

Hamburg Port Authority AöR | Neuer Wandrahm 4 | 20457 Hamburg

alle EVU mit Verkehren auf der Hamburger
Hafenbahn,

EBL, EBL-V, Notfallmanager, RIS,
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

nachr.: TAB

Martina Harmsen
stv. Eisenbahnbetriebsleiterin
Railway Infrastructure
RI11-1
Veddeler Damm 14
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 42847-1804
Fax +49 40 42847-4399

E-Mail
martina.harmsen@hpa.hamburg.de
www.hamburg-port-authority.de

Datum 23.10.2017

Verfügung des Eisenbahnbetriebsleiters Nr. 018/2017 Änderung am BÜ 205 im Bf Hamburg Süd, Gleisgruppe Peute

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Ausrüstung des BÜ 205 wurde um einen Rangierschalter ergänzt, die Bedienungsanweisung für die BÜ 205 und 206 wurde entsprechend angepasst. Die geänderte Bedienungsanweisung ist ab sofort gültig.

Ich bitte Ihre Mitarbeiter entsprechend zu informieren.

Hinweis: Aufgrund des bereits erfolgten Redaktionschlusses für die Angaben zu den örtlichen Zusätzen, Bekanntgabe 3, gültig ab 10.12.2017, bleibt diese Verfügung über den 10.12.2017 hinaus gültig. Die in den Angaben zu den örtlichen Zusätzen veröffentlichte Bedienungsanweisung ist ungültig.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Harmsen

Anlage: Bedienungsanweisung für die BÜ 205 und 206

**Bedienungsanweisung für die
BÜ 205 und 206
(Müggенburger Str. / Peutestr.)
im Bft Hamburg Süd**

Gültig ab: 20.10.2017

aufgestellt: 20.10.2017 RIS-6 gez. Veh
--

geprüft: 20.10.2017 RI21-1 gez. Wolf
--

zugestimmt: 20.10.2017 RI11-1 / stv. EBL gez. Harmsen

Ausrüstung der BÜ

Die BÜ 205 und 206 befinden sich im Bft Hamburg Süd, Gleisgruppe Peute, und queren die zweispurigen Straße „Müggenburger Str.“ und „Peutestr.“ mit dem Zuführungsgleisen zur Hovestraße und zur Peutestraße.

Die technischen Sicherungen der BÜ sind in der Bauform BUES2000 Lz-ÜS/F mit fahrzeugbewirkter Ein- und Ausschaltung hergestellt.

Vor dem BÜ sind beidseitig im Bereich der Schleifen entsprechende Hinweisschilder aufgestellt. Überwachungssignale (ÜS) befinden sich jeweils am in Fahrtrichtung rechten Mast der Lichtzeihanlage.

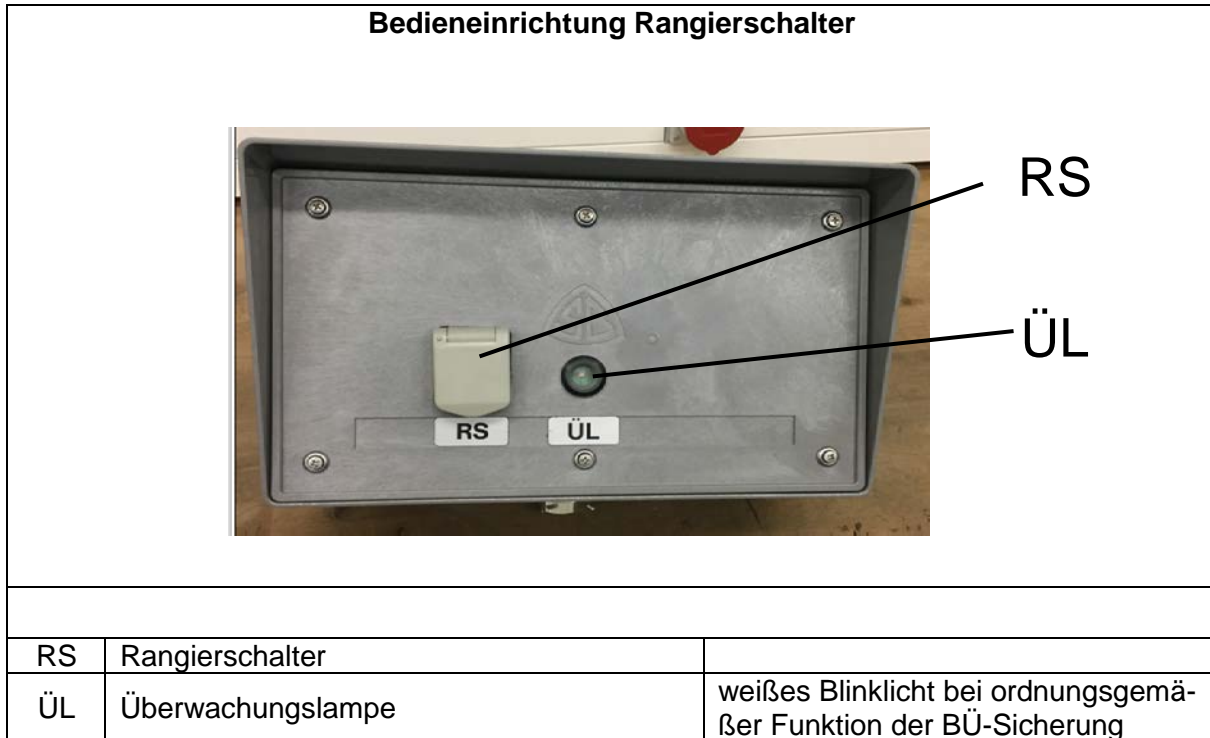
Zwischen den beiden BÜ ist je Fahrtrichtung ein Überwachungssignal der Folgeanlage vorhanden.

Zusätzlich sind die BÜ sind mit folgenden Bedieneinrichtungen ausgestattet:



Es dürfen nur die Einrichtungen in Fahrtrichtung vor dem BÜ bedient werden.

Zusätzlich sind an beiden BÜ Rangierschalter mit Lätewerk vorhanden. Diese befinden sich am BÜ 205 aus Richtung Bf Peute und am BÜ 206 aus Richtung Peustr./Hovestraße kommend unmittelbar neben den HET/HAT.



Zwischen den BÜ 205 und 206 sind keine weiteren Bedieneinrichtungen vorhanden.

Um ein unzeitiges Ausschalten der technischen Sicherung zu verhindern, sind beide BÜ mit BÜ-Belegmeldern (BÜBM) ausgerüstet.

Einschaltung

Die technische BÜ-Sicherung wird durch das Befahren der Einschalterschleife richtungsbezogen eingeschaltet.

Wenn nach dem Befahren der Einschalterschleife das unmittelbar vor dem BÜ stehende ÜS weißes Blinklicht (Bü1) zeigt (nach 5 Sekunden), ist die technische Sicherung des in Fahrtrichtung ersten BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden.

Die zweite BÜ-Sicherung wird zeitverzögert eingeschaltet. Die Verzögerung beträgt für Fahrten in Richtung 206 ca. 19 Sekunden, für Fahrten in Richtung BÜ 205 ca. 9 Sekunden

Das ordnungsgemäße Arbeiten des in Fahrtrichtung zweiten BÜ wird durch Signal Bü1 angezeigt.

Zwischen dem Standort der Einschaltung des ersten BÜ und dem Befahren des zweiten BÜ darf mit höchstens 15 km/h gefahren werden um eine rechtzeitige Einschaltung des zweiten BÜ sicherzustellen.

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

Ausschaltung

Nach dem Befahren der Ausschalterschleifen und dem Freifahren des BÜ erlöschen die ÜS des jeweiligen BÜ und die Bahnübergangssicherungen schalten nacheinander einzeln aus. Eine zeitabhängige Ausschaltung der BÜ-Sicherung ist nicht vorhanden.

Sollen nach der Einschaltung die BÜ doch nicht befahren werden, ist die HAT zu bedienen. Hierbei darf nur der HAT in der Bedieneinrichtung des BÜ genutzt werden, an der auch die Einschaltung erfolgte.

Nutzung Rangierschalter

Sowohl am BÜ 205 aus Richtung Bf Peute, wie auch am BÜ 206 aus Richtung Peutestraße/Hovestraße sind Rangierschalter angebracht. Die Bedienung des RS wirkt jeweils nur auf den zugehörigen BÜ.

Soll ein BÜ bei Rangierarbeiten nach dem Freifahren nicht für den Straßenverkehr freigegeben werden, so ist dieser durch Bedienung des jeweils dem BÜ zugehörigen RS einzuschalten. Durch die Bedienung des RS wird die fahrzeugbewirkte Ausschaltung unterbunden. Wird ein BÜ über RS eingeschaltet sind am folgenden BÜ alle Funktionen weiterhin gegeben (AutoET bzw. HET). Eine automatische Einschaltung aus Richtung des BÜ, an dem der RS bedient wurde, erfolgt jedoch nicht, da aus dieser Fahrtrichtung keine Einschaltmittel vorhanden sind.

Wenn nach der Bedienung des RS die ÜL weißes Blinklicht zeigt, ist die technische Sicherung des BÜ ordnungsgemäß hergestellt und der BÜ darf befahren werden. Bei der RS-Bedienung zeigt das Überwachungssignal kein Signalbild BÜ 1.

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

Solange der BÜ durch den Rangierschalter eingeschaltet ist, ertönt ein akustisches Signal. Dieses erinnert das Rangierpersonal daran, dass der BÜ nicht fahrzeugbewirkt ausschaltet. Er darf nicht zur Feststellung, dass die BÜ-Sicherung ordnungsgemäß hergestellt wurde, ausgewertet werden.

Nach Beendigung der Rangierarbeiten ist der Rangierschalter zurückzulegen. Die Überwachungslampe erlischt und die Akustik verstummt.

Störungen

Einschaltung

Eine Störung der technischen Sicherung liegt vor, wenn das ÜS 30 Sekunden nach Belegen der Einschalterschleife kein weißes Blinklicht (Bü1) zeigt. (außer bei Einschaltung über RS). Wurde die technische Sicherung des ersten befahrenen BÜ ordnungsgemäß hergestellt und erscheint beim zweiten BÜ trotz eingeschalteter Lichtzeitanlage kein Signal BÜ1, ist zu prüfen, ob an diesem BÜ der RS eingeschaltet ist, bevor einer Störung angenommen wird.

Liegt eine Störung vor, ist zunächst zu versuchen, die technische Sicherung durch das Bedienen der HET herzustellen.

Die BÜ dürfen befahren werden, wenn sie durch Posten gem. 408.4816 durch das EVU gesichert werden.

Ausschaltung

Erfolgt die Ausschaltung der technischen Sicherung nicht fahrzeugbewirkt nach dem Räumen des BÜ, ist zu versuchen, den BÜ durch die Bedienung der Hilfsausschalttaste (HAT) auszuschalten nachdem beide BÜ geräumt wurden.

Maßnahmen bei Arbeiten an der technischen BÜ-Sicherung

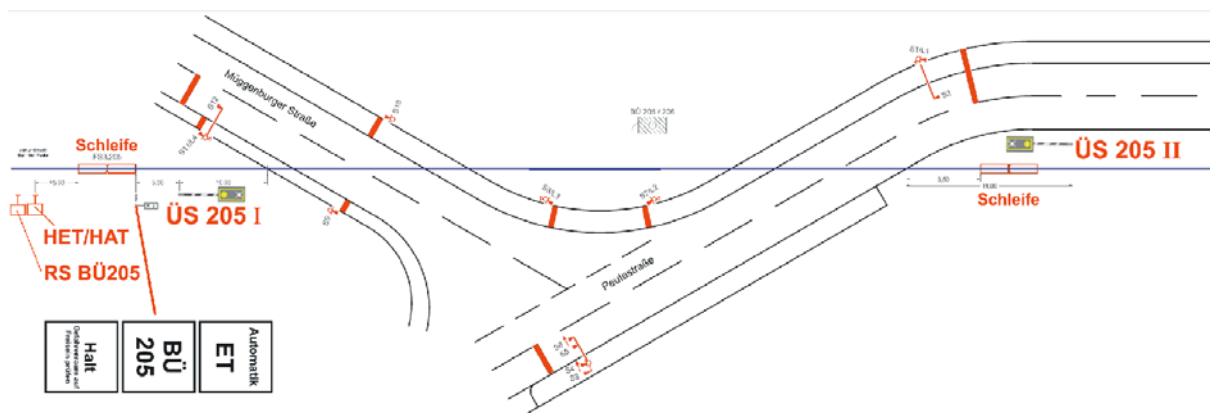
Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind in der Übersicht „Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangsanlagen“ dieser Bedienungsanweisung aufgeführt.

Melden von Störungen

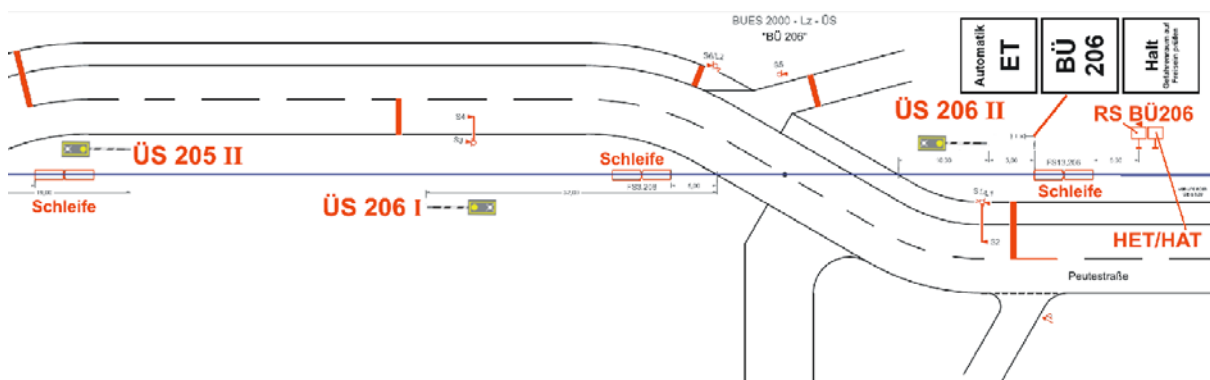
Unregelmäßigkeiten an der technischen Bahnübergangssicherungsanlage sind dem Fdl Hsf zu melden. Dieser verständigt den Netzkoordinator und trägt die Störung in sein Arbeits- und Störungsbuch ein.

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

Lageskizze BÜ 205:



Lageskizze BÜ 206:



Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: **205**

km: **44,58/44,63**

Lage: **Müggendorfer Str. / Peutestr.**

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			
BUES2000 Lz-ÜS/F	1	ein Straßensignal ausgefallen				keine			X
			1			bei Tageslicht: Signalfahne	X		
			1			bei Dunkelheit: rot leuchtende Handlampe	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Signalfahne, bei Dunkelheit rot leuchtende Handlampe	X		
	2	mehrere Straßensignale ausgefallen				keine			X
			1			Signalfahne, bei Dunkelheit rote Handlampe			X
			1		2	Absperrgirlanden und Signalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuchtende Lampe je Straßenzuführung	X ¹⁾		X ²⁾
					1	Absperrgirlanden und 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

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.

Maßnahmen bei Arbeiten an Bahnübergangssicherungsanlagen

Bahnübergang Nr.: 206

km: 44,76

Lage: Peutestr.

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.								
BUES2000 Lz-ÜS/F	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			Signalfahne, bei Dunkel- heit rote Handlampe			X
			1		1	Absperrgirlanden und Sig- nalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	X		
				1	1	Absperrgirlanden und Sig- nalfahnen. Bei Dunkelheit zusätzlich eine rot leuch- tende Lampe je Straßen- zuführung	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

Gilt der Bahnübergang bei Arbeiten aufgrund der Maßnahmen nach obiger Tabelle als nicht gesichert, darf er nicht befahren werden.