

# Bedienungsanweisung

für die Anschlussbahn

MKK Hennersdorf (Awanst Hennersdorf)  
Finsterwalder Chaussee 16a  
03253 Doberlug-Kichhain  
Ortsteil Hennersdorf

und den  
Nebenanschluss „Industriegebiet Hennersdorf“  
Finsterwalder Chaussee 17a  
03253 Doberlug-Kichhain  
Ortsteil Hennersdorf

Anschluss an DB-Netz-Strecke Halle (Saale) – Guben (Streckenummer 6345) im Km 123,165 als Ausweichanschlussstelle.

Der Nebenanschluss „Industriegebiet Hennersdorf“ zweigt am westlichen Ende der Anschlussbahn MKK ab.

gültig ab: 01.01.2021

## Verteiler

je 1 x Anschlussinhaber (Anschließer)  
bedienende Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)  
Landesamt für Bergbau- Geologie und Rohstoffe (LBGR)  
Landeseisenbahnaufsicht des Landes Brandenburg (LEA)

weitere Verteilung innerhalb der Unternehmen nach Bedarf

## Wichtige Rufnummern

Fahrdienstleiter Finsterwalde	03531 439301
Anschlussinhaber:	035322 4727
Anschlussbahnleiter: Sebastian Hentzschel	035322 4727 oder 0152 21540772
Vertreter des Anschlussbahnleiters: Peter Hentzschel	035322 4727
Unfallmeldestelle des Anschließers: MKK	035322 4727
Eisenbahnbetriebsleiter / Verantwortlicher des regelmäßig bedienenden Eisenbahnverkehrsunternehmen:	
DB Cargo Deutschland AG    Stv. EBL Frank Richter	030 297 57630 0160 / 297 57630

## Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden

Die Anschlussbahn MKK unterliegt der Bergaufsicht, insofern besteht hier die Zuständigkeit des LBGR das sich hinsichtlich eisenbahnfachlicher Themen mit den im Folgenden aufgeführten Stellen ins Benehmen setzt.  
Für den Nebenanschluss „Industriegebiet Hennersdorf“ besteht die Bergaufsicht nicht.

*zuständige Bergaufsicht:*

Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg (LBGR)

Inselstraße 26

Tel.: 0355 486440-0

Fax: 0355 48640-110

Ansprechpartnerin Frau Voigt

Tel.: 0355 48640-317

*zuständiges Ministerium für nichtöffentliche Eisenbahnen ist:*

Land Brandenburg

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Henning-von-Tresckow-Str. 2-8

14467 Potsdam

Tel.: 0331-866-0

Fax: 0331-866-8368

Ansprechpartner Herr Böttche,

Tel. 0331-866-8275

*Eisenbahnaufsichtsbehörde ist:*

Land Brandenburg

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Landeseisenbahnaufsicht

Steglitzer Damm 117

12169 Berlin

Tel.: 030-77007-0

Fax: 030-77007-101

Ansprechpartner:

Herr Robst, Bautechnik und Allgemeines

Tel. 030-77007-272, PC-Fax: 030-77007-5272

Herr Breitenstein, Bautechnik

Tel. 030-77007-274, PC-Fax: 030-77007-5274

Herr Harbeck, Fahrzeuge, m-t. Anlagen, E-Technik

Tel. 030-77007-432, PC-Fax: 030-77007-5432

Herr Lehmann, Signaltechnik

Tel. 030-77007-275, PC-Fax: 030-77007-5275

Frau Neman, Eisenbahnbetrieb

Tel. 030-77007-202, PC-Fax: 030-77007-5202

*Planfeststellungsbehörde für nichtöffentliche Eisenbahnen ist:*

Landesamt für Bauen und Verkehr

Dezernat 11 – Anhörung, Planfeststellung, Recht

Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

Telefon: 03342 4266-0

Telefax: 03342 4266-7601

Ansprechpartner Herr Schubert

Tel.: 03342 4266-2111

## Vorbemerkung

Im Rahmen der Neuordnung des Eisenbahnwesens sind nach AEG Eisenbahnen entweder Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

In der folgenden Bedienungsanweisung wird für beide Arten, wenn es sich um nichtöffentliche Eisenbahnen handelt, der Begriff "Anschlussbahn" verwendet.

Die Bedienungsanweisung wird zwischen dem die Anschlussbahn befahrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, nachfolgend EVU genannt, und dem Anschließter MKK Märkische Kies- und Kalksandsteinwerke GmbH nachfolgend Anschließter bzw. MKK genannt vereinbart.

Mitarbeiter von Eisenbahnunternehmen, welche die Anschlussbahn befahren, müssen von dieser Bedienungsanweisung Kenntnis haben.

Die Kenntnisnahme ist zu dokumentieren und dem Anschlussbahnleiter zu bestätigen.

## Inhaltsverzeichnis

- I. Geltende Bestimmungen und allgemeine Verhaltensregeln
- II. Beschreibung des Gleisanschlusses
- III. Bedienungsvorgänge
- IV. Notfallmanagement und Unfallmeldetafeln

Anlagen:

Anlage 1 Lageskizze

Anlage 2 Unfallmeldetafel I

Anlage 3 Signale, die in der Anschlussbahn verwendet werden

## Änderungen

Nr.:	gültig ab:	betrifft:

## I. Geltende Bestimmungen und allgemeine Verhaltensregeln

### 1. Für die Anschlussbahn geltende gesetzliche und sonstige Bestimmungen

- Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen - Bau- und Betriebsordnung- für Anschlussbahnen (BOA) - vom 13. Mai 1982
- Eisenbahnsignalordnung vom 7.10.1959 in der jeweils gültigen Fassung
- Anweisung zur Instandhaltung der Sicherungsanlagen von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) im Land Brandenburg (An Inst S NE BB)
- Anweisung zur Verfahrensweise bei gefährlichen Ereignissen beim Betrieb der nichtöffentlichen Bahnen, die der Aufsicht der LEA Land Brandenburg unterstehen (Anweisung Ereignisse)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE) des VDV

### 2. Allgemeine Verhaltensregeln im Betriebsgelände

Auf dem Betriebsgelände – insbesondere im Bereich der Anschlussbahn – ist über die sonstige persönliche Schutzausrüstung hinaus zumindest eine Warnweste zu tragen.

## II. Beschreibung des Gleisanschlusses

### 1. Der Gleisanschluss beginnt im Streckengleis der DB-Netz-Strecke Halle (Saale) – Guben (Streckenummer 6345) bei Km 123,165 als Ausweichanschlussstelle.

Betriebliche und eigentumsrechtliche Grenze der Anschlussbahn MKK Hennersdorf gegenüber der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur ist das Weichenende der Weiche A25 (Anschlussweiche).

Der Nebenanschluss „Industriegebiet Hennersdorf“ liegt westlich der Anschlussbahn MKK Hennersdorf und ist über die Gleise 7 und 8 erreichbar.

### 2. Gleisanlagen und ihre Zweckbestimmung

Gleis Nr.:	Abschnitt von bis	Zweckbestimmung	Nutzlänge in m
<b>Anschlussbahn MKK Hennersdorf</b>			
1	A 40 – Gleisabschluss	Auszieh-/Ladegleis	93
2	A 41 – A 40	Ladegleis ( <u>im Westen &gt; 1:667 !</u> )	515
7	A 22.- A 15	<u>Ein-/Ausfahrgleis</u>	715
8	A 38 bis Grenze	Betriebs-/Ladegleis	550
8	A 38 – A 39	Betriebs-/Abstellgleis	309
9	A 39 – A41	Lade-/Abstellgleis	286
A 24 – A 37		Betriebsgleis	0
A 22 – A 24		Betriebsgleis	80
A 22 – A 36		Betriebsgleis	42
A 37 – A 40		Betriebs-/Ausziehgleis	101
A 39 – A 36		Betriebsgleis	22

Gleis Nr.:	Abschnitt von bis	Zweckbestimmung	Nutzlänge in m
<b>Nebenanschluss Industriegebiet Hennersdorf</b>			
8	Grenze – A 15	Betriebsgleis	80
A 53 – A 54		Betriebsgleis	0
A 54 – A 55		Betriebsgleis	0
A 55 – A 57		Betriebsgleis	0
10		Ausziehggleis	200
11		Abstellgleis	650
12		Abstellgleis	650
13		Abstellgleis	330
14		Abstellgleis	300
15		Abstellgleis	280
16		Abstellgleis	320
17		Betriebsgleis	285
A 53 – A 50		Betriebsgleis	0

Gleis 7 und der Abschnitt zwischen den Weichen A 22 und A 25 darf nicht für die Abstellung genutzt werden.

### 3. Weichen und Gleissperren

Weichen- u. Gleissperren-Nr.	Art der Bedienung	wird bedient von
A 25 (Anschlussweiche)	Hand (verschlossen)	EVU
A 24 (Schutzweiche)	Hand (verschlossen)	EVU
A 15	Hand	EVU
A 22	Hand	EVU
A 24	Hand	EVU
A 36	Hand	EVU
A 37	Hand	EVU
A 38	Hand	EVU
A 39	Hand	EVU
A 41	Hand	EVU
A 53	verschraubt	nicht bedienbar
A 54	verschraubt	nicht bedienbar
Tor (Gleis 17, west)		Anschließer
A 55	verschraubt	nicht bedienbar
A 57		EVU
A 58		EVU
A 59		EVU
A 61		EVU
A 62	verschraubt	nicht bedienbar

### 4. Bahnübergänge

Alle Bahnübergänge werden höchstens von 100 Straßenfahrzeugen genutzt (schwacher Verkehr).

Der Bahnübergänge Nr. 2 und Nr. 3 werden zusätzlich zum Zeichen 201 durch Sperrung des Gleises 8 mittels Sh2 Tafeln gesichert, die ausschließlich vom Anschließer entfernt werden.

Bahn- übergang Nr	Bezeichnung Straße / Weg	Kennzeichnung (Zeichen 201 oder Zeichen 101)	Sicherung (technisch / nichttechnisch)	Besonderheiten (z.B. Geschwindigkeit, vorgeschriebene Postensicherung)
1	Nebeneinfahrt Ost	201	nichttechnisch	5 km/h, Postensicherung
2	Trockensiebanlage	201	nichttechnisch	5 km/h, Postensicherung
3	Trockensiebanlage	201	nichttechnisch	5 km/h, Postensicherung
4	Zufahrt Stellwerk	201	nichttechnisch	5 km/h, Postensicherung

5. Belastbarkeit des Oberbaues  
Der Oberbau der Anschlussbahn kann Fahrzeuge bis zu einer Radsatzlast von 22,5 t aufnehmen.
6. Gleisbögen mit einem Halbmesser von weniger als 180 m sind nicht vorhanden.
7. Gleise mit stärkerer Längsneigung als 1:667 (>1,5 ‰).  
Gleis 2 im Westen ab/bis Weiche A 41: 8 ‰ auf 150 m
8. Einschränkungen des Regellichtraumes  
Innerhalb der Anschlussbahn sind folgende Einschränkungen des Regellichtraumes vorhanden:

Gleis	Bereich
7	Gebäude Gleiswaage
8	Gebäude Gleiswaage, Gebäude Trockensiebanlage

9. Gleistore  
Ein Gleistor befindet sich am westlichen Ende von Gleis 17 und wird durch Personal des Anschliebers nach Ankündigung der Bedienung geöffnet. Der Anschließer ist für das ordnungsgemäße Öffnen und Arretieren der Torflügel verantwortlich.
10. Sicherungsanlagen  
Sicherungsanlagen sind nicht vorhanden.
11. Telekommunikationsanlagen / Rangierfunk sind nicht vorhanden.  
DB Cargo nutzt in der Anschlussbahn den GSM-R Rangierfunk im Verfahren Rangieren ohne Rangierfunkgruppen (RoR).  
Das Rangierpersonal DB Cargo ist zusätzlich mit einem Mobiltelefon ausgerüstet.
12. Fahrleitungsanlagen sind nicht vorhanden.
13. Beleuchtungsanlagen sind nicht vorhanden bzw. außer Betrieb.
14. Sonstige bauliche Anlagen
  - Trockensandverladestelle in Gleis 8,
  - Ladestraße an Gleis 2

### III. Bedienungsvorgänge

#### Hinfahrt von Finsterwalde:

Bedienungsfahrten in die Awanst Hennersdorf erfolgen als Zugfahrten vom Bf Finsterwalde über das Streckengleis Finsterwalde – Abzw Hennersdorf West und Halten vor der Haltetafel Ne 5 mit Zusatz "Bedienung Awanst" im km 123,184.

Der Tf/RI bedient die Anforderungstaste für die Schlüsselfreigabe. Diese befindet sich im Schlüsselkasten „16BHDF“ an

der Awanst. Nach der Schlüsselfreigabe durch den özF Finsterwalde kann der Schlüssel nach links gedreht und entnommen werden. Unter Beachtung der Folgeabhängigkeit werden die Riegelschlösser an den ortsgestellten Weichen aufgeschlossen und die Weichen umgestellt. Die Rangierfahrt beginnt mit dem Befahren der Anschlussweiche A25. Bis zur vollständigen Ankunft in der Awanst hinter der Weiche A24 darf die Rangierfahrt nicht verändert werden und muss mindestens ein Zeichen des Schlussignals führen. Für die Räumung des Steckengleises darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlussignals hat, bei der Rangierfahrt getroffen werden. Als Bestätigung der Räumung des Streckengleises, sind die Weichen A24 und A25 wieder in Grundstellung zu bringen und die Riegelschlösser zu verschließen. Der freiwerdende Schlüssel ist in der Schlüsselsperre nach rechts zu drehen und zu verschließen.

Bedienen Sie die Fertigtaste.

#### Rückfahrt nach Finsterwalde:

Nach Fertigstellung des Zuges in der Awanst melden Sie die Rückfahrt beim özF Finsterwalde an. Bedienen Sie die Anforderungstaste zur Schlüsselfreigabe. Nach der Schlüsselfreigabe durch den özF Finsterwalde kann der Schlüssel nach links gedreht und entnommen werden. Unter Beachtung der Folgeabhängigkeit können die Riegelschlösser

aufgeschlossen und die ortsgestellten Weichen A24 und A25 umgestellt werden. Nachdem Sie die Awanst vollständig verlassen haben, stellen Sie die Weichen A24 und A25 wieder in Grundstellung und verschließen die Riegelschlösser. Der freiwerdende Schlüssel ist in der Schlüsselsperre nach rechts zu drehen und zu verschließen. Bedienen Sie die Fertigtaaste. Für die Rückfahrt von der Awanst holen Sie sich die Zustimmung vom özF Finsterwalde.



### **Halten Sie in km 123,184 zum Bedienen der ET Taste für den BÜ 123,4 an!**

Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung  
Die Rangierfahrten sind mit bedienter Druckluftbremse durchzuführen.

Es sind alle Fahrzeuge an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen und alle funktionstüchtigen Bremsen einzuschalten.

#### **Festlegen abgestellter Fahrzeuge**

Im westlichen Abschnitt Gleis 2 mit 8 ‰ Gefälle auf 150 m ist keine isolierte Abstellung in der Gefällestrecke zulässig!  
Auf allen Gleisen ist die Feststellbremse für je angefangene 600 Tonnen oder 30 Achsen anzuziehen.

#### **Befahren von Bahnübergängen**

Die nicht technisch gesicherte Bahnübergänge Nebeneinfahrt Ost, Zufahrt Stellwerk und Trockensiebanlage sind durch Posten zu sichern.

#### **Abstoßen von Fahrzeugen**

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

#### **Rangierseite**

Am Gleis 7 befindet sich die Rangierseite zu den DB Hauptgleisen hin.

Am Gleis 8 befindet sich die Rangierseite auf der Seite der Förderanlagen, außer im ausgeplatteten Bereich der Trockensiebanlage, hier befindet sich die Rangierseite und der Rangiererweg auf der abgewandten Seite der Trockensiebanlage.

#### **- Aufgaben des Anschliebers:**

Die Sh2 Tafeln in Gleis 8 im Bereich der Trockensiebanlage werden vom Anschließer entfernt.  
Das Tor im Nebenanschluss (Gleis 17) wird vom Anschließer geöffnet und geschlossen.

Der Anschließer verständigt alle Beteiligten im Anschluss/Nebenanschluss über die festgelegte Bedienungszeit.

Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.

Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses/Nebenanschlusses gefährden oder behindern, sind einzustellen.

Mitarbeiter des Anschliebers/Nebenanschiebers, die im Bedienungsbereich oder in Wagen tätig sind, haben die Wagen zu verlassen oder von ihnen zurückzutreten.

Rangierwege sind verkehrssicher zu halten.

Bei Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene wahren.

Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

**- Aufgaben des EVU:**

Die bevorstehende Bedienung ist MKK zu melden (Tel.: 035322 4727, e-mail: [info@mkk-sand.de](mailto:info@mkk-sand.de))

Der Gleisanschluss darf nur mit Zustimmung von MKK befahren werden.

Bedienungszeitraum: Montag bis Freitag bei Tageslicht  
Andere Tage nach Vereinbarung

Die Bedienungsfahrten durch das bedienende Unternehmen werden wenn nicht anders vereinbart von und bis zur Ladestelle in Gleis 8 oder nach Gleis 7 durchgeführt.

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der Bediener Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

Der Bediener prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Hinsehen auf offensichtliche Mängel hinsichtlich

- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums

**IV. Notfallmanagement**

1. Das Notfallmanagement für die Anschlussbahn nimmt war:  
Unfallmeldestelle: MKK, Tel.: 035322 4727

Die Aufgaben der Betriebseisenbahner sind in der Unfallmeldetafel I aufgeführt. Die Unfallmeldetafel I ist als Anlage beigefügt.

2. Das Notfallmanagement für das bedienende Unternehmen nimmt war: DB Cargo Notdienst

Unfallmeldestelle: DB Cargo Produktionskoordinator (PK) CMR-Ost Ort: Berlin Tel.: 030 297 41805

Mit Inkrafttreten dieser Bedienungsanweisung tritt die Bedienungsanweisung mit Gültigkeit ab 30.12.2011 außer Kraft.

Bei der Aufstellung mitgewirkt haben:

Anschließer  
MKK Märkische Kies- und Kalksandsteinwerke GmbH

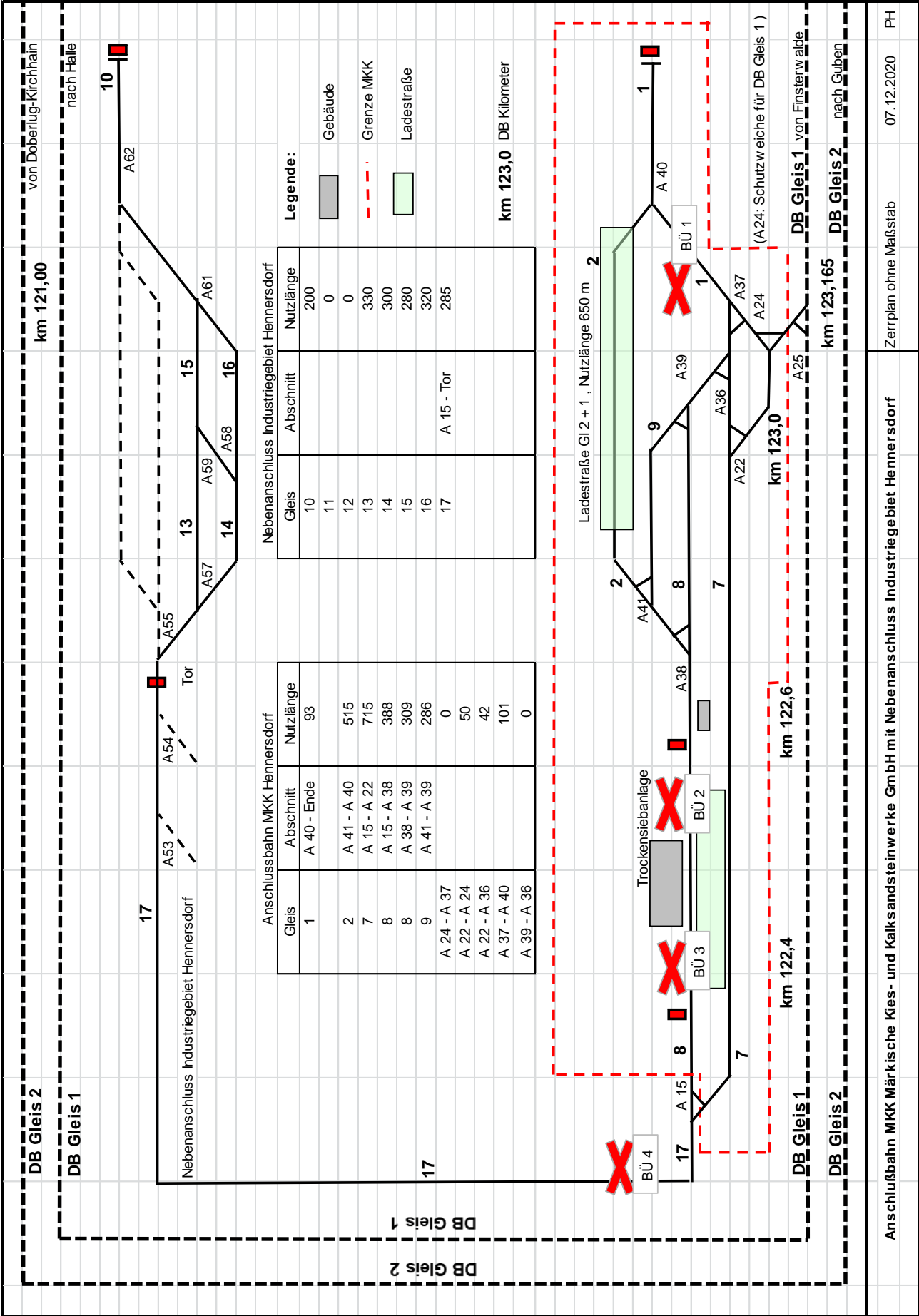
Hennersdorf , 07.12.2020.

Gesehen:  
LEA Land Brandenburg

i. A. ....

Berlin,





Nebenschluss Industriegebiet Hennersdorf

Gleis	Abschnitt	Nutzlänge
10		200
11		0
12		0
13		330
14		300
15		280
16	A 15 - Tor	320
17		285

Anschlussbahn MKK Hennersdorf

Gleis	Abschnitt	Nutzlänge
1	A 40 - Ende	93
2	A 41 - A 40	515
7	A 15 - A 22	715
8	A 15 - A 38	388
8	A 38 - A 39	309
9	A 41 - A 39	286
A 24 - A 37		0
A 22 - A 24		50
A 22 - A 36		42
A 37 - A 40		101
A 39 - A 36		0

- Legende:**
- Gebäude
  - Grenze MKK
  - Ladestraße

km 123,0 DB Kilometer

DB Gleis 2	km 121,00	von Doberlug-Kirchhain nach Halle
DB Gleis 1		
Nebenschluss Industriegebiet Hennersdorf		
DB Gleis 1	km 122,4	
DB Gleis 2	km 123,165	
Anschlussbahn MKK Märkische Kies- und Kalksandsteinwerke GmbH mit Nebenschluss Industriegebiet Hennersdorf		
Zerrplan ohne Maßstab		07.12.2020
PH		

MKK Märkische Kies- und Kalksandsteinwerke GmbH  
 Finsterwalder Chaussee 16 a  
 03253 Doberlug-Kirchhain  
 Ortsteil Hennersdorf

Anschlussbahn „MKK“ + Nebenanschluss „Industriegebiet Hennersdorf“

# Unfallmeldetafel I

Dienstposten \_\_\_\_\_

Triebfahrzeugnr.: \_\_\_\_\_

## Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

### Aufgaben des Mitarbeiters

#### Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

#### Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen)

Telefon: 035322 4727 oder Telefon:

Mobilfunk: 0172 2504750

Funk Kanal: ./.

Gleissperrung veranlassen

Was ist geschehen?

Ort: Gleis Nr. / Bezeichnung .....genaue Stelle .....

Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

Gefährliche Stoffe freige worden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?

Wenn vorhanden und berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

#### Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

#### Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

#### Unfallstelle sichern

Erste Hilfe leisten

Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

#### Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen des Anschlussbahnleiters / Einsatzleiters:

Spuren und Beweisstücke sichern

Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

Eintreffende Helfer einweisen

Für Absperrung sorgen

Untersuchenden Stellen Auskunft geben

Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Anschlussbahnleiter / Einsatzleiter eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Unfallmeldetafel I    Ausgabestand: 07.12.2020

## Signale, die in der Anschlussbahn verwendet werden:

### I. Begriffsbestimmungen

Die Signale dürfen nur in den vorgeschriebenen Formen, Farben und Klangarten und für den vorgesehenen Zweck verwendet werden. Für das Aussehen der Signale ist die Beschreibung maßgebend. Die Abbildungen dienen zur Erläuterung.

- a) **Signal**  
Ein Signal ist ein sichtbares oder hörbares Zeichen mit einer festgelegten Information zur Gewährleistung des sicheren Bewegens von Eisenbahnfahrzeugen.
- b) **Signalbegriff**  
Der Signalbegriff ist die Kurzbezeichnung eines Signals (z. B. Zs 1), die bei einigen Signalen durch eine Langbezeichnung ergänzt ist (z. B. Ersatzsignal).
- c) **Signalbedeutung**  
Die Signalbedeutung ist die verbale Darstellung der Information, die ein Signal gibt.
- d) **Signalbeschreibung**  
Die Signalbeschreibung ist die verbale Darstellung des Signalbildes oder des Signaltones.
- e) **Signalbild**  
Das Signalbild umfasst die für ein sichtbares Signal festgelegten Formen, Farben und Merkmale (z. B. Symbole, Buchstaben, Zahlen). Ein sichtbares Signal kann ein Formsignal, Lichtsignal oder ein Handsignal sein.
- f) **Signalton**  
Der Signalton umfasst das hörbare Signal, das aus einem oder mehreren Tönen besteht, für die die Dauer und, wenn erforderlich, auch die Tonhöhe festgelegt sind.

Eisenbahnverkehrsunternehmen können innerhalb der Anschlussbahn während ihrer Tätigkeit weitere Signale der Eisenbahnsignalordnung verwenden.

Der Betreiber der nichtöffentlichen Infrastruktur kann weitere innerhalb der Anschlussbahn verwendeten Signale in Abstimmung mit der Landeseisenbahnaufsicht für gültig erklären.

## II. Geschwindigkeitssignale (LF 7)

Die angezeigte Geschwindigkeit darf vom Signal ab nicht überschritten werden. Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Kennziffer.

Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass der 10fache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

Wenn zur Kennzeichnung des Endes einer Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem Befahren von Bahnübergängen unter dem hierfür aufgestellten Signal Lf 7 eine Tafel mit der Aufschrift „BÜ“ angebracht ist, darf die Geschwindigkeit erhöht werden, wenn das führende Fahrzeug die Mitte des Bahnübergangs erreicht hat.



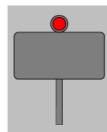
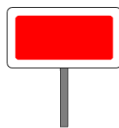
## III. Schutzsignale (Sh)

Schutzsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbots anzuzeigen. Die Schutzsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.

### Signal Sh 2 - Schutzhalt.

Tageszeichen: Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand.

Nachtzeichen: Ein rotes Licht am Tageszeichen



Das Signal wird verwendet als

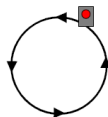
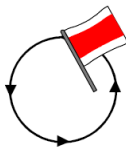
- Wärterhaltscheibe,
- Abschlusszeichen eines Stumpfgleises.

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

### Signal Sh 3 – Kreissignal - Sofort halten!

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

Nachtzeichen: Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen.



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

### Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal - Sofort halten.

Mehrmals nacheinander drei kurze Töne.



Das Signal wird gegeben,

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

#### IV. Signale für den Rangierdienst (Ra)

Signale für den Rangierdienst dienen dazu, Rangierabteilungen den Auftrag zur Ausführung einer Rangierbewegung zu erteilen sowie Zügen und Rangierabteilungen bestimmte Hinweise zu geben.

##### Die Signale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben.

Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden (siehe aber Signal Ra 5).

Für das Geben der sichtbaren Zeichen wird bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne verwendet.

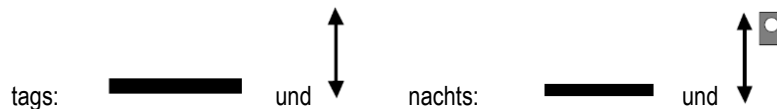
Wird beim Rangieren der Arm – bei Dunkelheit mit der Laterne – hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies Mäßigung der Geschwindigkeit.

##### Signal Ra 1 - Wegfahren.

Mit der Mundpfeife oder dem Horn: Ein langer Ton und mit dem Arm:

Tageszeichen: Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten.

Nachtzeichen: Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten.



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

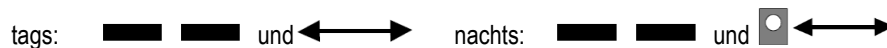
Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

##### Signal Ra 2 - Herkommen.

Mit der Mundpfeife oder mit dem Horn zwei mäßig lange Töne und mit dem Arm

Tageszeichen: Langsame waagerechte Bewegung des Arms hin und her.

Nachtzeichen: Langsame waagerechte Bewegung der Laterne hin und her.



Das Signal bedeutet, die Rangierfahrt soll in Richtung auf den Signalgeber zu fahren.

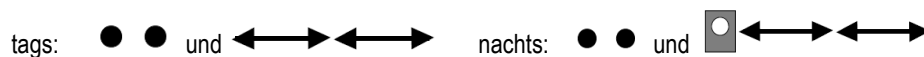
Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

##### Signal Ra 3 - Aufdrücken.

Mit der Mundpfeife oder mit dem Horn zwei kurze Töne schnell nacheinander und mit den Armen

Tageszeichen: Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern.

Nachtzeichen: Wie am Tage, in der einen Hand eine Laterne.



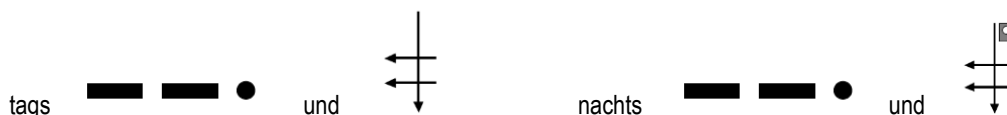
Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge zum An- oder Abkuppeln usw. aufdrücken. Nach dem Aufdrücken ist auch ohne Haltauftrag anzuhalten.

##### Signal Ra 4 - Abstoßen

Mit der Mundpfeife oder dem Horn zwei lange Töne und ein kurzer Ton

Tageszeichen: Zweimal eine waagerechte Bewegung des Arms vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung nach unten.

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

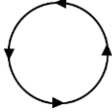
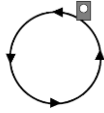


Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge abstoßen.

##### Signal Ra 5 - Rangierhalt.

Mit der Mundpfeife oder dem Horn Drei kurze Töne schnell nacheinander und mit dem Arm Tageszeichen: Kreisförmige Bewegung des Arms.

Nachtzeichen: Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.

tags: ● ● ● und  nachts: ● ● ● und 

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

### Signal Ra 12 (DS 301) / Signal So 12 (DV 301) – Grennzeichen

Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf.  
Ein rot-weißes Zeichen.



Das Signal steht im Winkel zwischen beiden Gleisen, und zwar entweder  
- ein Zeichen in der Mitte zwischen beiden Gleisen oder  
- je ein Zeichen neben der inneren Schiene jedes Gleises.

## V. Weichensignale (Wn)

Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.

Die Weichensignale sind entweder rückstrahlend oder, wenn der Betrieb es erfordert, bei Dunkelheit beleuchtet.

Bei den Lichtsignalen blinkt mindestens ein weißes Licht während des Umstellvorgangs oder bei Störung der zugehörigen Weiche.

### Signal Wn 1 - Gerader Zweig.

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück aus gesehen

Formsignal: Ein auf der Schmalseite stehende weißes Rechteck auf schwarzem Grund.

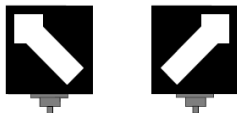
Lichtsignal: Zwei übereinander stehende weiße Lichter.



### Signal Wn 2 - Gebogener Zweig.

Von der Weichenspitze aus gesehen:

Formsignal: Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts.



Formsignal: Vom Herzstück aus gesehen: (bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen) Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund.



Außenbogenweichen

Vom Herzstück aus gesehen: Eine nach links oder rechts geöffnete Sichel auf runder weißer Scheibe mit schwarzem Grund.



Bei Fahrten aus dem linksseitigen Gleis ist die Sichel nach links, bei Fahrten aus dem rechtsseitigen Gleis ist die Sichel nach rechts geöffnet.

## VI. Signale des Triebfahrzeugführers

### Signal Zp 1 – Achtungssignal

Ein mäßig langer Ton.



Das Signal dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu bestätigen, dass ein Signalauftrag wahrgenommen wurde. Es ist zu geben, z. B.

- um Personen zu warnen,
- vor dem Ingangsetzen von Arbeitszügen.

### Signal Zp 5 – Notsignal

Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten - Bremsen und Hilfe leisten.  
Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander.



Das Signal gilt für alle Mitarbeiter.

## VII. Signale an Zügen (Zg)

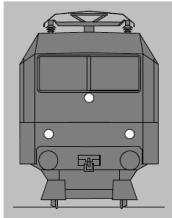
### Signal Zg 1 – Spitzensignal

Kennzeichnung der Zugspitze.

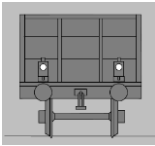
Tageszeichen: Kein besonderes Signal.

Nachtzeichen:

a) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, drei weiße Lichter in Form eines A (Dreilicht-Spitzensignal).



b) Vorn am ersten Fahrzeug, wenn dieses nicht ein Triebfahrzeug oder Steuerwagen ist, zwei weiße Lichter in gleicher Höhe.



Bei nachgeschobenen Zügen trägt auch das Schiebetriebfahrzeug das Spitzensignal, sofern es nicht mit dem Zug gekuppelt ist. Die Nachtzeichen sind auch bei Tage zu führen.

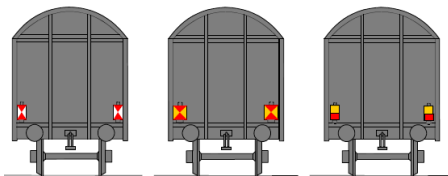
Nebenzüge, an denen wegen ihrer niedrigen Bauart das obere Licht des Signals Zg 1a nicht angebracht werden kann, führen das Signal Zg 1b).

### Signal Zg 2 – Schlussignal

Kennzeichnung des Zugschlusses.

Tageszeichen:

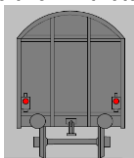
Am letzten Fahrzeug eine rot-weiße oder rot-gelbe Tafel oder zwei rot-weiße oder rot-gelbe Tafeln oder das Nachtzeichen des Signals.



Nachtzeichen:

Am letzten Fahrzeug ein rotes Licht oder zwei rote Lichter oder eine rückstrahlende Tafel des Tageszeichens oder zwei rückstrahlende Tafeln des Tageszeichens.

Das Nachtzeichen mit rotem Licht darf blinken.



Das Schlussignal braucht nur von hinten sichtbar zu sein.

Bei Verwendung von zwei Zeichen müssen diese in gleicher Höhe stehen. Bei Verwendung von zwei Zeichen sind stets zwei gleiche Zeichen zu verwenden.

Die beim Tageszeichen abgebildeten Zeichen sind auf allen Strecken zugelassen. Hiervon abweichende Zeichen sind in den Örtlichen Richtlinien zur Ril 408. 01 – 09 bekannt gegeben.

Wenn ein elektrisches Schlussignal eingeschaltet werden kann, dürfen andere Zeichen nicht verwendet werden.

Der Infrastrukturunternehmer bestimmt, auf welchen Strecken die Züge rote Lichter als Nachtzeichen führen müssen.

Eine Tafel oder ein Licht dürfen führen

- a) Güterzüge, jedoch nicht auf den Strecken der Eisenbahndes Bundes,
- b) Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven),
- c) die Lokomotive am Schluss eines nachgeschobenen Zuges,
- d) Arbeitszüge,
- e) andere Züge, wenn es der Infrastrukturunternehmer bestimmt hat,
- f) Nebenfahrzeuge.

Das Signal ist an der Rückseite des letzten Fahrzeugs möglichst rechts anzubringen.

## VIII. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

Allgemeines

Die Signale kennzeichnen

- a) Rangierlokomotiven,
- b) Fahrzeuge, deren Besetzung besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordert.

### Signal Fz 1 – Rangierlokomotivsignal - Kennzeichnung einer Lokomotive im Rangierdienst.

Kennzeichnung einer Lokomotive im Rangierdienst.

Tageszeichen: Kein besonderes Signal.

Nachtzeichen:

Vorn und hinten ein weißes Licht, in der Regel in Höhe der Puffer.

Stattdessen kann auch das Signal Zg 1a geführt werden; es muss geführt werden, wenn Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden.

Das Signal wird auch geführt von Nebenfahrzeugen mit Kraftantrieb im Rangierdienst.

Wenn beim Rangieren Bahnübergänge ohne technische Sicherung oder ohne Sicherung durch Posten befahren werden müssen, wird das Signal Zg 1a auch bei Tage geführt.

## IX. Kennzeichnung der Hebelgewichte an ortsgestellten Weichen

Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen, für die keine Grundstellung bestimmt ist, hat einen gelben Farbanstrich.



Das Hebelgewicht von ortsgestellten Weichen, welche nach dem Befahren wieder in Grundstellung zu bringen sind, hat einen weiß-schwarzen Farbanstrich. (Grundstellungszwang)



In Grundstellung ist der schwarze Teil des Hebelgewichts dem Erdboden zugekehrt.

## X. Signale für Bahnübergänge (Bü), (So, Pf (DV 301))

Signal Bü 4 – Pfeiftafel - Etwa 3 Sekunden lang pfeifen!

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

