Farge-Vegesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Sammlung
betrieblicher Vorschriften
(SbV)
für die Strecke
Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

Neuausgabe

Gültig ab
01.07.2014

Aufgestellt: **23.05.2014**
Betriebsleiter

Dienststelle: _____

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt		
Inhaltsverzeichnis		2 - 5
Verteilungsplan		6
Berichtigungen		7
Vorbemerkungen		8
Teil A. Zusätzliche betriebliche Bestimmungen		9
I.	Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigeneisenbahnen (FV-NE)	10
1. Abschnitt Allgemeines		10
zu § 1 (2)	Geltungsbereich	10
zu § 1 (3)	Abweichungen, Ausnahmen, Sammlung betrieblicher Vorschriften	10
zu § 1 (6)	Gemeinschaftsbetrieb	10
zu § 2 (4)	Befähigung	10
zu § 3 (12, 13)	Zugfolgestellen, Zugmeldestellen	10
zu § 3 (14, 15)	Zugleitstelle, Zuglaufstelle	10 - 11
zu § 3 (19)	Einteilung der Triebfahrzeuge	11
zu § 4 (3)	Zugnummer	11
zu § 5 (1,2)	Verteilung der Fahrpläne	11
zu § 5 (3)	Buchfahrpläne	11
zu § 5 (8)	Merktafel, Merkblatt	11
zu § 6 (1)	Belegblatt für den Zugleiter	11
zu § 6 (3)	Fernsprechbuch	11
zu § 6 (5)	Nachweis über Dienstübergabe	11
2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen		12
zu § 7 (1)	Leiter der Dienststelle	12
zu § 8 (2)	Verständigungsformen	12
zu § 9 (1)	Schriftliche Weisungen für Züge und Anlage 10	12
zu § 10	Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren	12
zu § 11 (1)	Führen vom Belegblatt für den Zugleiter	12
zu § 12 (4)	Abweichungen vom Zugleitverfahren, Zugsicherungssystem	12
zu § 14	Prüfung des Fahrwegs	13
zu § 15	Weichen, Gleissperren und Sperrsignale, Signalabhängigkeit	13
zu § 16	Haupt- und Vorsignale	13
zu § 17 (11)	Gestörte Verständigung	13
zu § 20 (2)	Kreuzungsbahnhöfe	13
zu § 21 (2)	Überholungsbahnhöfe	13
zu § 25 (5)	Hilfszüge auf Strecken mit Dienstruhe	13
zu § 26	Sperren von Gleisen	13
zu § 26 (2)	Planmäßige Sperrung von Streckengleisen	13
zu § 26 (8)	Sperrung von Bahnhofsgleisen oder –weichen	13
zu § 27	Sperrfahrten	13
zu § 30 (3)	Fahrdienstliche Behandlung der Nebenfahrzeugen	13
zu § 30 (5)	Sonderregelungen	13
zu § 30 (7)	Nachfahren von Nebenfahrzeugen nach Zügen	13

3. Abschnitt
Zugfahrdienst 14

zu § 31 (1,4e) Zugpersonal 14
zu § 31 (9) Mitfahren auf dem Triebfahrzeug 14
zu § 32 (1) Länge der Züge 14
zu § 32 (8) Einschränkungen in der Zulassung der Wagen 14
zu § 35 (2) Nachgeschobene Züge – Zulässigkeit 14
zu § 35 (3) Nachgeschobene Züge – Kuppeln 14
zu § 38 (1) Führen des Fahrtberichts 14
zu § 41 (1) Mindestbremshundertstel 14
zu § 44 (7) Überfahren von Haltsignalen 15
zu § 44 (19) Festlegen von Zügen und Zugteilen 15
zu § 45 (2) b),c) Fahrgeschwindigkeiten – Bekanntgabe 15
zu § 45 (3) Zulässige Geschwindigkeiten 15
zu § 47 (10) Zurücksetzen des Zuges 15
zu § 48 (9) Schienenbrüche 15

4. Abschnitt
Rangierdienst 16

zu § 51 (13) Örtliche Besonderheiten 16
zu § 52 Vorbereiten 16
zu § 53 (5) Beobachten des Fahrwegs 16
zu § 53 (10) Verschieben ohne Rangierpersonal 16
zu § 53 (11) Rangieren mit Seil und Kette 16
zu § 53 (12) Verschieben mit Rangierhilfsmitteln u. Anlagen 16
zu § 53 (13) Verschieben durch Menschenkraft 16
zu § 53 (14) Verschieben durch Bahnfremde 16
zu § 54 Weichen und Signale 16
zu § 55 Befahren von Bahnübergängen 16
zu § 56 (1) Ablauf- und Abstoßverbot 16
zu § 58 Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen 16
zu § 59 (2) Rangieren über die Ra 10 Tafel 16
zu § 60 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt und umgekehrt 16
zu § 61 (2) Auffahren von Weichen 16

Bestimmungen zu den Anlagen der FV-NE

Zu Anlage 1 (5)	Besondere Bestimmungen für den elektrischen Bahnbetrieb	17 - 18
Zu Anlage 14 (A.1)	Überwachung	18
Zu Anlage 17 (1)	Bestimmungen für die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen	18

II. a) Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB DS 301) 19

Abschnitt B – Die Signale-

Langsamfahrsignale (Lf)

Zu AB 51a	Lf1	19
Zu AB 62 u. 66	Bestimmung zum Aufstellen von Lf 2 und Lf 3	19

Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)
Signal Fz 1 19

Signale für Bahnübergänge (Bü)
Bü 0 u. Bü 1 Überwachungssignale 19

III. Zusatzbestimmungen zu den übrigen Betriebsvorschriften 20

BUVO-NE 20

DMV-NE in Verbindung mit der DAT 20

DAT 20
DB-Richtlinie 997.01 20
VDV-Schrift 757 20 - 21

Teil B. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse 22
Bf Bremen-Aumund 23 - 26
Bf Blumenthal 27 - 31
Bf Rönnebeck 32 - 35
Bf Farge 36 - 41

Teil C. Bahnübergänge 42
1. Verzeichnis der Bahnübergänge 43
2. Beschreibung der Bahnübergänge 44 - 124

Teil D. Dienstanweisung signalisierter Zugleitbetrieb 125

1. Vorbemerkung 126
2. Allgemeines 126
3. Betriebszustände 127
4. Störungen 128 - 132

Anlagenverzeichnis 133

Verteilungsplan

1.

Geschäftsführung FVE

Betriebsleiter FVE

Betriebsleitung FVE

Zugleitstelle FVE

Leiter Bahnmeisterei

Dienststelle Bahnmeisterei

DB Netz AG, Stellwerk Bremen-Vegesack

DB Netz AG, PD Bremen

PZ Hannover, Standort Bremen

NordWestBahn GmbH

Zuständige Aufsichtsbehörde

LEA, Hannover

2. Zugänglich zu machen:

Allen auf den Strecken eingesetzten Betriebsbediensteten durch Auslage.

Die SbV ist urheberrechtlich geschützt, die Vervielfältigung dieser SbV und Weitergabe an Dritte ist ohne Zustimmung der FVE nicht gestattet.

Berichtigungen:

Nummer der Berichtigung:	Bemerkungen	Gültig ab	Berichtigt am durch
1	Berichtigung 18 zur FV-NE	13.12.2015	

Vorbemerkungen

(1) Die Infrastruktur der Strecke Bremen-Vegesack (ausschließlich) – Bremen-Farge wird von der Farge-Vegesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH (FVE) betrieben.

(2) Für den Betriebsdienst auf der Strecke Bremen-Vegesack (ausschließlich) – Bremen-Farge gelten die Vorschriften und Richtlinien für öffentliche Eisenbahnen, das betriebliche Regelwerk für Nichtbundeseigene Eisenbahnen und VDV-Schriften.

(3) Für den Betriebsdienst auf den angrenzenden Anschlussbahnen (nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen) gelten die vom Anschlussbahnunternehmen herausgegebenen Anweisungen für die Bedienung.

(4) Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) enthält die für den Betriebsdienst vom Betriebsleiter (BL) des EIU zusätzlich zu den Vorschriften nach (2) herausgegebenen Bestimmungen, soweit sie die Nutzung der Infrastruktur der FVE betreffen.

(5) Die Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge schließt im Bahnhof Bremen-Vegesack an das Netz der DB Netz AG an.

(6) Die Betriebsgrenze (Infrastrukturgrenze) zur DB Netz AG befindet sich in km 0,414. Die elektrische Betriebsgrenze befindet sich in km 0,578 (Mast 0-5)

(7) Wird in den Betriebsvorschriften und dem betrieblichen Regelwerk auf den Obersten Betriebsleiter (OBL) verwiesen, z.B. für zusätzliche Regelungen, so ist der Betriebsleiter (BL) gem. Eisenbahnbetriebsleiter-Verordnung (EBV) gemeint.

(8) Änderungen und Ergänzungen der SbV werden vom BL durch Berichtigungsblätter bekanntgegeben und in Kraft gesetzt.

Teil A

Zusätzliche betriebliche Bestimmungen

I. Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

1. Abschnitt

Allgemeines

zu § 1 (2)

Auf der Strecke wird signalisierter Zugleitbetrieb durchgeführt. Die Betriebsstellen sind mit Ein- und Ausfahrsignalen bzw. teilweise mit Zwischensignalen ausgestattet.

Der Zugleiter FVE in Bremen-Farge führt mit dem Fdl Bremen-Vegesack (DB Netz AG) zwischen Bremen-Vegesack und Bremen-Aumund das Zugmeldeverfahren durch.

zu § 1 (3)

Für die Durchführung des signalisierten Zugleitbetriebes und Bedienung des Stellwerkes Bremen-Farge ist eine „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“ aufgestellt. Diese ist Bestandteil der SbV, Teil D.

Für besondere Betriebsverhältnisse werden zusätzliche Dienstanweisungen sowie Bau- und Betriebsanweisungen (Betra) herausgegeben. Die Einrichtung von vorübergehenden Langsamfahrstellen und sonstige betriebliche Besonderheiten werden in einer Übersicht (La) bekanntgegeben. Die La wird nur bei Erfordernis herausgegeben.

zu § 1 (6)

Gemeinschaftsbetrieb mit der DB Netz AG besteht auf dem Streckenabschnitt von km 0,414 (Infrastrukturgrenze) bis km 1,150 (Signal Vb). Auf diesem Abschnitt gilt die DBKoRil 408.

zu § 2 (4)

Betriebsbedienstete der FVE haben, bevor sie selbständig Dienst ausüben dürfen, in einer Verwendungsprüfung die erforderlichen Kenntnisse nachzuweisen. Die VDV-Schrift 754 (Befähigungs-Richtlinie) ist zu beachten. Auszubildende dürfen in jedem Einzelfall nur auf Weisung des Zlr Bedienhandlungen vornehmen.

Für das Betriebspersonal der EVU gelten die einschlägigen Richtlinien, insbesondere die VDV-Schriften 753 (Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie), 754 (Befähigungs-Richtlinie), 755 (Streckenkunde-Richtlinie).

zu § 3 (12, 13, 14, 15)

Der Streckenabschnitt Bremen-Vegesack – Bremen-Aumund wird im Zugmeldeverfahren betrieben. Der Streckenabschnitt Bremen-Aumund – Bremen-Farge ist die signalisierte Zugleitstrecke und mit einer Zugnummermeldeanlage ausgerüstet.

Zuglaufstellen:

Bremen-Aumund – Bremen-Farge

Art der Betriebs-stelle	Betriebsstelle	Stellbereich-Kennzahl	Lage in km	Funktion der Betriebsstelle im ZLB
Bf	Bremen-Aumund	11	2,7	Zuglaufmeldestelle [U]
Bft	Klinikum Bremen-Nord / Beckedorf	12	4,2	Zuglaufstelle [U]
Bft	Bremen-Blumenthal	12	5,1	Zuglaufstelle [U]
Bf	Bremen-Rönnebeck	13	7,3	Zuglaufstelle [U]
Bf	Bremen-Farge	14	10,4	Zugleitstelle [B]

Es bedeuten: [U] = unbesetzt, [B] = besetzt

zu § 3 (19)

Kleinlokomotiven sind Lokomotiven bis zu einer Motorleistung von 190 kW (ca. 250 PS).

zu § 4 (3)

Personenzüge von und zum Netz der DB AG behalten ihre DB AG-Zugnummern.

Güterzüge von und zum Netz der DB AG erhalten FVE-Zugnummern. Dazu ist ein Zugnummernplan aufgestellt.

zu § 5 (1,2)

Es werden Buchfahrpläne, Sonderzugfahrpläne oder Fahrplananordnungen herausgegeben.

Die Fahrpläne der Reisezüge werden zusätzlich als Aushangfahrpläne veröffentlicht.

zu § 5 (3)

Die Buchfahrpläne weichen vom Muster nach Anlage 3 FV-NE ab (siehe SbV Anlage 2)

zu § 5 (8)

Sonderzüge werden durch Fahrplananordnungen eingelegt. Eine Merktafel oder ein Merkblatt wird nicht geführt. Stattdessen wird eine Tagesmappe beim Zugleiter geführt, die von diesem bei Dienstbeginn einzusehen ist. In dieser Tagesmappe werden Fahrplananordnungen, Betriebliche Verfügungen, Betra usw. eingelegt.

zu § 6 (1)

Für den Streckenabschnitt von Bremen-Aumund bis Bremen-Farge wird im Regelbetrieb der Zugleitbetrieb über die vorhandene Zugnummernmeldeanlage geregelt. Bei Abweichungen vom Regelbetrieb (z.B. Ausfall der Zugnummernmeldeanlage, Störungen im selbsttätigen Streckenblock) muss das Belegblatt für den Zugleiter (Zlr) geführt werden.

zu § 6 (3)

In der Zugleitung und in der Bahnunterhaltung werden separate Fernsprechbücher geführt.

zu § 6 (5)

Dienstübergabe und –übernahme sind im Zugmeldebuch und im Übergabebuch nachzuweisen. Außerdem werden bei voller Funktionsfähigkeit der Rechner diese Angaben in der Kommunikationsanzeige (KA) dokumentiert.

2. Abschnitt:

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

zu § 7 (1)

Leiter im Sinne des § 7 (1) ist der öBL.

zu § 8 (2)

Die fahrdienstliche Verständigung wird über Signale bzw. über P-GSM geführt. Die Triebfahrzeugführer stellen sicher, dass auf den Triebfahrzeugen P-GSM vor Befahren der FVE-Strecke eingestellt ist. Die Zugleitung FVE wählt den jeweiligen Zug / Triebfahrzeugführer mittels Telefon (Basa) über die jeweilige Zugnummer an (siehe Beschreibung in der Zugleitung FVE).

Die Basa-Nr. der Zugleitung **ausschließlich für fahrdienstliche Meldungen und Notrufe** lautet

934 /91191 und vom Triebfahrzeug 901 934 /91191.

Die Gespräche werden mit Sprachspeicher aufgezeichnet.

Für alle anderen Telefonate ist die Zugleitung unter **0421 – 6880 491** zu erreichen.

EVU, die nicht über P-GSM verfügen, haben ihre Tf oder Tfz mit einem Mobiltelefon auszustatten. Jeder Tf dieser EVU meldet sich spätestens vor Befahren der FVE – Strecke bei der Zugleitung in Bremen – Farge mit Angabe der Mobilfunknummer sowie seiner Zugnummer(n) an. Alternativ können diese EVU die vorgenannten Angaben vorab per Fax bzw. bei der Fahrplanbestellung mitteilen.

Die fahrdienstliche Verständigung mit dem Fdl Bremen-Vegesack erfolgt über Streckenfernsprecher, im Störungsfall über das öffentliche Telefonnetz bzw. Basa 934 /91191. Die Gespräche werden im Sprachspeicher aufgezeichnet.

Notrufe erfolgen ebenfalls über Basa-Nr. 934 / 91191. Erscheint diese Nummer beim Tf im PGSM bzw. im Display, ist das Gespräch **unverzüglich anzunehmen**. Andere Gespräche sind sofort zu unterbrechen.

Eingehende Gespräche in der Zugleitung auf der Rufnummer 934 / 91191 sind mit absoluten Vorrang an zunehmen.

zu § 9 (1)

Abweichend von FV-NE Anlage 10 ist der Vordruck „Befehl„ KoRil der DB V408.0411V01 / V408.2411V01 (Anlage 1) zu verwenden. Diese sind als fahrdienstliche Unterlagen gem. § 6 (4) aufzubewahren.

zu § 10

Im Regelbetrieb entfallen die Meldungen nach dem Zugmelde- und Zugleitverfahren. Siehe hierzu SbV Teil D, „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“.

zu § 11 (1)

Im Regelbetrieb wird auf das Führen des „Belegblattes für den Zugleiter“ verzichtet. Siehe hierzu auch SbV Teil D, „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“. Auf das Führen des Meldebuches gem. Anlage 8 FV-NE wird gänzlich verzichtet.

zu § 12 (4)

Im Regelbetrieb wird auf die Abgabe von Zuglaufmeldungen verzichtet. Siehe hierzu auch SbV Teil D, „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“.

zu § 14

Die Prüfung des Fahrweges erfolgt im Regelbetrieb technisch. Siehe hierzu SbV Teil D, „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“.

zu § 15 u. § 16

Siehe hierzu SbV Teil D, „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“.

zu § 17 (11)

Fahren auf Sicht ist nicht zulässig.

zu § 20 (2)

Zugkreuzungen sind auf folgenden Betriebsstellen zugelassen:

Bf	Bremen-Aumund
Bft	Klinikum Bremen-Nord / Beckedorf
Bft	Bremen-Blumenthal
Bf	Bremen-Rönnebeck
Bf	Bremen-Farge

Siehe hierzu auch SbV Teil B, „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“.

zu § 21 (2)

Überholungen sind auf folgenden Betriebsstellen zugelassen:

Bf	Bremen-Aumund
Bft	Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf
Bft	Bremen-Blumenthal
Bf	Bremen-Rönnebeck

siehe hierzu auch SbV Teil B, „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“.

zu § 25 (5)

Hilfszüge dürfen bei Streckenruhe nicht verkehren.

zu § 26

Die zusätzlichen Regelungen in SbV, Teil D „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“, 4.5 sind zu beachten.

zu § 26 (2)

Planmäßige Sperrungen werden durch Betriebsanweisung, Betriebliche Anordnung oder Betra vom öBl angeordnet. Die Weisung für Fahrten in das Baugleis und im Baugleis ist dem Betriebspersonal auszuhändigen.

zu § 26 (8)

Siehe hierzu SbV Teil D, „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“.

zu § 27

Die zusätzlichen Regelungen in SbV, Teil D „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“, 4.6 sind zu beachten.

zu § 30 (3)

Entsprechende Regelungen werden im Einzelfall durch Dienstanweisung oder in der Betra getroffen.

zu § 30 (5)

Entsprechende Regelungen werden im Einzelfall durch Dienstanweisung oder Betra getroffen.

zu § 30 (7)

Das Nachfahren von Nebenfahrzeugen ist nicht gestattet.

3. Abschnitt:

Zugfahrdienst

zu § 31 (1, 4 e)

Das Zugpersonal darf beim Einsatz von Triebwagenzügen aus nur dem Triebfahrzeugführer (Tf) bestehen. Durch das einsetzende EVU sind entsprechende Regelungen zu treffen.

Die Einmann-Besetzung von Güterzügen ist gestattet.

zu § 31 (9)

Entsprechende Regelungen treffen die verantwortlichen Stellen der EVU.

Der BL der FVE, in dringenden Fällen der öBl, kann Anordnungen treffen, wenn betriebliche Notwendigkeit besteht. Bediensteten der FVE ist die Mitfahrt auf dem Triebfahrzeug bzw. im Führerraum aus dienstlichen Gründen grundsätzlich gestattet.

zu § 32 (1)

Die zulässige Länge der Reisezüge ist auf 110 m begrenzt. Die nutzbare Bahnsteiglänge beträgt im Regelfall 110 m. Abweichend hiervon beträgt die nutzbare Bahnsteiglänge im Bahnhof Bremen-Rönnebeck, Haltestelle Turner Straße, Gleis 21 in Richtung Bremen-Farge, 105 m.

Das EVU trifft Weisungen zur Sicherung der Reisenden, wenn Reisezüge die nutzbare Bahnsteiglänge überschreiten.

Die nutzbare Länge der Güterzüge Richtung Bremen-Farge ist auf 280 m und Richtung Bremen-Vegesack auf 210 m beschränkt.

zu § 32 (8)

Die höchstzulässige Radsatzlast beträgt 22,5 t. Die höchstzulässige Meterlast beträgt

8,0 t/m.

zu § 35 (2)

Über das Nachschieben von Zügen entscheidet der öBl oder dessen Vertreter.

zu § 35 (3)

Alle Fahrzeuge sind grundsätzlich mit dem Zug zu kuppeln.

zu § 38 (1)

Über das Führen von Fahrtberichten entscheiden die jeweiligen EVU.

zu § 41 (1)

Die erforderlichen Mindestbremshundertstel sind im Fahrplan angegeben. Es gilt die Bremstafel für 400 m Bremsweg.

zu § 44 (7)

Bei Vorbeifahrt eines Zuges an einem Halt zeigenden Signal haben zu beachten:

1. Der Triebfahrzeugführer

   (1) Wenn Sie an einem Halt zeigenden Signal unzulässig vorbeigefahren sind, müssen Sie sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Zugleiter verständigen. Dies gilt auch bei einer Zwangsbremsung durch PZB an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder einem Sperrsignal, das Sh 1 zeigt.

   (2) Wenn Sie an einer Stelle vorbeigefahren sind, an der nach Befehl zu halten war, müssen Sie sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Zugleiter verständigen.

   (3) Für die Weiterfahrt erteilt der Zugleiter Befehl 2.

2. Der Zugleiter

   (1) Sie müssen dem Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt Befehl 2 erteilen, auch wenn Sie das Signal nachträglich bedienen.

   (2) Sie dürfen den Befehl erst übermitteln, wenn Sie die Ankunftsmeldung des vorausgefahrenen Zuges eingeholt haben. Dies gilt auch, wenn der Triebfahrzeugführer Ihnen mitgeteilt hat, dass eine Zwangsbremsung durch PZB an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 zeigt, erfolgte.

   (3) Wurde an einem Ausfahrsignal unzulässig vorbeigefahren, mit dem eine Vorsignalisierung erfolgt, müssen Sie dem Tf eines signalgeführten Zuges auch mit Befehl 10 beauftragen, bis zum Erkennen des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren.

Das Zurücksetzen eines Zuges dürfen Sie anordnen, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen.

zu § 44 (19)

Siehe hierzu SbV Teil B, Beschreibung der örtlichen Verhältnisse.

zu § 45 (2) b), c)

Vorübergehende Langsamfahrstellen werden durch entsprechende Anweisung (La oder Betra) bekanntgegeben. Müssen Langsamfahrstellen kurzfristig eingerichtet werden, sind die Züge durch Befehl zu verständigen. Im Befehl ist ggf. „Lf-Signale fehlen“ einzutragen.

zu § 45 (3)

Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit für Personenzüge und Tfz-Leerfahrten beträgt 80 km/h, für Güterzüge 60 km/h.

zu § 47 (10)

Die zusätzlichen Regelungen in SbV, Teil D „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“, 4.7 sind zu beachten.

zu § 48 (9)

Siehe hierzu SbV Teil D, „Anweisung signalisierter Zugleitbetreib“.

4. Abschnitt:

Rangierdienst

zu § 51 (13)

Siehe SbV Teil B, „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“.

zu § 52

Weichenwärter ist der Zugleiter (Zlr) Bremen-Farge.

zu § 53 (5)

Siehe SbV Teil B, „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“.

zu § 53 (10)

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist außer beim Einsatz funkferngesteuerter Tfz nicht zulässig.

zu § 53 (11)

Rangieren mit Seil oder Kette ist nicht zulässig.

zu § 53 (12)

Das Verschieben mit fahrbaren Rangierhilfsmitteln ist nicht zulässig.

zu § 53 (13)

Das Verschieben durch Menschenkraft, mit Hilfe von Tieren, durch straßenfahrbare Geräte oder Kraftfahrzeuge ist nicht zulässig.

zu § 53 (14)

Das Verschieben durch Bahnfremde ist nicht zulässig.

zu § 54

Im Regelbetrieb sind alle fernbedienten Weichen und Gleissperren durch Rangierfahrstraßen signaltechnisch gesichert. Siehe hierzu auch SbV Teil D, „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“

zu § 55

Siehe auch SbV Teil C, Bahnübergänge

zu § 56 (1)

Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist auf der gesamten Infrastruktur der FVE nicht zulässig.

zu § 58

Festlegemittel sind auf dem Tfz zum Abstell-Ort mitzuführen. Für die Vorhaltung ist das jeweilige EVU zuständig. Weitere Regelungen zu den einzelnen Bahnhöfen siehe SbV Teil B, jeweils Abschnitt 4.3 und 4.4.

zu § 59 (2)

Ist das Rangieren über das Signal Ra 10 einer Betriebsstelle hinaus erforderlich, ist ein Befehl des Zlr erforderlich. Die Strecke ist bis zur nächsten Zuglaufstelle zu sperren.

zu § 60

Siehe SbV Teil B, „Beschreibung der örtlichen Verhältnisse“.

zu § 61 (2)

Siehe hierzu SbV Teil D, „Anweisung signalisierter Zugleitbetrieb“.

Bestimmungen zu den Anlagen der FV-NE

Zu Anlage 1 (Allgemein)

Es gelten zusätzlich:

DB-Richtlinie 492.1005 - Führen von elektrisch arbeitenden Eisenbahnfahrzeugen – und

DB-Richtlinie 462 - Betrieb des Oberleitungsnetzes -.

DB Richtlinie 997.01 – Oberleitungsanlagen planen, errichten und instand halten

Zu Anlage 1, I. (1)

Übersichtsplan mit Schaltanweisung (Ebsü) des Bahnhofs Bremen-Vegesack, der Strecke FVE, Notfallplan und Verzeichnis der Bereitschaftshabenden sind in der Zugleitung ausgelegt.

Zu Anlage 1, I. (5)

Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern dürfen nachstehende Gleise nicht befahren:

Bahnhof Bremen-Blumenthal aus Ri HBV:	Gleis 2, Ziel Signal 12N2
	Gleis 3, Ziel Signal 12G3X
aus Ri HBRF:	Gleis 2, Ziel Signal 12ZU2
Bahnhof Bremen-Rönnebeck aus Ri HBV:	Gleis 2, Ziel Signal Ne 5 (Agl)
Bahnhof Bremen-Farge aus Ri HBV:	Gleis 22, Ziel Signal 1422X
	Gleis 24, Ziel Signal 14G24X
	Gleis 22, Ziel Signal 14L22X
	Gleis 24, Ziel Signal 14G24
	Gleis 21, Ziel Signal 14G45X
	Gleis 21, Ziel Signal 14G46X
	Gleis 1, Ziel Signal 14L32Y

Die zugehörigen Fahrstraßen werden im Stellwerk mit F, -Bedienung angezeigt. Mit der rechten Maustaste ist eine bewusste Abfrage für den Zugleiter vorbereitet.
An der ÖBE wird diese bewusste Abfrage nicht wirksam.

Für den Tf ist das Signal El6 aufgestellt.

Zu Anlage 1, I. (6)

Fahrten mit gehobenen Stromabnehmer in spannungslose Abschnitte sind nicht zulässig.

Zu Anlage 1, II. (8)

Regel-Einspeisung erfolgt über Schalter Q 11 (nach Anordnung Zentralschaltstelle (Zes) über Schalter Q 12). Abschaltung der gesamten Strecke erfolgt nach Schaltantragstellung durch Zugleiter FVE an Zes. Der Fahrdienstleiter Bremen – Vegesack muss im Planfall seine Zustimmung erteilen. Dokumentation erfolgt im Schaltbuch (462.0101V03)

Abschaltung von Teilstrecken der FVE erfolgt mittels Handschalter ohne Beteiligung der Zes. Der jeweilige Schalterbediener beantragt die Abschaltung mittels Schaltgespräch in der Zugleitung. Dokumentationen seitens der Zugleitung und des Schalterbedieners erfolgen im Schaltbuch (462.0101V03) und (462.0101V01).

Der Zugleiter markiert den entsprechenden Abschnitt im jeweiligen Stationsrechner mittels **Merker F.**

Entsprechende Bahnerdung ist grundsätzlich zwingend erforderlich.

Zu Anlage 1, III. (12)

Meldung erfolgt unverzüglich an Zugleitung FVE (Unfallmeldestelle), die die sofortige Abschaltung veranlasst. Anschließend sind Zes und Fahrdienstleiter Bremen – Vegesack über die Ausschaltung zu verständigen.

zu Anlage 14 (A. 1)

Die Aufgaben sind dem Leiter der Infrastruktur übertragen. Augenscheinliche Mängel der Anlagen sind vom Zugpersonal umgehend dem Zlr zu melden, dieser veranlasst weiteres.

zu Anlage 17 (1)

Über das Verkehren von LÜ entscheidet der öBL und verfügt entsprechende Anweisungen für die betriebliche Durchführung.

II. Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB DS 301)

Abschnitt B - Die Signale -

VI. Langsamfahrsignale (Lf)

zu AB 51a.

Alle Signale sind rückstrahlend.

zu AB 62. und 66.

Anfangs- und Endscheiben (Lf 2 und Lf 3) werden immer aufgestellt.

XIII. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

Signal Fz 1

Rangierlokomotiven führen – auch als Tageszeichen - an Stelle des Signals Fz 1 beidseits das Spitzensignal Zg 1

XVII. Signale für Bahnübergänge (Bü)

Signal Bü 0 / Bü 1 („Überwachungssignale“)

Die Überwachungssignale sind als Signale des Bereichs ehem. DB (Bü 1 „weißes Blinklicht“) ausgeführt.

III. Zusatzbestimmungen zu den übrigen Betriebsvorschriften

zur BUVO-NE

zu 5.2

Unfallmeldestelle ist die Zugleitstelle Bremen-Farge, Basa-Nr.: 934 / 91191 oder öffentliches Telefonnetz Tel.: 0421 – 68 80 491.

zur DMV-NE in Verbindung mit der DAT

zu DMV-NE 3.1.1.1

Siehe zu DAT 1.4. (3).

zu DMV-NE 3.1.2.1 und DAT 1.4. (3)

Für den Erwerb der Streckenkenntnis sind Bestimmungen der VDV-Schrift 755 - Streckenkenntnis-Richtlinie - anzuwenden.
Zum Erwerb der Streckenkenntnis gehört auch die Kenntnis und Befähigung zur Bedienung der ÖBE.

Die Streckenkunde erlischt, wenn die Strecke länger als ein Jahr nicht befahren wurde.

zu DAT 1.4. (2)

Triebfahrzeugführer müssen mit der Fahrzeugbedienung soweit vertraut sein, dass sie ggf. geringe Mängel und Störungen zum Räumen der Strecke selbst beseitigen können.

Zur DB-Richtlinie 997.01

nachstehende Regelwerksnummern gelten bei der FVE

Regelwerknummer:	Titel:	Gültig ab:
997.0101	Oberleitungsanlagen; Allgemeine Grundsätze	01.01.2001
997.0101A01	Freizuhaltende Räume bei Oberleitung	01.01.2001
997.0101A99	Begriffe	01.01.2001
997.0104	Oberleitungsanlagen; Oberleitungsanlagen instandhalten	01.04.2003
997.0104V02	Stammkarte für Oberleitungen 2. Ordnung (gelb)	01.04.2003
997.0104V04	Betriebsblatt für Oberleitungen 2. Ordnung (gelb)	01.04.2003
997.0104V05	Beiblatt zum Betriebsblatt für Oberleitungen	01.04.2003
997.0104V06	Instandhaltungsübersicht	01.04.2003
997.0104V07	Liste über Fahrdrahtabnutzung	01.04.2003
997.0104V08	Liste über die Seitenlage kreuzender u. abgelenkter Fahrdrähte	01.04.2003
997.0104V09	Liste für die Auswertung der Messstreifen	01.04.2013
997.0104V10	Meldung über Kurzschlüsse im Oberleitungsnetz	01.04.2003
997.0104V11	Arbeitsblatt für den Einsatz bei Oberleitungsstörungen	01.04.2003
997.0131 Abs. 1 (8)	Technische Freigabe von Systemen, Baugruppen u. Bauteilen für Oberleitungsanlagen	01.10.2013

Ist in den vorgenannten Regelwerksnummern DB Netz AG genannt, gilt hier Betriebsleitung FVE.
Ist in den vorgenannten Regelwerksnummer EBA genannt, gilt hier OAB.

Zur VDV-Schrift 757 (Modul 9150101Z01)

Alle Züge müssen mit durchgehender Bremse gefahren werden.
Fahrzeuge, die nicht wirksam an die durchgehende Bremse angeschlossen werden können, dürfen nicht als Schlussfahrzeug laufen.
Ausnahmen bedürfen der Weisung des öBl.

Zur VDV-Schrift 757 (Modul 9150107-4(1))

Beim Rangieren sind alle Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen.

Teil B

Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Bahnhof Bremen-Aumund

Zuglaufmeldestelle (unbesetzt)
Km 2,6
Betriebsdienstliche Abkürzung: HBRN

Basa: 934 / 91191 (Zugleitung Bremen-Farge)
Telefon: 0421 / 688 04 91 (Zugleitung Bremen-Farge)
Fax: 0421 / 688 05 82 (Zugleitung Bremen-Farge)

1. Allgemeines

	Ri HBV	**Ri HBRF**
Grenzen	Esig 11A km 2,250	Esig11F km 3,110
Ra 10	km 2,320	km 2,915

2. Gleise

Gleis	**NL**	**Verwendung**	**Bemerkungen**
1	Ri HBRF: 177 m Ri HBV: 253 m	durchgehendes Hauptgleis	Bahnsteig 110 m
2	Ri HBRF: 177 m Ri HBV: 253 m	Hauptgleis	Bahnsteig 110 m

3. Zugfahrstraßen

Richtung HBRF

Einfahrt Gleis 1	11A.11N1
Einfahrt Gleis 2	11A.11N2
Ausfahrt Gleis 1	11N1.BU
Ausfahrt Gleis 2	11N2.BU
Durchfahrt	11A.BU

Richtung HBV

Einfahrt Gleis 1	11F.11P1
Einfahrt Gleis 2	11F.11P2
Ausfahrt Gleis 1	11P1.HBV
Ausfahrt Gleis 2	11P2.HBV
Durchfahrt	11F.HBV

Alle Einfahrten erfolgen im Regelfall nach Gleis 1. Bei Kreuzungen zwischen Personen- und Güterzügen fährt der Personenzug grundsätzlich nach Gleis 2 ein.

Züge, die die angegebene Nutzlänge überschreiten, dürfen in beiden Richtungen nur bei gesicherter Durchfahrt zugelassen werden.

4. Rangierdienst

Rangieren ist nicht zulässig, außer im Störungsfall nach Zustimmung des öBL.

Maßgebene Neigungen

Gleis	Neigung	Bemerkungen
1	Ri HBFR 0,7 ‰	
2	Ri HBFR 0,7 ‰	

4.1. Rangierfahrstraßen

Richtung HBRF

Gleis 11 nach Gleis 1	11L11X – 11N1
Gleis 11 nach Gleis 2	11L11X – 11N2
Gleis 1 nach Gleis 21 (Ra 10)	11N1 – 11G21X
Gleis 2 nach Gleis 21 (Ra 10)	11N2 – 11G21X

Richtung HBV

Gleis 21 nach Gleis 1	11L21Y – 11P1
Gleis 21 nach Gleis 2	11L21Y – 11P2
Gleis 1 nach Gleis 11 (Ra 10)	11P1 – 11G11Y
Gleis 2 nach Gleis 11 (Ra 10)	11P2 – 11G11Y

4.2. Bedienung Anschlussgleise

entfällt

4.3. Abstellen von Fahrzeugen

Das Abstellen von Fahrzeugen ist nicht zulässig

4.4. Abstellung von Triebwagen

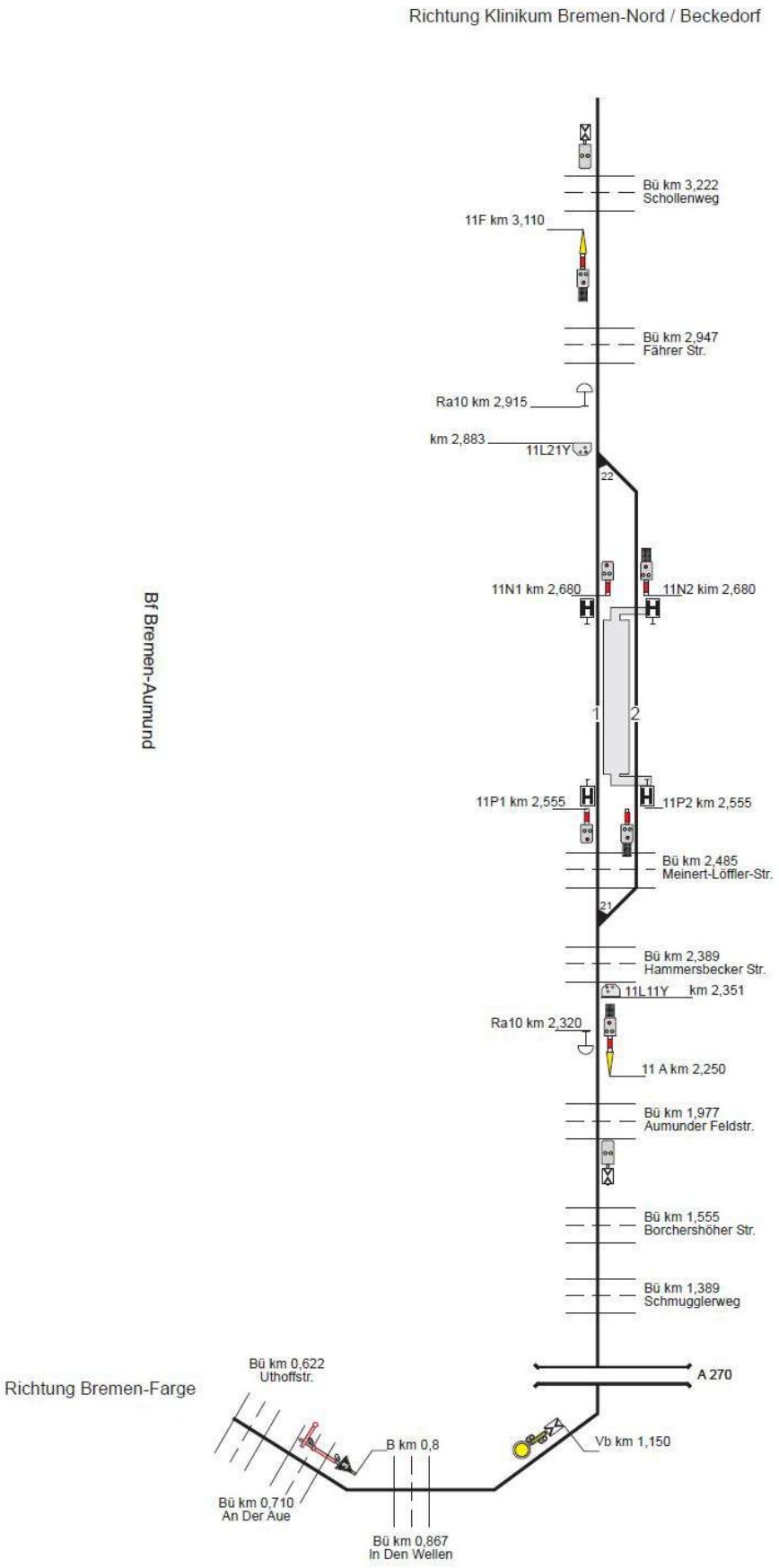
entfällt

5. Grenzen der Gleisfreimeldeanlage

Abschnitt	Anfang	Ende
221	Esig 11F	Ra10
121	Ra10	Ls 11L21Y
301	Asig 11N1	Ra12 11W22
201	Asig 11P1	Asig 11N1
101	Asig 11P1	Ra12 11W21
102	Ra12 11W21	Asig 11P2
202	Asig 11P2	Asig 11N2
302	Asig 11N2	Ra12 11W22
211	Ls 11X	Ra10
111	Esig 11A	Ra10
11B11	Esig 11A	Esig 10B

6. Unregelmäßigkeiten

Der Bahnhof Bremen-Aumund ist mit 4 Örtlichen Bedieneinheiten (ÖBE) ausgestattet. Diese sind an den Einfahrsignalen und an den Bahnsteigenden angeordnet. Für die Bedienung der ÖBE siehe Anlage 1.



Skizze: Bf Bremen-Aumund

Bahnhof Bremen-Blumenthal

Zuglaufstelle „Klinikum Bremen-Nord / Beckedorf“ (unbesetzt)
km 4,2
Betriebsdienstliche Abkürzung: HBKM

und

Zuglaufstelle „Bremen-Blumenthal“ (unbesetzt)
km 5,1
Betriebsdienstliche Abkürzung: HBRB

Basa: 934 / 91191 (Zugleitung Bremen-Farge)
Telefon: 0421 / 688 04 91 (Zugleitung Bremen-Farge)
Fax: 0421 / 688 05 82 (Zugleitung Bremen-Farge)

1. Allgemeines

	Ri HBV	**Ri HBRF**
Grenzen	Esig 12A km 3,841	Esig12F km 5,463
Ra 10	km 3,932	km 5,336

2. Gleise

Gleis	**NL**	**Verwendung**	**Bemerkungen**
1	Ri HBRF: 300 m Ri HBV: 132 m	durchgehendes Hauptgleis	Bahnsteig 110 m
2	Ri HBRF: 300 m Ri HBV: 232 m	Hauptgleis	Ohne Fahrdraht
3	Entfällt	Nebengleis	Ohne Fahrdraht Industriestammgleis
11	Entfällt	durchgehendes Hauptgleis	
21	Ri HBRF: 206 m Ri HBV: 211 m	durchgehendes Hauptgleis	Bahnsteig 110 m
22	Ri HBRF: 206 m Ri HBV: 211 m	Hauptgleis	Bahnsteig 110 m
31	Entfällt	durchgehendes Hauptgleis	
41	Entfällt	durchgehendes Hauptgleis	

3. Zugfahrstraßen

Richtung HBRF

Einfahrt Gleis 21	12A - 12ZR21
Einfahrt Gleis 22	12A - 12ZR22
Ausfahrt Gleis 21	12ZR21 - 12ZS31
Ausfahrt Gleis 22	12ZR22 - 12ZS31
Einfahrt Gleis 1	12ZS31 - 12N1
Einfahrt Gleis 2	**F**,12ZS31 - 12N2
Ausfahrt aus Gleis 1	12N1 - RB
Ausfahrt aus Gleis 2	12N2 - RB
Durchfahrt Gleis 21	12A - 12ZS31
Durchfahrt Gleis 21 und Einfahrt Gleis 1	12A - 12N1
Durchfahrt Gleis 21 und Durchfahrt Gleis 1	12A - RB
Ausfahrt Gleis 21 und Einfahrt Gleis 1	12ZR21 - 12N1
Ausfahrt Gleis 21 und Durchfahrt Gleis 1	12ZR21 - RB
Durchfahrt Gleis 1	12ZS31 - RB

Richtung HBV

Einfahrt Gleis 1	12F - 12ZU1
Einfahrt Gleis 2	**F**,12F - 12ZU2
Ausfahrt Gleis 1	12ZU1 - 12ZV31
Ausfahrt Gleis 2	12ZU2 - 12ZV31
Einfahrt Gleis 21	12ZV31 - 12P21
Einfahrt Gleis 22	12ZV31 - 12P22
Ausfahrt Gleis 21	12P21 - AU
Ausfahrt Gleis 22	12P22 - AU
Durchfahrt Gleis 1	12F - 12ZV31
Durchfahrt Gleis 1 und Einfahrt Gleis 22	12F - 12P22
Durchfahrt Gleis 1 und Durchfahrt Gleis 22	12F - AU
Ausfahrt Gleis 1 und Einfahrt Gleis 22	12ZU1 - 12P22
Ausfahrt Gleis 1 und Durchfahrt Gleis 22	12ZU1 - AU
Durchfahrt Gleis 22	12ZV31 - AU

Personenzüge in Richtung Bremen-Farge halten im Regelfall im Gleis 21 und Gleis 1. Personenzüge in Richtung Bremen-Vegesack halten im Regelfall im Gleis 1 und Gleis 22. Bei Kreuzungen zwischen Personen- und Güterzügen fährt der Güterzug nach Gleis 2 ein.

Züge, die die angegebene Nutzlänge überschreiten, dürfen in beiden Richtungen nur bei gesicherter Durchfahrt zugelassen werden.

4. Rangierdienst

Maßgebende Neigungen

Gleis	Neigung	Bemerkungen
1	Ri HBFR 0,1 ‰	
2	Ri HBFR 0,1 ‰	
21	Ri HBFR 0,8 ‰	
22	Ri HBFR 0,8 ‰	

4.1. Rangierfahrstraßen

Richtung HBRF

Gleis 11 nach Gleis 21	12L11X – 12ZR21
Gleis 11 nach Gleis 22	12L11X – 12ZR22
Gleis 21 nach Gleis 31	12ZR21 – 12ZS31
Gleis 22 nach Gleis 31	12ZR22 – 12ZS31
Gleis 31 bis WA 12W33	12ZS31 – 12L31X
WA W33 nach Gleis 1	12L31X – 12N1
WA W33 nach Gleis 2	**F**,12L31X – 12N2
WA W33 nach Gleis 3	**F**,12L31X – 12G3X
Gleis 1 nach Gleis 41 (RA 10)	12N1 – 12G41X
Gleis 2 nach Gleis 41 (RA 10)	12N2 – 12G41X
Gleis 11 durch Gleis 21 nach Gleis 31	12L11X – 12ZS31
Gleis 31 nach Gleis 1	12ZS31 – 12N1
Gleis 31 nach Gleis 2	12ZS31 – 12N2
Gleis 31 nach Gleis 3	12ZS31 – 12G3X
WA W33 durch Gleis 1 nach Gleis 41 (RA 10)	12L31X – 12G41X

Richtung HBV

Gleis 41 nach Gleis 1	12L41Y – 12ZU1
Gleis 41 nach Gleis 2	**F**,12L41Y – 12ZU2
Gleis 1 nach Gleis 31	12ZU1 – 12ZV31
Gleis 2 bis WE W33	12ZU2 – 12L2Y
WE W33 nach Gleis 31	12L2Y – 12ZV31
Gleis 3 nach Gleis 31	12L3Y – 12ZV31
Gleis 31 nach Gleis 21	12ZV31 – 12P21
Gleis 31 nach Gleis 22	12ZV31 – 12P22
Gleis 21 nach Gleis 11 (RA 10)	12P21 – 12G11Y
Gleis 22 nach Gleis 11 (RA 10)	12P22 – 12G11Y
Gleis 41 durch Gleis 1 nach Gleis 31	12L41Y – 12ZV31
Gleis 2 nach Gleis 31	12ZU2 – 12ZV31
Gleis 3 nach Gleis 22	12L3Y – 12P22
Gleis 31 durch Gleis 21 nach Gleis 11 (RA 10)	12ZV31 – 12G11Y

4.2. Bedienung Anschlussgleise

4.2.1. BGG Bremen (Egerland)

Der Ablauf der Zustellung von Wagen in den Anschluss BGG hängt davon ab, ob sich bereits Wagen im Anschluss befinden oder nicht:
a) Anschluss vollständig frei
Züge aus Richtung HBV fahren durch Gleis 21 und enden im Gleis 31 am Signal „12ZS31“. Weiterfahrt erfolgt als gezogene Rangierfahrt über Gleis 3 in den Anschluss. Der Übergang der Zugfahrt in die Rangierfahrt ohne Halt ist nicht zulässig
b) Fahrzeuge im Anschluss
Züge aus Richtung HBV enden im Gleis 2. Nach Umsetzen des Tfz zieht Rangierfahrt nach Gleis 31 bis hinter Signal „12L31X“ vor. Von dort erfolgt Anschlussbedienung als geschobene Rangierfahrt.
Vor Abfahrt im Anschluss muss die Zustimmung des Zugleiters eingeholt werden.
Rangierfahrten aus dem Anschluss erfolgen nach Gleis 31 und enden am Signal „12ZV31“. Die Rangierfahrt kann ohne Halt in die Zugfahrt übergehen.

Die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst der BGG ist zu beachten.

4.3. Abstellen von Fahrzeugen

Das Abstellen von Fahrzeugen ist nur im Gleis 2 vorübergehend und unter Bewachung zulässig. Der Wagenzug ist mit einer Feststellbremse oder 2 Hemmschuhen in Richtung HBFR zu sichern.

4.4. Abstellung von Triebwagen

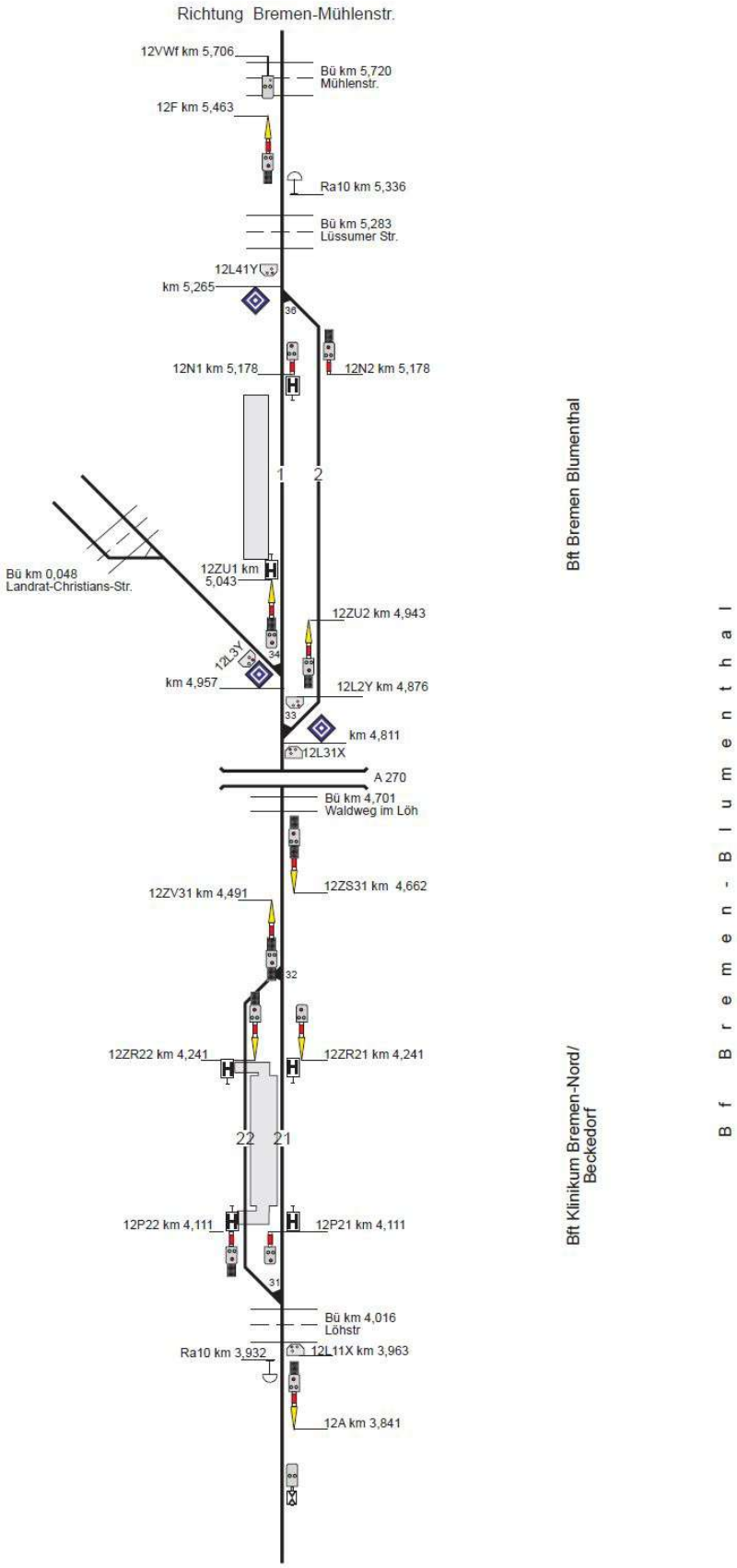
entfällt

5. Grenzen der Gleisfreimeldeanlage

Abschnitt	Anfang	Ende
241	Esig 12F	Ra10
141	Ra10	Ls 12L41Y
101	Asig 12N1	Zsig 12ZU1
202	Asig 12N2	Zsig 12ZU2
102	Ra12 12W33	Zsig 12ZU2
331	Zsig 12ZS31	Ls 12L31X
231	Zsig 12ZV31	Zsig 12ZS31
131	Zsig 12ZV31	12W32
322	Zsig 12ZR22	Ra12 12W32
222	Asig 12P22	Zsig 12ZR22
122	Asig 12P22	Ra12 12W31
121	Ra12 12W31	Asig 12P21
221	Asig 12P21	Zsig 12ZR21
321	Zsig 12ZR21	Ra12 12W32
12B11	Esig 12A	Esig 11F

6. Unregelmäßigkeiten

Der Bahnhof Bremen-Blumenthal ist mit 6 Örtlichen Bedieneinheiten ausgestattet. Diese sind jeweils an den Einfahrsignalen und an den Bahnsteigenden angeordnet.
Für die Bedienung der ÖBE siehe Anlage 1.



Skizze: Bf Bremen-Blumenthal

Bahnhof Bremen-Rönnebeck

Zuglaufstelle (unbesetzt)
km 7,8
Betriebsdienstliche Abkürzung: HBRR

Basa: 934 / 91191 (Zugleitung Bremen-Farge)
Telefon: 0421 / 688 04 91 (Zugleitung Bremen-Farge)
Fax: 0421 / 688 05 82 (Zugleitung Bremen-Farge)

1. Allgemeines

	Ri HBV	**Ri HBRF**
Grenzen Gleis a	Esig. 13A km 7,300	Esig. 13F km 8,112
Ra 10	Entfällt	Entfällt
Gleis b	Esig. 13A Km 7,300	Esig. 13G Km 8,112

2. Gleise

Gleis	**NL**	**Verwendung**	**Bemerkungen**
21	Nl 280 m	durchgehendes Hauptgleis	
2	Nl 270 m	Gleis 2	Ab Weiche 42 ohne Fahrdraht

3. Zugfahrstraßen

Richtung HBRF

Durchfahrt Richtung Bremen-Farge	
Gleis 21	13A - 13N21
Gleis 21	13N21 - 13FR
Gleis 2	13A - 13N2
Gleis 2	13N2 - 13FR

Richtung Tanklager

Gleis 2	**F**,13N2 - 13G602X

Richtung HBV

Durchfahrt Richtung Bremen-Vegesack	
Gleis 21	13F - 13P21 13P21 - 13BU
Gleis 2	13F - 13P2 13P2 - 13BU
Durchfahrt Richtung Bremen-Vegesack	
Anschluss Tanklager	13G - 13P2 13P2 - 13BU

Züge für den Anschluss Tanklager fahren aus Richtung HBV in Gleis 2 ein und enden am Signal Ne5 (H-Tafel km 8,400).
Züge aus dem Anschluss Tanklager in Richtung HBV beginnen im Gleis 2 am Signal „13G“ (km 8,112)
Der Signalabstand zwischen dem KS-Signal 13N2 und der H-Tafel im Gleis 2 beträgt abweichend 520m.

4. Rangierdienst

Rangierfahrten sind nur zulässig zwischen Signal Ne5 (Haltetafel) und dem Anschluss Tanklager.

Maßgebende Neigungen

Gleis	Neigung	Bemerkungen
2	Ri HBV-4,9 ‰	

4.1. Rangierfahrstraßen

entfällt

4.2. Bedienung Anschlussgleise

4.2.1. Bundeswehrdienstleistungszentrum Schwanewede (BwDLZ), Tanklager

Rangierfahrten in den Anschluss beginnen am Signal Ne 5 (H-Tafel in km 8,400) im Tanklager-Gleis (P1). Die Durchführung der Rangierfahrten erfolgt gemäß 4. Abschnitt FV-NE.
Vor der Abfahrt sind die Bahnübergänge mittels ET 1b (8,4/8,6/8,7/ET1 8,8) in Höhe der H-Tafel einzuschalten.

Rangierfahrten in den Anschluss dürfen grundsätzlich erst erfolgen, wenn das Bahnpersonal des Tanklagers der Einfahrt ins Tanklager zugestimmt hat. Erst nach telefonischer Zustimmung des Bahnpersonals des Tanklagers ist die Code-Karte vor die Eingabetastatur zu halten bis die Quittung mittels grüner Kontrollleuchte erfolgt.
Ohne grüne Kontrollleuchte darf die Rangierfahrt nicht beginnen. Das Bahnpersonal des Tanklagers ist zu verständigen.

Rangierfahrten aus dem Anschluss mit einer Länge bis 170 m müssen spätestens am Signal Ra 11 in km 8,463 (vor BÜ „Am Rottpohl“), und bei einer Länge von mehr als 170 m am Signal Ra 11 (mit Zusatzschild) im Tanklager die Zustimmung des Zugleiters zur Weiterfahrt einholen. Signal RA11 vor dem BÜ „Am Rottpohl“ in km 8,463 ist aufgrund Profileinschränkung als Zwergsignal ausgeführt.

Die Rangierfahrt endet am Signal 13 G. Der Übergang von Rangierfahrt in eine Zugfahrt ohne Halt ist zulässig.

Rangiereinheiten die in den Anschluss zurücksetzen wollen, dürfen bis maximal zum ÜSW 2b 8,7 in km 8,750 vorziehen.

Rangierfahrten die im Tanklagerbereich rangieren und über die Weichen 24 bzw. 25 fahren, müssen den Rangierschalter (8,8) für den BÜ „Eylmannstraße“ schalten. Dadurch wird die Funktion der AUTO-ET für die BÜ „B74n“ (km 8,739) und „Samlandstraße“ (km 8,671) deaktiviert.

Rangierfahrten die über den BÜ 8,835 hinaus rangieren wollen und keine Zustimmung des Zugleiters zur Weiterfahrt haben, müssen zusätzlich die UT-Taste (UT 2b 8,4) schalten, um die Einschaltung des BÜ „Am Rottpohl“ in km 8,400 zu deaktivieren.

Die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst der Anschlussbahn des BwDLZ ist zu beachten.

4.3. Abstellen von Fahrzeugen

Das Abstellen von Fahrzeugen ist nicht zulässig.

4.4. Abstellung von Triebwagen

entfällt

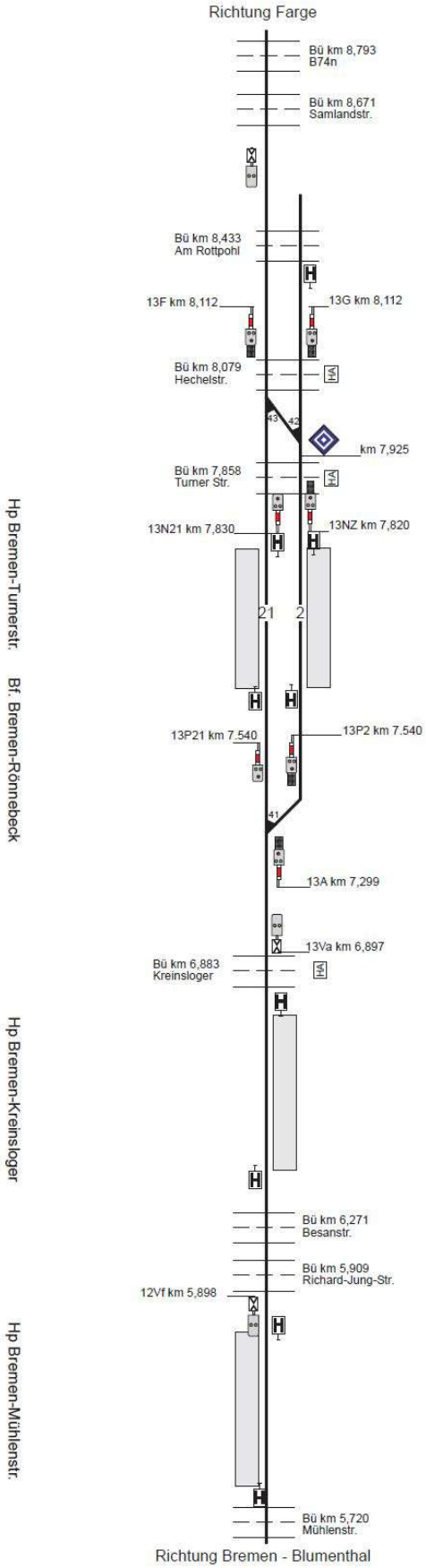
5. Grenzen Gleisfreimeldeanlage

Abschnitt	Anfang	Ende
13G602	Esig 13G	Ne5-km 8,400
13B11	Esig 12F	Esig 13A
13B11	Esig. 12F	WA13 W41
13W41	WA13 W41	WE13 W41
GI201	WE13 W41	Asig. 13P21
G301	Zsig. 13P21	Sig. 13N21
G401	Zsig. 13N21	WE13 W43
W13W43	WE13 W43	WA13 W43
G501	WA13 W43	Esig. 13F
14B11	Esig. 13F	Esig. 14A
G202	WE W41	Asig. 13P2
G302	Asig. 13P2	Zsig. 13N2
G402	Zsig. 13N2	WA13 W42
13W42	WA13 W42	WE13 W42
G502	WE13 W42	Esig. 13G
13G602	Esig. 13G	13G602a 13G602b 13G602c
13W42	(„- Lage“) WA13 W42	Weichenverbindung 13 W42/W43
13W43	(„- Lage“) 13W42/W43	WA 13/W43

6. Unregelmäßigkeiten

Der Bahnhof Bremen-Rönnebeck ist mit 4 Örtlichen Bedieneinheiten (ÖBE) ausgestattet.
Diese sind an den Einfahrsignalen sowie an den Bahnsteigenden angeordnet.

Für die Bedienung der ÖBE siehe Anlage 1.



Skizze: Bf Bremen-Rönnebeck

Bahnhof Bremen-Farge

Zugleitstelle
km 10,4
Betriebsdienstliche Abkürzung: HBRF

Basa: 934 / 91191 (Zugleitung Bremen-Farge)
Telefon: 0421 / 688 04 91 (Zugleitung Bremen-Farge)
Fax: 0421 / 688 05 82 (Zugleitung Bremen-Farge)

1. Allgemeines

	Ri HBV	Ri HBRF	Ri Schwanewede
Grenzen	Esig 14A km 9,360	Gleisabschlüsse km 10,685	Trapeztafel km 10,040
Ra 10	km 9,480		

2. Gleise

Gleis	NL	Verwendung	Bemerkungen
1	Ri HBRF:110 m Ri HBV: 110 m	durchgehendes Hauptgleis	Bahnsteig 110 m
11	Entfällt	durchgehendes Hauptgleis	
21	Entfällt	durchgehendes Hauptgleis	
22	Ri HBRF:300 m Ri HBV: 300 m	Hauptgleis	Ohne Fahrdraht Einfahrgleis Werkstatt
23	Entfällt	Nebengleis	Ohne Fahrdraht Zufahrtgleis Werkstatt
24	Ri HBRF:300 m Ri HBV: 300 m	Hauptgleis	Ohne Fahrdraht Verbindungsgleis An-schluss Bundeswehr
25	355 m	Anschlussgleis	Ohne Fahrdraht Bundeswehr
26	355 m	Anschlussgleis	Ohne Fahrdraht Bundeswehr
41	105 m	Nebengleis	Abstellgleis Triebwagen
42	105 m	Nebengleis	Abstellgleis Triebwagen
45	205 m	Anschlussgleis	Ohne Fahrdraht GDF Suez
46	105 m	Anschlussgleis	Ohne Fahrdraht GDF Suez
61	91 m	Nebengleis	Ohne Fahrdraht Tankstelle, Abstellung
62	90 m	Nebengleis	Ohne Fahrdraht Tankstelle, Abstellung
63	81 m	Nebengleis	Ohne Fahrdraht Abstellung
64	64 m	Nebengleis	Ohne Fahrdraht Abstellung
71	29 m	Nebengleis	Ohne Fahrdraht Hallengleis
72	29 m	Nebengleis	Ohne Fahrdraht Hallengleis
74		Nebengleis	Ohne Fahrdraht Hallengleis

3. Zugfahrstraßen

Richtung HBRF

Einfahrt Gleis 21	14A-14ZR21
Einfahrt Gleis 22	**F**,14A-14L22X
Einfahrt Gleis 24	**F**,14A-14G24X
Einfahrt Gleis 1	14ZR21-14L1X
Durchfahrt Gleis 21 und Einfahrt Gleis 1	14A-14L1X

Richtung HBV

Ausfahrt Gleis 1	14ZU1-14P21
Ausfahrt Gleis 21	14P21-RB
Ausfahrt Gleis 22	14P22-RB
Ausfahrt Gleis 24	14P24-RB
Ausfahrt Gleis 1 und Durchfahrt Gleis 21	14ZU1-RB

Personenzüge beginnen und enden im Gleis 1. Ein- und Ausfahrt erfolgen im Regelfall über Gleis 21. Güterzüge beginnen und enden im Regelfall in Gleis 22.

Der Signalabstand zwischen dem KS-Signal 14A und dem Signal Ne 1 im Gleis 24 beträgt abweichend 680m.

4. Rangierdienst

Maßgebende Neigungen

Gleis	Neigung	Bemerkungen
22	Ri HBFR 4,2 ‰	Im Regelfall keine Abstellung zulässig
41	Ri HBV 0,7 ‰	
42	Ri HBV 0,7 ‰	
61	Ri HBFR 2,0 ‰	
62	Ri HBFR 2,0 ‰	
63	Ri HBFR 2,0 ‰	
64	Ri HBFR 2,0 ‰	
71		
72		
74		

4.1 Rangierfahrstraßen

Richtung HBRF

Gleis 11 nach Gleis 21	14L11X – 14ZR21
Gleis 11 nach Gleis 22	**F**,14L11X – 14L22X
Gleis 11 nach Gleis 24	**F**,14L11X – 14G24X
Gleis 21 nach Gleis 1	14ZR21 - 14L1X
Gleis 21 nach Gleis 45	**F**,14ZR21 - 14G45X
Gleis 21 nach Gleis 46	**F**,14ZR21 - 14G46X
Gleis 22 nach Gleis 32	14L22X – 14L32X
Gleis 23 nach Gleis 32	14L23X – 14L32X
Gleis 32 nach Gleis 1	14L32X – 14L1X
Gleis 32 nach Gleis 45	14L32X – 14G45X
Gleis 32 nach Gleis 46	14L32X – 14G46X
Gleis 1 nach Gleis 41	14L1X – 14G41X
Gleis 1 nach Gleis 42	14L1X – 14G42X
Gleis 11 durch Gleis 21 nach Gleis 1	14L11X – 14L1X
Gleis 22 nach Gleis 1	14L22X – 14L1X
Gleis 22 nach Gleis 45	14L22X – 14G45X
Gleis 22 nach Gleis 46	14L22X – 14G46X

Richtung HBV

Gleis 41 nach Gleis 1	14L41Y – 14ZU1
Gleis 42 nach Gleis 1	14L42Y – 14ZU1
Gleis 1 nach Gleis 21	14ZU1 – 14P21
Gleis 1 nach Gleis 32	**F**,14ZU1 – 14L32Y
Gleis 45 nach Gleis 21	14L45Y – 14P21
Gleis 45 nach Gleis 32	14L45Y – 14L32Y
Gleis 46 nach Gleis 21	14L46Y – 14P21
Gleis 46 nach Gleis 32	14L46Y – 14L32Y
Gleis 32 nach Gleis 22	14L32Y – 14P22
Gleis 32 nach Gleis 23	14L32Y – 14G23Y
Gleis 21 nach Gleis 11 (RA 10)	14P21 – 14G11Y
Gleis 22 nach Gleis 11 (RA 10)	14P22 – 14G11Y
Gleis 24 nach Gleis 11 (RA 10)	14P24 – 14G11Y
Gleis 25/26 nach Gleis 11 (RA 10)	14LW53Y – 14G11Y
Gleis 1 durch Gleis 21 nach Gleis 11 (RA 10)	14ZU1 – 14G11Y
Gleis 1 nach Gleis 23	14ZU1 – 14G23Y
Gleis 45 nach Gleis 22	14L45Y – 14P22
Gleis 45 nach Gleis 23	14L45Y – 14G23Y
Gleis 46 nach Gleis 22	14L46Y – 14P22
Gleis 46 nach Gleis 23	14L46Y – 14G23Y

4.2. Bedienung Anschlussgleise

4.2.1 GDF Suez und Lz-Fahrten von Tfz zur Werkstatt

Züge aus Richtung HBV fahren im Regelfall nach Gleis 22 ein und enden am Signal 14L22X. Weiterfahrt erfolgt als Rangierfahrt in die Gleise 45/46 (GDF Suez) oder über Gleis 32 in den Werkstattbereich (Tfz zur Werkstatt). Der Übergang der Zugfahrt in die Rangierfahrt ohne Halt ist nicht zulässig.
Rangierfahrten aus dem Anschluss GDF Suez Kraftwerke bzw. Werkstattbereich fahren im Regelfall nach Gleis 22 bis zum Signal 14P22. Zugfahrten Richtung HBV beginnen am Signal 14P22. Der Übergang von Rangierfahrt in eine Zugfahrt kann ohne Halt erfolgen.
Für Züge (Rangierfahrten ab Zwischensignal Bremen-Farge) in den Anschluss GDF SUEZ ist seitens der Zugleitung FVE jeweils vor Abfahrt in Bremen-Blumenthal die Zustimmung des Anschlusspersonals unter:

Tel. Leitstand Bekohlung: **0421 – 6881 – 290**

einzuholen. Die Zustimmung ist vor der Abfahrt der jeweiligen Züge zwingend erforderlich.

Für sämtliche Güterzüge Richtung Bremen-Vegesack ist seitens der Zugleitung FVE vor Abfahrt in Bremen-Blumenthal mit dem Fahrdienstleiter Bremen-Vegesack sicher zu stellen, dass der jeweilige Zug in Bremen-Vegesack einfahren kann.
Die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst der Anschlussbahn GDF SUEZ ist zu beachten.

4.2.2 Anschlussbahn Bundeswehrdienstleistungszentrum Schwanewede

Züge aus Richtung HBV fahren nach Gleis 24 ein und enden am Signal Ne5. Weiterfahrt erfolgt als Rangierfahrt. Der Übergang der Zugfahrt in die Rangierfahrt kann ohne Halt erfolgen.
Rangierfahrten aus dem Anschluss müssen sich am Signal Ra 11 in km 1,0 der Anschlussbahn melden und vor der Einfahrt nach Gleis 24 die Zustimmung des Zugleiters einholen. Zugausfahrten aus Gleis 24 in Richtung HBV sind möglich (Signal 14P24). Der Übergang von Rangierfahrt in eine Zugfahrt ohne Halt ist nicht zulässig

Bei Rangierfahrten aus den Gleisen 21 und 22 nach Gleis 24 bis 25 und umgekehrt sind die jeweiligen Einschaltkontakte für den BÜ 8,739/8,671 unwirksam. Der BÜ km 9,525 wird mittels Rangierfahrstraße eingeschaltet und zugbewirkt ausgeschaltet.
Für Rangierabteilungen, die größer als 30 m sind, ist das Streckengleis durch den Zugleiter zu sperren. Das Wenden der Rangierfahrt erfolgt am Signal 14L11X.
Die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst der Anschlussbahn des BwDLZ ist zu beachten.

4.3 Abstellen von Fahrzeugen

Das Abstellen von Fahrzeugen in den Gleisen 22 und 24 ist nicht zulässig. Abgestellte Wagen in den Gleisen 25 und 26 sind zusätzlich zu der erforderlichen Sicherung gem. FV-NE § 58 (2) mit einem abschließbaren Radvorleger am letzten Wagen in Richtung HBV zu sichern.
Fahrzeuge können in den Gleisen 41, 42, 61 und 63 abgestellt werden. Gleise 61 und 63 sind für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmer nicht befahrbar.

4.4 Abstellung von Triebfahrzeugen

Triebwagen können in den Gleisen 41, 42, 61 und 63 abgestellt werden, wobei die Gleise 61 und 63 für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer nicht befahrbar sind. Überführung aus und nach Gleis 1 erfolgt mittels Rangierfahrten. Die Einschaltung der BÜ km 10,121 und km 10,335 erfolgen mit Einstellung der jeweiligen Rangierfahrstraße.
In den Gleisen 41 und 42 dürfen abgestellte Triebfahrzeuge die Nutzlänge sowie die Lichtsperrsignale 14L41Y bzw. 14L42Y bis zum Signal Ra 11 überschreiten.
Für in Gleis 41 und 42 beginnende Fahrten gilt: zeigen die Signale 14L41Y bzw. 14L42Y das Signalbild Sh1 gilt die Zustimmung des Wärters zur Vorbeifahrt am Ra 11 als erteilt.
Für Fahrten, die zwischen den Signalen 14L41Y bzw. 14L42Y und dem RA 11 beginnen gilt: Vor Vorbeifahrt am Ra 11 ist die Zustimmung des Wärters einzuholen.
Zugfahrten aus Richtung Bremen-Vegesack enden bei belegter Weiche 58 am Signal 14 ZR 21. Weiterfahrt nach Gleis 1 erfolgt als Rangierfahrt.

S-Bahnzüge dürfen nach Ankunft in Bremen-Farge (Gleis 1) stehen bleiben, sofern die Klimaanlagen ausgeschltet sind und das Geis nicht anderweitig benötigt wird (Entscheidung Zugleitung).
Die Klimaanlagen sind unverzüglich nach Ankunft auszuschalten und frühestens 2 Minuten vor Abfahrt wieder einzuschalten.

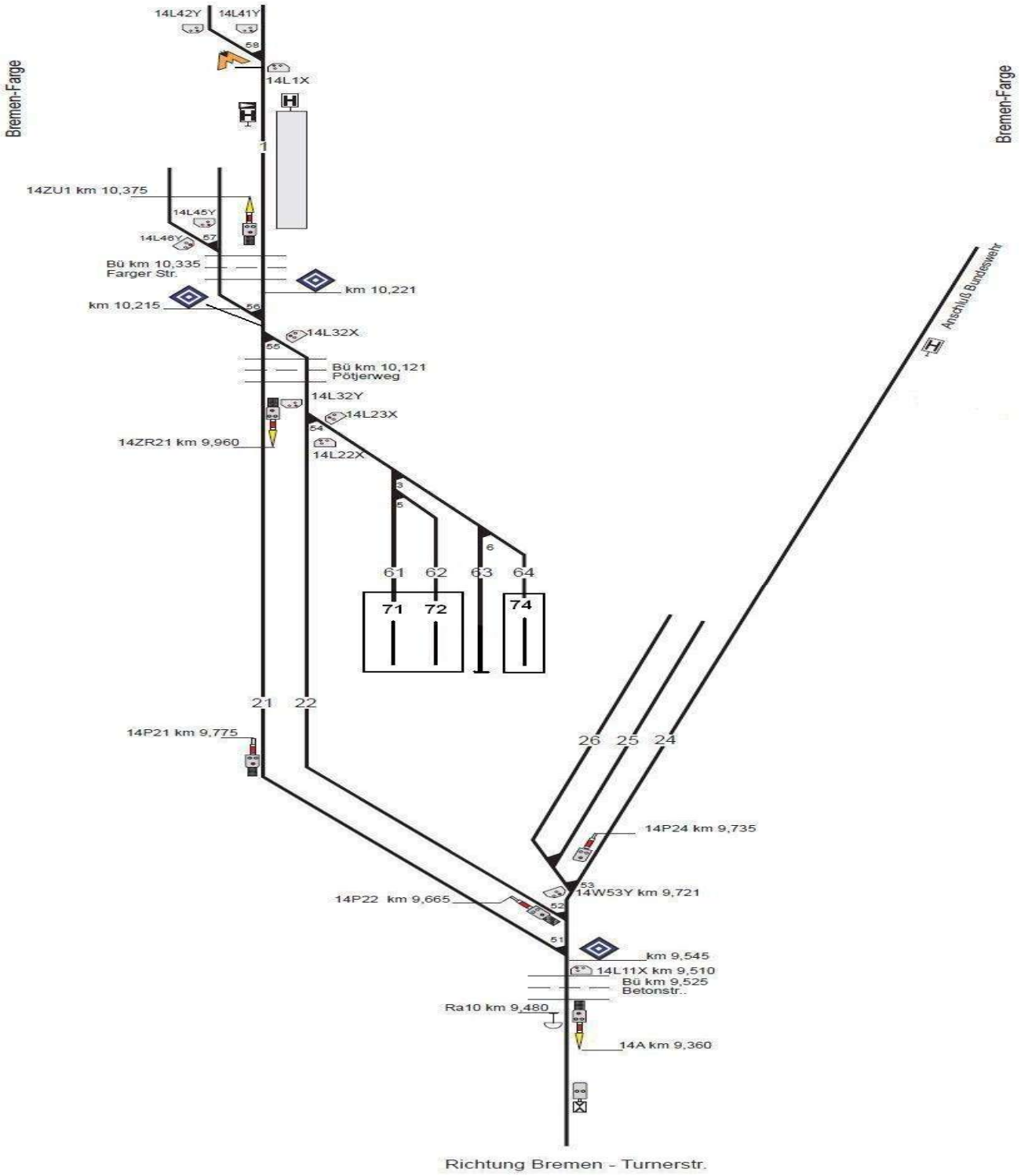
Mit eingeschalteter Klimaanlage bzw. geplanter anderweitiger Nutzung des Gleises 1, ist dieses auf Anordnung des Zugleiters unverzüglich zu räumen. Die S-Bahnzüge werden dann in die Gleise 41 bzw. 42 hinter die Signale 14L41Y bzw. 14L42Y geleitet.
In diesem Fall ist empfehlenswert, dass sämtliche Fahrgäste das Fahrzeug verlassen. 2 Minuten vor der planmäßigen Abfahrt Richtung Bremen-Vegesack darf der Zug am Bahnsteig bereitgestellt werden.

45. Grenzen der Gleisfreimeldeanlage

Abschnitt	Anfang	Ende
141	Ra12 14W58	Prellbock
142	Ra12 14W58	Prellbock
45	Ra12 14W57	Ls 14L45Y
46	Ra12 14W57	Ls 14L46Y
201	Zsig 14ZU1	Spitze 14W58
101	Ra12 14W56	Zsig 14ZU1
321	Zsig 14ZR21	Ra12 14W55
221	Ra12 14W51	Zsig 14ZR21
111	Ra10	Ls 14L11X
122	Ra12 14W52	Ls 14L22X
222	Ls 14L22X	Ra12 14W54
132	Spitze 14W53	Ls 14L32X
124	Ra12 14W53	Ne5
14B11	Esig 13F	Esig 14A

6. Unregelmäßigkeiten

Der Bahnhof Bremen-Farge ist mit 5 Örtlichen Bedieneinheiten (ÖBE) ausgestattet. Diese sind jeweils am Einfahrsignal 14A, am Ausfahrsignal 14P21, am Zwischensignal 14ZR21 und an den Enden der Bahnsteige angeordnet. Für die Bedienung der ÖBE siehe Anlage 1.



Skizze: Bf Bremen-Farge

Teil C

Bahnübergänge

1. Verzeichnis der Bahnübergänge
2. Beschreibung der Bahnübergangssicherungs-anlagen

1. Verzeichnis der Bahnübergänge

BÜ in km	Straße	Seite
0,622	Uhthoffstraße	45 – 47
0,710	An der Aue	48 – 50
0,867	In den Wellen	51 – 53
1,389	Schmugglerweg	54 – 56
1,555	Borchshöher Straße	57 – 59
1,977	Aumunder Feldstraße	60 – 62
2,389	Hammersbecker Straße	63 – 65
2,482	Meinert-Löffler-Straße	66 – 68
2,947	Fährer Straße	69 – 71
3,222	Schollenweg	72 – 74
4,016	Löhstraße	75 – 77
4,701	Waldweg „Im Löh“	78 – 80
0,048	Landrat-Christians-Straße Abzweig „Egerland“ (Anschlussgleis)	42 – 44
5,283	Lüssumer Straße	81 – 83
5,720	Mühlenstraße	84 – 86
5,909	Richard-Jung-Straße	87 – 89
6,271	Besanstraße	90 – 92
6,883	Kreinsloger	93 – 95
7,858	Turnerstraße	96 – 98
8,072	Hechelstraße	99 – 101
8,433	Am Rottpohl	102 – 104
8,671	Samlandstraße	105 – 107
8,739	B 74n	108 – 110
8,835	Claus-von-Lübken-Straße (Anschlussgleis)	111 – 113
9,525	Betonstraße	114 – 116
10,121	Pötjerweg	117 – 119
10,335	Farger Straße	120 – 122

2. Beschreibung der Bahnübergangssicherungsanlagen

Zusatzbestimmungen zur SbV Anlage C der FVE
für die
Bahnübergangssicherungsanlagen

in km 0,048 (BGf GmbH)

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

im Bf Bremen - Blumenthal

Bauform:	BUES 2000 LzH/F-ÜS **in km 0,048** Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken ÜS = Tf überwacht durch Signal „BÜ1“ F = Fernüberwacht
Bedienungsanweisung:	Zuggesteuerte „Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Zugleiter Bremen-Farge
Wirksamkeitsschaltung (WK):	nein
AUTO - HET:	ja
Rangierschalter:	ja
Zeitüberschreitungsmeldung:	ja
Anrückmeldung	nein
Handeinschaltung	ja, ET1/AT1 LCS am Bahnübergang

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt aus Richtung1 mittels ET1/AT1 0,048 und aus Richtung 2 zuggesteuert.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Egerland
0,048	km 0,064 $ÜS1_{LCS}$	km 0,248 $ÜS2_{LCS}$

Überwachung der BÜ-Anlage durch den Tf.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
0,048	ET1/AT1 $_{0,048}$	FS 2/12$_{0,049}$ Km 0,401

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle getroffen.

Zusatzbestimmungen zu Modul 482.9033*
für die
Bahnübergangssicherungsanlagen

in km 0,622 (FVE Infrastruktur)

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen - Vegesack und Bremen - Aumund

*Modulnummer ist nur für Stellwerkspersonal „Vf“ relewand.

Bauform:	BUES 2000 LzH/F-Hp **in km 0,622** Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken Hp = Signalgesteuerter Anlagenteil F = fernüberwacht
Bedienungsanweisung:	Modul 482.9033 „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Bf Bremen – Vegesack; Stw „Vf“
Unwirksamkeitstasten (UT):	nein
AUTO - HET:	ja
Rangierschalter:	nein
Zeitüberschreitungsmeldung:	nein
Anrückmelder aus Richtung 2:	ja

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt aus Richtung1 signalgesteuert.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
0,622	Asig. E (Gl. 21) km 5,646 (DB) Asig F (Gl. 23) km 5,646 (DB) Asig G (Gl. 24) km 5,646 (DB)	Esig B km 0,745

Vor Zulassung einer Fahrt ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals über den BÜ muss die BÜ-Sicherungsanlage ggf. mit der Einschaltaste und der zugehörigen Gleistaste eingeschaltet werden. Das Aufleuchten des BÜFM ist abzuwarten, erst dann darf die Fahrt zugelassen werden.
D.h. es ist keine Abhängigkeit zu den Ersatzsignalen gegeben.
Ab Esig.B. mit V_E 30 km/h ins Stumpfgleis in Richtung 2.
Am km 0,445 mit V_E 60 km/h in Richtung 1.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
0,622	Nicht vorhanden	in km 1,998 AnM2 BÜ $_{0,6/0,7}$

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
0,622	F-str. Einstellen der Ausfahrten E (Gl. 21), F (Gl. 23), G (Gl. 24)	Stellen der Einfahrt Sig. B km 0,745

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Diese Fahrzeugsensoren besitzen die Zusatzfunktion „AUTO-HET“.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang zu den örtlichen Richtlinien zur KoRil 408 für Mitarbeiter auf Betriebsstellen getroffen.

Zusatzbestimmungen zu Modul 482.9033*
für die
Bahnübergangssicherungsanlagen

in km 0,710 (FVE Infrastruktur)

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen - Vegesack und Bremen - Aumund

*Modulnummer ist nur für Stellwerkspersonal „Vf“ relewand.

Bauform:	BUES 2000 LzH/F-Hp **in km 0,710** Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken Hp = signalgesteuerter Anlagenteil F = fernüberwacht
Bedienungsanweisung:	Modul 482.9033 „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Bf Bremen – Vegesack; Stw „Vf“
Unwirksamkeitstasten (UT):	nein
AUTO - HET:	ja
Rangierschalter:	nein
Zeitüberschreitungsmeldung:	nein
Anrückmelder aus Richtung 2	ja

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
0,710	Asig. E (Gl. 21) km5,646 (DB) Asig. F (Gl. 23) km 5,646 (DB) Asig G (Gl. 24) km 5,646 (DB)	Esig B 0,745

Vor Zulassung einer Fahrt ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals über den BÜ muss die BÜ-Sicherungsanlage ggf. mit der Einschalttaste und der zugehörigen Gleistaste eingeschaltet werden. Das Aufleuchten des BÜFM ist abzuwarten, erst dann darf die Fahrt zugelassen werden.
D.h. es ist keine Abhängigkeit zu den Ersatzsignalen gegeben.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
0,710	Nicht vorhanden	in km 1.998 AnM2 BÜ $_{0,6/0,7}$

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
0,710	F-Str. Einstellen der Ausfahrten E (Gl.21), F (Gl. 23), G (Gl. 24)	Stellen der Einfahrt Sig. B

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Die Fahrzeugsensoren 3 bzw. 13 besitzen die Zusatzfunktion „AUTO – HET“.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind in einem Anhang zu den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408 für Mitarbeiter auf Betriebsstellen getroffen.

Zusatzbestimmungen zu Modul 482.9033*
für die
Bahnübergangssicherungsanlagen

in km 0,867 (FVE Infrastruktur)

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen - Vegesack und Bremen - Aumund

*Modulnummer ist nur für Stellwerkspersonal „Vf“ relewand.

Bauform:	BUES 2000 LzH/F-Hp/ÜS **in km 0,867** Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken Hp = signalgesteuerter Anlagenteil F = fernüberwacht
Bedienungsanweisung:	Modul 482.9033 „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Bf Bremen – Vegesack; Stw „Vf“
Unwirksamkeitstasten (UT):	Aus Richtung 1 - nein Aus Richtung 2 – Ja; km 1,485
AUTO - HET:	ja
Rangierschalter:	nein
Zeitüberschreitungsmeldung:	nein
Anrückmeldung	nein

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt aus Ri.1 signalgesteuert uns aus Richtung 2 zuggesteuert.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
0,867	Asig. E (Gl. 21) km 5,646 (DB) Asig. F (Gl. 23) km 5,646 (DB) Asig G (Gl. 24) km 5,646 (DB)	Überwachungssignal ÜS 2 $_{0,8}$ km 1,270

Vor Zulassung einer Fahrt ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals (aus Richtung 1) über den BÜ muss die BÜ-Sicherungsanlage ggf. mit der Einschalttaste und er zugehörigen Gleistaste eingeschaltet werden. Das Aufleuchten des BÜFM ist abzuwarten, erst dann darf die Fahrt zugelassen werden. D.h. es ist keine Abhängigkeit zu den Ersatzsignalen gegeben.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
0,867	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
0,867	F-str. Einstellen der Ausfahrten E (Gl. 21), F (Gl. 23), G (Gl. 24)	FS 2/12 $_{0,8}$ km 1,460

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Die Fahrzeugsensoren 3 bzw. 13 besitzen die Zusatzfunktion „AUTO – HET“.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind in einem Anhang zu den Örtlichen Richtlinien zur KoRil 408 für Mitarbeiter auf Betriebsstellen getroffen.

Zusatzbestimmungen zu Modul 482.90xx*
für die
Bahnübergangssicherungsanlagen

in km 1,389 (FVE Infrastruktur)

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen - Vegesack und Bremen - Aumund

*Modulnummer ist nur für Stellwerkspersonal „Vf“ relewand.

Bauform:	BUES 2000 LzH/F-ÜS **in km 1,389** Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken ÜS = Tf überwacht durch Signal „BÜ1“ F = fernüberwacht
Bedienungsanweisung:	Anhang C zur SbV „Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Zugleitung Farge
Unwirksamkeitstasten (UT):	ja
AUTO - HET:	ja
Rangierschalter:	ja
Zeitüberschreitungsmeldung:	ja
Anrückmeldung	nein

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt aus beiden Richtungen zuggesteuert.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
1,389	ÜS 1 $_{1,3/1,5}$ km 0,985	ÜS 2 $_{1,3/1,5}$ km 1,955

BÜ-Anlage ist zuggesteuert.
Bildet mit BÜ 1,555 eine BÜ-Kette.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
1,389	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
1,389	FS 1/11 $_{1,3/1,5}$ km 0,800	FS 2/12 $_{1,3/1,5}$ km 2,200

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Die Fahrzeugsensoren 3 bzw. 13 besitzen die Zusatzfunktion „Auto – HET“.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle getroffen.

Zusatzbestimmungen zu Modul 482.90xx*
für die
Bahnübergangssicherungsanlagen

in km 1,555 (FVE Infrastruktur)

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen - Vegesack und Bremen - Aumund

*Modulnummer ist nur für Stellwerkspersonal „Vf“ relewand.

Bauform: BÜP 93 LzH/ÜS
in km 1,555

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
ÜS = Tf überwacht durch Signal „BÜ1“

Bedienungsanweisung: Modul 482.90xx „Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle:

Unwirksamkeitstasten (UT): ja UT2 $_{1,3/1,5}$ km 2,240

AUTO - HET: ja

Rangierschalter: ja

Zeitüberschreitungsmeldung: ja

Anrückmeldung nein

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt aus beiden Richtungen zuggesteuert.

Deckende Überwachungssignale

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
1,555	ÜS 1 $_{1,3/1,5}$ km 0,951 ÜSW 1 $_{1,5}$ km 1,477	ÜS 2 $_{1,3/1,5}$ km 1,955

BÜ-Anlage ist vom Tf zu beobachten.
In Richtung 1 ist ein Geschwindigkeitswechsel auf V_E < 80 km/h am km 1,600 zu erwarten.
In Richtung 2 ist ein Geschwindigkeitswechsel auf V_E < 60 km/h am km 1,600 zu erwarten.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
1,555	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
1,555	FS $1/11_{1,3/1,5}$ km 0,800	FS $2/12_{1,3/1,5}$ km 2,200

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Die Fahrzeugsensoren 3 bzw. 13 besitzen die Zusatzfunktion „ AUTO – HET“.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle getroffen.

Zusatzbestimmungen zu Modul 482.9033*
für die
Bahnübergangssicherungsanlagen

in km 1,977 (FVE Infrastruktur)

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen - Vegesack und Bremen - Aumund

*Modulnummer ist nur für Stellwerkspersonal „Vf“ relewand.

Bauform: BUES 2000 LzH/F-ÜS/Hp

in km 1,977

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
ÜS = Tf überwacht durch Signal „BÜ1“
Hp = Signalgesteuert vom Esig 11A
F = fernüberwacht

Bedienungsanweisung: Modul 482.9033 „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): ja

AUTO - HET: ja

Rangierschalter: nein

Zeitüberschreitungsmeldung: nein

Anrückmeldung ja

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt aus Richtung 1 zuggesteuert aus Richtung 2 signalgesteuert.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in	Fahrtrichtung	Fahrtrichtung
km	aus Richtung HB Vegesack	aus Richtung Farge
1,977	Überwachungssignal ÜS1 $_{1,9}$ 1,577	Asig 11P1 und 11P2 km 2,555

Bei Mitbenutzung der Freien Strecke beim Rangieren ist die Einschaltung der technischen Sicherung nur mit „AUTO-HET“ am BÜ möglich aus Richtung 2.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
1,977	Nicht vorhanden	km 3,665 AnM2 11P1/P2 $_{1,9/2,3/2,4}$

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
1,977	FS 1/11 $_{1,9}$ km 1,430	Fa – Festlegung Sig. 11P1/P2 km 2,555

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zu Modul 482.9033*
für die
Bahnübergangssicherungsanlagen

in km 2,389 (FVE Infrastruktur)

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen - Vegesack und Bremen - Aumund

*Modulnummer ist nur für Stellwerkspersonal „Vf“ relewand.

Bauform: BUES 2000 LzH/F-Hp
in km 2,389

	Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken Hp = Signalgesteuert vom Esig 11A F = fernüberwacht
Bedienungsanweisung:	Modul 482.9033 „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Zugleitung im Bf Farge
Unwirksamkeitstasten (UT):	nein
AUTO - HET:	ja
Rangierschalter:	nein
Zeitüberschreitungsmeldung:	nein
Anrückmeldung	ja
Verknüpfung mit der VSA (Straßenverkehrsanlage - BÜSTRA)	Ja

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert aus beiden Richtungen.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
2,389	Esig 11A 2,250	Asig 11P1 und 11P2 2,555

In Richtung 1 ist im km 1,600, ein Geschwindigkeitswechsel auf V_E <80 km durchzuführen.
In Richtung 2 ist im km 1,600, ein Geschwindigkeitswechsel auf V_E <60 km durchzuführen.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
2,389	km 1,361 $_{2,3/2,4}$ AnM1 11A $_{2,3/2,4}$	km 3,665 AnM2 11P1/P2 $_{1,9/2,3/2,4}$

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
2,389	Fa – Straßeneinstellung 11A km 2,250	Fa – Straßeneinstellung, 11P1; km 2,555 Fa – Straßeneinstellung, 11P2; km 2,555

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zu Modul 482.9033*
für die
Bahnübergangssicherungsanlagen

in km 2,482 (FVE Infrastruktur)

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen - Vegesack und Bremen - Aumund

*Modulnummer ist nur für Stellwerkspersonal „Vf“ relewand.

Bauform:	BUES 2000 LzH/F-Hp (BUESTRA) **in km 2,482** Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken Hp = Signalgesteuert vom Esig 11A F = fernüberwacht
Bedienungsanweisung:	Modul 482.9033 „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Zugleitung im Bf Farge
Unwirksamkeitstasten (UT):	Nein
AUTO - HET:	Ja
Rangierschalter:	Nein
Zeitüberschreitungsmeldung:	nein
Anrückmeldung	ja
Verknüpfung mit der VSA (Straßenverkehrsanlage - BUESTRA)	Ja

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert aus beiden Richtungen.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
2,482	Esig 11A km 2,250	Asig 11P1 und 11P2 km 2,555

BÜ´s werden gemeinsam eingeschaltet mit dem BÜ 2,389.
Im Störungsfall werden immer beide technischen Sicherungen durch AUTO-HET eingeschaltet; dadurch ist es notwendig, dass beide Anlagen auch ausgeschaltet werden durch den Zug.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
2,482	km 1,361 AnM1 11A $_{2,3/2,4}$	km 3,665 AnM2 11P1/P2 $_{1,9/2,3/2,4}$

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
2,482	Fa-Festlegung 11A km 2,250	Fa – Festlegung, 11P1/P2 km 2,555

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 2,947 (FVE Infrastruktur)

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen - Aumund und Bremen - Blumenthal

Bauform: BUES 2000 LzH/F-Hp
in km 2,947

Lz	=	Lichtzeichen
H	=	Halbschranken
Hp	==	Signalgesteuert vom Esig
F		Fernüberwacht

Bedienungsanweisung: Anlage C zur SbV „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): nein

AUTO - HET: ja

Rangierschalter: nein

Zeitüberschreitungsmeldung: nein

Anrückmeldung ja

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert aus beiden Richtungen.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
2,947	Asig 12N1 12N2 km 2,680	Esig 11F 3,110

Anlage hat vorgeschaltet Lz für den Straßenverkehr.
Gemeinsame Einschaltung über Am M mit BÜ 3,2.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
2,947	11N1/N2 An M1 11N1/N2 1,625 km	Am M2 11F $_{2,9}$ km 4,111

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
2,947	Fa – Festlegung 11N1/N2 km 2,680	Fa – Festlegung Sig. 11F km 3,110

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 3,222

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen - Aumund und Bremen - Blumenthal

Bauform: BUES 2000 LzH/F-Hp-ÜS
in km 3,222

Lz	=	Lichtzeichen
H	=	Halbschranken
Hp	==	Signalgesteuert vom Asig
ÜS	=	ÜS überwacht durch Tf
F		fernüberwacht

Bedienungsanweisung: „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): ja, aus Richtung 2

AUTO - HET: ja

Rangierschalter: nein

Zeitüberschreitungsmeldung: nein

Anrückmeldung ja, aus Richtung 1

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert aus Richtung 1 und zuggesteuert aus Richtung 2.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
3,222	Asig 11XN1/N2 km 2,680	Nicht vorhanden ÜS überwacht

Gemeinsame Einschaltung aus Richtung 1 mit AnM11/N1/N2.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in	Fahrtrichtung	Fahrtrichtung
km	**aus Richtung HB Vegesack**	**aus Richtung Farge**
3,222	AnM1 11N1/N2 1,625	Nicht vorhanden ÜS überwacht

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in	Fahrtrichtung	Fahrtrichtung
km	**aus Richtung HB Vegesack**	**aus Richtung Farge**
3,222	Fa – Festlegung 11N1/N2 2,680	FS 2/12 km 3,895

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Sonderfunktion der Fahrzeugsensoren FS3 und FS13.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 4,016

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen - Aumund und Bremen - Blumenthal

Bauform: BUES 2000 LzH/F-Hp
in km 4,016

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
Hp = Signalgesteuert vom Esig
F = fernüberwacht

Bedienungsanweisung: „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): nein

AUTO - HET: ja

Rangierschalter: nein

Zeitüberschreitungsmeldung: nein

Anrückmeldung ja,

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert aus beiden Richtungen

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
4,016	Esig 12A 3,841	Asig 12P21/P22 4,111

Spitze Ausfahrt in Richtung HBV ist möglich.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
4,016	AnM1 12A km 2,947	AnM2 12P21/P22 4,876

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
4,016	Fa – Straßenfestlegung 12A km 3,841	Fa – Festlegung Sig. 12P21/P22 km 4,111

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 4,701

der Strecke Bremen – Vegesack - Farge

im Bahnhof
Bremen - Blumenthal

Bauform:	BUES 2000 LzH/F-Hp **in km 4,701** Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken Hp == Signalgesteuert vom Esig F fernüberwacht
Bedienungsanweisung:	„Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Zugleitung im Bf Farge
Unwirksamkeitstasten (UT):	nein
AUTO - HET:	ja
Rangierschalter:	nein
Zeitüberschreitungsmeldung:	nein
Anrückmeldung	ja

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert aus beiden Richtungen

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
4,701	Zsig 12ZS31 km 4,662	Zsig. 12ZU1/2 5,043 km 4,943

Einfahrt an den Bf-Blumenthal mit V_E = 50 km ab km 4,662.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
4,701	AnM1 12ZS31 $_{4,7}$ km 3,813	AnM2 12ZU1/2 km 4,943

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
4,701	Fa – Festlegung, Sig. 12ZS31 $_{4,7}$ km 4,662	Fa – Festlegung, Sig. 12ZU1 km 5,043 Fa – Festlegung, Sig. 12ZU2 km 4,943

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 5,283

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform:	BUES 2000 LzH/F-Hp **in km 5,283** Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken Hp = Signalgesteuert vom Asig und Esig
Bedienungsanweisung:	„Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Zugleitung im Bf Farge
Unwirksamkeitstasten (UT):	nein
AUTO - HET:	ja
Rangierschalter:	nein
Zeitüberschreitungsmeldung:	nein
Anrückmeldung	ja

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert aus beiden Richtungen.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
5,283	Asig 12N1 km 5,178 Asig 12N2 5,178	Esig 12F km 5,463

Ab dem Asig. 12N1/N2 mit V_E = 70 km/h bis Hp Mühlenstraße (H-Tafel).
Ab Esig. 12Vf mit V_E = 50 km/h bis Bft Blumenthal.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
5,283	AnM1 12N1/2 $_{5,2/5,7}$ km 4,241	AnM2 12F km 6,320

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
5,283	Fa - Straßenfestlegung km 5,178	Fa - Straßenfestlegung km 5,463

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren FS3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 5,720

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform: BUES 2000 LzH/F/Hp-ÜS
in km 5,720

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
Hp = Signalgesteuert vom Asig
ÜSF == ÜS überwacht durch Tf
Ferngesteuert

Bedienungsanweisung: „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): ja, aus Richtung 2

AUTO - HET: ja

Rangierschalter: nein

Zeitüberschreitungsmeldung: nein

Anrückmeldung ja

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert aus Richtung 1 sowie zuggesteuert aus Richtung 2.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
5,720	Asig 12N1 5,178 12N2 5,178	Überwacht durch Tf ÜS2 $_{5,7}$ km 6,100 ÜSW 2 $_{5,7}$ km 5,745

Ab dem Asig. A2-N1/N2 im Bf-Blumenthal ist km 5,873 mit V_E = 70 km/h.
Aus Richtung 2 gemeinsame Einschaltung mit BÜ 5,9.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
5,720	AnM 12N1/2 $_{5,2/5,7}$ km 4,241	Nicht vorhanden

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
5,720	Fa – Straßenfestlegung 12N1/2 km 5,178	FS2/12 $_{5,7}$ km 6,535

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren FS3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 5,909

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform: BUES 2000 LzH/F-ÜS
in km 5,909

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
ÜS = ÜS überwacht durch Tf

Bedienungsanweisung: „Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): ja, aus Richtung 2 UT 2 $_{5,7/5,9}$ km 6,575

AUTO - HET: Ja

Rangierschalter: Nein

Zeitüberschreitungsmeldung: Nein

Anrückmeldung Nein

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt zuggesteuert aus beiden Richtungen.

Standorte der Überwachungssignale

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
5,909	ÜS1 $_{5,9}$ im km 5,529 ÜSW 1 $_{5,9}$ im km 5,885	ÜS2 $_{5,9}$ im km 6,309 ÜSW2 $_{5,9}$ im km 6,100

Am Signal „Ne 5“ (km 5,773) ist ein Geschwindigkeitswechsel V $_E$ auf 80 km/h durchzuführen.
Aus Richtung 2 mit BÜ 5,7 eine gemeinsame Einschaltung.
In Richtung 1 BÜ-Kette mit 6,2 und 6,8.
In Gegenrichtung besteht die BÜ-Kette 6,2; 5,9.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
5,909	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
5,909	FS1/11 (WS) $_{5,7/5,9}$ km 5,330	FS2/12 $_{5,7/5,9}$ km 6,535

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren FS3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 6,271

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform:	BUES 2000 LzH/ÜS **in km 6,271** Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken ÜS == ÜS überwacht durch Tf F fernüberwacht
Bedienungsanweisung:	„Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Zugleitung im Bf Farge
Unwirksamkeitstasten (UT):	ja, aus Richtung 1; UT 1, km 5,618 aus Richtung 2; UT 2, km 6,953
AUTO - HET:	Ja
Rangierschalter:	Nein
Zeitüberschreitungsmeldung:	Nein
Anrückmeldung	Nein
BÜ-BÜ Abhängigkeit	Ja

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt zuggesteuert aus beiden Richtungen.

Standorte der Überwachungssignale

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
6,271	ÜS1 $_{6,2}$ im km 5,885 ÜSW1 $_{6,2}$ im km 6,251	ÜS2 $_{6,2}$ im km 6,671 ÜSW2 $_{6,2}$ im km 6,309

In Richtung 1 besteht eine BÜ-Kette mit 6,8 und in die Gegenrichtung mit 5,9 und 5,7.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
6,271	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
6,271	FS1/11 $_{6,2}$ km 5,640	FS2/12 $_{6,2}$ km 6,933

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren FS3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 6,883

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform:	BUES 2000 LzH/F-ÜS/Hp (vlz) **in km 6,883** Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken ÜS = ÜS überwacht durch Tf Hp == Signalgesteuert vom 13A F fernüberwacht
Bedienungsanweisung:	„Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Zugleitung im Bf Farge
Unwirksamkeitstasten (UT):	Richtung 1: ja UT 1 $_{6,8}$ km 5,915
AUTO - HET:	Ja
Rangierschalter:	Nein
Zeitüberschreitungsmeldung:	Nein
Anrückmeldung	Ja
BÜ-BÜ Abhängigkeit	Nein

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt zuggesteuert aus Richtung 1 sowie signalgesteuert aus Richtung 2.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
6,883	ÜS $_{6,8}$ im km 6,477 ÜSW1 $_{6,8}$ im km 6,309	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder AnM2 $_{6,8}$ km 8,780 und Sig. 13P21 und 13P2 km 7,540

Vorgeschaltete Lichtzeichen sind vorhanden.
In Richtung 2 besteht eine BÜ-Kette mit 6,2; 5,9; 5,7 und 5,2.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
6,883	Nicht vorhanden	AnM2a $_{6,8}$ km 8,780

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
6,883	FS1/11 $_{6,8}$ km 5,945	Fa – Festlegung, Sig. 13P21; 13P2 km 7,540

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren FS3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 7,858

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform: BUES 2000 LzH-F/Hp, zweigleisig
in km 7,858

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
F == fernüberwacht
Hp Signalgesteuert vom Signal

Bedienungsanweisung: „Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): Nein

AUTO - HET: Ja

Rangierschalter: Ja

Zeitüberschreitungsmeldung: Nein

Anrückmeldung Ja

BÜ-BÜ Abhängigkeit Nein

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt über Fahrstraßenfestlegung und Anrückmeldern aus beiden Richtungen im Gleis 21 und im Gleis 2 mit Anrückmelder sowie Fahrstraßenfestlegung.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil [Gleis 21]

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
7,858	Zsig. 13N21 km 7,830	Esig. 13F km 8,112

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil [Gleis 2]

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Anschluss Tanklager
7,858	Zsig. 13N2 km 7,820	Esig. 13G km 8,112

Gemeinsame Einschaltung über AnM1 7,8/8,6/8,71 im km 6,388.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung im Gleis 21 erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
7,858	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder (13W41 „+ Lage“) AnM1 $_{7,8/8,6/8,7}$ km 6,388	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder AnM2a $_{7,8/8,0}$ km 9,390

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3a und 13a am BÜ.

Die Einschaltung im Gleis 2 erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
7,858	Weiche 13W41 „- Lage“	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder AnM2b $_{6,8/7,8/8,0}$ km 8,543

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3b und 13b am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren FS3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 8,072

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform: BUES 2000 LzH-F/Hp, zweigleisig
in km 8,072

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
Hp = Signalgesteuert vom Signal
F = fernüberwacht

Bedienungsanweisung: „Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): Nein

AUTO - HET: Ja

Rangierschalter: Ja

Zeitüberschreitungsmeldung: Nein

Anrückmeldung Ja

BÜ-BÜ Abhängigkeit Nein

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt über die entsprechenden Fahrstraßenfestlegung und Anrückmeldern aus beiden Richtungen sowie in beiden Gleisen.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil [Gleis 21]

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
8,079	Zsig. 13N21 km 7,830	Esig. 13F km 8,112

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil [Gleis 2]

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Anschluss Tanklager
8,079	Zsig. 13N2 km 7,820	Esig. 13G km 8,112

Gemeinsame Einschaltung.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung im Gleis 21 erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
8,079	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder (13W41 „- Lage“) AnM1 $_{8,0/8,4}$ km 6,700	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder AnM2a $_{7,8/8,0}$ km 9,390

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zuggesteuert durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3a und 13a am BÜ.

Die Einschaltung im Gleis 2 erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Tanklager
8,079	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder „W13W42 „+ Lage“ BÜ 7,8/8,0/8,4/8,6/8,7 W13W42 „+ Lage“ 7,8/8,0	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder W13W43 „- Lage“ BÜ 6,8/7,8/8,0 km 8,543

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zuggesteuert durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3a bzw. 13a und 3b bzw. 13b am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren FS3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 8,433

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform: BUES 2000 LzH-F/Hp/ÜS, zweigleisig
in km 8,433

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
Ü == ÜS überwacht durch Tf
S = fernüberwacht
F Signalgesteuert vom Signal
Hp

Bedienungsanweisung: „Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): ja, UT2a $_{8,4}$ im km 9,231
UT2b $_{8,4}$ im km 8,820

AUTO - HET: ja

Rangierschalter: ja

Zeitüberschreitungsmeldung: ja

Anrückmeldung ja, im Gleis 21

BÜ-BÜ Abhängigkeit ja, im Gleis 2 (Anschlussgleis P1 Tanklager)

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt zuggesteuert aus Richtung 2 im Gleis 21 bzw. 2. Aus Richtung 1 erfolgt die Einschaltung mittels Anrückmelder und Fahrstraßenfestlegung.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil [Gleis 21]

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
8,433	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder AnM1 8,0/8,4 km 6,700	ÜS2a $_{8,4}$ ÜSW2a $_{8,6/8,7}$ km 8,833

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil [Gleis 2]

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Anschluss Tanklager
8,433	ÜS1b$_{8,4/8,6/8,7}$ ÜS1$_{8,8}$ km 8,400	ÜS2a$_{8,6/8,7}$ km $_{8,630}$

Aus Richtung 1 gemeinsame Einschaltung mit BÜ 8,0 über AnM1 8,0/8,4 im Gleis 21.
Einrichtung einer BÜ-Kette 8,4/8,6/8,7/8,8 im Gleis 2 (Gleis P1 Tanklager).

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung Gleis 21 erfolgt:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
8,433	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder $AnM1_{8,0/8,4}$ km 6,700	FS2a/12a km 9,211

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zuggesteuert durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3a und 13a am BÜ.

Die Einschaltung Gleis 2 erfolgt:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Tanklager
8,433	Einschalttaste $ET1b_{8,4/8,6/8,7}$ $ET1_{8,8}$ incl. Freigabe durch den Fingerscanner Tanklager km 8,400	FS2b/12b km 8,800

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zuggesteuert durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3b und 13b am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren FS3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 8,671

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform:	BUES 2000 LzH/F-Hp-ÜS (vlz), zweigleisig, Gleis 21 Streckengleis Gleis 2 Anschlussgleis Tanklager **in km 8,671** Lz = Lichtzeichen H = Halbschranken vLz == Vorgeschaltete Lichtzeichen ÜS = Überwachungssignal F = Fernüberwacht Hp Signalgesteuert vom Signal
Bedienungsanweisung:	„Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“
Überwachende Stelle:	Zugleitung im Bf Farge
Unwirksamkeitstasten (UT):	nein
AUTO - HET:	ja
Rangierschalter:	ja, am Gleis 2 im km 8,715
Zeitüberschreitungsmeldung:	ja
Anrückmeldung	ja, aus Richtung 1
BÜ-BÜ Abhängigkeit	ja, beide Richtungen
Wirksamkeitsschaltung (WS)	ja, durch Fa – Straßenfestlegung v. 14P21; 14P22 und 14P24 im Gleis 21 aus Richtung 2

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt aus Richtung 1 mittels Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder sowie aus Richtung 2 mittels Wirksamkeitsschaltung vom Signal 14P21, 14P22 und 14P24. Die Einschaltung im b Gleis erfolgt mittels ET-Taste aus Richtung 1 und aus Richtung 2 durch AUTO-ET (FS $13_{8,8}$ Tanklager)

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil [Gleis 21]

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
8,671	Zsig 13N21 km 7,830 Zsig. 13N2 km 7,820	$ÜS2a_{8,6}$ im km 9,139 $ÜSW2a_{8,6}$ im km 8,700

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil [Gleis 2]

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Anschluss Tanklager
8,671	$ÜS1b_{8,4/8,6/8,7}$ $ÜS1_{8,8}$ km 8,400	$ÜS2b_{8,4}$ km 8,820

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung im Gleis 21 erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
8,671	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder $AnM1_{7,8/8,6/8,7}$ km 6,388	$FS2a1/FS12a1\ (WK)_{8,6+8,7}$ km 9,739 Gl. 21 $FS2a2/FS12a2\ (WK)_{8,7+8,6}$ km 9,628 Gl. 22 km 9,628 Gl. 24

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zuggesteuert durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3a und 13a am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren 3 und 13 am Bahnübergang.

Die Einschaltung im Gleis 2 erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Tanklager
8,671	Einschalttaste $ET1b_{8,4/8,6/8,7}$ $ET1_{8,8}$ km 8,400 incl. der Zustimmung durch den Scanner (Karte)	AUTO ET ($FS13_{8,8/8,7/8,6}$ Tanklager) km8,867

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zuggesteuert durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3b und 13b am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren 3 und 13 am Bahnübergang.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 8,739

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform: BUES 2000 LzH/F-Hp-ÜS (vLz BÜSTRA), zweigleisig,
Gleis 21 – Streckengleis
Gleis 2 – Anschlussgleis Tanklager
in km 8,739

Lz	**=**	Lichtzeichen
H	**=**	Halbschranken
vLz	**=**	Vorgeschaltete Lichtzeichen
ÜS	**=**	Überwachungssignal
F	**=**	Fernüberwacht
BÜSTRA	**=**	Abhängigkeit zw. BÜ-Anlage und benach-barter Straßenkreuzung (VSA)
Hp	**=**	Signalgesteuert vom Signal

Bedienungsanweisung: „Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): nein

AUTO - HET: ja

Rangierschalter: nein

Zeitüberschreitungsmeldung: ja

Anrückmeldung ja

BÜ-BÜ Abhängigkeit ja, in beiden Gleisen

Wirksamkeitsschaltung (WS) ja, durch Fa-Straßenfestlegung
v. 14P21; 14P22 und 14P24

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt aus Richtung 1 im Gleis 21 mittels Fahrstraßen-festlegung und Anrückmelder und aus Richtung 2 mit WS aus dem Stellwerk 14 zuggesteuert. Die Einschaltung im Gleis 2 erfolgt aus Richtung 1 mittels ET1b und aus Richtung 2 durch AUTO-ET (FS $13_{8,8}$ Tanklager).

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil [Gleis 21]

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
8,739	Zsig. 13N21 km 7,830 Zsig. 13N2 km 7,820	$ÜS2a_{8,7+8,6}$ im km 9,139 $ÜSW2a_{8,7+8,6}$ $ÜS2a_{8,4}$ im km 8,833

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil [Gleis 2]

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Anschluss Tanklager
8,739	$ÜS1b_{8,4/8,6/8,7}$ $ÜS1_{8,8}$ km 8,400	$ÜS2_{8,8}$ $ÜS2b_{8,7/8,6/8,4}$ km 8,860

Im km 9,510 wird ein Geschwindigkeitswechsel in Richtung 2 auf V_E < 60 km/h durch das Signal Lf 7 aus den Gleisen 22 und 24 signalisiert.
Im km 8,700 wird ein Geschwindigkeitswechsel in Richtung 2 auf V_E < 80 km/h durch das Signal Lf 7 signalisiert.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung im Gleis 21 erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
8,739	Fahrstraßenfestlegung und Anrückmelder $AnM1_{7,8/8,6/8,7}$ km 6,388	$FS2a1/FS12a1\ (WK)_{8,7+8,6}$ km 9,739 Gl. 21 $FS2a2/FS12a2\ (WK)_{8,7+8,6}$ km 9,628 Gl. 22 km 9,628 Gl. 24

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zuggesteuert durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3a und 13a am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren 3a und 13a am Bahnübergang.

Die Einschaltung im Gleis 2 erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Tanklager
8,739	Einschalttaste $ET1b_{8,4/8,6/8,7}$ $ET1_{8,8}$ km 8,400	AUTO ET ($FS13_{8,8}$ Tanklager) km 8,869

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zuggesteuert durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3b und 13b am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren 3b und 13b an Bahnübergang.

3. Anordnung für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 8,835 (Anschlussgleis)

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform: BUES 2000 LzH/F-ÜS (vLz), eingleisig,
Gleis – Anschlussgleis Tanklager

in km 8,835

Lz	**=**	Lichtzeichen
vLz	**=**	Vorgeschaltete Lichtzeichen
ÜS	**=**	Überwachungssignal
F	**=**	Fernüberwacht
Torschn	**=**	Torschnittstelle für Gleistor (Sicherheitsschleuse) Tanklager
H	**=**	Halbschranken

Bedienungsanweisung: „Zuggesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Wirksamkeitstasten (WK): ja, elektronische Zugangskontrolle durch das Tanklager

Auto –HET: ja, aus Richtung 1
nein, aus Richtung 2

Rangierschalter: ja

Zeitüberschreitungsmeldung: ja

Anrückmeldung: nein

BÜ-BÜ Abhängigkeit: ja, beide Richtungen

Einschaltung: ja, mit AUTO-ET des FS $13_{8,8}$ im Tanklager

1. Arbeitsweise

Einschaltung der BÜ-Anlage aus Richtung 1 erfolgt mittels ET-Taste incl. Scanner.
Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt zuggesteuert mittels AUTO-ET $FS13_{8,8}$ im Gleis 2 aus Richtung 2.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Anschluss Tanklager
8,835	$ÜS1b_{8,4/8,6/8,7}$ $ÜS1_{8,8}$ km 8,400	$ÜS2_{8,8}ÜS2b_{8,7+8,6}$ km 8,860

2. Einschaltung der Anlage

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Tanklager
8,835	Einschalttaste $ET1b_{8,4/8,6/8,7}$ $ET1_{8,8}$ km 8,400	AUTO ET ($FS13_{8,8}$ Tanklager) km 8,867

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zuggesteuert durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

Zusatzfunktion der Fahrzeugsensoren 3 und 13 am Bahnübergang.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 9,525

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform: BUES 2000 LzH/F-Hp

in km 9,525

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
Hp = Signalgesteuert vom Asig und Esig
F = Fernüberwacht

Bedienungsanweisung: „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): nein

Auto –HET: ja

Rangierschalter: nein

Zeitüberschreitungsmeldung: nein

Anrückmeldung: ja

Wirksamkeitsschaltung: ja, aus Richtung 2

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert aus beiden Richtungen.

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
9,525	Esig 14A km 9,360	Zsig 14P21 9,775 Zsig 14P22 9,665 Zsig 14P24 9,735

Im km 9,510 wird ein Geschwindigkeitswechsel in Richtung 1 auf V_E > 60 km/h durch das Signal Lf 7 signalisiert.
Im km 9,510 wird ein Geschwindigkeitswechsel in Richtung 2 auf V_E < 80 km/h durch das Signal Lf 7 signalisiert.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
9,525	AnM1 14A $_{9,5}$ km 8,380	Nicht vorhanden

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
9,525	Fa – Straßenfestlegung Sig. 14A; km 9,360	Fa – Straßenfestlegung, 14P21, km 9,775 Fa – Straßenfestlegung, 14P22, km 9,665 Fa – Straßenfestlegung, 14P24, km 9,735

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 10,121

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform: BUES 2000 LzH/F – Hp, zweigleisig
Gleis a Gleis 21
Gleis b Gleis 22
in km 10,121

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
Hp = Signalgesteuert vom Asig und Esig
F = fernüberwacht

Bedienungsanweisung: „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): nein

AUTO - HET: ja

Rangierschalter: nein

Zeitüberschreitungsmeldung: nein

Anrückmeldung ja

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert aus beiden Richtungen

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
10,121	Zsig. 14ZR21 9,960	Zsig. 14ZU1 10,375

Gleis b aus Richtung HB-Vegesack 14L22X 9,993.
Gleis b aus Richtung Anschluss „GDF-SUEZ“ 14L45Y km 10,400, 14L46Y km 10,400.

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
10,121	AnM1 $_{10,1/10,3}$ 14ZR21 km 9,000	Nicht vorhanden

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der a-Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
10,121	Fahrstraßeneinstellung, Sig. 14ZR21 km 9,960	Fahrstraßeneinstellung, Sig. 14ZU1 km 10,375

Die Einschaltung der b-Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
10,121	Fahrstraßeneinstellung, Sig. 14L22X km 9,993	Fahrstraßeneinstellung Sig. 14L45Y bzw. 14L46Y km 10,400

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Zusatzbestimmungen zur SbV, Anlage C
für die
Bahnübergangssicherungsanlage

in km 10,335

der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

zwischen den Bahnhöfen
Bremen-Blumenthal und Bremen-Farge

Bauform: BUES 2000 LzH/F-Hp, zweigleisig
Gleis a Gleis 1
Gleis b Gleis 45/46
in km 10,335

Lz = Lichtzeichen
H = Halbschranken
Hp = Signalgesteuert vom Signal
F = Fernüberwacht

Bedienungsanweisung: „Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungen“

Überwachende Stelle: Zugleitung im Bf Farge

Unwirksamkeitstasten (UT): nein

AUTO - HET: ja

Rangierschalter: nein

Zeitüberschreitungsmeldung: nein

Anrückmeldung ja, aus Richtung 1

1. Arbeitsweise

Die Einschaltung der BÜ-Sicherungsanlage erfolgt signalgesteuert aus beiden Richtungen

Deckende Signale für den signalgesteuerten Anlagenteil

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
10,335	Zsig 14ZR21 9,960	Zsig14ZU1 10,375

Im Gleis b ist zw. dem WA und dem FS 13b keine Aufstelllänge für Fahrzeuge vorhanden.
Aus Richtung Anschluss „GDF-SUEZ“ 14L45Y (km 10,400), 14L46Y (km 10,400).

Die Anrückmeldekontakte (Am) für den Schaltfall Hp liegen:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
10,335	AnM1 $_{10,1/10,3}$ 14ZR21 km 9,000	Nicht vorhanden

Die Anrückmeldung ist auf V_{Emax} berechnet.

2. Einschaltung der Anlage

Die Einschaltung der a-Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
10,335	Fahrstraßenfestlegung BÜ $_{10,1/10,3}$ km 9,960	Fahrstraßenfestlegung BÜ $_{10,1/10,3}$ mit belegtem Gleis 14G201 km10,375

Die Einschaltung der b-Anlage erfolgt durch:

BÜ in km	Fahrtrichtung aus Richtung HB Vegesack	Fahrtrichtung aus Richtung Farge
10,335	Fahrstraßenfestlegung BÜ $_{10,1/10,3}$ km 9,960	Fahrstraßenfestlegung BÜ $_{10,1/10,3}$ km10,400

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt zugbewirkt durch die Ausschaltkriterien Fahrzeugsensoren 3 und 13 am BÜ.

3. Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten

Anordnungen für die Durchführung von Sperrfahrten im Bereich des BÜ sind im Anhang der SbV der FVE für Mitarbeiter der Betriebsstelle Farge getroffen.

Farge-Vegesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Teil D

Dienstanweisung
signalisierter Zugleitbetrieb

für die Strecke
Bremen-Vegesack – Bremen-Farge

1. Vorbemerkung

Diese Anweisung regelt ergänzend zum betrieblichen Regelwerk der FV-NE die betrieblichen Abläufe bei der Durchführung des Zugleitbetriebs mit der rechnergesteuerten Stellwerkstechnik, Bauart Scheidt & Bachmann, System ZSB 2000.

Für die Bedienung der Stellwerkstechnik System ZSB 2000 gelten die entsprechenden Bedienungsanweisungen der Firma Scheidt & Bachmann im Sinne der SIG-VB-NE, Vorbemerkungen Abs. 3.

2. Allgemeines

Auf der Strecke Bremen-Vegesack – Bremen-Farge wird signalisierter Zugleitbetrieb durchgeführt, d.h. im Regelbetrieb werden die Fahrwege und Signale durch den Zugleiter fernbedient. Die Tf erhalten alle Aufträge, sowohl bei Zug- als auch bei Rangierfahrten durch Signale übermittelt. Der Streckenabschnitt Bremen-Vegesack – Bremen-Aumund ist mit Zentralblock ausgerüstet.

Auf die Durchführung von Zuglaufmeldungen wird im Regelbetrieb vollständig verzichtet (siehe auch zu § 6 (1)).

Auf den Betriebsstellen befinden sich **Ö**rtliche **B**edien-**E**inrichtungen (ÖBE), mit deren Hilfe das Zugpersonal auf Anweisung durch den Zugleiter Hilfsbedienungen durchführen kann. Diese ÖBE werden nur zur Aufrechterhaltung des Betriebsablaufes vom eingewiesenen Zugpersonal bedient, wenn Funktionen des Zugleiterbedienplatzes ausfallen.

3. Betriebszustände

3.1 Definition

3.1.1 Regelbetrieb

Das technische Stellwerkssystem ist voll funktionsfähig. Es besteht aus 5 Stationsrechnern, einem Bedienplatzrechner und einem Dokumentationsrechner. Alle Bedienungshandlungen können vom Zugleiter Bremen-Farge ausgeführt werden.

3.1.2 Eingeschränkter Betrieb

Einer der unter 1. genannten Rechner ist ausgefallen.

3.1.3 Totalausfall

Mehr als einer der unter 1. genannten Rechner ist ausgefallen.

3.2 Durchführung des Zugbetriebes

3.2.1 Im Regelbetrieb

Im Regelbetrieb wird auf das Führen des Belegblattes für den Zugleiter verzichtet. Bei Abweichungen vom Regelbetrieb siehe zu § 6 (1).

3.2.2 im eingeschränkten Betrieb

Zugmeldungen und Zuglaufmeldungen gem. § 10 FV-NE sind durchzuführen. Das Belegblatt für den Zugleiter (Zlr) ist vollständig zu führen.

Güterzüge und Sonderzüge dürfen nicht verkehren. Ausnahmen regelt der öBl.

Bei Ausfall des Bedienplatzrechners weist der Zugleiter (Zlr) die Tf im Einzelfall fernmündlich an, die erforderlichen Bedienhandlungen örtlich an der ÖBE vorzunehmen.

Bei Ausfall eines Stationsrechners sind die Weichen des Fahrweges des entsprechenden Bahnhofs gemäß den Weisungen des Zugleiters durch eingewiesenes Betriebspersonal der FVE mittels HV 73 zu sichern. Rangierbetrieb in dem betreffenden Bahnhof ist nicht mehr zulässig.

3.2.3 bei Totalausfall

Zusätzlich zu den Regelungen zu 3.2.2 darf nur ein Zug auf der Zugleitstrecke verkehren.

4. Störungen und Hilfshandlungen

4.1 Besetztanzeige, obwohl Abschnitt frei sein sollte

Wird ein Gleisfreimeldeabschnitt als besetzt angezeigt, obwohl er frei sein müsste, ist vor Ausführung von Hilfshandlungen zunächst das Frei sein dieses Abschnittes zu überprüfen. Dazu fordert der Zlr den Tf des Zuges, der den „besetzten“ Abschnitt zuletzt befahren hat, auf, an der nächsten Zuglaufstelle eine Ankunftsmeldung gemäß FVE-NE § 10 (5) abzugeben. Im Streckenabschnitt Bremen-Vegesack – Bremen-Aumund erfolgt die Prüfung des Freiseins mittels Räumungsprüfung gem. SbV Teil D, Abschnitt 4.4. und DS 408 Modul 0244.

Anschließend ist eine Störungsbeseitigung gemäß Bedienungsanweisung Scheidt & Bachmann System ZSB 2000 zu versuchen. Gelingt das nicht, ist die Anlage im entsprechenden Abschnitt als gestört zu betrachten. Für nachfolgende Züge gilt:

a) Züge sind mit Befehl 9 anzuweisen, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.

b) Die Besetzmeldungen sind mittels Fahrstraßeneinstellung an der ÖBE-BP hilf zu umgehen.

c) Die Fahrten erfolgen auf Ersatzsignal.

d) Ankunftsmeldungen bzw. Räumungsprüfungen sind weiterhin durchzuführen.

4.2 Gestörte Weichen

Aufgefahrene Weichen sind grundsätzlich als gestört zu betrachten. Der ordnungsgemäße Zustand gestörter Weichen wird durch Mitarbeiter des Bereiches LST festgestellt. Im Bedarfsfall ist die Weiche in der beanspruchten Lage (Zugleiterangabe) mittels HV 73 zu sichern.

4.3 Hilfshandlungen durch Triebfahrzeugführer

Örtliche Bedieneinrichtungen dürfen nur nach ausdrücklichem Auftrag des Zugleiters Bremen-Farge durch den Triebfahrzeugführer bedient werden, der im Zuge der Streckenkunde eingewiesen wird. Der Zugleiter darf den Triebfahrzeugführer zum Hilfsweisen Auflösen und Einstellen von Fahrstraßen und zum Hilfsweisen Grundstellen von Achszähl- und Blockanlagen beauftragen, wenn dieses über die ÖBE-BP im Stellwerk Bremen-Farge nicht möglich ist.

Der Zugleiter Bremen-Farge darf den Tf weiterhin beauftragen, bestimmte Vorbedingungen für die Durchführung dieser Hilfshandlung festzustellen.

Vorbedingungen können Maßnahmen zur Fahrwegprüfung und Fahrwegsicherung sein, in die der Zugleiter den Triebfahrzeugführer in jedem Einzelfall besonders einzuweisen hat. Der Auftrag zum Durchführen einer Hilfshandlung darf erst erteilt werden, wenn die Meldung über die geforderte Feststellung eingegangen ist.

Betriebliche Maßnahmen sind zwingend zu beachten bei erforderlich werdenden Hilfshandlungen

a) zur Herstellung der Grundstellung im Streckenblock oder

b) bei Zugfahrten ohne Hauptsignal in einen Streckenabschnitt hinein.

Zu a) Es muss festgestellt werden, dass der zuletzt gefahrene Zug den Blockabschnitt vollständig geräumt hat (Ankunftsmeldung bzw. Räumungsprüfung).

Zu b) 1.) Muss ein Zug an einem Halt zeigenden Ausfahr- oder Zwischensignal vorbeifahren

oder

2.) soll ein Zug aus einem Gleis ohne Ausfahrsignal ausfahren

oder

3.) ist ein Zug an einem Halt zeigenden Ausfahrsignal unzulässig vorbeigefahren,

muss zunächst das Frei sein des folgenden Blockabschnitts durch Auswerten der Meldeanzeigen bis zum nächsten Hauptsignal festgestellt werden. Ist das nicht möglich, muss der Zugleiter feststellen, dass der zuletzt gefahrene Zug den betroffenen Streckenabschnitt geräumt hat. Diese Feststellung ist im „Zugmeldebuch“ nachzuweisen.

Bei Störungen bzw. Fahrten ohne Hauptsignal ist auf die Sicherung der Hp-abhängigen Bahnübergänge zu achten. Ist die technische Sicherung an Bahnübergängen ausgefallen, muss, bevor die Zugfahrt zugelassen wird, trotz Hilfsumgehung Befehl Nr. 8 ausgestellt werden.

4.4 Räumungsprüfung

Für Zugfahrten von Bremen-Vegesack nach Bremen-Fage muss sich der Zugleiter vom Triebfahrzeugführer in Bremen-Aumund die Ankunftsmeldung geben lassen. Danach meldet der Zugleiter den Zug nach Bremen-Vegesack zurück. Für Zugfahrten von Bremen-Farge nach Bremen-Vegesack muss sich der Fahrdienstleiter in Bremen-Vegesack vom Triebfahrzeugführer die Zugschlussmeldung geben lassen. Danach meldet der Fahrdienstleiter den Zug nach Bremen-Farge zurück.

Nach Abgabe dieser Meldungen dürfen Maßnahmen zur Störungsbeseitigung gemäß Bedienungsanweisung Scheidt & Bachmann ZSB 2000 durchgeführt werden.

4.5 Sperren von Gleisen

In der Regel darf das betroffene Gleis erst gesperrt werden, wenn der zuletzt gefahrene Zug das Gleis verlassen hat.

Bei planmäßiger Gleissperrung im Abschnitt Bremen-Vegesack – Bremen-Aumund ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters Bremen-Vegesack vorab einzuholen. Der Zugleiter sperrt das betroffene Gleis mit den Worten:

„Gleis von……bis…….gesperrt“

Wenn es in einer Betra angeordnet ist, darf mit Zustimmung der in der Betra genannten Person das gesperrte Gleis zum Baugleis erklärt werden

„Gleis…….ist Baugleis“ oder „Gleis von……bis……ist Baugleis“,

bzw. für den Streckenabschnitt von Bremen-Vegesack nach Bremen-Aumund: „Gleis von Bremen-Vegesack nach Bremen-Aumund ist Baugleis“.

Alle Beteiligten sind davon zu benachrichtigen.

In das betreffende Gleis **X** bzw. **BGL** eingeben.

Die Gleissperrung darf erst aufgehoben werden, wenn festgestellt oder gemeldet worden ist, dass

- alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind,
- die Rückkehr oder das Aussetzen aller Sperrfahrten bzw. die Ankunft etwa liegen gebliebener Züge oder Zugteile gemeldet sind,
- Befahrbarkeitsmeldung der techn. Fachkraft erfolgt ist und
- bei Baugleis die Meldung über das Frei sein und die Befahrbarkeit des Baugleises erfolgt ist.

Die Aufhebung der Gleissperrung erfolgt mit dem Wortlaut

„Sperrung des Gleises von……bis……aufgehoben.“

Für den Streckenabschnitt von Bremen-Vegesack nach Bremen-Aumund lautet die Meldung: „Sperrung des Gleises von Vegesack nach Aumund aufgehoben“.

Die angebrachten Merkhinweise sind wieder zu entfernen.

Auch im Regelbetrieb des signalisierten Zugleitbetriebes sind sämtliche Sperrungen zusätzlich zu den Handlungen im ZSB 2000-System im Merkspeicher der Dokumentationsanzeige mit den entsprechenden Namen und Begründung einzutragen. Wird die jeweilige Sperrung bis zum Schichtende nicht aufgehoben, ist die Sperrung zusätzlich im Dienstübergabebuch zu vermerken.

4.6 Sperrfahrten durchführen

Jede Sperrfahrt erhält eine Zugnummer und einen Fahrplan. Fahrplanangaben dürfen auch in den schriftlichen Befehl eingetragen werden. Unvorhergesehene Sperrfahrten verkehren nach Ersatzfahrplan.

Müssen mehrere Sperrfahrten in einen gesperrten Abschnitt eingelassen werden, sind alle Sperrfahrten mit Befehl 9 Grund Nr. 3 anzuweisen auf Sicht zu fahren.

Sperrfahrten zwischen Bremen-Aumund und Bremen-Vegesack dürfen nur mit Zustimmung des Fdl Bremen-Vegesack abgelassen werden.

Nebenfahrzeuge dürfen auf freier Strecke nicht Ein- oder Aussetzen.

Hauptsignale werden auf Fahrt gestellt, wenn es die Anlage zulässt.

Alle Sperrfahrten sind – unabhängig von der Dokumentation im ZSB-System – im Merkspeicher der Kommunikationsanzeige (KA) mit den entsprechenden Namen und Begründung einzutragen. Wird die jeweilige Sperrfahrt bis zum Schichtende nicht beendet, ist sie zusätzlich im Dienstübergabebuch zu vermerken.

Höchstgeschwindigkeiten der Sperrfahrten: 25 km/h.

Nach Rückkehr der Sperrfahrt meldet Zugführer der Sperrfahrt das Sperrfahrt mit allen Fahrzeugen angekommen ist.

Beendigung einer Sperrfahrt auf dem Streckenabschnitt Vegesack-Aumund an Fahrdienstleiter Bremen-Vegesack melden.

Mustereinträge siehe SbV Anlage 2.1.

4.7 Zurücksetzen eines Zuges auf der freien Strecke

Der gemeldete Anlass für das Zurücksetzen des Zuges ist im Merkspeicher der Kommunikationsanzeige (KA) mit Uhrzeit zu vermerken.

Falls ein Unfall oder eine unbefahrbare Stelle im Gleis der Grund für das Zurücksetzen ist, muss das Streckengleis gesperrt werden. Die Beteiligten müssen benachrichtigt werden.

Dem Zurücksetzen darf erst zugestimmt werden, wenn

a) der Triebfahrzeugführer gemeldet hat, dass die Spitze besetzt ist,

b) evtl. Arbeitsstellen bzw. BÜP benachrichtigt sind,

c) Einfahrzugstraße eingelaufen ist und

d) SPERRE und RP eingegeben sind.

Befehle Nr. 8 (für zu befahrende Bahnübergänge) und Nr. 14 sind zu erteilen (Musterbefehle siehe SbV Anlage 1).

Die Beendigung des Zurücksetzens ist durch Tf / Zf dem Zugleiter (Zlr) zu melden.

4.8 Zugbeeinflussungsanlagen

Alle Haupt-, Zwischen- und Überwachungssignale der Farge-Vegesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH sind mit Zugbeeinflussungsanlagen (PZB-Magneten) ausgestattet.

Vorübergehende Langsamfahrstellen sind nicht mit Zugbeeinflussungsmagneten ausgestattet.

Farge-Vegesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Anlagen zur SbV

Anlage 1: Befehlsvordrucke

Musterbefehle für folgende Fälle:

1. Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal (Befehl 2)
2. Signalstörung (Befehl 2)
3. Bahnübergang gestört (Befehl 8)
4. aufgehobene Signalabhängigkeit (Befehl 12)
5. Arbeitsstelle nicht benachrichtigt (Befehl 12)
6. Zurücksetzten eines Zuges (Befehl 8 und 14 mit 2 Vordrucken)
7. Rangieren über Ra 10 (Befehl 10)
8. Sperrfahrt (Befehl 9)
9. PZB Einrichtung gestört

9a. PZB Einrichtung gestört

Anlage 2: Musterfahrpläne

1. Sonderfahrpläne Güterzugverkehr
2. Regelfahrplan Güterzugverkehr von Farge nach Vegesack
3. Regelfahrplan Güterzugverkehr von Vegesack nach Farge
4. Fahrplan Personenzüge von Vegesack nach Farge
5. Fahrplan Personenzüge von Farge nach Vegesack