

1. Zweck

Diese Arbeitsanweisung regelt den Umgang mit den Fahrzeugen der Bauart 690 Saadkms (nachfolgend „Wagen“ genannt) innerhalb der DB Fahrwegdienste GmbH.

2. Mitgeltende Dokumente/ verbindliche Regelungen

Dok. Nr.	Mitgeltende Unterlagen
DBNETZE-003	Betriebsregelwerk für Mitarbeiter im Bahnbetrieb
UIC Merkblatt 502 - 1	Außergewöhnliche Sendungen / Bestimmungen für die Planung und Behandlung von außergewöhnlichen Sendungen
TNB	Technischer Netzzugang

3. Beschreibung der Aufgaben

3.1 Rangieren

3.1.1 Be- und Entladevorgang

Der Be- und Entladevorgang erfolgt im Stillstand und nach Sicherung des Wagens gegen Wegrollen. Für des Befahren des Wagens wird das Kopfstück seitlich geöffnet. Kann dabei das Kopfstück in den Gefahrenbereich eines Nachbargleises schwenken, so ist das Gleis vor dem Öffnen des Kopfstückes zu sperren. Das Öffnen des Kopfstückes darf nur dann erfolgen, wenn auch straßenseitig keine Personen oder Sachwerte gefährdet werden. Bei Bedarf ist örtlich abzusperren.

Grundsatz: Jede neue Beladung der Wagen ist durch einen eingewiesenen und durch DB Fahrwegdienste zugelassenen Wagenmeister (Qualifikation Prüfstufe 4 mit Modul KLV) abzunehmen. Der Wagen darf erst nach erfolgreicher Abnahme rangiert werden.

3.1.2 Fahrbereitschaft der Wagen

Vor jeder Fahrt mit den o. g. Fahrzeugen werden zusätzliche wagentechnische Prüfblicke notwendig. Sie sind im Rahmen der wagentechnischen Behandlung durchzuführen.

- Nicht benutzte Kupplungsbügel müssen ordnungsgemäß eingehängt sein.
- Der Kupplungsschwengel der benutzten Kupplungen muss so zwischen den Laschen liegen, dass er nicht nach unten fallen kann.
- Jedes Kopfstück muss beidseitig verriegelt und gesichert sein (Sicherungsbügel muss waagrecht liegen)
- Nicht benutzte Bremskupplungen müssen ordnungsgemäß in den Bremskupplungshalter eingehängt sein
- Nicht benutzte Radvorleger müssen in die dafür vorgesehenen Halterungen eingesteckt sein
- Wagen sind leer und beladen als außergewöhnliche Sendung zu behandeln

3.1.3 Bedienen der Handbremse

Die Handbremse ist vom Boden aus bedienbar und wirkt nur auf ein Drehgestell. Die Wirksamkeit wird nicht an der Bremsanzeigeeinrichtung nachgewiesen. Zusätzlich ist deshalb nach der Bremsprobe und vor der Fahrt eine Rollprobe auszuführen, um den Lösezustand festzustellen. Dazu ist der Wagenzug bei gelöster Bremse mit geringster Leistung in Bewegung zu setzen und bei abgeschalteter Leistung das ungebremste Rollen zu beobachten. Anschließend ist mit der Zugbremse anzuhalten. Die betrieblichen Regeln (Rangiervereinbarung) sind einzuhalten.

3.1.4 Befahren von Gleisbögen

Diese Wagen dürfen Gleisbögen mit einem Radius kleiner 150 m nicht befahren.

3.1.5 Befahren von rangiertechnischen Einrichtungen

Das Befahren

- von Ablaufbergen mit einem Ausrundungshalbmesser unter 500 m
- von Gleisbremsen sowie
- von anderen in Arbeitsstellung befindlichen rangiertechnischen Einrichtungen

ist untersagt.

3.2 Beförderung

Da diese Wagen leer und beladen als außergewöhnliche Sendung zu behandeln sind, ist vor der Beförderung gemäß TNB (Abschnitte E.4 bis E.8) der außergewöhnliche Transport zu beantragen. Neben den Abmaßen des Fahrzeuges ergibt sich die Notwendigkeit einer außergewöhnlichen Sendung auch aus den Radsätzen, die bei Geschwindigkeiten > 70 km/h zu Störungen in bestimmten Achszähleinrichtungen führen können.

Den Antrag stellt, der im Servicebereich beauftragte Mitarbeiter in Kooperation mit einem Wagenmeister, in der Regel über das IT-Verfahren „MaTeo“. Die dafür benötigten Eckdaten des Ladegutes (Art, Gesamtgewicht, Maßangaben mit Datenblatt, Angabe des Schwerpunktes usw.) sind dem Wagenmeister für die Berechnung zur Verfügung zu stellen. Dieser teilt dem Mitarbeiter im Servicebereich die Kerndaten der im Antrag unter 1 bis 14 einzutragenden Werte mit.

Bei der Fahrplanbestellung ist ebenfalls die außergewöhnliche Sendung anzugeben.

Vor der Beladung erfolgt die wagentechnische Untersuchung durch den Wagenmeister. Er fertigt gemäß „Fahrzeugtechnischer Weisung F_2010.07“ ein Untersuchungsprotokoll an und stellt dies dem SC Technik zur Verfügung. Nach der Beladung ist die Sendung durch einen Wagenmeister abzunehmen. Hierzu ist es erforderlich, dass die Beförderungsgenehmigung vorliegt und dem untersuchenden Wagenmeister ausgehändigt wurde.

Der Wagenmeister achtet insbesondere auf die Ladungssicherung und die Lastverteilung.

3.3 Besetzen der Spitze

Neben dem Betriebsregelwerk sind u. a. die Regelung der DGUV Information 214-089, Ab-

schnitt 6.9.2. zu beachten. Insbesondere sind Mitfahrten auf der Ladefläche nur zulässig, wenn die Ladung nicht verrutschen kann.

Sind die Wagen mit kleinen Rangierritten (ca. 21,5 x 25,5 cm) ausgerüstet, dürfen diese Tritte nur kurzzeitig für Rangierfahrten genutzt werden.

Werden die Wagen zusammen mit einem Güterwagen (z. B. Kesselwagen) mit Bühne eingesetzt, ist die Zugbildung so vorzunehmen, dass sich die Bühne des Güterwagens an der Spitze der geschobenen Fahrt befindet. Diese Konfiguration kommt z. B. bei Kanalspülarbeiten in Betracht.

3.4 Erfassen der Laufleistung

Auf Grund des sehr geringen Laufkreisdurchmessers der Radsätze müssen diese nach einer Laufleistung von 150 000 km getauscht werden. Hierzu ist es zwingend erforderlich, dass sämtliche Fahrten erfasst und die Laufkilometer sowie der Standort des Wagens dem wagentechnischen Büro mitgeteilt werden. Die innerhalb einer Baustelle zurückgelegten Laufkilometer sind zu schätzen. Für den Fall, dass keine Kilometer bekannt sind, sind der Abfahrts- und Endbahnhof sowie der Laufweg mitzuteilen.