

Dienstordnung für die Anschlussbahn der Zörbiger Infrastrukturgesellschaft (ZIG)

Gültig ab: 01.09.2008

Aufgestellt:

Bitterfeld, den 15.08.08



.....
Wolf, Eisenbahnbetriebsleiter

Bestätigt:

Halle, den 22.10.08



.....
Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht
des Landes Sachsen-Anhalt

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
Inhaltsverzeichnis	2
Verteiler	3
Prüfung der Dienstordnung	4
Änderungen und Ergänzungen	5
Dienstordnung	6-14
Anlage 1	Unfallmeldeplan
Anlage 2	Lageplan
Anlage 3	Bedienungsanleitung BÜ in km 4,86
Anlage 4	Bedienungsanleitung BÜ in km 5,28

Verteiler

1. Landeseisenbahnaufsicht
Technische Aufsichtsbehörde Sachsen – Anhalt (LfB)
Ernst – Kamieth – Straße 5

06112 Halle 1

2. Zörbiger Infrastrukturgesellschaft mbH (ZIG) 1
Markt 12

06780 Zörbig

3. persönlich zuzuteilen:

Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)
Stellvertreter des EBL
Regiobahn Bitterfeld GmbH
Straße am Landgraben 5

06749 Bitterfeld 1

Änderungen und Ergänzungen der Dienstordnung

Änderung bzw. Ergänzung		Dienstordnung berichtigt		
Lfd. Nr.	gültig ab	am	Name	Bemerkung
Neuausgabe	01.09.2008			
Änderung	01.05.2013	01.05.2013	Wolff	Verkürzung auf 14,7
Änderung	17.03.2014	17.03.2014	Wolff	Bezeichnung BÜ aktualisiert
Änderung	30.05.2018	30.5.2018	Wolff	BÜ km 11,1 Änderung auf 5 km/h, Einfügen LL-Bremssohlen

1. Allgemeine Bestimmungen

- 1.1. Die Betriebseisenbahner sind verpflichtet, die für den Betriebsdienst, den Gesundheits- und Brandschutz sowie für die Unfallverhütung erlassenen Vorschriften gewissenhaft zu befolgen. Sie müssen sich bewusst sein, dass Ordnung, Sicherheit und Disziplin oberstes Gebot ihres Handelns sein müssen, damit Schäden an Leben und Gut sowie materielle und ideelle Verluste für die Wirtschaft vermieden werden. Die Sorge für die Sicherheit des Betriebsdienstes geht allen anderen Arbeiten vor, die einem Betriebseisenbahner noch übertragen sind.
Die Betriebseisenbahner müssen sich körperlich und geistig für ihren Dienst eignen. Sie müssen mindestens 18 Jahre alt sein.
- 1.2. Im Betriebsdienst der Anschlussbahn werden folgende Tätigkeiten wahrgenommen:
- Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)
 - Stellvertreter des EBL
 - Stellwerkswärter/ Weichenwärter
 - Rangierleiter
 - Triebfahrzeugführer und Lokrangierführer
 - Infrastrukturunterhaltung
 - Triebfahrzeugwartung und -instandhaltung
- Beschäftigte, die vorstehende Tätigkeiten wahrnehmen, sind Betriebseisenbahner. Das gilt auch, wenn sie diese Tätigkeiten nur zeitweise ausüben.
- 1.3. Die Dienstfähigkeit der Betriebseisenbahner darf nicht durch Übermüdung, Krankheit, Medikamente, berauschende Mittel oder Alkohol beeinträchtigt sein. Betriebseisenbahner, deren Dienstfähigkeit beeinträchtigt ist, dürfen ihre Tätigkeit nicht ausüben. Die erforderlichen Maßnahmen bei Beeinträchtigung der Dienstfähigkeit trifft der Verantwortliche.
- 1.4. Vor und während der Dienstzeit ist der Genuss von Alkohol und anderen, die Dienstfähigkeit beeinträchtigenden Mitteln, verboten.
- 1.5. Personen, die die Gleisanlagen unbefugt betreten bzw. mit Straßenfahrzeugen befahren, sind aus den Gleisanlagen zu weisen.
- 1.6. Die eisenbahntechnische Aufsicht über die Anschlussbahn wird vom Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht wahrgenommen.

Anschrift: Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht
des Landes Sachsen-Anhalt
Ernst-Kamieth-Straße 5
06112 Halle/Saale

Telefon: (0 345) 678-0

- 1.7. Die Untersuchungen für die Ermittlung der arbeits- und verkehrsmedizinischen Tauglichkeit für die, sich im Einsatz befindlichen, Betriebseisenbahner werden nach den geltenden Rechtsvorschriften durchgeführt von:

Anschrift: Frau Dr. med. Seifert
Fachärztin für Arbeitsmedizin
DB Gesundheits- und Service GmbH
Peterholz Strasse 15
06849 Dessau

Telefon: (0340) 8772426

2. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur

2.1. Die Eisenbahnstrecke Bitterfeld – Zörbig zwischen km 2,691 und km 14,700 wird als öffentliche Eisenbahninfrastruktur betrieben. Die Betriebsführung auf der öffentlichen Infrastruktur erfolgt nach der BOA. Daher wird im Folgenden von einer Anschlussbahn gesprochen.

2.2. Die Anschlussbahn der Zörbiger Infrastruktur Gesellschaft (ZIG) beginnt in km 2,691 der ehemaligen Strecke Bitterfeld – Stumsdorf im Anschluß an die Infrastruktur der Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH (RBB).

Die Anschlussbahn endet am Prellbock in km 14,700 der ehemaligen Strecke Bitterfeld – Stumsdorf. Zwei Weichen befinden sich in km 10,3 (Weiche H2) und km 10,95 (Weiche H1) zur künftigen Anbindung des Gewerbegebietes Heideloh. Diese Weichen sind verschlossen. Eine verschlossene Anschlussweiche befindet sich in km 13,3 (Weiche Z3).

In km 13,458 und 14,241 im Industriegebiet Zörbig befinden sich zwei Weichen des Anschlusses der Verbio Ethanol Zörbig (Verbio).

In km 14,7 steht ein Prellbock.

Folgende Anschliesser sind vorhanden:

VERBIO Ethanol Zörbig GmbH Co. & KG
Tura Mark 20
06780 Zörbig

2.3. Folgende Verträge wurden abgeschlossen:

- Infrastrukturanschlussverträge zwischen der ZIG und der Verbio Ethanol Zörbig, sowie zwischen der ZIG und der RBB GmbH
- Infrastrukturbetreuungsvertrag zwischen der ZIG und der RBB GmbH

2.4. Übersicht über die vorhandenen Gleise und ihre Verwendung

Gleis Nr.	Gesamtlänge	Nutzlänge	Zweckbestimmung	Bemerkung
Stammgleis	km 2,691 – 14,700		ehemaliges Streckengleis	Einfahrt in das Anschlussgleis in km 2,1 auf der Infrastruktur der RBB GmbH; Prellbock in km 14,7
Anschluß Heideloh				
-	WE EW H2 – WE EW H1	-	-	verschlossene Weichen für künftige Gleisanbindung
Anschluß Verbio Ethanol Zörbig				
Gleis 1 Verbio	WE EW Z 1- WE EW Z 2	600 m	Ladegleis	davon mit EW M 1,2 abweigend Anschluss Verbio

2.5. Betriebsführung

2.5.1. Die Anschlussbahn wird durch die Regiobahn Bitterfeld GmbH (RBB) betreut. Die Betriebsführung obliegt der RBB.

2.5.2. Rangierfahrten von und nach der Anschlussbahn bedürfen der Zustimmung durch die Leitstelle der RBB.

- 2.5.3. Die Fahrten von Bitterfeld Stellwerk Bnw bis zu den Anschlussbahnen der Anschließter sind nur mit Zustimmung der Leitstelle der RBB zulässig und als überwachte Rangierfahrten durchzuführen. Die Überwachung der Rangierfahrten obliegt der Leitstelle der RBB.
- 2.5.4. Die Schlüssel für die Anschlussweichen der Anschließter befinden sich in der Leitstelle der RBB.
- 2.5.5. Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer und Rangierleiter müssen für den Betrieb der Anschlussbahn nachweislich eingewiesen sein.
- 2.5.6. Die zulässige Radsatzlast für die Anschlussbahn beträgt 22,5 t.

3. Ergänzende Bestimmungen zur BOA

§ 2 (14) anzuwendende Dienstvorschriften

Im Bereich der Anschlussbahn kommen die BOA und die ESO (DS/DV 301) zur Anwendung.

§ 12, Anweisung 2, Ziffer 6.1.1. bauliche Maßnahmen bei Schienenbrüchen

Berechtigte, die einen Schienenbruch behelfsmäßig befahrbar machen dürfen:

- Mitarbeiter des Infrastrukturbereichs der RBB,
- Rangierleiter und Triebfahrzeugführer unter Anleitung des EBL oder dessen Stellvertreters,
- Weichenschlosser,
- Fremdfirmen unter Aufsicht des EBL oder dessen Stellvertreters.

Die erforderlichen Bauteile stellt RBB.

§ 12, Anweisung 2, Ziffer 6.1.2. Freigabe von Schienenbrüchen

Die bedingte Freigabe eines Gleisabschnittes nach behelfsmäßiger Befahrbarmachung eines Schienenbruchs erfolgt durch den EBL oder Stellvertreter.

§ 12, Anweisung 2, Ziffer 6.2.2. betriebliche Maßnahmen bei Schienenbrüchen

Schienenbrüche sind zu melden an den EBL oder dessen Stellvertreter sowie an den Leiter der Infrastruktur der RBB.

§ 14 Neigungen

Im Stammgleis besteht zwischen km 2,7 und 2,9 eine Neigung von 10,3 Promille.

§ 22 Höhengleiche Kreuzungen mit Straßen

Technisch gesicherte Bahnübergänge	
km	Besonderheiten
4,86	Technische Sicherung durch Lichtzeichenanlage
5,08	Verschlossene Schranke/ Tor, Privatbahnübergang der FFW Sandersdorf
5,28	Technische Sicherung durch Lichtzeichenanlage
Nicht technisch gesicherte Bahnübergänge	
km	Besonderheiten
3,80	Fahrrad- und Fußgängerübergang; 20 km/h Sicherung durch P (Pf 2)
5,14	Fahrrad- und Fußgängerübergang; Umlaufgitter
6,70	20 km/h Sicherung durch P (Pf 2)
7,50	20 km/h Sicherung durch P (Pf 2)
8,61	20 km/h Sicherung durch P (Pf 2)
9,51	Anhalten, nach Übersicht weiterfahren, Sicherung durch P (Pf 2)
11,10	5 km/h Sicherung P (Pf 2)
10,40	20 km/h Sicherung durch P (Pf 2)
11,10	Anhalten, nach Übersicht weiterfahren, Sicherung durch P (Pf 2)
11,88	20 km/h Sicherung durch P (Pf 2)
13,45	20 km/h Sicherung durch P (Pf 2)

Die Bahnübergänge sind öffentlich, Kennzeichnung durch Andreaskreuz (BÜV-NE). Die Signale Pf2 sind in beiden Fahrtrichtungen entsprechend DS/DV 301 (Signalbuch) aufgestellt, außer an den BÜ mit Lf 4 „0“. (km 9,51 und 11,1).

§ 26 (4) Begehungsfristen

Die Begehung der Gleisanlage wird monatlich durchgeführt. Hierzu besteht ein Infrastrukturbetreuungsvertrag mit der RBB.

§ 27 Sicherungsanlagen

Der Anschluss Verbio Ethanol Zörbig zweigt in km 13,458 und 14,241 mit den Weichen Z 1 und Z 2 vom Gleis Bitterfeld - Zörbig ab. Beide Weichen sind ortsbedient. Der Schlüssel für den Anschluss Verbio Ethanol Zörbig befindet sich in der Leitstelle der RBB. Die Weichen in km 10,3 (H2) und km 10,95 (H1) (Gewerbegebiet Heideloh) sind verschlossen. Weichen sind mit Weichenschloss festgelegt. Der Schlüssel für die Gleissperre befindet sich in der Leitstelle der RBB.

§ 52, Anweisung 14, Ziffer 3.8. Ausrüstungen

Die die Infrastruktur befahrenden Triebfahrzeuge sind wie folgt auszurüsten:

- IMU-Schleife (Induktive Meldungsübertragung)
- Signalflagge Sh1
- Bordwerkzeug
- Sanitätskasten

Sind Triebfahrzeuge nicht mit einer IMU-Schleife und mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet, ist die Begleitung der Rangierfahrt durch einen Betriebseisenbahner erforderlich.

Die Betriebseisenbahner haben Zugang zu ausgelegten Dienstvorschriften.

§ 54 (3) Begriffe für den Rangierdienst

Unbegleitete Rangierfahrten sind nicht zugelassen.

§ 55 (7) Anweisung 20, Ziffer 2.4.2. Rangier- und Triebfahrzeugpersonal

Die Wagen sind an die Druckluftbremse anzuschließen und eine vereinfachte Bremsprobe auszuführen.

§ 55 (8) Mitfahrt im Führerstand

Außer den im Dienst befindlichen Betriebseisenbahnern dürfen folgende Personen ohne Erlaubnis des EBL auf dem Führerstand der Triebfahrzeuge mitfahren:

- Stellvertreter des EBL
- Mitarbeiter der Aufsichtsbehörde

§ 55 (9) Anweisung 20, Ziffer 1.3 Allgemeine Aufgaben von Rangierleitern

Rangierleiter, Rangierer und Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer haben sich bei Dienstantritt bei der Leitstelle der RBB zu melden.

§ 55 (9) Anweisung 20, Ziffer 2.4.1

Die für die jeweilige Rangierfahrt gültige Rangierseite wird durch den Rangierleiter festgelegt.

§ 55 (9) Anweisung 20, Ziffer 2.6.3 Bewegungen von Fahrzeugen

Die Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer, Rangierleiter und die Rangierer sind mit einer Signalpfeife und einer rot abblendbaren Handleuchte sowie mit einer weiß-rot-weißen Signalflagge auszurüsten.

§ 55 (9) Anweisung 21 Verwendung von Funkanlagen

Es gilt die Funkordnung der RBB (siehe SBV RBB).

§ 55 (11) Anweisung 23, Ziffer 2.6. Aufgaben des Triebfahrzeugpersonals

Triebfahrzeuge müssen beaufsichtigt werden, solange sie mit eigenem Antrieb bewegungsfähig sind. Wird das Triebfahrzeug vom Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer verlassen, muss er es gegen unbefugtes Ingangsetzen sichern. Folgende Sicherungsmaßnahmen sind durchzuführen:

1. Fahrschalter in Stellung „0“
2. Motor abstellen und Schaltschlüssel in Stellung „0“ bringen
3. Handbremse/Federspeicherbremse anlegen.

Wird das Triebfahrzeug ohne Aufsicht abgestellt, sind die Führerhaustüren zu verschließen.

§ 56 (2) Gleichzeitiges Rangieren mit mehreren Rangierfahrten

Auf dem Stammgleis ist jeweils nur eine Rangierfahrt zugelassen, die nächste Rangierfahrt darf nur zugelassen werden, wenn die vorherige Rangierfahrt das Ankommen in einem der Gleisanschlüsse gemeldet hat.

§ 56 (4) Bewegungen von Fahrzeugen im Rangierdienst

Das Abstoßen von Wagen ist nicht zugelassen.

§ 56 (5) Geschwindigkeit beim Rangieren

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt gemäß den Bestimmungen der BOA 20 km/h.

§ 56 (9) Anweisung 28, Ziffer 2.3. Bremsbesetzung

Bei Rangierarbeiten sind die Wagen grundsätzlich an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen.

Für je angefangene 500 t oder je angefangene 24 Achsen zur Sicherung abgestellter Wagen sind 1 Hand- oder Feststellbremse anziehen bzw. 1 Hemmschuh auszulegen.

§ 56 (9) Anweisung 28, Ziffer 2.3. Grenzlasten

Grenzlasten						
Alle Angaben in [t]	Zughaken-grenzlast	204	V100.4 LG	V100.4 LG	V 60 LG	V 60 SG
Bitterfeld-Zörbig	2735	1100	1195	865	1070	585
Zörbig-Bitterfeld	2735	1100	1195	865	1070	585

§ 56 (9) Anweisung 20, Ziffer 2.8.4. Bremsproberechtigung

Berechtigter für die Durchführung der Bremsprobe:

- Rangierleiter
- Triebfahrzeugführer / Lokrangierführer

Voraussetzung: Befähigungsnachweis als Bremsproberechtigtger

§ 56 (9) Anweisung 20, Ziffer 2.8.5. Schadhafte Bremsen

Schadhafte Bremsen und sonstige erkennbare Mängel an Ladungen und Fahrzeugen sind der Leitstelle RBB sowie dem EVU zu melden, von dem diese übernommen wurden. Schadhafte Bremsen sind auszuschalten und zu entlüften. Schadhafte Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Schäden an der Ladung sind zu kennzeichnen und wenn nötig auszusetzen.

§ 57 (1) Signale

Auf der Anschlussbahn gilt die Ril 301.

§ 57 (2) Verzicht auf Signalbeleuchtung

Auf die Beleuchtung der Weichensignale wird verzichtet.

§ 57 (3) Bedienen der Weichen

Folgende Weichen und Gleissperren müssen nach Befahren wieder in Grundstellung gebracht werden:

Ort	Bezeichnung
Anschluss Verbio Ethanol Zörbig	Z 1 und Z 2

§ 57 (3) Anweisung 29, Ziffer 8 Berechtigte

Berechtigte, die aufgefahrene Weichen untersuchen dürfen:

- Infrastrukturpersonal der RBB,
- EBL und
- Stellvertreter des EBL

§ 57 (3) Anweisung 29, Ziffer 10 Reinigung und Gangbarhaltung der Weichen

Die Prüfung der Weichen in den Anschlüssen obliegt den Anschliessern. Für die Prüfung der Weichen bestehen Verträge mit der RBB.

Die Reinigung und Gangbarhaltung der Weichen im Gleis Bitterfeld - Zörbig und der Anschlussweichen der Verbio wird vom Betriebsführenden durchgeführt.

§ 58 (5) Anweisung 30, Ziffer 6 Aufbewahrungsort von Hemmschuhen

Für die Rangierarbeiten erforderliche Hemmschuhe sind auf dem Triebfahrzeug mitzuführen. Die Anzahl und die Lagerung von Hemmschuhen in den Anschlüssen gehen aus der Bedienungsanweisung sowie der Dienstordnung der jeweiligen Anschließer hervor.

§ 58 (5) Anweisung 30 Sicherung stillstehender Fahrzeuge

Das Abstellen von Fahrzeugen auf dem Stammgleis ist nur mit Zustimmung der Leitstelle der RBB zugelassen. Im Stammgleis besteht zwischen km 2,7 und 2,9 Abstellverbot.

Stillstehende Fahrzeuge sind wie folgt zu sichern:

- durch Anziehen von Hand- oder Feststellbremsen,
- durch Festlegen mit Radvorleger,
- durch Hemmschuhe,
- durch Kuppeln mit gebremsten Fahrzeugen.

Das Auflegen von Steinen, Holz- oder Eisenstücken oder dergleichen ist verboten. Für je angefangene 60 Achsen ist eine Achse festzulegen.

Bei Winterwetter sind die Fahrzeuge mit gelösten und, soweit möglich, mit entlüfteten Druckluftbremsen abzustellen, jedoch gegen Ablaufen zu sichern. Größere Eis- und Schneeablagerungen an den Bremseinrichtungen sollten entfernt werden. Angefrorene Bremsklötze sind vor Fahrzeugbewegungen abzutauen oder loszuschlagen. Werden abgestellte Fahrzeuge bei Winterwetter in Bewegung gesetzt, so ist darauf zu achten, dass sich alle Radsätze drehen.

Die EVU sind für das Sichern stillstehender Fahrzeuge im Anschluss verantwortlich. Bei Bekanntwerden von Sturmwarnungen ab Stärke 30 m/s sind durch das den Verkehr durchführende EVU alle Fahrzeuge (außer bei Anschließen) zu sichern. Das Sichern erfolgt durch Anziehen von Hand- oder Feststellbremsen und durch auflegen von Hemmschuhen in beiden Richtungen. Nach Abklingen des Sturmes sind die Sicherungsmittel wieder zu entfernen (durch das EVU, das die Sicherungsmittel angebracht hat). Die durchgeführten Sicherungsmaßnahmen sind durch die zuständigen Mitarbeiter im Bahnbetrieb des die Transporte durchführende EVU von Schicht zu Schicht der Leitstelle der RBB zu übergeben.

Befinden sich in einer zu sichernden Rangiereinheit Fahrzeuge mit LL-Bremssohlen und erfolgt die Sicherung nicht durch Hemmschuhe, müssen bevorzugt die Handbremsen von Wagen mit Graugusssohlen verwendet werden. Ist dies nicht möglich, muss die doppelte Zahl Wagen als bisher erforderlich mit Feststell- bzw. Handbremse gesichert werden.

Die Sturmwarnungen erfolgen über die Medien.

§ 59 Lademaß, Lademaßüberschreitungen

Für das Befördern von Fahrzeugen mit Lademaßüberschreitung ist jeweils die Zustimmung des EBL bzw. dessen Stellvertreters einzuholen. Bei der Beladung ist das Lademaß entsprechend der Anweisung Nr. 8 zur BOA – Begrenzung der Fahrzeuge – einzuhalten. Es entspricht der Begrenzung II der Fahrzeuge. Alle Sendungen, die diese Abmessungen überschreiten, sind Sendungen mit Lademaßüberschreitung.

§ 62 (2) Anweisung 31, Ziffer 4 Unfallmeldestellen

Unfallmeldestellen der Anschlussbahn

- Leitstelle der RBB Tel.: 03493 7 8444

Berechtigte, die die Leitung an der Unfallstelle übernehmen dürfen:

- Leitungsbereitschaft RBB,
- EBL,
- Stellvertreter des EBL.

§ 64 (1) und (2) Berechtigte für Aufgleisungen und Lauffähigkeitsuntersuchungen

Das Aufgleisen und Lauffähigkeitsuntersuchungen von Fahrzeugen erfolgt durch vom EBL beauftragtes Personal i.d.R. durch geeignetes RBB-Personal.

Bitterfeld - Wolfen, den 14.10.2019



.....
Eisenbahnbetriebsleiter

Anlagen:

Anlage 1	Unfallmeldeplan
Anlage 2	Lageplan
Anlage 3	Bedienungsanleitung BÜ in km 4,86
Anlage 4	Bedienungsanleitung BÜ in km 5,28

Unfallmeldetafel I

Zörbiger Infrastrukturgesellschaft (ZIG)

Unfallmeldestelle der Anschlußbahn ZIG

Eisenbahnbetriebsleiter : Herr Wolff
Tel.Nr. 03493 7 8450
Funktelefon: 0172 308 03 50

Vertreter des Ebl: Herr Maecker
Funktelefon: 0172 308 03 30

Anschlußbahnhof: Bitterfeld Nord

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern
...Gleissperrung veranlassen

Verletzte?

...Krankenwagen anfordern (s. Rückseite)
...Erste Hilfe leisten (Verbandskasten auf dem Triebfahrzeug)

Feuer oder Feuergefahr?

...Feuer bekämpfen (Löcher auf Triebfahrzeug, Dienstraum)
...Feuerwehr anfordern (s.Rufnummern am Telefon und sonst über Notruf 112)

Unfallmeldestelle verständigen:

...Was ist geschehen (Zeit, Unfallort, Verletzte, Feuer)?
...Was ist bereits veranlaßt?
...Bahnanlagen und Fahrzeuge betriebsfähig?
...Gefährliche Stoffe freigeworden (Gefahrenklasse bzw. Gefahrzettel-Nr.)?
...Aufräumarbeiten notwendig?

Leitung der Unfallstelle übernehmen:

...Spuren und Beweisstücke sichern
...Zeugen ermitteln (Anschrift aufschreiben)
...Eintreffende Helfer einweisen
...Für Absperrung sorgen
...Untersuchenden Stellen Auskunft geben
...Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle
...Weitere Betriebsführung vereinbaren

Wenn Anschlußbahnleiter oder Bereitschaftsdienst eintrifft, Leitung übergeben

Aufgestellt:

Wolff 
Eisenbahnbetriebsleiter
Datum: 01.05.2013

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle:

Bahnhof Bitterfeld-Nord

Aufgestellt:

Geprüft (jährlich)

Datum /Name

Bitterfeld-Wolfen, 01.05.2013

Eisenbahnbetriebsleiter

A. Maßnahmen und Meldungen durch Unfallmeldestelle der ZIG: Punkte 1 – 4

B. Maßnahmen und Meldungen durch den Eisenbahnbetriebsleiter oder Betriebsleiter oder Bereitschaftsdienst: Punkte 5 - 16

- | | |
|--|--|
| 1. Unfallstelle abriegeln | 9. Wenn Mitarbeiter oder Triebfahrzeuge der DB oder einer anderen Bahn betroffen sind oder deren Betrieb berührt wird (Zugausfall, Verspätung, Verkehren eines Gerätewagens): Meldung an Anschlußbahnhof Bitterfeld |
| 2. Rangierfahrten zurückhalten | 10. Bei Waldbrand Forstdienststelle benachrichtigen |
| 3. Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen | 11. Wenn Zollbedienstete oder Zollgut betroffen sind: Meldung an Zollamt |
| 4. Eisenbahnbetriebsleiter oder Betriebsleiter oder Bereitschaftsdienst verständigen. Dabei angeben:

Gefährliche Stoffe freigeworden
(Gefahrenklasse bzw. Gefahrzettel-Nr.)

Grundwasser gefährdet?

Aufräumarbeiten erforderlich? | 12. Weitere Hilfskräfte der Bahn herbeirufen
13. Auf Anordnung des Eisenbahnbetriebsleiters oder Betriebsleiters oder Bereitschaftsdienstes: Gerätewagen anfordern
14. Auf Anordnung des Eisenbahnbetriebsleiters oder Betriebsleiters oder Bereitschaftsdienstes: Schienenkran anfordern
15. Feuerwehr, falls erforderlich |
| 5. Bautechnische Dienststelle verständigen | 16. Leitstelle Landratsamt |
| 6. Maschinentechnische Dienststelle verständigen | |
| 7. Signaltechnische Dienststelle verständigen | |
| 8. Polizei verständigen | |

*) Die Polizei ist zu verständigen bei:

- a) jedem Unfall, bei dem ein Mensch getötet oder schwer verletzt ist,
- b) Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, wenn dies im Interesse der Bahn liegt, z.B. wenn Fahrerflucht vorliegt oder, wenn bei Verdacht auf Alkoholeinfluß eine Blutprobe entnommen werden muß,
- c) Unfällen oder Gefährdungen einer hochgestellten Persönlichkeit des öffentlichen Lebens,
- d) Auffinden eines Toten oder lebensgefährlichen Verletzten,
- e) Bahnfrevel und verbrecherischem Anschlag, z.B. Schießen und Werfen auf Züge und Signale, Eingriffe in die Signaleinrichtungen und in den Bremsbetrieb, Beschädigungen und Entwenden von Kabeln und Freileitungen, Bereiten von Hindernissen auf dem Bahnkörper und anderen vorsätzlichen Gefährdungen des Bahnbetriebes, sowie Anschlägen gegen Menschen auf Bahngelände, Brandstiftungen,
- f) Unregelmäßigkeiten mit radioaktiven, gefährlichen und Grundwasser gefährdenden Stoffen.

B. Namen, Anschriften und Fernsprechanchlüsse zu A 4. bis 16.

Zu 4.	Eisenbahnbetriebsleiter	Herr Wolff Tel. 0349378430
Zu 5.	Bautechnische Dienststelle	Herr Wolff Tel. 0349378430
Zu 7.	signaltechnische Dienststelle	wie Bautechn.Dienststelle
Zu 8.	Polizei	Tel. 03493 3010 Notruf 110
Zu 9.	entfällt	
Zu 10.	entfällt	
Zu 11.	entfällt	
Zu 12.	über RBB	
Zu 13.	Gerätewagen der RBB bei Rangieraufsicht	Tel. 03493 78463
Zu 15.	Feuerwehr	Tel. 112
Zu 16.	Leitstelle beim Amt für Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungswesen(Landratsamt)	Tel. 03493 341 0

Unfallmeldetafel III

A. Anleitung für Unfallmeldungen

(1) Bei sämtlichen im Folgenden aufgeführten Ereignissen sind fernmündliche oder fernschriftliche Meldungen an den Eisenbahnbetriebsleiter, Betriebsleiter oder Bereitschaftsdienst abzugeben. Der LfB ist durch den Eisenbahnbetriebsleiter oder den Betriebsleiter oder den Bereitschaftsdienst bei den gekennzeichneten Ereignissen zu verständigen (Anschriften siehe unter B).

Art des Ereignisses	Meldung an Anschluß- bahner	Bemerkungen
1. Bahnbetriebsunfälle und Personenunfälle aller Art	ja	
2. Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erregen	ja	
3. Betriebsgefährdungen, die durch grobe Fahrlässigkeit im Dienst verursacht wurden	ja	
4. Bahnfrevel und verbrecherische Anschläge a) Schießen und Werfen auf Züge und Signale, Eingriffe in die Signaleinrichtungen und in den Bremsbetrieb, Beschädigungen und Entwenden von Kabeln und Freileitungen, Bereiten von Hindernissen auf dem Bahnkörper und andere vorsätzliche Gefährdungen des Bahnbetriebes b) Vorfälle zu a), wenn ein Unfall eingetreten ist oder unmittelbar gedroht hat, der Betrieb erheblich gestört wird und allgemeines Aufsehen zu erwarten ist, Anschläge gegen Reisende, Bahnbedienstete oder auf Bahngebiet tätige Personen, Brandstiftung	ja ja	
5. Brände auf Bahngebiet	ja	
6. Ereignisse, die wesentliche Störungen des Zugverkehrs verursachen	-	
7. Auffinden eines Toten oder lebensgefährlichen Verletzten	ja	
8. Zusammenpralle mit Straßenverkehrsteilnehmern	ja	
9. Sperrung wichtiger Durchgangsstraßen als Folge von Ereignissen auf Bahngebiet	ja	
10. Gefährdungen durch radioaktive, gefährliche oder Grundwasser gefährdende Stoffe	ja	

- (2) Die Meldungen müssen folgende Angaben enthalten:
- a) Tag, Zeit, Ort und Wetter,
auf freier Strecke sind als Ort der Bahn-km und die benachbarten Betriebsstellen anzugeben, bei Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, auch Art des Weges, z.B.:
Bundesstr.-Nr. _____, Landesstr.-Nr. _____, Kreisstr.-Nr. _____, Ortsverbindungsweg
von _____, nach _____ (nächstgelegene größere Orte),
Gemeindestraße, Feld-, Wald- und
Privatweg in der Gemarkung _____
und wie der Bahnübergang gesichert ist,
- b) Hergang des Ereignisses mit Angabe der Art und Nummern der beteiligten Züge,
- c) Ursache (festgestellte oder mutmaßliche),
- d) Folgen, und zwar
1. Zahl der tödlich, schwer oder leicht Verletzten
(verunglückte hochgestellte Persönlichkeiten, Militärpersonen und eigene Mitarbeiter sind besonders anzugeben),
 2. Schäden an Bahn- und sonstigen Anlagen, Eisenbahn- und Straßenfahrzeugen,
 3. Streckenunterbrechung und voraussichtliche Dauer der Betriebsstörung,
 4. Unbefahrbarkeit von Bundesstraßen und wichtigen Durchgangsstraßen,
- e) Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebes (Umsteigeverkehr, Schienenersatzverkehr, Umleitung usw.),
- f) Meldung an andere Behörden.

Beispiel :

Am 10. November 1989, 16.10 Uhr, prallte in km 16,8 der Strecke Arnsbach - Hornbogen zwischen Carlsdorf und Dollheim auf dem durch Blinklicht gesicherten Bahnübergang der Bundesstraße 6 ein LKW mit Zug G 101 zusammen.

Rotes Blinklicht nicht beachtet. Sicht gut. LKW zertrümmert, Fahrer tot, Beifahrer schwer verletzt. Lok leicht beschädigt.

Strecke 1 Stunde gesperrt. Polizei verständigt.

Arnsbach - Hornbogener Eisenbahn
Lammers

- (3) Bei Katastrophen und schweren Bahnbetriebsunfällen können zur Rettung von wertvollem Material sowie von Anlagen und Einrichtungen, die dem Gemeinwohl dienen, Truppenteile und Dienststellen der Bundeswehr über die Verteidigungskreiskommandos und Technischen Hilfswerke um Hilfeleistung ersucht werden, Anschriften siehe unter B.
- (4) Schadensfälle beim Transport, Umschlag und bei der Lagerung wassergefährdender Flüssigkeiten sind der zuständigen Wasserbehörde zu melden. Diese benennt Sachverständige, gibt erforderlichenfalls Auskunft über geeignete Abfallbeseitigungsanlagen und erteilt die Genehmigung zum Transport von Schadstoffen oder verunreinigtem Erdreich. Anschriften der zuständigen Wasserbehörde siehe unter B.
- (5) Bei einem Ereignis, bei dem anderes Gefahrgut frei wird oder Radioaktivität auftritt, kann zur Schadenserkenung und -beseitigung die Hinzuziehung von Sachverständigen nötig sein.
Anschriften siehe unter B.
- (6) Bei Ereignissen auf einer Bahn, die der Bergaufsicht unterliegt, ist der Unternehmer zu verständigen, der seinerseits zusätzlich der Bergbehörde Meldung erstattet. Anschriften siehe unter B.

Zu den Punkten 3 – 6 erfolgt die Information über das Landratsamt (Tel. Nr. 03493 3410)

B. Zuständigkeitsbereiche und Anschriften

	Anschrift während der Dienstzeit	Tel.-Nr.:
Eisenbahnbetriebsleiter	Herr Wolff	0172 3080350
Vertreter des Eisenbahnbetriebseiters	Herr Maecker	0172 3080330
LfB	Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht des Landes Sachsen-Anhalt beim Eisenbahnbundesamt Außenstelle Halle Ernst-Kamieth-Str. 5 06112 Halle/Saale	dienstl. 03454-678-0

Unfallmeldestellen

Unfallmeldestelle	Anschrift	Tel.Ruf
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH Bahnhof Bitterfeld Nord	Strasse am Landgraben 5 06749 Bitterfeld	03493 78444

Anlage 3: Bedienungsanleitung BÜ km 4,86

Bedienungsanleitung

für die Lz/ÜS Bahnübergangssicherungsanlage der Bauform BUES 2000

Bkm 4,860 „ K 2056 - Greppiner Straße“ in Sandersdorf“

Strecke: Anschlussgleis der Zörbiger Infrastrukturgesellschaft (ZIG) [Strecke 6832]

Das Anschlussgleis der Zörbiger Infrastrukturgesellschaft (ZIG) GmbH zweigt im Bkm 2,344 vom Netz der Regiobahn Bitterfeld – Berlin GmbH ab.

Im weiteren Verlauf dieser Strecke befinden sich zwei Bahnübergangssicherungsanlagen vom Typ BUES 2000 Lz/ÜS in den Bahnkilometern 4,860 und 5,278 in der Gemeinde Sandersdorf.

Beide Anlagen sind zuggesteuerte Bahnübergangssicherungsanlagen für Sondereinrichtung am Triebfahrzeug.

Diese Sondereinrichtung am Fahrzeug muss bewusst vom Triebfahrzeugführer (Sendeeinrichtung – BBR 91,000 KHz) an den durch das „Signal BÜ2“ gekennzeichneten Stellen bedient werden.

Fahrzeuge ohne diese Sondereinrichtung am Triebfahrzeug können diese Strecke auch benutzen. Bei der Benutzung ist jedoch drauf zu achten, dass der Triebfahrzeugführer in Besitz eines Schlüssels der Schließung NS 6 für die Bedienung der Hilfseinschalttaste HET bzw. Hilfsausschalttaste am BÜ ist.

1.0. Fahrten im Regelfall am Bahnübergang BÜ 4,860

1.1. Regeleinschaltung aus Richtung 1

Bei Überfahrt der Empfangskoppelpule in Richtung 1 im Bkm **4,591** wird die technische Sicherung eingeschaltet. Diese maßgebende Einschaltstelle ist zusätzlich mit dem Signal „BÜ 2“ gekennzeichnet. Sind alle technischen Einrichtungen am Bahnübergang in Ordnung, nimmt der Triebfahrzeugführer das Signal „BÜ 1“, Bkm **4,659** auf. Mit dem Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren FS 3/FS13 am Bahnübergang wird die Einschaltung zurückgenommen. Gleichzeitig wird die Grundstellung der Anlage hergestellt.

1.2. Regeleinschaltung der Anlage aus der Gegenrichtung (Richtung 2)

Bei Überfahrt der Empfangskoppelpule aus Richtung 2 im Bkm **5,127** wird die technische Sicherung eingeschaltet. Diese maßgebende Einschaltstelle ist zusätzlich mit dem Signal „BÜ 2“ gekennzeichnet. Sind alle technischen Einrichtungen am Bahnübergang in Ordnung, nimmt der Triebfahrzeugführer das Signal „BÜ 1“ Bkm **5,058** auf. Mit dem Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren FS 3/FS13 am Bahnübergang wird die Einschaltung zurückgenommen. Gleichzeitig wird die Grundstellung der Anlage am Bahnübergang hergestellt.

- 1.3. Wird der Bahnübergang nach einer Einschaltung nicht befahren, so wird
- 1 Minute nach der Einschaltung das Signal „BÜ 1“ abgeschaltet.
 - 4 Minuten nach der Einschaltung die Anlage selbsttätig ausgeschaltet.

1.4. Fahrten ohne IMU-Einrichtung am Triebfahrzeug

Durch das Nichtvorhandensein einer IMU – Einrichtung am Triebfahrzeug kann keine Regeleinschaltung der technischen Sicherung erfolgen.

Mit Vorbeifahrt am Überwachungssignal mit dem Signalbegriff „BÜ 0“ ist der Bahnübergang ungesichert. Der Triebfahrzeugführer muss die Geschwindigkeit verringern und vor der betreffenden Hilfseinschalttaste HET – rechts neben dem Gleis ca. 20 bis 30m vor der Bahnübergangskante am Betonpfeiler – noch vor der Ausschalterschleife FS 3 bzw. FS 13 zum Stehen kommen.

Mittels Schlüssel wird die Handschalteinrichtung bedient. Kommt der Straßenverkehr zum Stehen und hält vor den Andreaskreuzen an, kann die Fahrt fortgesetzt werden.

Die Rücknahme der Einschaltung erfolgt (wie in Pos.1.1 bzw.1.2) beschrieben mit dem Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren am Bahnübergang).

2.0. **Fahrten im Fehler-/ Störfall**

2.1. aus Richtung 1

Die Signalsicht von 7 Sekunden vor Vorbeifahrt am Überwachungssignal ÜS 1 ist gegeben. Sollte durch den Triebfahrzeugführer das Signal „BÜ 1“ aus verschiedenen Gründen nicht erkannt worden sein, so ist vor dem Bahnübergang in Höhe der BÜ-Kennzeichentafel anzuhalten. Mit der Einschaltung der technischen Sicherung durch HET 1 im Bkm **4,825** wird analog der Pos.1.1 der Ablauf gestartet.

Hält der Straßenverkehr vor dem Andreaskreuzen an, darf die Rangierfahrt den Bahnübergang befahren zusätzlich ist das Pfeifsignal zu geben.

2.2. aus Richtung 2

Der Anstoß für die Einschaltung erfolgt mittel der HET 2 Taste im Bkm 4,883. Der weitere Ablauf entspricht analog der Pos. 1.2.

2.3. Totalausfall der technischen Sicherung

Sollte keine Einschaltung aus beiden Richtungen möglich sein, ist vor dem Bahnübergang anzuhalten, mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren und das Befahren mit Pfeifsignal entsprechend der FVNE §44 anzukündigen. Das Betriebspersonal hat sich vor dem Befahren des Bahnüberganges davon zu überzeugen, dass keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer erfolgen kann. Hält der Straßenverkehr vor den

Andreaskreuzen an, darf der Bahnübergang durch die Rangierfahrt befahren werden, und zwar mit Schrittgeschwindigkeit, bis das führende Fahrzeug die BÜ – Mitte erreicht hat. Danach darf auf 20 Km/h beschleunigt werden. War die Störung nicht bekannt, so ist diese dem Zugleiter über Rangierfunk zu melden.

3.0. **Fahrtunterbrechung und Unterschreiten der Geschwindigkeit von 5 Km/h**

3.1. Muss eine Rangierfahrt nach Betätigung der IMU-Einrichtung am Standort der betreffenden Empfangskoppelpule (Signal „BÜ 2“) im Gleisabschnitt bis zum Bahnübergang halten, muss mit der selbsttätigen Ausschaltung der Anlage (ca. 240s) gem. Abschnitt 1.3. gerechnet werden.

3.2. Wird der Gleisabschnitt vom Standort der Empfangskoppelpule (Signal „BÜ 2“) bis zum Bahnübergang mit einer Geschwindigkeit < 5 Km/h befahren, muss ebenfalls mit einer selbsttätigen Ausschaltung der technischen Sicherung gerechnet werden.

3.3. In beiden Fällen erfolgt das Befahren des Bahnüberganges gemäß Abschnitt 2.

4.0. Bei geschobenen Rangierabteilungen befindet sich das mit der IMU – Fahrzeugeinrichtung ausgerüstete Triebfahrzeug nicht an der Spitze der

Rangierfahrt, erfolgt das Befahren des Bahnüberganges gemäß Abschnitt 2.

5.0. **Kleinwagenfahrten**

- 5.1. Für mit IMU – Fahrzeugeinrichtung ausgerüstete Kleinwagen gelten die Bestimmungen der Abschnitte 1- 4.
- 5.2. Für **nicht** mit IMU – Fahrzeugeinrichtung ausgerüstete Kleinwagen erfolgt das Befahren des Bahnüberganges gemäß Abschnitt 2

6.0. **Sperrfahrten**

- 6.1. Für Sperrfahrten, die den Abschnitt zwischen Empfangskoppelpule (Signal „ BÜ2“) und Bahnübergang durchfahren sollen, gelten die Bestimmungen der Abschnitte 1 und 2.
- 6.2. Bei Sperrfahrten, die im Abschnitt zwischen Empfangskoppelpule (Signal „BÜ2“) und dem Bahnübergang **halten** oder **wenden** sollen, darf die IMU – Sendeeinrichtung des damit ausgerüsteten Triebfahrzeuges bei der Vorbeifahrt an der Empfangskoppelpule (Signal „BÜ2“) **nicht** betätigt werden.

7.0. **Ausschalten der technischen Sicherung mittels Hilfsausschalttaste HAT**

- 7.1. Am Betonschaltheus befindet sich die Hilfsausschalttaste HAT, die mit dem Schlüssel NS 6 bedient werden kann, wenn der Bahnübergang durch die Rangierfahrt nicht befahren werden soll, aber zuvor eine Einschaltung durch die IMU – Fahrzeugeinrichtung oder Bedienung einer der HET – Tasten erfolgte.

Anlage 4: Bedienungsanleitung BÜ km 5,28

Bedienungsanleitung

für die Lz/ÜS Bahnübergangssicherungsanlage der Bauform BUES 2000

Bkm 5,278 „ Bahnhofstraße“ in Sandersdorf“

Strecke: Anschlussgleis der Zörbiger Infrastrukturgesellschaft (ZIG) [Strecke 6832]

Das Anschlussgleis der Zörbiger Infrastrukturgesellschaft (ZIG) GmbH zweigt im Bkm 2,344 vom Netz der Regiobahn Bitterfeld – Berlin GmbH ab.

Im weiteren Verlauf dieser Strecke befinden sich zwei Bahnübergangssicherungsanlagen vom Typ BUES 2000 Lz/ÜS in den Bahnkilometern 4,860 und 5,278 in der Gemeinde Sandersdorf.

Beide Anlagen sind zuggesteuerte Bahnübergangssicherungsanlagen für Sondereinrichtung am Triebfahrzeug.

Diese Sondereinrichtung am Fahrzeug muss bewusst vom Triebfahrzeugführer (Sendeeinrichtung – BBR 91,000 KHz) an den durch das „Signal BÜ2“ gekennzeichneten Stellen bedient werden.

Fahrzeuge ohne diese Sondereinrichtung am Triebfahrzeug können diese Strecke auch benutzen. Bei der Benutzung ist jedoch drauf zu achten, dass der Triebfahrzeugführer in Besitz eines Schlüssels der Schließung NS 6 für die Bedienung der Hilfseinschalttaste HET bzw. Hilfsausschalttaste am BÜ ist.

1.0. Fahrten im Regelfall am Bahnübergang BÜ 5,278

1.1. Regeleinschaltung aus Richtung 1

Bei Überfahrt der Empfangskoppelpule in Richtung 1 im Bkm **5,995** wird die technische Sicherung eingeschaltet. Diese maßgebende Einschaltstelle ist zusätzlich mit dem Signal „BÜ 2“ gekennzeichnet. Sind alle technischen Einrichtungen am Bahnübergang in Ordnung, nimmt der Triebfahrzeugführer das Signal „BÜ 1“, Bkm **5,073** auf. Mit dem Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren FS 3/FS13 am Bahnübergang wird die Einschaltung zurückgenommen. Gleichzeitig wird die Grundstellung der Anlage hergestellt.

1.2. Regeleinschaltung der Anlage aus der Gegenrichtung (Richtung 2)

Bei Überfahrt der Empfangskoppelpule aus Richtung 2 im Bkm **5,556** wird die technische Sicherung eingeschaltet. Diese maßgebende Einschaltstelle ist zusätzlich mit dem Signal „BÜ 2“ gekennzeichnet. Sind alle technischen Einrichtungen am Bahnübergang in Ordnung, nimmt der Triebfahrzeugführer das Signal „BÜ 1“ im Bkm **5,474** auf. Mit dem Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren FS 3/FS13 am Bahnübergang wird die Einschaltung zurückgenommen. Gleichzeitig wird die Grundstellung der Anlage am Bahnübergang hergestellt.

- 1.4. Wird der Bahnübergang nach einer Einschaltung nicht befahren, so wird
- 1 Minute nach der Einschaltung das Signal „BÜ 1“ abgeschaltet.

 - 4 Minuten nach der Einschaltung die Anlage selbsttätig ausgeschaltet.

1.4. Fahrten ohne IMU-Einrichtung am Triebfahrzeug

Durch das Nichtvorhandensein einer IMU – Einrichtung am Triebfahrzeug kann keine Regeleinschaltung der technischen Sicherung erfolgen.

Mit Vorbeifahrt am Überwachungssignal mit dem Signalbegriff „BÜ 0“ ist der Bahnübergang ungesichert. Der Triebfahrzeugführer muss die Geschwindigkeit verringern und vor der betreffenden Hilfseinschalttaste HET – rechts neben dem Gleis ca. 20 bis 30m vor der Bahnübergangskante am Betonpfeiler – noch vor der Ausschalterschleife FS 3 bzw. FS 13 zum Stehen kommen.

Mittels Schlüssel wird die Handschalteinrichtung bedient. Kommt der Straßenverkehr zum Stehen und hält vor den Andreaskreuzen an, kann die Fahrt fortgesetzt werden.

Die Rücknahme der Einschaltung erfolgt (wie in Pos.1.1 bzw.1.2) beschrieben mit dem Befahren und Freifahren der Fahrzeugsensoren am Bahnübergang).

5.0. Fahrten im Fehler-/ Störfall

2.1. aus Richtung 1

Die Signalsicht von 7 Sekunden vor Vorbeifahrt am Überwachungssignal ÜS 1 ist gegeben. Sollte durch den Triebfahrzeugführer das Signal „BÜ 1“ aus verschiedenen Gründen nicht erkannt worden sein, so ist vor dem Bahnübergang in Höhe der BÜ-Kennzeichentafel anzuhalten. Mit der Einschaltung der technischen Sicherung durch HET 1 im Bkm **5,250** wird analog der Pos.1.1 der Ablauf gestartet.

Hält der Straßenverkehr vor dem Andreaskreuzen an, darf die Rangierfahrt den Bahnübergang befahren zusätzlich ist das Pfeifsignal zu geben.

2.4. aus Richtung 2

Der Anstoß für die Einschaltung erfolgt mittels der HET 2 Taste im Bkm **5,298**. Der weitere Ablauf entspricht analog der Pos. 1.2.

2.5. Totalausfall der technischen Sicherung

Sollte keine Einschaltung aus beiden Richtungen möglich sein, ist vor dem Bahnübergang anzuhalten, mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren und das Befahren mit Pfeifsignal entsprechend der FVNE §44 anzukündigen. Das Betriebspersonal hat sich vor dem Befahren des Bahnüberganges davon zu überzeugen, dass keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer erfolgen kann. Hält der Straßenverkehr vor den Andreaskreuzen an, darf der Bahnübergang durch die Rangierfahrt befahren werden, und zwar mit Schrittgeschwindigkeit, bis das führende Fahrzeug die BÜ – Mitte erreicht hat. Danach darf auf 20 Km/h beschleunigt werden. War die Störung nicht bekannt, so ist diese dem Zugleiter über Rangierfunk zu melden.

6.0. Fahrtunterbrechung und Unterschreiten der Geschwindigkeit von 5 Km/h

6.1. Muss eine Rangierfahrt nach Betätigung der IMU-Einrichtung am Standort der betreffenden Empfangskoppelpule (Signal „BÜ 2“) im Gleisabschnitt bis zum Bahnübergang halten, muss mit der selbsttätigen Ausschaltung der Anlage (ca. 240s) gem. Abschnitt 1.3. gerechnet werden.

6.2. Wird der Gleisabschnitt vom Standort der Empfangskoppelpule (Signal „BÜ 2“) bis zum Bahnübergang mit einer Geschwindigkeit < 5 Km/h befahren, muss ebenfalls mit einer selbsttätigen Ausschaltung der technischen Sicherung gerechnet werden.

6.3. In beiden Fällen erfolgt das Befahren des Bahnüberganges gemäß Abschnitt 2.

7.0. Bei geschobenen Rangierabteilungen befindet sich das mit der IMU – Fahrzeugeinrichtung ausgerüstete Triebfahrzeug **nicht** an der Spitze der Rangierfahrt, erfolgt das Befahren des Bahnüberganges gemäß Abschnitt 2.

5.0. **Kleinwagenfahrten**

- 5.3. Für mit IMU – Fahrzeugeinrichtung ausgerüstete Kleinwagen gelten die Bestimmungen der Abschnitte 1- 4.
- 5.4. Für **nicht** mit IMU – Fahrzeugeinrichtung ausgerüstete Kleinwagen erfolgt das Befahren des Bahnüberganges gemäß Abschnitt 2

6.0. **Sperrfahrten**

- 7.1. Für Sperrfahrten, die den Abschnitt zwischen Empfangskoppelspule (Signal „BÜ2“) und Bahnübergang durchfahren sollen, gelten die Bestimmungen der Abschnitte 1 und 2.
- 7.2. Bei Sperrfahrten, die im Abschnitt zwischen Empfangskoppelspule (Signal „BÜ2“) und dem Bahnübergang **halten** oder **wenden** sollen, darf die IMU – Sendeeinrichtung des damit ausgerüsteten Triebfahrzeuges bei der Vorbeifahrt an der Empfangskoppelspule (Signal „BÜ2“) **nicht** betätigt werden.

8.0. **Ausschalten der technischen Sicherung mittels Hilfsausschalttaste HAT**

- 7.1. Am Betonschaltheus befindet sich die Hilfsausschalttaste HAT, die mit dem Schlüssel NS 6 bedient werden kann, wenn der Bahnübergang durch die Rangierfahrt nicht befahren werden soll, aber zuvor eine Einschaltung durch die IMU – Fahrzeugeinrichtung oder Bedienung einer der HET – Tasten erfolgte.