

Betriebsregelwerk SBAU / SBL	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
Behandlung von Nebenfahrzeugen Material-, Förder- und Silowagen (MFS-Wagen)	SBLSBAU.6610 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 Wagennummer 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 | Vorbereitung |

Betriebsregelwerk SBAU / SBL	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
Behandlung von Nebenfahrzeugen Material-, Förder- und Silowagen (MFS-Wagen)	SBLSBAU.6610 Seite 2

- Schutzwagen an der Spitze bzw. dem Schluss in den Zug einstellen und überstehendes Übergabeband auf dem Schutzwagen ablegen
- 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 Schweerbau.

Das befördernde EVU ist für das Feststellen der Fahrbereitschaft bzw. Abfahrbereitschaft der zu bewegenden 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:

Betriebsregelwerk SBAU / SBL	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
Behandlung von Nebenfahrzeugen Material-, Förder- und Silowagen (MFS-Wagen)	SBLSBAU.6610 Seite 3

- Das freistehende Übergabeband muss in der Stellung 1 verriegelt sein.
- Das freistehende Übergabeband ist abzusenken.
- 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 keinem 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 SBAU / SBL	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
Behandlung von Nebenfahrzeugen Material-, Förder- und Silowagen (MFS-Wagen)	SBLSBAU.6610 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.



Betriebsregelwerk SBAU / SBL	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
Behandlung von Regelfahrzeugen Druckluftbetriebsende Seitenkippwagen	SBLSBAU.6615 Seite 1

1 Grundsatz

- | | |
|---|---|
| (1) Die Bedienung der Kippeinrichtung von Seitenkippwagen darf nur durch dafür speziell geschultes Personal erfolgen. | Kippberechtigter |
| (2) Die Bedienungsanleitung und/oder Halter- bzw. Herstellervorgaben des Wagens sind verbindlich und vorrangig vor Regelung dieses Moduls. | Vorgaben vom Halter / Hersteller |
| (3) Das Abkippen bei Frost bzw. das Abkippen von gefroren Schüttgut ist verboten. | Witterungseinflüsse |
| (4) Das Abkippen ist nur auf Gleisen mit einer maximalen Überhöhung von $\ddot{U} = 150$ mm zugelassen. Bei Materialien, die zu Blockbildung neigen, wie Granulaten und Ton, ist das Abkippen in der Überhöhung verboten. In Richtung der Bogenaußenseiten darf auch bei Überhöhungen größer 150 mm gekippt werden. | Gleisbogen und Überhöhung |

2 Verantwortung

- | | |
|---|--------------------------------------|
| (1) Der Kippberechtigte ist verantwortlich für den sicheren Zustand der Kippeinrichtung der Seitenkippwagen. Er führt das Kippen auf der Baustelle durch. | Verantwortung Kippeinrichtung |
| (2) Der Kippberechtigte unterweist Hilfskräfte und Beteiligte in die Vorbereitung-, Durchführungs- und Abschlussarbeiten | Unterweisung |
| (3) Der Zf/Rb Bau ist verantwortlich die Betriebssicherheit der Rangier- oder Zugfahrt. Der Zf/Rb ist dem Kippberechtigten weisungsbefugt. | Verantwortung |

3 Prüfung vor Inbetriebnahme

- | | |
|---|---|
| (1) Die Prüfung richtet sich nach der Bedienungsanleitung des jeweiligen Wagens. Die Prüfung umfasst jedoch mindestens den folgenden Umfang. | Bedienungsanleitung |
| (2) Es dürfen insgesamt nur soviele Wagen gleichzeitig zum Kippen vorbereitet bzw. gekippt werden, wie Zf/Rb Bau und Kippberechtigter gemeinsam beobachten können. | Anzahl der Wagen |
| (3) Maximal dürfen 3 Wagen gleichzeitig angeschlossen werden. | Maximale Anzahl |
| (4) Besteht eine Rangierabteilung aus mehr als 3 Wagen, dürfen die Wagen gruppenweisen geprüft werden. Dabei sind, ausgehend von der Lokomotive bzw. dem Kompressor, Wagengruppen aus je 3 Wagen zu bilden und diese separat zu prüfen. Nach erfolgter Prüfung der ersten Wagengruppe darf die folgende Wagengruppe an die Hauptluftbehälterleitung der bereits geprüften Wagengruppe angeschlossen werden. | Gruppenweise Prüfung |
| (5) Stellen Zf/Rb Bau oder Kippberechtigter fest, dass ein Wagen unzeitig den Kippvorgang beginnt oder einen anderweitig gefährlichen Betriebszustand einnimmt ist die Druckluftversorgung umgehend zu trennen und die Hauptluftbehälterleitung zu entlüften. | Unterbrechen der Druckluftversorgung |

Betriebsregelwerk SBAU / SBL	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
Behandlung von Regelfahrzeugen	SBLSBAU.6615
Druckluftbetriebende Seitenkippwagen	Seite 2

Zeitpunkt und Dauer der Prüfung	(6) Die Prüfung erfolgt nach dem Herstellen der Druckluftversorgung. Die Dauer der Prüfung beträgt je angeschlossene Wagengruppe (max. 3 Wagen) mindestens 3 Minuten.
Störungen	(7) Wagen die in der Prüfung auffällig waren sind auszusetzen und nach Abschnitt 5 zu behandeln.
Erleichterung bei Pendelfahrten	(8) Werden bereits geprüfte Wagengruppe über den Tag mit unveränderter Wagenreihung und derselben Druckluftversorgung eingesetzt, darf auf folgenden Prüfungen verzichtet werden. Spätestens nach 10 Stunden, dem Ändern der Wagenreihung, dem Austausch der Druckluftversorgung oder nach 5 Entladevorgängen sind Wagen erneut zu prüfen.

4 Entladevorgang durchführen

1. Zf/Rb Bau rangiert die Wagen zur Arbeitsstelle.
2. Nach dem Abschluss aller Rangierbewegungen stimmt der Zf/Rb Bau dem Kippvorgang zu.
3. Der Kippberechtigte bereitet das Kippen vor:
 - Grundstellung aller Bedienelemente prüfen (verhindern des sofortigen Kippens beim Anschluss an die Druckluftversorgung)
 - Herstellen der Druckluftversorgung
 - Der Kippberechtigte beobachtet alle Wagen auf Fehlfunktion, insbesondere unzeitiges Abkippen bzw. selbsttätiges Kippen der Wagen (mind. 3 Minuten). Während dieser Zeit darf sich die Rangierabteilung nicht bewegen.
4. Zf/Rb Bau und Kippberechtigte stimmen die letzte Positionierung des abzukippenden Wagens ab.
5. Der Kippberechtigte führt den Entladevorgang durch:
 - Betätigungskasten öffnen
 - Einleiten des Kippvorgangs
 - Beobachten des Entladevorgangs
6. Nach dem Entladen führt der Kippberechtigte folgende Handlungen durch:
 - Bedienelemente in die Stellung „Senken“ bringen
 - Grundstellung der Absperrhähne herstellen
 - Überwacht die Rückführung des Wagenkastens in Grundstellung
 - Schließen der Luftabsperrhähne
 - Prüfen der Verschlüsse der Wagenklappen
 - Verschließen der Bedienkästen
 - Trennen der Druckluftversorgung
 - Übergibt nach Sichtkontrolle die Wagen zurück in die alleinige Verantwortung des Zf/Rb Bau
7. Zf/Rb Bau rangiert Wagen zur Abstellung, beachtet dabei geänderten Beladezustand der Wagen (Lastwechsel umstellen)

Betriebsregelwerk SBAU / SBL	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
Behandlung von Regelfahrzeugen	SBLSBAU.6615
Druckluftbetriebende Seitenkippwagen	Seite 3

5 Störungen im Betrieb

- (1) Beginnt ein Wagen selbsttätig oder unzeitig mit dem Kippvorgang oder droht Gefahr ist der Wagen sofort von der Kippluftversorgung zu trennen und die Hauptluftbehälterleitung zu entlüften. Verantwortlich für die Überwachung des Kippvorgangs und das Trennen von der Druckluftversorgung ist der Kippberechtigte. **Unzulässiges Kippen**
- (2) Sollte ein Wagen, trotz hergestellter Druckluftversorgung und eingeschalteter Kippeinrichtung, nicht kippen ist vor dem Abstellen darauf unbedingt darauf zu achten, dass die Kippeinrichtung entlüftet und die Absperrhähne, insbesondere der Absperrhahn zum vollständigen Trennen der Kippeinrichtung von der Hauptluftbehälterleitung, wieder geschlossen sind. **Wagen kippt nicht**
- (3) Ausgesetzte oder schadhafte Wagen sind durch das Personal der aussetzenden Lokomotiven, in der Regel durch den Arbeitszugführer, oder durch den Wagenprüfer, Stufe 3 bzw. Stufe 4, zu bezetteln und der auftraggebenden Stelle zu melden. **Bezettelung**

