

Betriebsregelwerk	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
Behandlung von Nebenfahrzeugen	
Material-, Förder- und Silowagen (MFS-Wagen)	Seite 1

1 Verantwortung

- | | |
|---|--|
| (1) Der Leiter der Maschinenbesatzung ist verantwortlich für den sicheren Zustand der MFS-Wagen. | Verantwortung |
| (2) Übergibt eine Maschinenbesatzung die durch sie betreuten MFS-Wagen an eine andere Maschinenbesatzung, informiert die übergebende Besatzung die übernehmende Besatzung über Besonderheiten. Die Verantwortung geht mit der Übergabe auf den Leiter der übernehmenden Besatzung über. | Übergabe |
| (3) Müssen MFS-Wagen ohne direkte, gemeinsame Übergabe an eine andere Besatzung übergeben werden bleibt die übergebende Besatzung bis zur Arbeitsaufnahme der übernehmenden Besatzung für die Wagen verantwortlich. Die übergebende Besatzung stellt sicher, dass die übernehmende Besatzung über Besonderheiten informiert wird. | Indirekte Übergabe |
| (4) Unregelmäßigkeiten, Störungen oder Schäden sind durch die Maschinenbesatzung an die auftraggebende Stelle zu melden (z.B. Maschinenrapport). Bei Unregelmäßigkeiten an eisenbahntechnischen Einrichtungen des Wagens, wie z.B. Radsätze, Puffer, Bremse, Drehgestelle, ist der Wagen zusätzlich beidseitig gemäß AVV zu bezetteln und die Wagenummer mit Standort (Betriebsstelle, Gleis) und einer Kurzbeschreibung des Schadens unmittelbar an die auftraggebende Stelle zu melden. | Schäden und Unregelmäßigkeiten melden |
| (5) Kann die Maschinenbesatzung die festgestellten Schäden an eisenbahntechnischen Einrichtungen nicht eigenverantwortlich bewerten und/oder bezetteln, informiert die Maschinenbesatzung die auftraggebende Stelle. Die auftraggebende Stelle veranlasst eine Untersuchung des betroffenen Wagens durch einen Wagenprüfer Stufe 3 bzw. Stufe 4. | Schäden bezetteln und beurteilen |

2 Herstellen der Beförderungsfähigkeit

- | | |
|--|------------------------------|
| (1) Die Arbeiten sind nur auf Gleisen mit einer maximalen Längsneigung von 1:100, bzw. 10 ‰, bzw. 1% zugelassen. | Maximale Längsneigung |
| (2) Werden MFS-Wagen in Züge eingestellt, müssen an den MFS-Wagen folgenden vorbereitenden Arbeiten ausgeführt werden, bzw. Bedingungen erfüllt sein: <ul style="list-style-type: none"> • Für Fahrten außerhalb der Baustelle beträgt das maximale Gesamtgewicht eines MFS-Wagen 144 t • Vor Beginn der Arbeiten zum Herstellen der Beförderungsfähigkeit sind die Wagen gegen unbeabsichtigtes Bewegen durch das Anlegen der Feststellbremsen <u>und</u> das Legen von Hemmschuhen zu sichern. • Alle MFS-Wagen in Transportstellung bringen • Schutzwagen an der Spitze bzw. dem Schluss in den Zug einstellen und überstehendes Übergabeband auf dem Schutzwagen ablegen | Vorbereitung |

Betriebsregelwerk	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
Behandlung von Nebenfahrzeugen	
Material-, Förder- und Silowagen (MFS-Wagen)	Seite 2

- Werkzeug-, Batterie-, Feuerlösch-, und Motorkästen schließen und sichern
- Beladung prüfen und Materialanhäufungen außerhalb des Silos entfernen; Achtung: Sicherheitsabstand zu Fahrleitungsanlagen einhalten!
- Lose Materialrückstände auf Pufferbohlen, Querbühnen, Bänder, Langträger und unter dem Silo entfernen
- Maschinenanlagen ausschalten
- Verstell Sperre der Bandauflage verriegeln
- Seitensicherung der Bandauflage hochklappen
- Übergabeband in Stellung 2 verriegeln
- Kabinentür schließen und verriegeln
- Kabinendach einschwenken
- Druckluftbremse einschalten
- Bremsstellungswechsel nach Vorgabe des befördernden EVU in Stellung „P“ oder „G“ legen. Besteht keine Vorgabe wird an allen Wagen die Bremsstellung „P“ eingestellt.
- Lastwechsel in Abhängigkeit des Beladezustandes in die Stellung „leer“ oder „beladen“ legen

3 Sicherung bei Abstellung und prüfen der Abfahrbereitschaft

Das befördernde EVU ist für das sichere Abstellen der MFS-Wagen verantwortlich. Das EVU dokumentiert in geeigneter Weise die Art und Anzahl der Festlegemittel und/oder meldet diese an Schwebbau.

Das befördernde EVU ist für das Feststellen der Fahrbereitschaft bzw. Abfahrbereitschaft der zu bewegendenden Wagen zu verantwortlich.

4 Fahrten ohne Schutzwagen

Grundsatz

MFS-Wagen dürfen grundsätzlich nur mit Schutzwagen in Zug- und Rangierfahrten eingestellt werden. Durch den Auflagebock auf dem Schutzwagen wird das Übergabeband im Gleisbogen geführt. Diese Führung gewährleistet, dass das Übergabeband die Fahrzeugbegrenzungslinie einhält.

Ausnahmen

- (1) Von diesem Grundsatz darf nur dann abgewichen werden, wenn das Mitführen eines Schutzwagens die Verwendung des MFS-Wagens unmöglich macht (z.B. dient die Fahrt unmittelbar der Logistik einer Arbeitsstelle auf der freien Strecke)

Bindungen

Wird ein MFS-Wagen mit freistehendem Übergabeband und ohne Schutzwagen außerhalb des Arbeitsbereiches bewegt müssen folgende Teilarbeiten an dem betroffenen Wagen ausgeführt werden:

- Das freistehende Übergabeband muss in der Stellung 1 verriegelt sein.
- Das freistehende Übergabeband ist abzusenken.

Betriebsregelwerk	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
Behandlung von Nebenfahrzeugen	
Material-, Förder- und Silowagen (MFS-Wagen)	Seite 3

- Die Antriebsanlage ist abzustellen und die Hydraulikanlage drucklos zu schalten.
- Das freistehende Übergabeband muss unter ständiger Beobachtung stehen. Das gilt auch für gezogene Fahrten bei denen sich der MFS-Wagen am Schluss der Rangierabteilung / des Zuges befindet. Der Beobachter muss in der Lage sein einen Nothalteauftrag zu geben oder eine Notbremsung auszuführen.
- Für den Fall einer Zugtrennung muss die Bergung/Kuppelfähigkeit des MFS-Wagen, z.B. durch andere Fahrzeuge oder eine Baumaschine, sichergestellt sein.
- Der MFS-Wagen muss an die Hauptluftleitung angeschlossen sein und über eine wirkende Druckluftbremse verfügen.
- Bei geschobenen Fahrten ist die Spitze mit einem Betriebsmitarbeiter (Zf/Rb Bau) zu besetzen. Zwischen dem Mitarbeiter an der Spitze des Zuges / der Rangierabteilung und dem Tf muss eine Sprechfunkverbindung bestehen.
- An der Spitze des Zuges / der Rangierabteilung ist ein Luftbremskopf anzuschließen.
- Die Fahrt fährt auf Sicht. Die Geschwindigkeit ist so wählen, dass jederzeit vor Gefahrstellen, Hindernissen und Engstellen angehalten werden kann, $V_{max} = 20 \text{ km/h}$.
- Vor Engstellen, Hindernissen, Fahrzeugen im Nachbargleis und in Bereich von Tunnel und Brücken ist die Geschwindigkeit zu reduzieren. Bei Kollisionsgefahr ist zunächst anzuhalten und anschließend mit maximal Schrittgeschwindigkeit weiterzufahren.
- In Gleisbögen und Weichen ist auf Hindernisse und feste Gegenstände neben den Gleisen zu achten. Insbesondere in kurz aufeinander folgenden Gegenbögen, z.B. nach dem abzweigenden Strang einer Weiche, ist auf Masten, Signale, Gebäude und Fahrzeuge im Nachbargleisen zu achten.
- Gleisbögen mit einem Halbmesser $\leq 300 \text{ m}$ und Weichen im abzweigenden Strang sind reduzierter Geschwindigkeit zu befahren. Besteht die Gefahr einer Kollision ist mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren und anzuhalten.
- Es ist sicherzustellen, dass das freistehende Übergabeband zu keinen Zeitpunkt über Signale oder Grenzzeichen hinaussteht. Zwischen den Puffern des MFS-Wagens und Signalen oder Grenzzeichen müssen mindestens 5 m Abstand gehalten werden.
- Werden Gleisbögen mit einem Halbmesser $\leq 300 \text{ m}$ befahren, dürfen auf den Nachbargleisen keine Zugfahrten stattfinden. Nachbargleise müssen gegebenenfalls gesperrt werden.

Betriebsregelwerk	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
Behandlung von Nebenfahrzeugen Material-, Förder- und Silowagen (MFS-Wagen)	Seite 4

5 Abstellen ohne Schutzwagen

**Abstand zu Signalen
und Grennzeichen**

Zwischen der Vorderkante der Puffer und begrenzenden Signalen oder Grennzeichen muss ein Mindestabstand von 5 m eingehalten werden.

Kennzeichnung

Freistehende Übergabebänder sind durch eine Sh2 Scheibe zu sichern.

6 Anzeige und Warneinrichtungen Bremse

Die MFS-Wagen der Schweerbau GmbH & Co. KG sind mit einer Warneinrichtung ausgerüstet. Wird die Hauptluftleitung bei angelegter Feststellbremse auf 5,0 bar aufgefüllt, blinken Warnleuchten im Bereich des betreffenden Drehgestells.

7 Abbunkern

**Gleichzeitiges
Abbunkern während
der Fahrt**

Im bewegten Arbeitsbetrieb ist ein gleichzeitiges Abbunkern durch Schwenken mehrerer Übergabeförderbänder nur statthaft, wenn der Abbunkerbereich für die direkt Beteiligten (der jeweilige Bediener und der Rangierbegleiter) einsehbar ist und sich innerhalb dessen keine Hindernisse befinden. Befinden sich Hindernisse, wie z.B. Oberleitungs- oder Signalanlage, zwischen den ausgeschwenkten Übergabeförderbändern und ist dieser Bereich für die direkt Beteiligten nicht eindeutig einsehbar, so ist für jedes weitere ausgeschwenkte Übergabeförderband statt des Rangierbegleiters ein Mitarbeiter zur Beobachtung des Abbunkerbereiches einzusetzen. Diese Mitarbeiter muss über eine direkte Funkverbindung zum Triebfahrzeugführer verfügen. Im Zweifelsfall entscheidet der Rangierbegleiter wie viele und welche Wagen gleichzeitig abbunkern.

