

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Hindenburgstraße 26 - 30, 26122 Oldenburg

- „NPorts“ -

Teil C - zusätzliche Regeln und Informationen für
die Eisenbahninfrastruktur im Hafen
Cuxhaven

Gültig ab: 01.09.2020

Aktualisierungen

lfd. Nr	Aktualisierungen		
	Gültig ab	In der SbV eingearbeitet	
		am	durch
1	01.09.2020	13.08.2020	Frau Landvogt

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Lage im Netz.....	5
1.1.	Bundesland.....	5
1.2.	Strecke.....	5
1.3.	Hauptbahn.....	5
1.4.	Bremstafel.....	5
1.5.	Regelung der Zugfolge.....	5
1.6.	Zugmeldestelle.....	5
1.7.	Benachbarte Zugmeldestelle.....	5
1.8.	Regelung der Rangierfahrten.....	5
1.9.	Anschlussgrenzen.....	5
1.10.	Unteranschließer.....	5
2.	Ansprechpartner.....	6
2.1.	Eisenbahnbetriebsleiter.....	6
2.2.	Fahrdienstleiter.....	6
2.3.	Disposition.....	6
2.4.	Unfallmeldestelle.....	6
2.5.	Weitere Kontaktdaten.....	6
3.	Kommunikation.....	7
3.1.	Zugfunk.....	7
3.2.	Rangierfunk.....	7
3.3.	Ersatzmaßnahmen.....	7
4.	Öffnungszeiten.....	7
5.	Bedienung der Anlage.....	7
5.1.	Stellwerk.....	7
5.2.	Elektrisch ortsgestellte Weichen.....	7
6.	Rangierbezirke.....	8
7.	Geschwindigkeiten.....	9
7.1.	Zugfahrten.....	9
7.2.	Rangierfahrten.....	9
8.	Aufstellung der Gleise.....	9
8.1.	Einfahrgleise.....	9

8.2.	Ausfahrgleise.....	10
8.3.	Abstellgleise.....	10
8.4.	Rangiergleise	10
8.5.	Durchfahrts- und Umfahrgleise.....	10
8.6.	Ladegleise und Aufstellgleise.....	10
8.7.	Sonstige Anlagen	11
8.8.	Gespernte Gleise	11
8.9.	Gleistore.....	11
8.10.	Gleis für das Abstellen von Gefahrgut.....	12
8.11.	Gleiswaage	12
9.	Bahnübergänge.....	12
9.1.	Liste der BÜs.....	12
9.2.	Ersatzmaßnahmen	13
9.3.	Besondere Regelungen zur Sicherung der Bahnübergänge.....	13
10.	Weichen mit Grundstellung	14
11.	Signale.....	14
11.1.	Einfahrtsignal.....	14
11.2.	Ausfahrtsignal.....	15
11.3.	Rangiersignale	15
11.4.	Zugbeeinflussung	15
12.	Ladestellen.....	15
13.	Besonderheiten	15
13.1.	Besondere Gefahrenstellen.....	15
13.2.	Kranbahn	16
13.3.	Bedienen von Terminals	16
14.	Anlagen.....	17

1. Lage im Netz

1.1. Bundesland

Niedersachsen

1.2. Strecke

1720 (DB Netz)

1264 (Überleitung Strecke 1720 Bf Cuxhaven Weiche 403-Amerika-Bahnhof)

1.3. Hauptbahn

Nein

1.4. Bremstafel

400 m

1.5. Regelung der Zugfolge

Fdl Cf

1.6. Zugmeldestelle

Stellwerk Cf

1.7. Benachbarte Zugmeldestelle

Stellwerk Cf und Cs

1.8. Regelung der Rangierfahrten

Fdl Cf

1.9. Anschlussgrenzen

DB Netz Weichenende W14 und W403

1.10. Unteranschießer

Bremer Lagerhausgesellschaft

2. Ansprechpartner

2.1. Eisenbahnbetriebsleiter

Funktion	Name	Telefon	Mobil	Email
EBL	Gabriela Landvogt	04721-500-196	0163-5001062	glandvogt@nports.de
EBL (stellv.)	Hendrik Schmidt	04721-500-186	0160-5344219	hschmidt@nports.de

2.2. Fahrdienstleiter

Funktion	Name	Telefon	Mobil	Email
FDL Cf			0151-27403213	

2.3. Disposition

Funktion	Name	Telefon	Mobil	Email
Disponent			0151-27403212	disposition-cuxhaven@nports.de

2.4. Unfallmeldestelle

Funktion	Name	Telefon	Mobil	Funk
FDL Cf			0151-27403213	GSM-R

2.5. Weitere Kontaktdaten

Funktion	Name	Telefon	Mobil	Email
NPorts	Herr Karstens		0163-5001077	
NPorts Cuxhaven Zentrale		04721-5000		
Operation-Center CuxPort		04721-748222		ops-center@cuxport.de
Wache CuxPort		04721-748241		

Sonstiges

Vor dem ersten Befahren des CuxPort-Terminals vor Weiche 474 ist eine Anmeldung beim Operation-Center CuxPort erforderlich. Die rechtzeitige Toröffnung ist zu veranlassen bei Wache CuxPort, um Störungen im BÜ Hafenzubringer zu vermeiden.

3. Kommunikation

3.1. Zugfunk

GSM-R

3.2. Rangierfunk

GSM-R Rangierfunkanweisung RIL 481 der DB Netz AG

3.3. Ersatzmaßnahmen

Bei Ausfall bzw. Fehlen der Streckenfernsprechverbindung bzw. Signalfernsprechverbindung sind alle sich bietende Telekommunikationseinrichtungen, um eine Verbindung herzustellen, zugelassen.

4. Öffnungszeiten

Stellwerk Cf: Sonntag 05:20 Uhr bis Sonntag 01:40 Uhr

5. Bedienung der Anlage

5.1. Stellwerk

Für den Teil Hafenbahn "Amerikabahn" ist ein Spurplanstellwerk (Sp Dr S 60) auf dem Stellwerk "Cf" des Bahnhofs Cuxhaven vorhanden.

5.2. Elektrisch ortsgestellte Weichen

Die Weichen 461, 462, 463, 464 und 474 sind elektrisch ortsgestellte Weichen und können jeweils durch Schlagtaster, Weichenhilfstaste und Zielgleistastatur umgestellt werden. Die Weichen 461 bis 463 haben eine Vorzugslage.

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. Abweichend vom Signalebuch zeigt das Weichensignal blaue Lichter, sofern die Weiche über Regelbedienungen nicht mehr stellbar ist.

Die Meldelampe (Ordnungsmelder) der zugehörigen Weiche zeigt an:

1. Weiche im Umstellvorgang: Anzeige: Ordnungsmelder und Lagemelder der einzunehmenden Lage blinken.
2. Weichenüberwachung hat eine Störung festgestellt: Anzeige: Ordnungsmelder und Lagemelder der Solllage blinken.

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.

Ist der Weichenmelder erloschen, blinkt oder es wird keine eindeutige Stellung der EOW angezeigt, ist die Weiche gestört oder der Umstellvorgang ist nicht abgeschlossen (keine Endlage).

Folge: Die Weiterfahrt über die Weiche ist nicht zugelassen. Es ist sofort anzuhalten. Wiederholung der Bedienhandlung durch erneutes Bedienen des Schlagtasters oder Weichensignal. (Nicht möglich beim Befahren von der Herzstückseite).

Bedienung:

- Nach dem Bedienen des Schalters beträgt die Umstellzeit bis zur Endlage 2-3 Sekunden.
- Nach dem Erreichen der Endlage zeigen zwei Lampen Ruhelicht (Ordnungsanzeige und Lagemelder)
- Folgende Weichen sind EOW mit „Wendekontakt“:
 - Weiche 461, 462, 463 und 464.

Der Umstellschutz ist von der Spitze aus mit zwei Achszählkontakten ausgerüstet. Ein Achszählkontakt befindet sich in einem Abstand von ca. 2 m von der Weichenspitze (Wendekontakt) und ein weiterer in einem Abstand von ca. 14 m von der Weichenspitze (Spitzenkontakt). Bei einem Fahrtrichtungswechsel an der Weiche als Wendefahrt muss der „Wendekontakt“ freigefahren werden, damit die Weiche umgestellt werden kann. Die Weichen sind örtlich durch einen am Weichenlagesignal aufgesetzten Schlagtaster in **roter** Farbe gekennzeichnet.

Eine ausführliche **Bedienungsanleitung** dazu ist in Anlage 1 zu finden.

6. Rangierbezirke

Rangierbezirke sind nicht eingerichtet.

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. Ausnahmen regelt der EBL.

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.

7. Geschwindigkeiten

7.1. Zugfahrten

Höchste zulässige Geschwindigkeit am Einfahrsignal A 40 km/h, danach 25 km/h

7.2. Rangierfahrten

Zwei oder mehr Rangiereinheiten vorhanden: max. 5 km/h, aber nur eine Rangierfahrt darf jeweils fahren. An- und Abmeldung beim Fdl erforderlich.

- 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 5 und 208): 5 km/h
- Höchste zulässige Geschwindigkeit für die Rangierfahrt auf den übrigen Bahnanlagen: 25 km/h

8. Aufstellung der Gleise

8.1. Einfahrgleise

Gleis	Nutzlänge	Neigung
Kreuzungsbahnhof		
201	530 m	0 ‰
202	530 m	0 ‰
203	558 m	0 ‰
	573 m	

8.2. **Ausfahrgleise**

Siehe 8.1

8.3. **Abstellgleise**

Gleis	Nutzlänge	Neigung
Amerika-Bahnhof/Hapag-Halle		
2 A	340 m	0,0 ‰

8.4. **Rangiergleise**

Gleis	Nutzlänge	Neigung
210	325 m	3,0 ‰
	252 m	
Offshore		
240	360 m westlich BÜ	3,5 ‰
	351 m östlich BÜ	2,2 ‰

8.5. **Durchfahrts- und Umfahrgleise**

Gleis	Nutzlänge	Neigung
Kreuzungsbahnhof		
201	530 m	0 ‰
202	530 m	0 ‰

8.6. **Ladegleise und Aufstellgleise**

Gleis	Nutzlänge	Neigung
Kreuzungsbahnhof		
204	529 m	0 ‰
205	521 m	0 ‰
206	462 m	0 ‰
207	21 m	0 ‰
208	291 m	0 ‰
	269 m	
	251 m	
Amerikabahnhof / Hapag-Halle		
1 A	635 m	ab W 424

		4,1 ‰
9	90 m + 50 m	6,5 ‰
Güterbahnhof		
71	707 m	0 ‰
Cuxport-Terminal		
215	300 m, z.Zt. 157 m	11,1 ‰
216	300 m, z.Zt. 152 m	11,1 ‰
217	430 m	zw. W 475 und 476 10,0 ‰
218	430 m	zw. W 475 und 476 10,0 ‰
	415 m	0 ‰
219	406 m	zw. W 475 und 476 10,0 ‰
220	386 m	zw. W 475 und 476 10,0 ‰
221	370 m	0 ‰
221S	350 m	0 ‰
	329 m	0 ‰
222	405 m	0 ‰
226	30 m	0 ‰
230	207 m	0 ‰
231	107 m	0 ‰
Offshore		
240	360 m westlich BÜ	3,5 ‰
	351 m östlich BÜ	2,2 ‰

8.7. Sonstige Anlagen

Gleis	Nutzlänge	Neigung
BLG		
5	266 m	0 ‰
	250 m	

8.8. Gesperrte Gleise

entfällt

8.9. 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 Hochwasserschutztoore dürfen keine Wagen abgestellt werden.

8.10. Gleis für das Abstellen von Gefahrgut

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 sind zusätzlich mit dem EBL abzustimmen.

8.11. Gleiswaage

entfällt

9. Bahnübergänge

9.1. Liste der BÜs

Weiche/Gleis	Position	Bezeichnung	Technisch gesichert	Bemerkung
Gleis 103	km 271,330	BÜ Wolfenbütteler Weg	ja	DB Netz AG
Rangiergleis 104		BÜ "Grodener Deichstraße"	nein	
	km 0,496	BÜ "Hafenzubringer"	Ja (EBÜT 80 LzH-Fü)	
	km 0,878	BÜ "Quarantäne"	nein	Fußgänger
Gleis 240		BÜ „Neufelder Schanze“	nein	
Gleis 201	km 1,727	BÜ „Marine“	nein	
Gleis 108	km 2,542	BÜ "Woltmannstraße I"	nein	
W421 und Gleis 9		BÜ "Woltmannstraße II"	nein	

W423 und W426		BÜ "Woltmannstraße III"	nein	
W423 und W426		BÜ „Lentzkai“	nein	
Gleis 208		Betriebsweg-Überfahrt	nein	

9.2. Ersatzmaßnahmen

BÜ km	Art der Störung	Ersatzmaßnahme	Art der Sicherung gemäß 408.0641 Abschn. 3		
			nicht gesichert	nicht ausreichend gesichert	gesichert
0,496	keine BÜ-Freimeldung	keine	/		
		1 BÜP + 1 HIP mit Ausrüstung			/
		Straßensperrung			/

9.3. Besondere Regelungen zur Sicherung der Bahnübergänge

Weiche/Gleis	Bezeichnung	Technisch gesichert	Bemerkung
Rangiergleis 104	BÜ "Grodener Deichstraße"	nein	Der Bahnübergang ist durch Übersicht und Pfeifsignal (2X) zu befahren, die Spitze der Rangierabteilung ist zu besetzen. Bei Dunkelheit (Lampe) und unsichtigem Wetter zu befahren mit besonderer Aufmerksamkeit.
Gleis 208	BÜ "Betriebsweg"	nein	Zu Befahren durch Übersicht und Pfeifsignal. Bei Dunkelheit (Lampe) und unsichtigem Wetter zu befahren mit besonderer Aufmerksamkeit.

Strecke 1264	Fußgänger BÜ-Quarantäne	nein	Pfeifsignal
Strecke 1264	BÜ „Marine“	nein	Sicherung durch Posten und Pfeifsignal.
Strecke 1264	BÜ „Woltmannstraße I“		
Gleis 240	BÜ „Neufelder Schanze“		

10. Weichen mit Grundstellung

Weiche	Ausführung	Grundstellung	Lage
475	ortsgestellt	Rechts	CuxPort-Terminal
476	ortsgestellt	Links	CuxPort-Terminal
477	ortsgestellt	Links	CuxPort-Terminal
494	ortsgestellt	Rechts	CuxPort-Terminal
465	ortsgestellt	Rechts	Kreuzungsbahnhof
420	ortsgestellt	Links	Amerikabahnhof
423	ortsgestellt	Rechts	Amerikabahnhof
424	ortsgestellt	Rechts	Amerikabahnhof
501	ortsgestellt	Rechts	Offshore-Bereich
EOW 461	elektrisch-ortsgestellt	Rechts	Kreuzungsbahnhof
EOW 462	elektrisch-ortsgestellt	Rechts	Kreuzungsbahnhof
EOW 463	elektrisch-ortsgestellt	Rechts	Kreuzungsbahnhof

11. Signale

11.1. Einfahrtsignal

Das Einfahrtsignal A und das zugehörige Vorsignal des Bahnhofs Cuxhaven sowie alle Haupt- und Vorsignale der Hafenbahn sind Lichtsignale.

1. Einfahrten über das Hauptsignal A der Strecke 1720 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.

11.2. **Ausfahrtsignal**

Das Ausfahrtsignal P1 und das zugehörige Vorsignal des Bahnhofs Cuxhaven sind Lichtsignale.

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.

11.3. **Rangiersignale**

Nebensignale sind vorhanden.

11.4. **Zugbeeinflussung**

Die induktive Zugbeeinflussung ist für Zugfahrten eingerichtet (Hauptsignale).

12. **Ladestellen**

Es darf jeweils nur eine Rangierfahrt in Bewegung sein. Nach Beendigung der Fahrten hat sich der Tf/Lrf beim Fdl abzumelden.

Bei der Benutzung der Ladegleise auf dem CuxPort-Terminal bzw. BLG-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.

13. **Besonderheiten**

13.1. **Besondere Gefahrenstellen**

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

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

Einschränkung des Lichtraumprofils: Das Lichtraumprofil an 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.

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.

Bahnsteig Amerika-Bahnhof an Gleis 1A: Nutzlänge: 270 m bis zur Gepäckhalle.
Die Höhe des Bahnsteigs beträgt 38 cm über SO (vom Bahnsteiganfang bis zur Zollabfertigungshalle), danach 76 cm über SO, Halle bis Gleisabschluss 100 cm über SO.

13.2. Kranbahn

- "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. 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 profilfreier 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 Krane Verantwortlichen (s. o.) einzuholen und danach die Gleissperre (Gs) VI aufzulegen. Der Schlüssel befindet sich im nebenstehenden Schlüsselkasten und muss nach Benutzung wieder dort hineingelegt werden.

13.3. Bedienen von Terminals

Verantwortlich für die sichere Bedienungsfahrt ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das EVU klärt die Abstimmung der Rangierfahrten mit dem Fdl Cf und dem Terminalbetreiber CuxPort bzw. BLG (Feststellung der Ladetätigkeit im Gleis und Bestimmung der Gefahrstellen).

Es darf jeweils nur eine Rangierfahrt in Bewegung sein. Nach Beendigung der Fahrten hat sich der Tf/Lrf beim Fdl abzumelden.

Der Terminalbetreiber gewährleistet, dass

- Zustellgleise und Fahrwege für die Bedienungsfahrten zu den Zeiten der Anschlussbedienung freigehalten werden,
- Lade- und sonstige Arbeiten in der Nähe der Gleise während der Bedienung eingestellt werden,
- Personen, die im Bedienungsbereich an oder in den Wagen tätig sind, die Wagen verlassen und von ihnen zurücktreten, bei Lagerung von Gegenständen an den Gleisen der Hafenbahn ein Abstand von mindestens 1,50 m im geraden Gleis und 1,80m im 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, sprengge-

fährliche, 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.

Zum Erreichen der Gleise 204 bis 208 ist das Umstellen der EOW 461 bis 464 erforderlich. Das Umstellen erfolgt durch Schlagtaster, Weichenhilfstaste oder Zielgleistatur. Einzugebende Ziele: Gleise 204 – 208. 215 ff und 211 ff. Beim Einfahren in die Gleise 205 bis 208 ist sicherzustellen, dass keine Waggonen auf den Kontakten des BÜ's Hafenzubringer (Lage: bei Weiche 404, im Gleis 104 und 200) zum Stehen kommen. Dieses löst eine Störung aus. Die Züge müssen erst in den Kreuzungsbahnhof einfahren, dann in das Ausziehgleis 210 einfahren oder, wenn frei, in das Gleis 240 rangieren (BÜ Neufelder Schanze: Postensicherung!), um dann in die Gleise 205 bis 208 einzufahren.

14. Anlagen

Anlage 1 - BBR Bedienungsanweisung EOW

Anlage 2 - Gleislageplan (verkleinert)

Anlage 3 - Bedienungsanweisung für die Lichtzeichenanlage in km 0,496
"Hafenzubringer" (EBÜT 80 LzH - FÜ-Anlage)

Anlage 4 - Systemskizze BÜ Hafenzubringer EBÜT 80 LzH/FÜ km 0,496

Anlage 1 – BBR Bedienungsanweisung EOW

Inhaltsverzeichnis

Kapitel		Seite
1.	Allgemeines	19
1.1	Mögliche Bedienungen.....	19
1.2	Weichensignale.....	19
2.	Einrichtungen	20
2.1	Schlagtaster.....	20
2.1.1	Vorgezogene Bedienstellen.....	20
2.1.2	Auf dem Weichensignal.....	20
2.1.2.1	EOW mit „Wendekontakt“.....	20
2.2	Gleisschaltmittel.....	21
2.3	Weichenhilfstaste.....	21
2.4	Zieltastatur.....	22
2.5	Zusatzeinrichtungen.....	23
2.5.1	Vorzugslage.....	23
2.5.2	Umstellschutz.....	23
3	Bedienen	24
3.1	Regelumstellung-Voraussetzung.....	24
3.2	Zieltastatur.....	24
3.2.1	Zieleinstellung.....	24
3.2.2	Fahrwegkorrektur.....	24
3.2.3	Fehlerreaktion der Zieltastatur.....	24
3.3	Umstellen mit Schlagtaster (vB).....	25
3.4	Umstellen mit Schlagtaster auf dem Weichensignal.....	25
3.5	Umstellen durch Gleisschaltmittel.....	25
4	Zusatzeinrichtungen bedienen	26
4.1.1	AzGrT.....	26
4.2	WAT.....	26
5	Bedienen bei Unregelmäßigkeiten	27
5.1	Verantwortlicher für den EOW-Bereich.....	27
5.2	Störungen.....	27

1 Allgemeines

Die hier beschriebene Bedienungsanweisung bezieht sich auf folgende EOW im Bereich des Kreuzungsbahnhofs der Hafenbahn in Cuxhaven:

EOW 461, 462, 463, 464, 474

Die Betrieblichen Anweisungen des Betreibers sind darüber hinaus zu beachten.

1.1 Mögliche Bedienungen

Elektrisch ortsbediente Weichen (EOW) sind Weichen, die durch den Triebfahrzeugführer, Lok- Rangierführer oder Rangierer aus dem Gleisfeld heraus einzeln oder in Gruppen umgestellt werden können.

Die auf dem Betriebsgelände installierten EOW haben folgende Umstellmöglichkeiten:

- von Hand durch Bedienen
- eines Schlagtaster (vorgezogene Bedienstelle oder Bedienstelle auf dem Weichensignal)
- einer Weichenhilfstaste
- einer Zielgleistastatur

- fahrzeugbewirkt durch Gleisschaltmittel an den Weichensträngen
- selbsttätig
- durch Rückstellung der EOW in Vorzugslage

1.2 Weichensignale

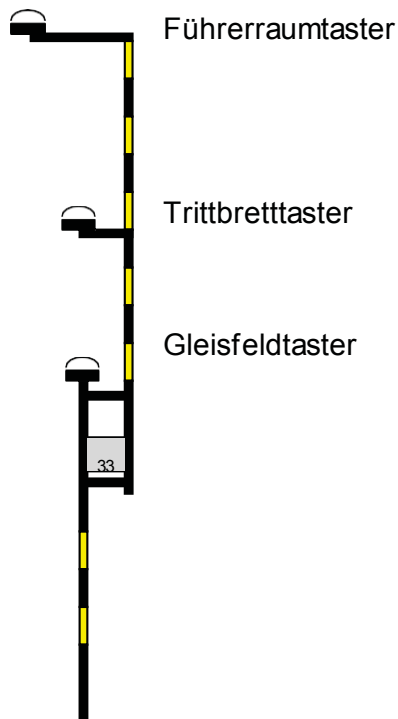
An jeder EOW befindet sich ein Weichensignal in Form eines Lichtsignals. Die Signaltbilder der Lichtsignale der Weichensignale gemäß Signalbuch (301 DS/DV) zeigen zusätzlich die Endlage der EOW an. Abweichend zum Signalbuch zeigt das Weichensignal blaue Lichter, sofern die Weiche über Regelbedienungen (z.B. Stumpfsteuerung oder Bedienstelle) nicht mehr stellbar ist.

2 Einrichtungen

2.1 Schlagtaster

2.1.1 Vorgezogene Bedienstellen

Vorgezogene Bedienstellen (vB) befinden sich mindestens 20 Meter vor einer Weichenspitze. Sie sind mit drei Schlagtastern ausgerüstet. Die Schlagtaster befinden sich in verschiedenen Höhen, so dass eine Bedienung vom Boden, von einem Rangiertritt oder einem Fahrzeugfenster aus erfolgen kann.



Anordnung an einer vB

2.1.2 Auf dem Weichensignal

Die Weichen 461-464 sind mit Schlagtaster auf dem Weichensignal ausgerüstet und als EOW mit „Wendekontakt“ projektiert.

2.1.2.1 EOW mit „Wendekontakt“

Bei den Weichen 461-464 ist der Umstellschutz von der Spitze aus mit zwei Achszählkontakten ausgerüstet. Ein Achszählkontakt befindet sich in einem Abstand von etwa 2m von der Weichenspitze, hier als „Wendekontakt“ bezeichnet und ein weiterer in einem Abstand von 14m von der Weichenspitze, hier als „Spitzenkontakt“ bezeichnet.

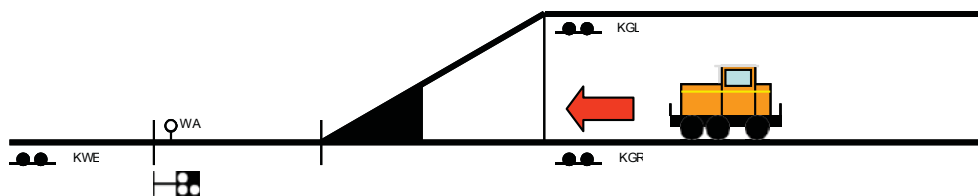
Eine EOW mit „Wendekontakt“ bietet eine Erleichterung, dass bei einem Fahrtrichtungswechsel an der Weiche (Wendefahrt) nur der „Wendekontakt“ freigefahren werden muss, damit die Weiche umgestellt werden kann.

Die Weichen sind örtlich durch einen am Weichenlagesignal aufgesetzten Schlagtaster in **roter** Farbe gekennzeichnet.

2.2 Gleisschaltmittel

Gleisschaltmittel bewirken beim Befahren eine Umstellung der Weiche, wenn sie sich nicht in entsprechender Lage befindet, sofern die Weiche nicht belegt bzw. verschlossen ist. Die Gleisschaltmittel sind auf der Herzstückseite etwa 6 Meter vor dem Grenzzeichen entfernt angeordnet.

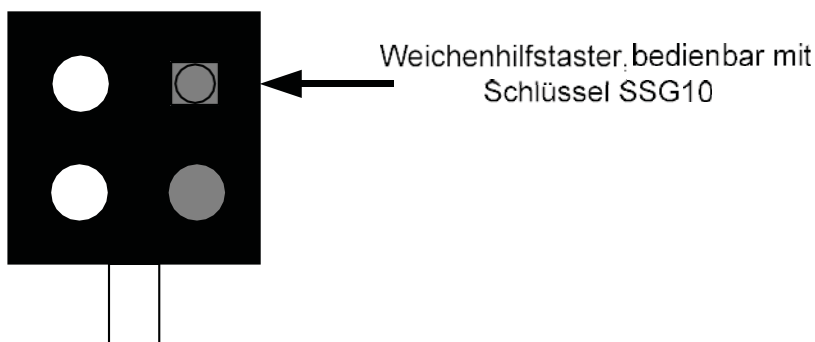
Gleisschaltmittel sind auch für den Umstellschutz als Achszählpunkt eingesetzt, indem die einfahrenden und ausfahrenden Achsen gezählt werden. Der Achszählpunkt ist mindestens 14m vor der Weichenspitze angeordnet (Vorlauflänge).



Beispiel für die Anordnung von Gleisschaltmittel

2.3 Weichenhilfstaste

Die Weichenhilfstaste ist am Weichensignal angebracht. Die Weichenumstellung kann mittels Schlüssel SSG10 erfolgen.



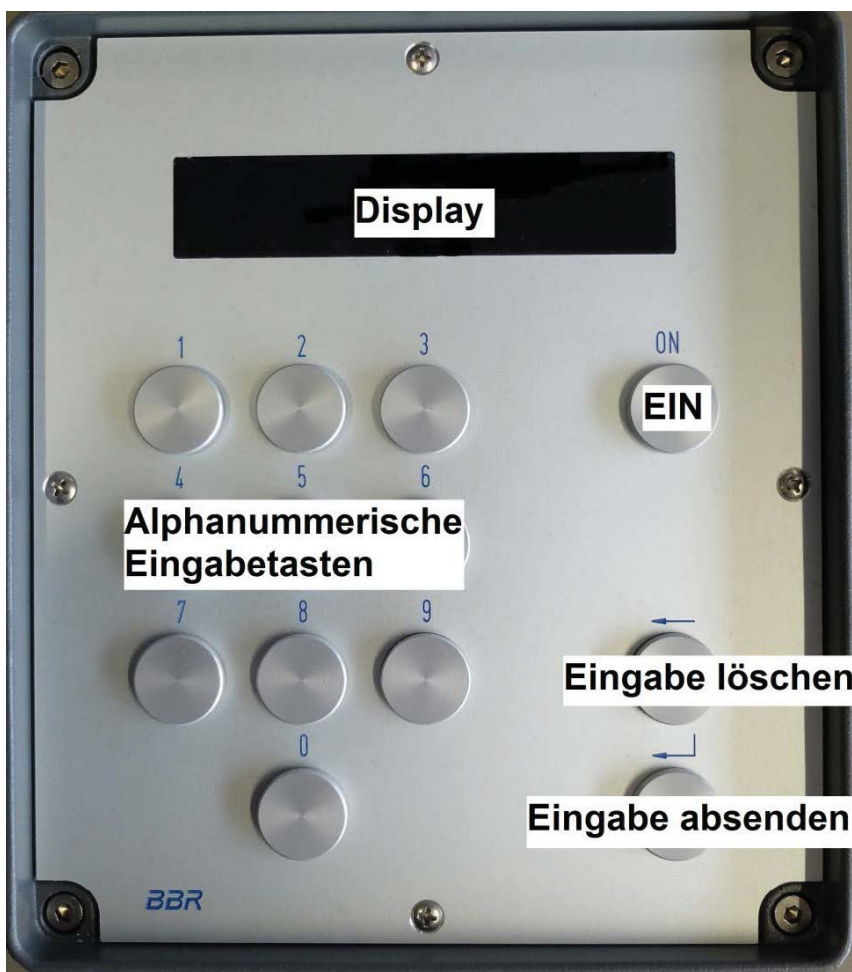
Anordnung Weichenhilfstaste am Weichensignal

2.4 Zieltastatur

An der Zieltastatur können Weichen in Gruppen umgestellt werden, ohne dass Einzelbedienungen der Weichen erforderlich sind. Im Bereich der Hafenbahn ist eine Zieltastatur vor dem LS-Signal 210 installiert, welche die Möglichkeit bietet, die Weichen vor Einfahrt in den Ortsstellbereich vorzustellen. Hierzu muss der Rangierleiter die Gleisnummer des gewünschten Zieles über die Tastatur eingeben und mit der Freigabetaste bestätigen.

Grundsätzlich gilt: die Umstellung der Weichen in Gruppen ist eine Servicefunktion und entbindet den Rangierleiter nicht von der Verpflichtung auf Sicht zu fahren und die Weichenlagesignale zu beobachten. Die Weichen sind nicht festgelegt und können nach Einstellung des Zieles weiterhin durch eine Bedienhandlung umgestellt werden.

Nachfolgend die Bedienelemente der Zieltastatur:



Zieltastatur

2.5 Zusatzeinrichtungen

Zusatzeinrichtungen der EOW sind:

- Der Umstellschutz ist durch eine Gleisfreimeldeanlage für die EOW realisiert.
- „AzGrT“ zur Herstellung der Grundstellung bei Achszählstörungen. Der AzGrT-Schlüsseltaster (SSG10) ist an der vorgezogenen Bedienstelle der dem Achszählkreis zugeordneten Weiche angebracht.
- „WAT“ zur Herstellung der Grundstellung nach dem Auffahren von Weichen. Die „WAT“ ist innerhalb des EOW-Schaltschranks installiert und nur für das technische Personal zugänglich.

2.5.1 Vorzugslage

Die EOW 461 – 463 haben eine Vorzugslage. Ist die Weiche abweichend von der Vorzugslage gestellt, läuft sie nach dem Freifahren und einer zusätzlichen Wartezeit von ca. 10 Sekunden selbsttätig wieder in Vorzugslage.

Die Weichensignale von Weichen mit Vorzugslage sind durch einen weißen Strich entsprechend der Vorzugslage gekennzeichnet.

Hinweis: Nach Bedienen einer Hilfsfreimeldung läuft die Weiche nicht in die Vorzugslage.

2.5.1 Umstellschutz

Alle EOW sind mit Umstellschutz ausgerüstet. Hierzu werden Achszählkreise in Verbindung mit Doppelschienenschaltern eingesetzt. Der Umstellschutz bewirkt, dass eine EOW bei Belegung des zugehörigen Achszählkreises gegen Umstellen gesperrt ist. Nur wenn die Gleisfreimeldeeinrichtung die Weiche frei meldet, kann eine Umstellung erfolgen. Bei gestörtem Umstellschutz kann der Umstellvorgang durch Betätigen der Weichenhilfstaste (WHT) am Weichensignal eingeleitet werden.

3 Bedienen

3.1 Regelumstellung - Voraussetzung

Voraussetzung für eine Regelumstellung für eine EOW mit Umstellschutz ist, dass

- die Achszählkontakte (Achszählkreis) nicht belegt bzw. freigefahren sind und
- durch den Umstellvorgang keine Fahrten gefährdet werden können.

3.2 Zieltastatur

3.2.1 Regelumstellung - Voraussetzung

Mit Betätigung der Taste „ON“ wird die Zieltastatur eingeschaltet. Das Display zeigt „Ziel: _“.

Durch Eingabe des Zielgleises und abschließender Betätigung der Taste „↵“ (Eingabe absenden) wird die gewünschte Fahrwegeinstellung vorgenommen. Folgende Gleise sind anwählbar: 211, 215, 208, 207, 206, 205, 204. Durch Anwahl 211 erreicht man ebenfalls die Gleise 230-231. Durch Anwahl 215 erreicht man ebenfalls die Gleise 216-222.

Wird eine Zieltastenbedienung wirksam, zeigt das Display während der Weichenumläufe für das Ziel 206 „ANF 206“.

Haben alle Weichen ihre geforderte Weichenlage erreicht, zeigt das Display als Beispiel für das Ziel 206 „Steht206“.

Das Display erlischt selbsttätig 60 Sekunden nach der letzten Eingabe.

3.2.2 Fahrwegkorrektur

Wurde versehentlich das falsche Ziel angewählt, so kann die Zieleingabe durch nochmalige Betätigung der Taste „ON“ erneut vorgenommen werden.

3.2.3 Fahrwegkorrektur

Displayanzeige Zieltastatur	Ursache
Display zeigt in Laufschrift „NICHT EINSTELLBAR“	Ziel kann nicht eingestellt werden, da Weiche nicht stellbar oder belegt ist.
Display zeigt in Laufschrift „ZIEL UNBEKANNT“	Eingabe eines ungültigen Ziels.
Display zeigt „STOERUNG“	Verbindungsstörung zur EOW. Technischen Dienst verständigen.

3.3. Umstellen mit Schlagtaster (vB)

Zum Umstellen der EOW ist der Schlagtaster zu betätigen.

Der Schlagtaster darf vom sich bewegenden Fahrzeug aus bedient werden.

Die Geschwindigkeit ist so zu regeln, dass der Schlagtaster sicher bedient werden kann und das Halten bei nicht umgestellter Weiche möglich ist (Umstellvorgang nicht abgeschlossen/Störung).

3.4. Umstellen mit Schlagtaster auf dem Weichensignal

Beim Befahren einer EOW mit „Wendekontakt“ von der spitzen Seite, mit Ausnahme einer Wendefahrt, ist vor dem Umstellen darauf zu achten, dass der „Spitzenkontakt“ nicht belegt bzw. freigefahren ist. In diesem Fall ist die EOW mit „Wendekontakt“ vorzugsweise nur mit der vorgezogenen Bedienstelle umzustellen. Bei Durchführung einer Wendefahrt kann die EOW mit „Wendekontakt“, mit der rot gekennzeichneten Weichentaste umgestellt werden, sobald der „Wendekontakt“ freigefahren ist. In diesem Fall braucht der „Spitzenkontakt“ nicht freigefahren zu werden.

3.4. Umstellen durch Gleisschaltmittel

Eine vom Herzstück aus befahrene Weiche wird durch Befahren des Gleisschaltmittels durch die erste Fahrzeugachse umgestellt, wenn sie nicht schon in der erforderlichen Stellung ist.

Erkennen Sie, dass der Umstellvorgang nicht abgeschlossen oder die Weiche gestört ist, wenn sich die Spitze der Rangierfahrt kurz vor dem Herzstück der EOW befindet, ist sofort anzuhalten.

4 Zusatzeinrichtungen bedienen

4.1 AzGrT

Die AzGrT wird durch Drehen eines Schlüsseltasters „SSG10“ an der vorgezogenen Bedienstelle der dem Achszählkreis zugeordneten Weiche ausgeführt.

Vor Bedienen der Freimeldetaste ist durch Hinsehen auf die betroffenen Weichen festzustellen, dass diese frei sind.

4.1 WAT

Die WAT-Bedienfunktion ist im Schaltschrank der EOW-Anlage untergebracht und nur für das technische Personal zugänglich.

Das Auffahren der EOW ist dem Anlagenverantwortlichen von NPorts zu melden. Vor Bedienung der Weichenauffahrtaste (WAT) muss der Verschluss der Weiche und ggf. weitere wichtige Bauteile der Weiche durch die „Fachkraft LST“ geprüft werden.

5 Bedienen bei Unregelmäßigkeiten

5.1 Verantwortlicher für den EOW-Bereich

Bei Störungen informieren Sie als Bediener den von NPorts benannten Verantwortlichen für den EOW-Bereich und sprechen Sie mit diesen weiteren Maßnahmen ab.

5.2 Störungen

Eine Störung wird an den Einrichtungen wie folgt angezeigt:

- Ein Weichensignal zeigt keine eindeutige Stellung der EOW an.
- Eine Weiche reagiert nicht auf einen Stellauftrag, das Weichensignal gibt keine veränderte Lage der Weiche an.

Wenn sich eine EOW nicht in die gewünschte Lage bringen lässt, wiederholen Sie die Bedienung durch

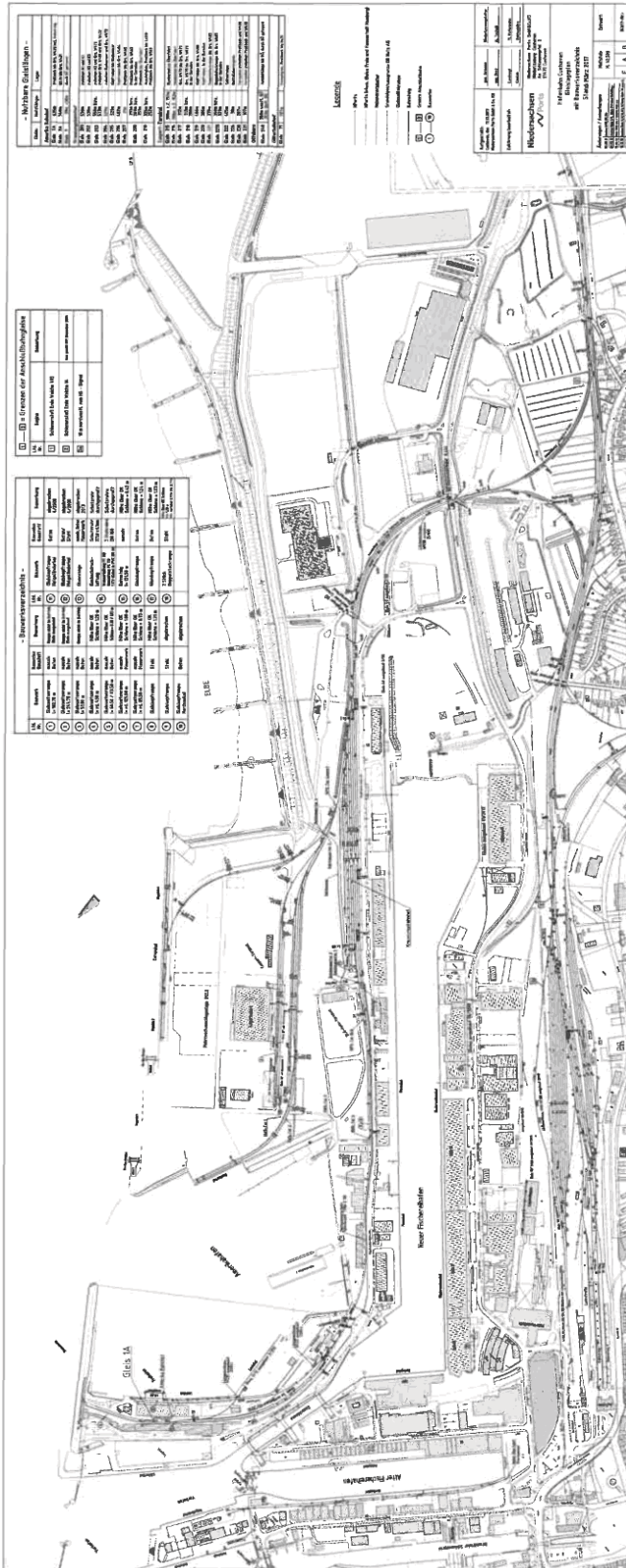
- Erneutes Bedienen des Schlagtasters an der vB oder Weichensignal

Hinweis: Beim Befahren von der Herzstückseite der Weiche ist keine Wiederholung der Bedienungsart möglich.

Lässt sich eine Weiche nach wiederholter Bedienung nicht umstellen, müssen Sie durch Hinsehen feststellen, dass die Weiche frei ist und eine Endlage hat, um eine falsche Einschätzung der Störung der Weiche auszuschließen.

Hinweis: Fremdkörper zwischen Zunge und Backenschiene lassen sich so erkennen und beseitigen.

Anlage 2 – Gleislageplan (verkleinert) Digitalen Plan bei EBL anfordern!



**Anlage 3 – 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 den Signalen “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 Rangierverbindungsgleis 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.

Anlage 4 – Systemskizze BÜ Hafenzubringer EBÜT 80 LzH/FÜ km 0,496

