

Bedienungsanweisung für die Straßensignalanlagen an den Bahnübergän- gen im Bereich Stammgleis 150

Neuer Hafen

Sammlung
betrieblicher Vorschriften

Weisung Nr. 5

Verteiler

Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

1 Referat Eisenbahnwesen

Eisenbahnbundesamt

1 Regierung von Mittelfranken

Anschließer (A) der Hafeneisenbahn Würzburg

1 Eni Schmiertechnik (A)

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

je 1 alle EVU mit Infrastrukturnutzungsvertrag HEW

Hafeneisenbahn Würzburg

1 Eisenbahnbetriebsleiter

1 stellv. Eisenbahnbetriebsleiter

je 1 örtlicher Betriebsleiter

je 1 Mitarbeiter WHG

1 Sammlung betrieblicher Vorschriften

je 1 Anlage 1 bis 3 (Schalthaus)

2 Pintsch Bamag

2 Mainfranken Netze GmbH (LSA-Wartung)

Bekanntgaben

lfd. Nr.	gültig ab	Änderungen Seiten	Bekanntgabe	eingearbeitet durch
1	01.08.2003	6	01.08.2003	HEW
2	01.08.2005	redaktionell und Internetpräsenz	01.08.2005	HEW
3	01.03.2012	redaktionell und Internetpräsenz	01.03.2012	HEW
4	01.09.2016	2, 14, 15	01.09.2016	HEW

Inhaltsverzeichnis

Verteiler	2
Bekanntgaben	2
1 Allgemeines	4
1.1 Zweck der Straßensignalanlagen	4
1.2 Funktion der Straßensignalanlagen.....	4
1.3 Maßnahmen bei Ausfall der Straßensignalanlage	6
2 Bedienung der Anlagen	7
2.1 Fahrt von Würzburg Neuer Hafen in den Flusshafen.....	7
2.2 Fahrt vom Flusshafen nach Würzburg Neuer Hafen.....	8
2.3 Fahrt von Würzburg Neuer Hafen in den Anschluss Eni	9
2.4 Fahrt vom Anschluss Eni nach Würzburg Neuer Hafen	9
2.5 Fahrt vom Anschluss Eni in den Flusshafen.....	10
2.6 Fahrt vom Flusshafen zum Anschluss Eni.....	11
2.7 Arbeitszugfahrt	11
3 Maßnahmen bei Störungen	12
3.1 Störung.....	12
3.2 Fehlerbeseitigung.....	12
4 Wartung, Prüfung und Meldung bei Störungen	13
4.1 Wartung und Prüfung	13
4.2 Meldung bei Störung und Unregelmäßigkeit	13
5 Bedienungsschlüssel	14
5.1 Schlüsselformen.....	14
5.2 Schlüsselverteilung.....	14
5.3 Meldung bei Schlüsselverlust.....	14
6 Übersichtsskizze	14
7 Inkrafttreten	14

Abkürzungen

BÜ	Bahnübergang
DB	Deutsche Bahn AG
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Ril	Richtlinie
HEW	Hafeneisenbahn Würzburg
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
WHG	Würzburger Hafen GmbH

1 Allgemeines

1.1 Zweck der Straßensignalanlagen

Die Anlagen befinden sich im Neuen Hafen von Würzburg und dienen der technischen Sicherung schienengleicher Kreuzungen - Bahnübergänge - im Stammgleis 150 der HEW.

die Anlage 1 umfasst die Bahnübergänge

BÜ I a	km 1.320	Werksstraße Eni
BÜ I	km 1.400	Bahnhofstraße

die Anlage 2 umfasst die Bahnübergänge

BÜ II	km 1.505	Paradiesstraße
BÜ II a	km 1.570	Zufahrt BASF

die Anlage 3 umfasst die Bahnübergänge

BÜ III	km 1.640	Rothofstraße - Zeller Brücke
BÜ III a	km 1.670	Werkstraße BayWa

Die Anlagen 1 bis 3 wurden in der Bauform BÜP-93 von den Firmen Pintsch Bamag GmbH und Signalbau Huber AG im Jahr 1996 errichtet und in Betrieb genommen.

Auf den Vorrang des Schienenverkehrs bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs (NEÖV) ist im Bereich der HEW an allen BÜ durch Andreaskreuze hingewiesen.

1.2 Funktion der Straßensignalanlagen

1.2.1 Allgemeine Bedingungen

Bei ordnungsgemäßer Funktion der Anlagen darf die Rangiereinheit die BÜ mit der zulässigen Rangiergeschwindigkeit in beiden Richtungen befahren.

Während der Fahrt sind die BÜ-Überwachungssignale ($\ddot{U}S_{B\ddot{U}}$) ständig zu beobachten. Bei einer geschobenen Rangiereinheit muss zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Rangierleiter an der Spitze der Rangiereinheit Funkkontakt bestehen.

Auf den Straßenverkehr der zu befahrenden BÜ ist zu achten!

Eine durchschnittliche **Geschwindigkeit unter 8 km/h** beim Befahren der Annäherungsstrecke (Einschalterschleife bis Eingangsschleife am BÜ) soll vermie-

den werden, da die Anlagen nach Ablauf der Grundstellerzeit ausgeschaltet werden, bevor die Rangiereinheit die BÜ erreicht hat.

Das Nachfahren nicht gekuppelter Fahrzeuge über die gemeinsam eingeschalteten BÜ ist nicht zulässig, da dadurch ein vorzeitiges Ausschalten der Anlagen für die nachfolgenden Fahrzeuge bewirkt werden kann.

1.2.2 Wirkungsweise der Anlagen

Die Anlagen werden

vom Rangierpersonal mittels Schlüsseltaste ET, HET, RS oder durch das Befahren der Einschalterschleife zugbewirkt eingeschaltet

und

vom Rangierpersonal mittels Schlüsseltaste AT oder durch das Befahren der Eingangsschleife **und** das Freifahren der Ausschalterschleife zugbewirkt ausgeschaltet.

Befahren der Schleifen bedeutet das erstmalige Befahren, Freifahren der Schleifen das letzte Befahren mit einem Eisenbahnfahrzeug.

Die Schlüsseltasten/-schalter haben folgende Funktionen

ET	=	Einschalttaste
HET	=	Hilfseinschalttaste
AT	=	Ausschalttaste
UT	=	Unwirksamkeitsschalttaste
RS	=	Rangierschalter

Die Einschaltung der Anlagen erfolgt

- für die Fahrt in Richtung Flusshafen zugbewirkt oder von Hand
- für die Fahrt in Richtung Würzburg Neuer Hafen von Hand

Werden die Anlagen eingeschaltet, zeigen die Straßensignale 3 Sekunden lang gelbes Licht und anschließend Rotlicht.

Die Anlagen sind so bemessen, dass sie mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h gefahren werden können.

Die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion der Anlagen erfolgt

- durch das Blinken der ÜS_{BÜ} im Bremswegabstand vor dem BÜ
- durch das Aufblinken der Überwachungslampe in der Handschalteinrichtung

Die Ausschaltung und Grundstellung der Anlagen erfolgt

- zugbewirkt durch das Befahren der Eingangsschleife (vor dem ersten BÜ der Anlage) **und** das Freifahren der zugehörigen Ausschalterschleife (nach dem letzten BÜ der gleichen Anlage) oder
- durch den Grundsteller nach Ablauf der Grundstellerzeit
 - Anlage 1 (BÜ I und Ia) nach Ablauf von 300 Sekunden
 - Anlage 2 (BÜ II und IIa) nach Ablauf von 400 Sekunden

Anlage 3 (BÜ III und IIIa) nach Ablauf von 400 Sekunden
seit dem Einschalten der Anlage oder

- durch Betätigung der zugehörigen Ausschalttaste AT durch das Rangierpersonal.

Die Ausschaltung kann nur durchgeführt werden, wenn die Eingangsschleife der Anlage noch nicht befahren ist.

Die Ausschaltung der Anlage erfolgt **nicht**, wenn die Eingangsschleife unmittelbar vor dem ersten BÜ einer Anlage befahren wird, ohne dass die Ausschalterschleife unmittelbar nach dem letzten BÜ der gleichen Anlage freigefahren wird.

Werden ein oder mehrere Anlagen bei gemeinsam eingeschalteten Anlagen aus irgendeinem Grund nicht befahren, sind die **nicht befahrenen** Anlagen mit der zugehörigen Ausschalttaste AT auszuschalten oder werden nach Ablauf der Grundstellerzeit automatisch ausgeschaltet.

Da durch das Befahren der Eingangsschleife das Rotlicht und falls vorhanden die Fahrbahnschranken "eingefroren" werden, ist die **befahrene** Anlage **immer** durch das Freifahren der Anlage auszuschalten.

Unterschreitet eine Rangiereinheit die durchschnittliche Geschwindigkeit von 8 km/h beim Befahren der Annäherungsstrecke, erlischt bereits nach dem Ablauf der halben Grundstellerzeit das $\ddot{U}S_{B\ddot{U}}$.

Vor dem Befahren des BÜ ist anzuhalten und mit der Hilfseinschalttaste $HET_{B\ddot{U}}$ die Anlage erneut einzuschalten. Weil die Anlage durch den Ablauf der Grundstellerzeit ausgeschaltet wurde, kommt bei **diesem** Einschalten trotz ordnungsgemäßer Funktion der Anlage die Überwachungslampe in der Handeinschalteinrichtung nicht zum Leuchten. Es ist deshalb Signal Zp 1 zu geben. Bei freiem BÜ kann der Rangierauftrag erteilt werden.

Die Ausschaltung und Grundstellung der Anlagen erfolgt zugbewirkt nach dem Freifahren der Ausschalterschleife.

Kann eine befahrene Anlage nicht freigefahren werden (z.B. Lokschaaden), ist die Anlage durch den Wartungsdienst in Grundstellung zu bringen. Die Verständigung ist in Abschnitt 4.2 beschrieben. Die Fahrbahnschranken können mit einem Schlüssel entriegelt und anschließend von Hand geöffnet werden. Die Hilfsmittel hierfür befinden sich am Schalthaus für die Anlage 3 unter Verschluss.

Bei Netzausfall wird die Stromversorgung durch eine Batterie übernommen.

1.3 Maßnahmen bei Ausfall der Straßensignalanlage

Bei Ausfall einer Anlage ist Ril 408.0823 zu beachten.

Die örtliche Sicherung der BÜ gemäß Ril 408.0823 Abs. 1 (2) übernimmt bei plötzlich auftretender Störung das Betriebspersonal des EVU.

Bei Störung von längerer Dauer und bei Arbeiten an einer Anlage sind die BÜ gemäß Ril 408.0823 Abs. 1 (2) durch die Mitarbeiter der WHG zu sichern.

2 Bedienung der Anlagen

2.1 Fahrt von Würzburg Neuer Hafen in den Flusshafen

2.1.1 Einschaltung der Anlagen

Die **gemeinsame** Einschaltung der Anlage 1 (BÜ Ia und I) und der Anlage 2 (BÜ II und IIa) erfolgt durch Befahren der Einschalterschleife D1_{BÜ Ia - IIa} nach der Weiche 470 oder durch Betätigung der Einschalttaste ET1_{BÜ Ia - IIa} an der Weiche 472. Gleichzeitig wird die Einschalterschleife D1_{BÜ III - IIIa} in der Weiche 472 für die zugbewirkte Einschaltung der Anlage 3 (BÜ III und IIIa) wirksam geschaltet. Die BÜ Ia bis IIa werden sofort durch gelbes Licht und nach 3 Sekunden durch Rotlicht für den Straßenverkehr gesperrt.

Die Einschaltung der Anlage 3 (BÜ III und IIIa) erfolgt durch Befahren der Einschalterschleife D1_{BÜ III - IIIa} in der Weiche 472. Wird der Straßenverkehr an der Kreuzung Paradiesstraße/Friedrich-Koenig-Straße mit Zeller Brücke/Rothofstraße bereits durch die Straßenverkehrszeichenanlage geregelt, so übernimmt diese auch die Regelung für den auf den BÜ III zulaufenden Straßenverkehr.

Nachdem der den BÜ kreuzende Straßenverkehr durch die Straßenverkehrszeichenanlage angehalten wurde und die Bahnschranke zum Werk BayWa Zeller Brücke geöffnet ist, wird BÜ III und IIIa durch gelbes Licht und nach 3 Sekunden durch Rotlicht der Straßensignalanlage für den Straßenverkehr gesperrt. 9 Sekunden später werden die Fahrbahnschranken gesenkt. Der Schließvorgang ist nach 10 Sekunden abgeschlossen. Frühestens 5 Sekunden danach erreicht die Rangiereinheit den BÜ III.

2.1.2 Überwachung der Anlagen

2.1.2.1 Überwachung der Anlage 1 (BÜ Ia und I) und Anlage 2 (BÜ II und IIa)

Die Signalfreigabe erfolgt bei zugbewirkter Einschaltung mit Aufleuchten des Rotlichtes. Dem Rangierpersonal wird bei ordnungsgemäßer Funktion der Anlage 1 (BÜ Ia und I) **und** Anlage 2 (BÜ II und IIa) die Ordnungsmeldung durch das Blinken des ÜS1_{BÜ Ia - IIa} im Bremswegabstand zu BÜ Ia angezeigt.

Bei Einschaltung mittels Schlüsseltaste ET1_{BÜ Ia - IIa} wird die Signalfreigabe um 20 Sekunden verzögert, damit die Mindestannährungszeit gewährleistet bleibt.

Bei Einschaltung mittels Schlüsseltaste HET1_{BÜ Ia - I} und HET1_{BÜ II - IIa} erfolgt die Signalfreigabe mit dem Aufleuchten des Rotlichtes.

Die Ordnungsmeldung erfolgt in beiden Fällen durch das Aufblinken der Überwachungslampe in der Handschalteinrichtung. Bei freiem BÜ kann der Rangierauftrag erteilt werden.

2.1.2.2 Überwachung der Anlage 3 (BÜ III und IIIa)

Die Signalfreigabe erfolgt bei zugbewirkter Einschaltung mit Aufleuchten des Rotlichtes. Dem Rangierpersonal wird bei ordnungsgemäßer Funktion der Anla-

ge 3 (BÜ III und IIIa) die Ordnungsmeldung durch das Blinken des ÜS1_{BÜ III - IIIa} im Bremswegabstand zu BÜ III angezeigt. Durch das Blinken des ÜS1_{BÜ III - IIIa} wird die Ordnungsmeldung für die Anlage 2 (BÜ II und IIIa) überprüft. Das Schließen der Fahrbahnschranken am BÜ III und das Öffnen der Bahnschranke zum Werk BayWa Zeller Brücke wird nicht überwacht.

Bei Einschaltung mittels Schlüsseltaste HET1_{BÜ III - IIIa} erfolgt die Signalfreigabe ca. 15 Sekunden nach dem Aufleuchten des Rotlichtes. Die Ordnungsmeldung erfolgt durch das Aufleuchten der Überwachungslampe in der Handschalteinrichtung. Das Schließen der Fahrbahnschranken und das Öffnen der Bahnschranke zum Werk BayWa Zeller Brücke werden nicht überwacht. Bei freiem BÜ kann der Rangierauftrag erteilt werden.

2.1.3 Ausschaltung und Grundstellung der Anlagen

Die Ausschaltung und Grundstellung erfolgt für jede Anlage getrennt durch Befahren der Eingangsschleife (D3_{BÜ}) vor dem ersten BÜ **und** das Freifahren der Ausschalterschleife (D13_{BÜ}) nach dem letzten BÜ der Anlage. Die Straßensignale werden dunkel geschaltet und der BÜ wird für den Straßenverkehr freigegeben.

2.2 Fahrt vom Flusshafen nach Würzburg Neuer Hafen

2.2.1 Einschaltung der Anlagen

Die **gemeinsame** Einschaltung der Anlage 3 (BÜ IIIa und III), der Anlage 2 (BÜ IIa und II) und der Anlage 1 (BÜ I und Ia) erfolgt durch Betätigung der Einschalttaste ET2_{BÜ IIIa - Ia} vor dem BÜ IIIa. Die BÜ IIa bis Ia werden sofort durch gelbes Licht und nach 3 Sekunden durch Rotlicht für den Straßenverkehr gesperrt.

Die Einschaltung der Anlage 3 (BÜ IIIa und III) erfolgt zeitgleich mit dem Einschalten der anderen Anlagen. Wird der Straßenverkehr an der Kreuzung Paradiesstraße/Friedrich-Koenig-Straße mit Zeller Brücke/Rothofstraße bereits durch die Straßenverkehrszeichenanlage (SVA) geregelt, übernimmt diese auch die Regelung für den auf den BÜ III zulaufenden Straßenverkehr.

Nachdem der den BÜ kreuzende Straßenverkehr durch die SVA angehalten wurde und die Bahnschranke zum Werk BayWa Zeller Brücke geöffnet ist, wird BÜ IIIa und III durch gelbes Licht und nach 3 Sekunden durch Rotlicht der Straßensignalanlage für den Straßenverkehr gesperrt. 9 Sekunden später werden die Fahrbahnschranken gesenkt. Der Schließvorgang ist nach 10 Sekunden abgeschlossen.

2.2.2 Überwachung der Anlagen

Die Signalfreigabe erfolgt mit dem Aufleuchten des Rotlichtes bei allen drei Anlagen und zusätzlich erst bei geschlossener Fahrbahnschranke am BÜ III.

Dem Rangierpersonal wird bei ordnungsgemäßer Funktion der Anlage 3 (BÜ IIIa und III), der Anlage 2 (BÜ IIa und II) und der Anlage 1 (BÜ I und Ia) die Ordnungsmeldung durch das Blinken des ÜS2_{BÜ IIIa - Ia} und das Aufleuchten der Überwachungslampe in der Handschalteinrichtung angezeigt. Das Öffnen der Bahnschranke zum Werk BayWa Zeller Brücke wird nicht überwacht.

Bei Einschaltung mittels Schlüsseltaste HET2_{BÜ IIIa - III} oder HET2_{BÜ IIa - II} oder HET2_{BÜ I - Ia} erfolgt die Signalfreigabe ca. 15 Sekunden nach dem Aufleuchten des Rotlichtes. Die Ordnungsmeldung erfolgt durch das Aufblinker der Überwachungslampe in der Handschalteinrichtung. Bei freiem BÜ kann der Rangierauftrag erteilt werden.

2.2.3 Ausschaltung und Grundstellung

Die Ausschaltung und Grundstellung erfolgt für jede Anlage getrennt durch Befahren der Eingangsschleife (D13_{BÜ}) vor dem ersten BÜ **und** das Freifahren der Ausschalterschleife (D3_{BÜ}) nach dem letzten BÜ der Anlage. Die Straßensignale werden dunkel geschaltet und der BÜ wird für den Straßenverkehr freigegeben.

Durch das Befahren der Unwirksamkeitsschalterschleife UD1_{BÜ Ia - IIa} wird eine rückwärtige Einschaltung der Anlage 1 (BÜ Ia und I) und der Anlage 2 (BÜ II und IIa) unterdrückt. Zum Erreichen der Grundstellung ist die nachfolgende Einschalterschleife D1_{BÜ Ia - IIa} frei zu fahren.

2.3 Fahrt von Würzburg Neuer Hafen in den Anschluss Eni

2.3.1 Einschaltung des BÜ Ia

Da die Rangiereinheit bei der Fahrt in den Anschluss Eni (Gleis 152) die Anlage 1 (BÜ Ia und I) nicht vollständig frei fahren kann, ist **vor** dem Befahren der Einschalterschleife D1_{BÜ Ia - IIa} nach der Weiche 470 diese mittels Schlüsseltaste UT1_{BÜ Ia - IIa} an gleicher Stelle unwirksam zu schalten.

Die technische Sicherung des BÜ Ia erfolgt durch Betätigung des Rangierschalters RS_{BÜ Ia} an der Weiche 472. Der Rangierschlüssel ist während der BÜ-Sperrung in der eingeschalteten Stellung zu belassen. Der BÜ wird sofort durch gelbes Licht und nach 3 Sekunden durch Rotlicht für den Straßenverkehr gesperrt. Zusätzlich wird eine BÜ-Akustik eingeschaltet.

2.3.2 Überwachung des BÜ Ia

Dem Rangierpersonal wird bei ordnungsgemäßer Funktion des BÜ Ia die Ordnungsmeldung durch das Aufleuchten der Überwachungslampe in der Handschalteinrichtung angezeigt. Bei freiem BÜ kann der Rangierauftrag erteilt werden.

2.3.3 Ausschaltung und Grundstellung des BÜ Ia

Nach Räumung des BÜ Ia erfolgt die Ausschaltung und Grundstellung durch die Herausnahme des Rangierschlüssels aus der Handschalteinrichtung.

2.4 Fahrt vom Anschluss Eni nach Würzburg Neuer Hafen

2.4.1 Einschaltung des BÜ Ia

Die technische Sicherung des BÜ Ia erfolgt durch Betätigung des Rangierschalters RS_{BÜ Ia} an der Weiche 472. Der Rangierschlüssel ist während der BÜ-

Sperrung in der eingeschalteten Stellung zu belassen. Der BÜ wird sofort durch gelbes Licht und nach 3 Sekunden durch Rotlicht für den Straßenverkehr gesperrt. Zusätzlich wird eine BÜ-Akustik eingeschaltet.

2.4.2 Überwachung des BÜ Ia

Dem Rangierpersonal wird bei ordnungsgemäßer Funktion des BÜ Ia die Ordnungsmeldung durch das Aufleuchten der Überwachungslampe in der Handschalteinrichtung angezeigt. Bei freiem BÜ kann der Rangierauftrag erteilt werden.

2.4.3 Ausschaltung und Grundstellung des BÜ Ia

Nach Räumung des BÜ Ia erfolgt die Ausschaltung und Grundstellung durch die Herausnahme des Rangierschlüssels aus der Handschalteinrichtung.

Beim Befahren der Unwirksamkeitsschalterschleife UD1_{BÜ Ia - IIa} vor der Weiche 470 wird eine rückwärtige Einschaltung der Anlage 1 (BÜ Ia und I) und der Anlage 2 (BÜ II und IIa) unterdrückt. Zum Erreichen der Grundstellung ist die nachfolgende Einschalterschleife D1_{BÜ Ia - IIa} frei zu fahren.

2.5 Fahrt vom Anschluss Eni in den Flusshafen

Die Fahrt aus dem Anschluss Eni ist in Abschnitt 2.4 beschrieben.

Fall 1

Befährt die Rangiereinheit die Unwirksamkeitsschalterschleife UD1_{BÜ Ia - IIa} vor der Weiche 470 wird eine rückwärtige Einschaltung der Anlage 1 (BÜ Ia und I) und der Anlage 2 (BÜ II und IIa) unterdrückt. Zum Erreichen der Grundstellung ist die nachfolgende Einschalterschleife D1_{BÜ Ia - IIa} frei zu fahren. Die Weiterfahrt in den Flusshafen ist im Abschnitt 2.1 beschrieben.

Fall 2

Befährt die Rangiereinheit **nicht** die Unwirksamkeitsschalterschleife UD1_{BÜ Ia - IIa} vor der Weiche 470 gilt für die Weiterfahrt in den Flusshafen folgendes.

2.5.1 Einschaltung

Die gemeinsame Einschaltung der Anlage 1 (BÜ Ia und I) und der Anlage 2 (BÜ II und IIa) erfolgt durch Betätigung der Einschalttaste ET1_{BÜ Ia - IIa} an der Weiche 472. Gleichzeitig wird die Einschalterschleife D1_{BÜ III - IIIa} in der Weiche 472 für die zugbewirkte Einschaltung der Anlage 3 (BÜ III und IIIa) wirksam geschaltet. Die weitere Einschaltung ist im Abschnitt 2.1.1 beschrieben.

2.5.2 Überwachung der Anlagen

Die Überwachung ist im Abschnitt 2.1.2 beschrieben.

2.5.3 Ausschaltung und Grundstellung der Anlagen

Die Ausschaltung und Grundstellung ist im Abschnitt 2.1.3 beschrieben.

2.6 Fahrt vom Flusshafen zum Anschluss Eni

Die Fahrt vom Flusshafen nach Würzburg Neuer Hafen ist im Abschnitt 2.2 beschrieben.

Die Rangiereinheit hält nach dem Freifahren der Weiche 472 an.

Die Weiterfahrt in den Anschluss Eni ist im Abschnitt 2.3 beschrieben.

2.7 Arbeitszugfahrt

Für Arbeitszugfahrten zwischen BÜ Ia und BÜ IIIa gilt folgendes

2.7.1 Einschaltung der Anlagen

Vor dem Befahren der Einschalterschleife D1_{BÜ Ia - IIa} ist diese mittels Schlüsseltaste UT1_{BÜ Ia - IIa} unwirksam zu schalten.

Die Einschaltung einzelner BÜ ist nicht möglich. Es kann immer nur eine gesamte Anlage (2 BÜ) eingeschaltet werden.

Die Einschaltung der Anlagen erfolgt durch Betätigung der richtungsgebundenen Hilfseinschalttaste HET_{BÜ}.

2.7.2 Überwachung der Anlagen

Bei Einschaltung mittels Schlüsseltaste HET_{BÜ} erfolgt die Signalfreigabe mit dem Aufleuchten des Rotlichtes. Die Ordnungsmeldung erfolgt durch das Aufleuchten der Überwachungslampe in der Handschalteinrichtung. Bei freiem BÜ kann der Rangierauftrag erteilt werden.

2.7.3 Ausschaltung und Grundstellung der Anlagen

Die Ausschaltung und Grundstellung erfolgt für jede Anlage durch das Befahren der Eingangsschleife unmittelbar vor dem ersten BÜ **und** das Freifahren der Ausschalterschleife unmittelbar nach dem letzten BÜ der Anlage. Die Straßensignale werden dunkel geschaltet und der BÜ wird für den Straßenverkehr freigegeben.

Abschnitt 1.2.2 ist zu beachten.

2.7.4 Befahren der Anlagen mit Halt zwischen den BÜ einer Anlage

2.7.4.1 Einfahren in eine Anlage mit planmäßigem Halt zwischen den BÜ

In die Anlage 1 (BÜ Ia und I) darf **nur** von der Seite Würzburg Neuer Hafen durch Betätigung des Rangierschalters RS_{BÜ Ia} an der Weiche 472 planmäßig ein- und ausgefahren werden.

In die Anlage 2 (BÜ IIa und II) darf **nur** von der Seite Flusshafen ein- und ausgefahren werden. Für die Fahrt in die Anlage ist diese **nicht** einzuschalten und der BÜ gemäß Ril 408.0823 Abs. 1 (2) zu sichern. Für die Fahrt aus der Anlage ist sinngemäß zu verfahren.

In die Anlage 3 (BÜ III und IIIa) darf nicht planmäßig eingefahren werden.

- 2.7.4.2 Einfahren in eine Anlage mit **außerplanmäßigem** Halt zwischen den BÜ
Kann eine befahrene Anlage nicht freigefahren werden (z.B. Lokschaden), ist die Anlage durch den Wartungsdienst in Grundstellung zu bringen. Die Verständigung ist in Abschnitt 4.2 beschrieben. Die Fahrbahnschranken können mit einem Schlüssel entriegelt und anschließend von Hand geöffnet werden. Die Hilfsmittel hierfür befinden sich am Schaltheus für die Anlage 3 unter Verschluss.

3 Maßnahmen bei Störungen

3.1 Störung

Bleibt das Überwachungssignal $\ddot{U}_{S_{B\ddot{U}}}$ als Bestätigung der ordnungsgemäßen Funktion der Anlagen dunkel, können hauptsächlich folgende Ursachen verantwortlich sein

1. Der Lampenfaden des $\ddot{U}_{S_{B\ddot{U}}}$ ist defekt.
2. Der Haupt- **und** Nebenlampenfaden eines Rotlichtes ist defekt.
3. Es wurde keine ordnungsgemäße Einschaltung ausgewertet.
4. Es wurde keine ordnungsgemäße Ausschaltung ausgewertet.
5. Das Einschaltmittel ist defekt.
6. Die Anlage wurde bei der zurückliegenden Fahrt durch den Ablauf der Grundstellerzeit ausgeschaltet.

Die BÜ der gestörten Anlagen sind örtlich gemäß Ril 408.0823 Abs. 1 (2) zu sichern.

3.2 Fehlerbeseitigung

Die in Abschnitt 3.1 genannten Fehler sind durch folgende Maßnahmen zu beseitigen.

1. Betreffende Lampe ist auszuwechseln.
2. Betreffende Lampe ist auszuwechseln.
3. Erfolgt bei einer späteren Einschaltung mit demselben Einschaltmittel keine Störung, ist eine Ermittlung schwierig. Mit Hilfe der Diagnoseschnittstelle kann

die Ursache möglicherweise ausgelesen werden
(BÜP-Diagnose notwendig).

4. Erfolgt bei einer späteren Ausschaltung mit demselben Ausschaltmittel keine Störung, ist eine Ermittlung schwierig. Mit Hilfe der Diagnoseschnittstelle kann die Ursache möglicherweise ausgelesen werden (BÜP-Diagnose notwendig).
5. Das Einschaltmittel ist zu reparieren bzw. auszutauschen.
6. Mit der nächsten ordnungsgemäßen Fahrt wird die Grundstellung der Anlage erreicht.

4 Wartung, Prüfung und Meldung bei Störungen

4.1 Wartung und Prüfung

Die Anlagen sind in betriebssicheren Zustand zu halten. Für die Wartung, Prüfung und die Beseitigung von Störungen an den Anlagen ist der Eisenbahnbetriebsleiter der HEW verantwortlich.

Er bedient sich für diese Aufgaben der Fachkräfte der Stadtwerke Würzburg.

Die Wartungs- und Prüfintervalle sind in der Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE) Anlage 10 aufgeführt.

Die Durchführung der halbjährlichen Wartung und Prüfung obliegt den Stadtwerken Würzburg in eigener Verantwortung. Bei der Durchführung der jährlichen Wartung und Prüfung ist der Eisenbahnbetriebsleiter der HEW zu beteiligen.

Wartung, Prüfung und die Beseitigung von Störungen sind im Arbeitsbuch zu vermerken. Das Arbeitsbuch ist in der Anlage zu hinterlegen. Der ständige Zugriff des Eisenbahnbetriebsleiters der HEW auf das Arbeitsbuch ist sicher zu stellen.

4.2 Meldung bei Störung und Unregelmäßigkeit

Wird vom Betriebspersonal des EVU eine Störung festgestellt, ist dies der WHG zu melden.

Telefon 0931 36-1415 örtlicher Betriebsleiter/Hafenmeister oder
Telefon 0163 7284607 der Eisenbahnbetriebsleiterin der HEW

Außerhalb der betriebsüblichen Arbeitszeit
Telefon 0931 36-1221 Bereitschaftsdienst

Die Störung ist mit Tag/Uhrzeit im Dienstbuch festzuhalten. Die WHG verständigt die Fachkräfte der Stadtwerke Würzburg.

5 Bedienungsschlüssel

5.1 Schlüsselformen

Für die Schlüsseltasten ET (Ein), HET (Ein), AT (Aus) und UT (Ein) der hier beschriebenen Anlagen wird die Schlüsselform 4 verwendet.

Für den Schlüsselschalter RS (Ein/Aus) der hier beschriebenen Anlage wird die Schlüsselform 3 verwendet.

5.2 Schlüsselverteilung

Für die beschriebenen Anlagen befinden sich

5 Schlüssel ET/HET/AT/UT für die EVU bei der WHG und
1 Schlüssel RS mit Kettensicherung im BÜ Schlüsselkasten
unter Verschluss.

Des Weiteren haben die Firmen Pintsch Bamag, Stadtwerke Würzburg und WHG für Prüf- und Unterhaltungszwecke den ET/HET/AT/UT-Schlüssel unter Verschluss.

5.3 Meldung bei Schlüsselverlust

Der Verlust eines Schlüssels ist dem Eisenbahnbetriebsleiter / örtlichen Eisenbahnbetriebsleiter der HEW zu melden.

6 Übersichtsskizze

siehe Anhang 1

7 Inkrafttreten

Die Bedienungsanweisung für die HEW tritt als Sammlung betrieblicher Vorschriften Weisung Nr. 5 (SbV 5 - HEW) zum 01.09.2016 in Kraft.

Die Bedienungsanweisung für die HEW (SbV 3 - HEW) vom 01.03.2012 verliert ihre Gültigkeit.

Hafeneisenbahn Würzburg
Sammlung betrieblicher Vorschriften: Weisung Nr. 5



Bedienungsanweisung der Straßensignalanlagen BÜ Stammgleis 150, NH

Die SbV Weisungen werden nach dem jeweiligen Verteiler gegen Empfangsbescheinigung versandt und liegen bei der

Würzburger Hafen GmbH
Südliche Hafenstraße 1a
97080 Würzburg

öffentlich aus.

Zusätzlich kann die Bedienungsanweisung SbV 5 – HEW aus dem Internet unter

http://www.wvv.de/de/home/unternehmen/gesellschaften/wuerzburger_hafen_gmbh/downloads_1.jsp

herunter geladen werden.

Würzburg, den 17.08.2016

Eisenbahnbetriebsleiterin

Örtlicher Eisenbahnbetriebsleiter

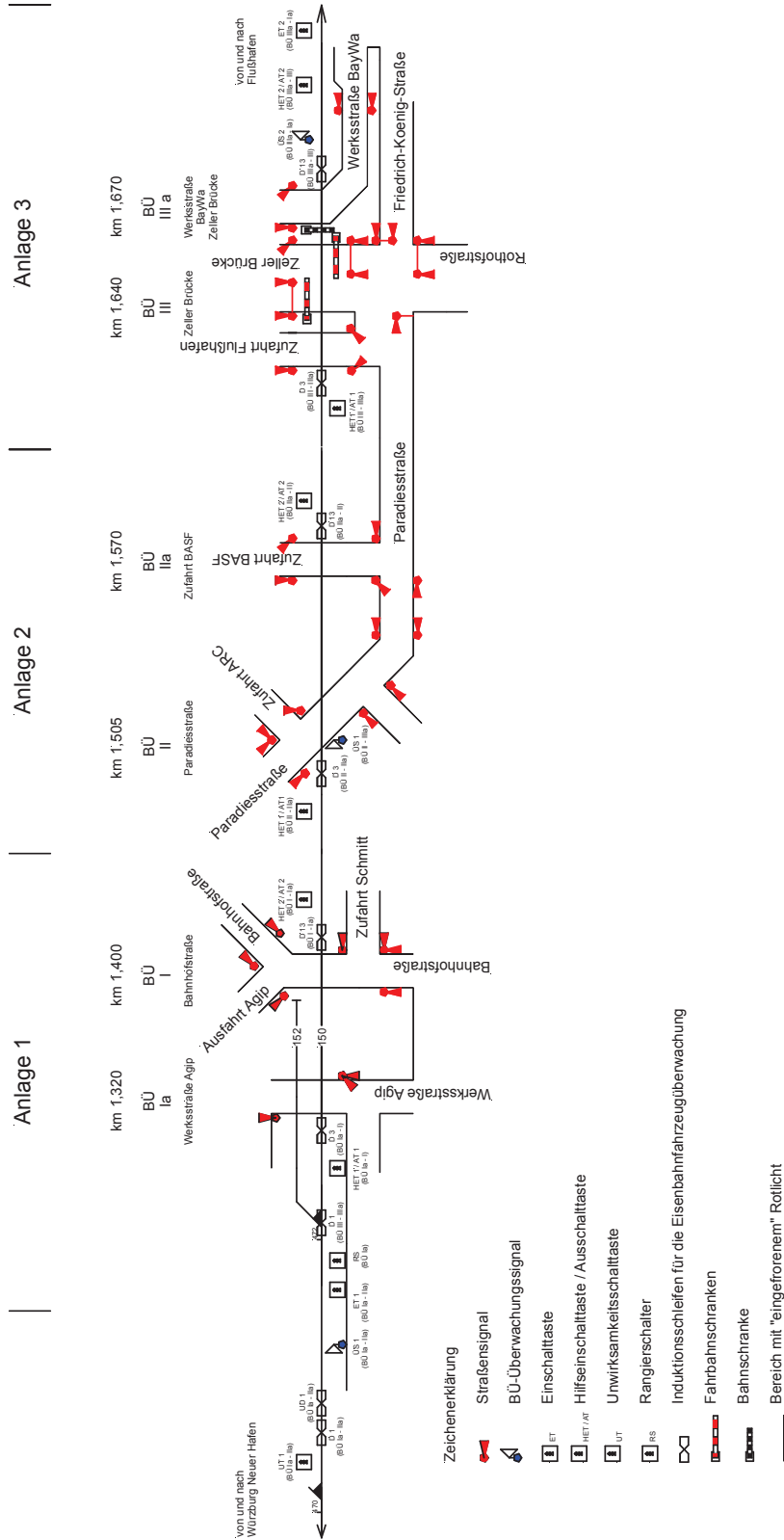
Hafeneisenbahn Würzburg

Sammlung betrieblicher Vorschriften: Weisung Nr. 5



Bedienungsanweisung der Straßensignalanlagen BÜ Stammgleis 150, NH

Anhang 1



Übersichtsskizze der Straßensignalanlagen an den Bahnübergängen im Bereich Stammgleis 150 Neuer Hafen