

MUSTER
einer
BETRIEBSVORSCHRIFT

für eine Anschlussbahn mit Eigenbetrieb

Allgemeiner Teil und Anlagen
genehmigt mit
Bescheid

EINLEITUNG

[entfällt in der konkreten Betriebsvorschrift]

Das vorliegende Muster dient als Vorlage für die Erstellung einer Betriebsvorschrift (BV) einer Anschlussbahn (AB) mit Eigenbetrieb. Ein Eigenbetrieb liegt vor, wenn der Verschieb auf der AB durch das AB-Unternehmen mit Verschiebemitteln erfolgt.

Die BV regelt das Verhalten der im Eisenbahnbetrieb tätigen Bediensteten des AB-Unternehmens und stellt nach dem Arbeitnehmerschutzrecht gleichzeitig schriftliche Betriebsanweisungen für Arbeiten im Gefahrenraum von Gleisen dar. Die BV enthält daher keine Bestimmungen, die Pflichten des AB-Unternehmens darstellen, wie Inspektion, Wartung und Instandhaltung der Anlagen und Verschiebemittel, die Führung von Aufzeichnungen, die Prüfung der Eignung der Bediensteten und anderes.

Die Muster-BV gliedert sich in einen Allgemeinen Teil mit generell gültigen Bestimmungen, insbesondere über die Verschiebdurchführung, sowie einen Besonderen Teil, in der die wesentlichen Anlage- und Betriebsverhältnisse, die verwendeten Verschiebemittel und anlagen-spezifische Besonderheiten erfasst werden. Der Allgemeine Teil und die Anlagen unterliegen der Genehmigungspflicht der Behörde. Der Besondere Teil und die Anhänge sind generell genehmigungsfrei, da sie sich grundsätzlich auf Genehmigungstatbestände beziehen (z.B. Genehmigung von Anlagen und Verschiebemittel).

Die Muster-BV ist durch ihren modularen Aufbau so strukturiert, dass sie auf einfache Weise durch Streichung nicht zutreffender und Ergänzung zusätzlich erforderlicher Bestimmungen den vorhandenen Verhältnissen der jeweiligen AB angepasst werden kann.

Der Allgemeine Teil gliedert sich in Abschnitte (1, etc.), Kapitel (4.1, etc.) und Punkte (4.1.1, etc.). Um einen stets gleichartigen Aufbau des Allgemeinen Teils zu erzielen, sind bei nicht erforderlichen Abschnitten oder Kapiteln die Texte zu löschen, die Überschriften jedoch zu belassen und mit der Anmerkung „entfällt“ zu versehen. Nicht erforderliche Punkte sind zur Gänze zu streichen; die Nummerierung ist dann entsprechend anzupassen. Dies gilt auch für den Einschub zusätzlich erforderlicher Punkte.

Bei den Signalbildern sowie im Besonderen Teil sind alle nicht erforderlichen Angaben zu streichen: entsprechende Umnummerierungen sind vorzunehmen. Die im Muster vorgeschlagene Reihenfolge und Gestaltung der örtlichen Bestimmungen sollte jedoch möglichst beibehalten werden.

Auf dem Titelblatt ist die Bescheidzahl der Genehmigung der BV (des Allgemeinen Teils der BV) anzuführen.

Im Inhaltsverzeichnis sind am rechten Rand entweder die jeweiligen Seitenzahlen oder beim Entfall von einzelnen Abschnitten und Kapiteln statt dessen "entfällt" anzugeben.

Inhaltsverzeichnis

ALLGEMEINER TEIL

0	GELTUNGSBEREICH
1	ALLGEMEINE BEGRIFFSBESTIMMUNGEN
2	BETRIEBSLEITER (BL)
3	ALLGEMEINE VERHALTENSBESTIMMUNGEN
4	WAGENBE- UND –ENTLADUNG
	4.1 Allgemeines
	4.2 Umschlag gefährlicher Güter
5	VERSCHUBBETRIEB
	5.1 Voraussetzungen für den Verschub
	5.2 Verständigung beim Verschub
	5.3 Verschubfunk
	5.4 Kuppeln von Schienenfahrzeugen
	5.5 Bewegen der Schienenfahrzeuge
	5.6 Bedienen der Weichen und Sperrschuhe
	5.7 Bewachen schienengleicher Eisenbahnübergänge
	5.8 Anhalten der Schienenfahrzeuge
	5.9 Sicherung stillstehender Schienenfahrzeuge
6	VERSCHUB MIT TRIEBFAHRZEUG (einschließlich Zweiwegefahrzeug)
	6.1 Vor dem Verschub
	6.2 Fahrt mit dem Tfz
	6.3 Zusätzliche Bestimmung für Zweiwegefahrzeug
7	VERSCHUB MIT FUNKFERNGESTEUERTEM TRIEBFAHRZEUG
8	VERSCHUB MIT KRAFTFAHRZEUG
	8.1 Allgemeines
	8.2 Verschub mit Kuppelstange
	8.3 Verschub mit Zugseil
9	VERSCHUB MIT SEILZUGANLAGE
10	VERSCHUB MIT INDIREKT ANGETRIEBENEM VERSCHUBGERÄT
11	VERSCHUB MIT HANDGEFÜHRTEM VERSCHUBGERÄT
12	HANDVERSCHUB
13	VERSCHUB DURCH ABSTOSSEN ODER ABROLLEN
14	TÄTIGKEITEN IM BEREICH EINER ELEKTRISCHEN OBERLEITUNG
15	SIGNALE

Anlage 1: Richtlinie für die Ausbildung der Bediensteten

Anlage 2: Richtlinie für die Ausbildung zum Tfz-Führer im Verschubbetrieb mit Tfz bis 500 kW und bis 25 km/h

Anlage 3: Richtlinie für die Ausbildung zum Tfz-Führer mit Tfz über 500 kW oder über 25 km/h

Hier sind die aktuellen Seitenzahlen oder entfällt einzutragen

BESONDERER TEIL - Örtliche Bestimmungen

1	Betrieb
2	Verschubarten
3	Gleisanlagen
4	Sicherungseinrichtungen, Signale, Kennzeichnung
5	Umschlageinrichtungen, die ein besonderes Verhalten erfordern
6	Anlagen im Gleisbereich, die ein besonderes Verhalten erfordern
7	Eisenbahnübergänge
8	Elektrische Anlagen

Anhang 1: Lageplan

Anhang 2: Bedienungsanweisung des BEU

Anhang 3: Bedienungsanleitung für [das Verschiebemittel] [*bei Bedarf zu erstellen*]

Anhang 4: Merkblatt für den Umschlag von ACTS-Containern [*bei Bedarf zu erstellen*]

Anhang 5: Merkblatt für den Umschlag von gefährlichen Gütern [*bei Bedarf zu erstellen*]

Anhang 6: Bedienungsanleitung für elektrisch ortsbediente Einrichtungen (z.B. Weichen, Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen, ...) [*bei Bedarf zu erstellen*]

Anhang 7: EÜ-Übersichtspläne für die Aufstellung der Bewachungsorgane [*bei Bedarf zu erstellen*]

Hier sind die aktuellen Seitenzahlen
oder entfällt einzutragen

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AB	Anschlussbahn
BEU	Beistellendes Eisenbahnunternehmen
BL	Betriebsleiter
BV	Betriebsvorschrift
EÜ	Eisenbahnübergang
Kfz	Kraftfahrzeug
RID	Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Eisenbahn
Tfz	Triebfahrzeug
VL	Verschubleiter

ALLGEMEINER TEIL

0 GELTUNGSBEREICH

Die BV gilt für alle Bediensteten in Ausübung von Vershubtätigkeiten, Be- und Entladen von Wagen und Überprüfungen von Anlagen, Verschiebmitteln und Wagen.

1 ALLGEMEINE BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Hinweis: Die Begriffsbestimmungen gelten im Sinne der BV und können von Definitionen in anderen Regelwerken abweichen.

1.1 Abrollen

Vershubart, bei der in einem Gefälle befindliche Wagen mittels Schwerkraft bewegt werden.

1.2 Abstoßen

Vershubart, bei der Wagen geschoben werden ohne an das Verschiebmittel gekuppelt zu sein und nach dem Abbremsen des Verschiebmittels allein weiterrollen.

1.3 Anlage

Bauwerk und ortsfeste bautechnische, maschinentechnische, elektrotechnische oder sicherungstechnische Einrichtung der Anschlussbahn. Dazu gehören insbesondere Gleisanlagen, Brücken, Stütz- und Futtermauern, Lokschuppen, freistehende Verladerrampen, ortsfeste Signale, Sperrschuhe, Hemmschuhständer, Oberleitungsanlagen, Gleiswagen, Drehscheiben und Schiebebühnen.

1.4 Auffahren einer Weiche

Befahren einer Weiche aus dem der Stellung der Weiche nicht entsprechenden Weichenstrang.

1.5 Außergewöhnliches Ereignis

Ereignis im Eisenbahnbereich, das eine Beschädigung von Anlagen, Verschiebmitteln, Wagen oder einen Personenschaden bewirkt hat. Dazu gehören Entgleisungen, Zusammenpralle von Fahrzeugen mit Straßenfahrzeugen, Zusammenstöße von Fahrzeugen, Achs-, Räder- und Reifenbrüche, Auffahren von Weichen und Unfälle von Personen. Diesen Ereignissen sind Ereignisse gleichzuhalten, die zwar folgenlos geblieben sind, aber zu Unfällen hätten führen können.

1.6 Bediensteter

Beschäftigter des AB-Unternehmens, der Tätigkeiten im Sinne dieser BV ausübt.

1.7 Beistellendes Eisenbahnunternehmen (BEU)

Eisenbahnunternehmen, das den Übergang von Wagen von einer öffentlichen Bahn auf die Wagenübergabestelle der AB und umgekehrt durchführt. Es können auch mehrere BEU vorhanden sein.

1.8 Eisenbahnübergang (EÜ)

Jede im Verlauf einer Straße angelegte schienengleiche Querung eines oder mehrerer Gleise.

- 1.9 **Fahrzeug**
Als Fahrzeug kann sowohl das Schienenfahrzeug als auch das Kraftfahrzeug bezeichnet werden.
- 1.10 **Funkfernsteuerung**
Die Steuerung eines Triebfahrzeuges durch ein Fernsteuerbediengerät.
- 1.11 **Funklokführer**
Triebfahrzeugführer als Bediener eines funkferngesteuerten Triebfahrzeuges.
- 1.12 **Gefahrenraum**
Raum im Gleisbereich mit einer Breite von je 2,0 m beiderseits der Gleisachse (zuzüglich Bogenzuschlag), in dem Personen durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet werden können.
- 1.13 **Gefährliche Güter**
Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung gemäß RID verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen zugelassen ist.
- 1.14 **Handgeführtes Vershubgerät**
Motorbetriebenes Gerät zum Vershub von Wagen, das auf einer Schiene oder beiden Schienen oder einer eingedeckten Verkehrsfläche fährt und von Hand geführt wird (z.B. Einradwagenschieber, Maxi-Rangierer).
- 1.15 **Handvershub**
Bewegen von Wagen durch Menschenkraft, entweder durch Schieben der Wagen an den Seitenwänden oder Ecken oder mit Hilfe einer Hebestange (Beißer), die zwischen Schiene und Radreifen angesetzt wird.
- 1.16 **Indirekt angetriebenes Vershubgerät**
Schienengebundenes Vershubgerät mit einer Zug- und Stoßvorrichtung, in welchem ein Rollensatz – vergleichbar mit dem Rollensatz eines Bremsenprüfstandes – eingebaut ist. Von den bewegten Rollen wird die Antriebskraft auf Spurkranzräder, die auf den Schienen laufen, übertragen. Als Antriebseinheit dient ein Stapler, der über seine Antriebsräder den Rollensatz in Bewegung setzt.
- 1.17 **Kraftfahrzeug (Kfz)**
Nicht schienengebundenes Fahrzeug mit Motorantrieb, das für den Vershub herangezogen wird, z.B. Stapler, Zugmaschine.
- 1.18 **Kuppeln**
Tätigkeit des Vershubes, die das Verbinden und Trennen von Fahrzeugen umfasst.
- 1.19 **Lichtraum**
Freizuhaltender Raum, der für den sicheren Durchgang der Schienenfahrzeuge erforderlich ist.
- 1.20 **Seilzuganlage**
Ortsfestes Verschiebemittel, mit dem Wagen mit Hilfe eines Seils bewegt werden.

- 1.21 **Triebfahrzeug (Tfz)**
Schienenfahrzeug mit eigenem Fahrtrieb und einem Führerstand. Dazu zählt auch ein Zweiwegefahrzeug, wenn es schienengebunden verkehrt. Das Tfz wird vom Tfz-Führer bedient. Nicht zu den Triebfahrzeugen zählen Verschubrobot und indirekt angetriebene Verschubgeräte.
- 1.22 **Verschiebemittel**
Fahrzeug oder Einrichtung, mit dem oder mit der Wagen bewegt werden. Zu unterscheiden sind schienengebundene Verschiebemittel (Triebfahrzeuge, Verschubrobot, indirekt angetriebene Verschubgeräte, handgeführte Verschubgeräte), nicht schienengebundene Verschiebemittel (Kraftfahrzeuge, handgeführte Verschubgeräte) und Seilzuganlagen.
- 1.23 **Verschub**
Alle beabsichtigten Fahrzeugbewegungen und die damit verbundenen Tätigkeiten wie Kuppeln, Bedienen der Weichen und Sichern stillstehender Schienenfahrzeuge.
- 1.24 **Verschubfunk**
Technische Kommunikationseinrichtung mit mindestens 2 Funkgeräten zur Übermittlung von Fahraufträgen und Meldungen zwischen dem VL und dem Tfz-Führer, Kfz-Lenker oder Bediener eines sonstigen Verschiebmittels.
- 1.25 **Verschubmannschaft**
Gruppe von Bediensteten, die einen Verschub abwickeln. Dazu gehören der Verschubleiter (VL), der Tfz-Führer, Kfz-Lenker oder Bediener eines sonstigen Verschiebmittels sowie die Verschieber. Bei gewissen Verschubarten können bestimmte Funktionen vom VL übernommen werden.
- 1.26 **Verschubrobot**
Schienengebundenes selbstfahrendes Verschubgerät für einen räumlich begrenzten Einsatzbereich. In der Bauweise unterscheidet sich ein Verschubrobot von einem Tfz äußerlich vor allem dadurch, dass ein Verschubrobot nicht mit einem Führerstand und Verschieberaufritten ausgestattet ist. Bei einigen ist allerdings ein Hilfsführerstand für Überstellfahrten zur Werkstätte oder für Störfälle vorhanden.
- 1.27 **Verschubteil**
Die zu verschiebenden Wagen eines Verschubes einschließlich des Verschiebmittels, falls dieses gekuppelt ist.
- 1.28 **Verschubweg**
Die beim Verschub zu befahrenden Gleisabschnitte und Weichen.
- 1.29 **Wagen**
Schienenfahrzeug ohne Fahrtrieb zum Transport von Gütern (oder Personen). Wagen der AB sind werkseigene Wagen, die nicht in das öffentliche Schienennetz übergehen.
- 1.30 **Wagengruppe**
Gekuppelte Wagen ohne Verschiebemittel.
- 1.31 **Wagenübergabestelle**
Jener zwischen dem AB-Unternehmen und dem BEU vereinbarte Gleisbereich, in dem die Übergabe und Übernahme der Wagen erfolgt.

1.32 **Witterungsverhältnisse mit schlechter Sicht**
Liegen vor, wenn bei Tag die Hand-Verschubsignale (Tagsignale) nicht auf mindestens 100 m eindeutig erkennbar sind.

1.33 **Zweiwegefahrzeug**
Kraftfahrzeug mit einer Einrichtung, die ein schienengebundenes Fahren ermöglicht. Da das Zweiwegefahrzeug, wenn es schienengebunden verkehrt, als Tfz gilt, sind zusätzlich die Bestimmungen über den Verschub mit Triebfahrzeugen zu beachten.

2 **BETRIEBSLEITER (BL)**

2.1 Der BL hat für die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu sorgen und hat die Instandhaltung und die regelmäßigen Überprüfungen zu überwachen. Er ist für diese Aufgaben Vorgesetzter aller anderen Bediensteten.

2.2 Der BL muss während der Betriebszeiten auf der AB so leicht erreichbar sein, dass er bei Bedarf innerhalb eines angemessenen Zeitraumes notwendige Maßnahmen und Anordnungen vor Ort treffen kann.

2.3 Der BL ist insbesondere zuständig für die

- Aufsicht über den Verschubbetrieb,
- erforderliche Verfügung von Gleissperren oder betrieblichen Einschränkungen,
- Meldung von außergewöhnlichen Ereignissen und Betriebsunregelmäßigkeiten an das AB-Unternehmen.

2.4 Der BL hat die

- Ausbildung und regelmäßige Unterweisung der Bediensteten,
- Führung von Aufzeichnungen über die Eignung und Ausbildung der Bediensteten,
- Inspektion, Wartung und Instandhaltung der Anlagen, Verschiebemittel und Wagen,
- Beseitigung von Mängeln und Gefahrenquellen an Anlagen, Verschiebemittel und Wagen,
- Führung von Aufzeichnungen über Inspektion, Wartung und Instandsetzung der Anlagen, Verschiebemitteln und Wagen der AB sowie über betriebliche Anordnungen,
- Überprüfung des Zustandes einer aufgefahrenen Weiche und Erklärung ihrer Wiederbefahrbarkeit

zu überwachen und das AB-Unternehmen erforderlichenfalls darüber zu beraten.

2.5 Der BL hat im Rahmen der Inspektionstätigkeit augenscheinlich zu überprüfen oder überprüfen zu lassen, ob

- der betriebssichere und ordnungsgemäße Zustand der Anlagen, Verschiebemittel und Wagen gegeben ist,
- der Lichtraum einschließlich der Spurrillen und Hemmschurrillen sowie die Bedienräume (Verschieberbahnsteige) freigehalten sind,
- Einrichtungen oder Lagerungen in der Nähe der Gleisanlagen eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes darstellen,
- bei EÜ Einschränkungen der erforderlichen oder vorhandenen Sichträume gegeben oder zu erwarten sind.

2.6 Der BL hat seine Aufträge an Bedienstete kurz, prägnant und so klar zu erteilen, dass Missverständnisse ausgeschlossen sind.

3 ALLGEMEINE VERHALTENSBESTIMMUNGEN

3.1 Bedienstete dürfen sich nicht durch Alkohol, Arzneimittel oder Suchtgifte in einen Zustand versetzen, in dem sie sich oder andere Personen gefährden können.

3.2 Bedienstete müssen die Ihnen für die jeweilige Tätigkeit zur Verfügung gestellte Schutzausrüstung (z.B. Kopfschutz, Sicherheitsschuhe, Handschuhe) bzw. Warnkleidung (z.B. Warnjacke oder Warnbluse u.dgl.) tragen. Die Bekleidung muss eng anliegend und geschlossen sein.

3.3 Bedienstete müssen sich grundsätzlich außerhalb des Gefahrenraumes von Gleisen aufhalten.

3.4 Im Bereich von Gleisen ist verboten:

- a) auf Schienen oder Schienenteile zu steigen oder auf andere Teile der Gleisanlage zu treten, die kein sicheres Gehen oder Stehen ermöglichen,
- b) sich unmittelbar vor, hinter oder unter Schienenfahrzeugen aufzuhalten, die sich unvermutet in Bewegung setzen könnten,
- c) Schienenfahrzeuge an den dafür nicht vorgesehenen Stellen zu übersteigen bzw. unter Schienenfahrzeugen durchzukriechen,
- d) sich zwischen rot-weiß oder gelb-schwarz gekennzeichneten Einbauten neben dem Gleis und bewegten Schienenfahrzeugen aufzuhalten.

3.5 Personen, die Gleisanlagen unbefugt betreten, sind auf das Betretungsverbot aufmerksam zu machen und abzuweisen.

3.6 Bedienstete haben dem BL umgehend zu melden:

- a) außergewöhnliche Ereignisse,
- b) Umstände, die Gefährdungen nach sich ziehen könnten sowie
- c) Mängel und Gefahrenquellen an Anlagen, Wagen, Verschiebemitteln und sonstigen Arbeitsmitteln.

4 WAGENBE- UND -ENTLADUNG

4.1 Allgemeines

4.1.1 Es dürfen nur stillstehende und gesicherte Wagen be- und entladen werden, sofern für besondere Umschlagseinrichtungen nicht gesonderte Regelungen im besonderen Teil der BV enthalten sind.

4.1.2 Wagen sind möglichst gleichmäßig zu beladen. Verladene Stückgüter müssen so gesichert werden, dass es bei Fahrtbewegungen zu keiner Verschiebung der Ladung kommt.

- 4.1.3 Die Wagen dürfen nur so weit beladen werden, dass die angeschriebenen Lastgrenzen grundsätzlich nicht überschritten werden und kein Teil des Ladegutes die Fahrzeugbegrenzung oder die Stirnseite des Wagens überragt.
- 4.1.4 Ladearbeiten sind bei unter Spannung stehender Oberleitung nur dann zulässig, wenn die Be- und Entladung unmittelbar zwischen Lagerraum (Magazin) oder einem Straßenfahrzeug und einem gedeckten Wagen erfolgt sowie die Art der Tätigkeit bzw. die Form des Ladegutes (geringe Größe, großes Gewicht) eine Gefährdung von Arbeitnehmern ausschließt.

4.2 Umschlag gefährlicher Güter

Gefährliche Güter dürfen nur an den dafür vorgesehenen Stellen umgeschlagen werden (siehe BESONDERER TEIL und Anhang 5).

5 VERSCHUBBETRIEB

5.1 Voraussetzungen für den Verschub

- 5.1.1 Jeder Verschub darf nur unter der Leitung eines VL erfolgen.
- 5.1.2 Der VL hat für die ordnungsgemäße und betriebssichere Verschubdurchführung zu sorgen und ist in dieser Eigenschaft Vorgesetzter der Verschubmannschaft. Der VL hat für jede einzelne Fahrt den Auftrag zur Fahrt zu erteilen.
- 5.1.3 Der VL hat
- für die Durchführung der Vershubtätigkeiten (Kuppeln, Bremsen, Bedienen der Weichen, Bewachen der EÜ etc.) zu sorgen und gegebenenfalls die Arbeiten auf die Verschieber aufzuteilen,
 - alle am Verschub Beteiligten über Ziel und Weg des Verschubes zu informieren,
 - beim Einsatz von Hand-Verschubsignalen diese selbst an den Tfz-Führer zu geben; nötigenfalls darf der VL einen Verschieber zur Signalübermittlung beauftragen (diesfalls muss er den Tfz-Führer hievon verständigen),
 - beim Einsatz von Hand-Verschubsignalen dem Tfz-Führer, Kfz-Lenker oder Bediener sonstiger Verschiebmittel die Gleisseite bekannt zu geben, auf der die Signale gegeben werden,
 - im Bedarfsfall Ersatzmaßnahmen zu treffen, wenn von der grundsätzlich festgelegten Art der Verständigung beim Verschub abgewichen werden muss.
- 5.1.4 Der VL muss sich so aufstellen, dass er die Vershubbewegungen gut überblicken und sich mit dem Tfz-Führer, Kfz-Lenker oder Bediener des sonstigen Verschiebmittels jederzeit verständigen kann.
- 5.1.5 Befindet sich der Tfz-Führer nicht auf dem vordersten Fahrzeug oder kann der VL den Verschubweg nicht überblicken, muss sich ein Verschieber (Spitzenverschieber) beim vordersten Fahrzeug so aufhalten, dass er den Verschubweg gut überblicken und dem VL Hand-Verschubsignale geben kann.

Der Spitzenverschieber muss

- an der Spitze des Vershubteils mitfahren oder

- b) dem Vershubteil außerhalb des Gefahrenraumes vorangehen.

Der VL kann die Funktion des Spitzenverschiebers übernehmen.

5.1.6 Zur Signalabgabe sind folgende Signalmittel mitzuführen:

- a) Signalpfeife und
- b) Signalfahne bzw. Handlampe.

5.1.7 Fahrzeuge dürfen nur in Bewegung gesetzt werden, wenn insbesondere

- a) das Be- und Entladen beendet ist und die Lademannschaft die Wagen verlassen hat,
- b) Personen, die durch die Fahrzeugbewegung gefährdet werden könnten, gewarnt wurden,
- c) Türen, Klappen und andere bewegliche Aufbauten der Wagen sich in Transportstellung befinden,
- d) bewegliche Umschlagseinrichtungen sich außerhalb des Lichtraums und der Bedienungsräume (Verschieberbahnsteige) befinden,
- e) gemeinsam zu verschiebende Wagen aneinander gekuppelt sind,
- f) sichergestellt ist, dass der Kuppler aus dem Gleis getreten ist,
- g) die Bremsen gelöst bzw. die Wagensicherungsmittel entfernt sind,
- h) sichergestellt ist, dass die vorhandenen Bremsmittel für den vorgesehenen Verschub ausreichend sind,
- i) der überblickbare Verschubweg in einer Breite von mindestens 2,2 m beiderseits der Gleisachse frei ist,
- j) für die Sicherung von EÜ, die eine Bewachung oder Bedienung erfordern, personell vorgesorgt wurde.

5.1.8 Bei Nacht oder Witterungsverhältnissen mit schlechter Sicht darf der Verschub nur bei eingeschalteter Ortsbeleuchtung durchgeführt werden.

5.1.9 Während der Beistellfahrten durch das BEU darf ein Verschub nur so weit durchgeführt werden, dass gegenseitige Gefährdungen ausgeschlossen sind.

5.2 Verständigung beim Verschub

5.2.1 Die Verständigung beim Verschub hat so zu erfolgen, dass die Anordnungen und Meldungen eindeutig aufgenommen und nur auf den in Betracht kommenden Vershubteil bezogen werden können.

5.2.2 Wird ein Signal oder ein Auftrag nicht eindeutig wahrgenommen, ist anzuhalten.

5.2.3 Sofern die Verständigung nicht mündlich oder mit Verschubfunk erfolgt, ist sie mit Hand-Verschubsignalen durchzuführen.

5.2.4 Bei Witterungsverhältnissen mit schlechter Sicht sind beim Verschub mit Hand-Verschubsignalen die Nachtsignale statt der Tagsignale zu geben.

5.2.5 Bei Verschubbewegungen geringen Umfanges dürfen Hand-Verschubsignale bei Tag mit dem Arm alleine gegeben werden.

5.3 Verschubfunk

- 5.3.1 Vor Beginn des Vershubes hat der VL ein Probegespräch mit dem Tfz-Führer, Kfz-Lenker oder Bediener des sonstigen Verschiebemittels zu führen. Die Signalfahne bzw. Handlampe muss nicht mitgeführt werden, die Signalpfeife ist jedenfalls mitzuführen.
- 5.3.2 Sprechkontakt ist immer nur von einer Person zu führen. Wird eine Antwort oder Wiederholung erwartet ist mit „Kommen“, andernfalls mit „Ende“ abzuschließen.
- 5.3.3 Der Fahrauftrag am Beginn der Verschubfahrt kann beispielsweise lauten: „
a) bei gezogenem Verschub: „Ziehen bis Ende Seitenrampe, kommen!“
b) bei geschobenem Verschub: „Schieben bis Beginn Seitenrampe, kommen!“
c) bei alleiniger Fahrt des Tfz: „Fahren bis zu den Wagen an der Seitenrampe, kommen!“
- 5.3.4 Beim geschobenen Verschub hat der VL nach dem Fahrauftrag alle 3 - 5 Sekunden die Fortführung der Vershubbewegung durch den Auftrag „Schieben“ anzuordnen. Ist das Fahrtziel näher als etwa 200 m, hat der VL die Vershubbewegung durch ein Heransprechen an das Ziel wie z.B. „noch 30 Meter“, „langsamer“ und „halt“ zu steuern. Die genannten Aufträge sind nicht zu wiederholen. Es ist jedoch sofort anzuhalten, wenn diese Aufträge ausbleiben.
- 5.3.5 Stellt der Tfz-Führer, Kfz-Lenker oder Bediener eines sonstigen Verschiebemittels während der Verschubfahrt eine Störung in der Funkverbindung fest oder kann er den über Verschubfunk erhaltenen Auftrag nicht eindeutig wahrnehmen, ist sofort anzuhalten und der Sachverhalt zu klären.

5.4 Kuppeln von Schienenfahrzeugen

- 5.4.1 Vor dem Kuppeln ist
a) auf Hindernisse im Gleisbereich zu achten und
b) zu prüfen, ob die an den Stirnseiten der Schienenfahrzeuge freizuhaltenen Räume nicht eingeschränkt sind.
- 5.4.2 Zwei Schienenfahrzeuge dürfen erst dann gekuppelt werden, wenn sich wenigstens ein Schienenfahrzeug im Stillstand befindet.
- 5.4.3 Zum Kuppeln eines herankommenden Schienenfahrzeuges mit einem stehenden Schienenfahrzeug darf sich der Bedienstete zwischen den Puffern des stillstehenden Schienenfahrzeuges aufstellen, wenn das stillstehende Schienenfahrzeug gegen Entrollen gesichert ist. In aufrechter Haltung darf er nur dann in das Gleis treten, wenn die Schienenfahrzeuge mindestens 10 m voneinander entfernt sind.
- 5.4.4 Muss in gebückter Haltung unter den Puffern in das Gleis oder aus dem Gleis getreten werden, ist der Kupplerhandgriff zu benutzen. Wenn ein solcher fehlt, muss der Stillstand der Schienenfahrzeuge abgewartet werden.
- 5.4.5 Sind die an den Stirnseiten der Schienenfahrzeuge freizuhaltenen Räume durch Ladegut, heruntergeklappte Stirnwände o.ä. eingeschränkt oder mit einem gelben dreieckigen Piktogramm mit einem schwarzen Rufzeichen versehen, so darf erst dann

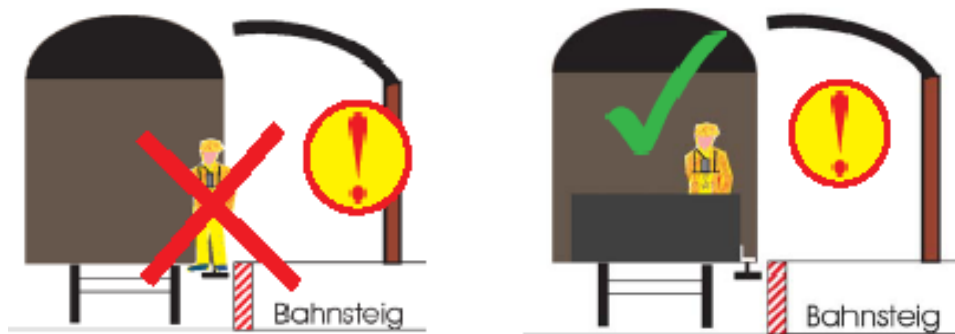
zwischen die Schienenfahrzeuge getreten werden, wenn diese zum Stillstand gekommen sind und sich ihre Puffer berühren.

- 5.4.6 Sind beim Kuppeln die Bremsluftleitungen zu verbinden, so ist folgende Reihenfolge einzuhalten:
1. Schraubenkupplung verbinden,
 2. Bremskupplung verbinden,
 3. Luftabsperrhähne öffnen.
- 5.4.7 Beim Trennen der Kupplungen ist in umgekehrter Reihenfolge vorzugehen:
1. beide Luftabsperrhähne gleichzeitig schließen,
 2. Bremskupplung trennen und in die vorgesehene Aufhängung einhängen,
 3. Schraubenkupplung am Gelenk anfassen, aushängen und in die vorgesehene Aufhängung einhängen.
- 5.4.8 Nicht verwendete Kupplungen sind in den hierfür vorgesehenen Aufhängungen zu verwahren.
- 5.4.9 Nach dem Kuppeln hat der Bedienstete durch Hochhalten des Armes (bei Tag) bzw. der Handlampe (bei Nacht) anzuzeigen, dass er sich aus dem Gefahrenraum des Gleises entfernt hat.

5.5 Bewegen der Schienenfahrzeuge

- 5.5.1 Die Vershubgeschwindigkeit ist unter Beachtung der für den Vershubweg geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit so zu wählen, dass vor erkennbaren Hindernissen sicher angehalten werden kann („Fahren auf Sicht“).
- 5.5.2 Im Bereich von befestigten Verkehrsflächen ist die Vershubgeschwindigkeit dem Straßenverkehrsaufkommen in Gleisnähe anzupassen.
- 5.5.3 Der Vershubweg ist während der Vershubbewegung dauernd zu beobachten:
- a) beim gezogenen Vershub vom Tzf-Führer, Kfz-Lenker oder Bediener eines sonstigen Verschiebemittels,
 - b) beim geschobenen Vershub und beim Vershub mit Seilzuganlage vom Spitzenverschieber oder – wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben – vom VL.
- 5.5.4 Bedienstete dürfen sich nur an jenen Stellen der Schienenfahrzeuge aufhalten, die hierfür bestimmt sind (Plattformen, Verschiebertritte, Führerstände etc.). Insbesondere ist es verboten, auf Puffern oder auf Ladegut von Wagen mitzufahren.

- 5.5.5 Befinden sich im Bereich des Verschubwegs Einbauten neben dem Gleis mit rot-weißer Kennzeichnung, wie z.B. Seitenrampen, so ist während der Fahrt das Stehen auf Verschiebertritten auf dieser Seite verboten.



- 5.5.6 Befinden sich im Bereich des Verschubwegs Einbauten neben dem Gleis mit schwarz-gelber Kennzeichnung, wie z.B. Maste und Stützen, so ist während der Fahrt verboten sich auf dieser Seite über die Fahrzeugumgrenzung hinaus zu beugen.



- 5.5.7 Das Auf- und Absteigen während der Fahrt darf nur im Bereich von Bedienungsräumen (Verschieberbahnsteigen) und nur dann erfolgen, wenn sich der Verschubteil nicht schneller als mit Schrittgeschwindigkeit bewegt und sich keine gekennzeichneten Einbauten neben dem Gleis befinden.

5.6 Bedienen der Weichen und Sperrschuhe

- 5.6.1 Eine Weiche darf nur dann umgestellt werden, wenn sie nicht von Schienenfahrzeugen besetzt ist. Das Umstellen unmittelbar vor dem Befahren ist nur dann erlaubt, wenn dadurch ein Unfall verhindert werden kann.
- 5.6.2 Nach dem Umstellen der Weiche ist das Anliegen der Weichenzunge an die Backenschiene augenscheinlich zu prüfen.
- 5.6.3 Eine Weiche, für die eine Grundstellung vorgegeben ist (z.B. durch schwarzen Anstrich am Stellgewicht), ist nach dem Verschub wieder in ihre Grundstellung zurück zu stellen.
- 5.6.4 Für einen Sperrschuh gilt der aufgelegte Zustand als Grundstellung. Sie ist nach dem Verschub wieder herzustellen.

5.7 Bewachen schienengleicher Eisenbahnübergänge

- 5.7.1 Der mit der Bewachung eines EÜ beauftragte Bedienstete (das Bewachungsorgan) hat die entsprechende Warnkleidung zu tragen und sich auf der Straßenfahrbahn neben dem Fahrbahnrand an der festgelegten Stelle so aufzustellen, dass er den Straßenbenützern die Brust bzw. den Rücken zeigt und von diesen leicht gesehen werden kann.
- 5.7.2 Das Bewachungsorgan hat seine Aufmerksamkeit vorrangig auf jene Straßenbenützer zu richten, die den Fahrstreifen benützen, auf dem sich das Bewachungsorgan befindet.
- 5.7.3 Bei Tag hat das Bewachungsorgan bei Betreten der Fahrbahn einen Arm mit der Signalfahne oder einem Signalstab senkrecht nach oben und anschließend beide Arme quer zu den Fahrtrichtungen der Straße zu halten. Wenn es das Verkehrsaufkommen zulässt, darf das Bewachungsorgan im weiteren Verlauf seine Arme senken.
- 5.7.4 Bei Nacht oder Witterungsverhältnissen mit schlechter Sicht hat das Bewachungsorgan bei Betreten der Fahrbahn einen Arm mit der Handlampe, die ein rotes Licht nach beiden Fahrtrichtungen der Straße zeigen muss, senkrecht nach oben zu halten und dauernd seitlich zu schwenken. An Stelle der Handlampe darf auch ein roter Signalstab verwendet werden.
- 5.7.5 Die Zeichen zur Bewachung eines EÜ sind auch dann anzuwenden, wenn aus anderen Gründen (z.B. Bauarbeiten, Unfall) ein Bediensteter Straßenfahrzeuge anhalten muss.

5.8 Anhalten der Schienenfahrzeuge

- 5.8.1 Zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und zum Anhalten der Fahrzeuge sind nur die für die jeweilige Verschubart zugelassenen Bremsmittel (z.B. Luftbremse, Handbremse, Hemmschuh) zu verwenden.
- 5.8.2 Grundsätzlich muss die Luftbremse verwendet werden; Ausnahmen müssen in der Art des durchzuführenden Verschubes begründet sein (z.B. Heranfahren zum Abstoßen). Bezüglich der Erprobung der Bremsen siehe Kapitel 6.1.
 - 5.8.2.1 Bezüglich der ungebremsten Anhängelasten des Tfz siehe BESONDERER TEIL, Punkt 2.1.3.
 - 5.8.2.2 Wenn die Bremsen des Tfz alleine nicht ausreichen, sind zusätzlich Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen.
- 5.8.3 Bei den Handbremsen der Wagen darf nur jene benützt werden, die von einer Plattform des Wagens aus bedienbar ist. Wird die Handbremse eines Wagens verwendet, ist ihre Tauglichkeit im Stillstand zu überprüfen. Die Tauglichkeit ist vorhanden, wenn nach dem Anziehen der Handbremse die Bremsklötze fest am Radreifen anliegen. Die Überprüfung erfolgt durch Anstoßen der Bremsklötze mit dem Fuß oder einem Hammer.

5.8.4 Wird das Anhalten von Wagen durch das Auflegen von Hemmschuhen durchgeführt, so ist der Abstand des Auflegepunktes zum beabsichtigten Haltepunkt auf das Gewicht des Verschubteils, des Wagens an der Spitze, die örtlichen Verhältnisse und die Verschubgeschwindigkeit abzustimmen.

5.8.4.1 Mit einem Hemmschuh dürfen höchstens abgebremst werden:

- a) 12 Achsen, wenn sich an der Spitze ein beladener Wagen befindet,
- b) 8 Achsen, wenn sich an der Spitze ein leerer Wagen befindet oder wenn der Beladezustand der Wagen nicht bekannt ist.

5.8.4.2 Bei der Verwendung von Hemmschuhen ist zu beachten:

- a) Der Hemmschuh ist so auf die Schiene aufzulegen, dass die Lasche an der Schieneninnenseite eng anliegt.
- b) In Gleisbögen sind Hemmschuhe auf der inneren Schiene aufzulegen.
- c) Im Bereich des Bremsweges eines Hemmschuhs dürfen sich keine Zungenvorrichtungen von Weichen, verlaschte Schienenstöße, Schienenspalten von Gleiswaagen oder Gleiskreuzungen befinden.
- d) Nach dem Verschub sind nicht mehr benötigte Hemmschuhe in den dafür vorgesehenen Vorrichtungen (Hemmschuhständern) zu verwahren.

5.9 Sicherung stillstehender Schienenfahrzeuge

5.9.1 Stillstehende Schienenfahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern. Beim Verschub vorübergehend abgestellte Schienenfahrzeuge müssen nur dann gesichert werden, wenn sie durch besondere Umstände (z.B. Gefälle, Wind) in Bewegung geraten könnten.

5.9.2 Auf demselben Gleis stehende Wagen sind untereinander möglichst zu einer Wagengruppe zu kuppeln. Jede Wagengruppe ist gesondert zu sichern.

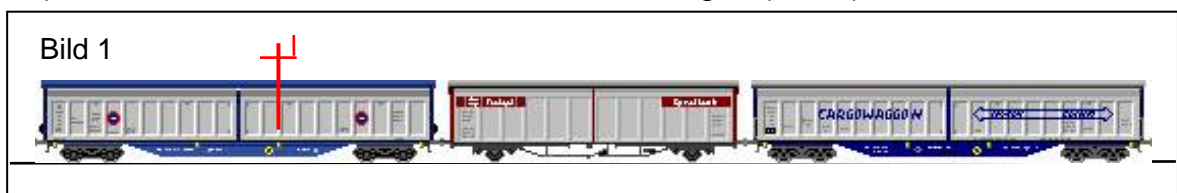
5.9.3 Als Sicherungsmittel für stillstehende Schienenfahrzeuge sind Handbremsen zu verwenden. Handbremsen können durch Hemmschuhe oder erforderlichenfalls durch sperrbare Hemmschuhe ersetzt werden.

5.9.4 Hemmschuhe (sperrbare Hemmschuhe) werden auf der Verschieberseite unterlegt und bis zum vollständigen Anliegen an den Radreifen geschoben.

Zwischen den Achsen eines Drehgestells dürfen keine Hemmschuhe aufgelegt werden.

5.9.5 In einem Gleisabschnitt mit einer Neigung bis einschließlich 2,5 ‰ hat die Wagensicherung in beide Fahrtrichtungen zu erfolgen. Ein Wagen oder eine Wagengruppe bis zu 300 m Länge bzw. bis zu 60 Achsen ist zu sichern durch (= einfache Sicherung):

- a) Anziehen der Handbremse von einem Wagen (Bild 1), oder durch

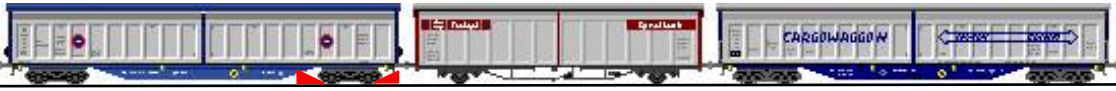


- b) Unterlegen einer Achse in beide Richtungen (Bild 2), bzw. der Achsen eines Drehgestelles an den äußeren Seiten (Bild 3), oder durch

Bild 2

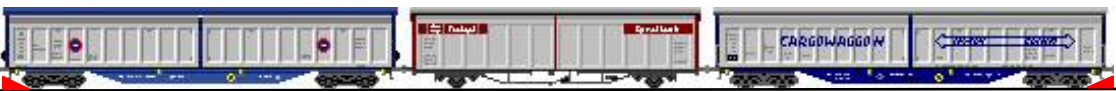


Bild 3



- c) Unterlegen an den äußersten Achsen einer Wagengruppe oder eines Wagens (Bild 4).

Bild 4



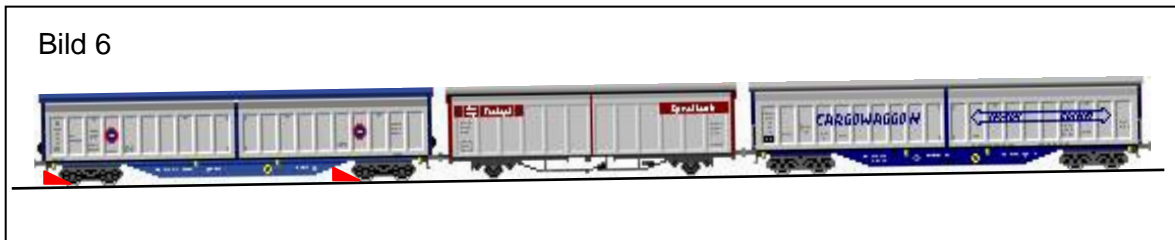
Weist die Wagengruppe eine größere Länge als 300 m auf oder sind mehr als 60 Achsen vorhanden, ist es je weiterer angefangenen Länge von 300 m bzw. je weiteren angefangenen 60 Achsen erforderlich, zusätzlich 1 Handbremse anzuziehen oder zusätzlich 2 Hemmschuhe im Sinne der obigen Regelungen zu unterlegen.

- 5.9.6 In einem Gleisabschnitt mit einer Neigung über 2,5 ‰ sind die Hemmschuhe immer in Richtung des Gefälles aufzulegen. Ein Hemmschuh ist stets an der am tiefsten gelegenen Achse der Wagengruppe anzuordnen. Weitere Hemmschuhe sind grundsätzlich an den danach folgenden Achsen (ausgenommen zwischen den Achsen eines Drehgestelles) aufzulegen.
- 5.9.7 In Neigungen über 2,5 ‰ bis einschließlich 5 ‰ hat die Wagensicherung zu erfolgen durch (= doppelte Sicherung):
- 2 Handbremsen, oder durch
 - 1 Hemmschuh an der am tiefsten gelegenen Achse und 1 Handbremse (Bild 5), oder durch

Bild 5



- c) 2 Hemmschuhe an dem am tiefsten gelegenen Wagen in Richtung des Gefälles (Bild 6).

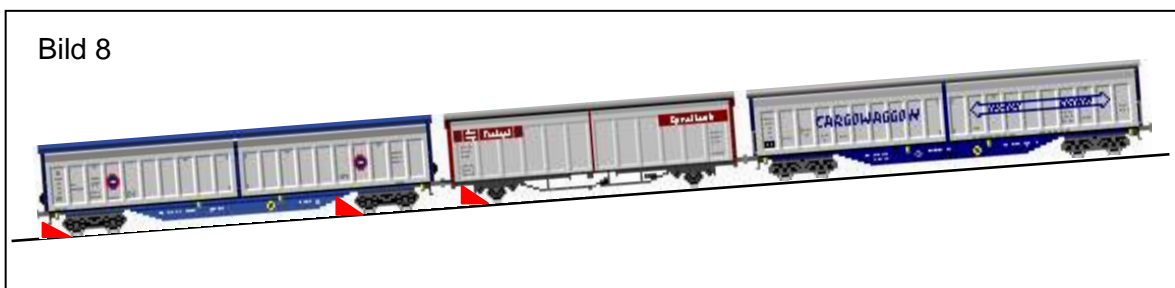


Weist die Wagengruppe eine größere Länge als 300 m auf oder sind mehr als 60 Achsen vorhanden, ist es je weiterer angefangenen Länge von 300 m bzw. je weiteren angefangenen 60 Achsen erforderlich, zusätzlich 2 Sicherungsmittel im Sinne der obigen Regelungen zu verwenden.

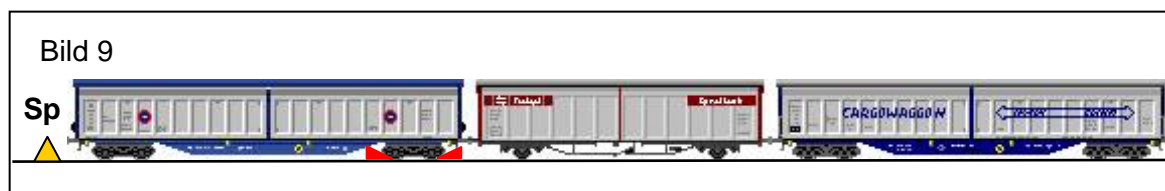
- 5.9.8 In Neigungen über 5 ‰ bis einschließlich 10 ‰ ist für je 6 Achsen ein Sicherungsmittel erforderlich. In Summe sind jedoch mindestens 2 Sicherungsmittel zu verwenden (Bild 7).



- 5.9.9 In Neigungen über 10 ‰ bis einschließlich 15 ‰ ist für je 4 Achsen ein Sicherungsmittel erforderlich. In Summe sind jedoch mindestens 2 Sicherungsmittel zu verwenden (Bild 8).



- 5.9.10 Die zu Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbrückenwaagen mit Schienenspalt, Herzstücken von Weichen und Kreuzungen sowie Sperrschuhen nächststehenden Achsen dürfen nicht unterlegt werden (als Beispiel mit Sperrschuh siehe Bild 9).



- 5.9.11 In Neigungen über 15 ‰ ist das Abstellen von Wagen grundsätzlich verboten.

- 5.9.12 Ein schienengebundenes Verschiebemittel ist durch seine Feststellbremse zu sichern.

6 VERSCHUB MIT TRIEBFAHRZEUG (einschließlich Zweiwegefahrzeug)

6.1 Vor dem Verschub

- 6.1.1 Täglich vor der ersten Inbetriebnahme sind die Bremsen des Tfz (Betriebsbremse und Feststellbremse) im Stand zu erproben. Ist dies nicht möglich, ist ein einfacher Bremsversuch mit Abbremsen aus Schrittgeschwindigkeit durchzuführen. Weiters sind die akustischen Signaleinrichtungen und sonstige Sicherheitseinrichtungen auf ihre Funktionstauglichkeit zu prüfen.
- 6.1.2 Für die Verwendung der Druckluftbremsen der Wagen ist eine Bremsprobe mit folgendem Ablauf erforderlich:
1. Füllen der Hauptluftleitung bis zu einem Druck von 5 bar,
 2. Bremsen anlegen durch Absenkung des Drucks in der Hauptluftleitung auf ca. 4,5 bar,
 3. Prüfen des festen Anliegens der Bremsklötze an den Rädern,
 4. Erhöhen des Drucks in der Hauptluftleitung auf 5 bar,
 5. Prüfen des LöSENS der Bremsklötze.
- 6.1.3 Untaugliche Bremsen sind auszuschalten. Erforderlichenfalls ist vorher der Lösezug zu betätigen.

6.2 Fahrt mit dem Tfz

- 6.2.1 Das Spitzensignal des Tfz ist für den Verschub einzuschalten.
- 6.2.2 Der Aufenthalt auf dem Führerstand des Tfz ist nur dem Tfz-Führer und den vom VL zum Aufenthalt ermächtigten Personen gestattet.
- 6.2.3 Während des Verschubes hat der Tfz-Führer insbesondere zu beachten:
- a) die Einhaltung der zulässigen Verschubgeschwindigkeit,
 - b) die Signale des VL und
 - c) den Lauf des Verschubteils.
- 6.2.4 Während eines gezogenen Verschubes hat der Tfz-Führer zusätzlich zu beachten:
- a) den zu befahrenden Verschubweg,
 - b) den Straßenverkehr im Bereich befestigter Verkehrsflächen.
- Bei gezogenem Verschub darf der Tfz-Führer auch die Aufgaben des VL übernehmen.
- 6.2.5 Zur Warnung von Personen im Gefahrenbereich des Gleises hat der Tfz-Führer durch die Abgabe des Signals „Achtung“ die Annäherung des Verschubteils anzukündigen.
- 6.2.6 Während des Verschubbetriebes darf sich der Tfz-Führer nur mit Zustimmung des VL vom Tfz entfernen. Wird das Tfz nicht beaufsichtigt, ist es gegen unbefugte Benützung zu sperren.

6.3 Zusätzliche Bestimmung für Zweiwegefahrzeug

Das ordnungsgemäße Aufgleisen des Zweiwegefahrzeugs und die Fixierung des Lenkrades sind vom Zweiwegefahrzeug-Führer augenscheinlich zu prüfen.

7 VERSCHUB MIT FUNKFERNGESTEUERTEM TRIEBFAHRZEUG

- 7.1 Der Funklokführer hat die Aufgaben des VL zu übernehmen.
- 7.2 Bei jeder Inbetriebnahme der Funkfernsteuerung nach mehrstündiger Verschubunterbrechung sind folgende Einrichtungen mittels Fernbediengerät vom Führerstand aus zu überprüfen:
- a) Sicherheitsfahrerschaltung mittels Neigungsschalter,
 - b) Fahrsperrung,
 - c) Anlegen und Lösen der Bremsen,
 - d) Signalpfeife.
- 7.3 Ist die Funkfernsteuerung aktiviert, so hat der Funklokführer das Fernbediengerät stets bei sich zu tragen.
- 7.4 Das Kuppeln durch den Funklokführer darf nur dann erfolgen, wenn die Bremsen des Tzf angelegt sind und die Fahrsperrung eingelegt ist bzw. der Nothalt aktiv ist.
- 7.5 Der Funklokführer hat seinen Standort so zu wählen, dass er den Verschubweg überblicken kann. Kann er den Verschubweg nicht einwandfrei überblicken, ist ein Spitzenverschieber einzusetzen.
- 7.6 Der Funklokführer hat bei Aufenthalt auf einem Schienenfahrzeug einen festen und sicheren Standplatz zu wählen. Verschiebertritte sind für den Funklokführer kein sicherer Standplatz.
- 7.7 Befindet sich der Funklokführer auf dem Führerstand, hat er das Führerpult zu bedienen.
- 7.8 In einer Gefahrensituation ist die Nothalteinrichtung zu betätigen.

8 VERSCHUB MIT KRAFTFAHRZEUG

8.1 Allgemeines

- 8.1.1 Der Kfz-Lenker kann, wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben, die Aufgaben des VL übernehmen.
- 8.1.2 Es dürfen nur die dafür vorgesehenen Verbindungsmittel (Kuppelstange oder Zugseil) verwendet werden.
- 8.1.3 Die Wagen dürfen höchstens mit Schrittgeschwindigkeit bewegt werden.

8.1.4 Während der Verschiebung ist der Aufenthalt zwischen dem Kfz und den Wagen verboten.

8.2 Verschiebung mit Kuppelstange

8.2.1 Das Kfz muss mittig im befestigten Gleisbereich fahren.

8.2.2 Die Kuppelstange ist in den Zughaken des Wagens bei Stillstand der Fahrzeuge einzuhängen und darf während der Verschiebung nicht ausgehängt werden.

8.2.3 Das Anhalten des Verschiebteils hat durch die Kfz-Bremse zu erfolgen. In besonderen Fällen kann eine Handbremse eingesetzt werden.

8.3 Verschiebung mit Zugseil

8.3.1 Für den Verschiebung mit Zugseil muss das Kfz mit einer geeigneten Kupplung (z.B. Slip-Kupplung) ausgerüstet sein, die so gebaut ist, dass sich die Seilverbindung zwischen Kfz und Wagen bei unzulässig großem Schrägzug (bei mehr als 45° seitlichem Schrägzug) selbsttätig löst und vom Kfz-Lenker unter Last gelöst werden kann.

8.3.2 Das Kfz muss außerhalb des Gleises fahren. Dabei ist zwischen dem Kfz und dem Wagen ein Abstand von mindestens 0,5 m zur Fahrzeugumgrenzung einzuhalten.

8.3.3 Die Seilschleife ist an den Seilhaken eines Wagens so einzuhängen, dass ein unbeabsichtigtes Lösen der Verbindung während der Verschiebung ausgeschlossen ist. Das Einhängen der Seilschleife in einen anderen Wagenteil als den Seilhaken ist verboten. Das Einhängen darf nur bei Stillstand der Fahrzeuge erfolgen.

8.3.4 Zu Beginn der Verschiebung ist das Seil in eine gespannte Lage zu bringen. Eine Anlaufbewegung mit dem Kfz zum Ingangsetzen des Verschiebteils ist verboten. Beim Ziehen darf der Schrägzug nicht mehr als 30° betragen.

8.3.5 Während der Verschiebung ist der Aufenthalt in Seilnähe sowie das Aushängen des Seils verboten.

8.3.6 Das Anhalten des Verschiebteils hat durch eine Handbremse oder durch einen Hemmschuh zu erfolgen.

9 VERSCHIEBUNG MIT SEILZUGANLAGE

9.1 Angetriebene Seile dürfen nicht berührt werden. Der Aufenthalt unmittelbar neben einem angetriebenen Seil ist verboten.

9.2 Ist die Seilzuganlage mit einer Einhängvorrichtung für das Seil ausgestattet, ist diese in den Seilhaken oder den Zughaken eines Wagens einzuhängen. Das Einhängen in einen anderen Wagenteil als den Seilhaken oder den Zughaken ist verboten.

9.3 Während des Betriebes der Seilzuganlage ist eine andere Verschiebungsart in diesem Verschiebbereich verboten.

- 9.4 Beim Vershub mit einem offenen Seilzug sind die Wagen durch eine Handbremse oder durch Hemmschuhe anzuhalten. Beim Vershub mit einem geschlossenen Seilzug hat das Anhalten durch die Seilzuganlage zu erfolgen.
- 9.5 Nach Beendigung des Vershubes ist die Einschaltvorrichtung der Seilzuganlage gegen unbeabsichtigtes oder unbefugtes Ingangsetzen der Anlage zu sperren.

10 VERSCHUB MIT INDIREKT ANGETRIEBENEM VERSCHUBGERÄT

- 10.1 Der Vershub darf nur unter Benützung der für das Vershubgerät vorgesehenen Kraftfahrzeuge durchgeführt werden.
- 10.2 Der Fahrer des Vershubgerätes darf, wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben, die Aufgaben des VL übernehmen.
- 10.3 Das ordnungsgemäße Aufgleisen des Vershubgerätes ist augenscheinlich zu prüfen.
- 10.4 Die Bremswirkung des Vershubgerätes ist durch das Abbremsen aus Schrittgeschwindigkeit zu erproben.
- 10.5 Bei der Verwendung von Staplern dürfen die Gabeln des Staplers nicht in den Bereich der Zugvorrichtung des Vershubgerätes ragen.
- 10.6 Das Kuppeln darf nur im Stillstand durchgeführt werden.
- 10.7 Das Anhalten des Vershubteils hat durch das Vershubgerät zu erfolgen.

11 VERSCHUB MIT HANDGEFÜHRTEM VERSCHUBGERÄT



- 11.1 Der Vershub darf nur auf Gleisabschnitten mit einer Neigung von höchstens 2,5 ‰ und nur mit Schrittgeschwindigkeit durchgeführt werden.
- 11.2 Der Bediener des Vershubgerätes muss während des Vershubvorganges auf dem Bedienungsraum (Verschieberbahnsteig) gehen. Er darf die Aufgaben des VL, wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben, übernehmen.
- 11.3 Das Anhalten des Vershubteils hat durch das Vershubgerät, durch eine Handbremse oder durch einen Hemmschuh zu erfolgen.

12 HANDVERSCHUB

- 12.1 Handvershub darf nur auf Gleisabschnitten mit einer Neigung von höchstens 2,5 ‰ und nur mit Schrittgeschwindigkeit durchgeführt werden.
- 12.2 Der Verschieber darf, wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben, die Aufgaben des VL übernehmen.

- 12.3 Die Wagen dürfen nur an den Seitenwänden oder Ecken mit der Hand geschoben werden. Das Gehen im Gleis sowie das Ziehen oder Schieben an Kupplungen, Pufferscheiben u.dgl. ist verboten.
- 12.4 Wird eine Hebestange (ein Beißer) verwendet, ist sie zwischen Schienenkopf und Radreifen des hintersten Rades anzusetzen.
- 12.5 Das Anhalten des Vershubteils hat durch eine Handbremse oder einen Hemmschuh zu erfolgen.

13 VERSCHUB DURCH ABSTOSSEN ODER ABROLLEN

- 13.1 Abstoßen und Abrollen ist verboten:
- in Gleisabschnitten mit einer Neigung über 10 ‰,
 - über nicht durch Bewachung oder nicht durch Hand bediente Schranken- oder Lichtzeichenanlagen gesicherte Eisenbahnübergänge,
 - im Bereich von befestigten Verkehrsflächen und
 - in Ladegleise während der Ladearbeit.
- 13.2 Darüber hinaus ist das Abstoßen und Abrollen folgender Wagen verboten:
- in denen sich Personen befinden,
 - mit der Aufschrift „Abstoßen und Abrollen verboten“,
 - mit der Aufschrift „Vorsichtig verschieben“,
 - die noch nicht fertig be- oder entladen sind oder
 - die mit dem Zeichen  oder  gekennzeichnet sind.
- 13.3 Die unter Punkt 13.2 aufgezählten sowie die mit dem Signal „Fahrzeug darf nicht bewegt werden“ gekennzeichneten Fahrzeuge dürfen keinem Anprall anrollender Wagen ausgesetzt werden.
- 13.4 Als Anprallschutz gilt
- wenn die anrollenden Wagen mit der Handbremse angehalten werden oder
 - wenn in mindestens 10 m Abstand ein doppelt gesicherter Wagen aufgestellt ist.
- 13.5 Gleichzeitig abgestoßene oder abgerollte Wagen müssen untereinander gekuppelt sein.
- 13.6 Der Lauf der rollenden Wagen ist zu beobachten.
- 13.7 Die Wagen dürfen einander nur in einem solchen Abstand folgen, dass die Weichen rechtzeitig umgestellt werden können.
- 13.8 Der Vershubweg ist so festzulegen, dass die örtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten wird.
- 13.9 Abgestoßene oder abrollende Wagen dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit an stehende Fahrzeuge anlaufen.

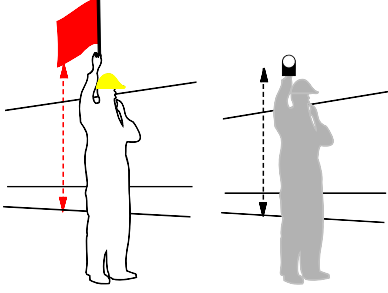
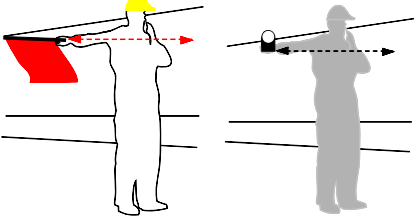
- 13.10 Das Anhalten der Wagen hat durch eine von der Plattform eines Wagens aus bedienbare Handbremse oder durch 2 Hemmschuhe zu erfolgen.
- 13.11 Werden die Wagen mittels Hemmschuhe angehalten, so sind in ausreichendem Abstand vor dem beabsichtigten Haltepunkt der erste Hemmschuh und etwa eine Wagenlänge danach ein zweiter Hemmschuh zu legen.
- 13.12 In Gleisabschnitten mit einer Neigung über 2,5 ‰ muss sich an Stelle des zweiten Hemmschuhs ein doppelt gesicherter Wagen befinden.
- 13.13 Der Verschieber hat sich nach dem Auflegen der Hemmschuhe unter Bedachtnahme auf ein allfälliges Abschleudern des ersten Hemmschuhes in sicherer Entfernung aufzuhalten.

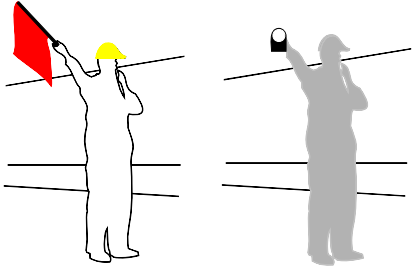

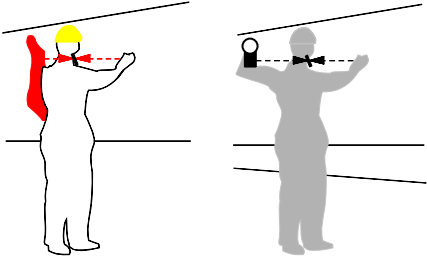

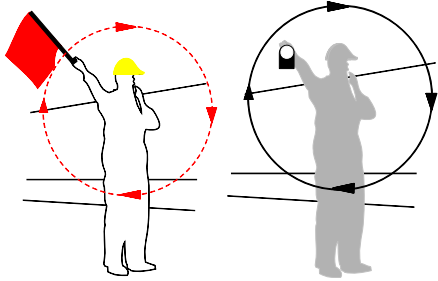

14 TÄTIGKEITEN IM BEREICH EINER ELEKTRISCHEN OBERLEITUNG

- 14.1 Das Ein- und Ausschalten der Oberleitung ist nur durch das BEU oder auf Anordnung des BL durch einen von ihm beauftragten Bediensteten zulässig. Im Gefahrenfall darf die Oberleitung von jedem Bediensteten ausgeschaltet werden.
- 14.2 Vor dem Einschalten der Oberleitung sind ortsfeste Umschlagseinrichtungen in ihre vorgeschriebene Ruhestellung zu bringen. Nicht ortsfeste Umschlagseinrichtungen sind so aufzustellen, dass ein Sicherheitsabstand von mindestens 3 m zu unter Spannung stehenden Anlagenteilen eingehalten ist.
- 14.3 Tätigkeiten im Gefahrenbereich der Oberleitung dürfen nur bei ausgeschalteter Oberleitung vorgenommen werden. Für die Dauer dieser Arbeiten ist von einem dafür beauftragten Bediensteten eine Gegensperre am Anschlussbahnschalter (Ladegleischalter), bei Vorhandensein eines Erdungsschalters an diesem, anzubringen.
- 14.4 Vor Beginn jeder Tätigkeit auf Gleisabschnitten mit Oberleitung haben die Bediensteten sich an Hand der Stellung des Schaltzeigers vom Schaltzustand der Oberleitung zu überzeugen.
- 14.5 Bei der Abgabe von Handsignalen muss das verwendete Signalmittel in seiner höchsten Stellung mindestens 1,5 m von unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung entfernt sein.

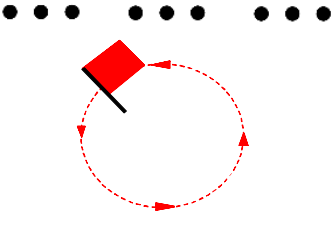
15 SIGNALE

15.1 Hand-Verschubsignale


Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<p>Wegfahren</p>	<p>Lotrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne, bei Nacht der Handlaterne mit weißem Licht</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig ein langer Pfiff mit der Signalpfeife</p> <p style="text-align: center;">▬</p>	<p>Auftrag zum Beginn oder zur Fortsetzung der Verschiebung in Richtung vom Signalgeber weg</p>	<p>Das Signal „Wegfahren“ ist sichtbar so lange zu geben, bis es durch ein anderes Signal abgelöst wird.</p>
<p>Herkommen</p>	<p>Waagrechtes Hin- und Herbewegen der Signalfahne, bei Nacht der Handlaterne mit weißem Licht</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig zwei lange Pfeife mit der Signalpfeife</p> <p style="text-align: center;">▬ ▬</p>	<p>Auftrag zum Beginn oder zur Fortsetzung der Verschiebung in Richtung zum Signalgeber hin</p>	<p>Das Signal „Herkommen“ ist sichtbar so lange un- ausgesetzt zu geben, bis es durch ein anderes Signal abgelöst wird.</p>

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<p>Langsamer</p>	<p>Schräges Hochhalten der Signalfahne, bei Nacht der Handlaterne mit weißem Licht</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig mehrere lange Piffe mit der Signalpfeife</p> 	<p>Auftrag zur kontinuierlichen Verringerung der Geschwindigkeit</p>	<p>Das Signal „Langsamer“ ist sichtbar so lange un- ausgesetzt zu geben, bis es durch ein anderes Signal abgelöst wird.</p>
<p>Aufdrücken</p>	<p>Heben beider Arme nach vorne in Schulterhöhe und wiederholtes Annähern der Hände, wobei in einer Hand die Signalfahne, bei Nacht die Handlaterne mit weißem Licht gehalten wird</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig zwei kurze Piffe mit der Signalpfeife</p> 	<p>Auftrag zum geringfügigen Eindrücken der Puffer nach dem Heranfahren an stehende Fahrzeuge</p>	
<p>Verschubhalt</p>	<p>Schwingen der Signalfahne, bei Nacht der Handlaterne mit weißem Licht im Kreis</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig drei kurze Piffe mit der Signalpfeife</p> 	<p>Die Fahrt ist so rasch wie möglich zum Stillstand zu bringen</p>	



15.2 Gefahrsignal

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Gefahrsignal	<p>Drei kurze Töne möglichst mit der Fahrzeugpfeife hintereinander</p>  <p>Schwingen der Signalfahne, eines Gegenstandes, eines Armes, bei Nacht möglichst einer Laterne mit rotem Licht, im Kreis</p>	Die Fahrt ist so rasch wie möglich zum Stillstand zu bringen.	Das Signal ist möglichst weit vor der Gefahrstelle zu geben.



15.3 Signal „Haltscheibe“

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Haltscheibe	<p>Eine rechteckige rückstrahlende rote Scheibe mit weißem Rand, als Nachtsignal auch ein rotes Licht</p> 	Halt vor einer Gefahrstelle	Die Haltscheibe dient zur Kennzeichnung gesperrter Gleise oder Gleisabschnitte und ist vor der Gefahrstelle im Gleis aufzustellen.

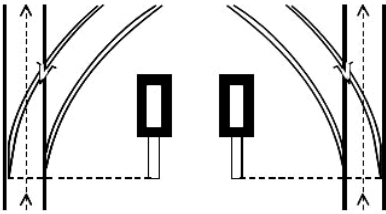
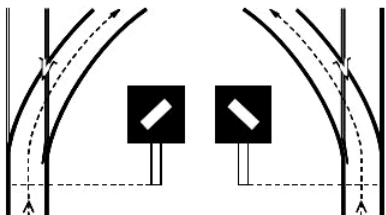
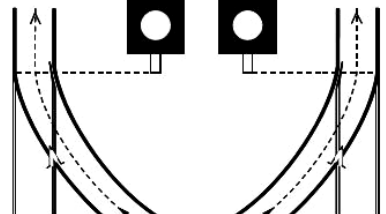
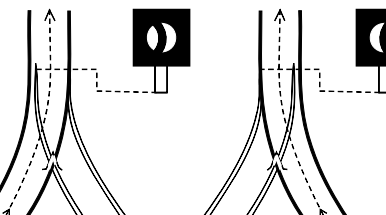
15.4 Signal "Grenzmarke"

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Grenzmarke	<p>Ein waagrecht liegender weißer Balken mit schwarzen Enden oder ein entsprechender Farbanstrich</p> 	<p>Bezeichnung jener Stelle, über die kein Fahrzeug hinausragen darf, um nicht Bewegungen auf dem Nachbargleis zu behindern</p>	<p>Die Grenzmarke ist zwischen zwei zusammenlaufenden Gleisen im Regelfall dort angeordnet, wo deren Gleismittenabstand 4 m beträgt. In Mattengleisen kann die Grenzmarke durch zwei nebeneinander liegende Metallscheiben ersetzt werden.</p>
Markierte Grenzmarke	<p>Ein roter Streifen auf der Grenzmarke</p> 	<p>Kennzeichnung von Grenzmarken, die bei einem Gleismittenabstand von nur 3,5 m verlegt sind.</p>	<p>Der seitliche Sicherheitsabstand von 0,5 m ist bei Schienenfahrzeugen, die unmittelbar an der Grenzmarke aufgestellt sind, zwischen ihren am weitesten ausladenden Teilen nicht gewährleistet. Daher muss zwischen abgestellten Schienenfahrzeugen und der markierten Grenzmarke mindestens 6m Abstand eingehalten werden.</p>

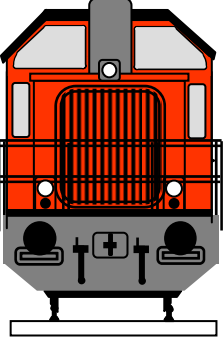
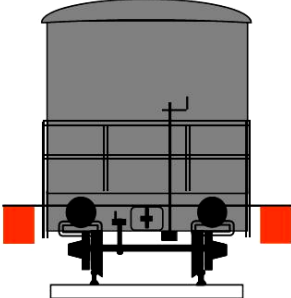
15.5 Sperrsignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Weiterfahrt verboten	<p>Ein weißer Kreisring auf schwarzem Grund</p> 	<p>Die Fahrt hat vor dem Signal anzuhalten</p>	<p>Das Signal kennzeichnet Stumpfgleisabschlüsse, Gleistore und zeigt die Stellung von Sperrschuhen bzw. Befahrbarkeit von Gleisbrückenwaagen, Drehscheiben und Schiebebühnen an</p>
Weiterfahrt erlaubt	<p>Ein weißes Rechteck auf schwarzem Grund</p> 	<p>Die Weiterfahrt ist erlaubt</p>	<p>Das Signal zeigt die Stellung von Sperrschuhen bzw. Befahrbarkeit von Gleisbrückenwaagen, Drehscheiben und Schiebebühnen an</p>

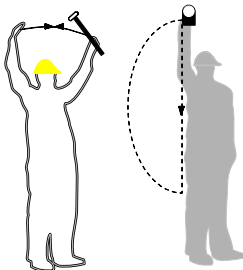
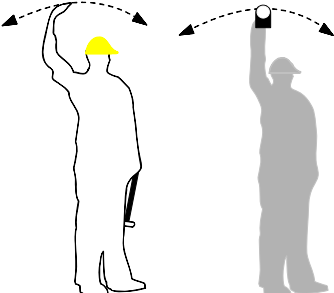
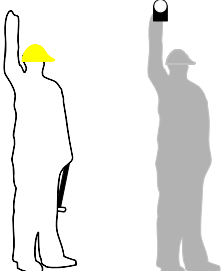
15.6 Weichensignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Gerade	<p>Formsignal: Ein weißes Rechteck auf schwarzem Grund</p> 	<p>Weiche steht in die Gerade</p>	<p>Das Signal wird für die Fahrt gegen und nach der Spitze verwendet.</p>
In die Ablenkung	<p>Formsignal: Ein weißer Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach rechts oder links aufwärts</p> 	<p>Weiche steht in die Ablenkung nach rechts bzw. links</p>	<p>Das Signal wird für die Fahrt gegen die Spitze verwendet.</p>
Aus der Ablenkung	<p>Formsignal: Eine weiße Kreisfläche auf schwarzem Grund</p> 	<p>Weiche steht aus der Ablenkung</p>	<p>Das Signal wird für die Fahrt nach der Spitze verwendet.</p>
Aus dem linken (rechten) Zweig	<p>Formsignal: Eine nach links (rechts) geöffnete schwarze Sichel in einer weißen Kreisfläche auf schwarzem Grund</p> 	<p>Außenbogenweiche steht aus der Ablenkung von links (rechts).</p>	<p>Das Signal wird für die Fahrt nach der Spitze einer Außenbogenweiche aus dem linken (rechten) Zweig verwendet.</p>




15.7 Signale betreffend Fahrzeuge



Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Achtung	<p>Ein langer Ton mit der Fahrzeugpfeife</p> <p style="text-align: center;">—</p>	<p>Erregung von Aufmerksamkeit oder Warnung von Personen</p>	<p>Das Signal kann bei geschobenen Fahrten auch vom ersten Fahrzeug aus abgegeben werden. In bestimmten Fällen ist die Abgabe des Signals vorgeschrieben</p>
Spitzensignal	<p>Drei weiße Lichter in Form eines Dreiecks mit nach oben gerichteter Spitze, mindestens jedoch zwei weiße Lichter nebeneinander</p> 	<p>Kennzeichnung verschiebender Triebfahrzeuge</p>	<p>Verschiebende Tfz sind an beiden Stirnseiten mit dem Signal zu kennzeichnen.</p>
Fahrzeug darf nicht bewegt werden	<p>An jeder Längsseite eine seitwärts über das Fahrzeug hinausragende rote Fahne oder rote Tafel</p> 	<p>Kennzeichnung von Fahrzeugen oder Fahrzeuggruppen, die nicht bewegt werden dürfen oder an die auch nicht angefahren werden darf</p>	<p>Für die Kennzeichnung sorgt der Bedienstete, der feststellt oder anordnet, dass das Fahrzeug nicht bewegt werden darf.</p>

15.8 Bremsprobesignale



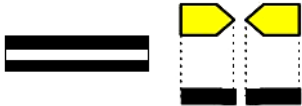

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Bremsen anlegen	<p>Schließen beider Hände über dem Kopf, bei Nacht wiederholtes Heben der Handlaterne mit weißem Licht in einem nach außen gerichteten Halbkreis und rasches lotrechtes Senken</p>  <p>oder ein Schlag auf die Pufferscheibe</p>	<p>Auftrag zum Anlegen der Bremsen</p>	
Bremsen lösen	<p>Wiederholtes Hin- und Herschwingen einer Hand, bei Nacht der Handlaterne mit weißem Licht über dem Kopf im Halbkreis</p>  <p>oder zwei Schläge auf die Pufferscheibe</p>	<p>Auftrag zum Lösen der Bremsen</p>	
Bremsprobe beendet	<p>Lotrechtes Hochhalten eines Armes, bei Nacht einer Handlaterne mit weißem Licht</p> 	<p>Anzeige der beendeten Bremsprobe</p>	

15.9 Signale für Eisenbahnkreuzungen

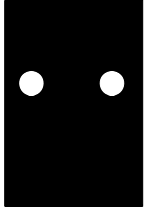
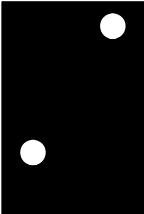
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Pfeifpflock	Ein abwechselnd waagrecht rot und weiß gestreifter Pflock 	Ab dem Pfeifpflock ist bis zum Erreichen des EÜ wiederholt (mindestens 3mal) Signal „Achtung“ zu geben.	Der Pfeifpflock ist in dem für den jeweiligen EÜ festgelegten Abstand (Pfeifpflockabstand) rechts neben dem Gleis aufgestellt.
Gruppenpfeifpflock	Ein abwechselnd waagrecht rot und weiß gestreifter Pflock, der am oberen Ende zwei nach rechts steigende schwarze Streifen auf weißem Grund trägt 	Ab dem Gruppenpfeifpflock bis zum Erreichen des ersten EÜ ist wiederholt (mindestens 3mal) und anschließend fortgesetzt bis zum Erreichen des Endpflocks Signal „Achtung“ zu geben.	Um eine Häufung von Pfeifpflocken zu vermeiden, wird an deren Stelle der Gruppenpfeifpflock mit dem Endpflock verwendet. Der Gruppenpfeifpflock ist im Pfeifpflockabstand vor dem ersten EÜ, der Endpflock unmittelbar nach dem letzten EÜ rechts neben dem Gleis aufgestellt.
Endpflock	Ein weißer, am oberen Ende rot gestrichener Pflock 	Der Endpflock bezeichnet den letzten EÜ nach dem Gruppenpfeifpflock	Der Endpflock steht rechts neben dem Gleis nach dem letzten EÜ.

<p>EK – Gesichert</p>	<p>Der Signalmast zeigt schräg nach rechts steigende schwarze Streifen auf weißem rückstrahlendem Grund; im oberen Bereich eine schwarze Fläche mit einem gelben Licht oder einer gelben Rückstrahlfläche. Darüber ein gelbes Blinklicht.</p> 	<p>Das EKÜS zeigt, dass die EKSA dem Straßenverkehr "Halt" gebietet.</p>	
<p>EK - Nicht gesichert</p>	<p>Der Signalmast zeigt schräg nach rechts steigende schwarze Streifen auf weißem rückstrahlendem Grund; im oberen Bereich eine schwarze Fläche mit einem gelben Licht oder einer gelben Rückstrahlfläche. Das gelbe Blinklicht ist erloschen.</p> 	<p>Das EKÜS zeigt, dass die EKSA dem Straßenverkehr nicht "Halt" gebietet.</p>	<p>Die Maßnahmen für das Befahren der EK sind im Besonderen Teil in den örtlichen Bestimmungen festgelegt.</p>


15.10 Signale für elektrische Oberleitung

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Oberleitung eingeschaltet	<p>Die weiße Trommel des Schaltzeigers steht senkrecht und zeigt einen roten (alte Ausführung) oder einen schwarzen (neue Ausführung) Blitzpfeil und den Schriftzug „Eingeschaltet“ Die beiden gelben Teile des Stellungszeigers stehen annähernd rechtwinkelig zueinander oder sind eindeutig voneinander getrennt.</p> <p>alte Ausführung:</p>  <p>oder</p> <p>neue Ausführung:</p> 	<p>Die Oberleitung ist eingeschaltet</p>	<p>Das Signal befindet sich oberhalb des Schalters am Oberleitungsmast.</p>
Oberleitung ausgeschaltet und geerdet	<p>Die weiße Trommel des Schaltzeigers liegt waagrecht, die beiden gelben Teile des Stellungszeigers zeigen mit ihren Spitzen fluchtend zueinander</p> 	<p>Die Oberleitung ist ausgeschaltet und geerdet</p>	<p>Das Signal befindet sich oberhalb des Schalters am Oberleitungsmast</p>
Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer	<p>Eine quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit schwarzem und weißem Rand und einem auf der Spitze stehenden quadratischen weißen Rahmen mit innenliegendem weißen Quadrat</p> 	<p>Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer</p>	<p>Das Signal steht grundsätzlich rechts neben Gleis. Wird das Signal auf einem Weichensignalkörper angebracht, kann es auch links vom Gleis stehen; die Anbringung über dem Gleis ist immer zulässig.</p>


15.11 Ortsfeste Versuchs-signale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Versuch-verbot	<p>Lichtsignal: zwei weiße Lichter waagrecht nebeneinander</p> 	Über den Standort des Versuchs-signales hinaus darf nicht verschoben werden.	
Versuch-verbot aufgehoben	<p>Lichtsignal: zwei weiße Lichter schräg nach rechts steigend</p> 	Das Signal zeigt die Zulässigkeit einer Versuchs-fahrt an.	Der Auftrag zum Beginn oder zur Fortsetzung der Fahrt muss gesondert erteilt werden.

15.12 Geschwindigkeitstafel

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Geschwin-digkeitstafel	<p>Formsignal: Eine quadratische rückstrahlende weiße Tafel mit rotem Rand und roter Kennziffer</p> 	Das Signal gibt die örtlich zulässige Geschwindigkeit mit 1/10 ihres Wertes an.	

15.13 Wartesignal

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Wartesignal	<p>Formsignal: Ein gelbes W mit schwarzem Rand</p> 	<p>Das Wartesignal bezeichnet jene Stelle, an der zum Beginn oder zur Fortsetzung jeder Verschiebfahrt ein Auftrag abzuwarten ist. Der Auftrag wird an den jeweils vordersten Verschiebteil erteilt</p> <ul style="list-style-type: none"> - durch Hand-Verschiebsignale, - mündlich, - fernmündlich oder - durch Signal "Verschiebverbot aufgehoben". 	

RICHTLINIE FÜR DIE AUSBILDUNG DER BEDIENSTETEN

1 Allgemeines

- 1.1 Zur Ausbildung gehören die Erstausbildung mit Prüfung, die Information über die Gefahren für Sicherheit und Gesundheit sowie über die Maßnahmen zur Gefahrenverhütung und die regelmäßigen Unterweisungen.
- 1.2 Die Bediensteten, die zur Ausbildung zugelassen werden, müssen das 18. Lebensjahr vollendet haben und eine der Tätigkeit auf der AB entsprechende körperliche und geistige Eignung aufweisen.
- 1.3 Die Feststellung der körperlichen Eignung ist durch einen Arzt vorzunehmen und regelmäßig zu wiederholen. Über die sonstige Eignung für die Tätigkeiten im Bereich der AB entscheidet der BL.
- 1.4 Zur selbständigen Dienstausbildung müssen die Bediensteten der AB für die entsprechenden Tätigkeiten im Bereich der AB ausgebildet und zur Dienstleistung ermächtigt werden.
- 1.5 Die zusätzliche Ausbildung für Triebfahrzeugführer ist in einer gesonderten Richtlinie geregelt (Anlage 2).

2 Ausbildung

- 2.1 Der theoretische Teil der Ausbildung hat als Grundlage die BV, sonstige schriftliche Anweisungen und die Information zu beinhalten. In regelmäßigen Abständen (mindestens einmal im Jahr) sind die Bediensteten über die Bestimmungen der BV und sonstige schriftliche Anweisungen zu unterweisen und am Beginn eines jeden dritten Jahres nachzuprüfen. Die Unterweisung muss nachweislich erfolgen.
- 2.2 Die Bediensteten sind mit der BV persönlich und nachweislich zu betreiben.
- 2.3 Der praktische Teil der Ausbildung hat während eines angemessenen Zeitraumes unter Anleitung eines hierzu bestimmten, geeigneten Bediensteten zu erfolgen.
- 2.4 Die Bediensteten müssen mit den örtlichen Verhältnissen der AB-Anlage, auf die sich ihre Tätigkeit erstreckt, vertraut gemacht werden (Ortskenntnis).
- 2.5 Nach Abschluss der Ausbildung ist der Bedienstete vor Verwendung für die in Aussicht genommene Tätigkeit zu prüfen.
- 2.6 Zeigt ein Bediensteter bei der regelmäßigen Unterweisung bzw. bei seiner Dienstausbildung eine die Sicherheit gefährdende Unkenntnis der Bestimmungen der BV, ist er sofort von seiner Verwendung abzuziehen und darf erst wieder nach bestandener Prüfung eingesetzt werden.

3 Ausbildung zur Bedienung von sonstigen Verschiebmitteln (einschließlich Vershubrobot)

- 3.1 Die Ausbildung zur selbstständigen Bedienung sonstiger Verschiebmittel (Vershubrobot, Kraftfahrzeug mit Kuppelstange oder mit Zugseil, Seilzuanlage, indirekt angetriebenes Vershubgerät, handgeführtes Vershubgerät) wird durch das Ablegen einer Verwendungsprüfung abgeschlossen.
- 3.2 Die Abnahme der Verwendungsprüfung hat durch den BL oder eine vom AB-Unternehmen bestellte geeignete fachkundige Person zu erfolgen.

RICHTLINIE FÜR DIE AUSBILDUNG ZUM TFZ-FÜHRER IM VERSCHUBBETRIEB MIT TFZ BIS 500 KW UND BIS 25 KM/H

1 Allgemeines

- 1.1 Der Geltungsbereich dieser Richtlinie umfasst die Ausbildung zur selbstständigen Führung von Tfz aller Antriebsarten, deren Nennleistung maximal 500 kW und deren zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 25 km/h beträgt.
- 1.2 Zusätzlich zur Ausbildung gemäß Anlage 1 ist ein Prüfungsnachweis gemäß dieser Richtlinie sowie eine Fahrbewilligung durch den BL erforderlich.
- 1.3 Als Tfz im Sinne dieser Richtlinie gelten auch Zweiwegefahrzeuge während ihres Einsatzes als Schienenfahrzeuge.

2 Tfz-Führerausbildung

- 2.1 Die Ausbildung von Tfz-Führeranwärtern besteht aus einem theoretischen und praktischen Teil. Die Erstausbildung beträgt mindestens 40 Stunden.
- 2.2 Die theoretische Ausbildung hat durch eine fachkundige Person eines Eisenbahnunternehmens zu erfolgen.
- 2.3 Die praktische Ausbildung hat durch einen erfahrenen Tfz-Führer zu erfolgen. Der Tfz-Führeranwärter darf das Tfz nur unter Aufsicht des ausbildenden Tfz-Führers führen.

3 Tfz-Führerprüfung

- 3.1 Die Prüfung für Tfz-Führer besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil.
- 3.2 Die Prüfung für Tfz-Führer wird durch eine geeignete fachkundige Person an Ort und Stelle abgenommen (z.B. BL, „§ 40-Person“, Lehrlokführer, Amt sachverständiger).
- 3.3 Der theoretische Teil umfasst allgemeine Kenntnisse über Triebfahrzeuge sowie spezielle Kenntnisse über das Prüfungs-Tfz.
- 3.4 Der praktische Teil soll den Nachweis über die erworbene Praxis bei der Führung des Tfz und des Betriebes auf der AB erbringen.
- 3.5 Der Prüfer stellt einen Prüfungsnachweis aus. Dieser muss Type und Leistung des Prüfungs-Tfz, sowie die Beschränkung der Führungsberechtigung auf die Verwendung als Tfz-Führer auf der gegenständlichen AB enthalten. Weiters muss (maschinschriftlich) der Namen und die Dienstverwendung des Prüfers enthalten sein. Das Original des Prüfungsnachweises ist dem Tfz-Führer nachweislich auszufolgen.

- 3.6 Die Fahrbewilligung wird durch den Betriebsleiter schriftlich erteilt und ist auf den Bereich der Anschlussbahn beschränkt.
- 3.7 Die Fahrbewilligung ist zu entziehen, wenn der Bedienstete grob fahrlässig eine gefährliche Situation herbeigeführt oder grob fahrlässig einen Unfall verursacht hat.

**RICHTLINIE FÜR DIE AUSBILDUNG ZUM TFZ-FÜHRER
MIT TFZ ÜBER 500 KW ODER ÜBER 25 KM/H**

Hinweis: Bei Tfz, deren Nennleistung mehr als 500 kW oder deren zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 25 km/h beträgt sind für die Ausbildung des Tfz-Führers die Bestimmungen der Triebfahrzeugführer-Richtlinie (genehmigt mit GZ. 250.107/3-II/C/15/01 des BMVIT vom 21. November 2001) anzuwenden.

BESONDERER TEIL

ÖRTLICHE BESTIMMUNGEN

1 Betrieb

- 1.1 Betriebsleiter:
Stellvertreter des Betriebsleiters:
- 1.2 Beistellendes Eisenbahnunternehmen:
- 1.3 Wagenübergabestelle:
- 1.4 Eigenbetriebsbereich:
- 1.5 Zulässige Achslast:
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:
- 1.6 Beschränkungen
Wagenbeschränkungen:
Benützung von Kuppelstangen im engen Bogen:
Geschwindigkeitsbeschränkungen:
Abstellverbote:

2 Verschubarten

2.1 Verschub mit

- 2.1.1 Type:
- 2.1.2 Maßgebende technische Daten
Masse:
Radsatzlast:
Länge über Puffer:
Zug- und Stoßeinrichtung:
Höchstgeschwindigkeit:
Bremsysteme und Bremsgewicht:
 Betriebsbremse:
 Feststellbremse:
Zulässige Anhängelast:
- 2.1.3 Betrieb
Einsatzbereich:
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:
Zulässige ungebremste Anhängelast:

2.2 Verschub mit (wie 2.1)

2.3 Handverschub

Einsatzbereich:

2.4 Verschub mit Abstoßen und Abrollen

Einsatzbereich:

Zulässige Anzahl der Wagen:

3 Gleisanlagen

3.1 In Betrieb befindliche Gleise

Gleis	Abschnitt (von – bis)	maßgebende Neigung	Wagensicherung (siehe ALLGEMEINER TEIL, Punkt 5.9)
			z.B. sperrbaren Hemmschuh verwenden
			z.B. Abstellverbot
			z.B. einfache Sicherung
			z.B. doppelte Sicherung

3.2 Besondere Weichen

3.2.1 Weichen ohne Spitzenverschluss:

Verhalten:

Beim Befahren der Weichen gegen die Spitze ist das Stellgewicht von einem Bediensteten nach unten zu drücken.

3.2.2 Weichen ohne Signalkörper:

Die Stellung der Weiche ist durch die augenscheinliche Kontrolle der Lage der Weichenzungen zu überprüfen.

3.2.3 Weichen mit besonderer Umstellvorrichtung

Verhalten:

3.2.4 Elektrisch ortsbediente Weichen:

Verhalten:

4 Sicherungseinrichtungen, Signale, Kennzeichnungen

4.1 Sperrschuhe

Sperrschuh in Gleis

Bedienung durch:

Abhängigkeit:

Schlüsselaufbewahrung:

4.2 Weichenschlösser

Weichenschloss an der Weiche

Bedienung durch:

Schlüsselaufbewahrung bzw. Abhängigkeit:

4.3 Signale

Wartesignal in Gleis

Verhalten:

5 Umschlagseinrichtungen, die ein besonderes Verhalten erfordern

5.1 Seitenrampen

Rampe neben Gleis

Verhalten:

5.2 Stirnrampen

Rampe am Ende von Gleis

Verhalten:

5.3 Schüttgossen

Schüttgasse im Bereich von Gleis

Verhalten:

5.4 Entladebunker

Bunker im Bereich der Gleise

Verhalten:

5.5 Förderanlagen und Losegutverladung

Siloverladung / Förderband im Bereich von Gleis

Verhalten:

5.6 Krananlagen

Brückenkran / Portalkran im Bereich von Gleis

Umschlagsgut:

Bedienung:

Verhalten:

- Das Krangehänge ist vor den Verschiebewegungen außerhalb des Lichtraums gesichert zu verwahren.
- Während des Verschiebes sind die Kranbewegungen im Gleisbereich einzustellen.

5.7 Umfüllstellen für brennbare Flüssigkeiten

Umfüllstelle in Gleis

Höchste Anzahl gleichzeitig umzuschlagender Wagen:

Umschlagstoffe (mit Gefahrenklasse):

Umschlagsart:

Beaufsichtigung:

Schutzmaßnahmen, Schutzzone etc.:

Die Schutzzone ist durch gekennzeichnet.

Verhalten:

5.8 Tankstellen

Tankstelle in Gleis:

Kraftstoff:

Schutzmaßnahmen, Schutzzone etc.:

Die Schutzzone ist durch gekennzeichnet.

Verhalten:

5.9 Umfüllstellen für Flüssiggas

Umfüllstelle in Gleis:

Umschlagsart:

Schutzmaßnahmen, Schutzzone etc.:

Die Schutzzone ist durch gekennzeichnet.

Verhalten:

6 Anlagen im Gleisbereich, die ein besonderes Verhalten erfordern

6.1 Tore

6.1.1 Einfriedungstor in Gleis

Verhalten: Rechtzeitig vor der Bedienungsfahrt sind die Flügel des Gleistors zu öffnen und außerhalb der Bedienungsräume festzustellen.

6.1.2 Hallentor in Gleis

Verhalten:

6.2 Tfz-Schuppen

Schuppen in Gleis

Zugelassene Tfz:

Verhalten:

6.3 Arbeitsgruben

Arbeitsgrube in Gleis

Zugelassene Fahrzeuglänge:

Verhalten: Die Aufstellung der Schienenfahrzeuge hat so zu erfolgen, dass die Aufgänge frei gehalten werden.

6.4 Gleiswaagen

Gleiswaage in Gleis

Größe:

Bauart:

Durchführung der Wägung:

6.5 Schiebebühnen / Drehscheiben

Schiebebühne in den Gleisen

Maße:

Bedienung:

Verhalten:

- Die Schiebebühne ist vor dem Befahren gegen Bewegen zu sichern.
- Schienenfahrzeuge auf der Schiebebühne sind so aufzustellen, dass zwischen den Fahrzeugenden und ortsfesten Teilen der Umgebung ein Abstand von 0,5 m eingehalten ist.

7 Eisenbahnübergänge

Gleis(e)	km	Art des EÜ	Straßenerhalter	Sicherungsart	Anmerkungen
					(ev. siehe Anhang 7)

8 Elektrische Anlagen

8.1 Oberleitungsanlagen

Gleisabschnitte mit elektrischer Oberleitung:

Verhalten:

8.2 Anschlussbahnschalter (Ladegleisschalter), Erdungsschalter

8.2.1 Anschlussbahnschalter in Gleis

Bedienung:

8.2.2 Erdungsschalter in Gleis

Bedienung:

8.3 Schalter für Gleisbeleuchtung

Schalter für die Gleisbeleuchtung der Gleise

Bedienung:

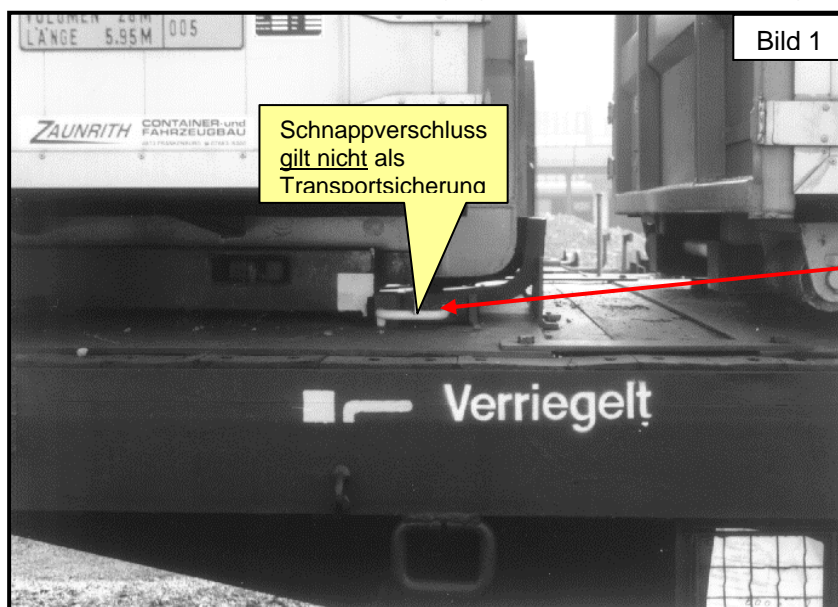
MERKBLATT FÜR DEN UMSCHLAG VON ACTS-CONTAINERN

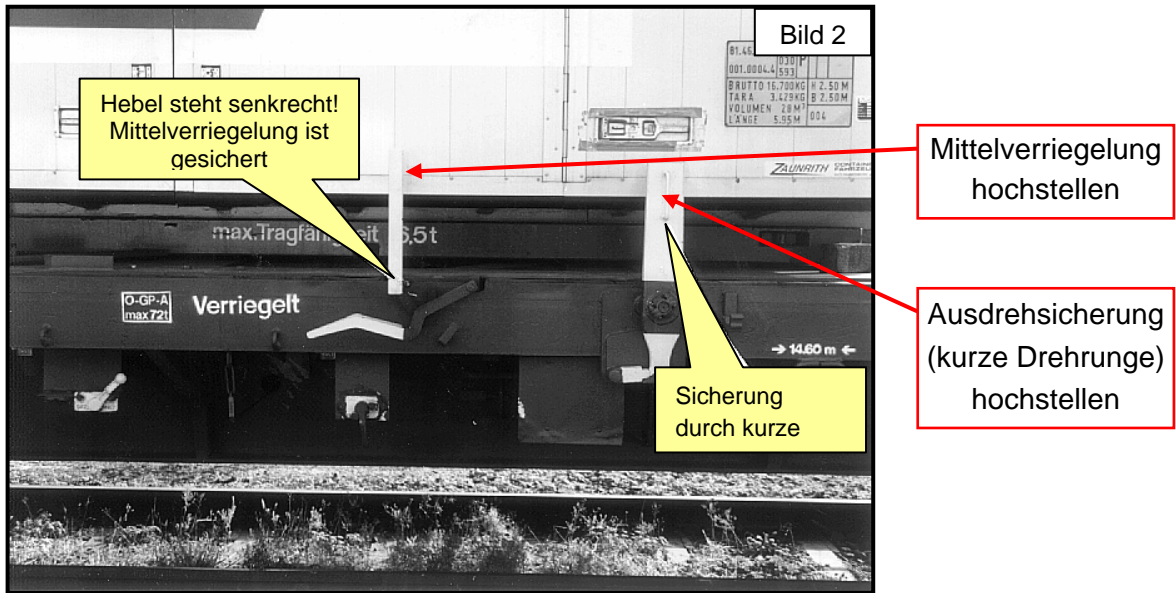
- Vor Beginn der Be- bzw. Entladung ist die Handbremse der ACTS-Tragwagen anzu- ziehen und in dieser Stellung zu belassen (gelbes Handbremsrad im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen).



- Abrollcontainer schwenkt hinten aus.
- Im Zwischenraum zum nächstem Gleis gilt Aufenthaltsverbot, wenn dieses besetzt ist bzw. wenn dort Verschubarbeiten durchgeführt werden.
- Es darf immer nur 1 beladener Drehrahmen ausgedreht werden (Kippgefahr).
- Das maximale Beladegewicht beträgt 17.800 kg.

Verriegelung der Drehrahmen gegen Ausdrehen wie folgend dargestellt:





Entriegelung: 1. kurze Runge abklappen, 2. Hebel für Mittelverriegelung umlegen, 3. Hebel des Schnappverschlusses senkrecht stellen und 4. Drehrahmen bis zum Anschlag drehen.