



BETRIEBSVORSCHRIFT
für die Anschlussbahn der Firma

Container Terminal Enns GmbH
(CTE)

TEIL B

BESONDERER TEIL (BSB):
ÖRTLICHE BESTIMMUNGEN

Stand November 2015

Verzeichnis der Änderungen

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

Inhaltsverzeichnis

1. Betrieb	
1.1 Betriebsleitung	Seite 5
1.2 Vershubkoordinator	Seite 5
1.3 Beistellende Eisenbahnunternehmen	Seite 5
1.4 Wagenübergabestelle	Seite 5
1.5 Eigenbetriebsbereich	Seite 5
1.6 Zulässige Achslast	Seite 5
1.7 Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Seite 5
1.8 Beschränkungen	Seite 5
1.9 Betriebsabwicklung	Seite 6
2. Vershubarten	
2.1 Vershub mit Kraftfahrzeug	Seite 9
2.2 Handvershub	Seite 9
2.3 Vershub mit Abstoßen und Abrollen	verboten
3. Gleisanlagen	
3.1 In Betrieb befindliche Gleise	Seite 10
3.2 Besondere Weichen	Seite 11
4. Sicherungseinrichtungen	
4.1 Sperrschuhe	Seite 12
4.2 Zielgleistastensteuerung	Seite 12
5. Umschlagseinrichtungen, die ein besonderes Verhalten erfordern	Seite 10
5.1 Entladebunker	Seite 12
5.2 Krananlagen	Seite 12
6. Anlagen im Gleisbereich, die ein besonderes Verhalten erfordern	
6.1 Tore	Seite 12
6.2 Gleiswaagen	Seite 12
7. Eisenbahnübergänge	Seite 14
8. Elektrische Anlagen	
8.1 Oberleitungsanlagen	Seite 14
8.2 Anschlussbahnschalter (Ladegleisschalter, Erdungsschalter)	Seite 15
8.3 Stromabnehmererkennung	Seite 15
8.3 Schalter für Gleisbeleuchtung	Seite 16

- Anhang 1: Lagepläne
- Anhang 2: Zusätzliche Bestimmungen für EVU-Fahrten
- Anhang 3: entfällt (Merkblatt für den Umschlag von ACTS-Containern)
- Anhang 4: Merkblatt für den Umschlag von gefährlichen Gütern
- Anhang 5: Technische Einrichtungen zur Steuerung des Verschubbetriebs
(„Zielgleistastensteuerung“)
- Anhang 6: EÜ-Übersichtspläne für die Aufstellung der Bewachungsorgane
- Anhang 7: Merkblatt für den Umschlag von Containern und Wechselbehältern
- Anhang 8: Bedienungsanweisungen für elektrische Fahrleitung

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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

ÖRTLICHE BESTIMMUNGEN

1 Betrieb

1.1 Betriebsleitung

Betriebsleiter: Dipl.-Ing. Manuel Tischler
Cargo Service GmbH
Lunzerstraße 41, 4031 Linz
Tel. +43 (0)732 6598 – 75460
Fax +43 (0)732 6980 – 75460
Mobil +43 (0)664 – 883 21 231
E-Mail: Manuel.Tischler@cargoserv.at

BL-Stellvertreter: Dipl.-Ing. Stephan Heine
Cargo Service GmbH
Lunzerstraße 41, 4031 Linz
Tel. +43 (0)732 6598 – 8459
Fax +43 (0)732 6980 – 8459
Mobil +43 (0)664 – 836 08 90
E-Mail: Stephan.Heine@cargoserv.at

1.2 Verschubkoordinator

Erreichbarkeit: durchgehend Mo. 5:00Uhr morgens bis Sa.5:00Uhr morgens
Mobil: +43 (0)664 9624255

1.3 Beistellende Eisenbahnunternehmen

Die Beistellung der Wagen erfolgt durch konzessionierte EVU's.

1.4 Wagenübergabestelle

Die Wagenübergabestelle umfasst alle Gleisabschnitte der AB.
Als „Zustellgleise“ in die einzelnen AB-Bereiche sind die Gleise in der Gleistabelle definiert (siehe Punkt 3.1.).

1.5 Eigenbetriebsbereich

Gleise 11EHG und 12EHG von GM Weiche 2EHG bis Ende Mattengleis.

1.6 Zulässige Achslast 22,5 t

1.7 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Gemäß genehmigtem Geschwindigkeitsplan, 25 km/h bzw. 10 km/h auf Lade- und Mattengleisen.

1.8 Beschränkungen

Wagenbeschränkungen:

Der Gleisbogen in Gleis 23EHG von km 0.035 bis km 0.207 (Radius = 120 m) darf von folgenden Wagen nicht befahren werden:

Zwei- und mehrachsige Wagen ohne Drehgestelle und Wagen mit zwei- und mehrachsigen Drehgestellen. Ausgenommen hiervon sind jene Wagen, deren Bogenläufigkeit z.B. durch Anschrift am Wagen, Typengenehmigung oder Ausnahmegenehmigung gegeben ist.

Geschwindigkeitsbeschränkungen: siehe 1.7.
Abstellverbote: keine

1.9 **Betriebsabwicklung**

Der Verkehr der einzelnen Vershubteile innerhalb des AB-Bereichs wird wie folgt geregelt:

Für die Vershubabwicklung im Bereich der AB ist der BL oder ein vom BL namhaft gemachter VK zuständig. Dieser regelt grundsätzlich die gesamte Vershubabwicklung im Bereich der AB. Er ordnet die Vershubarbeiten, ihre Reihenfolge und Einordnung in den sonstigen Betriebsablauf der AB an und bestimmt die zeitliche und räumliche Ausdehnung der jeweiligen Vershubfahrten. Arbeiten mehrere Vershubteile gleichzeitig, grenzt er ihre Aufgaben und Bereiche ab und trifft die dazu erforderlichen Anordnungen (z. B. Bezeichnung des Vershubteils). Er verständigt bei Abweichungen im Schaltzustand der Fahrleitung die betroffenen Vershubleiter. Er unterrichtet die Vershubleiter über jene vorübergehenden örtlichen Besonderheiten, die nicht in der BV stehen. Soweit dies seine anderen Arbeiten zulassen, überwacht er die Durchführung des Vershubes.

1.9.1 Für den Verkehr der Vershubteile im Bereich der AB ist der jeweilige Vershubleiter eigenverantwortlich. Er wickelt die Fahrt mittels Zielgleistastensteuerung (siehe Anhang 5 der BV) oder durch Ortsbedienung von Weichen und EKSA gemäß Teil A der BV ab.

1.9.2 Bei Ausfall oder Störung der Zielgleistastensteuerung setzt sich der VL unter Benennung seines Vershubteils mit dem VK in Verbindung und vereinbart mit diesem die Fahrt unter Angabe des Ausgangs- und Zielpunktes. Der VK ist vor Zulassung der Fahrt verantwortlich, dass gefährdende Vershubbewegungen eingestellt sind. Für die Maßnahmen vor dem Befahren von besonderen Gefahrenstellen (Gleiswaagen, Umschlageinrichtungen) ist grundsätzlich der jeweilige VL zuständig. Der VK erteilt nur Bereichsfreigaben und verrichtet keine VL-Tätigkeiten.

Für die Abwicklung solcher Fahrten werden folgende Meldungen angewendet:

Fahranfrage (VL an VK)
Fahrerlaubnis (VK an VL)
Widerruf der Fahrerlaubnis (VK an VL)
Verlassensmeldung (VL an VK)
Ankunftsmeldung (VL an VK)

Fahranfrage, Fahrerlaubnis und Ankunftsmeldung sind jedenfalls zu geben, Verlassensmeldung ordnet der VK bei Bedarf gesondert unter Anführung des betroffenen Bereichs an.

1.9.3 Für die Meldungen werden folgende Wortlaute verwendet:

1. Fahranfrage von VL an VK:

„Fahranfrage für ... (*Bezeichnung des Vershubteils*) von ... (*Ausgangspunkt, z. B. Gleis, Signal*) nach ... (*Zielpunkt, z. B. Gleis, Signal*).“

Die Fahranfrage wird vom VK wiederholt, sofern er nicht sofort die Fahrerlaubnis erteilt (dann gilt diese als Wiederholung der Fahranfrage).

2. Fahrerlaubnis von VK an VL:

„... (*Bezeichnung des Vershubteils*) darf von ... (*Ausgangspunkt, z. B. Gleis, Signal*) nach ... (*Zielpunkt, z. B. Gleis, Signal*) fahren.“

Die Fahrerlaubnis wird vom VL wiederholt.

Diese Fahrerlaubnis gestattet auch die Vorbeifahrt an „Verschubverbot“ zeigenden oder erloschenen Vershubsignalen.

3. Widerruf der Fahrerlaubnis durch den VK:

Muss eine bereits erteilte Fahrerlaubnis widerrufen werden, wird vom VK folgender Wortlaut verwendet:

„Fahrerlaubnis für ... (*Bezeichnung des Vershubteils*) von ... (*Ausgangspunkt, z. B. Gleis, Signal*) nach ... (*Zielpunkt, z. B. Gleis, Signal*) widerrufen.“

Der Widerruf der Fahrerlaubnis wird vom VL wiederholt.

4. Verlassensmeldung vom VL:

Wenn der VK eine Verlassensmeldung anordnet, um andere Vershubfahrten zu lassen zu können, hat er den genauen Punkt, der vom Vershubteil zur Gänze freigefahren sein muss (z.B. Weiche, Signal), anzugeben.

„... (*Bezeichnung des Vershubteils*) von ... (*Ausgangspunkt, z. B. Gleis, Signal*) über ... (*genauer Punkt gemäß Auftrag des VK*) ausgefahren.“

5. Ankunftsmeldung vom VL:

„... (*Bezeichnung des Vershubteils*) grenzfrei in ... (*Zielpunkt, z. B. Gleis, Abschnitt*).“

Verlassens- und Ankunftsmeldung beinhalten auch die Vollständigkeit des Vershubteils und bestätigen das Freisein der Gleisabschnitte, für die die Fahrerlaubnis erteilt wurde.

- 1.9.4 Der Verkehr der Vershubteile zwischen ÖBB-Bahnhof Enns und der AB CTE wird wie folgt geregelt:

Vershubfahrten in die Anschlussbahn:

Vor Einfahrt in die Anschlussbahn hat sich der Vershubleiter (VL) beim VK zu melden. Er hat ihm mitzuteilen, in welchen Bereich der Anschlussbahn (vgl. Pkt 3) er einfahren möchte. Die Einfahrt in die Anschlussbahn ist erst nach Zustimmung des VK zugelassen.

Der VL ist weiterhin für das Einstellen des Fahrweges und die Durchführung der Vershubfahrt verantwortlich.

Der VK trägt die Bezeichnung der Vershubeinheit, den Zielgleisbereich der Vershubfahrt und die aktuelle Uhrzeit in das Vershubmeldebuch ein.

Vershubfahrten aus der Anschlussbahn:

Der Vershubleiter meldet sich beim VK, dass er die AB verlassen möchte, dieser stimmt der Fahrt zu, soweit keine weitere Vershubfahrt in die AB geplant ist (vgl. Pkt. 1). Nach der Zustimmung der Fahrt durch den VK kann diese durchgeführt werden. Der Vershubleiter hat sich spätestens am ÖBB Vershubsignal V-A beim Fdl Bf. Enns zu melden.

Aufteilung der Gleisbereiche in der Anschlussbahn CTE

Um die Kommunikation zwischen VL und VK zu erleichtern wird die Anschlussbahn in fünf Bereiche unterteilt. Beim Anmelden der Fahrt in die AB durch den VL sind diese Bezeichnungen zu wählen.

- Bereich 1 Bezeichnung → Danubia/Fixkraft/Rumplmayr
Umfasst die Gleise 11EHG, 12EHG, 1E und 1F
- Bereich 2 Bezeichnung → Übergabebahnhof CTE
Umfasst die Gleise 1Cl, 2CL, 3CL, 4CL, 5CL, 6CL, 7CL, 8CL und 9CL
- Bereich 3 Bezeichnung → Biodiesel
Umfasst das Gleis 1B
- Bereich 4 Bezeichnung → Terminal
Umfasst die Gleise 18EHG, 19EHG, 20EHG, 21EHG und 22EHG
→ Terminal CTE 2
Umfasst die Gleise 23EHG, 24EHG, 25EHG und 26EHG
→ Terminal CTE 1
Umfasst das Gleis 29EHG
→ Terminal Primagaz
Umfasst das Gleis 27EHG, 28EHG
- Bereich 5 Bezeichnung → Rauch, Kai 21
Umfasst die Gleise 30EHG und 31EHG

2 Verschubarten

2.1 Verschub mit Kraftfahrzeug

Ein Verschub mit Kraftfahrzeugen findet auf folgenden Gleisen statt:

Gleis	von	bis
11EHG	Weiche 2EHG	Ende Mattengleis
12EHG	Weiche 2EHG	Weiche 3EHG

Zusätzlich zu den Bestimmungen des Allgemeinen Teiles gelten für den Verschub mit Kraftfahrzeugen unter Verwendung einer Kuppelstange folgende Vorschriften:

- Die maximale Geschwindigkeit beim Verschub beträgt max. 5 Km/h
- Die Kuppelstange muss so ausgeführt sein, dass ein unbeabsichtigtes Entkuppeln ausgeschlossen ist.
- Es dürfen maximal 300 Tonnen gezogen werden.
- Das Schieben und Abbremsen von Waggons mittels Kuppelstange über den Zughaken ist bis zu einem maximalen Wagenzuggewicht von 90t zulässig.
- Werden mehr als 90 Tonnen bewegt, so ist zur Abbremsung eine Handbremse, die von einem festen Standplatz am Wagen bedienbar sein muss, zu verwenden.
- Während des Verschubes muss der gekennzeichnete Bedienungsraum (2,5m + e (Bogenzuschlag) beidseits der Gleisachse) frei von Ablagerungen und Fahrzeugbewegungen sein.
- Vor Durchführung des Verschubes ist die Zustimmung des VK einzuholen. Nach Beendigung des Verschubes ist der VK zu informieren.

2.2 Handverschub

Einsatzbereich: auf allen im Punkt 3.1. als „Ladegleis“ angeführten Gleisabschnitten.

2.3 Verschub mit Abstoßen und Abrollen

ist im gesamten AB-Bereich verboten

3 Gleisanlagen

3.1 In Betrieb befindliche Gleise

Gleis	Gesamt- länge	Nutz- länge	Bereich Nutzlänge	Station Nutzlänge	Nutzung, Besonderheit
1E	893m				Zustellgleis
1CL	921m	618m	W 7C – W 21C	km 0.205 – 0.823	Abstellgleis
2CL	701m	618m	W 7C – W 21C	km 0.044,2 – 0.662,2	Abstellgleis
3CL	772m	638m	W 8C – W 22C	km 0.094,5 – 0.732,5	Abstellgleis
4CL	752m	655m	W 8C – W 23C	km 0.095,5 – 0.750,5	Abstellgleis
5CL	840m	413m	W 9C – W 24C	km 0.045,9 – 0.459,2	Abstellgleis
5CL	840m	263m	W 24C – W 25C	km 0.508,5 – 0.771,6	Abstellgleis
6CL	579m	187m	W 9C – W 1DM	km 0.115,8 – 0.303,1	Abstellgleis
6CL	579m	186m	W 1DM – W 24C	km 0.343,2 – 0.530,0	Abstellgleis
7CL	230m	177m	W 4C – Gleisabschluss	km 0.046,1 – 0.223,5	Abstellgleis
8CL	167m	116m	W 3C – Gleisabschluss	km 0.044,8 – 0.160,8	Abstellgleis
9CL	225m	75m	W 3C – Gleisabschluss	km 0.144,7 – 0.220,0	Abstellgleis
11EHG	1475m				Zustellgleis
11EHG	1475m	370m	W 2EHG – W 3EHG	km 0.306,6 – 0.676,5	Ladegleis; Mattengleis
11EHG	1475m	508m	W 3HG – Beginn Mattengleis	km 0.676,5 – 1.184,3	Ladegleis
11EHG	1475m	230m	Beginn Mattengleis – Ende Mattengleis	km 1.184,3 – 1.413,8	Ladegleis Mattengleis
11EHG	1475m	48m	Ende Mattengleis – Gleisabschluss	1.413,8 - 1.462	Ladegleis
12EHG	403m	333m	W 2EHG – W 3EHG	km 0.034,8 – 0.367,7	Ladegleis; Mattengleis
18EHG	937m	703m	Fahrleitungsjoch - Gleis- abschluss	km 0.224 – 0.929	Ladegleis
19EHG	968m	703m	Fahrleitungsjoch - Gleis- abschluss	km 0.255 – 0.960	Ladegleis
20EHG	1000m	703m	Fahrleitungsjoch - Gleis- abschluss	km 0.287 – 0.992	Ladegleis
21EHG	984m	703m	Fahrleitungsjoch - Gleis- abschluss	km 0.271 – 0.976	Ladegleis
22EHG	1107m	703m	Fahrleitungsjoch - Gleis- abschluss	km 0.395 – 1.097	Ladegleis
23EHG	951m	686m	W 42EHG – Ende Mattengleis	km 0.254,0 – 0.940,0	Ladegleis; Mattengleis
24EHG	746m	686m	W 42EHG – Prellbock	km 0.049,5 – 0.735,7	Ladegleis; Mattengleis
25EHG	1463m				Zustellgleis
25EHG	1463m	715m	W 21EHG – W 26EHG	km 0.712,9 – 1.427,9	Ladegleis; Mattengleis
26EHG	786m	716m	W 21EHG – W 26EHG	km 0.034,5 – 0.750,0	Ladegleis; Mattengleis
27EHG	68m		W 27EHG – Beginn AB Primagaz	km 0.000 – 0.067,7	Zustellgleis
28EHG	69m		W 27EHG – Beginn AB Primagaz	km 0.000 – 0.069,4	Zustellgleis
29EHG	258m	202m	W 28EHG – Prellbock	km 0.049,00 – 0.251,2	Ladegleis; Mattengleis
30EHG	769m	569m	Beginn Mattengleis – Prellbock	km 0.192,4 – 0.769,2	Ladegleis; Mattengleis

31EHG	812m	572m	Beginn Mattengleis – Prellbock	km 0.232,6 – 0.812.0	Ladegleis; Mattengleis
-------	------	------	-----------------------------------	----------------------	---------------------------

Wagensicherung:

Gleis	Abschnitt (von – bis)	maßgebende Neigung	Wagensicherung
1E	km 0.102 – km 0.167	10,0 ‰	gem. Teil A 5.9.7.
1E	km 0.331 – km 0.342	4,33 ‰	gem. Teil A 5.9.6.
1E	km 0.342 – km 0.368	5,00 ‰	gem. Teil A 5.9.6.
1E	km 0.780 – km 0.893	15,0 ‰	gem. Teil A 5.9.8.
1CL	km 0.057 – km 0.212	10,0 ‰	gem. Teil A 5.9.7.
2CL	km 0.000 – km 0.053	10,0 ‰	gem. Teil A 5.9.7.
3CL	km 0.000 – km 0.098	10,0 ‰	gem. Teil A 5.9.7.
4CL	km 0.000 – km 0.045	10,0 ‰	gem. Teil A 5.9.7.
6CL	km 0.000 – km 0.070	10 ‰	gem. Teil A 5.9.7
7CL	km 0.000 – km 0.024	10 ‰	gem. Teil A 5.9.7
8CL	km 0.000 – km 0.028	10 ‰	gem. Teil A 5.9.7
9CL	km 0.000 – km 0.128	10 ‰	gem. Teil A 5.9.7
11EHG	km 0.140 – km 0.185	14,0 ‰	gem. Teil A 5.9.8.
11EHG	km 0.185 – km 0.240	11,45 ‰	gem. Teil A 5.9.8.
11EHG	km 1.007 – km 1.157	15,2 ‰	gem. Teil A 5.9.8. zusätzlich doppelter Hemmschuh auf Höhe km 0.950

Die nicht angeführten Gleisabschnitte liegen in einer Neigung $\leq 2,5\text{‰}$;
einfache Wagensicherung in beiden Richtungen gem. Teil A 5.9.5.

3.2 Besondere Weichen

3.2.1 Weichen ohne Spitzenverschluss: keine

3.2.2 Weichen ohne Weichensignal = alle Unterflurweichen:

W 3EHG, W 22EHG, W 23EHG, W 24EHG, W 25EHG, W 26EHG,
W 27 EHG, W 28EHG, W 32EHG, W 33EHG, W 34EHG und W 35EHG.

Die Stellung der Weiche ist durch die augenscheinliche Kontrolle der Lage der Weichenzungen zu überprüfen bzw. ist bei elektrischen Weichen der Weichenlagemelder (siehe Teil A Abschnitt Signale Punkt 15.11) zu beachten.

3.2.4 Elektrisch ortsbediente Weichen:

W 1CL, W 1EHG, W 1F, W 2EHG, W 2C, W 3C, W 4C, W 5C, W 6C, W
7C, W 8C, W 9C, W 1DM, W 21C, W 21EHG, W 22C, W 23C, W 24C,
W 25C, W 1B, W 1CTE, W 3CTE, W 4CTE, W 5CTE, W 6CTE,
W 28EHG, W 30EHG, W 31EHG, W 41EHG, W 42EHG.

Bedienungseinrichtungen:

- Schlagtaster am Weichenlagemelder, zur Umstellung unter Voraussetzung der freizeigenden Gleisfreimeldung.
- Hilfsschalter am Weichenlagemelder, zur Außerbetriebsetzung der normalen Schaltelemente (Sonderbetriebsstellung)
- Hilfstaste am Weichenlagemelder, zur Achszählgrundstellung oder Hilfs-umstellung ohne Voraussetzung der freizeigenden Gleisfreimeldung.

4 Sicherungseinrichtungen

4.1 Sperrschuhe

Sperrschuh 1p in Gleis 27EHG km 0.040 (beidseitig auswerfend)

Sperrschuh 2p in Gleis 28EHG km 0.040 (beidseitig auswerfend)

Grundstellung: aufgelegt

Bedienung durch: Mitarbeiter der Neben-AB Primagaz

Abhängigkeit: mit Abfüllanlage der Fa. Primagaz

Schlüsselaufbewahrung: bei der Fa. Primagaz

Sperrschuh 1DM in Gleis 1DM km 0,062 (beidseitig auswerfend) ist elektrisch ortsbedient ausgeführt und steht in Abhängigkeit mit der Weiche 1DM (siehe Bedienungsanweisung-Zielgleis-EHG-r10)

4.2 Zielgleistastensteuerung

Bedienung sowie Signale für Weichen- und Sperrschuhe siehe Anhang 5

5 Umschlagseinrichtungen, die ein besonderes Verhalten erfordern

5.1 Entladebunker

Umschlagwanne Kai 11 zwischen den Gleisen 11EHG (km 0.352 – km 0.359) und 12EHG (km 0.080 – km 0.087).

Verhalten: Verschieberbahnsteig ist im Bereich der Bunker bei offenen Abdeckplatten unterbrochen, auf- und absteigen auf / von Schienenfahrzeuge(n) verboten. Offene Umschlagwanne ist mit mobilen Geländern abgesichert (Aufstellung im Lichtraum des Nachbargleises), diese sind mit Haltscheiben gedeckt.

5.2 Krananlagen

5.2.1 Portalkräne für den Umschlag von Containern und Wechselbehältern sind in folgenden Gleisen situiert:

Gleis 18EHG von km 0.204 bis Gleisende

Gleis 19EHG von km 0.235 bis Gleisende

Gleis 20EHG von km 0.267 bis Gleisende

Gleis 21EHG von km 0.250 bis Gleisende

Gleis 22EHG von km 0.373 bis Gleisende

Gleis 23EHG von km 0.236 bis km 0.940

Gleis 24EHG von km 0.027 bis km 0.734

Gleis 25EHG von km 0.701 bis km 1.389

Gleis 26EHG von km 0.023 bis km 0.712
Gleis 29EHG von km 0.000 bis km 0.163.

Bedienung: durch Kranfahrer
Verhalten: siehe Anhang 7

5.2.2 Im Bereich der Gleisanlagen Gleis 11EHG, km 0.332 bis 0.629 und Gleis 12EHG km 0.060 bis 0.356 erfolgt die Be- und Entladung von Wagen durch 2 Dreh-Wippkräne.

Verhalten: Vor Befahren der Gleisanlagen Gleis 11EHG bzw. Gleis 12EHG hat sich der Verschiebler zur Verhinderung von gegenseitigen Beeinträchtigungen zwischen der Zustellung auf die Gleise 11EHG und 12EHG und den Dreh-Wippkränen, über die Befahrbarkeit sowie das Freisein der Gleisanlagen mit dem Kranführer in Verbindung zu setzen. Das Gespräch zwischen Verschiebler und Kranführer kann mittels eines beim Bahnhof Enns stationierten, im Eigentum der Fa. Danubia Hafengesellschaft stehendes Funkgerätes abgewickelt werden. Mit der Erlaubnis durch den Kranführer zur Einfahrt in diese Gleisanlagen ist verbunden, dass die Ladearbeiten der Dreh-Wippkräne eingestellt sind und die Krangehänge außerhalb des Bedienungsraumes gesichert verwahrt sind.

6 Anlagen im Gleisbereich, die ein besonderes Verhalten erfordern

6.1 Tore

6.1.1 Einfriedungstor Gleise 27EHG und 28EHG am Beginn der Neben-AB Primagaz.

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

6.1.2 Einfriedungstor Gleise 22EHG und 23EHG im Bereich Weiche 3CTE. Tor ist während der Betriebszeiten des Containerterminals grundsätzlich geöffnet.

6.1.3 Einfriedungstor in Gleis 30EHG und 31EHG zum Betriebsareal der Fa. Rauch. Tore sind während der Betriebszeiten des Containerterminals grundsätzlich geöffnet.

6.2 Gleiswaagen

Gleiswaage in Gleis 12EHG in km 0.118

Größe: 13m lang; Wägebereich bis 80to.

Bauart: mit Gleisunterbrechung

Durchführung der Wägung: Einzelwaggonverwiegung.

7 Eisenbahnübergänge

Gleis	km	Art des EÜ	Straßen- erhalter	Sicherungsart	Anmerkungen
1E	0.229	Öffentlich	Stadt Enns	LZA	Einschaltung durch VL
1E	0.504	Öffentlich	Danubia	AK + Bewachung	
1E	0.889	Öffentlich	Stadt Enns	AK + Bewachung	
11EHG	0.121	Öffentlich	Stadt Enns	LZA	Einschaltung durch VL, gemeinsame LZA mit EÜ GI 13EHG km 0.061
11EHG	0.261	Nicht öffentlich	EH OÖ	Privatwegtafel + Sperrschranken	Schlüssel bei VK, Grundstel- lung geschlossen
11EHG	1.124	Nicht öffentlich	Rumplmayr	AK + Bewachung	
11EHG	1.191	Nicht öffentlich	Rumplmayr	Bewachung	im Bereich Mattengleis
11EHG	1.288	Nicht öffentlich	Rumplmayr	Bewachung	im Bereich Mattengleis
3C	0.887	Öffentlich	Stadt Enns	LZA	Einschaltung durch VL
5C	0.792	Öffentlich	Stadt Enns	LZA	Einschaltung durch VL
23EHG	0.138	Nicht öffentlich	EH OÖ	Sperrschranken	Schlüssel bei VK, Grund- stellung geschlossen
23EHG	0.160	Nicht öffentlich	CTE	LZA	Einschaltung durch VL
25EHG	0.547	Nicht öffentlich	EH OÖ	Sperrschranken LZA	Schlüssel bei VK, Grundstel- lung geschlossen
25EHG	0.563	Nicht öffentlich	CTE	LZA	Einschaltung durch VL
25EHG	0.602	Nicht öffentlich	CTE	LZA	Einschaltung durch VL, gemeinsame LZA EÜ km 0.547 + 0.564 + 0.602 + GI 31EHG km 0.022
27EHG	0.064	Nicht öffentlich	EH OÖ	AK + Bewachung	Zufahrt Neben-AB Primagaz
28EHG	0.065	Nicht öffentlich	EH OÖ	AK + Bewachung	Zufahrt Neben-AB Primagaz
31EHG	0.034	Nicht öffentlich	CTE	LZA	Einschaltung durch VL, ge- meinsame LZA mit EÜ GI 25EHG km 0.547 + 0.563 + 0.602

8 Elektrische Anlagen

8.1 Oberleitungsanlagen

Gleisabschnitte mit elektrischer Oberleitung – **siehe CTE Ennschafen-Fahrleitung i.d.g.F**

Verhalten: siehe Teil A Abschnitt 14.

8.2 Anschlussbahnschalter (Ladegleisschalter, Erdungsschalter)

8.2.1 Ladegleisschalter

8.2.1.1 elektrische Ladegleisschalter

Ein elektrischer Ladegleisschalter mit Schaltzeiger und Stellungszeiger befindet sich neben Gleis 25EHG in km 0.386 (auf Mast 118) für die Gleise 23EHG, 24EHG, 25EHG und 26EHG. Dieser Schalter weist die gleichen Eigenschaften und Signale wie ein mechanisch zu bedienender Ladegleisschalter auf (Schaltzeiger und Stellungszeiger, siehe Teil A der Betriebsvorschrift, Punkt 15.10) und wird elektrisch bedient (Motorschalter, im Störfall zu kurbeln, siehe Bedienungsanleitung Motorantrieb MAB16).

Der Schalter ist in Grundstellung eingeschaltet.

8.2.1.2 mechanische Ladegleisschalter

Ladegleisschalter befinden sich

- 1.) neben Gleis 1E in km 0.054 (auf Mast 222) für das Gleis 1E;
- 2.) neben Gleis 1CL in km 0.054 (auf Mast Ü01) für den gesamten Übergabebahnhof sowie für CTE1 und CTE2;
- 3.) neben Gleis 2CL in km 0.085 (auf Mast 408) für die Gleise 1CL, 2CL, 7CL, 8CL, 9CL;
- 4.) neben Gleis 2CL in km 0.152 (auf Mast 409) für die Gleise 3CL, 4CL, 5CL, 6CL;
- 5.) neben Gleis 25EHG in km 0.040 (auf Mast 604) für alle Gleise von CTE1 und CTE2

Diese Ladegleisschalter sind in Grundstellung eingeschaltet.

8.2.1.3 Wiederholungsschaltzeiger

je ein elektrisch angetriebener Wiederholungsschaltzeiger auf Mast 624 am Ende der Oberleitung GI 23EHG / 24EHG und auf Mast 628 am Ende der Oberleitung GI 25EHG / 26EHG in elektrischer Abhängigkeit mit dem elektrischen Ladegleisschalter neben Gleis 25EHG in km 0.386 auf Mast 613 (gekoppelt).

8.2.2 Erdungsschalter

Die mechanischen Ladegleisschalter auf den Masten Ü01, 408, 409 und 604 sind mit Erdkontakt ausgeführt.

8.3 Stromabnehmererkennung

Siehe Anhang 8

8.4 **Schalter für Gleisbeleuchtung**

Die Gleise 11EHG und 12EHG sind nicht beleuchtet und werden nur bei Tageslicht befahren.

Die Flutlichtanlage im Containerterminal wird durch das Terminalpersonal geschaltet. Der Lichtschalter befindet sich auf Mast 03.

Die Beleuchtung der restlichen Gleisanlage wird mit der Zielgleistastensteuerung in Abhängigkeit mit einem Dämmerungsschalter aktiviert. Die Einschaltung erfolgt bei entsprechender Dunkelheit durch:

- Auswahl eines Zielgleises; Ausschaltung erfolgt 10 Minuten nach dem Abfahren des Fahrweges
- Stellung Vershub; Beleuchtung ständig aktiviert; Ausschaltung erfolgt 10 Minuten nach Abschaltung Vershubstellung.