

BESONDERER TEIL

**für die Anschlussbahn mit Eigenbetrieb
mit sonstigen Verschiebeinrichtungen
der Firma
Linz Service GmbH
für Infrastruktur und kommunale Dienste**

Anhang 4

**Bedienungsanweisungen der Lichtzeichenanlagen,
elektrischen Gleistore und Sperrschranken**



BEDIENUNGSANWEISUNG FÜR DAS GLEISTOR A1 GLEIS 1IN (NÄHE DER LICHTZEICHENANLAGE 81) DER ANSCHLUSSBAHN CONTAINERTERMINAL LINZ AG

1. Allgemeines und Beschreibung der Anlage

- 1.1. Das elektrisch betriebene Gleistor (Schiebetor) im Gleis 1IN der AB Containerterminal Linz AG dient der Abgrenzung des Betriebsgeländes des Firmenstandorts.
- 1.2. Das Gleistor schließt den Werksbereich des Containerterminals ab.
- 1.3. Das Gleistor ist in Grundstellung geschlossen. Von anrückenden Schienenfahrzeugen ist das Tor über Funk manuell bei den Rautetafeln zu öffnen. Nach Passieren des Gleistorbereiches wird das Tor automatisch durch Fahrzeugschleifen wieder geschlossen. Die Sicherung des Gleistores erfolgt durch Lichtschranken in Pufferhöhe bzw. Fahrzeugsensoren (Induktionsschleife) im Bereich vor und nach dem Tor. Zusätzlich erfolgt die Sicherung auch durch Fühlleisten an den Schließ- und Öffnungskanten des Torblattes.
- 1.4. Vor dem Gleistor ist jeweils ein Schutzsignal angeordnet, welche die Fahrt nur bei geöffnetem Tor gestatten.
- 1.5. In der Grundstellung ist das Gleistor geschlossen und die Schutzsignale befinden sich in Stellung „Fahrverbot“.
- 1.6. Auf den Torsäulen befinden sich zwei Schlüsselschalter für eine örtliche Bedienung der Gleistore im Störfall bzw. bei Wartungsarbeiten.
- 1.7. Schließt das Tor aus irgendwelchen Gründen nicht automatisch, so erfolgt eine Schließung auf jeden Fall nach 10 Minuten. Vor Schließung des Tores zeigt das Schutzsignal rotes Signallicht.
- 1.8. Die Offenstellung des Gleistores ist in das Kontrollsignal der Lichtzeichenanlage auf Gleis 1IN eingebunden.

2. Öffnung mittels Funk

Der Öffnungsbefehl zum Öffnen des Gleistores muss auf Höhe der Rautetafel erfolgen. Das Gleistor ist über die Lichtzeichenanlage mit Funkkanal 81 auswählbar und zu öffnen.

Die Schließung wird durch das Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren beim Gleistor automatisch bewirkt.

3. Öffnung des Gleistores mit Schlüsselschalter beim Gleistor

Im Falle einer Störung oder bei Wartungsarbeiten kann das Gleistor mittels Schlüsselschalter geöffnet werden.

Öffnung für durchfahrende Verschubgarnituren:

Erfolgt der Impuls für die Öffnung mit dem Schlüssel nur kurz, so öffnet das Gleistor und wird durch die Fahrzeugsensoren bei Überfahrt wieder geschlossen.

Öffnung für örtlichen Verschub:

Wird der Schlüssel in die Öffnungsstellung gebracht und in dieser Stellung belassen (der Schlüssel kann nicht abgezogen werden) so öffnet das Gleistor und bleibt in der Offenstellung bis der Schlüssel wieder in die Grundstellung gebracht wird. In dieser Zeit wirkt die Schließung mittels Fahrzeugsensoren nicht.

Wird der Schlüssel wieder in die Grundstellung gebracht schließt das Gleistor automatisch.

4. Erkennen von Fehlern und Störungen an der Torsteuerung

Nach Öffnen des Tores leuchten die Schutzsignale nicht in der Freistellung:
Mögliche Ursachen:

Das Tor hat die offene Stellung nicht erreicht oder das Freilicht ist ausgebrannt.

Das Tor schließt nicht automatisch nach erfolgter Durchfahrt:

Mögliche Ursachen:

Die rote Signallampe des Deckungssignals ist ausgebrannt. Die Fahrzeugschleife ist durch Metallteile in Besetztstellung.

Das Tor bewegt sich nicht, die Deckungssignale sind finster

Mögliche Ursache:

Stromausfall, das Tor muss manuell geöffnet werden!

5. Maßnahmen im Fehler- oder Störfall

Manuelle Öffnung des Gleistores:

Öffnet das Tor weder durch Funkeinschaltung noch durch Schlüsselschalterbetätigung, so ist das Tor manuell zu öffnen.



Der Antriebsschlüssel für die Not - Entriegelung des Torantriebs ist vom Bediener anzuwenden.

Die Blindkappe vom Kupplungshebel ist aufzuklappen und die Kupplung zu entriegeln.

Schiebetor per Hand in die offene Stellung bringen, die Kupplung wiederum einzurasten und vorsichtig den Torbereich durchfahren.

Sind die Rotlichtlampen der Schutzsignale ausgebrannt, so erfolgt keine automatische Schließung des Tores. Die Signallampen sind auszutauschen.

Hindernisse im Torbereich

Sollte während des Schließvorganges das Tor auf ein festes Hindernis auflaufen bzw. der Torbereich befahren oder durchschritten wird, so bleibt das Tor sofort stehen und öffnet wieder. Das Tor schließt nach rotem Signallicht automatisch nach 10 Sekunden, wenn der Torbereich frei ist.

Wird beim Öffnungs- oder Schließvorgang eine der beiden Fühlleisten an der Torsäule betätigt, bleibt das Tor sofort stehen. Um es in die gewünschte Lage zu bringen ist ein erneuter Stehlbefehl nötig.

Anhang 4

Tor erreicht keine Endstellung

Erreicht das Tor nach dem Öffnungs- oder Schließvorgang nicht die jeweilige Endstellung, so schaltet der Torantrieb nach ca. 40 Sekunden automatisch den Motor ab. Das Tor verbleibt bis zur nächsten Betätigung in der Stellung stehen, in der die Zeitabschaltung aufgetreten ist.

Verständigung im Störfall

Störungen sind vom Bediener sofort der Betriebsleitung zu melden. Die Betriebsleitung hat zur Behebung von Störungen den zuständigen technischen Instandhalter zu beauftragen und gegebenenfalls Ersatzmaßnahmen zu treffen, um auftretende Gefahren zu vermeiden.

6. Sonstige betriebliche Anordnungen

Geschwindigkeitsbeschränkung

Die maximale Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge am Gleis 1IN von beiden Richtungen beträgt 25 km/h.

Die Geschwindigkeiten dürfen wegen der Öffnungszeit des Tores nicht überschritten werden!



BEDIENUNGSANWEISUNG FÜR DAS GLEISTOR 79 GLEIS 1G (NÄHE DER LICHTZEICHENANLAGE 79) DER ANSCHLUSSBAHN CONTAINERTERMINAL LINZ AG

1. Allgemeines und Beschreibung der Anlage

- 1.1. Das elektrisch betriebene Gleistor (Schiebetor) im Gleis 1G der AB Containerterminal Linz AG dient der Abgrenzung des Betriebsgeländes des Firmenstandorts.
- 1.2. Das Gleistor schließt den Werksbereich des Containerterminals ab.
- 1.3. Das Gleistor ist in Grundstellung geschlossen. Von anrückenden Schienenfahrzeugen ist das Tor über Funk manuell bei den Rautetafeln zu öffnen. Nach Passieren des Gleistorbereiches wird das Tor automatisch durch Fahrzeugschleifen wieder geschlossen. Die Sicherung des Gleistores erfolgt durch Lichtschranken in Pufferhöhe bzw. Fahrzeugsensoren (Induktionsschleife) im Bereich vor und nach dem Tor. Zusätzlich erfolgt die Sicherung auch durch Fühlleisten an den Schließ- und Öffnungskanten des Torblattes.
- 1.4. Vor dem Gleistor ist jeweils ein Schutzsignal angeordnet, welche die Fahrt nur bei geöffnetem Tor gestatten.
- 1.5. In der Grundstellung ist das Gleistor geschlossen und die Schutzsignale befinden sich in Stellung „Fahrverbot“.
- 1.6. Auf den Torsäulen befinden sich zwei Schlüsselschalter für eine örtliche Bedienung der Gleistore im Störfall bzw. bei Wartungsarbeiten.
- 1.7. Schließt das Tor aus irgendwelchen Gründen nicht automatisch, so erfolgt eine Schließung auf jeden Fall nach 10 Minuten. Vor Schließung des Tores zeigt das Schutzsignal rotes Signallicht.

2. Öffnung mittels Funk

Der Öffnungsbefehl zum Öffnen des Gleistores muss auf Höhe der Rautetafel erfolgen. Das Gleistor ist über die Lichtzeichenanlage mit Funkkanal 79 auswählbar und zu öffnen.

Die Schließung wird durch das Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren beim Gleistor automatisch bewirkt.

3. Öffnung des Gleistores mit Schlüsselschalter beim Gleistor

Im Falle einer Störung oder bei Wartungsarbeiten kann das Gleistor mittels Schlüsselschalter geöffnet werden.

Öffnung für durchfahrende Verschubgarnituren:

Erfolgt der Impuls für die Öffnung mit dem Schlüssel nur kurz, so öffnet das Gleistor und wird durch die Fahrzeugsensoren bei Überfahrt wieder geschlossen.

Öffnung für örtlichen Verschub:

Wird der Schlüssel in die Öffnungsstellung gebracht und in dieser Stellung belassen (der Schlüssel kann nicht abgezogen werden) so öffnet das Gleistor und bleibt in der Offenstellung bis der Schlüssel wieder in die Grundstellung gebracht wird. In dieser Zeit wirkt die Schließung mittels Fahrzeugsensoren nicht. Wird der Schlüssel wieder in die Grundstellung gebracht schließt das Gleistor automatisch.

4. Erkennen von Fehlern und Störungen an der Torsteuerung

Nach Öffnen des Tores leuchten die Schutzsignale nicht in der Freistellung:
Mögliche Ursachen:

Das Tor hat die offene Stellung nicht erreicht oder das Freilicht ist ausgebrannt.

Das Tor schließt nicht automatisch nach erfolgter Durchfahrt:

Mögliche Ursachen:

Die rote Signallampe des Deckungssignals ist ausgebrannt. Die Fahrzeugschleife ist durch Metallteile in Besetztstellung.

Das Tor bewegt sich nicht, die Deckungssignale sind finster

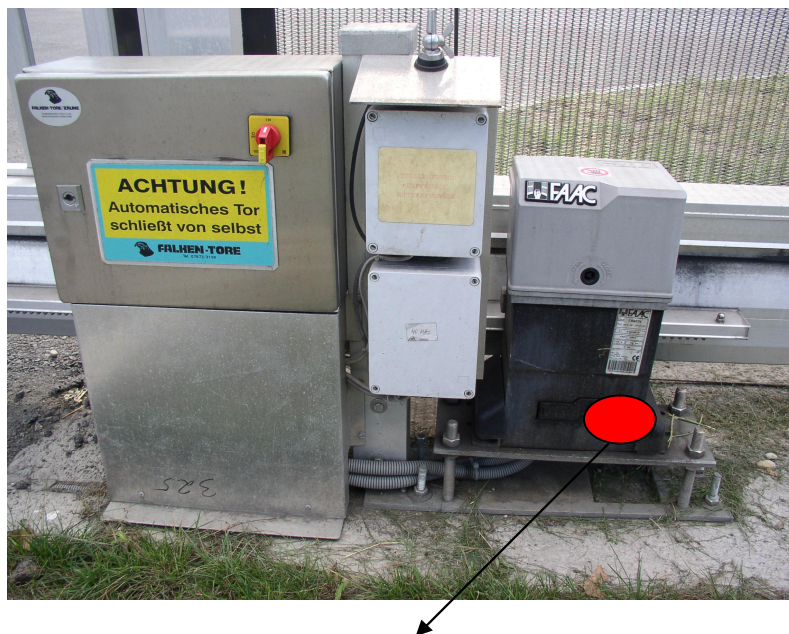
Mögliche Ursache:

Stromausfall, das Tor muss manuell geöffnet werden!

5. Maßnahmen im Fehler- oder Störfall

Manuelle Öffnung des Gleistores:

Öffnet das Tor weder durch Funkeinschaltung noch durch Schlüsselschalterbetätigung, so ist das Tor manuell zu öffnen.



Der Antriebsschlüssel für die Not - Entriegelung des Torantriebs ist vom Bediener anzuwenden.

Die Blindkappe vom Kupplungshebel ist aufzuklappen und die Kupplung zu entriegeln.

Schiebetor per Hand in die offene Stellung bringen, die Kupplung wiederum einzurasten und vorsichtig den Torbereich durchfahren.

Sind die Rotlichtlampen der Schutzsignale ausgebrannt, so erfolgt keine automatische Schließung des Tores. Die Signallampen sind auszutauschen.

Hindernisse im Torbereich

Sollte während des Schließvorganges das Tor auf ein festes Hindernis auflaufen bzw. der Torbereich befahren oder durchschritten werden, so bleibt das Tor sofort stehen und öffnet wieder. Das Tor schließt nach rotem Signallicht automatisch nach 10 Sekunden, wenn der Torbereich frei ist.

Wird beim Öffnungs- oder Schließvorgang eine der beiden Fühlleisten an der Torsäule betätigt, bleibt das Tor sofort stehen. Um es in die gewünschte Lage zu bringen ist ein erneuter Stellbefehl nötig.

Anhang 4

Tor erreicht keine Endstellung

Erreicht das Tor nach dem Öffnungs- oder Schließvorgang nicht die jeweilige Endstellung, so schaltet der Torantrieb nach ca. 40 Sekunden automatisch den Motor ab. Das Tor verbleibt bis zur nächsten Betätigung in der Stellung stehen, in der die Zeitabschaltung aufgetreten ist.

Verständigung im Störfall

Störungen sind vom Bediener sofort der Betriebsleitung zu melden. Die Betriebsleitung hat zur Behebung von Störungen den zuständigen technischen Instandhalter zu beauftragen und gegebenenfalls Ersatzmaßnahmen zu treffen, um auftretende Gefahren zu vermeiden.

6. Sonstige betriebliche Anordnungen

Geschwindigkeitsbeschränkung

Die maximale Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge am Gleis 1G von beiden Richtungen beträgt 25 km/h.

Die Geschwindigkeiten dürfen wegen der Öffnungszeit des Tores nicht überschritten werden!



BEDIENUNGSANWEISUNG FÜR DAS GLEISTOR 81H (HAINZL) GLEIS 1IN (NÄHE DER LICHTZEICHENANLAGE 81) DER ANSCHLUSSBAHN LINZ AG

1. Allgemeines und Beschreibung der Anlage

- 1.1. Das elektrisch betriebene Gleistor (Schiebetor) im Gleis 1IN der AB Containerterminal Linz AG dient der Abgrenzung des Betriebsgeländes des Firmenstandorts Hainzl Industriesysteme.
- 1.2. Das Gleistor schließt den Werksbereich der Fa. Hainzl ab.
- 1.3. Das Gleistor ist in Grundstellung geschlossen. Von anrückenden Schienenfahrzeugen ist das Tor über Funk manuell bei den Rautetafeln zu öffnen. Nach Passieren des Gleistorbereiches wird das Tor automatisch durch Fahrzeugschleifen wieder geschlossen. Die Sicherung des Gleistores erfolgt durch Lichtschranken in Pufferhöhe bzw. Fahrzeugsensoren (Induktionsschleife) im Bereich vor und nach dem Tor. Zusätzlich erfolgt die Sicherung auch durch Fühlleisten an den Schließ- und Öffnungskanten des Torblattes.
- 1.4. Vor dem Gleistor ist jeweils ein Schutzsignal angeordnet, welche die Fahrt nur bei geöffnetem Tor gestatten.
- 1.5. In der Grundstellung ist das Gleistor geschlossen und die Schutzsignale befinden sich in Stellung „Fahrverbot“.
- 1.6. Auf den Torsäulen befinden sich zwei Schlüsselschalter für eine örtliche Bedienung der Gleistore im Störfall bzw. bei Wartungsarbeiten.
- 1.7. Schließt das Tor aus irgendwelchen Gründen nicht automatisch, so erfolgt eine Schließung auf jeden Fall nach 10 Minuten. Vor Schließung des Tores zeigt das Schutzsignal rotes Signallicht.
- 1.8. Die Offenstellung des Gleistores ist in das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal (EKÜS) der Lichtzeichenanlage (EK 81) auf Gleis 1IN eingebunden, d. h. nur bei Offenstellung des Gleistores zeigt das EKÜS das Signalbild „EK befahren erlaubt“.
- 1.9. Das Gleistor befindet sich in einer technischen Abhängigkeit zum zweiten Gleistor auf Gleis 1IN welches den Containerterminal abgrenzt.

2. Öffnung mittels Funk

- 2.1. Der Öffnungsbefehl zum Öffnen des Gleistores muss auf Höhe der Rautetafel erfolgen. Das Gleistor ist über die Lichtzeichenanlage mit Funkkanal 81 auswählbar und zu öffnen. (öffnet parallel mit dem Gleistor des Containerterminals)
- 2.2. Die Schließung wird durch das Befahren und anschließendem Freifahren der Fahrzeugsensoren beim Gleistor automatisch bewirkt. (schließt parallel mit dem Gleistor des Containerterminals)

3. Öffnung des Gleistores mit Schlüsselschalter beim Gleistor

- 3.1. Im Falle einer Störung oder bei Wartungsarbeiten kann das Gleistor mittels Schlüsselschalter geöffnet werden.
- 3.2. Öffnung für durchfahrende Verschiebgarnituren:
Erfolgt der Impuls für die Öffnung mit dem Schlüssel nur kurz, so öffnet das Gleistor und wird durch die Fahrzeugsensoren bei Überfahrt wieder geschlossen.
- 3.3. Öffnung für örtlichen Verschieb:
Wird der Schlüssel in die Öffnungsstellung gebracht und in dieser Stellung belassen (der Schlüssel kann nicht abgezogen werden) so öffnet das Gleistor und bleibt in der Offenstellung bis der Schlüssel wieder in die Grundstellung gebracht wird. In dieser Zeit wirkt die Schließung mittels Fahrzeugsensoren nicht.
Wird der Schlüssel wieder in die Grundstellung gebracht schließt das Gleistor automatisch.

4. Erkennen von Fehlern und Störungen an der Torsteuerung

- 4.1. Nach Öffnen des Tores leuchten die Schutzsignale nicht in der Freistellung:
Mögliche Ursachen:
 - 4.1.1. Das Tor hat die offene Stellung nicht erreicht oder das Freilicht ist ausgebrannt.
- 4.2. Das Tor schließt nicht automatisch nach erfolgter Durchfahrt:
Mögliche Ursachen:
 - 4.2.1. Die rote Signallampe des Deckungssignals ist ausgebrannt. Die Fahrzeugschleife ist durch Metallteile in Besetztstellung.
- 4.3. *Das Tor bewegt sich nicht, die Deckungssignale sind finster*
Mögliche Ursache:
 - 4.3.1. Stromausfall, das Tor muss manuell geöffnet werden!

5. Maßnahmen im Fehler- oder Störfall

5.1. Manuelle Öffnung des Gleistores:

Öffnet das Tor weder durch Funkeinschaltung noch durch Schlüsselschalterbetätigung, so ist das Tor manuell zu öffnen.



Der Antriebsschlüssel für die Not - Entriegelung des Torantriebs ist vom Bediener anzuwenden.

Die Blindkappe vom Kupplungshebel ist aufzuklappen und die Kupplung zu entriegeln.

Schiebetor per Hand in die offene Stellung bringen, die Kupplung wiederum einzurasten und vorsichtig den Torbereich durchfahren.

Sind die Rotlichtlampen der Schutzsignale ausgebrannt, so erfolgt keine automatische Schließung des Tores. Die Leuchtmittel (LED) sind auszutauschen.

5.2. Hindernisse im Torbereich

Sollte während des Schließvorganges das Tor auf ein festes Hindernis auflaufen bzw. der Torbereich befahren oder durchschritten werden, so bleibt das Tor sofort stehen und öffnet wieder. Das Tor schließt nach rotem Signallicht automatisch nach 10 Sekunden, wenn der Torbereich frei ist.

Wird beim Öffnungs- oder Schließvorgang eine der beiden Fühlleisten an der Torsäule betätigt, bleibt das Tor sofort stehen. Um es in die gewünschte Lage zu bringen ist ein erneuter Stellbefehl nötig.

Anhang 4

5.3. *Tor erreicht keine Endstellung*

Erreicht das Tor nach dem Öffnungs- oder Schließvorgang nicht die jeweilige Endstellung, so schaltet der Torantrieb nach ca. 60 Sekunden automatisch den Motor ab. Das Tor verbleibt bis zur nächsten Betätigung in der Stellung stehen, in der die Zeitabschaltung aufgetreten ist.

5.4. *Verständigung im Störfall*

Störungen sind vom Bediener sofort der Betriebsleitung zu melden. Die Betriebsleitung hat zur Behebung von Störungen den zuständigen technischen Instandhalter zu beauftragen und gegebenenfalls Ersatzmaßnahmen zu treffen, um auftretende Gefahren zu vermeiden.

6. **Sonstige betriebliche Anordnungen**

Geschwindigkeitsbeschränkung

Die maximale Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge am Gleis 1IN beträgt aus beiden Richtungen 25 km/h.

7. **Die Geschwindigkeiten dürfen wegen der Öffnungszeit des Tores nicht überschritten werden!**



BEDIENUNGSANWEISUNG FÜR DAS GLEISTOR 82 GLEIS 1IN (NÄHE DER LICHTZEICHENANLAGE 82) DER ANSCHLUSSBAHN CONTAINERTERMINAL LINZ AG

1. Allgemeines und Beschreibung der Anlage

- 1.1. Das elektrisch betriebene Gleistor (Schwenktor) im Gleis 1IN der AB Containerterminal Linz AG dient der Abgrenzung des Betriebsgeländes des Firmenstandorts.
- 1.2. Das Gleistor schließt den Werksbereich des Containerterminals ab.
- 1.3. Das Gleistor ist in Grundstellung geschlossen. Von anrückenden Schienenfahrzeugen ist das Tor über Funk manuell bei den Rautetafeln zu öffnen. Nach Passieren des Gleistorbereiches wird das Tor automatisch durch Fahrzeugschleifen wieder geschlossen. Die Sicherung des Gleistores erfolgt durch Lichtschranken in Pufferhöhe bzw. Fahrzeugsensoren (Induktionsschleife) im Bereich vor und nach dem Tor. Der Gleistorsteuerung verfügt über eine kraftabhängige Abschaltung des Antriebs.
- 1.4. Vor dem Gleistor ist jeweils ein Schutzsignal angeordnet, welche die Fahrt nur bei geöffnetem Tor gestatten.
- 1.5. In der Grundstellung ist das Gleistor geschlossen und die Schutzsignale befinden sich in Stellung „Fahrverbot“.
- 1.6. Auf den Torsäulen befinden sich zwei Schlüsselschalter für eine örtliche Bedienung der Gleistore im Störfall bzw. bei Wartungsarbeiten.
- 1.7. Schließt das Tor aus irgendwelchen Gründen nicht automatisch, so erfolgt eine Schließung auf jeden Fall nach 10 Minuten. Vor Schließung des Tores zeigt das Schutzsignal rotes Signallicht.

2. Öffnung mittels Funk

Der Öffnungsbefehl zum Öffnen des Gleistores muss auf Höhe der Rautetafel erfolgen. Das Gleistor ist über die Lichtzeichenanlage mit Funkkanal 82 auswählbar und zu öffnen.

Die Schließung wird durch das Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren beim Gleistor automatisch bewirkt.

3. Öffnung des Gleistores mit Schlüsselschalter beim Gleistor

Im Falle einer Störung oder bei Wartungsarbeiten kann das Gleistor mittels Schlüsselschalter geöffnet werden.

Öffnung für durchfahrende Verschubgarnituren:

Erfolgt der Impuls für die Öffnung mit dem Schlüssel nur kurz, so öffnet das Gleistor und wird durch die Fahrzeugsensoren bei Überfahrt wieder geschlossen.

Öffnung für örtlichen Verschub:

Wird der Schlüssel in die Öffnungsstellung gebracht und in dieser Stellung belassen (der Schlüssel kann nicht abgezogen werden) so öffnet das Gleistor und bleibt in der Offenstellung bis der Schlüssel wieder in die Grundstellung gebracht wird. In dieser Zeit wirkt die Schließung mittels Fahrzeugsensoren nicht. Wird der Schlüssel wieder in die Grundstellung gebracht schließt das Gleistor automatisch.

4. Erkennen von Fehlern und Störungen an der Torsteuerung

Nach Öffnen des Tores leuchten die Schutzsignale nicht in der Freistellung

Mögliche Ursachen:

Das Tor hat die offene Stellung nicht erreicht oder das Freilicht ist ausgebrannt.

Das Tor schließt nicht automatisch nach erfolgter Durchfahrt:

Mögliche Ursachen:

Die rote Signallampe des Deckungssignals ist ausgebrannt. Die Fahrzeugschleife ist durch Metallteile in Besetztstellung.

Das Tor bewegt sich nicht, die Deckungssignale sind finster

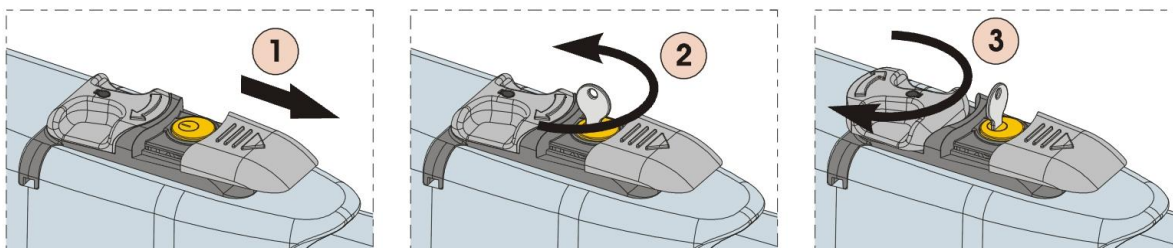
Mögliche Ursache:

Stromausfall, das Tor muss manuell geöffnet werden!

5. Maßnahmen im Fehler- oder Störfall

Manuelle Öffnung des Gleistores:

Öffnet das Tor weder durch Funkeinschaltung noch durch Schlüsselschalterbetätigung, so ist das Tor manuell zu öffnen.



Anhang 4

Der Entriegelungsschlüssel für die Notentriegelung des Torantriebs und der Geschlossenstellungsverriegelung sind in der Lokomotive vorhanden.

1. Abdeckung aufschieben
2. Entriegelungsschlüssel anstecken und 90° drehen.
3. Zur Freigabe des Antriebs den Bedienhebel um 180° in Richtung des auf dem Freigabesystem angegebenen Pfeils drehen.

Drehflügel per Hand in die offene Stellung bringen, vorsichtig den Torbereich durchfahren.

Keine automatische Schließung durch die Fahrzeugschleifen

Sind die Rotlichtlampen der Schutzsignale defekt, so erfolgt keine automatische Schließung des Tores. Die Signallampen sind auszutauschen.

Hindernisse im Torbereich

Sollte während des Schließvorganges der Torbereich befahren oder durchschritten werden, so bleibt das Tor sofort stehen und öffnet wieder. Das Tor schließt nach rotem Signallicht automatisch nach 10 Sekunden, wenn der Torbereich frei ist.

Tor erreicht keine Endstellung

Erreicht das Tor nach dem Öffnungs- oder Schließvorgang nicht die jeweilige Endstellung, so schaltet der Torantrieb nach ca. 40 Sekunden automatisch den Motor ab. Das Tor verbleibt bis zur nächsten Betätigung in der Stellung stehen, in der die Zeitabschaltung aufgetreten ist.

Verständigung im Störfall

Störungen sind vom Bediener sofort der Betriebsleitung zu melden. Die Betriebsleitung hat zur Behebung von Störungen den zuständigen technischen Instandhalter zu beauftragen und gegebenenfalls Ersatzmaßnahmen zu treffen, um auftretende Gefahren zu vermeiden.

6. Sonstige betriebliche Anordnungen

Geschwindigkeitsbeschränkung

Die maximale Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge am Gleis 1IN von beiden Richtungen beträgt 25 km/h.

Die Geschwindigkeiten dürfen wegen der Öffnungszeit des Tores nicht überschritten werden!



BEDIENUNGSANWEISUNG FÜR DAS GLEISTOR B1 GLEIS 1G (NÄHE DER LICHTZEICHENANLAGE 99) DER ANSCHLUSSBAHN CONTAINERTERMINAL LINZ AG

1. Allgemeines und Beschreibung der Anlage

- 1.1. Das elektrisch betriebene Gleistor (Schiebetor) im Gleis 1G der AB Containerterminal Linz AG dient der Abgrenzung des Betriebsgeländes des Firmenstandorts.
- 1.2. Das Gleistor schließt den Werksbereich des Containerterminals ab.
- 1.3. Das Gleistor ist in Grundstellung geschlossen. Von anrückenden Schienenfahrzeugen ist das Tor über Funk manuell bei den Rautetafeln zu öffnen. Nach Passieren des Gleistorbereiches wird das Tor automatisch durch Fahrzeugschleifen wieder geschlossen. Die Sicherung des Gleistores erfolgt durch Lichtschranken in Pufferhöhe bzw. Fahrzeugsensoren (Induktionsschleife) im Bereich vor und nach dem Tor. Zusätzlich erfolgt die Sicherung auch durch Fühlleisten an den Schließ- und Öffnungskanten des Torblattes.
- 1.4. Vor dem Gleistor ist jeweils ein Schutzsignal angeordnet, welche die Fahrt nur bei geöffnetem Tor gestatten.
- 1.5. In der Grundstellung ist das Gleistor geschlossen und die Schutzsignale befinden sich in Stellung „Fahrverbot“.
- 1.6. Auf den Torsäulen befinden sich zwei Schlüsselschalter für eine örtliche Bedienung der Gleistore im Störfall bzw. bei Wartungsarbeiten.
- 1.7. Schließt das Tor aus irgendwelchen Gründen nicht automatisch, so erfolgt eine Schließung auf jeden Fall nach 10 Minuten. Vor Schließung des Tores zeigt das Schutzsignal rotes Signallicht.

2. Öffnung mittels Funk

Der Öffnungsbefehl zum Öffnen des Gleistores muss auf Höhe der Rautetafel erfolgen. Das Gleistor ist über die Lichtzeichenanlage mit Funkkanal 99 auswählbar und zu öffnen.

Die Schließung wird durch das Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren beim Gleistor automatisch bewirkt.

3. Öffnung des Gleistores mit Schlüsselschalter beim Gleistor

Im Falle einer Störung oder bei Wartungsarbeiten kann das Gleistor mittels Schlüsselschalter geöffnet werden.

Öffnung für durchfahrende Verschubgarnituren:

Erfolgt der Impuls für die Öffnung mit dem Schlüssel nur kurz, so öffnet das Gleistor und wird durch die Fahrzeugsensoren bei Überfahrt wieder geschlossen.

Öffnung für örtlichen Verschub:

Wird der Schlüssel in die Öffnungsstellung gebracht und in dieser Stellung belassen (der Schlüssel kann nicht abgezogen werden) so öffnet das Gleistor und bleibt in der Offenstellung bis der Schlüssel wieder in die Grundstellung gebracht wird. In dieser Zeit wirkt die Schließung mittels Fahrzeugsensoren nicht. Wird der Schlüssel wieder in die Grundstellung gebracht schließt das Gleistor automatisch.

4. Erkennen von Fehlern und Störungen an der Torsteuerung

Nach Öffnen des Tores leuchten die Schutzsignale nicht in der Freistellung:
Mögliche Ursachen:

Das Tor hat die offene Stellung nicht erreicht oder das Freilicht ist ausgebrannt.

Das Tor schließt nicht automatisch nach erfolgter Durchfahrt:

Mögliche Ursachen:

Die rote Signallampe des Deckungssignals ist ausgebrannt. Die Fahrzeugschleife ist durch Metallteile in Besetztstellung.

Das Tor bewegt sich nicht, die Deckungssignale sind finster

Mögliche Ursache:

Stromausfall, das Tor muss manuell geöffnet werden!

5. Maßnahmen im Fehler- oder Störfall

Manuelle Öffnung des Gleistores:

Öffnet das Tor weder durch Funkeinschaltung noch durch Schlüsselschalterbetätigung, so ist das Tor manuell zu öffnen.



Der Antriebsschlüssel für die Not - Entriegelung des Torantriebs ist vom Bediener anzuwenden.

Die Blindkappe vom Kupplungshebel ist aufzuklappen und die Kupplung zu entriegeln.

Schiebetor per Hand in die offene Stellung bringen, die Kupplung wiederum einzurasten und vorsichtig den Torbereich durchfahren.

Sind die Rotlichtlampen der Schutzsignale ausgebrannt, so erfolgt keine automatische Schließung des Tores. Die Signallampen sind auszutauschen.

Hindernisse im Torbereich

Sollte während des Schließvorganges das Tor auf ein festes Hindernis auflaufen bzw. der Torbereich befahren oder durchschritten werden, so bleibt das Tor sofort stehen und öffnet wieder. Das Tor schließt nach rotem Signallicht automatisch nach 10 Sekunden, wenn der Torbereich frei ist.

Wird beim Öffnungs- oder Schließvorgang eine der beiden Fühlleisten an der Torsäule betätigt, bleibt das Tor sofort stehen. Um es in die gewünschte Lage zu bringen ist ein erneuter Stehlbefehl nötig.

Anhang 4

Tor erreicht keine Endstellung

Erreicht das Tor nach dem Öffnungs- oder Schließvorgang nicht die jeweilige Endstellung, so schaltet der Torantrieb nach ca. 40 Sekunden automatisch den Motor ab. Das Tor verbleibt bis zur nächsten Betätigung in der Stellung stehen, in der die Zeitabschaltung aufgetreten ist.

Verständigung im Störfall

Störungen sind vom Bediener sofort der Betriebsleitung zu melden. Die Betriebsleitung hat zur Behebung von Störungen den zuständigen technischen Instandhalter zu beauftragen und gegebenenfalls Ersatzmaßnahmen zu treffen, um auftretende Gefahren zu vermeiden.

6. Sonstige betriebliche Anordnungen

Geschwindigkeitsbeschränkung

Die maximale Geschwindigkeit für Schienenfahrzeuge am Gleis 1G von beiden Richtungen beträgt 25 km/h.

Die Geschwindigkeiten dürfen wegen der Öffnungszeit des Tores nicht überschritten werden!



BEDIENUNGSANWEISUNG FÜR DIE LICHTZEICHENANLAGE EÜ KM 0,325 / 0,343 GLEIS 1G DER ANSCHLUSSBAHN STADTHAFEN LINZ MIT DER DERFFLINGERSTRASSE

1. Allgemeines und Beschreibung der Anlage

1.1. Begriffsbestimmungen:

Im Sinne der EKVO sind die Begriffe Eisenbahnkreuzung (EK) oder Eisenbahnübergang bzw. werksinterner Eisenbahnübergang (EÜ oder wiEÜ) für den Bediener als gleichwertig zu behandeln. Diesbezügliche Bezeichnungen gelten in dieser Bedienungsanweisung daher für beide Anwendungen gleichwertig.
EK....Eisenbahnkreuzung, auch werksinterner Eisenbahnübergang
EÜ....werksinterner Eisenbahnübergang, auch Eisenbahnkreuzung

- 1.2. Der werksinterne Eisenbahnübergang in km 0,325 / 0,343 Gleis 1G wird durch eine handgeschaltete Lichtzeichenanlage (LZA) gesichert. Die LZA ist mit Straßensignalen ausgerüstet, welche den Straßenverkehrsteilnehmern durch 4 Sekunden lange gelbes Dauerlicht und anschließendes rotes Dauerlicht in rechteckigen, auf der Schmalseite stehenden Signalschildern die Sperrung des Eisenbahnübergangs (EÜ) anzeigen.
- 1.3. Die Lichtzeichenanlage steht in einer technischen Abhängigkeit zur Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) Derfflingerstraße.
- 1.4. In der Grundstellung der LZA sind die Straßensignale verloschen.
- 1.5. Die händische Einschaltung der LZA erfolgt gleisbezogen oder gleisunabhängig über eigene Bedienungsstellen.
- 1.6. Die gleisbezogene Einschaltung ist nur für durchfahrende Verschubteile anzuwenden, die gleisunabhängige Einschaltung (Verschubschalter) ist bei örtlichem Verschub im Bereich der LZA zu verwenden.
- 1.7. Die Ausschaltung der LZA erfolgt nach gleisbezogener Einschaltung selbsttätig ohne eigene Bedienungshandlung nach dem Befahren und anschließendem Freifahren des Fahrzeugsensors beidseitig des EÜ. Die Ausschaltung der LZA erfolgt nach gleisunabhängiger Einschaltung über die Bedienungsstellen an den Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignalen (EKÜS1 und EKÜS2).

Anhang 4

- 1.8. Zur Vermeidung von Sperrzeitüberschreitungen bei nicht erfolgter fahrbewirkter Ausschaltung der LZA erfolgt eine selbsttätige, zeitbewirkte Ausschaltung der EKÜS nach 3 Minuten. Nach dem Erlöschen der EKÜS werden nach weiteren 120 Sekunden die Straßensignale abgeschaltet.
- 1.9. Bei gleisunabhängiger Einschaltung kommt es zu keiner zeitbewirkten Ausschaltung.
- 1.10. Die Überwachung der LZA erfolgt bei gleisbezogener Einschaltung durch den Führer des Schienenfahrzeuges oder Verschiebleiters an den EKÜS vor dem EÜ (siehe Betriebsvorschrift Teil Signale). An den Bedienungsstellen sind Tasten, Wirkmelder und Meldelampen für die Sicherung des EÜ vorhanden.
- 1.11. Ein Fehler an der LZA liegt vor wenn:
- 1.11.1 Einrichtungen der LZA fehlen, beschädigt sind oder versagen, aber die Sperrung des EÜ erfolgt und dadurch keine betrieblichen Maßnahmen zu treffen sind,
 - 1.11.2 festgestellt werden kann, dass die Einrichtungen der LZA nicht wie im Regelfall arbeiten.
- 1.12. Eine Störung der LZA liegt vor, wenn Einrichtungen der LZA fehlen, beschädigt sind oder versagen und die LZA nicht die Sperrung des EÜ anzeigt. Bei Störung der LZA sind besondere Maßnahmen zu treffen. (siehe Pkt. 5).
- 1.13. Die Stromversorgung der LZA erfolgt durch die Netzversorgung der Linz AG. Bei Netzausfall erfolgt für eine bestimmte Zeit die Versorgung der LZA über puffergeladene Batterien.
- 1.14. Die Einschaltung der LZA Richtung 1, muss durch Betätigung der Einschalteneinrichtung aus Gleis 1G, in km 0,315 händisch eingeleitet werden.
- 1.15. Die Einschaltung der LZA Richtung 2, muss durch Betätigung der Einschalteneinrichtung aus Gleis 1G, in km 0,356 händisch eingeleitet werden.
- 1.16. Kontrollsignale, Bedienungsstellen:

Bezeichnung EKÜS	Einschalteneinrichtung (Bedienstellen, Hebelmuster) für LZA - Gleis	am Gleis	in km
EKÜS 1	Bed.St. 1, Gleis 1G (steht links)	1G	0,315
EKÜS 2	Bed.St. 2, Gleis 1G	1G	0,356

2. Bedienung der Lichtzeichenanlage an den Bedienungsstellen (am EKÜS1 und EKÜS2)

- 2.1. Die Bedienung der Lichtzeichenanlage hat über die Bedienungsstellen 1 in km 0,315 Gleis 1G (am EKÜS1) und 2 in km 0,356 Gleis 1G (am EKÜS2) zu erfolgen.
- 2.2. Gleisbezogene Einschaltung der Lichtzeichenanlagen an den Einschaltvorrichtungen:
Die Taste „EIN DURCHFART“ ist zu drücken. (siehe auch 1.14) Die Meldelampe „WIRKMELDER DURCHFART“ leuchtet sofort nach dem Einschalten. Nachdem die LZA dem Straßenverkehr HALT (Rotlicht) gebietet und die Räumzeit abgelaufen ist, leuchtet die Meldelampe „EÜ BEFAHREN ERLAUBT DURCHFART“ und die EKÜS zeigen die Sicherung des EÜ an.
- 2.3. Gleisunabhängige Einschaltung der Lichtzeichenanlage an den Einschaltvorrichtungen:
Die Taste „EIN VERSCHUB“ ist zu drücken. Die Meldelampe „WIRKMELDER VERSCHUB“ leuchtet sofort nach dem Einschalten. Nach Umschalten der Straßensignale auf Rotlicht leuchtet die Meldelampe „EÜ BEFAHREN ERLAUBT VERSCHUB“. Die KS bleiben erloschen, es ist deshalb die Anzeige „EÜ BEFAHREN ERLAUBT VERSCHUB“ besonders zu beachten!
- 2.4. Ausschalten der Lichtzeichenanlage:
Die Ausschaltung nach einer gleisbezogenen Einschaltung wird automatisch nach dem Befahren und anschließendem Freifahren des Fahrzeugsensors beidseitig des EÜ durchgeführt. Für die Ausschaltung nach einer gleisbezogenen Einschaltung ohne Befahren des EÜ ist die Taste „AUS DURCHFART“ und nach einer nicht gleisbezogenen Einschaltung ist die Taste „AUS VERSCHUB“ zu betätigen. Die LZA wird in jedem Fall sofort ausgeschaltet.

3. Bedienung der Lichtzeichenanlage über Funk

- 3.1. Gleisbezogene Einschaltung der Lichtzeichenanlage über Funk:
Bei Fahrten in Richtung 1 zum EÜ ist der jeweilige Einschaltbefehl mittels Funk in km 0,185 Gleis 1G vom ersten Fahrzeug aus abzugeben. Nach Umschalten der Straßensignale auf Rotlicht blinken die EKÜS und zeigen die Sicherung des EÜ an.
- 3.2. Gleisbezogene Einschaltung der Lichtzeichenanlage über Funk:
Bei Fahrten in Richtung 2 zum EÜ ist der jeweilige Einschaltbefehl mittels Funk in km 0,506 Gleis 1G vom ersten Fahrzeug aus abzugeben. Nach Umschalten der Straßensignale auf Rotlicht blinken die EKÜS und zeigen die Sicherung des EÜ an.

4. Fehler und Störungen

- 4.1. Leuchtet nach dem Einschalten der LZA der „WIRKMELDER DURCHFART“ oder der „WIRKMELDER VERSCHUB“ nicht auf, war die Einschaltung wirkungslos und ist ggf. zu wiederholen. Bleibt der Versuch erfolglos, gilt die LZA als gestört.

Anhang 4

- 4.2. Leuchtet nach dem Einschalten zwar der entsprechende Wirkmelder, nicht aber die Meldelampe „EÜ BEFAHREN ERLAUBT DURCHFART“ oder „EÜ BEFAHREN ERLAUBT VERSCHUB“; zeigen ein oder mehrere Straßensignale kein Rotlicht. Die Straßensignallampen sind vom Servicepersonal zu kontrollieren, es kann dabei auch der Ausfall eines Gelblichtsignals erfolgt sein. Die LZA gilt als gestört.
- 4.3. Bleibt nach dem gleisbezogenen Einschalten der LZA das EKÜS erloschen
- kann die Lampe des EKÜS ausgefallen sein,
 - können eine oder mehrere Straßensignale kein Gelb- oder Rotlicht zeigen.

Sofern die Meldelampe „EÜ BEFAHREN ERLAUBT DURCHFART“ an der Bedienungsstelle leuchtet, liegt ein Fehler vor; ansonsten gilt die LZA als gestört.

- 4.4. Sämtliche Fehler, Störungen und sonstigen Unregelmäßigkeiten der LZA sind der Fahrdienstleitung unverzüglich zu melden, die den zuständigen technischen Erhaltungsdienst zu verständigen hat.












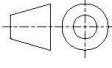
5. Maßnahmen im Störfall

- 5.1. Kann die Lichtzeichenanlage aus was immer für Gründen bei Annäherung von Schienenfahrzeugen dem Straßenverkehr nicht Halt gebieten, so ist die Eisenbahnkreuzung durch zwei Bewachungsorgane zu bewachen.

6. Besonderheiten VLSA Derfflingerstraße

- 6.1. Die Einschaltung der Lichtzeichenanlage ist in einer technischen Abhängigkeit zur VLSA geschaltet, d.h.: ein allfälliger Einschaltbefehl der LZA wird gespeichert und die LZA erst eingeschaltet wenn die bahneindlichen Signale Rotlicht zeigen. Dies kann bis zu 20 Sekunden dauern.
- 6.2. Bei VLSA Funktion "Bahnprogramm aktiv" erscheint nur auf der Nebenstraße das Gelblicht der LZA. Das Gelblicht der Industriezeile wird von der VLSA gebildet. Nach Ablauf der RV-Abfallzeit von 4s erscheint an beiden Straßen das Rotlicht der LZA.
- 6.3. Bei VLSA Funktion "Gelb Blinken" oder einer Störung der VLSA, läuft die LZA-Einschaltung in herkömmlicher Weise ab, d.h. Gelb- und darauf folgendes Rotlicht an allen Signalen.
- 6.4. Auf den Bedienstellen der LZA sind auch Meldungen und ein Not-Aus-Schalter der VLSA untergebracht.
- 6.5. Im Falle einer Störung an der VLSA ist die Funkeinschaltung der LZA nicht möglich und diese ist an den Handschalteneinrichtungen direkt vor der EK einzuschalten.
- 6.6. Für den Fall einer Störung an der LZA, die eine dauernde Bahnanmeldung hervorrufen würde, können mittels Not-Aus an der Bedienstelle der LZA, sämtliche Lichtsignale der VLSA abgeschaltet werden.

Anhang 4

	1	2	3	4
A	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">EINSCHALTEINRICHTUNG 1 FÜR LZA EK99 Gl. 1G in km 0,325 / 0,343</p> <p style="text-align: center;">LICHTZEICHENANLAGE</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  FEHLER </div> <div style="text-align: center;">  WIRKMELDER DURCHFAHRT </div> <div style="text-align: center;">  EK-BEFAHREN ERLAUBT DURCHFAHRT </div> <div style="text-align: center;">  EIN DURCHFAHRT </div> <div style="text-align: center;">  AUS DURCHFAHRT </div> </div> <div style="width: 48%;"> <p style="text-align: center;">BEDIENUNG VLSA Derfflingerstraße</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  VLSA Ordnungsmeldung </div> <div style="text-align: center;">  WIRKMELDER VERSCHUB </div> <div style="text-align: center;">  EK-BEFAHREN ERLAUBT VERSCHUB </div> <div style="text-align: center;">  EIN VERSCHUB </div> <div style="text-align: center;">  AUS VERSCHUB </div> </div> </div> </div> </div>			
B				
C				
D				
FIRMBEZEICHNUNG MANUFACTURER		 Technisches Büro Bereich Eisenbahnsicherungstechnik		
BENENNUNG TITLE Bedienstelle 1 LZA LZA EK99, Gl. 1G km 0,325 / 0,343			MASSTAB SCALE 1:1	MASSE MASS kg
		WERKSTOFF MATERIAL		ARCHIV ARCHIVES
BEARBEITET DESIGNED	DATUM DATE	NAME NAME	OBERGRUPPE MAINGROUP	GRUPPE GROUP
GEPÜFT CHECKED	DATUM DATE	NAME NAME	FREI-MASSTOLERANZEN	
	21.04.11	Breiteneder	NACH ÖNORM M1365	
	21.04.11	Markl Ph.	GENAUIGKEITSG:	
	21.04.11	Breiteneder		
FIRMEN-ZGS.NR.: MANUFACTURER-DWG.NO.:	BLATT SHEET	VON OF	FORMAT SIZE	Rev.
	1	1	A4	0
LogServ		ZGS.NR.: DWG.NO.:	VB1-105-50352-Bedst.dwg	

Anhang 4



Bedienungsanweisung und Benützungsbedingungen
für den werksinternen Eisenbahnübergang (EÜ) in
km 0,910 = Gleis 1 IN Anschlussbahn der Linz Service GmbH und
km 0,083 = Gleis 1 Z der Anschlussbahn Österreichische Donaulager GmbH
der durch Sperrschranken und Absperrkette gesichert ist.

A) Bedienungsanweisung

- 1) Die Bedienung des Sperrschranken und der Absperrkette erfolgt durch einen Mitarbeiter der Firma Linz Service GmbH (in der Folge kurz „Disponent“ genannt).
- 2) Aufgaben des Disponenten
 - a) Die Gesprächsabwicklung mittels Telefon mit dem Verschub des Bahnhofes Linz Stadthafen (in der Folge kurz „Verschub genannt“)
 - b) Verbuchung aller Gespräche im Vormerkheft mit Namen, Datums- und Zeitangabe
 - c) Weitergabe der Agenden zur Öffnung und Schließung des Sperrschrankens bzw. der Sperrkette an den beauftragten Staplerfahrer.
- 3) Der Disponent und der beauftragte Staplerfahrer müssen während der Öffnungszeiten des Sperrschrankens bzw. der Absperrkette ständig erreichbar sein.
- 4) Der Disponent und der beauftragte Staplerfahrer müssen über diese Bedienungsanweisung bzw. Benützungsbedingungen nachweislich unterrichtet sein.
- 5) Die Zustimmung zum Öffnen des Sperrschrankens und der Absperrkette ist vom Disponenten beim Verschub jedes Mal gesondert einzuholen.
- 6) Nachdem sich der Verschub gemeldet hat, meldet sich der Disponent mit den Worten:
„Hier (Name) beim Sperrschranken Gleis 1 IN im km 0,910“. Darf der Sperrschranken bis (Uhrzeit) geöffnet werden?“
- 7) Die Zustimmung zum Öffnen des Sperrschrankens darf der Verschub nur dann geben, wenn sich dem Eisenbahnübergang keine Verschubfahrten nähern.

Bei Zutreffen der oben angeführten Voraussetzungen hat der Verschub die Zustimmung zum Befahren des Eisenbahnüberganges mit folgendem Wortlaut zu geben: *Ja, Sperrschranken darf geöffnet werden bis (Uhrzeit)(Name des Verschubs „).“*

Der anfragende Disponent hat unter Voraussetzung der Worte:
„Ich wiederhole“ die Zustimmung des Verschubs zu wiederholen.

Erst jetzt darf der Disponent die Agenden zum Öffnen des Sperrschrankens und der Absperrkette an den beauftragten Staplerfahrer weitergeben.

Anhang 4



- 8) Wenn der Eisenbahnübergang geräumt wurde und frei von den Eisenbahnbetrieb gefährdenden Gegenständen ist, hat der beauftragte Staplerfahrer den Sperrschranken und die Absperrkette unverzüglich zu schließen und Rückgabe des Schlüssels an den Disponenten zu veranlassen. Erst nach Erhalt des Schlüssels hat der Disponent dies dem Verschub wie folgt zu melden:

„Sperrschranken geschlossen (Name des Disponenten).“

Der Verschub wiederholt die Meldung, worauf der Disponent bei richtig befundener Wiederholung das Gespräch mit dem Wort: *„Richtig!“* beendet.

- 9) Der Verschub und der Disponent haben alle Gespräche gemäß Punkt 6 bis 8 dieser Dienstanweisung mit Namen, Datums- und Zeitangabe in ein eigenes für diesen Sperrschranken aufgelegtes Vormerkheft einzutragen.
- 10) Maßnahmen beim Auftreten von Störungen (Beschädigungen, Liegenbleiben)
Der Disponent verständigt sofort den Verschub von dem Vorfall unter Angabe der voraussichtlichen Dauer.
- 11) Der Schlüssel für den Sperrschranken und die Absperrkette ist beim Disponenten sicher zu verwahren.
- 12) Telefonnummern: Disponent: 0732/3400-6946
Verschub: 0732/93000-3994

B) Benützungsbedingungen

1. Die Sicherung erfolgt links von Gleis 1 IN durch einen Sperrschranken und links von Gleis 1 Z mit einer Absperrkette die in Grundstellung geschlossen sind und durch Anbringung der Tafeln „Unbefugten Zutritt verboten“



2. Das Übersetzen des Eisenbahnüberganges (kurz EÜ) darf nur vom beauftragten Staplerfahrer und unter Einhaltung der nachstehenden Benützungsbedingungen ohne Verzögerung und so rasch als möglich erfolgen.
3. Vor dem Übersetzen des EÜ mit einem Stapler hat der Disponent zuerst die Zustimmung vom Verschub einzuholen, indem dieser um die Benützung des EÜ ansucht.
4. Spätestens zu dem Zeitpunkt, bis zu dem der Verschub die Zustimmung für die Öffnung des EÜ erteilt hat, hat der beauftragte Staplerfahrer den EÜ zu räumen sowie den Sperrschranken und die Absperrkette wieder zu schließen und abzusperren.
5. Wenn die Schrankenanlage beschädigt, oder nicht mehr versperrbar ist, so ist dies dem Verschub umgehend zu melden. Eine Reparatur ist sofort einzuleiten
6. Der Schlüssel ist beim Disponenten sicher zu verwahren.