

Mindestumfang der

**Bedienungsanweisung für das
Eisenbahnunternehmen**

zum Befahren der

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

**HINWEIS: Änderungsaufgabe V1.6: 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

E-Mail: office@logserv.at

Homepage: 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	5
II. Allgemeines.....	5
III. AB-Ansprechpartner.....	7
IV. Wagenübergabestelle.....	7
V. Oberleitung	8
VI. Eigenbetrieb	10
VII. Verkehrszulässigkeit bis zum Ende der Wagenübergabestelle.....	10
VIII. Zulässige Geschwindigkeit.....	11
IX. Eisenbahnübergänge, Zugänge zu den Wartungshallen, Gleis 4314.....	12
X. Kennzeichnungen an Einbauten im Bedienungsraum und seitlichen Sicherheitsabstand.....	13
XI. Sicherung von Fahrzeugen.....	17
XII. Bedienung der Anschlussbahn.....	18
XIII. Außergewöhnliche Ereignisse.....	20
Anlage1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument Anschlussbahn voestalpine	21
Anlage2 Seitlicher Sicherheitsabstand und Bedienungsraum	24
Anlage3 Auszug aus der „Betriebsvorschrift Anschlussbahn voestalpine“	25
Abschnitt I	25
§ 1 Allgemeine Bestimmungen.....	25
§ 2 Begriffsbestimmungen	25
§ 3 Einsatz und Verhalten der Betriebsbediensteten	25
Abschnitt II	26
§ 11 Mitarbeiter beim Verschub.....	26
§ 14 Verschubdurchführung	26
§ 17 Sichern stillstehender Fahrzeuge	28
§ 23 Elektrisch ortsbediente Weichen (EOW)	28
Abschnitt IX: Signale.....	29
§ 105 Langsamfahrsignale	29
§ 107 Weichensignale	30
§ 108 Signale für den Verschubdienst.....	31
§ 109 Ortsfeste Signale für den Verschubdienst.....	32
§ 115 sonstige Signale	34
Anlage4 Übersicht Mühlbachbahnhof und Währingerbahnhof.....	37
Anlage 5 Fahrten im Bereich der WESTbox.....	55

Mitgeltende Unterlagen:

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
05	12.06.2016	Änderungsaufgabe, Version 1.4
06	01.01.2017	Änderungsaufgabe, Version 1.5
07	16.04.2021	Änderungsaufgabe, Version 1.6

Abkürzungen

AB	Anschlussbahn
BEU	Beistellendes Eisenbahn Unternehmen
Bf	Bahnhof
BDA	Bedienungsanweisung
BL	Betriebsleiter
BL-Stv	Betriebsleiter Stellvertreter
BS	Betriebsstelle
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
BV	Betriebsvorschrift
Cargo-Dispo	Disponent des Cargoverkehrs der AB (vormals Fdl der BS Ms)
CargoServ	Cargo Service GmbH
DKW	Doppelte Kreuzungsweiche
EisbG	Eisenbahngesetz
EOW	Elektrisch Ortsbediente Weiche
ES bzw. AS	Einfahrsignal bzw. Ausfahrsignal
EStw	Elektronisches Stellwerk (Zentralstellwerk)
EÜ/EK	Eisenbahnübergang/Eisenbahnkreuzung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FBG, FFST	Fernbediengerät, Funkfernsteuerung
Fdl	Fahrdienstleiter
Fif	Funklokführer
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rai
HT	Hebeltasterl
IB	Infrastrukturbetreiber (z. B. ÖBB; voestalpine Stahl GmbH für AB-Infrastruktur)
Kfz	Kraftfahrzeug
KI-Führer	Kleinwagen-Führer
Kr	Kreuzung (Gleiskreuzung)
KW	Kurzwahl
LogServ	Logistik Service GmbH (Bahn-Betriebsdienstausführende für voestalpine Stahl)
mdl, fmdl	mündlich, fernmündlich
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
RCA	Rail Cargo Austria
Rili	Richtlinie
Sch	Schutzsignal
SKL	Schwerkleinwagen
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 Währinger-Bf
WESTbox	Bereich der Wartungshalle der WESTbahn Management GmbH (s. Anhang 1)
Wgm	Wagenmeister
WKO	Wirtschaftskammer Österreich

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

Homepage: 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 angefordert werden.

Die Anschlussbahn der voestalpine Stahl GmbH ist durch **fünf** Anschlüsse mit dem Netz der ÖBB verbunden. Die Anschlüsse sind Bahnhofoanschlüsse 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-Bahnhofogleis 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 (letztere = intern AB-Weiche 4212) und der Anschluss **1c** in Höhe ÖBB-km 184,320 mit dem Weichenpaar 209/208 (letztere = intern AB-Weiche 4213) an das ÖBB-Bahnhofogleis 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 das Vershubsignal steht (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

Homepage: www.logserv.at

Betriebsleiter:	Philipp Markl	DW 3048
1. Betriebsleiter-Stv.:	Mario Pointner	DW 8301
2. Betriebsleiter-Stv.:	Enrico Albrecht	DW 2149
3. Betriebsleiter-Stv.:	Josef Kerschbaummayr	DW 77342
Meister Werksbahn:	durchgehend besetzt	DW 4646
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
(Mobil Telefon: +43664/8361111)**

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.

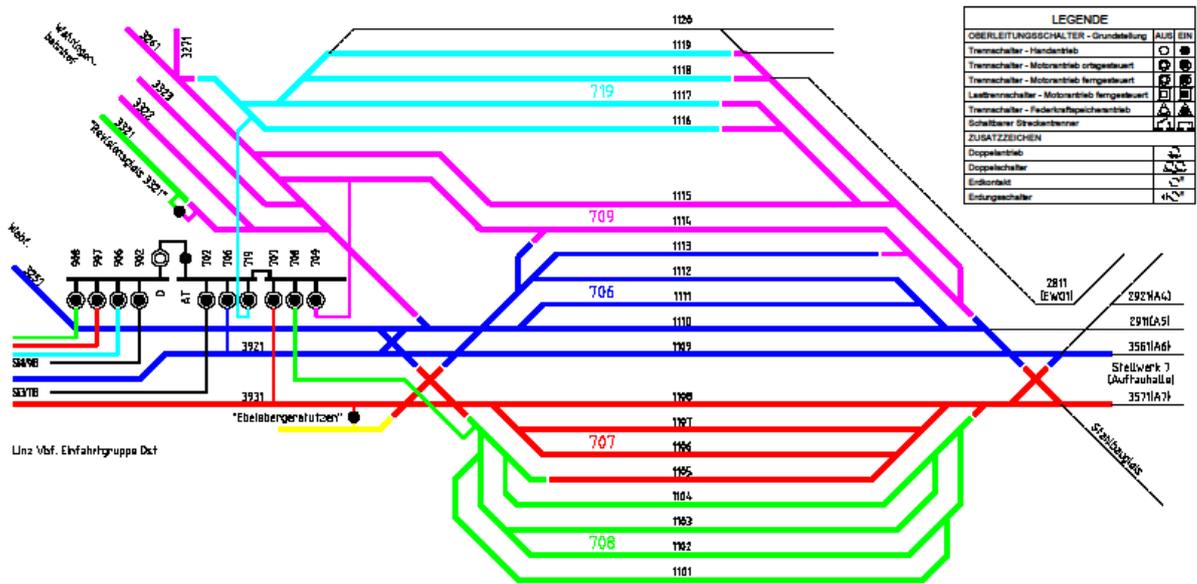
Schaltauftragsberechtigter für die Schalter der Oberleitungsanlage der AB ist der Stww und der Cargo-Disponent.

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

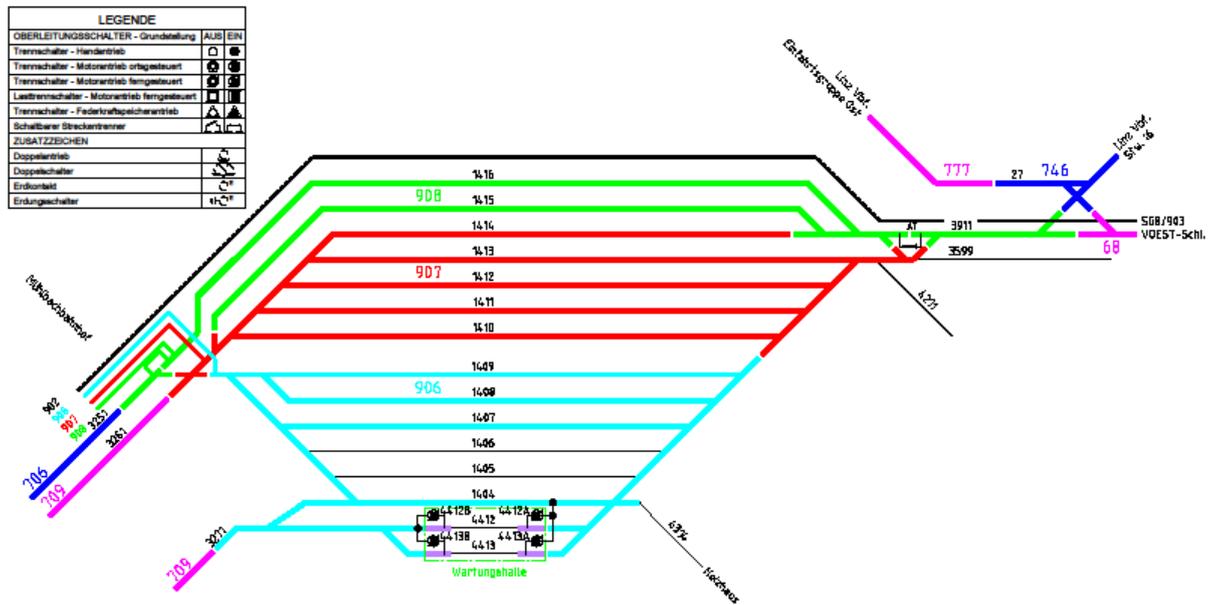
Die Ladegleisschalter der Oberleitungen der Gleise 3321 und 3311 sind in Grundstellung eingeschaltet. Schaltbefugt sind Triebfahrzeugführer und Verschubleiter.

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

Schaltschema der Oberleitung Mü-Bf:



Schaltschema der Oberleitung Wa-Bf:



VI. Eigenbetrieb

Der Verschubbetrieb 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 dies falls 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.

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen sind mit Signalen „Geschwindigkeitstafel“ und „Geschwindigkeitstafel – Ende“ gekennzeichnet (Ausführung siehe Anlage 3, §115 Sonstige Signale, Abs. 9).

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 „Langsamfahrsignale“ zur Anwendung (siehe Anlage 3 §105 Langsamfahrsignale). Die Signale können sowohl in hoher als niedriger Ausführung aufgestellt sein.

(Ausführung Geschwindigkeitstafeln siehe Anlage 3, §115 Sonstige Signale, Abs. 9)



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

Dasselbe gilt für Vershubfahrten 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 Tzfz/VL bedarfsgerecht auch vor Ort oder mittels Hebeltaster betätigt werden. Für Betätigungen der Weichen W4328, W4329 und W4330 von der WESTbox aus muss vor dem Umstellen vom Stw Stw 2 die Zustimmung eingeholt werden! (Vermeidung von gleichzeitigen Doppelbedienungen durch WESTbahnbefugte oder Tzfz/VL!)

Für die Dauer der Innenreinigung bleibt die Doppelstockgarnitur (BR 4010 der WESTbahn) zwischen Schienenschaltmitteln „eingesperrt“. An- und Abmeldung der Vershub- 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-Vershubsignal 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 Gleis Isolierstellen, Schienenerder und Schienenschaltmittel sowie Weichen-Vorortbedienstellen und auf weitere, vorhandene Signale – z. B. Wendeverschubanzeiger – (siehe Anlage 3, §109, 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 Gleisisolierstellen, Schienenerder und Schienenschaltmittel sowie Weichen-Vorortbedienstellen, EOW-Hebeltaster und auf weitere, vorhandene Signale – z. B. Wendeverschubanzeiger – (siehe Anlage 3, §109, 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 Verschiebleiter. 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 $\leq 2,5$ ‰ die Fahrzeuge nach beiden Richtungen zu sichern.

In der AB voestalpine 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 hat der Tzfz mit dem Stww abzustimmen und die tatsächliche Sicherungsart ist dem Stww rück zu melden. Eine klare, unmissverständliche Kommunikation zwischen Stww und dem Tzfz ist unbedingt erforderlich!

Wird mit Druckluftbremse gesichert muss der ankommende Zug aus mindestens 5 tauglichen Druckluftgebremsten Fahrzeugen bestehen.

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 Tfz-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.

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

2.PZB -Magneten

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, Tfzf).

4. Zugvorbereitung, Befehlsbeigabe/Vollzugsmeldung, Meldung Abfahrbereitschaft

- **Zugvorbereitung:**

Für die Zugvorbereitung ist das jeweiligen EVU selbst verantwortlich

- **Befehlsbeigabe/Vollzugsmeldung**

Befehle werden vom Fdl Verstärker am Zentralstellwerk Linz Verschiebebahnhof ausgestellt und dem technischen Wagendienst der CargoServ übermittelt, ausgenommen RCA (gesonderte Regelung).

Der technische Wagendienst der CargoServ druckt den Befehl in einfacher Ausführung aus und hinterlegt diesen in dem „Befehlskasten“(siehe Bild)

Vor der Meldung zur Abfahrbereitschaft ist vom Tfzf über Telefon beim IB-ÖBB (Fdl Verstärker am Zentralstellwerk Linz Verschiebebahnhof) unter der Tel.Nr.: 0732/93000/3917 oder GSM.-R (KW. 1315) nachzufragen ob für die Zug-Lokzugfahrt ein Befehl vorgesehen ist.

Gibt es einen Befehl so ist dieser vom Tfzf im Befehlskasten (siehe Bild) abzuholen. Die Vollzugsmeldung ist vor der Abfahrbereitschaftsmeldung über GSM.-R (KW. 1315) abzugeben.

Siehe auch Anlage 4 Bild „Übersicht Mühlbachbahnhof“.

- **Meldung Abfahrbereitschaft**

Triebfahrzeugführer melden die Abfahrbereitschaft über GSM-R mit Kurzwahl 1777



Bild: **Befehlskasten** bei Container am Mühlbachbahnhof

XIII. Außergewöhnliche Ereignisse

Vorfall
Zugunfälle und Unfälle bei SKI Fahrten
(Entgleisungen, Kollisionen)
Unfälle bei Nebenfahrten, ausgenommen SKI-Fahrten
(Entgleisungen, Kollisionen)
Verschubunfälle
(Entgleisungen, Kollisionen)
Zusammenpralle
von Schienenfahrzeugen mit Straßenfahrzeugen auf Eisenbahnübergängen
Brände, Explosionen
Strafbare Handlungen
Bahnfrevel
andere strafbare Handlungen (z.B. Überfälle, Bombendrohungen, Sittlichkeitsdelikte, Einbrüche, Übertretungen des Eisenbahngesetzes oder der Eisenbahnkreuzungsverordnung, Übermutsstreiche)
Verletzungen, Tötungen
(auch Auffinden Verletzter oder Toter)
Ladeanstände
(bei der Beförderung gefährlicher Güter auch Ladegutaustritte und Überfüllungen)
Schwere Anstände
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
Leichte Anstände
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
Sonstige Vorfälle
(z. B. Oberleitungsschäden, Naturereignisse)

Vorfälle sind unverzüglich an den Stww zu übermitteln.

Anlage1 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"> • Verteiler der VBA' s um die EVU' s erweitern • Mündlicher/Fermündlicher Auftrag durch den Stellwerkswärter an den EVU-Mitarbeiter • Erteilung eines schriftlichen Befehles an den Triebfahrzeugführer 	
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"> • Mündliche/Fermündliche Meldung des Stww an den EVU-Mitarbeiter. • Erteilung eines schriftlichen Befehles an den Triebfahrzeugführer. 	
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"> • Mündlicher/Fermündlicher Auftrag durch den Stellwerkswärter an den EVU-Mitarbeiter • Erteilung eines schriftlichen Befehles an den Triebfahrzeugführer 	
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. Achtung Rutschgefahr		<ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Entfernung des rolligen Materials • Erhöhte Vorsicht der EVU-Mitarbeiter 	
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.

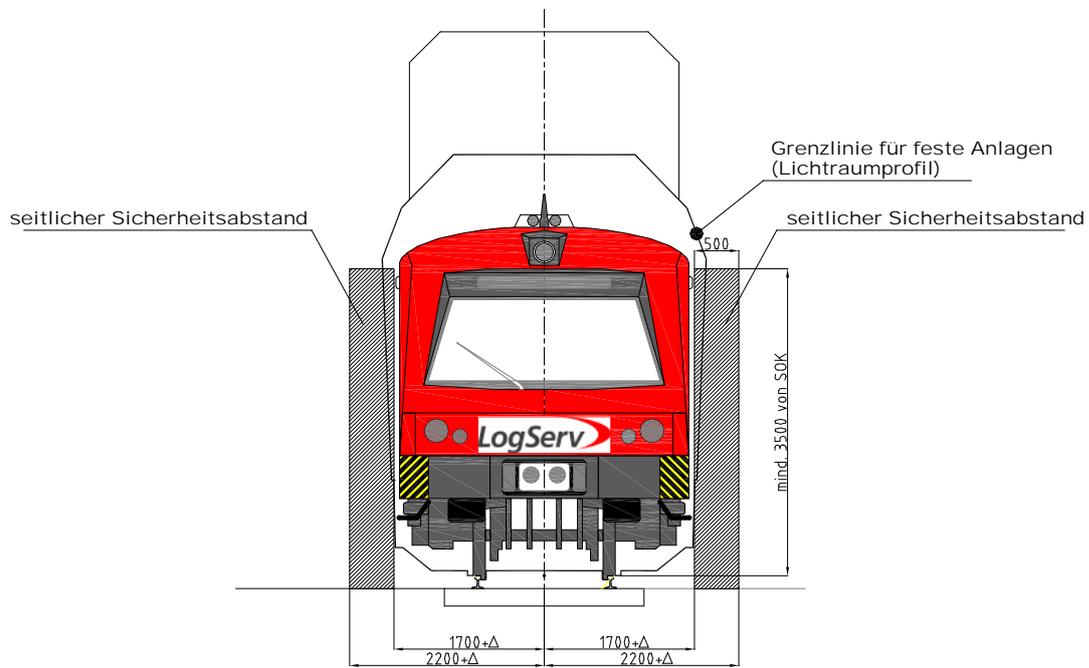
Anlage 1

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

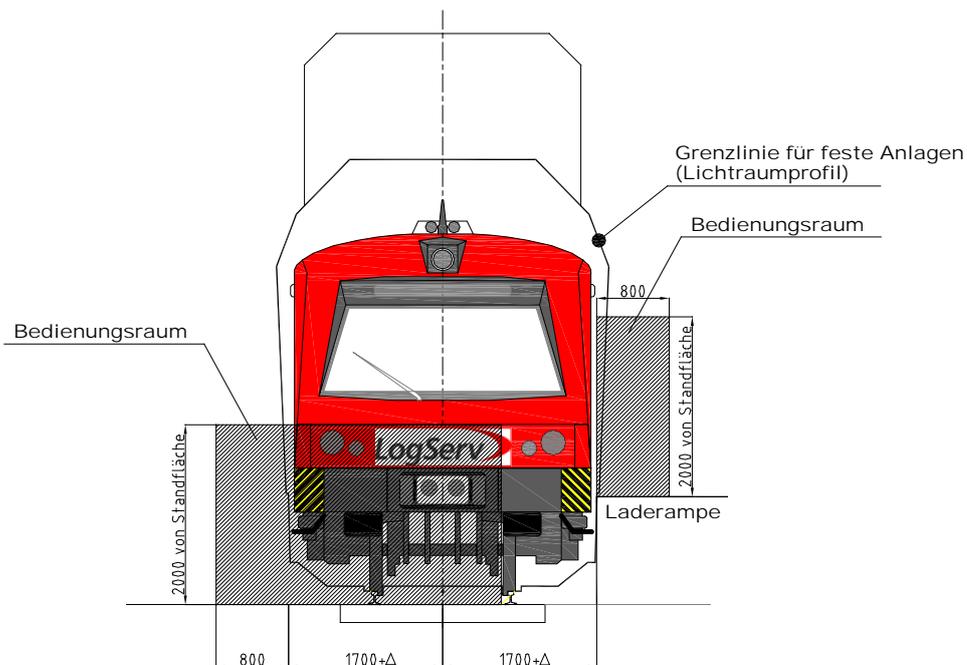
Anlage2 Seitlicher Sicherheitsabstand und Bedienungsraum

Seitlicher Sicherheitsabstand



Maße in mm

Bedienungsraum



Maße in mm

Anlage3 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.

Abschnitt I

§ 1 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Die Betriebsvorschrift gilt auf allen von der Logistik Service GmbH (LogServ) betriebenen nicht-öffentlichen Eisenbahnen.
- (2) Örtliche Besonderheiten sind in den jeweiligen Betriebsstellenbeschreibungen (Bsb) geregelt.
- (3) Für besondere Betriebsfälle werden Verkehrs- und Bauanweisungen bzw. eine Werksbahn-La erstellt.
- (4) Soweit in dieser Betriebsvorschrift oder in Anweisungen 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

- (3). **Vorfall:** Ereignis im Eisenbahnbereich, das eine Beschädigung von Anlagen, Verschiebemittel, Wagen oder einen Personenschaden bewirkt hat. Dazu gehören Unfälle von Personen, Entgleisungen, Zusammenpralle von Fahrzeugen mit Straßenfahrzeugen, Zusammenstöße von Fahrzeugen, Achs-, Räder- und Reifenbrüche und Auffahren von Weichen. Diesen Ereignissen sind Ereignisse gleichzuhalten, die zwar folgenlos geblieben sind, aber zu Unfällen hätten führen können.
- (12) **Betriebsleiter (BL):** Der BL hat für die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu sorgen und hat die Instandhaltung und die regelmäßigen Überprüfungen zu überwachen. Er ist für diese Aufgaben Vorgesetzter aller anderen Arbeitnehmer.
- (16). **Funklokführer (Fif):** Triebfahrzeugführer als Bediener eines funkferngesteuerten Triebfahrzeuges.
- (47). **Wagenübergabestelle:** Jener zwischen dem AB-Unternehmen und dem BEU vereinbarte Gleisbereich, in dem die Übergabe und Übernahme der Wagen erfolgt.

§ 3 Einsatz und Verhalten der Betriebsbediensteten

- (2). Für die Tätigkeit als Betriebsbediensteter muss die Verwendbarkeit erworben (festgestellt) werden. Die Dauer der erforderlichen Einschulung wird nach den Erfordernissen der jeweiligen Tätigkeit festgelegt. Die Verwendbarkeit geht verloren, wenn der Mitarbeiter 12 Monate lang die betreffende Tätigkeit nicht ausgeübt hat.
- (3) Tzfz und Verschubmannschaft müssen über die erforderliche Ortskenntnis verfügen. Wegen Erfordernis, Erwerb und Erhalt siehe Rili Ortskenntnis

Abschnitt II

§ 11 Mitarbeiter beim Vershub

- (6) Der Vershubleiter legt die sicherste, zweckmäßigste und rascheste Arbeitsweise und Verständigungsart fest und weist den Verschiebern die Arbeiten zu. Verständigungen über örtliche Besonderheiten und Abweichungen im Schaltzustand der Oberleitung gibt der Vershubleiter im erforderlichen Umfang weiter.
- (7). Beantragt der Tzfz mit FBG bzw. der KI - Führer Vershubfahrten, übernimmt er die Aufgaben des Vershubleiters

§ 14 Vershubdurchführung

- (1) Der Vershubleiter verständigt sich mit dem örtlich zuständigen Weichen-/Signalbediener über die bevorstehenden Vershubfahrten und teilt diese den Verschiebern mit.

Werden dem Vershubleiter Vershubwege bekannt gegeben, sind diese zwingend einzuhalten.

Sind für den Vershub gültige Signale untauglich, müssen Vershubleiter, Tzfz und Mitarbeiter an der Spitze hievon verständigt werden.

- (2) Der Weichen-/Signalbediener gibt in seinem Bereich (Bsb) die Zustimmung zur Vershubfahrt in jedem einzelnen Fall an den Vershubleiter. Bereiche in denen die Zustimmung entfällt sind in der Betriebsstellenbeschreibung enthalten.

- (3) Die Zustimmung darf erteilt werden, wenn
 - a) der bekannt gegebene Vershubweg richtig eingestellt ist und
 - b) die Vershubfahrt mit den Weichen-/Signalbedienern benachbarter Bereiche, die an der Vershubfahrt beteiligt sind, vereinbart ist.

Die Zustimmung gilt nur richtungsbezogen bis zum nächsten dem Vershub Halt gebietenden Signal. Eine Umkehr der Fahrtrichtung ist nur nach neuerlicher Zustimmung zulässig. Erforderlichenfalls grenzt der Weichen-/Signalbediener den Vershubweg ein.

- (4) Die Zustimmung zur Vershubfahrt wird erteilt
 - a) durch Signal – VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN – oder - FAHRVERBOT AUFGEHOBEN - (bei Schutzsignal ohne mittig lotrechten weißen Streifen) wenn sich zwischen Vershubteil und Signal keine Weiche, Gleiskreuzung oder kein Sperrschuh befindet.
 - b) durch Signal - WENDEVERSCHUBANZEIGER – in Zusammenhang mit einem Fahrtrichtungswechsel nach Vorbeifahrt am Signal ORIENTIERUNGSANZEIGER
 - c) mdl (fmdl) mit dem Wortlaut:

Zustimmung zum Vershub für
 von nach..... erteilt.
 (z.B. Lok-Nr., Lokplan,...) (Gleis/Abschnitt/Signal) (Gleis/Abschnitt/Signal)

Anlage 3

Für mehrmalige Fahrtrichtungsänderungen in einem definierten Abschnitt darf die Zustimmung zum Vershub mit folgendem Wortlaut erteilt werden:

Zustimmung zum Vershub für
 auf/zwischen in beiden Richtungen bis auf Widerruf erteilt.
 (z.B. Lok-Nr., Lokplan,..) (Gleis/Abschnitt/Signal)

Die Zustimmung darf nur in jenen Bereichen mdl/fmdl erteilt werden, in denen die Zustimmung nicht mit Signal gemäß lit. a) oder b) erteilt werden kann. Die Stelle, bis zu der die Zustimmung gilt bzw. bis zu der gefahren werden darf, ist anzugeben; der Vershubleiter hat den Mitarbeiter an der Spitze davon zu verständigen.

- (5) Nähern sich mehrere Vershubteile einem Signal hintereinander bzw. stehen mehrere Vershubteile vor einem Signal, so gilt die Zustimmung nur für den jeweils vordersten Vershubteil.
- (7) Zur Beschleunigung des Vershubablaufes kann der Weichen-/Signalbediener für seinen Bereich neben der Zustimmung zur Fahrt dem Vershubleiter eine mdl/fmdl verbindliche Vershubwegfreimeldung (enthält auch die Signalfreistellung im freigemeldeten Vershubweg) geben:

Vershubweg von bis frei

Die verbindliche Vershubwegfreimeldung kann auch über das Signal - VERSCHUBWEGFREIMELDEANZEIGER - gegeben werden.

Im freigemeldeten Vershubweg muss nicht auf Sicht gefahren werden. Der Vershubleiter verständigt die beteiligten Mitarbeiter über die verbindliche Vershubwegfreimeldung.

- (12) Vershubfahrten mit dem Tzfz an der Spitze können grundsätzlich ohne Vershubmannschaft durchgeführt werden.
 Bei Vershub ohne Vershubmannschaft entfällt der Auftrag zur Fahrt. Bei diesen Vershubfahrten ist der Tzfz zuständig für:

- das Beachten der Zustimmung und der Signale und
- das Bedienen der entsprechenden Einrichtungen, ggf. über Auftrag des Stww bzw. eines bestimmten Mitarbeiters.

Der Weichen und Signalbediener bzw. ein bestimmter Mitarbeiter verständigt den Tzfz von Abweichungen und Besonderheiten im erforderlichen Umfang.

§ 17 Sichern stillstehender Fahrzeuge

- (2) Zur Sicherung stillstehender Fahrzeuge sind Handbremsen zu verwenden. Handbremsen können durch Hemmschuhe (sperrbare Hemmschuhe) ersetzt werden. Bei einer Wagengruppe mit mindestens 5 gebremsten Wagen - bei Triebwagen/Triebzügen 3 gebremste Fahrzeuge - genügt bis zu einer Stunde die Luftbremse.

Vom anschlussgebenden Infrastrukturunternehmen ÖBB ankommende Züge mit mindestens 5 druckluftgebremsten Fahrzeugen dürfen in Gleisen mit Neigungen bis 2,5 % bis zu 12 Stunden druckluftgebremst abgestellt werden.

Andere Einrichtungen zum Sichern stillstehender Fahrzeuge sind nicht zulässig.

§ 23 Elektrisch ortsbediente Weichen (EOW)

- (1) Elektrisch ortsbediente Weichen sind Weichen mit elektrischem Antrieb. Bei Fahrt nach der Spitze erfolgt die Umstellung grundsätzlich selbsttätig, bei Fahrt gegen die Spitze ist die Weiche entweder mittels Hebelstasters 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) EOW gelten als gestört, wenn
- a) das Signal – Umstellvorgang – nicht in Dauerlicht übergeht,
 - b) das Signal - Weiche verschlossen – leuchtet, obwohl sich offensichtlich kein Fahrzeug im Bereich der Weiche befindet oder
 - c) das Signal – Hilfsschalterbetätigung – blinkt.
- (4) Störungen nach Pkt. 3 b) und 3 c) sind gemäß Bedienungsanweisung EOW zu beheben. Bleibt die Störungsbehebung erfolglos oder tritt eine Störung nach Pkt. 3 a) auf, ist der Meister Werksbahn zu verständigen.
- (5) Für bestimmte EOW kann eine gruppenweise Bedienung durch eine Zielleistastensteuerung ohne Signale vorgesehen sein. Nach Wirksamwerden der Tastenbetätigung gelangen sämtliche EOW im betreffenden Verschubweg in die entsprechende Stellung.

Abschnitt IX: Signale

§ 105 Langsamfahrsignale

- (1) Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen.
- (2) Langsamfahrstellen werden mit Anfangs- und Endsignal gekennzeichnet.
- (3) Kommt es bei der Aufstellung des Signals zu Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes, kann die Spitze des Signalschildes auch nach oben gerichtet sein.

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Signal – LANGSAMFAHR- SIGNAL ANFANG –	Formsignal Eine auf der Spitze stehende, dreieckige gelbe Tafel mit schwarzem Rand und schwarzer Kennziffer 	Die Kennziffer gibt die ab der Tafel zulässige Höchstgeschwindigkeit, im Bereich des Gleises an. Das Signal ist rechts neben dem zugehörigen Gleis aufgestellt.	
Signal – LANGSAMFAHR- SIGNAL ENDE –	Formsignal Eine auf der Spitze stehende, dreieckige gelbe Tafel mit schwarzem Rand und durchgestrichener schwarzer Kennziffer 	Das Signal kennzeichnet das Ende der langsam zu befahrenden Stelle. Das Signal ist links neben dem zugehörigen Gleis aufgestellt.	

§ 107 Weichensignale

(4) Signale für elektrisch ortsbediente Weichen – EOW

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Signal - GERADE VON RECHTS NACH LINKS -	Lichtsignal Drei weiße Lichter von links nach rechts steigend 	Das Signal wird für die Fahrt von links nach rechts bei der doppelten Kreuzungsweiche verwendet.	
Signal - GERADE VON LINKS NACH RECHTS -	Lichtsignal Drei weiße Lichter von links nach rechts steigend 	Das Signal wird für die Fahrt von links nach rechts bei der doppelten Kreuzungsweiche verwendet.	
Signal - VON RECHTS NACH RECHTS -	Lichtsignal Drei weiße Lichter bilden einen nach rechts geöffneten Winkel 	Das Signal wird für die Fahrt von rechts nach rechts bei der doppelten Kreuzungsweiche verwendet.	
Signal - VON LINKS NACH LINKS -	Lichtsignal Drei weiße Lichter bilden einen nach rechts geöffneten Winkel 	Das Signal wird für die Fahrt von rechts nach rechts bei der doppelten Kreuzungsweiche verwendet.	
Signal - UMSTELL-VORGANG -	Lichtsignal Weißes Blinklicht im Weichensignalbild oder ein weißes Blinklicht 	Die EOW wird umgestellt bzw. hat keine Endstellung erreicht	

Anlage 3

<p>Signal - WEICHE VERSCHLOSSEN -</p>	<p>Lichtsignal Ein gelbes Licht über dem Weichensignalbild</p> 	<p>Weiche wurde für das Befahren selbsttätig verschlossen</p>	<p>Das Signal zeigt an, dass die Weiche besetzt gemeldet und gegen Umstellen verschlossen wurde</p>
<p>Signal - HILFSTASTER- BETÄTIGUNG -</p>	<p>Lichtsignal Ein gelbes Blinklicht über dem Weichensignalbild</p> 	<p>Der Hilfsschalter an der Weiche wurde betätigt oder die Weiche wurde umgekurbelt.</p>	<p><u>Anm.:</u> Gestörter Achszähler. Die Bedienungs- anweisung für EOW ist zu beachten.</p>

§ 108 Signale für den Vershubdienst

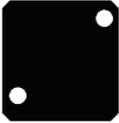
- (1) Signale für den Vershubdienst dienen zur Regelung der Vershubfahrten und zur Vermittlung von Aufträgen und Hinweisen.
- (2) Zu den Signalen für den Vershubdienst gehören
 - Ortsfeste Signale für den Vershubdienst,
 - Hand-Vershubsignale,
 - Hornsignale.

Anlage 3

§ 109 Ortsfeste Signale für den Vershubdienst

Vershubsignale

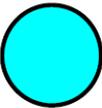
- (1) Vershubsignale werden verwendet zur Erteilung der Zustimmung für Vershubfahrten.
- (2) Vershubsignale können in hoher und niedriger Ausführung errichtet sein.
- (3) Vershubsignale stehen grundsätzlich rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis.
In Weichenbereichen gilt ein zwischen Weichenspitze und Herzstück stehendes Vershubsignal für alle im Bereich der Weiche möglichen Fahrten.

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Signal – VERSCHUB- VERBOT –	Lichtsignal Zwei weiße Lichter waagrecht nebeneinander 	Das Signal zeigt an, dass über den Standort des Vershubsignals hinaus nicht verschoben werden darf.	
Signal – VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN –	Lichtsignal Zwei weiße Lichter schräg nach rechts steigend 	Das Signal zeigt die Zustimmung für eine Vershubfahrt an. Befindet sich das Vershubsignal am Standort eines Haupt- oder Schutzsignals, hebt das Signal – VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN – das Verschubverbot eines solchen Signals auf.	 Signalbild bei aufgehobenem Verschubverbot am Standort eines Schutzsignals mit mittig lotrechten weißen Streifen.
Signal – VERSCHUBSIGNAL ZUSATZ –	Formsignal 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.

Anlage 3

Verschubwegfreimeldeanzeiger

- (4) Verschubwegfreimeldeanzeiger befinden sich am Standort von Verschub- oder Schutzsignalen

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Signal – VERSCHUBWEG-FREIMELDE-ANZEIGER –	Lichtsignal Ein blaues Licht außerhalb des Signalschildes bei Verschub- und Schutzsignalen 	Der Anzeiger gilt für Verschubfahrten und bedeutet, dass nicht auf Sicht bis zum nächsten Signal gefahren werden muss. In Verbindung mit dem Signalbegriff – Verschubverbot aufgehoben – ist der Verschubweg für die Fahrtrichtung bis zum nächsten Verschub- oder Schutzsignal frei von Fahrzeugen.	Nach der Rückstellung des Verschubsignals in die Stellung – Verschubverbot – oder des Schutzsignals in Stellung – Fahrverbot – erlischt der Verschubwegfreimeldeanzeiger.

Wendever Schubanzeiger, Orientierungsanzeiger

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Signal – Wendever Schub-anzeiger –	Lichtsignal Ein dreieckiger gelber Rahmen auf einem schwarzen Signalschild mit zwei schräg nach rechts steigenden gelben Lichtern. 	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 Wendever Schubanzeiger erlaubt ist.
Signal – Orientierungs-anzeiger –	Lichtsignal Eine rechteckige schwarze Tafel mit gelb-schwarzem Rand und einem gelben Licht. 	Das Signal kennzeichnet jenen Wendever Schubanzeiger, an dem der Fahrtrichtungswechsel erfolgt.	Damit für den Verschubleiter bei der Anfahrt zum Wendever Schubanzeiger erkennbar ist, hinter welchen Wendever Schubanzeiger er fahren muss, leuchtet auf der Rückseite des betreffenden Wendever Schubanzeigers ein gelbes Licht, welches nach dem Einstellen der Wendever Schubstraße wieder verlischt.

Anlage 3

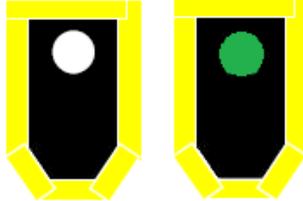
§ 115 sonstige Signale

(9) Signal – GESCHWINDIGKEITSTAFELN –

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<p>Signal – GESCHWINDIGKEITSTAFEL –</p>	<p>Formsignal Eine auf der Spitze stehende, dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzer Kennziffer</p> 	<p>Die Kennziffer gibt die ab der Tafel zulässige Höchstgeschwindigkeit an.</p>	<p>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.</p>
<p>Signal - GESCHWINDIGKEITSTAFEL SCHALTSTRECKE –</p>	<p>Formsignal Eine auf der Spitze stehende, dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzer Kennziffer und Zusatztafel mit Aufschrift „Schaltstrecke“</p> 	<p>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).</p>	<p>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.</p>

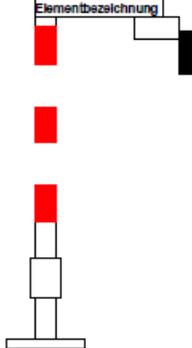
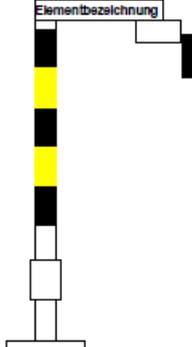
Anlage 3

(10) Endlagemelder

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Signal – ENDLAGE NICHT ERREICHT –	<p>Lichtsignal</p> <p>Ein gelb umrandetes schwarzes Signalschild mit rotem Licht</p> 	<p>Zeigt der Endlagemelder</p> <p>– Endlage nicht erreicht</p> <p>– muss sich der jeweilige Mitarbeiter davon überzeugen, dass eine gefahrlose Einfahrt in den nachfolgenden Gleisabschnitt gewährleistet ist. Kann dies nicht zweifelsfrei festgestellt werden, ist der M-WB zur Festlegung der weiteren Vorgehensweise zu verständigen.</p> <p>Der Endlagemelder ist in der Regel direkt an der zu überwachenden Einrichtung angebracht.</p>	<p>Diese Signale werden für die Anzeige der Endlage von Gleistoren, Schwenkbühnen bei Ladestellen usw. vorgesehen.</p>
Signal – ENDLAGE ERREICHT –	<p>Lichtsignal</p> <p>Ein gelbumrandetes schwarzes Signalschild mit weißem oder grünem Licht</p> 	<p>Zeigt der Endlagemelder</p> <p>– Endlage erreicht – darf in den nachfolgenden Gleisabschnitt eingefahren werden.</p>	<p>Bei Einrichtungen, die von Kfz, welche der StVo unterliegen (z.B. Lkw) und Kfz des Schienenverkehrs passiert werden, kann der Endlagemelder auch ähnlich einer Verkehrsampel mit Grünlicht ausgeführt sein.</p>

Anlage 3

(11) Hebeltaster

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Hebeltaster (HT) für Sicherungsanlagen von Eisenbahnkreuzungen	<p>Ein HT mit waagrechter rot-weißer Markierung</p> 	<p>Der so gekennzeichnete HT ist für die Einschaltung von Sicherungsanlagen von Eisenbahnkreuzungen.</p>	<p>Mit Betätigung des im Schaltstreckenabstand aufgestellten HT wird jene am waagrechten Ausleger bezeichnete Sicherungsanlage der betreffenden Eisenbahnkreuzung eingeschaltet.</p>
Hebeltaster (HT) für Weichen, Tore und andere Einrichtungen	<p>Ein HT mit waagrechter schwarz-gelber Markierung</p> 	<p>Der gekennzeichnete HT ist für die Umstellung von Weichen, Öffnung von Toren oder Betätigungen anderer Einrichtungen vorgesehen.</p>	<p>Mit Betätigung des HT werden jene am waagrechten Ausleger bezeichneten Weichen bzw. Weichengruppen, Tore oder andere Einrichtungen geschaltet.</p>

Anlage4 Übersicht Mühlbachbahnhof und Währingerbanhof

Inhalt:

1. Übersichtsplan zur Orientierung Mühlbachbahnhof und Währingerbahnhof
 - a. Schematischer Lageplan Währingerbahnhof („Nordkopf“-Teil 1)
 - b. Währinger-Bf („Nordkopf – Teil2)
 - c. Währinger-Bf („Südkopf“)
 - d. Verbindunggleise „Währinger-Bf“ – „Mühlbach-Bf“
 - e. Schematischer Lageplan Mühlbachbahnhof („Westkopf“ – Teil1)
 - f. Mühlbach – Bf (Westkopf – Teil2)
 - g. Mühlbach – Bf (Westkopf – Teil3)
 - h. Mühlbach – Bf (Teil „ West-/Ostkopf))
 - i. ÖBB Anschlüsse 1 bis 3 Rev6_29-02-12

2. BILDER

- a. Links Ebelsbergerstutzen u. ÖBB Anschluss 3(GI.3931);mittig ÖBB-Anschluss 2 (GI.3921);
Mitterrechts GI3251 Ri Wa – Bf
- b. Mü-Bf, Westkopf
- c. Mü-Bf, Ostkopf
- d. Oberleitungsende GI.3561 u. 3571 – E-Triebfahrzeugwende
- e. Übersicht über zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung mit 30 km/h
- f. Lokabstellgl. 3321, 3322 u. 3323; stationäre Geschw- Tafeln 30 km/h (links GI-3271; GI-1014 rechts)

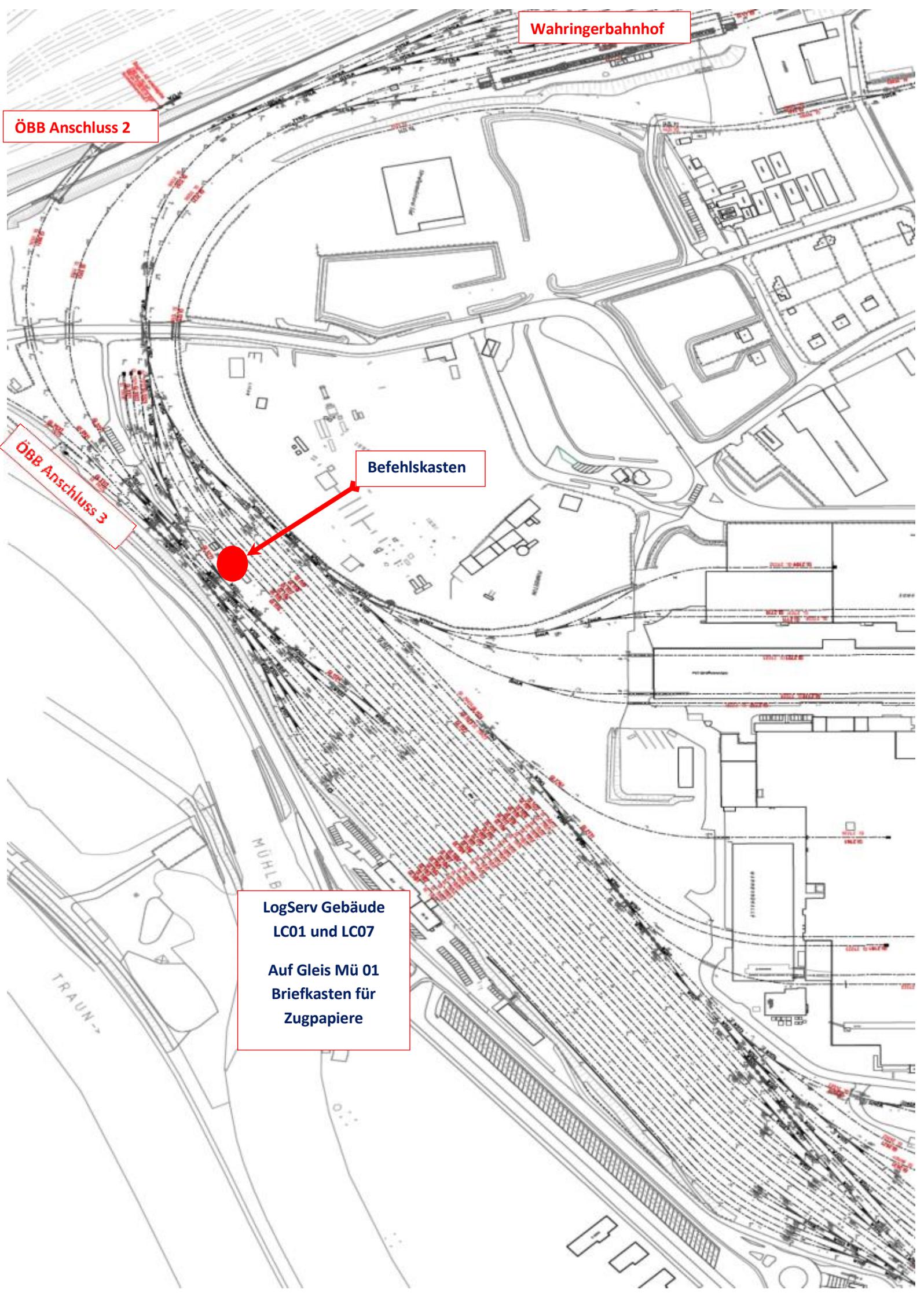
Wahringerbahnhof

ÖBB Anschluss 2

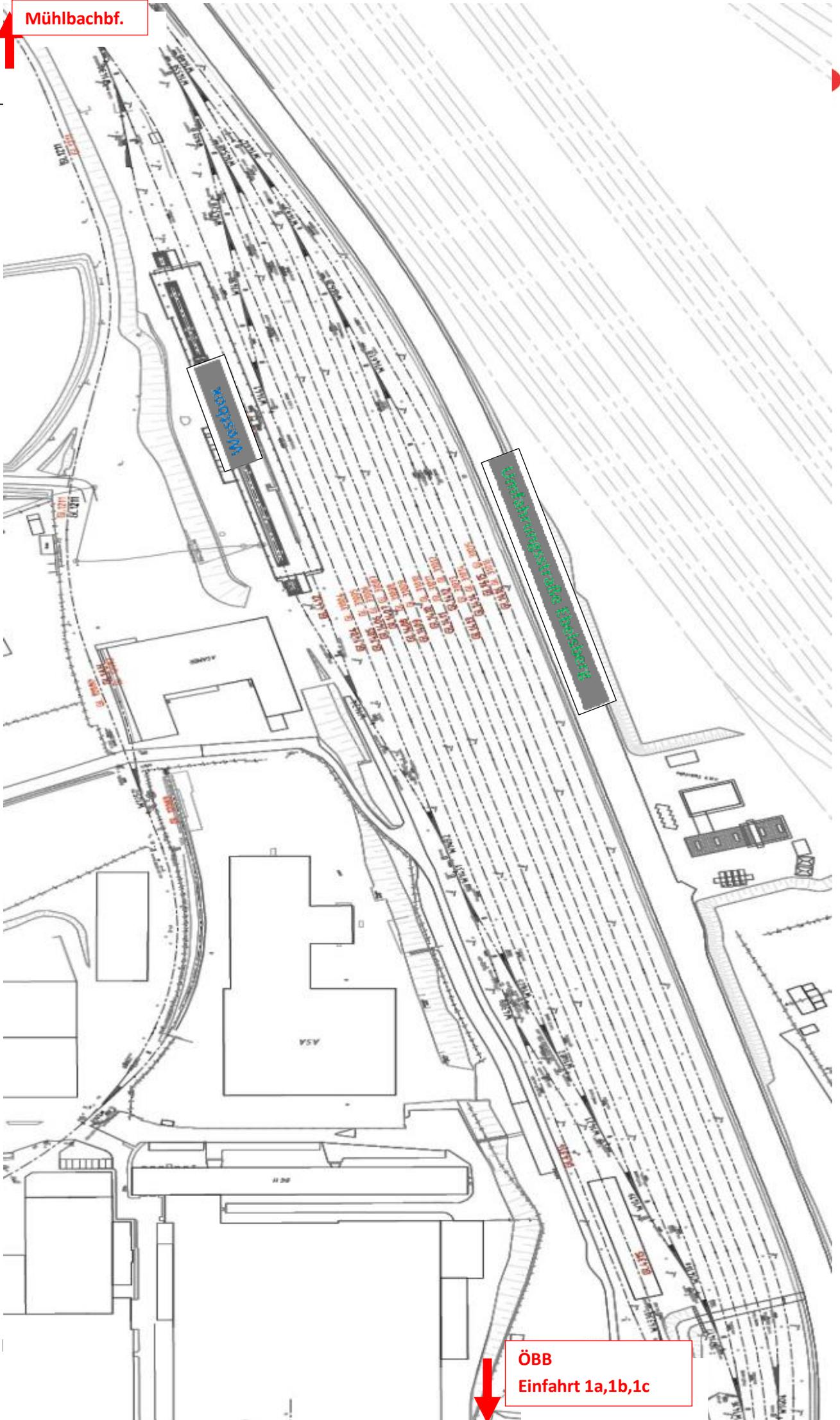
ÖBB Anschluss 3

Befehlskasten

LogServ Gebäude
LC01 und LC07
Auf Gleis Mü 01
Briefkasten für
Zugpapiere



Mühlbachbf.



Mühlbachbf.

Mühlbachbf. & Mühlbachbf.

ÖBB
Einfahrt 1a,1b,1c

a.) Schematischer Lageplan Währingerbahnhof

Währingerbahnhof („Nordkopf“ – Teil 1)

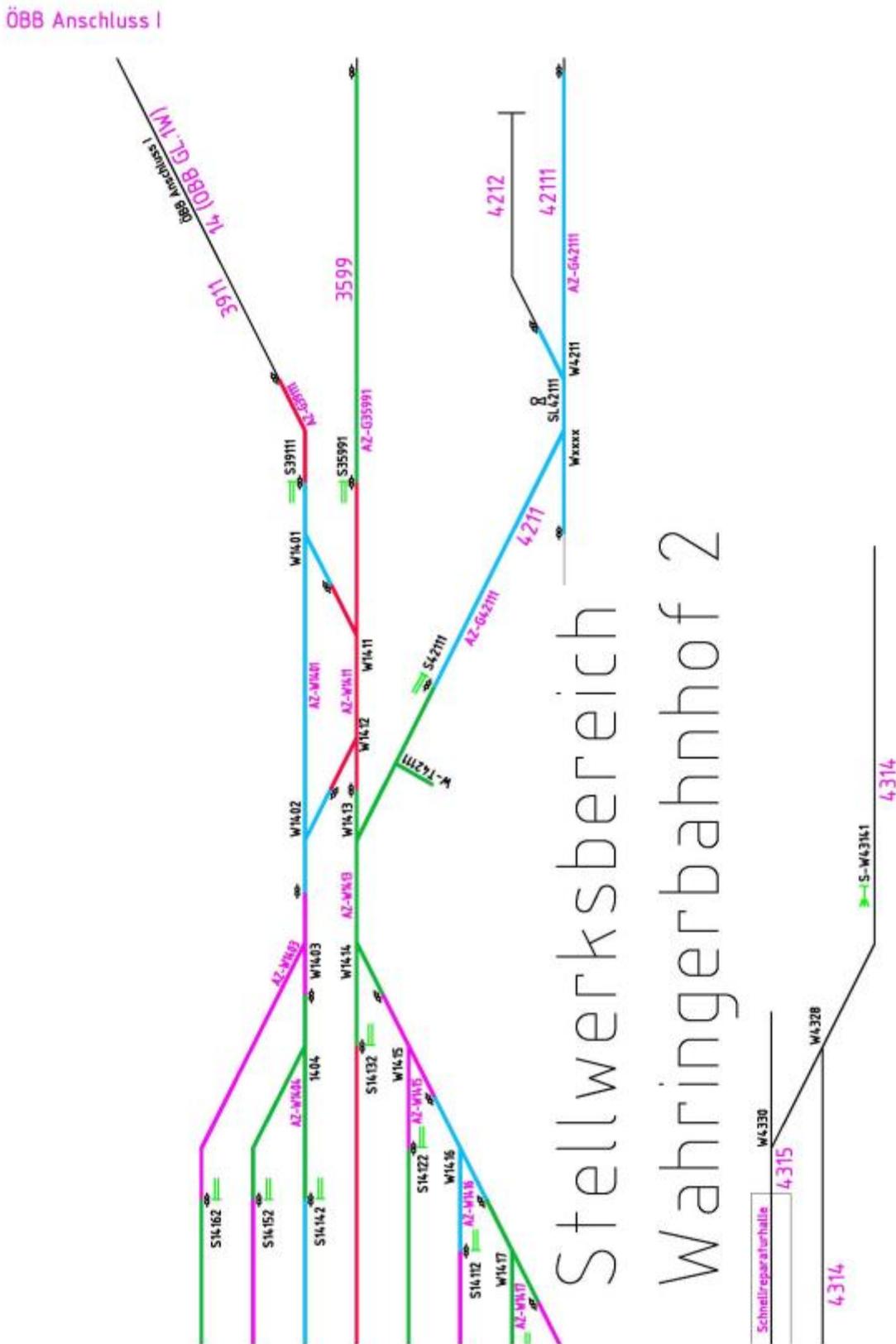


Abb. 1 von 4

Abb. 3 von 4

d.) Verbindungsgleise „Wahringer-Bf“ – „Mühlbach-Bf“

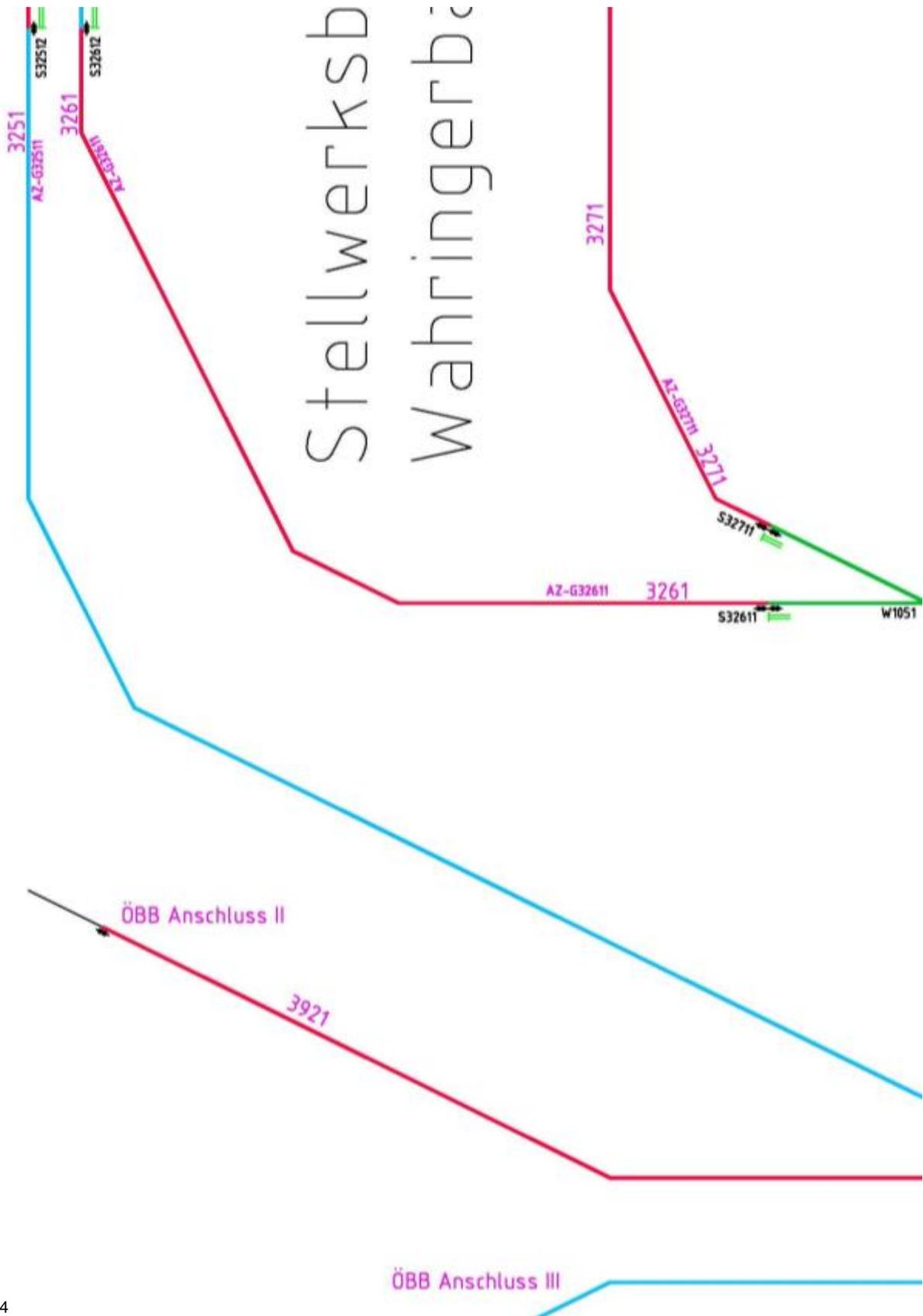


Abb. 4 von 4

f.) Mühlbach-Bf („Westkopf“ – Teil 2)

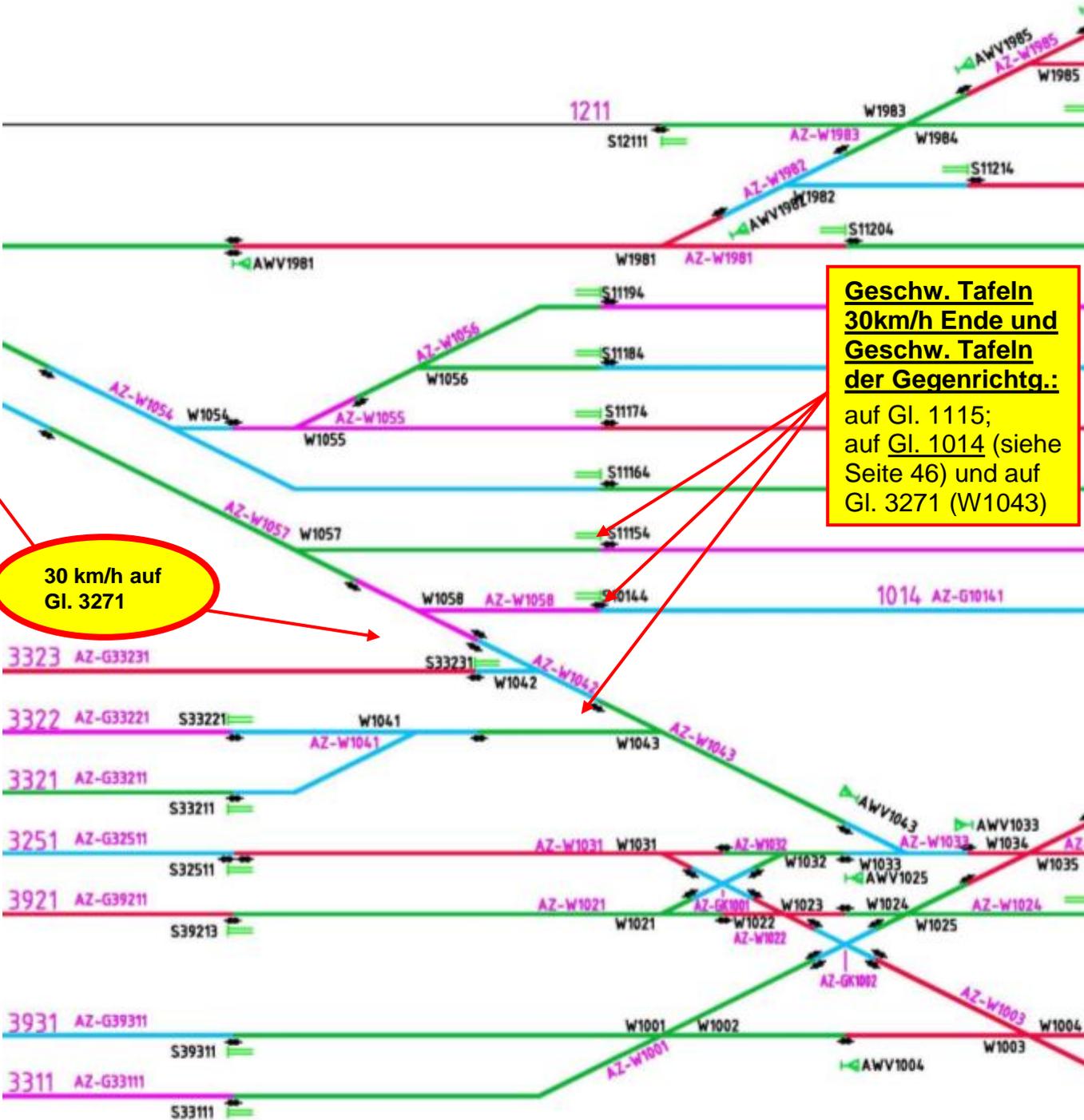


Abb. 2 von 4

g.) Mühlbach-Bf („Westkopf“ – Teil 3)

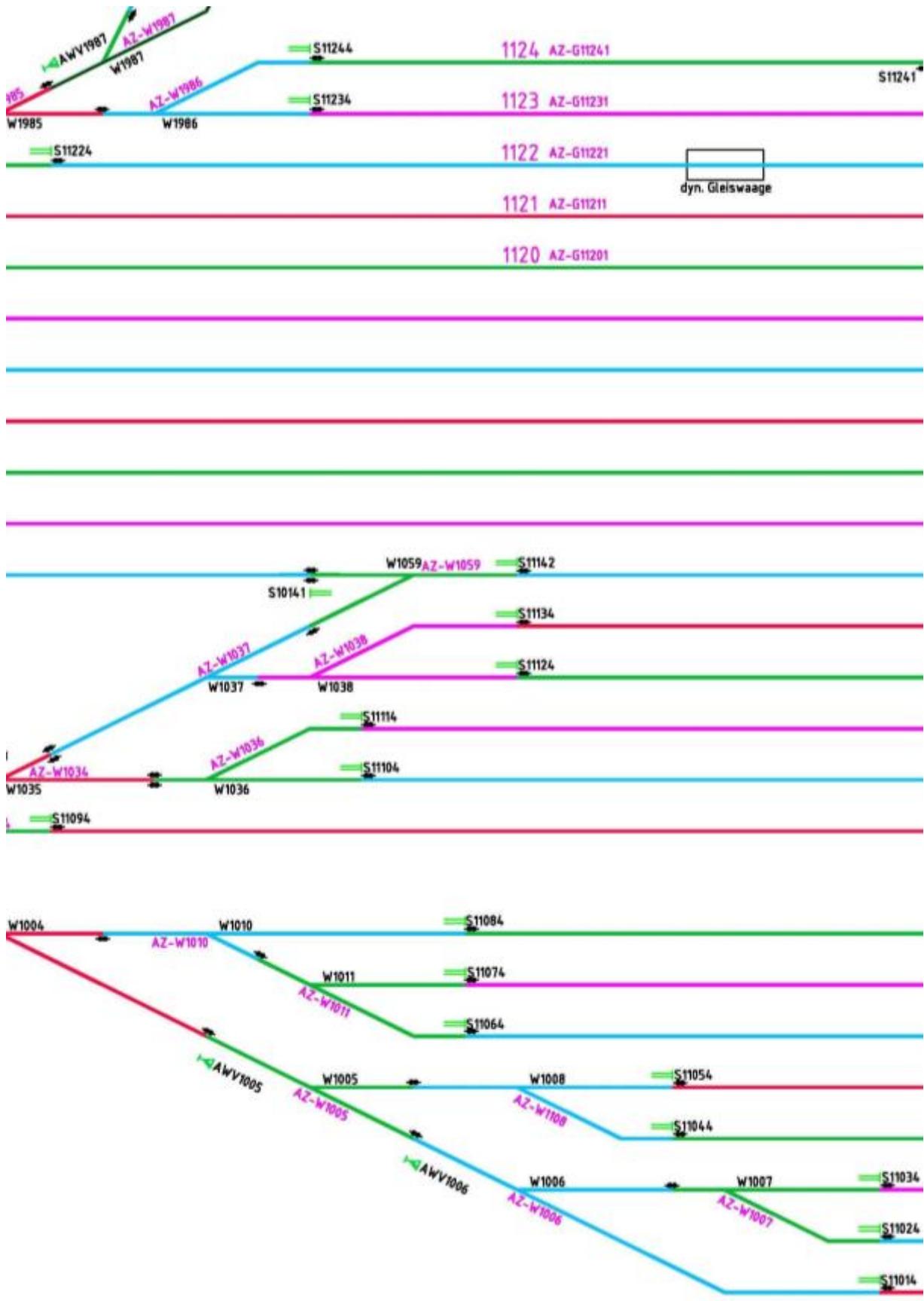
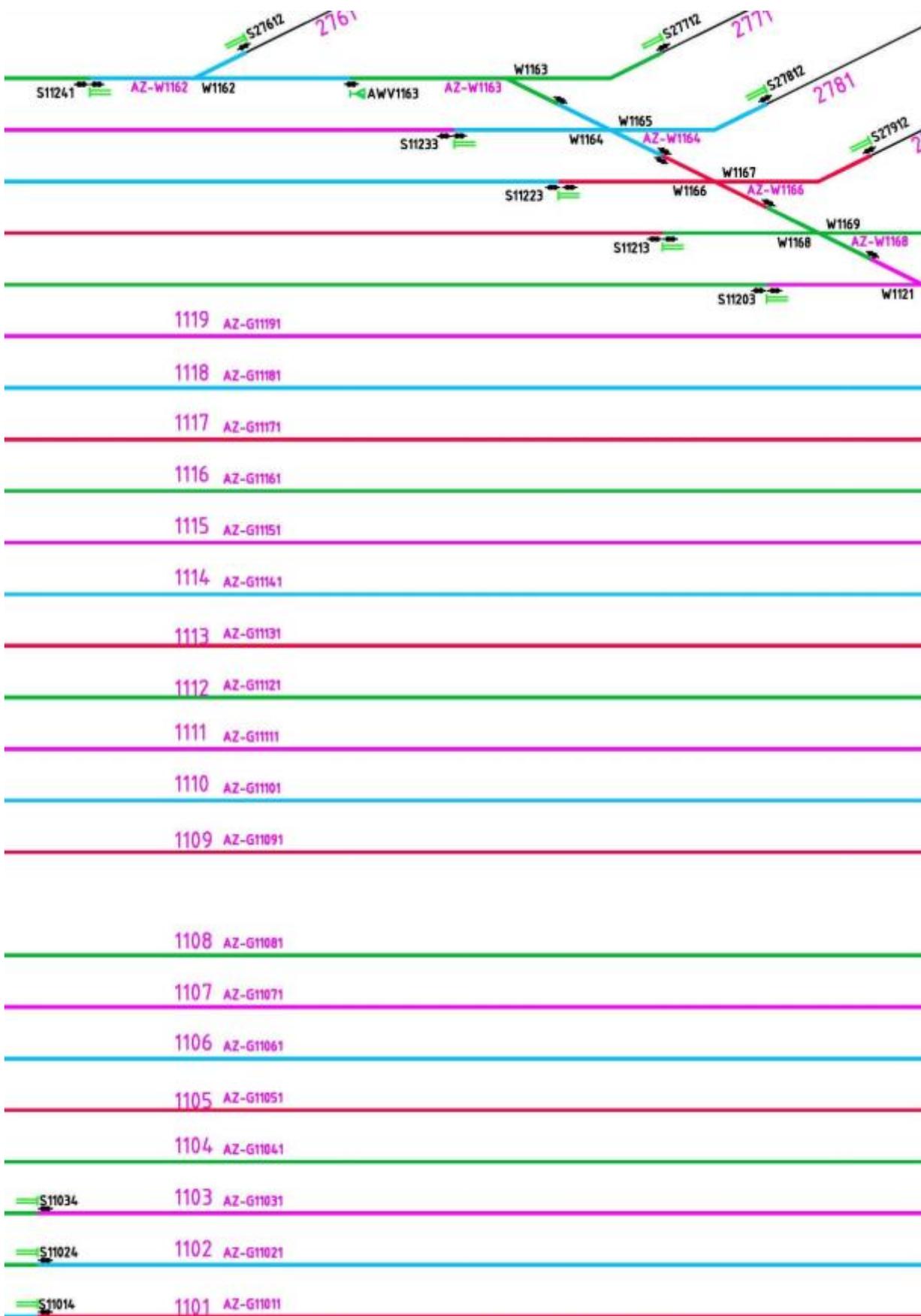


Abb. 3 von 4

h.) Mühlbach-Bf (Teil „West-/Ostkopf“)





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



b.) Mü-Bf, Westkopf (Standort eh. Stw2)



c.) Mü-Bf, Ostkopf (Standort eh. Stw1)



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

e.) Übersicht über zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung mit 30 km/h

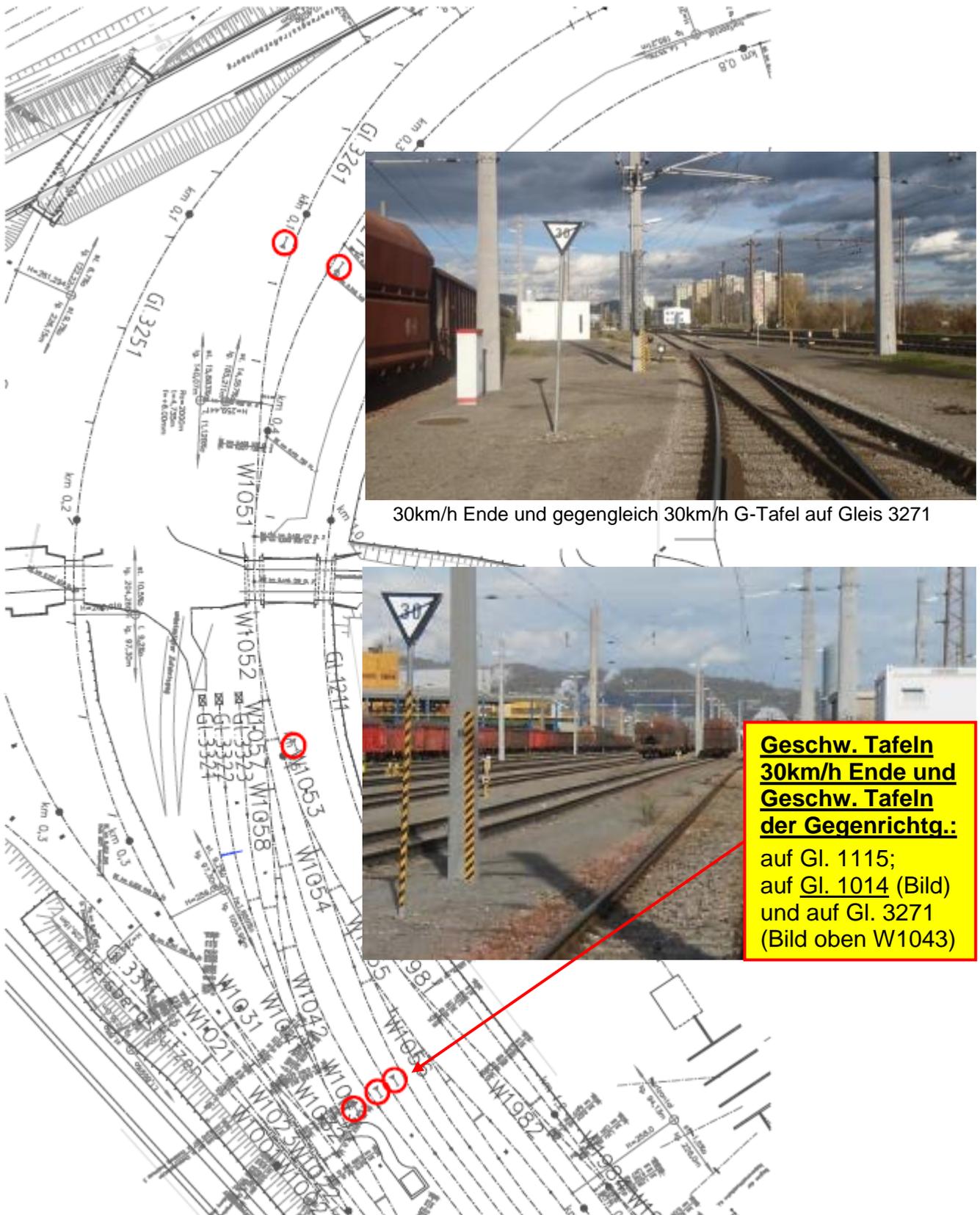


Abb. 1 von 1



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

Anlage 5

Fahrten im Bereich der

WESTbox

(Wartungshalle Währingerbahnhof,
nur bei Bedarf)



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
Homepage: 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
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente
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

I. Ansprechpersonen

Logistik Service GmbH

Lunzerstraße 41

4031 Linz

Tel. +43 (70) 6598 – 2000

Fax + 43 (70) 6980 – 2000

eMail: office@logserv.at

Homepage: www.logserv.at

Betriebsleiter:	Philipp Markl	DW 3048
1. Betriebsleiter-Stv.:	Mario Pointner	DW 8301
2. Betriebsleiter-Stv.:	Enrico Albrecht	DW 2149
3. Betriebsleiter-Stv.:	Josef Kerschbaummayr	DW 77342
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- Vershubsignal 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">• Gleisbaumaschinen• Wagen mit heißen Rohrpflanzen

Anlage 5, WESTbox

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 gebotenen 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 Hebelstern 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 §115, „Sonstige Signale“, Abs. 11 – Hebeltaster)

Anlage 5, WESTbox

V. Sicherungsanlagen, Signale und Kennzeichnungen

1. Versuchs signale (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-Versuchssignalen** S44121 (Nordseite) und S14031 (Südseite) in den Stellwerksbereich von Stw 2 der AB voestalpine Stahl GmbH über.

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

(Siehe Anlage 3 der Bedienungsanweisung „Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH; §109, „Ortsfeste Signale zur Regelung der Versuchsfahrten“)

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 Gruppenversuchssignalen „Versuchssignalzusatz“ 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 Versuchs signal. Über diese Versuchs signale wird die Zustimmung zur Einfahrt in die bzw. Ausfahrt aus der Halle durch den Hallenverantwortlichen erteilt.

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

Signal	Gleis	Lage zu Gleis	Kommentar
S 44121, Gruppenversuchssignal	4412	rechts	Grenze Bereich WESTbox (Ausfahrt Nordseite)
S 14031, Gruppenversuchssignal	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

Anlage 5, WESTbox

2. Weichensignale an EOW und Zusatzsignale für EOW

(Siehe Anlage 3 der Bedienungsanweisung „Anschlussbahn voestalpine Stahl GmbH; §107, „Weichensignale“ und §115 „Sonstige Signale“, Abs. 11 – Hebeltaster)

3. Oberleitungssignale (Stromabnehmersignale)

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Signal - Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer -	<p>Eine quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit schwarzem und weißem Rand und einem auf der Spitze stehenden quadratischen weißen Rahmen mit innenliegendem weißem Quadrat.</p> <p>Das Signalbild kann auch als Lichtsignal ausgeführt sein.</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 Zweiradfahrzeug 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, §17, 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

Anlage 5, 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 Versubsignal 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 Versubsignal 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 Versubfahrt, informiert der Tzfz bzw. VL (E- oder Diesel-Tfz) den Hallenverantwortlichen von der bevorstehenden Ausfahrt, ausgenommen die Zustimmung der Hallenausfahrt ist bereits mittels jeweiligem Versubsignal 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

Anlage 5, 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 zugefahren 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 KennVO! („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

Anlage 5, 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 5, 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

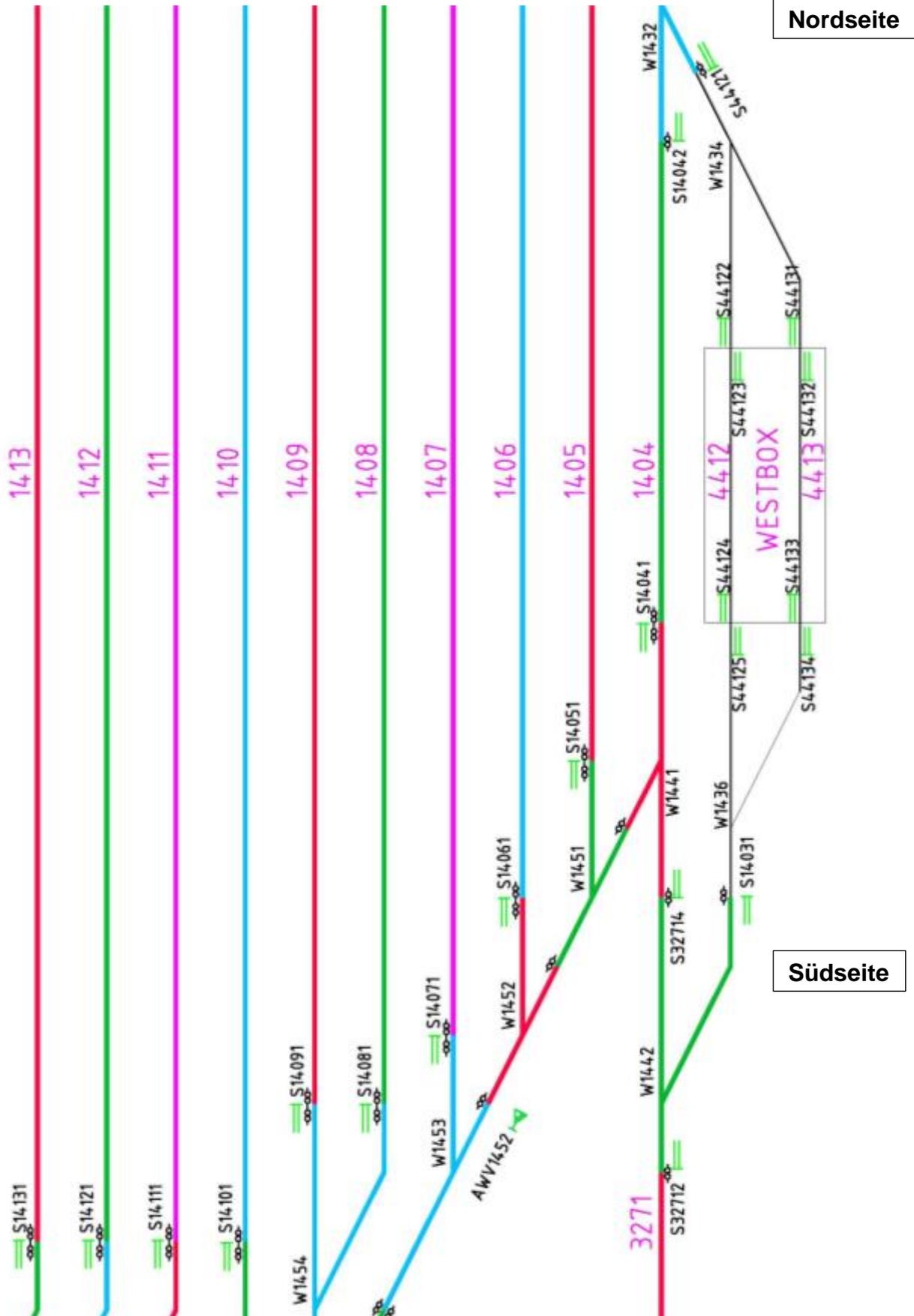
Absturzgefahr im Bereich der südlichen Aasgruben		Nachweisliche Schulung über diese Gefahr; Anbringung von Warnschildern gem. KennV (Arbeitssicherheit) ABSTEIGEVERBOT im Bereich der Aasgruben	
Zuständige Stelle	Datum der Feststellung	Termin bis	Beigezogene Personen
LogServ – VLSI (Bescheide)	07.02.2012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

Anlage 5, 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 5, Lageplan WESTbox



Anlage 5, Lageplan WESTbox



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

Anlage 5, Lageplan WESTbox



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