

## Mindestumfang der

**Bedienungsanweisung für das  
Eisenbahnunternehmen .....**

## zum Befahren der

**Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH  
Gleisgruppen Mühlbachbahnhof und Währingerbahnhof**

**HINWEIS: Änderungsaufgabe V1.3: Änderungen sind mittels seitlicher, schwarzer  
Randbalken markiert!**



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.logserv.at](http://www.logserv.at)

# Anschlussbahn (AB) Fa. voestalpine Stahl GmbH Gleisgruppen Mühlbachbahnhof, Währingerbahnhof

Die Anschlussbahn Start- /Zielbezeichnung ist im Buchfahrplan jeweils mit „Ms“ codiert:  
**Ms = Code für die Betriebsstelle Voest Alpine Linz**

## Inhaltsverzeichnis

I. Firmenbezeichnung des Anschlussbahnunternehmers .....	4
II. Allgemeines .....	4
III. AB-Ansprechpartner .....	6
IV. Wagenübergabestelle .....	6
V. Oberleitung .....	7
VI. Eigenbetrieb .....	9
VII. Verkehrszulässigkeit bis zum Ende der Wagenübergabestelle .....	9
VIII. Zulässige Geschwindigkeit .....	10
IX. Eisenbahnübergänge, Zugänge zu den Wartungshallen, Gleis 4314 .....	11
X. Kennzeichnungen an Einbauten im Bedienungsraum und seitlichen Sicherheitsabstand .....	12
XI. Sicherung von Fahrzeugen .....	16
XII. Bedienung der Anschlussbahn .....	17
XIII. Außergewöhnliche Ereignisse .....	19
Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument Anschlussbahn voestalpine .....	20
Seitlicher Sicherheitsabstand und Bedienungsraum .....	23
Auszug aus der „Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine“ .....	24
§ 1 Betriebsvorschrift, Dienstanweisungen .....	24
§ 2 Begriffsbestimmungen .....	24
§ 3 Betriebsleiter .....	24
§ 4 Beauftragte Bedienstete .....	25
§ 6 Einsatz und Verhalten der Betriebsbediensteten .....	25
§ 30 Betriebsbedienstete beim Vershub .....	25
§ 38 Vershubdurchführung .....	25
§ 43 Vershub mit Personen und Reisenden (Sonderfahrten) .....	26
§ 62 Vershubdurchführung in Bereichen von Stellwerken .....	26
§ 64 Elektrisch ortsbediente Weichen (EOW) .....	27
§ 102 Ortsfeste Signale zur Regelung der Vershubfahrten .....	28
§ 104 Weichensignale .....	30
§ 108 Sonstige Signale .....	32
Schematischer Lageplan Währingerbahnhof .....	34
Schematischer Lageplan Mühlbachbahnhof .....	38
Übersicht über zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung mit 30 km/h .....	46
Anhang 1 zur Erstellungsvorlage für die Bedienungsanweisung Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH (nur bei Bedarf) .....	48

### Mitgeltende Unterlagen:

- **Gleisschema ÖBB-Anschlüsse 1a; 1b; 1c; 2 und 3**
- **Tfzf-Heft, Teil 1 und 2 (WKO\*)**
- **Anhang 1 „Fahrten im Bereich der WESTbox“ (Wartungshalle Währingerbahnhof)**
- **„Bedienungsanweisung der Oberleitungssteuerung und Hallenein- bzw. Ausfahrtssteuerung für die Wartungshalle WESTbahn“ (erforderlich nur für Bedarfsträger!)  
(enthält auch die Bedienbeschreibung für „Elektrisch Ortsbediente Weichen“ – EOW)**

\*) Wirtschaftskammer Österreich / Fachverband Schienenbahnen

## Übersicht der Änderungen

lfd. Nr.	Datum	Gegenstand
01	01.05.2012	Neuaufgabe der Bedienungsanweisung AB voestalpine Stahl GmbH (Informationsauszug für Triebfahrzeugführer)
02	15.06.2014	Änderungsaufgabe, Version 1.1
03	12.01.2015	Änderungsaufgabe, Version 1.2
04	13.12.2015	Änderungsaufgabe, Version 1.3

### Abkürzungen

AB	Anschlussbahn
Bf	Bahnhof
BDA	Bedienungsanweisung
BL	Betriebsleiter
BS	Betriebsstelle
BV	Betriebsvorschrift
Cargo-Dispo	Disponent des Cargoverkehrs der AB (vormals Fdl der BS Ms)
DKW	Doppelte Kreuzungsweiche
EOW	Elektrisch Ortsbediente Weiche
ES bzw. AS	Einfahrsignal bzw. Ausfahrsignal
EStw	Elektronisches Stellwerk (Zentralstellwerk)
EÜ/EK	Eisenbahnübergang/Eisenbahnkreuzung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Rail
IB	Infrastrukturbetreiber (z. B. ÖBB; voestalpine Stahl GmbH für AB-Infrastruktur)
Kfz	Kraftfahrzeug
Kr	Kreuzung (Gleiskreuzung)
LogServ	Logistik Service GmbH (Bahn-Betriebsdienstausführende für voestalpine Stahl)
Ms	Codebezeichnung gemäß ÖBB-Dienstbehelf DB640 für die BS „Voest Alpine Linz“ (Code abgeleitet von Mühlbach-Bf Linz Stahlwerke)
Mü-Bf	Gleisgruppe Mühlbach-Bf
M-WB	Meister Werksbahn
NAB-LogServ	Nebenanschlussbahn Logistik Service GmbH (BS LogServ – Bahnwerkstätte)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (Staatlicher Infrastrukturbetreiber)
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
Sch	Schutzsignal
Stw	Stellwerk
Stww	Stellwerkswärter (Weichen-/Signalbediener)
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
VBA	Verkehrs- und Bauanweisung
Vbf	Verschiebebahnhof
Ve	Verschieber
VL	Verschubleiter
VS	Verschubsignal
Wa-Bf	Gleisgruppe Wahringer-Bf
WESTbox	Bereich der Wartungshalle der WESTbahn Management GmbH (s. Anhang 1)

## I. Firmenbezeichnung des Anschlussbahnunternehmers

### voestalpine Stahl GmbH

voestalpine-Straße 3

4031 Linz

Tel. +43 50 304-15

Fax +43 50 304-55

E-Mail: [stahl@voestalpine.com](mailto:stahl@voestalpine.com)

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

## II. Allgemeines

Dieser Vorlage zur BDA AB-voestalpine Stahl GmbH liegen neben den entsprechenden Dienstvorschriften des Tzfz-Heftes und der Betriebsvorschrift für die Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH – Auszug dazu siehe Anlage 3 – die jeweils gültigen allgemeinen Geschäftsbedingungen, die Vorschriften der Eisenbahnbehörde, sowie der Infrastrukturverknüpfungsvertrag zugrunde.

Die Vorlage stellt den Mindestumfang einer durch das jeweilige Eisenbahnunternehmen zu erstellenden Bedienungsanweisung für die Bedienung der AB voestalpine Stahl GmbH dar. Sie enthält wichtige Informationen zur Erstellung einer Bedienungsanweisung für die Durchführung der Bedienfahrten.

Die zu diesem Mindestumfang ergänzenden Bestimmungen der endgültigen Fassung der Bedienungsanweisung des Eisenbahnunternehmens, ist durch die Eisenbahn-Betriebsleitung der AB voestalpine Stahl GmbH genehmigen zu lassen.

Alle Arbeitnehmer, welche im Zuge ihrer Dienstausbübung den Gleisbereich der Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH betreten, benötigen gemäß § 47 EiseB 1957 eine in der gültigen Fassung von der Logistik Service GmbH ausgestellte Erlaubniskarte. Diese kann unter [office@logserv.at](mailto:office@logserv.at) angefordert werden.

Die Anschlussbahn der voestalpine Stahl GmbH ist durch **fünf** Anschlüsse mit dem Netz der ÖBB verbunden. Die Anschlüsse sind Bahnhofsanschlüsse und zweigen im Bahnhof Linz Vbf ab. Siehe dazu beigefügtes Gleisschema der **ÖBB-Anschlüsse 1a; 1b; 1c; 2 und 3**.

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

- Der Anschluss **1a** schließt im km 183,729 des ÖBB-Gleises 393 an das AB-Gleis 3911 = AB-km 0,000 an. Über Anschluss 1a sind Fahrten von und nach Gleisgruppe Währingerbahnhof möglich. (Es sind auch Fahrten von und nach Anschluss **1b** sowie über das ÖBB-Bahnhofsgleis 955 auf die „Voestschleife“ möglich.)

Auf die AB übergehende Zugfahrten werden am Schutzsignal S39111 zu **Verschubfahrten**.

Aus der AB in den ÖBB-Bereich als **Zugfahrten** übergehende Fahrten erfolgen bis zum ÖBB-Schutzsignal Sch393 als Verschubfahrt und werden im Regelfall nach dessen Passieren Zugfahrt. (Siehe auch Pkt. XII, Abs. 1 – Fahrplanbezugspunkt)

**Anschluss 1b/1c - Gleis 3599** (S35991 mit PZB 2000 Hz ausgerüstet – AB-Einfahrten):

Der Anschluss **1b** schließt in Höhe ÖBB-km 184,188 mit dem Weichenpaar 206 / 207 (letzte = intern AB-Weiche 4212) und der Anschluss **1c** in Höhe ÖBB-km 184,320 mit dem Weichenpaar 209/208 (letzte = intern AB-Weiche 4213) an das ÖBB-Bahnhofgleis 955 ("Voestschleife") an und stellt die Verbindung zum AB-Gleis 3599 her.

- Über Anschluss **1b** sind Fahrten von und nach Gleisgruppe Währingerbahnhof (unter Mitbenützung der Einmündung in den Anschluss 1a) in und aus Richtung der AB-Weiche 4201 möglich. In und aus Richtung der AB-Weiche 4201 (F-Gleis mit deckendem Schutzsignal S5021 und Gleis 31 mit deckendem Schutzsignal S5312) sind weiters Fahrten von und nach ÖBB-Weiche 205 (ÖBB-Anschlussgleis mündet über Kr21 und ÖBB-Weiche 202 in das ÖBB-Gleis 392 – Vbf Linz-Ost) möglich.  
In diesem Fall werden Fahrten vom ÖBB-Gleis 392 in die bzw. aus der AB durch das ÖBB-Schutzsignal Sch393, aus Richtung der „Voestschleife“ durch das ÖBB-Signal L955/k und auf Gleis 3599 durch das AB-Schutzsignal S5991 gedeckt.  
Der Anschluss ist nur in Ausnahmefällen für **Verschubfahrten** (nur Dieseltraktion möglich) vorgesehen!
- Der Anschluss **1c** ermöglicht Fahrten von und nach Gleisgruppe Währingerbahnhof bzw. umgekehrt von und nach der „Voestschleife“. Das AB-Schutzsignal S5991 befindet sich auf dem AB-Gleis 3599. Umgekehrt dient das ÖBB-Signal L955/k („Voestschleife“) für Einfahrten in den AB-Anschluss 1c.  
Der Anschluss ist nur in Ausnahmefällen für **Verschubfahrten** (nur Dieseltraktion möglich) vorgesehen!

**Anschluss 2 - Gleis 3921** (S39213 mit PZB 2000 Hz ausgerüstet – AB-Einfahrten):

- Der Anschluss 2 schließt in Höhe ÖBB-km 182,347 (AB-km 0,000) mit der ÖBB-DKW 26/27 an die ÖBB-Gleisgruppe 114 bis 124 an und stellt die Verbindung zum AB-Gleis 3921 her. Über den ÖBB-Anschluss 2 sind Fahrten von und nach der AB-Gleisgruppe Mühlbachbahnhof möglich.  
Auf der AB ankommende Zugfahrten werden spätestens am Schutzsignal S39213 zu **Verschubfahrten**.  
Ausfahrten aus der AB-Gleisgruppe Mühlbachbahnhof erfolgen über das ÖBB-Verschubsignal V086R als **Verschubfahrten**.  
**Achtung:** V086R ist ein „Zwergsignal“ in niedriger Ausführung; das Vershubsignal steht außerdem (Signal „Signalhinweis“) links vom AB-Gleis 3921 noch im Bereich der Anschlussbahn im AB-km 0,041.

**Anschluss 3 – Gleis 3931** (S39311 mit PZB 2000 Hz ausgerüstet – AB-Einfahrten):

- Der Anschluss 3 schließt in Höhe ÖBB-km 181,809 / AB-km 0,000 mit der ÖBB-DKW 5/6 und ÖBB-Weiche 4 an die ÖBB-Bahnhofgleise 002/062 bzw. 001/061 an und stellt die Verbindung zu Gleis 3931 her. Über den ÖBB-Anschluss 3 sind Fahrten von und nach der AB-Gleisgruppe Mühlbachbahnhof möglich.  
Auf der AB ankommende Zugfahrten werden am Schutzsignal S39311 zu **Verschubfahrten**.  
Aus der AB in den ÖBB-Bereich als **Zugfahrten** übergehende Fahrten erfolgen bis zum ÖBB-Signal SH66 (Signal befindet sich im AB-km 0,087) als Verschubfahrt und werden in der Regel nach dessen Passieren Zugfahrt. (Siehe Pkt. XII, Abs. 1 – Fahrplanbezugspunkt)

### III. AB-Ansprechpartner

#### **Logistik Service GmbH**

Lunzerstraße 41

4031 Linz

Tel. +43 (70) 6598 – 2000

Fax + 43 (70) 6980 – 2000

E-Mail: [office@logserv.at](mailto:office@logserv.at)

Homepage: [www.logserv.at](http://www.logserv.at)

Betriebsleiter:	Markus Schinko	DW 2274
1. Betriebsleiter-Stv.:	Josef Kerschbaummayr	DW 77342
2. Betriebsleiter-Stv.:	Enrico Albrecht	DW 2149
Meister Werksbahn:	durchgehend besetzt	DW 4646
Cargo-Disponent:	durchgehend besetzt	DW 5911
Stellwerkswärter Stw2:	durchgehend besetzt	DW 75633

#### **Kommunikation:**

Bei allen Fahrten mit Zugnummer in der AB voestalpine erfolgt die Kommunikation über das GSM-R Netz.

In der AB voestalpine ist bei außergewöhnlichen Ereignissen der Stellwerkswärter vom Stellwerk 2 zu verständigen. **(keine Notruf Funktion)**

Während des gesamten Aufenthalts in der AB ist die ständige Erreichbarkeit über GSM-R zu gewährleisten.

Die Abfahrtsbereitschaft wird über GSM-R mit der KW 1777 abgegeben.  
Folgende Kurzwahl Nummern sind in der AB eingerichtet:

KW 1333 Stellwerk voestalpine

KW 1622 Technischer Wagendienst CargoServ

KW 1623 Technischer Wagendienst RCA

### IV. Wagenübergabestelle

Gleisgruppe Mühlbachbahnhof: Gleise 1101 – 1119

Gleisgruppe Währingerbahnhof: Gleise 1407 - 1416

## V. Oberleitung

Mit Oberleitung überspannt sind folgende Gleise (ohne Bereich der WESTbox):

Verbindungs- und Anschlussgleise:

Gl. 3251; 3261 u. 3271 (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 und Gl. 4314, letzteres BS NAB-LogServ (Bahnwerkstätte):

Gl. 1404; 1407 – 1416 und Gl. 4314 tlw. auf Südseite elektrifiziert.

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

Gleis	Signal ist angebracht
1116/1120	Weichensignalkörper W1053
1119	Weichensignalkörper W1124
1118	Weichensignalkörper W1127
1110	Weichensignalkörper W1139
3561	Weichensignalkörper W1145 und Oberleitungsmast 970, km 2,796
3571	Weichensignalkörper W1114 und Oberleitungsmast 970, km 2,796

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

Gleis	Signal ist angebracht
1405 und 1406	Weichensignalkörper W1423; W1422 (Nords.) und W1451; W1452 (Süds.)
3599 und 4211	Weichensignalkörper W1411 und W1413
4314 (BS LogServ)	in der Oberleitung der NAB-LogServ (oberhalb von Weiche W4328)
4314 (BS LogServ)	am Oberleit. Mast 408 (bei W4329, Zufahrt zur Schnellrep. Halle)

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.

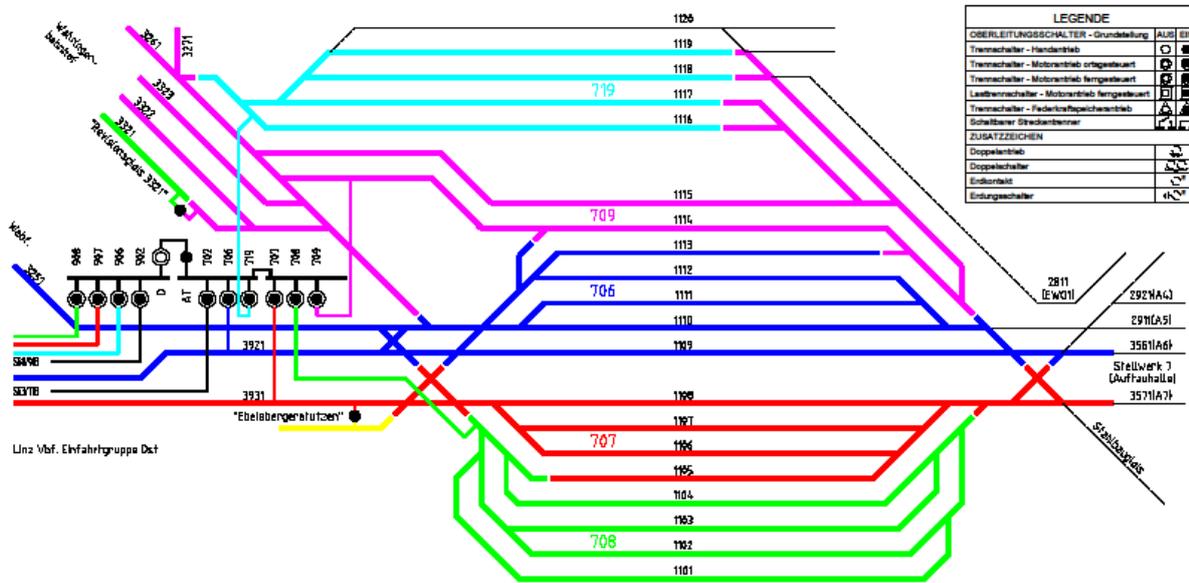
Schaltauftragsberechtigter für die Schalter der Oberleitungsanlage der AB ist der Stww und der Cargo-Disponent.

Schaltbefugt für die Schalter der Oberleitungsanlage der AB sind Meister Werksbahn, Cargo-Disponent und Stww der AB.

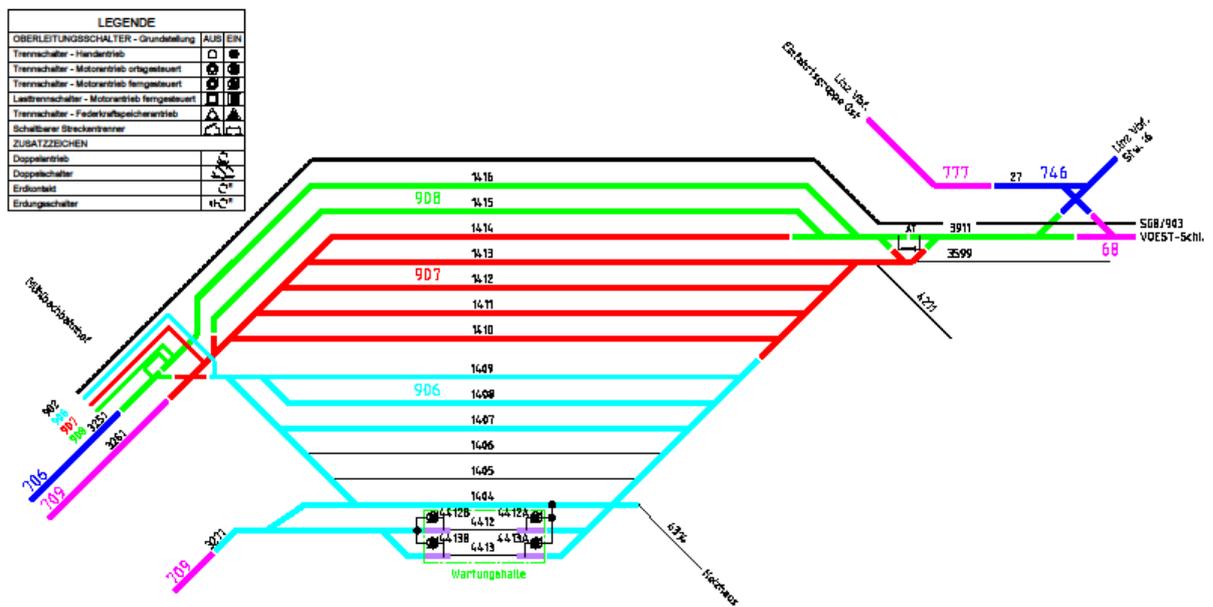
Die Ladegleisschalter der Oberleitungen der Gleise 3321 und 3311 sind in Grundstellung eingeschaltet. Schaltbefugt sind Triebfahrzeugführer und Verschubleiter.

Die Bestimmungen für den Betrieb der Oberleitungsanlage der AB entsprechen den Bestimmungen der ÖBB-Dienstvorschrift "EL 52 Elektrobetriebsvorschrift".

### Schaltschema der Oberleitung Mü-Bf:



### Schaltschema der Oberleitung Wa-Bf:



## VI. Eigenbetrieb

Der Vershubbetrieb der Fa. LogServ erstreckt sich auf alle Gleisanlagen der AB incl. des Bereichs der WESTbox. (siehe Anhang 1)

## VII. Verkehrszulässigkeit bis zum Ende der Wagenübergabestelle

Zulässige Radsatzlast	25 t
Größte Neigung	11,4 ‰
Größe Neigung im Bereich der Wagenübergabestelle	≤ 2,5 ‰
Kleinster Bogenhalbmesser	150 m
Größtes Fassungsvermögen Gleise Mühlbachbahnhof	700 m
Größtes Fassungsvermögen Gleise Währingerbahnhof	817 m
Zulässige Tfz	Alle Tfz der 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 Verschiebungsfreimeldung muss nicht auf Sicht gefahren werden. Unter Beachtung der folgenden Ausnahmen beträgt die Höchstgeschwindigkeit diesfalls 40 km/h.

Im Mühlbachbahnhof, im Bereich der Weichen W1051 und W1053 (Verbindungsgleise 3261 und 3271 zwischen Mü-Bf und Wa-Bf – siehe Fotodoku unten und auf Seite 38) bestehen mit Geschwindigkeitstafeln gekennzeichnete, permanente Geschwindigkeitsbeschränkungen auf **30 km/h** einschließlich deren in Gegenrichtung signalisiertem Ende (Gleise 3261; 3271 und 1116). Sinngemäß gleicher Art sind auch Geschwindigkeitstafeln im Bereich der Gleise 1014; 1115 und 3271 bei W1043 aufgestellt (siehe Seite 39).

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen sind lt. Skizze und Fotos in der Anlage 5 einzusehen.

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen sind mit Signalen „Geschwindigkeitstafel“ und „Geschwindigkeitstafel – Ende“ gekennzeichnet (Ausführung siehe Anlage 3, §108 Sonstige Signale, Abs. 3).

Auf Gl. 4314 und der Zufahrten zur Waggon-Schnellreparaturhalle der Logistik Service GmbH (Bereich EOW W4329, W4328 und W4330) besteht für Bedienungsfahrten eine Beschränkung von **Vmax = 5km/h**.

Für Langsamfahrstellen im Bereich von Baustellen kommen „Langsamfahrtsignale“ zur Anwendung. Die Signale können sowohl in hoher als niedriger Ausführung aufgestellt sein.

(Ausführung siehe Anlage 3, §108 Sonstige Signale, Abs. 4)



G-Tafel oberh. Gaisbergstr.; Aufst. „links“, Gl. 3271



und dieselbe G-Tafel von der Gegenseite



G-Tafel oberhalb Gaisbergstr. Brücke, Gleis 3261, Standort „rechts“

## **IX. Eisenbahnübergänge, Zugänge zu den Wartungshallen, Gleis 4314**

(WESTbox der WESTbahn Management GmbH siehe Anhang 1);  
(Waggon-Schnellreparatur Halle der Logistik Service GmbH und Gleise 4314/4315)

### **Werksinterner Gleisübergang in km 0,239 auf Gleis 3271, EÜ 371:**

Der EÜ ist mit einem schlüsselgesperrten Schranken gesichert.

### **Werksinterner Gleisübergang in km 0,617 auf Gleis 3271, EÜ 374:**

Der EÜ ist mit einem Anrufschranken gesichert und zusätzlich mit Andreaskreuzen versehen.

### **Gleisübergang in km 0,755 auf Gleis 4314, EÜ 375:**

Der EÜ ist mit Andreaskreuz gekennzeichnet.

Im Bereich der Waggon-Schnellreparaturhalle besteht südseitig der Gleisübergang EÜ375, der – falls Gleis 4314 mit einer WESTbahn-Garnitur besetzt ist – nicht befahrbar ist.

Der EÜ erfordert vor dem Befahren durch den Verschub die begleitende Bewachung.

### **Zugang zum „Behandlungsplatz“ der Doppelstockgarnitur-Innenreinigung auf Gleis 4314; Bedienfahrten:**

#### **Nördliche u. südliche Bedienfahrten zur Waggon-Schnellreparaturhalle von Gleis 4314 nach Gleis 4315:**

Die Verschubgeschwindigkeit beträgt in diesem Bereich  $V_{max}=5\text{km/h}$ !

Die Nutzlänge zwischen den Grenzmarken der Weichen 4328 und 4329 auf Gleis 4314 beträgt 155 Meter. Der mit Oberleitung versehene Teil des Gl. 4314 liegt bereits im Bereich der BS NAB-LogServ.

Der Verschub ist mittels der Weiche 4329 über die südseitige Gleiszufahrt zur Waggon-Schnellreparaturhalle auch bei „besetztem Reinigungsgleis“ weiter möglich.

Dasselbe gilt für Verschubfahrten von der Nordseite über das Weichenpaar W4328 und W4330.

Für südseitige Fahrten aus der NAB LogServ (Waggonwerkstätte) ist auf Gleis 4314 vor dem EÜ 121a das Wartesignal S-W 4314-1 mit der Zusatztafel „Gültig für Fahrten nach Links“ zu beachten! Richtung Gleis 4315 dürfen Fahrten ohne Anmeldung bei Stw 2 durchgeführt werden. (= Nordzufahrt zur Schnellreparatur-Halle).

Die Weichen sind als „Elektrisch Ortsbediente Weichen“ außerhalb des Bedienbereichs von Stw 2 und mit automatischem Rücklauf in die Grundstellung ausgeführt.

Die EOW's können durch befugte Bedienstete direkt vom Bedientableau der WESTbox und vom Tzf/VL bedarfsgerecht auch vor Ort oder mittels Hebelaster betätigt werden. Für Betätigungen der Weichen W4328, W4329 und W4330 von der WESTbox aus muss vor dem Umstellen vom Stww Stw 2 die Zustimmung eingeholt werden! (Vermeidung von gleichzeitigen Doppelbedienungen durch WESTbahnbefugte oder Tzf/VL!)

Für die Dauer der Innenreinigung bleibt die Doppelstockgarnitur (BR 4010 der WESTbahn) zwischen Schienenschaltmitteln „eingesperrt“. An- und Abmeldung der Verschub- bzw. Bedienfahrten erfolgen über Stw 2.

Für die südliche Ausfahrt aus der Waggon-Schnellreparaturhalle auf Gleis 4315 sowie aus dem Behandlungsplatz auf Gl. 4314 ist vor der Grenzmarke der Weiche 4329 anzuhalten!.

Der elektromechanische Gleissperrschuh SP43141 und das Gruppen-Verschubsignal S43141 stellen die Bediengrenze von Stw 2 dar.

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

Gelb-schwarze Kennzeichnung – **Mühlbachbahnhof**, Signalmasten (Gl.1101 bis 1120)

Gleis	Bereich	Objekt
1101	Westseite, Ausf.	Signal S11014 zwischen Gleis 1101 und 1102
1101	Ostseite, Ausf.	Signal S11013
1102	Westseite, Ausf.	Signal S11024 zwischen Gleis 1102 und 1103
1102	Ostseite, Ausf.	Signal S11023 zwischen Gleis 1102 und 1101
1103	Westseite, Ausf.	Signal S11034 zwischen Gleis 1103 und 1104
1104	Westseite, Ausf.	Signal S11044 zwischen Gleis 1104 und 1105
1104	Ostseite, Ausf.	Signal S11043 zwischen Gleis 1104 und 1103
1105	Westseite, Ausf.	Signal S11054 zwischen Gleis 1105 und 1106
1105	Ostseite, Ausf.	Signal S11053 zwischen Gleis 1105 und 1104
1106	Westseite, Ausf.	Signal S11064 zwischen Gleis 1106 und 1107
1106	Ostseite, Ausf.	Signal S11063 zwischen Gleis 1106 und 1105
1107	Westseite, Ausf.	Signal S11074 zwischen Gleis 1107 und 1108
1107	Ostseite, Ausf.	Signal S11073 zwischen Gleis 1107 und 1106
1108	Westseite, Ausf.	Signal S11084 zwischen Gleis 1108 und 1109
1108	Ostseite, Ausf.	Signal S11083 zwischen Gleis 1108 und 1107
1109	Westseite, Ausf.	Signal S11094 zwischen Gleis 1109 und 1110
1109	Ostseite, Ausf.	Signal S11093 zwischen Gleis 1109 und 1108
1110	Westseite, Ausf.	Signal S11104 zwischen Gleis 1110 und 1111
1110	Ostseite, Ausf.	Signal S11103 zwischen Gleis 1110 und 1109
1111	Westseite, Ausf.	Signal S11114 zwischen Gleis 1111 und 1112
1111	Ostseite, Ausf.	Signal S11113 zwischen Gleis 1111 und 1110
1112	Westseite, Ausf.	Signal S11124 zwischen Gleis 1112 und 1113
1112	Ostseite, Ausf.	Signal S11123 zwischen Gleis 1112 und 1111
1113	Westseite, Ausf.	Signal S11134 zwischen Gleis 1113 und 1114
1014 Westseite	Westseite, Ausf.	Signal S10144 zwischen Gleis 1014 und 1115
1014 Ostseite	Gl. Verbindung	Signal S10141 (westseitige Einbindg. in Gleis 1114)
1114 Westseite	Westseite, Ausf.	Signal S11142 zwischen Gleis 1114 und 1115
1115	Westseite, Ausf.	Signal S11154
1116	Westseite, Ausf.	Signal S11164 zwischen Gleis 1116 und 1117
1116	Ostseite, Ausf.	Signal S11163 zwischen Gleis 1116 und 1115

Gelb-schwarze Kennzeichnung – **Mühlbachbahnhof**, Signalmasten (Gl.1101 bis 1120)

Gleis	Bereich	Objekt
1117	Westseite, Ausf.	Signal S11174 zwischen Gleis 1117 und 1118
1117	Ostseite, Ausf.	Signal S11173 zwischen Gleis 1117 und 1116
1118	Westseite, Ausf.	Signal S11184 zwischen Gleis 1118 und 1119
1118	Ostseite, Ausf.	Signal S11183 zwischen Gleis 1118 und 1117
1119	Westseite, Ausf.	Signal S11194
1120	Westseite, Ausf.	Signal S11204
1120	Ostseite, Ausf.	Signal S11203 zwischen Gleis 1120 und 1119
		Ende Oberleitung Gl. 3561 (E-Triebfahrzeugwende)
3561	Ostseite, Einf.	Signal S35612 zwischen Gleis 3561 und 2911

Rot-weiße Kennzeichnung – **Mühlbachbahnhof**, Signalmasten (Gl.1101 bis 1120)

Gleis	Bereich	Objekt
1103	Ostseite, Ausf.	Signal S11033 zwischen Gleis 1103 und 1102
1113	Ostseite, Ausf.	Signal S11133 zwischen Gleis 1113 und 1112
1114	Ostseite, Ausf.	Signal S11143 zwischen Gleis 1114 und 1113
1115	Ostseite, Ausf.	Signal S11153
1119	Ostseite, Ausf.	Signal S11193 zwischen Gleis 1119 und 1118

Westseitig sind keine Rot-weiß Kennzeichnungen an Signalmasten vorhanden!

**Sonstiges:**

Es ist im Bereich von Weichen auf deren Antriebe und Signalkörper, auf verkabelte Klemmdosen für Gleisisolierstellen, Schienenerder und Schienenschaltmittel sowie Weichen-Vorortbedienstellen und auf weitere, vorhandene Signale – z. B. Wendeschubanzeiger – (siehe Anlage 3, §102, Ortsfeste Signale zur Regelung der Verschubfahrten, Abs. 5) besonders zu achten, Stolpergefahr!

Dasselbe gilt für Einbauten wie Hemmschuhständer, Bremsluftanlage zw. Gl.1115 u. 1116 (Mü-Bf, Westkopf – Engst. Nr.11-088), Ve-Unterstand u. Hemmschuhofen (zw. Gl.1115 u. 1116, Westseite), Hemmschuhofen (zw. Gl.1117 u. 1118, Ostseite), den Bahnsteig auf Gl.1101 (Engst. Nr.11-042) und dem Kasten für die Zugpapiere auf Gl.1101 beim Betriebsgebäude LC07 (Engst. Nr.11-043), die Brückenmauer beim eh. Stw1 (Mü-Bf, Ostkopf – Engst. Nr. 11-073) sowie für einige Schaltkästen, Licht- u. Oberleitungsmasten.

Einschränkungen des Bedienungsraumes sind „Gelb/Schwarz“ (bis 2,5 Meter ab Gleisachse) und Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes „Rot/Weiß“ (bis 2,2 Meter ab Gleisachse) gekennzeichnet – siehe Anlage 2.

(Am Mühlbach-Bf sind ca. 240 Kennzeichnungen ausgeführt!)

Bedarfsweise ist ein Engstellenverzeichnis incl. zugehöriger Aufriss-Ansichten verfügbar!

Gelb-schwarze Kennzeichnung – **Wahringerbahnhof**, Signalmasten (Gl.1404 bis 1416)

Gleis	Bereich	Objekt
3271	Südseite, Einf.	Signal S32714 zwischen Gleis 3271 und 4412
1404	Nordseite, Ausf.	Signal S14042 zwischen Gleis 1404 und 4412
1405	Südseite, Ausf.	Signal S14051 zwischen Gleis 1405 und 1406
1406	Südseite, Ausf.	Signal S14061 zwischen Gleis 1406 und 1407
1406	Nordseite, Ausf.	Signal S14062 zwischen Gleis 1406 und 1405
1407	Südseite, Ausf.	Signal S14071 zwischen Gleis 1407 und 1408
1407	Nordseite, Ausf.	Signal S14072 zwischen Gleis 1407 und 1406
1408	Südseite, Ausf.	Signal S14081 zwischen Gleis 1408 und 1409
1409	Nordseite, Ausf.	Signal S14092 zwischen Gleis 1409 und 1408
1410	Südseite, Ausf.	Signal S14101 zwischen Gleis 1410 und 1411
1411	Südseite, Ausf.	Signal S14111 zwischen Gleis 1411 und 1412
1412	Südseite, Ausf.	Signal S14121 zwischen Gleis 1412 und 1413
1413	Südseite, Ausf.	Signal S14131 zwischen Gleis 1413 und 1414
1414	Nordseite, Ausf.	Signal S14142 zwischen Gleis 1414 und 1413
1415	Südseite, Ausf.	Signal S14151 zwischen Gleis 1415 und 1416
1415	Nordseite, Ausf.	Signal S14152 zwischen Gleis 1415 und 1414

Rot-weiße Kennzeichnung – **Wahringerbahnhof**, Signalmasten (Gl.1404 bis 1416)

Gleis	Bereich	Objekt
3599	Nordseite, Einf.	Sch-Signal S35991 zwischen Gleis 3599 und 3911
1410	Nordseite, Ausf.	Signal S14102 zwischen Gleis 1410 und 1409
1411	Nordseite, Ausf.	Signal S14112 zwischen Gleis 1411 und 1410
1412	Nordseite, Ausf.	Signal S14122 zwischen Gleis 1412 und 1411
1413	Nordseite, Ausf.	Signal S14132 zwischen Gleis 1413 und 1412
1416	Nordseite, Ausf.	Signal S14162 zwischen Gleis 1416 und 1415

Südseitig sind keine Rot-weiß Kennzeichnungen an Signalmasten vorhanden!

### **Sonstiges:**

Es ist im Bereich von Weichen auf deren Antriebe und Signalkörper, auf verkabelte Klemmdosen für Gleis-isolierstellen, Schienenerder und Schienenschaltmittel sowie Weichen-Vorortbedienstellen, EOW-Hebeltaster und auf weitere, vorhandene Signale – z. B. Wendeverschubanzeiger – (siehe Anlage 3, §102, Ortsfeste Signale zur Regelung der Verschubfahrten, Abs. 5) **besonders zu achten, Stolpergefahr!**

Dasselbe gilt für Einbauten wie Hemmschuhständer sowie für einige Schaltkästen und Oberleitungsmasten.

Einschränkungen des Bedienungsraumes sind „Gelb/Schwarz“ (bis 2,5 Meter ab Gleisachse) und Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes „Rot/Weiß“ (bis 2,2 Meter ab Gleisachse) gekennzeichnet – siehe Anlage 2.

(Am Währinger-Bf sind ca. 110 Kennzeichnungen ausgeführt!)

Bedarfsweise ist ein Engstellenverzeichnis incl. zugehöriger Aufriss-Ansichten verfügbar!

## 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 **je 300 Meter einfach oder bis 600 Meter auch doppelt (siehe Beispiele unten) nach beiden Richtungen** zu sichern. Zur Sicherung sind Handbremsen (inkl. bodenbedienbaren Radlbremsen), falls die ersten 3 Wagen des Wagenzugs solche aufweisen, zu verwenden. Diese können durch Hemmschuhe ersetzt werden.

Die Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH §40, Pkt. 4 entspricht dem Kapitel 18, Abs. 3 und 6 a) des Tzfz-Heftes „Betrieb“ der WKO bzw. DV V3, §18 (3) und (6) a) Abweichend darf **nicht an einer anderen Achse oder einem anderen Drehgestell** – sondern immer am ersten, abgekoppelten Wagen und dessen erster Achse bzw. erstem Drehgestell **beginnend** – gesichert werden.

**Die gemischte Verwendung von Handbremsen und Hemmschuhen ist gestattet! Das Auflegen von Hemmschuhen innerhalb eines Waggon-Drehgestells ist nicht erlaubt!**

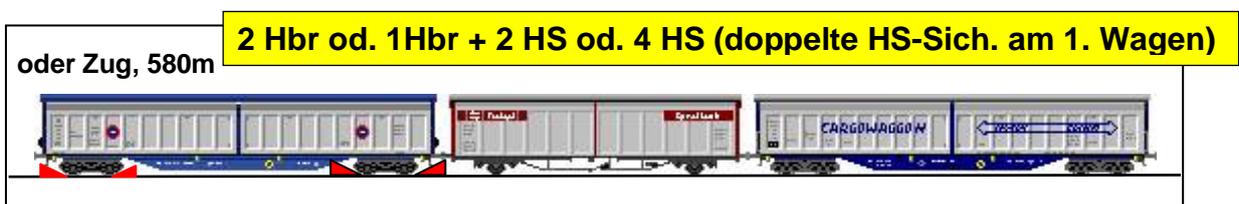
Die Art der Sicherung ist vom Tzfz dem Stww mitzuteilen bzw. mit diesem abzustimmen. Eine klare, unmissverständliche Kommunikation zwischen Stww und dem Tzfz ist unbedingt erforderlich! In Ausnahmefällen bzw. über Anordnung des Stww darf die Sicherung mit der Druckluftbremse erfolgen. Der Wagenzug gilt dann bis zu einer Stunde als gesichert. Wagengruppen mit weniger als 5 tauglichen Bremsen sind sofort mittels Handbremsen und/oder Hemmschuhen zu sichern.

**Andere als die hier beschriebenen Wagenzug-Sicherungen sind nicht zulässig!**

Die Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH §40, Pkt. 2 entspricht dem Kapitel 18, Abs. 2 des Tzfz-Heftes „Betrieb“ der WKO bzw. DV V3, §18 (2).

**Beispiele** für Wagenzugsicherung für angekommene Züge auf den Gleisgruppen Mü-Bf und Wa-Bf:

Bei Verwendung von Hemmschuhen (HS) erfolgt das Auflegen auf der Verschieberseite, das ist für beide Gleisgruppen der – in Fahrtrichtung gesehen – jeweils linke Schienenstrang.



## 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.

#### 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 Währingerbahnhof" enden, ist der Triebfahrzeugführer zu verständigen.

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

Ein- und ausfahrende Züge werden als Fahrten ohne Verschubleiter bzw. als "Verschub ohne Verschubmannschaft" durchgeführt.

Siehe Anlage 3, Auszug aus der BV Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH § 30, Pkt. 8; Sinngemäß gleichlautend dem Kapitel 14, Abs. 11 des Tzfz-Heftes „Betrieb“ der WKO.

<b>Anschluss 1 bis 5</b>	<b>Weiche/Gleis</b>	<b>Ende Zugfahrt – Signal (Einfahrt AB)</b>	<b>Beginn Zugfahrt – Signal (Ausfahrt AB)</b>
<b>1a</b>	W203/Gl. 393/Gl. 3911	S39111 (AB)	Sch393 (ÖBB)
<b>1b</b>	W206/207 (W4212) /Gl. 3599	nur Verschubfahrten! (nur Dieseltraktion!)	Sch S5021 (AB) Sch S5312 (AB) (nur Verschubfahrten!) (nur Dieseltraktion!)
<b>1c</b>	W209/208 (W4213) /Gl. 3599	S35991 (AB) (nur Dieseltraktion!)	Sch S5991 (AB) (nur Dieseltraktion!)
<b>2</b>	DKW26/27/Gl. 3921	S39213 (AB)	Sch124R (ÖBB)
<b>3</b>	W4/DKW5/6/Gl. 3931	S39311 (AB)	SH66/VH66 (ÖBB)

### 2. Prüfeinrichtungen

#### Punktförmige Zug-Beeinflussung (PZB-Prüfmagnete 2000Hz) auf der AB voestalpine Stahl:

Eine PZB-Prüfeinrichtung befindet sich nördlich im Bereich der „Gleisgruppe Währinger-Bf“ zwischen den Weichen W1431 und W1432 für beide Fahrtrichtungen auf Gleis 1404.

Die AB-Einfahrten sind mit 2000Hz Magneten ausgerüstet. (Signale S39111; S35991; S39213 und S39311; siehe dazu auch Pkt. II., Allgemeines)

### **3. Zugbildung**

Die Sicherung des Wagenzuges bei der Bremsprobe erfolgt durch die an der Bremsprobe beteiligten Mitarbeiter (z. B. Wgm, Tzf).

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

Triebfahrzeugführer melden die Abfahrbereitschaft über GSM-R mit Kurzwahl 1777

### 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 Stww zu übermitteln.

# Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument Anschlussbahn 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 - VLTB	07.02.2012	Dauernd	Günther 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 - VLTB	07.02.2012	Dauernd	Günther 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 - VLTB	07.02.2012	Dauernd	Günther 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 - VLTB LogServ - VLSI	07.02.2012	Dauernd	Günther Bauer

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 - VLTB LogServ - VLSI	07.02.2012	Dauernd	Günther Bauer
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 - VLTB	07.02.2012	Dauernd	Günther 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 - VLTB	07.02.2012	Dauernd	Günther 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 – VLSI EVU	07.02.2012	Dauernd	Günther Bauer

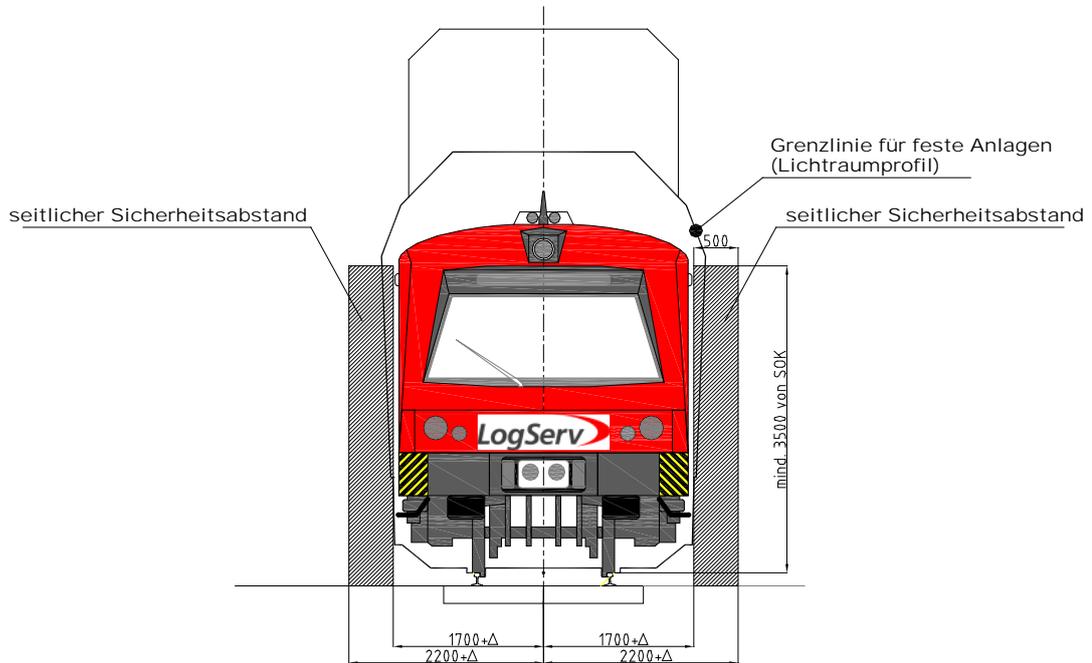
Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments konnten keine weiteren Gefahren erkannt werden.

Themen mit erforderlichen Maßnahmen wurden in Zusammenarbeit mit folgenden Teilnehmern beraten:

Datum	Dienststelle/Betrieb	Name
07.02.2012	Evaluierungsbeauftragter	Michael Praus
07.02.2012	AB-Betriebsleitung 1. BL Stellvertreter 2. BL Stellvertreter	Markus Schinko Josef Kerschbaummayr Enrico Albrecht
07.02.2012	Bescheidverwaltung	Günther Bauer
07.02.2012	Sicherheitsfachkraft	Michael Praus
07.02.2012	Belegschaftsvertretung Betriebsrat	Friedrich Hauser
07.02.2012	Arbeitsmedizin	Dr. Wolfgang Andlinger

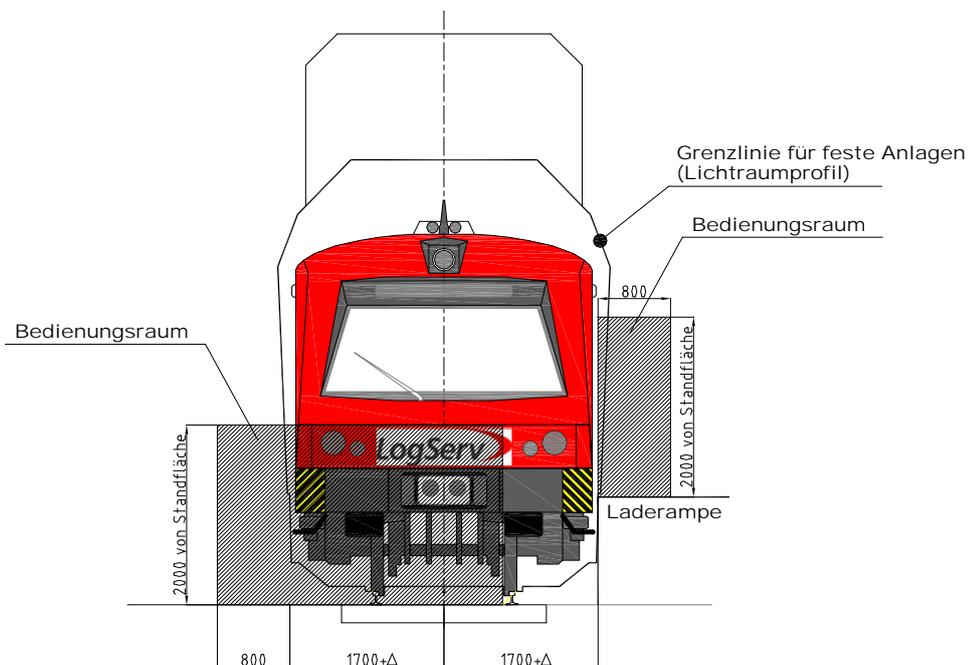
## Seitlicher Sicherheitsabstand und Bedienungsraum

### Seitlicher Sicherheitsabstand



Maße in mm

### Bedienungsraum



Maße in mm

## Auszug aus der „Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine“

Dieser Auszug enthält jene Punkte der „Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH“, welche von den Bestimmungen des Tzfz-Heftes der WKO, Fachverband Schienenbahnen, 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 der Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH. 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 können durch Dienstanweisungen konkretisiert werden. 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 Kenntnisnahme ist nachweislich 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 Betriebes auf der AB zuständig und in dieser Eigenschaft Vorgesetzter aller anderen Bediensteten ist.
19. Als **Funklokführer (Fif)** werden die Triebfahrzeugführer von mit Funkfernsteuerung betriebenen Triebfahrzeugen verstanden.
46. **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, soweit sie Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs haben können.

#### § 4 Beauftragte Bedienstete

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

#### § 6 Einsatz und Verhalten der Betriebsbediensteten

5. Für die Tätigkeit als Betriebsbediensteter muss die Verwendbarkeit erworben werden. Die Dauer der erforderlichen Einschulung wird nach den Erfordernissen der betreffenden Arbeitsstelle festgelegt. Die Verwendbarkeit geht verloren, wenn der Betriebsbedienstete ein Jahr lang auf der betreffenden Arbeitsstelle bzw. in der betreffenden Funktion nicht Dienst versehen hat.
6. Sämtliche Betriebsbedienstete müssen die für die jeweilige Verwendung erforderlichen Betriebsvorschriften und Dienstanweisungen beachten, welche ihnen vom Eisenbahnunternehmen vollständig für ihre jeweiligen Verwendungsbereiche mit einer entsprechenden Unterweisung (*Bedienungsanweisung*) zur Verfügung gestellt werden.
7. Darüber hinaus haben Betriebsbedienstete die ihnen persönlich zugeteilten Betriebsvorschriften und Dienstanweisungen durch Einarbeitung der hiezu ergangenen Änderungen zu berichtigen und zu ergänzen.

#### § 30 Betriebsbedienstete beim Verschub

1. Tfzf, VL und Ve müssen die jeweils erforderliche Ortskenntnis haben. Die Bestimmungen in Zusammenhang mit Ortskenntnis sind in der Richtlinie für den Erwerb der Ortskenntnis auf der Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH enthalten.
2. Der VL ist zuständig für die Verschubabwicklung und ist in eisenbahnbetrieblicher Hinsicht Vorgesetzter aller anderen Betriebsbediensteten der Verschubmannschaft (Tfzf, Ve).
3. Beim Verschub mit funkferngesteuerten Triebfahrzeugen hat der Tfzf (Flf) die Aufgaben des VL zu übernehmen.
4. Der VL muss über alle örtlichen Besonderheiten, die nicht in den BSB enthalten sind, sowie über Abweichungen im Schaltzustand der Oberleitung verständigt werden. Die Verständigung erfolgt durch das Personal-Intranet bzw. mündlich oder fernmündlich durch bestimmte Betriebsbedienstete (z. B. M-WB, Stww, Dispo WB). Der VL gibt die Verständigungen im erforderlichen Umfang an den Tfzf bzw. die Ve weiter.
8. Ohne VL (Ve) dürfen folgende Verschubfahrten durchgeführt werden:
  - Verschubfahrten mit dem Tfz alleine,
  - gezogene Verschubfahrten.

Bei diesen Verschubfahrten hat der Tfzf die Aufgaben des VL im erforderlichen Umfang zu übernehmen.

*"Verschubfahrten ohne VL" entsprechen dem "Verschub ohne Verschubmannschaft" des Tfzf-Heftes „Betrieb“ der WKO, Kapitel 14, Abs. 11 [bzw. DV V3; §14 (11)].*

#### § 38 Verschubdurchführung

1. Beim Verschub wird grundsätzlich auf Sicht gefahren [*ausgenommen §62 (8)*]. 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 auf der AB darf unter Beachtung der Ausnahmen 30km/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 (Ausnahmen siehe Pkt. VIII, „Zulässige Geschwindigkeit“, Seite 10).

### **§ 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 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 Sonderfahrten ist vom Betriebsleiter eine „Dienstanweisung“ zu erstellen, in die aufzunehmen ist:
  - a) Veranstalter,
  - b) Beauftragter Betriebsbediensteter und Begleitpersonal,
  - c) Reihung der Fahrzeuge,
  - d) Fahrzeiten,
  - e) Verschubwege (Fahrtrouten),
  - f) Geschwindigkeit,
  - g) besondere Sicherheitsmaßnahmen.
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 geregelt. Vom vorgeschriebenen Fahrweg darf nur in Ausnahmefällen mit Zustimmung der zuständigen Stelle (BL bzw. von ihm Beauftragte) abgewichen werden.
5. Sonderfahrten sind möglichst gezogen durchzuführen. Alle Fahrzeuge sind an die durchgehende Bremse anzuschließen.
6. An den Ein- und Ausstiegstellen 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 Verschubdurchführung in Bereichen von Stellwerken**

1. In Bereichen von Stellwerken, die von Stww bedient werden, darf kein Verschub ohne Zustimmung durch den Stww durchgeführt werden. Bereiche mit Stellwerken sind in den BSB angeführt (Anm.: Die von EVU's befahrenen Übergabebereiche liegen alle im Bereich von Stellwerken). Der VL verständigt sich mit dem Stww über die bevorstehenden Verschubfahrten.
2. Der Stww gibt in seinem Bereich die Zustimmung zur Verschubfahrt in jedem einzelnen Fall an den VL.
3. Werden dem VL Verschubwege bekannt gegeben, sind diese zwingend einzuhalten. Fahrtänderungen sind zwischen den beteiligten Betriebsbediensteten zu vereinbaren. Sind für den Verschub gültige Signale untauglich, müssen Verschubleiter, Tfzf und Mitarbeiter an der Spitze hiervon verständigt werden:

## Anlage 3

Bei fmdl bzw. mdl Verständigung gilt der Wortlaut:

..... Signal untauglich. Vorbeifahrt erlaubt!

Nach dem angeordneten Anhalten eines Verschubteiles 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 Verschub Halt gebietenden Signal (Ausnahmen siehe BSB). Eine Umkehr der Fahrtrichtung ist nur nach neuerlicher Zustimmung zulässig. Erforderlichenfalls grenzt der Stww den Verschubweg ein.
6. Die Zustimmung zur Fahrt wird erteilt:
  - a) mdl (fmdl). Die Stelle bis zu der gefahren werden darf, muss angegeben werden – der VL verständigt hievon den Mitarbeiter an der Spitze;
  - b) durch Signal – Verschubverbot aufgehoben – oder Signal – Fahrverbot aufgehoben – (bei Schutzsignal ohne mittig lotrechten weißen Streifen) –, wenn sich zwischen Verschubteil und Signal keine Weiche, Gleiskreuzung oder Sperrschuh befindet.

*Für "Wenderverschubfahrten", das sind Sägezahnbewegungen aus einem Gleis bis über eine Weiche und zurück in ein anderes Gleis, kann die Zustimmung zur Fahrtrichtungsänderung durch den Wenderverschubanzeiger gegeben werden (siehe § 102, Pkt. 5).*

7. Nähern sich mehrere Verschubteile einem Signal hintereinander bzw. stehen mehrere Verschubteile vor einem Signal, so gilt die Zustimmung nur für den jeweils vordersten Verschubteil.
8. Zur Beschleunigung des Verschubablaufes kann der Stww für seinen Bereich – neben der Zustimmung zur Verschubfahrt – dem Verschubleiter eine verbindliche Verschubwegfreimeldung (beinhaltet auch die Signalfreistellung, *ausgenommen Kontrollsignale*), mdl/fmdl geben:

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

*Das Aufleuchten des Verschubwegfreimeldeanzeigers ersetzt die mdl/fmdl Verständigung.*

*Im freigemeldeten Bereich, ausgenommen die Annäherung an technisch gesicherte EÜ/EK unmittelbar vor Kontrollsignalen, muss nicht auf Sicht gefahren werden; diesfalls kann die erlaubte Höchstgeschwindigkeit angestrebt werden. Der VL verständigt die beteiligten Mitarbeiter über die verbindliche Verschubwegfreimeldung.*

*Kontrollsignale dienen werksintern vor techn. gesicherten EÜ/EK zur Funktionsüberwachung.*

*Die "Verschubwegfreimeldung" kann auch durch den Verschubwegfreimeldeanzeiger gegeben werden. (siehe § 102, Pkt.6)*

*Siehe Tzf-Heft „Betrieb“ der WKO, Kapitel 14, Abs. 7 [bzw. DV V3; §14 (7)].*

### § 64 Elektrisch ortsbediente Weichen (EOW)

1. Elektrisch ortsbediente Weichen sind Weichen mit elektrischem Antrieb. Bei Fahrt nach der Spitze erfolgt die Umstellung grundsätzlich selbsttätig (Ausnahmen siehe BSB), bei Fahrt gegen die Spitze ist die Weiche entweder mittels Hebelstators von der Spitze des Verschubteiles aus oder mittels Schlagtaste am Weichensignal zu bedienen.
2. Vor dem Befahren ist auf den Umstellvorgang und das Erreichen der Endlage am Weichenlagemelder besonders zu achten. Erreicht die EOW keine Endlage, ist vor den Weichenzungen anzuhalten, um eine Entgleisung bzw. ein Auffahren der Weichen zu vermeiden.
3. Bezüglich Befahren von EOW nach Weichenstörungen und Auffahren siehe Bedienungsanweisungen.
4. bleibt frei

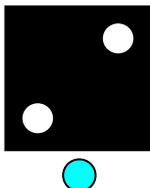
**§ 102 Ortsfeste Signale zur Regelung der Vershubfahrten**

1. Ortsfeste Signale zur Regelung der Vershubfahrten stehen grundsätzlich rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis (Abweichungen siehe BSB). Wird von einer grundsätzlichen Aufstellungsseite abgewichen, ist dies durch eine gesonderte Signalstandortbestimmung festzulegen, wobei auch die Notwendigkeit eines Signalhinweises und eines Richtungspfeils festgelegt wird. Sie tragen auf dem Mast bzw. Signalschild die Bezeichnung lt. Lageplan. Wenn sie ausnahmsweise für mehrere Gleise gültig sind, sind Vershubsignale mit einem Vershubsignalzusatz versehen.

5. Wendevershubanzeiger (AWV)

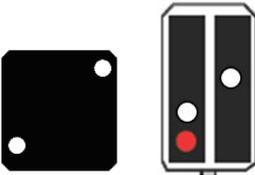
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Signal</b> – Wendevershub- anzeiger –	Zwei gelbe Lichter schräg nach rechts steigend in einem gelben, dreieckigen Rahmen auf schwarzem Signalschild. 	Zustimmung zum Fahrtrichtungswechsel	Der Anzeiger gilt nur, wenn damit ein Fahrtrichtungswechsel verbunden ist. Das bedeutet, dass in allen anderen Fällen die Vorbeifahrt an einem erloschenen Wendevershubanzeiger erlaubt ist.
<b>Signal</b> – Orientierungs- anzeiger –	Eine rechteckige schwarze Tafel mit gelb-schwarzem Rand und einem gelben Licht. Rückansicht 	Das Signal kennzeichnet jenen Wendevershubanzeiger, an dem der Fahrtrichtungswechsel erfolgt.	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. Vershubwegfreimeldeanzeiger (AVF)

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

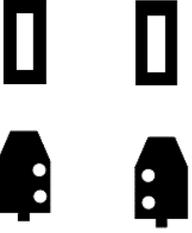
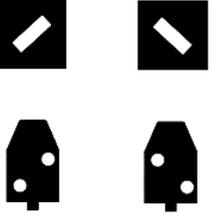
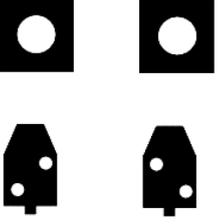
## Anlage 3

### 7. Vershubsignal

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Signal</b> – Vershubverbot –	Zwei weiße Lichter waagrecht nebeneinander  	Das Signal zeigt an, dass über den Standort des Vershubsignals hinaus nicht verschoben werden darf.	Vershubsignale können auch in niedriger Ausführung errichtet sein. (z. B. V086R auf GI.3921; ÖBB-Anschluss 2)
<b>Signal</b> – Vershubverbot aufgehoben –	Zwei weiße Lichter schräg nach rechts steigend  	Das Signal zeigt die Zustimmung für eine Vershubfahrt an. Befindet sich das Vershubsignal im Signalschild eines Schutzsignals, hebt das Signal – Vershubverbot aufgehoben – das Signal – Fahrverbot – eines solchen Signals auf. Zustimmung zur Fahrt für Vershubfahrten.	Das Signal – Vershubverbot aufgehoben – im Signalschild des Schutzsignals verweist auch darauf, dass eine ankommende Zugfahrt automatisch in eine Vershubfahrt übergeht.
<b>Signal</b> – Vershubsignal-zusatz –	Ein rückstrahlendes weißes Dreieck am Vershubsignal  	Das Signal zeigt an, dass – unabhängig von der Stellung des Vershubsignals – über die in der BSB bezeichnete Stelle (Grenzmarke, Weichenspitze) hinaus nicht verschoben werden darf.	Vershubsignal ist für mehrere Gleise gültig.

### § 104 Weichensignale

1. Weichensignale für einfache gerade Weichen und Kreuzungsweichen, sowie einfache Innenbogen- und Innenbogenkreuzungsweichen

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Signal</b> <b>- Gerade -</b>	Formsignal: Ein weißes Rechteck auf schwarzem Grund Lichtsignal: Zwei weiße Lichter lotrecht untereinander  	Weiche steht in die Gerade.	Das Signal wird für die Fahrt gegen und nach der Spitze verwendet.
<b>Signal</b> <b>- In die Ablenkung -</b>	Formsignal: Ein weißer Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach rechts oder links aufwärts Lichtsignal: Zwei weiße Lichter zeigen entsprechend der Ablenkung schräg nach rechts oder links aufwärts  	Weiche steht in die Ablenkung nach rechts bzw. links.	Das Signal wird für die Fahrt gegen die Spitze verwendet.
<b>Signal</b> <b>- Aus der Ablenkung -</b>	Formsignal: Eine weiße Kreisfläche auf schwarzem Grund Lichtsignal: Zwei weiße Lichter zeigen entsprechend der Ablenkung schräg nach rechts oder links abwärts  	Weiche steht aus der Ablenkung	Das Signal wird für die Fahrt nach der Spitze verwendet.

## Anlage 3

### 4. Zusatzsignale für EOW

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Signal - Umstellvorgang -</b>	Lichtsignal: Weißes Blinklicht im Weichensignalbild oder ein weißes Blinklicht  	Die EOW wird umgestellt bzw. hat keine Endstellung erreicht	
<b>Signal - Weiche verschlossen -</b>	Lichtsignal: Ein gelbes Licht über dem Weichensignalbild  	Weiche wurde für das Befahren selbsttätig verschlossen	Das Signal zeigt an, dass die Weiche besetzt gemeldet und gegen Umstellen verschlossen wurde
<b>Signal - Hilfsschalter- betätigung -</b>	Ein gelbes Blinklicht über dem Weichensignalbild  	Der Hilfsschalter an der Weiche wurde betätigt oder die Weiche wurde umgekurbelt.	<u>Anm.:</u> Gestörter Achszähler. Die Bedienungsanweisung für EOW ist zu beachten.

### § 108 Sonstige Signale

#### 3. Geschwindigkeitstafeln

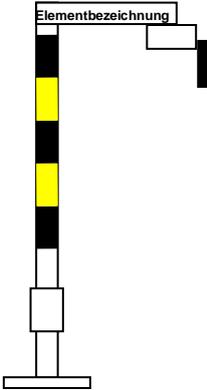
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Signal</b> – Geschwindigkeitstafel –	Eine auf der Spitze stehende, dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzer Kennziffer  	Die Kennziffer gibt die ab der Tafel zulässige Höchstgeschwindigkeit an.	Die Geschwindigkeitstafel kann in hoher und niederer Ausführung hergestellt werden.  Kommt es bei der Aufstellung des Signals zu Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes, kann die Spitze des Signalschildes auch nach oben gerichtet sein.
<b>Signal</b> – Geschwindigkeitstafel Ende –	Eine auf der Spitze stehende, dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und durchgestrichener schwarzer Kennziffer  	Ende der langsam zu befahrenden Stelle	Die Geschwindigkeitstafel Ende kann in hoher und niederer Ausführung hergestellt werden.  Kommt es bei der Aufstellung des Signals zu Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes, kann die Spitze des Signalschildes auch nach oben gerichtet sein.
<b>Signal</b> – Geschwindigkeitstafel Schaltstrecke –	Eine auf der Spitze stehende, dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzer Kennziffer und Zusatztafel mit Aufschrift „Schaltstrecke“	Die angezeigte Geschwindigkeit darf ab der Tafel innerhalb der Schaltstrecke nicht überschritten werden. Die Geschwindigkeitseinschränkung gilt nur bis zum Erreichen der geschalteten Einrichtung (z. B. EKSA, Gleistor).	Die Geschwindigkeitstafel Schaltstrecke kann in hoher und niederer Ausführung hergestellt werden.  Kommt es bei der Aufstellung des Signals zu Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes, kann die Spitze des Signalschildes auch nach oben gerichtet sein.

## Anlage 3

### 4. Langsamfahrsignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Signal</b> – Langsamfahr- signal Anfang –	Eine auf der Spitze stehende, dreieckige gelbe Tafel mit schwarzem Rand und schwarzer Kennziffer  	Die Kennziffer gibt die ab der Tafel vorüber- gehend zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich des Gleises an.  Das Signal ist rechts neben dem zugehörigen Gleis aufgestellt.	Das Lf-Signal Anfang kann in hoher und niederer Ausführung hergestellt werden.  Kommt es bei der Aufstellung des Signals zu Einschränkungen des seitlichen Sicherheits- abstandes, kann die Spitze des Signalschildes auch nach oben gerichtet sein.
<b>Signal</b> – Langsamfahr- signal Ende –	Eine auf der Spitze stehende, dreieckige gelbe Tafel mit schwarzem Rand und durchgestrichener schwarzer Kennziffer  	Das Signal kennzeichnet das Ende, der aufgrund von Arbeiten langsam zu befahrenden Stelle.  Das Signal ist links neben dem zugehörigen Gleis aufgestellt.	Das Lf-Signal Ende kann in hoher und niederer Ausführung hergestellt werden.  Kommt es bei der Aufstellung des Signals zu Einschränkungen des seitlichen Sicherheits- abstandes, kann die Spitze des Signalschildes auch nach oben gerichtet sein.

### 6. Hebeltaster

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Hebeltaster (HT) für            Weichen, Tore und            andere            Einrichtungen</b>	Ein HT mit waagrechter schwarz-gelber Markierung  	Der gekennzeichnete HT ist für die Umstellung von Weichen, Öffnung von Toren oder Betätigungen anderer Einrichtungen vorgesehen.	Mit Betätigung des HT werden jene am waagrechten Ausleger bezeichneten Weichen bzw. Weichengruppen, Tore oder andere Einrichtungen geschaltet.

## Schematischer Lageplan Währingerbahnhof

(„Nordkopf“ – Teil 1)

ÖBB Anschluss I

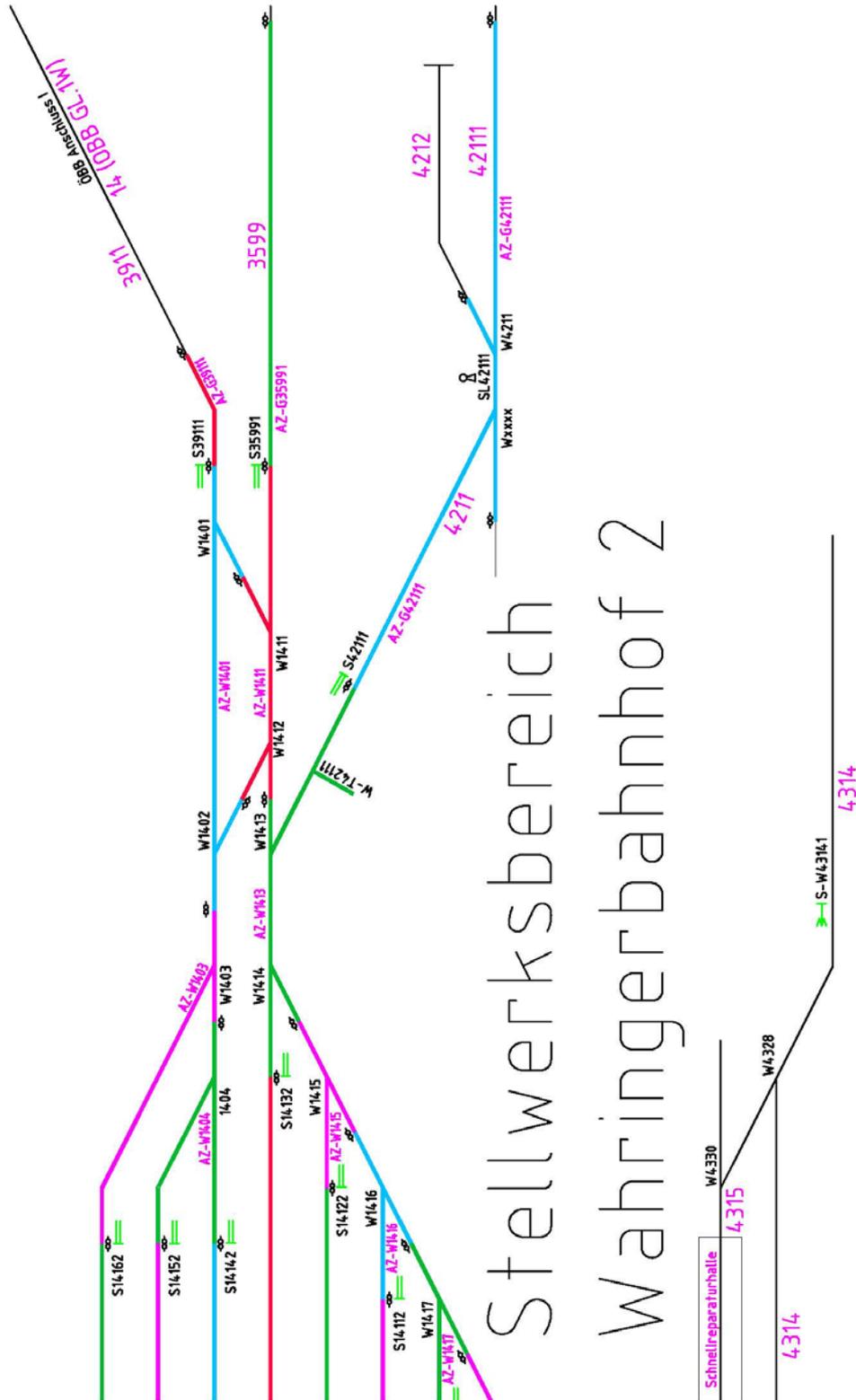


Abb. 1 von 4

Wahringer-Bf („Nordkopf“ – Teil 2)

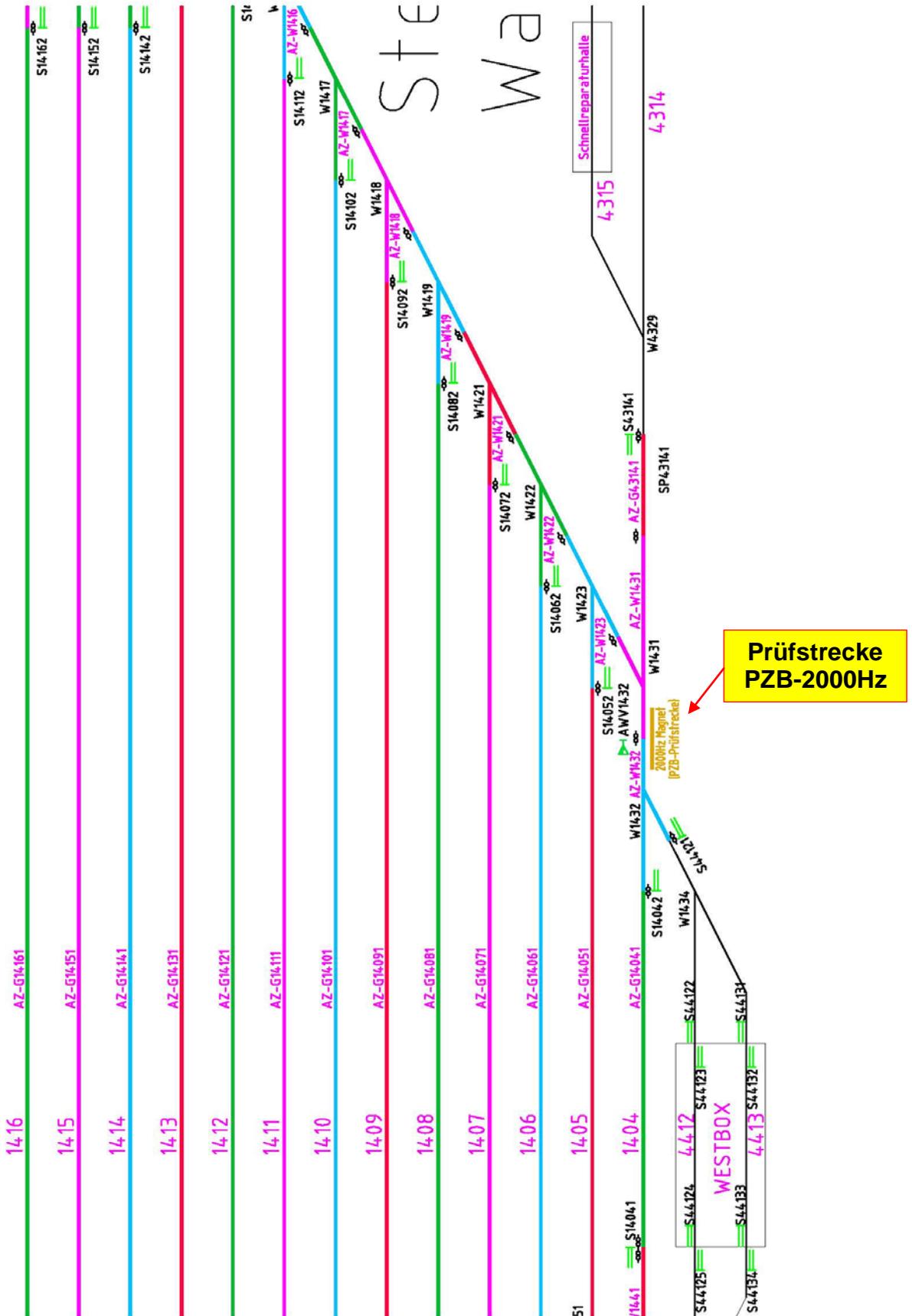


Abb. 2 von 4

Wahringer-Bf („Südkopf“)

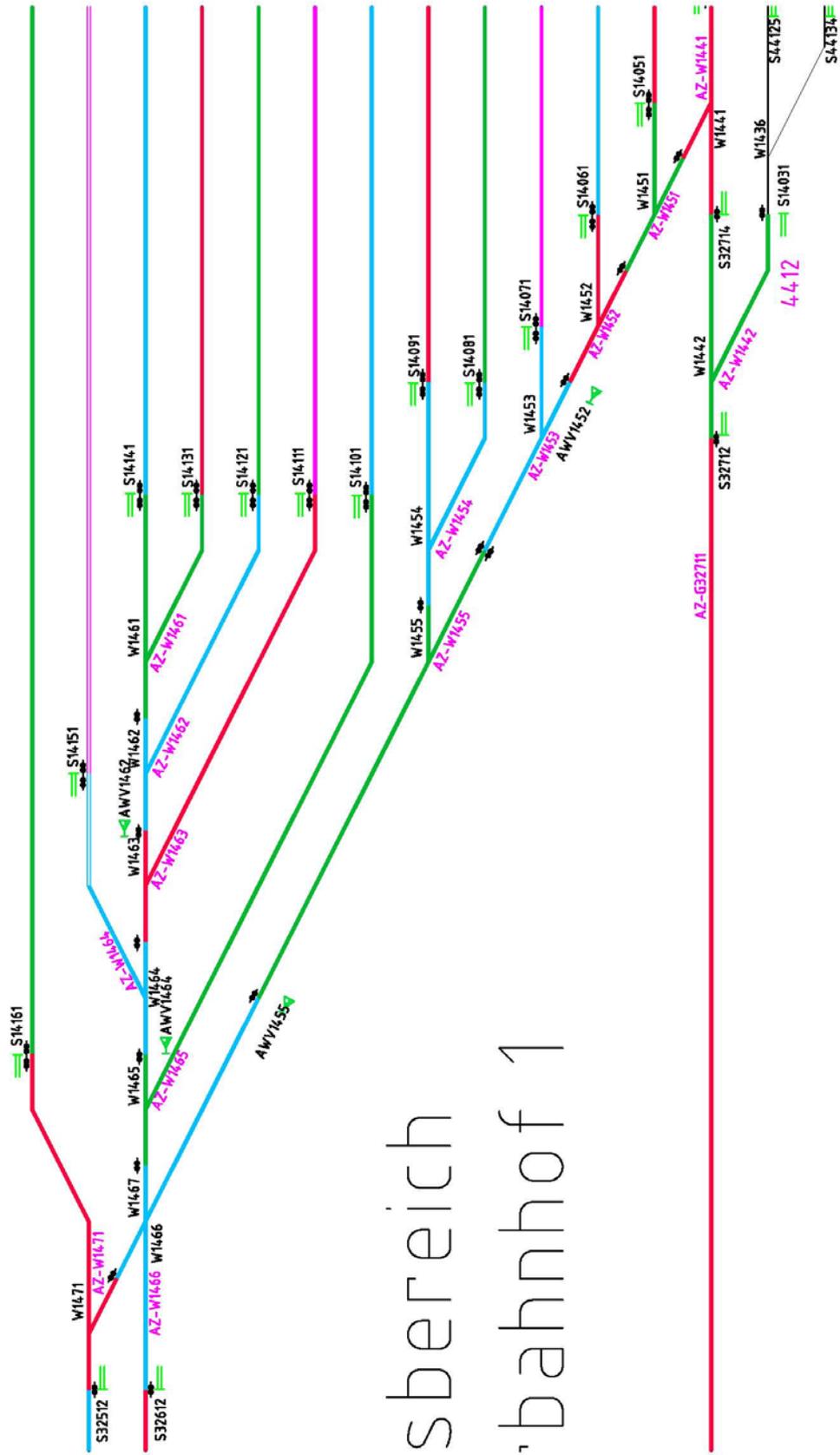


Abb. 3 von 4

**Anlage 4**

Verbindungsgleise „Wahringer-Bf“ – „Mühlbach-Bf“

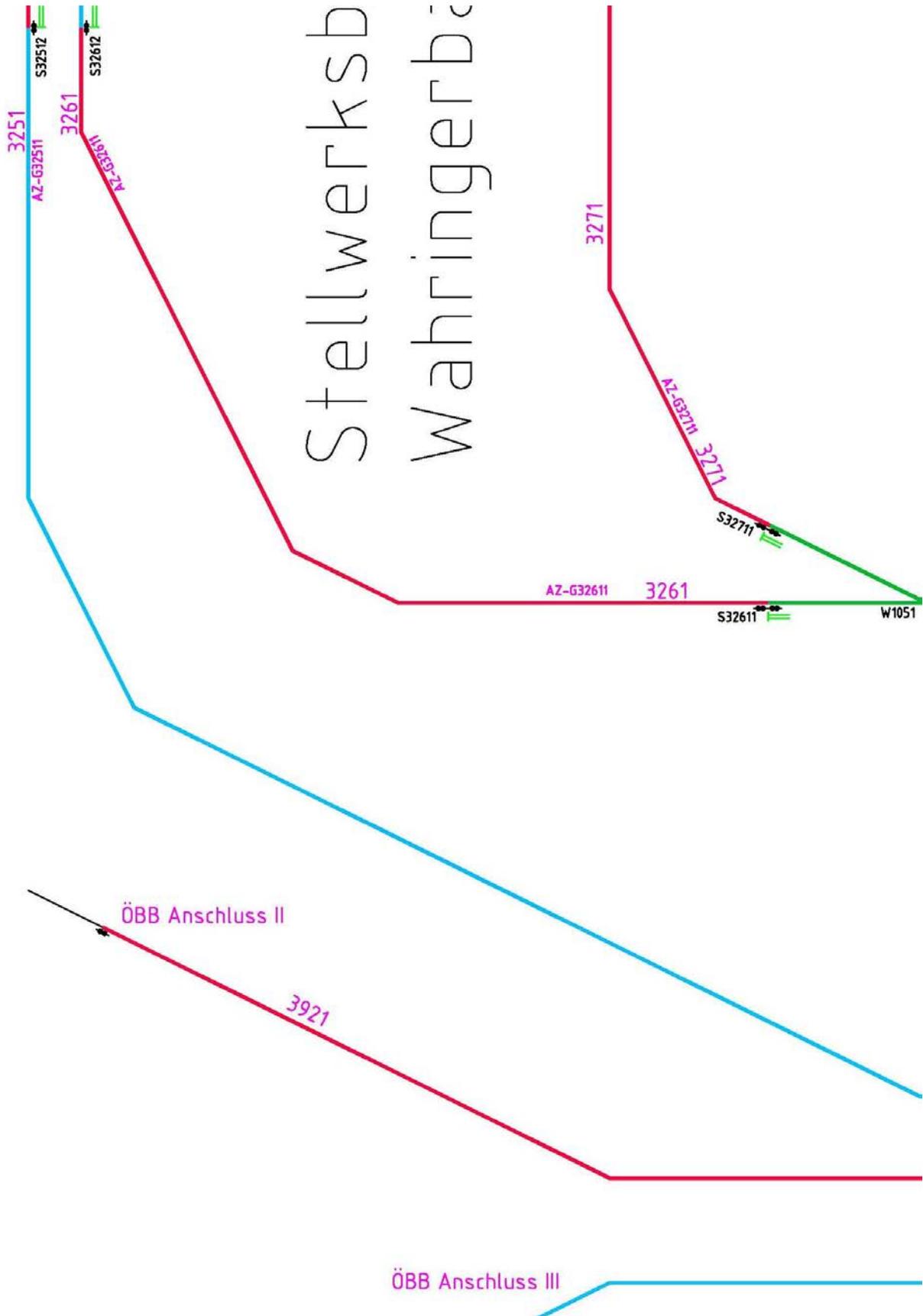


Abb. 4 von 4



Anlage 4

Mühlbach-Bf („Westkopf“ – Teil 2)

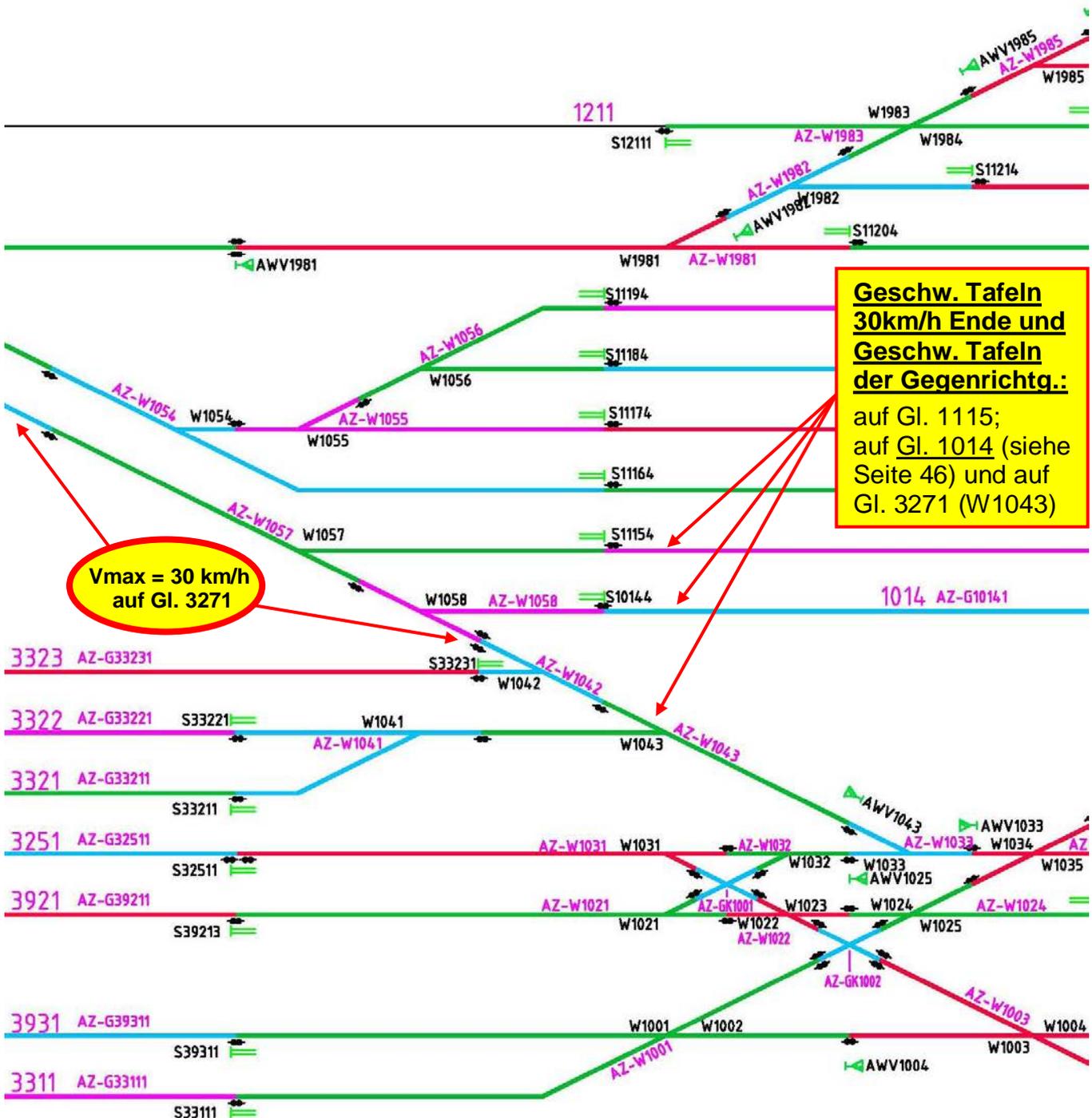


Abb. 2 von 4

Anlage 4

Mühlbach-Bf („Westkopf“ – Teil 3)

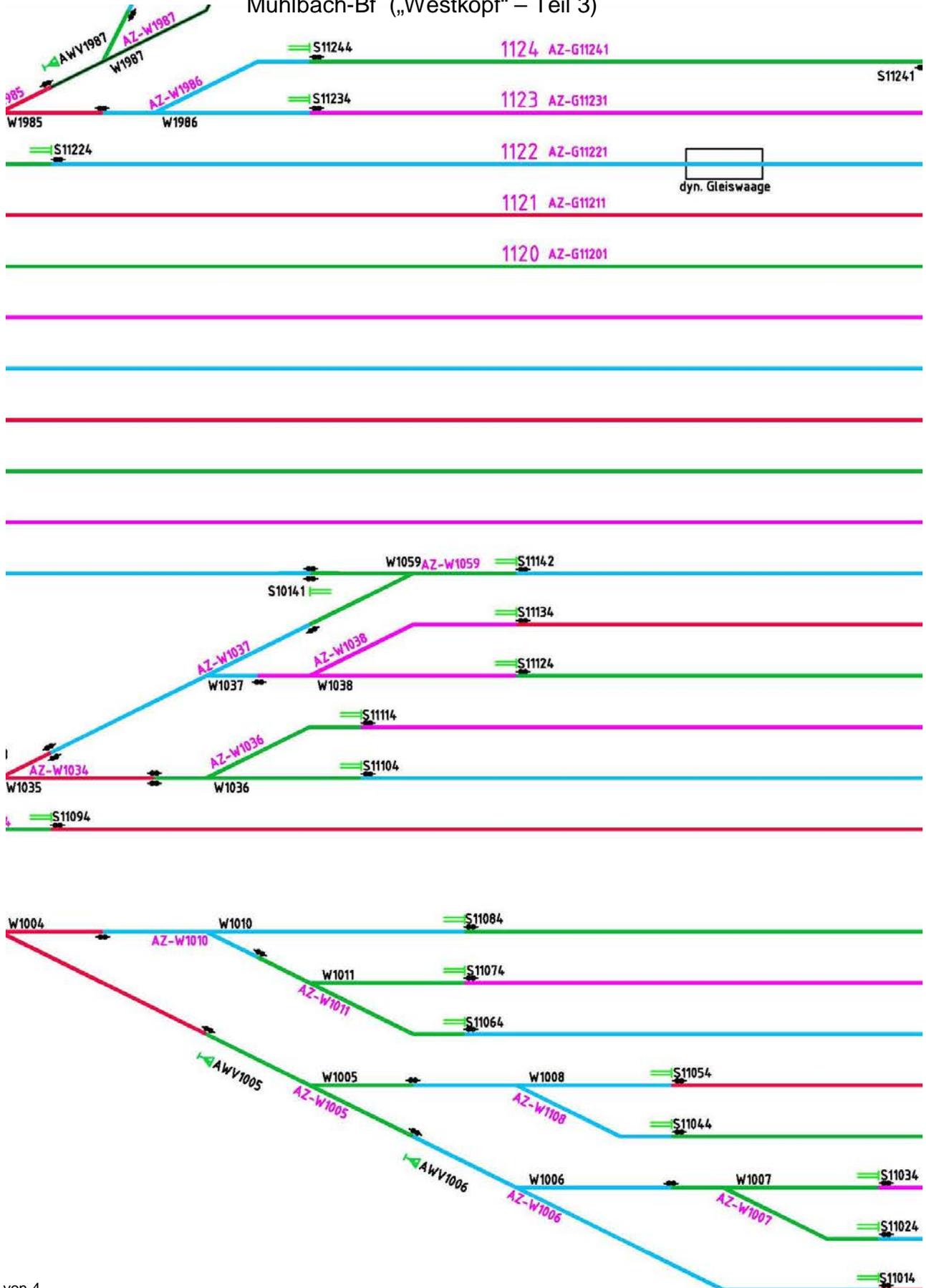


Abb. 3 von 4

# Anlage 4

## Mühlbach-Bf (Teil „West-/Ostkopf“)

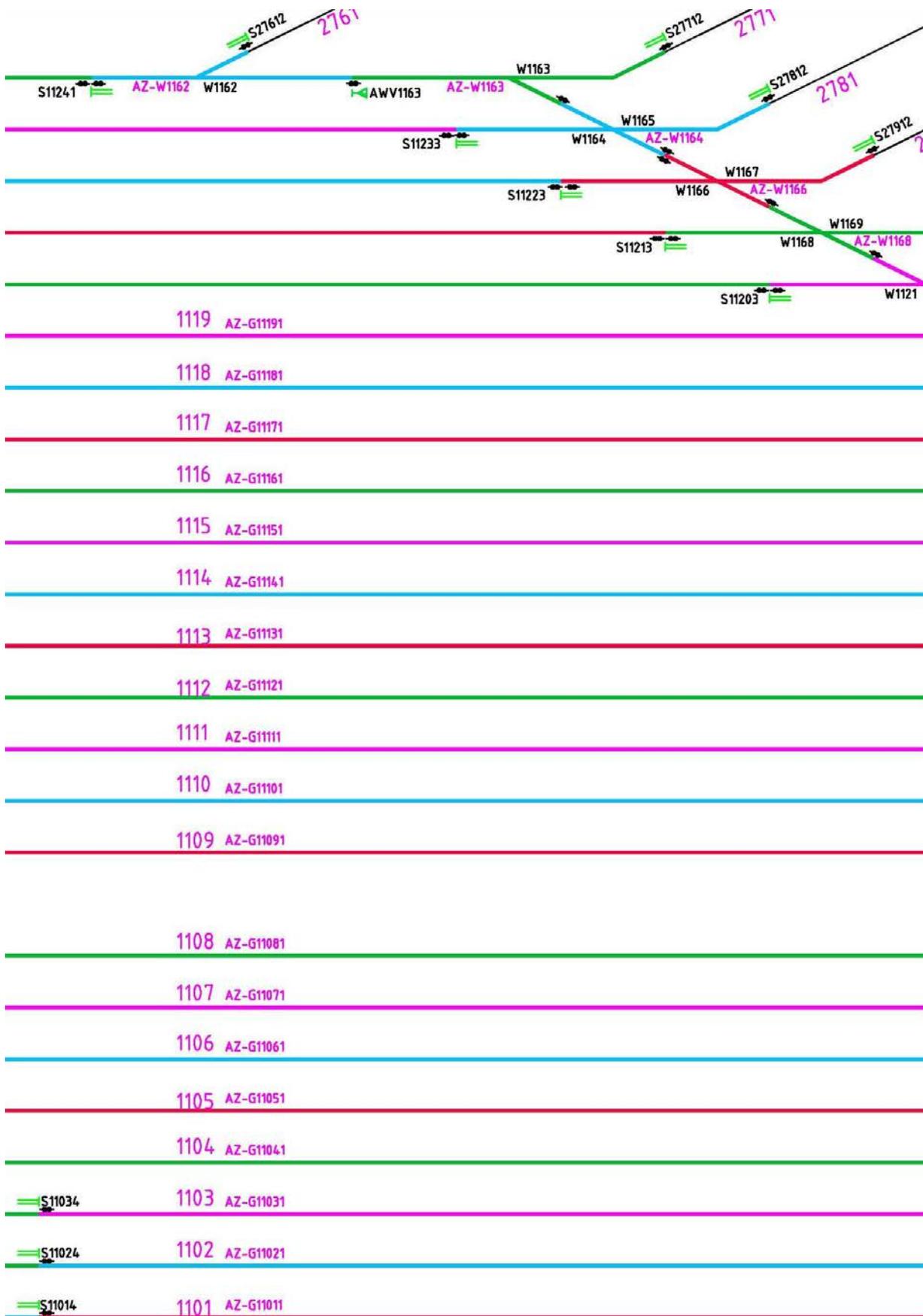


Abb. 4 von 4

Anlage 4



Links Ebelsbergerstützen u. ÖBB-Anschluss 3 (GI.3931); mittig ÖBB-Anschluss 2 (GI.3921); Mitte rechts GI.3251 Ri Wa-Bf

Anlage 4



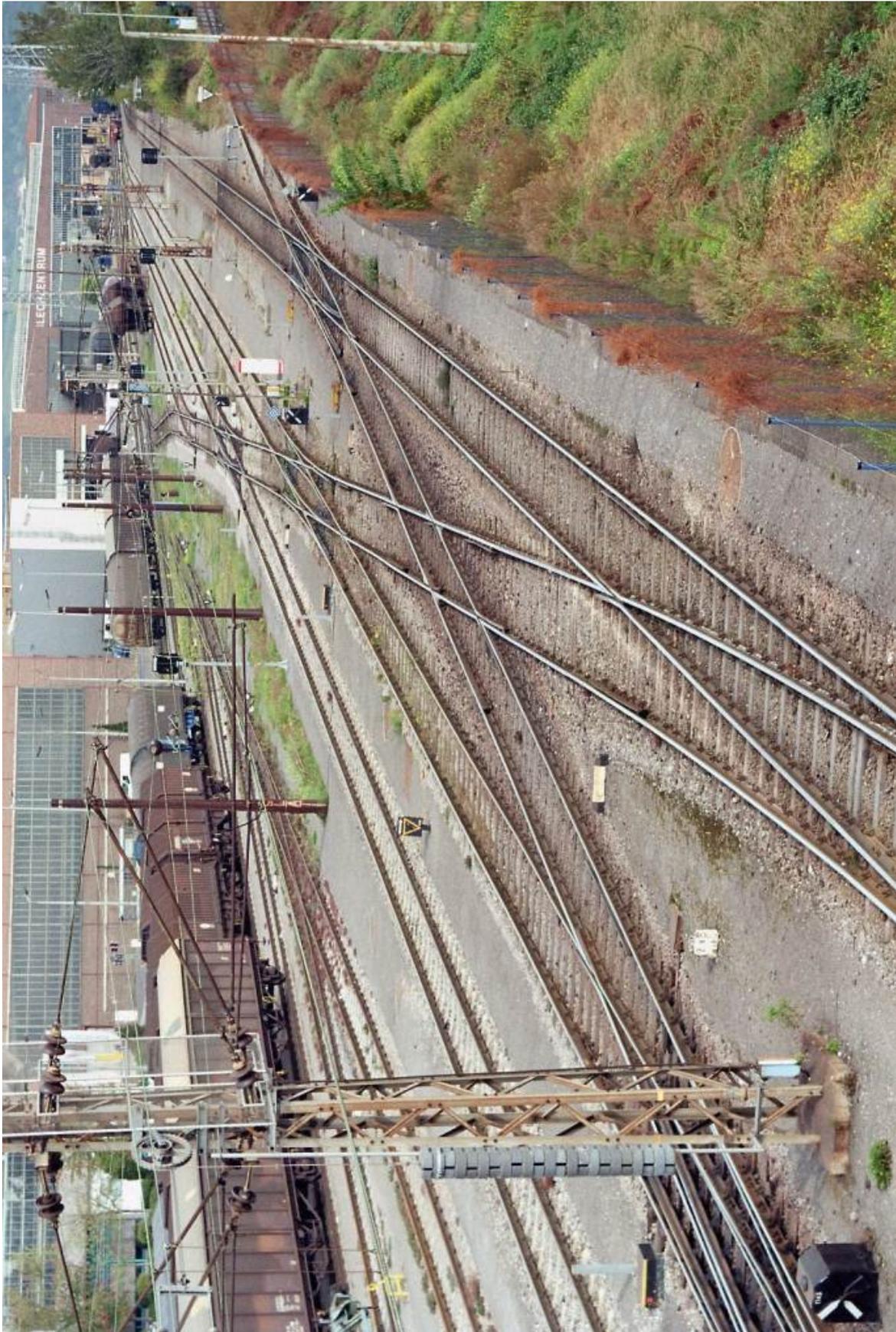
Mü-Bf, Westkopf (Standort eh. Stw2)

Anlage 4



Mü-Bf, Ostkopf (Standort eh. Stw1)

Anlage 4



Oberleitungsende GI.3561 u. 3571 – E-Triebfahrzeugwende (Standort eh. Stw1)

Anlage 5

Übersicht über zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung mit 30 km/h

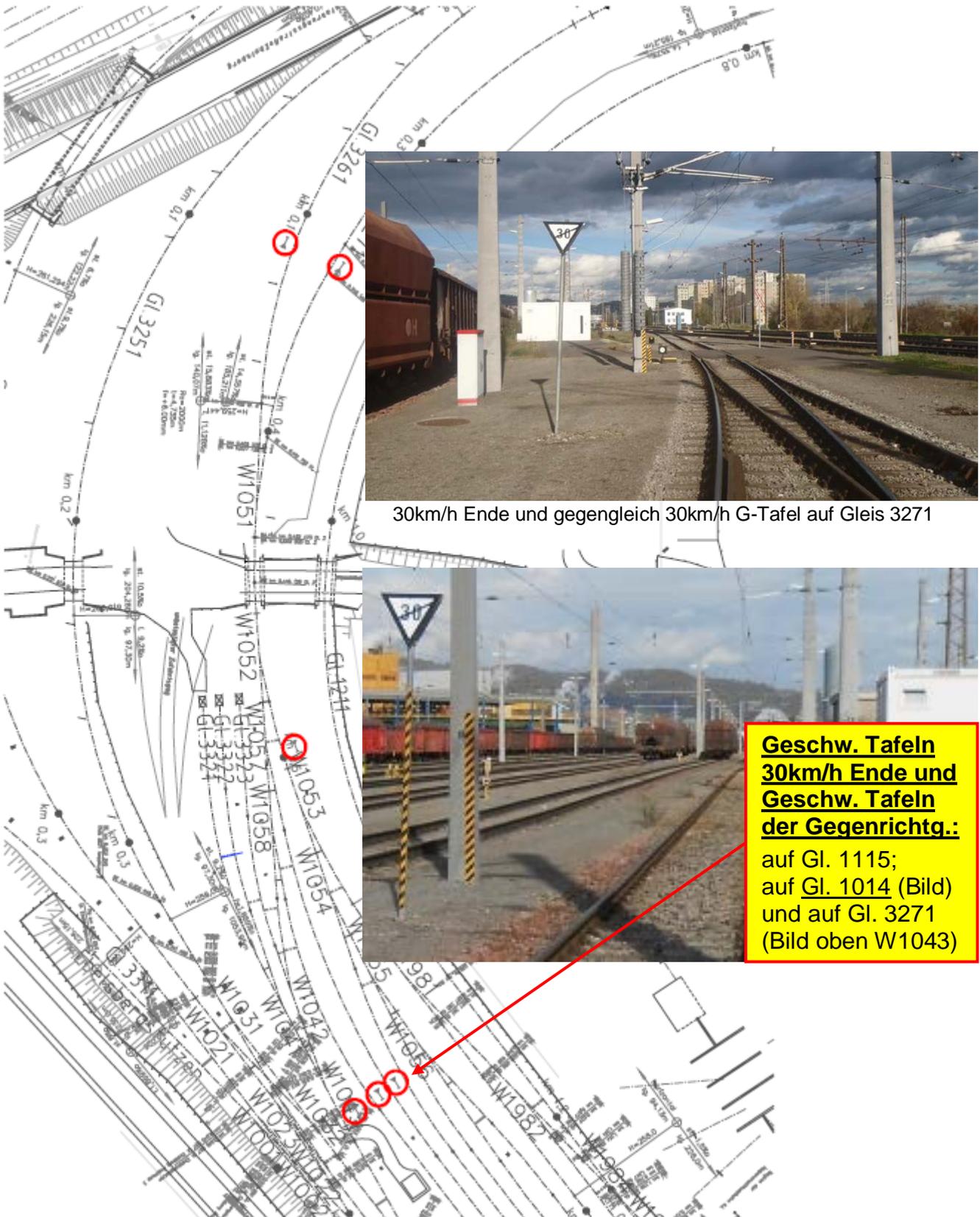


Abb. 1 von 1

Anlage 5



Lokabstellgl. 3321, 3322 u. 3323; stationäre Geschw-Tafeln 30 km/h (links GI-3271; GI-1014 rechts)

## **Anhang 1 zur Erstellungsvorlage für die Bedienungsanweisung Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH (nur bei Bedarf)**

**Fahrten im Bereich der WESTbox  
(Wartungshalle 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.logserv.at](http://www.logserv.at)

**Inhaltsverzeichnis**

- I. Ansprechpersonen
- II. Wirkungsbereich der Regelungen dieses Anhangs
- III. Verkehrszulässigkeit im Bereich der WESTbox
- IV. Gleisanlagen
- V. Sicherungsanlagen, Signale und Kennzeichnungen
- VI. Bestimmungen für Verschubfahrten im Bereich der WESTbox
- VII. Zugang/Kfz-Zufahrt zur Wartungshalle WESTbox
- VIII. Einbauten im Bedienungsraum und im seitlichen Sicherheitsabstand
- IX. Vorfälle

**Anlagen**

- Anlage 1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente
- Anlage 2 Lageplan

**Abkürzungen**

LogServ	Logistik Service GmbH
WESTbox	Bezeichnung der Wartungshalle (WESTbahn Management GmbH)
AB	Anschlussbahn
BL	Betriebsleiter
BL-Stv	Betriebsleiter-Stellvertreter
BR	Baureihe
EOW	Elektrisch ortsbediente Weiche
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen (ÖBB und Private)
KennV	Kennzeichnungs-Verordnung (Arbeitssicherheit)
M-WB	Meister Werksbahn – Schichtmeister Bahn (ehem. Transportlenker)
SFK	Sicherheitsfachkraft
Stw	Stellwerk
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
WLM	Weichenlagemelder
VL	Verschubleiter
VS	Verschubsignal

## Anhang 1, WESTbox

### I. Ansprechpersonen

#### 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.logserv.at](http://www.logserv.at)

Betriebsleiter:	Markus Schinko	DW 2274
1. Betriebsleiter-Stv.:	Josef Kerschbaummayr	DW 77342
2. Betriebsleiter-Stv.:	Enrico Albrecht	DW 2149
Meister Werksbahn:	durchgehend besetzt	DW 4646
Stellwerkswärter Stw2:	durchgehend besetzt	DW 75633

### II. Wirkungsbereich der Regelungen dieses Anhangs

Dieser Anhang zur Vorlage Bedienungsanweisung der AB voestalpine Stahl GmbH ist für folgend beschriebene Infrastruktur bindend. Der Bereich WESTbox beginnt nördlich beim Gruppen-Verschubsignal S 44121 bzw. südlich beim Gruppen- Verschubsignal S 14031.

Der Bereich WESTbox ist Teil der AB voestalpine Stahl GmbH.

### III. Verkehrszulässigkeit im Bereich WESTbox

Zulässige Radsatzlast	22,5 t
Größte Neigung im Bereich WESTbox	0,00 ‰
Kleinster Bogenhalbmesser	150 m
Zulässige Fahrzeuge	Alle Fahrzeuge der LogServ und der AB voestalpine Stahl GmbH sowie alle am Netz der ÖBB zugelassenen Fahrzeuge.
Das Befahren des Bereiches WESTbox ist mit folgenden Fahrzeugen verboten:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gleisbaumaschinen</li> <li>• Wagen mit heißen Rohrpfannen</li> </ul>

#### IV. Gleisanlagen und Oberleitung

##### 1. Gleise und Oberleitung

Gleis 4412: von km 0,000 bis km 0,477 (nordseitig ab W1432 bis W1442)

Gleis 4413: von km 0,000 bis km 0,367 (nordseitig ab W1434 bis W1436)

Beide Gleise liegen horizontal und sind tlw. mit Oberleitung ausgerüstet.

Die Oberleitung endet jeweils 30 Meter nach den nördlichen und südlichen Hallentoren innerhalb der Halle. In der Halle ist sie als schwenkbare Stromschienenoberleitung ausgeführt.

Am Hallenvorplatz der Gleise 4412 und 4413 ist die Oberleitung nord- wie südseitig durch „Schuppengleisschalter“ in Grundstellung **„Eingeschaltet“**. Diese Grundstellung beinhaltet auch die unter Spannung gesetzte, zur Fahrt eingeschwenkte Stromschienenoberleitung innerhalb der Halle.

Im Status „Ausgeschaltet“ und daher gebotenem Halt werden Formsignale „Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer“ oberhalb der Fahrdrahthöhe senkrecht angezeigt.

(Siehe Kapitel V., Abs. 3, Oberleitungssignale)

Im Status „Eingeschaltet“ sind sie elektromechanisch waagrecht umgelegt.

Das Ein- u. Ausschalten der Oberleitung (Schuppengleisschalter) kann automatisch vom Bedientableau der WESTbox aus erfolgen. Grundsätzlich darf nur der Hallenverantwortliche das Bedientableau und die Schlüsseleinrichtungen bedienen (Schaltbefugnis erforderlich!).

Die Versorgung mit Spannung erfolgt durch die übergeordnete Schaltgruppe 906 des Währinger-Bahnhofs. (Siehe Schaltschema der Oberleitung Wa-Bf auf Seite 8)

Das manuelle Schalten der Oberleitungsschalter auf dem Vorplatz vor der WESTbahnhalle ist nur durch Schaltbefugte zulässig!

„NOT-AUS“ bei Gefahr in Verzug darf von jedermann geschaltet werden!

##### 2. Weichen

Weiche 1434

Weiche 1436

Die Weichen sind elektrisch ortsbedient (EOW) und mit einer Gleisfreimeldeeinrichtung ausgestattet.

Weiche	Gleis	Bemerkung
W 1434	4412/4413	Antrieb rechts, WLM rechts
W 1436	4412/4413	Antrieb rechts, WLM rechts

Im Regelfall werden die Weichen 1434 und 1436 direkt durch den Hallenverantwortlichen von der WESTbox aus in die jeweiligen Stellungen für die Ein- und Ausfahrten gebracht. Die Weichen können jedoch nach erfolgter Einvernahme mit dem Stww – z.B. bei unbesetzter Wartungshalle – auch an den jeweiligen Hebelastern durch den Tzfz in die benötigte Stellung gebracht werden.

(Siehe Bedienungsanweisung der Oberleitungssteuerung und Hallenein- bzw. Ausfahrtssteuerung für die Wartungshalle Westbahn, Kapitel 2; 3 u. 7 – EOW.)

(Siehe Anlage 3 der Bedienungsanweisung „Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH; §64, EOW und §108, „Sonstige Signale“, Abs. 6 – Hebeltaster)

## Anhang 1, WESTbox

### V. Sicherungsanlagen, Signale und Kennzeichnungen

#### 1. Versubsignale (Schutzsignal)

Signal / Gleis	Zuständigkeit Stw 2 / Weichen-Grenzmarken
(Sch S39111)	Nordseitige Zufahrt zur Wartungshalle WESTbox (ÖBB-Anschl. 1a; von Linz)
S32712/Gl.3271;4412	Südseitige Zufahrt zur Wartungshalle WESTbox: W1442 (von Seite Mü-Bf)
S44121/Gl.1404;4412	Nordseitige Stellwerksgrenze zur WESTbox: W1432 und Gruppen-VS; Ausfahrt
S14031/Gl.3271;4412	Südseitige Stellwerksgrenze zur WESTbox: W1442 und Gruppen-VS; Ausfahrt

Ausfahrten aus dem Bereich der WESTbox gehen an den beiden **Gruppen-Verschubsignalen** S44121 (Nordseite) und S14031 (Südseite) in den Stellwerksbereich von Stw 2 der AB voestalpine Stahl GmbH über.

Die Gruppen-VS verfügen über das Signal „Versubsignalzusatz“.

(Siehe Anlage 3 der Bedienungsanweisung „Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH; §102, „Ortsfeste Signale zur Regelung der Versubfahrten“)

Aus der WESTbox stattfindende Ausfahrten (Fahren auf Sicht) dürfen daher nur bis zu den **Weichengrenzmarken** der Weichen W1434 (nördliche Ausfahrt) bzw. W1436 (südliche Ausfahrt) erfolgen, so lange an den Gruppenversubsignalen „Versubverbot“ besteht und noch keine Erlaubnis zur Weiterfahrt durch Stw 2 gegeben ist.

Unmittelbar bei den nördlichen und südlichen Hallentoren befindet sich je Gleis und Fahrtrichtung ein Versubsignal. Über diese Versubsignale wird die Zustimmung zur Einfahrt in die bzw. Ausfahrt aus der Halle durch den Hallenverantwortlichen erteilt.

(Siehe Kapitel VI. „Bestimmungen für Versubfahrten im Bereich der WESTbox“)

Signal	Gleis	Lage zu Gleis	Kommentar
S 44121, Gruppenversubsignal	4412	rechts	Grenze Bereich WESTbox (Ausfahrt Nordseite)
S 14031, Gruppenversubsignal	4412	links	Grenze Bereich WESTbox (Ausfahrt Südseite)
S 44122	4412	rechts	Hallenaußenseite Nord
S 44123	4412	rechts	Halleninnenseite Nord
S 44124	4412	links	Halleninnenseite Süd
S 44125	4412	links	Hallenaußenseite Süd
S 44131	4413	links	Hallenaußenseite Nord
S 44132	4413	links	Halleninnenseite Nord
S 44133	4413	rechts	Halleninnenseite Süd
S 44134	4413	rechts	Hallenaußenseite Süd

## Anhang 1, WESTbox

### 2. Weichensignale an EOW und Zusatzsignale für EOW

(Siehe Anlage 3 der Bedienungsanweisung „Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH; §104, „Weichensignale“ und §108 „Sonstige Signale“, Abs. 6 – Hebelaster)

### 3. Oberleitungssignale (Stromabnehmersignale)

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Signal</b> <b>- Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer -</b>	<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><b>Das Signalbild kann auch als Lichtsignal ausgeführt sein.</b></p> 	<p>Das Signal kennzeichnet jene Stelle, ab der Fahrten für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer verboten sind.</p>	<p>Das Signal steht grundsätzlich rechts neben dem Gleis. Wird das Signal auf einem Weichensignalkörper angebracht, kann es auch links vom Gleis stehen; die Anbringung über dem Gleis ist immer zulässig.</p>

Signal „Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer“, Bereich Westbox:

Gleis	Signal ist angebracht
4412 und 4413	Nördliche und südliche Schuppengleisschalter (jeweils ansteuerbar)
4412 in der Halle	Nördlich/südlich am Ende der schwenkbaren Stromschienenoberleitung
4413 in der Halle	Nördlich/südlich am Ende der schwenkbaren Stromschienenoberleitung
4412 in der Halle	LED-Signal an nördlicher und südlicher Halleninnenseite
4313 in der Halle	LED-Signal an nördlicher und südlicher Halleninnenseite

Beidseitig vor der Halle bei den Streckentrennern (Schuppengleisschalter) und in der Halle bei den Hallentoren sind Stromabnehmersignale „Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer“ angebracht. Die Stromabnehmersignale sind im Bereich der Schuppengleisschalter als bewegliche Formsignale – bei eingeschalteter Oberleitung werden sie elektromechanisch in die Waagrechte gedreht – ausgeführt, im Bereich der Hallentore sind sie innenseitig der Halle als LED-(Licht)-Signal angebracht.

In der Halle, am Ende des Bereichs der schwenkbaren Oberleitung (ca. 30m), ist das Formsignal „Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer“ jeweils fest montiert.

### 4. Sperrsignale

Sperrsignale mit dem Signalbild „Weiterfahrt verboten“ befinden sich innen und außen an den Hallentoren.

## VI. Bestimmungen für Verschubfahrten im Bereich der WESTbox

(Siehe auch Bedienungsanweisung der Oberleitungssteuerung und Hallenein- bzw. Ausfahrtssteuerung für die Wartungshalle WESTbahn, Kap. 1 bis 9.)

### 1. Zulässige Geschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Halle beträgt 5 km/h. Außerhalb der Halle gilt im gesamten Bereich WESTbox  $V_{max}$  15/km/h. Bei erforderlichem Stellen von EOW mittels Hebelstasters 5 km/h. (Erreicht die EOW keine Endlage, muss rechtzeitig angehalten werden können!) Im gesamten Bereich gilt „Fahren auf Sicht“.

### 2. Grundsätzliche Bestimmungen für den Verschub im Bereich WESTbox

Verschubfahrten sind grundsätzlich vom vorderen Führerstand aus durchzuführen. Diesfalls dürfen die Fahrten auch unbegleitet stattfinden.

Die Steuerung der Fahrzeuge mittels Funkfernsteuerung (FFST) ist erlaubt.

Verschub mittels Zweiwegefahrzeug oder Staplerverschub ist erlaubt. Diesfalls ist vor jeder Fahrt immer die Zustimmung des Hallenverantwortlichen einzuholen.

**Abstoßen und Abrollen ist im Bereich der WESTbox verboten!**

### 3. Sichern der Fahrzeuge

Die erstmalige Sicherung der Schienenfahrzeuge erfolgt durch den Triebfahrzeugführer oder Verschubleiter. Für das Sichern der Fahrzeuge ist bevorzugt die Festhaltebremse (z.B. Hand- oder Federspeicherbremse) zu verwenden.

Die Bestimmungen der Betriebsvorschrift für die Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH, § 40, Pkt. 4 bzw. des Tzfz-Heftes „Betrieb“, Kapitel 18, Abs. 6 a) sind zu beachten.

### 4. Durchführen von Fahrten

Bei Ein- oder Ausfahrt in die/aus der Wartungshalle wird **keine** Unterscheidung zwischen Elektro-Tfz bzw. Diesel-Tfz gemacht, d. h. die in der Halle angebrachte, schwenkbare Oberleitungsstromschiene wird bei einer Fahrt immer eingeschwenkt und unter Spannung gesetzt! (= Standardgrundstellung)

Bei Einfahrten in den Bereich der WESTbox muss vom **Elektro-Tfz** auch auf das Signal „Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer“ bei den Streckentrennern auf Höhe des Hallenvorplatzes geachtet werden. (Nördliche und südliche Schuppengleisschalter für die Gleise 4412 und 4413.) (Siehe auch Kapitel V, Abs. 3, „Oberleitungssignale“!)

Bei Signalisierung „Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer“ ist mind. 10 Meter vor dem Signal anzuhalten. (Streckentrenner Stellung „AUS“)

Dieselbetrieb ist in der WESTbox aufgrund der installierten Brand-/Rauchmelder nur eingeschränkt möglich und nur für Beistell- und Abziehfahrten vorgesehen. (Bei über 5

## Anhang 1, WESTbox

Minuten andauernder Bedienung ist die Einvernahme mit dem Hallenverantwortlichen herzustellen bzw. der Verbrennungsmotor abzustellen!)

Eine Abgasabsaugung für Verbrennungsmotoren (Auspuffanschluss) ist in der Wartungshalle nicht vorhanden.

Zur emissionsfreien Wagenmanipulation ist die WESTbox daher zusätzlich mit einem batteriebetriebenen 2-Wegefahrzeug ausgestattet.

Eine Verwendung des 2-Wegefahrzeuges ist nur innerhalb der Wartungshalle gestattet.

### 4.1 Einfahrten in den Bereich WESTbox

Nachdem sich der Tzfz bzw. VL – EVU-Einfahrten spätestens an der Grenze zur AB voestalpine Stahl GmbH – für die beabsichtigte Einfahrt in den Bereich WESTbox beim Stww Stw 2 angemeldet hat, erteilt dieser – nach Verständigung des Hallenverantwortlichen, der den erforderlichen Fahrweg im Bereich der WESTbox veranlasst – die Zustimmung zur Einfahrt.

Das Öffnen des Hallentores erfolgt durch das Befahren des jeweiligen Gleises (Schienenschaltmittel). Die Zustimmung zur Einfahrt in die Halle erfolgt durch das jeweilige Vershubsignal 44122 oder 44131 – für die nordseitige Zufahrt bzw. 44125 oder 44134 – für die südseitige Zufahrt.

Bei nicht mit Personal besetzter WESTbox sind die Streckentrenner (Schuppengleisschalter) in Grundstellung „EIN“ geschaltet, die schwenkbaren Oberleitungsstromschienen über den Gleisen 4412 und 4413 eingeklinkt und unter Spannung gesetzt. Nur durch diese Standardgrundstellung sind erforderliche Fahrten erst möglich.

Außerhalb der Anwesenheitszeiten des Hallenverantwortlichen ist daher der Tzfz bzw. VL über dessen Abwesenheit durch den Stww Stw 2 zu informieren. Nach der Zustimmung zur Einfahrt ist das Einstellen der gewünschten Fahrwege im Bereich der WESTbox (nördliche Zufahrt über W1434; südliche über W1436) ggf. durch die EOW-Bedienung des Tzfz bzw. VL selbst vorzunehmen.

Bei korrektem Fahrweg werden das jeweilige Hallentor automatisch durch Befahren eines Radsensors geöffnet sowie der Reihe nach das betreffende Vershubsignal gestellt, die Hallenwarnung temporär aktiviert und die Hallenbeleuchtung eingeschaltet.

Das Hallentor muss nach der Einfahrt elektrisch-manuell geschlossen werden!

### 4.2 Ausfahrten aus dem Bereich WESTbox

Bei der Vorbereitung eines E-Tfz zur Ausfahrt aus der Halle hat sich der Tzfz augenscheinlich davon zu überzeugen, dass sich der anzuhebende Stromabnehmer im Bereich der Oberleitung der Ausfahrseite befindet. Vor dem Anheben des Stromabnehmers hat der Tzfz darauf zu achten, dass das LED-Signal „Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer“ erloschen ist.

Nach Abschluss der Fahrzeugvorbereitung bzw. erfolgter Vorbereitung zur Aufnahme einer Vershubfahrt, informiert der Tzfz bzw. VL (E- oder Diesel-Tfz) den Hallenverantwortlichen von der bevorstehenden Ausfahrt, ausgenommen die Zustimmung der Hallenausfahrt ist bereits mittels jeweiligem Vershubsignal erteilt.

Nach der Zustimmung zur Ausfahrt aus der Halle, unmittelbar vor der Anfahrt, meldet sich der Tzfz bzw. VL beim Stww Stw 2 mit dem Wortlaut: „(Fahrzeugnummer) ..... Gleis 4412, nördlich bzw. Gleis 4412, südlich zur Fahrt nach ..... bereit.“

Bei der Ausfahrt aus dem Bereich WESTbox ist vom Tzfz bzw. VL darauf zu achten, dass nördlich vor der **Grenzmarke** der Weiche 1434 (Gruppen-VS S44121 bzw. südlich vor der

## Anhang 1, WESTbox

**Grenzmarke** der Weiche 1436 (Gruppen-VS S14031) so lange anzuhalten ist, bis durch das jeweilige Gruppen-Verschubsignal „Verschubverbot aufgehoben“ vermittelt wird.

### VII. Zugang/Kfz-Zufahrt zur Wartungshalle „WESTbox“

#### Bereiche außerhalb der Halle:

Am nördlichen Zugang zur WESTbox wurde eine Zufahrtsschranke errichtet. Die Kfz-Zufahrt ist ausschließlich für befugte Mitarbeiter der WESTbahn Management GmbH und des LogServ Instandhaltungspersonals der Signal- u. Bahnwerkstätte sowie des Meister Werksbahn (M-WB) der jeweiligen Schicht vorgesehen. Südseitig kann von außen nicht Zufahren werden.

Der nördlich und südlich vor der Wartungshalle gelegene Zugang besteht in Form einer universell auch von Straßenfahrzeugen befahrbaren Verkehrsfläche. Die darin integrierten Gleise 4412 und 4413 sind in diesem Bereich und in der Halle selbst als Mattengleise ausgeführt.

Für Kfz-Verkehre gilt die gesetzliche Straßenverkehrsordnung!

Eisenbahn Bedien- bzw. Verschubfahrten sind nur unter begleitender Bewachung (ev. muss der Garnitur vorausgegangen werden), zulässig.

Nördlich und südlich der WESTbox befinden sich in Gleis 4413 die Aasgruben. Die Gruben sind nicht bzw. nur teilweise mittels Gitterrosten abgedeckt. Im Bereich der Aasgruben besteht daher **ABSTEIGEVERBOT** !

Eine zusätzliche Warnung erfolgt mit Verbotsschildern aus der KennzVO! („Zutritt für Unbefugte verboten!“ = entgegengestreckte, durchgestrichene Hand)

Die Abgrenzung des Bahn-Bedienraumes zu Kfz-Verkehrsflächen ist durch weiße Bodenmarkierungen gekennzeichnet.

(Kennzeichnung je 2,5 Meter ab Gleisachse; siehe Seite 23, Anlage 2!)

Die Verschubgeschwindigkeit beträgt hier  $V_{max}=5\text{km/h}$ .

### VIII. Einbauten im Bedienungsraum und im seitlichen Sicherheitsabstand

#### Bereiche innerhalb der Halle:

Einbauten im Bedienungsraum (Gelbe bzw. Gelb-schwarze Kennzeichnung)

Gleis	Objekt
4412	Geländer der Arbeitsgrube links und rechts des Gleises, Gleismittenabstand 2,25m; im km 0,208
4412	Geländer der Radsatzdrehmaschine links u. rechts vom Gleis, Gleismittenabstand 2,25m; von km 0,241 bis km 0,255
4412	Rafamet – Radsatzdrehmaschine links u. rechts vom Gleis, Gleismittenabstand 1,7m; im km 0,248
4413	Geländer links und rechts des Gleises, Gleismittenabstand 2,25m; von Hallenbeginn bis Ende, km 0,084 bis km 0,253
4413	Stützen links und rechts des Gleises, Gleismittenabstand 2,25m; von Hallenbeginn bis Ende, km 0,084 bis km 0,253

## Anhang 1, WESTbox

Einbauten im seitlichen Sicherheitsabstand (Rot-weiße Kennzeichnung)

Gleis	Objekt
4413	Stromkästen links u. rechts; 2,17m bis Gleismitte; von Hallenbeginn bis Ende, km 0,084 bis km 0,253



Abb. 1: Wartungsgleis 4413, WESTbox

### IX. Vorfälle, außergewöhnliche Ereignisse und Unfälle

Vorfälle, außergewöhnliche Ereignisse und Unfälle in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb sind unverzüglich dem M-WB bzw. an den Stww, Stw2 zu melden.

Bei Vorfällen, außergewöhnlichen Ereignissen und Unfällen in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb erfolgt die Kontaktaufnahme mit dem Eisenbahn-Betriebsleiter ausschließlich über den M-WB.

## Anlage 1, WESTbox

### Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dokumente) der Bedienungsanweisung für die AB voestalpine Stahl GmbH sind zu beachten.

Zusätzlich gelten für den Bereich WESTbox nachfolgende SiGe-Dokumente:

### Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument Bereich WESTbox

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 den Bereich WESTbox einfahren, nicht bekannt.		Nachweisliche Schulung der Bedienungsanweisung der AB voestalpine Stahl GmbH und des Anhanges 1 für den Bereich WESTbox	
Zuständige Stelle	Datum der Feststellung	Termin bis	Beigezogene Personen
Eisenbahn-Betriebsleitung der AB voestalpine Stahl GmbH	07.02.2012	Dauernd	J. Kerschbaummayr

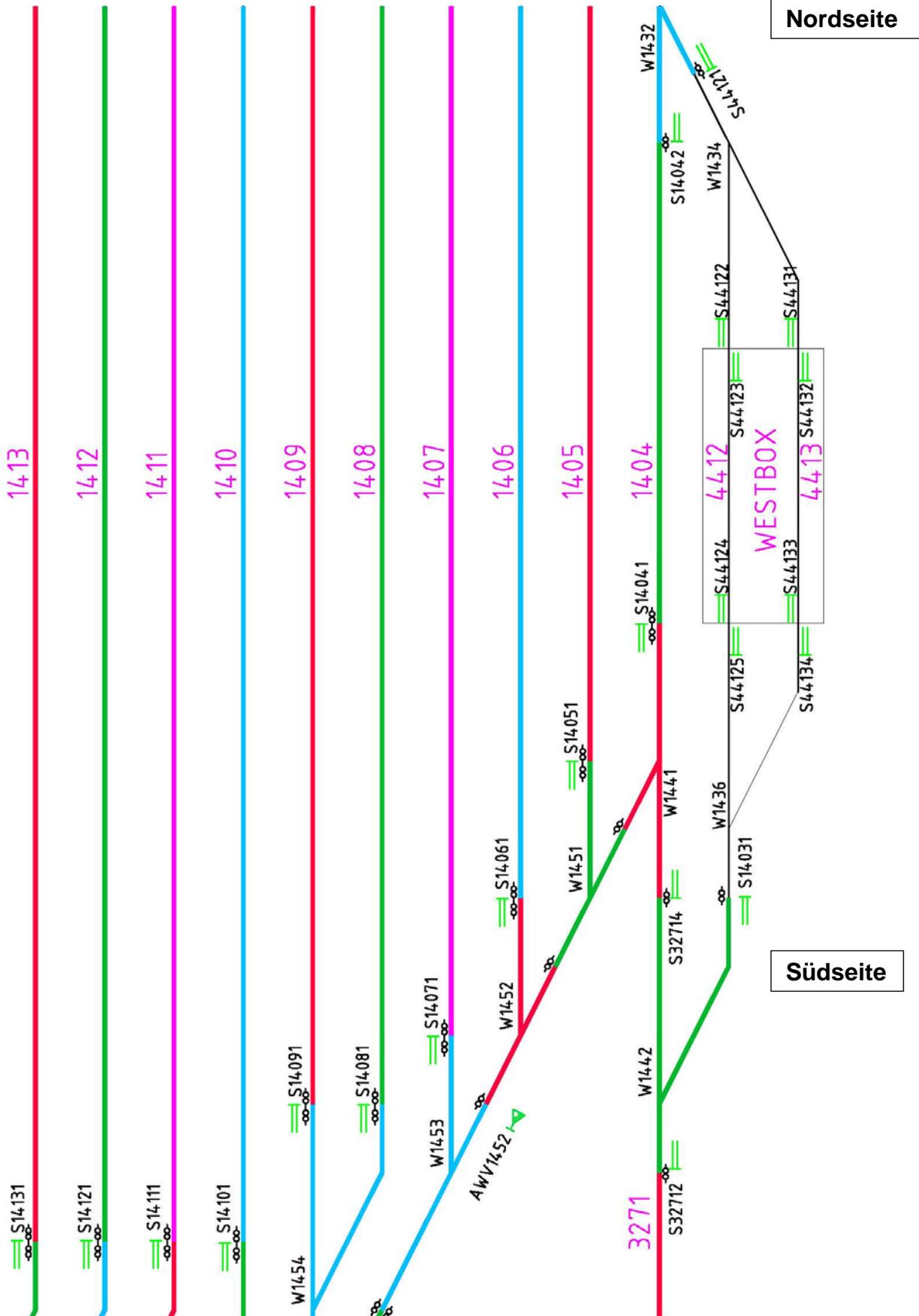
Absturzgefahr im Bereich der südlichen Aasgruben		Nachweisliche Schulung über diese Gefahr; Anbringung von Warnschildern gem. KennV (Arbeitssicherheit) <b>ABSTEIGEVERBOT</b> im Bereich der Aasgruben	
Zuständige Stelle	Datum der Feststellung	Termin bis	Beigezogene Personen
LogServ – VLSI (Bescheide)	07.02.2012	Dauernd	Günther Bauer
LogServ – VLR (SFK)	07.02.2012		Michael Praus

## Anlage 1, WESTbox

Themen mit erforderlichen Maßnahmen wurden in Zusammenarbeit mit folgenden Teilnehmern beraten:

Datum	Dienststelle/Betrieb	Name
07.02.2012	Evaluierungsbeauftragter	Michael Praus
07.02.2012	AB-Betriebsleitung 1. BL-Stv 2. BL-Stv	Markus Schinko Josef Kerschbaummayr Enrico Albrecht
07.02.2012	Bescheidverwaltung	Günther Bauer
07.02.2012	Sicherheitsfachkraft	Michael Praus
07.02.2012	Belegschaftsvertretung Betriebsrat	Friedrich Hauser
07.02.2012	Arbeitsmedizin	Dr. Wolfgang Andlinger

# Anlage 2, Lageplan WESTbox



**Anlage 2, Lageplan WESTbox**



GI.3271; Signal S32712; Weiche W1442 und Hebeltaster für EOW1436 – WESTbox Zufahrt Südseite; EÜ371

**Anlage 2, Lageplan WESTbox**



Gl. 4412 nach rechts zweigend (EOW 1434); nach links Gl. 4413 – WESTbox, Zufahrt Nordseite