

**Örtliche Betriebsvorschrift Niedersachsen
Ports GmbH & Co. KG
Niederlassung Cuxhaven**



Stand: 01.04.2018

Bearbeitung: Gabriela Landvogt

Inhaltsverzeichnis

1)	Lage im Netz.....	4
2)	Infrastrukturnutzungsvertrag.....	4
3)	Unfall- und Störungsmeldestelle.....	4
4)	Fernsprecheinrichtungen.....	5
5)	Mitgeltende Unterlagen für den Betriebsdienst.....	5
6)	Telefonliste.....	6
7)	Rauchverbot auf den Bahnanlagen.....	7
8)	Öffnungszeiten des Stellwerkes.....	7
9)	Anhängelasten und Brems Hundertstel.....	7
10)	Strecken-, Ortskunde der Triebfahrzeugführer.....	7
11)	Hemmschuhe und Radvorleger.....	8
12)	Beschreibung der Bahnanlage.....	8
13)	Die Betriebsführung der NPORTS NL Cuxhaven (Bahnbetrieb).....	11
14)	Bahnübergänge auf den Bahnanlagen.....	12
15)	Sichern von Bahnübergängen.....	12
16)	BÜ: Hilfsmittel für die Sicherung durch Posten.....	14
17)	Bahnübergänge bei Sperrfahrten sichern.....	14
18)	Gleisnutzung NPorts NL Cuxhaven Nutzlängen.....	15
19)	Gleise für das Abstellen von Schadwagen.....	16
20)	Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen.....	16
21)	Betrieblich insbesondere zu beachten.....	17
22)	Zugfahrt durchführen.....	18
23)	Fdl melden, dass der Zug vorbereitet ist.....	19
24)	Einfahrten.....	19
25)	Ausfahrten.....	19
26)	Wagenlisten hinterlegen.....	19
27)	Rangierfahrten durchführen.....	19
28)	Fahrten unter schwebenden Lasten.....	28
29)	Freien Fahrweg bei Rangierfahrten ansagen (§ 45 FV-NE (c)).....	29
30)	Rangieren mit PZB.....	29

31)	Störung (Ausfall) an (von) Fahrzeugen der EVU	29
32)	Abstoßen oder Ablaufen von Fahrzeugen	29
33)	Auf dem Ein- oder Ausfahrgleis rangieren (Rangieren über Ra 10).....	29
34)	Bei Rangierfahrten bremsen	29
35)	Anzuziehende Hand- oder Feststellbremsen	30
36)	Auf Festlegen von Fahrzeugen verzichten	30
37)	Bedienen von Terminals und Anschlussstellen.....	31
38)	Funkfernsteuerung und Funkanweisung.....	32

Telefonnummern siehe Seite 33

Anlage 1: Übersichts-Gleislageplan (verkleinert)

Anlage 2: Bahnübergang „Hafenzubringer“

Anlage 3: Bahnübergang „Marine“ (z.Zt. technisch außer Betrieb)

Anlage 4: Bahnübergang „Woltmannstraße“ (z.Zt. technisch außer Betrieb)

1) Lage im Netz

Grenze des Übergangs von der DB Netz

- Bundesland: Niedersachsen
- Strecke: 1720 (DB Netz)
- Strecke: 1264 (Amerika-Bahnhof)
- Hauptbahn: Hamburg – Cuxhaven, Bremen - Cuxhaven
- Bremsstrecke: 700 m
- Regelung der Zugfolge: Stellwerk Cf
- Regelung der Rangierfahrten: Stellwerk Cf
- Zugmeldestelle: Stellwerk Cf
- Anschlüsse: DB Netz, Bremer Lagerhausgesellschaft

Einfahr-, Ausfahr- und Abstellgleise

- Einfahrgleis: 201, 202, 203
- Ausfahrgleis: 201, 202, 203
- Abstellgleise: 71, 204, Gleise Hapag-Halle

2) Infrastrukturnutzungsvertrag

Das Befahren der Bahnanlagen der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG ohne gültigen Infrastrukturnutzungsvertrag ist nicht gestattet.

3) Unfall- und Störungsmeldestelle

Unfallmeldestelle

Fdl "Cf" des Bahnhofs Cuxhaven, Telefon 0151-27403213 bzw.
Rangierfunkkanal 30 der DB Netz AG,
der Fdl "Cf" informiert umgehend "Niedersachsen Ports Cuxhaven".

Störungen und Unregelmäßigkeiten an Gleisanlagen melden

“Niedersachsen Ports Cuxhaven” Telefon 04721-500-196 oder 04721-500-0
und an den Fdl “Cf“ des Bahnhofs Cuxhaven Telefon 0151-27403213.

Störungen und Unregelmäßigkeiten an Signalanlagen melden

Fdl “Cf“ des Bahnhofs Cuxhaven. Niedersachsen Ports wird vom Fdl “Cf“ des Bahnhofs Cuxhaven verständigt.

4) Fernsprecheinrichtungen

Bei Ausfall bzw. Fehlen der Streckenfernsprechverbindung bzw. Signalfernsprechverbindung ist zugelassen, alle sich bietenden Telekommunikationseinrichtungen zu nutzen, um eine Verbindung herzustellen.

5) Mitgeltende Unterlagen für den Betriebsdienst

Gesetze/Verordnungen

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
- Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) des Landes Niedersachsen,
- EIBV - Benutzungsverordnung
- EBZugV -Berufszugangsverordnung
- NESG - Niedersächsisches Gesetz über Eisenbahnen und Seilbahnen-
- GGVSEB (gefährlicher Güter)

VDV-Schriften

- VDV 714 (Betriebsdiensttauglichkeit)
- VDV 754 (Befähigung)
- VDV 753 Eisenbahnfahrzeug - Führerschein –

- VDV 755 Streckenkenntnis-Richtlinie
- VDV 757 Bremsen im Betrieb bedienen

DB-Netz-Richtlinien für den Bahnbetrieb der EVU

- Eisenbahnsignalordnung (301)
- Ril 810 Außergewöhnliche Sendungen

Zusätzliche DB-Netz-Richtlinien für den Stellwerksbetrieb als Betriebsdurchführer

- Eisenbahn- Bau- und Betriebs-Ordnung (EBO) (zweiter und vierter Abschnitt)
- Ril 482.9001 (Signalanlagen bedienen - Allgemeines -),
- Ril 482.9009 (Signalanlagen bedienen - Spurplanstellwerke - SpDr 60 -) und
- Ril 482.9032 (Signalanlagen bedienen - Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen)

NE-Vorschriften

- Fahrdienstvorschrift für NE Eisenbahnen (FV-NE)
- Betriebsunfallvorschrift (Buvo-NE)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge (BÜV-NE)

NPorts-Unterlagen/Bedienungsanweisungen

- Nutzungsbedingungen (ABE) NPorts

Berufsgenossenschaft

- DGUV Vorschrift 73 Schienenbahnen
- DGUV Vorschrift 77 Arbeiten im Bereich von Gleisen

6) Telefonliste

Niedersachsen Ports Cuxhaven	04721-500-196	
	04721 5000	0163-5001077

Stellwerk Cf	0151-27403213
Operation-Center CuxPort	04721- 748-222 (E-Mail: ops-center@cuxport.de)

7) Rauchverbot auf den Bahnanlagen

Auf den Bahnanlagen darf - mit Ausnahme von extra ausgewiesenen Bereichen - nicht geraucht werden. Dies gilt sowohl für die Innen- wie auch die Außenanlage.

8) Öffnungszeiten des Stellwerkes

Sonntag 1:40 Uhr bis 05:20 Uhr Betriebsruhe

9) Anhängelasten und Brems Hundertstel

Mindestbrems Hundertstel entsprechend VDV-Schrift 757

Radsatzlast

D4 (22,5 to Radsatzlast)

10) Strecken-, Ortskunde der Triebfahrzeugführer

Das Befahren der Bahnanlagen ist ausschließlich strecken- bzw. ortskundigen Triebfahrzeugführern gestattet. Die Strecken-, Ortskunde ist auch erfüllt mit einem streckenkundigen Lotsen, der die Fahrt an der Spitze des Zuges begleitet.

11) Hemmschuhe und Radvorleger

Hemmschuhe und Radvorleger sind vom Zugangsberechtigten mitzuführen. Nach dem Gebrauch sind sie sofort wieder vom Zugangsberechtigten zu entfernen.

12) Beschreibung der Bahnanlage

Allgemein

Die Hafensortieranlage Cuxhaven besteht als Serviceeinrichtung aus

- Dem Zuführungsgleis 200, dem Rangiergleis 103/104
- dem "Kreuzungsbahnhof",
- den Gleisen zum Terminal mit der "Mehrzweckumschlaganlage" (CuxPort-Terminal, MZU),
- dem Offshore-Bereich
- sowie dem „Amerikabahnhof“ mit der Hapag-Halle

Die Hafensortieranlage beginnt am Ende der Weiche 403 (= km 0,000 der Hafensortieranlage) und am Ende der Weiche 14 im Rangierverbindungsgleis 103/104.

Die eingleisige Hafensortieranlage führt von den Anschlussgrenzen über den "Kreuzungsbahnhof" bis zum "Amerikabahnhof".

Bahnanlagen des "Kreuzungsbahnhof"

- Hauptgleise 201, 202 und 203,
- Aufstell- bzw. Sammelgleise 204, 205, 206, 207 und 208
- Ausziehgleis 210,
- Gleis 240 zum Offshore-Bereich.

Bahnanlagen des "Amerikabahnhof"

- Hauptgleis 1A,
- Umlaufgleis 2A,

- Bahnsteig am Gleis 1A mit einer Nutzlänge von 270 m (bis zur Gepäckhalle).
 - Die Höhe dieses Bahnsteigs beträgt 38 cm (vom Bahnsteiganfang bis zur Zollabfertigungshalle), steigt von hier an auf 76 cm und hat am Ende dieser Halle bis zum Gleisabschluss 100 cm über Schienenoberkante (SO).

Im Bahnhof Cuxhaven hinter Weiche 17 abzweigende Gleise:

- Gleis 71 (von Anschlussgrenze bis Prellbock)

Sonstige Anlagen

Gleis 5: Am BÜ Marine hinter Weiche 473; Unteranschluss BLG

Stellwerk

Für den Teil Hafенbahn "Amerikabahn" ist ein Spurplanstellwerk (Sp Dr S 60) auf dem Stellwerk "Cf" des Bahnhofs Cuxhaven vorhanden. Von hier aus werden vom Fahrdienstleiter (Fdl Cf) alle Signale und ferngestellten Weichen für Zug- und Rangierfahrten einschließlich der Schutzweichen und Gleissperren bedient.

Signale

Das Einfahrtsignal A, das Ausfahrtsignal P 1 und die zugehörigen Vorsignale des Bahnhofs Cuxhaven sowie alle Haupt- und Vorsignale der Hafенbahn sind Lichtsignale.

Nebensignale

Nebensignale sind vorhanden.

Zugbeeinflussung

Die induktive Zugbeeinflussung ist für Zugfahrten eingerichtet (Hauptsignale).

Zugstraßen

Es können 16 Zugstraßen und 6 Zughilfsstraßen eingestellt werden.

Rangierstraßen und Ra 10

Es können 43 Rangierstraßen eingestellt werden.

Gleistore

Die Hochwasserschutzstore werden im Falle einer sehr schweren Sturmflut geschlossen. Alle anderen Gleistore werden von den Terminalbetreibern geöffnet und festgelegt. Das manuell zu bedienende ISPS-Tor CuxPort zwischen Weiche 463 und Weiche 474 wird vom Sicherheitsdienst CuxPort bedient. Alle EVUs haben sich rechtzeitig vor der Zufahrt zum CuxPort-Terminal telefonisch unter 04721 748 241 bei der Wache CuxPort anzumelden.

Nach Absprache der zeitlichen Ankunft wird durch die Wache das Bahntor geöffnet und nach der Durchfahrt umgehend wieder verschlossen.

Das manuell zu bedienende ISPS-Tor BLG hinter Weiche 473 wird von BLG bedient.

In den Schwenkbereichen der Hochwasserschutzstore dürfen keine Wagen abgestellt werden.

Beschreibung der Örtlichkeit

Hinter der Weiche 463 im Kreuzungsbahnhof befinden sich folgende Gleise auf dem Terminal CuxPort:

- Gleise 215 und 216 am „Humberkai“,
- Gleise 217 und 218 als Freiladegleise,
- Gleise 219 und 220 als Freiladegleise,
- Gleise 221 und 221 s als Freiladegleise,
- Gleis 222 als Hallengleis,
- Gleis 226 als Notfallabstellgleis bei Gefahrgutaustritt, keine andere Nutzung
- Gleis 211 als Zuführungsgleis sowie
- Gleise 230 und 231 am „Europakai“.

Von folgenden Weichen zweigen ab:

- Weiche 501:
- „Offshore-Bereich“ mit dem Gleis 240
- Weiche 473:
- “Anschluss BLG” mit dem Gleis 5
- Weiche 421
- “Lentzkai” mit dem Gleis 9

Kranbahnen (nachrichtlich)

- “Humberkai” (Gleise 215 und 216): Kranbahn.
- "Europakai" (Gleise 230 und 231): Kranbahn mit einer gleisfahrbaren Containerbrücke

Die Kranbahn auf dem "Europakai" kreuzt das Gleis 211 vor der Weiche 488.

50 m vor der Gleiskreuzung ist die handbediente, in Grundstellung abschließbare Gleissperre (Gs) VI eingebaut.

13) Die Betriebsführung der NPORTS NL Cuxhaven (Bahnbetrieb)

Organisation:

- Betriebsleitung: EBL (Tel. 04721-500196), Stellvertreter EBL
- Stellwerk Cf: Fahrdienstleiter (Tel. 0151-27403213)
- Disposition Hafenbahn: (Tel. 0151-27403212)
- Notfälle sind zu melden an: “Niedersachsen Ports Cuxhaven” Telefon 04721-500-196 oder 04721-500-0 und an den Fdl “Cf” des Bahnhofs Cuxhaven Telefon 0151-27403213.

Verfügbare Geräte, Unterlagen etc. und deren Aufbewahrungsort:

- Ausrüstung für Bahnübergangsposten: ist vom Zugangsberechtigten mitzuführen.

- Verbandskasten: ist vorhanden im Verwaltungsgebäude NPorts (Am Schleusenpriel 2) und Stellwerk Cf.

14) Bahnübergänge auf den Bahnanlagen

- BÜ Wolfenbütteler Weg im Gleis 103 in km 271,330 (technisch gesichert DB Netz)
- BÜ "Grodener Deichstraße" im Rangiergleis 104 (nichttechnisch gesichert),
- BÜ "Hafenzubringer" in km 0,496, (technisch gesichert, EBÜT 80 LzH-Fü) (Anlage 2)
- BÜ "Quarantäne" in km 0,878 (für Fußgänger mit Fußgängerumlaufsperrre), (nichttechnisch gesichert),
- BÜ „Neufelder Schanze“ im Gleis 240, (nichttechnisch gesichert)
- BÜ "Marine" in km 1,727, (technisch gesichert, außer Betrieb), (Anlage 3.1)
- BÜ "Woltmannstraße I" in km 2,542, (technisch gesichert, außer Betrieb), (Anlage 3.2)
- BÜ "Woltmannstraße II" zwischen Weiche 421 und "Lentzkai Gleis 9", (nichttechnisch gesichert),
- BÜ "Woltmannstraße III" zwischen den Weichen 423 und 426, (nichttechnisch gesichert),
- BÜ "Lentzkai" zwischen den Weichen 423 und 426, (nichttechnisch gesichert).

15) Sichern von Bahnübergängen

Allgemeine Vorgehensweise bei der Sicherung des BÜ mit nichttechnischer Sicherung

- Die Sicherung der im Bereich der Hafenbahn befindlichen nichttechnisch gesicherten Übergänge erfolgt mit Postensicherung und Pfeifsignal.
- Für die Sicherung durch Posten gilt die Eisenbahnsignalordnung.

- Die Sicherung erfolgt gemäß Fahrdienstvorschrift FV-NE § 18.

Vorgehensweise bei der Störung oder Abschaltung von Bahnübergängen mit technischer Sicherung

Sicherung des BÜ gemäß „Sicherung nichttechnisch gesicherter BÜ“ nach dieser ÖBV.

Ausnahme zur Sicherung der Bahnübergänge

BÜ “Grodener Deichstraße” im Rangiergleis 104 (nichttechnisch gesichert)

- Der Bahnübergang darf mit Übersicht und Pfeifsignal (2X) befahren werden, die Spitze der Rangierabteilung ist zu besetzen.
- Bei Dunkelheit (Lampe) und unsichtigem Wetter zu befahren mit besonderer Aufmerksamkeit.

Weitere Hinweise zur Sicherung der einzelnen Bahnübergänge

BÜ “Hafenzubringer” in km 0,496 (Anlage 2) (technisch gesichert, EBÜT 80 LzH-Fü)

- Hilfseinschalttaste (HET) in Fahrtrichtung rechts vorhanden und anzuwenden (bei Störung erhalten Züge “Befehl 8“, Rangierabteilungen werden mündlich bzw. über Funk verständigt).
- Bei Rangierfahrten aus dem “Kreuzungsbahnhof” in Richtung BÜ “Hafenzubringer” und wieder zurück, ohne dass dieser befahren werden soll, ist die “Unwirksamkeitstaste (UT) in km 0,788 zu bedienen, damit die Anlage “Hafenzubringer” nicht eingeschaltet wird.
- Für Postensicherung durch Bahnübergangsposten (BÜP) ist zusätzlich ein Hilfsposten (HIP) einzusetzen.

BÜ “Marine” in km 1,727, (Anlage 3.1) (Straßensignale aufgestellt und abgedeckt, technische Sicherung außer Betrieb!)

- Sicherung durch Posten und Pfeifsignal, Andreaskreuze vorhanden.

BÜ “Woltmannstraße I” in km 2,542 (Anlage 3.2) (Straßensignale aufgestellt und abgedeckt, technische Sicherung außer Betrieb!)

- Sicherung durch Posten und Pfeifsignal, Andreaskreuze vorhanden.

BÜ “Neufelder Schanze” in Gleis 240

Sicherung durch Posten und Pfeifsignal, Andreaskreuze vorhanden.

“Betriebsweg”-Überfahrt in Gleis 208

In Gleis 208 befindet sich eine Betriebsweg-Überfahrt. In diesem Bereich ist besonders vorsichtig zu rangieren. Die Überfahrt darf mit Übersicht und Pfeifsignal befahren werden. Die Spitze der Rangierabteilung ist zu besetzen. Bei Dunkelheit (Lampe) und unsichtigem Wetter ist dieser mit besonderer Aufmerksamkeit zu befahren.

16) BÜ: Hilfsmittel für die Sicherung durch Posten

Der Zugangsberechtigte führt eine rotleuchtende Handlampe wie auch eine weiß-rot-weiße Signalfahne mit.

Einsatz eines Bahnübergangsposten (BÜP) am BÜ „Hafenzubringer“

Für den BÜP wird die Kommunikation über Fernsprecher gewährleistet. Der BÜP wird von einem einzusetzenden Hilfsposten unterstützt.

17) Bahnübergänge bei Sperrfahrten sichern

Sperrfahrten werden nicht durchgeführt.

18) Gleisnutzung NPorts NL Cuxhaven Nutzlängen

Gleis:	Nutzlänge:	Lage:
Amerika Bahnhof		
Gleis 1A	635 m	Prellbock bis Grz. W 420 incl. Bahnsteig
Gleis 2A	340 m	Gs IV bis Grz. W 421
Gleis 9	90 m + 50 m	durch BÜ getrennt
Kreuzungsbahnhof		
Gleis 201	530 m	Zwischen H1 und K1
Gleis 202	530 m	Zwischen H2 und K2
Gleis 203	558 m bzw. 573 m	Zwischen H3 und Grz. W 472 Zw. Grz. W 460 und Grz. W 472
Gleis 204	529 m	Zw. Radsensor und Grz. W 472
Gleis 205	521 m	Kopframpe bis Radsensor
Gleis 206	462 m	Kopframpe bis Grz. W 464
Gleis 207	21 m	Prellbock bis Grz. W 465
Gleis 208	291 m bzw. 269 m bzw. 251 m	Prellbock bis Grz. W 465 In der Geraden Prellbock bis Überfahrt
Gleis 210	325 m bzw. 252 m	Ausziehgleis, PB bis Ls 210 Prellbock bis Grz. W 501
Cuxport-Terminal		
Gleis 215	300 m, z.Zt. 157 m	Humberkai , bis Überfahrt
Gleis 216	300 m, z.Zt. 152 m	Humberkai , bis Überfahrt
Gleis 217	430 m	Pflaster bis Grz. W 477
Gleis 218	430 m bzw. 415 m	Pflaster bis Grz. W 477 In der Geraden
Gleis 219	406 m	Kopframpe bis Grz. W 480
Gleis 220	386 m	Kopframpe , in der Geraden
Gleis 221	370 m	Doppelstockrampe bis Grz. W 483
Gleis 221S	350 m bzw. 329 m	Doppelstockrampe bis Grz. W 483 In der Geraden
Gleis 222	405 m	Seitenrampe

Gleis 226	30 m	Notfallabstellgleis
Gleis 230	207 m	Europakai zwischen Prellbock und W 488
Gleis 231	107 m	Europakai, zwischen Prellbock und W 492
Offshore		
Gleis 240	360 m westlich BÜ 351 m östlich BÜ	Ausziehlänge bis BÜ; durch BÜ getrennt
Güterbahnhof		
Gleis 71	707 m	Stumpfgleis, Prellbock bis Hs 71
BLG		
Gleis 5	256 m 240 m	Grz. W 473 bis Kopframpe Zauntor bis Kopframpe

19) Gleise für das Abstellen von Schadwagen

Schadwagen sind unverzüglich der Eisenbahnbetriebsleiterin mitzuteilen. Die Abstellung und die Dauer der Abstellung sind mit der EBL´in abzustimmen.

20) Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen

Gefahrgutwagen werden während der Standzeit **nicht** augenscheinlich vom Fdl Cf vor Ort überwacht. Überwachungsmaßnahmen von abgestellten Gefahrgutzügen obliegen dem EVU.

Bei Gefahrgutaustritt sind Gefahrgutwagen ausschließlich in Gleis 226 abzustellen. (Nutzlänge: 30 Meter)

Hierbei ist umgehend telefonisch CuxPort GmbH Safety-Control zu verständigen, um weitere Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Tel. 04721-748241, E-Mail: safety-control@cuxport.de

Die Abstellung und die Dauer der Abstellung ist zusätzlich mit dem EBL abzustimmen.

21) Betrieblich insbesondere zu beachten

- Der Hafenbetrieb hat Priorität vor dem Eisenbahnbetrieb.
- Maßgebende Neigung in den Gleisen über 2,5 prom.:
 - zwischen BÜ “Hafenzubringer” und Weiche 404
 - Neigung **3,0 prom**
 - zwischen Weiche 421 und Anfang Gleis 9 Lentzkai
 - Neigung **6,5 prom**
 - ab Weiche 423 bis Gleisabschluss (Prellbock)
 - Neigung **4,1 prom**
 - ab Weiche 478 bis Gleisabschluss (Prellbock) Gleise 215/216
 - Neigung **11,1 prom**
 - ab Weiche 475 bis Weiche 476
 - Neigung **10,0 prom**
 - ab Weiche 501 bis BÜ Neufelder Schanze
 - Neigung **3,5 prom**
 - ab BÜ Neufelder Schanze bis Gleisabschluss (Prellbock)
 - Neigung **2,2 prom**
- **Signale H2 und H3:**
 - Das Lichtraumprofil für die Signale zu den Gleisen 202 und 203 beträgt nur 2,00 m bis zur Gleismitte.
- **HAPAG-Hallendach:**

- Das Lichtraumprofil ist eingeschränkt an Gleis 1A (Amerika-Bahnhof) im Bereich Weiche 424, Höhe über SO für Fahrzeuge maximal: **4500 mm**.

22) Zugfahrt durchführen

Zugmeldestelle Fdl Cf.

Die Ankunft und der Halt eines Zuges ist dem Fdl Cf zu melden.

Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt (FV-NE §60(2))

Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz ist nicht zugelassen.

Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt (FV-NE §60(1))

Der Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt ohne Halt ist zugelassen.

Zugverspätung

Siehe §16, Ziffer 4 ABE

Höchste zulässige Geschwindigkeiten

25 km/h.

Ist in den betrieblichen Weisungen eine niedrigere Geschwindigkeit angegeben, gilt die niedrigere Geschwindigkeit.

Vorübergehende Langsamfahrstellen und Stellen mit sonstigen betrieblichen Besonderheiten

Die Information an die EVU wird mit schriftlicher Weisung bekanntgegeben.

Mit Personen besetzte Züge

Die Durchführung jeder mit Personen besetzten Fahrt ist vom EBL besonders zu genehmigen.

Fahrten mit Lademaßüberschreitung

Fahrten mit Lademaßüberschreitung bedürfen der schriftlichen Genehmigung durch NPorts in Form einer "LÜ-Mitteilung". Die "LÜ-Mitteilung kann für einen Tag, aber auch für einen Zeitraum ausgestellt werden. Der Zeitraum darf längstens ein Jahr betragen.

23) Fdl melden, dass der Zug vorbereitet ist

Teilen Sie dem Fdl Cf die Abfahrbereitschaft erst mit, wenn Ihr Zug aus betriebdienstlicher Sicht abfahren darf.

24) Einfahrten

1. Einfahrten über das Hauptsignal A in Bahn-km 270,185 sowie Signal LS 101 in Bahn-km 270,538.

Die Regelung der Folge der Fahrten erfolgt durch den Fdl Cf.

2. Einfahrten über das Rangiergleis 103/104. Die Fahrten regelt der Fdl Cf.

25) Ausfahrten

1. Ausfahrten über das Signal P1 in Gleis 200 in Bahn-km 0,260 führen auf das Netz der DB Netz. Die Fahrten regelt der Fdl Cf.

2. Ausfahrten über das Rangiergleis 103/104 führt auf das Netz der DB Netz. Die Fahrten regelt der Fdl Cf.

26) Wagenlisten hinterlegen

Wagenlisten sind im Programm ZEDAS zu hinterlegen.

27) Rangierfahrten durchführen

Triebfahrzeugführer auf den Bahnanlagen

Es dürfen nur Triebfahrzeugführer mit Ortskenntnis eingesetzt werden. Die Ortskenntnis ist nachzuweisen, andernfalls sind die Fahrten von einem ortskundigen Lotsen zu begleiten.

Die Betriebsleitung bietet zum Erlangen der Ortskenntnis Einweisungen an. Der Aufwand ist zu erstatten.

Anwendungsfälle für die höchste zulässige Rangiergeschwindigkeit

- Zwei oder mehr Rangiereinheiten vorhanden: max. 5 km/h, aber nur eine Rangierfahrt darf jeweils fahren.
- Höchste zulässige Geschwindigkeit im Bereich des CuxPort-Terminals: 5 km/h
- Höchste zulässige Geschwindigkeit für die Rangierfahrt auf Kajenanlagen: 5 km/h
- Höchste zulässige Geschwindigkeit für das Befahren der Rampen mit Eisenbahnfahrzeugen (Rampen Gleise 205, 206, Prellbock Gleis 208): 5 km/h
- Höchste zulässige Geschwindigkeit für die Rangierfahrt auf den übrigen Bahnanlagen: 25 km/h

Ist in den betrieblichen Unterlagen eine niedrigere Geschwindigkeit angegeben, gilt die niedrigere Geschwindigkeit (Weisungen, Bedienungsanweisungen).

Rangierbereich

Rangieren ist zugelassen in den gekennzeichneten (Bahn)-Anschlussgrenzen der NPorts NL Cuxhaven.

Untersagt ist

- der Aufenthalt außerhalb des Fahrzeugprofils während der Mitfahrt,
- das Auf- und Absteigen von fahrenden Schienenfahrzeugen.

Im Gleis 210 (Ausziehgleis) dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden.

Funkfernsteuerung

Rangierfahrten mit Funkfernsteuerung ist nicht zugelassen. Ausnahmen regelt der EBL auf Anfrage.

Heranfahren an Wagen

An einzelne Wagen oder Wagengruppen darf erst herangefahren werden, wenn festgestellt ist, dass diese festgelegt sind und keine Gefahren für Personen in bzw. an den Wagen bestehen.

Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung entfernen

Radvorleger oder Hemmschuhe dürfen erst entfernt, Handbremsen erst gelöst werden, wenn die Wagen mit dem Zugfahrzeug (Lok oder Zweiwegefahrzeug) gekuppelt und bremstechnisch verbunden sind.

Rangiererwege

Rangiererwege sind vorhanden, siehe aber Rangierseite(!).

Fahrzeugbewegungen (Zu § 51 FV-NE (1 b))

Es sind nur folgende Fahrzeugbewegungen zulässig:

- Wegfahren/Herkommen,
- Aufdrücken,
- Beidrücken.

Fahrzeuge (Zu § 51 FV-NE (2))

Bei einer Rangierfahrt

- fahren die Gruppe gekuppelter Fahrzeuge, bewegt durch eine Lokomotive oder
- fährt die Lokomotive,
- sind alle Wagen an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen und die Bremse ist einzuschalten,
- ist der Einsatz von Fahrzeugen, die nicht die Bestimmungen des § 3 FV-NE (18) erfüllen, durch den EBL zu genehmigen.

Rangierleitung (Zu § 51 FV-NE (8))

Es rangiert der Triebfahrzeugführer (Tf), er darf Aufgaben auf einen Rangierbegleiter übertragen, außer, es handelt sich um Bedienungsaufgaben für den

Funkbetrieb (siehe auch FV-NE § 51).

Rangierseite (Zu § 51 FV-NE (12))

Die Rangierseite ist rechts in Fahrtrichtung der gezogenen Rangierfahrt.

Die Rangierseite ist

- auf dem "Humberkai" die der Kranbahn abgewandten Seite, also zwischen den Gleisen 215 und 216 (geringer Sicherheitsabstand)
- auf dem "Europakai" auf dem Gleis 231 die dem Wasser abgewandte Seite. Zwischen den Kränen und den Eisenbahnfahrzeugen auf dem Gleis 231 dürfen sich keine Personen aufhalten.

Vor der Fahrt (Zu § 52 FV-NE (1))

Verständigen durch Tf

Der Fdl Cf wird über Ziel, Zweck, Weg und Besonderheiten (z.B. Lü-Sendung, außergewöhnliche Länge, Bewegen von Kleinwagen etc.) verständigt, bevor die Fahrt aufgenommen wird.

Vor dem ersten Befahren des CuxPort – Terminals ab Weiche 474 ist eine Anmeldung beim Operation Center CuxPort erforderlich (04721 748222 oder per Mail an ops-center@cuxport.de).

Verkehren von zwei oder mehr Rangiereinheiten

Vor Beginn von Rangierfahrten haben die Triebfahrzeugführer (Tf) bzw. Lokrangierführer (Lrf) über Funk oder Telefon beim Fdl des Stellwerkes Cf sowie erforderlichenfalls zusätzlich mit dem jeweils beteiligten Tf/Lrf eine Abstimmung über die durchzuführenden Rangierfahrten vorzunehmen. Es darf jeweils

nur eine Rangierfahrt in Bewegung sein. Nach Beendigung der Fahrten hat sich der Tf/Lrf abzumelden.

Rangierfahrten in die Gleise 204 bis 208 des “Kreuzungsbahnhofs” und aus diesem in den CuxPort-Terminal (MZU) bzw. umgekehrt sind dem Fdl Cf rechtzeitig anzukündigen, damit die entsprechenden Gleissperren (Gs) I, II und V bedient werden können.

Die Gleissperren werden nach jeder Fahrt vom Fdl Cf wieder aufgelegt, wenn der Rangierbegleiter des rangierenden EVU die Freimeldung abgegeben hat. Diese Freimeldung an den Fdl Cf ist zwingend vorgeschrieben!

Rangierfahrten aus dem Ausziehgleis 210 und dem Gleis 240 sind beim Fdl “Cf” anzumelden.

Bei der Fahrt zum “Europakai”(Liegeplätze 1, 2 und 3 – Gleise 230/231) hat vor dem Befahren der Gleiskreuzung im Gleis 211 der Rangierbegleiter die Zustimmung des für die Kräne Verantwortlichen einzuholen (“OPS-Center bei Cuxport”, Tel.: 04721 748 222).

Das Wählen vom F-Kasten am Tor 4 hinter Weiche 474 zum OPS-Center mit der Nummer 222 ist möglich.

Erst nach dieser Zustimmung und profilmfreie Abstellung der Kräne außerhalb der Gleiskreuzung darf die Gleissperre (Gs) VI abgelegt und die Gleiskreuzung befahren werden.

Bei der Rückfahrt der Rangierabteilung vom Europakai über die Gleiskreuzung ist vorher wieder die Zustimmung des für die Kräne Verantwortlichen (s. o.) einzuholen und danach die Gleissperre (Gs) VI aufzulegen.

Der Schlüssel befindet sich im nebenstehenden Schlüsselkasten und muss nach Benutzung wieder dort hinein gelegt werden.

Besetzte Wagen (Zu § 52 FV-NE (1) c)b)

Der Tf überzeugt sich vor dem Heranfahen an Güterwagen davon, dass die Wagen nicht mit Personen besetzt sind.

BÜ (Zu § 52 FV-NE (2))

Wird eine Störung an einer Bahnübergangsanlage festgestellt, sorgt der Fdl Cf für die Unterrichtung der Tf im Anschlussgleis.

Danach leitet er die Maßnahmen zur Behebung der Störung ein.

Zustimmung des Fdl (Zu § 52 FV-NE (5))

Bevor Fahrzeuge bewegt werden, ist die Zustimmung des Fdl Cf einzuholen.

Der Fdl Cf darf seine Zustimmung erst geben, wenn

- andere Rangierfahrten nicht behindert oder gefährdet werden und
- die Beteiligten verständigt sind.

Der Fdl Cf gibt seine Zustimmung

- mündlich innerhalb eines Gleises oder
- durch Signal.

Eine erneute Zustimmung ist erforderlich,

- bei Arbeitsbeginn,
- nach jeder Arbeitspause,
- nach jedem Personalwechsel auf der Lok,
- wenn der Umfang der vorhergehenden Zustimmung ausgeschöpft ist.

Stellwerk nicht besetzt oder nicht erreichbar (Zu § 53 FV-NE (1))

Rangierfahrten dürfen nicht stattfinden, wenn der Fdl-Posten unbesetzt ist.

Besetztes Gleis (Zu § 53 FV-NE (2))

Es ist stets davon auszugehen, dass das Gleis besetzt ist.

Benutzung von Ladegleisen

Bei der Benutzung der Ladegleise auf dem CuxPort-Terminal sowie allen anderen Ladestellen ist sicherzustellen, dass alle Gleise zu jeder Zeit erreichbar sein

müssen. Die entsprechenden Weichen dürfen nicht belegt sein. Es ist sicherzustellen, dass Waggons bei Bedarf stets kurzfristig abgezogen werden können, spätestens nach Freigabe durch den Entlader.

Besondere Gefahrstellen (Zu § 53 FV-NE (3))

Neben der Sorgfaltspflicht zur Beobachtung des Fahrweges auf der gesamten Fahrt sind folgende besondere Gefahrstellen vorhanden:

Signale H2 und H3: Das Lichtraumprofil an den Signalen H2 und H3 zu den Gleisen 202 und 203 beträgt 2,00 m bis zur Gleismitte.

Der Abstand zwischen der Gleissperre (Gs) III und dem Grenzzeichen der Weiche 421 beträgt aus signaltechnischen Gründen 20 m. In diesem Gleisabschnitt dürfen keine Wagen abgestellt werden.

Einschränkung des Lichtraumprofils:

Das Lichtraumprofil am Gleis 1A des Amerikabahnhofs ist ab Weiche 424 eingeschränkt. Die Höhe über SO ist um 260 mm eingeschränkt.

Die maximal **zulässige Fahrzeughöhe einschl. Ladung beträgt 4500 mm.**

1. Rangierverbot:

- Vom Hauptsignal "U" zum "Amerikabahnhof" (Gleise 1A und 2A) und zum Anschluss "Lentzkai" (Gleis 9) darf jeweils nur eine Rangierabteilung zugelassen werden.

2. Handweichen/Gleissperren

- Die Festlegung, ob Handweichen bzw. Gleissperren in der geforderten Lage liegen, ist Sache des Triebfahrzeugführers. Dazu vergewissert sich der Triebfahrzeugführer augenscheinlich, ob die Endlage erreicht ist. Erst nach dieser Feststellung darf die Fahrt fortgesetzt werden.

Grundstellung von ortsgestellten Weichen (Handweichen)

- CuxPort-Terminal (MZU)
 - Weiche 475 Linkslage
 - Weiche 476 Linkslage
 - Weiche 494 Rechtslage

- Kreuzungsbahnhof
 - Weiche 464 Linkslage
 - Weiche 465 Rechtslage

- Amerikabahnhof
 - Weiche 420 Linkslage
 - Weiche 423 Rechtslage
 - Weiche 424 Rechtslage

- Offshore-Bereich
 - Weiche 501 Rechtslage

Die genannten Weichen haben schwarz/weiße Hebelgewichte.

Elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW)

Die Weichen 461, 462, 463 und 474 sind elektrisch ortsgestellte Weichen und können jeweils durch Schlüssel umgestellt werden.

Befahren der Gleise 205 bis 208

Zum Erreichen dieser Gleise ist das Umstellen der EOW's 462 und 463 erforderlich. Das Umstellen erfolgt durch einen SSG 10-Schlüssel. Dieser befindet

sich jeweils direkt an der Weiche in einem Schlüsselkasten und darf nicht entfernt werden.

Beim Einfahren in die Gleise 205 bis 208 ist sicherzustellen, dass keine Wagons auf den Kontakten des BÜ's Hafenzubringer (Lage: bei Weiche 404, im Gleis 104 und 200) zu stehen kommen. Dieses löst eine Störung aus. Die Züge müssen erst in den Kreuzungsbahnhof einfahren, dann in das Ausziehgaleis 210 einfahren oder, wenn frei, in das Gleis 240 rangieren (BÜ Neufelder Schanze: **Postensicherung!**), um dann in Gleis 205 bis 208 einzufahren.

Umstellen der ortsgestellten Weichen sowie der EOW-Weichen durch das Rangierpersonal

Bedienung der elektrisch ortsgestellten Weichen

Elektrisch ortsgestellte Weichen sind mit Lichtsignalen ausgerüstet, die gleichzeitig als elektrische Weichenlagemelder dienen.

Der Weichenlagemelder zeigt die Ordnungsstellung und die Endlage der jeweiligen Weichenzunge.

Die Meldelampe (Ordnungsmelder) im Schnittpunkt von Vertikale und Horizontale zeigt unabhängig von der Weichenlage die Ordnungsstellung der zugehörigen Weiche an, während die beiden übrigen Meldelampen (Endlagemelder) die Weichenlage anzeigen.

Während eine Weiche umläuft, erlischt der Endlagemelder und der Ordnungsmelder blinkt.

Bei der Endlage leuchten stets 2 Meldelampen

- übereinander(*): Weiche steht für die Fahrt durch den geraden Zweig
- nebeneinander(*): Weiche steht für die Fahrt durch den gebogenen Zweig

(*): von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen.

Ein erloschener oder blinkender Weichenmelder sagt aus, dass die Weiche gestört ist (keine Endlage).

Folge: Die Weiterfahrt über die Weiche ist nicht zugelassen.

Bedienung:

- Nach dem Bedienen des Schlüssels beträgt die Umstellzeit bis zur Endlage 2-3 Sekunden.
- Nach dem Erreichen der Endlage zeigen zwei Lampen Ruhelicht (Ordnungsanzeige und Lagemelder)
- Folgende Schlagschalter sind nicht in Betrieb:
 - für Weiche 461 ca. 30 Meter vor der Weichenspitze,
 - für Weiche 462 ca. 50 Meter vor der Weichenspitze,
 - für Weiche 463 ca. 35 Meter vor der Weichenspitze sowie
 - für Weiche 474 ca. 30 Meter vor der Weichenspitze

Ausrüstung als Rangierer, Rangierbegleiter, Tf

Kopfschutz: Schutzhelme mit CE-Zeichen gekennzeichnet in einer auffälligen hellen Farbe. Rangiererkrappen und Anstoßkrappen sind nicht zugelassen.

Schutzkleidung: nach DIN EN 471 in der Farbe fluoreszierendes Orange-Rot mit Reflexstreifen aus Reflexmaterial der Klasse 2.

Es müssen Schutzhandschuhe benutzt werden. Geeignet können sowohl Faust- als auch Fingerhandschuhe sein.

Sicherheitsschuhe: Beim Rangieren werden Sicherheitsschuhe benutzt.

Arbeitskleidung und Ausrüstungsgegenstände, wie z. B. Lampe und Funk-sprechgerät werden eng am Körper anliegend getragen.

28) Fahrten unter schwebenden Lasten

Die Weiterfahrt in die Ladegleise ist erst fortzusetzen, wenn die Umschlag- und Verladetätigkeiten im Gefahrenbereich eingestellt wurden oder aber dies aufgrund der Betriebsruhe gewährleistet ist.

Bei der Bedienung (Zuführen, Abholen, Umstellen von Wagen) der Anschlüsse "Humberkai" und "Europakai" sind die Arbeiten mit den Kränen vor der Fahrt einzustellen.

29) Freien Fahrweg bei Rangierfahrten ansagen (§ 45 FV-NE (c))

Die Ansage des freien Fahrweges bei Rangierfahrten ist nicht zugelassen.

30) Rangieren mit PZB

Während des Rangierens bleibt die induktive Zugbeeinflussung eingeschaltet.

31) Störung (Ausfall) an (von) Fahrzeugen der EVU

Wenn möglich, ist das schadhafte Fahrzeug im für Schadwagen vorgesehenen Gleis abzustellen.

Informieren Sie sich für die Abstellung beim EBL und teilen Sie ihm die Dauer der Abstellung mit.

32) Abstoßen oder Ablaufen von Fahrzeugen

Abstoßen oder Ablaufen von Fahrzeugen ist nicht zugelassen.

33) Auf dem Ein- oder Ausfahr Gleis rangieren (Rangieren über Ra 10)

Rangieren über Ra 10 ist nicht zugelassen.

34) Bei Rangierfahrten bremsen

Bei Rangierfahrten sind die Wagen mit wirkender indirekter Bremse zu bewegen.

35) Anzuziehende Hand- oder Feststellbremsen

Das Abstellen von Fahrzeugen ist nur mit Zustimmung des Fdl Cf gestattet.

Es gilt die VDV 757.

Ab Windstärke 7 ist das Sichern bei Windlast erforderlich. Beachten Sie dazu den gesamten Zeitraum der geplanten Abstellung, im Zweifel wird die Abstellung mit dem Fdl Cf abgesprochen.

Die Abstellung erfolgt grenzzeichenfrei.

Für das Festlegen der Fahrzeuge ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich.

Abgestellte Fahrzeuge müssen bei NPorts gemeldet werden. Der Tf ist für die Datenübermittlung zuständig.

Notwendige Informationen:

- Anzahl und Art der abgestellten Fahrzeuge,
- Art der Sicherung (Bsp.: Hdbr. 1. Wg, Hdbr 10. Wg.),
- abstellendes EVU,
- Abstellbeginn (Tag, Uhrzeit)
- Abstellende (Tag, Uhrzeit).

36) Auf Festlegen von Fahrzeugen verzichten

Das Abstellen von Fahrzeugen bei laufenden Rangierarbeiten zur Zugbildung oder nach dem Zuglauf erfordert keine Festlegung, wenn sichergestellt ist, dass die Bremswirkung der abgehängten Einheit bis zum nächsten Ankuppeln aus-

reicht. Grundsätzlich ist dies der Fall, wenn die Abstelldauer nicht mehr als eine Stunde beträgt.

37) Bedienen von Terminals und Anschlussstellen

Verantwortlich für die sichere Bedienungsfahrt ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Das EVU klärt die Abstimmung der Rangierfahrten mit dem Terminalbetreiber CuxPort bzw. BLG und dem Fdl Cf (Feststellung der Ladetätigkeit im Gleis und Bestimmung der Gefahrstellen).

Der Terminalbetreiber gewährleistet, dass

- Zustellgleise und Fahrwege für die Bedienungsfahrten zu den Zeiten der Anschlussbedienung frei gehalten werden,
- Lade- und sonstige Arbeiten in der Nähe der Gleise während der Bedienung eingestellt werden,
- Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von ihnen zurücktreten,
- bei Lagerung von Gegenständen an den Gleisen der Hafenschiene ein Abstand von mindestens 1,50 m im geraden Gleis und 1,80 m in gekrümmten Gleis von der nächsten Schiene gewahrt ist,
- Gegenstände in der Nähe der Gleise so gelagert sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschritten werden,

bei Herstellung, Verarbeitung, Verladung, Abfüllung, Lagerung und Beförderung gefährlicher Stoffe (das sind brennbare, entzündliche, selbstentzündliche,

sprenggefährliche, zerknallfähige, giftige, ätzende, übelriechende Stoffe) die einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.

Hinweis: Fahrzeuge an Ladestellen, an/auf denen gearbeitet wird, können durch Sh2-Signale gesichert sein. Verantwortlich für das Aufstellen und Abbauen der Signale ist der jeweilige Be-/Entlader.

38) Funkfernsteuerung und Funkanweisung

Der betriebliche Einsatz einer Funkfernsteuerung für Triebfahrzeuge ist nicht zugelassen. Die Funkfernsteuerung ersetzt nicht den notwendigen Einsatz eines Rangierbegleiters. Ausnahmen regelt der EBL. Verantwortlich für den Einsatz der Funkfernsteuerung ist vollumfänglich das EVU.

Es gilt die Rangierfunkanweisung der DB Netz AG.

Fdl Cf: Rangierfunkkanal 30 der DB Netz AG

Fdl Cs: Rangierfunkkanal 34 der DB Netz AG

Ausfall, Störungen und Beschädigungen werden dem EBL sowie dem Fdl Cf gemeldet.

Mit dem Fdl Cf wird ständig eine Gesprächsverbindung gehalten.

Vor Beginn des Rangierbetriebes ist die mit dem Fdl Cf oder Cs vereinbarte Frequenz mit einem Probegespräch zum Fdl einzuschalten und darf erst nach Beendigung des Rangierbetriebes ausgeschaltet werden.

Muss ein Gerät unerwartet ausgeschaltet werden, sind sofort alle Rangierfunkstellen davon zu verständigen.

Telefonnummern:

Eisenbahnbetriebsleiterin: Frau Landvogt 04721-500 196

Fahrdienstleiter Stellwerk Cf (DB Netz): 0151- 27403213

Disposition Hafenbahn: 0151-27403212

NPorts Cuxhaven Zentrale: 04721-500-0

NPorts, Herr Karstens: 0163-5001077

Operations-Center CuxPort: 04721- 748 222

**Bedienungsanweisung für die Lichtzeichenanlage in km 0,496
"Hafenzubringer" ((EBÜT 80 LzH - Fü-Anlage)**

1. Der Bahnübergang (BÜ) in km 0,496 ist mit einer zuggesteuerten, vom Fdl "Cf" des Bahnhofs Cuxhaven fernüberwachten Bahnübergangs-Sicherungsanlage mit Lichtzeichen und Halbschranken ausgestattet.
2. Für die Bedienung gilt die Ril 482.9032 der DB Netz AG (Signalanlagen bedienen - Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen).
3. Vor Zulassung einer Fahrt über diesen BÜ hat sich der Fdl "Cf" davon zu überzeugen, dass die "EBÜT 80-Anlage einwandfrei arbeitet und keine Störung angezeigt wird.
4. Im Regelfall wird die Lichtzeichenanlage durch die Zug- bzw. Rangierfahrten ein- und ausgeschaltet. (Ausnahmen siehe 5.).
5. Eine Einschaltung an der Hilfsschalteneinrichtung (HET) am BÜ mit Schlüssel "DB 21" ist bei gestörter Anlage erforderlich (Züge erhalten vom Fdl "Cf" einen "Befehl 8", Rangierabteilungen werden mündlich bzw. über Funk verständigt).
6. Bei langen Zügen und Rangierabteilungen auf dem Hauptgleis 200 kann es aus Gründen der Zugfolge und bei Störungen des nächsten hinter dem BÜ "Hafenzubringer" liegenden Signals "G" zum Blockieren des BÜ kommen. Um dieses zu vermeiden, ist jeweils vor der Bedienung des Signals "A" das nächste Signal "G" und vor der Signale "H 1", "H 2" oder "H 3" das Ausfahrtsignal "P 1" auf Fahrt zu stellen. Gleiches gilt beim Rangieren mit langen Abteilungen mit den entsprechenden Signalen (Ls) an den Hauptsignalen (ausgenommen Signal "A", hier "Ls 101").
7. Für Rangierabteilungen vom Bahnhof Cuxhaven auf dem Rangierverbindungs-gleis 103/104 in Richtung "Kreuzungsbahnhof" ist das Signal "Ls 104" rechtzeitig in Fahrtstellung zu bringen.
8. Bei Rangierfahrten aus dem "Kreuzungsbahnhof" in Richtung BÜ "Hafenzubringer" und wieder zurück, ohne dass dieser befahren werden soll, ist die "Unwirksamkeitstaste (UT) in km 0,788 zu bedienen, damit die Anlage "Hafenzubringer" nicht eingeschaltet wird.

BÜ Marine Blickrichtung Osten (Ausfahrt)



BÜ Marine Blickrichtung Westen (Einfahrt)



BÜ Woltmannstraße Blickrichtung Osten (Ausfahrt)



BÜ Woltmannstraße Blickrichtung Westen (Einfahrt)

