

"Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottlagerplatz und Gleisgruppe 2" im ecoplus-Wirtschaftspark Ennsdorf

EINREICHUNTERLAGEN nach UVP-G 2000

REV.	DATUM	BEARB.	GEZ.	GEPRÜFT	BESCHREIBUNG DER ÄNDERUNG
A					
B					
C					
D					

<p>PLANVERFASSER</p>   <p>FHCE - Ziviltechniker GmbH für Bauingenieurwesen: Hydro Consulting Engineers</p> <p>Geschäftsführer/CEO: DI Christian Affenzeller Wiener Straße 383, A - 4030 Linz Tel.: +43 (0) 732 / 66 48 32 - 0 Homepage: http://www.fhce.at, E-Mail: office@fhce.at</p>		DATUM	NAME	
	BEARBEITET	12.06.2024	DI. LK	
	GEZEICHNET			
	GEPRÜFT	17.06.2024	ZT-DI. MA	
	PROJEKT-NR.:		009723123	
	DATEINAME: PLANKOPF_neu.dwg			
	Maßstab		Dokumentgröße	
		94 A4; 1 A3		
DATUM	PLANFREIGABE			
12.06.2024				

INHALT

Vorhabenübersicht - technische Grundlagen

Fertigstellungsdatum	Dokumentnummer	Ausfertigung
Juni 2024	B.01.101	

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1	Allgemeines 1
1.1	Auftraggeber und Veranlassung 1
1.2	Inhalt „technischen Planung“ 4
1.3	Örtliche Lage – Bahnterminal Eisen Neumüller, Ennsdorf 4
1.4	Maßgebende Grundlagen 5
1.5	Projektteam technische Planung 5
1.6	Geplanter Umsetzungszeitraum 6
2	Derzeitiger Rechtsstand - Konsensdaten 6
2.1	Allgemeines 6
2.2	Rechtsstand – Bahnterminal Eisen Neumüller – Bestand 2023 6
2.3	UVP-Vorhaben 2024/2025 – Erweiterung Bahnterminal mit Schrottlagerplatz 7
2.4	UVP-Tatbestand 8
2.5	Angaben zum EisbG 1957 8
2.6	Angaben betreffend WR-Gesetz 1959 9
2.7	Angaben - Baubehördliche Genehmigung gemäß NÖ-Bauordnung 2014 9
2.8	Daten betreffend Betriebsanlagengenehmigung (Gewerbeordnung 1994) 10
3	Beschreibung der Standortverhältnisse 10
3.1	Lage und Ausdehnung Bahnterminal Neumüller 10
3.2	Generelle Beschreibung Geologie-Hydrogeologie 11
3.3	Oberflächengewässer Enns 11
3.4	Übersicht bestehender Schrottplatz- und Stahlhandel 12
3.5	Übersicht Bahnterminal und Schrottlagerplatz Neumüller 13
4	Beschreibung der geplanten Betriebsverhältnisse 15
4.1	Übersicht der baulichen Ausstattung des Bahnterminals 15
4.2	Technische Beschreibung Manipulation und Zwischenlagerung am Bahnterminal 16
5	Technische Ausstattung – Erweiterung Bahnterminal Neumüller 19
6	Umweltauswirkungen 19
7	Fremde Rechte 20

Anhang

Linz, Juni 2024

D.I. LK/lau

Vorhabensübersicht technische Grundlagen

1 Allgemeines

1.1 Auftraggeber und Veranlassung

Die gegenständliche Bearbeitung der technischen Grundlagen des Vorhabens „Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottplatz und Gleisgruppe 2“ im ecoplus-Wirtschaftspark Ennsdorf wurde im Auftrag der Fa. Johann Neumüller GmbH, Wirtschaftspark Straße 9/3, 4482 Ennsdorf, erstellt.

Die Fa. Johann Neumüller GmbH betreibt derzeit auf einer Betriebsfläche von ca. 9 ha einen Schrott- und Stahlhandel, der eine trimodale Anbindung an die Schifffahrt (Donau) und das Eisenbahn- und Straßennetz aufweist. Der maßgebende Transport erfolgt dabei über den Bahnanschluss, bestehend aus mehreren Gleisanlagen, mit derzeit ca. 4–6 (im Mittel 5) Bahnanlieferungen pro Tag. Der Betriebsstandort weist die gemäß Stand der Technik erforderlichen baulichen und infrastrukturellen Anlagen auf, zudem ist er in Richtung der nächstgelegenen Wohn- und Siedlungsbereiche durch Sicht- und Lärmschutzmaßnahmen umschlossen.

Betrieblich gliedert sich der Standort in einen **AWG-genehmigten Schrottplatz** für Lagerung und Behandlung von Eisen- und Nichteisenschrotten sowie sonstigen Abfällen. Gemäß den AWG-Genehmigungen werden gefährliche und nicht gefährliche Abfälle zerlegt, aufbereitet, sortiert, gelagert und danach als Wertstoffe wieder in externe betriebliche Prozesse eingebunden oder einer Entsorgung zugeführt.

Der **gewerblich genehmigte Stahlhandel** beschäftigt sich mit der Bereitstellung von Eisen- und Nichteisenmetallen als Handelsware, dabei sind die maßgebenden Tätigkeiten Lagerung, Konfektionierung (Ablängen, Trennen, Formen) sowie Kommissionieren von Baustählen (Matten und Stabstahl) und Schweißdraht.



Abbildung 1: Betriebsstandort Eisen Neumüller, Ennsdorf

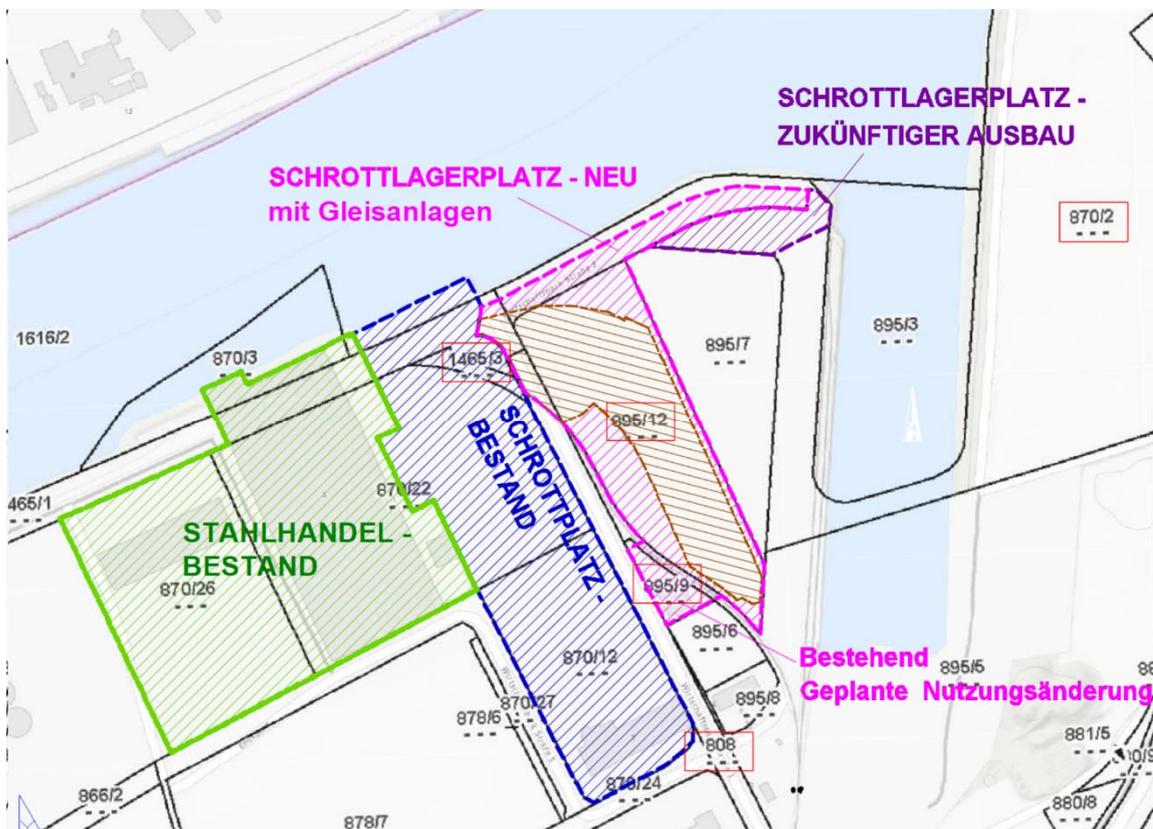


Abbildung 2: Auszug Katasterplan (mit den Betriebsbereichen)

Wie im Auszug des Katasterplans dargestellt, befindet sich östlich, durch die Wirtschaftspark Straße 1 getrennt, der zurzeit Bereich des **Bahnterminals Eisen Neumüller**. Er besteht aus dem 2023 errichteten „**Bahnterminal – Eisen Neumüller – Bestand**“ (Anlage zur Entwicklung der Umschlag- und Zuglogistik - Versuchsbetrieb) und soll durch das **gegenständliche Vorhaben „Erweiterung Bahnterminal Neumüller“** ausgebaut und in der Umschlagskapazität erweitert werden. Die Umsetzung erfolgt weitgehend autark vom bisherigen Anlagenbetrieb.

Der „**Bahnterminal Eisen Neumüller – Bestand**“ wurde auf einer Fläche von rund 1,4 ha +0,15 ha gemäß den erforderlichen wasserrechtlichen und gewerberechtiglichen Bewilligungen ausgestattet und dient derzeit zum Umschlag eines Ganzzuges pro Tag (ca. 1.000 t), bezogen auf eine maximale Lagerkapazität von 5.000 t.

Zur Abwicklung des zukünftig geplanten Umschlags (Qualitätskontrolle, Zwischenlagerung, Zusammenstellung von bis zu sechs Ganzzügen pro Tag zu je 1.000 t und einem

Dieser erfolgt durch „**Erweiterung des Bahnterminal Neumüller**“ mit einer Flächenversiegelung von weiteren ca. 1,1 ha und ca.0,5 ha Ausbaureserve inkl. Flächen der Nutzungsänderung Wirtschaftspark Str. 1/6 (Gesamtfläche Bahnterminal ca. 3,2 ha)

Da die im Bereich des Bahnterminals mit Schrottlagerplatz **maximale Lagermenge** von Eisenschrott und Alteisen mit 150.000 t die Mengenschwelle des Anhanges 1 Ziffer 3 Lit. b UVP-G 2000 i. d. g. F. (30.000 t) erheblich überschreitet, ist ein Umweltverträglichkeitsverfahren (**UVP-Verfahren**) bei der zuständigen UVP-Behörde (Amt der NÖ Landesregierung) abzuwickeln.

Gegenstand dieses Umweltverträglichkeitsverfahrens ist die Erweiterung durch neu zu errichtenden Anlagen sowie der Anlagen- und Umschlagbetrieb in Zusammenhang mit der zukünftigen Nutzung für die Material- und Ganzzugbeistellung der Lichtbogenöfen der voestalpine (oder sonstige Abnehmer) durch die Fa. Johann Neumüller GmbH, Ennsdorf.

1.2 Inhalt „technischen Planung“

Die gegenständliche technische Planung beschreibt dabei, ausgehend von den Standortverhältnissen, die geplante Erweiterung des Bahnterminals inkl. des Ausbaus des Schrottlagerplatzes und den damit zusammenhängenden Betrieb für den Umschlag und die Lagerung von sortenreinen Neublechen bzw. Neublechpaketen (Schlüssel-Nr. 35103 „Eisen- und Stahlabfall“).

Im Einzelnen gliedert sich das Vorhaben in folgende Hauptbereiche:

- Beschreibung der Standort- und Umgebungsverhältnisse
- Angabe betreffend Art, Zweck und Umfang des Vorhabens
- Angaben zur Art und Menge der Lager- und Umschlaggüter
- Beschreibung der geplanten Betriebsverhältnisse
- Darstellung und Beschreibung der geplanten baulichen und maschinellen Anlagen
- Allgemeine Beschreibung der beim Anlagenbetrieb zu erwartenden Emissionsquellen des zukünftigen Betriebes

1.3 Örtliche Lage – Bahnterminal Eisen Neumüller, Ennsdorf

Der gegenständliche Vorhabensbereich befindet sich rechtsufrig der Enns, ca. 1,5 km vor der Einmündung in die Donau, im Bereich des Ennshafens der Gemeinde Ennsdorf, polit. Bezirk Amstetten. Durch das Vorhaben sind Teilflächen der Grundstücke 808, 870/2 und die Grundstücke 895/9 bzw. 895/12 betroffen.

1.4 Maßgebende Grundlagen

Nachfolgend sind die relevanten Grundlagen der UVP-Einreichung angeführt:

a) Gesetze und Verordnungen

- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000
WRG 1959
- Abfallwirtschaftsgesetz – AWG 2002, BGBl. 1001/2002 vom 16.07.2002 i. d. g. F.
- Gewerbeordnung 1994, BGBl. 194/1994 i. d. g. F.
- AAeV 186. Verordnung vom 19.04.2006, Allgemeine Abwasseremissionsverordnung

b) Bescheide

- BH Amstetten, Fachabteilung Anlagenrecht; AMW2-WA-2245/001 vom 05.05.2023; Erweiterung Eisenbahnanlage / Oberflächenentwässerung – wr. Bewilligung
- BH Amstetten, Fachabteilung Anlagenrecht; AMW2-BA-04164/026 vom 14.06.2023; Änderung der Betriebsanlage – Errichtung einer Lagerfläche für Neubleche bzw. Neublechpakete für Grundstück 895/12 – bau- und gewerberechtl. Bewilligung

c) Technische Richtlinien – Ö-Normen

- Ö-Norm B 2506-1 „Regenwasser-Sickeranlagen für Abläufe von Dachflächen und befestigten Flächen“, 06/2002
- ÖWAV-Regelblatt 35 „Einleitung von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer“, 2019

1.5 Projektteam technische Planung

Die Grundlagen der technischen Planung wurden von folgendem Projektteam erstellt:

Name	Adresse	Tätigkeit
FHCE – ZT GmbH	Wiener Straße 383 4030 Linz	Allgemeine Anlagen- u. Betriebsbeschreibung Wasserbau, Maschinenbau, Abfallwirtschaft
Juhász Verkehrsconsulting e.U.	Linzer Straße 18 3100 St. Pölten	Eisenbahntechnik
Baumstr. Ing. Christian Klauser GmbH	Theresientalstraße 11 3363 Hausmenning	Bautechnik, Bau- und Bauablaufplanung
GETH Elektrotechnik e.U.	Erlenstraße 8 4481 Asten	Elektrotechnik/Energiewirtschaft

1.6 Geplanter Umsetzungszeitraum

Nach derzeitigem Kenntnisstand strebt die Fa. Johann Neumüller GmbH die Erweiterung des Bahnterminals Neumüller mit Schrottlagerplatz und Gleisgruppe 2 hinsichtlich der baulichen Umsetzung im Jahr 2025 an. Der Anlagenvollbetrieb wird für Ende 2026 angestrebt.

2 Derzeitiger Rechtsstand - Konsensdaten

2.1 Allgemeines

Weitgehend unabhängig vom bisher betriebenen Schrottplatz und Stahlhandel der Fa. Neumüller befindet sich auf den Grundstücken, Teilfläche 808, 895/9, 895/12 und der rechtsufrig der Enns befindlichen Teilfläche 870/2, der Bereich des Bahnterminals Eisen Neumüller. Er dient dabei zur Material- und Ganzzugbeistellung für die Lichtbogenöfen der voestalpine (oder sonstiger Abnehmer)

2.2 Rechtsstand – Bahnterminal Eisen Neumüller – Bestand 2023

Dieser ist wie folgt anzugeben:

- Doppelgleisanlage-Gleisgruppe I; Länge ca. 800 m inkl. Platzbefestigung in einem Ausmaß von ca. 1,4 + 0,15 ha (genehmigungsfreies Bauvorhaben gemäß § 36 EisbG)
- Ausstattung der Oberflächenentwässerung durch Anlagen zur Erfassung, Retention und Reinigung sowie Direktableitung der gereinigten Niederschlagswässer in die natürliche Vorflut, die Enns (wr. Bewilligung gemäß Bescheid der BH Amstetten, AMW2-WA-2245/001, vom 05.05.2023).
- Nutzung der Lagerflächen am Bahnterminal für Zwischenlagerung und Manipulation von Neublechen und Neublechpaketen (gewerbliche Bewilligung der BH Amstetten, AMW2-BA-04164/026, vom 14.06.2023)

Hauptdaten des Anlagenbetriebes

- Umschlag: 1 Ganzzug/d (ca. 1.000 t)
- Lagerfläche: ca. 2.850 m²
- maximale Lagerkapazität: 5.000 t
- Verschub: durch Verschub-Lok bzw. 2-Wege-Fahrzeug
- maschinelle Einrichtungen: 2 dieselbetriebene Radbagger
- Lärmschutz: Lärmschutzwand im Bereich der östlichen Grundstücksgrenze (Höhe ca. 6 m)

2.3 UVP-Vorhaben 2024/2025 – Erweiterung Bahnterminal mit Schrottlagerplatz

Im Rahmen des gegenständlichen UVP-Vorhabens ist generell der Vollausbau der Dichtbetonflächen auf Grundstück 895/12 und die Errichtung der Gleisgruppe 2 als Stutzgleis inkl. aller infrastrukturellen Einrichtungen geplant. Demgemäß ist der Vorhabensumfang wie folgt zu skizzieren:

- Errichtung der Gleisgruppe 2 (Stutzgleis mit je ca. 300 m Gleislänge)
- Erweiterung der Lagerflächen in Dichtbetonbauweise auf den Grundstücken 895/12 und 870/2, beide KG Ennsdorf
- Erweiterung der Gleis- und Platzentwässerung für die geplante Ausbaufäche von derzeit ca. 1,1 ha.
- Herstellung der Elektro- und Leitungsinfrastruktur (Beleuchtung, Datenkabel, Videoüberwachung etc.)
- Eingliederung eines bestehenden Gebäudes als Lagerhalle auf Grundstück 895/9, KG Ennsdorf, Wirtschaftsparkstraße 1/6 (wegen Ankauf 2023)
- Neuanschaffung von maschinellen Einrichtungen:
 - 4 Stk. Verschub-Rangierfahrzeuge
 - 6 Greifbagger
 - 1 Radlader
 - 4 Personen-Transportfahrzeuge

Aufgrund der betrieblichen Nutzung des Bahnterminals Eisen Neumüller erfolgen zukünftig die Abwicklung von bis zu 6 Ganzzügen pro Tag zu je 1.000 t und ein geplanter maximaler **jährlicher Umschlag von 1,5 Mio.t.**

Für diese Abwicklung steht bei einer **maximalen Lagerkapazität** von **150.000 t** eine Gesamtlagerfläche von ca. 12.400 m² zur Verfügung.

Neben der Einstellung von zusätzlich ca. 10–12 Mitarbeiter werden die **Betriebszeiten** für den vom sonstigen Anlagenbetrieb weitgehend unabhängigen „**Bahnterminal**“ wie folgt erweitert:

Montag bis Freitag 06.00 Uhr bis **22.00 Uhr** und

Samstag 06.00 Uhr bis **13.00 Uhr**

Aus der vorstehenden Beschreibung ergeben sich die nachfolgenden rechtlichen Zustände bzw. Anträge.

2.4 UVP-Tatbestand

Aufgrund der geplanten Manipulation und Lagerung von sortenreinen Neublechen bzw. Neublechpakten (Abfall-Schlüsselnummer 35103 „Eisen und Stahlabfälle“) mit einer maximalen **Lagerkapazität von 150.000 t** werden die im Anhang 1, Ziffer 3, Lit. b UVP-G 2000 ausgewiesenen „Anlagen zur Lagerung von Eisenschrott und Alteisen“ mit einer Gesamtlagerkapazität von mindestens 30.000 t⁴ überschritten. Aus diesem Grund ist eine **Umweltverträglichkeitsprüfung** für das gegenständliche Vorhaben **durchzuführen**.

Betreffend die im Rahmen des UVP-Verfahrens abzuwickelnden Materiengesetze werden die nachfolgenden Angaben definiert.

2.5 Angaben zum EisbG 1957

Es wird die Errichtung und der Betrieb der Gleisgruppe 2 (Stutzgleis mit je 300 m Länge) inkl. zugeordneter Manipulations- und Fahrbereiche (0,98 ha) auf Basis eines genehmigungsfreien Vorhabens gemäß § 36 EisbG 1957 abgewickelt.

Anschaffung und Betrieb von vier Vershub-Rangiergeräten, Hersteller Zagro, Type E-MAX XXL/XXL Hybrid 27,5 T (oder gleichwertig), zusätzlich zu der genehmigten Beistellung mit Vershublok bzw. 2-Wege-Fahrzeug (Unimog).

2.6 Angaben betreffend WR-Gesetz 1959

Ergänzend zur bisherigen wasserrechtlichen Bewilligung der Oberflächenentwässerung durch Errichtung von Anlagen zur Erfassung, Retention und Reinigung sowie Direktableitung der genehmigten Niederschlagswässer in die natürliche Vorflut, die Enns (wr. Bewilligung gemäß Bescheid der BH Amstetten AMW2-Wa-2245/001 vom 05.05.2023), für die, bezogen auf eine Gesamtausbaufäche von 3,13 ha, ein quantitativer Konsens von $Q_{ab,max} = 56$ l/s zur Direkteinleitung in die Enns und darüber hinaus ein qualitativer Konsens gemäß Allgemeine Abwasseremissionsverordnung erteilt wurde, sind die nachfolgenden Daten relevant.

Die Konsensinhaberin Fa. Johann Neumüller GmbH, Ennsdorf, beabsichtigt die **Errichtung und den Betrieb der zusätzlichen Kanalanlagen für die Oberflächenentwässerung der Erweiterung des Schrottlagerplatzes und der Gleisentwässerung**.

Dies erfolgt durch Errichtung der Gleisentwässerung (GG 2) bzw. von Kanalisationsanlagen (Rohrquerschnitt DN 160-400 mm) mit einer Gesamtlänge von ca. 445 m und die Ausführung von gleisparallelen Schwerlastrinnen Lastklasse F 900 kN mit einer Gesamtlänge von ca. 452 m.

2.7 Angaben - Baubehördliche Genehmigung gemäß NÖ-Bauordnung 2014

Gemäß dem Materiengesetz - NÖ-Bauordnung 2014 sind die nachfolgenden baulichen Anlagen geplant:

- Erweiterung der flüssigkeitsdicht und medienbeständig ausgeführten Lagerflächen auf Grundstück 895/12 durch Erweiterung der Platzbefestigung in einem Gesamtausmaß von 0,7 ha.
- Die Herstellung von flexiblen Lagerabgrenzungen innerhalb der Betriebsflächen in Form von Quick-Block-Wänden (oder gleichwertig) mit einer Bauhöhe von 1,8–2,4 m, bezogen auf eine Gesamtlänge von ca. 496 m.

2.8 Daten betreffend Betriebsanlagengenehmigung (Gewerbeordnung 1994)

Im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens werden folgende gewerbebehördliche Genehmigungstatbestände für Errichtung und Betrieb dargestellt:

- Qualitätskontrolle, Zwischenlager und Umschlag von maximal 6 Ganzzügen pro Tag, entspricht 6.000 t/d - Jahresumschlag 1,5 Mio.t
- Maximale Lagerkapazität 150.000 t
- Errichtung und Betrieb von Beleuchtungsanlagen im Bereich des Bahnterminals
- Erweiterung der Betriebszeiten für den Bahnterminal
Montag bis Freitag 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr und Samstag 06.00 bis 13.00 Uhr
- Nutzungsänderung der bestehenden Lagerhalle (ehemals Lackdokter)
- Neuanschaffung und Betrieb von maschinellen Anlagen:
 - 6 Greifbagger – Hydraulikbagger; Hersteller Liebherr, Type LH60
 - 1 Radlager, Hersteller Liebherr, Type L580XPower
 - 4 Personen-Transportfahrzeuge, Type Linhai UTV LM 1100 EPS

3 Beschreibung der Standortverhältnisse

3.1 Lage und Ausdehnung Bahnterminal Neumüller

Der gegenständliche Vorhabensbereich Bahnterminal mit Schrottlagerplatz Fa. Neumüller, Ennsdorf, befindet sich rechtsufrig der Enns, ca. 1,5 km vor der Einmündung in die Donau im Bereich der Ennshafens der Gemeinde Ennsdorf, polit. Bezirk Amstetten, NÖ.

Er weist gemäß vorstehender Beschreibung einen auf den Grundstücken 1465/1, 808, 895/12, alle KG Ennsdorf, 2023 hergestellten Teilausbau mit Gleisgruppe 1 und einer Gesamtflächenausdehnung von rund 1,6 ha auf.

Gemäß dem aktuellen UVP-Vorhaben ist der Ausbau der Lagerflächen auf Grundstück 895/12 und die Errichtung der Gleisgruppe 2 auf einer Teilfläche des Grundstückes 870/12 mit einer Flächenausdehnung von rund 1,1 ha geplant. Unter Berücksichtigung einer weiteren Ausbaureserve und Flächen der Nutzungsänderung des Objektes Wirtschaftsparkstraße 1/6 (ehem. Lackdokter) von ca. 0,5 ha beträgt die zukünftige Gesamtnutzfläche ca. 3,2 ha.

Der Bahnterminal liegt östlich des Schrottbetriebes, getrennt durch das öffentliche Gut der Wirtschaftspark Straße 1 (siehe Projektbeilage B.01.103). Im Osten ist der Vorhabensbereich durch die derzeit unbebaute Grundstücksparzelle 895/7 und einen Teilbereich der Ländefläche 870/12 vom Hafenbecken- Grundstück 895/3 - getrennt. Die Gleisgruppe 2 wird unmittelbar rechtsufrig der Enns ausgeführt.

Die verkehrstechnische Erschließung besteht schon derzeit über die Wirtschaftspark Straße 1 (Lkw-Verkehr) und die Gleisanlagen der Nebenbahnen ecoplus und Neumüller (Bahnanschluss).

3.2 Generelle Beschreibung Geologie-Hydrogeologie

Der gegenständliche Projektbereich befindet sich rechtsufrig der Enns, in der durch fluvi-ale Ablagerungen gekennzeichneten rezenten Austufe des unmittelbaren Mündungsbereiches der Enns in die Donau. Der Untergundaufbau des Grundwasserkörpers (GK 100027 lt. NGP 2021) Unteres Ennstal ist großräumig durch rund 15 m mächtige Sand-Kies-Ablagerungen gekennzeichnet. Im Vorhabensbereich ist eine in nördlicher Richtung zur Enns orientierte Grundwasserfließrichtung vorliegend. Das Spiegelliniengefälle im ecoplus-Ennshafen ist in Abhängigkeit vom Stauwasserspiegel der Donau/Enns mit $< 0,5\%$ anzugeben. Bezogen auf das bestehende Urgelände mit einer Höhe von rund 246,30 m ü.A. liegt der grundwasserstauende tertiäre Schlier ca. 12–13 m unter GOK. Ausgehend von diesem Höhenniveau ist aufgrund der guten Kommunikation des Grundwasserkörpers mit dem Fließgewässer ein Flurabstand von rund 5,5 m anzugeben.

Aufgrund von Erfahrungswerten im Zuge von Bearbeitungen der FHCE – ZT GmbH im Bereich des Ennshafens sind im Untergrund Bodendurchlässigkeiten im Bereich von $1-2 \times 10^{-2}$ m/s zu erwarten.

3.3 Oberflächengewässer Enns

Die natürliche Vorflut des Betriebsstandortes wird durch die Enns gebildet, die nach ca. 1,5 km in die Donau mündet. Dieser Fließabschnitt wird vorwiegend durch den Einstau, ausgehend vom Kraftwerk Wallsee-Mitterkirchen der Donau, das sich in einer Entfernung von ca. 18 km befindet, überprägt.

Aufgrund der Stauanlage ist im gegenständlichen Bereich des Ennshafens das Höhenniveau der Donau bei Strom-km 2112 maßgebend. Hier werden gemäß KWD 2010 folgende Höhenkoten ausgewiesen:

RNW	=	239,81 m ü.A.
MW	=	240,37 m ü.A.
HWS	=	241,48 m ü.A.
HW ₃₀	=	244,93 m ü.A.
HW ₁₀₀	=	245,36 m ü.A.

Das bestehende Betriebsgelände befindet sich $\geq 1,20$ – $1,4$ m über HW₁₀₀-Niveau.

3.4 Übersicht bestehender Schrottplatz- und Stahlhandel

Der bestehende Betriebsstandort befindet sich im nordöstlichen Bereich des Wirtschaftsparkes Ecoplus-Ennsdorf. Die aktuelle Betriebsfläche weist ca. 9 ha auf. Die Verkehrerschließung erfolgt dabei über die Straßenzüge der Wirtschaftspark Straße 1, 9 und 5. Zudem weist die Betriebsanlage einen Bahnanschluss mit mehreren Gleisanlagen bei derzeit 4–6 (i. M. 5) Bahnanlieferungen pro Tag auf. Der gesamte Betriebsstandort ist in Richtung der nächstgelegenen Wohn- und Siedlungsbereiche durch Sicht- und Lärmschutzmaßnahmen umschlossen.

Betrieblich gliedert sich der Standort in einen **AWG-genehmigten Schrottplatz** für Lagerung und Behandlung von Eisen und Nichteisenschrotten sowie sonstigen Abfällen mit einem **Jahresumschlag von 150.000 t**. Gemäß den AWG-Genehmigungen werden gefährliche und nicht gefährliche Abfälle zerlegt, aufbereitet, sortiert und gelagert und danach als Wertstoffe wieder in den betrieblichen Prozess in Verwertungsanlagen eingebunden oder einer Entsorgung zugeführt.

Der gegenständliche Betriebsstandort verfügt über die für den Betrieb erforderlichen technischen Ausstattungen sowie Schiffsverladeeinrichtungen im Kaibereich. Die sonstigen infrastrukturellen Einrichtungen Anlagenausstattung, Aufenthalts- und Sanitäräumlichkeiten entsprechen dem Stand der Technik (ISO-Zertifizierung).

Die bestehende Betriebsanlage weist ein letztmalig im Juli 2020 aktualisiertes Abfallwirtschaftskonzept auf, in dem die Arbeitsbereiche und Tätigkeiten neben den Abfallarten/-mengen behandelt werden.

Der **gewerberechtlich genehmigte Stahlhandel** beschäftigt sich mit der Bereitstellung von Eisen und Nichteisenmetallen als Handelsware mit einem **aktuellen Jahresumschlag von ca. 160.000 t**.

Die derzeit genehmigten Betriebszeiten am Betriebsstandort Ennsdorf sind mit

Montag bis Freitag: 06.00 Uhr bis 19.00 Uhr und

Samstag: 06.00 Uhr bis 12.00 Uhr

festgelegt.

Hinsichtlich der Logistik und Qualitätsüberwachung bestehen im Bereich der Bahntrasse ecoplus (zwischen B123 und „Waldbahnhof“) weitere Nebenanlagen die auf Basis eines genehmigungsfreien Vorhabens gemäß § 36 EisbG 1957 errichtet und abgewickelt wurden, diese sind:

- ein Radioaktivitäts-Messportal
- eine dynamische Gleiswaage
- eine Visualisierungs- und Wagenerkennungseinheit (VTA).

3.5 Übersicht Bahnterminal und Schrottlagerplatz Neumüller

3.5.1 Allgemeines

Ergänzend zum vorstehend skizzierten Schrottplatz und Stahlhandel der Fa. Eisen Neumüller befindet sich auf den Grundstücken Teilfläche 808, 895/9, 895/12 und der rechtsufrig der Enns befindlichen Teilfläche 870/2 der Bereich des Bahnterminals Eisen Neumüller. Er dient zur Material- und Ganzzugbeistellung für die Lichtbogenöfen der voestalpine (oder sonstiger Abnehmer) und wird in zwei Abschnitten errichtet.

Bahnterminal Eisen Neumüller-Bestand 2023

- Doppelgleisanlage-Gleisgruppe I; Länge ca. 800 m inkl. Platzbefestigung in einem Ausmaß von ca. 1,4 ha auf Grundstück 895/12 + 0,15 ha auf Grundstück 808
- Ausstattung der Oberflächenentwässerung durch Anlagen zur Erfassung, Retention und Reinigung sowie Direktableitung der aufbereiteten Niederschlagswässer in die Enns bezogen auf eine Gesamtausbaufäche von 3,1 ha
- Nutzung der Lagerflächen am Bahnterminal für Zwischenlagerung und Manipulation von Neublechen und Neublechpaketen

Hauptdaten des Anlagenbetriebes (lt. bau- und gewerbebehördlicher Genehmigung 2023)

- Umschlag: 1 Ganzzug/d (ca. 1.000 t)
- Lagerfläche: ca. 2.850 m²
- maximale Lagerkapazität: 5.000 t
- Verschub: durch Verschub-Lok bzw. 2-Wege-Fahrzeug
- maschinelle Einrichtungen: 2 dieselbetriebene Radbagger
- Lärmschutz: Lärmschutzwand im Bereich der östlichen Grundstücksgrenze (Höhe ca. 6 m)

Ergänzend dazu ist die Erweiterung der Lärmschutzwand mit ca. 9m Höhe zum Abschluss des Bahnterminals in südlicher Richtung (inkl. zweier Gleistore und einer Lkw-Zufahrt) bau und gewerberechtlich abgehandelt und wird daher als Anlagenbestand berücksichtigt.

Erweiterung Bahnterminal mit Schrottlagerplatz - UVP-Vorhaben 2024/2025

Die Baumaßnahmen und der Vorhabensumfang können wie folgt beschrieben werden:

- Errichtung der Gleisgruppe 2 (Stutzgleis mit je ca. 300 m)
- Erweiterung der Lagerflächen auf den Grundstücken 895/12 und 870/2, beide KG Ennsdorf
- Erweiterung der Gleis- und Platzentwässerung inkl. Elektro- und Leitungsinfrastruktur
- Eingliederung eines bestehenden Gebäudes als Lagerhalle (wegen Ankauf 895/9)
- Neuanschaffung von maschinellen Einrichtungen
 - 6 Greifbagger – Hydraulikbagger; Hersteller Liebherr, Type LH60
 - 1 Radlader, Hersteller Liebherr, Type L580XPower
 - 4 Personen-Transportfahrzeuge, Type Linhai UTV LM 1100 EPS

3.5.2 Ausbau Bahnterminal und Schrottlagerplatz

Bei Ausbau des Bahnterminals Eisen Neumüller auf ca. **3,2 ha Gesamtfläche** (inkl. Nutzungsänderung Wp.-Str. 1/6 erfolgt die Qualitätskontrolle, Zwischenlagerung, Umschlag und Zusammenstellung von bis zu **sechs Ganzzügen pro Tag** zu je 1.000 t und ein geplanter **maximaler jährlicher Umschlag** von **1,5 Mio.t**. Für diese Abwicklung steht bei einer **maximalen Lagerkapazität** von **150.000 t** eine Gesamtlagerfläche von ca. 12.400 m² zur Verfügung. Die Gesamtlänge der Gleis-anlagen beträgt ca. 1,4 km.

Neben der Einstellung von zusätzlich ca. **10–12 Mitarbeitern** werden die Betriebszeiten für den von den sonstigen Anlagen weitgehend unabhängigen Betrieb des Bahnterminals auf Montag bis Freitag 06.00 Uhr bis **22.00 Uhr** und Samstag 06.00 Uhr bis **13.00 Uhr** erweitert.

4 Beschreibung der geplanten Betriebsverhältnisse

4.1 Übersicht der baulichen Ausstattung des Bahnterminals

Der Bereich des Bahnterminals Neumüller erweitert die bestehende Nebenbahnanlage in Form von Mattengleisen mit einer Gesamtlänge von rund 1,5 km. Zudem sind insgesamt 9 Weichenanlagen, 2 Stk. Gleiswaagen und Radioaktivitätsmessportale erforderlich. Darüber hinaus besteht als Überbauung des Retentions- und Absetzbeckens eine Rangierfahrzeughalle als witterungsgeschützte Stellflächen mit E-Lade-Einheiten (siehe B.02 Eisenbahntechnik; B.03 Bautechnik).

Die flüssigkeitsdichte und medienbeständige Oberflächenversiegelung des Schrott-(Zwischen-)Lager- und Terminalbereiches erfolgt in Form von monolithischen Stahlbetonplatten mit einer Gesamtstärke von 30 cm. Die Anbindung der einzelnen Plattenelemente an die Gleisanlagen bzw. auch untereinander erfolgt mit Fugenbandausbildung und Dehnfugen alle ca. 30 m. Zudem werden im Bereich der Fahrbahn Schwindfugen (Tiefe ≤ 5 cm) in der die Bewehrungseisen überlagernden Schutzschichte (Betondeckung ca. 7–8 cm) angeordnet (siehe B.03 Bautechnik).

In Richtung des Hafenbeckens an der östlichen Grundstücksgrenze 895/12 besteht auf rund 194 m die bau- und gewerberechtlich bewilligte Lärmschutzwand mit einer Bauhöhe von ca. 6 m. Zur südseitigen Abgrenzung des Betriebsareals wurde gem. baubehördlicher Bewilligung ab dem Anlagenbestand der zuvor beschriebenen Lärmschutzwand, bis zur nordöstlichen Grundstücksgrenze 895/6, die Lärmschutzwand verlängert und bis zum westseitigen Bestandsanschluss die Herstellung einer Lärmschutzwand mit 9 m Höhe ausgeführt. In diesem Neubauabschnitt sind bei den Gleisanlagen und zur Straßenanbindung über die Wirtschaftspark Straße 1 Rolltoranlagen bewilligt.

Weiters sind für Beleuchtung, Videoüberwachung und sonstige Medienversorgung dem Stand der Technik entsprechende Ausstattungen vorgesehen (siehe B.07 Elektrotechnik).

Die Oberflächenentwässerung erfolgt durch Gefällsausbildung in Richtung der Gleisanlagen, Erfassung in einem gleisparallelen Rigolsystem und Weiterleitung über Verrohrungen, Absetz- und Retentionseinrichtungen sowie die Reinigung in einer Ölabscheideanlage NG 100 und nachfolgender gedrosselter Ausleitung in die Enns. Zur Abdeckung des Hochwasserfalls besteht ein automatisch gesteuertes Hochwasserpumpwerk (siehe B.11 Wasserbauliche Maßnahmen).

Anschließend an den Anschlussbahn-Vorbahnhof (ÖBB/ecoplus) besteht zur Qualitätsüberwachung und Logistik eine visuelle Waggonerfassungsanlage (VTA) mit Radioaktivitätsportalen und einer dynamischen Gleiswaage (es handelt sich dabei um bewilligungs-freie Vorhaben gemäß Eisenbahngesetz 1957).

4.2 Technische Beschreibung Manipulation und Zwischenlagerung am Bahntermi-nal

4.2.1 Allgemeines

Wie bereits vorstehend dargestellt, ist die Errichtung des Bahnterminals mit Schrott-(Zwi-schen) Lagerbereichen der Johann Neumüller GmbH vorwiegend durch die zukünftig im Bereich der Abnehmer (Stahlwerke) angestrebten Ganzzugproblematik (bis zu 18 Waggons und einer maximalen Länge von ca. 330 m) verursacht. In diesem Zusammenhang erfolgt einerseits die Anlieferung von bis zu sechs Ganzzügen zum Bahntermi-nal, Zwischenlage-rung und Umgruppierung der Zuggarnituren bzw. auch die Umladung in die vom Stahlwerk beigestellten Ganzzug-garnituren. Dies bedingt den massiven Gleis- und Lagerausbau für die Zwischenlagerung von Neublechen und Neublechpaketen, bezogen auf eine Maximal-lagermenge von 150.000 t bzw. den geplanten Jahresumschlag von 1,5 Mio.t.

Ausgehend vom bestehenden Infrastruktur-Teilausbau des Bahnterminals Neumüller stellen die in der „**Erweiterung Bahntermi-nal mit Schrottlagerplatz**“ dargestellten erforderlichen Anlagen- und Arbeitsmaschinen den **Vorhabensgegenstand** dar.

- **Errichtung der Gleisgruppe 2** – Doppelgleisanlage mit je 300 m Gleislänge, 4 Gleisweichen und beiderseitigen Bediensteigen mit einer Breite von je 5 m
- **Vollausbau der Lagerflächen** auf einer Gesamtfläche von ca.0,7 ha inkl. Errich-tung von mobilen Trennwänden (Quick-Block) im Bereich von Fahr- und Gefähr-dungsbereichen der Nebenbahnanlage ecoplus.
- **Erweiterung der Gleis- und Platzentwässerung** inkl. Elektro- und Leitungsinfra-struktur.
- Eingliederung eines bestehenden Gebäudes als **Lagerhalle auf Grundstück 895/9**
- **Neuanschaffung von maschinellen Einrichtungen**
 - 6 Greifbagger – Hydraulikbagger; Hersteller Liebherr, Type LH60
 - 1 Radlader, Hersteller Liebherr, Type L580XPower
 - 4 Personen-Transportfahrzeuge, Type Linhai UTV LM 1100 EPS

Mit Ausnahme der vorstehenden Neuanlagen und Arbeitsmaschinen stehen die erforder-lichen infrastrukturellen Einrichtungen, Büroräume, Sanitär- und Mannschaftsräumlich-keiten u. dgl. im Bereich des AWG- bzw. gewerblichen Betriebsareals zur Verfügung.

Die Konsenswerberin Johann Neumüller GmbH ist Anschlussbahnbetreiber unter Einsatz eines betriebseigenen 2-Wege-Fahrzeuges (Unimog U400) und Verwiegungs- und Qualitätssicherungseinrichtungen (z. B. Waggon-Erkennung und Visualisierung, Radioaktivitätsmessportale u. dgl.).

Hinsichtlich dieses Anlagenbetriebes liegen umfassende Betriebsvorschriften „Allgemeiner und Besonderer Teil“ inkl. Bestellung der Betriebsleitung durch die zuständige BH Amstetten sowie rechtsgültige Prüf- und Sicherheitsbescheinigungen der Logistik Service GmbH (LogServ) sowie der CargoServ (§ 40 Person gem. Eisenbahngesetz 1957) vor. Im Zuge der Errichtung des gegenständlichen Vorhabens (insbesondere Gleisgruppe 2) sind die Neuanlagen und die Ausweitung des Anschlussbahnbetriebes in die eisenbahnrechtlichen Grundlagen zu implementieren (siehe hierzu Unterlagen zum Vorhaben Pkt. B.02 Eisenbahntechnik).

4.2.2 Betriebszeiten (Abänderung)

Aufgrund der erforderlichen Anlagenverfügbarkeit sind die Betriebszeiten des Bahnterminals inkl. Schrott-(Zwischen)Lagerung der Konsenswerberin Fa. Neumüller anzupassen. Demgemäß ergeben sich **ausschließlich für den Bahnterminal** „des Betriebsstandortes“ folgende Betriebszeiten:

Montag bis Freitag	06.00 Uhr 22.00 Uhr
Samstag	06.00 Uhr bis 13.00 Uhr

4.2.3 Materialqualität und -quantität

Gemäß dem vorhabensrelevanten Betriebskonzept ist mit der täglichen Abwicklung von 5–6 Ganzzügen mit bis zu ca. 330m Länge und einer Abfallmenge von ca. 1.000 t je Zug garnitur auszugehen. Bei Halbzügen mit ca. 170m Länge ist von einer Verdoppelung der Zuganzahl auszugehen.

Bei den gegenständlichen **Neublechen und Neublechpaketen** aus der Produktion handelt es sich gemäß Abfallverzeichnisverordnung BGBl. II Nr. 409/2020 i. d. g. F. um die Abfallschlüssel-Nr. **35103 „Eisen- und Stahlabfälle“**, **35304 „Aluminium, Aluminiumfolien“** und **35331 „Nickel- und nickelhaltige Abfälle“**.

Hinsichtlich des **Behandlungsverfahrens** ist für diese Abfallarten neben der Sammlung die Behandlungsart **R13 „Zwischen“-Lagerung von Abfällen** auszuweisen.

Ausgehend von einer täglichen Abfallmenge von bis zu 6.000 t/d und zugeordneten ca. 250 Arbeitstagen/a errechnet sich eine jährliche **Umschlagmenge von 1,5 Mio.t**.

Die gegenständlichen Abfälle bzw. Werkstoffe werden ausschließlich zwischengelagert. Es erfolgt keine darüber hinausgehende Behandlung.

Die erforderliche Lagerkapazität bis maximal 150.000 t begründet sich in allfälligen Anlagenstillständen bzw. –gebrechen beim Abnehmer bzw. Problemen der dem Betriebsstandort vorgelagerten Logistik.

4.2.4 Betriebsbeschreibung – Transportlogistik

In der gegenständlichen Betriebseinheit des Bahnterminals Neumüller werden die zur Qualitätsüberwachung (Visualisierung, Radioaktivitätsuntersuchung, Verwiegung und Umgruppierung) einlangenden Ganzzüge/ oder geteilten Ganzzüge visuell erfasst, waggonweise registriert, den Erfordernissen entsprechend umgruppiert bzw. neu zusammengestellt, um einen qualitätsgesicherten Transport zu den Abnehmern zu gewährleisten.

Dabei erfolgt insbesondere die Umgruppierung mit Hilfe eines bereits derzeit am Standort befindlichen 2-Wege-Fahrzeuges (Unimog U400) und den vier als Neuanschaffungen geplanten 2-Wege-Rangiergeräte (Zargo E-MAXI XXL 27,25 t). Der Eigenverschub erfolgt dabei durch Nutzung der geplanten bzw. bestehenden Nebengleisanlagen. Nach Ende der Zugzusammenstellung bzw. Umladung in die betriebseigenen Zugsgarnituren der Abnehmer erfolgt die Abfertigung als „Ganz,- oder Halbzugausfahrt“ inkl. der erforderlichen Endregistrierung. Spätestens im Bereich des Waldbahnhofes (Übergabebereich Anschlussbahn ecoplus/ÖBB) erfolgt die Zusammenstellung zu Ganzzügen.

4.2.5 Betriebsbeschreibung – Neuschrottmanipulation

Wie im Übersichtslageplan „Layout Schrottlagerplatz-neu“ dargestellt, befinden sich außerhalb der Bahn-Schienenbereiche in einer ausgewiesenen Mindestbreite von 5 m beidseits der Gleisgruppen freizuhalten Fahr- und Manipulationsbereiche für die Radbagger mit Schalengreifer, z. B. Umschlagmaschine LH60 des Herstellers Liebherr (oder Gleichwertig) mit höhenverstellbarer Fahrerkabine und Schwenkarmlängen von 20 m.

Der Umschlag erfolgt entweder durch Entladen der Waggons mit Neuschrotten und Ablage als Haufwerk und Paketstapel im Bereich der ausgewiesenen Lagerflächen 1–12, die eine Gesamtfläche von ca. 12.400 m² aufweisen, oder Umladung in Zugsgarnituren des Abnehmers. Bei der Zwischenlagerung wird das Lagergut entweder an den in Betonbauweise errichteten Lärmschutzwänden angelagert oder durch mobile Abtrennung begrenzt. In gleicher Weise erfolgt durch die mobilen Abgrenzungen (z. B. Quick-Block-Wände) die Abgrenzung zu Fahr- und Manipulationsbereichen bzw. zur Gleistrasse der Anschlussbahn ecoplus.

Die maßgebende Zugteilung und Positionierung der zu entleerenden Waggons erfolgt mittels der 2-Wege-Fahrzeuge (Unimog bzw. Rangiergeräte).

Der Schubbetrieb im Zusammenhang mit dem Umschlag der Neubleche und Neublechpakete erfolgt im Vorhabensbereich „Bahnterminal Neumüller“ in Analogie zu den Betriebsvorschriften für die Anschlussbahn mit Eigenbetrieb der Eisen Neumüller GmbH „Allgemeiner und Besonderer Teil“ (siehe Anhang 2).

5 Technische Ausstattung – Erweiterung Bahnterminal Neumüller

Zur ordnungsgemäßen Abwicklung des geplanten Anlagenbetriebes im Vorhabensbereich des Bahnterminals Neumüller wird ergänzend zu den bisher bewilligten Anlagen (2023), die bauliche, betriebliche und maschinelle Ausstattung der Anlagenerweiterung in den zugehörigen Fachbereichen abgehandelt:

- **B.02: Eisenbahntechnik** (Betriebskonzept und bahntechnische Beschreibungen und Darstellung der Anlagen zur Errichtung der Gleisgruppe 2)
- **B.03: Bautechnik** (Beschreibung und planliche Darstellung der Erweiterung der Lagerflächen bzw. die Adaptierung der Lagerhalle auf Grundstück 895/9)
- **B.07: Elektrotechnik** (Technische Beschreibung und planliche Darstellung der Energie- und Medienversorgungsleitungen sowie Beleuchtung u. dgl. im Bereich des Bahnterminal Neumüller)
- **B.10: Maschinelle Einrichtungen** (Beschreibung und Darstellung der zukünftigen maschinellen Ausstattung des Vorhabensbereiches)
- **B.11: Wasserbauliche Maßnahmen** (Beschreibung und Darstellung der Maßnahmen zur Erweiterung der Gleis- und Platzentwässerung)

6 Umweltauswirkungen

Im Rahmen der Fachbeiträge zur gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Umwelteinwirkungen der Errichtung und des Betriebes auf die Schutzgüter (lt. §2(1) UVP-G 2010), aufgrund des Vorhabens dargestellt und bewertet (siehe Dokumente C.01–C.14).

7 Fremde Rechte

Durch die beabsichtigte Erweiterung des Bahnterminals Neumüller ist zufolge der baulichen Ausstattung, die Errichtung der Gleisgruppe 2 sowie die Ganzzugabwicklung (durch Umschlag und Zwischenlagerung von Neublechen bzw. Neublechpaketen) grundsätzlich die Konsenswerberin, die Johann Neumüller GmbH, Betriebsstandort Wirtschaftspark Straße 9/3, 4482 Ennsdorf, betroffen. Zudem bestehen privatrechtliche Vereinbarungen mit dem Verwalter des öffentlichen Gutes (Wirtschaftspark Straße 1, Parzelle 808 (Gemeinde Ennsdorf)) und der ecoplus durch teilweise Nutzung des Grundstückes 870/2, KG Ennsdorf.

Die Daten der betroffenen Grundstückseigentümer und sonstige Betroffene (Leitungsträger) sind in dem im Anhang 1 beiliegenden Grundstücksverzeichnis ausgewiesen.



Anhang

Anhang 1

Grundstückseigentümer und Leitungsträger

Anhang 2

Verschubbetrieb/2-Wege-Fahrzeug

- Bescheid Betriebsleitung
- Betriebsvorschrift Anschlussbahn Allgemeiner Teil
- Betriebsvorschrift Anschlussbahn Besonderer Teil
- Prüfbescheinigung Unimog U400
- Sicherheitscheck Unimog U400



Ziviltechniker GmbH
für Bauingenieurwesen
Hydro | Consulting | Engineers
Wiener Straße 383 | 4030 Linz

Anhang 1

Grundstückseigentümer und Leitungsträger

GRUNDSTÜCKSVERZEICHNIS

inst1	inst2	strasse	plz	ort	grundstücksnr	katastralgemeinde	einlagezahl	Anmerkung
ecoplus Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH		Niederösterreichring 2, Haus A	3100	St. Pölten	1465/1	KG Ennsdorf	780	Gleisgruppe 2
Johann Neumüller GesmbH		Wirtschaftspark Straße 9/3	4482	Ennsdorf	1465/3	KG Ennsdorf	949	
Johann Neumüller GesmbH		Wirtschaftspark Straße 9/3	4482	Ennsdorf	895/12	KG Ennsdorf	1239	Gleisgruppe 2
ecoplus Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH		Niederösterreichring 2, Haus A	3100	St. Pölten	870/2	KG Ennsdorf	780	Gleisgruppe 2
ecoplus Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH		Niederösterreichring 2, Haus A	3100	St. Pölten	895/7	KG Ennsdorf	1044	
Gemeinde Ennsdorf	Öffentliches Gut	Amtshausstraße 5	4482	Ennsdorf	808	KG Ennsdorf	400	Gleisgruppe 2
ecoplus Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH		Niederösterreichring 2, Haus A	3100	St. Pölten	895/5	KG Ennsdorf	780	
Johann Neumüller GesmbH		Wirtschaftspark Straße 9/3	4482	Ennsdorf	895/9	KG Ennsdorf		Gleisgruppe 2
	EVN AG	EVN-Platz	2344	Maria-Enzersdorf				Sonstige Betroffene (Strom)
	Gemeinde Ennsdorf	Amtshausstraße 5	4482	Ennsdorf				Sonstige Betroffene (Kanal, Wasser)
	EVN AG	EVN-Platz	2344	Maria-Enzersdorf				Sonstige Betroffene (Gas)



Anhang 2

Verschubbetrieb/2-Wege-Fahrzeug

- Bescheid Betriebsleitung
- Betriebsvorschrift Anschlussbahn Allgemeiner Teil
- Betriebsvorschrift Anschlussbahn Besonderer Teil
- Prüfbescheinigung Unimog U400
- Sicherheitscheck Unimog U400



14. Feb. 2019

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Johann Neumüller GmbH vertreten durch Herbst
Kinsky Partner Rechtsanwälte GmbH
Hafenstraße 2a
4020 Linz

Beilagen

RU4-KB-380/020-2018

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.ru4@noel.gv.at

Fax: 02742/9005-15280 Bürgerservice: 02742/9005-9005

Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

(0 27 42) 9005

Bezug

BearbeiterIn

Durchwahl

Datum

Mag. Alexandra Köszali

15233

06. Februar 2019

Betrifft

Johann Neumüller Gesellschaft m. b. H. - Anlage zur Zerlegung, Sortierung und Lagerung gefährlicher und nicht gefährlicher Abfälle - Standort: Gemeinde Ennsdorf (AM), KG Ennsdorf, GSt. Nr. 870/12, 870/22 und 1465/3, Verfahren nach dem Abfallwirtschaftsgesetz 2002 – AWG 2002, Verfahren nach dem Eisenbahngesetz 1957 – EisbG, Kenntnisnahme, Genehmigung Betriebsleitung, Bescheid, Feststellung

Bescheid

Spruch

I. Kenntnisaufnahme – Änderung der Betriebsleitung, eisenbahnrechtliche

Genehmigung

Die Landeshauptfrau von NÖ nimmt die Anzeige der Johann Neumüller Gesellschaft m. b. H vom 02. Mai 2017 auf Änderung bzw. Bestellung von Herr Georg Theissler, geb. am 30. Juni 1995, zum Betriebsleiter (anstelle Herrn Rudolf Hölzl, geb. am 11.08.1967, genehmigt mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Amstetten vom 07. Jänner 2014, Zl. AMWZ-V-0820/002) und Herr Daniel Rumetshofer, geb. am 05. Dezember 1988, zum 3. Betriebsleiterstellvertreter für die von der Johann Neumüller GmbH betriebene Anschlussbahn in 4482 Ennsdorf als nicht wesentliche Änderung zur Kenntnis.

Die Betriebsleiterstellvertreter Herr Heimo Jung, geb. am 19.12.1981 und Herr Rene Grabits, geb. am 01.11.1974, genehmigt mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Amstetten vom 07. Jänner 2014, ZI. AMWZ-V-0820/002, bleiben unverändert.

Es wird festgehalten, dass diese Kenntnisnahme gleichzeitig als eisenbahnrechtliche Genehmigung gemäß § 12 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG gilt.

Rechtsgrundlagen

§§ 37 Abs. 4 Z. 8, 38 und 51 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 - AWG 2002, BGBl I Nr. 102/2002 in Verbindung mit §§ 12 Abs. 1 Z 1 und 21 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG, § 56 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl Nr. 51/1991 i. d. g. F.

II. Feststellung

Mit Bescheid vom 23. August 2018, ZI. RU4-KB-380/013-2018, wurde festgehalten, dass die von der Bezirkshauptmannschaft Amstetten mit Bescheid vom 20. Oktober 2008, ZI. AMW2-V-0820/001, erteilte eisenbahnrechtliche Bewilligung für die Errichtung einer Nebenanschlussbetriebsbahn und die Betriebsbewilligung sowie die Bauart- und Betriebsbewilligung des Zweiwegefahrzeuges Unimog U 400 mit Schienenführungseinrichtung Typ Hilton (genehmigt mit Bescheid vom 29.08.2013, ZI. AMW2-V-0820/002) als Genehmigungen gemäß § 37 AWG 2002 gelten.

Hiezu wird weiters festgehalten, dass die nachstehend angeführten, von der Bezirkshauptmannschaft Amstetten erteilten und im Folgenden näher bezeichneten sonstigen Genehmigungen, Bewilligungen oder Zurkenntnisnahmen für die gegenständliche Abfallbehandlungsanlage ebenfalls mit oben angeführten Bescheid ins AWG-Regime übergegangen sind:

- Bescheid vom 20.04.1999, ZI. RU6-E-N-1844/0, eisenbahnrechtliche Bau- und Betriebsbewilligung für eine Anschlussbahn
- Bescheid vom 14.08.2013, ZI. AMWZ-V-0820/002, eisenbahnrechtliche Genehmigung der Betriebsvorschrift
- Bescheid vom 07.01.2014, ZI. AMW2-V-0820/002, eisenbahnrechtliche Genehmigung der Anschlussbahn-Betriebsleitung

Rechtsgrundlagen

§ 56 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 i. d. g. F.

III. Kosten:

Die Johann Neumüller Gesellschaft m. b. H wird verpflichtet, die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

1. Bundesverwaltungsabgabe (zu Spruchpunkt I)	€ 6,50
Gesamtbetrag	€ 6,50

Hinweis zur Zahlung: Die Bezahlung des/r in Rede stehenden Betrages/Beträge kann sowohl mittels beiliegendem/r Zahlschein/e, als auch per Onlinebanking (E-Banking, Homebanking, Telebanking, Telefonbanking, SB-Banking oä.) erfolgen. Die entsprechenden Daten sind dem/n beiliegenden Zahlschein/en zu entnehmen.

Sollte infolge einer digitalen Zustellung der Zahlungsvorschreibung (zB per E-Mail oder digitalem Zustelldienst) kein Zahlschein, sondern lediglich eine Allonge angeschlossen sein, so mögen die entsprechenden Daten dieser Allonge entnommen werden. Im Bedarfsfall können Sie auf einen Zahlschein Ihres Bankinstitutes zurückgreifen.

Zahlungsreferenz: Wenn Sie beim Onlinebanking das Feld Zahlungsreferenz nicht verwenden wollen, so setzen Sie bitte die **vollständige 12-stellige Zahlungsreferenznummer im Feld Verwendungszweck** an erste Stelle (ohne davor Buchstaben, Sonderzeichen oder sonstige Zeichen oder Zahlen zu setzen) oder ganz ans Ende des Textes/Feldes.

Rechtsgrundlagen.

§§ 76-78 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG 1991, BGBl. Nr. 51/1991 idgF BGBl. I Nr. 33/2013 in Verbindung mit Tarifpost A der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983;

Begründung

Mit Bescheid vom 23. August 2018, ZI. RU4-KB-380/013-2018, wurde festgehalten, dass die von der Bezirkshauptmannschaft Amstetten mit Bescheid vom 20. Oktober 2008, ZI. AMW2-V-0820/001, erteilte eisenbahnrechtliche Bewilligung für die Errichtung einer Nebenanschlussbetriebsbahn und die Betriebsbewilligung sowie die Bauart- und Betriebsbewilligung des Zweiwegefahrzeuges Unimog U 400 mit Schienenführungseinrichtung Typ Hilton (genehmigt mit Bescheid vom 29.08.2013, ZI. AMW2-V-0820/002) als Genehmigungen gemäß § 37 AWG 2002 gelten.

Weiters wurde ausgeführt, dass die Eisenbahnanlagen der Johann Neumüller Gesellschaft m. b. H ins AWG-Regime übernommen werden, da der überwiegende Anteil der Anlagen (der Anteil der Schienen) im Bereich der Abfallbehandlungsanlagen situiert ist.

Mit Schreiben vom 02. Mai 2017 wurde von der Johann Neumüller Gesellschaft m. b. H um Genehmigung der Betriebsleitung gemäß § 21 EisbG angesucht. Herrn Georg Theissler, geb. am 30. Juni 1995, wurde als verantwortlichen Betriebsleiter und Herrn Daniel Rumetshofer, geb. am 05. Dezember 1988, als verantwortlicher 3 Betriebsleiter-Stellvertreter bekannt gegeben.

Mit Schreiben vom **12. August 2017** wurde vom **Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik** folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die Abteilung Umwelt- und Energierecht, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr des Amtes der NÖ-Landesregierung ersucht mit Schreiben ZI. RU4-KB-380/006-2016 vom 03. Mai 2017 um die Eignungsfeststellung für Herrn Georg Theissler, geb. am 30. Juni 1995, als verantwortlichen Betriebsleiter und für Herrn Daniel Rumetshofer, geb. am 05. Dezember 1988, als verantwortlichen Betriebsleiter-Stellvertreter für die Anschlussbahn der Firma Eisen Neumüller in Ennsdorf.

Im Rahmen der örtlichen Begehung am 09. August 2017 auf der Anschlussbahn der Firma Eisen Neumüller in Ennsdorf wurde die Eignungsfeststellung für den verantwortlichen Betriebsleiter und den verantwortlichen Betriebsleiter-Stellvertreter vorgenommen.

Es wurde festgestellt, dass Herr Georg Theissler, geb. am 30. Juni 1995 und Herr Daniel Rumetshofer, geb. am 05. Dezember 1988, eisenbahnfachliche Kenntnisse und Ortskenntnisse

besitzen, sodass auf der Anschlussbahn der Firma Eisen Neumüller in Ennsdorf ein sicherer Eisenbahnbetrieb und –verkehr gewährleistet wird.

Herr Georg Theissler, geb. am 30. Juni 1995 ist geeignet als verantwortlicher Betriebsleiter und Herr Daniel Rumetshofer, geb. am 05. Dezember 1988 ist geeignet als verantwortlicher Betriebsleiter-Stellvertreter auf der Anschlussbahn der Firma Eisen Neumüller in Ennsdorf eingesetzt zu werden.“

Mit Schreiben vom 06. Februar 2019 wurde die Anzeige an das zuständige Arbeitsinspektorat NÖ im Rahmen des Parteiengehörs übermittelt und die Möglichkeit geboten dazu Stellung zu nehmen. Mit Schreiben vom 06. Februar 2019 wurde hiezu mitgeteilt, dass die Stellungnahmen aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes gemäß § 93 Abs.3 ASchG zur Kenntnis genommen werden.

Rechtliche Beurteilung:

Gemäß § 37 Abs. 4 AWG 2002 sind – sofern nicht eine Genehmigungspflicht gemäß Abs. 1 oder 3 vorliegt – der Behörde anzuzeigen:

1. eine Änderung zur Anpassung an den Stand der Technik;
2. die Behandlung oder Lagerung zusätzlicher Abfallarten;
3. der Ersatz von Maschinen, Geräten oder Ausstattungen durch in den Auswirkungen gleichartige Maschinen, Geräte oder Ausstattungen;
4. sonstige Änderungen, die nachteilige Auswirkungen auf den Menschen oder die Umwelt haben können;
5. eine Unterbrechung des Betriebs;
6. der Verzicht auf das Recht, bestimmte genehmigte Abfallarten zu behandeln, oder die Einschränkung der genehmigten Kapazität;
7. die Auflassung der Behandlungsanlage oder eines Anlagenteils oder die Stilllegung der Deponie oder eines Teilbereichs der Deponie oder die Auflassung einer IPPC-Behandlungsanlage;
8. **sonstige Änderungen, die nach den gemäß § 38 mitanzuwendenden Vorschriften oder nach dem Baurecht des jeweiligen Bundeslandes anzeigepflichtig sind.**

Gemäß § 51 Abs. 1 AWG 2002 sind Maßnahmen gemäß §§ 37 Abs. 4 Z 1, 2, 4 und 8 AWG 2002 der Behörde drei Monate vor Durchführung unter Anschluss der Antragsunterlagen gemäß § 39, soweit diese Unterlagen erforderlich sind, anzuzeigen. Die Behörde hat diese Anzeige erforderlichenfalls unter Erteilung der zur Wahrung der Interessen gemäß § 43 geeigneten Aufträge mit Bescheid innerhalb von drei Monaten zur Kenntnis zu nehmen. Dieser Bescheid bildet einen Bestandteil des Genehmigungsbescheides. Mit den Maßnahmen darf erst nach Rechtskraft des Kenntnisnahmebescheides begonnen werden. § 56 ist sinngemäß anzuwenden

Gemäß § 38 Abs. 1a AWG 2002 sind im Genehmigungsverfahren und Anzeigeverfahren für gemäß § 37 genehmigungspflichtige Behandlungsanlagen alle Vorschriften – mit Ausnahme der Bestimmungen über die Parteistellung, die Behördenzuständigkeit und das Verfahren – anzuwenden, die im Bereich des Gewerbe-, Wasser-, Forst-, Mineralrohstoff-, Strahlenschutz-, Luftfahrt-, Schifffahrts-, Luftreinhalte-, Immissionsschutz-, Rohrleitungs-, Eisenbahn-, Bundesstraßen-, Gaswirtschafts- und Denkmalschutzrechts für Bewilligungen, Genehmigungen oder Untersagungen des Projekts anzuwenden sind. Die Genehmigung oder Nicht-Untersagung ersetzt die nach den genannten bundesrechtlichen Vorschriften erforderlichen Bewilligungen, Genehmigungen oder Nicht-Untersagungen. Die behördlichen Befugnisse und Aufgaben zur Überprüfung der Ausführung einer Behandlungsanlage und der Übereinstimmung mit dem Genehmigungsbescheid, zur Kontrolle, zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustands, zur Gefahrenabwehr, zur nachträglichen Konsensanpassung und zur Vorschreibung und Durchführung von Maßnahmen bei Errichtung, Betrieb, Änderung und Auflassung sind vom Landeshauptmann entsprechend den folgenden Bestimmungen dieses Abschnittes wahrzunehmen.

Gemäß § 21 Abs. 1 EisebG hat ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen einen Betriebsleiter zu bestellen, der für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn einschließlich der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörigen sowie des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn verantwortlich ist.

Gemäß Abs. 4 ist für den Betriebsleiter zumindest ein Stellvertreter zu bestellen.

Gemäß Abs. 6 bedarf die Bestellung des Betriebsleiters und seines Stellvertreters der Genehmigung der Behörde. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn weder hinsichtlich der Verlässlichkeit noch der Eignung Bedenken bestehen. Wenn sich solche in der Folgezeit ergeben, so ist die Genehmigung zu widerrufen.

Es liegt eine anzeigepflichtige Maßnahme im Sinne von § 37 Abs. 4 Z. 8 AWG 2002 vor, die gemäß § 51 Abs. 1 leg. cit. von der Behörde entsprechend den Gutachten der Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik bescheidmäßig zur Kenntnis zu nehmen war.

Er war somit spruchgemäß zu entscheiden.

Da mit Bescheid vom 23. August 2018, Zl. RU4-KB-380/013-2018, festgehalten wurde, dass die Eisenbahnanlagen, die von der Johann Neumüller GmbH betrieben werden, in das Abfallwirtschaftsregime übernommen wurden, aus der überwiegende Anteil der Anlagen (der Anteil der Schienen) im Bereich der Abfallbehandlungsanlagen situiert ist, sind mit dem oben angeführten Bescheid auch die im Spruchpunkt II angeführten Bescheide ins Abfallwirtschaftsregime übergegangen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die zitierten Rechtsgrundlagen.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid **Beschwerde** zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich oder in jeder anderen technisch möglichen Weise bei uns einzubringen**. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Die Höhe der Pauschalgebühr für Beschwerden, Wiedereinsetzungsanträge und Wiederaufnahmeanträge (samt Beilagen) beträgt € 30,00.

Hinweise:

Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Als Verwendungszweck ist das Beschwerdeverfahren (Geschäftszahl des Bescheides) anzugeben.

Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr mit der „Finanzamtszahlung“ ist als Empfänger das Finanzamt für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN wie zuvor) anzugeben oder auszuwählen. Weiters sind die Steuernummer/Abgabenkontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE - Beschwerdegebühr“, das Datum des Bescheides als Zeitraum und der Betrag anzugeben.

Der Eingabe ist - als Nachweis der Entrichtung der Gebühr - der Zahlungsbeleg oder ein Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung anzuschließen. Für jede gebührenpflichtige Eingabe ist vom Beschwerdeführer (Antragsteller) ein gesonderter Beleg vorzulegen.

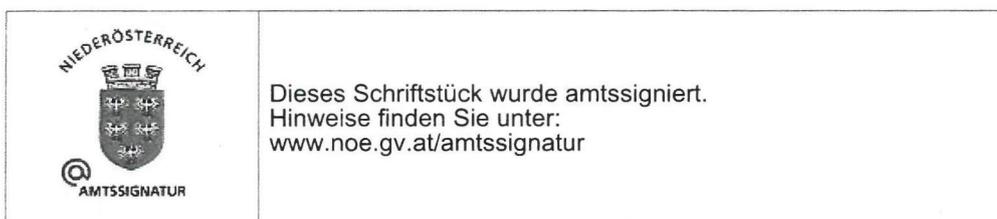
Erght an:

1. Johann Neumüller GmbH, Wirtschaftspark Straße 9/3, 4482 Ennsdorf

2. Abteilung Anlagentechnik, FB Eisenbahntechnik, z.H. Herrn DI Franz Wagenhofer
3. Gemeinde Ennsdorf, z. H. des Bürgermeisters, Amtshausstraße 5, 4482 Ennsdorf
4. Arbeitsinspektorat NÖ Mostviertel, Daniel-Gran-Straße 10, 3100 St. Pölten
5. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, Abteilung V/1 - Betriebliches Abfallrecht, Abfallverbringung und -kontrolle, Stubenbastei 5, 1010 Wien
6. Zollamt St. Pölten Krems Wiener Neustadt, Amtsfachbereich, Rechte Kremszeile 58, 3500 Krems an der Donau

Für die Landeshauptfrau

Mag. K ö s z a l i



Kennzeichen RU4-KB-380/020-2018

UID: ATU 37165802

EINZ	Johann Neumüller GmbH		
Z.H.			
STR	Wirtschaftspark Straße 9/3		
PLZ	4482	ORT	Ennsdorf

Der als Gesamtsumme ausgewiesene Betrag ist binnen 14 Tagen einzuzahlen. Bitte verwenden Sie hierzu nur den angeschlossenen Zahlschein, um eine ordnungsgemäße Buchung sicherzustellen. Bei Bezahlung mit neutralem Zahlschein bitte Kostennotennummer 0023589 und 112010023589 anführen. Swift/BIC: .HYPNATWW IBAN:AT545300001152991602

Vorschreibung für/als Bundes-VwAbg
und für/als
und für/als
und für/als
Aussteller Sabine Karner

Betrag	6,50
Gesamtsumme in Euro	6,50

DVR: 0059986

HYPO NOE Landesbank

**ZAHLUNGSANWEISUNG
AUFTRAGSBESTÄTIGUNG**

AT HYPO NOE Landesbank

ZAHLUNGSANWEISUNG

EmpfängerIn Name/Firma LAND NO, Kassenabteilung	
IBAN EmpfängerIn AT545300001152991602	
BIC (SWIFT-Code) der Empfängerbank HYPNATWW	Betrag EUR 6,50 Cent
Verwendungszweck Kostennote	
KontoinhaberIn/AuftraggeberIn Name und Anschrift Johann Neumüller GmbH	
Wirtschaftspark Straße 9/3	
4482 Ennsdorf	
IBAN KontoinhaberIn/AuftraggeberIn	

EmpfängerIn Name/Firma LAND NO, Kassenabteilung	
IBAN EmpfängerIn AT545300001152991602	
BIC (SWIFT-Code) der Empfängerbank HYPNATWW	Betrag EUR 6,50 Cent
Verwendungszweck Kostennote GF-Nr.: 0023589	
KontoinhaberIn/AuftraggeberIn Name und Anschrift Johann Neumüller GmbH	
Wirtschaftspark Straße 9/3	
4482 Ennsdorf	
IBAN KontoinhaberIn/AuftraggeberIn	
KontoinhaberIn/AuftraggeberIn Name/Firma	

112010023589 Bedrucken der Zahlungsreferenz

Bei Telebanking bitte folgende Nr. im Feld Kundendaten eingeben:
112010023589

006

00000000650 < 30+

Unterschrift Zeichnungsberechtigter





BETRIEBSVORSCHRIFT

**für die Anschlussbahn mit Eigenbetrieb
der Firma
Eisen Neumüller**

Allgemeiner Teil

Allgemeiner Teil und Anlagen
Genehmigt von der Bezirkshauptmannschaft Amstetten,
AMW2-V-0820/002, vom 14.08.2013

Inhaltsverzeichnis

ALLGEMEINER TEIL

0	GELTUNGSBEREICH	5
1	ALLGEMEINE BEGRIFFSBESTIMMUNGEN	5
2	BETRIEBSLEITER (BL)	8
3	ALLGEMEINE VERHALTENSBESTIMMUNGEN	9
4	WAGENBE- UND ENTLADUNG	
	4.1 Allgemeines	10
	4.2 Umschlag gefährlicher Güter	entfällt
5	VERSCHUBBETRIEB	
	5.1 Voraussetzungen für den Verschub	11
	5.2 Verständigung beim Verschub	12
	5.3 Verschubfunk	13
	5.4 Kuppeln von Schienenfahrzeugen	13
	5.5 Verhalten bei Arbeiten im Gefahrenraum der Gleise	14
	5.6 Bewegen der Schienenfahrzeuge	19
	5.7 Auf- und Absteigen	20
	5.8 Bedienen der Weichen	20
	5.9 Bewachen schienengleicher Eisenbahnübergänge	20
	5.10 Anhalten der Schienenfahrzeuge	21
	5.11 Sicherung stillstehender Schienenfahrzeuge	22
6	VERSCHUB MIT TRIEBFAHRZEUG (einschließlich Zweiwegefahrzeug und funkferngesteuertes Tfz) UND VERSCHUBROBOT	
	6.1 Vor dem Verschub	25
	6.2 Verschubfahrt	25
	6.3 Zusätzliche Bestimmung für Zweiwegefahrzeug	26
	6.4 Zusätzliche Bestimmungen für Verschub mit funkferngesteuertem Triebfahrzeug und Verschubrobot	entfällt
7	BLEIBT FREI	26
8	VERSCHUB MIT KRAFTFAHRZEUG	entfällt
9	VERSCHUB MIT SEILZUGANLAGE	entfällt
10	VERSCHUB MIT INDIREKT ANGETRIEBENEM VERSCHUBGERÄT	entfällt
11	VERSCHUB MIT HANDGEFÜHRTEM VERSCHUBGERÄT	entfällt
12	HANDVERSCHUB	26
13	VERSCHUB DURCH ABSTOSSEN ODER ABROLLEN	entfällt
14	TÄTIGKEITEN UND SICHERHEITSMASSNAHMEN IM GEFAHRENBEREICH EINER OBERLEITUNG (BAHNSTROMANLAGE)	entfällt
15	SIGNALE	28
	15.1 Hand-Verschubsignale	28
	15.2 Gefahrsignal	30
	15.3 Signal „Haltscheibe“	30
	15.4 Signal „Grenzmarke“	30
	15.5 Sperrsignale	31
	15.6 Signale an Weichen	31
	15.7 Signale betreffend Fahrzeuge	33
	15.8 Bremsprobensignale	34
	15.9 Signale für Eisenbahnkreuzungen	entfällt
	15.10 Signale für elektrische Oberleitung	entfällt

15.11	Ortsfeste Versubsignale	entfällt
15.12	Geschwindigkeitstafel.....	35
15.13	Wartesignal	entfällt

Anlage 1: Richtlinie für die Ausbildung der Arbeitnehmer

Anlage 2: Richtlinie für die Ausbildung zum Tfz-Führer im Vershubbetrieb mit Tfz bis 500 kW und bis 25 km/h sowie zum Bediener eines Vershubrobots der Klasse II bis 25 km/h

Anlage 3: Richtlinie für die Ausbildung zum Tfz-Führer für Tfz über 500 kW oder über 25 km/h sowie zum Bediener eines Vershubrobots der Klasse II über 25 km/h

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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

ALLGEMEINER TEIL

0 GELTUNGSBEREICH

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

1 ALLGEMEINE BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

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

1.1 **Abrollen**

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

1.2 **Abstoßen**

Verschubart, bei der Wagen geschoben werden ohne an das Verschiebemittel gekuppelt zu sein und nach dem Abbremsen des Verschiebemittels allein weiterrollen.

1.3 **Anlage**

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

1.4 **Auffahren einer Weiche**

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

1.5 **Arbeitnehmer**

Person (geschlechtsneutral), die Tätigkeiten im Sinne dieser BV ausübt.

1.6 **Beistellendes Eisenbahnunternehmen (BEU)**

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

1.7 **Eisenbahnübergang (EÜ)**

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

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

- 1.19 **Luftbremsskopf**
Durch den Luftbremsskopf können bei geschobenen, druckluftgebremsten Fahrten die Bremsen von der Spitze aus, durch Entlüften der Hauptluftleitung betätigt werden.
- 1.20 **Schaltbefugter**
Arbeitnehmer, der zum Betätigen von Schaltern der elektrischen Anlage der AB befugt ist.
- 1.21 **Seilzuganlage**
Ortsfestes Verschiebemittel, mit dem Wagen mit Hilfe eines Seils bewegt werden.
- 1.22 **Triebfahrzeug (Tfz)**
Schienenfahrzeug mit eigenem Fahrtrieb und einem Führerstand. Dazu zählt auch ein Zweiwegefahrzeug, wenn es schienengebunden verkehrt. Das Tfz wird vom Tfz-Führer bedient. Nicht zu den Triebfahrzeugen zählen Verschubroboter und indirekt angetriebene Verschubgeräte.
- 1.23 **Verschiebemittel**
Fahrzeug oder Einrichtung, mit dem oder mit der Wagen bewegt werden. Zu unterscheiden sind schienengebundene, selbstfahrende Verschiebemittel (Triebfahrzeuge, Verschubroboter, indirekt angetriebene Verschubgeräte, handgeführte Verschubgeräte), nicht schienengebundene Verschiebemittel (Kraftfahrzeuge, handgeführte Verschubgeräte) und ortsfeste Verschiebemittel (Seilzuganlagen).
- 1.24 **Verschub**
Alle beabsichtigten Fahrzeugbewegungen und die damit verbundenen Tätigkeiten wie Kuppeln, Bedienen der Weichen und Sichern stillstehender Schienenfahrzeuge.
- 1.25 **Verschubfunk**
Technische Kommunikationseinrichtung mit mindestens 2 Funkgeräten zur Übermittlung von Fahraufträgen und Meldungen zwischen dem VL und dem Tfz-Führer, Kfz-Lenker oder Bediener eines sonstigen Verschiebemittels.
- 1.26 **Verschubmannschaft**
Gruppe von Arbeitnehmern, die einen Verschub abwickeln. Dazu gehören der Verschiebleiter (VL), der Tfz-Führer, Kfz-Lenker oder Bediener eines sonstigen Verschiebemittels sowie die Verschieber. Bei gewissen Verschubarten können bestimmte Funktionen vom VL übernommen werden.
- 1.27 **Verschubroboter**
Schienengebundenes selbstfahrendes Verschubgerät für einen räumlich begrenzten Einsatzbereich. In der Bauweise unterscheidet sich ein Verschubroboter von einem Tfz äußerlich vor allem dadurch, dass ein Verschubroboter nicht mit einem vollwertigen Führerstand ausgestattet ist. Bei einigen ist allerdings ein Hilfsführerstand für Überstellfahrten zur Werkstätte oder für Störfälle vorhanden.
Klasse I: Verschubroboter mit einer Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h und der auf Ladegleisen zur genauen Positionierung von Wagen zum Be- und Entladen verwendet wird. Klasse I Verschubroboter dient nicht dem eigentlichen Verschub auf der AB (z.B. Umreihen von Fahrzeugen) sondern soll lediglich den konkreten Be- oder Entladevorgang unterstützen.

Klasse II: Vershוברobot mit einer Höchstgeschwindigkeit über 5 km/h, der auch für alle anderen Vershוברtätigkeiten verwendet werden kann.

- 1.28 **Vershוברteil**
Die zu verschiebenden Wagen eines Vershubes einschließlich des Verschiebemittels, falls dieses gekuppelt ist.
- 1.29 **Vershוברweg**
Die beim Vershub zu befahrenden Gleisabschnitte und Weichen.
- 1.30 **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.
- 1.31 **Wagen**
Schienenfahrzeug ohne Fahrantrieb zum Transport von Gütern oder Personen. Wagen der AB sind werkseigene Wagen, die nicht in das öffentliche Schienennetz übergehen.
- 1.32 **Wagengruppe**
Gekuppelte Wagen ohne Verschiebemittel.
- 1.33 **Wagenübergabestelle**
Jener zwischen dem AB-Unternehmen und dem BEU vereinbarte Gleisbereich, in dem die Übergabe und Übernahme der Wagen erfolgt.
- 1.34 **Witterungsverhältnisse mit schlechter Sicht**
Liegen vor, wenn bei Tag die Hand-Vershובר signale (Tagsignale) nicht auf mindestens 100 m eindeutig erkennbar sind.
- 1.35 **Zweiwegefahrzeug**
Kraftfahrzeug mit einer Einrichtung, die ein schienengebundenes Fahren ermöglicht. Da das Zweiwegefahrzeug, wenn es schienengebunden verkehrt, als Tzf gilt, sind zusätzlich die Bestimmungen über den Vershub mit Triebfahrzeugen zu beachten.
- 2 BETRIEBSLEITER (BL)**
- 2.1 Der BL hat für die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu sorgen und hat die Instandhaltung und die regelmäßigen Überprüfungen zu überwachen. Er ist für diese Aufgaben Vorgesetzter aller anderen Arbeitnehmer.
- 2.2 Der BL muss während der Betriebszeiten der AB so leicht erreichbar sein, dass er bei Bedarf innerhalb eines angemessenen Zeitraumes notwendige Maßnahmen und Anordnungen vor Ort treffen kann.

- 2.3 Der BL ist insbesondere zuständig für die
- a) Aufsicht über den Verschubbetrieb,
 - b) erforderliche Verfügung von Gleissperren oder betrieblichen Einschränkungen,
 - c) Meldung von Vorfällen und Betriebsunregelmäßigkeiten an das AB-Unternehmen.
- 2.4 Der BL hat die
- a) Ausbildung und regelmäßige Unterweisung der Arbeitnehmer,
 - b) Führung von Aufzeichnungen über die Eignung und Ausbildung der Arbeitnehmer,
 - c) Inspektion, Wartung und Instandhaltung der Anlagen, Verschiebemittel und Wagen,
 - d) Beseitigung von Mängeln und Gefahrenquellen an Anlagen, Verschiebemittel und Wagen,
 - e) Führung von Aufzeichnungen über Inspektion, Wartung und Instandsetzung der Anlagen, Verschiebemitteln und Wagen der AB sowie über betriebliche Anordnungen,
 - f) Überprüfung des Zustandes einer aufgefahrenen Weiche und Erklärung ihrer Wiederbefahrbarkeit
- zu überwachen und das AB-Unternehmen erforderlichenfalls darüber zu beraten.
- 2.5 Der BL hat im Rahmen der Inspektionstätigkeit augenscheinlich zu überprüfen oder überprüfen zu lassen, ob
- a) der betriebssichere und ordnungsgemäße Zustand der Anlagen, Verschiebemittel und Wagen gegeben ist,
 - b) der Lichtraum einschließlich der Spurrillen und Hemmschuhrrillen sowie der seitliche Sicherheitsabstand und die Bedienungsräume (Verschieberbahnsteige) freigehalten sind,
 - c) Einrichtungen oder Lagerungen in der Nähe der Gleisanlagen eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes darstellen,
 - d) bei EÜ Einschränkungen der erforderlichen oder vorhandenen Sichträume gegeben oder zu erwarten sind.
- 2.6 Der BL hat seine Aufträge an Arbeitnehmer kurz, prägnant und so klar zu erteilen, dass Missverständnisse ausgeschlossen sind.

3 ALLGEMEINE VERHALTENSBESTIMMUNGEN

- 3.1 Arbeitnehmer dürfen sich nicht durch Alkohol, Arzneimittel oder Suchtgifte in einen Zustand versetzen, in dem sie sich oder andere Personen gefährden können.
- 3.2 Arbeitnehmer müssen die Warnkleidung (z.B. Warnjacke oder Warnbluse u.dgl.) und die ihnen für die jeweilige Tätigkeit zur Verfügung gestellte Schutzausrüstung (z.B. Kopfschutz, Sicherheitsschuhe, Handschuhe) tragen. Die Bekleidung muss eng anliegend und geschlossen sein.
- 3.3 Arbeitnehmer müssen sich grundsätzlich außerhalb des Gefahrenraumes von Gleisen aufhalten.

- 3.4 Im Bereich von Gleisen ist verboten:
- a) auf Schienen oder Schienenteile zu steigen oder auf andere Teile der Gleisanlage zu treten, die kein sicheres Gehen oder Stehen ermöglichen,
 - b) sich unmittelbar vor, hinter oder unter Schienenfahrzeugen aufzuhalten, die sich unvermutet in Bewegung setzen könnten,
 - c) Schienenfahrzeuge an den dafür nicht vorgesehenen Stellen zu übersteigen bzw. unter Schienenfahrzeugen durchzukriechen,
 - d) sich zwischen rot/weiß oder schwarz/gelb gekennzeichneten Einbauten neben dem Gleis und bewegten Schienenfahrzeugen aufzuhalten.
- 3.5 Personen, die Gleisanlagen unbefugt betreten, sind auf das Betretungsverbot aufmerksam zu machen und abzuweisen.
- 3.6 Arbeitnehmer haben dem BL umgehend zu melden:
- a) Vorfälle
 - b) Umstände, die Gefährdungen nach sich ziehen könnten sowie
 - c) Mängel und Gefahrenquellen an Anlagen, Wagen, Verschiebemitteln und sonstigen Arbeitsmitteln.

4 WAGENBE- UND ENTLADUNG

4.1 Allgemeines

- 4.1.1 Es dürfen nur stillstehende und gesicherte Wagen be- und entladen werden, sofern für besondere Umschlagseinrichtungen nicht gesonderte Regelungen im BESONDEREN TEIL der BV enthalten sind.
- 4.1.2 Wagen sind möglichst gleichmäßig zu beladen. Verladene Stückgüter müssen so gesichert werden, dass es bei Fahrtbewegungen zu keiner Verschiebung der Ladung kommt.
- 4.1.3 Die Wagen dürfen nur so weit beladen werden, dass die angeschriebenen Lastgrenzen nicht überschritten werden und grundsätzlich kein Teil des Ladegutes die Fahrzeugbegrenzung oder die Stirnseite des Wagens überragt.
- 4.1.4 Ladearbeiten sind bei unter Spannung stehender Oberleitung nur dann zulässig, wenn die Be- und Entladung unmittelbar zwischen Lagerraum (Magazin) oder einem Straßenfahrzeug und einem gedeckten Wagen erfolgt sowie die Art der Tätigkeit bzw. die Form des Ladegutes (geringe Größe, großes Gewicht) eine Gefährdung von Arbeitnehmern ausschließt.

- 4.2 Umschlag gefährlicher Güter** entfällt

5 VERSCHUBBETRIEB

5.1 Voraussetzungen für den Verschub

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

Der Spitzenverschieber muss

- a) an der Spitze des Verschubteils mitfahren oder
- b) dem Verschubteil außerhalb des Gefahrenraumes vorangehen.

Der VL kann die Funktion des Spitzenverschiebers übernehmen.

- 5.1.6 Zur Signalabgabe sind folgende Signalmittel mitzuführen:
- a) Signalpfeife und
 - b) Signalfahne bzw. Handlampe.

- 5.1.7 Fahrzeuge dürfen nur in Bewegung gesetzt werden, wenn insbesondere
- a) das Be- und Entladen beendet ist und die Lademannschaft die Wagen verlassen hat,
 - b) Personen, die durch die Fahrzeugbewegung gefährdet werden könnten, gewarnt wurden,
 - c) Türen, Klappen und andere bewegliche Aufbauten der Wagen sich in Transportstellung befinden,
 - d) bewegliche Umschlagseinrichtungen sich außerhalb des Lichtraums, des seitlichen Sicherheitsabstandes und des Bedienungsraumes (Verschieberbahnsteig) befinden,
 - e) gemeinsam zu verschiebende Wagen aneinander gekuppelt sind,
 - f) sichergestellt ist, dass der Verschieber, der die Wagen gekuppelt hat, aus dem Gleis getreten ist,
 - g) die Bremsen gelöst bzw. die Wagensicherungsmittel entfernt sind,
 - h) sichergestellt ist, dass die vorhandenen Bremsmittel für den vorgesehenen Verschub ausreichend sind,
 - i) der seitliche Sicherheitsabstand im überblickbaren Verschubweg frei ist,
 - j) für die Sicherung von EÜ, die eine Bewachung oder Bedienung erfordern, personell vorgesorgt wurde.
- 5.1.8 Bei Nacht oder Witterungsverhältnissen mit schlechter Sicht darf der Verschub nur bei eingeschalteter Ortsbeleuchtung durchgeführt werden.
- 5.1.9 Während der Beistellfahrten durch das BEU darf ein Verschub nur so weit durchgeführt werden, dass gegenseitige Gefährdungen ausgeschlossen sind.

5.2 Verständigung beim Verschub

- 5.2.1 Die Verständigung beim Verschub hat so zu erfolgen, dass die Anordnungen und Meldungen eindeutig aufgenommen und nur auf den in Betracht kommenden Verschubteil bezogen werden können.
- 5.2.2 Wird ein Signal oder ein Auftrag nicht eindeutig wahrgenommen, ist sofort anzuhalten.
- 5.2.3 Sofern die Verständigung nicht mündlich oder mit Verschubfunk erfolgt, ist sie mit Hand-Verschubsignalen durchzuführen.
- 5.2.4 Bei Witterungsverhältnissen mit schlechter Sicht sind beim Verschub mit Hand-Verschubsignalen die Nachtsignale statt der Tagsignale zu geben.
- 5.2.5 Bei Verschubbewegungen geringen Umfanges (nur ein Wagon, kurzer Verschubweg, ...) dürfen Hand-Verschubsignale bei Tag mit dem Arm alleine gegeben werden.

5.3 Verschubfunk

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

5.4 Kuppeln von Schienenfahrzeugen

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

eckigen Piktogramm mit einem schwarzen Rufzeichen versehen, so darf erst dann zwischen die Schienenfahrzeuge getreten werden, wenn diese zum Stillstand gekommen sind und sich ihre Puffer berühren.



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

5.5 Verhalten bei Arbeiten im Gefahrenraum der Gleise

5.5.1 Bedeutung der Gefahrenkennzeichnung

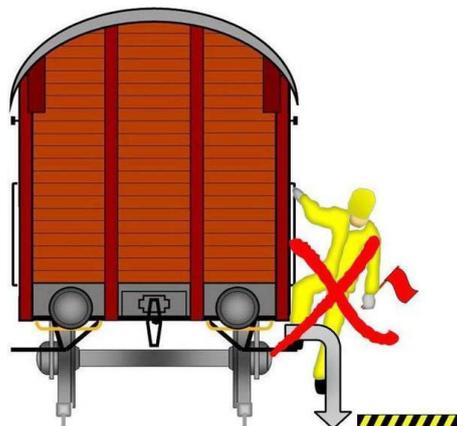
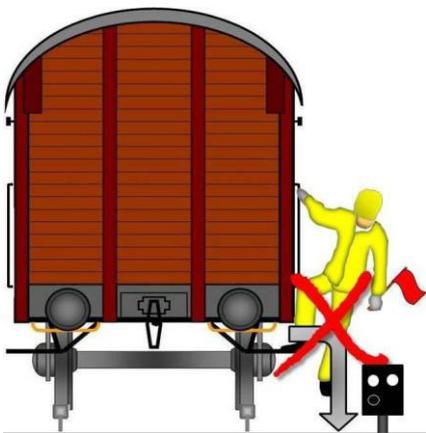
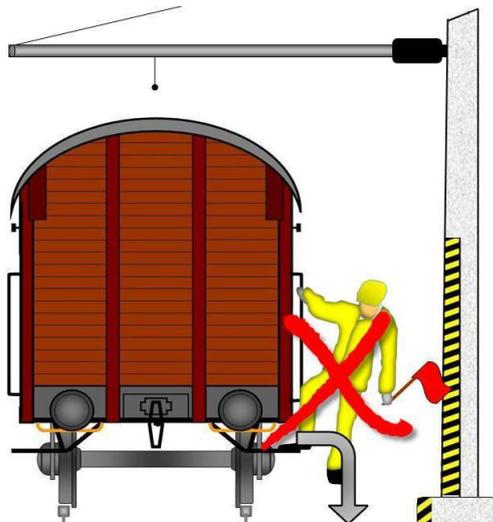
- 5.5.1.1 Rot/weiße Streifen kennzeichnen Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes (Quetschgefahr).
- 5.5.1.2 Schwarz/gelbe Streifen oder gelbe Kennzeichnungen (Stellgewicht von Weichen ohne festgelegter Grundstellung o.ä.) kennzeichnen Einschränkungen des Bedienungsraumes und Stolperstellen im Bedienungsraum.

5.5.2 Verhalten im Bereich von Einbauten

5.5.2.1 Der Aufenthalt zwischen Einbauten (z.B. Hemmschuhständer, Druckluftanschlüsse, Oberleitungs-, Signal- und Beleuchtungsmast) und bewegten Fahrzeugen ist verboten.



5.5.2.2 Das Aufsteigen auf bzw. Absteigen von bewegten Fahrzeugen im Bereich von Einbauten und Stolperstellen ist verboten.

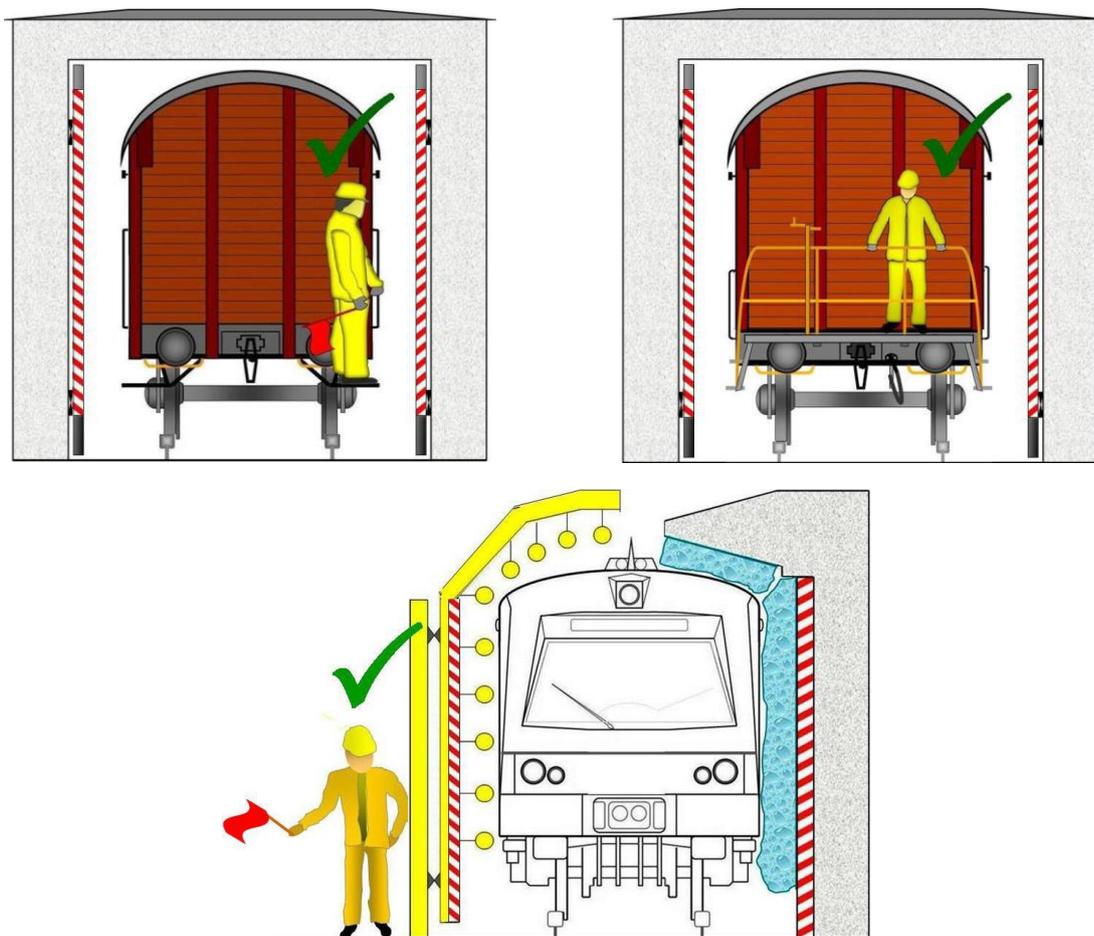


5.5.3 Verhalten bei rot/weiß gekennzeichneten Gefahrenstellen

5.5.3.1 Bei der Vorbeifahrt an Gefahrenstellen im Gleisbereich, die rot/weiß gekennzeichnet sind (z.B. ortsfeste Gegenstände, Bauwerke oder Signale) müssen Arbeitnehmer entweder

- innerhalb der Fahrzeugbegrenzungslinie stehen oder
- vor der Gefahrenstelle absteigen, wenn ein Zurückziehen in die Fahrzeugbegrenzungslinie nicht möglich ist.

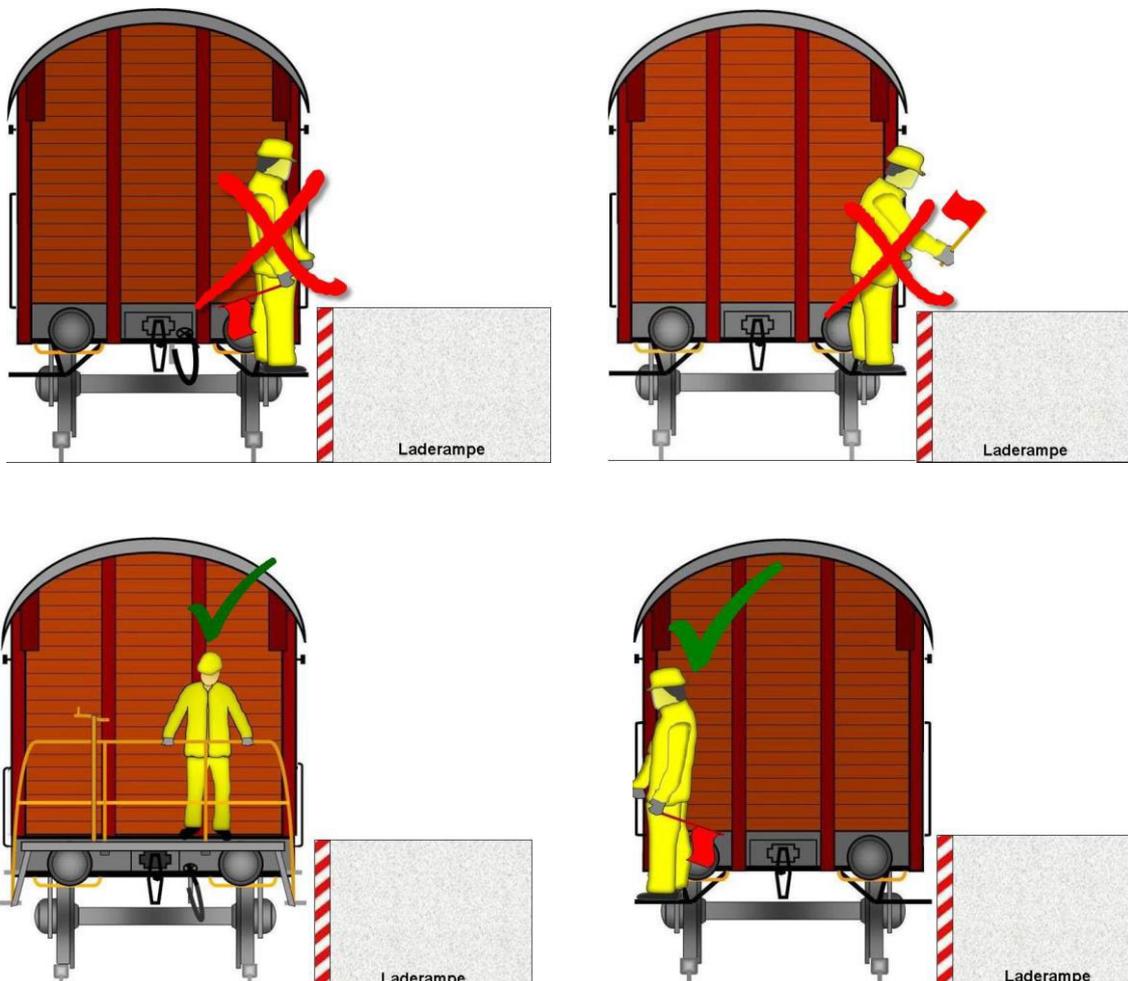
Der Aufenthalt im Bereich der rot/weiß gekennzeichneten Gefahrenstellen ist verboten.



5.5.3.2 Bei der Vorbeifahrt an oberhalb der Standfläche rot/weiß gekennzeichneten Gefahrenstellen ist das Herausbeugen außerhalb der Fahrzeugbegrenzung (z.B. zur Abgabe von Handverschubsignalen) verboten.



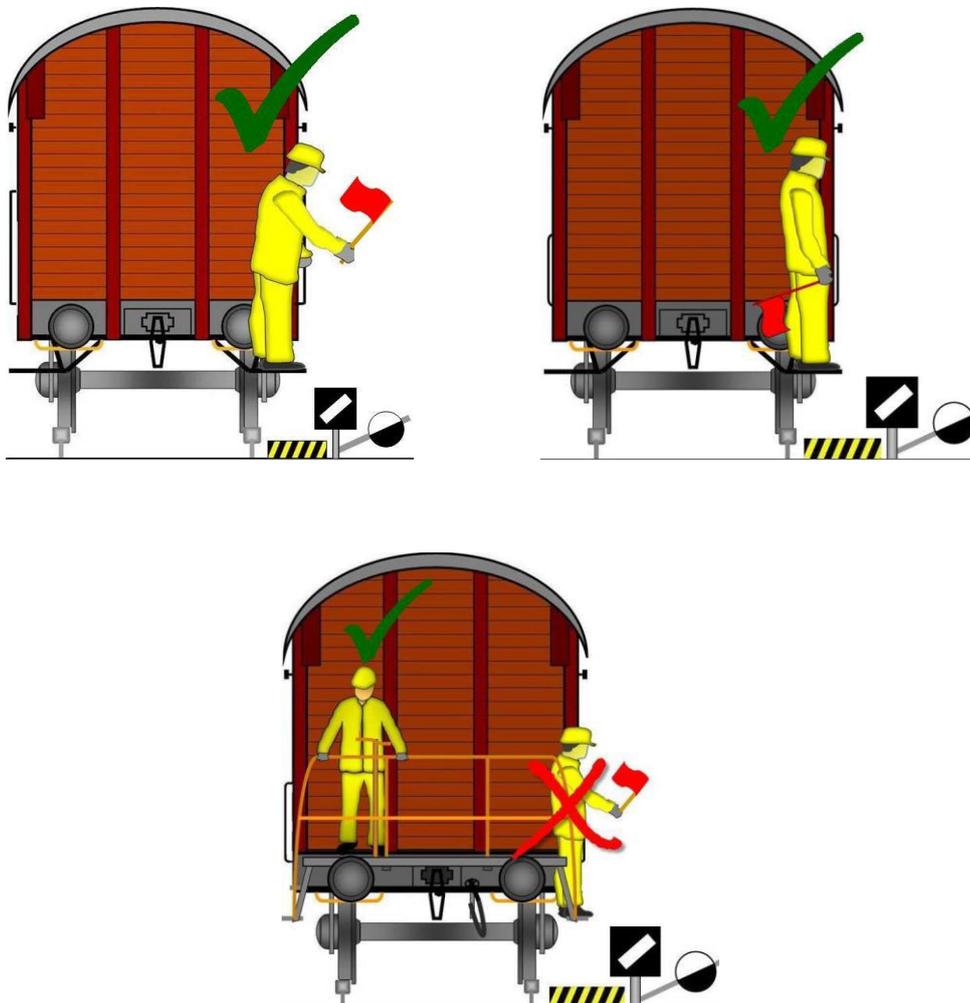
5.5.3.3 Bei der Vorbeifahrt an Laderampen müssen Arbeitnehmer von rampenseitigen Verschieberritten immer absteigen (keine punktuelle Einschränkung; fehlende Fluchtmöglichkeit) – auch dann, wenn ein Zurückziehen in die Fahrzeugbegrenzung möglich wäre.



5.5.4 Vorbeifahrt an schwarz/gelb gekennzeichneten Gefahrenstellen

5.5.4.1 Das Aufsteigen auf bzw. das Absteigen von bewegten Fahrzeugen im Bereich von Einbauten ist verboten (siehe auch Punkt 5.5.2.2).

5.5.4.2 Bei der Vorbeifahrt an Bahnsteigen oder an Signalen niedriger Ausführung, die schwarz/gelb gekennzeichnet sind, sowie an Weichensignalkörpern oder Stellgewichten hat der Arbeitnehmer seinen Aufenthalt auf dem Verschiebertritt so zu wählen, dass seine Füße nicht seitlich über das Trittbrett hinausragen. Wenn es die Verschubabwicklung (Handverschubsignale) notwendig macht oder wenn beim Verschub bei Güterwagen auf Bremserständen gestanden wird, so darf bei der Vorbeifahrt an diesen Gefahrenstellen nicht die unterste Stufe des Aufstieges benutzt werden.



5.6 Bewegungen der Schienenfahrzeuge

- 5.6.1 Die Vershubgeschwindigkeit ist unter Beachtung der für den Vershubweg geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit so zu wählen, dass vor erkennbaren Hindernissen sicher angehalten werden kann („Fahren auf Sicht“).
- 5.6.2 Im Bereich von befestigten Verkehrsflächen ist der Straßenverkehr zu beachten und die Vershubgeschwindigkeit dem Straßenverkehrsaufkommen in Gleisnähe anzupassen.
- 5.6.3 Der Vershubweg ist während der Vershubbewegung dauernd zu beobachten:
- a) beim gezogenen Vershub vom Tzf-Führer, Kfz-Lenker oder Bediener eines sonstigen Verschiebemittels und beim gezogenen Vershub mit Seilzuanlage vom Spitzenverschieber oder – wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben – vom Bediener der Seilzuanlage,
 - b) beim geschobenen Vershub und beim geschobenen Vershub mit Seilzuanlage vom Spitzenverschieber oder – wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben – vom VL oder vom Bediener der Seilzuanlage.

5.6.4 Verhalten auf bewegten Fahrzeugen

- 5.6.4.1 Verboten ist:
- sich auf Fahrzeuge so zu setzen, dass die Beine nach außen herunter hängen,
 - bei fehlenden Übergangseinrichtungen von Schienenfahrzeug zu Schienenfahrzeug hinüberzusteigen (ausgenommen im Falle drohender Gefahr),
 - das Stehen und Sitzen auf Puffern, Kupplungen und Übergangsbrücken sowie das Stehen auf den Tritten zweier Fahrzeuge,
 - auf Dächer, Behälter, Ladungen von Fahrzeugen und dergleichen zu steigen und dort zu verweilen (ausgenommen bei Baufahrzeugen mit ausreichender Absturzsicherung),
 - der Aufenthalt mehrerer Arbeitnehmer auf einem Tritt oder Aufstieg, der nur für eine Person vorgesehen ist,
 - der Aufenthalt auf Aufstiegen zum Führerstand von Triebfahrzeugen,
- 5.6.4.2 Der Arbeitnehmer soll möglichst in Fahrtrichtung blicken und auf gekennzeichnete Gefahrenstellen und sonstige Gefahren achten.
- 5.6.4.3 Auf Fahrzeugen, insbesondere auf deren Tritten, Aufstiegen, Plattformen und dgl., ist stets ein so sicherer Stand einzunehmen, um auch bei ruckartigen Bewegungen den Halt nicht zu verlieren. Die Arbeitnehmer haben auf Tritten, Aufstiegen und dgl. immer mit beiden Füßen zu stehen und sich am Handgriff fest zu halten.
- 5.6.4.4 Ist sicheres und gefahrloses Stehen auf Tritten, Aufstiegen und dgl. nicht möglich, so ist ein anderer geeigneter Standplatz, z. B. auf dem Triebfahrzeugführerstand, einzunehmen. Ist das nicht möglich, so muss dem Vershubteil außerhalb des Gefahrenraumes vorausgegangen werden.

5.7 Auf- und Absteigen

- 5.7.1 Das Auf- und Absteigen ist verboten, solange sich die Fahrzeuge schneller als mit 5 km/h bewegen (außer in Notfällen).
- 5.7.2 Vor dem Auf- oder Absteigen ist auf Gefahrenstellen (z.B. Stolperstellen und andere Hindernisse) sowie auf Fahrten im Nachbargleis zu achten. Vor dem Aufsteigen ist überdies auf den Zustand des Trites zu achten.
- 5.7.3 Gleisanschlussgehäuse, Weichenantriebe, aber auch Zwergsignale bis 0,6 m Höhe stellen solche Stolperstellen dar und sind deshalb immer (einschließlich Rückseite) gekennzeichnet (gelb, schwarz/gelb). Beim Auf- und Absteigen von bewegten Schienenfahrzeugen ist daher auf diese Stolperstellen zu achten.

5.8 Bedienen der Weichen

- 5.8.1 Eine Weiche darf nur dann umgestellt werden, wenn sie nicht von Schienenfahrzeugen besetzt ist. Das Umstellen unmittelbar vor dem Befahren ist nur dann erlaubt, wenn dadurch ein Unfall verhindert werden kann.
- 5.8.2 Nach dem Umstellen der handgestellten Weiche ist das Anliegen der Weichenzunge an die Backenschiene augenscheinlich zu prüfen.
- 5.8.3 Eine Weiche, für die eine Grundstellung durch schwarz/weißen Anstrich am Stellgewicht vorgegeben ist, ist nach dem Verschub wieder in ihre Grundstellung zurück zu stellen.

5.9 Bewachen schienengleicher Eisenbahnübergänge

- 5.9.1 Der mit der Bewachung eines EÜ beauftragte Arbeitnehmer (das Bewachungsorgan) hat die Warnkleidung zu tragen und sich auf der Straßenfahrbahn neben dem Fahrbahnrand an der festgelegten Stelle so aufzustellen, dass er den Straßenbenützern die Brust bzw. den Rücken zeigt und von diesen leicht gesehen werden kann.
- 5.9.2 Das Bewachungsorgan hat seine Aufmerksamkeit vorrangig auf jene Straßenbenützer zu richten, die den Fahrstreifen benützen, auf dem sich das Bewachungsorgan befindet.
- 5.9.3 Bei Tag hat das Bewachungsorgan bei Betreten der Fahrbahn einen Arm mit der Signalfahne oder mit dem Signalstab senkrecht nach oben und anschließend beide Arme quer zu den Fahrtrichtungen der Straße zu halten. Wenn es das Verkehrsaufkommen zulässt, darf das Bewachungsorgan im weiteren Verlauf seine Arme senken.
- 5.9.4 Bei Nacht oder Witterungsverhältnissen mit schlechter Sicht hat das Bewachungsorgan bei Betreten der Fahrbahn einen Arm mit der Handlampe, die ein rotes Licht nach beiden Fahrtrichtungen der Straße zeigen muss, senkrecht nach oben zu halten und dauernd seitlich zu schwenken. An Stelle der Handlampe darf auch ein roter Signalstab verwendet werden.

- 5.9.5 Die Zeichen zur Bewachung eines EÜ sind auch dann anzuwenden, wenn aus anderen Gründen (z.B. Bauarbeiten, Unfall) ein Arbeitnehmer Straßenfahrzeuge anhalten muss.

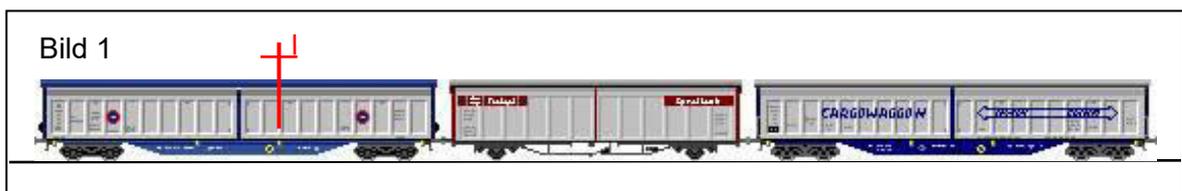
5.10 Anhalten der Schienenfahrzeuge

- 5.10.1 Zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und zum Anhalten der Fahrzeuge sind nur die für die jeweilige Verschubart zugelassenen Bremsmittel (z.B. Luftbremse, Handbremse, Hemmschuh) zu verwenden.
- 5.10.2 Grundsätzlich muss die Luftbremse verwendet werden; Ausnahmen müssen in der Art des durchzuführenden Verschubes begründet sein (z.B. Heranfahren zum Abstoßen). Bei einem Verschubteil muss mindestens $\frac{1}{5}$ der Wagenachsen (normale Bremsung) gebremst sein; in Neigungen über 10 ‰ muss die Anzahl der Achsen verdoppelt werden (starke Bremsung). Die Achsen des Verschub-Tfz zählen als gebremste Achsen.
- 5.10.2.1 Bei geschobenen, luftgebremsten Verschubteilen kann die Bremsung mit einem Luftbremskopf – unabhängig vom Triebfahrzeugführer – durch den an der Spitze befindlichen Mitarbeiter eingeleitet werden. Der Triebfahrzeugführer ist von der Verwendung des Luftbremskopfes zu verständigen.
- 5.10.2.2 Bezüglich der zulässigen ungebremsten Anhängelasten siehe BESONDERER TEIL, Punkt 2.1.3.
- 5.10.3 Bei den Handbremsen der Wagen darf nur jene benützt werden, die von einer Plattform des Wagens aus bedienbar ist. Wird die Handbremse eines Wagens verwendet, ist ihre Tauglichkeit im Stillstand zu überprüfen. Mit einer Handbremse dürfen bis max. 300 t (bzw. wenn die Gesamtmasse nicht bekannt ist max. 12 Achsen) abgebremst werden.
- 5.10.4 Wird das Anhalten von Wagen durch das Auflegen von Hemmschuhen durchgeführt, so ist der Abstand des Auflegepunktes zum beabsichtigten Haltepunkt auf das Gewicht des Verschubteils, des Wagens an der Spitze, die örtlichen Verhältnisse und die Verschubgeschwindigkeit abzustimmen.
- 5.10.4.1 Das Anhalten der Wagen hat mit Hemmschuhen wie folgt zu erfolgen:
- a) wenn sich an der Spitze ein beladener Wagen befindet bis max. 300 t (bzw. wenn die Gesamtmasse nicht bekannt ist max. 12 Achsen) oder
 - b) wenn sich an der Spitze ein leerer Wagen befindet bis max. 180 t (bzw. wenn die Gesamtmasse nicht bekannt ist max. 8 Achsen).
- 5.10.4.2 Bei der Verwendung von Hemmschuhen ist zu beachten:
- a) Arbeitnehmer, welche Hemmschuhe legen, müssen über jeden anrollenden Verschubteil verständigt werden.
 - b) Beschädigte Hemmschuhe dürfen nicht verwendet werden. Gleitfläche und Bock der Hemmschuhe dürfen nicht verunreinigt sein. Im Winter müssen die Gleitflächen und Schienen schneefrei sein; erforderlichenfalls sind sie mit den dazu vorgesehenen Einrichtungen zu enteisen.
 - c) Der Hemmschuh wird am Handgriff angefasst und ist so auf die Schiene aufzulegen, dass die Lasche an der Schieneninnenseite eng anliegt.

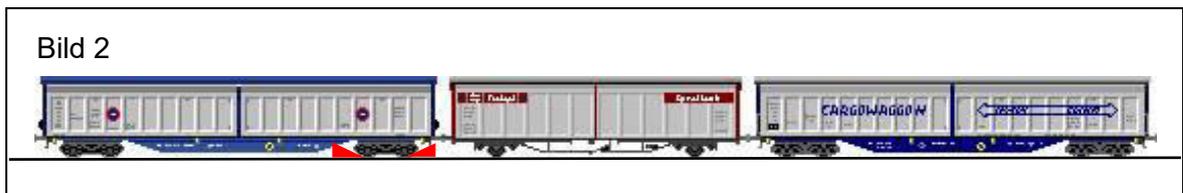
- d) Hemmschuhe dürfen nicht gleiten bis zu:
- Drehscheiben,
 - Schiebebühnen,
 - Gleiswaagen,
 - Weichen- und Gleiskreuzungen (auch Herzstücken!),
 - verlaschten Schienenstößen und
 - Sperrschuhen.
- e) Da mit dem Abschleudern eines Hemmschuhes immer gerechnet werden muss, ist ein zweiter Hemmschuh bereitzuhalten.
- f) Nach dem Verschub sind nicht mehr benötigte Hemmschuhe in den dafür vorgesehenen Vorrichtungen (Hemmschuhständern) zu verwahren.

5.11 Sicherung stillstehender Schienenfahrzeuge

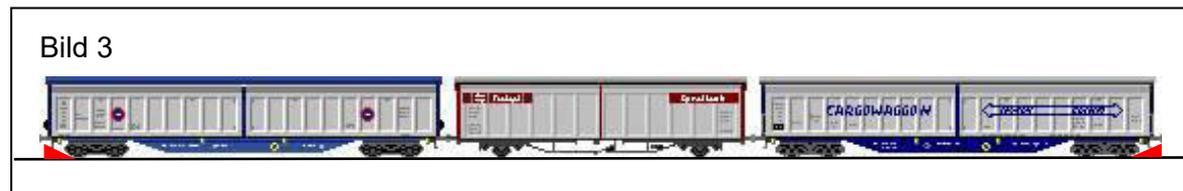
- 5.11.1 Stillstehende Schienenfahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.
- 5.11.2 Auf demselben Gleis stehende Wagen sind untereinander möglichst zu einer Wagen-
gruppe zu kuppeln. Jede Wagen-Gruppe ist gesondert zu sichern.
- 5.11.3 Als Sicherungsmittel für stillstehende Schienenfahrzeuge sind grundsätzlich Hand-
bremsen zu verwenden. Handbremsen können durch Hemmschuhe oder erforderli-
chenfalls durch sperrbare Hemmschuhe ersetzt werden. Bei einer Wagen-Gruppe mit
mindestens 5 gebremsten Wagen genügt bis zu einer Stunde die Luftbremse als vor-
übergehende Sicherung. Zum Einbremsen der Wagen sind die Luftabsperrhähne so
lange zu öffnen bis kein Ausströmgeräusch mehr hörbar ist.
- 5.11.3.1 Die Tauglichkeit der Handbremse ist vorhanden, wenn die Bremsklötze fest am Rad
anliegen. Die Überprüfung erfolgt durch Anstoßen der Bremsklötze mit dem Fuß oder
einem Hammer.
- 5.11.4 Hemmschuhe (sperrbare Hemmschuhe) werden auf der Verschieberseite unterlegt
und bis zum Anliegen an das Rad geschoben. Zwischen den Achsen eines Drehge-
stells dürfen keine Hemmschuhe aufgelegt werden.
- 5.11.5 In einem Gleisabschnitt mit einer Neigung bis einschließlich 2,5 ‰ hat die Wagensi-
cherung in beide Fahrtrichtungen zu erfolgen. Ein Wagen oder eine Wagen-Gruppe bis
zu 300 m Länge bzw. bis zu 60 Achsen ist zu sichern (= einfache Sicherung):
a) Anziehen der Handbremse von einem Wagen (Bild 1), oder durch



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



- c) Unterlegen an den äußersten Achsen einer Wagengruppe oder eines Wagens (Bild 3).



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

- 5.11.6 In einem Gleisabschnitt mit einer Neigung über 2,5 ‰ sind die Hemmschuhe immer in Richtung des Gefälles aufzulegen. Weitere Hemmschuhe sind grundsätzlich an den danach folgenden Achsen (ausgenommen zwischen den Achsen eines Drehgestelles) aufzulegen.
- 5.11.7 In Neigungen über 2,5 ‰ bis einschließlich 5 ‰ hat die Wagensicherung zu erfolgen durch (= doppelte Sicherung):
- 2 Handbremsen, oder durch
 - 1 Hemmschuh und 1 Handbremse (Bild 4), oder durch



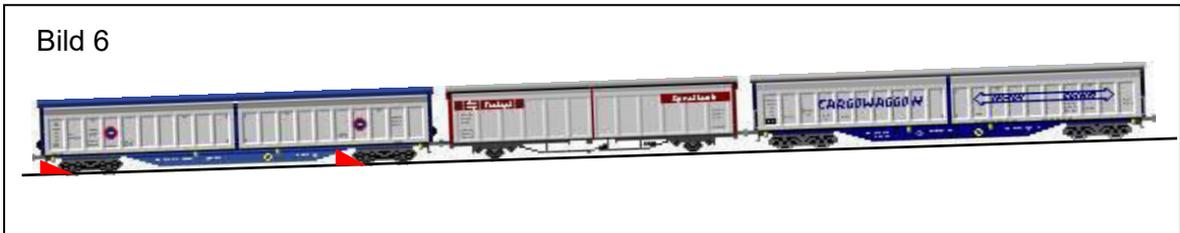
- c) 2 Hemmschuhe in Richtung des Gefälles (Bild 5).



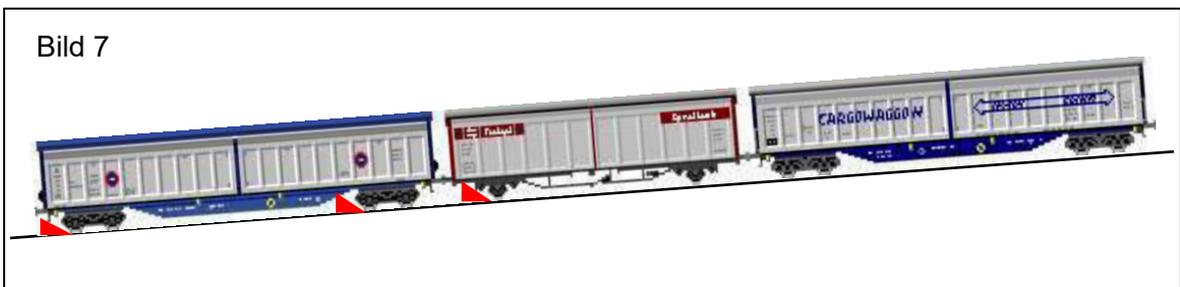
Weist die Wagengruppe eine größere Länge als 300 m auf oder sind mehr als 60 Achsen vorhanden, ist es je weiterer angefangener Länge von 300 m bzw. je weiteren

angefangenen 60 Achsen erforderlich, zusätzlich 2 Sicherungsmittel im Sinne der obigen Regelungen zu verwenden.

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



- 5.11.9 In Neigungen über 10 ‰ bis einschließlich 15 ‰ ist für je 4 Achsen ein Sicherungsmittel erforderlich. In Summe sind jedoch mindestens 2 Sicherungsmittel zu verwenden (Bild 7).



- 5.11.10 Die zu Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbrückenwaagen mit Schienenspalt, Herzstücken von Weichen und Kreuzungen sowie Sperrschuhen nächststehenden Achsen dürfen nicht unterlegt werden (als Beispiel mit Sperrschuh siehe Bild 8).



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

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

6 VERSCHUB MIT TRIEBFAHRZEUG (einschließlich Zweiwegefahrzeug und funkferngesteuertes Tfz) UND VERSCHUBROBOT

6.1 Vor dem Verschub

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

6.2 Verschubfahrt

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

6.3 Zusätzliche Bestimmung für Zweiwegefahrzeug

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

6.4 Zusätzliche Bestimmungen für Verschub mit funkferngesteuertem Triebfahrzeug und Verschubroboter entfällt

7 Bleibt frei

8 VERSCHUB MIT KRAFTFAHRZEUG entfällt

9 VERSCHUB MIT SEILZUGANLAGE entfällt

10 VERSCHUB MIT INDIREKT ANGETRIEBENEM VERSCHUBGERÄT entfällt

11 VERSCHUB MIT HANDGEFÜHRTEM VERSCHUBGERÄT
entfällt

12 HANDVERSCHUB

12.1 Handverschub darf nur auf Gleisabschnitten mit einer Neigung von höchstens 2,5 ‰ und nur mit Schrittgeschwindigkeit durchgeführt werden.

12.2 Der Verschieber darf, wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben, die Aufgaben des VL übernehmen.

12.3 Die Wagen dürfen nur an den Seitenwänden oder Ecken mit der Hand geschoben werden. Das Gehen im Gleis sowie das Ziehen oder Schieben an Kupplungen, Pufferscheiben und dergleichen ist verboten.

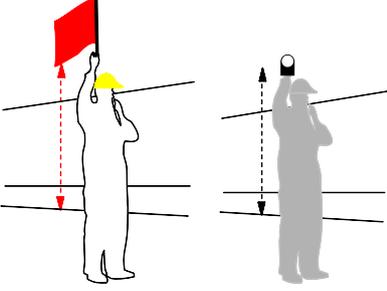
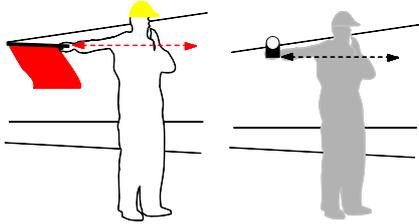
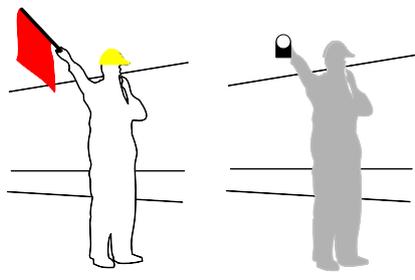
12.4 Wird eine Hebestange (ein Beißer) verwendet, ist sie zwischen Schienenkopf und Radreifen des in Verschubrichtung hintersten Rades anzusetzen.

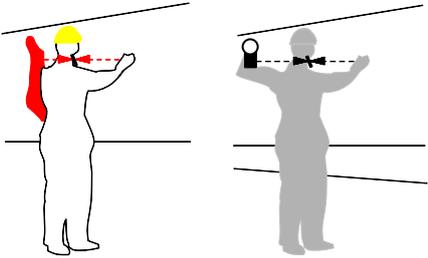
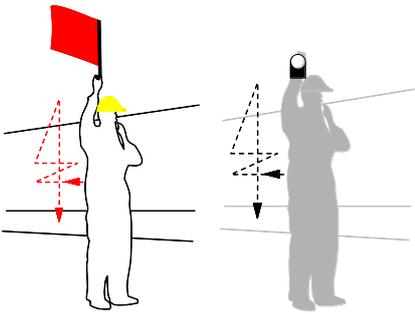
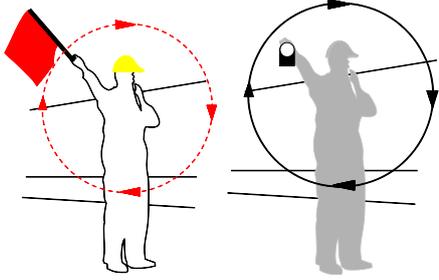
12.5 Das Anhalten des Verschubteils hat durch eine von der Plattform eines Wagens aus bedienbare Handbremse oder einen Hemmschuh zu erfolgen.

- 13 **VERSCHUB DURCH ABSTOSSEN ODER ABROLLEN** entfällt
- 14 **TÄTIGKEITEN UND SICHERHEITSMÄßNAHMEN IM GEFAHRENBEREICH
EINER OBERLEITUNG (BAHNSTROMANLAGE)** entfällt

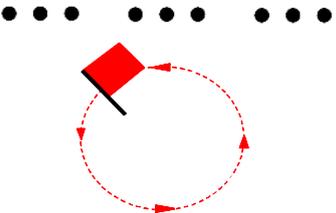
15 SIGNALE

15.1 Hand-Verschubsignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<p>Wegfahren</p>	<p>Lotrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne, bei Nacht der Handlampe mit weißem Licht</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig ein langer Pfiff mit der Signalpfeife</p> 	<p>Auftrag zum Beginn oder zur Fortsetzung der Verschiebung in Richtung vom Signalgeber weg</p>	<p>Das Signal „Wegfahren“ ist sichtbar so lange zu geben, bis es durch ein anderes Signal abgelöst wird.</p>
<p>Herkommen</p>	<p>Waagrechtes Hin- und Herbewegen der Signalfahne, bei Nacht der Handlampe mit weißem Licht</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig zwei lange Pfeife mit der Signalpfeife</p> 	<p>Auftrag zum Beginn oder zur Fortsetzung der Verschiebung in Richtung zum Signalgeber hin</p>	<p>Das Signal „Herkommen“ ist sichtbar so lange unausgesetzt zu geben, bis es durch ein anderes Signal abgelöst wird.</p>
<p>Langsamer</p>	<p>Schräges Hochhalten der Signalfahne, bei Nacht der Handlampe mit weißem Licht</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig mehrere lange Pfeife mit der Signalpfeife</p> 	<p>Auftrag zur kontinuierlichen Verringerung der Geschwindigkeit</p>	<p>Das Signal „Langsamer“ ist sichtbar so lange unausgesetzt zu geben, bis es durch ein anderes Signal abgelöst wird.</p>

<p>Aufdrücken</p>	<p>Heben beider Arme nach vorne in Schulterhöhe und wiederholtes Annähern der Hände, wobei in einer Hand die Signalfahne, bei Nacht die Handlampe mit weißem Licht gehalten wird</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig zwei kurze Pfliffe mit der Signalpfeife</p> <p style="text-align: center;">● ●</p>	<p>Auftrag zum geringfügigen Eindrücken der Puffer nach dem Heranfahren an stehende Fahrzeuge</p>	
<p>Abstoßen</p>	<p>Zweimaliges waagrechtes Bewegen der Signalfahne, bei Nacht der Handlampe mit weißem Licht, vom Körper nach außen sowie eine schnelle Bewegung von oben nach unten</p>  <p>erforderlichenfalls gleichzeitig zwei lange Pfliffe und ein kurzer Pfliff mit der Signalpfeife</p> <p style="text-align: center;">— — —</p>	<p>Auftrag zum Beginn der Abstoßbewegung</p>	<p>Das Signal „Abstoßen“ wird nur am Beginn der Bewegung gegeben, diese wird mit dem Signal „Verschubhalt“ abgeschlossen.</p>
<p>Verschubhalt</p>	<p>Schwingen der Signalfahne, bei Nacht der Handlampe mit weißem Licht im Kreis</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig drei kurze Pfliffe mit der Signalpfeife</p> <p style="text-align: center;">● ● ●</p>	<p>Die Fahrt ist so rasch wie möglich zum Stillstand zu bringen</p>	

15.2 Gefahrsignal

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

15.3 Signal „Haltscheibe“

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

15.4 Signal „Grenzmarke“

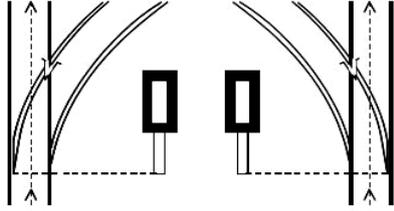
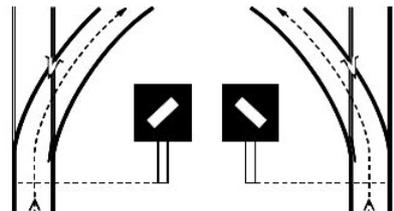
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Grenzmarke	<p>Ein waagrecht liegender weißer Balken mit schwarzen Enden oder ein entsprechender Farbanstrich</p> 	Bezeichnung jener Stelle, über die kein Fahrzeug hinausragen darf, um nicht Bewegungen auf dem Nachbargleis zu behindern.	Die Grenzmarke ist zwischen zwei zusammenlaufenden Gleisen im Regelfall dort angeordnet, wo deren Gleismittenabstand 4 m beträgt. In Mattengleisen kann die Grenzmarke durch zwei nebeneinander liegende Metallscheiben oder durch eine dem Bild entsprechende Kennzeichnung am Boden ersetzt werden.

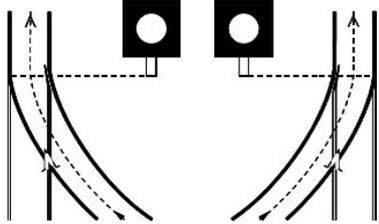
15.5 Sperrsignale

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

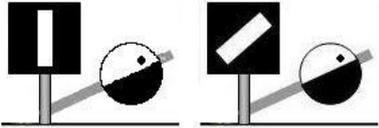
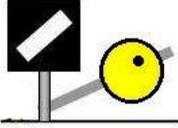
15.6 Signale an Weichen

15.6.1 Weichensignale

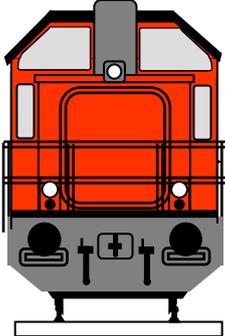
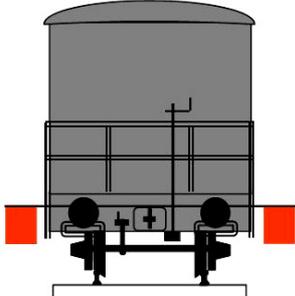
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Gerade	Formsignal: Ein weißes Rechteck auf schwarzem Grund 	Weiche steht in die Gerade	Das Signal wird für die Fahrt gegen und nach der Spitze verwendet.
In die Ablenkung	Formsignal: Ein weißer Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung 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.

<p>Aus der Ablenkung</p>	<p>Formsignal: Eine weiße Kreisfläche auf schwarzem Grund</p> 	<p>Weiche steht aus der Ablenkung</p>	<p>Das Signal wird für die Fahrt nach der Spitze verwendet.</p>
---------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------	-----------------------------------------------------------------

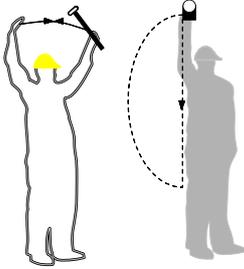
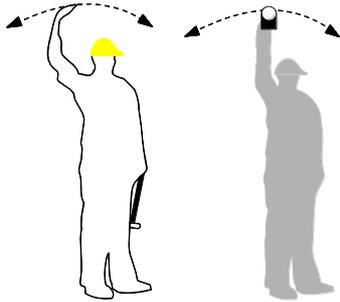
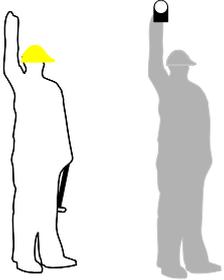
15.6.2 Weichenstellgewicht

<p>Stellgewicht einer Weiche mit festgelegter Grundstellung in der Grundstellung</p>	<p>Stellgewicht weiß-schwarz gekennzeichnet; schwarzer Teil unten bedeutet Weiche in Grundstellung</p> 		<p>Das Signal wird für die Signalisierung der festgelegten Grundstellung einer Weiche verwendet.</p>
<p>Stellgewicht einer Weiche ohne festgelegter Grundstellung</p>	<p>Stellgewicht gelb als Gefahrenstelle gekennzeichnet.</p> 		

15.7 Signale betreffend Fahrzeuge

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

15.8 Bremsprobesignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Bremsen anlegen	<p data-bbox="347 322 817 461">Schließen beider Hände über dem Kopf, bei Nacht wiederholtes Heben der Handlaterne mit weißem Licht in einem nach außen gerichteten Halbkreis und rasches lotrechtes Senken</p>  <p data-bbox="379 786 786 815">oder ein Schlag auf die Pufferscheibe</p>	<p data-bbox="839 322 1114 378">Auftrag zum Anlegen der Bremsen</p>	
Bremsen lösen	<p data-bbox="347 851 817 931">Wiederholtes Hin- und Herschwingen einer Hand, bei Nacht der Handlaterne mit weißem Licht über dem Kopf im Halbkreis</p>  <p data-bbox="363 1301 802 1330">oder zwei Schläge auf die Pufferscheibe</p>	<p data-bbox="839 851 1091 907">Auftrag zum Lösen der Bremsen</p>	
Bremsprobe beendet	<p data-bbox="347 1364 807 1420">Lotrechtes Hochhalten eines Armes, bei Nacht einer Handlaterne mit weißem Licht</p> 	<p data-bbox="839 1364 1098 1420">Anzeige der beendeten Bremsprobe</p>	

15.9 Signale für Eisenbahnkreuzungen entfällt

15.10 Signale für elektrische Oberleitung entfällt

15.11 Ortsfeste Versuchs signale entfällt

15.12 Geschwindigkeitstafel

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

15.13 Wartesignal entfällt

Anlage 1

Richtlinie für die Ausbildung der Arbeitnehmer

1 Allgemeines

- 1.1 Zur Ausbildung gehören die Erstausbildung mit Prüfung, die Information über die Gefahren für Sicherheit und Gesundheit sowie über die Maßnahmen zur Gefahrenverhütung und die regelmäßigen Unterweisungen.
- 1.2 Die Arbeitnehmer, die zur Ausbildung zugelassen werden, müssen das 18. Lebensjahr vollendet haben und eine der Tätigkeit auf der AB entsprechende körperliche und geistige Eignung aufweisen.
- 1.3 Die Feststellung der körperlichen Eignung ist durch einen Arzt vorzunehmen und regelmäßig zu wiederholen. Über die sonstige Eignung für die Tätigkeiten im Bereich der AB entscheidet der BL.
- 1.4 Zur selbständigen Dienstausbildung müssen die Arbeitnehmer der AB für die entsprechenden Tätigkeiten im Bereich der AB ausgebildet und zur Dienstleistung ermächtigt werden.
- 1.5 Die zusätzliche Ausbildung für Triebfahrzeugführer ist in einer gesonderten Richtlinie geregelt (Anlage 2 und 3).

2 Ausbildung

- 2.1 Der theoretische Teil der Ausbildung hat als Grundlage die BV, sonstige schriftliche Anweisungen und die Information gemäß § 12 ASchG zu beinhalten. In regelmäßigen Abständen (mindestens einmal im Jahr) sind die Arbeitnehmer über die Bestimmungen der BV und sonstige schriftliche Anweisungen zu unterweisen und am Beginn eines jeden dritten Jahres nachzuprüfen. Die Unterweisung muss nachweislich erfolgen.
- 2.2 Die Arbeitnehmer sind mit der BV persönlich und nachweislich zu betreiben.
- 2.3 Der praktische Teil der Ausbildung hat während eines angemessenen Zeitraumes unter Anleitung eines hierzu bestimmten, geeigneten Arbeitnehmers zu erfolgen.
- 2.4 Die Arbeitnehmer müssen mit den örtlichen Verhältnissen der AB-Anlage, auf die sich ihre Tätigkeit erstreckt, vertraut gemacht werden (Ortskenntnis).
- 2.5 Nach Abschluss der Ausbildung ist der Arbeitnehmer vor Verwendung für die in Aussicht genommene Tätigkeit zu prüfen.
- 2.6 Zeigt ein Arbeitnehmer bei der regelmäßigen Unterweisung bzw. bei seiner Dienstausbildung eine die Sicherheit gefährdende Unkenntnis der Bestimmungen der BV, ist er sofort von seiner Verwendung abzu ziehen (Dienstuntersagung) und darf erst wieder nach bestandener Prüfung eingesetzt werden.

3 Ausbildung zur Bedienung von sonstigen Verschiebemitteln (einschließlich Verschiebroboter der Klasse I) entfällt

**Richtlinie für die Ausbildung
zum Tfz-Führer im Verschubbetrieb mit Tfz bis 500 kW und bis 25 km/h
sowie zum Bediener eines Verschubrobot der Klasse II bis 25 km/h**

1 Allgemeines

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

2 Tfz-Führerausbildung

- 2.1 Die Ausbildung besteht aus einem theoretischen und praktischen Teil. Die Erstausbildung beträgt mindestens 40 Stunden.
- 2.2 Die theoretische Ausbildung hat durch eine fachkundige Person eines Eisenbahnunternehmens zu erfolgen.
- 2.3 Die praktische Ausbildung hat durch einen erfahrenen Tfz-Führer/Bediener eines Verschubroboters der Klasse II zu erfolgen. Der Anwärter darf das Tfz/den Verschubroboter nur unter Aufsicht des Ausbildenden führen/bedienen.

3 Tfz-Führerprüfung

- 3.1 Die Prüfung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil.
- 3.2 Die Prüfung wird durch eine geeignete fachkundige Person an Ort und Stelle abgenommen (z.B. Betriebsleiter, „§ 40-Person“, Instruktor, Amtssachverständiger).
- 3.3 Der theoretische Teil umfasst allgemeine Kenntnisse über Triebfahrzeuge/Verschubroboter sowie spezielle Kenntnisse über das Prüfungs-Tfz/den Prüfungsverschubroboter.
- 3.4 Der praktische Teil soll den Nachweis über die erworbene Praxis bei der Führung des Tfz/bei der Bedienung des Verschubroboters und des Betriebes auf der AB erbringen.
- 3.5 Der Prüfer stellt einen Prüfungsnachweis aus. Dieser muss Type und Leistung des Prüfungs-Tfz/-Verschubroboters, sowie die Beschränkung der Führungsberechtigung auf

die Verwendung als Tfz-Führer/Bediener des Verschubrobots auf der gegenständlichen AB enthalten. Weiters müssen (maschinschriftlich) der Namen und die Dienstverwendung des Prüfers enthalten sein. Das Original des Prüfungsnachweises ist dem Geprüften nachweislich auszufolgen.

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

**Richtlinie für die Ausbildung
zum Tfz-Führer für Tfz über 500 kW oder über 25 km/h
sowie zum Bediener eines Verschubrobots der Klasse II über 25km/h**

Hinweis: Bei Tfz, deren Nennleistung mehr als 500 kW oder deren zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 25 km/h beträgt sind für die Ausbildung des Tfz-Führers die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen anzuwenden.



BETRIEBSVORSCHRIFT

**für die Anschlussbahn mit Eigenbetrieb
der Firma**

Eisen Neumüller

Besonderer Teil

Inhaltsverzeichnis

BESONDERER TEIL - Örtliche Bestimmungen

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

Anhang 1: Lageplan

Anhang 2: Bedienungsanweisung des/der BEU

Anhang 3: EÜ-Übersichtspläne für die Aufstellung der Bewachungsorgane

Anhang 4: Merkblatt für den Umschlag von ACTS-Containern

Anhang 5: Bedienungsanleitung für das Zweiwegefahrzeug

Anhang 6: Zusätzliche Bestimmungen für EVU-Fahrten

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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

BESONDERER TEIL

ÖRTLICHE BESTIMMUNGEN

1 Betrieb

1.1 Betriebsleiter:

Hr. Georg Theissler
T: +43 (0)7223 85000
M: +43 (0)664 8546702

Stellvertreter 1:

Hr. Heimo Jung
T: +43 (0)7223 85000
M: +43 (0)664 8509687

Stellvertreter 2:

Hr. Daniel Rumetshofer
T: +43 (0)7223 85000
M: +43 (0)664 8418746

1.2 Beistellende Eisenbahnunternehmen:

Die Beistellung der Wagen erfolgt durch konzessionierte EVU's

1.3 Wagenübergabestellen:

- Gleis 1N: nach der Weiche 2N bis zum Gleisende
- Gleis 2N: zwischen den Grenzmarken der Weichen 3N und 5N
- Gleis 3N: zwischen den Grenzmarken der Weichen 3N und 4N
- Gleis 51H: nach dem Gleistor in km 0,083 bis zum Gleisende

1.4 Eigenbetriebsbereich:

- Gleis 1N: nach der Weiche 2N bis zum Gleisende
- Gleis 2N: Weichenanfang Weiche 2N bis zur Grenzmarke der Weiche 5N
- Gleis 3N: Weichenanfang Weiche 3N bis zum Weichenende der Weiche 5N
- Gleis 51H: nach der Grenzmarke der Weiche H51 bis zum Gleisende

1.5 Zulässige Radsatzlast: 22,5t

1.6 Beschränkungen

1.6.1 Wagenbeschränkungen: Gleise 2N und 3N; Radius = 115m; es dürfen nur:

- zweiachsige Wagen,
- Wagen mit 2-achsigen Drehgestellen, soweit keine Einschränkungen des kleinsten Bogenhalbmessers am Wagen angeschrieben sind,
- Drehschemelwagenpaare ohne Zwischenwagen, wenn sie durch die Ladung verbunden sind, sofern die Lichtraumverhältnisse dies gestatten; der Zughakenabstand bzw. der Abstand der Mittelpuffer der beiden Wagen hat dabei mind. 1,0m zu betragen,
- Drei- und mehrachsige Wagen, deren Bogenläufigkeit z.B. durch Anschrift am Wagen, Typengenehmigung oder Ausnahmegenehmigung gegeben ist.

1.6.2 Auf Gleis 51H dürfen max. 425t Zuggesamtgewicht beigestellt werden.

1.7 Benützung von Kuppelstangen in engen Bogen: entfällt

1.8 Zulässige Höchstgeschwindigkeit: $V_{max} = 5 \text{ km/h}$

1.9 Abstellverbote: Gleis 1N zwischen den Weichen 1N und 2N

2 Verschubarten

2.1 Verschub mit Zweiwegefahrzeug

2.1.1 Type: MB Unimog U400

2.1.2 Maßgebende technische Daten

Masse:	11,99 t
Radsatzlast:	6,1 t
Länge:	6,97 m
Zug- und Stoßeinrichtung:	Automatische Scharfenberg-Kupplung

Bremssysteme

Betriebsbremse:	pneumatisch-hydraulische Zweikreis-Scheibenbremse
-----------------	---------------------------------------------------

Feststellbremse:	Federspeicherbremsanlage
------------------	--------------------------

2.1.3 Betrieb

Einsatzbereich:	siehe 1.4 Eigenbetriebsbereich
-----------------	--------------------------------

Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	$V_{max} = 5 \text{ km/h}$
----------------------------------	----------------------------

Zulässige Anhängelast:	150 t
------------------------	-------

Zulässige ungebremste Anhängelast:	90 t
------------------------------------	------

2.1.4 Benützung von Kuppelstangen

gezogen:	max. 150 t mit Waggonbremsanlage
----------	----------------------------------

geschoben:	max. 90 t und max. 5 km/h bei Kraffteinbringung am Zughaken
------------	-------------------------------------------------------------

2.2 Handverschub

Einsatzbereich: gesamte AB

2.4 Verschub mit Abstoßen und Abrollen

In der gesamten AB verboten

3 Gleisanlagen

3.1 In Betrieb befindliche Gleise

Gleis	Abschnitt (von – bis)	maßgebende Neigung	Wagensicherung
1N	Weichenanfang Weiche 1N bis Gleisende	$\leq 2,5\text{‰}$	Pkt. 5.9.5 Allg. Teil
2N	Weichenanfang Weiche 2N bis Weichenanfang Weiche 5N	$\leq 2,5\text{‰}$	Pkt. 5.9.5 Allg. Teil
3N	Weichenanfang Weiche 3N bis Weichenanfang Weiche 4N	$\leq 2,5\text{‰}$	Pkt. 5.9.5 Allg. Teil
51H	Weichenanfang Weiche H51 bis Gleisende	$\leq 2,5\text{‰}$	Pkt. 5.9.5 Allg. Teil

3.2 Besondere Weichen

Weichen mit unterirdischer Umstellvorrichtung:

Weichen 2N, 3N, 4N und 5N

Verhalten: vor dem Umstellvorgang ist die Abdeckung hochzuklappen und nach dem Umstellvorgang wieder aufzulegen.

4 Sicherungseinrichtungen, Signale, Kennzeichnungen entfällt

5 Umschlagseinrichtungen, die ein besonderes Verhalten erfordern

5.1 Be- und Entladetätigkeiten mittels Schrottbagger

Verhalten: Während der Vershubtätigkeiten dürfen keine Be- und Entladetätigkeiten durchgeführt werden. Der Bedienungsraum ist freizuhalten.

5.2 Krananlagen

Brückenkräne im Bereich von Gleis 51H

Umschlagsgut: Stahlfertigteile

Bedienung: Flur- und Kabinensteuerung

Verhalten:

- Das Krangelänge ist vor den Vershubbewegungen außerhalb des Lichtraums (seitlicher Sicherheitsabstand und Bedienungsraum) gesichert zu verwahren.
- Während des Vershubes sind die Kranbewegungen im Gleisbereich einzustellen.

6 Anlagen im Gleisbereich, die ein besonderes Verhalten erfordern

6.1 Tore

6.1.1 Einfriedungstore:	Gleis 1N	-	km 0,092.509
	Gleis 51H	-	km 0,083.368

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

Bei elektrisch betriebenen Toren ist darauf zu achten, dass die Tore in Endstellung sind.

6.1.2 Hallentor:	Gleis 1N	-	km 0,187.967
------------------	----------	---	--------------

Verhalten: Rechtzeitig vor der Bedienungsfahrt ist das Hallentor zu öffnen und es ist darauf zu achten, dass das Tor in Endstellung ist.

6.2 Einbauten neben dem Gleis

Gleis	km von - bis	Gegenstand	Abstand links/rechts
Gleis 1N	0,089	Rolltor	links 2,47m **) rechts 2,6m **)
Gleis 51H	0,083	Gleistor	links 2,45m **) rechts 2,45m **)

Verhalten:

**) Gemäß BV Allgemeiner Teil, Punkt 5.5.2 und 5.5.4 (gelb/schwarze Markierung)

Der Bereich zwischen Gleis und Einbau darf bei Verscharbeiten nicht betreten werden. Wegen fehlender Austrittsmöglichkeiten sind insbesondere Kuppelarbeiten verboten (vergl. Pkt. 5.5.2).

6.3 Gleiswaage

Gleiswaage in Gleis 2N – km 0,234.849 - km 0,252.849

Größe: 12m + 6m, gesamt 18m

Bauart: Schenck Process Disomat Tersus

Wägebereich Waage 1: 80 t

Wägebereich Waage 2: 60 t

Wägebereich Gesamt: 100 t

Durchführung der Wägung: die Verwiegung darf nur durch entsprechend geschultes Personal durchgeführt werden

6.4 Radioaktivitätsmessung

Die Radioaktivitätsmessung befindet sich in Gleis 1H - km 2,400

Verhalten: Geschwindigkeit $V_{max}=5$ km/h möglichst konstant halten.

7 Eisenbahnübergänge, befestigte Gleisbereiche

7.1 Eisenbahnübergänge

Gleis	km	Art des EÜ	Straßenerhalter	Sicherungsart	Anmerkungen
1N	0,066	EK	Land NÖ	Bewachung	siehe Anhang 3

7.2 Befestigte Gleisbereiche

Gleis	km
1N	von km 0,052 bis Gleisende
2N	gesamtes Gleis
3N	gesamtes Gleis
51H	von km 0,024 bis Gleisende

8 Elektrische Anlagen

8.1 Gleisbeleuchtung

8.1.1 Hallenbereich:

Fahrtrichtung Gleisende: durch das Öffnen des Gleistores Gleis 1H wird die Beleuchtung automatisch eingeschaltet.

Fahrtrichtung Gleisanfang: Schaltkasten zwischen den Gleisen 1H und 51H im Bereich der Gleistore

Abschaltung erfolgt mittels Zeitschaltuhr oder mittels Schalter.

8.1.2 Freifläche:

Automatikbetrieb mit Dämmerungsschalter.

8.2 Oberleitungsanlagen

entfällt

8.3 Fernmeldeeinrichtung

entfällt

Logistik Service GmbH
Technisches Büro für Eisenbahnbau
Bereich Maschinentechnik
Lunzerstraße 41
4031 Linz
Telefon: +43/732/6598-2875
Fax: +43/732/6980-2875

Prüfbescheinigung gemäß §19a des Eisenbahngesetzes

Fahrzeug/Anlage: Unimog U400

Type	Zweiwege Unimog U400
Nr./Bezeichnung:	WDB 4051031V229895
Hersteller - Fahrzeug	Mercedes- Benz
Hersteller - Schienenführung	Zwiehoff GmbH / Hilton Kommunal GmbH
Erste Inbetriebnahme:	2012
Baujahr:	2012

Betreiber: Johann Neumüller GmbH
Wirtschaftspark Straße 9/3
4482 Ennsdorf/Hafen

Als gemäß § 19a Eisenbahngesetz 1957 berechtigtes technisches Büro bestätigen wir für das Fachgebiet Maschinentechnik, dass die im Betreff angeführten maschinentechnischen Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge den Bestimmungen des EisebG, den auf Grund des EisebG erlassenen Verordnungen und den auf Grund des EisebG erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden entsprechen.

Mängelliste und Maßnahmen:

Mangel	Maßnahmen	Termin
Erforderliche Sofortmaßnahmen:		
keine		
Sonstige Mängel:		
keine		

Gegebenenfalls angeführte Mängel wurden dem Kunden während der Gutachtenerstellung zur Kenntnis gebracht.

Im Hinblick auf die Ergebnisse der am 15.12.2022 durchgeführten Überprüfung ist ein sicherer und ordnungsgemäßer Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr aus der Sicht des Fachgebietes Maschinentechnik gewährleistet.

Prüfer: Ing. Astleitner Herbert
 §40 EiszG / Fachgebiet Maschinentechnik

Linz, am 15.12.2022


.....
(i.V. Ing. Günther Bauer)


.....
(i.A. Ing. Herbert Astleitner)

Anlage: Prüfbefund Maschinentechnik

Prüfbefund zu Prüfbescheinigung Zweiwege Unimog U400 Johann Neumüller GmbH

1. Prüfungsumfang und Abgrenzungen:

Im Bereich Maschinentechnik werden „Betriebsmittel einschließlich Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör“ behandelt, wobei sonstiges Zugehör ebenso in den übrigen Teilbereichen behandelt sein kann.

Grundsätzlich werden Schienenfahrzeuge, Anlagen (z.B. Seilzuganlagen) und Geräte einzeln behandelt. Baugleiche Fahrzeuge werden, wo sinnvoll, zusammengefasst.

Bei Serien baugleicher Fahrzeuge werden teilweise nicht alle Fahrzeuge, sondern nach Stichprobenprinzip einzelne Fahrzeuge besichtigt und behandelt.
Die übrigen Fahrzeuge werden erfasst und in der Bescheinigung vermerkt, dass von gleichen Voraussetzungen ausgegangen wird.

Bei Zulassungen vor dem Inkrafttreten der jeweiligen Verordnung wurde keine Messung gemäß SchLV bzw. VOLV vorgeschrieben.

Die Gesamtsicht der Anschlussbahn (Betriebsleiter, etc.) ist nicht Umfang des Teilbereiches Maschinentechnik und ist separat zu behandeln.

2. Relevante Gesetzesvorschriften und Normen

Gesetzliche Bestimmungen und Verordnungen

- Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)
- Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung (AAV)
- Arbeitsstättenverordnung (AStV)
- Arbeitsmittelverordnung (AM-VO)
- Elektroschutzverordnung (ESV)
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)
- Eisenbahn – ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)
- Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO-Verkehr)
- Verordnung explosionsfähige Atmosphären (VEXAT)
- Schienenfahrzeug- Lärmzulässigkeitsverordnung (SchLV)
- Verordnung Lärm und Vibrationen (VOLV)
- Flüssiggasverordnung (FGV)
- Kennzeichnungsverordnung (KennV)

Die Gesetze werden immer in der letztgültigen Fassung berücksichtigt.
Für den Arbeitnehmerschutz werden jeweils die Paragraphen betrachtet, die im „Schwerpunktskonzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R9“ angeführt sind.

Angewandte Normen, Stand der Technik und Vorschriften

Betriebsvorschrift , Ö-, DIN-, EN-Normen und soweit zutreffend UIC- Normen in den jeweils letztgültigen Fassungen.

Techn. Spezifikationen (TSI), soweit zutreffend.

3. Ergebnis der Überprüfung vom 15.12.2022:

Bau(art)genehmigung/ Typenehmigung	Zl. AMW2-V-0820/002	29.08.2013
Betriebsbewilligung	Zl. AMW2-V-0820/002	29.08.2013
Erstabnahmeprotokoll		22.10.2012
Letzte §19a Überprüfung	LogServ	15.02.2018

Vorliegende Unterlagen (x):		Bemerkung
Bescheid Bauartgenehmigung	x	Zl. AMW2-V-0820/002
Bescheid Betriebsbewilligung	x	Zl. AMW2-V-0820/002
Gutachten	x	11.08.2013
Technische Beschreibung	x	
Übersichtszeichnung	x	
Letzte §19a Überprüfung	x	

Genehmigte Umbauten:	keine	

Übrige Umbauten/Abweichungen: keine

Beschreibung des Umbaus:
Umbau durchgeführt von:
Befund: in Ordnung

Prüfung im Detail:

Komponente	Type / Bauart / Bemerkung	Befund		Beschreibung des Mangels	Vorgeschlagene Maßnahme
		o.M.	M.		
Radsätze	Zweiwege Einrichtung	x			
Achslager	in Radscheibe	x			
Bremse	KFZ und Waggonbremse	x			

Abmessungen/ Umgrenzungslinie		X			
Erdungseinrichtungen		X			
Zug- u. Stoßvorrichtung	abnehmbare Kuppelstange	X			
Zusatzeinrichtungen		X			
Antriebseinheit/en	Schienenräder	X			
Befestigungen, Aufhän- gungen, Arretierungen		X			
Signaleinrichtungen	Spitzensignal, Makrophon	X			
Aufbauten		X			
Anschriften		X			
Lagerung/Befestigung Zubehör		X			
Lagerung brennbare Stoffe		X			
Lagerung Ersatzteile		X			
Brandschutz		X			
Feuerlöscher vorhanden und überprüft		X			
Erste- Hilfe- Paket vorh.		X			
Betriebsvorschrift vor- handen		X			
Betrieb erfolgt gemäß Betriebsvorschrift bzw. Bedienungsanweisung		X			
Schulung Bedienpersonal		X			
Wartung erfolgt gemäß Wartungsplan		X			
Letzte jährliche Überprü- fung gem. AM-VO	§57a	X			
Revision durchgeführt	19.11.2012	X			

o.M. – ohne Mangel; M. - Mangel

4. Erfüllung der Erfordernisse in Anlehnung an die AVO-Verkehr

§	Eckwert / Parameter	Anforderungen (Regelwerke)	Geprüft am / Bearbeiter	Status	Erfüllung
§6 (2)1	Prüfung der Prüfbefunde über die Abnahmeprüfungen, insbesondere gemäß § 7 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl. II Nr. 164/2000, und gemäß § 38 der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV), BGBl. II Nr. 384/1999	Abnahmeprüfung	15.12.2022 Astleitner	erfüllt	
§6 (2)2	Prüfung der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung gemäß Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 101/1997, sowie gemäß 5. Abschnitt der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV), BGBl. II Nr. 384/1999	Beschilderungen, Gefahrenstellen etc. haben der Kennzeichnungsverordnung zu entsprechen	15.12.2022 Astleitner	erfüllt	
§6 (2)3	Prüfung der Aktualisierung der Dokumente gemäß § 5 Abs. 2 Z 1 bis 3	Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente	15.12.2022 Astleitner	erfüllt	
§6 (2)4	Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Arbeitnehmerschutzvorschriften gemäß § 5 Abs. 2 Z 4	Prüfung der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften	15.12.2022 Astleitner	erfüllt	Aus den geprüften Unterlagen geht hervor, dass die Arbeitnehmerschutzvorschriften eingehalten werden.
§6 (2)5	Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der sonstigen Rechtsvorschriften gemäß § 5 Abs. 2 Z 5	Prüfung der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer	15.12.2022 Astleitner	erfüllt	Die verwendeten Arbeitsmittel entsprechen der AM-VO.
§6 (2)6	Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Voraussetzungen gemäß § 5 Abs. 2 Z 6	Die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer ist auch bei Genehmigung von Ausnahmen zu gewährleisten	15.12.2022 Astleitner	erfüllt	Im gegenständlichen Projekt sind keine Ausnahmen von den Arbeitnehmerschutzbestimmungen erforderlich.

15.12.2022



Astleitner

Allgemeine Fahrzeugangaben:

Fahrzeug-Nr.: **KFZ Kennzeichen: AM 622 GH /**

(12-stellig)

(alte Fzg-Nr)

Bauart: **Zeiwege Unimog**Baujahr: **2012**Type: **U400**Maschinen-Nr.: **WDB4051031V229895**Halter: **Johann Neumüller GmbH, A-4482 Ennsdorf/Hafen**Behördl. Genehmigung (Betriebsbewilligung): **AMW2-V-0820/002**Einstellvertrag: JA NEIN

ÖBB-Netzzul.:

nur Anschlussbahn

Betriebsstundenzähler Nr. 1

[h]

Nr. 2

5278 km

[h]

Vmax Eigenfahrt **5** [km/h]Bremsbauart **KFZ + Waggonbremse**Streckenklasse (EN 15528) **A**

Bremsgewicht _____ [t]

Auslegungsmasse betriebsbereites Fzg. (EN 15663) _____ [t]

Feststellbremse _____ [t]

Max. Achsfahrmasse _____ [t]

Länge über Puffer _____ [m]

Anzahl der Achsen **2**

Endradsatzstand _____ [m]

Metergewicht _____ [t/m]

Drehzapfen- bzw. Achsstand _____ [m]

Max. Masch. Höhe/Breite _____ [m]

Antrieb über: Straßenräder auf Schienezul. Anhängelast **800** [t] Straßenräder mit Reibradantrieb Schienenräder

REV

LHB

19.11.2012

Revisionsintervall
8+2+2 Jahre

Angaben zur Überprüfung:

Datum der letzten Überprüfung: **28.06.2021**

durch:

LogServDatum der aktuellen Überprüfung: **03.08.2022**

Ort:

EnnsdorfPrüfer (Name, Org.Einheit, Tel): **Herr Astleitner, Fa. CargoServ, 0664 6159593**Firmen-Vertreter (Name, Tel): **Herr Theissler, Fa. Johann Neumüller GmbH, 0664 8546702**Das Fahrzeug wurde gemäß
beiliegendem Protokoll
überprüft und istFolgende Plakette
wurde angebracht:Mit Gültigkeitsdatum bis:
(zutreffendes markieren)

Werkstätte/ECM

Monat: 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06
07 | **08** | 09 | 10 | 11 | 12 **betriebsfähig**

§40-Prüfer

Jahr: 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | **23**
24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29

(Überprüfung gültig bis Stanzung der Plakette)

 nicht betriebsfähig

Nach Mängelbeseitigung ist das Fahrzeug betriebsfähig, wenn dem Prüfer

 die Mängelbeseitigung schriftlich erklärt wird das Fahrzeug neuerlich vorgeführt wirdEnnsdorf, am **03.08.2022**

Ort

Datum

Der Prüfer



CargoServ
Cargo Service GmbH
Herr Herbert Astleitner
Person gem. § 40 Eisenbahngesetz 1957
Fachgebiet Maschinentechnik

Dieser Bericht ist beim Fahrzeughalter/ECM aufzubewahren und beim nächsten Sicherheitscheck dem Prüfer vorzulegen!

Diese Seite ist in Kopieform am Fahrzeug zu hinterlegen.

Nr.-Festgestellte Mängel visuelle Überprüfung Messung Erprobung Nr. im DB663/2, Ausg./1, Änd.				<input type="checkbox"/> in Ordnung	<input type="checkbox"/> nicht in Ordnung	<input type="checkbox"/> nicht am Fzg vorhanden
	V	M	E			
Laufwerke, Federn, Stoßdämpfer						
V	3.1	Radsätze - Lauffläche (Flachstellen, Aufschweißungen, Abschieferungen,...)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	3.1	Radsätze - Lauf-/Stirnfläche (Risse, Überwalzungen, Grat)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	3.1	Radsätze - Spurkranz / Grat, Schäden		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	3.1	Radsätze - Scheibe (Risse, Spannkerben)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	3.1	Radsätze - Welle (Risse, Kerben, Schleifspuren, Verbiegung)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M	3.1	Radsätze - Profil gem. Radsatzüberwachungsblatt (Anh. 9)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V,M	3.2	Achslagergehäuse - Schäden, Fettaustritt, Geräusche		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	3.3	Federn / Federnaufhängung - Zustand		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
V	8.7	Erdungseinrichtung - Erdungsbänder vorhanden		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
M	8.7	Erdungseinrichtung - Widerstandsmessung (bewegliche und ausfahrbare Teile)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Einrichtungen unter dem Maschinenrahmen / Antriebseinheit						
V	5	Befestigung und Aufhängungen - Achsgetriebe, Drehmomentstütze, Antriebsstrang und Behälter		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	5	Gelenkwellenfangbügel, Kreuzgelenke, Gelenkwellen, Flanschverschraubungen (Schmierung)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V,E	5	Kranabstützungen (Sicherungsseile, elektr. Sicherung)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
V	5.3	Transportvorbereitungs- und Sicherungseinrichtungen		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	5.4	Antriebsketten - Verschleiß		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
V, M	5.5	Antrieb - Anpressdruck Schienenführung		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	5.5	Antrieb - Blockierung der Lenkung des Straßenfahrwerks		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	5.5	Antrieb - Schienenbetrieb ein erfolgt über Hauptschalter		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	5.5	Dichtheit - Antriebsmotor, Arbeitsmotor		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	5.5	Dichtheit - Getriebe / Achsgetriebe		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	5.5	Dichtheit - Hydraulikanlage / Druckschläuche, Schlauchkupplungen		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	5.6	Elektr. Fahrmotore und Antriebe - Isolierung der Zuleitung, Klemmkästen, Verschraubungen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Maschinenrahmen (Untergestell), Zug- und Stoßeinrichtung						
V	3.5	Untergestell - Tragende Fahrzeugteile, Rahmen (Verformung, Anrisse, Brüche)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	3.5	Untergestell - Pufferbrüst (Verformung, Anrisse, Brüche)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
V	3.5	Untergestell - Untergestellanbauteile - Schäden, Vollständigkeit		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	3.5	Untergestell - Radsatzhaltersteg - Festsitz, Schäden, freies Spiel		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
V,M	6.1	Zugeinrichtung - Zughaken - Schäden, Abnützung, Herstellungs-/Aufarbeitungsjahr		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
V	6.1	Zugeinrichtung - Schraubenkupplung - Verformung, Anrisse, Brüche, Grat, Bohrungen geweitet...		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
V	6.1	Zugeinrichtung - Schraubenkupplungshalterung - vorhanden, benutzbar		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
V	6.2	Stoßeinrichtung - Allgem. Zustand - Schäden, kein axiales Spiel, Befestigung, Kennzeichnung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
V	6.2	Stoßeinrichtung - Allgem. Zustand - Durchbiegung der Grundplatte		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
V	6.2	Stoßeinrichtung - Gleicher Puffer - Fahrzeugstirnseite und gesamtes Fahrzeug		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
V	6.2	Stoßeinrichtung - ausreichend geschmiert		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
M	6.2	=> Pufferstand Fahrzeugstirnseite 1:	min.:940, max: 1065mm, links/rechts: 20mm	[mm]	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
M	6.2	=> Pufferstand Fahrzeugstirnseite 2:	min.:940, max: 1065mm, links/rechts: 20mm	[mm]	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Nr.-Festgestellte Mängel visuelle Überprüfung Messung Erprobung Nr. im DB663/2, Ausg./1, Änd.			☑ in Ordnung	☑ nicht in Ordnung	☑ nicht am Fzg vorhanden
	V	M			
Sonstige Ausrüstungen / Einrichtungen					
V	8.1	Fahrzeugaufbauten - Aggregate, Meß-, Schleifeinrichtungen, ... - Zustand, Schäden	☑	☐	☐
V	8.1	Fahrzeugaufbauten - Lose Teile - Hemmschuhe, Werkzeug, ... - Verwahrung	☑	☐	☐
V	8.1	Fahrzeugaufbauten - Hubbühnen, Mäh- und Schneeräumwerke, Kräne - Zustand, Schäden	☐	☐	☑
V	8.1	Fahrzeugaufbauten - Seitliche, zugängliche Kästen - Zustand, Auffallsicherung	☑	☐	☐
V	8.3	Behälter - Kraftstoffbehälter, Hydrauliktanks, -druckspeicher: Zustand, Schäden	☑	☐	☐
V,M	8.5	Tritte, Griffe, Stangen, Verschieberauftritt	☑	☐	☐
V,M	8.5	Kupplerhandgriff: 100 mm Freiraum	☐	☐	☑
V,E	8.5	Scheibenwischer - Funktion	☑	☐	☐
V,E	8.5	Kamera, Spiegel - Funktion, Befestigung, Schäden	☑	☐	☐
V,E	8.9	Kälte-/Klimaanlage - Funktion, Dokumentation	☑	☐	☐
V,E	8.2	Hubhöhenbegrenzung - Wirksamkeit, Funktion, opt. Anzeige	☐	☐	☑
V,E	8.2	Schwenkbereichsbegrenzung - Wirksamkeit, Funktion	☐	☐	☑
V,E	8.2	Aushebeeinrichtung - Wirksamkeit, Funktion	☐	☐	☑
V,E	8.2	Separates Ausheben von Vorder- bzw. Hinterachse - Funktion	☐	☐	☑
V,E	8.2	Höhe über SOK im ausgehobenen Zustand	☐	☐	☑
V, E	8.2	zusätzliche Abstützungen - Funktion	☐	☐	☑
Anschriften:					
V	8.6	Anschriften - am Fahrzeug - vorhanden und lesbar	☑	☐	☐
		o) Anschrift des Einstellers / Betreibers			
		o) Fabrikschild mit Typ und Fabrik-Nr. (Serien-Nr.)			
		o) Länge über Puffer / Fahrzeuglänge			
		o) Radsatzabstand			
		o) Radsatzlager-Nummerierung			
		o) Laufkreisdurchmesser			
		o) Bremse ein / aus			
		o) Kennzeichnung der Anhebestellen / Aufgleispunkte			
		o) Piktogramme: Hochspg., brennbare Flüssigkeit, ...			
		o) Kennzeichnung - Dieseltank (Einfüllstutzen)			
		o) Kennzeichnung - Hydrauliktank (Einfüllstutzen)			
		o) Warnanstrich (schwarz/gelb)			
		o) Warnanstrich (schwarz/gelb)			
		o) Notbremsklappe (roter Ring)			
V	8.6	Anschriften - in den Fahrer кабинen - vorhanden und lesbar	☑	☐	☐
		o) Zulässige Höchstgeschw. selbstfahrend			
		o) Manometerbeschriftung:			
		o) Betätigung Makrofon	o) => Hauptluftleitung - HL		
		o) Betätigung Sifa	o) => Bremszylinderdruck		
		o) Zur Mitfahrt zugelassene max. Personenzahl am Fstd	o) => Hauptluftbehälterdruck		
		o) Notbremse - roter Schlagknopf, verriegelbar, gelbe Scheibe, Seilzug (Notbremsklappe) o. a.			
V	8.6	Anschriften - KL-Z / SKL-Z - Tafel - vorhanden und lesbar	☐	☐	☑
		o) 12-stellige Fzg-Nummer und Maschinentype			
		o) Eigentumsmerkmal / Heimatdienststelle	o) Fahrzeughöchstgeschw. für Nebenfahrt		
		o) Betriebsmasse (Fahrzeug / Anhänger) in [t]	o) Anhängelast höchstens		
		o) Bremsgewichte [t] bzw. Prozente - in G bzw. P	o) Streckenklasse		
			o) ÖBB-Profil		

Bezeichnung		min. Maß	max. Maß	Geltungsbereich	Anmerkung
		(mm)			
Spurkranzdicke	S _d	22	33	D(Lkr) ≥ 840 mm	Bei speziellen Laufwerken mit spurkranzgeschwächten Radsätzen kann die Mindestspurkranzdicke unterschritten werden
		27,5	33	330 ≤ D(Lkr) < 840 mm	
Spurkranzhöhe	S _h	27,5	36	760 ≤ D(Lkr) ≤ 1000 mm	
		30	36	630 ≤ D(Lkr) < 760 mm	
		32	36	330 ≤ D(Lkr) < 630 mm	
Spurkranzflankenmaß	qR	6,5			
Innenabstand	AR1-3	1357	1363	D(Lkr) ≥ 840 mm;	
		1359	1363	330 ≤ D(Lkr) < 840 mm	
		1360	1362	Nf-Wagen	
		1357	1363	Spezialfahrzeuge (Nebenfahrzeuge)	
Innenabstand-Differenzmaß (3 Punkte)	DAR		1,8		
			1	Nf-Wagen	
Spurmaß	SR	1410 1395*)	1426	D(Lkr) ≥ 840 mm;	*) bei nicht an der Spurführung beteiligten Radsätzen (Zwischenradsätzen)
		1418	1426	Güterwagen mit: D(Lkr) ≥ 840 mm, 2ax, 22,5t RSL, v _{max} >100 km/h	
		1415 1395*)	1426	330 ≤ D(Lkr) < 840 mm	
Radreifenbreite / Radkranzbreite	Rbr	133*) 130	145		Grenzwerte inkl. Überwalzung s; *) wenn Balkengleisbremsen wirksam werden sollen
Überwalzung	s		5*)		*) größere Maße sind bauartabhängig zulässig; Grenzwert für Rbr darf jedoch nicht überschritten werden
Radreifendicke / Radkranzdicke	r	30			bauartspezifische Angaben beachten
		35		Reisezugwagen im grenzüberschreitenden Verkehr	
Laufkreisdurchmesserdiffereenz im Fahrzeug			40		bauartspezifische Angaben beachten
Laufkreisdurchmesserdiffereenz im Drehgestell			25		bauartspezifische Angaben beachten
Laufkreisdurchmesserdiffereenz im Radsatz			2	Tfz	bauartspezifische Angaben beachten
Ausbröckelungen: Durchmesser	AD		20	Tfz, Twg, Rzwg, Sfzg.	
			60	Güterwagen	
Flachstellen	FL		30	Fahrzeuge mit Eigenantrieb	
			30	Fahrzeuge ohne Eigenantrieb und 330 ≤ D(Lkr) < 630 mm	
			60	Fahrzeuge ohne Eigenantrieb und D(Lkr) ≥ 630 mm	

Bemerkungen:
