

RWE Power



Eingegangen
01. Feb. 2013
RA Tronje Döhmer

SGD_1186

Stand:16.12.03

Bau- und Betriebsvorschrift der Nord-Süd-Bahn (BV-NSB)

Stand 16.12.03

**Genehmigt mit Schreiben des MWMEV
vom 07. August '01
Az. V B 3 - 90 - 51/40**

sowie

**Änderung des § 15 "Radsätze"
genehmigt mit Schreiben des MVEL
vom 16. Dezember '03
Az. II B 3 - 90 - 51/40**

Bau- und Betriebsvorschrift der Nord- Süd- Bahn (BV - NSB)

Inhaltsverzeichnis

		Seite:
<u>I. Allgemeines</u>		
§ 1	Geltungsbereich	4
§ 2	Verantwortlichkeit, Eisenbahnbetriebsleiter	4
§ 3	Befugnisse der Aufsichtsbehörde	5
<u>II. Bahnanlagen</u>		
§ 4	Allgemeines (Begriffserklärungen)	5
§ 5	Gleisbogen und Neigungswechsel	6
§ 6	Spurweite	6
§ 7	Überhöhungen	6
§ 8	Umgrenzungen des lichten Raumes	7
§ 9	Gleisabstand	7
§ 10	Kabel und Leitungen im Bahnbereich	8
§ 11	Oberbau und Bauwerke	8
§ 12	Einfriedungen und Bahnübergänge	8
§ 12 a	Fernmeldeanlagen	8
§ 12 b	Verwendung von Signalen	9
<u>III. Fahrzeuge und Maschinelle Anlagen</u>		
§ 13	Beschaffenheit der Fahrzeuge	9
§ 14	Begrenzung der Fahrzeuge	9
§ 15	Radsätze	10
§ 16	Bremsen	10
§ 17	Sonstige Ausrüstung der Fahrzeuge	10
§ 18	Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge	11
§ 19	bleibt frei !	12
§ 20	Abnahme und Untersuchung von Druckbehältern an Schienenfahrzeugen	12
§ 21	Maschinentechnische Anlagen	12
<u>IV. Bahnbetrieb</u>		
§ 22	Eisenbahnbetriebsbedienstete	13
§ 23	Dienstanweisungen	14
§ 24	Erhaltung, Untersuchung und Sicherung der Nord-Süd-Bahn	14
§ 25	Sicherung stillstehender Fahrzeuge	15
§ 26	Fahrgeschwindigkeit	15
§ 27	Begriff, Gattung und Stärke der Züge	17

Seite:

§ 28	Ausrüstung der Züge mit Bremsen, Bremsbesetzung und Bremsprobe	18
§ 29	Rangierdienst	18
§ 29a	Zugfahrdienst	19
§ 30	Signale	20
§ 31	Fahrpersonal	21
§ 32	Mitfahren auf Triebfahrzeugen	21
§ 33	Unfallmeldungen	21

V. Bestimmungen für Dritte

§ 34	Allgemeine Bestimmungen	22
§ 35	Betreten der Bahnanlagen	22
§ 36	Überqueren der Bahnanlagen	22
§ 37	Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen	22
§ 38	Personenbeförderung auf der Anschlussbahn	23

VI. Übergangs und Schlussbestimmungen

§ 39	Anpassungen	23
§ 40	Inkrafttreten	23

Anlagen zur BV-NSB

Anlage 1	Regellichraum für durchgehende Hauptgleise der Nord-Süd-Bahn
Anlage 2	Regellichraum der Nord-Süd-Bahn für alle Gleise mit Ausnahme der durchgehenden Hauptgleise
Anlage 3	Fahrzeuggestaltungsprofil der Nord-Süd-Bahn für Lokomotiven und Wagen im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis
Anlage 4	Räder und Radsätze der Triebfahrzeuge sowie der Wagen
Anlage 5	Bremstafel für 400 m Bremsweg

Bau- und Betriebsvorschrift der Nord- Süd- Bahn

(BV - NSB)

I. Allgemeines

§ 1

Geltungsbereich

Diese Bau- und Betriebsvorschrift gilt für die Grubenanschlussbahn Nord-Süd-Bahn (NSB). Die NSB schließt die Hambachbahn (HbB) als Abzweig der NSB ein.

Die BV-NSB gilt auch für den Rangierbahnhof der Grubenanschlussbahn HW-Grefrath.

§ 2

Verantwortlichkeit, Eisenbahnbetriebsleiter

- (1) Die Einhaltung der Vorschriften dieser Bau- und Betriebsvorschrift obliegt demjenigen, dem die Erlaubnis zum Bau und Betrieb der Anschlussbahn erteilt ist (Anschlussinhaber).
- (2) Der Anschlussinhaber muss einen Eisenbahnbetriebsleiter (EbL) bestellen, der für die Einhaltung der Vorschriften zu sorgen hat.
Die Bestellung bedarf der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde.
Abs. (1) bleibt unberührt.
- (3) Der Eisenbahnbetriebsleiter muss persönlich und fachlich geeignet sowie betriebserfahren sein.
- (4) Der Anschlussinhaber hat für den Eisenbahnbetriebsleiter eine Geschäftsanweisung aufzustellen. Sie bedarf der Zustimmung der Aufsichtsbehörde.
- (5) Bei Grubenanschlussbahnen bedarf die Bestellung des Eisenbahnbetriebsleiters der Bestätigung durch das Bergamt, in dessen Bezirk die Betriebsleitung der Bahn ihren Sitz hat.

§ 3

Befugnisse der Aufsichtsbehörde

- (1) Maßnahmen, zu denen die Aufsichtsbehörde nach dieser Verordnung ermächtigt ist, dürfen nur aus Gründen der Betriebssicherheit angeordnet werden.
- (2) Die Aufsichtsbehörde kann im Einzelfall Abweichungen von den Bestimmungen dieser Verordnung zulassen, sofern die Betriebssicherheit nicht gefährdet wird. Sie kann ferner im Einzelfall zusätzliche Anordnungen aus Gründen der Betriebssicherheit treffen.

II. Bahnanlagen

§ 4

Allgemeines (Begriffserklärungen)

- (1) Bahnanlagen sind alle zum Bau und zum Betrieb der NSB erforderlichen Anlagen. Fahrzeuge und maschinelle Anlagen gehören nicht dazu. Es gibt Bahnanlagen der Bahnhöfe, der freien Strecke und sonstige Bahnanlagen. Als Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten die Einfahrsignale.
- (2) Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen.
- (3) Blockstrecken sind Gleisabschnitte, in die ein Zug einfahren darf, wenn sie frei von Fahrzeugen sind.
- (4) Blockstellen sind Bahnanlagen, die eine Blockstrecke begrenzen. Eine Blockstelle kann zugleich als Bahnhof oder Abzweigstelle eingerichtet sein.
- (5) Abzweigstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Streckengleise sich verzweigen.
- (6) Zugfolgestellen sind alle Bahnanlagen, die einen Streckenabschnitt (Blockstrecke) begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, solange sich darin noch ein Fahrzeug befindet.
- (7) Zugmeldestellen sind Zugfolgestellen, durch welche die Reihenfolge der Züge auf der freien Strecke bestimmt wird. Bahnhöfe und Abzweigstellen sind stets Zugmeldestellen.
- (8) Hauptgleise sind die von Zügen im regelmäßigen Betrieb befahrenen Gleise. Durchgehende Hauptgleise sind die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen. Alle übrigen Gleise sind Nebengleise.
- (9) Züge im Sinne dieser Vorschrift sind die auf der freien Strecke übergehenden, aus mehreren Fahrzeugen bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten und einzeln fahrende Triebfahrzeuge.

- (10) Rangierfahrten sind stets Fahrten auf Sicht. Sie dürfen nur unter Leitung eines Rangierleiters vorgenommen werden.
- (11) Die Grenzen der Anschlussbahn müssen örtlich gekennzeichnet sein.

§ 5

Gleisbogen und Neigungswechsel

- (1) Im Gleisbogen muss der Halbmesser mindestens - 180 m - betragen.
- (2) Neigungswechsel sind mit einem Halbmesser von mindestens - 300 m - auszurunden.

§ 6

Spurweite

- (1) Die Spurweite ist der kleinste Abstand der Innenflächen der Schienenköpfe im Bereich von 0 bis 14 mm unter Schienenoberkante.
- (2) Das Grundmaß der Spurweite beträgt 1 435 mm.
Die Spurweite darf nicht größer sein als 1 470 mm;
sie darf nicht kleiner sein als 1 430 mm.
- (3) Im Bogen mit einem Halbmesser unter - 175 m - ist das Grundmaß der Spurweite zu vergrößern, wenn die Bauart der Fahrzeuge es erfordert.

§ 7

Überhöhungen

- (1) Die gegenüberliegenden Schienenoberkanten sollen in der Regel gleich hoch liegen.
- (2) Im Gleisbogen sind je nach Fahrgeschwindigkeit Überhöhungen zulässig.
- (3) Zwischen dem überhöhten und dem nicht überhöhten Teil eines Gleises sind Rampen einzulegen, deren Neigung nicht größer sein darf als - 1 : 300 -.

§ 8

Umgrenzung des lichten Raumes

- (1) Es ist mindestens ein lichter Raum nach der in Anlage 1 für durchgehende Hauptgleise bzw. Anlage 2 für alle übrigen Gleise durch ausgezogene Linien gekennzeichneten Umgrenzung freizuhalten.
Im Bogen sind die Breitenmaße entsprechend dem Bogenhalbmesser zu vergrößern. Die Stellen, an denen die lichten Maße unterschritten werden, sind örtlich zu kennzeichnen.

Anlage 1: Regellichtraum für durchgehende Hauptgleise der NSB.

Anlage 2: Regellichtraum der NSB für alle Gleise mit Ausnahme der durchgehenden Hauptgleise.

- (2) In den oberen Teil des lichten Raumes dürfen Bauteile der Fahrleitungen und die Fahrleitungen selbst hineinragen. Diese müssen vom Fahrzeugbegrenzungsprofil des beladenen Wagens mindestens - 90 mm - Abstand haben.
- (3) Die lichte Weite offenstehender Tore muss bei Neubauten so groß sein, dass neben den Fahrzeugen ein Abstand von mindestens - 0,50 m - vorhanden ist.

§ 9

Gleisabstand

- (1) Der Gleisabstand benachbarter gerader Gleise muss, von Mitte zur Mitte gemessen,

auf der freien Strecke mindestens 6,00 m

in den Bahnhöfen mindestens 5,20 m

betragen.

- (2) Zwischen zusammenlaufenden Gleisen muss ein Grenzzeichen angebracht werden, das angibt, wie weit ein Gleis besetzt sein darf, ohne dass die Bewegungen auf dem anderen Gleis gefährdet werden. Der Abstand der Gleise an diesem Grenzzeichen muss mindestens - 4,80 m - betragen.

Ist die Stelle, an der das Grenzzeichen stehen muss, eingepflastert oder ausgebohrt, so kann eine andere Kennzeichnung verwendet werden.

§ 10

Kabel und Leitungen im Bahnbereich

Kabel und Leitungen aller Art, die in der Nähe der Bahnanlagen verlegt werden oder kreuzen, sind so zu verlegen, dass die Bahnanlagen nicht gefährdet werden und der Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt wird. Sie sind in Aufzeichnungen zu erfassen oder örtlich kenntlich zu machen.

§ 11

Oberbau und Bauwerke

- (1) Gleise, Eisenbahnbrücken, Durchlässe, Stützmauern und andere Bauwerke müssen Fahrzeuge mit der jeweils zugelassenen Achs- und Meterlast bei der zugelassenen Geschwindigkeit mit Sicherheit tragen können.
- (2) Für den Bau und die Unterhaltung der Gleisanlagen gelten die allgemein anerkannten Regeln der Technik.

§ 12

Einfriedungen und Bahnübergänge

- (1) Wenn erforderlich, sind Einfriedungen in Abstimmung mit der Aufsichtsbehörde anzulegen.
- (2) Bahnübergänge sind in Abstimmung mit der Aufsichtsbehörde nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erstellen.
- (3) Höhengleiche Überwege innerhalb geschlossener Werkanlagen gelten nicht als Bahnübergänge im Sinne dieser Bau- und Betriebsvorschrift. Etwa erforderliche Sicherungsmaßnahmen trifft der Anschlussinhaber.

§ 12a

Fernmeldeanlagen

- (1) Benachbarte Zugmeldestellen sind durch Fernsprecheinrichtungen miteinander zu verbinden. In diese Verbindung sind einzubeziehen zwischenliegende Zugfolgestellen, Fernsprechbuden und auf Strecken, die mit mehr als 25 km/h befahren werden, auch die Schrankenwärterposten.
- (2) Die zentralen Stellwerke sind in der Regel mit elektrischer Zugnummernmeldung auszurüsten.
- (3) Fernmeldeleitungen müssen gegen Einwirkung von Starkstromleitungen gesichert sein.

§ 12b

Verwendung von Signalen

- (1) Die Ein- und Ausfahrten der Bahnhöfe, die Blockstellen, Abzweigstellen und Gleisverschlingungen sind mit Hauptsignalen zu versehen.

Hauptsignale auf Strecken, auf denen eine geschobene Fahrweise ohne Besetzung der Zugspitze zugelassen ist, sind in ausreichender Entfernung mit Signalnachahmern auszurüsten, die dem Triebfahrzeugführer des geschobenen Zuges die augenblickliche Signalstellung am Hauptsignal anzeigen.

Beim Betrieb mit elektrischen Triebfahrzeugen ist auf der freien Strecke und vor den Einfahrsignalen eine Zugbeeinflussung anzuwenden, durch die beim Heranfahren an ein "Halt" zeigendes Signal der Zug selbsttätig zum Halten gebracht wird.

- (2) Signale müssen in Form und Bedeutung der Signalordnung für den Eisenbahnbetrieb des Anschlussinhabers in der jeweils gültigen Fassung entsprechen.
- (3) Weichen, die mit mehr als 50 km/h gegen die Spitze befahren werden, müssen von den für die Zugfahrt gültigen Signalen derart abhängig sein, dass die Signale nur dann in Fahrtstellung gebracht werden können, wenn alle am Fahrweg beteiligten Elemente in der richtigen Lage und verschlossen sind.
- (4) Mit den Einfahrsignalen und den Hauptsignalen der freien Strecke sind Vorsignale zu verbinden (Mehrabschnittssystem). Die Entfernung zwischen dem Hauptsignal und dem zugehörigen Vorsignal muss mindestens so groß sein wie der größte zugelassene Bremsweg. Es muss gewährleistet sein, dass auch geschobene Züge rechtzeitig zum Halten kommen.

III. Fahrzeuge und maschinelle Anlagen

§ 13

Beschaffenheit der Fahrzeuge

Alle Fahrzeuge müssen so gebaut sein und unterhalten werden, dass sie mit der größten für sie zugelassenen Geschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden können.

§ 14

Begrenzung der Fahrzeuge

Für die Begrenzung der Fahrzeuge gelten die Maße der Anlage 3.

Anlage 3: Fahrzeugbegrenzung der NSB für Lokomotiven und Wagen im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis.

§ 15

Radsätze

Die Radsätze der Schienenfahrzeuge müssen den Anlagen 4a oder 4b entsprechen.

- Anlage 4a: Räder und Radsätze für E-Loks sowie Abraum- und Kohlewagen im Schwerlastbetrieb
- Anlage 4b: Räder und Radsätze für Fahrzeuge mit Ausnahme der E-Loks sowie Abraum- und Kohlewagen im Schwerlastbetrieb

§ 16

Bremsen

- (1) Triebfahrzeuge müssen mit einer Feststellbremse versehen sein, auch wenn sie andere Bremsvorrichtungen haben. Bei Kleinlokomotiven genügt eine in der Bremsstellung feststellbare Fußbremse.
- (2) Werden Wagen mit durchgehender Bremse ausgerüstet, so muss sie selbsttätig wirken, wenn die Bremsleitung unterbrochen wird.
- (3) Die Bremsklotzkraft muss so bemessen sein, dass bei ordnungsgemäßer Bedienung der Bremse die Räder nicht blockiert werden.
- (4) Für die Feststellbremse der Triebfahrzeuge soll die Bremsklotzkraft mindestens 20 % des Dienstgewichtes (Leergewicht + volle Vorräte) erreichen und sie soll 40 % des auf die gebremsten Achsen entfallenden Dienstgewichtes nicht unterschreiten.

§ 17

Sonstige Ausrüstung der Fahrzeuge

- (1) Triebfahrzeuge müssen mit einer Einrichtung zur Abgabe akustischer Signale ausgerüstet sein.
- (2) Fahrzeuge müssen folgende Anschriften tragen:
 - a) Bezeichnung des Eigentümers,
 - b) Betriebsnummer,
 - c) Zeitpunkt der letzten Untersuchung,
 - d) Art der durchgehenden Bremse,
 - e) Name des Herstellers,
Fabriknummer und Baujahr (nur bei Triebfahrzeugen),
 - f) größte zulässige Geschwindigkeit (nur bei Triebfahrzeugen),
 - g) Bremsgewicht (nur bei Triebfahrzeugen) und
 - h) Eigengewicht und Tragfähigkeit (letztes nur bei Wagen).
- (3) Fahrzeuge mit Stangenkupplung müssen so gebaut sein, dass sie aus einem Stand neben den Puffern ge- und entkuppelt werden können.

§ 18**Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge**

- (1) Von allen Fahrzeugen, die in den angrenzenden Betrieben beheimatet sind und auf die Nord-Süd-Bahn übergehen sollen, ist dem Eisenbahnbetriebsleiter vom betreffenden Betrieb der Nachweis zu erbringen, dass die Betriebssicherheit der Fahrzeuge - unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Nord-Süd-Bahn - durch eine Abnahmeuntersuchung festgestellt worden ist. Für Triebfahrzeuge ist außerdem eine Betriebserlaubnis der Aufsichtsbehörde nachzuweisen.
- (2) Die Fahrzeuge sind mindestens alle sechs Jahre zu untersuchen. Diese Frist darf mehrmals um bis zu einem Jahr auf höchstens acht Jahre verlängert werden, wenn festgestellt wurde, dass der Zustand des Fahrzeuges dies zulässt. Unberührt bleibt die gemäß § 21 Abs. (3) c) und (5) jährlich durchzuführende Prüfung des Hebezeuges von Kranwagen.
- (3) Die Untersuchungen nach den Absätzen (1) und (2) und die Feststellung nach Absatz (2) müssen Sachverständige bzw. sachverständige Bedienstete vornehmen.
- (4) Die Fristen für die Untersuchungen rechnen vom Tag nach beendeter Untersuchung oder Abnahmeuntersuchung an.
- (5) Die Untersuchungen nach Absatz (2) müssen sich auf alle Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit beeinflussen kann. Das sind insbesondere Fahrzeugkasten und Fahrzeugrahmen, Drehgestelle, sonstiges Fahrgestell, Laufwerk, Bremsen, Zug- und Stoßeinrichtungen, Kippeinrichtungen, Fahrzeugsignal-, Beeinflussungs- und Überwachungsanlagen sowie Zustand und Befestigung von Teilen, deren Herabfallen betriebsgefährdend sein kann. Dabei ist insbesondere auf Risse, Brüche und sonstige Schäden und auf festen Sitz der Niet- und Schraubverbindungen zu achten.
- (6) Über die Untersuchungen und Feststellungen sind Nachweise zu führen.
- (7) Die Bremsenrichtungen sind bei jeder Fristverlängerung und erforderlichenfalls auch zwischen zwei Untersuchungen durch sachkundige Bedienstete zu prüfen. Hierüber sind Nachweise zu führen.
- (8) Für jedes Triebfahrzeug ist ein Betriebsbuch zu führen, das eine Beschreibung oder Darstellung des Fahrzeuges, sowie ein Bremsschema und die Bescheinigung über Bauartprüfung, Abnahme, Druckbehälterprüfung, Betriebserlaubnis, Inbetriebnahme, alle Untersuchungen und Fristverlängerungen gemäß Absatz (2) enthalten muss.
- (9) Entgleiste oder beschädigte Fahrzeuge dürfen erst wieder in Betrieb genommen werden, nachdem sie überprüft und betriebsgefährdende Mängel behoben sind.

§ 19

bleibt frei

§ 20**Abnahme und Untersuchung von Druckbehältern an Schienenfahrzeugen**

Es gilt die

Vorschrift
für

Bremsen und Druckbehälter
der nichtbundeseigenen Eisenbahnen

(VBD-NE)

in der jeweils gültigen Fassung.

§ 21**Maschinentechnische Anlagen**

- (1) Die Aufstellung maschinentechnischer Anlagen, insbesondere von Drehscheiben, Drehwinkel, Schiebebühnen, Wagenkippern, Seilzuganlagen, Gleiswaagen, Gleisbremsen, Rangier-, Weiterführungseinrichtungen und Achssenken, ist der Aufsichtsbehörde vor Ausführung unter Vorlage der technischen Unterlagen anzuzeigen. Dies gilt auch für Hebezeuge und Verladeanlagen, wenn sie ausschließlich dem Eisenbahnbetrieb dienen.
- (2) Maschinentechnische Anlagen dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie von der Aufsichtsbehörde oder einem sachverständigen Bediensteten abgenommen worden sind.
- (3) Zur Aufrechterhaltung ihrer Betriebssicherheit sind die maschinentechnischen Anlagen regelmäßig von sachverständigen Bediensteten zu prüfen.

Die Fristen für die Prüfung betragen für

- | | |
|---|---------|
| a) Drehscheiben, Drehwinkel und Schiebebühnen | 6 Jahre |
| b) Gleiswaagen | 3 Jahre |
| c) die übrigen unter Abs. (1) genannten Anlagen | 1 Jahr |

Die Fristen zu den Ziffern (3) a) bis c) dürfen höchstens dreimal um ein Jahr verlängert werden, wenn durch sachverständige Bedienstete festgestellt ist, dass der Zustand der Anlage es zulässt.

- (4) Die Prüfung muss sich auf alle Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit beeinflussen kann.
- (5) Hebezeuge sind einer Prüfbelastung zu unterziehen, und zwar
- a) bei jeder Abnahme und nach Umbauten mit dem 1,25-fachen der angeschriebenen zulässigen Belastung

sowie

- b) bei der regelmäßigen Prüfung mit der angeschriebenen zulässigen Belastung.

Erfüllt ein Hebezeug bei der Prüfung nicht die Anforderungen, so ist die zusätzliche Belastung so weit herabzusetzen, dass das Hebezeug der Prüfbelastung mit dem 1,25-fachen Betrag der neuen zulässigen Belastung genügt. Die neue zulässige Belastung ist anzuschreiben.

- (6) Die Ergebnisse der Abnahmen, Prüfungen und Prüfbelastungen sowie der Fristverlängerungen gemäß Absatz (3) sind in ein Prüfbuch einzutragen.

IV. Bahnbetrieb

§ 22

Eisenbahnbetriebsbedienstete

- (1) Eisenbahnbetriebsbedienstete sind:

Der Eisenbahnbetriebsleiter und der ihm unterstellte und nachstehend aufgeführte Personenkreis:

- a) Aufsichtsführende,
- b) Fahrpersonal, z.B. Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer, Fahrer von Arbeitsgeräten, soweit die Geräte mit eigener Kraft auf der Bahn bewegt werden, Fahrtbegleiter,
- c) Betriebspersonal, z.B. Fahrdienstleiter, Zugmelder, Stellwerks- und Weichenwärter, Schrankenwärter, Rangierleiter, Rangierer
- d) und sonstiges Personal, wie Instandhaltungspersonal der Bahninfrastruktur.

- (2) Die Eisenbahnbetriebsbediensteten müssen mindestens 18 Jahre alt sein, sich körperlich und geistig für den Dienst eignen und ausreichendes Hör- und Sehvermögen besitzen. Das Hör- und Sehvermögen ist alle fünf Jahre nachzuprüfen. Die Eisenbahnbediensteten, müssen zuverlässig sein und Fähigkeiten und Kenntnisse besitzen, die ihr Dienst erfordert. Triebfahrzeugführer haben dies außerdem durch eine Probefahrt unter Aufsicht einer von der Aufsichtsbehörde als dafür geeignet anerkannten Person nachzuweisen.

- (3) Der Anschlussinhaber hat dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnbetriebsbediensteten für ihren Dienst ausgebildet und hinreichend unterwiesen werden.
- (4) Eisenbahnbetriebsbedienstete sind aus dem Dienst, für den sie sich als unfähig oder unzuverlässig erwiesen haben, zu entfernen.
- (5) Eisenbahnbetriebsbedienstete fremder Bahnen, die auf einer Grubenanschlussbahn des Anschlussinhabers (NSB, HbB bzw. HW-Grefrath) Dienst leisten, müssen ihre Befähigung nachweisen.
- (6) Der Anschlussinhaber hat über jeden Eisenbahnbetriebsbediensteten Personalunterlagen zu führen.

§ 23

Betriebsanweisungen

- (1) Der Anschlussinhaber hat eine Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst und erforderlichenfalls besondere Anweisungen für bestimmte Dienstzweige aufzustellen.
- (2) Der Anschlussinhaber hat den Eisenbahnbetriebsbediensteten die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst und gegebenenfalls die besonderen Anweisungen zugänglich zu machen.
- (3) Werden anschließende Bahnen mitbefahren, so sind die Vorschriften dieser Bahn im erforderlichen Umfange den Bediensteten zugänglich zu machen.

§ 24

Erhaltung, Untersuchung und Sicherung der Nord-Süd-Bahn

- (1) Die Nord-Süd-Bahn ist in allen Teilen betriebssicher zu erhalten.
- (2) Sie muss von einem sachkundigen Bediensteten oder einem sonstigen Sachverständigen regelmäßig auf ihren ordnungsgemäßen Zustand untersucht werden. Soweit Fristen nicht vorgeschrieben sind, legt sie der Anschlussinhaber fest (§ 23). Über die Untersuchungen sind Aufzeichnungen zu führen.
- (3) Gleisabschnitte, auf denen die Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muss, sind kenntlich zu machen.

Gefährdete Stellen der Gleisanlagen sind während des Eisenbahnbetriebes kenntlich zu machen oder zu beaufsichtigen. Unbefahrbare Gleisabschnitte sind, auch wenn Schienenfahrzeuge nicht erwartet werden, örtlich zu sperren.

- (4) Die Bahnanlagen sind nach den Betriebs- und Verkehrsbedürfnissen zu beleuchten.
- (5) Streckenläufer müssen mit Signalmitteln zum Anhalten von Zügen ausgerüstet sein.

§ 25

Sicherung stillstehender Fahrzeuge

- (1) Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung festzulegen, sofern nicht nach Absatz (2) Erleichterungen zugelassen sind. Das Festlegen hat durch Anziehen von Feststellbremsen, durch Radvorleger oder vorübergehend auch durch Hemmschuhe zu geschehen. Der Anschlussinhaber kann das Festlegen durch Hemmschuhe auch für längere Zeit zulassen, wenn ein Entlaufen der Fahrzeuge nicht möglich ist. Das Auflegen von Steinen, Holzstücken, Eisenteilen usw. ist verboten.
- (2) In Gleisen mit einer Neigung bis zu 1:400 (2,5 ‰) brauchen Fahrzeuge, an oder in denen nicht gearbeitet wird, nur so weit festgelegt werden, dass das Entlaufen über das Grenzzeichen oder ein Haltesignal hinaus oder auf einen Bahnübergang sicher verhindert wird. Luftgebremste Fahrzeuge gelten als ausreichend festgelegt, wenn sie nicht länger als 15 Minuten abgestellt werden.

Bei stärkerer Neigung genügt im allgemeinen das Festlegen nach der Talseite.

- (3) Beim Aufstellen von Fahrzeugen vor einem Bahnübergang, einem Grenzzeichen oder einer sonst freizuhaltenden Stelle ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder wenn andere Fahrzeuge anstoßen.
- (4) Triebfahrzeuge müssen beaufsichtigt werden, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind. Werden sie verlassen, so sind sie gegen unbeabsichtigtes oder unbefugtes Ingangsetzen zu sichern.

§ 26

Fahrgeschwindigkeit

Die größte zulässige Geschwindigkeit beträgt:

- (1) für Abraum- und Rohkohlezüge
 - a) auf geraden Strecken und in Kurven
mit einem Halbmesser >300m
für gezogene Züge 60 km/h
 - für geschobene und nachgeschobene
Züge 50 km/h

- b) in Kurven mit einem Halbmesser von
300 m bis 150 m
- für gezogene, geschobene und
nachgeschobene Züge 40 km/h

(2) für Züge mit Fahrzeugen die gemäß § 32 EBO oder § 18 BOA abgenommen sind

(eigene Fahrzeuge und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs
in Arbeits-, Material-, Brikettzügen und dgl.)

- a) auf geraden Strecken und in Kurven mit
einem Halbmesser >300m
- für gezogene Züge 60 km/h

für geschobene und nachgeschobene Züge, soweit
alle Wagen durchgehend gebremst werden können
und die vorgeschriebenen Zugspitzensignale
(einschließlich des akustischen Signals) wie bei
Abraum- und Rohkohlenzügen vorhanden sind 50 km/h

für die übrigen geschobenen
und nachgeschobenen Züge 25 km/h

- b) in Kurven mit einem Halbmesser von
300 m bis 150 m
- für gezogene Züge 40 km/h

für geschobene und nachgeschobene Züge, soweit
alle Wagen durchgehend gebremst werden können
und die vorgeschriebenen Zugspitzensignale
(einschließlich des akustischen Signals) wie bei
Abraum- und Rohkohlenzügen vorhanden sind 40 km/h

für die übrigen geschobene
und nachgeschobenen Züge 25 km/h

(3) für einzeln fahrende Triebfahrzeuge

- a) auf geraden Strecken und in Kurven mit einem
Halbmesser > 300 m 60 km/h

- b) in Kurven mit einem Halbmesser von
300 m bis 150 m 40 km/h

Diese unter (3) b) genannte Höchstgeschwindigkeit soll auch
dann gelten, wenn ein einzelner Flachwagen von nicht
mehr als - 6 m - Länge (Anhänger eines Gleiskraftfahrzeuges)
von einem Triebfahrzeug geschoben wird.

(4) für Zugfahrten (H 5 - Signalgebung)

für Zugfahrten bei ungesicherter Fahrstraße
(H 5 - Signalgebung) (z.B. Signalstörungen) und für
Rangierfahrten

25 km/h

(5) Ausnahmen:

- a) Probefahrten (Versuchszüge) fallen nicht unter diese Bestimmungen. Für ihre betriebssichere Durchführung erlässt der Eisenbahnbetriebsleiter von Fall zu Fall die erforderlichen Anweisungen.
- b) Sind die nach Anlage 5 (Bremstabelle) für die zugelassene Höchstgeschwindigkeit erforderlichen Brems Hundertstel nicht vorhanden, muss die Höchstgeschwindigkeit entsprechend herabgesetzt werden.
- c) Sie muss verringert werden, wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern.
- d) Wird die durchgehende Bremse eines Zuges unterwegs unbrauchbar, so darf der Triebfahrzeugführer die Fahrt nur auf Anweisung der zuständigen aufsichtsführenden Person fortsetzen.

Anlage 5: Bremstafel für 400 m Bremsweg

§ 27

Begriff, Gattung und Stärke der Züge

- (1) Die Länge einer Fahreinheit mit Fahrzeugen, die gemäß § 32 EBO oder § 18 BOA abgenommen sind, darf nicht größer sein als ihre Geschwindigkeit, Bremsen, Zug- und Stoßeinrichtung und die Bahnanlagen es zulassen.
- (2) Geschobene Züge mit derartigen Wagen dürfen, wenn die Zugspitze vom Triebfahrzeugführer einwandfrei übersehen werden kann, bei Tage bis zu -10 - Wagenachsen und bei Nacht und bei unsichtigem Wetter bis zu vier Wagenachsen stark sein. Sind bei diesen geschobenen Zügen alle Wagen durchgehend gebremst und die nach § 30 vorgeschriebenen Zugspitzensignale vorhanden, so dürfen auch bei Nacht und unsichtigem Wetter bis zu - 10 - Wagenachsen mitgeführt werden.
- (3) Züge mit Abraum- und / oder Rohkohlewagen dürfen nicht mehr als - 120 - Wagenachsen haben.
- (4) Züge mit Abraum- und / oder Rohkohlewagen die nicht von der Spitze aus geführt werden, dürfen ohne Triebfahrzeug nicht länger als - 180 - m sein.

§ 28

Ausrüstung der Züge mit Bremsen, Bremsbesetzung und Bremsprobe

- (1) Die Bremsen in den Zügen müssen so wirken, dass der für die Strecke als zulässig festgesetzte Bremsweg nicht überschritten wird. Der größte zulässige Bremsweg beträgt - 400 m -(entsprechend Anlage 5).
- (2) In Abraum- und Rohkohlenzügen müssen sämtliche Wagen mit durchgehender, selbsttätig wirkender Bremse ausgerüstet sein.
- (3) In Zügen mit Wagen, die gemäß § 32 EBO oder § 18 BOA abgenommen sind, müssen mindestens die Bremsstempel nach der Bremsstempel für - 400 m - Bremsweg gemäß Anlage 5 vorhanden sein.
- (4) Bevor ein mit durchgehender Bremse gefahrener Zug eingesetzt wird, ist eine Bremsprobe vorzunehmen. Die Probe ist zu wiederholen, sobald der Zug getrennt oder ergänzt worden ist, es sei denn, dass Wagen nur am Schluss abgehängt wurden.

§ 29

Rangierdienst

- (1) In den Bahnhöfen ist das Rangieren auf dem Einfahrgleis über die Einfahrweiche hinaus nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters erlaubt.
- (2) Wer eine Rangierbewegung veranlasst, hat Vorsorge zu treffen, dass diese Bewegung sicher durchgeführt wird. Wer ein Fahrzeug abstellt, hat es gegen unbeabsichtigtes Bewegen zu sichern.
- (3) Rangierbewegungen hat jeweils nur ein Bediensteter zu leiten. Er prüft den Fahrweg und beauftragt den Triebfahrzeugführer zur Ausführung der Rangierbewegung mündlich oder durch Signale entsprechend der gültigen Signalordnung des Anschlussinhabers, nachdem er ihn und die Beteiligten über Ziel und Weg verständigt hat. Er sorgt für die Befolgung der Vorschriften und wacht über die Sicherheit des Rangierpersonals. Dazu hat er sich so aufzustellen, dass er die Bewegungen möglichst gut übersehen und sich mit dem Triebfahrzeugführer leicht verständigen kann.
- (4) Gleichzeitig bewegte Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein. Unbenutzte Luftschläuche sind einzuhängen.
- (5) Die zu bedienenden Bremsen sollen möglichst gleichmäßig verteilt sein.
- (6) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, müssen die Hindernisse beseitigt, an den Gleisen und Fahrzeugen beschäftigte Personen gewarnt und die Bremsen gelöst sein. Fahrzeuge dürfen nicht bewegt werden, wenn erkennbare Mängel am Fahrzeug oder an der Beladung die Sicherheit der Bewegung beeinträchtigen können.

- (7) Das Abstoßen von Wagen ist nur mit Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters zulässig.
- (8) Zur Sicherung geschobener Fahreinheiten muss sich ein Fahrtbegleiter auf dem vordersten Wagen befinden oder ihm seitlich vorausgehen, wenn
- der Triebfahrzeugführer seinen Fahrweg nicht vollständig übersehen kann
 - Bahnübergänge befahren werden, die nicht technisch oder durch Posten gesichert sind.

Bei Dunkelheit sichert der Fahrtbegleiter mit einer weiß leuchtenden Laterne den Fahrweg.

- (9) Fahrteinheiten mit Schemelwagen, die durch Steifkupplungen oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen erst geschoben werden, wenn keine Gefahr besteht, dass die Schemelwagen durch die Last der vorlaufenden Wagen zusammengedrückt werden.

§ 29a

Zugfahrdienst

- (1) Es ist in der Regel rechts zu fahren.
- (2) Ausnahmen sind zulässig:
- bei signalmäßig gesichertem Gleiswechselbetrieb,
 - in Bahnhöfen und bei Einführung von Streckengleisen in Bahnhöfe,
 - bei Gleissperrungen,
 - bei Arbeitszügen und Arbeitswagen,
 - bei Hilfszügen
 - bei zurückkehrenden Schiebelokomotiven.
- (3) Die Folge der Züge wird durch Zugfolgestellen, die Reihenfolge durch Zugmeldestellen, die stets auch Zugfolgestellen sind, geregelt. Für die Zugfolge ist der Fahrdienstleiter verantwortlich. Zugfolgestellen mit zugbedienten oder ferngesteuerten Signalen sind einem Fahrdienstleiter zuzuteilen.
- Die Zugmeldestellen haben sich über die Zugfolge zu verständigen.
- (4) Zwischen benachbarten Zugfolgestellen darf sich nur ein Zug befinden. Das gilt nicht für die Zugfolge in gesperrten Gleisen.
- (5) Haltsignale dürfen von Zügen ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden.

- (6) Züge ohne Triebfahrzeug an der Spitze dürfen bei Einhaltung der nach § 26 zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch auf vom EbL festgelegten Strecken geschoben werden.
- (7) Züge mit einem oder zwei Triebfahrzeugen an der Spitze dürfen nachgeschoben werden bei starken Steigungen oder in Notfällen.
- (8) Züge mit Schemelwagen, die durch Steifkupplung oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen nicht nachgeschoben werden.
- (9) Die Verwendung von Schiebetriebfahrzeugen ist in den Zugmeldungen anzukündigen.
- (10) Die zu bedienenden Bremswagen sind möglichst gleichmäßig im Zug zu verteilen. Der letzte - bei geschobenen Zügen der erste - Wagen muss stets ein Bremswagen sein.

§ 30

Signale

- (1) Alle Signale müssen der Signalordnung des Anschlussinhabers in der jeweils gültigen Fassung entsprechen.
- (2) Für alle Weichen in den Hauptgleisen und für Weichen in den Nebengleisen, durch die Fahrten auf den Hauptgleisen gefährdet werden könnten, ist eine bestimmte Grundstellung vorzuschreiben.
- (3) Weichen, die mit den für die Fahrt gültigen Signalen nicht in Abhängigkeit stehen oder deren Abhängigkeit vorübergehend aufgehoben oder beeinträchtigt ist, sind durch Handverschluss oder Bewachung gegen fremden Eingriff zu sichern, wenn sie von Zügen mit einer Geschwindigkeit von mehr als - 50 km/h - gegen die Spitze befahren werden. Für Personenfahrten ist die Geschwindigkeit, soweit keine technischen Abhängigkeiten vorhanden sind und soweit keine Einschränkungen nach § 26 maßgebend sind, auf - 40 km/h - zu beschränken.
- (4) Züge müssen Signale führen, die bei Tag den Schluss, bei Dunkelheit die Spitze und den Schluss erkennen lassen (siehe Signalordnung des Anschlussinhabers).
- (5) Vor Überwegen des werksinternen Verkehrs, die mit Signalen für das Läuten und / oder Pfeifen (BÜ Signale 4, 5 und 6) ausgerüstet sind, ist von der gekennzeichneten Stelle an so lange zu läuten und / oder zu pfeifen (Zp 1), bis das erste Fahrzeug des Zuges den Wegeübergang befahren hat. Das Achtungssignal (Zp 1) ist zu wiederholen oder stets zu geben, wo die Örtlichkeit oder andere Umstände es erfordern (Nebel, Schneegestöber, Annäherung von Wegbenutzern, Warnung von Personen, die am Gleis arbeiten oder dergleichen). Hat das Triebfahrzeug keine Läuteeinrichtung (z.B. Arbeitsmaschinen), so ist nur Achtungssignal zu geben.

§ 31

Fahrpersonal

- (1) Triebfahrzeuge dürfen mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sein, wenn eine betriebssichere Einrichtung vorhanden ist, die den Zug bei Dienstuntauglichkeit des Triebfahrzeugführers anhält (Sicherheitsfahrerschaltung) und wenn gewährleistet ist, dass die Signale vom Triebfahrzeugführer stets aufgenommen werden können.
- (2) Triebwagen für die Unterhaltung der Fahrleitungen, Gleiskraftwagen und mit eigener Kraft fahrende Arbeitsmaschinen dürfen einmännig besetzt fahren.
- (3) Der Triebfahrzeugführer muss sich während der Fahrt bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen im vorderen Führerraum, bei Triebfahrzeugen, die von einem führenden Fahrzeug aus gesteuert werden, an der Spitze des Zuges aufhalten. Bei Rangierfahrten oder bei kurzen Rückwärtsbewegungen braucht er den Führerraum nicht zu wechseln; ferngesteuerte Rangierfahrten dürfen unbesetzt sein.

§ 32

Mitfahren auf Triebfahrzeugen / Sonderfahrten

- (1) Auf dem Führerstand der Triebfahrzeuge darf außer den dienstlich dazu berechtigten Personen ohne Erlaubnis des Eisenbahnbetriebsleiters niemand mitfahren. Es muss sichergestellt sein, dass der Triebfahrzeugführer nicht behindert wird.
- (2) Sonderfahrten mit Personenbeförderung sind nur mit Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters möglich.

§ 33

Unfallmeldungen

- (1) Unfälle, bei denen
 - a) entweder Menschen getötet oder lebensgefährlich verletzt wurden,
 - b) der Verdacht vorliegt, dass sie vorsätzlich herbeigeführt sind
oder
 - c) der öffentliche Straßenverkehr beteiligt ist,sind unbeschadet sonstiger Vorschriften unverzüglich der Aufsichtsbehörde und der Bergbehörde bzw. Polizeibehörde zu melden.
- (2) Entgleiste oder am Fahrgestell beschädigte Wagen sind der anschließenden Bahn zu melden, bevor sie übergeben werden.

V. Bestimmungen für Dritte

§ 34

Allgemeine Bestimmungen

Wer sich innerhalb der Bahnanlagen aufhält, hat den Vorschriften und Anweisungen nachzukommen, die zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung innerhalb der Bahnanlagen und im Bahnbetrieb erlassen sind. Der Anschlussinhaber hat derartige Vorschriften in geeigneter Form bekanntzugeben.

§ 35

Betreten der Bahnanlagen

- (1) Anlagen der Anschlussbahn außerhalb der zugelassenen Wege dürfen ohne Erlaubnis nur von Personen betreten werden, die in Ausübung eines öffentlichen Amtes handeln. Sie haben sich durch eine Bescheinigung ihrer Behörde auszuweisen.
- (2) Anderen Personen erteilt der Eisenbahnbetriebsleiter die Erlaubnis zum Betreten der Bahnanlagen.
- (3) Die zum Betreten der Bahnanlagen Berechtigten sollen es vermeiden, sich innerhalb der Gleise aufzuhalten.

§ 36

Überqueren der Bahnanlagen

- (1) Die Anschlussbahn darf nur an den dafür bestimmten Stellen überquert werden.
- (2) Privatübergänge außerhalb geschlossener Werksanlagen dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den vereinbarten Bedingungen benutzt werden.
- (3) Es ist verboten, Schranken oder Einfriedungen zu öffnen oder zu übersteigen.

§ 37

Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen

Es ist verboten, die Bahnanlagen, die Betriebseinrichtungen oder die Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen oder sonstige Fahrthindernisse zu schaffen, Weichen umzustellen, Schienenfahrzeuge in Bewegung zu setzen, die dem Betrieb oder der Verhütung von Unfällen dienenden Einrichtungen zu betätigen oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

§ 38

Personenbeförderung auf der Anschlussbahn

- (1) Die Fahrgäste dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und auf der vorgeschriebenen Seite der Fahrzeuge ein- und aussteigen. Sie haben sich in genügender Entfernung von den Gleisen aufzuhalten. Nach dem Abfahrtzeichen darf niemand mehr ein- oder aussteigen.
- (2) Solange ein Fahrzeug sich bewegt, ist das Öffnen seiner Türen, das Ein- und Aussteigen, der Versuch oder die Hilfeleistung dazu, das Betreten der Trittbretter und Plattformen, soweit der Aufenthalt hier nicht ausdrücklich gestattet ist, verboten.
- (3) Mit Personen besetzte Wagen dürfen nur so verschlossen sein, dass sie von den Insassen geöffnet werden können. Bei Güterwagen müssen die Türen durch die Verschlussüberwürfe festgestellt sein. Bevor die Fahrzeuge bewegt werden, müssen die Insassen vor den Gefahren ruckartiger Fahrzeugbewegungen gewarnt werden.
- (4) Es ist untersagt, Gegenstände aus den Fahrzeugen zu werfen.
- (5) Die Mitnahme von Gegenständen, die aus den Fahrzeugen hinausragen, ist untersagt.

VI. Übergangs- und Schlussbestimmungen

§ 39

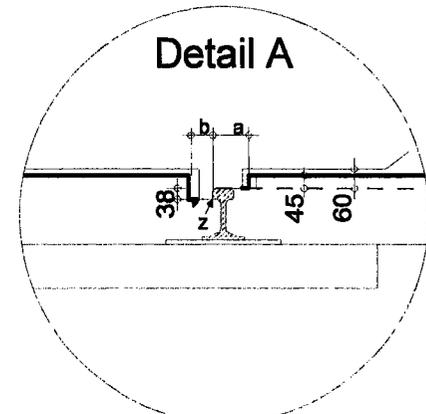
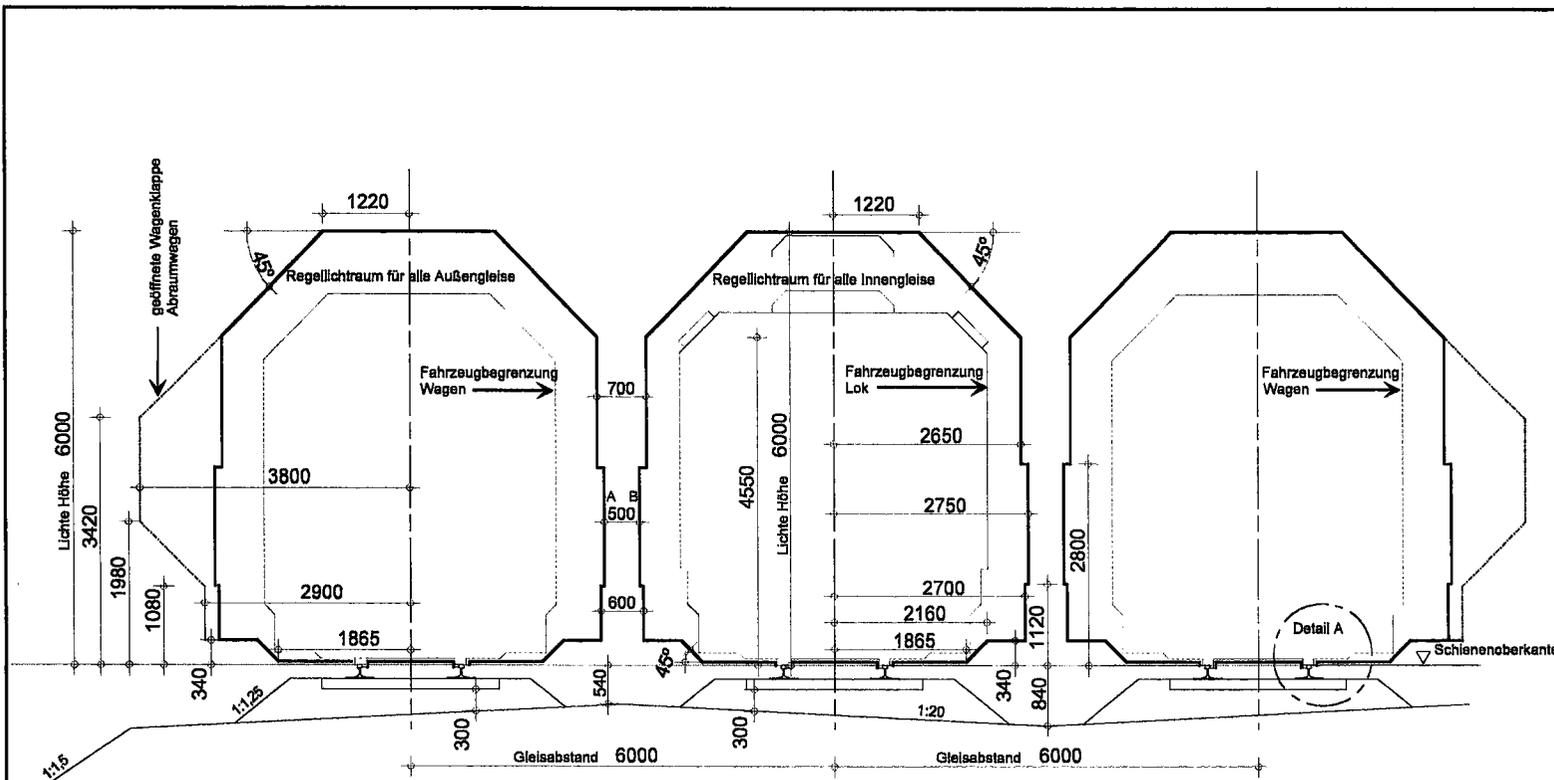
Anpassung

Bestehende Anlagen und vorhandene Fahrzeuge bestehender Anschlussbahnen sind den Bestimmungen dieser Verordnung bis zum 31.12.2001 anzupassen. Abweichungen sind nur mit einer auf Grund von § 3 Absatz (2) erteilten Genehmigung zulässig.

§ 40

Inkrafttreten

- (1) Diese Bau- und Betriebsvorschrift tritt am 07. August 2001 in Kraft.
- (2) Die bisherige mit Erlass des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Az: V/B 2 - 90 - 51/40, Datum: 05. Mai 1970, zugelassene „Bau- und Betriebsvorschrift der Nord-Süd-Bahn“ tritt mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Bau- und Betriebsvorschrift außer Kraft.



- a \geq 150 mm für unbewegliche Gegenstände, die nicht fest mit der Fahrschiene verbunden sind.
- a \geq 135 mm für unbewegliche Gegenstände, die fest mit der Fahrschiene verbunden sind.
- b = 41 mm für Einrichtungen, die das Rad an der inneren Stirnfläche führen.
- b \geq 45 mm an Bahnbergängen und Übergängen.
- b \geq 70 mm für alle übrigen Fälle.
- z = Ecken, die ausgerundet werden dürfen.

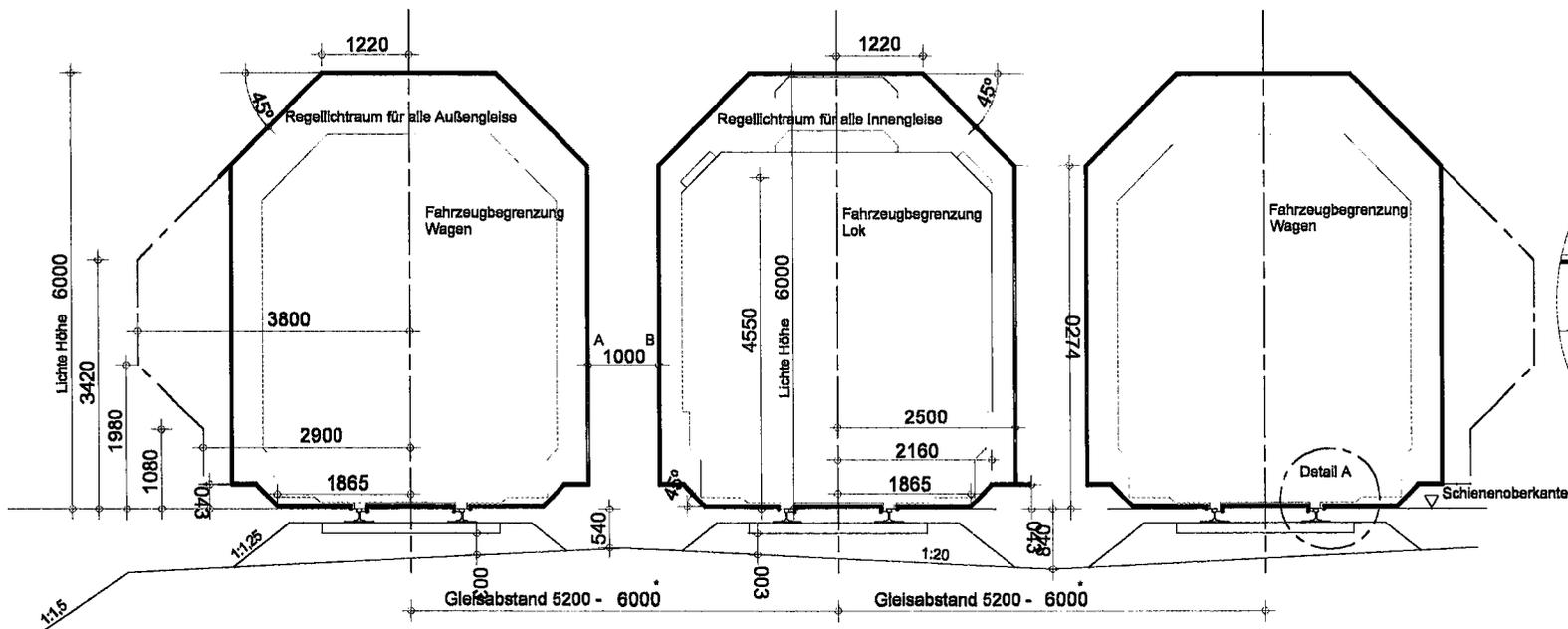
AB = zwischen Gleisen zusätzlich freizuhaltender Sicherheitsraum, in den keine Kunstbauten hineinragen dürfen.
 (Zu den Kunstbauten zählen zum Beispiel: Gebäude, Brückenbauwerke, Tunnel, usw. dagegen nicht: Maste, Signale, Geländer usw.)

Genehmigt mit Schreiben MWMEV
 vom 07. August 2001
 Az. V B 3 - 90 - 51/40

BV-NSB ANLAGE Nr. 1

			RWE Power AG Abt. B 3 Bauwesen	
			Projekt-Nr.:	
Projekt: Regellichraum für durchgehende Hauptgleise der Nord-Süd-Bahn			Projekt-Nr.:	
Planbezeichnung:			Maßstab: 1:100	Plan-Nr.:
gez. BI / Li	bearb. AF / B3	ges. Tie	Datum: 19. 02. 2001	Anlage-Nr.: Nr. 1

150



- a \geq 150 mm für unbewegliche Gegenstände, die nicht fest mit der Fahrschiene verbunden sind.
- a \geq 135 mm für unbewegliche Gegenstände, die fest mit der Fahrschiene verbunden sind.
- b = 41 mm für Einrichtungen, die das Rad an der inneren Stirnfläche führen.
- b \geq 45 mm an Bahnbergängen und Übergängen.
- b \geq 70 mm für alle übrigen Fälle.
- z = Ecken, die ausgerundet werden dürfen.

*(In den Bahnhöfen mindestens 5200 mm)

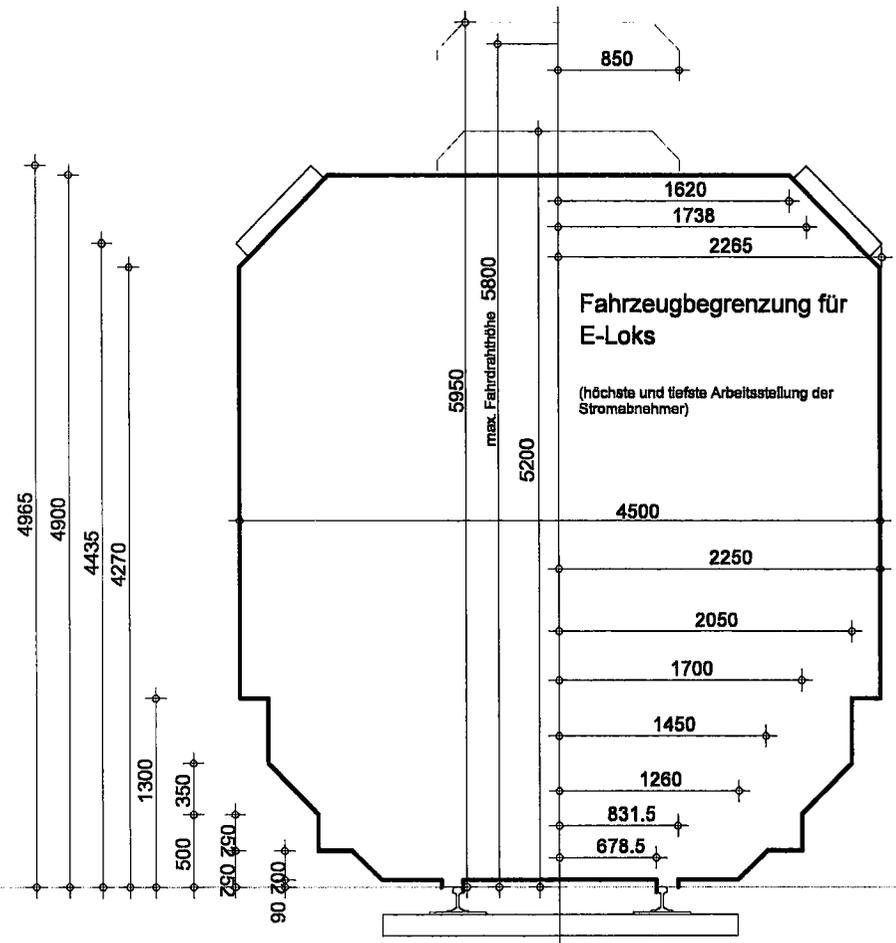
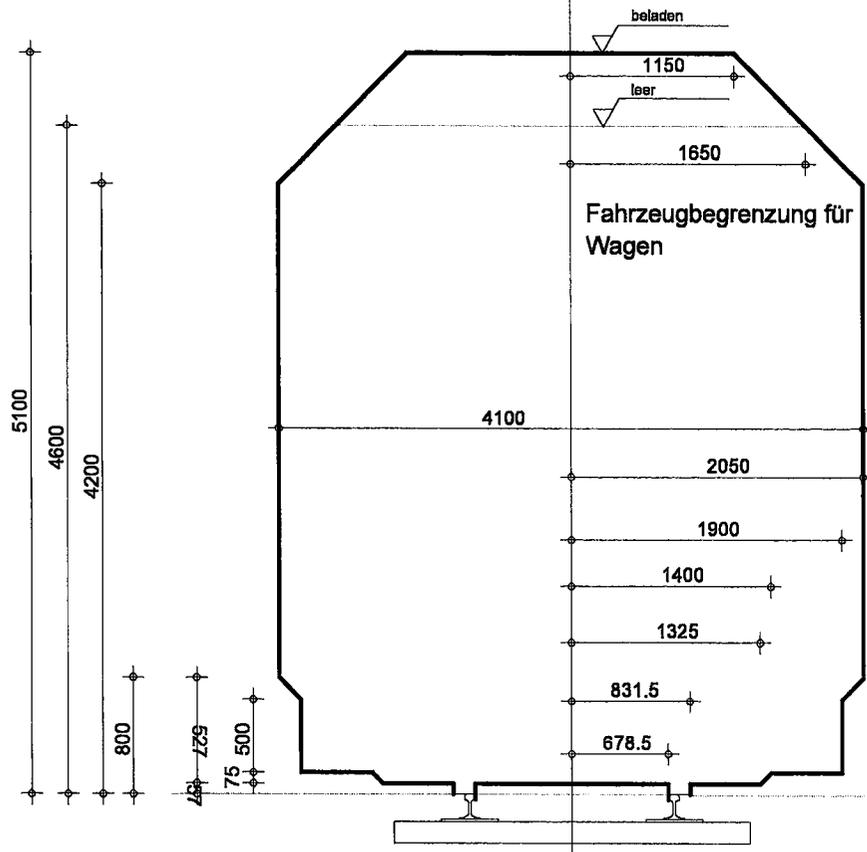
AB = zwischen Gleisen zusätzlich freizuhaltenen Sicherheitsraum, in den keine Kunstbauten hineinragen dürfen.
(Zu den Kunstbauten zählen zum Beispiel: Gebäude, Brückenbauwerke, Tunnel, usw. dagegen nicht: Maste, Signale, Geländer usw.)

Genehmigt mit Schreiben MWMEV
vom 07. August 2001
Az. V B 3 - 90 - 51/40

BV-NSB Anlage Nr. 2

		RWE Power AG Abt. B 3 Bauwesen		
		Projekt: Regellichraum der Nord-Süd-Bahn für alle Gleise mit Ausnahme der durchgehenden Hauptgleise		Projekt-Nr.:
Planbezeichnung:		Maßstab: 1:100	Plan-Nr.:	
gez. Bl / Li	bearb. AF / B3	ges. Tie	Datum: 19. 02. 2001	Anlage-Nr.: Nr. 2

151



BV-NSB Anlage Nr. 3

Genehmigt mit Schreiben MWMEV
vom 07. August 2001
Az. V B 3 - 90 - 51/40

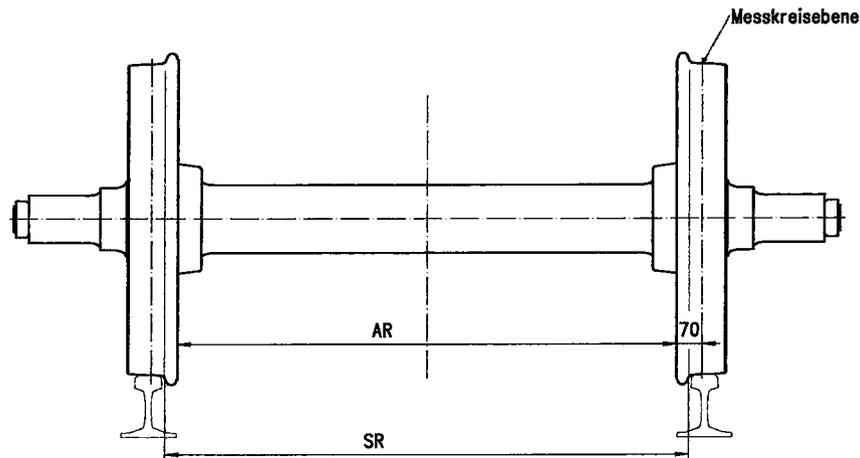


RWE Power
Abt. B 3 Bauwesen

Projekt: Fahrzeugbegrenzung der Nord-Süd-Bahn für Lokomotiven und Wagen im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis			Projekt-Nr.:
Planbezeichnung:		Maßstab: 1:50	Plan-Nr.:
gez. BI / Li	bearb. AF / B3	ges. Tie	Datum: 19. 02. 2001
			Anlage-Nr.: Nr. 3

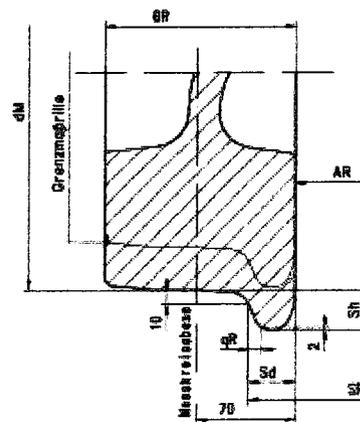
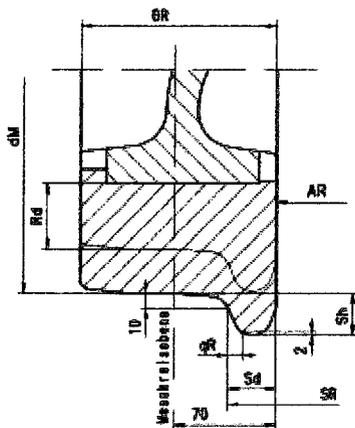
157

Räder und Radsätze für E-Loks sowie Abraum- und Kohlewagen im Schwerlastbetrieb



Bandagenrad (bereiftes Rad)

Vollrad



Maße in Millimetern

Bezeichnung	Messkreisdurchmesser der Räder	Mindestmaß	Höchstmaß
Spurmaß (SR)	≥ 840	1410 ¹⁾	1426
	840 bis 760	1415 ¹⁾	1426
Abstand der inneren Stirnflächen (AR)		1357 ²⁾	1363
Radreifen-/Radkranzbreite (BR)		130	150
Dicke des Radreifens in Messkreisebene (Rd)		35	-----
Spurkranzdicke (Sd)		23	33
Spurkranzhöhe (Sh)	≥ 760	26	36
Spurkranzflankenmaß (qR)		6,5 ³⁾	-----
Messkreisdurchmesser (dM)			

¹⁾ Bei Zwischenradsätzen beträgt das Mindestmaß 1395 mm

²⁾ Nennmaß 1360 mm

³⁾ Maß zur Beurteilung der Spurkranzflankenabnutzung

BV-NSB Anlage Nr. 4a

Genehmigt mit Schreiben MVEL vom 16. Dezember 2003
AZ. II B 3 - 90 - 51/40

		RWE Power Aktiengesellschaft Abt. PBZ-ES	
Projekt:		Projekt-Nr.:	
Räder und Radsätze für E-Loks sowie Abraum- und Kohlewagen im Schwerlastbetrieb			
Planbezeichnung:		Maßstab:	Plan-Nr.:
gez. PBZ-ES	bearb. PBB-VK - BI	ges.	Datum: 16.12.2003
			Anlage-Nr.: Nr. 4a

**Räder und Radsätze für Fahrzeuge mit Ausnahme der E-Loks sowie
Abraum- und Kohlewagen im Schwerlastbetrieb**

Maße in Millimetern

<i>Bezeichnung</i>	<i>Meßkreisdurchmesser der Räder</i>	<i>Mindestmaß</i>	<i>Höchstmaß</i>
Spurmaß (SR)	> 840	1410 ¹⁾	1426
	840 bis 330	1415 ¹⁾	1426
Abstand der inneren Stirnflächen (AR)	> 840	1357 ²⁾	1363 ²⁾
	840 bis 330	1359 ²⁾	1363 ²⁾
Radreifen-/ Radkranzbreite (BR)	≥ 330	130	150
Spurkranzdicke (Sd)	> 840	20	33
	840 bis 500	25	33
	< 500 bis 330	27,5	33
Spurkranzhöhe (Sh)	> 760	26	36
	760 bis 500	28	36
	< 500 bis 330	32	38
Dicke des Radreifens in Meßkreisebene (RD)	≥ 330	25	—
Dicke im Laufkreisdurchmesser bei Vollräder	≥ 330	20	—
Spurkranzflankenmaß (qR)	≥ 330	6,5 ³⁾	—

¹⁾ Bei Zwischenradsätzen beträgt das Mindestmaß 1395 mm

²⁾ Nennmaß 1360 mm

³⁾ Maß zur Beurteilung der Spurkranzflankenabnutzung

BV-NSB Anlage Nr. 4b

Genehmigt mit Schreiben
MVEL
vom 16. Dezember 2003
AZ. II B 3 - 90 - 51/40

		RWE Power Aktiengesellschaft Abt. PBZ-ES	
Projekt: Räder und Radsätze für Fahrzeuge mit Ausnahme der E-Loks sowie Abraum- und Kohlewagen im Schwerlastbetrieb			Projekt-Nr.:
Planbezeichnung:		Maßstab:	Plan-Nr.:
gez. PBZ-ES	bearb. PBB-VK - BI	ges.	Datum: 16.12.2003 Anlage-Nr.: Nr. 4b

Bremsstafel für 400 m Bremsweg (für die Grubenanschlussbahn Nord-Süd-Bahn)

Bremsart R, P: schnell wirkende Druckluftbremsen (R = Schnellzüge, P = Personenzüge)

Bremsart G: langsam wirkende Druckluftbremsen und Handbremsen (G = Güterzüge)

maßgebendes Gefälle		Bremsart	Bremsstafel bei einer zugelassenen Geschwindigkeit bis zu											
			15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
in ‰	im Verhältnis		Kilometer in der Stunde											
0	1 : ∞	R, P	6	6	6	8	11	16	21	28	36	46	56	67
		G	6	6	6	8	12	18	26	35	47	61	80	-
1	1 : 1000	R, P	6	6	6	9	12	17	23	29	37	47	58	69
		G	6	6	6	9	13	19	27	37	49	63	83	-
2	1 : 500	R, P	6	6	7	10	13	18	24	31	39	48	59	71
		G	6	6	7	10	15	21	29	38	51	66	85	-
3	1 : 333	R, P	6	6	8	11	14	19	25	32	40	50	61	72
		G	6	6	8	11	16	22	30	40	52	68	87	-
4	1 : 250	R, P	6	6	9	12	16	20	26	33	42	51	62	74
		G	6	6	9	12	17	24	32	42	54	70	90	-
5	1 : 200	R, P	6	7	10	13	17	22	28	35	43	53	64	76
		G	6	7	10	14	18	25	33	43	56	72	92	-
6	1 : 166	R, P	7	8	11	14	18	23	29	36	45	55	66	78
		G	7	8	11	15	20	26	34	45	58	74	95	-
7	1 : 143	R, P	8	9	12	15	19	24	30	37	46	56	67	79
		G	7	9	12	16	21	28	36	47	60	76	97	-
8	1 : 125	R, P	9	10	13	16	20	25	32	39	48	58	69	81
		G	8	10	13	17	22	29	38	48	62	78	100	-
10	1 : 100	R, P	11	13	15	19	23	28	34	42	51	61	72	84
		G	10	12	15	19	25	32	41	52	65	82	-	-
12	1 : 83	R, P	13	15	17	21	25	30	37	45	54	64	76	88
		G	12	14	18	22	28	35	44	55	69	87	-	-
14	1 : 71	R, P	15	17	20	23	28	33	40	48	57	67	79	92
		G	14	17	20	24	30	38	47	59	73	91	-	-
16	1 : 62	R, P	17	19	22	25	30	36	43	51	60	71	83	96
		G	17	19	22	27	33	41	50	62	77	96	-	-
18	1 : 55	R, P	19	21	24	28	33	38	45	54	63	74	86	99
		G	19	21	25	30	36	44	54	66	81	100	-	-
20	1 : 50	R, P	21	23	26	30	35	41	48	57	66	77	90	103
		G	21	23	27	32	39	47	57	70	85	-	-	-
22	1 : 45	R, P	23	25	29	33	38	44	51	60	69	81	93	107
		G	23	26	30	35	41	50	60	73	89	-	-	-
25	1 : 40	R, P	26	29	32	36	42	48	55	64	74	86	99	-
		G	26	29	33	39	46	54	65	79	95	-	-	-
30	1 : 33	R, P	31	34	38	42	48	55	63	72	82	94	-	-
		G	31	35	40	46	53	62	74	88	-	-	-	-
35	1 : 28	R, P	37	40	44	49	55	62	70	80	91	-	-	-
		G	37	41	46	53	61	70	82	97	-	-	-	-
40	1 : 25	R, P	42	45	50	55	61	69	78	88	99	-	-	-
		G	43	47	53	60	69	79	91	-	-	-	-	-

Genehmigt mit Schreiben MWMEV
vom 07. August 2001
Az. V B 3 - 90 - 51/40

BV-NSB Anlage Nr. 5

		RWE Rheinbraun Aktiengesellschaft Abt. AF - Tgb. Garzweiler	
Projekt: Bremsstafel für 400 m Bremsweg (für die Grubenanschlussbahn Nord-Süd-Bahn)			Projekt-Nr.:
Planbezeichnung:		Maßstab:	Plan-Nr.:
gez.	bearb. AF - Tgb. Garz.	ges. Tie	Datum: 19. 02. 2001
			Anlage-Nr.: Nr. 5



B3 - Tie
09. Aug. 2001

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Postanschrift:
Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW · 40190 Düsseldorf

Dienstgebäude und Lieferanschrift
Haroldstraße 4
40213 Düsseldorf

RWE Rheinbahn AG
Hauptverwaltung - B 3 -

50416 Köln

RHEINBRAUN	
HAUPTVERWALTUNG	
Eing.	09. AUG. 2001
Beantw.	

Telefon +49 (0) 2 11 / 837 - 02
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 2200
Bearbeiter/in OAR Walter
Durchwahl +49 (0) 2 11 / 837 - 4258
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 4352

Datum 7. August 2001

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
V B 3 - 90 - 51/40

nachrichtlich (ohne Anlagen):

Bezirksregierung Arnsberg
Postfach

44025 Dortmund

gebühren!

*φ SR1
SLT
f.b. G.2.
f.b. G.2 - RF
WB-14B
B3
B3-Tie
B3-Sie*

Landesbevollmächtigter für
Bahnaufsicht beim
Eisenbahn-Bundesamt
Werkstattstraße 102

50733 Köln

Bau- und Betriebsvorschrift der Nord-Süd-Bahn

Ihr Schreiben vom 15. Mai 2001 - B 3 Tie -

Anlg.: - 1 -

4 BT1

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund § 3 Abs. 2 der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) vom 31.10.1966 (GV.NW.1966 S. 488; ber. GV.NW.1967 S. 26) lasse ich zu, dass für den Bereich der Nord-Süd-Bahn anstelle der Abschnitte II, III und IV der BOA die als Anlage beigefügte Bau- und Betriebsvorschrift der Nord-Süd-Bahn (BV-NSB), Stand 26.06.2001, Anwendung findet.

Falls die Frist durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollte, so würde dessen Verschulden dem Kläger zugerechnet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


(Wilhelm Kolks)

93

Geltende Gesetze und Verordnungen (SGV. NRW.)

Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA)
Vom 31. Oktober 1966 (Fn 1)

Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeines

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Verantwortlichkeit, Eisenbahnbetriebsleiter
- § 3 Befugnisse der Aufsichtsbehörde

II. Bahnanlagen

- § 4 Allgemeines
- § 5 Gleisbogen und Neigungswechsel
- § 6 Spurweite
- § 7 Überhöhungen
- § 8 Umgrenzung des lichten Raumes
- § 9 Gleisabstand
- § 10 Kabel und Leitungen im Bahnbereich
- § 11 Oberbau und Bauwerke
- § 12 Einfriedigungen und Bahnübergänge

III. Fahrzeuge und maschinelle Anlagen

- § 13 Beschaffenheit der Fahrzeuge
- § 14 Begrenzung der Fahrzeuge
- § 15 Radsätze
- § 16 Bremsen
- § 17 Sonstige Ausrüstung der Fahrzeuge
- § 18 Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge
- § 19 Bauartgenehmigung, Abnahme und Untersuchung von Dampfkesseln auf Schienenfahrzeugen
- § 20 Abnahme und Untersuchung von Druckbehältern an Schienenfahrzeugen
- § 21 Abnahme und Untersuchung der maschinellen Anlagen

IV. Bahnbetrieb

- § 22 Eisenbahnbetriebsbedienstete
- § 23 Dienstanweisungen
- § 24 Erhaltung, Untersuchung und Sicherung der Anschlußbahn
- § 25 Sicherung stillstehender Fahrzeuge
- § 26 Fahrgeschwindigkeit
- § 27 Länge der Fahrinheit
- § 28 Bremsberechnung

§ 29	Bewegen der Fahrzeuge
§ 30	Signale
§ 31	Besetzung der Triebfahrzeuge
§ 32	Mitfahren auf Triebfahrzeugen
§ 33	Unfallmeldungen
V. Bestimmungen für Dritte	
§ 34	Allgemeine Bestimmungen
§ 35	Betreten der Bahnanlagen
§ 36	Überqueren der Bahnanlagen
§ 37	Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen
§ 38	Personenbeförderung auf der Anschlußbahn
VI. Übergangs- und Schlußbestimmungen	
§ 39	Anpassung
§ 40	In-Kraft-Treten und Außer-Kraft-Treten
VII. Anlagen	
A	Regellichtraum in der Geraden
A'	Regellichtraum in der Geraden für Bügelstromabnehmer bei 1,5 k V Nennspannung
B	Fahrzeugbegrenzung
C	Radsätze
D	Anzuwendende Signale

Auf Grund des § 3 Abs. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225), geändert durch Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1161) und des § 1 der Verordnung über die Zuständigkeit zum Erlaß von Rechtsverordnungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens vom 23. August 1957 (GV. NW. S.238) (Fn 2) wird verordnet:

I. Allgemeines

§ 1

Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für alle Anschlußbahnen. Anschlußgleise sind Anschlußbahnen im Sinne dieser Verordnung.

§ 2

Verantwortlichkeit, Eisenbahnbetriebsleiter

(1) Die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung obliegt demjenigen, dem die Erlaubnis zum Bau und Betrieb der Anschlußbahn erteilt ist (Anschlußinhaber).

(2) Der Anschlußinhaber kann einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellen, der für die Einhaltung der Vorschriften zu sorgen hat. Für Anschlußbahnen, auf denen der Anschlußinhaber den Eisenbahnbetrieb mit schienengebundenen Triebfahrzeugen selbst führt, muß ein Eisenbahnbetriebsleiter bestellt werden. Die Bestellung bedarf der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde.

Abs. (1) bleibt unberührt.

(3) Der Eisenbahnbetriebsleiter muß persönlich und fachlich geeignet sowie betriebserfahren sein.

(4) Der Anschlußinhaber hat für den Eisenbahnbetriebsleiter eine Geschäftsanweisung aufzustellen.

161

Sie bedarf der Zustimmung der Aufsichtsbehörde.

(5) Bei Grubenanschlußbahnen bedarf die Bestellung des Eisenbahnbetriebsleiters der Bestätigung durch das Bergamt, in dessen Bezirk die Betriebsleitung der Bahn ihren Sitz hat.

§ 3

Befugnisse der Aufsichtsbehörde

- (1) Maßnahmen, zu denen die Aufsichtsbehörde nach dieser Verordnung ermächtigt ist, dürfen nur aus Gründen der Betriebssicherheit angeordnet werden.
- (2) Die Aufsichtsbehörde kann im Einzelfall Abweichungen von den Bestimmungen dieser Verordnung zulassen, sofern die Betriebssicherheit nicht gefährdet wird. Sie kann ferner im Einzelfall zusätzliche Anordnungen aus Gründen der Betriebssicherheit treffen.

II. Bahnanlagen

§ 4 (Fn 7)

Allgemeines

- (1) Zu den Bahnanlagen gehören alle zum Betrieb der Anschlußbahn erforderlichen Anlagen mit Ausnahme der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen (§§ 13–21).
- (2) Die Grenzen der Anschlußbahn müssen örtlich gekennzeichnet sein.
- (3) Änderungen der Bahnanlagen sind, wenn sie sich auf die Sicherheit auswirken, vor Baubeginn der Aufsichtsbehörde anzuzeigen.

§ 5

Gleisbogen und Neigungswechsel

(1) Im Gleisbogen muß der Halbmesser mindestens betragen:

bei Regelspur	140 m
bei Schmalspur	
von 1,00 m	50 m
von 0,75 m	40 m.

Der Halbmesser kann kleiner sein, wenn es die Bauart der Fahrzeuge gestattet.

(2) Neigungswechsel sollen mit einem Halbmesser von mindestens 300 m ausgerundet werden.

§ 6

Spurweite

- (1) Die Spurweite ist der kleinste Abstand der Innenflächen der Schienenköpfe im Bereich von 0 bis 14 mm unter Schienenoberkante.
- (2) Die Spurweite darf folgende Maße nicht über- oder unterschreiten:

bei Regelspur	
von 1,435 m	1,470 m bzw. 1,430 m
bei Schmalspur	
von 1,00 m	1,025 m bzw. 0,995 m
von 0,75 m	0,770 m bzw. 0,745 m.

(3) Bei Bogen mit Halbmessern unter 200 m ist das Grundmaß der Spurweite zu vergrößern, wenn die Bauart der Fahrzeuge es erfordert.

§ 7

Überhöhungen

- (1) Die gegenüberliegenden Schienenoberkanten sollen in der Regel gleich hoch liegen.
- (2) Im Gleisbogen sind je nach der Fahrgeschwindigkeit Überhöhungen zulässig.

162

(3) Zwischen dem überhöhten und dem nichtüberhöhten Teil eines Gleises sind Rampen einzulegen, deren Länge mindestens das 300-fache der Überhöhung betragen soll.

§ 8

Umgrenzung des lichten Raumes

(1) Es ist mindestens ein lichter Raum nach der in der Anlage A durch ausgezogene Linien gekennzeichneten Umgrenzung offenzuhalten. Im Bogen sind die Breitenmaße entsprechend dem Bogenhalbmesser zu vergrößern. Bei Neuanlagen ist der breitere Raum nach der Linie C–D offenzuhalten. Die Stellen, an denen das Maß C–D nicht eingehalten wird, sind örtlich zu kennzeichnen. (Anlage A)

(2) Auf Strecken mit Oberleitung bis 1,5 kV Nennspannung und Bügelstromabnehmer ist außer dem Raum nach Abs. 1 der in der Anlage A' mit ausgezogenen Linien dargestellte Aufsatz für den Durchgang der Stromabnehmer offenzuhalten. Für höhere Fahrdrabtnennspannung legt die Aufsichtsbehörde jeweils die obere Umgrenzung des lichten Raumes fest. (Anlage A')

(3) Die lichte Weite offenstehender Tore muß bei Neubauten so groß sein, daß neben den Fahrzeugen ein Abstand von mindestens 0,50 m vorhanden ist.

§ 9

Gleisabstand

(1) Der Abstand gerader Gleise, zwischen denen nicht regelmäßig gearbeitet wird, muß, von Mitte zu Mitte Gleis gemessen, mindestens betragen:

a) bei Neubauten:			
Regelspur		4,00 m	
Schmalspur	ohne	mit	
Rollfahrzeug			
von 1,00 m	3,60 m	4,00 m	
von 0,75 m	3,40 m	4,00 m	
b) bei bestehenden Anlagen:			
Regelspur		3,50 m	
Schmalspur	ohne	mit	
Rollfahrzeug			
von 1,00 m	3,10 m	3,80 m	
von 0,75 m	2,90 m	3,80 m	

(2) Der Abstand gerader Gleise, zwischen denen regelmäßig gearbeitet wird und zwischen denen sich Laufwege befinden, muß mindestens betragen:

bei Regelspur		4,00 m	
bei Schmalspur	ohne	mit	
Rollfahrzeug			
von 1,00 m	3,60 m	4,00 m	
von 0,75 m	3,40 m	4,00 m	

Die Aufsichtsbehörde kann höhere Forderungen stellen bei:

Regelspur		bis 4,50 m	
Schmalspur	ohne	mit	
Rollfahrzeug			

von 1,00 m	bis 4,00 m	bis 4,30 m
von 0,75 m	bis 3,80 m	bis 4,30 m.

(3) Bei Regelspur ist in Bogen mit einem Halbmesser von weniger als 250 m der Gleisabstand entsprechend dem Halbmesser zu vergrößern. Bei Schmalspur ist sinngemäß zu verfahren.

(4) Zwischen zusammenlaufenden Gleisen muß ein Grenzzeichen angebracht werden, das angibt, wie weit ein Gleis besetzt sein darf, ohne daß die Bewegungen auf dem anderen Gleis gefährdet werden. Der Abstand der Gleise an diesem Grenzzeichen muß mindestens betragen bei:

Regelspur	3,50 m	
Schmalspur	ohne	mit
	Rollfahrzeug	
von 1,00 m	3,10 m	3,80 m
von 0,75 m	2,90 m	3,80 m.

Ist die Stelle, an der das Grenzzeichen stehen muß, eingepflastert oder ausgebohrt, so kann eine andere Kennzeichnung verwendet werden.

§ 10

Kabel und Leitungen im Bahnbereich

Kabel und Leitungen aller Art, die in der Nähe der Bahnanlagen verlegt werden oder sie kreuzen, sind so zu verlegen, daß die Bahnanlagen nicht gefährdet werden und der Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt wird. Sie sind in Aufzeichnungen zu erfassen oder örtlich kenntlich zu machen.

§ 11

Oberbau und Bauwerke

Gleise, Eisenbahnbrücken, Durchlässe, Stützmauern und andere Bauwerke müssen Fahrzeuge mit der jeweils zugelassenen Achs- und Meterlast bei der zugelassenen Geschwindigkeit mit Sicherheit tragen können.

§ 12

Einfriedigungen und Bahnübergänge

- (1) Die Aufsichtsbehörde kann in besonderen Fällen bestimmen, daß Einfriedigungen oder andere Sicherheitseinrichtungen anzulegen sind.
- (2) Die Aufsichtsbehörde bestimmt ferner, ob und wie Bahnübergänge zu sichern sind.
- (3) Höhengleiche Überwege innerhalb geschlossener Werksanlagen gelten nicht als Bahnübergänge im Sinne dieser Verordnung. Etwa erforderliche Sicherungsmaßnahmen trifft der Anschlußinhaber.

III. Fahrzeuge und maschinelle Anlagen

§ 13

Beschaffenheit der Fahrzeuge

Alle Fahrzeuge müssen so gebaut und unterhalten werden, daß sie mit der größten für sie zugelassenen Geschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden können.

§ 14

Begrenzung der Fahrzeuge

- (1) Für die Begrenzung der Fahrzeuge gelten die Maße der Anlage B. (Anlage B)
- (2) Bremsklötze, Sandstreuer und Bahnräumer aller Fahrzeuge und die unabgefederten Teile der Triebfahrzeuge dürfen bis auf 65 mm über Schienenoberkante unter den unteren waagerechten Teil der auf der Anlage B durch ausgezogene Linien dargestellten Begrenzung herabreichen. Diese Teile dürfen bis auf 55 mm herabreichen; wenn sie auch in Gleisbogen innerhalb des durch die Radreifen bestrichenen Raumes und bei Wagen außerdem zwischen den Endachsen bleiben.

§ 15

Radsätze

Die Radsätze müssen der Anlage C entsprechen. (Anlage C)

§ 16 (Fn 7)

Bremsen

- (1) Handspindelbremsen müssen so eingerichtet sein, daß beim Drehen der Kurbel im Sinne der Uhrzeigerbewegung die Bremsen angezogen werden.
- (2) Werden auf Bahnen mit Oberleitung Wagen mit Handbremse verwandt, so muß die Handbremse so angeordnet sein, daß der Bremser gegen Gefährdung durch den elektrischen Strom gesichert ist.
- (3) Triebfahrzeuge müssen mit einer Handbremse oder einer Federspeicherbremse versehen sein, auch wenn sie andere Bremsvorrichtungen haben. Bei Kleinlokomotiven genügt eine in der Bremsstellung feststellbare Fußbremse.
- (4) Im Wagenpark jeder Anschlußbahn soll eine genügende Anzahl Wagen mit Handbremsen ausgerüstet sein.
- (5) Werden Wagen mit durchgehender Bremse ausgerüstet, so muß sie selbsttätig wirken, wenn die Bremsleitung unterbrochen wird.
- (6) Die Bremsklotzkraft muß so bemessen sein, daß bei ordnungsgemäßer Bedienung der Bremse die Räder nicht blockiert werden.
 - a) Für die Handbremse der Triebfahrzeuge soll die Bremsklotzkraft mindestens 20% des Dienstgewichtes (Leergewicht + volle Vorräte) erreichen, sie soll 40% des auf die gebremsten Achsen entfallenden Dienstgewichtes nicht unterschreiten.
 - b) Für die Handbremse der Güterwagen soll die Bremsklotzkraft 70% des auf zwei Achsen entfallenden Anteils des Gesamtgewichtes (Eigengewicht + Ladegewicht) erreichen. Sie soll 85% des auf die gebremsten Achsen entfallenden Gesamtgewichtes nicht überschreiten.
 - c) Die Bremsklotzkraft der selbsttätigen Bremse soll bei
 1. Triebfahrzeugen mindestens 50% des Dienstgewichtes
 2. Güterwagen mindestens 70% des auf die gebremsten Achsen entfallenden Gesamtgewichtesbetragen.

§ 17

Sonstige Ausrüstung der Fahrzeuge

- (1) Triebfahrzeuge müssen mit einer Einrichtung zur Abgabe akustischer Signale ausgerüstet sein.
- (2) Fahrzeuge müssen folgende Anschriften tragen:
 - a) Bezeichnung des Eigentümers
 - b) Betriebsnummer
 - c) (Fn 3) Zeitpunkt der letzten Untersuchung je am Fahrgestell und Kessel
 - d) Art der durchgehenden Bremse
 - e) Name des Herstellers, Fabriknummer und Baujahr (nur bei Triebfahrzeugen)
 - f) größte zulässige Geschwindigkeit (nur bei Triebfahrzeugen)
 - g) Bremsgewicht (nur bei Triebfahrzeugen)
 - h) Eigengewicht und Tragfähigkeit (nur bei Wagen).

§ 18 (Fn 7)

Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge

- (1) Fahrzeuge dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn ihre Betriebssicherheit durch eine Abnahmeuntersuchung festgestellt ist. Für Triebfahrzeuge ist außerdem eine Betriebserlaubnis der Aufsichtsbehörde erforderlich. Eine neue Betriebserlaubnis ist erforderlich, wenn Steuerungen oder Komponenten des Triebfahrzeugs, die sich auf die Sicherheit auswirken, geändert wurden.
- (2) Die Fahrzeuge sind zur Aufrechterhaltung ihrer Betriebssicherheit mindestens alle drei Jahre zu untersuchen. Diese Frist darf dreimal um ein Jahr verlängert werden, wenn festgestellt ist, daß der Zustand des Fahrzeuges es zuläßt.
- (3) Die Untersuchungen nach (1) und (2) und die Feststellungen müssen durch sachverständige Bedienstete des Anschlußinhabers oder andere Sachverständige erfolgen, die hierfür von der Aufsichtsbehörde zugelassen sind.
- (4) Die Fristen für die Untersuchung der Fahrzeuge rechnen vom Tage der Inbetriebnahme nach beendeter Untersuchung (oder Neuabnahme) bis zu dem Tage, an dem sie für die nächste Untersuchung außer Betrieb gesetzt werden.
- (5) Die Untersuchung muß sich auf alle Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit beeinflussen kann. Das sind insbesondere Fahrzeugkasten und -rahmen, Drehgestelle, sonstige Fahrgestelle, Laufwerk, Bremsen, Zug- und Stoßeinrichtungen, Fahrzeugsignalanlagen, Zustand und Befestigung von Teilen, deren Herabfallen betriebsgefährdend sein kann.
Die Untersuchung hat sich zu erstrecken auf Risse, Brüche und sonstige Schäden, bei Niet- und Schraubenverbindungen auch auf deren festen Sitz.
- (6) Das Ergebnis der Untersuchungen und Feststellungen ist in Aufzeichnungen festzuhalten.
- (7) Die Bremseinrichtungen sind zur Wahrung der Betriebssicherheit erforderlichenfalls auch zwischen zwei Untersuchungen zu prüfen.
- (8) Für jedes Triebfahrzeug ist ein Betriebsbuch zu führen, das eine Beschreibung oder Darstellung des Fahrzeuges sowie ein Bremsschema und die Bescheinigungen über Bauartprüfung, Abnahme, Betriebserlaubnis, Inbetriebnahme, alle Untersuchungen und Fristverlängerungen gem. Abs. (2) enthalten muß.

§ 19 (Fn 7)

Bauartgenehmigung, Abnahme und Untersuchung von Dampfkesseln auf Schienenfahrzeugen

(1) Lokomotivdampfkessel müssen nach den anerkannten Regeln der Technik gebaut sein. Sie müssen folgende Ausrüstung erhalten:

- a) zwei voneinander unabhängige Speiseeinrichtungen, von denen jede für sich auch bei Stillstand des Fahrzeuges dem Kessel die erforderliche Wassermenge zuführen kann;
- b) an jeder Einmündung einer Speiseleitung in den Kessel ein Speiseventil, das den Wasser- und Dampfabfluß aus dem Kessel selbsttätig verhindert. Die Speiseleitungen müssen auch von Hand absperrbar sein;
- c) zwei voneinander unabhängige Einrichtungen, die den Wasserstand erkennen lassen, von denen eine ein Wasserstandsglas sein muß;
- d) an der Kesselwand hinter dem Wasserstandsglas eine Marke für den festgelegten niedrigsten Wasserstand, die mindestens 100 mm über dem höchsten wasserberührten Punkt der Feuerbüchse liegen muß;
- e) zwei Sicherheitsventile, deren Belastung nicht ohne Lösen des Siegelverschlusses oder ohne Veränderung der Kontrollhülse über das festgelegte Maß hinaus gesteigert werden kann;
- f) einen Kesseldruckmesser, der den Dampfdruck des Kessels ständig anzeigt und auf dessen Zifferblatt der zulässige höchste Dampfüberdruck auffällig und unveränderlich gekennzeichnet ist;

- g) einen Anschluß für den Prüfdruckmesser;
- h) ein Kesselschild aus Metall mit folgenden Angaben:
 - 1. zulässiger höchster Betriebsdruck,
 - 2. Name des Herstellers,
 - 3. Fabriknummer,
 - 4. Baujahr.

Das Schild muß auch nach Bekleidung des Kessels sichtbar bleiben.

Bei feuerlosen Dampflokomotiven kann die Aufsichtsbehörde Ausnahmen von den Bestimmungen unter a) bis e) zulassen. Es muß jedoch mindestens ein Sicherheitsventil vorhanden sein, das den Bestimmungen unter e) entspricht und instande ist, die volle Dampfmenge abzuführen, die der Lokomotive im ungünstigsten Fall aus dem Zuleitungsnetz zuströmen kann.

(2) Lokomotivdampfkessel dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn ihre Bauart von der Aufsichtsbehörde genehmigt und sie von einem zugelassenen Kesselprüfer untersucht und für betriebssicher befunden worden sind.

(3) Lokomotivdampfkessel müssen in regelmäßigen Zeitabständen von einem zugelassenen Kesselprüfer untersucht werden.

a) Alle zwölf Monate muß durch eine äußere Untersuchung der ordnungsgemäße Zustand des Kessels und seiner Ausrüstung und deren einwandfreie Funktion festgestellt werden. Die Untersuchung muß während des Betriebes vorgenommen werden.

b) Alle drei Jahre muß durch eine innere, mit einer Wasserdruckprobe nach Abs. 7 verbundene Untersuchung der betriebssichere Zustand des Kessels und seiner Ausrüstung festgestellt werden.

(4) Die Frist zwischen zwei aufeinanderfolgenden Untersuchungen darf durch einen zugelassenen Kesselprüfer dreimal um ein Jahr verlängert werden, wenn der Zustand des Dampfkessels dies zuläßt.

(5) Als Kesselprüfer im Sinne dieser Verordnung sind zugelassen:

a) die Ingenieure, die vom Eisenbahn-Bundesamt oder von der zuständigen Landesbehörde als Sachverständige anerkannt sind,

b) Sachverständige der Technischen Überwachungsvereine und der Technischen Überwachungsämter.

(6) Die Fristen für die Untersuchung der Lokomotivdampfkessel rechnen vom Tage der Inbetriebnahme nach beendeter Untersuchung (oder Neuabnahme) bis zu dem Tage, an dem sie für die nächste Untersuchung außer Betrieb gesetzt werden.

(7) Die Untersuchung der Lokomotivdampfkessel muß mit einer Wasserdruckprobe verbunden werden:

a) bei der Neuabnahme,

b) bei den Untersuchungen nach Abs. 3 b),

c) vor einer Wiederinbetriebnahme, wenn sie länger als zwei Jahre außer Betrieb waren,

d) nach jeder Ausbesserung, die die Betriebssicherheit beeinflussen kann.

Bei dieser Untersuchung muß die Bekleidung der Kessel so weit gelöst werden, wie es für die Besichtigung der Kessel von außen erforderlich ist.

- (8) Bei einem zulässigen höchsten Betriebsdruck p des Dampfkessels in kg/cm^2 muß ein Prüfdruck von $1,3 p$ angewendet werden.
- (9) Über alle Untersuchungen des Lokomotivdampfkessels und Fristverlängerungen gem. Abs. (4) sind Aufschreibungen zu führen und aufzubewahren. Das Datum der letzten Untersuchung ist am Kessel sichtbar anzuzeigen.
- (10) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 9 gelten auch für die Bauartgenehmigung, Abnahme und Untersuchung von sonstigen Dampfkesseln, die mit einem Schienenfahrzeug fest verbunden sind und mit ihm zusammen betrieben werden.

§ 20 (Fn 7)

Abnahme und Untersuchung von Druckbehältern an Schienenfahrzeugen

- (1) Druckbehälter, die mit einem Schienenfahrzeug fest verbunden sind und seinem Betrieb dienen, müssen nach den anerkannten Regeln der Technik gebaut sein.
- (2) Sie dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie von einem zugelassenen Prüfer untersucht und für betriebssicher befunden worden sind.
- (3) Sie müssen außerdem von einem zugelassenen Prüfer regelmäßig wiederkehrend untersucht werden, wenn der höchstzulässige Betriebsdruck p mehr als $0,5 \text{ atü}$ und das Druckliterprodukt $p \cdot 1$ ($\text{atü} \cdot \text{Liter}$) mehr als 1000 beträgt.
- a) Alle drei Jahre muß durch eine innere Untersuchung der betriebssichere Zustand des Druckbehälters und seiner Ausrüstung festgestellt werden. Diese Frist darf durch den zugelassenen Prüfer dreimal um ein Jahr verlängert werden, wenn festgestellt ist, daß der Zustand des Druckbehälters es zuläßt.
- b) Alle 8 Jahre ist die innere Untersuchung nach a) mit einer Wasserdruckprobe zu verbinden. Bei einem höchstzulässigen Betriebsdruck p in kg/cm^2 muß ein Prüfdruck von $1,3 p$ angewendet werden.
- (4) Über die Untersuchungen nach Abs. (3) sind Aufschreibungen zu führen.
- (5) Druckbehälter, bei denen das Druckliterprodukt [s. Abs. (3)] weniger als 1000 beträgt, sind alle drei Jahre durch Ausblasen mit Druckluft zu reinigen. Diese Frist darf durch den zugelassenen Prüfer dreimal um ein Jahr verlängert werden.
- (6) Als Prüfer im Sinne dieser Verordnung sind zugelassen:
- a) die Ingenieure, die vom Eisenbahn-Bundesamt oder von der zuständigen Landesbehörde als Sachverständige anerkannt sind,
- b) Sachverständige der Technischen Überwachungsvereine und der Technischen Überwachungsämter.

§ 21

Abnahme und Untersuchung der maschinellen Anlagen

- (1) Zu den maschinellen Anlagen der Anschlußbahn gehören Drehscheiben, Drehwinkel, Schiebebühnen, Wagenkipper, Rangierwinden (Spillanlagen), Gleiswaagen, Gleisbremsen und Achssenken. Hebezeuge und Verladeanlagen rechnen zu ihnen nur dann, wenn sie nur dem Eisenbahnbetrieb dienen.
- (2) Die Aufstellung solcher Anlagen ist der Aufsichtsbehörde vor der Ausführung anzuzeigen. Änderungen sind anzuzeigen, wenn sie sich auf die Sicherheit auswirken.
- (3) Diese maschinellen Anlagen dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie von sachverständigen Bediensteten des Anschlußinhabers oder anderen Sachverständigen, die hierfür von der Aufsichtsbehörde zugelassen sind, untersucht und für betriebssicher befunden sind.
- (4) Zur Aufrechterhaltung ihrer Betriebssicherheit sind die maschinellen Anlagen planmäßig wiederkehrend zu untersuchen. Die Fristen für die Untersuchungen betragen:

- a) für Drehscheiben, Drehwinkel und Schiebebühnen sechs Jahre,
- b) für die übrigen maschinellen Anlagen ein Jahr.

Diese Fristen dürfen höchstens dreimal um ein Jahr verlängert werden, wenn durch sachverständige Bedienstete des Anschlußinhabers oder andere Sachverständige, die hierfür von der Aufsichtsbehörde zugelassen sind, festgestellt ist, daß der Zustand der Anlage es zuläßt.

(5) Die Untersuchung muß sich auf alle Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit beeinflussen kann.

(6) Als Prüfer im Sinne dieser Verordnung sind zugelassen:

- a) die Ingenieure, die vom Eisenbahn-Bundesamt oder von der zuständigen Landesbehörde als Sachverständige anerkannt sind,
- b) Sachverständige der Technischen Überwachungsvereine und der Technischen Überwachungsämter.

(7) Genügt die Anlage bei der Probelastung nicht den Anforderungen, so ist die Tragfähigkeit so weit herabzusetzen, daß die Probelastung mit dem 1,25-fachen Betrag der neuen Tragfähigkeit vorgenommen werden kann. Die neue Tragfähigkeit ist anzuschreiben.

(8) Die Ergebnisse der Abnahmen, Untersuchungen, Fristverlängerungen gem. Abs. (4) und Probelastungen sind in einem Prüfbuch festzuhalten.

IV. Bahnbetrieb

§ 22

Eisenbahnbetriebsbedienstete

(1) Eisenbahnbetriebsbedienstete sind:

- a) Eisenbahnbetriebsleiter (§ 2),
- b) Aufsichtspersonal,
- c) Triebfahrzeugführer, Heizer, Beimänner, Fahrer von Arbeitsgeräten, soweit die Geräte mit eigener Kraft auf den Gleisen bewegt werden,
- d) Betriebspersonal, z. B. Fahrtleiter, Fahrtbegleiter, Rangierer, Stellwerk-, Weichen- und Schrankenwärter.

(2) Die Eisenbahnbetriebsbediensteten müssen mindestens 21 Jahre alt sein, sich körperlich und geistig für ihren Dienst eignen und ausreichendes Hör- und Sehvermögen besitzen. Das Hör- und Sehvermögen ist alle fünf Jahre nachzuprüfen. Bedienstete, die mindestens 18 Jahre alt sind, können als Eisenbahnbetriebsbedienstete gem. Abs. (1) c) und d) eingesetzt werden, wenn ihre körperliche und geistige Entwicklung keinen Anlaß zu Bedenken gibt. Die Eisenbahnbetriebsbediensteten müssen zuverlässig sein und die Fähigkeiten und Kenntnisse besitzen, die ihr Dienst erfordert. Triebfahrzeugführer haben dies außerdem durch eine Probefahrt unter Aufsicht einer von der Aufsichtsbehörde als dafür geeignet anerkannten Person nachzuweisen.

(3) Der Anschlußinhaber hat dafür zu sorgen, daß die Eisenbahnbetriebsbediensteten für ihren Dienst ausgebildet und hinreichend unterwiesen werden.

(4) Eisenbahnbetriebsbedienstete sind aus einem Dienst, für den sie sich als unfähig oder unzuverlässig erwiesen haben, zu entfernen.

(5) Wird für Eisenbahnbetriebsbedienstete, die auch auf einer anschließenden Bahn Dienst leisten, von dem Unternehmer dieser Bahn verlangt, daß sie die Befähigung hierzu in einer Prüfung nachweisen, so hat der Anschlußinhaber dafür zu sorgen, daß nur solche Bedienstete auf der anschließenden Bahn Dienst leisten, die diesen Befähigungsnachweis erbracht haben.

(6) Der Anschlußinhaber hat über jeden Eisenbahnbetriebsbediensteten Personalunterlagen zu führen.

§ 23

Dienstanweisungen

- (1) Auf Anschlußbahnen, auf denen der Anschlußinhaber den Eisenbahnbetrieb mit schienengebundenen Triebfahrzeugen selbst führt, hat er eine Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst und erforderlichenfalls besondere Anweisungen für bestimmte Dienstzweige aufzustellen.
- (2) Der Anschlußinhaber hat den Eisenbahnbetriebsbediensteten die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst und gegebenenfalls die besonderen Anweisungen zugänglich zu machen. Werden anschließende Bahnen mitbefahren, so sind die Vorschriften dieser Bahn im erforderlichen Umfang den Bediensteten ebenfalls zugänglich zu machen.
- (3) Ist die Aufstellung einer Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst nach Abs. (1) nicht erforderlich, so hat der Anschlußinhaber die Bediensteten, die Eisenbahnfahrzeuge von Hand oder mit Hilfsvorrichtungen bewegen, besonders zu unterweisen.

§ 24

Erhaltung, Untersuchung und Sicherung der Anschlußbahn

- (1) Die Anschlußbahn ist in allen Teilen betriebssicher zu erhalten.
- (2) Sie muß von einem sachkundigen Bediensteten oder einem sonstigen Sachverständigen regelmäßig auf ihren ordnungsgemäßen Zustand untersucht werden. Soweit Fristen nicht vorgeschrieben sind, legt sie der Anschlußinhaber fest (§ 23). Über die Untersuchungen sind Aufzeichnungen zu führen.
- (3) Gleisabschnitte, auf denen die Fahrgeschwindigkeit ermäßigt werden muß, sind kenntlich zu machen.
Gefährdete Stellen der Gleisanlagen sind während des Eisenbahnbetriebes kenntlich zu machen oder zu beaufsichtigen. Unbefahrbare Gleisabschnitte sind, auch wenn Schienenfahrzeuge nicht erwartet werden, örtlich zu sperren.
- (4) Bahnübergänge sind zu sichern, wenn die Aufsichtsbehörde es anordnet (§ 12).
- (5) Die Bahnanlagen sind nach den Betriebs- und Verkehrsbedürfnissen zu beleuchten.

§ 25

Sicherung stillstehender Fahrzeuge

- (1) Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung festzulegen, sofern nicht nach Abs. (2) Erleichterungen zugelassen sind. Das Festlegen hat durch Anziehen von Handbremsen, durch Radvorleger oder vorübergehend auch durch Hemmschuhe zu geschehen. Der Anschlußinhaber kann das Festlegen durch Hemmschuhe auch für längere Zeit zulassen, wenn ein Entlaufen der Fahrzeuge nicht möglich ist. Das Auflegen von Steinen, Holzstücken, Eisenteilen usw. ist verboten.
- (2) In Gleisen mit einer Neigung bis 1 : 400 brauchen Fahrzeuge, an oder in denen nicht gearbeitet wird, nur so weit festgelegt werden, daß das Entlaufen über das Grenzzeichen, ein Haltsignal oder einen Bahnübergang hinaus sicher verhindert wird. Luftgebremste Fahrzeuge gelten als ausreichend festgelegt, wenn sie nicht länger als 15 Minuten abgestellt werden.
Bei stärkerer Neigung genügt im allgemeinen das Festlegen nach der Talseite.
- (3) Beim Aufstellen von Fahrzeugen vor einem Bahnübergang, einem Grenzzeichen oder einer sonst freizuhaltenden Stelle ist zu berücksichtigen, daß die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder wenn andere Fahrzeuge anstoßen.
- (4) Triebfahrzeuge müssen beaufsichtigt werden, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind. Werden sie verlassen, so sind sie gegen unbeabsichtigtes oder unbefugtes Ingangsetzen zu sichern.

Lokomotiven mit Ruhefeuer dürfen auch unbeaufsichtigt abgestellt werden, wenn der Regler in

Abschlußstellung verschlossen, die Steuerung auf Mitte gelegt, die Zylinderhähne geöffnet und die Handbremse angezogen sind.

§ 26

Fahrgeschwindigkeit

Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt 25 km/h. Sie muß verringert werden, wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern.

§ 27

Länge der Fahreinheit

Die Länge einer Fahreinheit darf nicht größer sein als ihre Geschwindigkeit, Bremsen, Zug- und Stoßeinrichtung und die Bahnanlagen es zulassen.

§ 29

Bewegen der Fahrzeuge

(1) Wer ein Fahrzeug bewegt oder die Bewegung veranlaßt, hat Vorsorge zu treffen, daß diese Bewegung sicher durchgeführt wird. Wer ein Fahrzeug abstellt, hat es gegen unbeabsichtigtes Bewegen zu sichern (§ 25), sofern der Anschlußinhaber hierfür nicht eine andere Person bestimmt hat.

(2) Fahrzeugbewegungen hat jeweils nur ein Bediensteter zu leiten. Er prüft den Fahrweg und beauftragt den Triebfahrzeugführer zur Ausführung der Fahrzeugbewegungen mündlich oder durch Signale (Anl. D), nachdem er ihn und die Beteiligten über Ziel und Weg verständigt hat. Er sorgt für die Befolgung der Vorschriften und wacht über die Sicherheit des Personals. Dazu hat er sich so aufzustellen, daß er die Bewegungen möglichst gut übersehen und sich mit dem Fahrpersonal des Triebfahrzeugs leicht verständigen kann.

(3) Gleichzeitig bewegte Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein, wenn sie nicht abgestoßen werden oder nicht ablaufen sollen. Unbenutzte Luftschläuche sind einzuhängen.

(4) Die zu bedienenden Bremsen sollen möglichst gleichmäßig verteilt werden.

(5) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, müssen Hindernisse beseitigt, an den Gleisen und Fahrzeugen beschäftigte Personen gewarnt und die Bremsen gelöst sein. Fahrzeuge dürfen nicht bewegt werden, wenn erkennbare Mängel am Fahrzeug oder an der Beladung die Sicherheit der Bewegung beeinträchtigen können.

(6) Zwischen einer Dampflokomotive mit Feuerung und Wagen mit sprenggefährlichen Ladungen müssen mindestens zwei Schutzwagen laufen.

(7) Über das Abstoßen sowie über das Ablaufen von Wagen in Stumpfgleise oder Gleise, die im Gefälle liegen, trifft der Anschlußinhaber besondere Bestimmungen und setzt die zulässige Anzahl der Wagen und die hierbei erforderliche Bremsbesetzung fest.

(8) Zur Sicherung geschobener Fahreinheiten muß sich ein Fahrtbegleiter auf dem vordersten Wagen befinden oder ihm vorausgehen, wenn:

- a) der Triebfahrzeugführer seinen Fahrweg nicht vollständig übersehen kann,
- b) Bahnübergänge befahren werden, die nicht technisch oder durch Posten gesichert sind.

Bei Dunkelheit sichert der Fahrtbegleiter mit einer weißleuchtenden Laterne den Fahrweg.

(9) Fahreinheiten mit Schemelwagen, die durch Steifkupplung oder durch die Ladung selbst verbunden sind, dürfen nur geschoben werden, wenn keine Gefahr besteht, daß die Schemelwagen durch die Last der vorlaufenden Wagen zusammengedrückt werden.

(10) Sollen Eisenbahnfahrzeuge durch Menschen, Kraftfahrzeuge oder maschinelle Hilfsvorrichtungen (z. B. Spillanlagen, Schiebebühnen, Motorwagenschieber) innerhalb des Gleisbereiches einer Ladestelle bewegt werden, ohne daß dieses Bewegen von einem Eisenbahnbetriebsbediensteten durchgeführt oder überwacht wird, so erläßt der Anschlußinhaber

besondere Anweisungen. Er legt fest, wo und durch wen solche Bewegungen durchgeführt werden dürfen.

§ 30 Signale

(1) Bei Dunkelheit muß die Spitze der Fahreinheit durch eine weißleuchtende Laterne gekennzeichnet sein. Ist das erste Fahrzeug ein Triebfahrzeug, so ist das Dreilicht-Spitzensignal zu führen. Wenn Bahnübergänge nicht befahren werden oder alle befahrenen Bahnübergänge technisch oder durch Posten gesichert sind, so genügt auch an Triebfahrzeugen die Beleuchtung nach Satz 1.

(2) Vor Bahnübergängen, die mit Läutezeichen versehen sind, ist von der gekennzeichneten Stelle an zu läuten, bis das erste Fahrzeug den Bahnübergang befahren hat. Außerdem ist das Achtungssignal zu geben, soweit es angeordnet ist. Es ist zu wiederholen oder stets zu geben, wenn die Örtlichkeit oder andere Umstände es erfordern (Nebel, Schneegestöber, Annäherung von Wegebenutzern, Warnung von Personen, die am Gleis arbeiten oder dgl.). Hat das Triebfahrzeug keine Läuteeinrichtung, so sind nur Achtungssignale zu geben.

(3) Signale sind nach Anl. D zu geben.

(4) Werden weitere Signale verwendet, sollen sie in Form und Bedeutung der Eisenbahn-Signalordnung vom 7. Oktober 1959 (BGBl. II S. 1021) entsprechen. Sie müssen unmißverständlich sein.

§ 31 (Fn 7)

Besetzung der Triebfahrzeuge

Triebfahrzeuge dürfen mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt sein, wenn gewährleistet ist, daß die Signale vom Triebfahrzeugführer stets aufgenommen werden können. Das gilt für Dampflokomotiven nur, wenn die Bedienung der Feuerung dem Triebfahrzeugführer möglich ist, ohne daß er bei seinen Aufgaben als Triebfahrzeugführer behindert wird. Funkferngesteuerte oder von einem führenden Fahrzeug aus gesteuerte Triebfahrzeuge dürfen unbesetzt sein.

§ 32 (Fn 7)

Mitfahren auf Triebfahrzeugen

Auf dem Führerstand der Triebfahrzeuge darf ohne Erlaubnis des Anschlussinhabers niemand mitfahren. Es muß sichergestellt sein, daß der Triebfahrzeugführer nicht behindert wird.

§ 33

Unfallmeldungen

(1) Alle Unfälle, bei denen

- a) entweder Menschen getötet oder lebensgefährlich verletzt wurden oder
- b) der Verdacht vorliegt, daß sie vorsätzlich herbeigeführt sind oder
- c) der öffentliche Straßenverkehr beteiligt ist,

sind unbeschadet sonstiger Vorschriften unverzüglich der Aufsichtsbehörde und der Polizeibehörde zu melden.

(2) Entgleiste oder am Fahrgestell beschädigte Wagen sind der anschließenden Bahn zu melden, bevor sie übergeben werden.

V. Bestimmungen für Dritte

§ 34

Allgemeine Bestimmungen

Wer sich innerhalb der Bahnanlagen aufhält, hat den Vorschriften nachzukommen, die zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung innerhalb der Bahnanlagen und im Bahnbetrieb erlassen sind. Der Anschlußinhaber hat derartige Vorschriften in geeigneter Weise bekanntzumachen.

§ 35

Betreten der Bahnanlagen

- (1) Anlagen der Anschlußbahn außerhalb der zugelassenen Wege dürfen ohne Erlaubnis nur von Personen betreten werden, die in Ausübung eines öffentlichen Amtes handeln. Sie haben sich durch eine Bescheinigung ihrer Behörde auszuweisen.
- (2) Anderen Personen erteilt der Anschlußinhaber die Erlaubnis zum Betreten der Bahnanlagen.
- (3) Die zum Betreten der Bahnanlagen Berechtigten sollen es vermeiden, sich innerhalb der Gleise aufzuhalten.

§ 36

Überqueren der Bahnanlagen

- (1) Die Anschlußbahn darf nur an den dafür bestimmten Stellen überquert werden.
- (2) Privatübergänge außerhalb geschlossener Werksanlagen dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den vereinbarten Bedingungen benutzt werden.
- (3) Es ist verboten, Schranken oder Einfriedigungen zu öffnen oder zu übersteigen.

§ 37

Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen

Es ist verboten, die Bahnanlagen, die Betriebseinrichtungen oder die Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen oder sonstige Fahrthindernisse zu schaffen, Weichen umzustellen, Schienenfahrzeuge in Bewegung zu setzen, die dem Betrieb oder der Verhütung von Unfällen dienenden Einrichtungen zu betätigen oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

§ 38

Personenbeförderung auf der Anschlußbahn

- (1) Die Fahrgäste dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und auf der vorgeschriebenen Seite der Fahrzeuge ein- und aussteigen. Sie haben sich in genügender Entfernung von den Gleisen aufzuhalten. Nach dem Abfahrtszeichen darf niemand mehr ein- oder aussteigen.
- (2) Solange ein Fahrzeug sich bewegt, ist das Öffnen seiner Türen, das Ein- und Aussteigen, der Versuch oder die Hilfeleistung dazu, das Betreten der Trittbretter und Plattformen, soweit der Aufenthalt hier nicht ausdrücklich gestattet ist, verboten.
- (3) Mit Personen besetzte Wagen dürfen nur so verschlossen sein, daß sie von den Insassen geöffnet werden können. Bei Güterwagen müssen die Türen durch die Verschußüberwürfe festgestellt sein. Bevor die Fahrzeuge bewegt werden, müssen die Insassen vor den Gefahren ruckartiger Fahrzeugbewegungen gewarnt werden.
- (4) Es ist untersagt, Gegenstände aus dem Wagen zu werfen, durch die ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt werden könnte.
- (5) Die Mitnahme von Gegenständen, die aus dem Wagen hinausragen, ist untersagt.
- (6) Die Unterhaltung mit dem Triebfahrzeugführer während der Fahrt ist verboten.

VI. Übergangs- und Schlußbestimmungen

§ 39

Anpassung

Bestehende Anlagen und vorhandene Fahrzeuge bestehender Anschlußbahnen sind den Bestimmungen dieser Verordnung bis zum 31. Dezember 1969 anzupassen. Nach diesem Zeitpunkt sind Abweichungen nur mit einer auf Grund von § 3 Abs. 2 erteilten Genehmigung zulässig.

§ 40 (Fn 6)

In-Kraft-Treten und Außer-Kraft-Treten

- (1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1968 in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2013 außer Kraft.
- (2) (Fn 5)

173

Der Minister
für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Hinweis

(Artikel 107 des Ersten Gesetzes zur Befristung des Landesrechts Nordrhein-Westfalen v. 18. Mai 2004(GV. NRW. S.248))

Wiederherstellung des Verordnungsranges

Die in diesem Gesetz erlassenen oder geänderten Rechtsverordnungen können aufgrund der jeweils einschlägigen Verordnungsermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden.

- Fn 1** GV. NW. 1966 S.488; ber. GV. NW. 1967 S.26; geändert durch Art. 104 des Gesetzes v. 18.5.2004(GV. NRW. S.248), in Kraft getreten am 4. Juni 2004; VO vom 11. November 2008(GV. NRW. S.687), in Kraft getreten am 26. November 2008.
-
- Fn 2** SGV. NW. 93.
-
- Fn 3** ber. GV. NW. 1967 S.26.
-
- Fn 4** Nur bei Anwendung der durchgehenden Bremse
-
- Fn 5** § 40 Abs. 2 gegenstandslos; Aufhebungsvorschrift.
-
- Fn 6** § 40 zuletzt geändert durch VO vom 11. November 2008(GV. NRW. S.687), in Kraft getreten am 26. November 2008.
-
- Fn 7** § 4, § 16, § 18, § 19, § 20, § 31 und § 32 geändert durch VO vom 11. November 2008(GV. NRW. S.687), in Kraft getreten am 26. November 2008.
-

Copyright 2012 by Ministerium für Inneres und Kommunales Nordrhein-Westfalen