

Bedienungsanweisung für BÜSA EBÜT 80 / BÜP 93

gültig ab: 14.12.2002

Berichtigungen

Nr. der Berichtigung	Bekanntgabe durch	Gültig ab	Berichtigt		Bemerkungen
			am	durch	
01	Ber. 11 SbV	14.12.2008	21.11.2008	Me	
02	Ber. 15 SbV	13.12.2009	23.09.2009	Me	
03	Ber. 20 SbV	28.03.2011	23.03.2011	Me	
04	Ber. 22 SbV	11.12.2011	06.10.2011	Me	
05	Ber. 29 SbV	15.04.2016	08.03.2016	Me	Vereinigung von ehem. Anlage 2.1 und 2.2
06	Ber. 40 SbV	01.07.2023	14.07.2023	Me	Abgabe Str. 4 an NRE
07	Ber. 42 SbV	10.12.2023	10.11..2023	Me	

Inhaltsverzeichnis:

1. EBÜT 80 / BÜP 93
 - 1.1. Allgemeines
 - 1.2. Beschreibung der Anlagen
 - 1.3. Wirkungsweise
 - 1.4. Besonderheiten bei Sperrfahrten
 - 1.5. Besonderheiten beim Verwenden von Schiebelokomotiven
 - 1.6. Maßnahmen bei Störungen an der BÜSA

1.1. Allgemeines

1.1.1. Art der BÜSA

Lichtzeichenanlage mit Halbschranken Typ EBÜT 80 bzw. BÜP 93

1.2. Beschreibung der Anlage

Die Anlage besteht aus:

1.2.1. Schalthaus

Relaisgestellen, eingebaut in je ein Schalthaus.
Dämmerungsschalter.

1.2.2. Anlagen am BÜ

Mindestens zwei Warnkreuzen (mit Blitzpfeil nur auf der Strecke 1a) S1 bis S4
Mit Lichtzeichen (Farbfolge GELB – ROT) und Fußgängerakustik.

Mindestens zwei Halbschranken, bestehend aus elektrischem Antrieb und Schrankenbaum.

1.2.3. Zugeinwirkungsstellen

Fahrzeugsensoren:

Fs 1/11	für Einschaltung in Streckenrichtung
Fs 13	für Ausschaltung in Streckenrichtung
Fs 3	für Ausschaltung in Gegenrichtung
Fs 2/12	für Einschaltung in Gegenrichtung

1.2.4. Handbedieneinrichtung

1.2.4.1. Unwirksamkeitstaste (UT)

Vor dem Beginn der Einschaltstrecke jeweils am Sig So 14 befinden sich die Schlüsseltasten „UT“ für die Unwirksamkeit der Sensoren, die die Einschaltung der Anlage bewirken. Soll der BÜ nicht befahren werden, so ist mit Schlüssel „DB 24“ die Taste zu bedienen. Dabei leuchtet eine Kontrolllampe auf und für 120 Sekunden ist die Anlage unwirksam. Danach schaltet die Anlage selbsttätig wieder in Betriebsbereitschaft und die Lampe erlischt.

1.3. Wirkungsweise

1.3.1. Allgemeines

Bei Netzausfall länger als 45 Minuten wird das Erscheinen des Signalbildes BÜ 1 verhindert (Ladefernüberwachung).

Die Batterie wird ständig über Gleichrichter vom Netz geladen. Bei Netzausfall kann die Batterie die Anlage ca. 3 Stunden betriebsbereit halten.

1.3.2. Grundstellung (BÜSA ausgeschaltet)

In Grundstellung sind die Lichtzeichen dunkel, die Halbschranken geöffnet (Stellung ca. 80 Grad) und die Fußgängerakustik ist abgeschaltet. Die ÜS zeigen als Signal BÜ 0 zwei gelbe rückstrahlende Scheiben.

1.3.2.1. Die Anlage wird durch Befahren der Fahrzeugsensoren Fs1/11 bzw. Fs2/12 oder Bedienen der „ET / RS-Taste“ eingeschaltet. Nach dem Einschalten leuchten die Lichtzeichen 3 Sekunden GELB, danach ROT und die Fußgängerakustik wird eingeschaltet. Die ÜS zeigen Signal BÜ 1.

1.3.2.2. Wurde bei Anlagen der Bauform EBÜT 80 die Schaltstrecke nach 600 Sekunden nicht durchfahren, verwandelt sich das Signal BÜ 1 zurück in BÜ 0.

Achtung! Bei Anlagen der Bauform BÜP 93, die nicht Hp-überwacht sind, erlischt bereits nach 100 Sekunden Zeitüberschreitung das Signal BÜ 1. Nach 200 Sekunden öffnen die Schranken auch ohne vollständig durchgefahrene Einschaltstrecke, so dass der Tf den BÜ nach Halt mit Schrittgeschwindigkeit unter Geben von Signal Zp 1 zu befahren hat, da mit dem unmittelbaren Öffnen der Schranke vor dem Tzf zu rechnen ist.

1.3.3. Warnstellung (BÜSA eingeschaltet)

1.3.4. Freigabe des BÜ und Ausschaltung der BÜSA

Die BÜSA wird nach Verlassen des Fahrzeugsensors Fs 3/13 ausgeschaltet. Die ÜS schalten auf Sig BÜ 0 um. Die Halbschranken heben sich, die Fußgängerakustik und die Lichtzeichen werden abgeschaltet.

1.3.5. Ortsüberwachung

Es handelt sich in der Regel um BÜSA mit ÜS ("Lo- Anlagen"). Die Anlagen ohne ÜS sind Hp-abhängig. In beiden Richtungen wird dem Tf durch Signal BÜ 0 die Warnstellung der Anlage angezeigt. Der Tf hat jeden Ausfall des Signal BÜ 1 sofort dem ZI Stollberg/Sachs zu melden.

1.3.6. Fernüberwachung

Fernüberwachung ist nur für die HP-abhängigen Anlagen vorhanden.

1.4. Besonderheiten bei Sperrfahrten

1.4.1. Allgemeines

Sperrfahrten, die im Wirkungsbereich der BÜSA halten müssen, sind auf dringende Fälle zu beschränken. Nach Möglichkeit ist erst nach Befahren des BÜ zu halten. Es darf sich immer nur eine Sperrfahrt innerhalb des Wirkbereiches der BÜSA befinden. Das Nachfahren einer weiteren Fahrt in den Wirkbereich der BÜSA ist verboten, es führt zur sofortigen Störung der BÜSA. Für Arbeiten von Maschinenkomplexen in der Schaltstrecke sind durch einen Sicherungstechniker die erforderlichen Sensoren unwirksam zu schalten, bis die Arbeiten beendet und alle Baufahrzeuge diesen Bereich verlassen haben. Dies ist im Beta-Antrag anzumelden.

1.4.2. Befahren des BÜ

1.4.2.1. Sperrfahrt fährt bis vor den BÜ

Die Sperrfahrt hält vor dem Sig So 14. Nach Bedienen der Taste „UT“ mit dem „DB 24“ ist der Schlüssel wieder abzuziehen. Die Einschaltstelle ist damit für 120 Sekunden unwirksam geschaltet. In dieser Zeit muss die Sperrfahrt mit mindestens einer Achse die Fahrzeugsensoren befahren haben. Nachdem die Einschaltstelle frei gefahren wurde, wird sie automatisch für den nächsten Zug wirksam geschaltet. Für die Rückfahrt sind bezüglich der BÜSA keine Handlungen erforderlich.

1.4.2.2. Weiterfahrt über den BÜ

Die Weiterfahrt über den BÜ hinaus erfolgt nach Sicherung mit „HET“ bzw. „Automatik HET“. Vor der BÜ- Tafel ist zu halten, die HET zu bedienen (manuelle Bedienungshandlung bei Auto-HET entfällt) und das vollständige Schließen aller Schranken abzuwarten.

1.4.2.3. Halt hinter einem BÜ

Soll eine Sperrfahrt ausnahmsweise im Wirkungsbereich der BÜSA hinter dem BÜ halten, so ist stets der Fahrzeugsensor Fs 3/13 frei zufahren.

Richtungswechsel auf dem BÜ zwischen den Fahrzeugsensoren FS 3 und FS 13 ist verboten!

Für die Weiterfahrt sind bezüglich der BÜSA keine Handlungen erforderlich.

1.4.2.4. Rückfahrt der Sperrfahrt

Bei der Rückfahrt ist wie unter Punkt 1.4.2.2. zu verfahren.

1.4.3.

In den Bedienungsanweisungen, Betren, Fplo oder im Auftrag zur Sperrfahrt nach FV - NE § 27 (3) ist auf die BÜSA- Anlage und die Einhaltung dieser Anweisung hinzuweisen.

1.5. Besonderheiten beim Verwenden von Schiebelokomotiven

Schiebelokomotiven dürfen den Zug innerhalb der BÜSA nicht verlassen.

1.6. Verhalten der Mitarbeiter im Betriebsdienst

1.6.1. Zuständige Zugmeldestelle

Die zuständige Zugmeldestelle für alle BÜSA der Strecken 1a, 1b und 2 ist der ZI Stollberg/Sachs, für die BÜSA der Strecke 3 ist der ZI Frankenberg/Sachs zuständig. Die Überwachung der einzigen BÜSA der Strecke 4 befindet sich beim Fdl DNO, welcher Störungen der Anlage an den ZI Frankenberg/Sachs meldet.

1.6.2. Maßnahmen bei Störung der BÜSA

Wenn dem zuständigen Fahrdienstleiter eine Störung der BÜSA gemeldet wird ist der Signalmeister, zum Zweck der Entstörung, zu benachrichtigen.

1.6.3. Zugbegleitpersonal

Stellt das Zugpersonal eine Störung der BÜSA fest, ist der zuständige ZI gem. Pkt. 1.6.1. zu benachrichtigen.

Chemnitz, 21.09.2011

aufgestellt am: 06.09.2011

durch: Metzler

in Kraft gesetzt:

gez. i. A. Metzler
Rasemann
Eisenbahnbetriebsleiter
RIS Sachsen GmbH

