



# **BETRIEBSVORSCHRIFT**

**für die Anschlussbahn der Firma**

## **Container Terminal Enns GmbH (CTE)**

**Anschlussbahn mit Eigenbetrieb  
mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen**

### **Teil A**

Stand November 2015

Allgemeiner Teil und Anlagen  
genehmigungsfrei

Verzeichnis der Änderungen

Lfd. Nr.	Gegenstand	Datum	Bescheid
1			
2			
3			
4			
5			
6			

## Inhaltsverzeichnis

### ALLGEMEINER TEIL

<b>0</b>	<b>GELTUNGSBEREICH</b> .....	5
<b>1</b>	<b>ALLGEMEINE BEGRIFFSBESTIMMUNGEN</b> .....	5
<b>2</b>	<b>BETRIEBSLEITER (BL)</b> .....	8
<b>3</b>	<b>ALLGEMEINE VERHALTENSBESTIMMUNGEN</b> .....	9
<b>4</b>	<b>WAGENBE- UND ENTLADUNG</b>	
	4.1 Allgemeines .....	10
	4.2 Umschlag gefährlicher Güter .....	10
<b>5</b>	<b>VERSCHUBBETRIEB</b>	
	5.1 Voraussetzungen für den Verschub .....	11
	5.2 Verständigung beim Verschub .....	12
	5.3 Verschubfunk .....	12
	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
<b>6</b>	<b>VERSCHUB MIT TRIEBFAHRZEUG (einschließlich Zweiwegefahrzeug und funkferngesteuertes Tfz) UND VERSCHUBROBOT</b> .....	entfällt
<b>7</b>	<b>BLEIBT FREI</b> .....	25
<b>8</b>	<b>VERSCHUB MIT KRAFTFAHRZEUG</b>	
	8.1 Allgemeines .....	25
	8.2 Verschub mit Kuppelstange .....	25
	8.3 Verschub mit Zugseil .....	entfällt
<b>9</b>	<b>VERSCHUB MIT SEILZUGANLAGE</b> .....	entfällt
<b>10</b>	<b>VERSCHUB MIT INDIREKT ANGETRIEBENEM VERSCHUBGERÄT</b> .....	entfällt
<b>11</b>	<b>VERSCHUB MIT HANDGEFÜHRTEM VERSCHUBGERÄT</b> .....	entfällt
<b>12</b>	<b>HANDVERSCHUB</b> .....	26
<b>13</b>	<b>VERSCHUB DURCH ABSTOSSEN ODER ABROLLEN</b> .....	entfällt
<b>14</b>	<b>TÄTIGKEITEN UND SICHERHEITSMASSNAHMEN IM GEFAHRENBEREICH EINER OBERLEITUNG (BAHNSTROMANLAGE)</b> .....	26
<b>15</b>	<b>SIGNALE</b>	
	15.1 Hand-Verschubsignale .....	28
	15.2 Gefahrsignal .....	30
	15.3 Signal „Haltscheibe“ .....	30
	15.4 Signal „Grenzmarke“ .....	31
	15.5 Sperrsignale .....	31
	15.6 Signale an Weichen .....	32
	15.7 Signale betreffend Fahrzeuge .....	33
	15.8 Bremsprobesignale .....	34
	15.9 Signale für Eisenbahnkreuzungen .....	35
	15.10 Signale für elektrische Oberleitung .....	36
	15.11 Ortsfeste Verschubsignale .....	37
	15.12 Geschwindigkeitstafel .....	37

15.13	Wartesignal .....	entfällt
15.14	Endlagemelder .....	38

Anlage 1: Richtlinie für die Ausbildung der Arbeitnehmer

### ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AB	Anschlussbahn
BEU	Beistellendes Eisenbahnunternehmen
BL	Betriebsleiter
BV	Betriebsvorschrift
EÜ	Eisenbahnübergang
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage
EKÜS	Eisenbahnkreuzungs-Überwachungssignal
Kfz	Kraftfahrzeug
RID	Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Eisenbahn
Tfz	Triebfahrzeug
VL	Verschubleiter
VK	Verschubkoordinator

## **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**

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

### **1.2 Abstoßen**

Vershubart, 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 Verladerampen, 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 Verschubrobot 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, Verschubrobot, 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 Fahrtaufträgen 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 **Verschubrobot**  
Schienengebundenes selbstfahrendes Verschubgerät für einen räumlich begrenzten Einsatzbereich. In der Bauweise unterscheidet sich ein Verschubrobot von einem Tfz äußerlich vor allem dadurch, dass ein Verschubrobot nicht mit einem vollwertigen Führerstand ausgestattet ist. Bei einigen ist allerdings ein Hilfsführerstand für Überstellfahrten zur Werkstätte oder für Störfälle vorhanden.  
Klasse I: Verschubrobot mit einer Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h und der auf Ladegleisen zur genauen Positionierung von Wagen zum Be- und Entladen verwendet wird. Klasse I Verschubrobot dient nicht dem eigentlichen Verschub auf der AB (z.B. Umreihen von Fahrzeugen) sondern soll lediglich den konkreten Be- oder Entladevorgang unterstützen.  
Klasse II: Verschubrobot mit einer Höchstgeschwindigkeit über 5 km/h, der auch für alle anderen Verschubtätigkeiten verwendet werden kann.

- 1.28 **Verschubteil**  
Die zu verschiebenden Wagen eines Verschubes einschließlich des Verschiebmittels, falls dieses gekuppelt ist.
- 1.29 **Verschubweg**  
Die beim Verschub zu befahrenden Gleisabschnitte und Weichen.
- 1.30 **Vorfall**  
Ereignis im Eisenbahnbereich, das eine Beschädigung von Anlagen, Verschiebmittel, 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 Fahrtrieb 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 Verschiebmittel.
- 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-Verschubsignale (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 Verschub 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.

- 2.2.1 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 Suchtgiften 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**

Gefährliche Güter dürfen nur an den dafür vorgesehenen Stellen umgeschlagen werden (siehe BESONDERER TEIL und Anhang 5).

## **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
- für die Durchführung der Verschubtätigkeiten (Kuppeln, Bremsen, Bedienen der Weichen, Bewachen der EÜ etc.) zu sorgen und gegebenenfalls die Arbeiten auf die Verschieber aufzuteilen,
  - alle am Verschub Beteiligten über Ziel und Weg des Verschubes zu informieren,
  - 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),
  - 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,
  - 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

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

Der VL kann die Funktion des Spitzenverschiebers übernehmen.

- 5.1.6 Zur Signalabgabe sind folgende Signalmittel mitzuführen:
- Signalpfeife und
  - Signalfahne bzw. Handlampe.
- 5.1.7 Fahrzeuge dürfen nur in Bewegung gesetzt werden, wenn insbesondere
- das Be- und Entladen beendet ist und die Lademannschaft die Wagen verlassen hat,
  - 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 Verschubes hat der VL ein Probegespräch mit dem Tzf-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 Fahrauftrag am Beginn der Verschiebung kann beispielsweise lauten: „  
a) bei gezogenem Verschiebung: „Ziehen bis Ende Seitenrampe. Kommen!“  
b) bei geschobenem Verschiebung: „Schieben bis Beginn Seitenrampe. Kommen!“  
c) bei alleiniger Fahrt des Tzf: „Fahren bis zu den Wagen an der Seitenrampe. Kommen!“
- 5.3.4 Beim geschobenem Verschiebung hat der VL nach dem Fahrauftrag alle 3 - 5 Sekunden die Fortführung der Verschiebung durch den Auftrag „Schieben“ anzuordnen. Ist das Fahrtziel näher als etwa 200 m, hat der VL die Verschiebung 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 Tzf-Führer, Kfz-Lenker oder Bediener eines sonstigen Verschiebmittels während der Verschiebung eine Störung in der Funkverbindung fest oder kann er den über Verschiebung 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 herankommenden 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 freizuhaltenden Räume durch Ladegut, heruntergeklappte Stirnwände o.ä. eingeschränkt oder mit einem gelben dreieckigen 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.

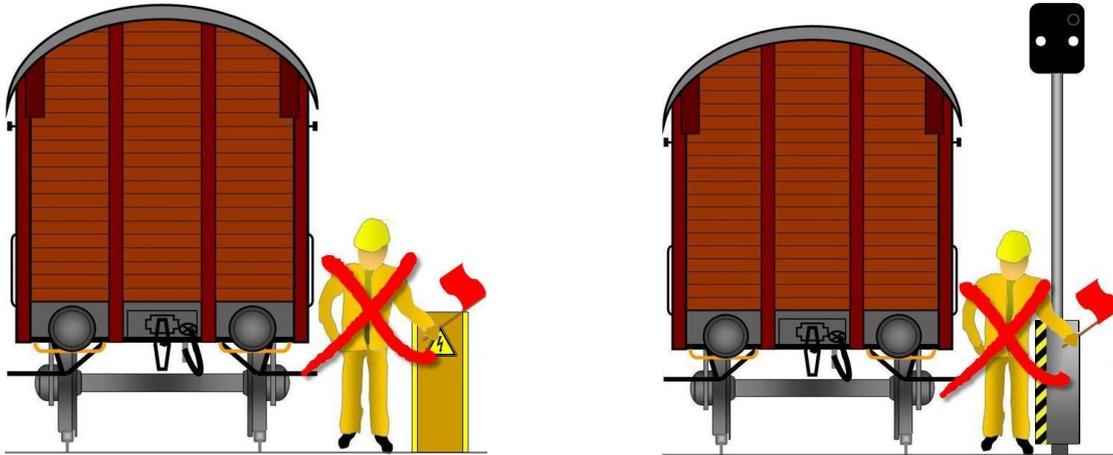
## **5.5 Verhalten bei Arbeiten im Gefahrenraum der Gleise**

### **5.5.1 Bedeutung der Gefahrenkennzeichnung**

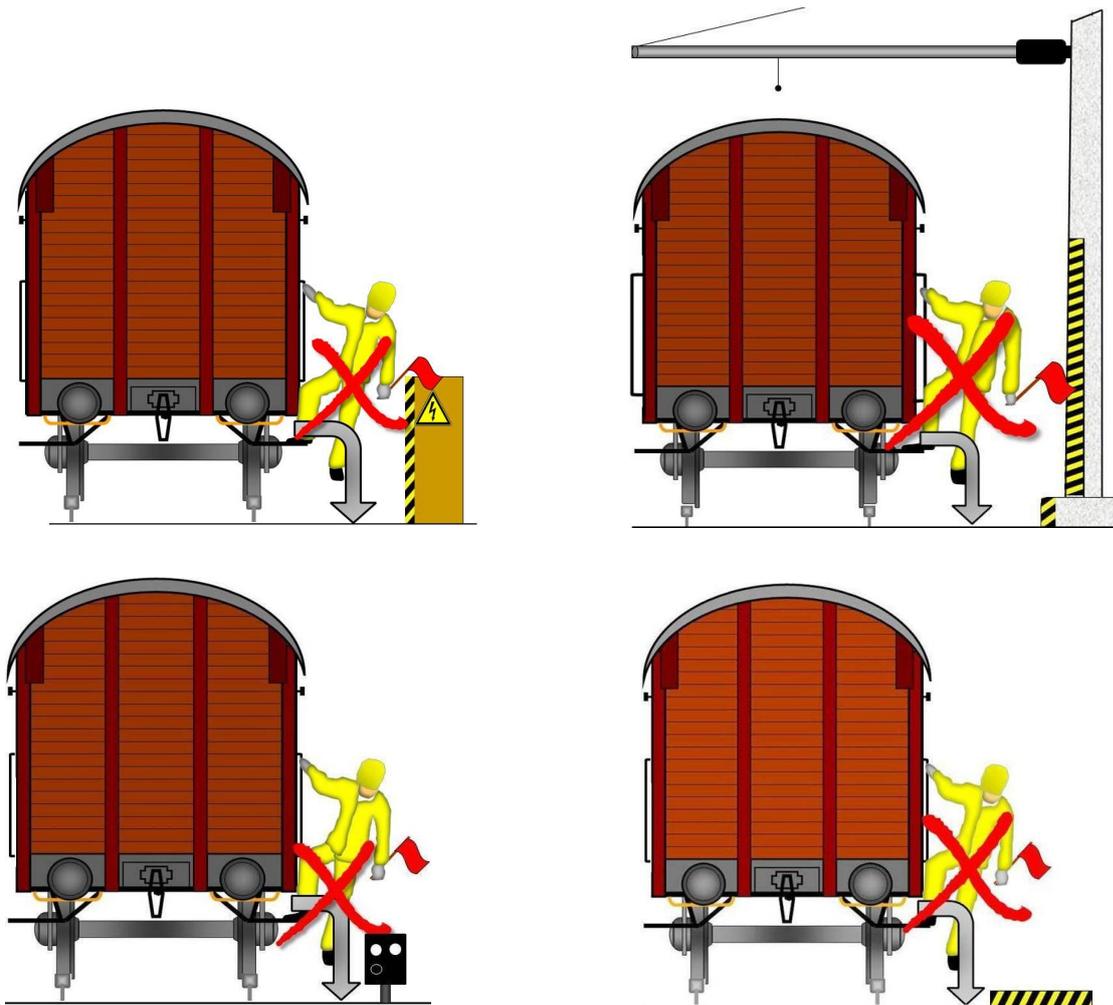
- 5.5.1.1 Rot/weiße Streifen kennzeichnen Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes (Quetschgefahr).
- 5.5.1.2 Schwarz/gelbe Streifen oder gelbe Kennzeichnungen (Stellgewicht von Weichen ohne festgelegter Grundstellung o.ä.) kennzeichnen Einschränkungen des Bedienungsraumes und Stolperstellen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

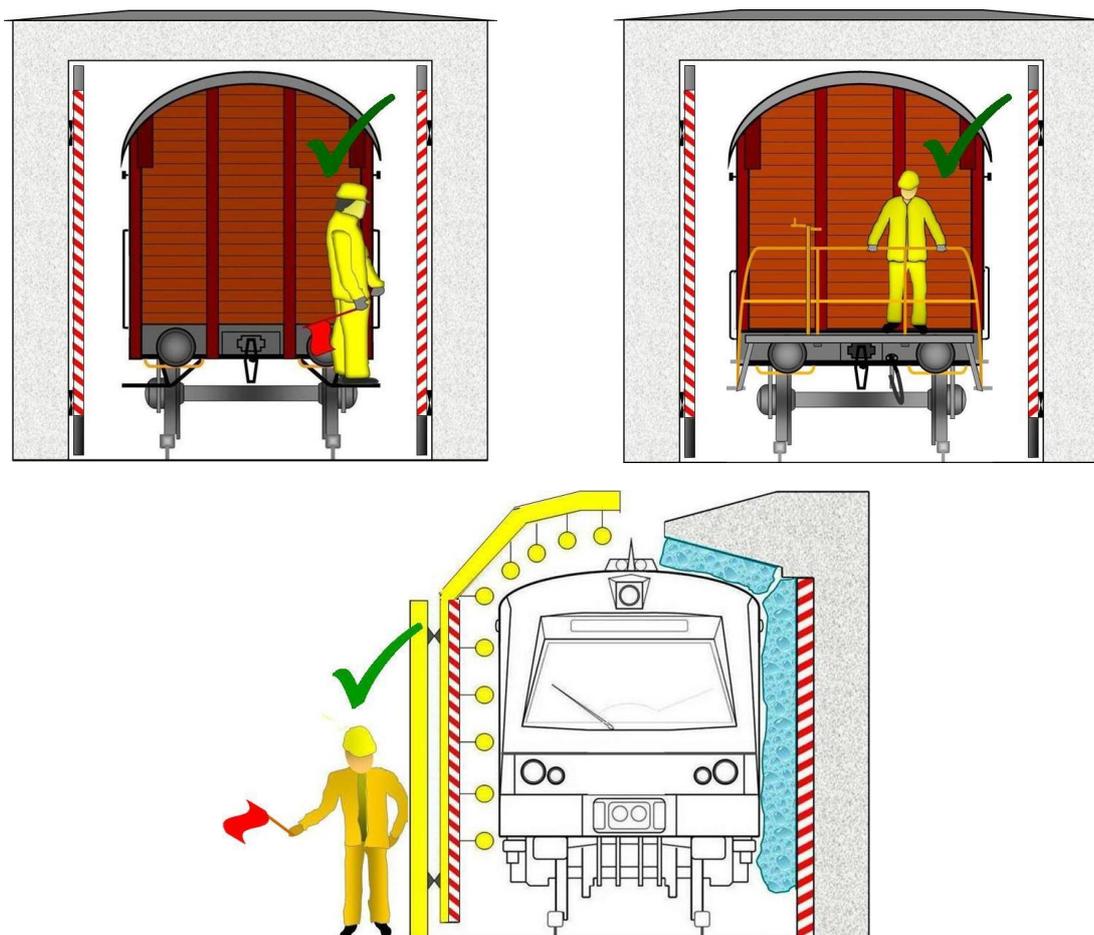


### 5.5.3 Verhalten bei rot/weiß gekennzeichneten Gefahrenstellen

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.

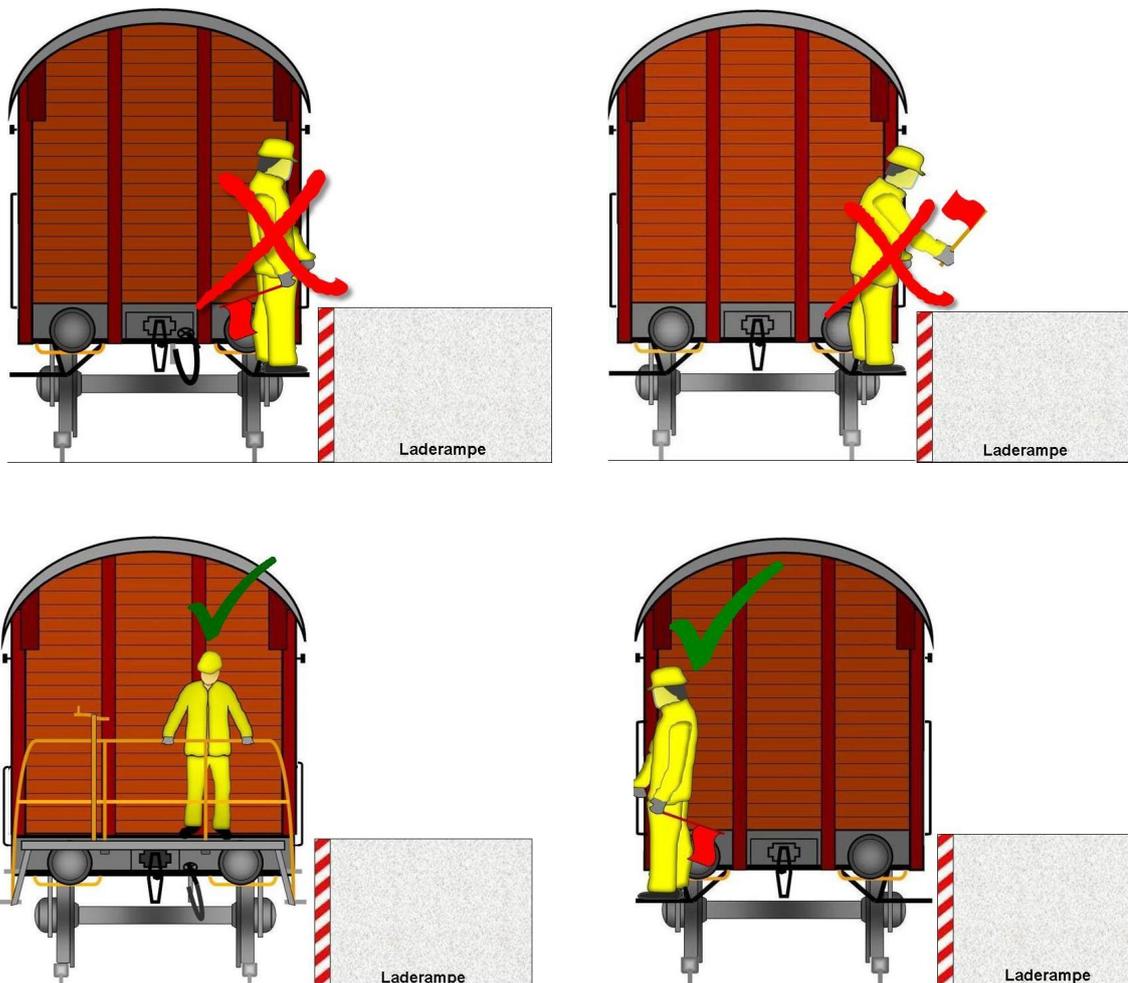
Der Aufenthalt im Bereich der rot/weiß gekennzeichneten Gefahrenstellen ist verboten.



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



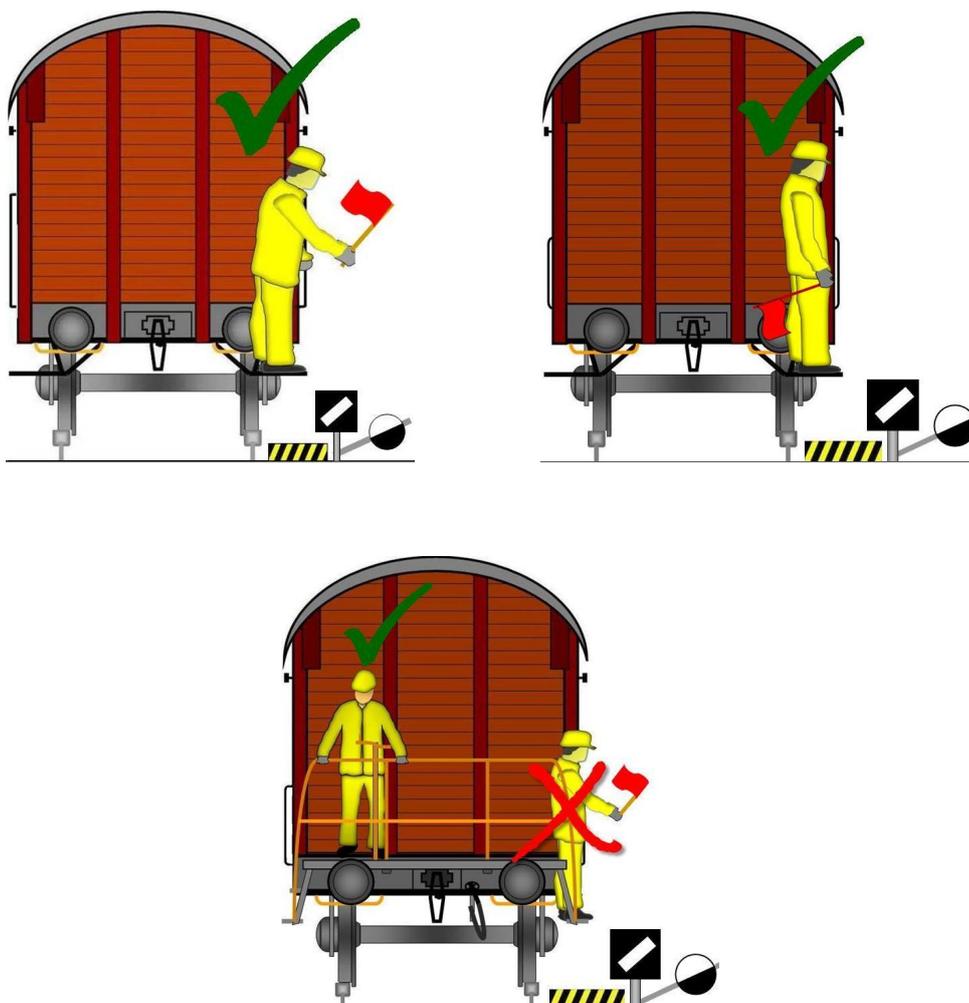
5.5.3.3 Bei der Vorbeifahrt an Laderampen müssen Arbeitnehmer von rampenseitigen Verschieberritten immer absteigen (keine punktuelle Einschränkung; fehlende Fluchtmöglichkeit) – auch dann, wenn ein Zurückziehen in die Fahrzeugbegrenzung möglich wäre.



### 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 Verschieb bei Güterwagen auf Bremserständen gestanden wird, so darf bei der Vorbeifahrt an diesen Gefahrenstellen nicht die unterste Stufe des Aufstieges benutzt werden.



## **5.6 Bewegen 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 Seilzuganlage vom Spitzenverschieber oder – wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben – vom Bediener der Seilzuganlage,
  - b) beim geschobenen Vershub und beim geschobenen Vershub mit Seilzuganlage vom Spitzenverschieber oder – wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben – vom VL oder vom Bediener der Seilzuganlage.

### **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 Tretes 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 Straßenbenutzer 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).

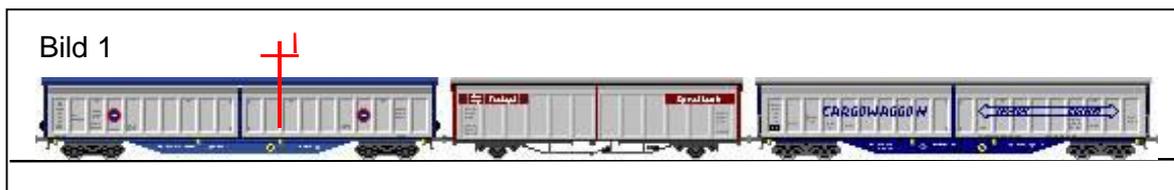
5.10.4.2 Bei der Verwendung von Hemmschuhen ist zu beachten:

- 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.

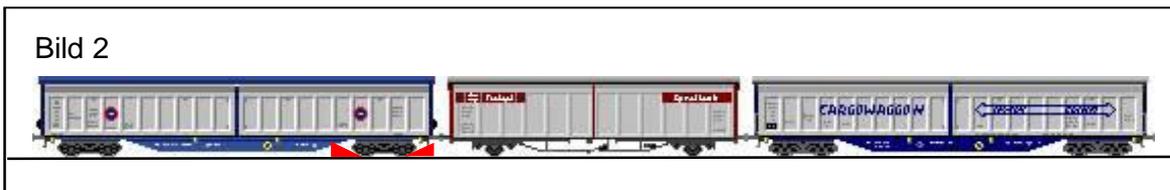
- d) Hemmschuhe dürfen nicht gleiten bis zu:
  - Drehscheiben,
  - Schiebebühnen,
  - Gleiswaagen,
  - Weichen- und Gleiskreuzungen (auch Herzstücken!),
  - verlaschten Schienenstößen und
  - Sperrschuhen.
- e) Da mit dem Abschleudern eines Hemmschuhes immer gerechnet werden muss, ist ein zweiter Hemmschuh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

## 5.11 Sicherung stillstehender Schienenfahrzeuge

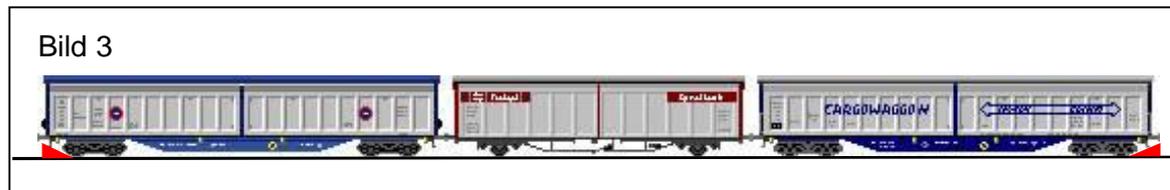
- 5.11.1 Stillstehende Schienenfahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.
- 5.11.2 Auf demselben Gleis stehende Wagen sind untereinander möglichst zu einer Wagengruppe zu kuppeln. Jede Wagengruppe ist gesondert zu sichern.
- 5.11.3 Als Sicherungsmittel für stillstehende Schienenfahrzeuge sind grundsätzlich Handbremsen zu verwenden. Handbremsen können durch Hemmschuhe oder erforderlichenfalls durch sperrbare Hemmschuhe ersetzt werden. Bei einer Wagengruppe mit mindestens 5 gebremsten Wagen genügt bis zu einer Stunde die Luftbremse als vorübergehende 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 Drehgestells dürfen keine Hemmschuhe aufgelegt werden.
- 5.11.5 In einem Gleisabschnitt mit einer Neigung bis einschließlich 2,5 ‰ hat die Wagensicherung in beide Fahrtrichtungen zu erfolgen. Ein Wagen oder eine Wagengruppe bis zu 300 m Länge bzw. bis zu 60 Achsen ist zu sichern durch (= 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):
  - a) 2 Handbremsen, oder durch
  - b) 1 Hemmschuh und 1 Handbremse (Bild 4), oder durch



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

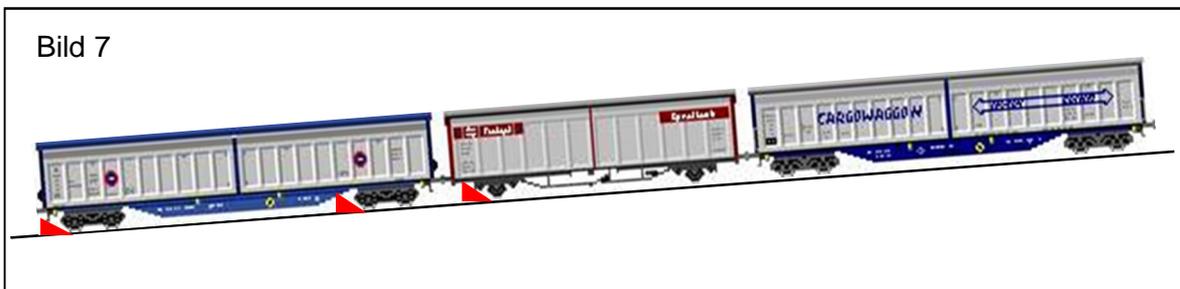


Weist die Wagengruppe eine größere Länge als 300 m auf oder sind mehr als 60 Achsen vorhanden, ist es je weiterer angefangener Länge von 300 m bzw. je weiteren angefangenen 60 Achsen erforderlich, zusätzlich 2 Sicherungsmittel im Sinne der obigen Regelungen zu verwenden.

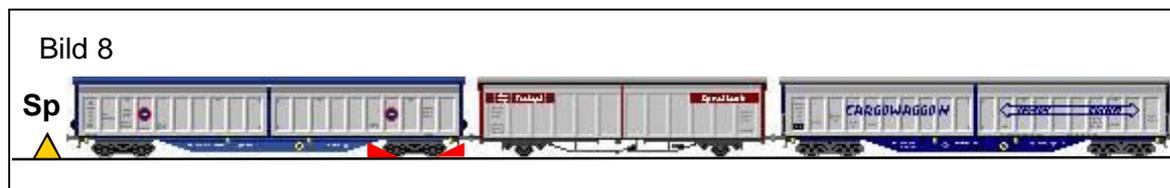
5.11.8 In Neigungen über 5 ‰ bis einschließlich 10 ‰ ist für je 6 Achsen ein Sicherungsmittel erforderlich. In Summe sind jedoch mindestens 2 Sicherungsmittel zu verwenden (Bild 6).



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 Zweibegefahrzeug und funkferngesteuertes Tfz) UND VERSCHUBROBOT** entfällt
- 7      Bleibt frei**
- 8      VERSCHUB MIT KRAFTFAHRZEUG**
- 8.1    Allgemeines**
- 8.1.1    Der Kfz-Lenker kann, wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben, die Aufgaben des VL übernehmen.
- 8.1.2    Es dürfen nur die dafür vorgesehenen Verbindungsmittel (Kuppelstange oder Zugseil) verwendet werden.
- 8.1.3    Die Wagen dürfen höchstens mit Schrittgeschwindigkeit bewegt werden.
- 8.1.4    Während der Verschiebung ist der Aufenthalt zwischen dem Kfz und den Wagen verboten.
- 8.2    Verschub mit Kuppelstange**
- 8.2.1    Das Kfz muss mittig im befestigten Gleisbereich fahren.
- 8.2.2    Die Kuppelstange ist in den Zughaken des Wagens bei Stillstand der Fahrzeuge einzuhängen und darf während der Verschiebung nicht ausgehängt werden.
- 8.2.3    Das Anhalten des Verschiebteils hat durch die Kfz-Bremse zu erfolgen. In besonderen Fällen kann eine Handbremse eingesetzt werden.
- 8.2.4    Bei der Verwendung von Kuppelstangen zum Schieben des Verschiebteiles und beim Anhalten von ungebremsten gezogenen Verschiebteilen ist zu beachten, dass die Kuppelstange auf die Zugeinrichtung des Wagens wirkt und diese nur geringe Druckkräfte aufnehmen kann. Maximal zulässige Belastung der Kuppelstange siehe im Besonderen Teil, Punkt 2.1.4.
- 8.3    Verschub mit Zugseil** 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)**

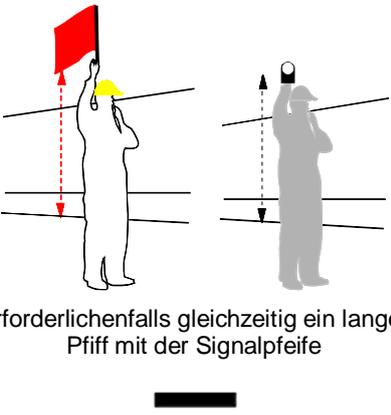
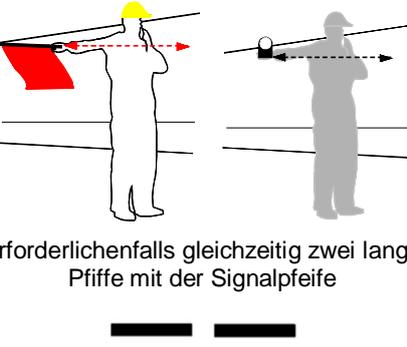
- 14.1 Alle Arbeiten im Gefahrenbereich der Oberleitungsanlage der AB sind grundsätzlich bei freigeschalteter und geerdeter Oberleitung durchzuführen. Von unter Spannung stehenden Anlagenteilen ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 3,0m einzuhalten. Dieser Sicherheitsabstand darf weder durch Gegenstände noch durch Körperteile unterschritten werden.
- 14.2 Bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Oberleitung muss die Zustimmung durch den BL (den Anlagenverantwortlichen der AB) immer vorhanden sein.
- 14.3 Das Ein- und Ausschalten der Oberleitung ist nur durch das BEU oder nach Zustimmung des BL (des Anlagenverantwortlichen der AB) durch einen Schaltbefugten der AB, der in den Bestimmungen der ÖBB Dienstvorschrift EL52 Anlage 12.1 „Pflichten des Schaltbefugten bei der Betätigung von Oberleitungsschaltern von Ladegleisen und Anschlussbahnen“ unterwiesen wurde, zulässig. Im Gefahrenfall darf die Oberleitung von jedem Arbeitnehmer ausgeschaltet werden.
- 14.4 Die Oberleitung darf erst eingeschaltet werden, wenn ortsfeste Umschlagseinrichtungen in ihre vorgeschriebene Ruhestellung gebracht wurden. Nicht ortsfeste Umschlagseinrichtungen sind so aufzustellen, dass ein Sicherheitsabstand von mindestens 3,0m zu unter Spannung stehenden Anlagenteilen eingehalten ist.
- 14.5 Arbeiten im Gefahrenbereich der Oberleitung (innerhalb des Sicherheitsabstandes von 3,0m) dürfen nur bei ausgeschalteter Oberleitung vorgenommen werden. Für die Dauer dieser Arbeiten ist vom BL oder von einem von ihm dafür beauftragten Arbeitnehmer eine Gegensperre (z.B. Vorhangschloss) am Anschlussbahnschalter

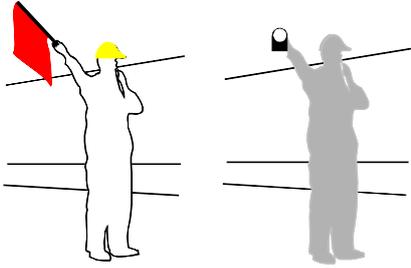
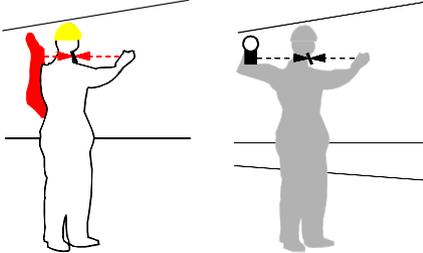
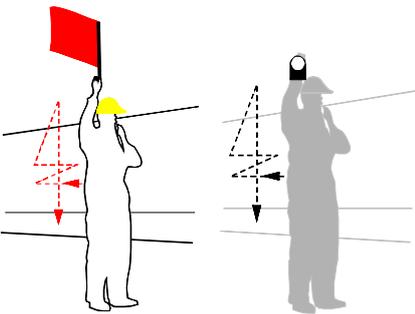
(Ladegleisschalter), bei Vorhandensein eines Erdungsschalters an diesem, anzubringen.

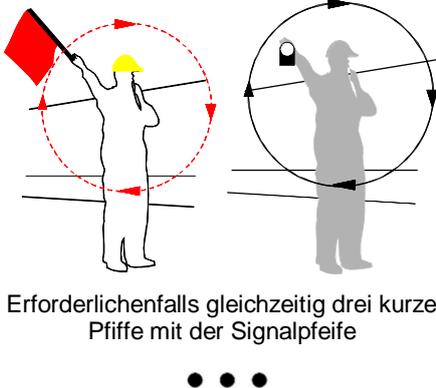
- 14.6 Vor jedem Arbeitsbeginn – auch nach jeder Arbeitsunterbrechung - haben die Arbeitnehmer sich an Hand der Stellung des Schaltzeigers vom Schaltzustand der Oberleitung (siehe Kapitel 15.10 „Signale für Oberleitung“) zu überzeugen, dass die Oberleitung freigeschaltet und geerdet ist.
- 14.7 Nach Beendigung der Arbeiten ist der BL (der Anlagenverantwortliche der AB) über das Ende der Arbeiten zu verständigen. Danach ist die Gegensperre am Ladegleisschalter, bei Vorhandensein eines Erdungsschalters, von diesem, abzunehmen, wenn sich im Gefahrenbereich der Oberleitung der AB
- keine Personen befinden und
  - keine Arbeiten im Gange sind und
  - dies eindeutig festgestellt wurde.
- 14.8 Wird aus betrieblichen Gründen (z.B. Beistellen von Wagen) oder bei Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten das Unterspannungsetzen der Oberleitung der AB erforderlich und ist keine Gegensperre am Ladegleisschalter bzw. Erdungsschalter angebracht, so erfolgt die Unterspannungsetzung der Oberleitung der AB durch den zuständigen Arbeitnehmer (z.B. Verschubleiter des BEU, Elektrodienst) ohne weitere Verständigung des BL (des Anlagenverantwortlichen der AB). Ist eine Gegensperre vorhanden, so ist das Einvernehmen mit dem BL (dem Anlagenverantwortlichen der AB) herzustellen, um das Unterspannungsetzen zu ermöglichen.

**15 SIGNALE**

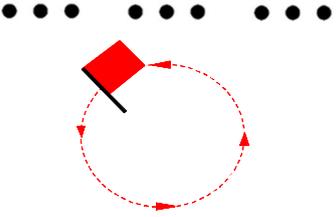
15.1 Hand-Verschubsignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<p><b>Wegfahren</b></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><b>Herkommen</b></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><b>Langsamer</b></p>	<p>Schräges Hochhalten der Signalfahne, bei Nacht der Handlampe mit weißem Licht</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig mehrere lange Piffe mit der Signalpfeife</p> 	<p>Auftrag zur kontinuierlichen Verringerung der Geschwindigkeit</p>	<p>Das Signal „Langsamer“ ist sichtbar so lange un- ausgesetzt zu geben, bis es durch ein anderes Signal abgelöst wird.</p>
<p><b>Aufdrücken</b></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 Piffe mit der Signalpfeife</p> 	<p>Auftrag zum geringfügigen Eindrücken der Puffer nach dem Heranfahren an stehende Fahrzeuge</p>	
<p><b>Abstoßen</b></p>	<p>Zweimaliges waagrechtes Bewegung 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 Piffe und ein kurzer Pfiff mit der Signalpfeife</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><b>Verschubhalt</b></p>	<p>Schwingen der Signalfahne, bei Nacht der Handlampe mit weißem Licht im Kreis</p>  <p>Erforderlichenfalls gleichzeitig drei kurze Pfliffe mit der Signalfefe</p> <p>• • •</p>	<p>Die Fahrt ist so rasch wie möglich zum Stillstand zu bringen</p>	
----------------------------	--	---	--

### 15.2 Gefahr signal

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<p><b>Gefahr signal</b></p>	<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>	<p>Die Fahrt ist so rasch wie möglich zum Stillstand zu bringen.</p>	<p>Das Signal ist möglichst weit vor der Gefahrstelle zu geben.</p>

### 15.3 Signal „Haltscheibe“

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

15.4 Signal "Grenzmarke"

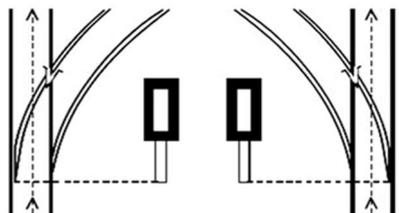
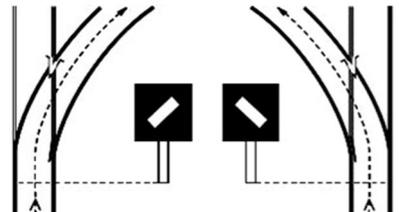
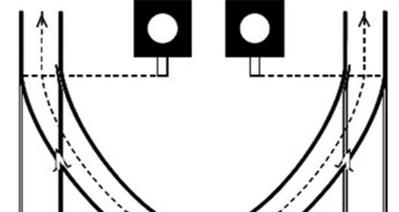
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Grenzmarke</b>	<p>Ein waagrecht liegender weißer Balken mit schwarzen Enden oder ein entsprechender Farbanstrich</p> 	<p>Bezeichnung jener Stelle, über die kein Fahrzeug hinausragen darf, um nicht Bewegungen auf dem Nachbargleis zu behindern.</p>	<p>Die 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.</p>

15.5 Sperrsignale

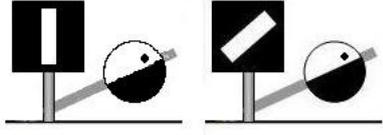
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Weiterfahrt verboten</b>	<p>Ein weißer Kreisring auf schwarzem Grund</p> 	<p>Die Fahrt hat vor dem Signal anzuhalten</p>	<p>Das Signal kennzeichnet Stumpfgleisabschlüsse, Gleistore und zeigt die Stellung von Sperrschuhen bzw. Befahrbarkeit von Gleisbrückenwaagen,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

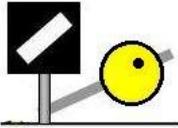
15.6 Signale an Weichen

15.6.1 Weichensignale

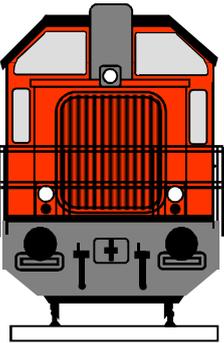
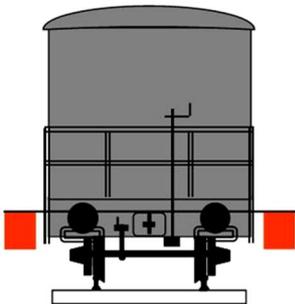
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Gerade</b>	<p>Formsignal: Ein weißes Rechteck auf schwarzem Grund</p> 	Weiche steht in die Gerade	Das Signal wird für die Fahrt gegen und nach der Spitze verwendet.
<b>In die Ablenkung</b>	<p>Formsignal: Ein weißer Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend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

15.6.2 Weichenstellgewicht

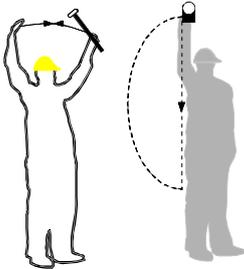
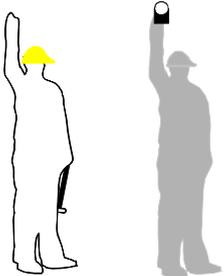
<b>Stellgewicht einer Weiche mit festgelegter Grundstellung in der Grundstellung</b>	<p>Stellgewicht weiß-schwarz gekennzeichnet; schwarzer Teil unten bedeutet Weiche in Grundstellung</p> 		Das Signal wird für die Signalisierung der festgelegten Grundstellung einer Weiche verwendet.
--	--	--	---

<p><b>Stellgewicht einer Weiche ohne festgelegter Grundstellung</b></p>	<p>Stellgewicht gelb als Gefahrenstelle gekennzeichnet.</p> 		
---	---	--	--

15.7 Signale betreffend Fahrzeuge

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

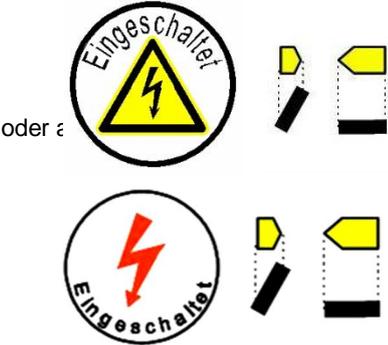
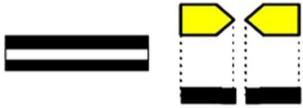
15.8 Bremsprobesignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<p><b>Bremsen anlegen</b></p>	<p>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>oder ein Schlag auf die Pufferscheibe</p>	<p>Auftrag zum Anlegen der Bremsen</p>	
<p><b>Bremsen lösen</b></p>	<p>Wiederholtes Hin- und Herschwingen einer Hand, bei Nacht der Handlaterne mit weißem Licht über dem Kopf im Halbkreis</p>  <p>oder zwei Schläge auf die Pufferscheibe</p>	<p>Auftrag zum Lösen der Bremsen</p>	
<p><b>Bremsprobe beendet</b></p>	<p>Lotrechtes Hochhalten eines Armes, bei Nacht einer Handlaterne mit weißem Licht</p> 	<p>Anzeige der beendeten Bremsprobe</p>	

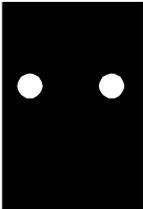
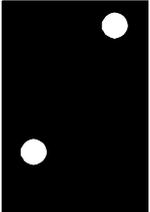
15.9 Signale für Eisenbahnkreuzungen

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<p><b>EK – Befahren erlaubt</b></p>	<p>Der Signalmast zeigt schräg nach rechts steigende schwarze Streifen auf weißem rückstrahlendem Grund; im oberen Bereich eine schwarze Fläche mit einem gelben Licht oder einer gelben Rückstrahlfläche. Darüber ein gelbes Blinklicht.</p> 	<p>Das EKÜS zeigt, dass die EKSA dem Straßenverkehr "Halt" gebietet.</p>	
<p><b>EK - Befahren nicht erlaubt</b></p>	<p>Der Signalmast zeigt schräg nach rechts steigende schwarze Streifen auf weißem rückstrahlendem Grund; im oberen Bereich eine schwarze Fläche mit einem gelben Licht oder einer gelben Rückstrahlfläche. Das gelbe Blinklicht ist erloschen.</p> 	<p>Das EKÜS zeigt, dass die EKSA dem Straßenverkehr nicht "Halt" gebietet.</p>	<p>Die Maßnahmen für das Befahren der EK im Störfall sind im Besonderen Teil in den örtlichen Bestimmungen festgelegt.</p>

15.10 Signale für elektrische Oberleitung

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<p><b>Oberleitung eingeschaltet</b></p>	<p>Die weiße Trommel des Schaltzeigers steht senkrecht und zeigt einen roten (alte Ausführung) oder einen schwarzen (neue Ausführung) Blitzpfeil und den Schriftzug „Eingeschaltet“ Die beiden gelben Teile des Stellungszeigers stehen annähernd rechtwinkelig zueinander oder sind eindeutig voneinander getrennt.</p> <p>neue Ausführung:</p> 	<p>Die Oberleitung ist eingeschaltet.</p>	<p>Das Signal befindet sich oberhalb des Schalters am Oberleitungsmast.</p>
<p><b>Oberleitung ausgeschaltet und geerdet</b></p>	<p>Die weiße Trommel des Schaltzeigers liegt waagrecht, die beiden gelben Teile des Stellungszeigers zeigen mit ihren Spitzen fluchtend zueinander</p> 	<p>Die Oberleitung ist ausgeschaltet und geerdet.</p>	<p>Das Signal befindet sich oberhalb des Schalters am Oberleitungsmast.</p>
<p><b>Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer</b></p>	<p>Eine quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit schwarzem und weißem Rand und einem auf der Spitze stehenden quadratischen weißen Rahmen mit innenliegendem weißem Quadrat</p> 	<p>Halt für Fahrzeuge mit angehobenem Stromabnehmer</p>	<p>Das Signal steht grundsätzlich rechts neben Gleis. Wird das Signal auf einem Weichensignalkörper angebracht, kann es auch links vom Gleis stehen; die Anbringung über dem Gleis ist immer zulässig.</p>

15.11 Ortsfeste Versubsignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Verschubverbot</b>	<p>Lichtsignal: zwei weiße Lichter waagrecht nebeneinander</p> 	Über den Standort des Versubsignales hinaus darf nicht verschoben werden.	
<b>Verschubverbot aufgehoben</b>	<p>Lichtsignal: zwei weiße Lichter schräg nach rechts steigend</p> 	Das Signal zeigt die Zulässigkeit einer Verschubfahrt an.	Der Auftrag zum Beginn oder zur Fortsetzung der Fahrt muss gesondert erteilt werden.

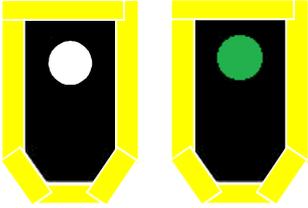
15.12 Geschwindigkeitstafel

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<b>Geschwindigkeitstafel</b>	<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

15.14 Endlagemelder

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
<p>Endlagemelder  <b>Signal Endlage nicht erreicht</b>                      bzw.  <b>Signal Weiterfahrt nicht erlaubt</b></p>	<p>Ein rotes Licht auf gelb umrandetem, schwarzen Signalschild</p> 	<p>Zeigt der Endlagemelder – Endlage nicht erreicht – muss sich der jeweilige Mitarbeiter davon überzeugen, dass eine gefahrlose Einfahrt in den nachfolgenden Gleisabschnitt gewährleistet ist.</p> <p>Der Endlagemelder ist in der Regel direkt an der zu überwachenden Einrichtung angebracht.</p>	<p>Diese Signale dienen nicht zur Regelung des Verschubs durch Stellwerke.</p> <p>Diese Signalisierungen sind für z.B. für Gleistore (Hallentore)</p>
<p>Endlagemelder  <b>Signal Endlage erreicht</b>                      bzw.  <b>Signal Weiterfahrt erlaubt</b></p>	<p>Ein weißes oder grünes Licht auf gelb umrandetem, schwarzen Signalschild</p> 	<p>Zeigt der Endlagemelder – Endlage erreicht – darf ohne weitere Maßnahmen in den nachfolgenden Gleisabschnitt eingefahren werden.</p>	<p>Bei Einrichtungen, die von Fz , welche der <b>StVo</b> unterliegen (z.B. Lkw) <b>und</b> Fz des Schienenverkehrs passiert werden, kann der Endlagemelder auch ähnlich einer Verkehrsampel mit Grünlicht ausgeführt sein.</p>

## **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 Dienstausbübung 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 beteiien.
- 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 Dienstausbübung eine die Sicherheit gefährdende Unkenntnis der Bestimmungen der BV, ist er sofort von seiner Verwendung abzuziehen (Dienstuntersagung) und darf erst wieder nach bestandener Prüfung eingesetzt werden.

**3 Ausbildung zur Bedienung von sonstigen Verschiebmitteln (einschließlich Vershוברot der Klasse I)**

- 3.1 Die Ausbildung zur selbstständigen Bedienung sonstiger Verschiebmittel (Vershוברot, Kraftfahrzeug mit Kuppelstange oder mit Zugseil, Seilzuganlage, indirekt angetriebenes Vershוברät, handgeführtes Vershוברät) wird durch das Ablegen einer Verwendungsprüfung abgeschlossen.
- 3.2 Die Abnahme der Verwendungsprüfung hat durch den BL oder eine vom AB-Unternehmen bestellte geeignete fachkundige Person zu erfolgen.