



IDR Bahn GmbH & CO. KG

**Betriebsvorschriften
für den
Eisenbahnbetriebsdienst (BV)**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Allgemeines	5
1.1 Inhalt und Geltungsbereich	5
1.2 Mitarbeiter im Betriebsdienst	6
1.3 Meldungen und Aufträge	8
1.4 Beobachten der Bahnanlagen und Fahreinheiten und Verhalten bei Unregelmäßigkeiten und Gefahr	9
2. Rangierdienst	11
2.1 Allgemeines	11
2.2 Vorbereiten	12
2.3 Durchführen	13
2.4 Weichen und Signale	15
2.5 Befahren von Bahnübergängen und Überwegen	16
2.6 Abstoßen	18
2.7 Aufhalten von Fahrzeugen	19
2.8 Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen	20
2.9 Auffahren von Weichen	21
3. Fahrdienst auf den Betriebsstellen	22
3.1 Arbeitsaufträge	22
3.2 Prüfung des Fahrweges, Zustimmung	22
3.3 Weichen, Gleissperren und Signale	22
3.4 Sperren von Gleisen	23
4. Meldestellen	25
4.1 Allgemeines	25
4.2 Funksprechverkehr	25
5. Signale	26
5.1 Allgemeines	26
5.2 Schutzsignale (Sh)	27
5.3 Rangiersignale (Ra)	29

	Seite
5.4 Weichensignale (Wn)	33
5.5 Langsamfahrtsignale (Lf)	34
5.6 Signale des Triebfahrzeugführers (Zp)	35
5.7 Signale an Fahrzeugen (Fz)	36
5.8 Signale für Bahnübergänge (Bü)	36
6. Unfallverhütungsvorschriften	39
6.1 Allgemeines	39
7. Regellichtraum	42
7.1 Regellichtraum in der Geraden	42
8. Schlussbestimmungen	43
Anlage: Begriffe	44

Verteilungsplan:

1. IDR Bahn GmbH & CO. KG
2. Henkel AG & Co. KGaA
3. Betriebsrat
4. externe EVU
5. Eisenbahnbetriebsbedienstete
6. Landeseisenbahnverwaltung (LEV)
7. Werkschutz
8. Arbeitsschutz
9. Alle weiteren AB auf denen IDR den Betrieb führt

Verzeichnis der Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Bekanntgabe eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Inhalt und Geltungsbereich

- 1.1.1 Die Anweisung (Betriebsvorschriften) für den Eisenbahnbetriebsdienst (BV) beruht auf der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) des Landes Nordrhein Westfalen vom 31.10.1966.
- 1.1.2 IDR Bahn GmbH & Co. KG (IDR) hat gemäß § 2 der BOA einen Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) bestellt, der für die Einhaltung der Vorschriften zu sorgen hat. Der EBL ist von allen Betreibern von Gleisanlagen, auf denen IDR den Betrieb führt, bestellt worden.
- 1.1.3 Gemäß Geschäftsanweisung für den EBL ist der EBL an allen Maßnahmen, die die Bahnanlagen betreffen, rechtzeitig zu beteiligen.
- 1.1.4 Die Betriebsvorschriften (BV) gelten als Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst im Sinne von § 23 der BOA. Sie enthalten die wesentlichen Vorschriften über die Handhabung des Betriebsdienstes der IDR.
- 1.1.5 Besondere Regelungen werden vom Eisenbahnbetriebsleiter als Dienstanweisung (DA) bekannt gegeben. Bestimmungen mit vorübergehender Gültigkeit werden als Betriebsanweisungen (BA) bekannt gegeben.
- 1.1.6 BA und DA werden jeweils mit jährlich neu beginnender laufender Nummer und unter Anfügung der Jahreszahl, z.B. BA-Nr. 01/2011 oder DA-Nr. 01/2011, versehen.
- 1.1.7 Die BV gelten auf allen Gleisanlagen, auf denen IDR den Betrieb führt und die der BOA unterliegen.

1.2 Mitarbeiter im Betriebsdienst

1.2.1 Mitarbeiter im Eisenbahnbetriebsdienst sind die nachfolgend aufgeführten Betriebsbediensteten und Personen mit eisenbahnbetriebsdienstlichen Aufgaben:

- a) Aufsichtspersonal im Eisenbahnbetriebsdienst,
- b) Fahrpersonal (Fahrzeugführer, Rangierbegleiter),
- c) Disponenten,
- d) technisches und nichttechnisches Wagenpersonal,
- e) weitere technische Mitarbeiter,
- f) Mitarbeiter, die in der Erhaltung der Bahnanlagen tätig sind.

Den Mitarbeitern im Eisenbahnbetriebsdienst muss bewusst sein, dass Leben und Gesundheit Aller von der sicheren Durchführung des Betriebes abhängen. Die Vorschriften sind deshalb gewissenhaft zu befolgen. Sicherheit geht allen anderen Arbeiten vor. Jeder muss bestrebt sein, Unregelmäßigkeiten und Schäden an Fahrzeugen und Anlagen zu vermeiden. Alle Unfälle und außergewöhnliche Ereignisse und Umstände, durch welche die Betriebsabwicklung oder Personen gefährdet werden könnten, sind unverzüglich dem nächsten Vorgesetzten zu melden. Bis zum Eintreffen eines Vorgesetzten handelt der Mitarbeiter nach pflichtgemäßem Ermessen.

1.2.2 Unbefugten dürfen keine Tätigkeiten im Eisenbahnbetriebsdienst übertragen oder gestattet werden.

1.2.3 Mitarbeiter im Eisenbahnbetriebsdienst müssen körperlich, geistig und charakterlich für ihren Aufgabenbereich geeignet sein. Die körperliche Eignung ist durch werksärztliche Untersuchung festzustellen. Mitarbeiter sind für ihre Tätigkeit auszubilden. Am Ende der Ausbildung hat der Mitarbeiter zu bestätigen, dass er die Ausbildung verstanden hat, über ausreichende Kenntnisse der Vorschriften des Eisenbahnbetriebes verfügt und mit den örtlichen Verhältnissen vertraut ist.

1.2.4 Das Fahrpersonal wird darüber hinaus auf seine Kenntnis der technischen Handhabung des Triebfahrzeuges unterwiesen.

1.2.5 Das Fahrpersonal muss ortskundig sein. Ist ein Mitarbeiter nicht ausreichend ortskundig, hat er sich bei der örtlich zuständigen Stelle zu melden. Die zuständigen Stellen haben dafür zu sorgen, dass der Mitarbeiter örtlich eingewiesen oder durch einen ortskundigen Mitarbeiter begleitet wird.

1.2.6 Die Verantwortung für Rangierarbeiten mit dem Triebfahrzeug hat grundsätzlich der Fahrzeugführer (Triebfahrzeugführer (TF) bzw. der Lokrangierführer (LRF)). Bei Rangierarbeiten, die zusätzlich von einem Rangierbegleiter begleitet werden, übernimmt der Rangierbegleiter die Verantwortung für die Verständigung mit:

1. den Weichenwärtern,
2. anderen bei der Rangierabteilung eingesetzten Mitarbeitern,
3. Mitarbeitern anderer Rangierabteilungen, wenn gegenseitige Gefährdungen möglich sind,
4. anderen Personen, die sich an oder in Fahrzeugen oder sonst im Gefahrenbereich der Gleise aufhalten.

Der Rangierbegleiter ist weiter verantwortlich für:

1. die Feststellung der Fahrbereitschaft,
2. sowie die Beobachtung des Fahrweges, wenn er allein die Spitze der Rangierabteilung besetzt.

TF, LRF und das Zusammenwirken mit einem Rangierbegleiter werden im Folgenden „Verantwortlicher der Fahreinheit“ benannt.

1.2.7 Jeder ist verpflichtet, sich bei Dienstbeginn über die für ihn gültigen Anweisungen zu informieren. Neu herausgegebene Betriebsanweisungen und Dienstanordnungen sind bei Arbeitsbeginn zur Kenntnis zu nehmen. In Zweifelsfällen ist der Vorgesetzte zu befragen. Jeder im Eisenbahnbetriebsdienst hat sich bei Dienstbeginn persönlich von der Vollzähligkeit und dem ordnungsgemäßen Zustand der ihm zugeteilten Geräte, Anlagen, Einrichtungen, Maschinen und Fahrzeuge zu überzeugen. Er hat deren Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit für die Dauer seines

Dienstes zu überwachen. Festgestellte Mängel sind sofort zu beseitigen bzw. zu melden.

- 1.2.8 Eisenbahnbetriebsbedienstete müssen persönliche Schutzausrüstung (PSA) tragen.
- 1.2.9 Die Mitarbeiter im Betriebsdienst haben darauf zu achten, dass auf den Fahrinheiten keine Unbefugten mitfahren. Zur Mitfahrt berechtigte Personen dürfen das Fahrpersonal nicht behindern.
- 1.2.10 Die Mitarbeiter im Betriebsdienst sind verpflichtet, regelmäßig am Dienstunterricht teilzunehmen.
- 1.2.11 Jeder Mitarbeiter im Betriebsdienst hat die Pflicht, ihm unterstellte Personen anzuleiten und zu beaufsichtigen. Bemerkt er, dass ein ihm zugeteilter Mitarbeiter im Betriebsdienst offensichtlich dienstunfähig ist, so untersagt er ihm, den Dienst weiter auszuführen und meldet es dem nächsten Vorgesetzten.
- 1.2.12 Jeder Mitarbeiter im Betriebsdienst bleibt für den Dienst auf seinem Posten auch dann verantwortlich, wenn er andere Mitarbeiter ausbildet.
- 1.2.13 Alle Mitarbeiter im Betriebsdienst haben sich im Dienst um eine einwandfreie Verständigung zu bemühen. Der Sprechverkehr ist kurz und klar zu führen.
- 1.2.14 Mitarbeiter im Betriebsdienst sind aus einem Dienst zu entfernen, für den sie sich als unfähig oder unzuverlässig erwiesen haben.

1.3 Meldungen und Aufträge

- 1.3.1 Der Verständigung dienen Fahraufträge, Rangieraufträge und sonstige Meldungen zur Regelung und Sicherung der Fahrten.
- 1.3.2 Die fahrdienstliche Verständigung geschieht mündlich, über Funk oder durch Signale. Diese Verständigungsformen sind gleichwertig, wenn es nicht im Einzelfall anders bestimmt ist. Wenn die Verständigung unterbrochen ist, ist sofort anzuhalten.

- 1.3.3 Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen sind kurz, klar und erst dann zu geben, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind. Vorgeschriebene Wortlaute sind dabei einzuhalten. Sie dürfen nur von den dafür zuständigen Betriebsbediensteten selbst abgegeben und aufgenommen werden.
- 1.3.4 Wird der Fahrauftrag zwischen Fahrzeugführer und Rangierbegleiter nicht über Rangierfunk gegeben, so muss zwischen Rangierbegleiter und Fahrzeugführer Sichtverbindung bestehen. Wird die Sichtverbindung zwischen Fahrzeugführer und Rangierbegleiter unterbrochen, ist sofort anzuhalten.

1.4 Beobachten der Bahnanlagen und Fahrinheiten, Verhalten bei Unregelmäßigkeiten und Gefahr

- 1.4.1 Mitarbeiter im Betriebsdienst haben darauf zu achten, dass Bahnanlagen nicht von Unbefugten betreten werden. Die Bahnanlagen dürfen außerhalb der zugelassenen Wege nur zu dienstlichen Zwecken betreten werden. Betriebsfremde Personen benötigen zum Betreten der Bahnanlagen eine besondere Erlaubnis. Ohne diese dürfen die Bahnanlagen von Außenstehenden nur betreten werden, wenn sie in Ausübung eines öffentlichen Amtes handeln und sich durch eine Bescheinigung ihrer Behörde ausweisen.
- 1.4.2 Schranken und sonstige Einfriedungen dürfen unbefugt nicht geöffnet werden. Verstöße sind der örtlich zuständigen Stelle zu melden.
- 1.4.3 Die Mitarbeiter im Betriebsdienst haben ebenfalls darauf zu achten, dass sich die Bahnanlagen in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden. Besonders ist auf das Freisein des Regellichtraumes zu achten. Mängel und Unregelmäßigkeiten sind zu beseitigen, oder die örtlich zuständige Stelle ist zu verständigen.

- 1.4.4 Alle Betriebsbediensteten haben Fahreinheiten, soweit es ihre sonstigen Aufgaben zulassen, bei der Vorbeifahrt zu beobachten. Bei Unregelmäßigkeiten, (z.B. verschobene Ladung, feste Bremse, loser Radreifen usw.) ist das Erforderliche sofort zu veranlassen.
- 1.4.5 Erkennt ein Mitarbeiter im Betriebsdienst, dass seiner oder einer anderen Fahreinheit oder sonst durch den Eisenbahnbetrieb eine Gefahr droht, so hat er in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles zu tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.
- 1.4.6 Ist der Ereignisfall eingetreten, so ist alles zu tun, um weiteren Schaden zu verhindern. Sind Nachbargleise betroffen oder muss dies (bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter) angenommen werden, so ist eine sofortige Sperrung zu veranlassen. Die nächste erreichbare Betriebsstelle ist zu verständigen. Erforderlichenfalls müssen sich das Fahrpersonal oder andere Mitarbeiter im Betriebsdienst in genügender Entfernung vor der unbefahrbaren Stelle bereithalten, um eine sich nähernde Fahreinheit zu stellen.

2. Rangierdienst

2.1 Allgemeines

2.1.1 Rangieren ist das Bewegen von Fahrzeugen. Das Kuppeln und Entkuppeln von Fahrzeugen und Zugteilen gehört auch zum Rangieren.

Beim Rangieren werden folgende Fahrzeugbewegungen unterschieden:

- Rangierfahrt,
- Abstoßen,
- Beidrücken,
- Aufdrücken und
- Verschieben.

2.1.2 Bei einer Rangierfahrt werden

- einzelne arbeitende Triebfahrzeuge oder
- eine Gruppe gekuppelter Fahrzeuge, von denen mindestens ein Fahrzeug ein arbeitendes Triebfahrzeug ist, bewegt.

2.1.3 Abstoßen ist das Bewegen geschobener, nicht mit einem arbeitenden Triebfahrzeug gekuppelter Fahrzeuge durch Beschleunigen, so dass die Fahrzeuge allein weiterfahren, nachdem das Triebfahrzeug angehalten hat.

2.1.4 Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender Fahrzeuge zum Kuppeln.

2.1.5 Aufdrücken ist das Bewegen von Fahrzeugen zum Entkuppeln oder von kuppelreif stehenden Fahrzeugen zum Kuppeln.

2.1.6 Verschieben ist das Bewegen von Fahrzeugen durch Menschenkraft oder durch einen Antrieb, der nicht von einem Triebfahrzeug ausgeht.

2.1.7 Arbeitende Triebfahrzeuge müssen beim Rangieren mit einem Fahrzeugführer besetzt sein. Sind arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

2.1.8 Aufträge um Fahrzeugbewegungen auszuführen, darf nur der Verantwortliche der Rangiereinheit erteilen, der den Fahrweg beobachtet. Aufträge zum Halten sind auszuführen, auch wenn sie nicht vom Verantwortlichen der Rangiereinheit gegeben werden.

2.2 Vorbereiten

2.2.1 Bevor Fahrzeuge bewegt werden, hat der Verantwortliche der Fahreinheit alle Beteiligten über Ziel, Zweck und Besonderheiten der Fahrt zu verständigen. Vor dem Bewegen von Fahrzeugen oder vor dem Heranfahen an Fahrzeuge sind Personen, die sich an oder in diesen Fahrzeugen befinden, zu verständigen. In Ladestellen ist vor dem Heranfahen an Fahrzeuge zu halten. Es darf erst gekuppelt werden, wenn Ladearbeiten eingestellt sind, Personen die Fahrzeuge verlassen haben und Geräte, soweit sie die Fahrzeugbewegung behindern oder gefährden können, entfernt und gesichert sind. Weiter ist festzustellen, dass:

1. die Bremsen gelöst sind,
2. die zu bewegenden Fahrzeuge nicht durch Hemmschuhe oder Handbremsen festgelegt sind,
3. soweit erforderlich, die Bremsprobe ausgeführt ist,
4. benötigte Handbremsen besetzt sind,
5. keine erkennbaren Mängel an den Fahrzeugen oder der Ladung, die die Sicherheit der Fahrzeugbewegung beeinträchtigen,
6. der lichte Raum frei ist.

2.2.2 Gemeinsam bewegte Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein, wenn sie nicht abgestoßen oder aufgedrückt werden sollen. Gleiches gilt für Fahrzeuggruppen. Fahreinheiten sind so zu kuppeln, dass stärkere Zerrungen und Stauchungen vermieden werden. Beim Kuppeln wird zuerst die Schraubenkupplung einhängt und zweckentsprechend eingedreht, dann werden die Bremskupplungen verbunden und die Absperrhähne geöffnet. Vor dem Ankuppeln des Triebfahrzeuges ist dessen Luftabsperrhahn kurz zu öffnen.

Entkuppelt wird in umgekehrter Reihenfolge. Beim Entkuppeln ist der Luftabsperrrhahn an dem am Triebfahrzeug bleibenden Teil zuerst zu schließen.

2.2.3 Unbenutzte Kupplungen müssen spätestens beim Fertigstellen der Fahrinheit in die Kupplungshalter eingehängt werden. Bremskupplungen und elektrische Leitungen sind sofort nach dem Entkuppeln einzuhängen. Für die Behandlung anderer Kupplungsbauarten (Spezialkupplungen, selbsttätige Mittelpufferkupplungen usw.) sind in der DA besondere Anweisungen gegeben.

2.2.4 Bei nahe aneinander stehenden oder sich nähernden Fahrzeugen mit Seitenpuffern darf der Raum im Gleis (Berner Raum) zwischen den Fahrzeugen bei einem Abstand $\leq 5,00$ m nicht aufrecht betreten oder verlassen werden. Es ist gebückt unter den Seitenpuffern hindurchzugehen und sich dabei am Kupplergriff festzuhalten.

2.2.5 In den nachfolgend aufgeführten Fällen darf erst zwischen die Fahrzeuge getreten werden, wenn diese zum Stillstand gekommen sind:

1. bei Fahrzeugen mit eingeschränktem Raum an den Stirnseiten,
2. bei Fahrzeugen mit Spezial- oder Mittelpufferkupplung,
3. in Gleisen, in denen Stolper- und Absturzgefahr besteht,
4. in Weichen.

Sich bewegende Fahrzeuge dürfen nicht gekuppelt oder entkuppelt werden, wenn dazu zwischen die Fahrzeuge getreten werden muss. Dies gilt nicht für kurze Bewegungen aus dem Stillstand heraus.

2.3. Durchführen

2.3.1 Alle Fahrten sind Rangierfahrten und werden auf Sicht durchgeführt. Die Rangiergeschwindigkeit beträgt max. 25 km/h. Es gilt aber der Grundsatz, der Bremsweg muss immer kürzer sein als die Einsicht in

den Fahrweg. Beim Rangieren muss der Fahrzeugführer die Geschwindigkeit so regeln, dass

- a) vor Halt gebietenden Signalen,
- b) vor Fahrzeugen,
- c) vor Gefahrenstellen, die einen Halt erfordern, oder
- d) an der beabsichtigten Stelle

angehalten werden kann.

2.3.2 Der Disponent regelt die Betriebsabfolge und teilt dem Verantwortlichen der Fahreinheit Besonderheiten (z.B. gestörte Bahnübergangssicherung, gestörte Signale, besonderer Fahrweg oder sonstige Unregelmäßigkeiten) mit, die beim Durchführen der Fahrbewegung zu beachten sind.

2.3.3 Sind mehrere Fahreinheiten gleichzeitig im Einsatz, so regeln die Verantwortlichen der Fahreinheiten untereinander in eigener Verantwortung die Durchführung der Fahrtenfolge. Sie haben sich untereinander abzustimmen.

2.3.4 Fahraufträge dürfen vom Verantwortlichen der Rangiereinheit erst erteilt werden, wenn:

1. die Beteiligten verständigt worden sind,
2. die Fahrbereitschaft festgestellt worden ist und
3. die Zustimmung des Nachbarrangierleiters gegeben ist.

Der Verantwortliche der Rangiereinheit erteilt den Fahrauftrag durch Rangiersignal oder mündlich. Beim Wechsel der Fahrtrichtung ist stets ein neuer Fahrauftrag erforderlich.

2.3.3 Bei jeder Fahrzeugbewegung hat der Verantwortliche der Fahreinheit den Fahrweg und Signale von einem geeigneten Standort aus zu beobachten und darauf zu achten, dass:

1. der Fahrweg frei ist,
2. Weichen, Gleissperren, und sonstige Einrichtungen richtig gestellt sind,
3. die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grennzeichen frei sind,

4. sich dem Fahrweg kein Fahrzeug in gefährdender Weise nähert; kein Fahrzeug unbeabsichtigt über ein Grenzzeichen am anderen Ende des Gleises gelangt,
 5. Bahnübergänge und Überwege gesichert sind,
 6. gefährdete Personen gewarnt werden.
- 2.3.5 Im Bereich von Ladestellen und in Gleisabschnitten, wo Personen in oder an Fahrzeugen arbeiten, ist der Fahreinheit neben dem Gleis vorauszugehen. Das Vorausgehen ist nicht erforderlich, wenn es sich um einen übersichtlichen Gleisbereich handelt und eine Gefährdung von Personen auszuschließen ist.
- 2.3.6 Gleiswaagen sind mit max. 5 km/h zu befahren. Hemmschuhe dürfen auf und unmittelbar vor einer Gleiswaage nicht zum Anhalten von Wagen verwendet werden.
- 2.3.7 Es ist verboten, während der Fahrt zu entkuppeln, mit dem vorderen Teil der Rangierfahrt vorzufahren und zwischen ihm und dem folgenden Teil eine Weiche umzustellen.
- 2.3.8 Der EBL bestimmt, an welchen Stellen und unter welchen Bedingungen Fahrzeuge verschoben werden dürfen.

2.4 Weichen und Signale

- 2.4.1 Ortsgestellte Weichen werden von Hand oder elektrisch ortsbedient gestellt.
- 2.4.2 Die Hebelgewichte der ortsgestellten Weichen ohne Grundstellung sind einfarbig.
- 2.4.3 Bei ortsgestellten Weichen, für die eine Grundstellung bestimmt ist, ist das Hebelgewicht weiß/schwarz. In Grundstellung ist der schwarze Teil des Hebelgewichts dem Erdboden zugekehrt. Nach dem Befahren der Weiche ist dieser wieder in Grundstellung zu stellen.

- 2.4.4 Vor dem Umstellen gekuppelter Weichen und Gleissperren ist darauf zu achten, dass beide Weichen oder Gleissperren frei sind und keine Fahrt gefährdet wird. Die Deckel der Antriebskästen von gekuppelten Weichen und Gleissperren sind gelb gestrichen.
- 2.4.5 Für Fahrten sind nur die Signale gültig, die sich in der beabsichtigten Fahrtrichtung vor der Spitze der Fahrt befinden. Wo Wartezeichen vorhanden sind, muss, wenn es möglich ist, beim Wechsel der Fahrtrichtung bis hinter ein Signal der Gegenrichtung gefahren werden.
- 2.4.6 Vor Gruppensignalen muss die Fahreinheit, soweit an den einzelnen Gleisen keine Signale vorhanden sind, an dem Grenzzeichen des befahrenen Gleises anhalten.
- 2.4.7 Halten in einem Gleis mehrere Fahreinheiten vor einem Signal oder nähern sich einem solchen, so gilt die Fahrtstellung des Signals immer nur für die erste Fahreinheit.
- 2.4.8 Wird ein Signal auf Halt gestellt, bevor die Spitze der Fahreinheit vorbeigefahren ist, so ist die erneute Fahrtstellung des Signals abzuwarten.

2.5 Befahren von Bahnübergängen und Überwegen

- 2.5.1 Der Schienenverkehr hat Vorrang vor dem Straßenverkehr. Jedoch dürfen vom Fahrpersonal die notwendigen Vorsichtsmaßnahmen nie im blinden Vertrauen auf den Vorrang außer Acht gelassen werden. Die in Werkswegen liegenden Gleise dürfen ohne zusätzliche Maßnahmen nur befahren werden, wenn die erforderliche Übersicht vorhanden ist. Die Fahrgeschwindigkeit muss vor dem Befahren von Kreuzungen mit Werkswegen sowie beim Befahren von Gleisen innerhalb von Werkswegen den Sicht- und Bremsverhältnissen angepasst werden. Vor dem Anfahren von Fahreinheiten, die innerhalb von oder kurz vor Werkswegen stehen, müssen Wegebenutzer gewarnt werden, ggf. ist anzuhalten.

- 2.5.2 Bahnübergänge und Überwege werden technisch durch Schranken oder Lichtzeichen oder durch die Übersicht auf die Bahnleise oder örtlich durch Posten gesichert.
- 2.5.3 Wenn Bahnübergänge oder technisch nicht gesicherte Überwege zu befahren sind, muss sich der Verantwortliche der Fahreinheit zur Fahrwegbeobachtung auf dem vordersten Fahrzeug der Fahreinheit aufhalten oder der Fahreinheit seitlich vorausgehen.
- 2.5.4 Wenn die technische Sicherung an einem Bahnübergang ausgefallen ist oder wenn das Überwachungssignal bei der Annäherung nicht das Signal BÜ1 zeigt, ist der Bahnübergang durch den Verantwortlichen der Fahreinheit zu sichern. Zur Sicherung ist zunächst vor dem Bahnübergang anzuhalten, auch wenn bei der Annäherung die Schranken geschlossen sind oder die Straßensignale leuchten sollten.

Die Fahrt darf erst fortgesetzt werden, wenn

- a) die Schranken geschlossen sind oder
- b) nach dem Einschalten die Straßensignale leuchten, wobei es genügt, dass ein Straßensignal erkannt wird.

Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt werden kann, ist der Bahnübergang durch Posten zu sichern.

- 2.5.5 Muss ein Bahnübergang durch Posten gesichert werden, so ist wie folgt zu verfahren:

Der Posten hat sich zur Sicherung, mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar aufzustellen und die Zeichen „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes) und anschließend „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme) zu geben. Die Zeichen sind bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rot leuchtender Handlampe nach beiden Straßenrichtungen hin zu geben. Für das Geben der Tageszeichen ist eine weiß-rot-weiße Signalfahne zu benutzen. Der Posten hat die Wegebenutzer so lange durch Zeichen anzuhalten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

2.6 Abstoßen

- 2.6.1 Es ist verboten, Wagen abzustößen:
1. in Gleise, in denen Fahrzeuge stehen, an denen ohne besondere Sicherungsmaßnahmen gearbeitet wird,
 2. über Bahnübergänge oder Überwege,
 3. in Ladegleise,
 4. in Gleise, die in Fahrtrichtung so stark geneigt sind, dass die Wagen nicht mehr mit Sicherheit durch Hemmschuhe oder Handbremsen angehalten werden können,
 5. in Gleise, die zu Gebäuden sowie Abschlusstoren führen.
- 2.6.2 Sollen Wagengruppen beim Abstoßen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, so soll der erste Wagen nicht wesentlich leichter sein als die folgenden.
- 2.6.3 Vor dem Abstoßen von Wagen muss der Fahrweg gestellt und gesichert sein.
- 2.6.4 Nachfolgend genannte Fahrzeuge dürfen nicht abgestoßen werden, auf die Fahrzeuge dürfen andere Fahrzeuge nicht abgestoßen werden, die Fahrzeuge sind gegen das Auflaufen anderer Fahrzeuge mit Hemmschuhen abzusichern:
1. Fahrzeuge, die die Anschrift tragen „Abstoßen und Ablaufen lassen verboten“ oder die mit drei roten Dreiecken gekennzeichnet sind,
 2. Wagen, in denen sich Personen befinden,
 3. Triebfahrzeuge,
 4. Wagen, die mit einem auf der Spitze stehenden quadratischen Gefahrzettel gekennzeichnet sind,
 5. Wagen, deren Ladung das Lademaß überschreitet;
 6. Wagen mit Ladungen, die auf zwei oder mehr Wagen aufliegen.
- 2.6.5 Bevor mit Fahrzeugen an andere Fahrzeuge herangefahren wird, ist generell anzuhalten und dann erst beizudrücken.

2.7. Aufhalten von Fahrzeugen

- 2.7.1 Für jede eingesetzte Triebfahrzeugbauart ist festgelegt, wie viele Radsätze in einer Fahreinheit vom Triebfahrzeug allein abgebremst werden dürfen.
Diese Werte sind auf den Führerständen der Triebfahrzeuge in Form von Bremslastentafeln bekannt gegeben.
- 2.7.2 Wird gemäß Bremslastentafel die indirekte Druckluftbremse benötigt, so ist der letzte druckluftgebremste Wagen auf Funktion zu prüfen. Dabei ist das richtige Anlegen und Lösen der Bremsen zu überprüfen.
- 2.7.3 Bevor Wagen abgestoßen werden, hat das Personal die Hemmschuhe auszulegen, ihren Platz im Auffangbereich einzunehmen und sich zu überzeugen, dass die zu verwendenden Hemmschuhe vollzählig und in Ordnung sind. Hemmschuhe sind so aufzulegen, dass die bewegten Wagen vor den im Gleis stehenden Wagen oder am Gleisende zum Stillstand kommen.
- 2.7.4 Werden zwei Hemmschuhe verwendet, so sind sie in angemessenem Abstand hintereinander aufzulegen. Der hintere Hemmschuh ist möglichst zu entfernen, wenn der vordere wirkt.
- 2.7.5 Die Gleitflächen der Hemmschuhe sind von Zeit zu Zeit zu schmieren, damit sie gut gleiten und die Räder den Hemmschuh nicht überspringen. Beschädigte Hemmschuhe dürfen nicht verwendet werden und sind an den vorgesehenen Stellen abzugeben.
- 2.7.6 Nach Beendigung der Rangierarbeiten sind die Hemmschuhe wieder an den vorgesehenen Aufbewahrungsort zu bringen.

2.8 Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen

- 2.8.1 Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grennzeichen, einem Bahnübergang oder Überweg oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen.
- 2.8.2 Fahrzeuge sind grennzeichenfrei aufzustellen. Ist dies im Einzelfall nicht möglich, so ist sicherzustellen, dass die beteiligten Mitarbeiter hiervon unterrichtet sind.
- 2.8.3 Auf Bahnübergängen bzw. Überwegen, die durch Warnkreuze gekennzeichnet sind, dürfen keine Fahrzeuge abgestellt werden. Die Gleise beiderseits von Bahnübergängen oder Überwegen müssen nach Möglichkeit auf ein bis zwei Wagenlängen freigehalten werden.
- 2.8.4 Wenn eine luftgebremste Fahrzeuggruppe beim Abstellen mit der Druckluftbremse festgelegt werden soll, ist nach dem Trennen der Bremskupplungen der Luftabsperrrahn etwa drei Sekunden lang zu öffnen.
- 2.8.5 Abgestellte Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung festzulegen, sofern nicht Erleichterungen zugelassen sind.
- 2.8.6 Die Gleise, in denen Wagen mit Hemmschuhen gesichert werden müssen, sind in den DA aufgeführt.
- 2.8.7 Für das Festlegen der Fahrzeuge ist der Verantwortliche der Fahreinheit verantwortlich.
- 2.8.8 Abgestellte Fahrzeuge müssen gegen unbeabsichtigte Bewegungen festgelegt werden. Für das Festlegen dürfen nur Hemmschuhe verwendet werden. Hierbei ist zu beachten, dass
1. Hemmschuhe zum vorhandenen Schienenprofil passen,
 2. Hemmschuhe beim Auflegen mit der Führungsleiste fest an die Schieneninnenkante zu drücken und etwas zurückzuziehen sind, damit sie nicht vom Spurkranz des Fahrzeuges erfasst werden können,

3. die Hemmschuhe nicht unmittelbar vor Schienenstößen aufgelegt werden,
4. in Gleisbögen die Hemmschuhe im Allgemeinen auf die innere Schiene zu legen sind,
5. Hemmschuhe mit beidseitig fester Führung nicht auf breitgefahrenen Schienen, vor anliegenden Weichenzungen oder vor Herzstücken aufgelegt werden,
6. Hemmschuhe im waagerechten Gleis direkt vor das Rad eines Fahrzeuges gelegt werden,
7. im geneigten Gleis das Rad eines Fahrzeuges auf dem Hemmschuh stehen muss,
8. Hemmschuhe nicht zwischen den Radsätzen eines Drehgestells aufgelegt werden.

2.9 Auffahren von Weichen

- 2.9.1 Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Ist es dennoch geschehen, dürfen sie nur in der Auffahrrichtung geräumt werden. Die Meldestelle ist umgehend über das Auffahren zu informieren.
- 2.9.2 Eine aufgefahrne Weiche darf erst wieder befahren werden, wenn ihr ordnungsgemäßer Zustand von einer zuständigen Stelle vor Ort festgestellt worden ist.

3. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

3.1 Arbeitsaufträge

3.1.1 Der Disponent stimmt die Arbeitsaufträge mit den Betriebsstellen ab und gibt die Arbeitsaufträge an den Verantwortlichen der Fahreinheit weiter. Die Verantwortlichen der Fahreinheit regeln in eigener Verantwortung die Durchführung und Abstimmung der Fahrten untereinander.

3.2 Prüfung des Fahrweges, Zustimmung

3.2.1 Die Zustimmung wird durch Signal oder mündlich durch den Nachbarrangierleiter erteilt. Zustimmungen dürfen nicht im Voraus gegeben und an eine Bedingung geknüpft werden.

3.2.2 Fahrzeuge und Arbeitsgeräte, die in ein Gleis an beliebiger Stelle ein- und ausgesetzt werden können, dürfen nur eingesetzt werden, wenn vorher der Disponent zugestimmt hat. Der Disponent ist auch von dem Aussetzen zu verständigen.

3.3 Weichen, Gleissperren und Signale

3.3.1 Weichen, Gleissperren und Signale dürfen nur von den damit beauftragten Mitarbeitern gestellt werden. Weichen, für die eine Grundstellung bestimmt ist sowie Gleissperren und Signale müssen in Grundstellung stehen, wenn sie nicht in anderer Stellung gebraucht werden.

3.3.2 Weichen, Gleissperren und Signale gelten als verschlossen, wenn sich die Schlüssel der Handverschlüsse am vorgeschriebenen Ort befinden. Eine verschlossene Weiche oder Gleissperre darf nur mit Genehmigung des zuständigen Mitarbeiters geöffnet werden. Derjenige Mitarbeiter, der die Handverschlüsse öffnet, ist dafür verantwortlich, dass diese nach Gebrauch wieder verschlossen und die Schlüssel zurückgegeben werden.

- 3.3.3 Störungen und Unregelmäßigkeiten an Sicherungsanlagen sind dem Disponenten zu melden und sind vom Disponenten mit dem Zeitpunkt des Eintritts der Störung in das Dienstübergabebuch einzutragen. Die zuständige Störungsstelle ist vom Disponenten zu verständigen.
- 3.3.4 Arbeiten an Gleisen und Sicherungsanlagen dürfen nur nach vorheriger Zustimmung des Disponenten durchgeführt werden.
- 3.3.5 Die Meldung des technischen Mitarbeiters über die Beseitigung der Störung ist vom Disponenten im Dienstübergabebuch zu vermerken und allen Beteiligten bekannt zu geben.

3.4 Sperren von Gleisen

- 3.4.1 Gleise werden entweder auf Grund einer besonderen Anordnung planmäßig oder wegen eines unvorhergesehenen Ereignisses gesperrt. Die planmäßige Sperrung wird von der Betriebsleitung ausgesprochen. Alle zu treffenden Maßnahmen bei einer planmäßigen Gleissperrung werden durch eine Betriebsanweisung (BA) geregelt.
- 3.4.2 Eine unvorhergesehene Sperrung wird vom Disponenten oder der Betriebsleitung ausgesprochen. Betroffene Mitarbeiter sind von der Sperrung zu verständigen.
- 3.4.3 Ein gesperrtes Gleis ist zu sichern, entweder:
1. durch örtliches Verschließen der Zugangswweichen in abweisender Stellung,
 2. durch Aufstellung von Sh 2-Signalen oder
 3. durch Aufbinden von Schwellenkreuzen und Aufstellen von Sh 2-Signalen.
- 3.4.4 In ein gesperrtes Gleis dürfen Fahreinheiten nur aus besonderen Gründen und nur mit Zustimmung der Betriebsstelle, die die Gleissperrung ausgesprochen hat, eingelassen werden.

Vor dem Einlassen der Fahreinheit in ein gesperrtes Gleis ist der Verantwortliche der Fahreinheit zu unterrichten,

1. ob und an welcher Stelle das Gleis unbefahrbar ist,
2. ob sich andere Fahreinheiten im Gleis befinden,
3. ob aus anderen Gründen besondere Vorsicht geboten ist,
4. ob und welche Signale keine Gültigkeit für die Fahrt haben.

3.4.5 Die Sperrung eines Gleises darf nur von der Betriebsstelle aufgehoben werden, die sie ausgesprochen hat. Sie darf erst aufgehoben werden:

1. nachdem das Gleis geräumt wurde,
2. wenn Bauarbeiten ausgeführt worden sind, nachdem auch die Meldung des zuständigen Aufsichtsführenden über die Befahrbarkeit und das Freisein des Gleises vorliegt.

3.4.6 Der die Sperrung aufhebende Mitarbeiter im Betriebsdienst hat alle Beteiligten von der Aufhebung der Sperrung zu verständigen, wobei er neben seinem Namen das Ende der Sperrung und den wieder zu befahrbaren Gleisabschnitt anzugeben hat.

3.4.7 Im Dienstübergabebuch sind schriftlich festzuhalten:

1. Aussprechen der Gleissperrung,
2. Eingang der Frei- und Befahrbarkeitsmeldung durch den zuständigen Aufsichtsführenden,
3. Aufhebung der Sperrung.

4. Meldestellen

4.1 Allgemeines

- 4.1.1 Meldestellen im Bereich der IDR sind der Disponent und / oder der Schichtleiter.
- 4.1.2 Arbeiten im Gleisbereich sind gemäß Sicherheitsanweisung der IDR durchzuführen.
- 4.1.3 Auf den Meldestellen sind die betrieblichen Hinweise (BA, DA, Besonderheiten, Gleissperrungen usw.) am Schwarzen Brett ausgehängt.
- 4.1.4 Triebfahrzeuge müssen beaufsichtigt werden, solange sie durch eigene Kraft bewegungsfähig sind.
- 4.1.5 Werden Triebfahrzeuge bei Schichtwechsel oder Personalwechsel und Betriebspausen abgestellt, müssen weiterführende Maßnahmen durch den Fahrzeugführer ergriffen werden:
- Abstellen des Motors und Sichern des Triebfahrzeugs,
 - Verschließen des Steuerungsschalters (Funk-/Direktsteuerung),
 - Ausschalten und Verschließen des Funkfernsteuergerätes,
 - Ausschalten des Batterie Hauptschalters,
 - Schließen der Fenster und
 - Verschließen der Führerhaustüren.
- 4.1.6 Störungen an Triebfahrzeugen sind im Fahrtbericht einzutragen und in dringenden Fällen unverzüglich zu melden.

4.2 Funksprechverkehr

- 4.2.1 Der Funkbetrieb muss durch Disziplin und Beschränkung der Gesprächsdauer so gestaltet werden, dass allen Genehmigungsinhabern ein reibungsloser Funkbetrieb ermöglicht wird. Es dürfen nur innerbetriebliche Nachrichten im Rahmen des Verwendungszwecks übermittelt werden. Die Übermittlung von Nachrichten für andere ist unzulässig.

5. Signale

5.1 Allgemeines

- 5.1.1 Die Signale dürfen nur in nachstehend aufgeführten Formen, Farben und Klangarten und nur für den vorgesehenen Zweck verwendet werden.
- 5.1.2 Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Erläuterung.
- 5.1.3 Ortsfeste Signale stehen in der Regel in Fahrtrichtung rechts vom Gleis oder über dem Gleis, zu dem sie gehören. Abweichungen werden bekannt gegeben.
- 5.1.4 In der Signalbeschreibung sind die Bezeichnungen rechts und links im Sinne der Fahrtrichtung zu verstehen.
- 5.1.5 Die Nachtzeichen der Signale sind vor Eintritt der Dämmerung bis zum Eintritt voller Tageshelle anzuwenden.
- 5.1.6 Ist ein Signal nicht zu erkennen oder ist es zweifelhaft oder wird es nicht deutlich wahrgenommen, so ist die Bedeutung anzunehmen, die die größte Vorsicht erfordert. Ebenso ist zu verfahren, wenn ein Signal erloschen ist und nicht bekannt ist, dass dieses Signal zeitweise außer Betrieb gesetzt oder ungültig ist.
- 5.1.7 Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz gekennzeichnet oder es ist verdeckt.

5.2 Schutzsignale (Sh)

Schutzsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zu halten, zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbotes anzuzeigen.

5.2.1 Signal Sh 0

Halt! Fahrverbot

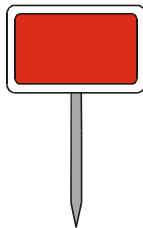
Ein waagerechter schwarzer Streifen in runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund.



5.2.2 Signal Sh 2

Schutzhalt

Eine rechteckige, rote Scheibe mit weißem Rand.



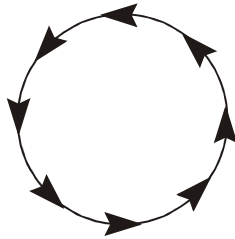
Die Wärterhaltscheibe ist nicht ortsfest. Sie wird unmittelbar rechts neben dem Gleis aufgestellt. Ist dies nicht möglich, ist sie im Gleis aufgestellt.

Die Wärterhaltscheibe wird zur Kennzeichnung einer Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren werden darf, verwendet.

5.2.3 Signal Sh 3 - Kreissignal - Sofort halten

Tageszeichen

Eine rot-weiße Signalfahne, irgendein Gegenstand oder der Arm wird im Kreis geschwungen



Nachtzeichen

Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand oder der Arm wird im Kreis geschwungen

Das Kreissignal wird gegeben, wenn eine Rangierfahrt sofort zum Halten gebracht werden muss. Wenn es zweifelhaft ist, ob die Rangiereinheit das Signal wahrnehmen wird, ist auch das Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) anzuwenden.

5.2.4 Signal Sh 5 - Horn- und Pfeifsignal - Sofort halten



Mehrmals nacheinander drei kurze Töne

Das Signal wird gegeben:

- wenn das Kreissignal (Sh 3) nicht gegeben werden kann oder nicht ausreichend erscheint,
- um andere Mitarbeiter zum Anhalten einer Rangierfahrt zu veranlassen.

5.3 Rangiersignale

Die Rangiersignale werden vom Rangierbegleiter gegeben. Rangiersignale sind grundsätzlich durch Funk zu geben. Nur bei Funkausfall sind sie sichtbar und hörbar zu geben.

1. Die Rangiersignale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben. Sie gelten bereits, wenn sie sichtbar aufgenommen werden
2. Wird während des Schiebens von Fahrzeugen der Arm, bei Dunkelheit mit der Handleuchte, hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies Mäßigung der Geschwindigkeit.
3. Wenn der Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen lässt, ist anstelle der Signale Ra 1 und Ra 2 der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

5.3.1 Signal Ra 1 Wegfahren

Mit der Mundpfeife ein langer Ton



und mit dem Arm

Tageszeichen

Senkrechte Bewegung des
Armes von oben nach unten

Nachtzeichen

Senkrechte Bewegung der
Laterne von oben nach unten

Das Signal bedeutet, die Rangierabteilung soll in Richtung vom Signalgeber wegfahren.

Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

5.3.2 Signal Ra 2

Herkommen

Mit der Mundpfeife zwei mäßig lange Töne



und mit dem Arm

Tageszeichen

Langsame waagerechte
Bewegung des Armes hin
und her

Nachtzeichen

Langsame waagerechte
Bewegung der Laterne hin
und her

Das Signal bedeutet, die Rangierabteilung soll in Richtung auf den Signalgeber zufahren.

Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

5.3.3 Signal Ra 3

Aufdrücken

Mit der Mundpfeife zwei kurze Töne schnell nacheinander



und mit den Armen

Tageszeichen

Beide Arme in Schulterhöhe nach vorne heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern.

Nachtzeichen

Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne.

Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge zum An- oder Abkuppeln usw. aufdrücken.

5.3.4 **Signal Ra 4**

Abstoßen

Mit der Mundpfeife zwei lange Töne und ein kurzer Ton



und mit den Armen

Tageszeichen

Zweimal eine waagerechte Bewegung des Armes vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten.

Nachtzeichen

Zweimal eine waagerechte Bewegung der Laterne vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten.

Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge abstoßen

5.3.5 **Signal Ra 5**

Rangierhalt

Mit der Mundpfeife drei kurze Töne schnell nacheinander



und mit dem Arm

Tageszeichen

kreisförmige Bewegung des Arms.

Nachtzeichen

kreisförmige Bewegung der Handlaterne.

Das Signal gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wird.

5.3.5 Signal Ra 10

Halttafel

Eine oben halbkreisförmige weiße Tafel mit schwarzer Aufschrift „Halt für....“ Über die Tafel hinaus darf die genannte Fahreinheit oder Fahrzeugart nicht rangieren.

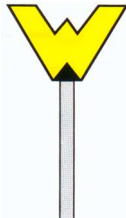


5.3.6 Signal Ra 11

Wartezeichen

Halt! Zustimmung zur Weiterfahrt einholen.

Ein gelbes W mit schwarzem Rand.

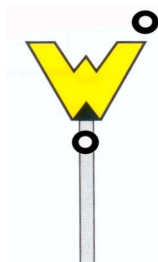


5.3.7 Signal Ra 11a

Wartezeichen mit Sh 1

Durchfahrt bei Sh 1 erlaubt.

Ein gelbes W mit schwarzem Rand und Sh 1.



5.3.7 Signal Ra 12

Grenzzeichen

Ein rot-weißes Zeichen.



Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf. Das Signal steht im Winkel zwischen den beiden Gleisen, und zwar entweder ein Zeichen in der Mitte zwischen den beiden Gleisen oder je ein Zeichen neben der inneren Schiene jedes Gleises.

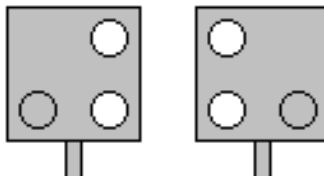
5.4 Weichensignale (Wn)

Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist. Formsignale werden bei ortsgestellten Hand-Weichen nicht verwendet. Elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW) sind mit Lichtsignalen ausgestattet.

5.4.1 Signal Wn 1

Gerader Zweig

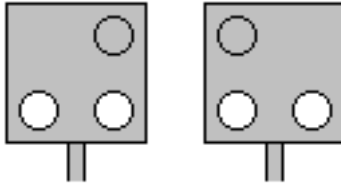
Lichtsignal: Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen zwei übereinanderstehende weißen Lichter.



Das Signal bedeutet, dass die Weiche für die Fahrt durch den geraden Zweig, bei einer Innenbogenweiche durch den schwächer gebogenen Zweig steht.

5.4.2 Signal Wn 2 Gebogener Zweig

Lichtsignal: Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen zwei nebeneinanderstehende weiße Lichter.



Das Signal bedeutet, dass die Weiche für die Fahrt durch den gebogenen Zweig, bei Innenbogenweichen durch den stärker gebogenen Zweig steht.

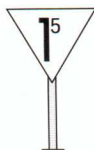
5.5 Langsamfahrsignale (Lf)

Langsamfahrsignale dienen zur Kennzeichnung von Langsamfahrstellen.

5.5.1 Signal Lf 4 – Geschwindigkeitstafel –

Es folgt eine Langsamfahrstelle, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.

Eine auf der Spitze stehende dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer. Bei eingeschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen.



Die Geschwindigkeitstafel zeigt an, dass auf dem folgenden Gleisabschnitt höchstens die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit gefahren werden darf, bis das letzte Fahrzeug der Fahreinheit den Gleisabschnitt verlassen hat.

Die angezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 15 km/h bzw. 5 km/h werden durch die Kennziffer 1⁵ bzw. 0⁵ angezeigt. Das Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnittes wird durch den Standort des Signals Lf4 der Gegenrichtung angezeigt oder besonders festgelegt.

Soweit eine durch das Signal Lf4 gegebene Geschwindigkeitsbeschränkung nur für bestimmte Fahrzeugtypen gilt, wird dieses durch ein Zusatzschild angezeigt.

5.6 Signale des Fahrzeugführers (Zp)

5.6.1 Signal Zp 1

Achtungssignal

Achtung

Ein mäßig langer Ton.



Das Signal dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen.

Es ist zu geben:

1. an den durch Pfeiftafeln (Bü 4) gekennzeichneten Stellen,
2. wenn es notwendig erscheint, die Rangierbegleiter auf die zu erwartenden Signale Zp2 und Zp3 vorher aufmerksam zu machen. Unabhängig von den vorgenannten Fällen ist das Achtungssignal vom Fahrpersonal aus eigener Verantwortung stets dann zu geben, wenn die Örtlichkeit oder andere Umstände es erfordern, Personen zu warnen (z.B. bei Nebel, Schneegestöber, Annäherung von Straßenbenutzern, Warnung vor Personen, die in Gleisnähe arbeiten). Erforderlichenfalls ist das Achtungssignal wiederholt zu geben.

5.7 Signale an Fahrzeugen (Fz)

Die Signale kennzeichnen die Spitze von Fahrinheiten.

5.7.1 Signal Fz 1a

Spitzensignal (Triebfahrzeug)

Tageszeichen

Kein besonderes Signal.

Nachtzeichen

Vorne am Triebfahrzeug zwei weiße Lichter in gleicher Höhe oder drei weiße Lichter in Form eines A (Dreilichtspitzensignal):

5.7.2 Signal Fz 1b

Spitzensignal (Wagen)

Tageszeichen

Kein besonderes Signal.

Nachtzeichen

Am oder auf dem ersten Wagen ein weißes Licht.

Das weiße Licht kann die Lampe eines die Fahrt sichernden Mitarbeiters des Fahrpersonals sein. Dieser hat darauf zu achten, dass die Lampe unausgesetzt in Fahrrichtung leuchtet.

5.8 Signale für Bahnübergänge (Bü)

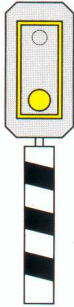
Die Überwachungssignale Bü 0 / Bü 1 sowie das Signal Bü 2 stehen vor Bahnübergängen oder Überwegen mit Blinklichtern oder Lichtzeichen (mit oder ohne Halbschranken), das Signal Bü 4 steht vor Bahnübergängen oder Überwegen ohne technische Sicherung. Das Signal Bü 4 kann ausnahmsweise auch vor anderen Stellen stehen.

5.8.1 Signal Bü 0

Halt vor dem Bahnübergang!

Weiterfahrt nach Sicherung

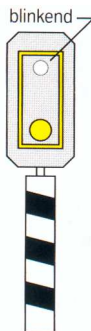
Eine runde gelbe Scheibe oder gelbe Lampe in einer gelben Umrahmung über einem schwarz-weiß schräg gestreiften Mastschild.



5.8.2 Signal Bü 1

Der Bahnübergang darf befahren werden

Ein blinkendes weißes Licht über einer runden gelben Scheibe oder gelben Lampe in einer gelben Umrahmung über einem schwarz-weiß schräg gestreiften Mastschild.



5.8.3 Signal Bü 2

Rautentafel

Ein Überwachungssignal Bü 0 / Bü 1 ist zu erwarten.

Eine rechteckige schwarze Tafel mit vier auf den Spitzen übereinander stehenden weißen Rauten.

Das Signal Bü 2 kennzeichnet den Anfang der Einschaltstrecke von Blinklichtern oder Lichtzeichen mit Überwachungssignal.

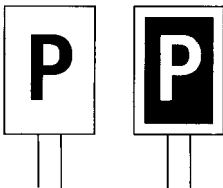


5.8.4 Signal Bü 4

Pfeiftafel

Etwa 3 Sekunden lang pfeifen.

Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem P oder eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem Rand und weißem P.



Das Signal Bü 4 beauftragt dazu, die Pfeifeinrichtungen des Triebfahrzeuges zu bedienen, sobald sich die Spitze der Fahreinheit in Höhe des Signals befindet. Erforderlichenfalls ist das Pfeifsignal zu wiederholen.

Ist das vorderste Fahrzeug ein Wagen, so ist zusätzlich zu den Pfeifsignalen des Triebfahrzeuges von dem auf dem vordersten Fahrzeug befindlichen oder dem der Fahreinheit unmittelbar vorausgehenden Mitarbeiter des Fahrpersonals mehrmals auch mit der Mundpfeife das Achtungssignal zu geben.

6. Unfallverhütungsvorschriften

6.1 Allgemeines

Es gelten die Unfallverhütungsvorschriften in der jeweils gültigen Fassung.

Die Unfallverhütungsvorschriften liegen beim Disponenten aus.

**Auszug aus den Unfallverhütungsvorschriften für Eisenbahnen:
Der Auszug dient lediglich zur Information, maßgebend sind die Originalausgaben.**

Alle Versicherten haben die Pflicht, die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften (UVV) gewissenhaft zu beachten. Sie sollen sich bewusst sein, dass schon durch geringe Verstöße gegen die erlassenen Vorschriften Leben und Gesundheit von Menschen gefährdet werden können.

Die Versicherten sind verpflichtet, die ihnen zur Hilfe oder Unterweisung beigegebenen Personen auf die Gefahren ihres Arbeitsplatzes hinzuweisen.

Zur Unterstützung der Betriebsleitung in Fragen der Unfallverhütungsvorschriften sind besonders benannte Versicherte als Sicherheitsbeauftragte tätig. Sie sollen helfen, das Interesse der Versicherten für den Schutz gegen Unfallgefahren zu wecken, Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften zu vermeiden, Unfallquellen zu melden und Verbesserungsvorschläge zur Steigerung der Arbeitssicherheit zu machen.

Die wichtigsten für den Eisenbahnbetriebsdienst gültigen Bestimmungen der UVV sind – soweit sie nicht schon in die Dienstweisung eingearbeitet wurden – nachstehend aufgeführt:

- Versicherte haben alle der Arbeitssicherheit dienenden Maßnahmen zu unterstützen. Sie haben die zur Verfügung gestellten Schutzausrüstungen zu benutzen.
- Die Versicherten müssen die durch ihre Tätigkeit erforderlichen Signalmittel griffbereit mitführen.

- Versicherte dürfen durch ihr Verhalten, insbesondere beim Umgang mit Beleuchtungsmitteln, die Signalgebung nicht beeinträchtigen.
- Versicherte dürfen den Gleisbereich nur betreten, wenn es zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendig ist.
- Versicherte haben sich im Gleisbereich so zu verhalten, dass sie durch bewegte Schienenfahrzeuge nicht gefährdet werden.
- Versicherte dürfen nicht auf Teile der Gleisanlagen treten, die kein sicheres Gehen oder Stehen ermöglichen oder die sich bewegen können.
- Versicherte dürfen sich nicht unmittelbar vor, hinter oder unter Schienenfahrzeugen aufhalten, die sich für sie unvermutet in Bewegung setzen können.
- Versicherte dürfen keine Teile von Schienenfahrzeugen betreten, die dazu nicht bestimmt sind.
- Versicherte haben sich neben Fahrbereichen, in denen Schienenfahrzeuge bewegt werden, so zu verhalten, dass sie von vorbeifahrenden Schienenfahrzeugen nicht erfasst werden können.
- Beim Kuppeln ist der Kupplungsbügel mit außen anliegenden Händen so zu fassen, dass die Finger nicht gequetscht werden können.
- Die Wagen sind möglichst so zu kuppeln, dass der Kupplungsbügel des sich nähernden Fahrzeuges auf den Zughaken des stehenden Fahrzeuges aufgehängt wird.
- Versicherte dürfen Schienenfahrzeuge nur in Bewegung setzen, wenn in Fahrtrichtung keine Gefährdung erkennbar ist.
- Versicherte dürfen Schienenfahrzeuge mit beweglichen Teilen des Aufbaues außerhalb der Ladegleise nur bewegen, wenn diese Teile gegen Bewegen gesichert sind und dabei nicht über die festgelegten Fahrzeugbegrenzungen hinausragen.

Versicherte dürfen während der Bewegung nicht:

- auf Schienenfahrzeuge aufsteigen oder von ihnen absteigen,
- von Schienenfahrzeug zu Schienenfahrzeug übersteigen,

- auf Puffern, Tritten oder Ladegut von Schienenfahrzeugen mitfahren,
- sich in Öffnungen nicht festgelegter Außentüren von Schienenfahrzeugen aufhalten, falls mit deren Bewegung eine Gefährdung verbunden ist,
- sich unnötig oder weit hinausbeugen.

Abweichend von den vorgenannten Verboten dürfen Versicherte auf Tritten mitfahren und bis zu einer Geschwindigkeit von höchstens 5 km/h auf- oder absteigen, wenn

- sie am Rangieren beteiligt sind oder
 - dies bei Ladungsarbeiten während der Fahrbewegung erforderlich ist.
- Der Aufenthalt zwischen Fahrgleisen ist unmittelbar vor oder während Bewegungen von Fahrseinheiten untersagt.

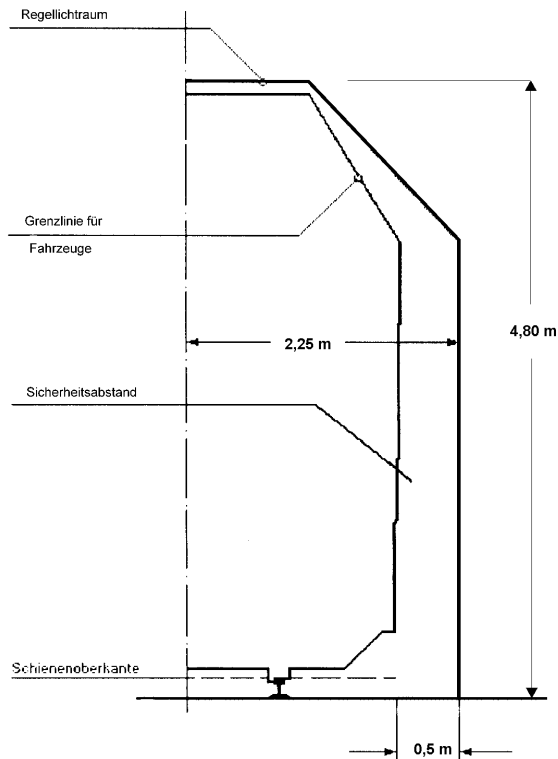
Werden Gegenstände oder Stückgüter neben Gleisen gelagert, so ist ein Mindestabstand von 2,00 m zur nächst gelegenen Schiene einzuhalten.

Für Baumaßnahmen gelten besondere Bestimmungen, die gesondert bekannt gegeben werden.

7. Regellichraum

7.1 Regellichraumprofil in der Geraden

Maße in Millimetern für Regelspur, bezogen auf Schienenoberkante



Regellichraum in der Geraden bei Funkfernsteuerbetrieb

Die Maßangabe 2,25 m für den Abstand fester Gegenstände von Gleismitte gilt für Fahrzeuge in der Geraden oder im Bogen mit einem Halbmesser $R \geq 250$ m.

8. Schlussbestimmungen

- 8.1 Diese Betriebsvorschrift tritt mit ihrer Ausgabe in Kraft.
- 8.2 Frühere Betriebsvorschriften werden durch die vorliegende außer Kraft gesetzt.
- 8.3 Soweit einzelne Bestimmungen dieser Betriebsvorschrift mit zwingenden Vorschriften eines Gesetzes oder einer Verordnung, die für die Firma und den Mitarbeiter verbindlich sind, in Widerspruch treten, erhalten diese Gesetze und Verordnungen den Vorrang vor der betreffenden Bestimmung der Betriebsvorschrift. Die Gültigkeit der Betriebsvorschrift im Übrigen wird hierdurch nicht berührt.
- 8.4 Regeln Vorschriften aus dem Gesichtswinkel ihrer Aufgabenstellung, z.B. BOA und UVV, eine Materie verschieden, so hat jeweils die Bestimmung den Vorrang, welche die größere Sicherheit fordert.
- 8.5 Ausnahmegenehmigungen von Bestimmungen der einen Vorschrift befreien nicht von der Einhaltung gleicher Bestimmungen der anderen Vorschrift. Mit anderen Worten heißt dies, dass z.B. eine Ausnahmegenehmigung der Berufsgenossenschaft von einer Bestimmung der UVV nicht auch die Ausnahmegenehmigung von einer ähnlichen Bestimmung der BOA beinhaltet.
- 8.6 Kein Mitarbeiter kann sich darauf berufen, dass er einen Aushang, der am Schwarzen Brett veröffentlicht worden ist, nicht gelesen hat. Es liegt infolgedessen im Interesse jedes Einzelnen, die Anschläge zu beachten.
- 8.7 Änderungen und Ergänzungen der Betriebsvorschrift werden durch Aushang bekannt gemacht.

Anlage: Begriffe

Begriffserklärungen

Die nachstehenden Begriffserklärungen sind den Erfordernissen der Vorschrift angepasst.

1. Bahnübergänge

Bahnübergänge sind höhengleiche Kreuzungen von Gleisen mit Straßen, Wegen und Plätzen außerhalb der Werksanlagen.

2. Bahnüberwege

Bahnüberwege sind höhengleiche Kreuzungen von Gleisen mit Straßen, Wegen und Plätzen innerhalb geschlossener Werksanlagen.

3. Betriebsdienst

Zum Betriebsdienst gehören alle Tätigkeiten und Vorgänge, die unmittelbar mit dem Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen zusammenhängen.

4. Fahreinheiten

Eine Fahreinheit ist ein einzeln fahrendes Triebfahrzeug oder eine Fahrzeuggruppe, mit der Rangierbewegungen ausgeführt werden und bei der die Fahrzeuge untereinander gekuppelt und mit einem Triebfahrzeug verbunden sind.

Fahreinheiten gelten als gezogen, wenn die Lokomotive an der Spitze läuft und von der Spitze aus gesteuert wird.

Fahreinheiten gelten als geschoben, wenn die Lokomotive nicht an der Spitze läuft und nicht von der Spitze aus gesteuert wird.

5. Fahrweg, Fahrstraße

Den Weg, den eine Fahrt auf einem Gleis je nach Stellung der Weichen nehmen kann, bezeichnet man als Fahrweg. Ist dieser Fahrweg signaltechnisch gesichert, spricht man von einer Fahrstraße.

6. Fahrzeugführer

Fahrzeugführer werden die Mitarbeiter im Eisenbahnbetriebsdienst bezeichnet, die zum selbstständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen befugt sind. Lokrangierführer zählen ebenfalls dazu. Ebenso

Fahrer von Diensttriebfahrzeugen und Arbeitsgeräten, soweit die Geräte mit eigener Kraft auf den Gleisen bewegt werden.

7. Gleise

Gleise, die der regelmäßigen Durchführung von Fahrten dienen, bezeichnet man als Fahrgleise. Hier dürfen Fahrzeuge nur im Ausnahmefall unter besonderen betrieblichen Maßnahmen abgestellt werden.

Ladegleise nennt man Gleise oder Gleisabschnitte, auf denen Eisenbahnwagen regelmäßig be- oder entladen werden.

Aufstellgleise dienen zum längeren Aufstellen von Eisenbahnwagen.

8. Lichter Raum

Den Raum über und neben Gleisen, der freizuhalten ist, damit Fahrzeuge nicht gefährdet werden, nennt man lichten Raum.

9. Meldestelle

Meldestellen der IDR sind Disponent und Schichtleiter.

10. Rangieraufträge

Rangieraufträge sind Weisungen, die zur Ausführung einer Rangierbewegung gegeben werden. Rangieraufträge werden per Funk, mündlich oder durch Rangiersignale gegeben.

11. Rangierbewegungen

Rangierbewegungen sind alle beabsichtigten Bewegungen von Fahrzeugen. Es werden folgende Arten von Rangierbewegungen unterschieden:

- Abstoßen dient dem Zerlegen einer Fahreinheit. Die Fahreinheit wird hierbei durch die Lokomotive beschleunigt; die vorher entkuppelten, an der Spitze der Fahreinheit laufenden Wagen trennen sich dann von dem an der Lokomotive verbleibenden Teil der Fahreinheit, wenn die Fahreinheit durch Bremsen der Lokomotive angehalten wird.
- Aufdrücken ist das kurze Bewegen dicht beieinander stehender Fahrzeuge zum Kuppeln oder Entkuppeln.

- Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender Fahrzeuge zum Kuppeln.
- Verschieben ist das Bewegen von Fahrzeugen durch einen Antrieb, der nicht von einer Lokomotive ausgeht.

12. Rangierdienst

Der Rangierdienst umfasst alle Tätigkeiten, die zur Vorbereitung und Durchführung von Rangierbewegungen sowie zum Abstellen der Fahrzeuge gehören.

13. Triebfahrzeuge

Schienenfahrzeuge, die mit eigener Kraft auf Gleisen verkehren.