

BESONDERER TEIL

für die Anschlussbahn mit Eigenbetrieb mit
sonstigen Verschiebeinrichtungen der
LINZ SERVICE GmbH
für Infrastruktur und Kommunale Dienste

ANHANG 6.4.2

BEDIENUNGSANWEISUNGEN der Lichtzeichenanlagen

LINZ AG
H A F E N



BEDIENUNGSANWEISUNG FÜR DIE LICHTZEICHENANLAGE DER ANSCHLUSSBAHN HAFEN LINZ

Inhaltsverzeichnis

1	BEDIENUNG DER LICHTZEICHENANLAGE AN DEN HANDSCHALTEINRICHTUNGEN (NICHT FAHRTBEWIRKT)	4
1.1	GLEISBEZOGENE EINSCHALTUNG DER LICHTZEICHEN:	4
1.1.1	<i>Einschaltung</i>	4
1.1.2	<i>Ausschaltung</i>	4
1.2	GLEISUNABHÄNGIGE EINSCHALTUNG DER LICHTZEICHEN:	4
1.2.1	<i>Einschaltung</i>	4
1.2.2	<i>Räumzeit</i>	4
1.2.3	<i>Ausschaltung</i>	4
2	BEDIENUNG DER LICHTZEICHENANLAGE ÜBER DEN SCHLAGTASTER ODER RADSENSOR (FAHRTBEWIRKT)	5
2.1	EINSCHALTUNG	5
2.2	AUSSCHALTUNG	5
3	FEHLER UND STÖRUNGEN	5
3.1	WIRKMELDER	5
3.2	HALTMELDER	5
3.3	ÜBERWACHUNGSSIGNAL	5
3.4	FEHLERMELDUNG	5
4	MAßNAHMEN IM STÖRUNGSFALL	5
4.1	GESETZLICHE VERWEISE	5
5	BESONDERHEITEN DER JEWEILIGEN EK'S	6
5.1	BESONDERHEITEN EK 81	6
5.1.1	<i>Gleisbezogene Ausschaltung mittels Achszählrack voestalpine UNIAC[2].</i>	6
5.2	BESONDERHEITEN EK 90	6
5.2.1	<i>Keine</i>	6
5.3	BESONDERHEITEN EK 91	6
5.3.1	<i>Keine</i>	6
5.4	BESONDERHEITEN EK 93	6
5.4.1	<i>Vershub</i>	6
5.5	BESONDERHEITEN EK 96	6
5.5.1	<i>Vershub</i>	6
5.6	BESONDERHEITEN EK 98	6
5.6.1	<i>Vershub</i>	6
5.7	BESONDERHEITEN EK 99	6
5.7.1	<i>Gleisbezogene Ausschaltung mittels Achszählrack voestalpine UNIAC[2].</i>	6
5.7.2	<i>Abhängigkeit VLSA</i>	7
5.7.3	<i>Verzögerungszeit VLSA</i>	7

5.7.4	Störung VLSA	7
6	SCHEMATISCHE BEDIENSTELLE	8
7	BEDIENUNGSANWEISUNG LZA MIT FUNKEINSCHALTUNG.....	9
7.1	GRUNDSTELLUNG:	9
7.2	BEDIENUNG MITTELS FUNKSTEUERUNG:.....	9
7.3	HÄNDISCHE BEDIENUNG	9
7.4	STÖRUNGSFALL:	9
7.5	SCHEMATISCHE BEDIENSTELLE	10

1 Bedienung der Lichtzeichenanlage an den Handschalteinrichtungen (nicht fahrtbewirkt)

1.1 Gleisbezogene Einschaltung der Lichtzeichen:

hier schalten die Lichtzeichen automatisch ab, mit Befahrung oder nach 5 Minuten

1.1.1 Einschaltung

Die Taste „EIN DURCHFAHRT“ ist zu drücken. Die Meldelampe „WIRKMELDER DURCHFAHRT“ leuchtet sofort nach dem Einschalten. Nachdem die Lichtzeichen dem Straßenverkehr HALT (Rotlicht) gebietet und die Räumzeit abgelaufen ist, leuchtet die Meldelampe „EK befahren erlaubt DURCHFAHRT“ und die Überwachungssignale zeigen die Sicherung der Eisenbahnkreuzung an.

1.1.2 Ausschaltung

Die Ausschaltung nach einer gleisbezogenen Einschaltung wird automatisch nach der Befahrung der Eisenbahnkreuzung durchgeführt oder nach dem Drücken der Taste „AUS DURCHFAHRT“. Die LZA wird in jedem Fall sofort ausgeschaltet.

1.2 Gleisunabhängige Einschaltung der Lichtzeichen:

hier schalten die Lichtzeichen nicht automatisch ab

1.2.1 Einschaltung

Die Taste „EIN VERSCHUB“ ist zu drücken. Die Meldelampe „WIRKMELDER VERSCHUB“ leuchtet sofort nach dem Einschalten. Die Meldelampe „HALTMELDER“ sagt aus, dass alle Lichtzeichen Gelb- oder Rotlicht zeigen. Die Überwachungssignale bleiben erloschen.

1.2.2 Räumzeit

Nach der Einschaltung der Lichtzeichen muss dem Straßenbenutzer, die sich zum Zeitpunkt der Anschaltung der Lichtzeichen auf der Eisenbahnkreuzung befinden, noch die Zeit gegeben werden, dass diese den Gefahrenbereich zwischen den Lichtzeichen gefahrenlos verlassen können. Erst dann darf die Fahrt über die Eisenbahnkreuzung gestartet werden.

1.2.3 Ausschaltung

Die Taste „AUS VERSCHUB“ ist bei den Handschalteinrichtungen an den Bedienstellen zu betätigen. Die Lichtzeichen werden in jedem Fall sofort ausgeschaltet.

2 Bedienung der Lichtzeichenanlage über den Schlagtaster oder Radsensor (fahrtbewirkt)

2.1 Einschaltung

Die Einschaltung der Lichtzeichen, wird durch Betätigung des Schlagtasters oder Radsensor eingeleitet. Der Schaltabstand ist entsprechend berechnet, dass die Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges für den Straßenbenützer gegeben ist.

2.2 Ausschaltung

Die automatische Abschaltung der Lichtzeichen erfolgt, wenn sichergestellt ist, dass die Eisenbahnkreuzung frei von Schienenfahrzeugen ist.

3 Fehler und Störungen

3.1 Wirkmelder

Leuchtet nach dem Einschalten der Lichtzeichen an der Bedienstelle der „WIRKMELEDER“ nicht auf, war die Einschaltung wirkungslos und ist ggf. zu wiederholen. Bleibt der Versuch erfolglos, gilt die Lichtzeichenanlage als gestört.

3.2 Haltmelder

Leuchtet nach dem Einschalten zwar der entsprechende Wirkmelder, nicht aber die Meldelampe „HALTMELEDER“, zeigen ein oder mehrere Straßensignale kein Rotlicht. Die LZA gilt als gestört.

3.3 Überwachungssignal

Bleibt nach dem gleisbezogenen Einschalten der Lichtzeichen das Überwachungssignal erloschen, mögliche Ursachen

- das Überwachungssignal ist defekt,
- die Einschaltung funktioniert nicht, nochmaliges einschalten an den Bedienstellen
- ein oder mehrere Straßensignale zeigen kein Gelb- oder Rotlicht.

3.4 Fehlermeldung

Sämtliche Fehler, Störungen und sonstigen Unregelmäßigkeiten der LZA sind dem VEKO zu melden, dieser verständigt den zuständigen technischen Erhaltungsdienst.

4 Maßnahmen im Störfall

4.1 Gesetzliche Verweise

Siehe Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV §95

5 Besonderheiten der jeweiligen EK's

5.1 Besonderheiten EK 81

- 5.1.1 Gleisbezogene Ausschaltung mittels Achszählrack voestalpine UNIAC[2].
Liegt eine Störung vor z.B.: verzählen der Achsen so muss das Achszählrack direkt vor Ort und unter Vergewisserung das kein Verschub stattfindet das Rack zurückgesetzt werden. Diese Störungen darf nur das geschulte Servicepersonal beheben und unter einer mündlichen Koordination zwischen Servicepersonal und Lokführer/Verschubpersonal. Weil bei einer Achszählgrundstellung eine allfällige Ausschaltung der EKSA unmittelbar erfolgt, sofern diese gleisbezogen eingeschaltet wurde. Die Bediener dürfen diese Achszählgrundstellung nicht durchführen.

5.2 Besonderheiten EK 90

- 5.2.1 Keine

5.3 Besonderheiten EK 91

- 5.3.1 Keine

5.4 Besonderheiten EK 93

- 5.4.1 Verschub
Bei Beistellungen auf das Gleis 3B müssen die Lichtzeichen mittels der Einschaltung „VERSCHUB“ ein- und ausgeschalten werden.

5.5 Besonderheiten EK 96

- 5.5.1 Verschub
Bei Beistellungen auf das Gleis 5C müssen die Lichtzeichen mittels der Einschaltung „VERSCHUB“ ein- und ausgeschalten werden.

5.6 Besonderheiten EK 98

- 5.6.1 Verschub
Bei Beistellungen auf das Gleis 3B müssen die Lichtzeichen mittels der Einschaltung „VERSCHUB“ ein- und ausgeschalten werden.

5.7 Besonderheiten EK 99

- 5.7.1 Gleisbezogene Ausschaltung mittels Achszählrack voestalpine UNIAC[2].
Liegt eine Störung vor z.B.: verzählen der Achsen so muss das Achszählrack direkt vor Ort und unter Vergewisserung das kein Verschub stattfindet das Rack zurückgesetzt werden. Diese Störungen darf nur das geschulte Servicepersonal beheben und unter einer mündlichen Koordination zwischen Servicepersonal und Lokführer/Verschubpersonal. Weil bei einer Achszählgrundstellung eine allfällige Ausschaltung der EKSA unmittelbar erfolgt, sofern diese gleisbezogen eingeschaltet wurde. Die Bediener dürfen

diese Achszählgrundstellung nicht durchführen.

5.7.2 Abhängigkeit VLSA

Die Einschaltung der Lichtzeichenanlage ist in einer technischen Abhängigkeit zur VLSA geschaltet, d.h.: ein allfälliger Einschaltbefehl der LZA wird gespeichert und die LZA erst eingeschaltet, wenn die bahneindlichen Signale Rotlicht zeigen. Dies kann bis zu 35 Sekunden dauern.

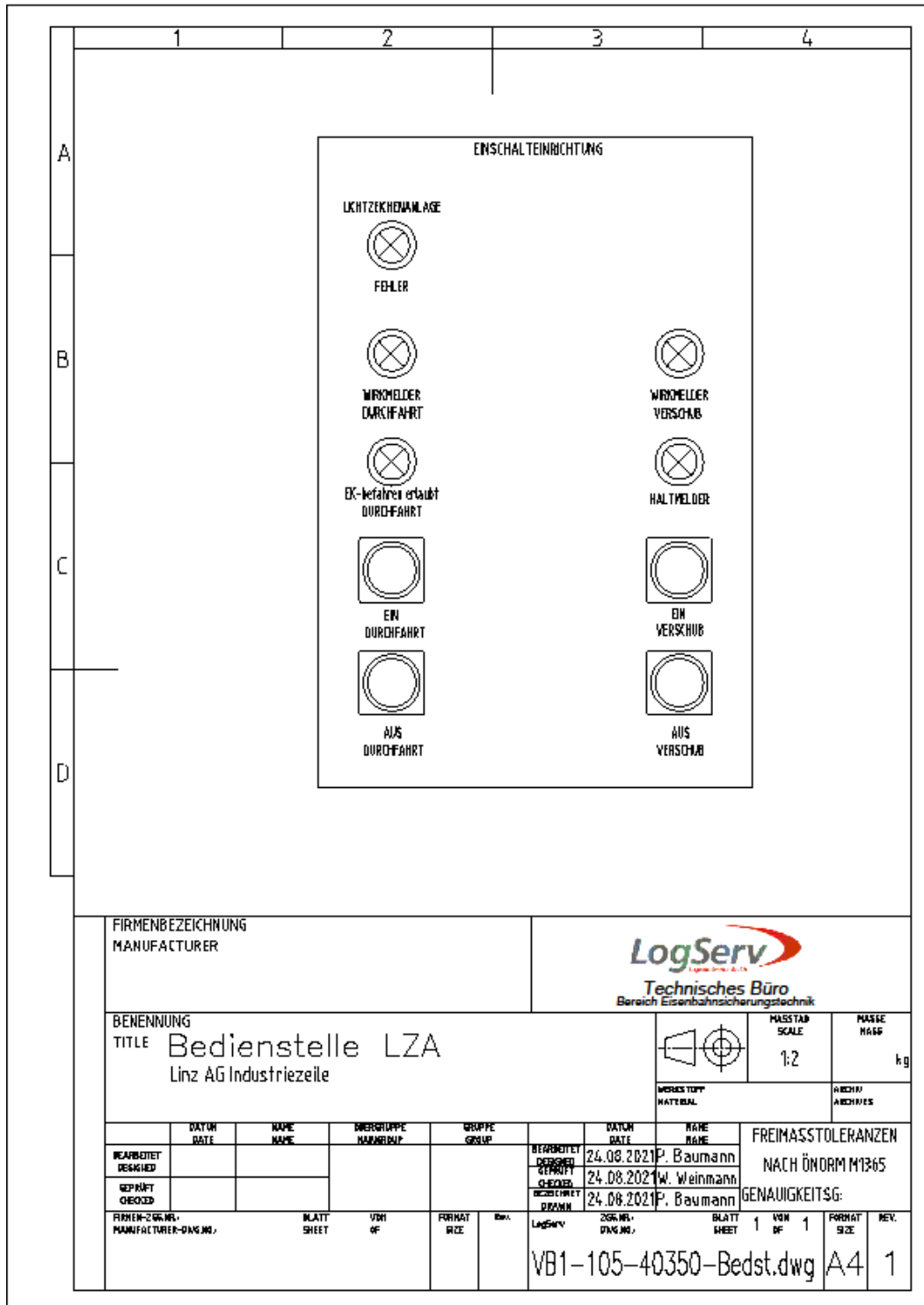
5.7.3 Verzögerungszeit VLSA

Bei VLSA Funktion "Bahnprogramm aktiv" erscheint nur auf der Nebenstraße das Gelblicht der LZA. Das Gelblicht der Industriezeile wird von der VLSA gebildet. Nach Ablauf der Verzögerungszeit von 4s erscheint an beiden Straßen das Rotlicht der LZA.

5.7.4 Störung VLSA

Bei VLSA Funktion "Gelb Blinken" oder einer Störung der VLSA, läuft die LZA-Einschaltung in herkömmlicher Weise ab, d.h. Gelb- und darauffolgendes Rotlicht an allen Signalen.

6 Schematische Bedienstelle



7 Bedienungsanweisung LZA mit Funkeinschaltung

7.1 Grundstellung:

Die Straßensignale und EKÜ und Zusatzüberwacher sind erloschen.
Die gelbe Meldelampe im Bedienungselement leuchtet.

7.2 Bedienung mittels Funksteuerung:

Alle Lichtzeichenanlagen werden mittels Funk mit entsprechendem Funkcode (= FC) entweder vom Tzfz oder Vershubmitarbeiter (am Tfz) bedient.

Grundsätzlich erfordert eine funkbewirkte Einschaltung eine funkbewirkte Ausschaltung.

Das EKÜ zeigt das Funktionieren der einzelnen Signalgeber durch gelbes Blinklicht an.

Zeigt das EKÜ kein gelbes Blinklicht oder bleibt erloschen, ist diese Eisenbahnkreuzung gestört und dabei zu bewachen.

Zeigt das EKÜ gelbes Dauerlicht ist bei den Signalgebern ein Hauptlicht ausgefallen. Die EK ist aber nicht als gestört zu betrachten.

7.3 Händische Bedienung

Bei jeder LZA ist auch ein Bedienungselement für die Handschaltung angebracht. Eine händische Einschaltung bedarf der händischen Ausschaltung.

7.4 Störungsfall:

Siehe Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV §95

7.5 Schematische Bedienstelle

