

MITTEILUNGSBLATT

**der Staatlichen Bahnaufsicht
des Ministeriums für Verkehrswesen**

1979	Berlin, den 31. Oktober 1979	Sonderdruck Nr. 1 / 1979
-------------	-------------------------------------	-------------------------------------

Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen

(BO P)

vom 15. Februar 1979

Herausgeber:
Ministerium für Verkehrswesen
Staatliche Bahnaufsicht

Lizenzträger und Herausgeber: Ministerium für Verkehrswesen, 1086 Berlin,
Voßstraße 33 - Redaktion: Ministerium für Verkehrswesen, Abteilung Recht, Telefon:
587 / 31 587 - Veröffentlicht unter Lizenz-Nr. 528 - Verlag und Technische Redak-
tion: Drucksachenverlag der Deutschen Reichsbahn, 108 Berlin, Friedrichstraße
81/82, Telefon: 587 / 25 353 - Sonderdrucke erscheinen nach Bedarf. Vertrieb nur
durch die zuständige Bezirksstelle der Staatlichen Bahnaufsicht -

Druck: Druckkombinat Berlin, BT. Paul-Robeson-Straße

Inhaltsverzeichnis

Seite

Abschnitt I - Allgemeines -

§ 1	Geltungsbereich	9
§ 2	Grundforderungen	11
§ 3	Verantwortung des Rechtsträgers der Pioniereisenbahn	12

**Abschnitt II - Zustimmungs- und Genehmigungsverfahren:
bahnaufsichtliche Prüfung**

§ 4	Vorbereitung und Durchführung von Investitions- und Rekonstruktionsmaßnahmen	13
§ 5	Bauvorhaben im Bereich der Bahnanlagen	14
§ 6	Bauart von Bahnanlagen und Fahrzeugen: Betriebsart	14
§ 7	Bahnaufsichtliche Prüfung	15
§ 8	Inbetriebnahme: Betriebsaufnahme	15

Abschnitt III - Bahnanlagen -

§ 9	Unterbau	16
§ 10	Oberbau	17
§ 11	Spurweite	17
§ 12	Längsneigung	17
§ 13	Bogengestaltung	18
§ 14	Gestaltung der Gleisanlage	18
§ 15	Lichtraumumgrenzung	19
§ 16	Gleisabstände	20
§ 17	Höhengleiche Kreuzungen mit anderen Bahnen	20
§ 18	Brücken	20
§ 19	Kilometersteine, Neigungszeiger	21
§ 20	Einfriedungen, Näherung von Straßen und Wegen	21
§ 21	Höhengleiche Kreuzungen von Gleisen mit Straßen, Wegen oder Plätzen	22
§ 22	Bahnsteige	23
§ 23	Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten, Uhren	23
§ 24	Arbeitsgruben	23
§ 25	Sicherungsanlagen	23

	<u>Seite</u>
§ 26 Fernmeldeanlagen	24
§ 27 Maschinentechnische Anlagen	24
§ 28 Elektrotechnische Anlagen	24
§ 29 Prüfung der Bahnanlagen	25

Abschnitt IV - Fahrzeuge -

§ 30 Einteilung und Beschaffenheit der Fahrzeuge	26
§ 31 Begrenzung der Fahrzeuge	26
§ 32 Achsfahrmasse, Fahrzeugmasse je Längeneinheit	27
§ 33 Achsstand und Bogenlauf	27
§ 34 Radsätze	27
§ 35 Federn, Zug- und Stoßeinrichtungen	28
§ 36 Freie Räume und vorstehende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge	29
§ 37 Bremsen	29
§ 38 Dampfkessel und Druckgefäße der Fahrzeuge	30
§ 39 Anschriften	30
§ 40 Ausrüstung der Triebfahrzeuge	31
§ 41 Ausrüstung der Wagen	32
§ 42 Instandhaltung der Fahrzeuge	33

Abschnitt V - Bahnbetriebsdienst -

§ 43 Allgemeines	35
§ 44 Leitung, Organisation, Durchführung und Überwachung des Bahnbetriebsdienstes	36
§ 45 Bahnbetriebsangehörige	36
§ 46 Rangierdienst	38
§ 47 Bilden der Züge	38
§ 48 Zugfahrdienst	38
§ 49 Fahrten mit Nebenfahrzeugen	38
§ 50 Unfälle	38

Abschnitt VI - Schlussbestimmungen -

§ 51 Übergangsbestimmungen	39
§ 52 Ausnahmegenehmigungen	40
§ 53 Zuständigkeit anderer Organe	40
§ 54 Inkrafttreten	40

Anhänge

Seite

Anhang I	Begriffsbestimmungen	41
Anhang II	Verzeichnis der in dieser Ordnung und den dazugehörigen Anweisungen aufgeführten Standards	45

- 6 -

- bleibt frei -

Verzeichnis der Anweisungen

<u>Nr. der Anweisung</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
1	Anleitung für das Aufstellen der Dienstordnung	47
	Anlage: Muster einer Dienstordnung	49
2	Verfahren für die Erteilung von Zustimmungen und Genehmigungen der Staatlichen Bahnaufsicht	58
3	Herstellung, Instandhaltung und Prüfung der bautechnischen Anlagen	64
	Anlage 1: Bettungsquerschnitt	71
	Anlage 2: Pfeilhöhenmessverfahren	72
4	Lichtraumumgrenzungen	74
5	Befahren der Bahnübergänge	78
6	Herstellung, Prüfung und Instandhaltung der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	81
7	Herstellung, Prüfung und Instandhaltung elektrotechnischer Anlagen	83
8	Begrenzung der Fahrzeuge	84
9	Radsätze	88
10	Anschriften der Fahrzeuge	92
11	Bestimmungen für die Instandhaltung der Fahrzeuge	93
	Anlage: Führung der Fahrtenbücher	100
12	Bestimmungen für die Instandhaltung der Bremsrichtungen an Fahrzeugen	102
13	Aufgaben des Leiters der Pioniereisenbahn	105
14	Aufgaben des Leiters des Bahnhofs	107
15	Aufgaben des Triebfahrzeugführers	108
16	Ausbildung, Prüfung und Einweisung der Bahnbetriebsangehörigen	112
	Anlage 1: Leiter der Pioniereisenbahn	115

<u>Nr. der</u>	<u>Anweisung</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
		Anlage 2: Leiter des Bahnhofs	117
		Anlage 3: Triebfahrzeugführer	119
		Anlage 4: Rangierleiter	121
17		Dienstunterricht für Bahnbetriebsangehörige	122
18		Personalprüfungen der Bahnbetriebsangehörigen	124
19		Rangierdienst	125
20		Bilden der Züge	127
		Anlage 1: Bremstafel für 50m Bremsweg	129
		Anlage 2: Durchführung von Bremsproben	130
21		Zugfahrdienst	131
22		Unfälle	133
		Anlage 1: Unfallmeldeplan	140
		Anlage 2: Statistischer Bericht	143

Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen (BO P)

vom 15. Februar 1979

Auf Grund des § 9 Abs. 2 der Verordnung vom 22. Januar 1976 über die Staatliche Bahnaufsicht - Bahnaufsichtsverordnung (BA VO) - (GBl. I Nr. 3 S. 33) wird im Einvernehmen mit den Leitern der zuständigen zentralen Staatsorgane und dem Zentralrat der Freien Deutschen Jugend folgende Ordnung erlassen:

Abschnitt I Allgemeines

§ 1

Geltungsbereich

- (1) Diese Ordnung sowie die dazugehörigen Anweisungen gelten für
- a) die Entwicklung, die Vorbereitung und die Bauausführung von Neubauten, Erweiterungen und Veränderungen (nachstehend Bau genannt) sowie die Instandhaltung der bautechnischen Anlagen, der Sicherheits- und Fernmeldeanlagen, der maschinen- und elektrotechnischen Anlagen (nachstehend Bahnanlagen genannt) und Fahrzeuge,
 - b) die Durchführung des Bahnbetriebsdienstes,
 - c) die Qualifizierung und Dienstausbildung der Bahnbetriebsangehörigen,
 - d) die Vorbereitung und Errichtung von Bauwerken im Einspruchsbereich,
 - e) die Kreuzung und Näherung von Bauwerken, Versorgungs- und Informationsleitungen zu Bahnanlagen,
 - f) Arbeiten in der Nähe der Bahnanlagen, der Pioniereisenbahnen.

(2) Diese Ordnung sowie die dazugehörigen Anweisungen gelten für

- a) das Ministerium für Verkehrswesen,
- b) das Ministerium für Volksbildung,
- c) das Ministerium für Bauwesen,
- d) die Staatliche Bahnaufsicht,
- e) den Medizinischen Dienst des Verkehrswesens der DDR,
- f) die Fachorgane der örtlichen Staatsorgane, in deren Zuständigkeitsbereich sich Pioniereisenbahnen befinden oder geplant sind,
- g) die Reichsbahndirektionen,
- h) andere Organe und Institutionen, die im Zusammenhang mit Pioniereisenbahnen Zustimmungen und Genehmigungen erteilen oder Abnahme durchführen,
- i) die Rechtsträger von Pioniereisenbahnen,
- k) die wirtschaftsleitenden Organe, Betriebe, Kombinate und Einrichtungen,
 - 1. Pioniereisenbahnen betreiben,
 - 2. Bahnanlagen und Fahrzeuge sowie Teile davon für Pioniereisenbahnen herstellen, umbauen, instandhalten, beschaffen oder prüfen,
 - 3. Maßnahmen gemäß Abs. 1 Buchstaben e und f vorbereiten oder durchführen,
- l) die Bahnbetriebsangehörigen der Pioniereisenbahnen.

(3) Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten für Pioniereisenbahnen mit den Spurweiten 600mm und 381mm.

Die auf der linken Hälfte einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten nur für Pioniereisenbahnen mit der Spurweite von 600 mm.

Die auf der rechten Hälfte einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten nur für Pioniereisenbahnen mit der Spurweite von 381 mm.

Sind andere als die hier aufgeführten Spurweiten vorhanden, gelten für diese Pioniereisenbahnen die Bestimmungen, die die höchste Sicherheit garantieren.

(4) Soweit Abgrenzungen der Bahnanlagen gegenüber bestimmten Betriebsbereichen notwendig sind, legt dies die Staatliche Bahnaufsicht fest.

§ 2

Grundforderungen

(1) Der Bau, die Instandhaltung und das Betreiben der Bahnanlagen und Fahrzeuge sowie der Bahnbetriebsdienst müssen dieser Ordnung und den dazugehörigen Anweisungen entsprechen. Soweit diese Ordnung und die Anweisungen keine ausdrücklichen Bestimmungen enthalten, sind die entsprechenden Rechtsvorschriften und die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzuwenden. Von den Herstellern herausgegebene Bau-, Montage-, Bedienungs- und Instandhaltungsvorschriften sind zu beachten.

(2) Für den Neubau von Pioniereisenbahnen sind nur die Spurweiten 600mm oder 381mm zugelassen.

(3) Für den Neubau von Pioniereisenbahnen sind nur Dieseltriebfahrzeuge, Elektrospeicherbetriebsfahrzeuge oder Dampflokomotiven zugelassen.

(4) Die Bahnanlagen und Fahrzeuge müssen so bemessen und beschaffen sein, dass sie insbesondere

- a) bei den zugelassenen betrieblichen Belastungen hinsichtlich der mechanischen, elektrotechnischen und thermischen Beanspruchung die Sicherheit gewährleisten,
- b) die Sicherheit von Personen und Sachwerten gewährleisten,
- c) den Bestimmungen des Gesundheits-, Arbeits- sowie Brand- und Umweltschutzes einschließlich der Hygiene und Arbeitshygiene entsprechen.

(5) Die Pioniereisenbahnen sind so zu entwickeln, dass die Bestimmungen des Gesetzes vom 25. Februar 1965 über das einheitliche sozialistische Bildungssystem (GBl. I Nr. 6 S. 83), der dazu erlassenen Ordnung und abgeschlossenen Vereinbarungen durchgesetzt werden. Sie dienen einer zielgerichteten außerun-

terichtlichen Tätigkeiten der Mädchen und Jungen und sind zur Berufsvorbereitung und -orientierung für das sozialistische Verkehrswesen zu nutzen.

§ 3

Verantwortung des Rechtsträgers der Pioniereisenbahn

(1) Für Ordnung und Sicherheit sowie für die Einleitung vorbeugender Maßnahmen zur Schadensverhütung trägt der Rechtsträger der Pioniereisenbahn die Verantwortung.

(2) Der Rechtsträger der Pioniereisenbahn hat einen Leiter der Pioniereisenbahn und einen Vertreter, soweit erforderlich mehrere Vertreter, einzusetzen. Der Leiter der Pioniereisenbahn und dessen Vertreter haben die erforderlichen Qualifikation nachzuweisen und müssen von der Staatlichen Bahnaufsicht bestätigt sein.

(3) Werden Mängel an den Bahnanlagen, Fahrzeugen oder bei der Durchführung des Bahnbetriebsdienstes festgestellt, hat der Leiter der Pioniereisenbahn unverzüglich Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit und zur Beseitigung der Mängel zu veranlassen. Bei Mängeln oder Ereignissen, die eine unmittelbare Betriebsgefahr zur Folge haben können bzw. die eine unmittelbare Gefahr für Leben und Gesundheit von Bahnbetriebsangehörigen oder Fahrgästen bedeuten, hat der Leiter der Pioniereisenbahn den Bahnbetrieb bis zur Wiederherstellung der Betriebssicherheit einzustellen.

(4) Der Rechtsträger der Pioniereisenbahn hat im Einvernehmen mit dem zuständigen örtlichen Rat die Verkehrszeiten festzulegen und auf der Grundlage der Anordnung vom 18. März 1976 über die Personenbeförderung durch den Kraftverkehr, Nahverkehr und die Fahrgastschiffahrt - Personenbeförderungsordnung (PBO) - (GBl. I Nr. 14 S. 206) Benutzungsbedingungen zu erlassen, die in geeigneter Weise zu veröffentlichen sind.

(5) Der Rechtsträger der Pioniereisenbahn hat zu dieser Ordnung und den dazugehörigen Anweisungen eine Dienstordnung für den Bahnbetriebsdienst entsprechend des jeweiligen innerbetrieblichen Erfordernissen zu erlassen und deren Einhaltung zu kontrollieren. Die Dienstordnung ist entsprechend der Anweisung Nr. 1 zur BO P - Dienstordnung - aufzustellen und der Staatlichen Bahnaufsicht zur Bestätigung vorzulegen.

Abschnitt II **Zustimmungs- und Genehmigungsverfahren: bahnaufsichtliche Prüfung**

§ 4

Vorbereitung und Durchführung von Investitions- und Rekonstruktionsmaßnahmen

- (1) Für die standortmäßige Einordnung der Bahnanlagen ist die Zustimmung der Staatlichen Bahnaufsicht erforderlich.

- (2) Die Genehmigung der Staatlichen Bahnaufsicht ist für die Durchführung von Neubauten, Erweiterungen oder Veränderungen von Bahnanlagen erforderlich, wenn die Prüfung und Kontrolle nicht anderen Organen unterliegen.

- (3) Die vorherige Zustimmung der Staatlichen Bahnaufsicht ist für die Vorbereitung und Durchführung von Neubauten, Erweiterungen oder Veränderungen von Bahnanlagen, die der Prüfung und Kontrollen durch andere Organe unterliegen, erforderlich.

- (4) Vor der Beschaffung von Fahrzeugen und sonstigen Rangiermitteln hat eine Abstimmung mit der Staatlichen Bahnaufsicht zu erfolgen. Es dürfen nur solche Fahrzeuge beschafft werden, für die die Staatlichen Bahnaufsicht die Bau- und Betriebsart genehmigt hat.

- (5) Für das Zustimmungs- und Genehmigungsverfahren gilt die Anweisung Nr. 2 zur BO P - Zustimmungen und Genehmigungen -.

§ 5

Bauvorhaben im Bereich der Bahnanlagen

(1) Vor der Errichtung baulicher Anlagen in, zwischen, unter oder über den Gleisen sowie neben den Gleisen der Pioniereisenbahnen in einem Abstand ≤ 10 m von der Mitte des nächsten Gleises ist die Zustimmung der Staatlichen Bahnaufsicht einzuholen. Für die Errichtung baulicher Anlagen in einem Abstand > 10 bis 30 m von der Mitte des nächsten Gleises der Pioniereisenbahn ist die Zustimmung des Rechtsträgers der Pioniereisenbahn erforderlich.

(2) Vor der Herstellung von

a) Kreuzungen und

b) Näherungen ≤ 10 m

von Versorgungs- und Informationsleitungen mit bzw. an Gleisanlagen der Pioniereisenbahnen ist die Zustimmung der Staatlichen Bahnaufsicht erforderlich. Die Vorbereitung und Realisierung derartiger Vorhaben hat auf der Grundlage der TGL 31983 / 01 bis / 10 zu erfolgen.

(3) Für das Zustimmungsverfahren gilt die Anweisung Nr. 2 zur BO P - Zustimmungen und Genehmigungen -.

§ 6

Bauart von Bahnanlagen und Fahrzeugen: Betriebsart

(1) Die Bauart von Bahnanlagen und Fahrzeugen sowie deren Änderung bedarf der Genehmigung der Staatlichen Bahnaufsicht. Die Genehmigung der Bauart und deren Änderung bezieht sich nur auf die Einhaltung der Bestimmungen dieser Ordnung und der dazugehörigen Anweisungen.

(2) Die Genehmigung der Bauart und deren Änderung ist bei der Staatlichen Bahnaufsicht zu beantragen. Sie wird schriftlich erstellt, wenn bei der bahnaufsichtlichen Prüfung die Ausführung gemäß der bestätigten Dokumentation festgestellt wird.

(3) Die Mitwirkung der Staatlichen Bahnaufsicht an der Entwicklung von Bahnanlagen und Fahrzeugen ist vom Hersteller, Rechtsträger bzw. Auftraggeber zu gewährleisten.

(4) Vor der Einführung einer neuen Betriebsart und deren Veränderung ist die Genehmigung der Staatlichen Bahnaufsicht erforderlich.

(5) Bei der Einführung einer neuen Bauart von Bahnanlagen und Fahrzeugen sowie einer neuen Betriebsart und deren Änderung ist von der Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit auszugeben.

(6) Für das Genehmigungsverfahren gilt die Anweisung Nr. 2 zur BO P - Zustimmungen und Genehmigungen -.

§ 7

Bahnaufsichtliche Prüfung

(1) Neue oder veränderte Bahnanlagen und Fahrzeuge sind vor der Inbetriebnahme, unabhängig von Prüfungen und Abnahmen durch andere Organe, soweit die nachstehenden Bestimmungen keine anderen Regelungen zulassen oder vorschreiben, bahnaufsichtlich zu prüfen. Das gilt auch nach der Ausführung von vorgeschriebenen Untersuchungen.

(2) Die bahnaufsichtliche Prüfung beinhaltet die Kontrolle der Realisierung der in der Zustimmung bzw. Genehmigung der Staatlichen Bahnaufsicht enthaltenen Auflagen sowie der projizierten Parameter und die Prüfung der fachspezifischen Bedingungen auf Einhaltung der Betriebssicherheit und der betriebstechnischen und betriebstechnologischen Erfordernisse des Bahnbetriebes.

§ 8

Inbetriebnahme: Betriebsaufnahme

(1) Für die Inbetriebnahme neuer oder veränderter Bahnanlagen sowie Fahrzeuge ist die Genehmigung zur Inbetriebnahme durch

die Staatliche Bahnaufsicht erforderliche. Für ortsfeste oder beweglichen Einrichtungen, die nach den Rechtsvorschriften der Genehmigungs-, Zulassungs-, Bauartprüfungs- oder Überwachungspflicht anderer Organe unterliegen, wird die Genehmigung zur Inbetriebnahme erst erteilt, wenn die notwendigen Prüfungen durch diese Organe (z. B. Staatliches Amt für Technische Überwachung, Staatliche Bauaufsicht) durchgeführt wurden und hierüber die Prüfungs- und Genehmigungsbescheinigungen vorliegen.

(2) Für das Betreiben der Pioniereisenbahn ist die vorherige Genehmigung für die Betriebsaufnahme der Staatlichen Bahnaufsicht erforderlich.

(3) Die Genehmigungen zur Inbetriebnahme und für die Betriebsaufnahme werden schriftlich erteilt.

(4) Bei einer Untersuchung des planmäßigen Bahnbetriebes sind

a) bis zu 3 Monaten durch den Rechtsträger,

b) über 3 Monate durch die Staatliche Bahnaufsicht

die Voraussetzungen zur Wiederaufnahme des Bahnbetriebes zu prüfen.

Abschnitt III Bahnanlagen

§ 9

Unterbau

(1) Der Unterbau muss die vom Oberbau zu übertragenden Verkehrslasten aufnehmen und ausreichend entwässert sein.

(2) Das Unterbauplanum neuer oder erweiterter Bahnen muss so breit sein, dass die Randwegbreite mindestens 250 mm beträgt.

§ 10

Oberbau

(1) Der Oberbau muss eine Achskraft von
60 kN (6 Mp) 25 kN (2,5 Mp)
aufnehmen.

(2) Für die Herstellung und die Instandhaltung des Oberbaus gilt die Anweisung Nr. 3 zur BO P - Oberbau -.

§ 11

Spurweite

(1) Die Spurweite ist das kleinste Maß zwischen zwei sich gegenüberliegenden Fahrschienenkopfpunkten, gemessen im Bereich von
0 bis 10 mm 0 bis 8 mm
unter der Fahrschienenoberkante.

(2) Die Grundmaße der Spurweite betragen
600 mm 381 mm

(3) In Gleisbogen ist die Spurweite gemäß der Anweisung Nr. 3 zur BO P - Oberbau - zu vergrößern.

(4) Die Spurweite darf als Folge des Betriebes das Maß
595 mm 379 mm
nicht unterschreiten und das Maß
620 mm 390 mm
nicht überschreiten.

§ 12

Längsneigung

(1) Die Längsneigung der Gleise darf 40 ‰ (1:25) nicht überschreiten.

(2) Bei Neubauten von Bahnen darf die Längsneigung bei allen Gleisen, auf denen Fahrzeuge abgestellt werden, nicht mehr als 1,5 ‰ (1:667) betragen. Bei Erweiterungen

oder Rekonstruktionen von Gleisanlagen ist diese Neigung herzustellen.

(3) Neigungswechsel sind gemäß Anweisung Nr. 3 zur BO P - Oberbau - auszurunden.

§ 13

Bogengestaltung

(1) Für neue Trassen und bei Rekonstruktionen sind folgende Mindesthalbmesser der Gleisbogen zulässig:

30 m

25 m

Die Bogenläufigkeit der Fahrzeuge ist zu berücksichtigen.

(2) Überhöhungen, Überhöhungsrampen und Übergangsbogen sind gemäß Anweisung Nr. 3 BO P - Oberbau - zu gestalten.

§ 14

Gestaltung der Gleisanlagen

(1) Gleisenden sind in der Regel durch Gleisendabschlüsse abzuschließen. Die Pufferbohlen sind orange zu streichen und es ist ein Gleissperrsignal Gsp 0 gemäß Signalbuch (SB) (Dienstvorschrift 301 der Deutschen Reichsbahn) aufzustellen.

(2) In Triebfahrzeughallen und Wagenhallen können Gleisendschuhe, die nicht höher als

50 mm

35 mm

über Schienenoberkante sein dürfen, angewendet werden. Zwischen Pufferteller oder dem am weitesten herausragenden Teil des abgestellten Fahrzeuges und der Hallenwand muss ein Sicherheitsabstand von 500 mm vorhanden sein.

(3) Hinter Gleisenden dürfen sich in einem Abstand bis 5 m keine tragenden Bauteile, unter Druck oder Spannung stehende Leitungssysteme, sonstige gefährdete Anlagen, Straßen, Wege, Arbeits- und Aufenthaltsräume, Lagerräume und -plätze mit gefährlichen Stoffen und Gegenständen befinden.

(4) Mindestens auf einer Seite jeden Gleises mit Ausnahme der Streckengleise müssen trittsichere Rangiererwege vorhanden und ständig freigehalten sein. Der Rangiererweg liegt in der Regel in Höhe der Schwellenoberkante im Bereich von der Wagenumgrenzungslinie + 800 mm; von Gleismitte

1800 mm

1480 mm

In Gleisbogen sind die Bogenzuschlagsmaße gemäß Anweisung Nr. 4 zur BO P - Lichtraumumgrenzungen - zu berücksichtigen.

§ 15

Lichtraumumgrenzung

(1) Die Lichtraumumgrenzungslinie ist die auf Gleismitte und Schienenoberkante bezogene äußere Umgrenzung, in die keine baulichen Anlagen, feste oder lagernde Einrichtungen bzw. Gegenstände hineinragen dürfen. Die Achse der Umgrenzung des lichten Raumes ist in der Mitte zwischen beiden Schienen anzunehmen (Gleismitte) und steht senkrecht zu der auf beiden Schienenköpfen gelegten Geraden. Der lichte Raum muss auch bei abgenutzten Schienen vorhanden sein. Zusätzlich zur Lichtraumumgrenzungslinie sind Seitenräume freizuhalten. Der Regellichtraum, der vorgeschriebenen Bogenzuschlag und die freizuhaltenden Seitenräume sind in der Anweisung Nr. 4 zur BO P - Lichtraumumgrenzungen - festgelegt.

(2) Sofern Maste, Signale oder ähnliche Gegenstände zwischen den Gleisen aufgestellt werden, ist der Mindestabstand so zu verbreitern, dass die Lichtraumumgrenzungslinie mit den Seitenräumen und das Bogenzuschlagsmaß eingehalten werden. Am geraden Gleis sind diese festen Gegenstände mittig zwischen den Gleisen aufzustellen, sofern eine seitliche Verschiebung durch das Anlegen eines Rangiererweges nicht notwendig ist.

(3) Offenstehende Tore von Triebfahrzeug- und Wagenhallen müssen

a) von Gleismitte nach beiden Seiten eine lichte Weite von mindestens

1500 mm

1200 mm

und

- b) über Schienenoberkante eine lichte Höhe von mindestens
3300 mm 2800 mm
haben.

§ 16

Gleisabstände

(1) Bei Neubauten und Erweiterungen ist zwischen Gleisen auf der freien Strecke ein Gleisabstand von $2600 \text{ mm} + \text{Bogenzuschlagsmaß } (b)$ herzustellen. Die sich hieraus ergebenden Gleisabstände sind auf volle 50 mm aufzurunden. Bei Rekonstruktionen oder Instandhaltungsarbeiten bestehender Anlagen ist dieser Gleisabstand anzustreben.

(2) Bei Neubauten und Erweiterungen ist zwischen den übrigen Gleisen ein Gleisabstand von

3600 mm

3000 mm

+ Bogenzuschlagsmaß (b) herzustellen. Die sich hieraus ergebenden Gleisabstände sind auf volle 50 mm aufzurunden.

(3) Ist es erforderlich, zwischen den Gleisen betriebsnotwendige Gegenstände aufzustellen, muss der Gleisabstand mindestens 5500 mm betragen.

(4) Der Gleisabstand am Grennzeichen muss

2600 mm + b

2000 mm + b

betragen.

§ 17

Höhengleiche Kreuzungen mit anderen Bahnen

Höhengleiche Kreuzungen zwischen Pioniereisenbahnen und anderen Bahnen sind nicht zulässig.

§ 18

Brücken

(1) Bei Neubau von Brücken sowie für die Nachrechnung bestehender Brücken ist für die Berechnung eine Einzelachskraft

von

60 kN (6 Mp)

25 kN (2,5 Mp)

und eine Meterlast von

30 kN/m (3 Mp/m)

15 kN/m (1,5 Mp/m)

(2) Der Oberbau auf den Brücken ist entsprechend der Brückenkonstruktion herzustellen. Es sind Schutzschienen einzubauen, sofern keine anderen Konstruktionsteile ein Abstürzen entgleister Fahrzeuge verhindern.

(3) Alle Brücken sind mit einem Laufsteg und Schutzgeländer zu versehen. Brücken ohne durchgehendes Schotterbrett sind im Gleisbereich abzudecken.

§ 19

Kilometersteine, Neigungszeiger

(1) An den Streckengleisen sind in der Regel alle 100 m Kilometersteine aufzustellen.

(2) Bei Neigungen von mehr als 10 ‰ (1:100) sind an den Gefällewechsellpunkten Neigungszeiger aufzustellen.

§ 20

Einfriedungen, Näherungen von Straßen und Wegen

(1) Ist auf Grund der örtlichen Verhältnisse die Sicherheit des Bahnbetriebes nicht gewährleistet, sind die Bahnanlagen einzufrieden.

(2) Bei Parallelführung von Gleisen der Pioniereisenbahn mit Straßen oder Wegen sind diese in der Regel durch Hochbord oder Prellsteine und bei Fußwegen gut sichtbar im Abstand von

2000 mm

1700 mm

zur Gleismitte abzugrenzen.

§ 21

Höhengleiche Kreuzungen von Gleisen mit Straßen, Wegen oder Plätzen

- (1) Höhengleiche Kreuzungen von Gleisen der Pioniereisenbahnen mit Fernverkehrs- und Bezirksstraßen sind nicht gestattet.
- (2) Das Anlegen von höhengleichen Kreuzungen bedarf der Zustimmung der Staatlichen Bahnaufsicht, bei Kreuzungen mit öffentlichen Straßen auch des Rates des Kreises, des Volkspolizeikreisamtes und des Rechtsträgers der Straße.
- (3) Höhengleiche Kreuzungen sind stets als Bahnübergänge gemäß der Verordnung vom 26. Mai 1977 über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO -) - (GBl. I Nr. 20 S. 257) zu kennzeichnen.
- (4) Auf höhengleichen Kreuzungen hat der Schienenverkehr Vorrang vor dem übrigen Verkehr.
- (5) Für die Größe der Sichtflächen und den Standort der Warnkreuze an Bahnübergängen ist TGL 24337/01 bis /04 anzuwenden. Bei Fußwegen wird ein Abstand des Warnkreuzes von 3000 mm von Gleismitte zugelassen. Lassen sich die erforderlichen Sichtflächen nicht herstellen, ist die Sicherheit an den Bahnübergängen durch geeignete Maßnahmen herzustellen.
- (6) Bahnübergänge sind entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung zu sichern. Über die Art der Sicherung entscheidet die Staatliche Bahnaufsicht, bei öffentlichen Straßen im Einvernehmen mit der Deutschen Volkspolizei.
- (7) Bahnübergänge sind entsprechend den auftretenden Verkehrslasten zu befestigen.
- (8) Für das Befahren der Bahnübergänge gilt die Anweisung Nr. 5 zur BO P - Bahnübergänge -.

§ 22

Bahnsteige

(1) Die Bahnsteiglängen müssen den längsten an den Bahnsteigen haltenden Zügen entsprechen. Die unbebaute Bahnsteigbreite muss bei Neubauten mindestens 3000 mm betragen.

(2) Die Bahnsteighöhe muss den eingesetzten Fahrzeugen entsprechen.

(3) Die Außenkanten fester Gegenstände (Maste, Stützen u. dgl.) auf Bahnsteigen müssen bis zur Höhe von

2730 mm

2150 mm

über Schienenoberkante

≥ 2300 mm

≥ 2000 mm

von der Mitte des Gleises entfernt sein

§ 23

Namen von Bahnhöfen und Haltepunkten, Uhren

(1) Auf den Bahnhöfen und Haltepunkten sind deren Namen für die Reisenden gut sichtbar anzubringen.

(2) In der Regel ist jeder Bahnhof mit einer für die Reisenden sichtbaren Uhr auszustatten.

§ 24

Arbeitsgruben

Die Ausführung und die Abmessung der Arbeitsgruben

hat nach TGL 7461 zu erfolgen.

ist nach den Grundsätzen der TGL 7461 zu gestalten.

§ 25

Sicherungsanlagen

(1) Sicherungsanlagen sind vorzusehen, soweit es die Sicherheit der Betriebsführung erfordert.

(2) Für die sicherungstechnische Ausgestaltung der Pioniereisenbahnen und für die Prüfung und Instandhaltung der Siche-

rungsanlagen gilt Anweisung Nr. 6 zur BO P – Sicherungs- und Fernmeldeanlagen -.

§ 26

Fernmeldeanlagen

(1) Zur Übermittlung dienstlicher Aufträge, Meldungen und Informationen sind Fernmeldeanlagen für Pioniereisenbahnen vorzusehen.

(2) Benachbarte Zugmeldestellen sind durch Fernsprecher miteinander zu verbinden. Dazwischenliegende Zugfolgestellen, Schrankenposten, Signalfernsprecher und sonstige Betriebsstellen sind an die Fernsprechleitung anzuschließen. Mindestens eine Zugmeldestelle ist zusätzlich mit einem Fernsprecher des öffentlichen Netzes auszurüsten.

(3) Für die Ausgestaltung der Pioniereisenbahnen mit Fernmeldeanlagen und die Prüfung und Instandhaltung der Fernmeldeanlagen gilt die Anweisung Nr. 6 zur BO P – Sicherungs- und Fernmeldeanlagen -.

§ 27

Maschinentechnische Anlagen

Die maschinentechnischen Anlagen müssen nach den entsprechenden Rechtsvorschriften bzw. den Vorschriften der Hersteller errichtet, betrieben und instandgehalten werden.

§ 28

Elektrotechnische Anlagen

(1) Die elektrotechnischen Anlagen müssen nach den entsprechenden Rechtsvorschriften bzw. den Vorschriften der Hersteller errichtet, betrieben und instandgehalten werden.

(2) Für die Errichtung von Beleuchtungsanlagen gilt TGL 200-0617/02 bis /06 und /09.

(3) Für die Herstellung, Prüfung und Instandhaltung elektro-

technischer Anlagen gilt die Anweisung Nr.7 zur BO P – Elektrotechnische Anlagen -.

§ 29

Prüfung der Bahnanlagen

(1) Alle Bahnanlagen sind im 1. Halbjahr zu prüfen. Für die Durchführung der Prüfung ist der Leiter der Pioniereisenbahn verantwortlich. Die Ergebnisse sind in Prüfungsbüchern nachzuweisen.

(2) Das Ergebnis der Prüfung vor der Wiederaufnahme des Betriebes gemäß § 8 Abs. 4 ist in einer Niederschrift festzuhalten. Ein Exemplar der Niederschrift ist der Staatlichen Bahnaufsicht zuzuleiten.

(3) An Brücken sind alle 6 Jahre Hauptprüfungen und alle 3 Jahre Nebenprüfungen durchzuführen. Für Art, Umfang und Nachweis der Prüfung gilt TGL 28066/01 und /02. Die Prüfung der Brücken ist von einem Brückenprüfingenieur durchzuführen.

(4) Höhengleiche Kreuzungen von Gleisen mit Straßen, Wegen oder Plätzen sind jährlich in den Monaten Mai/Juni besonders zu prüfen. Insbesondere ist hierbei auf die Sichtflächen gemäß TGL 24337/01 bis /04 und den Zustand der Signale zu achten. Bei Bahnübergängen mit öffentlichen Straßen ist die Deutsche Volkspolizei zu beteiligen. Über die Prüfung ist eine Niederschrift zu fertigen.

(5) Die Gleisanlagen sind zur Kontrolle des ordnungsgemäßen Zustandes bei

- | | |
|----------------------|-------------------|
| a) täglichem Betrieb | 3 mal wöchentlich |
| b) Wochenendbetrieb | 1 mal wöchentlich |

zu begehen. Die Ergebnisse sind in einem Dienstbuch nachzuweisen.

Abschnitt IV Fahrzeuge

§ 30

Einteilung und Beschaffenheit der Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge werden betriebsdienstlich und entsprechend ihrer Zweckbestimmung nach Regel- und Nebenfahrzeuge unterschieden. Die Regelfahrzeuge müssen den Bestimmungen dieses Abschnittes entsprechen. Nebenfahrzeuge brauchen diesen Bestimmungen nur soweit zu entsprechen, wie es für den Zweck, dem sie dienen sollen, und für die betriebsdienstliche Behandlung erforderlich ist.

(2) Alle Fahrzeuge müssen so gebaut und instandgehalten werden, dass sie mit der vorgesehenen Fahrzeuggeschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden können.

§ 31

Begrenzung der Fahrzeuge

(1) Für die Begrenzung der Fahrzeuge gilt die Anweisung Nr. 8 zur BO P – Begrenzung der Fahrzeuge – in Verbindung mit den nachstehenden Festlegungen.

(2) Die zulässigen Breitenmaße müssen soweit eingeschränkt werden, dass bei ungünstiger Stellung der Fahrzeuge im Gleisbogen

- bis zur Höhe von ≤ 500 mm über Schienenoberkante ein Abstand von ≥ 130 mm
- in einer Höhe > 500 mm über Schienenoberkante ein Abstand ≥ 200 mm zwischen Fahrzeug und erweitertem Regellichtraum verbleibt.

(3) Bremsklötze, Sandstreurohre und Bahnräumer sowie die unabgedeckten Teile der Fahrzeuge dürfen bis auf

65 mm

40 mm

über Schienenoberkante herabreichen.

(4) Die Ketten der Notkupplungen sind bei Nichtbenutzung so festzulegen, dass die untere Begrenzung der Fahrzeuge nicht überschritten wird.

(5) Alle bruchgefährdeten Teile der Fahrzeuge, bei deren Herabfallen Betriebsgefahren entstehen können, müssen durch Fangeinrichtungen gesichert sein.

§ 32

Achsfahrmasse, Fahrzeugmasse je Längeneinheit

Die Achsfahrmasse darf bei stillstehenden Fahrzeugen bis

6 t 2,5 t

die Fahrzeugmasse je Längeneinheit bis

3 t/m 1,5 t/m

betragen.

§ 33

Achsstand und Bogenlauf

(1) Achs- und Drehzapfenabstand müssen stabile Fahrzeugführung und ruhigen Fahrzeuglauf gewährleisten.

(2) Fahrzeuge müssen so konstruiert sein, dass Gleisbogen mit Halbmessern von

25 m 20 m

im Zugverband noch gefahrlos durchfahren werden können.

§ 34

Radsätze

(1) An den Radsätzen müssen im neuen und abgenutzten Zustand die in der Anweisung Nr. 9 zur BO P - Radsätze - festgelegten Maße eingehalten werden. Ausgenommen hiervon sind die im Abs. 4 genannten Radsätze.

(2) Die Räder eines Radsatzes müssen mit der Achse fest verbunden sein.

(3) Radprofile müssen gemäß TGL 6080/02 hergestellt werden. Davon abweichende Radprofile sind mit Genehmigung der Staatlichen Bahnaufsicht zulässig, wenn die sichere Fahrzeugführung nachgewiesen wird, sowie zwischen Spurkranz und Schiene kein Zwängen eintritt.

(4) Sind in einem Rahmen drei oder mehr Radsätze gelagert, können die Spurkränze unverschiebbarer Zwischenradsätze weggelassen werden, wenn diese, bezogen auf den kleinsten zu befahrenden Gleisbogen, eine genügende Auflage auf den Schienen haben. Spurkränze nicht führender Radsätze dürfen geschwächt werden.

§ 35

Federn, Zug- und Stoßeinrichtungen

(1) Fahrzeuge müssen abgefedert sein. Die Entgleisungssicherheit darf durch die Federung nicht beeinträchtigt werden.

(2) Die Federung muss auch unter den betrieblichen Belastungen bei Einhaltung ihres Arbeitsbereiches wirksam sein.

(3) Bei Nebenfahrzeugen mit einer Fahrzeuggeschwindigkeit bis 10 km/h kann die Federung entfallen.

(4) Fahrzeuge müssen an beiden Stirnseiten eine Zug- und Stoßeinrichtung haben.

(5) Zug- und Stoßeinrichtungen sind als selbsttätige oder nicht selbsttätige federnde Mittelpufferkupplungen auszuführen.

(6) Die Konstruktionshöhe der Kupplungsmittellinie über Schienenoberkante muss bei unbelastetem Fahrzeug

570 mm

315 mm

betragen.

(7) Mittelpufferkupplungen müssen alle im Betrieb auftretenden Zug- und Druckbeanspruchungen aufnehmen sowie alle im Betrieb entstehenden Höhenunterschiede ausgleichen können und eine unbeabsichtigte gegenseitige Berührung der gekuppelten Fahrzeuge verhindern.

(8) Selbsttätige Mittelpufferkupplungen müssen den Zustand des einwandfrei erfolgten Kuppelns erkennen lassen.

(9) Alle Personenwagen sind mit dem Triebfahrzeug und auch untereinander zusätzlich mit Notkupplungen (Ketten) auf beiden Fahrzeugseiten zu verbinden, sofern der Zug nicht mit einer selbsttätig wirkenden durchgehenden Druckluftbremse gebremst wird.

(10) Unbenutzte Mittelpufferkupplungen sind so festzulegen, dass sie seitlich nicht über die Fahrzeugbegrenzung hinausschwenken können.

§ 36

Freie Räume und vorstehende Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge

An den Stirnseiten der Fahrzeuge muss auf jeder Seite der Zug- und Stoßeinrichtung für das Kuppeln ein freier Raum von ≥ 200 mm, gemessen von der Kupplungsebene bis zu den am weitesten vorstehenden Teilen der Fahrzeugstirnseite, vorhanden sein.

§ 37

Bremsen

(1) Triebfahrzeuge müssen mit einer sicher wirkenden, in der Bremsstellung festlegbaren Hand- oder Fußbremse ausgerüstet sein.

(2) Neu zu bauende Triebfahrzeuge müssen außerdem eine selbsttätig wirkende durchgehende Druckluftbremse, eine Zusatzbremse und eine Notbremseinrichtung haben.

(3) Die Bremseinrichtung der Wagen muss der des Triebfahrzeuges entsprechen.

Wagen sind mit einer selbsttätig wirkenden durchgehenden Druckluftbremse oder mit einer Handbremse auszurüsten.

(4) Lassen die betriebsdienstlichen Bestimmungen im Ausnahmefall die Mitnahme ungebremster Wagen zu, müssen diese bei druckluftgebremsten Zügen mit einer Hauptluftleitung ausgerüstet sein.

(5) Wagen druckluftgebremster Züge sind mit einer Notbremseinrichtung auszurüsten.

(6) Wagen handgebremster Züge müssen mit einer durchgehenden Notsignaleinrichtung ausgerüstet sein.

(7) Bei der Berechnung und konstruktiven Gestaltung der Bremsen ist bei selbsttätig wirkenden Druckluftbremsen ein Hauptluftleitungsdruck von 0,4 MPa (4 kp/cm²) und bei Handbremsen eine Bedienkraft von 150 N (15 kp) zugrunde zu legen. Die Abbremsung der Fahrzeugmasse darf 80 % nicht überschreiten.

(8) Nebenfahrzeuge sind entsprechend den örtlichen Bedingungen nach den Festlegungen des Rechtsträgers der Pioniereisenbahn mit Bremseinrichtungen auszurüsten.

(9) Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit anderen Bremsbauarten bedarf der Genehmigung der Staatlichen Bahnaufsicht.

§ 38

Dampfkessel und Druckgefäße der Fahrzeuge

(1) Für die Genehmigung, Herstellung, Ausrüstung, Inbetriebnahme und Untersuchung von Dampfkesseln und Druckgefäßen an Fahrzeugen sind die speziellen Rechtsvorschriften zu beachten.

(2) Dampfkessel und Druckgefäße dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn die in den dafür geltenden Rechtsvorschriften festgelegten Prüfungen ohne Beanstandungen durchgeführt wurden.

§ 39

Anschriften

Die Fahrzeuge sind mit Anschriften gemäß Anweisung Nr. 10 zur BO P - Anschriften - zu versehen.

§ 40

Ausrüstung der Triebfahrzeuge

- (1) Triebfahrzeuge müssen mit einer Einrichtung zum Geben einwandfrei hörbarer Signale ausgerüstet sein.

- (2) Mit Bahnräumern sind
 - a) Dampflokomotiven mit Tender an der Lokomotive vorn und am Tender hinten;
 - b) alle übrigen Triebfahrzeuge vorn und hinten auszurüsten.

- (3) Triebfahrzeuge müssen Einrichtungen zum Führen des Spitzen- und Schluss-signals und zum Beleuchten des Triebfahrzeugführerraumes haben.

- (4) An Triebfahrzeugen müssen Halterungen für Bremskupplungen, elektrische Kabelverbindungen und, soweit erforderlich, für Notkuppelketten vorhanden sein.

- (5) Triebfahrzeuge müssen mit einer sicher wirkenden Sandstreueinrichtung ausgerüstet sein.

- (6) Triebfahrzeuge müssen Einrichtungen haben, die das Austreten von Schadstoffen (Öle, Fette, Kraftstoffe u. ä.) verhindern.

- (7) Dampflokomotiven, auf denen feste Brennstoffe verfeuert werden, müssen mit verschließbaren Aschekästen und mit Funkenfängern ausgerüstet sein.

- (8) Der Arbeitsplatz des Triebfahrzeugführers ist so zu gestalten, dass der Triebfahrzeugführer
 - a) einen körpergerechten und gepolsterten Sitz hat,
 - b) den Zug sicher fahren kann,
 - c) gegen Blendung und Spiegelung von innen und außen geschützt ist,
 - d) ein ausreichendes Sichtfeld hat,

- e) den Zug während des Haltens und der Fahrt mittels Einrichtungen beobachten kann,
- f) im Gefahrenfall seinen Platz schnell verlassen kann,
- g) die Bedienungselemente vom Sitz aus betätigen kann,
- h) die Kontrollelemente optimal erkennen kann.

Ein Beifahrersitz ist nach Möglichkeit vorzusehen. Die Einrichtung zum Geben hörbarer Signale, die Hand- oder Fußbremse bzw. die Notbremseinrichtung muss zusätzlich vom Beifahrersitz aus betätigt werden können.

(9) Die Stirn- und Seitenscheiben des Triebfahrzeugführerraumes müssen eine verzerrungsfreie Durchsicht gewähren und Einrichtungen haben, mit denen durch Witterungsunbilden entstandene Sichtbehinderungen beseitigt werden können. Glasscheiben müssen aus gekennzeichnetem Sicherheitsglas bestehen.

(10) Triebfahrzeuge, die handgebremste Züge befördern, müssen mit einer zur Notsignaleinrichtung gehörenden Warnglocke ausgerüstet sein.

(11) Als ständiges Zubehör sind

- a) Hand-Feuerlöscher,
- b) Verbandskasten, entsprechend der Arbeitsschutzordnung 20/1 vom 4. August 1969 - Erste Hilfe bei Unfällen und Erkrankungen von Werkträgern im Betrieb - (Sonderdruck Nr. 636 des Gesetzesblattes)

mitzuführen.

(12) Weitere Ausrüstungen können von der Staatlichen Bahnaufsicht gefordert bzw. zugelassen werden.

§ 41

Ausrüstung der Wagen

(1) Wagen müssen mit Signalstützen ausgerüstet sein.

(2) An den Wagen müssen Halterungen für Bremskupplungen, elektrische Kabelverbindung und, soweit erforderlich, für Notkuppelketten vorhanden sein.

(3) Personenwagen müssen eine sichere Personenbeförderung gewährleisten und folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Ein- und Ausstiege müssen Türen, mindestens jedoch eine Abschlusseinrichtung (Ketten u. dgl.) haben;
- b) Schiebetüren müssen sich in den Endstellungen selbst halten bzw. einrasten;
- c) Schlagtüren sind nur bei Platfformeinstiegen zugelassen;
- d) Bei Trittstufen darf die Höhe der ersten Trittstufe bei unbelastetem Fahrzeug 360 mm über Schienenoberkante, die Stufenhöhe weiterer Trittstufen 300 mm nicht überschreiten. Die Tiefe der Trittstufen muss mindestens 280 mm betragen;
- e) Im Bereich der Ein- und Ausstiege müssen geeignete Handgriffe oder Haltestangen vorhanden sein;
- f) Es sind nur Sitzplätze vorzusehen;
- g) Fensterscheiben müssen aus gekennzeichnetem Sicherheitsglas bestehen;
- h) Bei Erfordernis sind Einrichtungen für Heizung und Beleuchtung des Wageninneren vorzusehen.

(4) Weitere Ausrüstungen können von der Staatlichen Bahnaufsicht gefordert bzw. zugelassen werden.

§ 42

Instandhaltung der Fahrzeuge

(1) Der Rechtsträger der Pioniereisenbahn hat die Fahrzeuge gemäß Anweisung Nr. 11 BO P - Instandhaltung der Fahrzeuge - planmäßig vorbeugend instandzuhalten.

(2) Die Fahrzeuge sind in regelmäßigen Zeitabständen zu untersuchen. Die Fristen für die Untersuchung (Hauptinstandsetzung) hat der Rechtsträger der Pioniereisenbahn unter Beachtung der Belange der Betriebssicherheit festzulegen.

Dabei darf die Frist für die Untersuchung (Hauptinstandsetzung)

- a) für Dampflokomotiven von 9 Jahren,
- b) für alle übrigen Fahrzeuge von 8 Jahren

nicht überschritten werden.

(3) Die Bremsenrichtungen der Fahrzeuge sind gemäß Anweisung Nr. 12 zur BO P - (Instandhaltung der Bremsen - instandzuhalten.

(4) Für die Untersuchung der überwachungspflichtigen Anlagen gelten die speziellen Rechtsvorschriften.

(5) Die Fristen für die Untersuchungen rechnen vom Tage der Abnahme bis zur Außerbetriebnahme für die nächste Untersuchung.

(6) Die Untersuchungsfristen gemäß Abs. 2 dürfen, sofern es die Betriebssicherheit zulässt, mit Zustimmung der Staatlichen Bahnaufsicht verlängert werden. Hierbei sind die Untersuchungsfristen für überwachungspflichtige Anlagen zu beachten. Verlängerungen der Untersuchungsfristen sind unter Beifügung der technischen Unterlagen und eines Überprüfungsbefundes bei der Staatlichen Bahnaufsicht zu beantragen.

(7) Untersuchungen an Triebfahrzeugen und Wagen dürfen Werkstätten der Deutschen Reichsbahn und von der Staatlichen Bahnaufsicht besonders zugelassene Betriebe ausführen. Teilinstandsetzungen können unter Berücksichtigung werkstattmäßiger Voraussetzungen bei den Pioniereisenbahnen durchgeführt werden.

(8) Über jede Untersuchung hat der Ausführende eine Untersuchungsbescheinigung mit Angabe der ausgeführten Arbeiten auszustellen und zu unterschreiben.

(9) Für jedes Fahrzeug sind Unterlagen zu führen, aus denen die technischen Daten hervorgehen müssen. Die Genehmigungs- und bahnaufsichtlichen Prüfungsunterlagen, die Genehmigung zur Inbetriebnahme und alle Untersuchungsbescheinigungen sind diesen Unterlagen beizufügen. Die Prüfungsbücher der überwachungspflichtigen Anlagen sind Bestandteile dieser Unterlagen.

Abschnitt V Bahnbedienstdienst

§ 43

Allgemeines

- (1) Für den Bahnbedienstdienst gelten neben den Bestimmungen dieses Abschnitts:
- a) die Dienstvorschrift für die Ermittlung der arbeits- und verkehrsmedizinischen Tauglichkeit für die Beschäftigten im Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik);
 - b) das Signalbuch (SB) (Dienstvorschrift 301 der Deutschen Reichsbahn) zu führen.
- (2) Der Bahnbedienstdienst ist, soweit nachstehend nichts anderes bestimmt ist, nach den Grundsätzen der Fahrdienstvorschriften (FV) (Dienstvorschrift 408 der Deutschen Reichsbahn)
- (3) Sofern das Betreiben der Pioniereisenbahn das Anwenden weiterer Dienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn erfordert, sind in der Dienstordnung besondere Festlegungen zu treffen. Das Anwenden dieser Dienstvorschriften beschränkt sich auf den sachlichen Inhalt der Bestimmungen.

§ 44

Leitung, Organisation, Durchführung und Überwachung des Bahnbetriebsdienstes

- (1) Für die Leitung, Planung, Organisation, Durchführung und Überwachung des Bahnbetriebsdienstes ist der Leiter der Pioniereisenbahn verantwortlich.
- (2) Die Aufgaben des Leiters der Pioniereisenbahn sind in der Anweisung Nr. 13 zur BO P - Aufgaben des Leiters -, die Aufgaben des Leiters des Bahnhofs in der Anweisung Nr. 14 zur BO P - Aufgaben des Leiters des Bahnhofs - und die des Triebfahrzeugführers in der Anweisung Nr. 15 zur BO P - Aufgaben des Triebfahrzeugführers - enthalten.
- (3) Der Bahnbetriebsdienst darf nur aufgenommen bzw. fortgeführt werden, wenn die für seine sichere Durchführung erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind.
- (4) Die für die Führung des Bahnbetriebsdienstes auf den Triebfahrzeugen, Nebenfahrzeugen und Dienstposten erforderliche Ausrüstung mit Vorschriften, Geräten und Signalmitteln ist in der Dienstordnung festzulegen.
- (5) Beim Leiter der Pioniereisenbahn muss ein maßstabsgerechter Lageplan der Pioniereisenbahn vorhanden sein.

§ 45

Bahnbetriebsangehörige

- (1) Bahnbetriebsangehörige sind Betriebseisenbahner und Pioniereisenbahner, denen festumrissene Aufgaben im Bahnbetriebsdienst nach den dafür erlassenen Vorschriften übertragen sind. Ihr Verantwortungsbereich ist in der Dienstordnung zu regeln.
- (2) Die Bahnbetriebsangehörigen sind verpflichtet, die für den Bahnbetriebsdienst sowie den Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz erlassenen Vorschriften gewissenhaft zu beachten.

Sie müssen sich bewusst sein, dass Ordnung, Disziplin und Sicherheit sowie Pünktlichkeit oberstes Gebot ihres Handelns sein müssen, damit Leben und Gesundheit der Bürger geschützt und Schäden am gesellschaftlichen und persönlichen Eigentum sowie andere Nachteile für die Gesellschaft vermieden werden.

(3) Die Gewährleistung von Sicherheit und Planmäßigkeit des Bahnbetriebsdienstes hat Vorrang vor allen anderen Arbeiten, die einem Bahnbetriebsangehörigen noch übertragen sind.

(4) Betriebseisenbahner müssen mindestens 18 Jahre alt, zuverlässig, tauglich, ausgebildet, vor ihrem Einsatz eisenbahnfachlich geprüft und für ihre Tätigkeit eingewiesen sein. Folgende Dienstposten sind mit Betriebseisenbahnern zu besetzen:

- a) Leiter der Pioniereisenbahn und sein bzw. seine Vertreter;
- b) Leiter des Bahnhofs;
- c) Triebfahrzeugführer;
- d) Rangierleiter;

(5) Pioniereisenbahner können Kinder und Jugendliche des 4. bis 12. Schuljahres und Lehrlinge bis zum 18. Lebensjahr werden. Sie müssen tauglich, ausgebildet, geprüft und für ihre Tätigkeit eingewiesen sein. Pioniereisenbahner dürfen nur unter Kontrolle eines verantwortlichen Betriebseisenbahners im Bahnbetriebsdienst tätig sein.

(6) Für die Ausbildung, Prüfung und Einweisung der Bahnbetriebsangehörigen sowie die hierüber zu führenden Nachweise gilt die Anweisung Nr. 16 zur BO P - Ausbildung, Prüfung und Einweisung -.

(7) Alle Bahnbetriebsangehörigen sind gemäß Anweisung Nr. 17 zur BO P - Dienstunterricht - zu belehren.

(8) Die Bahnbetriebsangehörigen sind jährlich nach der Anweisung Nr. 18 zur BO P - Personalprüfung - zu prüfen.

§ 46

Rangierdienst

Für den Rangierdienst gilt die Anweisung Nr. 19 zur BO P - Rangierdienst -.

§ 47

Bilden der Züge

Für das Bilden der Züge und das Durchführen von Bremsproben gilt die Anweisung Nr. 20 zur BO P - Bilden der Züge -.

§ 48

Zugfahrdienst

- (1) Züge sind grundsätzlich durch Zugbegleitpersonal zu besetzen.
- (2) Zur Durchführung und Überwachung der Zugfahrten sind Fahrpläne aufzustellen. Die Abfahrtszeiten der Züge sind durch Aushang bekannt zu geben.
- (3) Die Höchstgeschwindigkeit darf bei Zugfahrten 20 km/h nicht überschreiten.
- (4) Weitere Bestimmungen für den Zugfahrdienst enthält die Anweisung Nr. 21 zur BO P -Zugfahrdienst -.

§ 49

Fahrten mit Nebenfahrzeugen

Fahrten mit Nebenfahrzeugen sind in der Dienstordnung zu regeln.

§ 50

Unfälle

- (1) Durch den Leiter der Pioniereisenbahn sind Vorkehrungen zu treffen, um bei Unfällen schnell und umfassend Hilfe gewährleisten zu können. Hierzu erforderliche Festlegungen sind im Unfallmeldeplan und in der Dienstordnung zu treffen.

(2) Für das Verhalten an der Unfallstelle sowie für das Melden, Untersuchen, Berichten, Auswerten und statistischen Erfassen der Ereignisse gilt die Anweisung Nr. 22 zur BO P -Unfälle -.

(3) Fahrzeuge, deren Betriebs- oder Verkehrssicherheit beeinträchtigt ist, sowie entgleiste Fahrzeuge sind von Fahrgästen zu räumen und vor ihrem Wiedereinsatz technisch zu überprüfen.

Abschnitt VI Schlussbestimmungen

§ 51

Übergangsbestimmungen

(1) Die vor dem Inkrafttreten dieser Ordnung erteilten Ausnahmegenehmigungen werden mit Ablauf des 31. Dezember 1980 ungültig.

(2) Abweichungen von dieser Ordnung und den dazugehörigen Anweisungen sind bis zum 31. März 1981 zu beseitigen. Abweichungen, die die Sicherheit nicht gewährleisten und nicht vorübergehend durch betriebliche Maßnahmen abgesichert werden können, sind unverzüglich zu beseitigen.

(3) Abweichungen von dieser Ordnung und den dazugehörigen Anweisungen, die bis zum 31. März 1981 nicht beseitigt werden können, sind durch den Rechtsträger der Pioniereisenbahn in einem Nachweis zu erfassen. Für die Beseitigung dieser Abweichungen ist durch den Rechtsträger der Pioniereisenbahn ein Maßnahmenplan zu erarbeiten, der Bestandteil seines Leitungsdokumentes sein muss. Dieser Maßnahmenplan hat zu beinhalten:

- a) Art der Abweichung zu § ... bzw. Anweisung Nr. ...;
- b) Termin für die Veränderung bzw. Begründung für die Beibehaltung der Abweichung;
- c) Festlegung der Verantwortung für die Realisierung;

- d) Festlegung von Maßnahmen zur Gewährleistung von Disziplin, Ordnung und Sicherheit bis zur Beseitigung der Abweichung. Der Maßnahmeplan ist der Staatlichen Bahnaufsicht bis zum 30. Juni 1980 zur Bestätigung vorzulegen.

§ 52

Ausnahmegenehmigung

Wenn aus zwingenden volkswirtschaftlichen Gründen beim Bau und Betrieb von Bahnanlagen und Fahrzeugen von dieser Ordnung und den dazugehörigen Anweisungen abgewichen werden muss, ist hierfür vom Rechtsträger der Pioniereisenbahn mit eingehender Begründung bei der Staatlichen Bahnaufsicht eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Die Antragsunterlagen sind in zweifacher Ausfertigung vorzulegen. Dem Antrag sind die Zustimmungen oder Genehmigungen aller zu beteiligenden Organe und Institutionen bzw. eine Bestätigung des Vorliegens dieser Zustimmungen oder Genehmigungen oder der durchgeführten Abstimmungen beizufügen.

§ 53

Zuständigkeit anderer Organe

Mit der Erteilung von Zustimmungen oder Genehmigungen durch die Staatliche Bahnaufsicht wird die Pflicht des Rechtsträgers der Pioniereisenbahn zur Einholung von Zustimmungen und Genehmigungen anderer Organe auf der Grundlage anderer Rechtsvorschriften nicht berührt.

§ 54

Inkrafttreten

Diese Ordnung tritt am 1. Januar 1980 in Kraft.

Berlin, den 15. Februar 1979

Der Minister für Verkehrswesen

Arndt

Begriffsbestimmungen

1. Bahnanlagen sind alle zum Bau und Betrieb einer Bahn erforderlichen ortsfesten Anlagen und Einrichtungen. Sie werden unterschieden nach
 - Bahnanlagen der Bahnhöfe
 - Bahnanlagen der freien Strecke und
 - sonstige Bahnanlagen

2. Bahnbedienstdienst ist das Bewegen von Schienenfahrzeugen mit allen damit im Zusammenhang stehenden vorbereitenden und abschließenden Maßnahmen.

3. Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen. Die Grenze zwischen dem Bahnhof und der freien Strecke wird durch Einfahrsignale oder Einfahrweichen gebildet.

4. Bahnübergänge sind mit Warnkreuzen gemäß Anlage 2 Bild 130 der Verordnung vom 26. Mai 1977 über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO -) (GBL. I Nr. 20 S. 257) gekennzeichnete Kreuzungen einer Straße mit einem Schienenweg in einer Ebene.

5. Betreiben einer Bahn ist das Führen des Bahnbetriebes während einer zeitlich festgelegten Betriebsperiode.

6. Betreiber ist der vom Rechtsträger der Pioniereisenbahn mit der Führung des Bahnbetriebes Beauftragte.

7. Betriebsart ist die Art der Zugförderung (Traktionsart) unter Beachtung der Führung des Bedienungsdienstes.

8. Betriebsperiode ist der Zeitabschnitt, in dem der Betrieb einer Pioniereisenbahn bei nicht ganzjährigem Betrieb durch-

geführt wird.

9. Betriebszeit ist die bei unterbrochenem Dienst im Dienstplan ausgewiesene Dienstzeit, während der die Betriebsstelle besetzt sein muss.

10. Elektrotechnische Anlage ist eine funktionelle Einheit aus elektrotechnischen Betriebsmittel zum Erzeugen, Übertragen, Verteilen oder Anwenden von Elektroenergie, installiert als stationäre Anlage, ausgenommen Fernmelde-, Fernbeobachtungs- und Bahnsicherungsanlagen.

11. Fahrzeuge im Sinne dieser Ordnung sind Schienenfahrzeuge. Sie werden entsprechend ihrer Zweckbestimmung nach Regel- und Nebenfahrzeugen unterschieden.

11.1. Zu den Regelfahrzeugen gehören die zur Beförderung von Personen und Gütern dienenden Wagen und die Triebfahrzeuge. Wagen werden eingeteilt in:

- Personenwagen,
- Güterwagen.

Triebfahrzeuge sind Schienenfahrzeuge mit eigenem Kraftantrieb zur Fortbewegung. Sie werden eingeteilt in:

- Dieseltriebfahrzeuge,
- Elektrospeichertriebfahrzeuge,
- Dampflokomotiven.

11.2. Nebenfahrzeuge sind alle übrigen auf Gleisen einsetzbaren Schienenfahrzeuge.

12. Fahrzeuggeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, die ein Fahrzeug auf Grund seiner technischen Beschaffenheit höchstens erreichen darf.

13. Fernmeldeanlage ist eine technische Einrichtung, die Informationen von Menschen oder Maschinen in elektrische Signale umwandelt, über Verbindungen überträgt und nach

Rückwandlung den Menschen oder Maschinen zur Auswertung zur Verfügung stellt. Zu den Fernmeldeanlagen gehören im wesentlichen Fernsprechanlagen, Meldeanlagen oder Lautsprecheranlagen.

14. Freie Strecke umfasst die zwischen den Einfahrsignalen und, wo diese fehlen, zwischen den Einfahrweichen der Bahnhöfe gelegenen Bahnanlagen.

15. Höhengleiche Kreuzungen sind Kreuzungen von Gleisen mit Straßen, Wegen oder Plätzen in gleicher Ebene. Sie können gemäß der Verordnung vom 22. August 1974 über die öffentlichen Straßen - Straßenverordnung - (GBL. I Nr. 57 S. 515)

- der öffentlichen Nutzung,
- der betrieblich-öffentlichen Nutzung,
- der nichtöffentlichen Nutzung

für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr dienen.

16. Instandhaltung ist ein Prozess, der technisch-organisatorische Maßnahmen (Überwachung, Kontrolle, Pflege, Wartung, Instandsetzung) zur Erhaltung oder Wiederherstellung des funktions- und betriebssicheren Zustandes einer technischen Anlage während ihrer Nutzungsdauer umfasst.

17. Maschinentechnische Anlage ist eine funktionelle Einheit aus Maschinenelementen zur Erzeugung, Wandlung und Übertragung von Kräften bzw. Drehmomenten, die dem Betrieb oder der Unterhaltung von Schienenfahrzeugen dient.

18. Pioniereisenbahnen sind für die Beförderung von Personen, insbesondere von Kindern, eingerichtete öffentliche Eisenbahnen, die als sozialistische Einrichtungen der außerunterrichtlichen Bildung und Erziehung von Thälmannpionieren und Mitgliedern der Freien Deutschen Jugend dienen. Sie haben die Aufgabe, in einer sinnvollen Freizeitgestaltung für den Beruf des Eisenbahners Verständnis und Interesse zu wecken und berufsorientierend zu wirken.

19. Rangierabteilung ist die beim Rangieren zu bewegende Einheit, die aus einem oder mehreren Fahrzeugen bestehen kann.

20. Rangierdienst ist das Bewegen von Regel- und Nebenfahrzeugen, mit Ausnahme der Zugfahrten, einschließlich der vorbereitenden und abschließenden Tätigkeiten.

21. Rangierfahrten sind bewegte Rangierabteilungen.

22. Sicherungsanlagen sind technische Einrichtungen zur Gewährleistung einer sicheren Durchführung von Zug- und Rangierfahrten auf richtig eingestellten und gesicherten Fahrwegen innerhalb des Bahnhofs und auf der freien Strecke. Zu den Sicherungsanlagen gehören im wesentlichen Signalanlagen, Stellwerks- und Blockanlagen, Fernsteueranlagen und Wegübergangssicherungsanlagen.

23. Züge sind die aus mehreren Regelfahrzeugen bestehenden Einheiten sowie einzeln fahrende Triebfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden und auf die freie Strecke übergehen. Züge müssen durch die vorgeschriebenen Signale gekennzeichnet sein.

24. Zugfahrten sind Fahrten eines Zuges auf der freien Strecke sowie die Ein-, Aus- und Durchfahrten auf einem Bahnhof.

Verzeichnis
der in dieser Ordnung und den dazugehörigen Anweisungen
aufgeführten Standards

TGL 6080/02	Schienenfahrzeuge; Radprofile; Breiten bis 125 mm, Rillen- gruppe 1 bis 3
TGL 6081/02	Schienenfahrzeuge; Radreifen; Breiten bis 125 mm, Fertig- maße
TGL 6082	Schienenfahrzeuge; Sprengringgut, Ansatz, Grenzmaßrille für Radreifen und Vollräder
TGL 7461	Arbeitsgruppen für Fahrzeuge, bautechnische und brandschutztechnische Forderungen
TGL 24337/01	Sichtverhältnisse an Wegübergängen; Begriffe; Grundsätze
TGL 24337/02	-; Sichtflächen an ungesicherten Wegübergängen
TGL 24337/03	-; Sichtflächen an gesicherten Wegübergängen
TGL 24337/04	-; Standort der Warnkreuze
TGL 28066/01	Brücken im Verkehrsbau; Überwachung und Prüfung, Durchführung
TGL 28066/02	-; Dokumentation
TGL 31983/01	Versorgungs- und Informationsleitungen; Kreuzungen und Näherungen mit Bahnanlagen; Allgemeine Bestimmungen und Schutzmaßnahmen
TGL 31983/02	-; -; Lastannahmen
TGL 31983/03	-; -; Berechnungsgrundlagen
TGL 31983/04	-; -; Korrosionsschutz
TGL 31983/05	-; -; Stadt- und Erdgasleitungen; Schutzmaßnahmen
TGL 31983/06	-; -; Wasserversorgungs- und Entwässerungsleitungen; Schutzmaßnahmen
TGL 31983/07	-; -; Fernwärmeleitungen; Schutzmaßnahmen

TGL 31983/08	Versorgungs- und Informationsleitungen; Kreuzungen und Näherungen mit Bahnanlagen; Leitungen für Erdöl, chemische Flüssigkeiten und technische Gase; Schutzmaßnahmen
TGL 31983/09	-; -; Starkstromkabel und -freileitungen
TGL 31983/10	-; -; Informationskabel und -freileitungen
TGL 200-0617/02	Beleuchtung mit künstlichem Licht; Begriffe
TGL 200-0617/03	-; Formelzeichen; Einheiten
TGL 200-0617/04	-; Berechnung
TGL 200-0617/05	-; Messung
TGL 200-0617/06	-; Wartung
TGL 200-0617/07	-; Außenbeleuchtung; Baustellenbeleuchtung

Anweisung Nr. 1 zur BO P

(zu § 3)

- Dienstordnung -

Anleitung für das Aufstellen der Dienstordnung

1. Zweck der Dienstordnung

Die Dienstordnung ist als Leitungsdokument eine wichtige Arbeitsgrundlage für den Leiter sowie für die Ausbildung und Anleitung der Bahnbetriebsangehörigen. Sie muss mit ihren örtlichen Regelungen und Festlegungen die Grundlage für Disziplin, Ordnung und Sicherheit im Bahnbetriebsdienst sowie für die Ausbildung und Erziehung der Pioniereisenbahner bilden.

2. Inhalt der Dienstordnung

In die Dienstordnung sind aufzunehmen:

- die anzuwendenden Rechts- und Dienstvorschriften,
- die örtlichen Einrichtungen und Besonderheiten der Pioniereisenbahn,
- die hierzu erforderlichen örtlichen Regelungen und Festlegungen, insbesondere zu den Aufgaben und der Verantwortung der Betriebseisenbahner sowie ihrer Verpflichtungen gegenüber den Pioniereisenbahnern,
- die von der Staatlichen Bahnaufsicht besonders erteilten Genehmigung.

Als Anlage sind der Dienstordnung beizufügen:

- Lageskizze mit allen in der Pioniereisenbahn vorhandenen Bahnanlagen (Gleis-, Weichen- und Signalbezeichnungen sowie Gleisneigungen und -radien sind darin anzugeben) und
- Unfallmeldeplan.

3. Aufstellen und Bestätigen der Dienstordnung

3.1. Die Dienstordnung ist vom Rechtsträger der Pioniereisenbahn aufzustellen. Er ist verantwortlich für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben.

3.2. Die Dienstordnung ist vom Rechtsträger und dem Leiter der Pioniereisenbahn zu unterzeichnen.

3.3 Die Dienstordnung sowie alle Ergänzungen und Änderungen sind der Staatlichen Bahnaufsicht zur Bestätigung vorzulegen.

4. Bekanntgabe der Dienstordnung

4.1. Die Bahnbetriebsangehörigen müssen, bevor sie selbstständig Dienst verrichten, durch Unterschrift in einem Nachweis bestätigen, dass sie vom Inhalt der Dienstordnung Kenntnis haben.

4.2. Eine Dienstordnung ist mindestens auf jedem Bahnhof zur Einsichtnahme auszulegen.

5. Prüfung, Änderung und Ergänzung der Dienstordnung

5.1. Der Leiter der Pioniereisenbahn hat bis zum 1. April eines jeden Jahres zu prüfen, welche Änderungen und Ergänzungen der Dienstordnung erforderlich sind. Die Prüfung der Dienstordnung ist vom Leiter der Pioniereisenbahn in dem von der Staatlichen Bahnaufsicht bestätigten Urstück der Dienstordnung zu bestätigen.

5.2. Nach Änderung der Bahnanlagen, vor Inbetriebnahme von Fahrzeugen, bei Veränderung der Betriebsführung sowie bei Änderung der anzuwendenden Rechts- und Dienstvorschriften ist zu prüfen, ob die Dienstordnung berichtigt oder ergänzt werden muss.

5.3. Änderungen und Ergänzungen der Dienstordnung sind den im Verteiler der Dienstordnung genannten Stellen und Personen durch Berichtigungsblätter bekannt zu geben. Darüber ist ein Nachweis zu führen.

**Anlage
zur Anweisung Nr. 1 zur BO P**

Muster einer Dienstordnung

Dienstordnung

für die Pioniereisenbahn _____
des _____

(Name, Anschrift, Telefonnummer des Rechtsträgers)

gültig ab _____

Aufgestellt:
_____, den _____

(Name des Rechtsträgers)

Bestätigt:
_____, den _____
Staatliche Bahnaufsicht des Ministeriums
für Verkehrswesen der DDR
- Bezirksstelle -

verantwortlicher Leiter
des Rechtsträgers

Leiter der
Pioniereisenbahn

Leiter der
Bezirksstelle

Verteiler:

1. <u>Allgemein</u>	Stück
Pioniereisenbahn _____	_____
Rechtsträger der Pioniereisenbahn _____	_____
Haus der Jungen Pioniere _____	_____
Staatliche Bahnaufsicht des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR, Bezirksstelle _____	_____
Reichsbahndirektion _____	_____
sonstige Vertragspartner _____	_____

2. persönlich zuzustellen

dem zuständigen Leiter des Rechtsträgers
dem Leiter der Pioniereisenbahn
den leitenden Mitarbeitern der Pioniereisenbahn
dem Leiter des Hauses der Jungen Pioniere

3. zugänglich zu machen

durch Auslegen in den Diensträumen:

_____	_____
_____	_____
_____	_____

4. Reserve

Prüfungen der Dienstordnung durch den Leiter der Pioniereisenbahn (nur im Urstück der Dienstordnung vermerken)

Tag	Name	Tag	Name
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Änderungen und Ergänzungen der Dienstordnung
(in alle Exemplare der Dienstordnung aufnehmen)

Lfd. Nr.	gültig ab	Dienstordnung berichtigt am	durch	Bemerkung
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1. Anzuwendende Rechts- und Dienstvorschriften

Rechtsvorschriften für den Bau und Betrieb von Pioniereisenbahnen sind:

- Verordnung vom 22. Januar 1976 über die Staatliche Bahnaufsicht - Bahnaufsichtsverordnung
 - Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen (BO P) vom 5. Februar 1979 (MBI. SB MfV - Sdr. Nr. 1/1979)
 - Arbeitsschutzanordnung 5 vom 9. August 1973 - Arbeitsschutz für Frauen und Jugendliche - (GBI. I Nr. 44 S. 465)
 - Arbeitsschutzanordnung 20/1 vom 4. August 1969 - Erste Hilfe bei Unfällen und Erkrankungen von Werkträgern im Betrieb - Sonderdruck Nr. 636 des Gesetzblattes)
-
-

Es gelten die Dienstvorschriften:

- DV 0107 - Dienstvorschrift für die Ermittlung der arbeits- und verkehrsmedizinischen Tauglichkeit für die Beschäftigten im Verkehrswesen (Tauvo V) (Dienstvorschrift 0107 des Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik)
- DV 301 - Signalbuch (SB) (Dienstvorschrift 301 der Deutschen Reichsbahn)

sinngemäß anzuwendende Dienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn sind:

2. Allgemeine Pflichten der Bahnbetriebsangehörigen

2.1. Alle Bahnbetriebsangehörigen müssen sich bewusst sein, dass Leben und Gesundheit der Fahrgäste und der Betriebsan-

gehörigen selbst sowie die Erhaltung wertvollen Volksvermögens von der sicheren Führung des Bahnbetriebsdienstes abhängen und dass die Sicherheit schon durch geringfügige Verstöße gegen die erlassenen Vorschriften gefährdet werden kann. Die Bahnbetriebsangehörigen sind verpflichtet, die Vorschriften gewissenhaft zu befolgen und ihre Aufgaben mit der dem Wesen des Bahnbetriebsdienstes entsprechenden Raschheit, aber ohne Überstürzung zu verrichten. Mit vereinten Kräften müssen sie dahin streben, Unregelmäßigkeiten zu verhindern. Die Verpflichtung der Bahnbetriebsangehörigen zu Ordnung, Disziplin und die Sicherheit im Bahnbetriebsdienst geht allem anderen vor.

1.2.2. Folgende Tätigkeiten dürfen von Pioniereisenbahnern unter nachstehenden Bedingungen ausgeübt werden:

Tätigkeiten	Bedingungen
Fahrdienstleiter	unter Aufsicht
Aufsicht	unter Kontrolle
Schrankenwärter	unter Kontrolle des Triebfahrzeugführers

Die Pioniereisenbahner sind vor jedem Dienst durch _____ über die konkrete Arbeitsaufgabe zu unterrichten und zur exakten Dienstausübung anzuhalten.

1.2.3. Bahnbetriebsangehörige, deren Dienstfähigkeit durch Ermüdung, Krankheit, Medikamente oder Alkohol beeinträchtigt ist, dürfen ihre Bahnbetriebstätigkeit nicht ausüben. Sie haben unverzüglich den diensthabenden Leiter zu unterrichten.

1.2.4. Vor und während des Dienstes ist der Genuss von Alkohol verboten.

1.2.5. Personen, die Gleisanlagen unbefugt betreten oder mit Straßenfahrzeugen befahren, sind aus den Gleisanlagen zu weisen.

1.2.6. Alle dem Bahnbetrieb dienenden Anlagen und Fahrzeuge sind Volkseigentum und schonend zu behandeln.

1.3 Staatliche Aufsicht und Kontrolle

Die staatliche Aufsicht und Kontrolle über die Pioniereisenbahn wird von der Staatlichen Bahnaufsicht des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR, Bezirksstelle _____, wahrgenommen.

1.4. Pädagogische und medizinische Betreuung; Patenschaftsverträge

1.4.1. Die pädagogische Betreuung und Anleitung der Pioniereisenbahn obliegt_____.

1.4.2. Der zuständige Bereichsarzt des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesen der DDR ist _____.

1.4.3. Ein Patenschaftsvertrag wurde

am _____ mit _____

am _____ mit _____

am _____ mit _____

abgeschlossen.

2. Beschreibung der Pioniereisenbahn

2.1. - Rechtsträger der Bahn

2.2. - Betreiber der Bahn

2.3. - strukturelle Unterstellung der Bahn

2.4. - Territorium und Lage der Bahn

2.5. - Spurweite der Bahn _____mm

2.6. - Traktionsart der Bahn

2.7.- Genehmigung für die Betriebsaufnahme

von _____ vom _____

2.8.- Genehmigung zur Inbetriebnahme

von _____ vom _____

3. Arbeitsorganisatorische Regelungen

3.1.Regelung zur Diensterteilung

3.2.Meldung zum Dienstantritt und bei Dienstschluss

3.3 Wege von und zum Dienst

3.4.Regelung zum Dienstunterricht und zu den Personalprüfungen

3.5.Bekanntgabe dienstlicher Weisungen

4. Örtliche Festlegungen zu den Bestimmungen der BO P und ihren Anweisungen

Para- graph	Absatz	Anwei- sung Nr.	Ab- schnitt	
21	(3)			Bahnübergänge (Lage, Kennzeichnung, Si- cherung, Fahrgeschwindigkeit, vorhandene Signale)
		5	1.2.	Art und Weise der Unterrichtung, Verständi- gungsnachweise, Bedienungszeitpunkt
			2.4	durch Posten zu sichernde Bahnübergänge
			3.1	örtlich festgelegte Geschwindigkeit
			3.4.	Regelung treffen
25				vorhandene Sicherungsanlagen
26				vorhandene Fernmeldeanlagen

Para- graph	Absatz	Anwei- sung Nr.	Ab- schnitt	
30,49	(1)			Nebenfahrzeuge, deren Zweckbestimmung und zugelassenen Geschwindigkeit
44	(4)			Ausrüstung der Dienstposten, Trieb- und Nebenfahrzeuge mit Geräten, Signalmitteln und Vorschriften
		14	4.	Weitere Aufgaben
		15	2.4.	örtliche Abweichungen
45	(1)			Aufgaben und Verantwortung der Betriebseisenbahner, Anleitung und Kontrolle der Pioniereisenbahner, Aufgaben der Pioniereisenbahner
46		19	4.	Kennzeichnung des Rangierleiters
			12.	Gleise mit einer Neigung > 2,5 Abstellen von Fahrzeugen verboten!
47		20	2.	vorhandene Bremsbauart
			9.	Bremsberechnung, Bremshundertstel, Bremszettel
			Anl. 2	Zugfertigstellung und Bremsprobe
48		21	11.	Festlegungen treffen
50	(1)			Verhalten bei Unfällen
		22	3.4.	Meldestellen, Meldeeinrichtungen, sonstige örtl. Festlegungen

Anlagen

- Lageplan
- Unfallmeldeplan
- Bedienungsanweisungen für SF-Anlagen u. a.

Anmerkungen

Die örtlichen Besonderheiten und die hieraus abzuleitenden Bestimmungen für den Bahnbetriebsdienst können nach dem Muster der Dienstvorschrift für das Aufstellen des Bahnhofsbuchs und der Anweisung örtlicher Art (Bavo) (Dienstvorschrift 415 der Deutschen Reichsbahn) erarbeitet und abgefasst werden.

Anweisung Nr. 2 zur BO P

(zu §§ 4 bis 6)

- Zustimmungen und Genehmigungen -

**Verfahren
für die Erteilung von Zustimmungen und Genehmigungen
der Staatlichen Bahnaufsicht**

Unter Beachtung der Rechtsvorschriften über die Leitung und Planung des Prozesses der Reproduktion der Grundfonds gilt gemäß §§ 4 bis 6 der Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen (BO P) folgendes Verfahren für:

1. Standortwahl

Zur Standortwahl für den Neubau oder die Erweiterung von Bahnanlagen der Pioniereisenbahnen ist die Zustimmung der Staatlichen Bahnaufsicht erforderlich. In dem Antrag zur Zustimmung ist nachzuweisen, dass die vorgesehenen Maßnahmen den Bestimmungen der BO P sowie den dazugehörigen Anweisungen entsprechen.

Dem Antrag sind nachstehende Unterlagen in zweifacher Ausfertigung beizufügen:

- Übersichts- oder Lageplan, aus dem eindeutig die vorgesehene Lage des Vorhabens ersichtlich ist,
- Erläuterungsbericht mit Angaben über die territoriale Einordnung und des perspektivischen Bedürfnisses sowie die optimale Trassenführung unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse,
- Angaben über die vorgesehene Traktionsart und den geplanten Fahrzeugeinsatz,
- Studien und Variantenvergleiche,
- Stellungnahme des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens der DDR,
- Stellungnahme des Rechtsträgers der Pioniereisenbahn.

Die Teilnahme der Staatlichen Bahnaufsicht an Standortberatungen ist zu gewährleisten.

2. Vorbereitung und Durchführung der Investitions- und Rekonstruktionsmaßnahmen

Die zu fertigenden Projektierungsunterlagen müssen unter Beachtung der Bestimmungen der BO P sowie den dazugehörigen Anweisungen und der entsprechenden Rechtsvorschriften alle bau- und sicherungstechnischen und technologischen und ökonomischen Parameter zur Beurteilung in bahnaufsichtlicher Hinsicht enthalten und sind der Staatlichen Bahnaufsicht mit einem Antrag zur Zustimmung bzw. Genehmigung vorzulegen. Dem Antrag ist die Stellungnahme des Rechtsträgers der Pioniereisenbahn und die Bestätigung, dass Vereinbarungen über die Realisierung der im vor- und nachgelagerten Bereich notwendigen Maßnahmen (z. B. Veränderung der Straßen- und Wegetrassierung in einer Parkanlage) abgeschlossen sind, beizufügen. Zusätzlich sind mit dem Antrag in zweifacher Ausfertigung vorzulegen bei:

2.1. Bautechnische Anlagen

- Erläuterungsbericht über die Erfüllung ihrer Aufgaben als außerschulische Einrichtung, des Beförderungsbedarfs, der betriebstechnologischen sowie der bau- und sicherungstechnischen Parameter und über den Bauablauf,
- Lageplan im Maßstab 1 : 500 oder 1 : 1000,
- Übersichtsplan zur komplexen Einschätzung der Funktion der Anlagen,
- Längsschnitt; außer den Neigungs- und Höhenlagen müssen auch die Kreuzungen mit Versorgungs- und Informationsleitungen ersichtlich sein,
- Grundrisse und Schnitte, in denen auch die Baulichkeiten in der Nähe der Gleisanlagen bis zu einem Abstand von 10m zur Gleisachse, die Einhaltung des Regellichtraumes und die eingemessene Lage von Versorgungs- und Informationsleitungen dargestellt sein müssen,
- geprüfte Statik für belastete Bauwerke bzw. Prüfbescheid,
- Nachweis über die Gewährleistung des Gesundheits- und Arbeitsschutzes sowie Brandschutzes (GAB - Nachweis).

2.2. Sicherungsanlagen

- Erläuterungsbericht, in dem die Anlagen und ihre Wirkungsweise beschrieben werden,
- Gleisisolierplan,
- Tischplan,
- Verschlussstabellen bei Spurplanstellwerken,
- Verschlussplan
- Lageplan,
- Kabellageplan,
- Kabelübersichtsplan,
- Nachweis über die Gewährleistung des Gesundheits- und Arbeitsschutzes sowie Brandschutzes (GAB - Nachweis).

2.3. Fernmeldeanlagen

- Erläuterungsbericht,
- Lage- und Übersichtspläne,
- Nachweis über die Gewährleistung des Gesundheits- und Arbeitsschutzes sowie Brandschutzes (GAB - Nachweis).

2.4. Höhengleiche Kreuzungen von Gleisen mit Straßen, Wegen oder Plätzen

- Erläuterungsbericht, in dem die bautechnische Gestaltung der höhengleichen Kreuzung beschrieben wird. Nachweis, dass die konzipierte Verkehrslösung die zu erwartende Entwicklung berücksichtigt. Außerdem ist die Gewährleistung der maximalen Sicherheit in den Kreuzungsbereichen darzustellen,
- Lageplan Maßstab 1 : 250; in ihm ist die Gestaltung mit den erforderlichen Sicherungsanlagen und Verkehrszeichen eindeutig darzustellen,
- Nachweis über die Gewährleistung des Gesundheits- und Arbeitsschutzes sowie Brandschutzes (GAB - Nachweis).

2.5. Maschinen- und elektrotechnischen Anlagen

- Erläuterungsbericht mit Baubeschreibung und vorgesehener Betriebstechnologie bzw. gefordertem Leistungsvermögen,
- Lageplan 1 : 500,
- technische Parameter,

- Zeichnungen über Grundrisse, einschl. Fundamentplan und Details,
- Schnitte
- Schalt- und Stromlaufpläne,
- geprüfte Statik für belastete Bauwerke bzw. Prüfbescheid,
- Nachweis über die Gewährleistung des Gesundheits- und Arbeitsschutzes sowie Brandschutzes (GAB - Nachweis).

2.6. Sonstige Bahnanlagen

Hierzu gehören die zur Durchführung des Bahnbetriebes dienenden oder den Bahnbetrieb beeinflussenden Bahnanlagen, wie z. B. Fahrzeugbehandlungsanlagen, Arbeitsgruben, Bahnsteige, Brücken, Durchlässe und Versorgungskanäle sowie Überführungen,

- Erläuterungsbericht mit Baubeschreibung, ggf. mit Montagebeschreibungen für Grundelemente, über die technologische Einordnung in den Bahnbetrieb und zur Realisierung von Maßnahmen im vor- und nachgelagerten Bereich zum Vorhaben,
- Lageplan Maßstab 1 : 100,
- Zeichnungen über Grundrisse, einschl. Fundamentplan und Details
- Schnitte,
- geprüfte Statik für belastete Bauwerke bzw. Prüfbescheid,
- Nachweis über die Gewährleistung des Gesundheits- und Arbeitsschutzes sowie Brandschutzes (GAB - Nachweis).

3. Genehmigung der Bauart von Fahrzeugen und der Betriebsart

Der Staatlichen Bahnaufsicht sind für die Genehmigung der Bauart von Fahrzeugen und der Betriebsart folgende Unterlagen in dreifacher Ausfertigung vorzulegen:

- Pflichtenheft,
- Bestätigung über die Einhaltung der Standards und anderer Rechtsvorschriften,
- Beschreibung der Fahrzeuge, aus der alle für die Beurteilung der Sicherheit, insbesondere der Bremseinrichtungen, der Spurführung und der Fahrzeugausschläge erforderlichen Merkmale hervorgehen,
- Beschreibung der Ausrüstung,

- technische Parameter,
- Ausführungszeichen mit Angabe der Hauptabmessungen,
- Prüfbescheide bzw. Protokolle anderer Organe über wichtige Bauteile oder Baugruppen, insbesondere über den Fahrzeugantrieb, die Bremsenrichtungen und die Entgleisungssicherheit
- Stellungnahme des medizinischen Dienstes des Verkehrswesens der DDR,
- Erprobungsberichte über die Einhaltung der vorgegebenen Parameter,
- Bedienungsanweisung,
- Nachweis über die Gewährleistung des Gesundheits- und Arbeitsschutzes sowie Brandschutzes (GAB - Nachweis).

4. Bauart von Oberbauformen, sicherungs- und maschinentechnische Anlagen

Der Staatlichen Bahnaufsicht sind für die Genehmigung der Bauart folgende Unterlagen in dreifacher Ausfertigung vorzulegen:

- Pflichtheft,
- Bestätigung über die Einhaltung der Standards und anderer Rechtsvorschriften,
- Beschreibung der Bauart und Vorlage der Erprobungsergebnisse,
- zeichnerische Darstellung der Anlagen mit Detailausschnitten, Hauptabmessungen und ggf. Berechnungen
- technische Parameter,
- Nachweis über die Eignung und die damit zu erreichenden Ergebnisse,
- Prüfbescheide,
- Stellungnahme des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens der DDR,
- Bedienungsanweisung,
- Schalt- und Stromlaufpläne,
- Nachweis über die Gewährleistung des Gesundheits- und Arbeitsschutzes sowie Brandschutzes (GAB - Nachweis).

5. Änderung der Bau- und Betriebsart

Bei Anträgen auf Änderung der Bau- und Betriebsart gelten die Abschnitte 3. und 4. sinngemäß.

6. Beschaffung von Fahrzeugen

Zur Abstimmung der Beschaffung von Fahrzeugen zwischen dem Rechtsträger der Pioniereisenbahn und der Staatlichen Bahnaufsicht sind vom Rechtsträger folgende Angaben in zweifacher Ausfertigung zu machen:

- zur Beschaffung vorgesehene Fahrzeugtypen,
- Nachweis über die Eignung der Fahrzeuge für den vorgesehenen Verwendungszweck.

7. Form der Zustimmungen und Genehmigungen

Sämtliche Zustimmungen und Genehmigungen sind schriftliche zu erteilen. Sie verlieren ihre Gültigkeit nach 3 Jahren, wenn bis zu diesem Zeitpunkt mit dem Bau noch nicht begonnen oder die Gültigkeitsdauer nicht verlängert wurde.

Anweisung Nr. 3 zur BO P

(zu §§ 10 - 13, 17, 21)

- Oberbau -

Herstellung, Instandhaltung und Prüfung der bautechnischen Anlagen

1. Grundlagen für die Herstellung des Oberbaus

1.1. Regeloberbauanordnung

Die Gleise sind als Kurzschiengleis bis zu 25 m Länge oder als Langschiengleise mit Schienen von einer Länge über 25 m und bis 50 m Länge herzustellen. Die Regelschiene Länge beträgt 15 m und 30 m. Bei der Verwendung von Schienen mit einer Masse unter 25 kg/m sind die Stöße als Kuppelstöße auszubilden. Dabei wird eine einfache Schwelle als Stoßschwelle zugelassen. Die Schienen werden in der Regel ohne Neigung eingebaut. Schienenneigungen von 1 : 20 bzw. 1 : 40 sind zugelassen.

1.2. Oberbauarten

Die Oberbauarten dürfen nur mit den Oberbaumaterialien der Regelanordnung der Deutschen Reichsbahn hergestellt werden.

1.3. Bettungsquerschnitte

Die Bettungsquerschnitte sind entsprechend Anlage 1 herzustellen.

1.4. Oberbaumaterial

1.4.1. Bettung

Die Bettung ist wasserdurchlässig aus wetterbeständigem Material herzustellen und vor Verschmutzung zu schützen. Als Bettungsmaterial sind

- Schotter
- Splitt oder
- nichtbindige, lagebeständige Kiese und Sande zu verwenden.

1.4.2. Schwellen

Zum Einbau werden alle Schwellenarten zugelassen. Holzschwellen sind nur in imprägniertem Zustand zu verwenden. Die Mindestabmessung der Holzschwellen sind:

Länge	=	1200 mm	Länge	=	1000 mm
Breite	=	150 mm	Breite	=	150 mm
Höhe	=	100 mm	Höhe	=	100 mm

1.4.3. Schienen

Es sind folgende Schienenformen vorzugsweise zu verwenden:

S 33 (Form 6)

S 18

R 24 (S 24, Form 5)

Beim Einbau von altbrauchbaren, aufgearbeiteten Schienen sind die zulässigen Höhenabnutzungen gemäß Tabelle 1 zu beachten.

Tabelle 1

Schienenform	Schienenhöhe (neu) mm	Abnutzungsgrenze mm	Schwellenabstand mm
S 33 / Form 6	134	110	1000
S 24 / Form 5	115	99	1000
R 24	107	89	900
S 18	93	85	700
S 18 ¹⁾	93	81	1000
S 10 ¹⁾	70	61	800

¹⁾ gilt nur bei 381 mm Spur

1.4.4. Kleineisen

Die Verwendung von Hakennägeln als Schienenbefestigung ist bei Neubauten und Rekonstruktionen nicht zugelassen. Alle Kleineisenteile sind vor Korrosion zu schützen.

1.5. Tragfähigkeit des Oberbaus

1.5.1. Schienenabnutzung

Die zulässige Höhenabnutzung ist aus Tabelle 1 zu ersehen. Die Grenze der zulässigen Seitenabnutzung ist bei allen Schienen erreicht, wenn die Abnutzungsflanke im Winkel unter 55 Grad

zur Waagerechten liegt, gezogen durch den gedachten Schnittpunkt der Kammeranlagefläche und der seitlichen Umgrenzungsfläche des neuen Profils. Der Schienensteg muss mindestens 6 mm stark sein.

1.5.2. Schwellenabstände

Für den Schwellenabstand gilt Tabelle 1. Der Schwellenabstand ist in Gleisen mit Halbmessern $R < 100$ m um mindestens 100 mm zu ermäßigen.

1.6. Linienführung

1.6.1. Überhöhung, Überhöhungsrampen

Gleisbogen sind in der Regel zu überhöhen. Die Überhöhung beträgt:

$$\ddot{u}_t = \frac{5,1 v^2}{R}$$

$$\ddot{u}_t = \frac{3,3 v^2}{R}$$

\ddot{u} = Überhöhung in mm

v = Geschwindigkeit in km/h

R = Bogenhalbmesser in m

Überhöhung unter 10 mm sind nicht herzustellen. Überhöhungen über 60 mm sind unzulässig, bei Entfall des Übergangsbogens sind maximal 45 mm zugelassen.

$$\ddot{u}_{\min} = \frac{5,1 v^2}{R} - 45$$

$$\ddot{u}_{\min} = \frac{3,3 v^2}{R} - 30$$

Dabei darf die Seitenbeschleunigung den Wert von $0,65 \text{ m/s}^2$ nicht überschreiten.

Beim Übergang von einer Überhöhung \ddot{u}_1 auf eine Überhöhung \ddot{u}_2 ist eine gerade Überhöhungsrampe vorzusehen. Die Länge der Überhöhungsrampe muss mindestens betragen:

$$l_{r \min} = (2,5 v + 275) \Delta \ddot{u}$$

Die Überhöhungsrampe hat in der Regel mit dem Übergangsbogen zusammenzufallen. Wird auf den Übergangsbogen verzichtet, ist die Überhöhungsrampe in die Gerade zu legen. Neigungen, die den Wert

$$1 : m = 1 : (1,7 v + 200)$$

auf eine Bezugslänge von 3 m übersteigen, sind unzulässig.

1.6.2. Übergangsbogen

Der Übergang von einer Geraden in einen Bogen bzw. von einem Bogen in einen anderen Bogen ist durch einen Übergangsbogen zu vermitteln. Ein Übergangsbogen ist nicht erforderlich, wenn nachstehende Bedingung erfüllt wird:

$$\frac{1000}{R_2} \pm \frac{1000}{R_1} \leq \frac{4000}{v^2}$$

Dieser Bedingung entspricht:

$$v = 2 \cdot \sqrt{R}$$

$$v = 2 \cdot \sqrt{\frac{R_1 \cdot R_2}{R_1 \pm R_2}} \quad \begin{array}{l} + \text{ bei Gegenbogen} \\ - \text{ bei Korbbogen} \end{array}$$

1.6.3. Ausrundung der Neigungswechsel

Neigungswechsel sind mit einem Ausrundungshalbmesser von mindestens 750 m auszurunden, wenn der Scheitelabstand > 5 mm ist. Im Bereich von Überhöhungsrampen und Weichen sind Neigungswechsel zu vermeiden.

1.7. Herstellung der Gleise

1.7.1. Spurerweiterung im Gleisbogen

Im Bogen mit Halbmesser unter

200 m

100 m

ist die Spurweite wie folgt zu vergrößern:

unter 200 bis 180 m	um 5 mm	unter 100 bis 75 m	um 3 mm
unter 180 bis 100 m	um 10 mm	unter 75 bis 50 m	um 5 mm
unter 100	um 15 mm	unter 50	um 7 mm

1.7.2. Verlegelücken in Gleisen

Beim Verlegen der Gleise sind in Abhängigkeit von der Schienentemperatur und der Schienenlänge nach Tabelle 2 herzustellen.

Tabelle 2
Verlegelücken

Verlegelücken in mm	Schientemperatur in Grad Celsius	
	Schienenlänge 15 m	Schienenlänge 30 m
0	unter + 45 bis + 39	unter + 41 bis + 39
1	unter + 39 bis + 33	unter + 39 bis + 36
2	unter + 33 bis + 27	unter + 36 bis + 32
3	unter + 27 bis + 22	unter + 32 bis + 28
4	unter + 22 bis + 17	unter + 28 bis + 25
5	unter + 17 bis + 12	unter + 25 bis + 22
6	unter + 12 bis + 7	unter + 22 bis + 19
7	unter + 7 bis + 1	unter + 19 bis + 16
8	unter + 1 bis - 5	unter + 16 bis + 13
9	unter - 5 bis - 10	unter + 13 bis + 11
10	unter - 10 bis - 15	unter + 11 bis + 8
11	unter - 15 bis - 20	unter + 8 bis + 5
12	unter - 20 bis - 26	unter + 5 bis + 2
13		unter + 2 bis - 1
14		unter - 1 bis - 3
15		unter - 3 bis - 6
16		unter - 6 bis - 10
17		unter - 10 bis - 14
18		unter - 14 bis - 18
19		unter - 18 bis - 20

1.7.3. Befestigung der höhengleichen Kreuzungen

Höhengleiche Kreuzungen sind unter Beachtung der Lichtraumumgrenzung in Höhe Schienenoberkante durch Bohlen oder geeignete Betonfertigteile zu befestigen. Schienenstöße müssen mindestens 3 m außerhalb des Deckenschlusses liegen.

1.8. Grundlagen für den Einbau von Weichen und Kreuzungen

Weichen und Kreuzungen sind auf besonders gut entwässertem Untergrund in Schotter oder Splitt zu verlegen.

Alle im Zugbetrieb befahrenen Weichen sind mit einem Spitzenverschluss auszurüsten.

An den Gewichten der Umstellvorrichtung ortsbedienter Weichen ist die Grundstellung der Weichen durch entsprechenden Anstrich kenntlich zu machen. Alle Weichen sind mit einem Weichensignal auszurüsten, an das die Weichenummer anzuschreiben ist. Zungenvorrichtungen und Herzstückbereiche der Weichen dürfen nicht in höhengleichen Kreuzungen liegen.

2. Instandhaltung der Bahnanlagen

Arbeiten am Oberbau sind nur unter Aufsicht einer Fachkraft zulässig. Die Instandhaltungsarbeiten sind in der Regel bei Betriebsruhe durchzuführen. Muss während des Betriebes gearbeitet werden, so sind betriebliche Festlegungen zur Wahrung der Sicherheit des Bahnbetriebes und der Beschäftigten zu treffen. Nach Beendigung der Arbeiten ist durch die Fachkraft die qualitätsgerechte Ausführung der Arbeiten schriftlich zu bestätigen.

3. Prüfung der bautechnischen Anlagen

3.1. Die bautechnischen Anlagen sind jährlich mindestens einmal auf die Beschaffenheit, den Zustand und die Einhaltung der erforderlichen Abmessungen nachweisbar zu prüfen. Von den bautechnischen Anlagen ist eine Nachweisung, getrennt für Gleise, Weichen und Kreuzungen, höhengleiche Kreuzungen und übrige bautechnische Anlagen, anzulegen.

3.1.1. Prüfung der Gleise

Durch Aufschreibungen nach Handmessung mit Spurmaß, Überhöhungsmesser und Messkeil sind alle 4 m bzw. an jedem Stoß die Messergebnisse der Spurweite, gegenseitigen Höhenlage und Stoßlücken nachzuweisen. Gleisbogen mit einem Halbmesser ≤ 100 m sind zusätzlich jährlich, Gleisbogen mit einem Halbmesser > 100 m bis ≤ 300 m alle 3 Jahre durch die Anwendung des Pfeilhöhenmessverfahrens gemäß Anlage 2 zu prüfen.

3.1.2. Prüfung der Weichen und Kreuzungen

Alle Weichen und Kreuzungen sind im 1. Halbjahr auf die richtigen Spur-, Leit- und Rillenweiten, die gegenseitige Höhenlage und Richtung sowie den ordnungsgemäßen Allgemeinzustand zu prüfen. Die Aufschreibungen sind entsprechend dem Muster der Weichenkarteikarten der Deutschen Reichsbahn zu führen. Im 2. Halbjahr ist eine Nebenprüfung durchzuführen.

3.1.3. Prüfung der Bahnübergänge

Die Bahnübergänge sind jährlich in den Monaten Mai / Juni zu prüfen. Neben der Überprüfung der Sichtflächen, der Signalisierung bzw. Beschilderung ist der Zustand der Befestigung festzustellen. Für jeden Bahnübergang ist eine Karteikarte anzulegen, auf die eine Skizze des Bahnüberganges und die Bollmaße einzutragen sind.

3.1.4. Prüfung der übrigen bautechnischen Anlagen

Die Prüfung der übrigen bautechnischen Anlagen muss beinhalten:

- Einhaltung der Lichtraumumgrenzung,
- Einschätzung der Funktionsfähigkeit,
- allgemeiner baulicher Zustand.

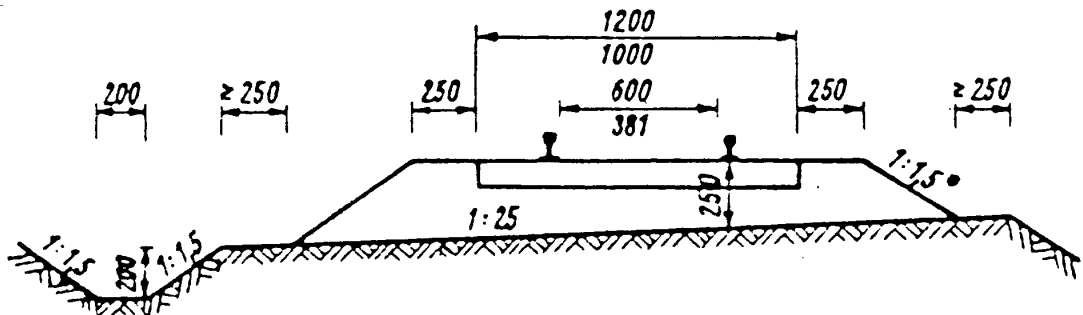
3.2. Begehung der Pioniereisenbahn

Die Begehung der Pioniereisenbahn ist in der Regel bei Betriebsruhe durchzuführen. Erfolgt die Begehung während des Betriebes, so hat der Beschäftigte eine orangefarbene Schutzweste zu tragen sowie eine weiß-rot-weiße Flagge mitzuführen. Der mit der Begehung der Pioniereisenbahn Beauftragte hat sich bei jeder Betriebsstelle des zu begehenden Bereiches zu melden. Mängel und Besonderheiten sind in ein Dienstbuch einzutragen. Das Dienstbuch ist dem Leiter der Pioniereisenbahn mindestens einmal im Monat zur Kenntnis vorzulegen.

Anlage 1
zur Anweisung Nr. 3 zur BO P

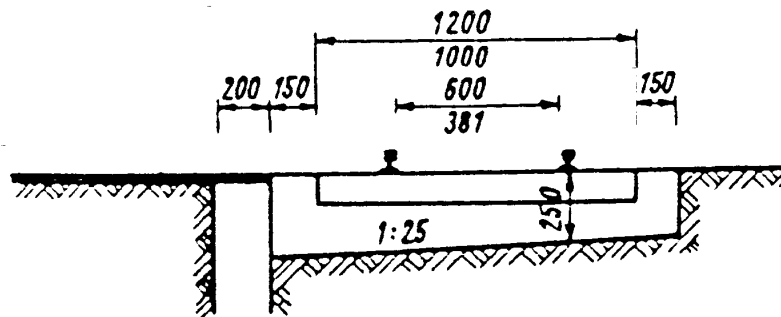
Bettungsquerschnitte

1. Freie Strecke



• 1:1,25 bei Schotterbettung

2. Bahnhofsgleise



Die Maße über dem Bruchstrich gelten für $\frac{600}{381}$ mm Spurweite,
die übrigen für beide Spurweiten.

Anlage 2

zur Anweisung Nr. 3 zur BO P

Pfeilhöhenmessverfahren

1. Die Pfeilhöhe wird aus dem Bogenhalbmesser nach der Formel

$$p = \frac{s^2}{8 \cdot R}$$

errechnet.

p = Pfeilhöhe in m

s = Sehnenlänge in m

R = Bogenhalbmesser in m

2. Im Bogen darf bei Neubau die Gleichmäßigkeit den Wert von

$$u = \frac{1,2 \cdot a_t}{1000}$$

nicht überschreiten. Die größte zulässige Abweichung ist 25 % der Pfeilhöhe.

a_t = halbe Sehnenlänge in m

u = Grenzwert in mm

3. Wird bei bestehenden Anlagen der Wert von

$$u = \frac{3 \cdot a_t}{1000}$$

überschritten, sind umgehend Maßnahmen zur Veränderung der Gleisrichtung vorzunehmen.

Zusammenstellung der Pfeilhöhe und die dazugehörigen Halbmesser bei $s = 8 \text{ m}$

p mm	R m	p mm	R m	p mm	R m	p mm	R m
53	151	81	99	114	70	191	42
54	148	82	98	116	69	195	41
55	145	83	96	118	68	200	40
56	143	84	95	119	67	205	39
57	140	85	94	121	66	211	38
58	138	86	93	123	65	217	37
59	136	87	92	125	64	223	36
60	133	88	91	127	63	229	35
61	131	89	90	129	62	235	34
62	129	90	89	131	61	243	33
63	127	91	88	133	60	250	32
64	125	92	87	135	59	258	31
65	123	93	86	138	58	267	30
66	212	94	85	140	57	276	29
67	119	95	84	143	56	286	28
68	118	96	83	145	55	296	27
69	116	98	82	148	54	308	26
70	114	99	81	150	53	320	25
71	113	100	80	154	52	334	24
72	111	101	79	157	51	348	23
73	110	103	78	160	50	364	22
74	108	104	77	163	49	382	21
75	107	105	76	167	48	400	20
76	105	107	75	171	47		
77	104	108	74	174	46		
78	103	109	73	178	45		
79	101	111	72	182	44		
80	100	112	71	186	43		

Anweisung Nr. 4 zur BO P

(zu §§ 14 und 15)

- Lichtraumumgrenzungen -

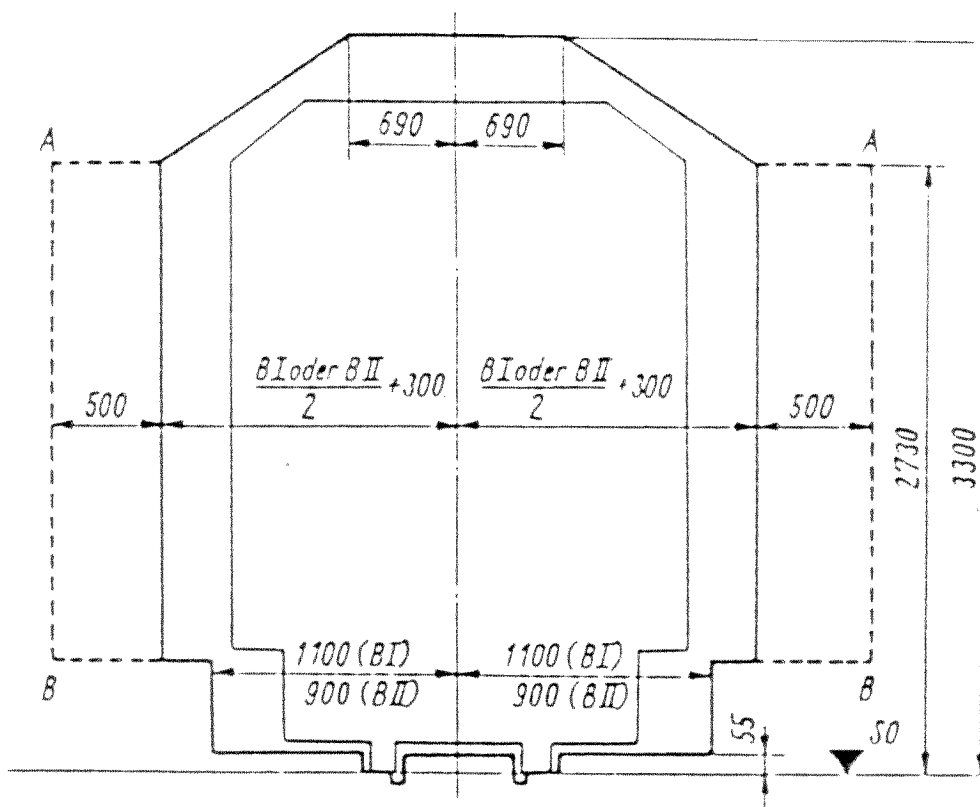
Lichtraumumgrenzungen

1. Regellichtraum für 600 mm Spurweite

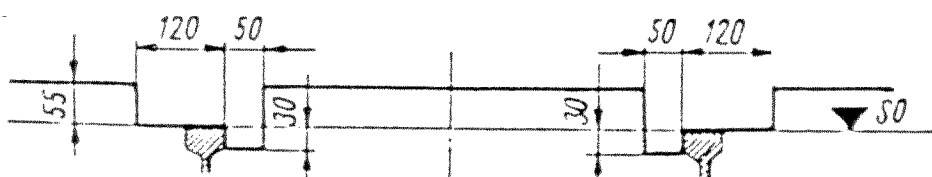
1.1. Gerades Gleis und Gleisbogen mit $R = 2000$ m

B I und B II = Fahrzeugbreiten

A – B = Freizuhaltenen Seitenräume an Gleisen mit Personenbeförderung



1.2. Unterer Teil des Regellichtraumes



1.3. Lichtraumerweiterungen im Gleisbogen des nichtüberhöhten Gleises

Im Gleisbogen mit $30 \text{ m} \leq R \leq 2000 \text{ m}$ sind die halben Breiten des Regellichttraumes für die Fahrzeugbreiten B I und B II durch Bogenzuschläge (b) zu erweitern. Der Wert des Bogenzuschlages beträgt an der Bogeninnenseite (Ri)

$$b_{Ri} = \frac{9600}{R} \text{ mm} \quad R \text{ in m}$$

und an der Bogenaußenseiten (Ra)

$$b_{Ra} = \frac{7000}{R} \text{ mm} \quad R \text{ in m}$$

Die gerundeten Maße der Bogenzuschläge sind entsprechend dem Bogenhalbmesser aus der Tabelle 1 zu entnehmen und dürfen nicht unterschritten werden.

Für die Lichtraumerweiterungen ist ein Berechnungsfahrzeug mit 8750 mm Drehzapfenabstand, 1400 mm Überhang und mit der angenommenen Breite $2 B = 2000 \text{ mm}$ bzw. 1600 mm entsprechend der Fahrzeugbegrenzungslinie I bzw. II in der Höhe von 2730 mm über Schienenoberkante zugrunde gelegt.

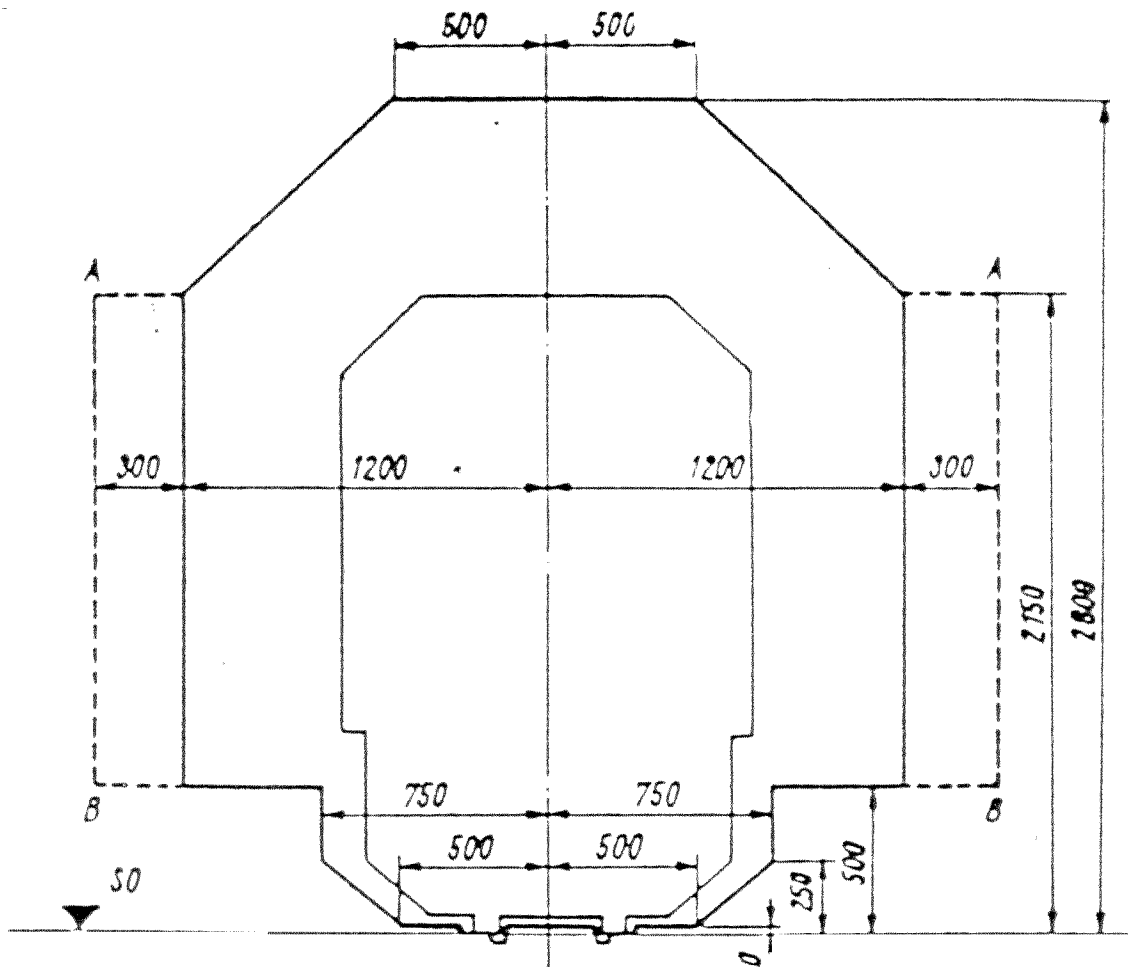
Tabelle 1
Lichtraumerweiterung b_{Ri} und b_{Ra} im Gleisbogen

Bogenhalbmesser R m	Bogeninnenseite b_{Ri} mm	Bogenaußenseite b_{Ra} mm
2000	10	10
500	20	15
400	25	20
250	40	30
225	40	30
200	50	35
180	50	40
150	60	50
120	80	60
100	95	70
80	120	90
60	160	120
50	190	140
40	240	175
30	320	230

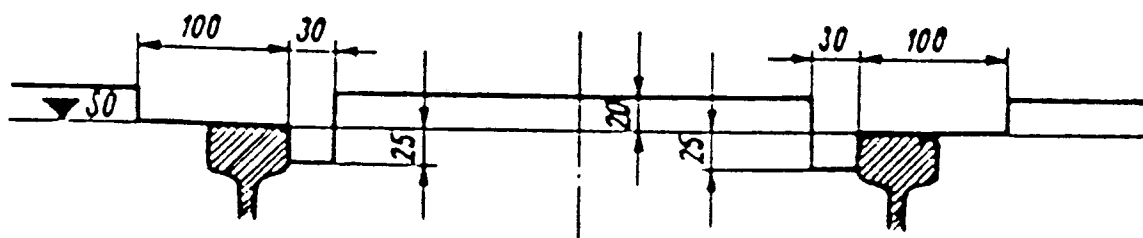
2. Regellichraum für 381 mm Spurweite

2.1. Gerades Gleis und Gleisbogen mit $R > 200$ m

A - B = Freizuhaltende Seitenräume an Gleisen mit Personenbeförderung



2.2. Unterer Teil des Regellichtraumes



2.3. Lichtraumerweiterungen im Gleisbogen des nichtüberhöhten Gleises

Im Gleisbogen mit $25 \text{ m} \leq R \leq 200 \text{ m}$ sind die halben Breiten des Regellichtraumes an der Bogeninnen- und Bogenaußenseite entsprechen der Tabelle 2 zu erweitern. Dieses gerundete Maß darf nicht unterschritten werden.

Tabelle 2

Lichttraumerweiterungen b_{Ri} und b_{Ra} im Gleisbogen

Bogenhalbmesser R m	Bogeninnenseite b_{Ri} mm	Bogenaußenseite b_{Ra} mm
200	5	10
150	10	20
100	15	25
50	40	50
25	100	110

Anweisung Nr. 5 zur BO P

(zu § 21)

- Bahnübergänge -

Befahren der Bahnübergänge

1. Allgemeines

1.1. Für das örtliche Sichern von Bahnübergängen durch Posten sowie das Bedienen von Wegübergangssicherungsanlagen gilt die Dienstvorschrift für den Schrankenwärterdienst (Schravo) (Dienstvorschrift 456 der Deutschen Reichsbahn).

1.2. Für die Bediener von Wegübergangssicherungsanlagen sind in der Dienstordnung anzugeben:

- Art und Weise der Unterrichtung,
- zu führende Verständigungsnachweise,
- Bedienungszeitpunkt für die Wegübergangssicherungsanlagen.

2. Ungesicherte Bahnübergänge

2.1. Ungesicherte Bahnübergänge dürfen von

- Zügen mit höchstens 10 km/h,
- Rangierabteilungen und Nebenfahrzeugen mit höchstens Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

2.2. Sind die vorgeschriebenen Sichtflächen nicht vorhanden, ist

- für Züge das Herabsetzen der Geschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit,
- für Rangierabteilungen und Nebenfahrzeuge das Halten vor dem Befahren des Bahnüberganges durch die Signale Lf 4 und Lf 5 vorzuschreiben.

2.3. Die Geschwindigkeit kann auf die zugelassenen Geschwindigkeit wieder erhöht werden, wenn das Spitzenfahrzeug den Bahnübergang in voller Breite befahren hat.

2.4. Wenn es die Sicherheit der Pioniereisenbahn und des Straßenverkehrs erfordert, sind ungesicherte Bahnübergänge örtlich durch Posten zu sichern.

2.5. Der Posten hat sich vor dem Befahren des Bahnüberganges gut sichtbar aufzustellen und die Verkehrsteilnehmer durch Zurufe und Haltzeichen solange zu warnen, bis der Bahnübergang in voller Breite von Eisenbahnfahrzeugen besetzt ist. Das Haltzeichen ist durch Hochhalten der weiß-rot-weißen Haltflagge (Achtung, anhalten) und anschließendes seitliches Ausstrecken beider Arme quer zur Verkehrsrichtung (Halt) zu geben. Bei unsichtigem Wetter ist eine rot abgeblendete Signalleuchte zu verwenden. Sie ist von oben nach der Seite zu schwenken.

3. Gesicherte Bahnübergänge

3.1. Als gesichert gelten Bahnübergänge, die gemäß Anlage 2, Bild 130 der Verordnung vom 26. Mai 1977 über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrsordnung - StVO -) (GBl. I Nr. 20 S. 257) gekennzeichnet und mit Schranken- oder Haltlichtanlagen ausgerüstet sind. Die Geschwindigkeit der Züge, Rangierabteilungen und der Nebenfahrzeuge richtet sich nach den örtlichen Festlegungen.

3.2. Der Triebfahrzeugführer hat seine Fahrweise so einzurichten, dass er im Gefahrenfall bei nichtgesichertem Bahnübergang rechtzeitig zum Halten kommen kann. Der Bahnübergang darf anschließend vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

3.3. Unregelmäßigkeiten an Wegübergangssicherungsanlagen sowie bei der Sicherung von Bahnübergängen sind unverzüglich dem zuständigen Leiter mitzuteilen.

3.4. Wird erkannt, dass eine Haltlicht- oder Halbschrankenanlage gestört ist oder eine Schranke nicht geschlossen werden kann, so sind alle Züge mit Vorsichtsbefehl zu beauftragen, den Bahnübergang vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren, sofern sie nicht durch Signal So 16 - Überwachungssignal - unterrichtet

werden. Der Vorsichtsbefehl kann vom Leiter des Bahnhofs auch für mehrere Züge eines Betriebstages für gültig erklärt werden. Bei wärterbedienten Schranken darf der Vorsichtsbefehl entfallen, wenn der Bahnübergang entsprechend den in der Dienstordnung gegebenen Weisungen ersatzweise gesichert werden kann.

Anweisung Nr. 6 zur BO P

(zu §§ 25 und 26)

- Sicherungs- und Fernmeldeanlagen -

**Herstellung; Prüfung und Instandhaltung der Sicherungs- und
Fernmeldeanlagen**

1. Herstellung der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen

1.1. Die Ausrüstung der Pioniereisenbahn mit Sicherungsanlagen erfolgt in Anlehnung an die Grundsätze für die Ausgestaltung der Sicherungsanlagen der Deutschen Reichsbahn.

1.2. Bahnhöfe sind mindestens mit Einfahrtsignalen auszurüsten.

1.3. Die Signale müssen den Bestimmungen des Signalbuches (SB) (Dienstvorschrift 301 der Deutschen Reichsbahn) entsprechen.

1.4. Signale sind in der Regel unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen. Für den Mindestabstand gelten die Maße des Lichtraumprofils.

1.5. Die Höhe der Signale ist so zu bemessen, dass sich der untere Lichtpunkt 2,5 m über Schienenoberkante befindet.

1.6. Haupt- und Vorsignale müssen aus einer Entfernung von ≥ 50 m ununterbrochen vom Führerstand des Triebfahrzeuges aus zu erkennen sein.

1.7. Der Abstand zwischen Hauptsignal und Vorsignal muss mindestens 50 m betragen.

1.8. Einfahrtsignale sind in einer Entfernung von mindestens 30 m vom maßgebenden Gefahrenpunkt entfernt aufzustellen.

1.9. Die Länge des Durchrutschweges ist bei Einfahrten in alle Gleise auf 20 m zu bemessen.

1.10. Weichen- und Flankenschutzeinrichtungen, die zu einer Fahrstraße gehören, müssen mit dem für die Fahrt gültigen Signal derart in Abhängigkeit gebracht werden, dass das Signal erst auf Fahrt gestellt werden kann, nachdem die Weichen und Flankenschutzeinrichtungen richtiggestellt sind und in dieser Stellung verschlossen bleiben, solange das Signal auf Fahrt steht.

1.11. Sicherungsanlagen sind mit den in der Sicherungstechnik der Deutschen Reichsbahn bzw. der Werkbahnen zugelassenen Teilen herzustellen.

1.12. Der Schaltungsaufbau elektrotechnischer Sicherungsanlagen darf nur nach genehmigten Grundschaltungen erfolgen. Abweichungen bedürfen der Genehmigung durch die Staatliche Bahnaufsicht.

1.13. Die Errichtung der Fernmeldeanlagen hat nach der Fernmelde-Bauvorschrift (Dienstvorschrift 861 der Deutschen Reichsbahn) zu erfolgen.

1.14. Der gemäß § 26 Abs. 2 der BO P geforderte Fernsprecher des öffentlichen Netzes darf nicht über einen Gemeinschaftsumschalter angeschaltet sein.

1.15. Die Energiequellen der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen müssen bei Betriebsruhe abschaltbar sein.

2. Prüfung und Instandhaltung

Die Prüfung und Instandhaltung der Sicherungsanlagen hat unter Beachtung der Allgemeinen Vorschriften für Sicherungsanlagen (Sich V) (Dienstvorschrift 471 der Deutschen Reichsbahn) zu erfolgen.

Anweisung Nr. 7 zur BO P

(zu § 28)

- Elektrotechnische Anlagen -

Herstellung, Prüfung und Instandhaltung elektrotechnischer Anlagen

1. Zu den elektrotechnischen Anlagen der Pioniereisenbahn gehören:
 - Stromversorgungsanlagen,
 - Beleuchtungsanlagen,
 - Elektrotechnische Einrichtungen an maschinentechnischen Anlagen.

2. Elektrotechnische Anlagen sind mit einem Hauptschalter auszurüsten, der die Anlage allpolig abschaltet. Er kann zugleich Schutzschalter sein. Der Hauptschalter muss rot gekennzeichnet und jederzeit zugänglich sein.

3. Die Schaltstellungen des Hauptschalters sind eindeutig zu kennzeichnen. Der Hauptschalter muss in „Aus“-Stellung verschließbar sein.

4. Die Schaltungen neuer und rekonstruierter elektrotechnischer Einrichtungen an maschinentechnischen Anlagen sind mit Nullstellungszwang auszurüsten.

5. Die Prüfung und Instandhaltung der elektrotechnischen Anlagen darf nur durch Fachkräfte gemäß den Bestimmungen der Arbeitsschutz- und Brandschutzanordnung 900/1 vom 28. Oktober 1975 - Elektrotechnische Anlagen - (Sonderdruck Nr. 820 des Gesetzblattes) erfolgen.

Anweisung Nr. 8 zur BO P

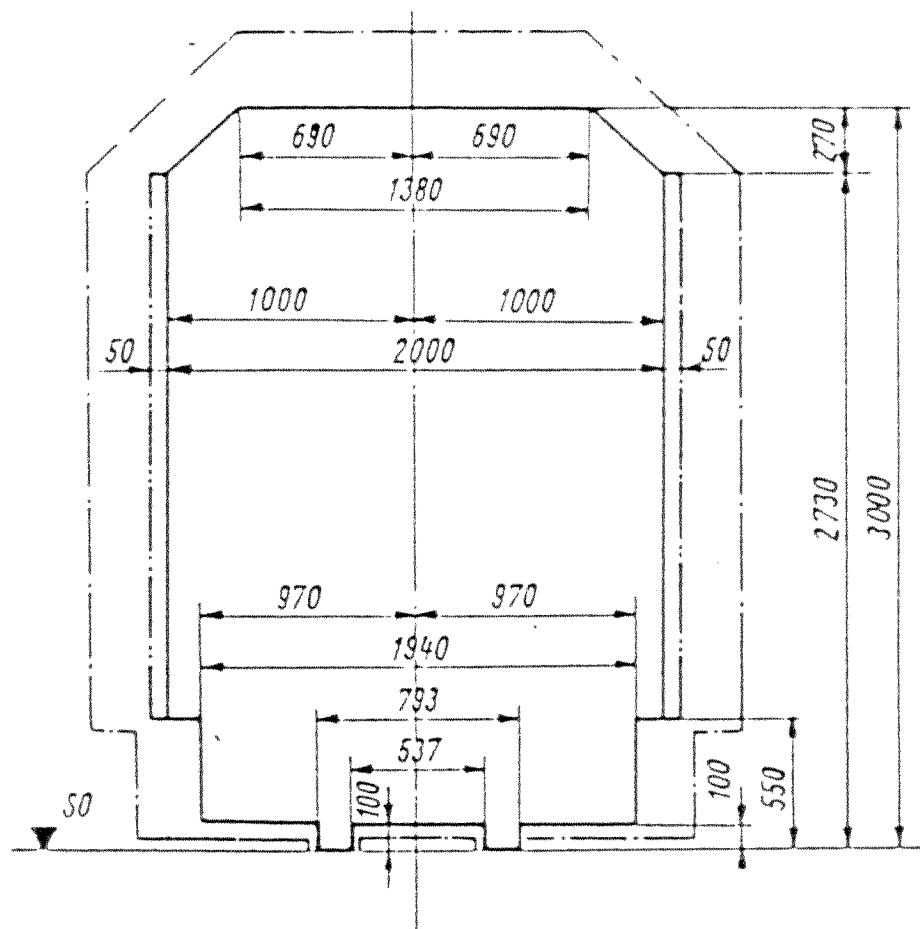
(zu § 31)

- Begrenzung der Fahrzeuge -

Begrenzung der Fahrzeuge

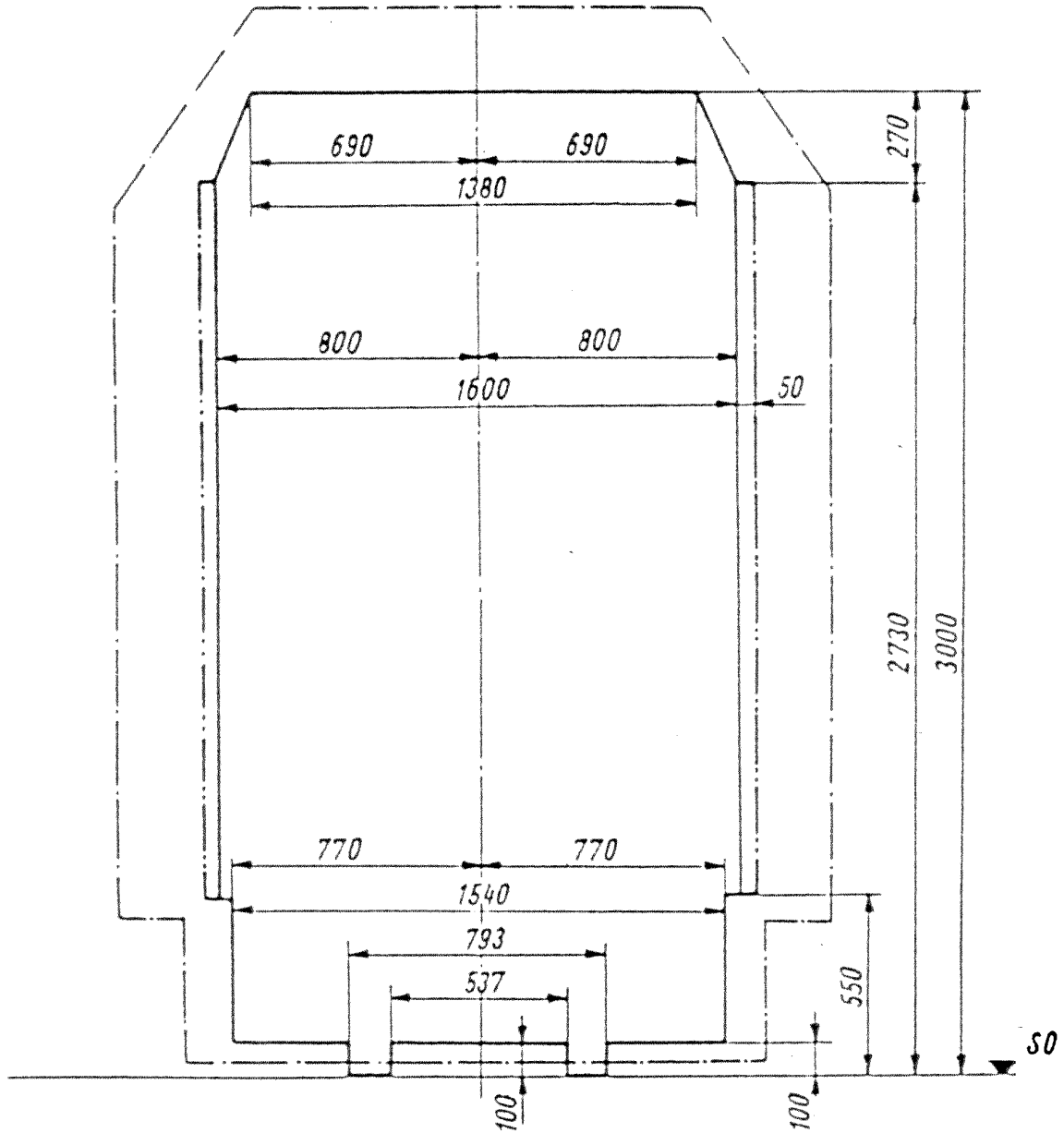
1. Für 600 mm Spurweite

1.1. Begrenzung I der Fahrzeuge im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis



- Begrenzung der Fahrzeuge
- - - - - Begrenzung f. Signalscheiben, Signallaternen, Rückblickspiegel
- - - - - Regellichraum nach Anweisung Nr. 3 zur BO P

1.2. Begrenzung II der Fahrzeuge im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis



Begrenzung der Fahrzeuge

Begrenzung f. Signalscheiben, Signallaternen,
Rückblickspiegel

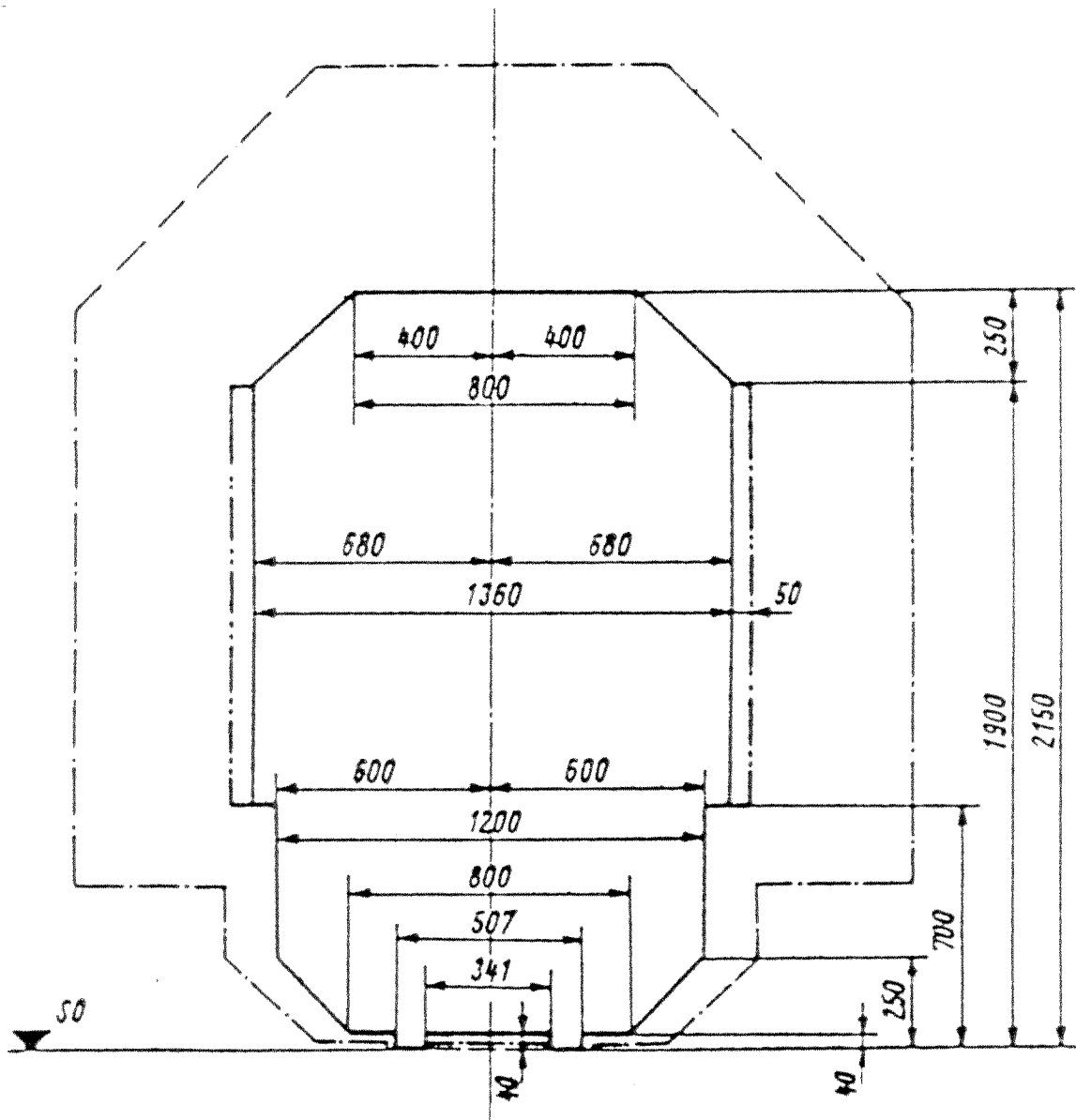
--- Regellichraum nach Anweisung Nr. 3 zur BO P

1.3. Zulässige Überhänge und größte Wagenkastenlängen neuer Fahrzeuge, für die eine Einschränkung der Breitenmaße nicht notwendig wird

Achsenabstand bzw. Drehzapfenabstand mm	Größter Überhang mm	Größte Wagenkastenlänge mm
2000	1870	5740
2500	2045	6590
3000	2210	7420
3500	2250	8000
4000	2240	8480
4500	2120	8740
5000	2000	9000
5500	1890	9280
6000	1800	9600
6500	1715	9930
7000	1620	10240
7500	1550	10600
8000	1480	10960
8500	1410	11320
8750	1380	11510

2. Für 381 mm Spurweite

2.1. Begrenzung der Fahrzeuge im Stillstand bei Mittelstellung im geraden Gleis



- Begrenzung der Fahrzeuge
- Begrenzung f. Signalscheiben, Signallaternen, Rückblickspiegel
- Regellichtraum nach Anweisung Nr. 3 zur BO P

Anweisung Nr. 9 zur BO P

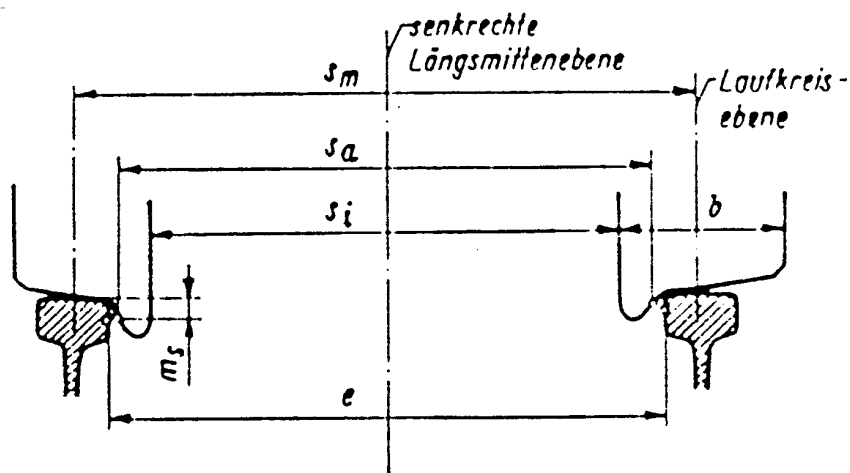
(zu § 34)

- Radsätze -

Radsätze

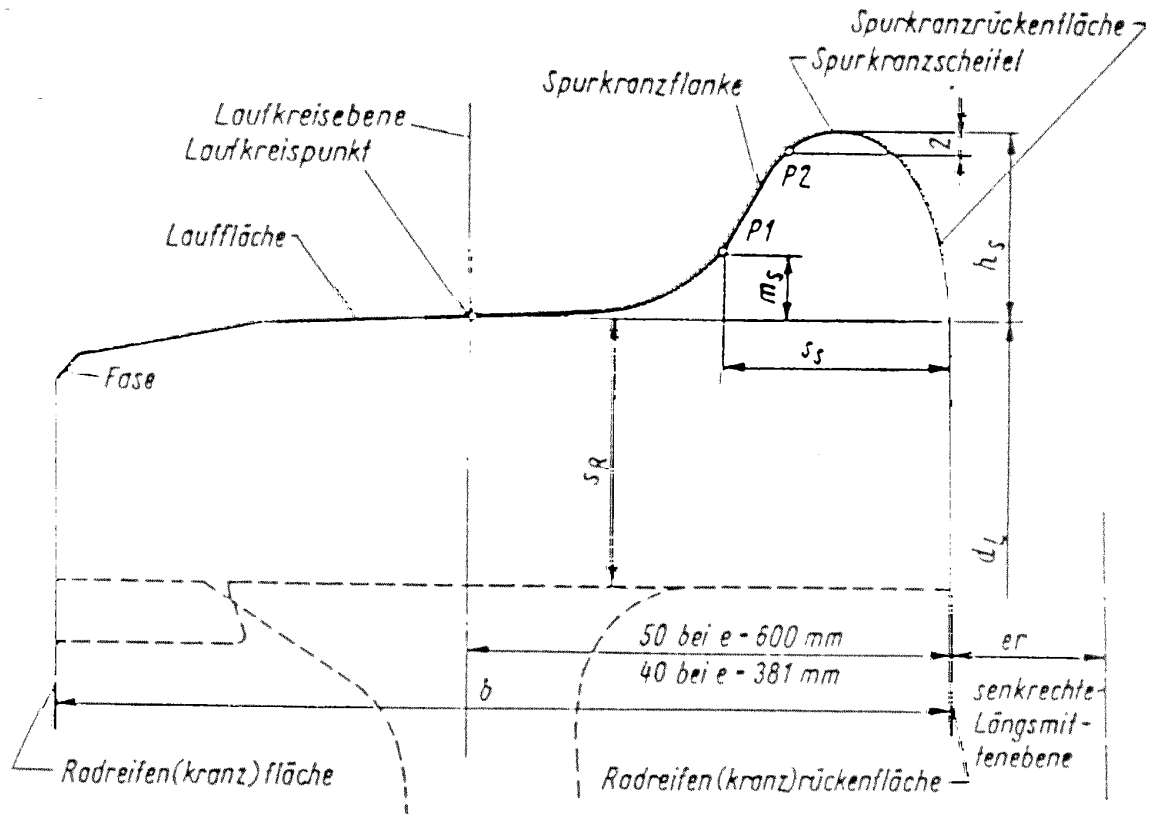
1. Radsatzmaße, Radprofile, Radreifen bzw. Vollräder

Maße in mm



Spurweite e (Nennmaß)	600	381
Abstand des Spurkranzmeßpunktes über dem Istlaufkreispunkt m	10	8
Rückenflächenabstand s_i	Innenlagerung	540^{-2}
	Außenlagerung	540^{+2}
		333 ± 1
größtes Spurmaß s_a	590	374
Entfernung der Laufkreisebenen s_m	$s_i + (2 \cdot 50)$	$s_i + (2 \cdot 40)$
Breite des Radreifens bzw. Vollrades b	≈ 105	≈ 80
Radprofil gemäß TGL 6080/02	B 105	D 80
Radreifen nach	TGL 6081/02	

2. Benennung der Flächen und Maße an den Radprofilen



h_s	Spurkranzhöhe
s_s	Spurkranzdicke
s_R	Radreifen- bzw. Radkranzdicke
d_L	Laufkreisdurchmesser
b	Radreifen- bzw. Radkranzbreite
er	Abstand Radreifen- bzw. Radkranzrückfläche bis senkrechte Längsmittenebene
P1, P2	Messpunkte
m_s	Abstand des Spurkranzmesspunktes über dem Istlaufkreispunkt

3. Betriebsgrenzmaße und -zustände

3.1. Betriebsgrenzmaße an den Radprofilen und der Radreifen- bzw. Radkranzdicke

s_{Rb}

3.1.1. Bei gewalzten oder geschmiedeten Vollrädern aus Stahl muss das Betriebsgrenzmaß des den Radreifen ersetzenden Teiles (Radkranz) grundsätzlich durch eine gemäß TGL 6082 auf der Radkranzstirnfläche eingedrehten Rille gekennzeichnet sein. Diese Rille muss immer voll sichtbar sein.

Maße in mm

Betriebsgrenzmaß	bei Spurweite e (Nennmaß)	
	600	381
Abstand des Spurkranzmesspunktes über dem Istlaufkreispunkt m_s	10	8
Radreifendicke	17	15
Radkranzdicke (Vollrad) s_{Hb}		10
Spurkranzhöhe h_s	28	26
Spurkranzdicke s_s	19	13
Pfeilhöhe von Flachstellen f	2	2

3.2. Betriebsgrenzmaße der Rückenflächenabstände s_{jb}

3.2.1. Die Rückflächenabstände der Radreifen bzw. -kränze dürfen an einem Radsatz keine größeren Unterschiede als 1 mm aufweisen.

3.2.2. Der Rückflächenabstand der Radreifen bzw. -kränze ist durch 4 Messungen am Radumfang in Höhe der Schienenoberkante festzustellen.

3.3. Betriebszustände an den Radsätzen

3.3.1. Die Radkörper müssen fest auf den Achswellen sitzen.

3.3.2. Bei Rädern mit aufgezogenen Radreifen dürfen diese nicht lose sein. Für die Beurteilung, ob ein Radreifen lose ist, gelten folgende Merkmale:

- unreiner Klang beim Schlag mit dem Hammer auf den Radreifen,
- Nichtübereinstimmung der Kontrollmarken am Radreifen und Radkörper (Körnerersatz),
- lockerer Sitz des Sprengringes sowie
- Rostaustritt auf mehr als einem Drittel des Umfanges zwischen Radkörper (Felge) und Radreifen.

4. Verschleißmessungen am Radprofil

4.1. Der Verschleiß am Radprofil von Radreifen bzw. -kränzen ist durch Messungen mit einem Messgerät für Radprofile festzustellen.

4.2. An der Spurkranzflanke darf zwischen den Messpunkten P1 und P2 keine Gratbildung vorhanden sein.

4.3. Die Zeitabstände der Verschleißmessungen sind vom Rechtsträger unter Einhaltung einer Maximalfrist von 6 Monaten so festzulegen, dass die Betriebsgrenzmaße nicht über - bzw. unterschritten werden.

4.4. Über die Messungen und ihre Ergebnisse sind Nachweise zu führen.

4.5. Bei Erreichen der Betriebsgrenzmaße sind Radprofilbearbeitungen bzw. andere Instandhaltungsmaßnahmen durchzuführen.

Anweisung Nr. 10 zur BO P

(zu § 39)

- Anschriften -

Anschriften der Fahrzeuge

1. Fahrzeuge müssen folgende Anschriften tragen:

- Name des Rechtsträgers,
- Fabrik Schild mit dem Namen des Herstellers, der Fabriknummer und dem Jahr der Herstellung,
- Fahrzeugnummer,
- zulässige Fahrzeuggeschwindigkeit,
- Dienstmasse,
- Länge des Fahrzeuges über Puffer,
- Bauart der Bremsen,
- Bremsgewicht der einzelnen Bremsbauarten,
- Datum der letzten Bremsrevision und) mit Kurzzeichen
Bremsuntersuchung) der ausführenden
- Datum der letzten Untersuchung des Fahrzeuges.) Stelle

2. Bei Triebfahrzeugen sind außerdem die Anhebestellen zu kennzeichnen.

3. Bei Wagen sind die Bestätigungseinrichtungen für Notbremse bzw. Notsignal zu kennzeichnen.

4. Wagen und Nebenzüge müssen außerdem folgende Anschriften tragen:

- Tragfähigkeit bzw. Zahl der Sitzplätze,
- Achsabstand bei Fahrzeugen ohne Drehgestell, bei Fahrzeugen mit Drehgestell Abstand der Drehzapfen und auf den Drehgestellwangen den Achsstand im Drehgestell.

5. Weitere Anschriften können von der Staatlichen Bahnaufsicht gefordert bzw. zugelassen werden.

6. Alle Anschriften sind gut sichtbar anzubringen und zu erhalten.

Anweisung Nr. 11 zur BO P

(zu § 42)

- Instandhaltung der Fahrzeuge -

Bestimmungen für die Instandhaltung der Fahrzeuge

1. Grundsätze

1.1. Durch die Instandhaltungsmaßnahmen

- Kontrolle, Wartung und Pflege,
- Unterhaltung sowie
- Erhaltung

ist die Einsatzfähigkeit und Betriebssicherheit der Fahrzeuge während des Zeitraumes der normativen Nutzungsdauer jederzeit zu gewährleisten. Werden dabei an den Fahrzeugen Mängel festgestellt, so ist außer deren Behebung auch die Ursache zu ermitteln.

1.2. Die Folge der Instandhaltungsmaßnahmen ist durch Instandhaltungszyklen festzulegen. Dabei sind

- Abnutzungsverhalten der Baugruppen und Teile,
- Anstrengungsgrad,
- Einsatzbedingungen,
- Kühl- bzw. Speisewasserhältnisse

der Fahrzeuge zu beachten. Maßgebend für die zeitliche Folge der Instandhaltungsmaßnahmen ist der die Einsatzfähigkeit am stärksten beeinflussende Faktor.

1.3. Die Betriebssicherheit, die Erhaltung und Verbesserung sicherheitstechnischer und arbeitserleichternder Maßnahmen sind allen anderen Belangen und Erwägungen voranzustellen.

1.4. Vom Rechtsträger der Pioniereisenbahn sind in der Dienstordnung Dienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn festzulegen, die für die Instandhaltung der Fahrzeuge entsprechend anzuwenden sind.

1.5. Zur Durchführung der bahnaufsichtlichen Prüfung der Fahrzeuge nach den vorgeschriebenen Untersuchungen sind berechtigt:

- Fachkräfte der Pioniereisenbahnen, wenn sie von der Staatlichen Bahnaufsicht dafür zugelassen sind und
- technische Aufsichtskräfte der Deutschen Reichsbahn.

2. Instandhaltung der Triebfahrzeuge

2.1. Allgemeines

2.1.1. Die zeitliche Festlegung zwischen zwei planmäßigen Außerbetriebsetzungen zum Zwecke der Instandhaltung erfolgt bei

- Dieseltriebfahrzeugen nach Motorlaufstunden,
- Elektrospeichertriebfahrzeugen nach Einsatzstunden,
- Dampflokomotiven nach Kalendertagen.

2.1.2. Als Leistungsnachweis sind für alle Triebfahrzeuge Fahrtenbücher gemäß Anlage zu führen.

2.1.3. Die Werte aus dem Fahrtenbuch sind monatlich in den Einsatzbogen zu übernehmen.

2.2. Kontrolle und Pflege der Triebfahrzeuge

2.2.1. Die Kontrolle und Pflege der Triebfahrzeuge ist nach den Bestimmungen der Anweisung Nr. 15 zur BO P - Aufgaben des Triebfahrzeugführers - zu organisieren. Entsprechende Kontroll- und Pflegepläne sind aufzustellen.

2.2.2. Im Rahmen der Kontroll- und Pflegearbeiten sind im Bedarfsfalle auch Reparaturen leichter Art auszuführen.

2.2.3. Die Durchführung der Kontroll- und Pflegearbeiten ist zu überwachen.

2.3. Unterhaltung der Triebfahrzeuge

2.3.1. Die Durchführung der planmäßigen Fristarbeiten hat nach den vom Rechtsträger der Pioniereisenbahn aufgestellten Fristenplänen auf der Grundlage der in den Fristenplänen der Deutschen Reichsbahn festgelegten Schadgruppen der Unterhaltung zu erfolgen.

2.3.2. Die fachgerechte Ausführung der Unterhaltungsarbeiten ist im „Mängelbuch für Triebfahrzeuge“ (Vordruck der Deutschen Reichsbahn) nachzuweisen.

2.4. Erhaltung der Triebfahrzeuge

2.4.1. Die Erhaltung der Triebfahrzeuge erfolgt nach den Schadgruppen

- Untersuchung (Hauptinstandsetzung)

Instandsetzung, bei der alle der Abnutzung unterworfenen sowie die Einsatzfähigkeit beeinflussenden Baugruppen und Teile demontiert, aufgearbeitet und wieder montiert werden

- Teilinstandsetzung

Instandsetzung oder Erneuerung einer oder mehrerer Baugruppen des Triebfahrzeuges.

2.4.2. Die Festlegung der Fristen der Untersuchungen (Hauptinstandsetzungen) hat unter Beachtung der Bestimmungen des § 42 der BO P zu erfolgen.

2.4.3. Für die Festlegung der Fristen der Teilinstandsetzungen ist das Abnutzungsverhalten der Baugruppe maßgebend.

2.4.4. Für die planmäßige Erhaltung der Triebfahrzeuge sind vom Rechtsträger entsprechend dem technischen Entwicklungsstand, den Einsatzbedingungen und den sich hieraus ergebenden Leistungsnormen Erhaltungszyklen festzulegen. Dabei ist die Untersuchung der überwachungspflichtigen Anlagen möglichst mit der Fahrzeuguntersuchung zu verbinden, so dass der technologische Ablauf effektiv gestaltet wird.

2.4.5. Die Fristen der Untersuchungen (Hauptinstandsetzungen) und soweit erforderlich der Teilinstandsetzung sind mit den Erhaltungsstellen abzustimmen.

3. Instandhaltung der Wagen

3.1. Allgemeines

3.1.1. Die zeitliche Festlegung zwischen zwei planmäßigen In-

standhaltungen erfolgt nach Kalendertagen.

3.1.2. Für den zeitlichen Abstand der planmäßigen Außerbetriebsetzung ist neben der Einsatzfähigkeit der Allgemeinzustand des Wagens maßgebend.

3.2. Kontrolle und Pflege der Wagen

3.2.1. Entsprechend der Bauart und den Einsatzbedingungen der Wagen sind die notwendigen Kontroll- und Pflegearbeiten festzulegen.

3.2.2. Die ausgeführten Kontroll- und Pflegearbeiten sind nachzuweisen.

3.3. Unterhaltung der Wagen

3.3.1. Der betriebssichere und einsatzfähige Zustand der Wagen ist nach den vom Rechtsträger festzulegenden Fristenplänen zu gewährleisten.

3.3.2. Die fachgerechte Ausführung ist im Wagenkarteiblatt einzutragen.

3.4. Erhaltung der Wagen

3.4.1. Die Fristen der Untersuchungen (Hauptinstandsetzungen) und erforderlich werdende Teilinstandsetzungen sind unter Beachtung der Bestimmungen des § 42 der BO P entsprechend der Bauart und den Einsatzbedingungen festzulegen.

3.4.2. Die Fristen der Hauptinstandsetzungen und soweit erforderlich der Teilinstandsetzungen sind mit den Erhaltungsstellen abzustimmen.

3.4.3. Die fachgerechte Ausführung sowie der Umfang der Arbeiten sind im Wagenkarteiblatt einzutragen.

4. Instandhaltung der Nebenfahrzeuge

Nebenfahrzeuge sind sinngemäß nach den Bestimmungen des Abschn. 3. zu behandeln.

5. Betriebsunterlagen der Fahrzeuge

Die Betriebsunterlagen sind Dokumente der Fahrzeuge und als solche zu behandeln. Hierzu gehören:

5.1. Betriebsbuch

5.1.1. Für jedes Triebfahrzeug ist ein Betriebsbuch anzulegen und zu führen.

5.1.2. Bei neuen Triebfahrzeugen ist die Ausfertigung eines Betriebsbuches mit dem Lieferer vertraglich zu vereinbaren.

5.1.3. Das Betriebsbuch besteht aus dem Stammteil, den Stammheften bzw. Instandhaltungskarten für die Baugruppe sowie dem Anlageteil.

5.1.4. Für die Vollständigkeit und die Aufbewahrung des Betriebsbuches ist der Rechtsträger der Pioniereisenbahn verantwortlich.

5.1.5. Alle Eintragungen in das Betriebsbuch dürfen nur von den Berechtigten der Erhaltungsstellen vorgenommen werden.

5.1.6. Nach jeder Untersuchung (Hauptinstandsetzung) bzw. Teilinstandsetzung sind Eintragungen in Form von Bescheinigungen und Vermerken über die ausgeführten Arbeiten, den Austausch wichtiger Teile und über durchgeführte Prüfungen von der Stelle vorzunehmen, die diese Arbeiten durchgeführt hat.

5.1.7. Zu den Ausbesserungsbescheinigungen gehören außerdem die für die Instandhaltung wichtigen Protokolle, Messlisten, Atteste und Prüfbescheinigungen.

5.1.8. Überholte Unterlagen und Vermerke sind nur von der zuständigen Erhaltungsstelle aus dem Betriebsbuch zu entfernen. Vordrucke dürfen nicht doppelt beigefügt werden.

5.1.9. Beim Wechsel von Baugruppen sind die entsprechenden Stammhefte bzw. die Instandhaltungskarten im Betriebsbuch auszutauschen.

5.1.10. Bei Umsetzungen ist das Betriebsbuch dem neuen Rechtsträger zu übergeben.

5.1.11. Bei Zuführung der Triebfahrzeuge zu den Erhaltungsstellen ist das Betriebsbuch mit zu übergeben.

5.1.12. Nach jeder Untersuchung (Hauptinstandsetzung) gemäß § 42 der BO P ist der Staatlichen Bahnaufsicht das Betriebsbuch vorzulegen.

5.2. Fahrtenbuch

Für jedes Triebfahrzeug ist ein Fahrtenbuch gemäß Anlage anzulegen und zu führen.

5.3. Einsatzbogen

5.3.1. Der Einsatzbogen ist nach dem von der Staatlichen Bahnaufsicht vorgeschriebenen Muster zu führen.

5.3.2. Der Einsatzbogen ist bei Inbetriebnahme des Triebfahrzeuges anzulegen und nach Ablauf des ersten Erhaltungsabschnittes abzuschließen. Für jeden weiteren Erhaltungsabschnitt ist ein neuer Einsatzbogen anzulegen (Dauer von Hauptinstandsetzung zu Hauptinstandsetzung).

5.3.3. Abgeschlossene Einsatzbogen sind dem Betriebsbuch beizufügen.

5.3.4. Bei Umsetzung oder bei Zuführung zur Erhaltungsstelle ist der Einsatzbogen mit zu übergeben.

5.4. Wagenkarteiblatt

Für jeden Wagen ist ein Wagenkarteiblatt nach dem von der Staatlichen Bahnaufsicht vorgeschriebenen Muster anzulegen und zu führen.

5.5. Instandhaltungsnachweis für Nebenfahrzeugen

Für jedes Nebenfahrzeug ist ein Instandhaltungsnachweis nach dem von der Staatlichen Bahnaufsicht vorgeschriebenen Muster anzulegen und zu führen.

Anlage zur Anweisung Nr. 11 zur BO P

Führung der Fahrtenbücher

1. Für die Führung des Fahrtenbuches ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich.
2. Im Fahrtenbuch sind täglich die Motorlauf- bzw. Einsatzstunden, gefahrene Kilometer und der Betriebs- und Schmierstoffverbrauch einzutragen.
3. Die ordnungsgemäße und vollständige Ausführung der Kontroll- und Pflegearbeiten ist im Fahrtenbuch zu bestätigen.
4. Die Angaben sind monatlich in den Einsatzbogen zu übernehmen.
5. Die Eintragungen sind bei Dieseltriebfahrzeugen nach folgender Gliederung vorzunehmen:

1	2	3	4	5	6
Einsatztag	Dienstbeginn	Dienstende	Motor- laufstd.	gefahrene km	Motorlaufstd. letztem Ölwechsel
seit					

7	8	9	10
Kraftstoff- empfang (1)	Schmierstoff- empfang (1)	Kontroll- und Pflegearbeiten ausgeführt	Unterschrift Tfz.-Führer

6. Die Eintragungen sind bei Elektrospeichertriebfahrzeugen nach folgender Gliederung vorzunehmen:

1	2	3	4	5	6	7	8
Einsatztag	Dienstbeginn	Dienstende	Einsatzstunden	gefahrene km	verbrauchte Elektroenergie	Kontroll- und Pflegearbeiten ausgeführt	Unterschrift Tfz.-Führer

7. Die Eintragungen bei den Dampflokomotiven sind nach folgender Gliederung vorzunehmen:

1	2	3	4	5	6	
Einsatztag	Dienstbeginn	Dienstende	Einsatzstunden	gefahrene km	Brennstoffempfang (kg)	
7 Schmierstoffempfang		8 Kontroll- und Pflegearbeiten ausgeführt			9 Unterschrift Tfz.-Führer	

Anweisung Nr. 12 zur BO P

(zu § 42)

- Instandhaltung der Bremsen -

Bestimmungen für die Instandhaltung der Bremseinrichtungen an Fahrzeugen

1. Zu den Bremseinrichtungen der Fahrzeuge gehören
 - Druckluftbremsen,
 - Hand- bzw. Fußbremsen,
 - sonstige Bremsen.

2. Die Bremseinrichtungen sind nach den Vorschriften für den Bremsdienst (Bremsvorschrift) Teil III - Unterhaltung der Druckluftbremsen in den Werkstätten - (Dienstvorschrift 464 III der Deutschen Reichsbahn) und der vorläufigen Anweisung der Deutschen Reichsbahn für die Instandhaltung der Bremsen der Triebfahrzeuge instandzuhalten.

3. Mit jeder Untersuchung (Hauptinstandsetzung) der Fahrzeuge ist eine Bremsrevision zu verbinden. Die weiteren Bremsrevisionen sind in Abständen von höchstens 24 Monaten durchzuführen.

4. Die Bremseinrichtungen sind 12 Monate nach der Bremsrevision einer Bremsuntersuchung zu unterziehen. Fristüberschreitungen für die Bremsrevisionen und die Bremsuntersuchungen sind nicht zulässig.

5. Bremsrevisionen und Bremsuntersuchungen an Druckluftbremsen sowie das Auswechseln schadhafter Bremsarmaturen sind außer den zuständigen Werkstätten der Deutschen Reichsbahn nur den besonders dafür zugelassenen Betrieben gestattet. Die Zulassung wird von der Staatlichen Bahnaufsicht schriftlich erteilt.

6. Bei festgestellten Schäden an Einrichtungen der Druckluftbremse sind nur die schadhafte Bremsarmaturen auszutauschen, während bei den Bremsrevisionen alle Bremsarmaturen gegen neue oder

aufgearbeitete auszutauschen sind. Die Aufarbeitung eisenbahntypischer Bremsarmaturen darf nur in den Bremsventilwerkstätten der Deutschen Reichsbahn erfolgen.

7. Bremsarmaturen, die nicht eisenbahntypischen sind und auch nicht in den Bremsventilwerkstätten der Deutschen Reichsbahn aufgearbeitet werden können, sind in von der Staatlichen Bahnaufsicht zugelassenen Betrieben aufzuarbeiten.

8. Bremsrevisionen und Bremsuntersuchungen an Druckluftbremsen sind mit einer Bremsschlussprüfung abzuschließen. Nach dem Auswechseln schadhafter Bremsarmaturen zwischen den Bremsrevisionen und -untersuchungen ist eine Bremsprüfung durchzuführen.

9. Zur Durchführung von Bremsabschlussprüfungen sind berechtigt

- Fachkräfte der Pioniereisenbahn, wenn sie von der Staatlichen Bahnaufsicht dafür zugelassen sind und
- technische Aufsichtskräfte der Deutschen Reichsbahn.

Die Zulassung zur Ausführung von Instandhaltungsarbeiten gemäß Abschn. 5. berechtigt nicht zur Durchführung von Bremsabschlussprüfungen.

10. Alle Instandhaltungsarbeiten an den Bremseinrichtungen der Fahrzeuge sind im Nachweis der Fristarbeiten bzw. im Wagenkarteiblatt nachzuweisen und zu bestätigen.

11. Bremsrevision und Bremsuntersuchungen an Fahrzeugen, die nur Hand- bzw. Fußbremsen besitzen, können von Fachkräften der Pioniereisenbahn selbst ausgeführt und bestätigt werden. Sie sind in den Fahrzeugunterlagen nachzuweisen.

12. Abweichend von den in Abschn. 2. getroffenen eisenbahntypischen Festlegungen gilt:

12.1. Die Bremszylinder und Bremskolben sind bei Bremsrevisionen und Bremsuntersuchungen auf Funktion und Dichtheit in der Regel im angebauten Zustand zu überprüfen. Die Untersuchung dieser Bauteile im abgebauten Zustand hat bei den Untersuchungen (Hauptinstandsetzungen) der Fahrzeuge zu erfolgen.

12.2. Die Einstellung des Kolbenhubes der Bremszylinder ist nach den Beschreibungen der Hersteller vorzunehmen.

12.3. Luftabsperrhähne, Bremskupplungen und Löseventile sind bei Bremsrevisionen und Bremsuntersuchungen im angebauten Zustand auf Dichtheit und Funktion zu prüfen und je nach Befund zu tauschen.

12.4. Bremssohlen bzw. Bremsklötze dürfen im Betrieb an der schwächsten Stelle ein Maß von 5 mm nicht unterschreiten.

Anweisung Nr. 13 zur BO P

(zu § 44)

- Aufgaben des Leiters -

Aufgaben des Leiters der Pioniereisenbahn

1. Der Leiter der Pioniereisenbahn ist dem Rechtsträger gegenüber für die sichere Betriebsführung verantwortlich. Er hat insbesondere

- die Dienstausübung der Bahnbetriebsangehörigen nachweisbar zu kontrollieren,
- die Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen und Fahrzeuge zu überwachen,
- die Einhaltung der Prüfungs- und Untersuchungsfristen für Bahnanlagen und Fahrzeuge zu gewährleisten.

2. Mit der Lösung von Teilaufgaben kann der Leiter der Pioniereisenbahn geeignete Mitarbeiter beauftragen. Dies ist in Funktionsplänen zu regeln.

3. Der Leiter der Pioniereisenbahn ist dafür verantwortlich, dass

- nur Bahnbetriebsangehörige eingesetzt werden, die für ihre Tätigkeit die erforderlichen Tauglichkeit besitzen, ausgebildet, geprüft und für ihren Arbeitsplatz eingewiesen und dienstfähig sind,
- ein Verzeichnis der Bahnbetriebsangehörigen und Unterlagen, aus denen die Ergebnisse der Tauglichkeitsuntersuchung, der Ausbildung, Prüfung und Einweisung zu ersehen sind, geführt werden,
- die Bahnbetriebsangehörigen nach der Anweisung Nr. 18 zur BO P- Personalprüfungen - jährlich geprüft werden,
- die Dienstordnung, die betrieblichen Regelungen auf dem Gebiet des Gesundheits- und Arbeitsschutzes sowie Brandschutzes und die anderen für den Bahnbetriebsdienst erforderlichen Unterlagen den gegenwärtigen Bedingungen entsprechen und auf den Dienstposten vollzählig vorhanden sein,

- die erforderlichen Rangiergeräte, Signalmittel und Ausrüstungen vorhanden und in funktionsfähigem Zustand sind,
- die Unterlagen, Nachweise und Verzeichnisse über die Betriebsführung, die Bahnanlagen und die Fahrzeuge geführt werden,
- jährlich unter seiner Leitung die Bahnanlagen und Fahrzeuge umfassend überprüft und termingebundene Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel getroffen werden. Die Ergebnisse sind in einer Niederschrift festzuhalten. Die Niederschrift ist dem Rechtsträger der Pioniereisenbahn mit den dazugehörigen Maßnahmenplänen unverzüglich zu übergeben. Auf Anforderung sind diese Unterlagen der Staatlichen Bahnaufsicht vorzulegen,
- wirksame Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen, Bränden, Schäden an Bahnanlagen und Fahrzeugen sowie zur Verhütung von Bahnbetriebsstörungen rechtzeitig getroffen und durchgesetzt werden,
- Unfälle nach der Anweisung Nr. 22 zur BO P - Unfälle - gemeldet, untersucht und ausgewertet werden.

4. Der Leiter der Pioniereisenbahn ist verpflichtet, an den Anleitungen durch die Staatliche Bahnaufsicht aktiv teilzunehmen. Er hat mit den Leitern anderer Pioniereisenbahnen eng zusammenzuarbeiten.

Anweisung Nr. 14 zur BO P

(zu § 44)

- Aufgaben des Leiters des Bahnhofs -

Aufgaben des Leiters des Bahnhofs

1. Der Leiter des Bahnhofs ist gegenüber dem Leiter der Pioniereisenbahn für Ordnung, Disziplin und Sicherheit sowie eine reibungslose Betriebsdurchführung in seinem Bahnhofsbereich verantwortlich.

2. Der Leiter des Bahnhofs hat während seiner Dienstausbübung die Kontroll- und Aufsichtspflicht über die in seinem Bahnhofsbereich im Bahnbetriebsdienst eingesetzten Bahnbetriebsangehörigen.

3. Der Leiter des Bahnhofs ist dafür verantwortlich, dass
 - die in seinem Bahnhofsbereich erforderlichen Dienstposten rechtzeitig besetzt sind und keine Bahnbetriebsangehörigen Dienst verrichten, wenn sie infolge Krankheit oder aus anderen Gründen dienstunfähig sind,
 - alle Anweisungen und Signale klar und eindeutig gegeben, die Aufträge wiederholt und pünktlich vollzogen werden,
 - die Vorschriften für die Sicherung der Fahrgäste durchgesetzt werden.

4. Weitere Aufgaben und Besonderheiten sind in der Dienstordnung festzulegen.

Anweisung Nr. 15 zur BO P

(zu § 44)

- Aufgaben des Triebfahrzeugführers -

Aufgaben des Triebfahrzeugführers

1. Allgemeine Aufgaben

1.1. Der Triebfahrzeugführer ist für die sichere Ausführung des Zufahr- und Rangierdienstes verantwortlich, wenn Zug- oder Rangierfahrten nicht unter Verantwortung anderer Betriebseisenbahner durchgeführt werden. Bei Gefahr ist umsichtig, geistesgegenwärtig und entschlossen zu handeln und alles zu tun, um Unfälle zu verhindern bzw. Unfallfolgen zu mindern.

1.2. Der Triebfahrzeugführer muss mit den Bahnanlagen und dem Bahnbetriebsdienst vertraut sein. Die erforderliche Streckenkenntnis hat er vor der erstmaligen Ausübung des Dienstes zu erwerben.

1.3. Alle für die Wahrnehmung der Dienstaufgaben geltenden Bestimmungen muss der Triebfahrzeugführer kennen und gewissenhaft beachten.

1.4. Außer der Beherrschung der betriebsdienstlichen Vorschriften muss der Triebfahrzeugführer über ein umfassendes technisches Wissen verfügen und dieses ständig vervollkommen.

1.5. Der Triebfahrzeugführer ist dafür verantwortlich, dass der betriebssichere und einsatzfähige Zustand des Triebfahrzeuges durch sachgemäße Pflege und Bedienung erhalten bleibt.

1.6. Der Triebfahrzeugführer ist für die Führung des Fahrtenbuches gemäß Anlage zur Anweisung Nr. 11 zur BO P - Instandhaltung der Fahrzeuge - verantwortlich.

1.7. Festgestellte Mängel sowie ausgeführte Reparaturen sind in das zum Triebfahrzeug gehörende Mängelbuch einzutragen.

1.8. Die dem Triebfahrzeugführer zur Qualifizierung bzw. Ausbildung zugewiesenen Betriebseisenbahner hat er in der Behandlung und Führung des Triebfahrzeuges praktisch anzuleiten. Er trägt die volle Verantwortung, wenn er einem Triebfahrzeugführeranwärter die Führung des Triebfahrzeuges überlässt.

1.9. Unbefugten darf er die Führung des Triebfahrzeuges nicht überlassen.

1.10. Bevor der Triebfahrzeugführer das Triebfahrzeug verlässt, hat er es gegen unbefugtes und unbeabsichtigtes Ingangsetzen zu sichern. Die hierfür erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind vom Leiter der Pioniereisenbahn in der Dienstordnung festzulegen.

2. Behandlung der Fahrzeuge durch den Triebfahrzeugführer

2.1. Der Triebfahrzeugführer hat die im Kontroll-, Wartungs- und Pflegeplan festgelegten Arbeiten ordnungsgemäß und termingerecht auszuführen. Er hat dies im Fahrtenbuch des Triebfahrzeuges durch seine Unterschrift zu bestätigen.

2.2. Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten an Triebfahrzeugen umfassen die Feststellung der Betriebssicherheit und der Einsatzfähigkeit des Triebfahrzeuges täglich bei Betriebsbeginn und Betriebsende. Hierzu sind insbesondere folgende Kontrollen durchzuführen:

- Rahmen, Federung, Zug- und Stoßeinrichtung sind auf Anrisse und Brüche sowie auf festen Sitz aller Verbindungselemente zu prüfen,
- der feste Sitz der Radreifen ist zu prüfen. Die Spurkränze sind auf Kanten und Gratbildung besichtigen,
- der betriebssichere Zustand der gesamten Bremseinrichtung des Triebfahrzeuges ist festzustellen. Die Bremsprüfung sowie die Betriebsbremsprüfung sind nach den Vorschriften für den Bremsdienst (Bremsvorschrift), Teil II - Bedienung und

Unterhaltung der Druckluftbremsen im Betrieb - (Dienstvorschrift 464 II der Deutschen Reichsbahn) durchzuführen,

- die Sandstreueinrichtung ist auf sicheres Wirken zu prüfen,
- die optische und akustische Signaleinrichtung ist einer Funktionsprüfung zu unterziehen,
- alle beweglichen Teile des Triebfahrzeuges sind ausreichend mit Schmierstoff zu versorgen. Dabei ist auf die vorgeschriebene Ölsorte zu achten,
- die Betriebsstoffe müssen in ausreichender Menge vorhanden sein,
- bei Dampflokomotiven sind die Wasserstandseinrichtungen auf Funktionstüchtigkeit zu prüfen,
- die funkenflugvermindernden Einrichtungen der Dampflokomotiven sowie die Dichtigkeit des Aschekastens und der Rauchkammer sind zu prüfen.

2.3. An den Wagen sind wöchentlich mindestens einmal Kontrollen entsprechend Abschn. 2.2. sinngemäß auszuführen.

2.4. Der Triebfahrzeugführer ist für das richtige Kuppeln des Triebfahrzeuges mit dem ersten Wagen und sämtlicher Wagen untereinander allein verantwortlich. Abweichungen sind in der Dienstordnung festzulegen.

3. Verhalten während der Fahrt

3.1. Die Fahrweise richtet sich nach der Art der Kraftübertragungsanlage. Zum sicheren Anfahren sind jeweils die besonderen Eigenarten des Triebfahrzeuges zu beachten. Die Leistungsregelung ist dementsprechend vorzunehmen.

3.2. Die Bedienung der Bremseinrichtung hat nach den Bestimmungen der Dienstvorschrift 464 II der Deutschen Reichsbahn zu erfolgen.

3.3. Bei Schleudergefahr sind die Schienen ausreichend zu sanden. Im Bereich von Weichen darf nur im Gefahrfalle gesandet werden.

3.4. Während des Schleuderns ist das Sanden verboten, weil hierdurch schwere Schäden an den Antriebsaggregaten entstehen können.

3.5. Neigt das Triebfahrzeug trotz Sandens zum Schleudern, ist die Zugkraft entsprechend zu verringern. Bei Eintreten des Schleuderns ist die Zugkraft sofort zu unterbrechen.

3.6. Während der Fahrt sind in angemessenen Zeitabständen alle vorhandenen Anzeigeeinstrumente zu beobachten. Werden dabei Abweichungen von den in den Bedienungsvorschriften festgelegten Grenzwerten festgestellt, oder treten am Triebfahrzeug ungewöhnliche Nebengeräusche auf, ist sofort anzuhalten und die Ursache zu ermitteln.

Anweisung Nr. 16 zur BO P

(zu § 45)

- Ausbildung, Prüfung und Einweisung -

Ausbildung, Prüfung und Einweisung der Bahnbetriebsangehörigen

1. Grundsätze für die Ausbildung und Prüfung

1.1. Für die praktische und theoretische Ausbildung der Bahnbetriebsangehörigen ist der Rechtsträger der Pioniereisenbahn verantwortlich.

1.2. Für die Qualifikation und die erforderlichen speziellen Kenntnisse der Betriebseisenbahner gelten die in den Anlagen 1 bis 4 aufgeführten Merkmale. Der Rechtsträger der Pioniereisenbahn hat für die anderen Bahnbetriebsangehörigen die Ausbildungspläne auf der Grundlage der verbindlichen Ausbildungsunterlagen für die sozialistische Berufsausbildung so zu erarbeiten, dass sich die Auszubildenden die erforderlichen theoretischen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten aneignen können.

1.3. Über die Ausbildung der Bahnbetriebsangehörigen sind Nachweise zu führen.

1.4. Für den Erwerb der theoretischen Kenntnisse sind dem auszubildenden Bahnbetriebsangehörigen die erforderlichen Rechtsvorschriften, Dienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn und sonstige Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

1.5. Nach der Ausbildung ist eine Prüfung abzulegen. Die Abnahme der eisenbahnfachlichen Prüfungen erfolgt durch

- die Staatliche Bahnaufsicht,
- Prüfungskommissionen bzw. Fachkräfte der Deutschen Reichsbahn,
- von der Staatlichen Bahnaufsicht bestätigte Prüfungskommissionen bzw. Fachkräfte der Pioniereisenbahn.

1.6. Die an den Bildungseinrichtungen der Deutschen Reichsbahn abgelegten Prüfungen berechtigen zum Ausüben entsprechender Tätigkeiten im Bahnbetriebsdienst der Pioniereisenbahn.

1.7. das erforderliche eisenbahnfachliche Wissen der Pioniereisenbahner ist vor ihrem Einsatz vom Leiter der Pioniereisenbahn zu prüfen.

1.8. Die Vorbereitung und Durchführung der Prüfungen von Betriebseisenbahnern hat auf der Grundlage der für das Prüfungswesen geltenden Rechtsvorschriften zu erfolgen. Für den Nachweis der Prüfungen sind Prüfungslisten zu fertigen. Dem Prüfungsteilnehmer ist nach bestandener Abschlussprüfung von den im Abschn. 1.5. genannten Prüfungsberechtigten ein Berechtigungsnachweis in doppelter Ausfertigung nach folgendem Muster auszustellen:

_____	_____
Stelle, die die Prüfung abnimmt	Datum
Berechtigungsnachweis	
Herrn / Frau / Fr. _____	geb. am _____
wird aufgrund der am _____	
bestandenen Prüfung die Berechtigung	
zum _____	
auf der Pioniereisenbahn _____	zuerkannt.
Stempel	_____
	Prüfungsberechtigter

1.9. Nichtbestandene Prüfungen können innerhalb von 6 Monaten in den Prüfungsfächern bzw. Prüfungsteilen, die zum Nichtbestehen der Prüfung führten, einmal wiederholt werden. Nach Ablauf dieser Frist muss die gesamte Prüfung erneut abgelegt werden.

2. Einweisung auf dem Arbeitsplatz

2.1. Der Leiter der Pioniereisenbahn ist durch den Rechtsträger in seine Aufgaben einzuweisen.

2.2. Bahnbetriebsangehörige sind nach bestandener Prüfung auf ihrem Dienstposten einzuweisen. Die Einweisung ist nachzuweisen.

2.3. Der Leiter der Pioniereisenbahn hat festzulegen, auf welchem Dienstposten und nach welcher Dauer der Unterbrechung Bahnbetriebsangehörige erneut einzuweisen sind.

3. Einsatz des Leiters der Pioniereisenbahn

Dem Antrag des Rechtsträgers auf Bestätigung des Leiters der Pioniereisenbahn und dessen Vertreter sind folgenden Unterlagen beizufügen:

- Nachweis über die vorhandene Qualifikation - berufliche Entwicklung entsprechend Abschn. 1 der Anlage 1,
- Nachweis über Tauglichkeit gemäß Tauvo V,
- Befähigungsnachweis für den Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz entsprechend der Arbeitsschutzverordnung von 1. Dezember 1977 - ASVO - (GBl. I Nr. 36 S. 405).

Anlage
zur Anweisung Nr. 16 zur BO P

Leiter der Pioniereisenbahn

1. Qualifikation - berufliche Entwicklung

Hoch- oder Fachschulqualifikation in einer eisenbahntypischen Fachrichtung

2. Ausbildung und Prüfung

Die Dauer der Ausbildung ist entsprechend der beruflichen Entwicklung und den praktischen Erfahrungen des Beschäftigten sowie unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen durch den Rechtsträger der Pioniereisenbahn festzulegen.

3. Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten

Der Leiter der Pioniereisenbahn muss umfassende Kenntnisse über die Leitung und Organisation des Betriebes der Pioniereisenbahn und die Durchführung des Personenverkehrs haben. Er muss als Leiter eines Kollektivs fähig sein, die Bahnbetriebsangehörigen und sonstigen Mitarbeiter anzuleiten, zu kontrollieren sowie politisch, ökonomisch-technisch und pädagogisch-psychologisch richtige Entscheidungen zu treffen. Die wichtigsten Grundlagen hierfür sind

- die Beschlüsse der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands,
- die Beschlüsse des Zentralrates der Freien Deutschen Jugend
- die Gesetze und andere Rechtsvorschriften, insbesondere
 - die einschlägigen Arbeitsschutz- und Brandschutzanordnungen,
 - die Bau- und Betriebsanordnungen für Pioniereisenbahnen (BO P),
- die einschlägigen Dienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn, insbesondere
 - das Signalbuch (SB),
 - die Fahrdienstvorschriften (FV),
 - die Dienstvorschrift für den Schrankenwärterdienst (Schravo),

- die Vorschriften für Sicherungs- und Fernmeldeanlagen,
- die Vorschriften für den Bremsdienst,
- die Dienstordnung der Pioniereisenbahn.

Leiter des Bahnhofs

1. Qualifikation - berufliche Entwicklung

Facharbeiter für Eisenbahntransporttechnik

2. Ausbildung und Prüfung

2.1. Die Dauer und Form der Ausbildung ist entsprechend der beruflichen Entwicklung und der praktischen Erfahrung sowie unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen durch den Rechtsträger der Pioniereisenbahn festzulegen.

2.2. Vor dem Einsatz hat der Leiter der Pioniereisenbahn die Befähigung zur Ausübung der Funktion festzustellen.

3. Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten

Der Leiter des Bahnhofs muss umfassende Kenntnisse auf seinem Aufgabengebiet haben. Er muss als Leiter eines Kollektivs fähig sein, die Bahnbetriebsangehörigen und sonstigen Mitarbeiter anzuleiten, zu kontrollieren sowie politisch, ökonomisch-technisch und pädagogisch-psychologisch richtige Entscheidungen zu treffen. Die wichtigsten Grundlagen hierfür sind

- die Beschlüsse der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands,
- die Beschlüsse des Zentralrates der Freien Deutschen Jugend
- die Gesetze und andere Rechtsvorschriften, insbesondere
 - die einschlägigen Arbeitsschutz- und Brandschutzanordnungen,
 - die Bau- und Betriebsanordnungen für Pioniereisenbahnen (BO P),
- die einschlägigen Dienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn, insbesondere
 - das Signalbuch (SB),
 - die Fahrdienstvorschriften (FV),

- die Dienstvorschrift für den Schrankenwärterdienst (Schravo),
 - die Vorschriften für Sicherungs- und Fernmeldeanlagen,
 - die Vorschriften für den Bremsdienst,
- die Dienstordnung der Pioniereisenbahn.

Triebfahrzeugführer

1. Qualifikation - berufliche Entwicklung

- Fahrzeugschlosser oder
- Werk tätige mit artverwandter Facharbeiterausbildung

2. Ausbildung und Prüfung

Die praktische und theoretische Ausbildung ist in Anlehnung an die für die Deutsche Reichsbahn oder für Anschlussbahnen gültigen Ausbildungsnormative gleicher oder ähnlicher Triebfahrzeuge zu gestalten und in Abstimmung mit der zuständigen Bezirksstelle der Staatlichen Bahnaufsicht festzulegen.

3. Kenntnisse und Fähigkeiten

Der Triebfahrzeugführer muss

- die Bauart und alle Einrichtungen des Triebfahrzeuges und ihre Funktion,
- die Bedienung und Wartung des Triebfahrzeuges,
- die betrieblichen Vorschriften für den Betriebsdienst

kennen und beherrschen und

- mit den örtlichen Verhältnissen der Pioniereisenbahn vertraut sein.

Die wichtigsten Grundlagen hierfür sind

- die Gesetze und andere Rechtsvorschriften, insbesondere
 - die einschlägigen Arbeitsschutz- und Brandschutzanordnungen,
 - die Bau- und Betriebsanordnungen für Pioniereisenbahnen (BO P),
- die einschlägigen Dienstvorschriften der Deutschen Reichsbahn, insbesondere
 - das Signalbuch (SB),
 - die Fahrdienstvorschriften (FV),
 - die Vorschriften für den Bremsdienst,

- die Beschreibungen und Bedienungsvorschriften für Triebfahrzeuge,
- die Dienstordnung der Pioniereisenbahn.

Rangierleiter

1. Qualifikation - berufliche Entwicklung

Der Werk tätige muss ausreichende Kenntnisse über den örtlichen Arbeitsablauf besitzen.

2. Ausbildung und Prüfung

Der Umfang und die Dauer der Ausbildung sind vom Leiter der Pioniereisenbahn unter Berücksichtigung der Fähigkeiten und Fertigkeiten sowie der örtlichen Verhältnisse festzulegen. Die Prüfung ist formlos vom Leiter der Pioniereisenbahn abzunehmen.

3. Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten

Der Rangierleiter muss

- fähig sein, den Rangierbetrieb sicher zu leiten,
- die Vorschriften über das Kuppeln und Schlauchen, über das Bewegen von Wagen im Rangierdienst. über Aufhalten und Sichern der Fahrzeuge und das Bilden und Auflösen von Zügen kennen und anwenden können.

Die wichtigsten Grundlagen hierfür sind

- die Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen (BO P)
- die einschlägigen Arbeitsschutz- und Brandschutzordnungen,
- die Fahrdienstvorschriften (FV),
- das Signalbuch (SB),
- die Dienstordnung der Pioniereisenbahn.

Anweisung Nr. 17 zur BO P

(zu § 45)

- Dienstunterricht -

Dienstunterricht für Betriebsangehörige

1. Der Dienstunterricht ist mindestens einmal vor der Betriebsaufnahme und während der Betriebszeit mindestens alle 8 Wochen durchzuführen.

2. Im Dienstunterricht sind insbesondere

- die Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen (BO P),
 - die Dienstordnung der Pioniereisenbahn,
 - die Ursachen von Unfällen und anderen Unregelmäßigkeiten,
 - die örtlichen Schwerpunkte zur sicheren und pünktlichen Abwicklung des Bahnbetriebsdienstes,
 - wichtige Betriebsabläufe einschließlich Antihavarietraining,
 - die besten Erfahrungen und Methoden zur Gewährleistung von Ordnung, Disziplin und Sicherheit,
 - Belange des maschinentechnischen Bereichs
- erkenntniswirksam zu behandeln und auszuwerten.

3. Der Dienstunterricht muss Bestandteil der Dienstpläne sein. Die Dauer und Form des Dienstunterrichtes hat der Leiter der Pioniereisenbahn unter Berücksichtigung der örtlichen Erfordernisse (Qualifikation der Bahnbetriebsangehörigen, Qualität der Arbeitsführung, schwierige Arbeitsbedingungen, Veränderung der Bahnanlagen oder der Betriebsführung, Bauzustände usw.) festzulegen.

4. Für den Dienstunterricht ist ein Plan mit den Unterrichtsterminen und -themen für die laufende Betriebsperiode aufzustellen und den Bahnbetriebsangehörigen rechtzeitig bekannt zu geben.

5. Die Teilnahme am Dienstunterricht ist Pflicht. Die Bahnbetriebsangehörigen haben im Unterrichtsnachweis die Teilnahme zu bestätigen.

6. Der Dienstunterricht kann gemeinsam mit den Arbeitsschutzbelehrungen durchgeführt werden, wenn eine klare Abgrenzung der Themenstellung erfolgt und nachgewiesen wird.

7. Die Teilnahme von Betriebsbahnern an Unterweisungen bei der Deutschen Reichsbahn entbindet den Leiter der Pioniereisenbahn nicht von der Durchführung des Dienstunterrichtes über die Belange der Pioniereisenbahn.

Anweisung Nr. 18 zur BO P

(zu § 45)

- Personalprüfungen -

Personalprüfungen der Bahnbetriebsangehörigen

1. Alle Bahnbetriebsangehörigen sind jährlich vor Beginn der Betriebsperiode zu prüfen. Hierbei ist festzustellen, ob ihre Kenntnisse und Fähigkeiten sowie ihr praktisches Handeln den Anforderungen des Bahnbetriebsdienstes entsprechen.
2. Über die Form der Prüfung entscheidet der Leiter der Pioniereisenbahn.
3. Die Personalprüfungen sind Bestandteil des Dienstunterrichtes. Der Prüfungstag ist den Bahnbetriebsangehörigen rechtzeitig bekannt zu geben.
4. Die Prüfungsfragen sind praxisverbunden aus den im Dienstunterricht behandelten Themen, aus der Dienstordnung, aus sonstigen Vorschriften, aus den örtlichen Verhältnissen und aus den Schwerpunkten am Arbeitsplatz der zu prüfenden Bahnbetriebsangehörigen abzuleiten. Es sind in erster Linie solche Fragen zu behandeln, für die besondere Festlegungen getroffen sind. Im Anschluss an die Personalprüfungen hat der Prüfende den Prüfungsteilnehmern die richtigen Lösungen der gestellten Aufgaben mitzuteilen und auf besonders wichtige Einzelheiten hinzuweisen.
5. Das Ergebnis der Personalprüfung ist auszuwerten. Über die Beurteilung ist ein Nachweis zu führen. Die Prüfungsunterlagen sind bis zur nächsten Personalprüfung aufzubewahren.
6. Bahnbetriebsangehörige, die in der Personalprüfung ungenügende Kenntnisse zeigten, müssen die Personalprüfung wiederholen. Der Leiter der Pioniereisenbahn muss beurteilen, ob und wie inwieweit sich die ungenügenden Kenntnisse eines Bahnbetriebsangehörigen auf die Sicherheit des Bahnbetriebsdienstes auswirken und ob dieser seine Tätigkeit bei der Pioniereisenbahn ausüben kann.

Anweisung Nr. 19 zur BO P

(zu § 46)

- Rangierdienst -

Rangierdienst

1. Jede Rangierfahrt darf nur unter Leitung eines Rangierleiters durchgeführt werden.
2. Der Rangierleiter arbeitet allein oder mit den ihm beigegebenen Rangieren. Er ist für die sichere und zweckmäßige Durchführung der Rangierfahrten verantwortlich.
3. Wenn kein Rangierleiter eingesetzt wird, ist der Triebfahrzeugführer für die sichere und zweckmäßige Durchführung der Rangierfahrten verantwortlich.
4. In der Dienstordnung ist festzulegen, wie der Rangierleiter bei der Ausübung seines Dienstes zu kennzeichnen bzw. dem Triebfahrzeugführer bekannt zu geben ist.
5. Rangierleiter und Rangierer müssen während des Rangierens mit den dazu notwendigen Signalmitteln ausgerüstet sein.
6. Gleichzeitig zu bewegende Fahrzeuge sind untereinander zu kuppeln. Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen ist nicht gestattet.
7. Fahrzeuge dürfen grundsätzlich nur im Stillstand und von Betriebseisenbahnern gekuppelt werden.
8. Fahrzeuge sind nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn, Fahrzeuge mit Kupplungen besonderer Bauart nach den Bedienungsanleitungen des Herstellers, zu kuppeln.
9. Die Höchstgeschwindigkeit darf 10 km/h nicht überschreiten.

10. Die Mitfahrt des Rangierpersonals ist nur in den Fahrzeugen zulässig.
11. Beim Befahren von Bahnübergängen ist die Anweisung Nr. 5 zur BO P - Bahnübergänge - zu beachten.
12. Das Abstellen von Fahrzeugen ist nur auf Gleisen mit einer Neigung $\leq 2,5$ ‰ (1:400) zulässig.
13. Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegungen und unbefugtes Ingangsetzen zu sichern.
14. Das Sichern stillstehender Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung kann
 - durch Anziehen von Handbremsen,
 - durch Festlegen mit Radvorleger, Sicherheitsradvorleger oder Hemmschuh,
 - durch Kuppeln mit gebremsten Fahrzeugenerfolgen.

Anweisung Nr. 20 zur BO P

(zu § 47)

- Bilden der Züge -

Bilden der Züge

1. Züge sind grundsätzlich aus Wagen gleicher Bauart zu bilden.
2. Die Züge sind in der Regel luftgebremst zu fahren. Abweichungen hiervon sind in der Dienstordnung zu regeln.
3. Die zu bedienenden Bremsen sind gleichmäßig über den Zug zu verteilen.
4. Der letzte Wagen eines Zuges muss eine bediente Bremse (Schlussbremse) haben.
5. Bremsen gelten als bedient, wenn sie der für das Bremsen verantwortliche Triebfahrzeugführer in Tätigkeit setzen kann bzw. die erforderlichen Handbremsen durch Bremser besetzt sind.
6. Die wirkenden Bremsen müssen soviel Bremsgewicht ergeben, dass der Zug innerhalb des verfügbaren Bremsweges von 50 m zum Halten gebracht werden kann.
7. Der erforderlichen Bremsleistung sind in Anlage 1 ersichtlich. Sie sind von der Höchstgeschwindigkeit des Zuges und den maßgebenden Neigungen abhängig. Die maßgebende Neigung einer Strecke ist dabei die Neigung der Verbindungslinie der beiden 50 m voneinander entfernten Punkte der Strecke mit dem größten Höhenunterschied.
8. Vor Beginn der ersten Zugfahrt ist durch eine volle Bremsprobe festzustellen, ob die vorhandenen Bremsen wirken und die erforderlichen Bremsleistung im Zug vorhanden sind. Für das Durchführen von Bremsproben gilt Anlage 2.

9. Das Verfahren der Bremsberechnung und die Verantwortlichkeit für die Zugfertigung sind in der Dienstordnung festzulegen.

Anlage 1
zur Anweisung Nr. 20 zur BO P

Bremstafel für 50 m Bremsweg

maßgebende Neigung		Bremsstafel bei einer Geschwindigkeit					
im Verhältnis	in o/oo	bis zu					
		5 km/h	10 km/h	15 km/h	20 km/h		
1	:	∞	0	7	16	30	50
1	:	1000	1	7	16	30	50
1	:	500	2	7	16	30	50
1	:	333	3	7	16	30	50
1	:	250	4	7	16	30	50
1	:	200	5	7	16	30	50
1	:	166	6	9	18	32	52
1	:	143	7	10	20	33	53
1	:	125	8	11	20	34	54
1	:	100	10	13	22	36	56
1	:	83	12	17	26	40	60
1	:	71	14	19	28	42	62
1	:	62	16	22	31	45	65
1	:	55	18	25	34	48	68
1	:	50	20	27	36	50	70
1	:	45	22	30	39	53	73
1	:	40	25	34	43	57	77
1	:	33	30	40	49	63	83
1	:	28	35	47	56	70	90
1	:	25	40	54	63	77	97

Anlage 2

zur Anweisung Nr. 20 zur BO P

Durchführung von Bremsproben

1. Die Bremsproben sind nach den Vorschriften für den Bremsdienst (Bremsvorschrift) Teil II - Bedienung und Unterhaltung der Druckluftbremsen in Betrieb - (Dienstvorschrift 464 II der Deutschen Reichsbahn) unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen der Pioniereisenbahn durchzuführen. Einzelheiten sind in der Dienstordnung festzulegen.

2. Die Bremsprobe darf nur von hierzu berechtigten Betriebseisenbahnern ausgeführt werden. Das Ergebnis der Bremsprobe ist dem Triebfahrzeugführer und dem Fahrdienstleiter bzw. der Aufsicht mitzuteilen.

3. Für andere Bremsbauarten sind in der Dienstordnung die erforderlichen Festlegungen zu treffen.

Anweisung Nr. 21 zur BO P

(zu § 48)

- Zugfahrdienst -

Zugfahrdienst

1. Züge dürfen einander auf der freien Strecke im Regelbetrieb nur in einem gewissen Raumabstand - Blockabstand - folgen.
2. Einzelne Zugmelde- und Blockstellen dürfen mit Genehmigung des Leiters der Pioniereisenbahn für bestimmte Zeiten ausgeschaltet werden.
3. Die Grundstellung der Hauptsignale ist die Stellung „Halt“.
4. Bevor eine Zugfahrt zugelassen wird, ist die Fahrwegprüfung durchzuführen.
5. Kein Zug darf ohne den Auftrag des Fahrdienstleiters ab- oder durchfahren.
6. Ohne besonderen Auftrag darf kein Zug an einem für ihn gültigen Haltsignal vorbeifahren.
7. Ein Zug darf höchstens zwei Triebfahrzeuge an der Spitze führen.
8. Das Schieben und Nachschieben von Zügen ist nur in Störungsfällen und bei nicht mit Fahrgästen besetzten Zügen zulässig.
9. Beim Befahren von Bahnübergängen ist die Anweisung Nr. 5 zur BO P - Bahnübergänge - zu beachten.
10. Am Zugfahrdienst beteiligte Bahnbetriebsangehörige haben vorbeifahrende Züge zu beobachten.

11. In der Dienstordnung sind zu regeln

- das Zugmeldeverfahren und die zu führenden Unterlagen,
- wie und an welche Dienstposten Störungen an Signalen oder Sicherungseinrichtungen zu melden sind,
- das Fortführen des Bahnbetriebsdienstes bei gestörten Signalen und Sicherungsanlagen,
- unter welchen Bedingungen an Signalen und Sicherungsanlagen gearbeitet bzw. die Signalabhängigkeit aufgehoben werden darf,
- welche Eintragungen in den Unterlagen (Arbeitsbuch usw.) vorzunehmen sind,
- das Ausfertigen und Aushändigen schriftlicher Befehle,
- das Verhalten bei Unfällen,
- das Fahren von Zügen ohne Zugbegleiter,
- die Sicherung der Fahrgäste,
- die Bekanntgabe des Fahrplans,
- Mindestbesetzung der Dienstposten während der Betriebszeit.

Anweisung zur BO P

(zu § 50)

- Unfälle -

Unfälle

1. Arten der Ereignisse

Es wird unterschieden nach

- Bahnbetriebsunfällen,
- Zuggefährdung,
- Personenunfällen,
- sonstige Ereignisse.

1.1. Bahnbetriebsunfälle

Bahnbetriebsunfälle sind alle bei bewegten oder angestoßenen Fahrzeugen der Pioniereisenbahn vorkommenden Unfälle. Bahnbetriebsunfälle werden nach ihrer Art unterschieden in

- Entgleisungen,
- Zusammenstöße,
- Zusammenpralle,
- sonstige Bahnbetriebsunfälle.

1.1.1. Entgleisungen

Als Entgleisungen gilt jedes Abgleiten oder Abheben eines oder mehrerer Räder eines Fahrzeuges über Spurkranzhöhe von seiner Fahrbahn - auch wenn sich das Fahrzeug von selbst wieder aufgleist - soweit dies nicht Folge eines der nachstehend genannten Bahnbetriebsunfälle ist. Sind als Folge einer Entgleisung weitere Fahrzeuge in demselben oder benachbarten Gleisen entgleist oder beschädigt worden, so zählt dies als eine Entgleisung.

1.1.2. Zusammenstöße

Zusammenstöße sind das Auffahren von Fahrzeugen auf bewegte oder stehende Fahrzeuge in der gleichen oder aus der entgegengesetzten Fahrtrichtung auf der freien Strecke, auf Bahnhöfen oder bei ineinanderlaufenden oder sich kreuzenden Fahrwegen (Flankenfahrt),

wenn dabei Menschen getötet oder verletzt bzw. Fahrzeuge beschädigt werden oder entgleisen.

1.1.3. Zusammenpralle

Zusammenpralle sind das Auf- oder Gegeneinanderfahren von Fahrzeugen der Pioniereisenbahn auf Straßenfahrzeuge oder umgekehrt - ausgenommen Fahrräder und Handwagen.

1.1.4. Sonstige Bahnbetriebsunfälle

Sonstige Bahnbetriebsunfälle sind Auffahrten auf Gleisabschlüsse sowie Sachschäden, die durch bewegte Fahrzeuge der Pioniereisenbahn verursacht werden oder diesen zustoßen, aber nicht zu den Bahnbetriebsunfällen gemäß Abschnitte 1.1.1. bis 1.1.3. gehören.

1.2. Zuggefährdungen

Zuggefährdungen sind alle Ereignisse, bei denen eine konkrete Gefahr für eine Zugfahrt bestand.

1.3. Personenunfälle

Personenunfälle sind

- Arbeitsunfälle, die im Zusammenhang mit dem Bewegen von Fahrzeugen eintreten,
- Ereignisse, bei denen Fahrgäste oder sonstige Personen im Zusammenhang mit dem Bewegen von Fahrzeugen der Pioniereisenbahn, bei Fahrgastwechsel oder auf andere Art und Weise verletzt oder getötet werden, sofern diese nicht mit Bahnbetriebsunfällen oder sonstigen Ereignissen im Zusammenhang stehen.

1.4. Sonstige Ereignisse

Hierunter fallen

- verbrecherischen Anschläge sowie vorsätzliche Gefährdungen und Behinderungen des Bahnbetriebes,
- unberechtigte Führung oder Ingangsetzung von Triebfahrzeugen,
- Dienstausbübung unter Alkoholeinfluss,
- unbeabsichtigte Zugtrennungen,

- außergewöhnliche, nicht auf natürlichem Verschleiß beruhende Schäden an Fahrzeugen und Bahnanlagen,
- Brände, Explosionen usw., die den Bahnbetrieb gefährden.

2. Einteilung der Ereignisse

2.1. Zur Gewährleistung einer exakten Berichterstattung und Übersicht werden die in Abschn. 1 genannten Ereignisse nach Art und Umfang wie folgt eingeteilt:

<u>Ereignisse</u> <u>1. Grades</u>	<u>Ereignisse</u> <u>2. Grades</u>	<u>Ereignisse</u> <u>3. Grades</u>
liegen vor, wenn - Menschen getötet oder mehr als 2 Menschen schwer verletzt werden, - der Sachschaden über 5000 M beträgt - verbrecherische An- schläge vorliegen	liegen vor, wenn - bis 2 Menschen schwer verletzt werden, - der Sachschaden über 300 M bis 5000 M beträgt - unbeabsichtigte Zugtrennungen eintreten - unberechtigtes Führen oder Ingangsetzen von Triebfahrzeugen erfolgte, - Dienstausbübung unter Alkoholeinfluss erfolgte, - Züge konkret gefährdet werden.	liegen vor, wenn - Menschen leicht verletzt werden, - der Sachschaden bis 300 M beträgt.

2.2. Als tödlich verletzt ist anzusehen, wer infolge der bei einem Ereignis gemäß Abschn. 1. erlittenen Schädigungen sofort oder innerhalb 72 Stunden nach dem Ereignis verstorben ist.

2.3. Als schwerverletzt ist anzusehen, wer infolge eines in Abschn. 1. genannten Ereignisse Verletzungen erlitten hat, die eine stationäre Behandlung erforderlich machen und eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 10 Tagen zur Folge haben.

2.4. Alle übrigen ärztliche Behandlung erfordernden Verletzungen mit einer Arbeitsbefreiung bis zu 10 Tagen gelten als leichte Verletzung.

2.5. Als Sachschaden gilt der Aufwand, der voraussichtlich für die Wiederherstellung des funktionsfähigen und betriebssicheren Zustand der beschädigten Anlagen und Fahrzeuge (auch Fremdfahrzeuge) erforderlich ist. Die Kosten für Aufräumarbeiten bleiben unberücksichtigt.

3. Vorbereitende Maßnahmen

3.1. Der Leiter der Pioniereisenbahn hat einen geeigneten Dienstposten als Unfallmeldestelle zu bestimmen.

3.2. Als Grundlage für einzuleitende Maßnahmen und abzugebende Meldungen ist ein Unfallmeldeplan nach Anlage 1 aufzustellen und in der Meldestelle griffbereit aufzubewahren.

3.3. Vom Leiter der Pioniereisenbahn ist im voraus festzulegen, welche Betriebseisenbahner - je nach Art und Schweregrad des Ereignisses - berechtigt und verpflichtet sind, die Leitung an der Unfallstelle zu übernehmen und die Zusammenarbeit mit der Deutschen Volkspolizei und anderen Organen zu gewährleisten.

3.4. Meldestellen, Meldeeinrichtungen und sonstige örtliche Festlegungen sind in die Dienstordnung aufzunehmen.

3.5. Zum 1. April eines jeden Jahres ist zu prüfen, ob die Angaben des Unfallmeldeplanes noch dem neuesten Stand entsprechen und die sachlichen Einrichtungen noch vollzählig vorhanden und einsatzfähig sind. Die Prüfung ist vom Leiter der Pioniereisenbahn im Unfallmeldeplan zu bestätigen.

4. Verhalten an der Unfallstelle

4.1. Die erforderlichen Maßnahmen und Meldungen sind unverzüglich unter Beachtung des Grundsatzes „Sichern- Retten - Melden“ auszuführen.

4.2. Maßnahmen zur Abwendung weiterer Gefahren haben allen anderen Handlungen voranzugehen. Mit den Maßnahmen zur Ersten Hilfe und der Bergung von Verunglückten ist anschließend sofort zu beginnen. Dabei sind nur solche Veränderungen am Unfallort zulässig, die zur Bergung Verletzter erforderlich sind. Die vorgefundenen Lage Verunglückter ist zu kennzeichnen.

4.3. Die Unfallmeldestelle ist von dem Ereignis unverzüglich zu unterrichten.

5. Meldung der Ereignisse

5.1. Unabhängig von der Meldepflicht an andere Organe sind an die Staatliche Bahnaufsicht innerhalb 30 Minuten zu melden:

- Ereignisse 1. und 2. Grades,
- Ereignisse, deren Ursache nicht erkennbar ist.

5.2. Die eilige Meldung soll Angaben über Ort, Zeit, Hergang, Folgen, eingeleitete Maßnahmen und - soweit möglich - über die Ursache des Ereignisses enthalten. Unvollständige Meldungen sind ohne Verzug zu ergänzen.

5.3. Sind

- Ausländer,
- außerhalb der DDR zugelassenen Kraftfahrzeuge oder
- Angehörige oder Kraftfahrzeuge bewaffneter Organe, der Zollverwaltung der DDR oder des Diplomatischen Korps

beteiligt bzw. besteht Verdacht auf strafbare Handlungen, gilt ein besonderes Meldeverfahren.

6. Untersuchung der Ereignisse

6.1. Mit den Untersuchungsorganen ist zusammenzuarbeiten. Der Leiter an der Unfallstelle ist ihnen zu benennen.

6.2. Besteht der Verdacht einer Straftat und führt das Untersuchungsorgan der Deutschen Volkspolizei die Untersuchungen, bedürfen die Untersuchungshandlungen durch Beschäftigte der Pioniereisenbahn bzw. hinzugezogene Betriebseisenbahner der Deutschen Reichsbahn der Zustimmung des Leiters der Dienststelle

der Deutschen Volkspolizei. Der Leiter an der Unfallstelle hat zu sichern, dass sich die ihm unterstellten Beschäftigten aller selbständigen Handlungen enthalten, die unter Umständen eine ordnungsgemäße Untersuchung gefährden könnten.

6.3. Bis zum Eintreffen des Untersuchungsorgans der Deutschen Volkspolizei hat der Leiter an der Unfallstelle zu gewährleisten, dass Beweise und Spuren gesichert und keine dienstlichen Äußerungen durchgeführt werden. Befragungen sind auf Mindestmaß zu beschränken. Bisher eingeleitete Maßnahmen sind dem Leiter des Untersuchungsorgans bzw. der Dienststelle der Deutschen Volkspolizei mitzuteilen.

6.4. Liegt keine Straftat vor bzw. wird das eingeleitete Ermittlungsverfahren eingestellt, sind die Untersuchungen zum Unfall einschließlich der schnellen Aufdeckung und Beseitigung der Ursache und Bedingungen als Voraussetzung zur Verhütung gleicher oder ähnlicher Ereignisse in eigener Zuständigkeit weiterzuführen.

7. Beseitigung der Unfallfolgen

7.1. Mit der Beräumung des Unfallortes und der Beseitigung der Unfallfolgen darf erst nach Abschluss der Unfalluntersuchung und Freigabe des Unfallortes durch das Untersuchungsorgan bzw. den Leiter an der Unfallstelle begonnen werden.

7.2. Vor Wiederaufnahme des Bahnbetriebes bzw. Wiedereinsatz entgleister oder beschädigter Fahrzeuge sind die Bahnanlagen und die beteiligten Fahrzeuge technisch zu überprüfen.

8. Berichterstattung

8.1. Über alle Ereignisse 1. und 2. Grades ist der Staatlichen Bahnaufsicht - spätestens nach 5 Tagen - ein schriftlicher Bericht mit folgenden Angaben zuzuleiten:

- Datum,
- Uhrzeit,
- Unfallort,
- Wetterlage,

- Hergang,
- Ursache,
- Folgen,
- Verursacher und Beteiligte,
- eingeleitete Maßnahmen.

8.2. Zu Ereignissen 1. Grades ist der Bericht in zweifacher Ausfertigung zuzuleiten.

9. Unfallauswertung

Ereignisse sind nach Anschluss der Untersuchung, jedoch spätestens innerhalb von 6 Wochen, mit allen Bahnbetriebsangehörigen auszuwerten. Ist ein Ermittlungsverfahren gegen die Beteiligten eingeleitet, sind Inhalt und Umfang der Auswertung mit den Untersuchungsorganen vorher abzustimmen.

10. Statistik

10.1. Alle Ereignisse nach Abschn. 1. sind in einem Nachweis zu erfassen; die Berichte sind entsprechend den geltenden Aufbewahrungsfristen aufzubewahren.

10.2. Der Staatlichen Bahnaufsicht ist am Ende einer jeden Betriebsperiode bzw. eines jeden Kalenderjahres, und zwar bis zum 20. des Nachmonats, ein statistischer Bericht gemäß Anlage 2 zuzuleiten.

Anlage 1
zur Anweisung Nr. 22 zur BO P

Unfallmeldeplan

für die Pioniereisenbahn _____

Unfallmeldestelle _____

Aufgestellt am _____

durch _____

(Unterschrift)

Prüfungen

Tag

Unterschrift

Tag

Unterschrift

Bei allen Ereignissen ist - soweit erforderlich - in der angegebenen Reihenfolge folgendes zu tun:

Lfd. Nr.	Maßnahmen	zu erledigen durch
----------	-----------	--------------------

1. Sofortmaßnahmen

1.1. Schutz der Unfallstelle veranlassen.

1.2. Bergung Verunglückter veranlassen, vorgefundenen Lage örtlich kennzeichnen

1.3. Beseitigung von Gefahrenquellen veranlassen.

2. Eilige Meldungen

	Ruf	
	Büro	Wohnung
2.1. Leiter der Pioniereisenbahn		
Anschrift		
_____	_____	_____

Vertreter des Leiters		
Anschrift		
_____	_____	_____

2.2. Andere Stellen und Personen der Pioniereisenbahn

Rechtsträger	Büro	Wohnung
Anschrift		
_____	_____	_____

3. Eigene Rettungsmittel, Geräte und Arbeitskräfte einsetzen.

4. Herbeirufen von Hilfe

Art der Helfer	Name	Anschrift	Ruf-Nr.
Arzt	_____	_____	_____
DRK	_____	_____	_____
Feuerwehr	_____	_____	_____

5. Verständigung der Staatlichen Bahnaufsicht

Bei allen Ereignissen 1. und 2. Grades Meldung innerhalb von 30 Minuten an die

Staatliche Bahnaufsicht

des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR

Bezirksstelle _____ Ruf-Nr. _____

6. Andere eilige Meldungen

VPKA _____

Staatsanwaltschaft _____

FDGB-Bezirksvorstand - Arbeitsschutzinspektion _____

7. Sonstige Angaben

Feuermelder _____

Feuerlöschgeräte _____

Krankentragen _____

Verbandmaterial _____

Rettungskästen _____

Anlage 2
zur Anweisung Nr. 22 zur BO P

Pioniereisenbahn	Statistischer Bericht für Pioniereisenbahnen Berichtsjahr _____	Genehmigungs- vermerk
------------------	--	--------------------------

1. Allgemeine Angaben

Betriebseröffnung am: _____

Betriebseinstellung am: _____

Zahl der Betriebstage: _____

Verkehrsleistung in Zugkm: _____

Zahl der beförderten Personen: _____

Zahl der Betriebseisenbahner: _____ (Stand

Zahl der Pioniereisenbahner: _____ vom 1.6.)

2. Maßnahmen zur Vorbereitung des folgenden Betriebsjahres

_____, den _____

(Leiter der Pioniereisenbahn)