

Hamburg Port Authority AöR | Neuer Wandrahm 4 | 20457 Hamburg

alle EVU mit Verkehren auf der Hamburger
Hafenbahn,

EBL, EBL-V, Notfallmanager, RIS,
BezL Betrieb nachr. für Stw, DispoZ und Netzko
RI-1, RI1-1, RI11-1, RI12-1, RI13-1, RI14-1, RI2-1,
RI21-1, RI22-1, RI23-1, RI24-1, RI25-1, RI26-1,
RI31-1, RI32-1, RI33-1, RI34-1
nachr.: TAB

Claas Rosebrock
Eisenbahnbetriebsleiter
Railway Infrastructure
RI4-1
Veddeler Damm 14
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-1818
Fax: +49 40 42847-4399

E-Mail
claas.rosebrock@hpa.hamburg.de
www.hamburg-port-authority.de

Datum 14.12.2020

Verfügung des Eisenbahnbetriebsleiter Nr. 014/2020 Inbetriebnahme der Neuen Bahnbrücke Kattwyk am 14.12.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 14.12.2020 wird die Neue Bahnbrücke Kattwyk (NBK) in Betrieb genommen. Die NBK ist eine zweigleisige Eisenbahn-Hubbrücke über die Süderelbe. Die Gleisanlagen östlich der NBK sind ebenfalls zweigleisig ausgeführt. Neu erfolgt die Bedienung der Signalanlagen nicht mehr durch den Brückenbediener sondern durch den Fdl Hof.

Die erforderlichen Angaben, wie z.B. Signalstandorte, Neigungsverhältnisse, Gleisbezeichnungen usw. sind bereits in die Angaben zu den örtlichen Zusätzen, in die Angaben zum Streckenbuch und in das Betriebsstellenbuch, jeweils gültig ab 13.12.2020, weitestgehend eingearbeitet.

Folgende Änderungen konnten aufgrund des Redaktionsschlusses nicht mehr in die Angaben in den örtlichen Zusätzen aufgenommen werden und werden hiermit nachgeliefert bzw. geändert:

zu 408.4801 Abschnitt 2 Abs. 2 a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle

1.4 Gleise (Nutzlängen), Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Die Nutzlängen der Gleise sind den Zerrplänen und dem Anhang 2-2 zu entnehmen.

Zu verwendende Hemmschuhbauform:

Die Gleise auf der Infrastruktur der Hafenbahn sind i.d.R. mit Schienen der Bauform S49 bzw. S54 versehen.

Es sind ausschließlich Einheitshemmschuhe für S49/S54 (gelb mit blauem Zusatzanstrich im Griffbereich und einer lichten Sohlenbreite von 75 mm) zu verwenden.

Ausgenommen sind hiervon die Neue Bahnbrücke Kattwyk von km 5,030 bis 5,470 und teilweise die BÜ. Hier sind Schienen der Bauform UIC60 (60E2) verbaut.

Auf den durchgehenden Hauptgleisen und auf den BÜ dürfen keine Hemmschuhe verwendet werden.

Nicht benutzte Hemmschuhe sind auf den Hemmschuhsteinen oder an einer durch das EVU festgelegten Stelle abzulegen.

**zu 408.4811 Abschnitt 7
örtliche Besonderheiten**

Die in den Angaben zu den örtlichen Zusätzen Hmb Hohe Schaar und Hamburg Süd genannte Möglichkeit zur Durchführung von Rangierfahrten zwischen Hamburg Süd und Hmb Hohe Schaar über Hmb-Wilhelmsburg besteht ab 13.12.2020 nicht mehr. Rangierfahrten zwischen Hamburg Süd und Peute sind hiervon nicht betroffen.

Bisher nicht vorhandener Abschnitt:

weitere Besonderheiten

Zusätzlich zu den vorgenannten Regelungen gibt es folgende Besonderheiten:

**Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
zu § 10 (3)
Gleisabstand**

Auf dem Bauwerk „Neue Bahnbrücke Kattwyk“ beträgt der Gleisabstand zwischen den Brückenpylonen mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde mindestens 3,99 m. Einbauten zwischen den Gleisen sind i.d.R. nicht vorhanden.

Um am BÜ 463 rückwärtige Einschaltungen durch vor dem Signal S236 haltende Züge zu verhindern, wurde der Einschaltpunkt dieses BÜ für Fahrten der Fahrtrichtung Bft Hmb Hohe Schaar – Bft Hausbruch Mitte verlegt. Die angepasste Bedienungsanweisung für den BÜ 463 sowie die in den Angaben zu den örtlichen Zusätzen bisher noch fehlenden Bedienungsanweisungen für die BÜ 520 und 526 finden Sie in der Anlage dieser EBL-Verfügung.

Ich bitte, Ihre Mitarbeiter entsprechend zu Informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Rosebrock

Anlagen:

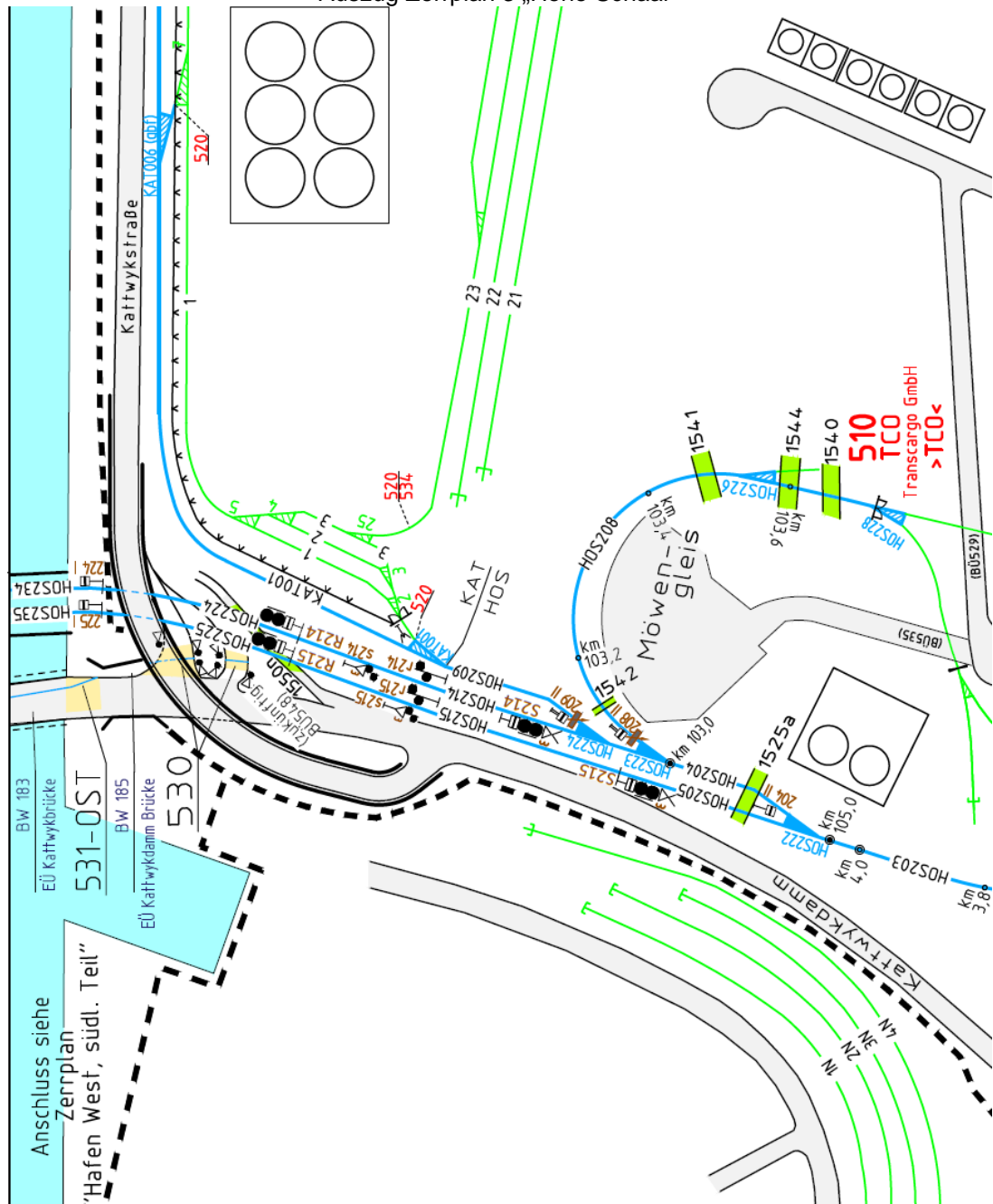
Zerrplanausschnitt

Bedienungsanweisung BÜ 463 (nur EVU, für EIU in Bebu eingearbeitet)

Bedienungsanweisung BÜ 520 (nur EVU, für EIU in Bebu eingearbeitet)

Bedienungsanweisung BÜ 526 (nur EVU, für EIU in Bebu eingearbeitet)

Auszug Zerrplan 3 „Hohe Schaar“



Bedienungsanweisung für den
BÜ 463
(Moorburger Hinterdeich)
im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 13.12.2015

aufgestellt: 21.10.2015 BS-6 gez. Veh

geprüft: 21.10.2015 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 22.10.2015 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 11.12.2020 RI42-2 gez. Veh
--


Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 463 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, Südbahn, und quert die zweispurige Straße „Moorburger Hinterdeich“ mit dem Gleis SUD236 in km 7,538.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform EBÜT-vB LzH/ÜS mit fahrzeuggesteuertem Ein- und Ausschaltung hergestellt. Neben Lichtzeichen für den Straßenverkehrsteilnehmer sind auch Halbschranken vorhanden.

In beiden Richtungen sind Einschalterschleifen am Signal BÜ 2 (km 6,615 und km 8,146) vorhanden. 400m vor dem BÜ sind in beiden Fahrtrichtungen Überwachungssignale vorhanden, die das ordnungsgemäße Arbeiten der technischen Sicherung anzeigen.

Der BÜ ist am Betonschaltheus mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:

Bedieneinrichtung Scheidt & Bachmann		
		
HET	Hilfseinschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
HAT	Hilfsausschalttaste als Vierkantschlüsselschalter unter Schutzdeckel	
ÜL	Überwachungslampe	weißes Blinklicht bei ordnungsgemäßer Funktion der BÜ-Sicherung (nach HET-Bedienung / Signalausgabe nach 30 sek.)

Die Vierkantschlüsselschalter werden durch das Drehen des Vierkants im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag bedient. Für eine wirksame Bedienung ist die Stellung am Anschlag mindestens 1 Sekunde zu halten. Nach dem Loslassen kommt der Vierkantschlüsselschalter automatisch in die Grundstellung zurück.

Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) durch Kontaktschleifen und einem zusätzlichem Ausschaltkontakt K3 ausgerüstet.

Einschaltung

Die Einschaltung der BÜ-Sicherung erfolgt richtungsbezogen. Wenn nach dem Befahren der Einschalterschleife das Überwachungssignal innerhalb der Einschaltstrecke BÜ 1 zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Vor dem Befahren des BÜ ist durch die Rangierfahrt durch Hinsehen zu prüfen, dass der Gefahrenraum zwischen den Haltelinien frei von Straßenverkehrsteilnehmern ist.

Rangierfahrten, die nach dem Befahren der Einschalterschleife den BÜ nicht befahren (z.B. bei Bauarbeiten), müssen den Bahnübergang durch HAT-Bedienung ausschalten. Die Kontaktschleifen und der Ausschaltkontakt dürfen dabei nicht besetzt sein. Bei einer anschließenden Weiterfahrt über den BÜ ist der BÜ durch HET einzuschalten.

Ausschaltung

Mit dem Befahren der in Fahrtrichtung ersten Ausschalterschleife erlischt das Überwachungssignal und die Bahnübergangssicherung schaltet nach dem Be- und Freifahren der BÜ BM aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Soll nach der Einschaltung der BÜ doch nicht befahren werden, ist die HAT eine Sekunde lang zu bedienen.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn das ÜS nach dem Befahren der Einschalterschleife bis zum Erreichen des Signals kein BÜ 1 zeigt.

Nach dem Halt vor dem BÜ ist zu versuchen, die technische Sicherung durch das Bedienen der HET herzustellen. Das ordnungsgemäße Wirken der technischen Sicherung wird ca. 30 Sekunden nach einer HET-Bedienung durch weißes Blinklicht an der ÜL angezeigt.

Kann die technische Sicherung nicht hergestellt werden, darf der BÜ befahren werden, wenn er durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert wird.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeugbewirkt nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen, den BÜ durch die Bedienung der HAT auszuschalten.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

Müssen an der Anlage planmäßige Arbeiten durchgeführt werden, die nicht in einer geeigneten Zug- und Rangierpause durchgeführt werden können, ist der BÜ durch Bahnübergangsposten zu sichern. Die entsprechenden Regelungen, einschl. der Ungültigkeit der Signale und dem entsprechenden La-Eintrag, sind in eine Betra / betriebliche Anordnung aufzunehmen.

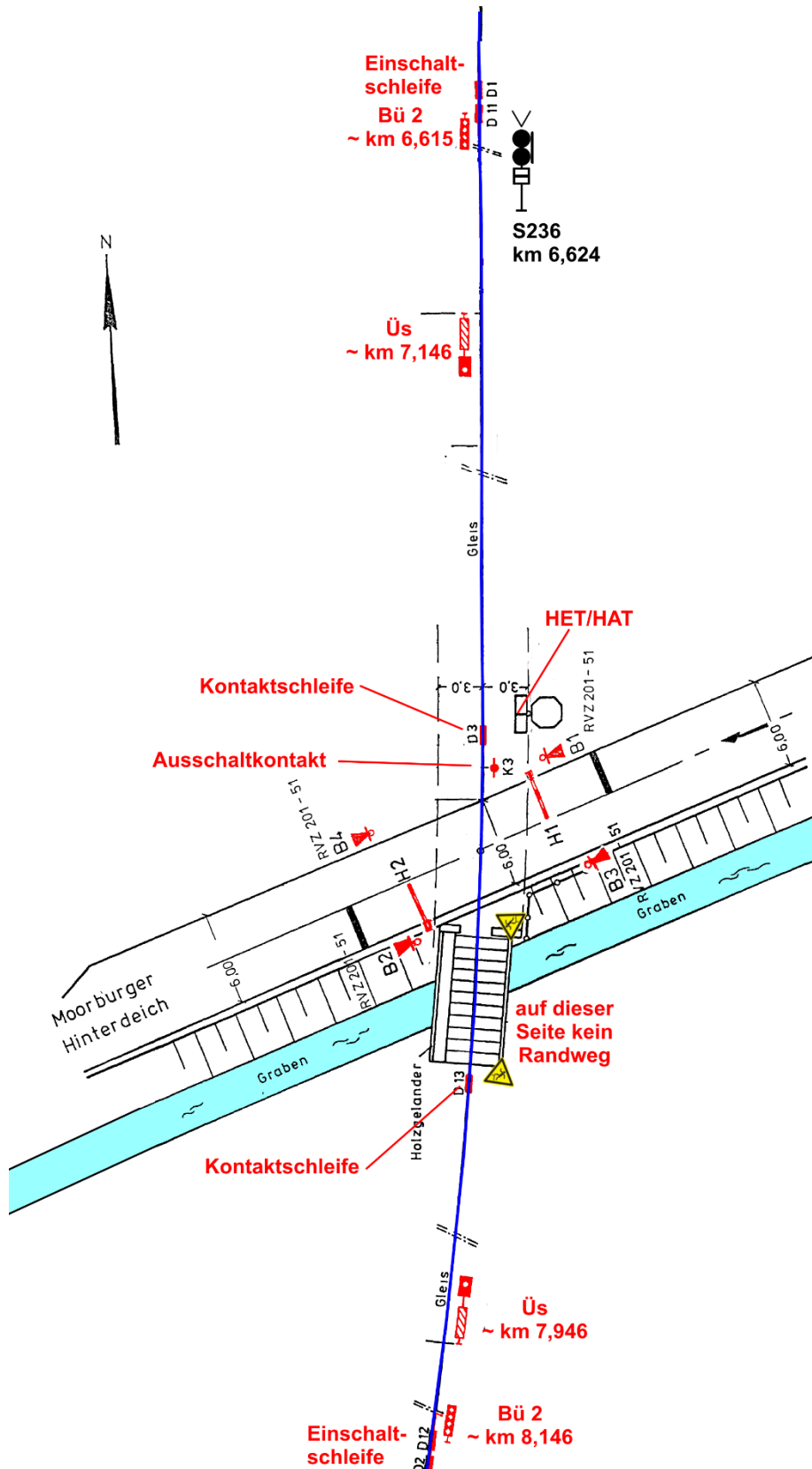
Werden bei länger andauernden Störungen Ersatzmaßnahmen erforderlich, werden diese einzelfallbezogen durch den EBL oder Notfallmanager angeordnet.

Melden von Störungen

Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage sind dem Fdl Hof zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

Ist der Fdl Hof nicht besetzt, ist die Störung direkt an den Netzkoordinator zu melden.

Lageskizze



bleibt frei

**Bedienungsanweisung für die
BÜ 519 / 520
(Hohe-Schaar-Straße / Eversween Süd)
im Bf Hmb Hohe Schaar**

Gültig ab: 29.11.2013

Aufgestellt:

Hamburg, den 25.11.2013

B 21-1, gez. Wolf

Zugestimmt:

Hamburg, den 26.11.2013

gez. Rosebrock, EBL

Aktualisiert:

Hamburg, den 07.12.2020

gez. Veh, Bktr

Ausrüstung des BÜ

Allgemeines

Die BÜ 519 und 520 befinden sich im Bf Hmb Hohe Schaar und ist in der Bauart BUESTRA BUE S7 ausgeführt.

Am BÜ 519 quert das Anschlussgleis Shell (Gleis 124) die Hohe-Schaar-Straße, am BÜ 520 queren die Gleise HOS125, HOS127 und HOS128 die Straße Eversween.

Die BÜ ist mit Lichtzeichenanlagen und BÜ-Belegtmeldern ausgerüstet, die eine automatische Aufhebung der BÜ-Sicherung verhindern solange Eisenbahnfahrzeuge auf dem BÜ stehen.

Der BÜ 520 besitzt zudem Halbschranken. Es besteht eine Abhängigkeit zur Ampel der Kreuzung Hohe-Schaar-Straße / Eversween. Bevor die Bahnübergangssicherung anläuft, muss erst das Straßenprogramm vollständig abgelaufen sein.

Die Ein- und Ausschaltung erfolgt i. d. R. durch das Einstellen von Fahrstraßen durch den Fdl Hof. Zusätzlich ist eine BAUS-Taste mit Vierkantschließung in der Nähe des Betonschalthauses vorhanden.

Tasten und Melder beim Fdl und deren Bedeutung

HAT: Hilfsausschalttaste. Wird der BÜ nicht zugbewirkt ausgeschaltet, kann der BÜ vom Fahrdienstleiter mit der Bedienung HAT + GLT des betreffenden Gleises ausgeschaltet werden. (Zählpflichtige Bedienung)

BÜHFT: Gibt der BÜ nicht die Meldung, dass der BÜ technisch gesichert ist (Bahnübergangsfreimelder leuchtet nicht) und hat der Fahrdienstleiter die erforderlichen Ersatzmaßnahmen nach Ril 408 getroffen, kann er mit der Bedienung der Tasten BÜHFT + GLT des BÜ den Bahnübergang hilfsfreimelden (zählpflichtige Bedienung). Der Bahnübergangshilfsfreimelder zeigt gelbes Ruhelicht.

DET: Dauereinschalttaste. Mit der Bedienung der DET und der BÜ Taste wird der BÜ dauerhaft eingeschaltet. Der Dauereinschaltmelder blinkt. Die Bahnübergangsanschaltmelder bleiben dunkel. Ist der BÜ technisch gesichert geht der Dauereinschaltmelder in gelben Ruhelicht über.

DELT: Dauereinschaltlöschttaste. Um die Dauereinschaltung zu löschen bedient der Fdl die DELT + BÜ Taste. Der Dauereinschaltmelder erlischt.

ET: Einschalttaste. Ist die Automatiksperrung wirksam oder die zugbewirkte Einschaltung gestört muss der Fdl mit der ET + GLT den BÜ Einschalten.

ASpT: Soll die Automatische Einschaltung des BÜ gesperrt werden, so muss der Fdl die ASpT + GLT betätigen. Wichtig, soll bei allen Gleisen die Automatik gesperrt werden, muss der Fdl dieses für jedes Gleis durchführen. (Nicht bei Gl. 124 beim BÜ 520 sowie beim BÜ 519). Ist die Automatik gesperrt leuchtet der Automatiksperrmelder in rotem Ruhelicht.

LT: Soll die Automatiksperrung gelöscht werden muss der Fdl die LT + GLT bedienen. Der Automatiksperrmelder erlischt.

SUT: Summerunterbrechungstaste. Eintastenbedienung, wenn der Summer bei Fehlermeldung abgeschaltet werden soll.

TÜ: Tastenüberwachungsmelder: Bleibt eine Taste hängen leuchtet der TÜ in rotem Blinklicht

Si: Tastensicherungsmelder. Löst eine Tastensicherung aus, so blinkt dieser Melder in rotem Licht. Alle Tasten des BÜ sind unwirksam.

SiRT: Sicherungsrückstelltaste. Frühestens nach 2 Sekunden kann die ausgelöste Sicherung zurückgestellt werden in dem die SiRT betätigt wird.

BAM: Bahnübergangsanschaltmelder. Nachdem Anstoß einer Zugstraße über den BÜ leuchtet die Bahnübergangsanschaltmelder. Bei einer Störung der Anlage können die Bahnübergangsanschaltmelder gelb blinken.

BÜFM: Bahnübergangsfreimelder. Leuchtet der Bahnübergangsfreimelder auf gilt der BÜ als technisch gesichert und das Signal geht auf Fahrt.

Einschaltung

Zugfahrt aus Richtung Hohe Schaar

Für durchfahrende Fahrten erfolgt die Einschaltung über die Einstellung der Fahrstraße von S214 bzw. S215 und der Belegung des Abschnittes 214 bzw. 215 sowie einer Zeitverzögerung von 45 Sekunden aus Gleis HOS214 bzw. 75 Sekunden aus Gleis HOS215. Für beginnende Fahrten wird der Bahnübergang durch das Einstellen der Fahrstraße über den Bahnübergang 520 eingeschaltet.

Zugfahrt aus Richtung Hmb=Harburg

Aus Richtung Hmb=Harburg wird die Vorblockinformation des ESTW Harburg ausgewertet. Beim Eingang des Vorblockes leuchtet beim Fdl der Anrückmelder (Pfeil). Mit dem Einstellen der Einfahrzugfahrstraße vom Einfahrsignal A906/A907 über R105 bzw. R116 wird die BÜ-Sicherung angesteuert. Kann die Einfahrzugstraße nicht durchgehend eingestellt werden, wird die Bahnübergangssicherung auch durch das Einstellen der Fahrstraße vom Zsig R 105 bzw. R 116 und die Belegung des Abschnittes vor dem Zsig eingeschaltet. Ist der BÜ gesichert, kommt das Signal R 105 bzw. R116 in die Fahrtstellung sofern die übrigen Fahrstraßenvoraussetzungen erfüllt sind.

Zugfahrt aus Richtung Hmb=Wilhelmsburg

Aus Richtung Hmb=Wilhelmsburg wird durch Anforderung der Teilfahrstraße durch den özF Wilhelmsburg eine Anrückmeldung erzeugt. Der Anrückmelder (Pfeil) leuchtet. Mit dem Einstellen der Einfahrzugfahrstraße vom Einfahrsignal B908/B909 über die Zwischensignale R 105 bzw. R 116 wird die BÜ-Sicherung angesteuert. Kann die Einfahrzugstraße nicht durchgehend eingestellt werden, wird die Bahnübergangssicherung auch durch das Einstellen der Fahrstraße vom Zsig R 105 bzw. R116 und die Belegung des Abschnittes vor dem Zsig eingeschaltet. Ist der BÜ gesichert, kommt das Signal in die Fahrtstellung sofern die übrigen Fahrstraßenvoraussetzungen erfüllt sind.

Um zu lange Schließzeiten des BÜ zu vermeiden, darf eine durchgängige Zugfahrstraße vom Esig B908/B909 über die Zsig R 105 bzw. R 116 nur eingestellt werden, wenn der Gleisabschnitt aus Richtung Hmb=Wilhelmsburg durch die Fahrt besetzt wurde.

Rangierfahrt aus Richtung Hohe Schaar

Mit der Einstellung einer Rangierfahrstraße von den Signalen Ls 125^I, Ls 128^I oder S023 wird die Bahnübergangssicherung des BÜ 520 eingeschaltet. Wenn der BÜ ordnungsgemäß gesichert ist, wechselt das Signalbild in die Stellung Sh 1.

Rangierfahrt aus Richtung Gleisanschluss Shell

Mit der Einstellung einer Rangierfahrstraße vom Signal Ls 124^I und mit der ET Bedienung des BÜ 519 wird die Bahnübergangssicherung der BÜ519 und 520 gemeinsam eingeschaltet. Wenn die BÜ-Anlagen ordnungsgemäß gesichert sind, wechselt das Signalbild in die Stellung Sh 1.

Ist bereits eine Fahrstraße über den BÜ 520 in einem anderen Gleis eingestellt, ist die Auflösung dieser Fahrstraße vor dem Einstellen der Fahrstraße aus Gleis HOS124 abzuwarten, da sonst der BÜ 519 nicht mit angesteuert wird.

Rangierfahrt aus Richtung Reiherstiegsperrschleuse

Mit der Einstellung einer Rangierfahrstraße von den Signalen Ls 115^{II} oder Ls 126^{II} wird die Bahnübergangssicherung des BÜ 520 und bei Fahrten Richtung Gleisanschluss Shell auch die Sicherung des BÜ 519 eingeschaltet. Wenn der BÜ ordnungsgemäß gesichert ist, wechselt das Signalbild in die Stellung Sh 1.

Soll eine Fahrstraße in Richtung Gleisanschluss Shell eingestellt werden und ist bereits eine Fahrstraße über den BÜ 520 in einem anderen Gleis eingestellt, ist die Auflösung dieser Fahrstraße vor dem Einstellen der Fahrstraße in Richtung Shell abzuwarten, da sonst der BÜ 519 nicht mit angesteuert wird.

Ausschaltung

Nach dem Befahren und Freifahren der Ausschalterschleife wird die technische Bahnübergangssicherung wieder aufgehoben.

Störungen

Einschaltung

Einschaltung gestört

Ist die zugbewirkte Einschaltung gestört, ist der BÜ durch ET und die entsprechende Gleistaste einzuschalten.

Anrückmelder leuchtet nicht

Leuchtet der Anrückmelder nicht, wird die Einschaltung im Regelfall durch das Einstellen einer Fahrstraße von Signal R 105 bzw. R 116 angesteuert.

Bei eingestellter Zugfahrstraße kommt das Signal nicht in die Fahrtstellung

Die Auflösung der ebenfalls über den BÜ führenden Fahrstraßen ist abzuwarten anschließend ist die eingestellte Fahrstraße aufzulösen.

Der BÜ ist durch ET und GLT einzuschalten. Leuchtet der BÜFM nach erfolgter Sicherung, ist die Fahrstraße erneut einzustellen. Kommt das Signal trotzdem nicht in die Fahrtstellung, ist von einer Störung in der Fahrstraße und nicht von einer Störung des Bahnübergangs auszugehen.

Leuchtet der BÜFM nicht, so ist der BÜ als nicht gesichert zu betrachten und gem. Ril 408 durch schriftlichen Befehl oder Posten zu sichern. Nach Durchführung der erforderlichen Ersatzmaßnahmen darf die BÜHFT bedient werden.

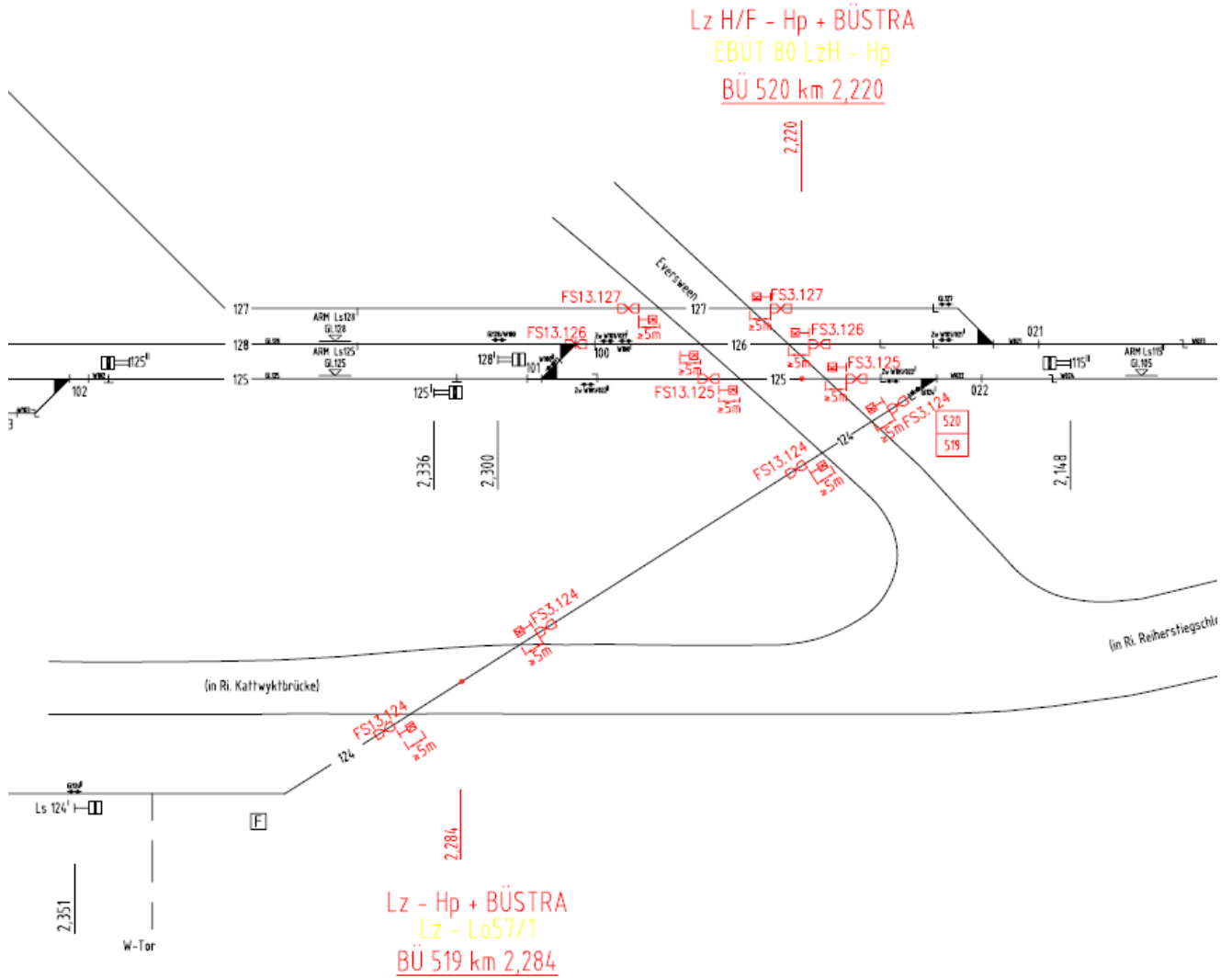
Bei eingestellter Rangierfahrstraße kommt Signal nicht in Stellung Sh 1

Kommt bei eingestellter Rangierfahrstraße das deckende Sperrsignal nicht in die Stellung Sh 1, dürfen die Bahnübergänge nicht befahren werden.

Ausschaltung

Bei Versagen der automatischen Ausschaltung der BÜ-Sicherung kann die Sicherung durch Bedienen der HAT und der jeweiligen Gleistaste ausgeschaltet werden nachdem durch den Fdl sichergestellt wurde, dass sich keine Fahrt dem BÜ nähert.

Lageskizze



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

Bahnübergang Nr.: **520**

km: **2,225**

Lage: **Eversween (Süd)**

Bahnübergang	Art der Störung		Maßnahme				Bahnübergang		
			Sicherung durch Posten			Einsatzzeiten und Hilfsmittel	gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.	EVU *)	BÜP	HP	gesichert				
BÜSTRA S7	1	ein Schrankenbaum gebrochen / gestört				keine		X	
				1		Absperrgirlande und Signalfahne/rote Handleuchte. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		
	2	mehrere Schrankenbäume gebrochen / gestört				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne			X
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlanden und Signalfahnen/rote Handleuchte. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
				1	1	Absperrgirlande Signalfahnen/rote Handleuchten. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		
	3	ein oder mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne			X
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe			X
			1		1	Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
			1		1	Absperrgirlande und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		
				1	1	Absperrgirlande Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		

1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

*) bei Rangierfahrten

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

Bahnübergang Nr.: **519**

km:

Lage: **Hohe-Schaar-Straße (Shell)**

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme Einsatzzeiten und Hilfsmittel	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.								
BÜSTRA S7	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkel- heit rot leuchtende Hand- lampe	X		
	2	mehrere Straßen- signale ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Hand- lampe			X
			1		1	Signalfahnen. Bei Dunkel- heit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
				1	1	Signalfahnen. Bei Dunkel- heit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X		

1) Wenn ein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann

2) Wenn kein Mitarbeiter des EVU die Sicherung bis zum Räumen des BÜ durchführen kann



Bedienungsanweisung für den
BÜ 526
(Hohe-Schaar-Straße)
im Bft Hmb Hohe Schaar

Gültig ab: 25.09.2016

aufgestellt: 08.09.2016 BS-6 gez. Veh

geprüft: 08.09.2016 B21-1 gez. Wolf

zugestimmt: 08.09.2016 EBL gez. Rosebrock

aktualisiert: 12.12.2020 RI42-2 gez. Veh
--

Hinweis:

Die Regelungen dieser Bedienungsanweisung ergänzen bzw. konkretisieren die Regelungen der Ril 482.6001 und 482.6201-6212. Diese sind aufgrund der abweichenden Ausrüstung des BÜ 526 erforderlich.

Ausrüstung des BÜ

Der BÜ 526 befindet sich im Bft Hmb Hohe Schaar, und quert die zweispurige Straße „Hohe-Schaar-Straße“ im Kreuzungsbereich zur Straße „Kattwykdamm“ mit dem durchgehenden Hauptgleis von und nach Bft Hausbruch Mitte.

Die technische Sicherung des BÜ ist in der Bauform BÜS 2000 LzH-ÜS BÜSTRA mit fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt.

Die Einschaltung des BÜ für Zugfahrten erfolgt durch das Einstellen einer Fahrstraße plus dem Belegen des jeweils vorgelagerten Gleisabschnittes.

Eine Einschaltung des BÜ für Rangierfahrten ist auch mittels Einstellen des Fahrweges durch den Fdl möglich.

Vor dem BÜ sind beidseitig die Überwachungssignale ÜS 1 bzw. ÜS 3 sowie zusätzlich die Überwachungssignalwiederholer ÜSW 1 und ÜSW 3 aufgestellt. Die Freimeldung des Gefahrenraums wird durch den Fdl Hof mittels Kamera überwacht und bestätigt bevor die Überwachungssignale das Signal BÜ 1 zeigen können.

Straßenseitig sind Lichtzeichen und Halbschranken vorhanden.

Die technische Bahnübergangssicherung beeinflusst die Ampelanlage der Straßenkreuzung „Hohe-Schaar-Straße/Kattwykdamm“.

Der BÜ ist am Betonschalthaus der Ampelanlage der Straßenkreuzung mit folgender Bedieneinrichtung ausgestattet:



Die Vierkantschlüsselschalter werden durch das Drehen des Vierkants im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag bedient. Für eine wirksame Bedienung ist die Stellung am Anschlag mindestens 1 Sekunde zu halten. Nach dem Loslassen kommt der Vierkantschlüsselschalter automatisch in die Grundstellung zurück.

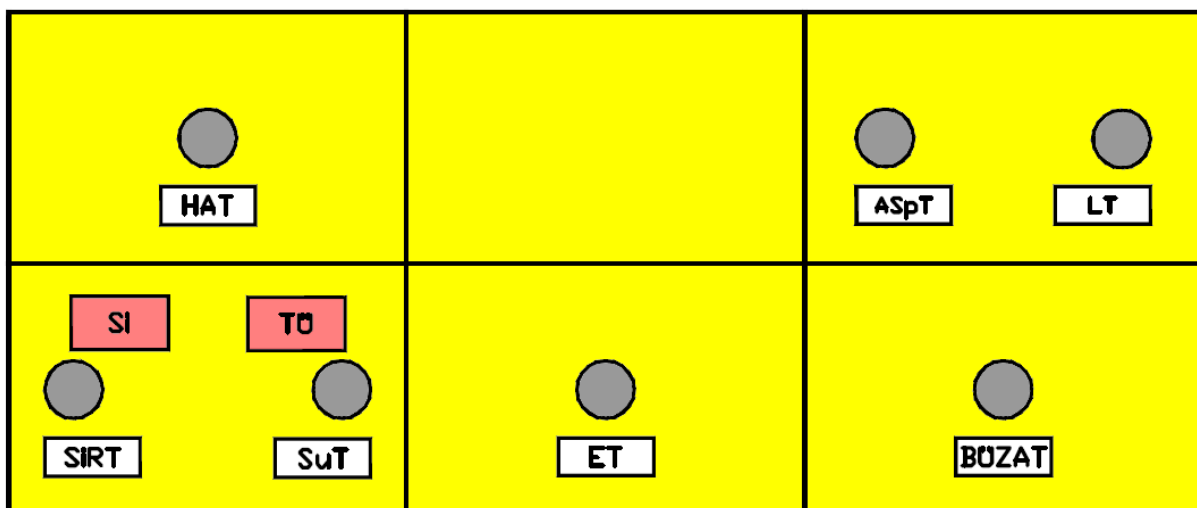
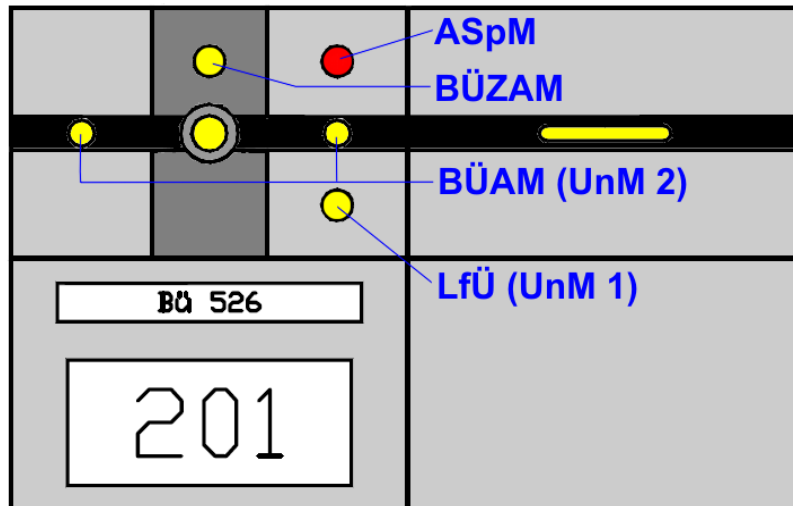
Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, ist der BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) durch Kontaktschleifen ausgerüstet.

Beim Fdl Hof sind folgende Einrichtungen vorhanden:

Monitor zur Überwachung des Gefahrenraums. Eine Aufzeichnung der Bilder findet nicht statt.

Tasten		
ASpT	Automatiksperrtaste	Soll die automatische Einschaltung der technischen Sicherung verhindert werden, ist die ASpT zusammen mit der BÜT zu bedienen
BÜT	Bahnübergangstaste	Taste im Gleisbild die zusammen mit einer Außentaste bedient wird.
BÜZAT	Bahnübergangszustimmungs-abgabetaste	Durch die Bedienung der BÜZAT zusammen mit der BÜT wird der Bahnübergang frei gemeldet.
ET	Einschalttaste	Ermöglicht durch das gleichzeitige Bedienen mit der BÜT die manuelle Einschaltung der technischen Bahnübergangssicherung
HAT	Hilfsausschalttaste	Ermöglicht durch das gleichzeitige Bedienen mit der BÜT die manuelle Ausschaltung der technischen Bahnübergangssicherung nachdem dieser frei gemeldet wurde. Für die HAT-Bedienung ist ein Zählwerk vorhanden
LT	Löschtaste	Bei Bedienung zusammen mit der BÜT wird die Automatiksperrtaste wieder gelöscht.
SiRT	Sicherungsrückstelltaste	Stellt die Sicherung nach dem Auslösen zurück, Eintastenbedienung
SuT	Summerunterbrechertaste	Bei einer anstehenden Störung/einem Fehler wird der Summer durch die Eintastenbedienung stumm geschaltet.
Melder		
ASpM	Automatiksperrmelder	Zeigt an, dass die automatische Einschaltung des BÜ unterdrückt wird
BÜAM	Bahnübergangsanschalt-melder	Zeigt die Einschaltung des BÜ an, wird gleichzeitig als Unregelmäßigkeitsmelder 2 (UnM 2) genutzt. Die Einschaltung wird durch gelbes Ruhelicht angezeigt.
BÜZAM	Bahnübergangszustimmungs-abgabemelder	Ein gelb blinkender BÜZAM fordert den Bediener auf, den BÜ freizumelden. Ein freigemeldeter BÜ wird durch gelbes Ruhelicht angezeigt.
LfÜ	Ladefernüberwachung	Unregelmäßigkeitsmelder 1 (UnM 1)
Si	Tastensicherungsmelder	Zeigt das Auslösen der Tastensicherung an
TÜ	Tastenüberwachungsmelder	Zeigt an, wenn eine Taste länger als zulässig gedrückt ist

Übersicht Tischfelder



Einschaltung

Die BÜ-Sicherungsanlagen werden schienenfahrzeuggesteuert eingeschaltet, nachdem eine Zug- oder Rangierstraße über den BÜ 526 eingestellt wurde und die Festlegung angezeigt wurde. Das entsprechende Hauptsignal zeigt erst nach einer Verzögerungszeit von 75 Sekunden einen Fahrtbegriff. Während der Verzögerungszeit schaltet das Verkehrsprogramm der Straße ab. ⋮

Einschaltkriterien

Grundsätzliche Einschaltkriterien:

Die Einstellung einer Fahrstraße/Fahrweg über BÜ 526 mit dessen Einschaltung setzt die richtige Weichenlage, sowie die jeweiligen Verschlüsse der Weichen HOS146 und HOS221 voraus. Zusätzlich wird der BÜ vor jeder Einschaltung auf Grundstellung geprüft.

Zusätzliche Einschaltkriterien für Fahrten in Richtung Kattwykbrücke

- bei Fahrten über Zsig R005: Einstellen Fahrstraße/Fahrweg und Besetzen des Gleises HOS005
- bei Fahrten über Zsig R006: Weichenlage W143, Einstellen Fahrstraße/Fahrweg und Besetzen des Gleises HOS006
- bei Fahrten über Zsig R007: Weichenlage W143, Einstellen Fahrstraße/Fahrweg und Besetzen des Gleises HOS006

Zusätzliche Einschaltkriterien für Fahrten aus Richtung Kattwykbrücke

- bei Fahrten über Zsig S215: Einstellen Fahrstraße/Fahrweg und Besetzen des Gleises HOS215 (Einschaltverzögerung 38s nach Fahrtstellung S215)
- bei Fahrten über Zsig S214: Einstellen Fahrstraße/Fahrweg und Besetzen des Gleises HOS214 (Einschaltverzögerung 38 s nach Fahrtstellung S214)
- Rangierfahrten aus Gleis HOS208 und HOS209: Einstellen einer Fahrstraße über Ls 204^{II} und Belegung der Weiche HOS223 (Einschaltverzögerung 38 s)

Nachdem sie Sicherungseinrichtungen durch das Befahren des Einschaltabschnittes eingeschaltet sind, leuchten die BÜAM. wurde die technische Sicherung abgeschlossen, wird der Bediener durch den blinkenden BÜZAM und den Wecker dazu aufgefordert, den BÜ freizumelden. Wenn mittels Monitor festgestellt wurde, dass der Gefahrenraum des BÜ frei ist, ist der BÜ durch Bedienung der BÜZAT und der BÜT freizumelden. Anschließend zeigt der BÜZAM gelbes Ruhelicht und der Wecker verstummt.

Die Überwachungssignale zeigen Signal Bü 1, wenn

- sämtliche Signalgeber für die Straßenverkehrsteilnehmer ordnungsgemäß leuchten,
- die Halbschranken ihre untere Endlage erreicht haben und
- der Gefahrenraum freigemeldet wurde.

Das deckende Haupt- bzw. Sperrsignal kommt erst in eine Fahrtstellung (ausgenommen Zs 1), wenn das entsprechende Überwachungssignal und der Überwachungssignalwiederholer das Signalbild Bü 1 zeigen.

Ausschaltung

Die Ausschaltung der BÜ-Sicherungseinrichtungen erfolgt schienenfahrzeuggesteuert nach dem Räumen des BÜ und dem Befahren der Ausschaltsschleife. Die VS-Anlage für die Straße schaltet sich selbsttätig wieder ein.

Unregelmäßigkeiten

Einschaltung

1. BÜAM bleiben dunkel
Bleiben nach dem Einstellen der Fahrstraße und dem Befahren des Einschaltabschnittes die BÜAM dunkel, ist die Fahrstraße nach dem Halt der Fahrt aufzulösen und nach ET-Bedienung erneut einzustellen. Bleiben nach der ET-Bedienung die BÜAM weiter dunkel, ist die technische Sicherung des BÜ gestört.
2. BÜAM blinken
Wechseln die BÜAM nicht von Blinklicht in Ruhelicht, ist die Fahrstraße nach dem Halt der Fahrt aufzulösen und nach ET-Bedienung erneut einzustellen. Blinken nach der ET-Bedienung die BÜAM weiterhin dauerhaft, ist die technische Sicherung des BÜ gestört.
3. BÜZAM bleibt dunkel
Zeigt der BÜZAM nach dem Aufleuchten der BÜAM kein gelbes Blinklicht, ist die Fahrstraße nach dem Halt der Fahrt aufzulösen, der BÜ mit HAT-Bedienung auszuschalten und nach ET-Bedienung erneut einzustellen. Bleibt der BÜZAM weiterhin dunkel, ist die technische Sicherung des BÜ gestört.
4. BÜZAM blinkt
Wechselt der BÜZAM nach der Bedienung von BÜZAT und BÜT nicht in Ruhelicht, ist die Fahrstraße nach dem Halt der Fahrt auszulösen, der BÜ mit HAT-Bedienung auszuschalten und nach ET-Bedienung erneut einzustellen. Zeigt nach der Bedienung von BÜZAT und BÜT der BÜZAM weiterhin gelbes Blinklicht, ist die technische Sicherung des BÜ gestört.
5. Signal kommt nicht in Fahrtstellung
Wenn das den Bahnübergang deckende Signal nicht auf Fahrt gestellt werden kann, obwohl die stellwerksseitigen Bedingungen erfüllt sind, und der BÜZAM gelbes Ruhelicht zeigt, ist die Fahrstraße nach dem Halt der Fahrt aufzulösen und der Bahnübergang durch die HAT und die BÜT auszuschalten.
Die technische Bahnübergangssicherung ist durch ET-Bedienung einzuschalten.
Leuchten nach der BÜZAT die BÜAM und der BÜZAM in gelbem Ruhelicht, ist der Bahnübergang technisch gesichert.
Zeigt das den BÜ denkende Signal nach dem erneuten Einstellen der Fahrstraße weiterhin keinen Fahrtbegriff, liegt keine Störung der Bahnübergangsanlage sondern eine Signalstörung vor.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeugbewirkt nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen, den BÜ durch die Bedienung der HAT und der BÜT auszuschalten.

Grundstellung

Es ist keine Grundstellerzeit eingerichtet.

Ladefernüberwachung

Blinkt der Melder LfÜ alle 10 Sekunden und ertönt der Summer im gleichen Takt, liegt ein Netzausfall an der Bahnübergangssicherung vor. Die EVZS ist zu verständigen, wenn der Ausfall länger als 15 Minuten dauert.

Ausfall der Monitoranlage

Ist die Monitoranlage ausgefallen, muss die Prüfung des Gefahrenraums durch einen Mitarbeiter vor Ort erfolgen. Der Mitarbeiter muss in seine Aufgaben und die Örtlichkeit eingewiesen sein, vor einer bevorstehenden Fahrt benachrichtigt werden und das Freisein des Gefahrenraums an den Fdl Hof melden.

Steht kein Mitarbeiter zur Verfügung und liegt keine Störung am BÜ vor, darf der BÜ befahren werden, wenn der Tf vorher durch Befehl 12 und 12.2 angewiesen wurde, den BÜ in km 3,512 mit höchstens 20 km/h zu befahren, Grund Nr. 10, und bei Annäherung Zp 1 zu geben.

Abhängigkeit der Signalanlage für die Straßenkreuzung Hohe-Schaar-Straße/Kattwykdamm

Mit der Bedienung des Schlüsselschalters „Baus“ am Schalthaus der Straßenampel kann die Abhängigkeit zwischen der Ampelschaltung der Straßenkreuzung und der Bahnübergangssicherungsanlage ausgeschaltet werden.

Die Baus ist in folgenden Fällen zu bedienen:

- Störfall am BÜ (Dauerrot)

durch:

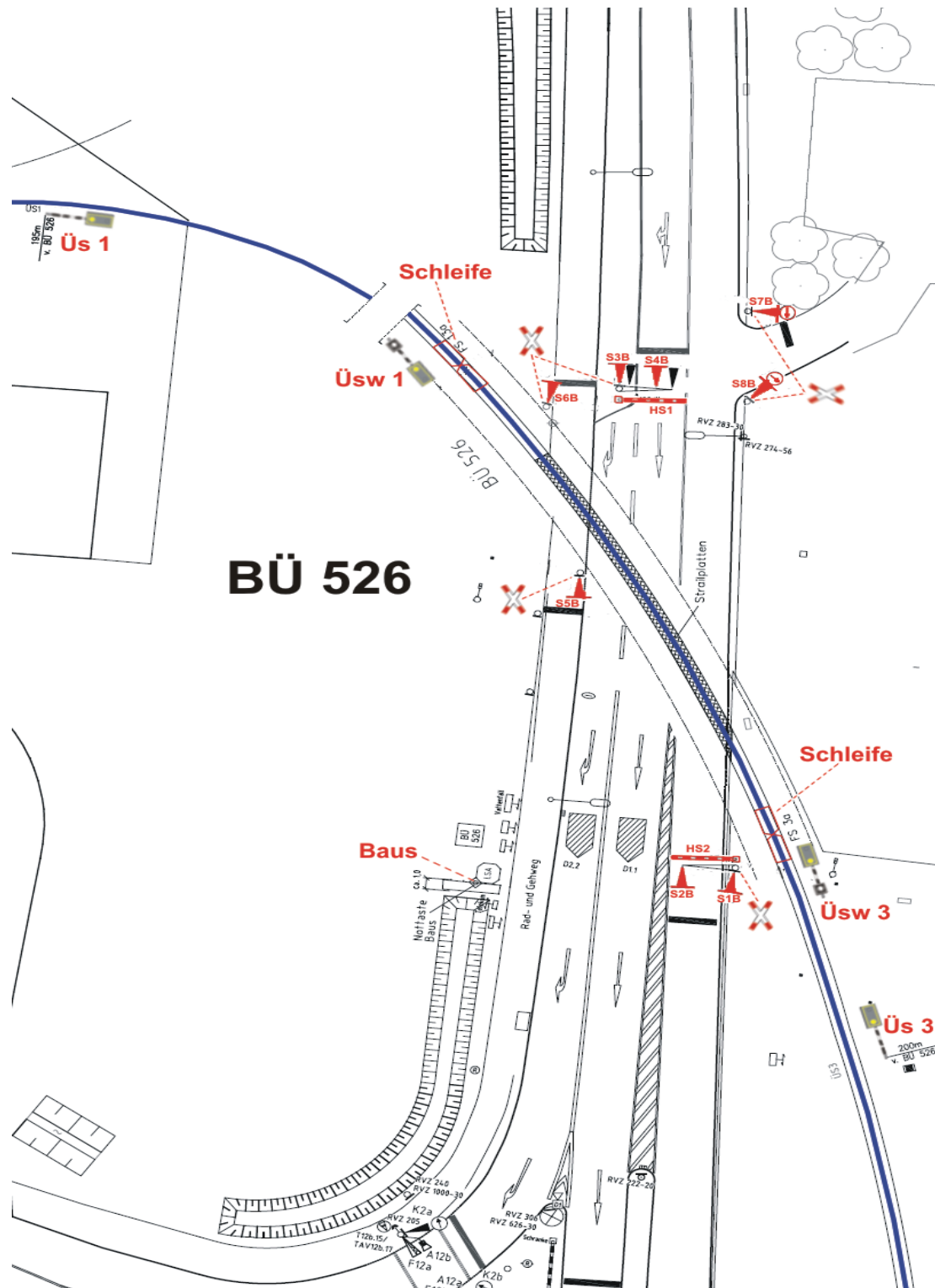
- die Fachkraft LST
- die Polizei

Die Wiederinbetriebnahme der Straßenverkehrsanlage kann nur durch den Betreiber der Straßenverkehrsampel erfolgen.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Lageskizze



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 526

km: 3,512

Lage: Hohe-Schaar-Straße

Bahnübergang	Art der Störung		Sicherung durch Posten			Maßnahme	Bahnübergang		
			EVU	BÜP	HP		gesichert	nicht ausreichend gesichert	nicht gesichert
BÜ-Technik	lfd Nr.					Einsatzzeiten und Hilfsmittel			
BÜS 2000 / BÜSTRA	1	ein Straßensignal ausgefallen		1		keine mit Sperrschild, Absperrband, Signalfahne und rot leuchtender Handlampe (nur bei Dunkelheit)	X		X
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen		1	1	keine mit Sperrschild, Absperrband, Signalfahne und rot leuchtender Handlampe (nur bei Dunkelheit)	X		X
	3	ein Schrankenbaum gestört		1		keine mit Sperrschild, Absperrband, Signalfahne und rot leuchtender Handlampe (nur bei Dunkelheit)	X		X
	4	beide Schrankenbäume gestört		1	1	keine mit Sperrschild, Absperrband, Signalfahne und rot leuchtender Handlampe (nur bei Dunkelheit)	X		X
	5	Kamera oder Monitor ausgefallen				keine, solange keine weitere Störung vorhanden		X	
						keine und weitere Störung ohne Ersatzmaßnahmen			X
					1*)	Funkgerät Tetrapol ersatzweise Mobiltelefon	X		

Solange die Überwachungssignale gültig sind, unterstützen der BÜP und ggf. der HP den Tf nur bei der Sicherung des BÜ.

*) Einsatz als Freimeldeposten für den Gefahrenbereich des BÜ

bleibt frei