611 bis 618) erreichbar ist.

### 1.2 Zum Bedienungsbereich gehören folgende Gleisanlagen:

#### Gleise:

Gleis:	Nutzlänge:	Nutzung:	Neigungsverhältnisse:	Nutzer:	Hemmschuhform/Sonderform:
511	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	EUROGATE	Einlaschenrillenhemmschuhe.
512	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	- " -	- " -
513	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	- " -	- " -
514	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	- " -	- " -
515	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	- " -	- " -
516	835 m	Ent-/Beladung Container	< 2,5 ‰	- " -	- " -

#### Weichen:

Weichen- u. Gleissperren-Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
701, 702, 703, 750, 751, 752	Handbediente Unterflurweichen	Rangierpersonal EVU
754, 755, 756, 757	Handbediente Unterflurweichen	Rangierpersonal EVU

### 1.3 Aufbewahrung der Weichenschwerter und Sicherungsmittel

Die Unterflurweichen werden mit Weichenschwertern umgestellt. Die Weichenschwerter befinden sich in einer Mulde in der Weiche.

Die Halterungen für die Hemmschuhe befinden sich an den neben den Gleisen stehenden Lichtmasten.

### 1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich

Übergabestelle/Bedienungsbereich ist die gesamte Ladestelle.

### 1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

Keine

### 1.6 Signalanlagen

Die Gleise sind durch die Ls-Signale 507, 508, 509, 531<sup>1</sup> und 532<sup>1</sup> gesichert.

### 1.7 Bahnübergänge

In der Ladestelle sind **innerbetriebliche Übergänge** des angrenzenden Umschlagbetriebes ohne technische Sicherung.

**Schienenfahrzeuge haben in allen Kreuzungsbereichen Vorrang.**

Aufgrund der eingeschränkten Sicht der Fahrzeugführer der auf dem Terminalgelände verkehrenden Portalhubwagen(Van-Carrier) ist jedoch seitens der Triebfahrzeugführer (Tf) bei allen Rangierfahrten erhöhte Vorsicht erforderlich.

### **1.8 Sonstige Einrichtungen der Umschlagsanlage**

Während der Rangierarbeiten innerhalb des Containerterminals 2 / 3 ist eine optische/akustische Warnanlage eingeschaltet, die alle Beteiligten innerhalb des Umschlagbetriebes auf Rangierarbeiten aufmerksam macht. Die Anlage wird im Auftrag der Bremischen Hafeneisenbahn von Mitarbeitern der DB Netz (Fdl) bedient und vom Hafeneisenbahnstellwerk Stf aus geschaltet. Bei Ausfall der Anlage verständigt der Fdl Stf den Umschlagbetrieb (*Leitstelle Platz*), der dann alle weiteren Beteiligten verständigt.

### **1.9 Einfriedung und Tore**

Die Bremischen Ladegleise liegen innerhalb der eingezäunten Flächen des Umschlagbetriebes. Die Gleistore werden elektrisch betrieben und sind in der Grundstellung und bei Betriebsruhe immer geschlossen zu halten.

### **1.10 Beleuchtung und Lage der Schalter**

Der gesamte Gleisbereich ist beleuchtet. Die Beleuchtung wird vom Umschlagbetrieb bedient.

### **1.11 Betriebsbeschränkungen**

keine

### **1.12 Verladeeinrichtungen**

Es sind keine ortsfesten Verladeeinrichtungen vorhanden. Die Be- und Entladung der Fahrzeuge erfolgt durch Van-Carrier.

### **1.13 Eingepflasterter Bereich**

Der gesamte Bereich ist eingepflastert.

## **2. Durchführen der Bedienung**

### **2.1 Verständigung des Umschlagbetriebes über die Bedienung**

Der Umschlagbetrieb wird vom Hafeneiseninfrastrukturdisponenten über die Bedienung verständigt. Auf der Basis der den EVU von der Betriebsplanung der Bremischen Hafeneisenbahn vorgegebenen Zeitfenster (Slots) erfolgt die tatsächliche Gleisbelegung in Absprache mit der Leitstelle Platz des Umschlagbetriebes.

### **2.2 Bedienen der Umschlagsanlage**

Das Öffnen und Schließen der Gleistore am BÜ „Senator-Borttscheller-Straße“ und BÜ „CT 3“ erfolgt parallel mit der Einschaltung des jeweiligen BÜ.

***Die Steuerung dieser Gleistore ist nicht signalabhängig!***

Vor der Fahrt in die Umschlagsanlage muss sich der Triebfahrzeugführer (Tf) oder ein von ihm beauftragter Rangierbegleiter überzeugen, dass die Gleistore vollständig geöffnet sind.

Die Fahrten von und zu den bremischen Ladegleisen sind Rangierfahrten.

Vor einer Fahrt aus den Ladegleisen hat sich ein Mitarbeiter des jeweiligen EVU beim Fdl Stw Stf zu melden.

Bedienungen sind von beiden Seiten aus möglich. Für die Zuführung ist die Richtung, aus der die Zustellung erfolgt immer mit anzugeben.

Fahrzeuge sind ausschließlich in den dafür vorgesehenen Segmenten bereitzustellen.

### **2.3 Warnen der Beteiligten in der Umschlaganlage**

Bei der Zuführung und Abholung der Fahrzeuge wird eine optische/akustische Warnanlage eingeschaltet, die eine Bedienung des betreffenden Gleises anzeigt (vgl. Anlage 6).

Vor Durchführung einer Rangierfahrt hat der Tf oder ein von ihm beauftragter Rangierbegleiter durch Augenschein die ordnungsgemäße Einschaltung der Warnanlage zu prüfen. Festgestellte Mängel an der Warnanlage sind unverzüglich dem Fdl Stf zu melden.

### **2.4 Prüfen der Gleisanlagen**

Der Rangierbegleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Gleise durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit und Freihalten des Regellichttraums. Etwaige Mängel sind dem Hafeninfrastukturdisponenten zu melden.

### **2.5 Geschwindigkeit beim Rangieren**

Im gesamten ausgepflasterten Bereich der Ladestelle ist die Bedienungsfahrt vorsichtig **und mit höchstens 10 km/h** durchzuführen.

Im Bereich der elektrisch betriebenen Bahntore gelten folgende Höchstgeschwindigkeiten:

#### Bahntor BÜ Senator-Bortscheller Straße

von Ls 335<sup>II</sup>/336<sup>II</sup> bis Ls 335<sup>III</sup>/336<sup>III</sup> und GRi = 15 km/h

von Ls 425<sup>II</sup>/426<sup>II</sup> bis Ls 425<sup>III</sup>/426<sup>III</sup> und GRi = 15 km/h

#### Bahntor BÜ CT III

von Höhe Weiche 801/803 bis Ls 531<sup>III</sup>/532<sup>III</sup> und GRi = 15 km/h

### **2.6 Rangierseite**

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

### **2.7 Bremsbesetzung beim Rangieren**

Alle Fahrzeuge sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen.

### **2.8 Befahren von Übergängen**

Die innerbetrieblichen Übergänge sind mit besonderer Vorsicht zu befahren. Das Rangierpersonal des jeweiligen EVU hat darauf zu achten, dass die optisch/akustische Warnanlage ordnungsgemäß eingeschaltet ist.

### **2.9 Abstoßen von Fahrzeugen**

Das Abstoßen von Fahrzeugen ist verboten.

## **2.10 Stellung und Reihenfolge der Fahrzeuge**

Die Fahrzeuge werden innerhalb der Segmente ohne Veränderung der Reihung bereitgestellt. Die Fahrzeuge dürfen nur bis zu den Markierungen an den Überwegungen abgestellt werden. Die Überwegungen zwischen den Segmenten sind grundsätzlich freizuhalten.

Abweichungen hiervon sind nur nach Absprache zwischen dem Umschlagbetrieb und dem Hafeninfrasturkturdisponenten möglich.

## **2.11 Festlegen von Fahrzeugen**

Die abzustellenden Fahrzeuge sind in jedem Segment und Gleis mit je 1 Hemmschuh auf jeder Seite zu sichern.

*Nach Gebrauch sind die Hemmschuhe wieder in den dafür vorgesehenen Halterungen zu lagern.*

## **3. Auftragsabwicklung**

### **3.1 Übergabe und Übernahme der Fahrzeuge**

Beim Zuführen/Abholen von Fahrzeugen zu/von der Ladestelle soll ein vom Umschlagbetrieb beauftragter Mitarbeiter zur Feststellung etwaiger Mängel an Fahrzeugen und Ladung an der Ladestelle erreichbar sein. Die Mängel sind dem Hafeninfrasturkturdisponenten zu melden.

***Die gültigen gesetzlichen Regelungen der Bremischen Hafensordnung (BHO) und des Zolls sind einzuhalten.***

### **3.2 Annahme und Ablieferung der Sendungen**

Die Firma EUROGATE ist ein reines Umschlagunternehmen.

Die Beförderungspapiere für Versandsendungen erhält das EVU, soweit im Frachtvertrag vereinbart, durch die Unternehmen, die den Umschlagbetrieb mit dem Umschlag beauftragt haben. Ebenso ist mit diesen Unternehmen die Abholung der Frachtbriefe geregelt.

### **3.3 Zollgut**

Unter Zollüberwachung stehende Fahrzeuge werden erst nach der zollamtlichen Behandlung bereitgestellt.

### **3.4 Gefahrgut nach RID/GGVSE**

Der Umschlagbetrieb hat dafür zu sorgen, dass die zu befördernden Container ordnungsgemäß gelabelt sind.

Bei Fahrzeugen mit Gütern der Klassen 1 und 7 der Anlage zur GGVSE/des RID ist wegen der erforderlichen körperlichen Übergabe/Übernahme der Umschlagbetrieb oder der hierfür Beauftragte vorher zu benachrichtigen.

***Die gültigen gesetzlichen Regelungen der Bremischen Hafensordnung (BHO) sind einzuhalten.***

## 4. Aufgaben des Umschlagbetriebes

- 4.1 Der Umschlagbetrieb hat alle Beschädigungen der Bahnanlagen, Fahrzeugen und Triebfahrzeugen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten auch ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich oder (fernmündlich), an den Hafeninfrasturdisponenten zu melden.
- 4.2 Die Meldung über die Beschädigung an Fahrzeugen und Triebfahrzeugen ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU ereignet haben und dem EVU bekannt geworden sind.
- 4.3 Der Umschlagbetrieb hat sicherzustellen, dass alle Benutzer der internen Überwege in die Bedeutung der Warnanlage eingewiesen und über die Gefahren bei der Benutzung belehrt worden sind.  
Auf den Überwegen darf nicht gehalten oder geparkt werden.
- 4.4 Der Umschlagbetrieb hat dafür zu sorgen, dass die für die Zuführung vereinbarten Gleise frei sind bzw. ausreichend Platz für die zuzustellenden Fahrzeuge vorhanden ist.  
**Arbeiten, sowie jeglicher Verkehr mit Straßenfahrzeugen, die die Bedienung gefährden oder behindern, sind einzustellen.**
- 4.5 Mitarbeiter des Umschlagbetriebes, die im Bedienungsbereich an oder in Eisenbahnfahrzeugen tätig sind, haben die Fahrzeuge zu verlassen und von ihnen zurückzutreten.
- 4.6 Bei einer Bedienfahrt müssen die Rangiererwege beidseitig neben dem befahrenden Gleis von Geräten und Fahrzeugen aller Art freigehalten werden, um eine Gefährdung des Betriebspersonals des EVU auszuschließen.
- 4.7 Die Rangiererwege und der Gleisbereich müssen verkehrssicher gehalten werden. Der Umschlagbetrieb hat Schnee und Eis in den Gleisen, Weichen und Spurrillen zu Beseitigen und die Rangiererwege begehbar zu halten.
- 4.8 Bei der Lagerung von Gegenständen an den Gleisen sind Abstände von mind. 2,30 m in geraden und 2,60 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene zu wahren. Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.
- 4.9 Der Umschlagbetrieb schaltet für die Dauer der Bedienung bei Dunkelheit und schlechter Sicht die Beleuchtung ein (siehe auch Ziffer 1.10).
- 4.10 Zum Festlegen der Fahrzeuge hält der Umschlagbetrieb ausreichend Sicherungsmittel für die bedienenden EVU bereit.
- 4.11 Es ist dem Umschlagbetrieb untersagt, bereitgestellte Fahrzeuge zu entkuppeln.

Aufgestellt: 27.04.2017

**Wolfgang Sobottka**

Bezirksleiter Betrieb

DB Netz AG

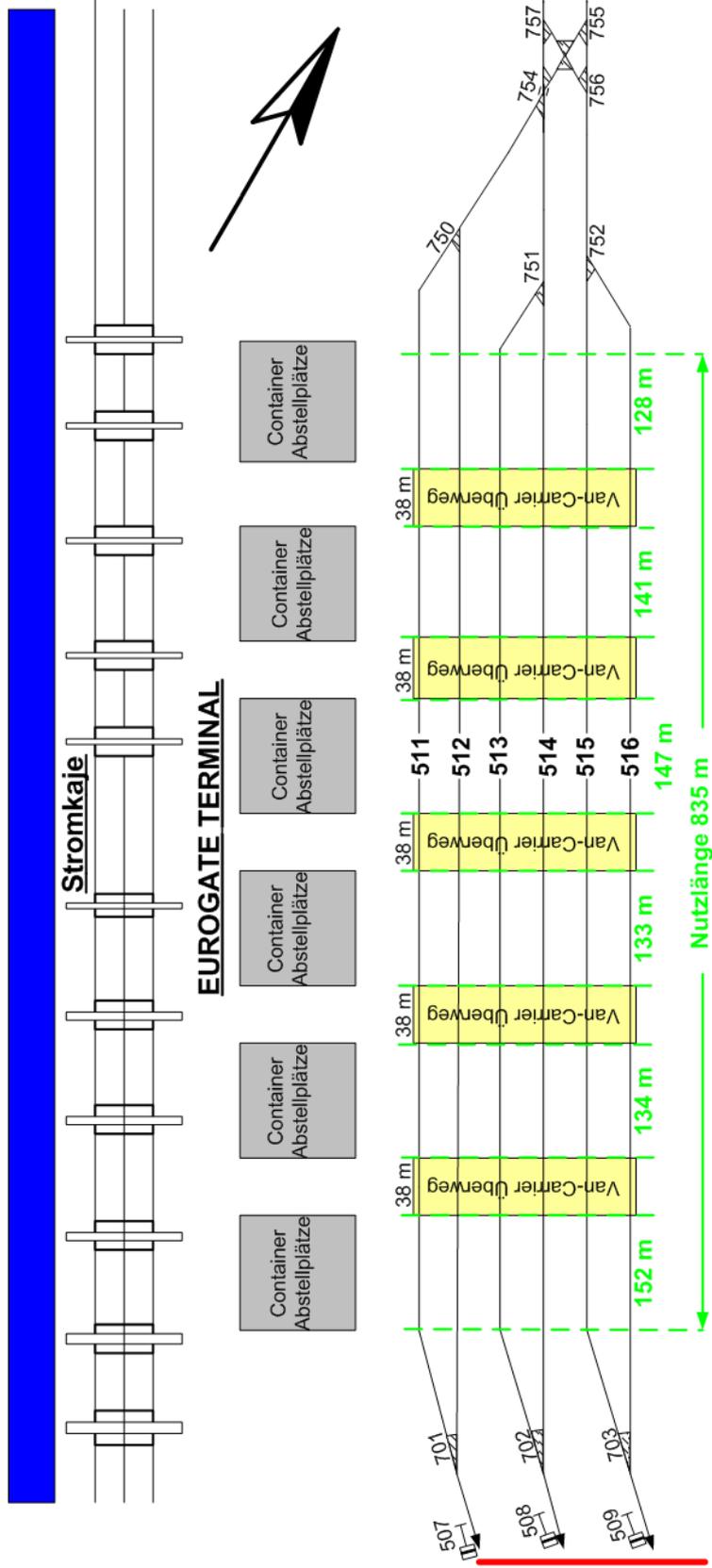
Produktionsdurchführung Bremen

Anlage 1

Ladestelle Containerterminal 2 und 3  
Bahnhofsteil Bremerhaven Nordhafen

**Legende**

- = nicht technisch gesicherte Überwegungen
- = elektrische Gleistore



**Beschreibung der Signalanlage**

gem. Ril 482.9001 - Anhang 2

**Bremerhaven Seehafen Stf**

**Bauform und Inbetriebnahme**

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

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

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

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

<b>Flachkreuzungen</b>

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

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

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

**Hauptsignale**

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

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

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

**Aufgestellt:**

Kai-Uwe Kunze  
Name

bremenports GmbH & Co. KG  
OE

11.12.19  
Datum

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

## Schlüsselformen Bremerhaven-Seehafen Stf

Im Bedienraum des Fdl sind folgende Schlüssel im Schlüsselkasten versiegelt:

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

## Vor- und Hauptsignale Bremerhaven Seehafen Stf

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

## Sperrsignale Bremerhaven Seehafen Stf

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

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

## Sperrsignale Bremerhaven Seehafen Stf

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

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

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

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

## PZB-Zugbeeinflussung Bremerhaven Seehafen Stf

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

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

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

## Weichen und Gleissperren Bremerhaven Seehafen Stf

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

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

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

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

# Gleisfreimeldung Bremerhaven Seehafen Stf

## 100 Hz Gleisstromkreise

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

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

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

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

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

## Achszählkreise

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

**Beschreibung der Signalanlage**

gem. Ril 482.9001 - Anhang 2

**Bremerhaven Seehafen Bkf**

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

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

**Weichen, für die nur bestimmte Handverschlüsse zu verwenden sind**

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

**Schlüsselformen**

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

**Weichen**

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

**Flachkreuzungen**

--

**Gesamtzählwerke und die durch sie registrierten Einzelzählwerke**

<b>WGZ</b>	<b>SEGZ</b>	<b>AZZ</b>	<b>BLZ</b>
<b>WAT</b>	<b>WHT</b>		

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

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

### Hauptsignale

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

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

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

**Aufgestellt:**

Kai-Uwe Kunze  
Name

bremenports GmbH & Co. KG  
OE

11.12.19  
Datum

**bremenports**

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

## Schlüsselformen Bremerhaven-Seehafen Bkf

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

Im Bedienraum des Fdl sind folgende Schlüssel im Schlüsselkasten versiegelt:

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

## Vor- und Hauptsignale Bremerhaven Seehafen Bkf

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

## Sperrsignale Bremerhaven Seehafen Bkf

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

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

## PZB-Zugbeeinflussung Bremerhaven Seehafen Bkf

Signal- bezeichnung	Typ	Lage	Zusatz
n301	1000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 194,368</i>	
n302	1000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 194,368</i>	
N301	1000 / 2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 195,242</i>	
N301	500 Hz Zusatzmagnet	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 194,992</i>	
N302	1000 / 2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 195,242</i>	
N302	500 Hz Zusatzmagnet	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 194,992</i>	
P1	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 195,708</i>	
P1	500 Hz Zusatzmagnet	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 196,958</i>	
P2	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 195,829</i>	
P2	500 Hz Zusatzmagnet	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 196,079</i>	
P3	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 195,803</i>	
P3	500 Hz Zusatzmagnet	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 196,053</i>	
P4-6	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 195,634</i>	
P7-21	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 195,598</i>	
R1	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 196,119</i>	
R1	500 Hz Zusatzmagnet	<b>Kaiserhafen</b> <i>km 195,869</i>	
G	1000 / 2000 Hz	<b>Columbus-Bahnhof</b> <i>km 196,562</i>	
2I	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>Gleis 2</i>	
2II	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>Gleis 2</i>	
3I	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>Gleis 3</i>	
4I	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>Gleis 4</i>	
5I	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>Gleis 5</i>	
6I	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>Gleis 6</i>	
7I	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>Gleis 7</i>	
8I	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>Gleis 8</i>	
9I	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>Gleis 9</i>	
10I	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>Gleis 10</i>	
Signal- bezeichnung	Typ	Lage	Zusatz
11I	2000 Hz	<b>Kaiserhafen</b> <i>Gleis 11</i>	

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

## Weichen und Gleissperren Bremerhaven Seehafen Bkf

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

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

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

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

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

# Gleisfreimeldung Bremerhaven Seehafen Bkf

## 100 Hz Gleisstromkreise

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

## Achszählkreise

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

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

## **TETRA Digitalfunk als Rangierfunksystem der Bremischen Hafeneisenbahn**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Unternehmen			
Eurogate			
Gruppen	Teilnehmer	Rufnummer	Einsatzort
	Eurogate Bhv	730	Bhv

# Kurz - Bedienungsanleitung MTM800 E Tischgeräte „Stellwerke und Disponenten“

**1 Taste** : Ein / Aus Taste / Rufabbruchttaste

**2 Drehregler** : Lautstärkeeinsteller

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

**4 Taste** : nur Einzelruf Empfang (ohne Gruppe)

**5 Taste** : Zurück zur zuletzt gewählten Gruppe

**6 Taste** : Sammeldurchsage an alle in HB un BHV

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

**8 Taste** : Ohne Zuweisung / Service limitiert

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

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



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

Revision 1  2  3  4  5  6  7  8  9  10

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

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

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTM800E

Blatt : 1 / 1

# Kurz - Bedienungsanleitung MTP3250 Handgeräte „Rangierdienstleister“

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

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



**Sperren / Entsperren** der Tastatur und der Gruppen

→ Taste  gefolgt von Taste 

Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

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

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

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

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTP3250

Blatt : 1 / 1

# Kurz - Bedienungsanleitung MTP850ATEX Handgeräte „Rangierdienstleister“

**1 Drehschalter** : Lautstärkeeinsteller

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

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

**3 Taste** : Displaybeleuchtung an / aus

**4 Taste** : **Sendetaste**

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

**6 Tasten** : Eingabe von variablen Rufnummern

**7 Taste** : Menutasten zur Steuerung

**8 Taste** : Ein / Aus Taste / Rufabbruchtaste

**9 Taste** : Ohne Funktion

Rufziele der Stellwerke über Telefonbuch / Kurzwahlliste:

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

**Sperren / Entsperren** der Tastatur und der Gruppen

→ Taste  gefolgt von Taste 



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013

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

Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn

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

Inhalt : Bedienungsanleitung

Baugruppe : MTP850ATEX

Blatt : 1 / 1

# TETRA Digitalfunk Bedienerschulung Bremische Hafeneisenbahn



AMV Funktechnik Handels GmbH  
Oskar-Schulze Straße 7, 28832 Achim  
Telefon 0421 4899760 Telefax 0421 489976 260  
Email : [Kontakte@AMV-Funktechnik.de](mailto:Kontakte@AMV-Funktechnik.de) Internet : [www.Digitalfunkbremen.de](http://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

## **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**

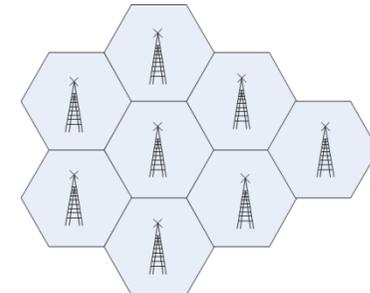
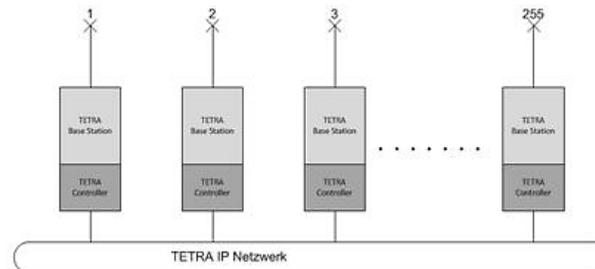
für eine Nutzung in Industrie, Wirtschaft und Handel  
Frequenzband 410-430 MHz

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

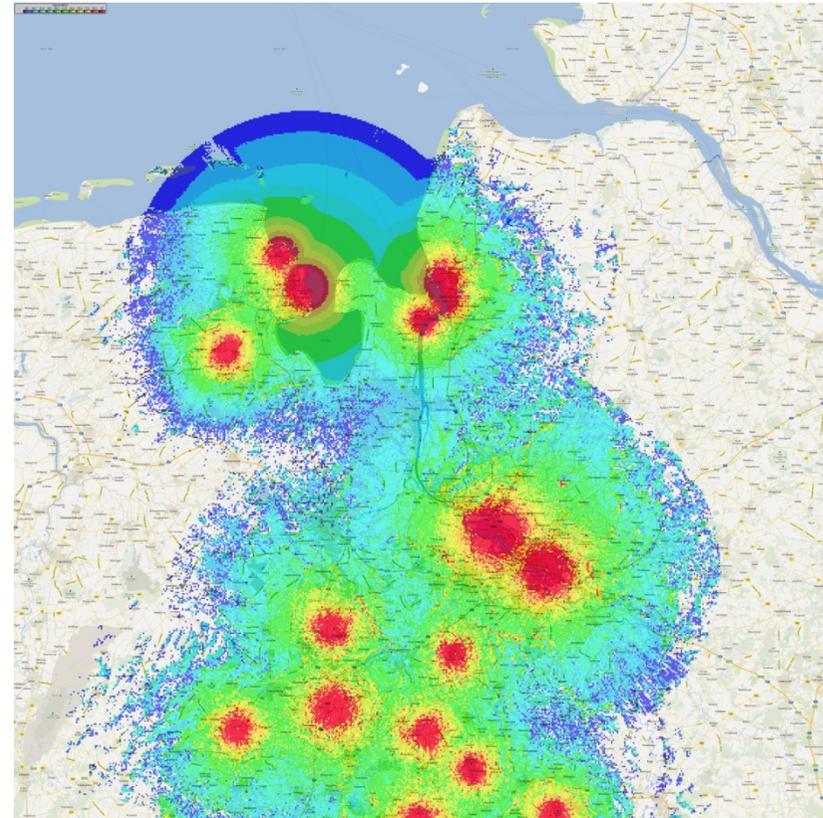
- Die Netzstruktur entspricht einem zellularen Netz
- In jeder Funkzelle sind alle Funktionen möglich
- Die TETRA Digitalfunkgeräten buchen sich im Netz ein
- Der Zellwechsel erfolgt automatisch
- Jedes Gerät verfügt über eine Rufnummer
- Jedes Gerät erhält freigeschaltete Funkkanäle (Gruppen)
- Ein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



## TETRA Funkversorgung Bremen, Bremerhaven, Umland: Ziviles Funknetz : [www.Digitalfunkbremen.de](http://www.Digitalfunkbremen.de)

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

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



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

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

## Der TETRA Digitalfunk ermöglicht unterschiedliche Betriebsarten :

### Normale Betriebsart / TMO Trunking Mode

- Funktion über das TETRA Netz
- Reichweite über das gesamte Netz ca. 50 - 100 Km
- Alle Funktionen ohne Einschränkung
- Gesicherte Funkkommunikation

### Ersatz Betriebsart / DMO Direkt Mode

- Bei Ausfall des Netzes oder Nutzung in nicht versorgten Gebieten.
- Reichweite ca. 500 - 1000 m
- Nur einfachste Gruppenkommunikation
- Keine Notruffunktion
- Keine Einzelruffunktion
- Keine Sammeldurchsage
- Kein gesicherter Funkkanal
- Störung durch Dritte möglich

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

## Der TETRA Digitalfunk ermöglicht eine Vielzahl von Leistungsmerkmalen und Diensten.

### Folgende sind bei der bremischen Hafeneisenbahn aktiviert:

#### Kommunikation in der Gruppe

- Mithörfunktion in der Gruppenkommunikation
- Schneller Gesprächsaufbau

#### Zielwahlfunktion, Gespräch zwischen 2 Geräten

- Über Zifferneingabe, Telefonbuch oder Ruftaste
- Vertrauliches nicht abhörbares Gespräch

#### Notrufübertragung mit höchster Priorität

- Übertragung sofort an alle (HB und BHV)
- Anzeige des sich in Not befindlichen Teilnehmer
- Rücksprechen untereinander

#### Sammeldurchsage an alle

- Zusatzfunktion nur von den Stellwerken
- Übertragung sofort an alle in HB und BHV

#### Auswahl Betriebsart „TMO“ und „DMO“

- TMO Netzmodus: Hohe Reichweite im Netz, alle Funktionen
- DMO Direktmodus: Geringe Reichweite, eingeschränkter Dienst

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

## Kurz - Bedienungsanleitung MTM800 E Tischgeräte „Stellwerke und Disponenten“



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

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



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

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

## Kurz - Bedienungsanleitung MTP3250 Handgeräte „Rangierdienstleister“



**1 Drehschalter** : Gesprächsgruppe auswählen

**2 Drehschalter** : Lautstärkeinsteller

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

**4 Taste** : Displaybeleuchtung an / aus

**5 Taste** : **Sendetaste**

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

**7 Tasten** : Anzeige der Uhrzeit

**8 Taste** : Menutasten zur Steuerung

**9 Taste** : Ein / Aus Taste / Rufabbruchaste

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

**Sperren / Entsperren** der Tastatur und der Gruppen

→ Taste  gefolgt von Taste 

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



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013		Revision 1  3 4 5 6 7 8 9 10	
Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn		AMV Funktechnik Handels GmbH	
Inhalt : Bedienungsanleitung		Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany	
Blatt : 1 / 1		Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260	
		www.AMV-Funktechnik.de, Kontakte@AMV-Funktechnik.de	

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

## Kurz - Bedienungsanleitung MTP850ATEX Handgeräte „Rangierdienstleister“



**1 Drehschalter** : Lautstärkeeinsteller

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

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

**3 Taste** : Displaybeleuchtung an / aus

**4 Taste** : **Sendetaste**

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

**6 Tasten** : Eingabe von variablen Rufnummern

**7 Taste** : Menutasten zur Steuerung

**8 Taste** : Ein / Aus Taste / Rufabbruchttaste

**9 Taste** : Ohne Funktion

Rufziele der Stellwerke über Telefonbuch / Kurzwahlliste:  
Fdl Stf (Bhv) 101      Fdl BKF (Bhv) 102  
Fdl If (Bremen) 103      Fdl Raf (Bremen) 104  
Ww Raf (Bremen) 105      Dispo Bhv 106

**Sperrn / Entsperrn** der Tastatur und der Gruppen

→ Taste  gefolgt von Taste 



Ort und Datum : Achim den 09.01.2013	Revision 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Projekt Name : TETRA Digitalfunk, Bremische Hafeneisenbahn	AMV Funktechnik Handels GmbH									
Inhalt : Bedienungsanleitung	Baugruppe : MTP850ATEX	Oskar Schulze Str. 7 28832 Achim / Germany Tel. 0421 489976-0, Fax 489976-260 www.AMV-Funktechnik.de, Kontakte@AMV-Funktechnik.de								
Blatt : 1 / 1										

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

## Zielwahl-Funktion zum Stellwerk, oder zwischen 2 Teilnehmer:

### Jedes TETRA Gerät erhält eine eigene Rufnummer.

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

### Gesprächsaufbau über die Nummerntastatur:

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

### Gesprächsaufbau über die Kurzwahl / Telefonbuch:

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

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

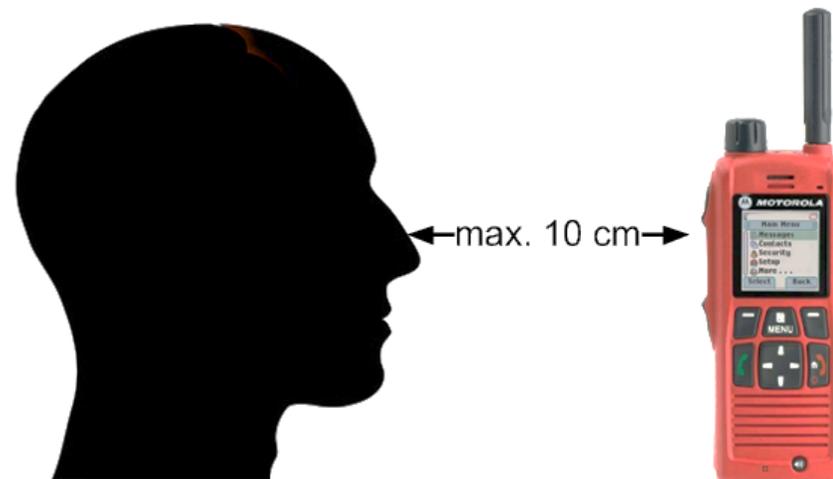
- Um die Stellwerke und Disponenten einfach zu erreichen sind die Rufziele 101-102 - 103-104-105-106 vorprogrammiert.
- Z.B. durch langes Drücken der Taste 1 wird automatisch das Stellwerk 101 gerufen.
- Im Stellwerk wird das Gespräch sofort u. automatisch angenommen, es ist kein Klingelton hörbar.
-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

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

## Besonderheiten im TETRA Digitalfunk:

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

Diese Störgeräuschunterdrückung erfordert, dass die Mikrofone direkt mit dem Sprachschall besprochen werden. Wird der Abstand zwischen Mikrofon und Schallquelle zu groß, so unterdrückt das Digitalfunkgerät die Sprache ähnlich dem Störschall!



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

## Einhaltung der EX-Schutz Vorgaben Handgerät MTP850ATEX

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

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



EX Klasse 2CT4, IP65

## Vorgehen bei der Vermietung von Handgeräten für den Rangierfunk

### Ausgabe

1. Funktionskontrolle des Funkgerätes (Ladezustand prüfen)
2. Kurze Einweisung  
Tfz ruft Fdl über Kurzwahltaste folgendermaßen:  
Taste 1 gedrückt halten – Fdl Stf (Bremerhaven)  
Taste 2 gedrückt halten – Fdl Bkf (Bremerhaven)  
Taste 3 gedrückt halten – Fdl If (Bremen Inlandshafen)  
Taste 4 gedrückt halten – Fdl Raf (Bremen Grolland)
3. Formular Mietnachweis gemeinsam ausfüllen und unterzeichnen
4. Funkgerät(e) einschl. Zubehör (Ladestation) übergeben
5. Kurz-Bedienungsanleitung MTP 3250 übergeben
6. interne Notiz für nachfolgende Fdl-Schichten machen:  
„Funkgerät mit Nr. XXX an EVU YYY bis voraussichtlich ZZ.ZZ.ZZZZ (Datum)  
vermietet.“

### Rücknahme

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

## Mietnachweis

### für Handgeräte zur Teilnahme am Rangierfunk der Bremischen Hafeneisenbahn

Geräte-ID:  Geräte-ID:   
(die letzten 3 Ziffern des Aufklebers an der Geräteseite) (nur wenn 2 Geräte vermietet werden)

#### Ausgabe (Handfunkgerät mit Ladestation)

Stellwerk:   
Datum:

#### Vertreter Hafeneisenbahn

Name:  Unterschrift:

#### Vertreter EVU

Name:  Unterschrift:

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

#### Rücknahme (Handfunkgerät mit Ladestation)

Stellwerk:   
Datum:

#### Vertreter Hafeneisenbahn

Name:  Unterschrift:

#### Vertreter EVU

Name:  Unterschrift:

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

## **Bedienungsanweisung**

**für das Zolltor Kaiserhafen mit der Gleistorsteuerungsanlage der Bauart BUES 2000 Hp-TÜS**

# **Zolltor Kaiserhafen**

## **1. Lage des Gleistors**

Das Zolltor (Gleistor) Kaiserhafen liegt hinter den Weichen 10, 13, 14 und vor den Weichen 9 und 12 aus Richtung Kaiserhafen kommend. Es dient zur Sicherung des Zollfreigebietes Bremerhaven.

## **2. Beschreibung des Gleistors**

Das Gleistor wird signalabhängig mit der BUES 2000 Hp-TÜS Anlage geöffnet und geschlossen. Es ist in Grundstellung geschlossen.

Die installierte Kamera wurde vom Zoll zur Überwachung der Torstellung gefordert und wird dorthin übertragen. Der zusätzliche Monitor dient dem Fdl Bkf nur als Hilfsmittel bei Störungen zur Erkennung der Torstellung und zur Einführung der daraus resultierenden betrieblichen Maßnahmen.

### **2.1. Wesentliche Bestandteile**

#### **2.1.1. Zweiflügeliges Gleistor.**

Das Gleistor ist in Grundstellung geschlossen.

#### **2.1.2. Ausschalterschleifen mit Bahnübergangsbelegtmelder (BÜBM).**

#### **2.1.3. HP-Signalabhängigkeit aus allen Fahrtrichtungen.**

#### **2.1.4. Lichtschranke an den Torpfosten**

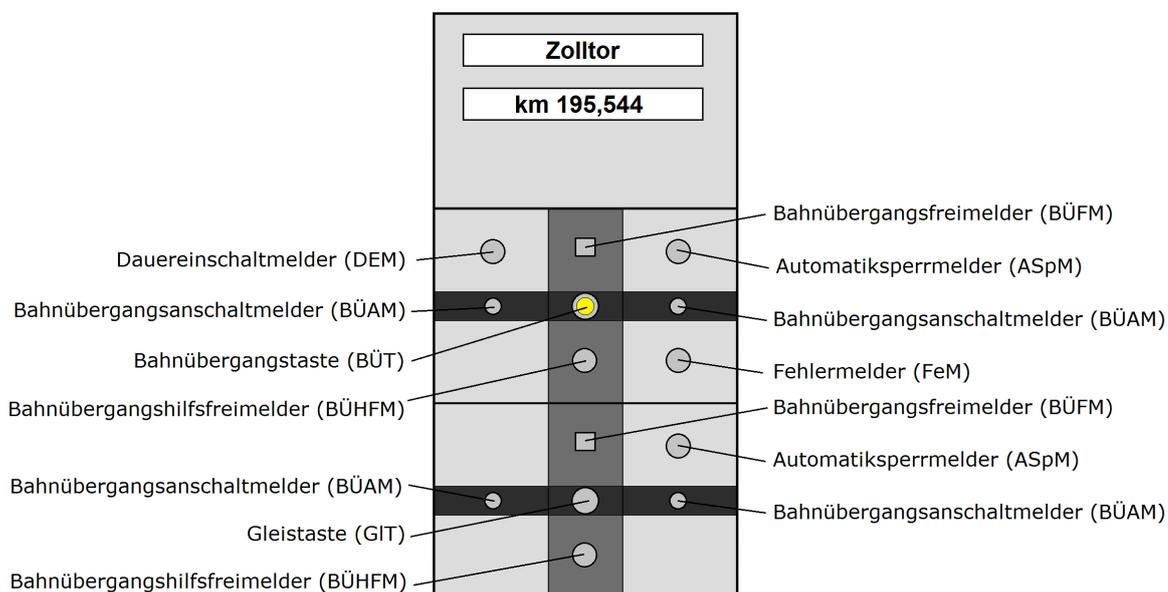
##### **2.1.4.1. *Deckungssignale***

aus Richtung Kaiserhafen: P1, P2, P3, P4-6, P7-21

aus Richtung Nordhafen: P301-310

aus Richtung Speckenbüttel: N301, N302, Ls W9

## 2.2. Bedienfeld im Stellisch



## 2.3. Sicherungsablauf

Durch die Einschaltung der Gleistorsteuerung werden die beiden Torflügel geöffnet. Erst nach dem vollständigen Öffnen des Gleistors und Überprüfung der Endlage erfolgt die Signalfreigabe.

Nach dem Be- und Freifahren der Ausschaltsschleifen (Fs3/13) wird das Gleistor gleisbezogen wieder geschlossen.

## 3. Bedienung des Gleistors

### 3.1. Einschaltung

Eine fahrzeugbewirkte Einschaltung ist nicht vorhanden.

#### 3.1.1. fahrstraßenbewirkt

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

Erreicht das Gleistor die Endlage der Stellung „offen“, wird es nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der Gleistorsteuerung automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangshilfsfreimelder (BÜHFM).

*Das Gleistor gilt für eine Fahrstraße als offen und gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangshilfsfreimelder (BÜHFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Signal freigegeben.*

### 3.1.2. **Einschalttaste (ET) am Stellisch**

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

Erreicht das Gleistor die Endlage der Stellung „offen“, wird es nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der Gleistorsteuerung automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

*Das Gleistor gilt für eine Fahrstraße als offen und gesichert, wenn der zur Fahrstraße gehörende Bahnübergangsfreimelder (BÜFM) gelbes Ruhelicht zeigt. Danach wird automatisch das schützende Signal freigegeben.*

### 3.1.3. **Dauereinschaltung vom Stellisch**

Wird das Gleistor in kurzen Abständen von Rangierfahrten befahren, kann es zweckmäßig sein, das Gleistor geöffnet zu lassen. Dies geschieht durch Bedienen der Dauereinschalttaste (DET) zusammen mit der Gleistaste (GIT). Diese Einschaltung ist gleisunabhängig und die automatische, zugbewirkte Ausschaltung unwirksam. Nach der Dauereinschaltung beginnt erst der Dauereinschaltmelder (DEM) gelb zu blinken und wechselt in gelbes Ruhelicht beim Erreichen der Stellung „offen“ des Gleistors. Nach interner Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionsablaufs der Gleistorsteuerung wird es automatisch freigemeldet – es leuchtet der gelbe Bahnübergangsfreimelder (BÜFM).

## 3.2. **Ausschaltung**

### 3.2.1. **fahrzeugbewirkt**

Durch das Be- und wieder Freifahren der Ausschalterschleifen vor und hinter dem Gleistor schaltet sich die Anlage automatisch wieder aus und das Gleistor wird geschlossen.

### 3.2.2. **Hilfsauflösung (HAT) vom 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) bzw. Gleistaste (GIT) kann das eingeschaltete und geöffnete Gleistor ohne Mitwirkung einer Zug- oder Rangierfahrt wieder ausgeschaltet (geschlossen) werden.

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

### 3.2.3. Dauereinschaltung vom Stelltisch

Fällt der Anlass für die Dauereinschaltung weg, wird die Dauereinschaltung mit der Dauereinschaltlöschttaste (DELT) zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) zurückgenommen. Die Anlage schaltet aus, das Gleistor schließt und der Dauereinschaltmelder (DEM) erlischt.

## 3.3. Einschaltautomatik

### 3.3.1. sperren

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

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

### 3.3.2. entsperren

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

## 4. Störungen

### 4.1. Tastenstörung (Stelltisch)

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

### 4.2. Tastensicherung (Stelltisch)

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

### 4.3. Bahnübergangshilfsfreimeldung (Stelltisch)

Wird die Gleistoranlage technisch nicht freigemeldet (Bahnübergangshilfsmelder bleibt dunkel), gilt das Gleistor als geschlossen und ungesichert. Erst nachdem für eine Ersatzmaßnahme des Gleistors gesorgt wurde (Verriegelung der Torflügel in Stellung offen durch die LST-Fachkraft), kann das Gleistor vom Fdl Bkf mit der Bahnübergangshilfsfreimeldttaste (BÜHFT) und der Gleistaste (GIT) hilfsfreigemeldet werden.

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

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

#### 4.4. Störung der dezentralen Stromversorgung (Ladefernüberwachung)

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

#### 4.5. Lichtschrankenauslösung und Blockade der Torflügel durch Fremdkörper

##### beim Schließen

Wenn die Lichtschranke beim Schließvorgang der Gleistore auslöst, weil sich etwas zwischen den Torflügeln befindet, stoppt der Zulauf und die Torflügel öffnen sich nach kurzem Stopp wieder vollständig. Eine Fehlermeldung und der Summer können verzögert auflaufen. Der Störungsummer kann mit der Summerunterbrechertaste (SuT) abgeschaltet werden. Nach Feststellung der Torstellung muss durch Bedienung zuerst der Dauereinschalttaste (DET) und danach der Dauereinschaltlöschertaste (DEL) jeweils zusammen mit der Bahnübergangstaste (BÜT) die Grundstellung des Gleistors hergestellt werden.

##### beim Öffnen

Die Lichtschranke kann beim Öffnen der Gleistore nicht auslösen.

Kommt es aber beim Öffnen zur Blockade der Torflügel, ertönt der Summer, eine Störung wird angezeigt und die Tore bleiben stehen. Mit Bedienung der Hilfsauflösetaste (HAT) zusammen mit der Gleistaste (GIT) läuft das Tor wieder zu. Nach Auflösung der Fahrstraße erlischt die Störmeldung. Es folgt die Bedienung der DET zusammen mit der BÜT, danach kann die Fahrstraße erneut eingestellt werden. Nach Auflösung dieser Fahrstraße muss die DELT zusammen mit der BÜT gedrückt werden. Die Tore schließen und die Anlage ist wieder in Grundstellung.

- 4.6. Bei Störung, die der Fdl Bkf nicht selbst beseitigen kann, oder Ausfall der technischen Gleistorsteuerung muss dieses sofort der zuständigen LST-Fachkraft gemeldet werden.
- 4.7. Jede Störung ist vom Fdl Bkf im Arbeits- und Störungsbuch einzutragen.

Aufgestellt: Bremerhaven, 16.02.2017

.....  
Torge Stolte

bremenports GmbH & Co. KG



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

RB Nord

Produktionsdurchführung  
Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

**Posten Y  
(1 t)**

Bremen Inlandshfen/  
Rangierbezirk Kap Horn  
„Franziusstr.“

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 <sup>1)</sup>	HP <sup>2)</sup>	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
<b>Gleis 20</b>	Blilo	1	<b>Störungsmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>	
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>			
		2	<b>Lichtzeichen / Blinklichter</b>				a) Keine			<b>X</b>	
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>			
			<b>Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)</b>					a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord

Produktionsdurchführung  
Bremen

Bahnübergang

**Wasser 2  
(2 t)**

- Im Bahnhof

Bremen Inlandshfen/  
Rangierbezirk Kap Horn  
„Franziusstr.“

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 <sup>1)</sup>	HP <sup>2)</sup>	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
<b>Gleis 1, 3</b>	Blilo	1	<b>Störungsmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>	
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>			
		2	<b>Lichtzeichen / Blinklichter</b>				a) Keine			<b>X</b>	
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>			
			<b>Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)</b>					a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord

Produktionsdurchführung  
Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

**Am  
Erzhafen  
(3 t)**

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

Datum

**15.12.2019**

**BÜ-Rufzeichen  
Tetrafunk**

Unterschrift

**gez. Sobottka/  
Bezl B**

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

\*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 **Drehbrücke (9 t)**

- Im Bahnhof

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

Datum **15.12.2019**

BÜ-Rufzeichen **Tetrafunk**

Unterschrift **gez. Sobottka/  
Bezl B**

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

\*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

**F&G  
(10 t)**

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

Datum

**15.12.2019**

**BÜ-Rufzeichen  
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Sobottka/  
Bezl B**

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

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord

Produktionsdurchführung  
Bremen

Bahnübergang

**2. Ebene  
(11 t)**

- Im Bahnhof

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

Datum

**15.12.2019**

**BÜ-Rufzeichen  
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Sobottka/  
Bezl B**

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

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

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

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

**412.2001V01** Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord

Produktionsdurchführung  
Bremen

Bahnübergang

- Im Bahnhof

**Deichschart  
(12 t)**

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

Datum

**15.12.2019**

**BÜ-Rufzeichen  
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Sobottka/  
Bezl B**

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

\*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

**Columbuskaje  
(13 t)**

- Im Bahnhof

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

Datum

**15.12.2019**

**BÜ-Rufzeichen  
Tetrafunk**

-

Unterschrift

**gez. Sobottka/  
Bezl B**

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

\*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

**An der  
Halse  
(16 t)**

- Im Bahnhof

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

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 <sup>1)</sup>	HP <sup>2)</sup>	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Gl. 312</b>	Blilo	1	<b>Störungsmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>
					<b>1*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>		
		2	<b>Lichtzeichen / Blinklichter</b>				a) Keine			<b>X</b>
					<b>1*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>		
			<b>Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)</b>				a) Keine			<b>X</b>
					<b>1*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord

Produktionsdurchführung  
Bremen

Bahnübergang

**Atlantik  
(17 t)**

- Im Bahnhof

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

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 <sup>1)</sup>	HP <sup>2)</sup>	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Gleis 300+ 310</b>	BUES 2000-LzH-Hp-FA	1	<b>Störungsmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>
				<b>1</b>	<b>1</b>	b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	<b>X</b>			
		2	<b>Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>
				<b>1</b>		b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	<b>X</b>			
			<b>Lichtzeichen / Blinklichter</b>				a) Keine			<b>X</b>
				<b>1</b>		b) - ganztags reflektierendes Schrankenband + *1	<b>X</b>			

\*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

Bahnübergang

**Am Nordhafen I (18 t)**

Produktionsdurchführung  
Bremen

- Im Bahnhof

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

Datum

**11.02.2022**

**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 <sup>1)</sup>	HP <sup>2)</sup>	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
<b>Gl. 321 + 322</b>	BUES 2000 LzH/F-ÜL	1	<b>Störungsmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>		
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				
		2	<b>Lichtzeichen / Blinklichter</b>				a) Keine			<b>X</b>		
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				
			<b>Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)</b>						a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord

Produktionsdurchführung  
Bremen

Bahnübergang

**Am  
Nordhafen  
III  
(20 t)**

- Im Bahnhof

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

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 <sup>1)</sup>	HP <sup>2)</sup>	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
<b>Gl. 329</b>	Blilo	1	<b>Störungsmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>		
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				
		2	<b>Lichtzeichen / Blinklichter</b>				a) Keine			<b>X</b>		
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				
			<b>Nichtausschalten einer ÜS-Anlage (unwirksamer Grundsteller)</b>						a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord

Produktionsdurchführung  
Bremen

Bahnübergang

**Zlomac-  
Rampe  
(21 t)**

- Im Bahnhof

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

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 <sup>1)</sup>	HP <sup>2)</sup>	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausrei- chend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Gl. 533 - 536</b>	EBÜT 80 V(A)	1	<b>Störungs- meldung</b>				a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>		
		2	<b>Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>		
			<b>Lichtzeichen / Blinklichter</b>				a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>		

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord

Bahnübergang

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

Produktionsdurchführung  
Bremen

- Im Bahnhof

Bremerhaven Seehafen/ Bft. Nordhafen/  
Imsumer Deich

„Senator-Borttscheller-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.		Schw	BÜP <sup>1)</sup>	HP <sup>2)</sup>		ist gesichert	ist nicht ausrei- chend gesichert	ist nicht gesichert		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
<b>Gl. 335, 336, 425, 426 &amp; 520</b>	BÜS 72D-LzH	1	<b>Störungs- meldung</b>				a) Keine			<b>X</b>		
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				
		2	<b>Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>		
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				
			<b>Lichtzeichen / Blinklichter</b>						a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord  
Produktionsdurchführung  
Bremen

Bahnübergang

**Amerikaring  
(23 t)**

- Im Bahnhof

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

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 <sup>1)</sup>	HP <sup>2)</sup>	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
<b>Gl. 425 + 426 &amp; 333 &amp; 334</b>	BÜS 72D-LzH	1	<b>Störungsmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>		
					<b>1*</b>	<b>2</b>	b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				
		2	<b>Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>		
					<b>1*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				
			<b>Lichtzeichen / Blinklichter</b>						a) Keine			<b>X</b>
					<b>1*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>				

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord  
Produktionsdurchführung  
Bremen

Bahnübergang **CT 3 (25 t)**

- Im Bahnhof

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

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 <sup>1)</sup>	HP <sup>2)</sup>	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Gl. 531 + 532</b>	BÜS 2000 LzH-Hp	1	<b>Störungsmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>		
		2	<b>Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>		
			<b>Lichtzeichen / Blinklichter</b>				a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>		

**412.2001V01** Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

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

RB Nord

Produktionsdurchführung  
Bremen

Bahnübergang

**CT 4  
(26 t)**

- Im Bahnhof

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

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 <sup>1)</sup>	HP <sup>2)</sup>	Einsatzzeiten + Hilfsmittel	ist gesichert	ist nicht ausreichend gesichert	ist nicht gesichert	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
<b>Gl. 731 + 732</b>	BÜS 2000 LzH-Hp	1	<b>Störungsmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>	
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>			
		2	<b>Schrankenbäume -Lichtzeichen intakt -keine Störmeldung</b>				a) Keine			<b>X</b>	
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>			
			<b>Lichtzeichen / Blinklichter</b>					a) Keine			<b>X</b>
					<b>2*</b>		b) - ganztags * wird durch Posten Rf/Tf gesichert	<b>X</b>			

412.2001V01 Maßnahmen bei Störungen bzw. Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

## Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

RB Nord Produktionsdurchführung Bremen	<b>Bahnübergänge</b> im Bahnhof <b>Bremerhaven-Seehafen</b>
Datum: <b>15.12.2019</b>	
Unterschrift <b>gez. Sobottka / Bezl B</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
<b>technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Kaiserhafen, Schuppen A - E, Tauwerk („Bkf“)</b>				
Posten Y „Franziusstr.“ (1 t)	Gl. 20	*	*	-
Wasser 2 „Franziusstr.“ (2 t)	Gl. 1, 3	*	*	-
Am Erzhafen (3 t)	Gl. 402	„Bkf“	<b>EVZS Bremerports</b>	ist vom Büp/Hp mitzubringen
<b>technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Kaiserhafen - Schuppen F/G, Columbusbahnhof („Bkf“)</b>				
Drehbrücke „An der Nordschleuse“ (9 t)	Gl. 401 + 402	„Bkf“	<b>EVZS Bremerports</b>	ist vom Büp/Hp mitzubringen
F&G „Steubenstr.“ (10 t)	Gl. 402	*	*	-
2. Ebene „An der Nordschl.“ (11 t)	Gl. 401	„Bkf“	<b>EVZS Bremerports</b>	ist vom Büp/Hp mitzubringen
Deichschart (12 t)	Gl. 401	„Bkf“	<b>EVZS Bremerports</b>	ist vom Büp/Hp mitzubringen
Columbuskaje (13 t)	Gl. 21	„Bkf“	<b>EVZS Bremerports</b>	ist vom Büp/Hp mitzubringen

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

## Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

RB Nord Produktionsdurchführung Bremen	<b>Bahnübergänge</b> im Bahnhof <b>Bremerhaven-Seehafen</b>
Datum: <b>15.12.2019</b>	
Unterschrift <b>gez. Sobottka / Bezl B</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
<b>technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Nordhafen, Imsumer Deich („Bkf“)</b>				
An der Halse (Atlantik) (16 t)	Gl. 312	*	*	-
Atlantik (17 t)	Gl. 300 + 310	„Bkf“	<b>EVZS Bremenports</b>	ist vom Büp/Hp mitzubringen
Am Nordhafen I (18 t)	Gl. 321 + 328	*	*	-
<b>Am Nordhafen II (19 t)</b>	<b>Gl. 327 + 328</b>	<b>*</b>	<b>*</b>	<b>stillgelegt</b>
Am Nordhafen III (20 t)	Gl. 329	*	*	-
Zlomac-Rampe (21 t)	Gl. 533 - 536	*	*	-
<b>technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Nordhafen, Imsumer Deich („Stf“)</b>				
Senator- Borttscheller- Straße (22 t)	Gl. 335, 336, 425, 426 & 520	*	*	-
Amerikaring (23 t)	Gl. 425 + 426 & 333 & 334	*	*	-
<b>technisch gesicherte Bahnübergänge Ladestelle - CT 3, KV-Anlage CT 4 („Stf“)</b>				
CT 3 (25 t)	Gl. 531 + 532	*	*	-
CT 4 (26 t)	Gl. 731 + 732	*	*	-

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

## Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

RB Nord Produktionsdurchführung Bremen	<b>Bahnübergänge</b>
	im Bahnhof <b>Bremerhaven-Seehafen</b>
Datum: <b>15.12.2019</b>	
Unterschrift <b>gez. Sobottka / Bezl B</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
<b>Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Kaiserhafen, Schuppen A - E, Tauwerk („Bkf“)</b>				
Zufahrt Planhafen (4)	Gl. 20 (Freihafen)	**	**	-
Wasser 1 „Franziusstr.“ (5)	2 Gleise	**	**	<b>stillgelegt</b>
Wasser 3 „Franziusstr.“ (6)	3 Gleise	**	**	<b>stillgelegt</b>
Alte Banane (7)	1 Gleis	**	**	<b>stillgelegt</b>
Parkplatz Brückenstraße (8)	34	**	**	-
<b>Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Bft. Kaiserhafen - Schuppen F/G, Columbusbahnhof („Bkf“)</b>				
Schuppen F/G 1 Zufahrt (14)	Gl. 402	**	**	-
Schuppen F/G 2 Zufahrt (15)	Gl. 402	**	**	-
<b>Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Ladestelle - CT 3, KV-Anlage CT 4 („Stf“)</b>				
CT 3 Gl 531/532 (28)	Gl. 531+532	**	**	-
CT 4 Gl 711- 716 (29)	Gl. 711-716	**	**	-

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

Anfordern von BÜP und HP- zugleich Verzeichnis der BÜ

RB Nord Produktionsdurchführung Bremen	<b>Bahnübergänge</b> im Bahnhof <b>Bremerhaven-Seehafen</b>
Datum: <b>15.12.2019</b>	
Unterschrift <b>gez. Sobottka / Bezl B</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
<b>Dienstwege („Bkf“)</b>				
Dienstweg Gl 21 (1 D)	Gl. 21	-	-	-
Dienstweg Gl 34 (2 D)	Gl. 34	-	-	-
Dienstweg Südkopf Khf (3 D)	Gl. 2,4,5, 30,32	-	-	-
<b>Dienstwege („Stf“)</b>				
Dienstweg Gl 450 (4 D)	Gl. 450	-	-	-
Dienstweg Gl 611-618 „Westkopf“ (5 D)	Gl. 611-618	-	-	-
Dienstweg Gl 611-618 „Ostkopf“ (6 D)	Gl. 611-618	-	-	-