

# **Bedienungsanweisung**

## **Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH**

### **Gleisgruppen Mühlbachbahnhof und Währingerbahnhof**



Alle Rechte vorbehalten.  
Nachdruck, auch auszugsweise und mittels  
elektronischer Hilfsmittel, ist verboten und  
wird gerichtlich verfolgt.

**Logistik Service GmbH**  
Lunzerstraße 41  
4031 Linz  
Tel. +43 (70) 6598 – 2000  
Fax +43 (70) 6980 – 2000

eMail: [office@logserv.at](mailto:office@logserv.at)  
Homepage: [www.voestalpine.com/logserv](http://www.voestalpine.com/logserv)

# **Anschlussbahn (AB) Fa. voestalpine Stahl GmbH**

## **Gleisgruppen Mühlbachbahnhof, Währingerbahnhof**

### **Inhaltsverzeichnis**

- I. Firmenbezeichnung des Anschlussbahnunternehmers
- II. Allgemeines
- III. AB-Ansprechpartner
- IV. Wagenübergabestelle
- V. Oberleitung
- VI. Eigenbetrieb
- VII. Verkehrszulässigkeit bis zum Ende der Wagenübergabestelle
- VIII. Zulässige Geschwindigkeit
- IX. Eisenbahnübergänge
- X. Kennzeichnungen an Einbauten im Bedienungsraum und seitlichen Sicherheitsabstand
- XI. Sicherung von Fahrzeugen
- XII. Bedienung der Anschlussbahn
- XIII. Außergewöhnliche Ereignisse

### **Anlagen**

- Anlage 1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument
- Anlage 2 Darstellung Bedienungsraum und seitlicher Sicherheitsabstand
- Anlage 3 Auszug "Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH"
- Anlage 4 Lageplanskizze
- Anlage 5 Übersicht über zusätzliche Langsamfahrstellen mit 30 km/h

## Übersicht der Änderungen

lfd. Nr.	Datum	Gegenstand
01	01.04.2009	Einführung
02	13.12.2009	1. Änderung

### Abkürzungen

AB	Anschlussbahn
Vbf	Verschiebebahnhof
Fdl	Fahrdienstleiter
Stw	Stellwerk
Stww	Stellwerkswärter (Weichen-/Signalbediener)
Tfz	Triebfahrzeug
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
VBA	Verkehrs- und Bauanweisung

## I. Firmenbezeichnung des Anschlussbahnunternehmers

### voestalpine Stahl GmbH

voestalpine-Straße 3

4031 Linz

Tel. +43 50 304-15

Fax +43 50 304-55

eMail: [stahl@voestalpine.com](mailto:stahl@voestalpine.com)

Homepage: [www.voestalpine.com/stahl/de](http://www.voestalpine.com/stahl/de)

## II. Allgemeines

Dieser Bedienungsanweisung liegen neben den entsprechenden Dienstvorschriften des ÖBB-Konzernes und der Betriebsvorschrift für die Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH die jeweils gültigen allgemeinen Geschäftsbedingungen, die Vorschriften der Eisenbahnbehörde, sowie der Infrastrukturverknüpfungsvertrag zugrunde.

Die Bedienungsanweisung regelt die Durchführung der Verschubfahrten (Bedienungsfahrten) zwischen dem Bahnhof Linz Verschiebebahnhof und der Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH von und nach den Gleisgruppen Mühlbachbahnhof und Währingerbahnhof.

Alle Arbeitnehmer, welche im Zuge ihrer Dienstausbung den Gleisbereich der Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH betreten, benötigen gemäß § 47 EisbG 1957 i.d.g.F. eine von der Logistik Service GmbH ausgestellte Erlaubniskarte. Diese kann unter [office@logserv.at](mailto:office@logserv.at) angefordert werden.

Für Verschubfahrten auf Gleis 3599 Richtung AB-Weiche 4201 gelten zusätzlich die jeweiligen örtlichen Bestimmungen.

Auf der Anschlussbahn führt die Fa. Logistik Service GmbH als Tochterunternehmen der voestalpine Stahl GmbH den Verschubbetrieb mit eigenem Personal, eigenen Triebfahrzeugen, Zweiwegefahrzeugen, Kraftfahrzeugen, Seilspillanlagen und sonstigen Verschiebemitteln durch.

Die Anschlussbahn der voestalpine Stahl GmbH ist durch vier Anschlüsse mit dem Netz der ÖBB verbunden. Die Anschlüsse sind Bahnhoftsanschlüsse und zweigen im Bahnhof Linz Vbf. ab.

### Anschluss 1a - Gleis 3911 (S39111 mit PZB 2000 Hz ausgerüstet):

Der Anschluss 1a schließt im km 0,476 (ÖBB-km 183,729) des Verbindungsgleises 393 an das AB-Gleis 3911 (km 0,000) an. Über Anschluss 1a sind Fahrten von und nach Gleisgruppe Währingerbahnhof möglich.

### Anschluss 1b/1c - Gleis 3599 (S35991 mit PZB 2000 Hz ausgerüstet):

Der Anschluss 1b schließt in Höhe ÖBB-km 184,188 mit der Weiche 206 und der Anschluss 1c in Höhe ÖBB-km 184,320 mit der Weiche 209 an das Bahnhofsgleis 955 ("Voestschleife") an und stellt die Verbindung zu Gleis 3599 her. Über Anschluss 1b/1c sind Fahrten von und nach Gleisgruppe Währingerbahnhof und Richtung AB-Weiche 4201 möglich.

### Anschluss 2 - Gleis 3921 (S39213 mit PZB 2000 Hz ausgerüstet):

Der Anschluss 2 schließt in Höhe ÖBB-km 182,347 mit der Weiche 23 der doppelten Kreuzungsweiche 23/24 an das Bahnhofsgleis 20a an und stellt die Verbindung zu Gleis 3921 her. Über Anschluss 2 sind Fahrten von und nach Gleisgruppe Mühlbachbahnhof möglich.

Anschluss 3 – Gleis 3931 (S39311 mit PZB 2000 Hz ausgerüstet):

Der Anschluss 3 schließt in Höhe ÖBB-km 181,809 mit der Weiche 2 der doppelten Kreuzungsweiche 2/3 an das Bahnhofgleis 2a an und stellt die Verbindung zu Gleis 3931 her. Über Anschluss 3 sind Fahrten von und nach Gleisgruppe Mühlbachbahnhof möglich.

### III. AB-Ansprechpartner

**Logistik Service GmbH**

Lunzerstraße 41

4031 Linz

Tel. +43 (70) 6598 – 2000

Fax + 43 (70) 6980 – 2000

eMail: [office@logserv.at](mailto:office@logserv.at)

Homepage: [www.voestalpine.com/logserv](http://www.voestalpine.com/logserv)

Betriebsleiter:	Ing. Markus Schinko	DW 2274
Betriebsleiter-Stv.:	Josef Kerschbaummayr	DW 77342
Leiter BU Werkbahn	Enrico Albrecht	DW 2149
Transportlenker:	durchgehend besetzt	DW 4646
Streckendisponent:	durchgehend besetzt	DW 5911
Stellwerkswärter:	durchgehend besetzt	DW 75633

### IV. Wagenübergabestelle

Gleisgruppe Mühlbachbahnhof: Gleise 1101 – 1119

Gleisgruppe Währingerbahnhof: Gleise 1408 - 1416

## V. Oberleitung

Mit Oberleitung überspannt sind folgende Gleise:

### Verbindungs- und Anschlussgleise:

Gl. 3251 und 3261 (Verbindungsgleise Mühlbachbahnhof – Währingerbahnhof), 3911 (Anschluss 1a), 3921 (Anschluss 2) und 3931 (Anschluss 3).

### Gleisgruppe Mühlbachbahnhof:

Gl. 1101 - 1119, 3321 (Revisionsgleis), 3322, 3323, 3561 (teilweise), 3571 (teilweise), 3311 (Ebelsbergerstutzen)

### Gleisgruppe Währingerbahnhof:

Gl. 1407 - 1416

### Signal "Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer" Mühlbachbahnhof:

Gleis	Signal ist angebracht
3261/3271	Weichensignalkörper W1051 und W1053
1119	Weichensignalkörper W1124
1118	Weichensignalkörper W1127
1110	Weichensignalkörper W1139
3561	Weichensignalkörper W1145 und Oberleitungsmast 971 km 2,796
3571	Weichensignalkörper W1114 und Oberleitungsmast 971 km 2,796

### Signal "Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer" Währingerbahnhof:

Gleis	Signal ist angebracht
1407	Weichensignalkörper W1453 und W1421
1413/3599	Weichensignalkörper W1411

Die Oberleitungsanlagen sind von der ÖBB-Oberleitung durch Streckentrenner nächst den Anschlussweichen getrennt.

Die Oberleitungsanlage ist in mehrere Schaltgruppen aufgeteilt, die vom Schaltgerüst Mühlbachbahnhof mit Strom versorgt werden.

Schaltauftragsberechtigter für die Schalter der Oberleitungsanlage der AB ist der Stww und der Streckendisponent.

Schaltbefugt für die Schalter der Oberleitungsanlage der AB sind Transportlenker, Streckendisponent und Stww der AB.

Die Oberleitungen der Gleise 3321 und 3311 sind durch Ladegleisschalter in Grundstellung EIN schaltbar. Schaltbefugt sind Triebfahrzeugführer und Verschiebleiter.

Für den Betrieb der Oberleitungsanlage der AB gelten grundsätzlich die Bestimmungen der ÖBB-Dienstvorschrift "EL 52 Elektrobetriebsvorschrift".

## **VI. Eigenbetrieb**

Der Verschubbetrieb der Fa. LogServ erstreckt sich auf alle Gleisanlagen der AB. In betrieblicher Hinsicht wird der Eigenbetrieb abgegrenzt (Grenzen des Stww bzw. Weichen-/Signalbedieners der AB):

Anschluss 1a: ÖBB-Schutzsignal Sch 393

Anschluss 1b/1c: Grenzmarken W4212 (ÖBB W207) und W4213 (ÖBB W208)

Anschluss 2: ÖBB-Verschubsignal V109

Anschluss 3: ÖBB-Hauptsignal H III

## VII. Verkehrszulässigkeit bis zum Ende der Wagenübergabestelle

Zulässige Radsatzlast	22,5 t
Größte Neigung	11,4 ‰
Größe Neigung im Bereich der Wagenübergabestelle	≤ 2,5 ‰
Kleinster Bogenhalbmesser	185 m
Größtes Fassungsvermögen Gleise Mühlbachbahnhof	700 m
Größtes Fassungsvermögen Gleise Währingerbahnhof	817 m
Zulässige Tfz	Alle Tfz Fa. LogServ und alle am Netz der ÖBB zugelassenen Tfz

### **VIII. Zulässige Geschwindigkeit**

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Bedienungsfahrten (Fahrten von und nach Linz Vbf) beträgt 25 km/h.

Bei verbindlicher Verschubwegfreimeldung muss nicht auf Sicht gefahren werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt diesfalls 40 km/h.

Im Mühlbachbahnhof, im Bereich der Weiche 1058, besteht eine ständige, mit Langsamfahrtafeln gekennzeichnete Langsamfahrstelle mit 30 km/h.

Zusätzliche Langsamfahrstellen mit 30 km/h sind in der Anlage 5 dargestellt. Die Langsamfahrstellen sind mit Signalen „Langsamfahrtafel“ und „Langsamfahrtafel – Ende“ gekennzeichnet.

## **IX. Eisenbahnübergänge**

### **Werksinterner Gleisübergang in km 0,422.776 auf Gleis 3271**

Der werksinterne Gleisübergang in km 0,422.776 des Gleises 3271 dient ausschließlich dem Instandhaltungspersonal der Signal- und Bahnwerkstätte und es sind beidseitig Tafeln „HALT wenn ZUG kommt“ aufgestellt.

Der Übergang ist mit einer Breite von 3,0m mittels Asphalt ausgeführt.

Der Kreuzungswinkel beträgt 50°.

Die Zufahrtsstrasse ist mittels Schranken versperrt. Der Schlüssel wird von den Meistern der Signal- und Bahnwerkstätte verwahrt.

Das Werkstättenpersonal hat sich bei dem Werkbahn-Disponent in der Leitstelle fernmündlich (Funk, Telefon) anzumelden und die Zustimmung abzuwarten.

Der Werkbahn-Disponent kann den Schranken fernbedient von der Leitstelle im LC07 öffnen.

## X. Kennzeichnungen an Einbauten im Bedienungsraum und seitlichen Sicherheitsabstand

Gelb-schwarze Kennzeichnung - Mühlbachbahnhof

Gleis	km	Objekt
1114	km 0,530	Signal S11143 zwischen Gleis 1114 und 1113

Gelb-schwarze Kennzeichnung - Währingerbahnhof

Gleis	km	Objekt
1406	km 0,409	Signal S14061 zwischen Gleis 1406 und 1407
1409	km 0,102	Signal S14092 zwischen Gleis 1408 und 1409
1408	km 0,528	Signal S14081 zwischen Gleis 1408 und 1409
1413	km 0,072	Signal S14132 zwischen Gleis 1412 und 1413

## **XI. Sicherung von Fahrzeugen**

Die erstmalige Sicherung der von einer Bedienungsfahrt abgestellten Wagen erfolgt durch den Triebfahrzeugführer oder Verschiebler. Erfolgt eine Wagenbewegung durch den Anschlussbahnunternehmer, ist dieser für die Sicherung der Wagen verantwortlich.

Auf den Gleisen der Gleisgruppen Mühlbachbahnhof und Währingerbahnhof sind aufgrund der Neigungen  $\leq 2,5 \text{ ‰}$  die Fahrzeuge einfach zu sichern.

Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH § 40, Pkt. 4 entspricht ÖBB-Betriebsvorschrift V 3 § 18 (6) a).

Über Anordnung des Stww darf die Sicherung mit der Druckluftbremse erfolgen. Er hat für die weitere Sicherung der abgestellten Fahrzeuge zu sorgen, wenn sie länger als eine Stunde abgestellt bleiben.

Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH § 40, Pkt. 2

ÖBB-Betriebsvorschrift V 3 § 18 (2).

## XII. Bedienung der Anschlussbahn

### 1. Durchführung der Bedienungsfahrten von und nach der AB

Die AB wird nur in der Betriebsform "Verschub" bedient. Verschubfahrten werden mit der jeweiligen Zugnummer, ansonsten mit Tzf-Nummer und Zweckbestimmung (Fahrziel) bezeichnet.

#### Verschubfahrten:

Wenn eine Verschubfahrt von Linz Vbf Richtung AB erfolgen soll, ist der Weichen-/Signalbediener (Stww) der AB zu verständigen.

Wenn eine Verschubfahrt Richtung Linz Vbf. über die Grenzen des Eigenbetriebes (vergl. Pkt. VI) hinaus durchgeführt werden soll, ist der Weichen-/Signalbediener des Bahnhofes Linz Vbf zu verständigen. Von Fahrten über das Schutzsignal 393 hinaus, Richtung Gleis 393 (Anschluss 1a), ist der Weichen-/Signalbediener des Bahnhofes Linz Vbf in jedem Fall zu verständigen.

#### Zugfahrten:

Alle in die AB einfahrende Züge enden an den deckenden Schutzsignalen, die Weiterfahrt erfolgt als Verschubfahrt. Die Verständigung der Züge über das Ende der Zugfahrt und die Weiterfahrt als Verschubfahrt erfolgt durch Signal "Verschubverbot aufgehoben" am betreffenden Schutzsignal. Grundsätzlich werden alle Verschubfahrten bis in die Gleisgruppe Mühlbachbahnhof geführt. Soll eine Fahrt in der Gleisgruppe "Wahringerbahnhof" enden, ist der Triebfahrzeugführer zu verständigen.

Alle ausfahrenden Züge starten in den Gleisgruppen Mühlbachbahnhof bzw. Wahringerbahnhof als Verschubfahrt und gehen an den entsprechenden Fahrplanbezugspunkten in eine Zugfahrt über.

Ein- und ausfahrende Züge werden als Fahrten ohne Verschieber bzw. als "Verschub ohne Verschiebermannschaft" durchgeführt.

Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH § 30, Pkt. 11

ÖBB-Betriebsvorschrift V 3 § 14 (11).

Anschluss	Weiche/Gleis	Ende Zugfahrt – Signal	Beginn Zugfahrt – Signal
<b>1a</b>	W203/Gl. 393/Gl. 3911	S39111 (AB)	Sch 393 (ÖBB)
<b>1b</b>	W206/W4212/W4213	nur Verschubfahrten	nur Verschubfahrten
<b>1c</b>	W209/Gl. 3599	S35991 (AB)	S5991 (AB)
<b>2</b>	W23/Gl. 3921	nur Verschubfahrten	nur Verschubfahrten
<b>3</b>	W2/Gl. 3931	S39311 (AB)	H III (ÖBB)

### 2. Sicherungseinrichtungen, Fahrstraßenprüfung

Für die Anschlüsse 1a, 1b/1c und 3 bestehen sicherungstechnische Zustimmungseinrichtungen zwischen dem Stellwerk der AB und dem Stellwerk Linz Verschiebebahnhof. Das jeweilige Startsignal gelangt erst in Freistellung, wenn die Zustimmung von der anderen Stelle eingelangt ist.

Die Zustimmung wird mit der Bezeichnung der jeweiligen Fahrt fernmündlich angefordert.

Ist das Startsignal untauglich, darf die Fahrt erst zugelassen werden, wenn die Zustimmung von der anderen Stelle eingelangt ist und der entsprechende Melder dies anzeigt.

Bei Störung der sicherungstechnischen Zustimmungseinrichtung für eine Zugfahrt, ist im jeweiligen Bereich eine Fahrstraßenprüfung und -sicherung gemäß ÖBB-Betriebsvorschrift V 3, § 39 durchzuführen. Für Verschiebfahrten ist sinngemäß vorzugehen. Die Fahrstraßenprüfung hat derjenige anzuordnen, der die Fahrt zulässt (Fdl Linz Vbf oder Stww AB).

Die Fahrstraßenprüfung wird mit Wortlaut angeordnet:

... .. (Zug/Verschiebfahrt) befährt Gleis ... .. Fahrstraße prüfen!

Der Vollzug der Fahrstraßenprüfung wird mit Wortlaut gemeldet:

Fahrstraße für ... .. (Zug/Verschub) auf Gleis ... .. geprüft!

Ist die Gleisfreimeldeanlage gestört, ist der Zug zu beauftragen, bis zum Signal, bei dem die Zugfahrt endet, auf Sicht zu fahren.

Fahrstraße		Prüfbereich Stww AB	Prüfbereich Fdl Linz Vbf
Startsignal	Zielsignal		
S551 (ÖBB) S552 (ÖBB) S951 (ÖBB) L955 (ÖBB)	S39111 (AB)	Gl. 3911	Startsignal bis einschl. Gl. 393
Sch 393 (ÖBB)	N954 (ÖBB) N397 (ÖBB) N398 (ÖBB)	-----	Sch393 bis Zielsignal
L955 (ÖBB)	S35991 (AB)	W4213 (ÖBB W208) bis Zielsignal	L955 bis W209
S5991 (AB)	N954 (ÖBB)	Startsignal bis W4213 (ÖBB W208)	W209 bis Zielsignal
ES E (ÖBB) ES F (ÖBB) ES G (ÖBB)	S39311 (AB)	Gl. 3931	Verschubhalttafel Gl. 1v, 2v, 3v bis W2*)
AS H III	Verschubhalttafel Gl. 1v, 2v, 3v	-----	Startsignal bis Verschubhalttafel Gl. 1v, 2v, 3v*)

\*) Fahrstraßenprüfung über Anordnung Fdl Linz Vbf durch ÖBB-Stellwerk 11.

### Vorgeschriebene Grundstellung Anschluss 1b/1c:

Die Weiche 207 (AB Bezeichnung W4212) ist in Grundstellung zur Fahrt nach links, die Weiche 208 (AB Bezeichnung W4213) ist in Grundstellung zur Fahrt nach rechts verschlossen (Dauerzustimmung für Stw Linz Vbf für Fahrten von/nach Gleis 955). Ist diese sicherungstechnische Abhängigkeit gestört, sind die Weichen in diese Stellung zu bringen und einzeln zu sperren.

### **3. Zugbildung und wagentechnische Behandlung**

Die wagentechnischen Behandlungen werden von ermächtigten Mitarbeitern (Wagenmeistern) der Fa. LogServ, der ÖBB oder gemäß gesonderter Vereinbarungen durch Mitarbeiter anderer EVU nach den geltenden Dienstvorschriften und Normen des ÖBB-Konzerns durchgeführt. Darüber hinaus sind die allgemeinen Zulassungsbedingungen (AVV, RIC) und die besonderen Zulassungsbedingungen der Infrastrukturbetreiber zu beachten.

Diensträume der Wagenmeister befinden sich im Betriebsgebäude LC 07 Mühlbachbahnhof.

Mitarbeiter, die eine wagentechnische Untersuchung durchführen, haben Beginn und Ende der Untersuchung für jeden Zug mit Gleisangabe dem Streckendisponenten zu melden. Werden Verschubarbeiten am betreffenden Gleis während der Untersuchungsarbeiten notwendig, dürfen diese erst begonnen werden, wenn der Streckendisponent die mit der Untersuchung beschäftigten Mitarbeiter verständigt hat und die Einstellung der Untersuchung gemeldet wurde.

Die Sicherung des Wagenzuges bei der Bremsprobe erfolgt durch die an der Bremsprobe beteiligten Mitarbeiter (zB. Wgm, Tzfz).

### **4. Zugvorbereitung, Meldung Abfahrbereitschaft**

Die Zugbildung erfolgt durch Mitarbeiter der Fa. LogServ oder durch bestimmte EVU unter Einhaltung der vertraglich vereinbarten Rahmenbedingungen der zugewiesenen Trasse auf dem Netz der ÖBB nach den jeweils geltenden Dienstvorschriften und Normen des ÖBB-Konzerns. Darüber hinaus sind die allgemeinen Zulassungsbedingungen (AVV, RIC) und die besonderen Zulassungsbedingungen der Infrastrukturbetreiber zu beachten. Diese Regelungen gelten auch für die Zugvorbereitung.

Die Zugvorbereitung wird gemäß gesonderter Vereinbarungen durch Zugvorbereiter der Fa. LogServ oder durch Mitarbeiter bestimmter EVU durchgeführt. Diensträume für Zugvorbereiter (Wagenmeister) der Fa. LogServ und ÖBB befinden sich im Betriebsgebäude LC 07 Mühlbachbahnhof.

Triebfahrzeugführer melden die Abfahrbereitschaft an den Streckendisponent (zB. über Ortsfunk C22) und übermitteln die Daten für die Zuganzeige.

### **5. Befehlsbeigabe und Übermittlung der Zugdaten**

Erforderliche Befehle aus der Zugvorbereitung fordert der Zugvorbereiter über den Streckendisponent beim Fdl Linz Vbf an.

Der Fdl Linz Vbf darf dem Streckendisponent den Auftrag zur Ausfolgung schriftlicher Befehle erteilen. Er übermittelt ausgefertigte Befehle elektronisch oder über FAX. Die Vollzugsmeldung inklusive unterschriebenem Befehl (elektronische Übermittlung) ergeht an den Fdl Linz Vbf.

Gleichschriften werden beim Streckendisponent aufbewahrt.

Der Streckendisponent gibt unmittelbar vor Abfahrt die Zuganzeige an den Fdl Linz Vbf mit den Angaben

- Zugnummer
- recht, (+ ...), (- ...)
- Wagenzuggewicht
- Zuglänge einschließlich Tfz
- Anzahl der Wagen
- Tfz-Nummer
- Besonderheiten.

### XIII. Außergewöhnliche Ereignisse

<b>Vorfall</b>
<b>Zugunfälle und Unfälle bei SKI Fahrten</b>
(Entgleisungen, Kollisionen)
<b>Unfälle bei Nebenfahrten, ausgenommen SKI-Fahrten</b>
(Entgleisungen, Kollisionen)
<b>Verschubunfälle</b>
(Entgleisungen, Kollisionen)
<b>Zusammenpralle</b>
von Schienenfahrzeugen mit Straßenfahrzeugen auf Eisenbahnübergängen
<b>Brände, Explosionen</b>
<b>Strafbare Handlungen</b>
Bahnfrevel
andere strafbare Handlungen (z.B. Überfälle, Bombendrohungen, Sittlichkeitsdelikte, Einbrüche, Übertretungen des Eisenbahngesetzes oder der Eisenbahnkreuzungsverordnung, Übermutsstreiche)
<b>Verletzungen, Tötungen</b>
(auch Auffinden Verletzter oder Toter)
<b>Ladeanstände</b>
(bei der Beförderung gefährlicher Güter auch Ladegutaustritte und Überfüllungen)
<b>Schwere Anstände</b>
unerlaubtes Einlassen von Fahrten in besetzte Block- oder Gleisabschnitte
unerlaubtes Überfahren eines Haltbegriffes
Bremsanstände
Entrollen von Fahrzeugen
Sicherheitsmängel (auch vermutete, z. B. an Sicherung-, Gleisanlagen, Fahrzeugen)
Unregelmäßigkeiten bei der Fahrstraßenprüfung/-auflösung
Fahren ohne Auftrag oder Zustimmung (z. B. Abfahrt ohne Abfahrauftrag, Verschub ohne Auftrag)
Fehlein-, Fehlausfahrten oder Fehlleitungen von Zug- oder Nebenfahrten
unterbliebene Sicherung von EK
Nichtbeachtung der zulässigen Geschwindigkeit oder von Lf-Stellen
sonstige schwere Anstände, z. B. Gefährdung von Personen durch Fahrten oder Strom, Gefährdung von Fahrten durch andere Fahrten oder Bautätigkeit, Unregelmäßigkeiten bei schriftlichen Verständigungen
Trunkenheitsanstände oder Suchtgiftgenuss von Mitarbeitern – auch anderer EVU – des ausführenden Betriebsdienstes
<b>Leichte Anstände</b>
Unbeabsichtigte Trennung von Fahrzeugen (z. B. Zugtrennungen)
Unerlaubtes Durchfahren von Zügen in Betriebsstellen
Auffahren von Weichen und sonstige Verschubanstände
Oberleitungskurzschlüsse durch Einlassen von Fahrten in freigeschaltete oder nicht überspannte Abschnitte, verspätetes Senken des Stromabnehmers
Sonstige leichte Anstände, z. B. nicht bahnsteiggerechtes Halten, Fehler bei der Abfertigung, Beschädigung von EK-Sicherungseinrichtungen
<b>Sonstige Vorfälle</b>
(z. B. Oberleitungsschäden, Naturereignisse)

Vorfälle sind unverzüglich an den Streckendisponent zu melden. Vorfälle, bei denen Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG beteiligt sind, sind auch an den Notfallsbereichsbahnhof Linz Verschiebebahnhof unter der Telefonnummer: 0732/93000 - DW 3903 (BÜ) sowie an die jeweils zuständige Stelle anderer beteiligter EVU weiterzumelden.

# Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument AB voestalpine

gemäß § 5 Arbeitnehmerinnenschutzgesetz (AschG)

## Hinweis:

Dieses Dokument muss beim Eintritt von Gründen entspr. § 4 Abs. 4 und 5 (Unfall, begründeter Verdacht einer arbeitsbedingten Erkrankung, neue Arbeitsmittel, -stoffe, -verfahren, begründetes Verlangen des Verkehrsarbeitsinspektors) überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Festgestellte Gefährdung oder Belastung		Maßnahmen technisch-organisatorisch-persönlich	
Bedienungsanweisung ist den Mitarbeitern der EVU' s, welche in die Anschlussbahn einfahren, nicht bekannt.		Nachweisliche Schulung der Bedienungsanweisung der AB voestalpine Stahl GmbH.	
Zuständige Stelle	Datum der Feststellung	Termin bis	Beigezogene Personen
EVU LogServ - LTB	9.12.2008	Dauernd	Hr. Ing. Bauer
Verwendung von Signalen, welche von den ÖBB-Normen abweichen.		Nachweisliche Schulung über die Bedeutung dieser Signale.	
Zuständige Stelle	Datum der Feststellung	Termin bis	Beigezogene Personen
EVU LogServ - LTB	9.12.2008	Dauernd	Hr. Ing. Bauer
Ortskenntnis in der AB voestalpine Stahl GmbH bei den EVU Mitarbeitern nicht vorhanden.		Nachweisliche Schulung der Ortskenntnis.	
Zuständige Stelle	Datum der Feststellung	Termin bis	Beigezogene Personen
EVU LogServ - LTB	9.12.2008	Dauernd	Hr. Ing. Bauer
Keine Kenntnis der gültigen und relevanten VBA' s bei den EVU Mitarbeitern.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verteiler der VBA' s um die EVU' s erweitern</li> <li>• Mündlicher/Fermündlicher Auftrag durch den Stellwerkswärter an den EVU-Mitarbeiter</li> <li>• Erteilung eines schriftlichen Befehles an den Triebfahrzeugführer</li> </ul>	
Zuständige Stelle	Datum der Feststellung	Termin bis	Beigezogene Personen
LogServ - LTB LogServ - LSI	9.12.2008	Dauernd	Hr. Ing. Bauer Hr. Hinterberger

Festgestellte Gefährdung oder Belastung		Maßnahmen technisch-organisatorisch-persönlich	
Kurzfristige Bau- und Reparaturmaßnahmen sind den EVU Mitarbeitern beim Einfahren in die AB voestalpine Stahl GmbH nicht bekannt.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mündliche/Fermündliche Meldung des Stww an den EVU-Mitarbeiter.</li> <li>• Erteilung eines schriftlichen Befehles an den Triebfahrzeugführer.</li> </ul>	
Zuständige Stelle	Datum der Feststellung	Termin bis	Beigezogene Personen
LogServ - LTB LogServ - LSI	9.12.2008	Dauernd	Hr. Ing. Bauer Hr. Hinterberger
Am Mühlbachbahnhof werden Fahrten mit Lademaßüberschreitung (LÜ - Fahrten) durchgeführt, welche den einfahrenden EVU' s gemeldet werden müssen.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mündlicher/Fermündlicher Auftrag durch den Stellwerkswärter an den EVU-Mitarbeiter</li> <li>• Erteilung eines schriftlichen Befehles an den Triebfahrzeugführer</li> </ul>	
Zuständige Stelle	Datum der Feststellung	Termin bis	Beigezogene Personen
LogServ - LTB	9.12.2008	Dauernd	Hr. Ing. Bauer
Gefahr durch herannahende Triebfahrzeuge.		Warnkleidung und PSA gem. § 22 EisbAV und § 41 PSA-SVO 1994.	
Zuständige Stelle	Datum der Feststellung	Termin bis	Beigezogene Personen
EVU LogServ - LTB	9.12.2008	Dauernd	Hr. Ing. Bauer
Im gesamten Bahnhofsbereich können Pellets (rolliges Material) auf den Verschieberbahnsteigen verstreut sein. <b>Achtung Rutschgefahr</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelmäßige Entfernung des rolligen Materials</li> <li>• Erhöhte Vorsicht der EVU-Mitarbeiter</li> </ul>	
Zuständige Stelle	Datum der Feststellung	Termin bis	Beigezogene Personen
LogServ – LSI EVU	9.12.2008	Dauernd	Hr. Ing. Bauer Hr. Hinterberger

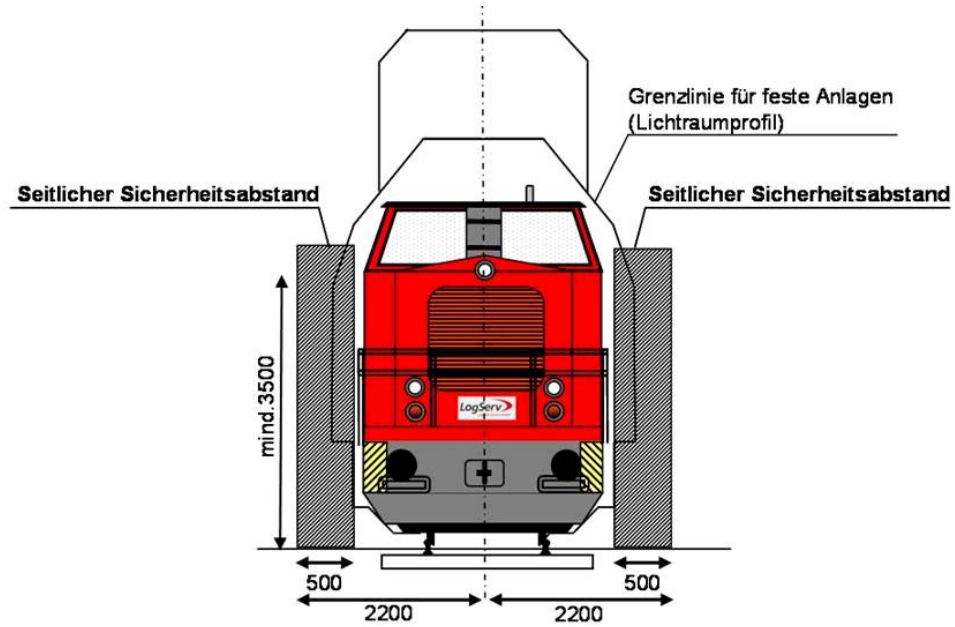
Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments konnten keine weiteren Gefahren erkannt werden.

Thema mit erforderlichen Maßnahmen wurde in Zusammenarbeit mit folgenden Teilnehmern beraten:

Datum	Dienststelle/Betrieb	Name
9.12.2008	Evaluierungsbeauftragter	Michael Praus
9.12.2008	AB-Betriebsleitung	Josef Kerschbaummayr
9.12.2008	Sicherheitsfachkraft	Michael Praus
9.12.2008	Belegschaftsvertretung Betriebsrat	Friedrich Hauser
9.12.2008	Arbeitsmedizin	Dr. Wolfgang Andlinger

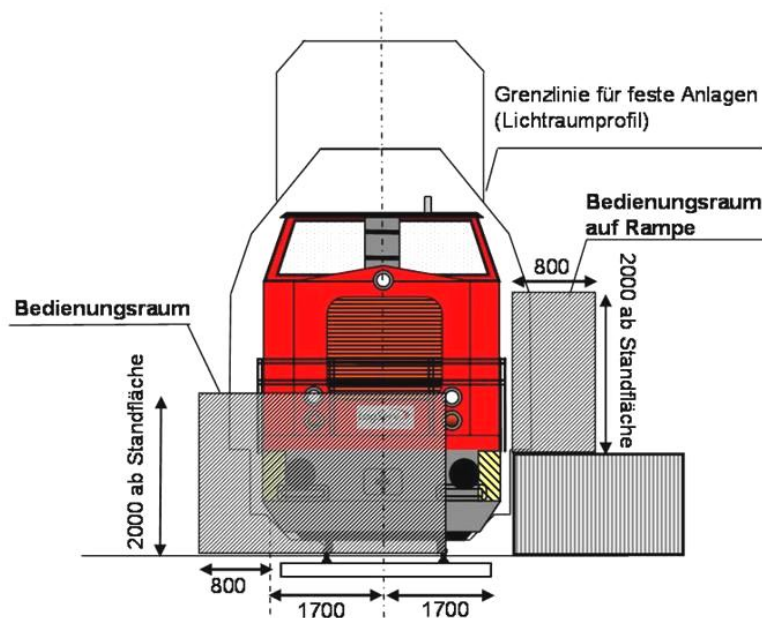
## Seitlicher Sicherheitsabstand und Bedienungsraum

### Seitlicher Sicherheitsabstand



Maße in mm

### Bedienungsraum



Maße in mm

## Auszug

### Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH

*Dieser Auszug enthält jene Punkte der "Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH", welche von den Bestimmungen der ÖBB-Dienstvorschriften V 2 Signalvorschrift und V 3 Betriebsvorschrift mit ZSB abweichen, soweit sie für die Durchführung von Verschubfahrten auf den Anschlüssen der AB und in den Gleisgruppen Mühlbachbahnhof und Währingerbahnhof erforderlich sind. Erläuterungen dazu sind in kursiver Schrift gesetzt.*

#### § 1 Betriebsvorschrift, Dienstanweisungen

1. Diese Betriebsvorschrift (BV) enthält allgemeine Anordnungen im Sinne des § 21 (3) des Eisenbahngesetzes 1957 im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs auf allen von voestalpine Stahl GmbH im Zuständigkeitsbereich des Magistrates der Stadt Linz als Bezirksverwaltungsbehörde betriebenen Anschlussbahnen und wird der für Eisenbahnangelegenheiten zuständigen Behörde genehmigt. Jeder Betriebsbedienstete der Anschlussbahn wird mit einem Exemplar der Betriebsvorschrift für die Anschlussbahn persönlich beteilt und hat deren Kenntnisnahme unterschriftlich zu bestätigen.
2. Die allgemeinen Anordnungen dieser Betriebsvorschrift werden durch Dienstanweisungen konkretisiert. Örtliche Besonderheiten sind in einer gesonderten Betriebsstellenbeschreibung (BSB) nachzulesen. BSB werden, sofern die Betriebsbediensteten der Anschlussbahn nicht persönlich beteilt sind, auf den jeweiligen Dienstposten aufgelegt. Die Kenntnisnahme ist unterschriftlich zu bestätigen.
3. Für besondere Betriebsfälle und für Bauarbeiten werden Verkehrs- und Bauanweisungen (VBA) erstellt, die auf den jeweiligen Dienstposten aufgelegt werden. Die Kenntnisnahme ist unterschriftlich zu bestätigen.
4. Soweit in dieser Betriebsvorschrift oder in Dienstanweisungen personenbezogene Bezeichnungen wie z. B. Betriebsleiter, Triebfahrzeugführer oder Verschubleiter nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

#### § 2 Begriffsbestimmungen

4. Außergewöhnliches Ereignis: Ereignis, das eine Beschädigung von Anlagen oder Fahrzeugen bzw. Personenschaden bewirkt hat. Dazu gehören Entgleisungen, Zusammenstöße von Fahrzeugen, Achs-, Räder- und Reifenbrüche, Auffahren von Weichen und Unfälle von Personen im Eisenbahnbetrieb sowie jene Ereignisse, die zwar folgenlos geblieben sind, aber zu Unfällen hätten führen können (z. B. Überfahren von haltzeigenden Signalen).
13. Der Betriebsleiter (BL) ist ein Bediensteter des AB-Unternehmens, der für sämtliche Belange des Eigenbetriebes auf der AB zuständig und in dieser Eigenschaft Vorgesetzter aller anderen Bediensteten ist.
19. Als Funklokführer (Flf) werden die Triebfahrzeugführer von mit Funkfernsteuerung betriebenen Triebfahrzeugen verstanden.
45. Wagenübergabestelle: In der Bedienungsanweisung des betriebsführenden Eisenbahnunternehmens festgelegtes Gleis oder festgelegter Bereich, in dem die Übergabe und Übernahme der Wagen erfolgt.

### § 3 Betriebsleiter

1. In die Zuständigkeit des BL fallen Anlagen, Arbeitsmittel und Tätigkeiten des AB-Unternehmens LogServ, soweit sie Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs haben können.

### § 4 Beauftragte Betriebsbedienstete

1. Der BL kann geeignete sonstige Betriebsbedienstete mit der Wahrnehmung einzelner Aufgaben oder der Besorgung bestimmter Geschäfte beauftragen („beauftragte Betriebsbedienstete“). Die Beauftragung hat durch schriftliche Dienstanweisung, versehen mit dem Auftrag und dem Namen des beauftragten Betriebsbediensteten zu erfolgen, die vom beauftragten Betriebsbediensteten nachweislich zur Kenntnis zu nehmen ist.

### § 30 Betriebsbedienstete beim Verschub

1. Tzfz, VL und Ve müssen die jeweils erforderliche Ortskenntnis haben. Die Ortskenntnis umfasst die Kenntnis der für Verschubfahrten auf Hauptgleisen und Verschubhauptgleisen erforderlichen Anlagen und die dafür erforderlichen örtlichen Bestimmungen aus den BSB.
2. Für Tzfz, VL und Ve, die Verschubfahrten auf Nebengleisen bzw. Beistellfahrten zu Ladestellen oder Betrieben durchführen, ist erweiterte Ortskenntnis notwendig. Die erweiterte Ortskenntnis umfasst die Kenntnis der für diese Verschubfahrten erforderlichen Anlagen und örtlichen Bestimmungen (BSB).
3. Ortskenntnis und erweiterte Ortskenntnis gehen verloren, wenn der Betriebsbedienstete länger als 1 Jahr den betreffenden Teil der AB nicht befahren hat.
4. Verfügt ein Tzfz oder VL nicht über Ortskenntnis bzw. erweiterte Ortskenntnis, ist ihm ein Tzfz bzw. VL mit entsprechender Ortskenntnis (erweiterter Ortskenntnis) durch die zuständige Stelle lt. BSB beizugeben. Verfügen Verschieber nicht über Ortskenntnis (erweiterte Ortskenntnis) und ist ein Verschub unvermeidbar (z.B. Abstellen eines Schadwagens) und sind Betriebsbedienstete mit Ortskenntnis (erweiterter Ortskenntnis) nicht verfügbar, sorgt der VL für die erforderlichen Verständigungen über die örtlichen Besonderheiten.

*Für die Durchführung von Bedienungsfahrten von/nach der AB genügt für Tfz-Führer in der Regel "Streckenkenntnis" im Sinne der ÖBB-Betriebsvorschrift V 3, ZSB 16.*

6. Beim Verschub mit funkferngesteuerten Triebfahrzeugen hat der Tzfz (Flf) die Aufgaben des VL zu übernehmen.
11. Ohne VL (Ve) dürfen folgende Fahrten durchgeführt werden:
  - Fahrten mit dem Tfz alleine,
  - gezogene Verschubfahrten – beim Verschub mit Personen müssen die Türen mit zentraler Türsteuerung durch den Tzfz verriegelt sein,
  - geschobene Verschubfahrten mit höchstens 2 Wagen, wenn ausreichende Sicht auf den Verschubweg gewährleistet ist (z. B. Verschub mit Niederbordwagen).

Bei diesen Fahrten hat der Tzfz die Aufgaben des VL im erforderlichen Umfang zu übernehmen.

*"Fahrten ohne VL" entsprechen dem "Verschub ohne Verschubmannschaft" der ÖBB-Betriebsvorschrift V 3, § 14 (11).*

12. Stww regeln in ihren Bereichen die Verschubfahrten, ihre Reihenfolge und ggf. die Einordnung in den Zugverkehr. Arbeiten mehrere Verschubteile gleichzeitig, begrenzen sie die räumliche und zeitliche Ausdehnung der Verschubfahrten und treffen die dazu erforderlichen Anordnungen. Wenn eine Verschubfahrt über den eigenen Bereich hinaus durchgeführt werden soll, verständigen sie die Stww (Ww) des benachbarten Bereiches.

*Stww nehmen die Aufgaben des "Weichen-/Signalbedieners der ÖBB-Betriebsvorschrift V 3, § 11 (2) wahr.*

### **§ 38 Verschubdurchführung**

1. Beim Verschub wird grundsätzlich auf Sicht gefahren. Die Geschwindigkeit muss je nach den Sichtverhältnissen so bemessen werden, dass vor Hindernissen (z.B. Schienenfahrzeugen, Signalen) angehalten werden kann. Dies gilt nicht für jene Hindernisse, die erst innerhalb des Anhalteweges unerwartet in den Gefahrenraum gelangen. Die Geschwindigkeit darf 30 km/h nicht übersteigen.

*Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Bedienungsfahrten beträgt 25 km/h, bei verbindlicher Verschubwegfreimeldung 40 km/h. Bei verbindlicher Verschubwegfreimeldung muss nicht auf Sicht gefahren werden.*

4. In besonders gekennzeichneten Bereichen dürfen die Beobachtung des Verschubweges und die Besetzung der Spitze des Verschubteiles entfallen (BSB). Die Bereiche sind durch Tafeln mit der Aufschrift „ACHTUNG AUTOMATISCHER VERSCHUBBETRIEB“ gekennzeichnet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 5 km/h.

### **§ 43 Verschub mit Personen und Reisenden (Sonderfahrten)**

1. Muss mit Wagen verschoben werden, in denen sich Personen befinden, sind diese vor Verschubbeginn zu verständigen. Sind Wagen mit Reisenden besetzt (Werksrundfahrten, Sonderzüge), müssen zusätzlich alle Außentüren geschlossen sein bzw. sind bei zentraler Türsteuerung die Türen zu verriegeln; Stirntüren bei aufgehobenen Übergängen werden abgesperrt.
2. Die Durchführung von Verschubfahrten mit Reisenden („Sonderfahrt“) ist vom BL oder einem von ihm beauftragten Betriebsbediensteten zu beaufsichtigen. Für die sichere und anstandslose Abwicklung hat der Veranstalter Sorge zu tragen.
3. Für jede Sonderfahrt ist vom Betriebsleiter eine „Dienstanweisung“ zu erstellen, in die aufzunehmen sind:
  - Veranstalter,
  - Beauftragter Betriebsbediensteter und Begleitpersonal,
  - Reihung der Fahrzeuge,
  - Fahrzeiten,
  - Verschubwege,
  - Geschwindigkeit,
  - besondere Sicherheitsmaßnahmenaufzunehmen sind.
4. Verschubteile mit Reisenden sind zu begleiten (ausgenommen bei zentraler Türsteuerung). Sofern die örtlichen Verhältnisse es erfordern, sind zusätzliche Maßnahmen, z. B. Vorsorgen vor Beginn der Fahrt, in der Dienstanweisung bzw. BSB geregelt. Vom vorgeschriebenen Fahrweg darf nur in Ausnahmefällen mit Zustimmung der zuständigen Stelle lt. BSB abgewichen werden.
5. Alle Sonderfahrten sind möglichst gezogen durchzuführen. Alle Fahrzeuge sind an die

- durchgehende Bremse anzuschließen.
6. An den Ein- und Aussteigstellen hat der Veranstalter bei Bedarf durch das Bereitstellen geeigneter Treppen oder dergleichen, das gefahrlose Aus- und Einsteigen der Reisenden zu ermöglichen. Die Reisenden dürfen die Wagen erst nach vollständigem Stillstand der Sonderfahrt verlassen.
  7. Bei Einsatz von Dampf-Tfz sind nötigenfalls Brandschutzmaßnahmen vorzusehen und in der Dienstanweisung aufzunehmen.

### **§ 62 Vershubdurchführung in Bereichen von Stellwerken**

1. In Bereichen von Stellwerken darf kein Vershub ohne Zustimmung durch den Stww durchgeführt werden. Bereiche mit Stellwerken sind in den BSB angeführt. Der VL verständigt sich mit dem Stww über die bevorstehenden Vershubfahrten.
2. Der Stww gibt in seinem Bereich die Zustimmung zur Vershubfahrt in jedem einzelnen Fall an den VL. In bestimmten Fällen entfällt die Zustimmung (BSB).
3. Werden Vershubwege dem VL bekannt gegeben, sind diese zwingend einzuhalten. Fahrtänderungen sind zwischen den beteiligten Betriebsbediensteten zu vereinbaren. Nach dem angeordneten Anhalten eines Vershubteiles ist sein Stillstand festzustellen. Die Weiterfahrt darf erst nach neuerlicher Zustimmung durch den Stww erfolgen.
5. Die Zustimmung gilt nur richtungsbezogen bis zum nächsten dem Vershub Halt gebietenden Signal (Ausnahmen siehe BSB). Eine Umkehr der Fahrtrichtung ist nur nach neuerlicher Zustimmung zulässig. Erforderlichenfalls grenzt der Stww den Vershubweg ein.
6. Die Zustimmung zur Fahrt hat der Stww zu erteilen
  - mündlich oder fernmündlich an den VL. Die Stelle bis zu der gefahren werden darf, muss angegeben werden. Der VL verständigt ggf. den Tfz bzw. Ve an der Spitze des Vershubteiles hiervon.
  - durch Freistellung eines Schutz- oder Vershubsignales ohne Vershubsignalzusatz, wenn sich zwischen Vershubteil und Signal keine Weiche oder kein Sperrschuh befindet.

*Für "Wendervershubfahrten", das sind Sägezahnbewegungen aus einem Gleis bis über eine Weiche und zurück in ein anderes Gleis, kann die Zustimmung zur Fahrtrichtungsänderung durch den Wendervershubanzeiger gegeben werden (siehe unten).*

7. Nähern sich mehrere Vershubteile einem Signal, bzw. stehen mehrere Vershubteile vor einem Signal, so gilt die Zustimmung nur für den jeweils vordersten Vershubteil.
8. Bei Signalen, die für mehrere Gleise gültig sind (Vershubsignale mit Vershubsignalzusatz) ist an der in der BSB bezeichneten Stelle anzuhalten. Die Zustimmung zur Weiterfahrt erteilt der Stww mündlich oder fernmündlich (mit Zielangabe) oder Handvershubsignal, die Freistellung des Signals allein genügt nicht als Zustimmung.

## Anlage 3

12. Zur Beschleunigung des Vershubablaufes soll der Stww für seinen Bereich dem Vershubleiter eine verbindliche Vershubwegfreimeldung (beinhaltet auch die Signalfreistellung) geben:

„Vershubweg von .... (Signal, Weiche usw.) bis .... frei!“

Im freigemeldeten Bereich muss nicht auf Sicht gefahren werden, jedoch muss auf das Aufleuchten von Kontrollsignalen vor EÜ besonders geachtet werden. Der VL verständigt den Betriebsbediensteten an der Spitze über die Vershubwegfreimeldung.

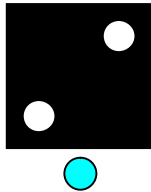
Die "Vershubwegfreimeldung" kann auch durch den Vershubwegfreimeldeanzeiger gegeben werden (siehe unten).

### § 102 Ortsfeste Signale zur Regelung der Vershubfahrten

#### 5. Wendevershubanzeiger (AWV)

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Wendevershubanzeiger</b>	Zwei gelbe Lichter schräg nach rechts steigend in einem gelben, dreieckigen, rückstrahlenden Rahmen auf schwarzem Signalschild.  	Zustimmung zum Fahrtrichtungswechsel	Der Anzeiger gilt nur, wenn damit ein Fahrtrichtungswechsel verbunden ist. Das bedeutet, dass in allen anderen Fällen die Vorbeifahrt an einem erloschenen Wendevershubanzeiger erlaubt ist.
	Eine rechteckige schwarze Tafel mit gelb-schwarzem Rand und einem gelben Licht.  Rückansicht  	Hinter diesen Wendevershubanzeiger ist für den geplanten Fahrtrichtungswechsel zu fahren.	Damit für den Vershubleiter bei der Anfahrt zum Wendevershubanzeiger erkennbar ist, hinter welchen Wendevershubanzeiger er fahren muss, leuchtet auf der Rückseite des betreffenden Wendevershubanzeigers ein gelbes Licht, welches nach dem Einstellen der Wendevershubstraße wieder verlischt.

## 6. Verschubwegfreimeldeanzeiger (AVF)

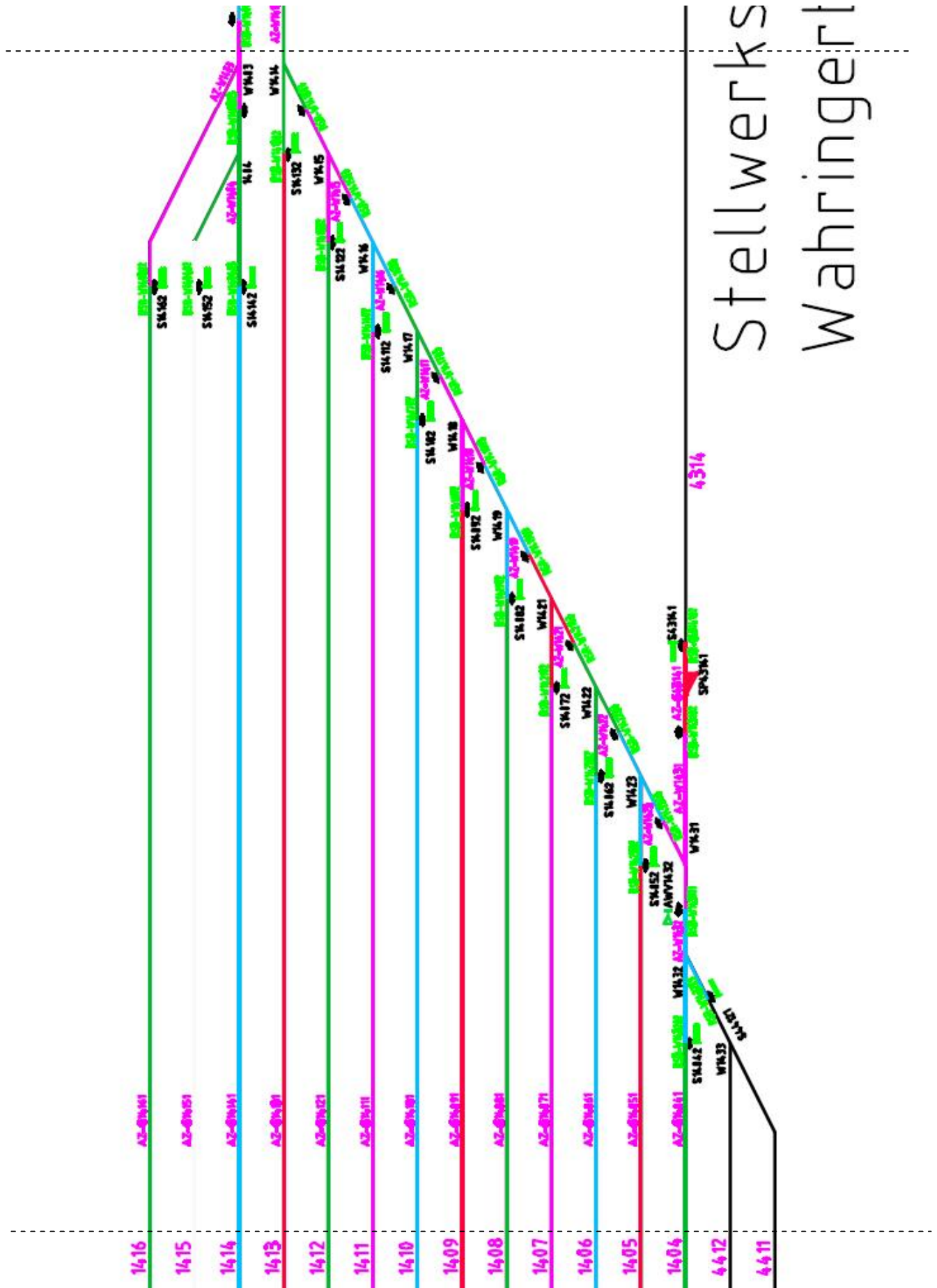
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Verschubwegfreimeldeanzeiger</b>	Ein blaues Licht außerhalb des Signalschildes.  	In Verbindung mit dem Signalbegriff „Verschubverbot aufgehoben“ ist der Verschubweg für die Fahrtrichtung bis zum nächsten Verschub- oder Schutzsignal frei von Fahrzeugen.	Der Anzeiger gilt für Verschubfahrten und bedeutet, dass nicht auf Sicht bis zum nächsten Signal gefahren werden muss. Nach der Rückstellung des Verschubsignals in die Stellung „Verschubverbot“ erlischt der Verschubwegfreimeldeanzeiger wieder.

## § 108 Sonstige Signale

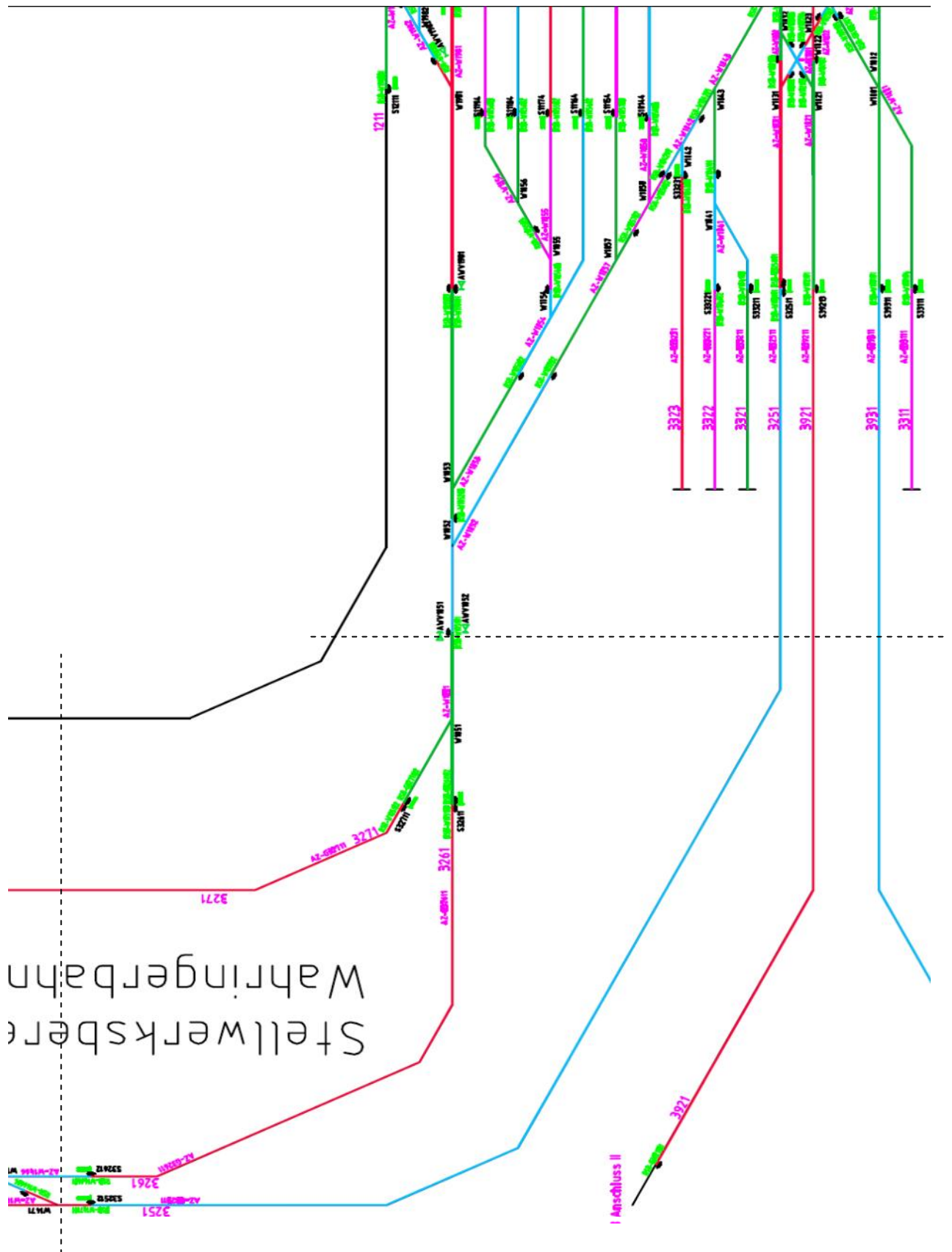
## 1. Langsamfahrtafeln

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Langsamfahrtafel</b>	Eine auf der Spitze stehende, dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzer Kennziffer  	Die Kennziffer gibt die ab der Tafel zulässige Höchstgeschwindigkeit an	Bei beschränktem Raum kann die Spitze nach oben gerichtet sein.
<b>Langsamfahrtafel - Ende</b>	Eine auf der Spitze stehende, dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und durchgestrichener schwarzer Kennziffer  	Ende der langsam zu befahrenden Stelle	Bei beschränktem Raum kann die Spitze nach oben gerichtet sein.

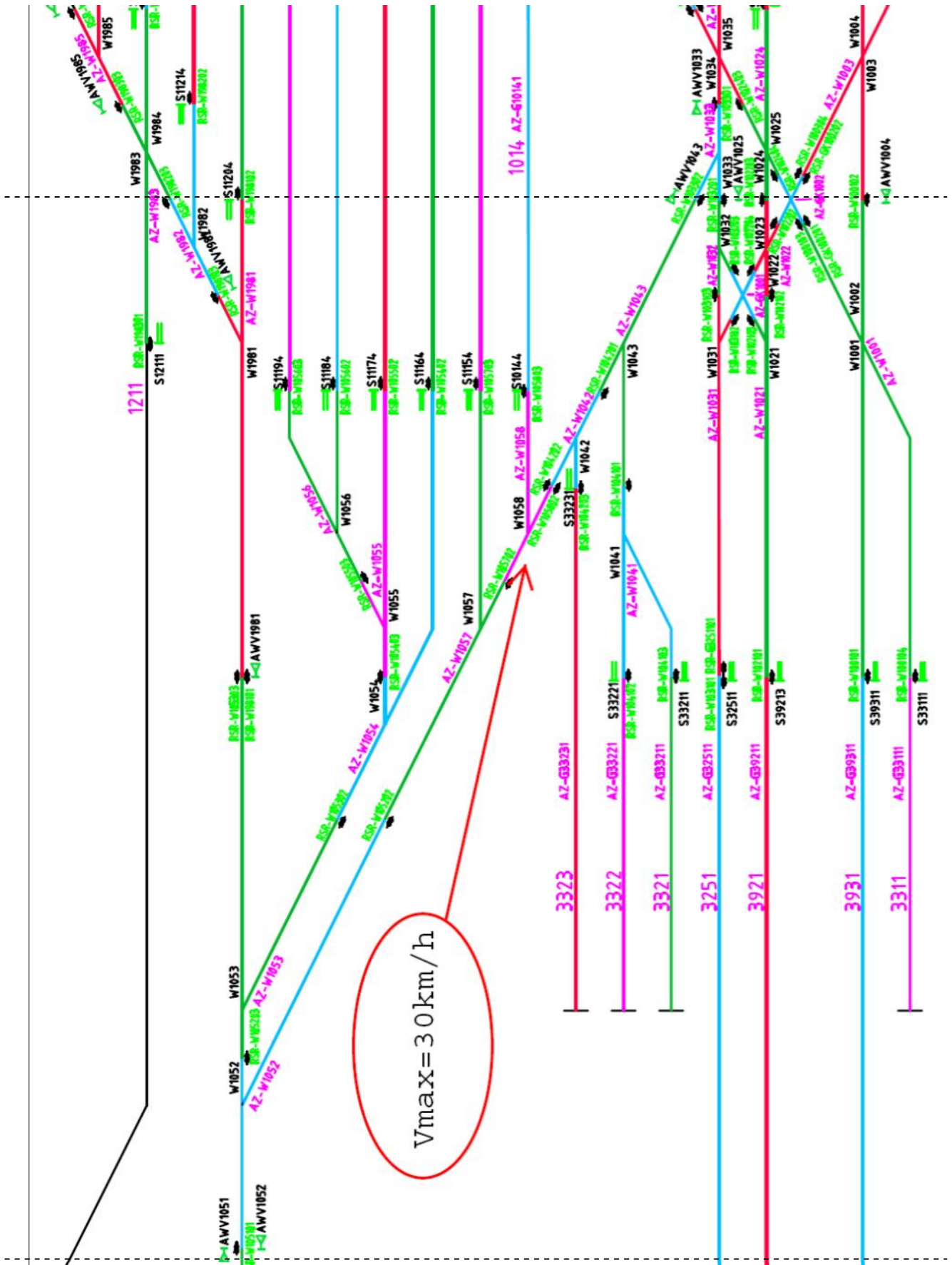


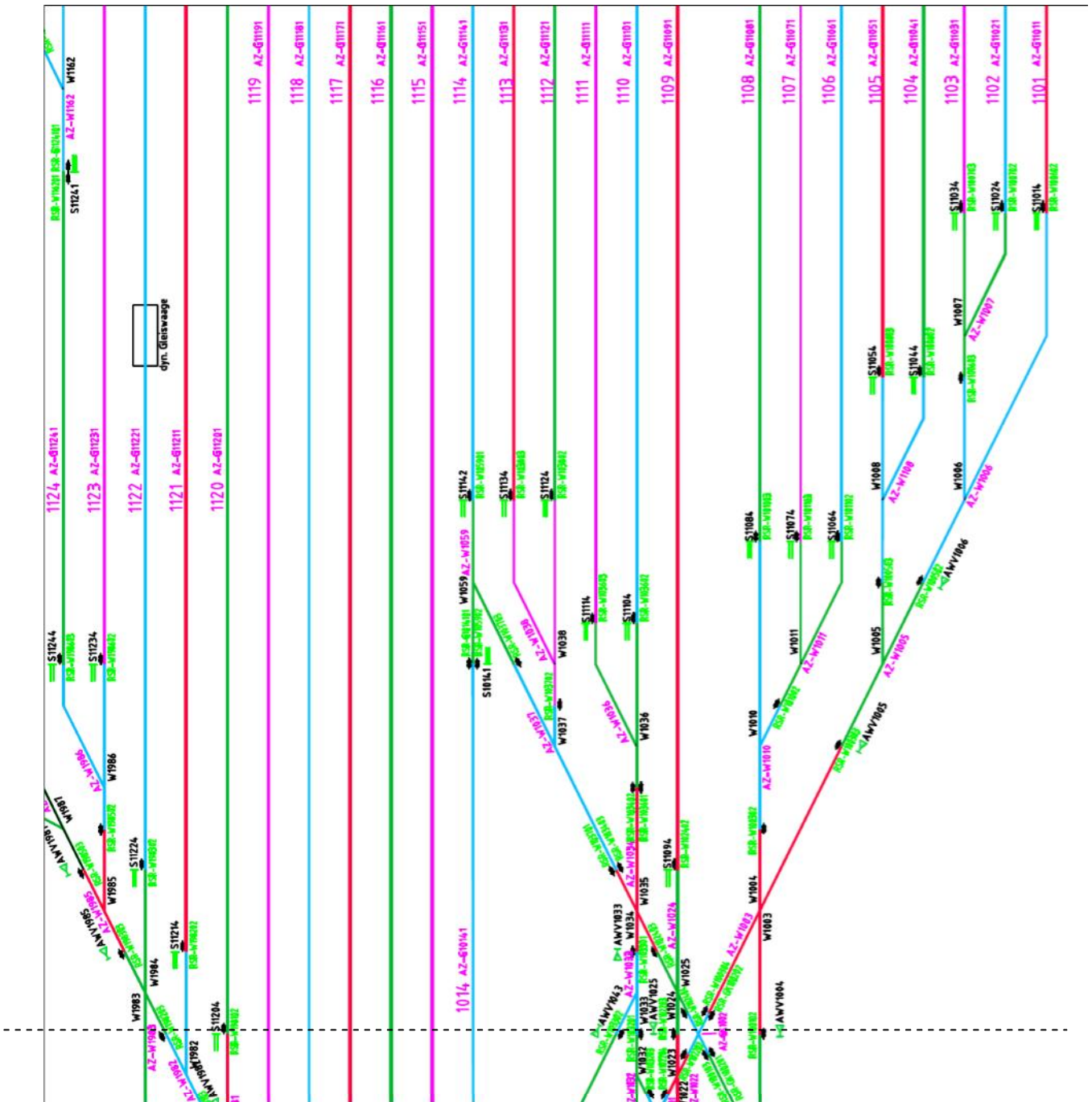






### Schematischer Lageplan Mühlbachbahnhof





### Übersicht über zusätzliche Langsamfahrstellen mit 30 km/h

