

Dresdner Verkehrsbetriebe AG
Betriebsleiterbüro

Dienstanweisung 8.DA_00_101/2
Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Straßenbahnen (DFStrab)

Aufgestellt	Unterschrift	Datum
Torsten Zingel Technisches Büro		17. DEZ. 2024
Jonas Kürten Technisches Büro		17. DEZ. 2024
Freigabe	Unterschrift	Datum
Jan Silbermann Betriebsleiter Straßenbahn		17. DEZ. 2024

Verteiler: Betriebsbedienstete lt. §1, Abs. 6 BOStrab, Straßenbahnmuseum

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung	4
II. Allgemeine Bestimmungen.....	5
§ 1 Gesetze – Verordnungen – Betriebliche örtliche Anweisungen	5
III. Kundendienst	6
§ 2 Grundsätze des Kundendienstes.....	6
§ 3 Kundendienst im Linienbetrieb	6
§ 4 Verstöße gegen die Beförderungsbedingungen	7
§ 5 Fundsachen.....	7
IV. Fahrbedienstete	8
§ 6 Pflichten.....	8
§ 7 Verantwortung für Betriebsanlagen und Fahrzeuge	9
§ 8 Dienstverschwiegenheit.....	9
§ 9 Diensttauglichkeit	10
§ 10 Rechtsangelegenheiten	11
V. Fahrbetrieb.....	12
§ 11 Allgemeine Pflichten beim Führen des Zuges	12
§ 12 Zugbildung.....	13
§ 13 Kuppeln	13
§ 14 Betriebshöfe und Abstellanlagen	14
§ 15 Prüfen und Übernehmen des Zuges.....	14
§ 16 Fahrgeschwindigkeit, Zugabstand und Sichtbehinderung	15
§ 17 Signale.....	16
§ 18 Weichen und Gleiskreuzungen.....	17
§ 19 Eingleisige Strecken	18
§ 20 Bremsen	18
§ 21 Rückwärtsfahrten und Rangieren	19
§ 22 Schieben und Schleppen.....	19
§ 23 Bau- und Gefahrstellen.....	20
§ 24 Betriebsfunk und Betriebsleitsystem.....	20
§ 25 Meldungen.....	21
§ 26 Hilfeleistung	22
VI. Linienbetrieb.....	23
§ 27 Dienstverrichtung.....	23
§ 28 Dienstausrüstung.....	23
§ 29 Linienweg und Zugbeschilderung	24

§ 30 Bedienen von Haltestellen/Türbedienung	24
§ 31 Mitnahme von Kunden bei Ein- und Aussetzfahrten	25
§ 32 Verhalten während der Fahrt	25
§ 33 Anschlussverkehr	26
§ 34 Verhalten an Endhaltestellen	26
VII. Unregelmäßigkeiten	27
§ 35 Allgemeine Regelungen	27
§ 36 Schäden am Zug	28
§ 37 Hindernisse im Fahrweg	28
§ 38 Fahrspannungsausfall	29
§ 39 Unfall	30
§ 40 Entgleisung/Fehlgleisung	30
§ 41 Fahrzeugbrand	30
VIII. Schlussvorschriften	31
§ 42 Änderungsdienst/Änderungshistorie	31
§ 43 Inkrafttreten	31
Verzeichnis der Anweisungen und Anlagen	32

I. Einleitung

1) Die Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Straßenbahnen (DFStrab) ist aufgrund der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOStrab) erlassen.

Sie gilt für alle Betriebsbedienstete gemäß Anweisung Nr. 1.

Personenbezogene Bezeichnungen gelten für weibliche, männliche und diverse Personen gleichermaßen.

2) Fahrgäste im Sinne des Personenbeförderungsrechtes werden in dieser Dienstanweisung als Kunden bezeichnet.

3) Unter Straßenbahnen sind alle spurgebundenen Fahrzeuge gemäß BOStrab, einschließlich Zweiwegefahrzeuge im eingeleisten Zustand, zu verstehen.

4) Sicherheit und Ordnung sowie Kundendienst bestimmen die Durchführung des Betriebes; weitere Unternehmensziele sind zu beachten.

5) Der Unternehmer, der Betriebsleiter, dessen Stellvertreter oder deren Beauftragte sind für alle sich aus der DFStrab ergebenden Personalangelegenheiten zuständig. Die Bestimmungen des Betriebsverfassungsgesetzes bleiben unberührt.

II. Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Gesetze – Verordnungen – Betriebliche örtliche Anweisungen

1) Außer dieser Dienstanweisung mit ihren betrieblichen Anweisungen und Anlagen sind für die Dienstausbübung insbesondere noch maßgebend:

- a) Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
 - Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)
- b) Straßenverkehrsgesetz (StVG)
 - Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
- c) Arbeitszeitgesetz (ArbZG)
- d) Fahrpersonalgesetz (FPersG)
 - Fahrpersonalverordnung (FPersV)
- e) Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG)
 - Unfallverhütungsvorschriften (UVV)
- f) Sozialgesetzbuch (SGB VII)
- g) Strafgesetzbuch (StGB)
- h) Strafprozessordnung (StPO)
- i) Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG)
- j) Die Allgemeinen und Besondere Beförderungsbedingungen
- k) Tarifbestimmungen
- l) Dienstplan
- m) Dienstfahrplan
- n) Bedienungsanleitungen der Fahrzeuge
- o) Betriebsvereinbarungen

2) Vorgesetzte und Anordnungsbefugte werden durch Anweisung bekanntgegeben. Die Anordnungsbefugten sind gemäß ihren Dienstaufgaben berechtigt, Weisungen zu erteilen, denen Folge zu leisten ist.

3) Jeder Betriebsbedienstete hat bei Zweifeln an der Auslegung einer Anweisung oder Anordnung die Pflicht, sich zur Aufklärung an den zuständigen Anordnungsbefugten zu wenden.

III. Kundendienst

§ 2 Grundsätze des Kundendienstes

- 1) Die Kunden stehen im Mittelpunkt des Handelns aller Mitarbeiter des Unternehmens. Sie sind sicher, ordnungsgemäß, zuverlässig und pünktlich zu befördern und durch die persönliche Leistung und Freundlichkeit von der Qualität der Dienstleistung zu überzeugen. Betriebsanlagen und Fahrzeuge sind in einem ansprechenden Zustand zu halten.
- 2) Den Kunden gegenüber ist höflich, rücksichtsvoll und besonnen aufzutreten. Einer besonderen Unterstützung bedürfen die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.
- 3) Die Fahrbediensteten repräsentieren das Unternehmen und sind direkte Ansprechpartner für die Kunden.

§ 3 Kundendienst im Linienbetrieb

- 1) Die Information der Kunden ist eine wichtige Voraussetzung für deren Zufriedenheit. Im Besonderen gilt dies bei Vorfällen, die zu einer Unterbrechung des Fahrbetriebes führen und für ortsunkundige Personen.

Bei Störung oder Ausfall der automatischen Haltestellenansage sind die Haltestellen mit deren Namen sowie ggf. mit Umsteige- und Tarifhinweisen rechtzeitig und deutlich anzukündigen.

Bei Fahrtabkürzungen oder unvorhergesehenen Änderungen des Fahrweges sind die Kunden frühzeitig mit Begründung zu informieren. Auf Möglichkeiten für die Weiterfahrt oder alternative Fahrwege ist hinzuweisen.

- 2) Umsteigevorgänge und Anschlüsse haben für Kunden eine hohe Bedeutung. Dies erfordert ein der Situation angemessenes kundenfreundliches Verhalten und Bemühen aller Mitarbeiter.
- 3) Durch angemessenes Lüften und Heizen ist im Zug eine angenehme Raumatmosphäre zu schaffen. Die Innenbeleuchtung ist bei Dämmerung rechtzeitig einzuschalten.
- 4) Kann einem Kundenwunsch nicht abschließend entsprochen werden, ist als Ansprechpartner der Kundenservice zu nennen. Hierbei hat der Fahrbedienstete auf Nachfrage seine Personalnummer anzugeben.

§ 4 Verstöße gegen die Beförderungsbedingungen

- 1) Kunden, die gegen die Allgemeinen oder Besonderen Beförderungsbedingungen verstoßen, sind höflich, aber bestimmt auf diese hinzuweisen. Bleibt dieser Hinweis ohne Erfolg, sind nach Möglichkeit die Personalien und Zeugen festzustellen.
- 2) Wenn Kunden eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Betriebes oder für andere Kunden darstellen, dürfen sie von der Beförderung ausgeschlossen werden. Dies gilt für Minderjährige, die das 14. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, und für hilflose Personen nur dann, wenn sie einer Vertrauensperson (z. B. anderen Mitarbeitern des Unternehmens, der Polizei oder Feuerwehr) übergeben werden.
- 3) Wird eine Aufforderung zum Verlassen des Zuges von Kunden nicht befolgt, ist sie unter Hinweis auf das Hausrecht zu wiederholen. Wenn auch die wiederholte Aufforderung nicht befolgt wird, ist über die Betriebsleitstelle Hilfe hinzuzuziehen.
- 4) Verunreinigt ein Kunde den Zug, ist die Betriebsleitstelle zu informieren. Nach Möglichkeit sind die Personalien festzustellen.

§ 5 Fundsachen

Für den Umgang mit Fundsachen gilt die Organisationsanweisung 14.OA_05_000 in der aktuellen Fassung.

Die Meldung einer Fundsache ist spätestens zum Dienstende abzusetzen.

IV. Fahrbedienstete

§ 6 Pflichten

1) Jeder Fahrbedienstete hat seine Aufgaben eigenverantwortlich und gewissenhaft im Sinne der DFStrab zu erfüllen. Das Betriebseigentum ist sorgfältig zu behandeln; dies gilt insbesondere für die Fahrzeuge.

Im Dienst ist die vorgeschriebene Dienstkleidung entsprechend der Organisationsanweisung Nr. 14.OA_01_000 in der gültigen Fassung zu tragen.

2) Der Fahrbedienstete ist verpflichtet, mit den von ihm zu bedienenden Fahrzeugen und mit deren Einrichtungen vertraut zu bleiben. Bei Unklarheiten hat er sich an einen Vorgesetzten zu wenden.

3) Der Fahrbedienstete hat die für seine Dienstdurchführung betreffenden Dienstanweisungen und BETRA (Betriebs- und Bauanweisung) zur Kenntnis zu nehmen. Falls erforderlich, hat er sich über den Inhalt informieren zu lassen. Unkenntnis gilt nicht als Rechtfertigung.

4) Die behördlich und die betrieblich vorgeschriebenen Ausweise sind im Dienst mitzuführen und Berechtigten auf Verlangen vorzuzeigen:

- Betriebsfahrberechtigung
- Personaldokument
- Führerschein.

5) Der Fahrbedienstete ist selbst für die Aufrechterhaltung der Gültigkeit seiner betrieblichen Fahrerlaubnis verantwortlich.

6) Anordnungen der Polizei und Weisungen der Feuerwehr und von anderen hoheitlichen Aufgabenträgern sind zu befolgen. Werden Anordnungen getroffen, die im Widerspruch zu Dienstanweisungen oder einer BETRA stehen, ist der Anordnende darüber zu informieren.

7) Der Fahrbedienstete darf nur die dienstlichen Tätigkeiten verrichten, für die er die vorgeschriebene betriebliche Erlaubnis hat.

8) Fahrten dürfen nur mit Auftrag durchgeführt werden.

9) Ein Fahrbediensteter darf nur auf den Strecken Dienst leisten, auf denen er Streckenkenntnis hat. Die Streckenkenntnis ist stets selbständig zu aktualisieren. Wird der Fahrbedienstete auf einer Strecke eingeteilt, für die er keine Streckenkenntnis hat, so hat er das unverzüglich zu melden.

10) Bei einem Notstand durch außergewöhnliche Ereignisse, wie z. B. Feuer, Wasser oder widrige Witterungsverhältnisse, haben die dienstfreien Fahrbediensteten auf Anforderung Hilfe zu leisten.

11) Nach besonderen Vorfällen hat sich der Mitarbeiter auf Anforderung zur Klärung des Sachverhaltes bei der zuständigen Dienststelle zu melden.

12) Das Rauchen, auch von E-Dampfprodukten jeglicher Art im Fahrzeug ist nicht gestattet.

§ 7 Verantwortung für Betriebsanlagen und Fahrzeuge

1) Eigenmächtige Handlung und Änderungen an Betriebsanlagen und Fahrzeugen sind verboten. Sicherheitseinrichtungen und Assistenzsysteme dürfen nicht manipuliert oder, wenn nicht angewiesen, überbrückt werden.

2) Vorfälle, die die Betriebssicherheit gefährden, die Sicherheit und Ordnung stören oder strafbar sind, müssen der Betriebsleitstelle sofort gemeldet werden. Nach Möglichkeit sind die Personalien von Verursachern festzustellen und Zeugen anzugeben, gegebenenfalls ist die Polizei hinzuzuziehen.

Wer eine Meldung unterlässt, kann zur Mitverantwortung herangezogen werden.

3) Schäden an Betriebsanlagen und an Fahrzeugen sowie den Fahrbetrieb gefährdende Umstände sind sofort der Betriebsleitstelle zu melden. Kann eine bestehende Gefahr nicht beseitigt werden, ist die Gefahrstelle zu sichern oder es sind andere geeignete Vorsichtsmaßnahmen zu treffen.

4) Unbefugten darf nicht gestattet werden, Fahrzeuge in Bewegung zu setzen, deren Einrichtungen zu bedienen und sich im Fahrerraum aufzuhalten.

5) Muss der Fahrzeugführerplatz verlassen werden, ist das Fahrzeug gegen unbeabsichtigtes und unbefugtes Ingangsetzen zu sichern. Im Weiteren wird auf die Anweisung Nr. 7 verwiesen.

6) Der Fahrbedienstete ist für die Sauberkeit seines Zuges verantwortlich. Verunreinigte Züge sind so gut wie möglich zu säubern, ggf. ist eine Auswechslung zu veranlassen.

§ 8 Dienstverschwiegenheit

1) Über dienstliche Angelegenheiten ist gegenüber Dritten Verschwiegenheit zu bewahren. Bei Befragungen durch Mitarbeiter der Aufsichtsbehörden sowie bei polizeilichen oder gerichtlichen Vernehmungen sind - auch zum eigenen Schutz - nur die zur Klärung des Sachverhalts erforderlichen Angaben zu machen, soweit sie in Zusammenhang mit dem Ereignis stehen und auf direkter eigener Wahrnehmung beruhen. Alle Vermutungen sind zu unterlassen.

2) Die Aussageverweigerungsrechte nach Strafprozessordnung bleiben unberührt und sind zum eigenen und zum Schutz des Unternehmens zu beachten. Aussagen zur Person dürfen nicht verweigert werden.

3) Der Vorgesetzte ist vor rechtlichen Anhörungen oder Vernehmungen rechtzeitig darüber zu informieren; der Vorfall ist mit ihm umfassend zu erörtern. Dem Betriebsbediensteten steht es frei, darüber hinaus den Rat der Rechtsabteilung einzuholen.

§ 9 Diensttauglichkeit

- 1) Bei gesundheitlichen Beeinträchtigungen, die Einfluss auf die Dienstfähigkeit haben, darf kein Fahrdienst verrichtet werden.
- 2) Dienst darf nicht geleistet werden, wenn der Betriebsbedienstete unter Einfluss von alkoholischen Getränken, Drogen oder anderen die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigenden Mitteln steht. Das gilt auch für eine Dienstbereitschaft.
Der Betriebsbedienstete hat sich auf Anordnung des Betriebsleiters oder dessen Beauftragten einem Test zu unterziehen. Im Weigerungsfall obliegt dem Betriebsbediensteten die Entlastungspflicht.
Es gelten weiterhin die Festlegungen der Betriebsvereinbarung Nr. 8.6-001 in der aktuellen Fassung.
- 3) Jeder Fahrbedienstete hat seine Dienstunfähigkeit sofort und die Wiedererlangung der Arbeitsfähigkeit so früh wie möglich der Dienststelle zu melden. Wird ein Fahrbediensteter während der Fahrt dienstunfähig, ist die Fahrt zu unterbrechen und die Betriebsleitstelle zu informieren.
- 4) Hör- und Sehvermögen dürfen im Dienst nicht beeinträchtigt sein. Vorgeschriebene Hör- oder Sehhilfen müssen im Dienst benutzt werden.
- 5) Der Fahrbedienstete muss sich auf Verlangen des Vorgesetzten einer Untersuchung durch den Amts- oder Betriebsarzt zur Entscheidung über die Diensttauglichkeit unterziehen.
- 6) Blutspenden und Blutplasmaspenden sind nur gestattet, wenn der nächste Dienst frühestens zwölf Stunden danach beginnt. In Notfällen ist der Vorgesetzte zu informieren.

§ 10 Rechtsangelegenheiten

1) Fahrbedienstete müssen sie betreffende Strafrechts- und straßenverkehrsrechtliche Bußgeldverfahren, soweit der Arbeitgeber hieran ein berechtigtes Interesse hat, unverzüglich dem Vorgesetzten melden. Dabei sind ggf. die zur Beurteilung des Sachverhaltes notwendigen Schriftstücke, insbesondere Entscheidungen der Gerichte, der Staatsanwaltschaft oder anderer Behörden vorzulegen.

Dem Vorgesetzten ist zu melden:

- die Entziehung der Fahrerlaubnis,
- der Verlust des Führerscheines,
- ein Fahrverbot
- gebührenpflichtige Verwarnungen – soweit sie in Zusammenhang mit der Ausübung des Dienstes stehen.

2) Fahrbedienstete, die im Zusammenhang mit einem dienstlichen Ereignis einen Strafantrag stellen oder zurückziehen, haben den Vorgesetzten zu unterrichten.

3) Fahrbedienstete haben die sie betreffenden zivilrechtlichen Verfahren, sofern sie im Zusammenhang mit einem dienstlichen Ereignis stehen, unverzüglich dem Vorgesetzten und der Rechtsabteilung zu melden.

V. Fahrbetrieb

§ 11 Allgemeine Pflichten beim Führen des Zuges

1) Mit der Übernahme des Zuges übernimmt der Fahrbedienstete die Verantwortung für die Betriebs- und Verkehrssicherheit des Zuges.

2) Mit der Beförderung von Personen wird dem Fahrbediensteten eine besondere Verantwortung übertragen, der er durch sein Verhalten und seine Fahrweise gerecht zu werden hat.

3) Der Fahrbedienstete hat sich während der Fahrt auf das Führen der Straßenbahn und auf den Straßenverkehr zu konzentrieren.

4) Straßenbahnen werden auf Sicht gefahren.

5) Die Sitzhaltung des Fahrbediensteten muss stets die ungehinderte und sichere Bedienung aller am Fahrerplatz angeordneten Einrichtungen gewährleisten und muss so eingestellt sein, dass jederzeit Hindernisse rechtzeitig erkennbar sind.

Die Einstellung des Innenspiegels hat so zu erfolgen, dass der Fahrgastraum einsehbar ist. Die Sicht darf nicht durch Gegenstände (z.B. Kleidungsstücke) verdeckt sein. Gegenstände die nicht zur Dienstaussübung erforderlich sind, sind nicht in der Fahrerkabine zu platzieren. Die Tasche für die persönlichen Dinge wie Getränke, Lebensmittel ist auf dem dafür vorgesehenen Platz abzustellen.

6) Auf zweigleisigen Strecken wird im Regelbetrieb das rechte Gleis befahren.

7) Fahrten entgegen der Regelfahrtrichtung (Falschfahrten) dürfen nur auf Anordnung mit besonderer Vorsicht durchgeführt werden. Auch bei Tageslicht sind die Außenbeleuchtung und die Warnblinkanlage einzuschalten. Die Geschwindigkeit ist den örtlichen Verhältnissen anzupassen.

8) Die Türen sind während der Fahrt geschlossen zu halten.

9) Eine energiesparende und wirtschaftliche Fahrweise ist anzustreben.

10) Personenverkehr und Ausbildungsfahrten haben Priorität vor Güter-, Betriebs- und Sonderverkehr.

11) Züge sind mit eingeschaltetem Abblendlicht oder Tagfahrlicht zu fahren. Die übrigen Beleuchtungseinrichtungen des Zuges sind gemäß den Licht- und Sichtverhältnissen einzuschalten. Signal-, Beleuchtungs- und Beschallungseinrichtungen des Zuges dürfen nur zu dienstlichen bzw. verkehrsnotwendigen Zwecken benutzt werden. Für die Betriebsdurchführung dürfen nur die vom Unternehmen bereitgestellten Kommunikationseinrichtungen benutzt werden.

§ 12 Zugbildung

- 1) Fahrzeuge sind solche, die spurgebunden als Züge oder in Zügen verkehren können.
- 2) Züge sind auf Streckengleise übergehende Einheiten. Sie können aus einem oder mehreren Fahrzeugen bestehen. Bei Zugbildung aus mehreren Fahrzeugen müssen die Bremseinrichtungen zusammenwirken.
- 3) Zugbildungsbeschränkungen für bestimmte Streckenabschnitte werden in der Anweisung Nr. 8 zur DFStrab geregelt.
- 4) Für das Fahren mit Betriebszügen und Zweiwegefahrzeugen und deren Ladung gelten darüber hinaus Betriebsanweisungen.

Das Mitnehmen von Kunden ist untersagt. Es dürfen nur die hierfür bestimmten Bediensteten und für den Betrieb tätigen Betriebsfremden mitgenommen werden.

Betriebszüge und Zweiwegefahrzeuge dürfen nur so beladen werden, dass die Ladung nicht über die Ladefläche und über die seitlichen Begrenzungen hinausragt. Das Ladegut ist gegen Ladeveränderungen zu sichern.

- 5) Betriebszüge und Zweiwegefahrzeuge müssen den Kunden als solche kenntlich gemacht werden.
- 6) Für die Zulassung, Ausbildung und den Einsatz von Fahrbediensteten im Fahrdienst mit historischen Straßenbahnfahrzeugen gilt die Dienstanweisung Fahrdienst mit Historischen Sonderfahrzeugen - DF HistSFz (Strab).

§ 13 Kuppeln

- 1) Für das Kuppeln der jeweiligen Fahrzeugtypen wird auf die Anweisung 6 verwiesen.
- 2) Der Fahrbedienstete hat sich von der ordnungsgemäßen Verbindung der Kupplungen zu überzeugen. Die Wirksamkeit der Bremsen ist durch eine Bremsprobe (Betriebsbremsung) zu prüfen.

§ 14 Betriebshöfe und Abstellanlagen

- 1) Auf den Betriebshöfen und Abstellanlagen gelten die Rangierordnungen der einzelnen Betriebshöfe und örtliche Anweisungen.
- 2) Werden Züge abgestellt, sind diese gegen Abrollen, unbefugtes Betreten und Eingangsetzen zu sichern.
- 3) Der Fahrbedienstete hat sich vor der Inbetriebnahme und dem Abfahren davon zu überzeugen, dass niemand an seinem Zug arbeitet oder besonders in Abstell- und Werkstatthallen sich unter oder auf seinem Zug aufhält. Vor jeder Anfahrt in einer Werkstatthalle ist die Warn Glocke zu betätigen und anschließend kurz anzurucken.

§ 15 Prüfen und Übernehmen des Zuges

- 1) Der Fahrbedienstete hat den Zustand und die Sauberkeit des ihm zugewiesenen Zuges auf erkennbare Mängel und Schäden zu prüfen. Insbesondere sind vor Inbetriebnahme bzw. vor der Ausfahrt aus dem Betriebshof oder der Abstellanlage oder an einer Endhaltestelle die Tätigkeiten durchzuführen, welche notwendig sind, um die Betriebs- und Verkehrssicherheit herzustellen und zu überprüfen.
Das Prüfen der Züge ist entsprechend der Bedienungsanleitungen der jeweiligen Fahrzeugtypen durchzuführen.
- 2) Mängel oder Schäden, die die Sicherheit beeinträchtigen, sind dem Anordnungsbezugten sofort zu melden. Mit diesen Zügen darf nicht ausgefahren werden.
Treten Mängel oder Schäden, die die Sicherheit beeinträchtigen, auf der Strecke auf, ist die Betriebsleitstelle zu verständigen und deren Anweisungen Folge zu leisten.
- 3) Mängel sind in die entsprechenden Formulare einzutragen oder zu beheben.
- 4) Der Sandvorrat und das Funktionieren der Sandstreuvorrichtung sind an der nächstfolgenden Endstelle in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Zeit zu überprüfen. Reicht die Zeit nicht aus, ist die Überprüfung auf weitere Endstellenaufenthalte zu verteilen.

Unvollständige Überprüfungen sind dem Ablösenden mitzuteilen.

§ 16 Fahrgeschwindigkeit, Zugabstand und Sichtbehinderung

- 1) Auf straßenbündigem Bahnkörper darf die für den übrigen Straßenverkehr angeordnete Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden.
- 2) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf besonderen und unabhängigen Bahnkörpern beträgt grundsätzlich 50 km/h.
- 3) Werden besondere Bahnkörper durch höhengleiche Kreuzungen mit Straßen, Wegen oder Plätzen unterbrochen, gilt die nach StVO angeordnete Höchstgeschwindigkeit.
- 4) Die Fahrgeschwindigkeit ist so zu wählen, dass der Zug jederzeit mit einer Betriebsbremsung gefahrlos angehalten werden kann.
- 5) Zwischen haltenden Zügen soll ein Abstand von etwa einem Meter bestehen, das gilt nicht für abgestellte Fahrzeuge.

Auf Brückenbauwerken gilt ein Mindestabstand von 5 m zwischen stehenden Zügen.

6) Erfolgt in Fahrtrichtung gesehen eine Fahrt hinter einem Schienenschleiffahrzeug, ist der Sicherheitsabstand entsprechend zu vergrößern, um eine eventuell verminderte Bremswirkung zu berücksichtigen.

7) In folgenden Fällen wird als zulässige Höchstgeschwindigkeit, wenn nicht durch Signal anders geregelt, bestimmt:

- 40 km/h - Bei Vorbeifahrt an Haltestellen ohne Halt
- 30 km/h - Abschleppen und Schieben von Zügen auf besonderem und unabhängigen Bahnkörper
 - Fahrt mit eingeschaltetem Störschalter bei Fahrzeugtypen T4D
- 20 km/h - Abschleppen und Schieben von Zügen auf straßenbündigem Bahnkörper
 - Rangierfahrten
- 15 km/h - Befahren von Herzstücken, Gleiskreuzungen und Weichenzungen
- 10 km/h - Befahren von Arbeitsgruben
- 5 km/h - Fahren entgegen der Regelfahrtrichtung über Herzstücken, Gleiskreuzungen und Weichenzungen

8) Treffen mehrere, die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabsetzende Bedingungen gleichzeitig ein, so ist die niedrigste als verbindlich anzusehen.

9) Bei erheblicher Sichtbehinderung ist die Fahrgeschwindigkeit so zu vermindern, dass innerhalb der halben Sichtweite angehalten werden kann. Wenn die Sichtbehinderung so stark ist, dass ein sicherer Fahrbetrieb nicht mehr durchgeführt werden kann, ist an einer geeigneten Stelle anzuhalten, die Warnblinkanlage einzuschalten und die Betriebsleitstelle zu informieren. Zusätzlich ist das Warndreieck gut sichtbar in ausreichender Entfernung aufzustellen.

§ 17 Signale

1) Neben den Verkehrszeichen und Lichtzeichen gemäß StVO gelten nur die Signale, die in der Anweisung Nr. 2 zur DFStrab (SOStrab) enthalten sind.

Befinden sich Fahrsignale gemäß SOStrab an Lichtzeichenanlagen, sind diese gegenüber den Wechsellichtzeichen maßgebend.

2) Signale müssen rechtzeitig und eindeutig gegeben werden.

3) Ist ein Signal ausgefallen oder kann es nicht eindeutig wahrgenommen werden, ist die Bedeutung anzunehmen, die die größere Sicherheit gewährleistet.

4) Am Fahrsignal "F 0" (Halt) an Lichtzeichenanlagen darf nach einem Halt vorbeigefahren werden, wenn eine Störung der Signalanlage erkennbar ist und die Verkehrslage eine Weiterfahrt erlaubt.

5) Bei Ausfall von Fahrsignalen an Lichtzeichenanlagen darf unter Beachtung der für den Verkehr gültigen Verkehrs- und Lichtzeichen mit besonderer Vorsicht weitergefahren werden.

6) Das Verhalten an technisch gesicherten Gleisüberfahrten und das Befahren von Gleisüberfahrten und -übergängen im Bereich besonderer und unabhängiger Bahnkörper regelt die Anweisung Nr. 4 zur DFStrab.

7) Der Fahrtrichtungsanzeiger ist, außer in den in der StVO genannten Fällen, auch zu betätigen, wenn bei Wechsel der Gleislage in einen anderen Fahrstreifen oder bei Annäherung an die Fahrbahnbegrenzung eine Überschneidung mit dem übrigen Straßenverkehr entsteht.

8) Rangiersignale sind, wie in Anweisung Nr. 6 bzw. Anweisung Nr. 2 zur DFStrab ausgeführt, anzuwenden.

§ 18 Weichen und Gleiskreuzungen

1) An spitzbefahrenen Weichen muss so langsam herangefahren werden, dass geprüft werden kann, ob die Zungen für die vorgeschriebene Fahrtrichtung ordnungsgemäß anliegen. Dies hat augenscheinlich bzw. über die Signale W11, W12, W13 zu erfolgen. Erforderlichenfalls muss mit einer Betriebsbremsung vorher angehalten werden.

Werden die Signale W11, W12, W13 gezeigt, ist ein Begegnen an spitz zu befahren-den Weichen mit Linksabzweig erlaubt.

Erfolgt keine Anzeige bzw. werden die Weichensignale nicht erkannt, gilt die Weiche als nicht gesichert. Vor jedem Befahren ist eine augenscheinliche Prüfung der Wei-chenzungen vorzunehmen. Die Weiterfahrt ist erst gestattet, wenn der Fahrbediens-tete sich zweifelsfrei überzeugt hat, dass kein anderer Zug gefährdet wird.

Die Reihenfolge des Fahrens ergibt sich aus der Anweisung Nr. 3 zur DFStrab.

2) Auf Weichen, Gleiskreuzungen und Gleisbogenschmieranlagen soll, von Notfällen abgesehen, kein Sand gestreut werden. Wurde bei einer Notbremsung in eine Weiche Sand gestreut, muss der Fahrbedienstete die Betriebsleitstelle sofort benachrichtigen.

3) Rückfallweichen dürfen nur auf Weisung umgestellt werden und sind nach dem Be-fahren in ihre Regellage zurückzustellen.

4) Das Signal St 2 befindet sich in Höhe des Stellkontaktes der nachfolgenden elektri-schen Weiche, im Folgenden als EW bezeichnet. Am Signal St 2 wird die jeweilige Nummer der EW angezeigt. Für Folgeweichen ist neben der Weichennummer die zu-sätzliche Bezeichnung „F“ angebracht.

Als Folgeweiche werden mindestens zwei unmittelbar hintereinander auf einem Gleis angeordnete EW bezeichnet, deren gemeinsamer Weichenkontakt durch das Signal St 2 gekennzeichnet ist.

5) Das Umstellen der EW erfolgt induktiv vom Fahrzeug durch das Betätigen der ent-sprechenden Weichentaster im Fahrzeug und ist nur möglich, wenn die Signale W11, W12 oder W13 erloschen sind.

Bei Notwendigkeit des manuellen Umstellens hat die Aufstellung des Zuges so zu er-folgen, dass die Signalfreigabe der LZA auch nach dem Umstellen beobachtet werden kann.

6) Das Auffahren von EW entgegen der Regelfahrtrichtung ist nicht gestattet. Diese Weichen sind vorher manuell in die zu befahrende Richtung zu stellen. Ausnahmen bilden die mit dem Signal W 15 gekennzeichneten Weichen.

7) EW, welche durch das Außerbetriebszeichen So 7 gekennzeichnet sind, gelten nicht als elektrisch stellbare Weichen.

8) Fehler und Schäden an Weichen sind umgehend der Betriebsleitstelle zu melden.

9) Eine ordnungsgemäß eingestellte Fahrstraße wird über eine Gleisanzeige sowie durch die Fahrtfreigabe durch das Signal F 1 signalisiert. Ein Rückwärtsfahren innerhalb von Fahrstraßen ist nur auf Anweisung gestattet.

10) Bei dem Befahren von Kreuzungen mit anderen Schienenbahnen gelten die Regelungen des § 19 StVO uneingeschränkt.

§ 19 Eingleisige Strecken

- 1) In eingleisige Strecken darf nicht eingefahren werden, wenn
- a) die Strecke als besetzt angezeigt wird oder sich augenscheinlich ein Zug aus der Gegenrichtung in der Strecke befindet.
 - b) die Signalanlage gestört ist.

Es darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der Hälfte der überschaubaren Strecke angehalten werden kann.

2) Das Befahren eingleisiger Strecken im Zweirichtungsbetrieb wird in der Anweisung Nr.5 zur DFStrab geregelt.

§ 20 Bremsen

1) Bei einer Betriebsbremsung ist unter Berücksichtigung der Witterungsverhältnisse und des Schienenzustandes rechtzeitig und ohne Ruck abzubremsen. Es ist darauf zu achten, dass die Räder nicht gleiten. Erforderlichenfalls ist zusätzlich zu sanden.

2) Bei Versagen der Betriebsbremse sind die noch zu Verfügung stehenden Bremsen zu nutzen. Im Falle einer Gefahr ist eine Gefahrenbremsung auszuführen. Der Notastaster ist ausschließlich im absoluten Notfall zu betätigen.

Schienenbremsen dürfen nur im Ausnahmefall zur Verstärkung der Betriebsbremsung betätigt werden.

3) Wird von Fahrgästen die Türnotentriegelung oder die Fahrgastnotbremse ausgelöst, so ist nach dem Anhalten der Zug zu sichern. Der Grund für die Auslösung ist festzustellen. Gegebenenfalls sind die Personalien des Verursachers zu notieren.

4) Die Personenbeförderung bei Ausfall der Zusatzbremse erfolgt auf Weisung der Betriebsleitstelle.

5) Bei Ausfall aller Bremsen darf nicht weitergefahren werden. Der Zug ist durch Schleppen oder Schieben auszusetzen.

6) Defekte Feststellbremsen dürfen nur dann hilfs- oder notgelöst werden, wenn feststeht, dass der Zug gegen Abrollen gesichert ist.

Das unverzügliche Auswechseln des Zuges ist ebenso zu veranlassen, wenn die Feststellbremse eine ungenügende Wirkung zeigt.

Rollt der Zug ab, so sind die Schienenbremsen zu nutzen.

§ 21 Rückwärtsfahrten und Rangieren

1) Als Rückwärtsfahrt gilt das Bewegen eines Zuges unter Benutzung der in Fahrtrichtung vorn befindlichen Rückfahreinrichtung oder des Führerstandes.

Das Rangieren ist das Bewegen von Zügen, bei denen die Fahr- und Bremshandlungen nicht von der Zugspitze gegeben werden. Die Zugspitze muss von einem eingewiesenen Betriebsbediensteten besetzt sein.

Sind Rückwärtsfahrten oder Rangierfahrten im Linienverkehr nicht festgelegt, bedürfen sie einer Weisung. Diese sind, wenn nichts anderes festgelegt ist, ohne Kunden durchzuführen.

2) Für das Rückwärtsfahren und Rangieren gilt die Anweisung Nr. 6 zur DFStrab.

§ 22 Schieben und Schleppen

1) Ein Schieben bzw. Schleppen von Fahrzeugen außerhalb der Betriebshöfe bedarf immer der Zustimmung der Betriebsleitstelle.

2) Fahrzeuge, die nicht mit eigener Kraft bewegt werden können, müssen zum Schieben oder Schleppen mechanisch mit dem antreibenden Fahrzeug verbunden sein.

Ein zu schiebendes oder abzuschleppendes Fahrzeug muss bei unbeabsichtigter Zugtrennung gegen Abrollen gesichert werden können.

3) Beim Schieben ist die Spitze eines Zuges mit einem Fahrbediensteten zu besetzen, der dem Fahrer Aufträge zum Fahren oder Bremsen übermittelt und im Besitz einer gültigen Fahrberechtigung für das zu schiebende Fahrzeug ist.

Für das Schieben und Schleppen ist der Fahrbedienstete an der Spitze des Zuges verantwortlich. Wird ein Fahrzeug zu Berge Zwecken auf Rollwagen aufgesetzt, gelten gesonderte ortskonkrete Anweisungen.

4) Beim Schieben sind alle zu befahrenden Weichen im Bedarfsfall manuell umzustellen. Weichentaster sind nicht zu betätigen.

Das Einfahren in eingleisige Strecken ist nur auf Weisung erlaubt.

5) Im abgeschleppten oder geschobenen Zug dürfen Kunden nur bis zur nächsten Haltestelle befördert werden, wenn ihre Sicherheit gewährleistet ist.

6) Die Außenbeleuchtung aller Zugteile, an der Zugspitze auch die Scheinwerfer, und bei Dunkelheit die Innenbeleuchtung des antreibenden Zuges sind einzuschalten. Können bei Dunkelheit oder schlechter Sicht die Zugsignale Z 1 oder Z 2 des Zugverbandes nicht gezeigt werden, ist deren Erkennbarkeit mittels anderer geeigneter Mittel sicherzustellen.

7) Das Zugsignal Z 5 (Warnblinklicht) ist einzuschalten.

8) Für das Abschleppen und Schieben gilt darüber hinaus die Anweisung Nr. 8 zur DFStrab und die jeweiligen Bedienungsanleitungen der betreffenden Fahrzeugtypen.

§ 23 Bau- und Gefahrstellen

1) An Bau- und Gefahrstellen innerhalb und in unmittelbarer Nähe der Gleise ist so vorsichtig heran- und vorbeizufahren, dass eine Gefährdung ausgeschlossen ist und der Zug, soweit erforderlich, vor der Bau- und Gefahrstelle durch eine Betriebsbremsung zum Halten gebracht werden kann.

2) An Baufahrzeuge und fahrbare Arbeitsmittel darf nur soweit herangefahren werden, dass ein Rangieren dieser Fahrzeuge gewährleistet ist.

3) Aufträge der Sicherungsposten sind zu befolgen.

§ 24 Betriebsfunk und Betriebsleitsystem

1) Für die Benutzung und Bedienung der Einrichtungen für Betriebsfunk, Betriebsleitsystem und anderer nachrichtentechnischer Systeme gilt die Dienstanweisung Nr. 8 DA_00_102/0 „Funkordnung der Dresdner Verkehrsbetriebe AG“ in der aktuellen Fassung.

2) Funkgespräche sind so zu führen, dass durch den Fahrbediensteten keine Betriebsgefahr oder Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer entsteht. Erforderlichenfalls ist zur Gesprächsführung das Fahrzeug anzuhalten.

3) Neben den mündlichen Anweisungen von der Betriebsleitstelle sind auch digitale Anweisungen zu beachten.

§ 25 Meldungen

1) Bei einer Meldung sind Linie, Kurs- oder Wagennummer, der Standort und die Fahrtrichtung anzugeben.

2) Neben den an anderer Stelle der DFStrab genannten Meldungen, ist die Betriebsleitstelle in folgenden Fällen unverzüglich zu unterrichten:

- a) Unfälle, Entgleisungen, Fehlgleisungen, Fahrzeugbrände, Überfälle und Tötlichkeiten,
- b) Unfälle ohne eigene Beteiligung, bei Behinderung oder bei Hilfeleistung,
- c) Streckenmängel, offensichtlich ungesicherte Bau- oder Gefahrenstellen oder Schäden die die Sicherheit beeinträchtigen oder zu Schäden am Zug führen können,
- d) Schäden am Zug und an Betriebsanlagen,
- e) Störungen an Signal- und Lichtzeichenanlagen sowie technischen Sicherungen von Bahnübergängen,
- f) nicht bedienbare Haltestellen,
- g) Vorfälle, durch die Forderungen oder Beschwerden erwartet werden können,
- h) Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen sowie das Verhalten Dritter, wodurch die Sicherheit und Ordnung des Betriebes gefährdet wird,
- i) Gefahrbremungen, Notbremsungen und Zwangsbremungen,
- j) Sandmangel oder Unbrauchbarkeit des Sandes,
- k) Verunreinigungen,
- l) Störungen an Entwertern und Fahrausweisautomaten.

3) Sobald wie möglich, grundsätzlich bei Dienstende, sind zu melden:

- a) Benutzung des Feuerlöschers, des Verbandkastens und anderer Ausrüstungsgegenstände, wenn diese dadurch nicht mehr voll gebrauchsfähig sind, mit Angabe des Grundes,
- b) Sonstige Vorfälle, die für den Betrieb von Bedeutung sein können.

Zeugen sollen nach Möglichkeit gesucht und deren Personalien festgehalten werden. Meldungen haben in jedem Fall mündlich und schriftlich oder digital über das Fahrdienst-Tablet zu erfolgen.

§ 26 Hilfeleistung

1) Hilfloren oder verletzten Personen - auch außerhalb des Zuges - ist Hilfe zu leisten. Nötigenfalls ist Hilfe anzufordern.

2) Die Betreuung hilfloser und verletzter Personen obliegt so lange dem Fahrbediensteten, bis ein anderer die Fürsorge übernommen hat. Falls erforderlich, hat der Fahrbedienstete auch dann noch weitere Hilfe zu leisten.

3) Kommen Personen durch elektrische Spannung zu Schaden oder werden gefährdet, sind spannungsführende Teile unverzüglich abzuschalten bzw. ist das Abschalten der spannungsführenden Teile zu veranlassen.

4) Wenn Personen unter einen Zug geraten sind, ist

- der Zug sofort anzuhalten.
- der Stromabnehmer abzusenken.
- der Zug spannungsfrei zu schalten.
- Hilfe anzufordern.
- das Aussteigen der Kunden zu veranlassen.

Das Bewegen des Zuges ist nicht gestattet.

VI. Linienbetrieb

§ 27 Dienstverrichtung

1) Die Dienstverrichtung mit Dienstanfang, Ablösung und Dienstende ergibt sich aus dem für den Betriebstag gültigen Dienstplan oder Fahrauftrag. Der Fahrbedienstete hat sich rechtzeitig über seinen Dienst zu informieren. Eigenmächtiges Abweichen ist unzulässig.

2) Der Fahrbedienstete hat sich vor Antritt des festgesetzten Dienstes bei dem zuständigen Anordnungsbefugten zu melden. Dies gilt nicht bei Dienstbeginn oder Ablösungen außerhalb der Betriebshöfe oder Abstellanlagen.

Während des Bereitschaftsdienstes muss der Fahrbedienstete durch den Anordnungsbefugten ohne Verzögerung erreichbar sein.

3) Die planmäßige Ausfahrt ergibt sich aus dem Dienstfahrplan. Der Zug ist am vorgegebenen Standort zu übernehmen.

4) Bei Ablösungen sowie Übergabe eines Zuges auf der Strecke sind dem ablösenden Fahrbediensteten Mängel oder Beschädigungen am Zug unaufgefordert mit Verweis auf die schriftliche oder digitale Meldung mitzuteilen. Erfolgt dies nicht, gilt der Zug als in Ordnung übergeben. Weiterhin sind besondere Streckenverhältnisse und neue dienstlich relevante BETRA mitzuteilen.

5) Wenn die Ablösung fehlt, muss in Abstimmung mit der Betriebsleitstelle unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorschriften weiter gefahren werden.

6) Auf Betriebshöfen und Abstellanlagen ist der Zug gemäß Betriebshofordnung oder örtlicher Anweisungen abzustellen und zu sichern. Der Zug ist nach Fundsachen durchzusehen. Die für die Fahrt ausgegebenen betrieblichen Formulare sind nach Anweisung abzugeben. Die Mitnahme Betriebsfremder bei Einfahrt in den Betriebshof und Abstellanlage ist untersagt.

Vor Verlassen des Zuges hat der Fahrbedienstete den Zug gemäß den Vorschriften in der Betriebshofordnung und der Anweisung Nr. 7 zur DFStrab gegen Abrollen und unbefugtes Ingangsetzen zu sichern. Die Fenster und Türen sind zu schließen.

Abweichende Regelungen werden durch den zuständigen Anordnungsbefugten getroffen.

§ 28 Dienstausrüstung

Mitzuführen sind

- a) die gültige Fahrberechtigung,
- b) Dienstfahrplan,
- c) Ausrüstungsgegenstände und betrieblichen Formulare,
- d) die gültigen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen und
- e) die vorgeschriebenen Fahrpläne.

§ 29 Linienweg und Zugbeschilderung

- 1) Die Fahrten haben gemäß Dienstfahrplan zu erfolgen.
- 2) Linien- und Zielinformationen sind gemäß Dienstfahrplan bzw. Weisung einzustellen. Nur Züge im Linienverkehr dürfen eine Linienkennung anzeigen.
- 3) Abweichungen vom Linienweg dürfen nicht eigenmächtig erfolgen.

§ 30 Bedienen von Haltestellen/Türbedienung

- 1) An Haltestellen ist fahrplanmäßig abzufahren, zu frühes Abfahren ist zu vermeiden.
- 2) Das Öffnen der Türen darf erst nach Stillstand des Zuges erfolgen. Die Türbedienung wird durch die Bedienungsanleitung der jeweiligen Fahrzeuge geregelt.
- 3) Im Linienverkehr ist jede dazu bestimmte Haltestelle zu bedienen. Ein Durchfahren an Haltestellen ist im Linienverkehr nur mit Zügen gestattet, welche eine intakte Haltewunschanzeige bzw. -ausrüstung besitzen und wenn zweifelsfrei erkennbar ist, dass kein Kunde aus- oder einsteigen will.

Ausnahmen bedürfen einer Weisung.

- 4) Es ist so anzuhalten, dass sich das Haltestellenzeichen in Zugmitte befindet. Dies gilt nicht, wenn durch bauliche und/oderverkehrsorganisatorische Gegebenheiten bzw. durch Signalisierung eine andere Halteposition festgelegt ist.
- 5) Das Aus- und Einsteigen ist nur auf der jeweils vorgeschriebenen Zugseite zugelassen. Kann die Türfreigabe aus betrieblichen Gründen nicht unmittelbar erfolgen, sind die Kunden über die Informationsanlage des Zuges davon in Kenntnis zu setzen.
- 6) An den mit dem Schriftzug „Doppelhaltestelle“ gekennzeichneten Haltestellen dürfen zwei und mehr Verkehrsmittel gleichzeitig Fahrgastwechsel durchführen. Das aus der zweiten Halteposition vorrückende Verkehrsmittel muss nochmals anhalten, wenn mobilitätseingeschränkte Kunden den Mitfahrwunsch anzeigen. Ab dem dritten Verkehrsmittel ist in jedem Fall nach dem Vorrücken das erneute Ein- und Aussteigen zu gewährleisten.
- 7) Ist der Zug überfüllt und müssen Kunden zurückgelassen werden, ist die Statusmeldung über den Bordrechner abzusetzen. Weitere Kunden sind in höflicher Form abzuweisen und, sofern sie den Zug bereits bestiegen haben, zum Aussteigen aufzufordern und auf nachfolgende Züge hinzuweisen.
- 8) Bei Zügen mit Hilfen für mobilitätsbehinderte Kunden sind diese Hilfen bei Bedarf einzusetzen.

9) Während der Heizperiode sind die Türen nach Möglichkeit nur anhand der für die Fahrgastbetätigung vorgesehenen Schalterstellung freizugeben. Für Fahrzeuge die mit Klimaanlage ausgestattet sind, gilt dies sinngemäß ganzjährig.

10) Vor Abfahrt hat sich der Fahrbedienstete durch Nutzung technischer Einrichtungen und durch Inaugenscheinnahme des einsehbaren Bereiches Gewissheit darüber zu verschaffen, dass der Fahrgastwechsel abgeschlossen ist. Beim Abfahren dürfen Personen nicht gefährdet werden.

11) Können bei Fahrzeugen ohne automatischen Einklemmschutz nicht alle Türen eingesehen werden, hat sich der Fahrbedienstete nach dem Schließen der Türen durch direkten Blick von außerhalb auf alle Türen davon zu überzeugen, dass kein Kunde behindert oder gefährdet worden ist.

12) Können bei Fahrzeugen mit automatischem Einklemmschutz nicht alle Türen eingesehen werden, darf die Türfreigabe erst dann zurückgesetzt werden, wenn alle Türen sich automatisch nach der eingestellten Türoffenhaltezeit geschlossen haben. Ein gesetzter Kinderwagen- oder Rollstuhlwunsch verhindert ein automatisches Schließen der angewählten Tür. Wird ein Haltewunsch Kinderwagen oder Rollstuhl angezeigt oder wenn ein Zusteigen von mobilitätseingeschränkten Kunden zu erwarten ist, darf das Schließen der Türen keinesfalls über den Taster „Zentrales Schließen“ erfolgen.

13) Erfolgt unmittelbar nach einem durch den Fahrbediensteten initiierten Schließvorgang der Türen kein Aufleuchten der Grünschleife, ist durch augenscheinliche Kontrolle aller Türen die Ursache zu ermitteln.

§ 31 Mitnahme von Kunden bei Ein- und Aussetzfahrten

Kunden müssen bei Ein- und Aussetzfahrten sowie bei Linienwechselfahrten mitgenommen werden, sofern keine andere Regelung getroffen ist.

§ 32 Verhalten während der Fahrt

1) Der Fahrbedienstete hat sich während der Fahrt auf die Führung des Zuges zu konzentrieren und dabei sicherheitsgefährdende Handlungen zu unterlassen.

2) Es ist dem Fahrbediensteten während der Fahrt nicht gestattet:

- a) zu rauchen, zu essen oder zu trinken,
- b) Unterhaltungen zu führen,
- c) im Fahrzeug fest eingebaute Geräte, die der Navigation, Kommunikation oder der Aufzeichnung, der Wiedergabe oder dem Empfang von Tönen, Bildern oder Zeichen dienen, zu anderen als betrieblichen Zwecken zu benutzen und nur dann, wenn es die betriebliche und verkehrliche Situation zulässt.

Die Nutzung privater elektronischer Geräte und sonstiger Gegenstände ist nur an den Endhaltestellen gestattet.

§ 33 Anschlussverkehr

- 1) Anschlüsse sind auf der jeweiligen Kurskarte festgelegt und zu realisieren. Das Aufsichtspersonal entscheidet bei Unregelmäßigkeiten über den weiteren Verfahrensweg.
- 2) Ergeben sich zufällig Anschlüsse, so entscheidet der Fahrbedienstete im Sinne des Kundendienstes.

§ 34 Verhalten an Endhaltestellen

- 1) Der Zug ist gegen unbeabsichtigtes Ingangsetzen zu sichern. Darüber hinaus gelten die Bedienungsanleitungen der Fahrzeuge und die Anweisung Nr. 7 zur DFStrab.
- 2) Bei Dunkelheit müssen die Innenbeleuchtung und die Außenbeleuchtung (Standlicht) eingeschaltet sein.
- 3) Entsprechend der zur Verfügung stehenden Wendezeit sind weitere Handlungen vorgeschrieben. Der innere und äußere Zustand des Zuges sind zu kontrollieren und der Zug ist nach Fundsachen durchzusehen.

VII. Unregelmäßigkeiten

§ 35 Allgemeine Regelungen

1) Vorfälle, die zu einer Störung des Fahrbetriebes führen oder führen können, sind der Betriebsleitstelle sofort zu melden.

Neben den folgenden Festlegungen gilt für die Verhaltensanforderungen die Dienstanweisung Nr. 10.3 - 011 "Verhaltensanforderungen bei Vorkommnissen im Straßenbahn-, Bus-, Bergbahn- und Fährbetrieb" in der aktuellen Fassung.

2) Nach dem Eintritt einer Störung sind Maßnahmen einzuleiten, um weitere Schäden zu vermeiden und die Störung möglichst zu beseitigen. Die eigene und die Sicherheit anderer darf dabei nicht gefährdet werden.

Ist eine Weiterfahrt nicht möglich, ist der Zug zu sichern und das Zugsignal Z 5 (Warnblinksignal) zu zeigen.

Verlässt der Fahrbedienstete zur Störungssuche oder -beseitigung das Fahrzeug, dann ist Warnkleidung zu tragen.

3) Von Betriebsstörungen, die eine Weiterfahrt zunächst verhindern, sind die Kunden möglichst unter Angabe der Art und voraussichtlichen Dauer der Störung zu unterrichten. Nach Rücksprache mit der Betriebsleitstelle ist auf andere Verkehrsmittel zu verweisen.

Bei abzusehender Standzeit oder Betriebsunfähigkeit des Zuges ist das Aussteigen zu ermöglichen. Der Fahrbedienstete hat dazu die übrigen Verkehrsteilnehmer zu warnen und - am Zugende beginnend - die jeweils hintere Fahrzeugschleuse aufzuschieben.

Die Kunden sind dabei auf

- die Vorsicht beim Verlassen des Zuges und
- die Möglichkeiten zur Weiterbeförderung

hinzuweisen.

Nachdem die Kunden den Zug verlassen haben, sind die Türen zu schließen.

Der Fahrbedienstete eines Zuges, der wegen einer Störung oder wegen eines Unfalles nicht weiterfahren kann, darf den Zug nur auf besondere Weisung und nach Benachrichtigung der Betriebsleitstelle verlassen.

4) Sobald die Störung beseitigt ist, muss die Betriebsleitstelle verständigt und die Fahrt bis zur planmäßigen Endhaltestelle fortgesetzt werden.

Bei einem Stau von Zügen ist in angemessenen zeitlichen Abständen anzufahren.

§ 36 Schäden am Zug

1) Werden am Zug Schäden bemerkt, ist zu versuchen, die Ursache festzustellen und zu beseitigen. Der Fahrbedienstete darf nur solche Arbeiten durchführen, für die er unterwiesen ist.

Wird eine die Sicherheit gefährdende Störung bzw. ein die Sicherheit gefährdender Schaden oder Mangel erkannt und kann nicht beseitigt werden, ist das weitere Vorgehen mit der Betriebsleitstelle abzustimmen.

2) Nach einer Zugtrennung ist jedes Fahrzeug zu sichern.

3) Lässt sich ein gestörter/schadhafter Zug nicht mehr von der Zugspitze aus bedienen, so ist diese mit einem zweiten Fahrbediensteten zu besetzen, der dem Fahrbediensteten Aufträge zum Fahren oder Bremsen übermittelt.

4) Bleibt ein Zug auf dem Bahnübergang mit der Schmalspurbahn Gleiskreuzung Weißes Ross fahrunfähig stehen und misslingt dem Fahrbediensteten eine sofortige Weiterfahrt, so hat er den Zug umgehend zu evakuieren und die Kunden aus dem Gefahrenbereich zu führen.

Die Betriebsleitstelle ist sofort von der Gefahrensituation zu informieren.

Der Fahrbedienstete muss versuchen, unter Zuhilfenahme anwesender Personen die kreuzende Bahnstrecke nach allen Richtungen zu sichern. Sodann ist anzustreben, den Zug mit anderen Mitteln aus der Gefahrenzone fortzubewegen.

§ 37 Hindernisse im Fahrweg

1) Mit Hindernissen auf dem Fahrweg ist jederzeit, insbesondere im Zusammenhang mit Unwetter, zu rechnen.

2) An Hindernissen darf nur vorbeigefahren werden, wenn die erforderliche Durchfahrtsbreite und Durchfahrthöhe zur Verfügung stehen. Gegebenenfalls ist anzuhalten und der Fahrweg nachzuprüfen.

3) Gegenstände, die zur Entgleisung führen können, dürfen nicht überfahren werden. Sie sollen, sofern möglich, entfernt werden.

4) Vor herabhängenden Teilen der Fahrleitung und Fremdkörpern in der Fahrleitung ist anzuhalten, wenn nicht gefahrlos vorbeigefahren werden kann. Die Schadensstelle ist zu sichern und die Betriebsleitstelle ist zu informieren.

5) Bei witterungsbedingten Einflüssen, die die Sicherheit beeinträchtigen oder zu Beschädigungen am Zug führen können, ist die Weiterfahrt mit der Betriebsleitstelle abzustimmen.

6) Überflutete Gleise dürfen nur bei einem Wasserstand bis zur Unterkante des Bahnräumers befahren werden. Dabei ist Schrittgeschwindigkeit zu fahren und es muss sichergestellt sein, dass sich keine Hindernisse im Fahrweg befinden.

§ 38 Fahrspannungsausfall

1) Bei einem Fahrspannungsausfall sind der Fahrschalter, das Fahrpedal, der Sollwertgeber oder die Rückfahreinrichtung in die 0-Stellung zu schalten. Unter Ausnutzung der Restgeschwindigkeit ist der Zug verkehrsgünstig anzuhalten.

2) Bei Unterbrechung des Stromflusses zwischen Rad und Schiene kann beim Aussteigen Lebensgefahr durch einen elektrischen Schlag bestehen. Es sind folgende Maßnahmen durchzuführen:

- a) Stromabnehmer vom Wageninneren aus senken und festlegen.
- b) Erst nach Absenken des Stromabnehmers dürfen die Kunden den Zug verlassen. Die Kunden sind der Situation entsprechend zu informieren und zu warnen.

3) Haben die anderen Züge Fahrspannung, nur der eigene Zug nicht, ist zu prüfen, ob

- a) der Stromabnehmer sich unter einem spannungslosen Stück der Fahrleitung befindet.
- b) der Stromabnehmer die Fahrleitung nicht berührt.
- c) durch Vereisung die Unterbrechung des Stromflusses an der Fahrleitung verursacht wird.
- d) das Fahrzeug isoliert steht.

4) Die Unterbrechung des Stromflusses ist unverzüglich der Betriebsleitstelle zu melden.

5) Bei Fahrspannungsabschaltungen infolge eines defekten Fahrzeuges (Kurzschluss) ist der Stromabnehmer zu senken und die Betriebsleitstelle unverzüglich zu informieren.

6) Nach einer Fahrspannungsabschaltung ist das Fahrzeug nur mit einer geringen Anfahrbeschleunigung zu bewegen. Sind mehrere Züge an einer Stelle von der Fahrspannungsabschaltung betroffen, ist in angemessenen zeitlichen Abständen anzufahren.

Bei Fahrspannungsabschaltung länger als 10 Minuten ist der Stromabnehmer abzusenken und erst nach Weisung wieder anzulegen. Bei Notwendigkeit, z. B. bei Dunkelheit, schlechter Sicht, ist das Fahrzeug ordnungsgemäß zu beleuchten bzw. ausreichend zu sichern.

§ 39 Unfall

- 1) Der Unfallhergang, die Personalien von Beteiligten und Zeugen sowie ggf. das polizeiliche Aktenzeichen sind im Unfall- und Schadensbericht detailliert aufzunehmen.
- 2) Bei der Unfallaufnahme durch die Polizei sind mindestens Angaben zur Person zu machen. Ein Schuldanerkenntnis ist nicht abzugeben.
- 3) Von Schäden an fremdem Eigentum ist der Geschädigte möglichst an Ort und Stelle in Kenntnis zu setzen.

Schadenersatzansprüche dürfen weder ganz noch zum Teil anerkannt werden. Geschädigte sind an den Bereich Recht zu verweisen. Die Bearbeitung von Vorkommnissen ist in der Organisationsanweisung Nr. 1.OA_04_000 „Schadensbearbeitung“ in der aktuellen Fassung geregelt.

§ 40 Entgleisung/Fehlgleisung

- 1) Nach einer Entgleisung/Fehlgleisung ist der Zug zu sichern, Stromabnehmer sind abzusenken.

Weitere verkehrssichernde Maßnahmen sind einzuleiten. Anschließend ist der Zug von Kunden zu räumen.

- 2) Der Zug darf nicht eigenmächtig bewegt werden.

§ 41 Fahrzeugbrand

- 1) Bei einem Fahrzeugbrand ist unverzüglich an geeigneter Stelle anzuhalten.
- 2) Die Stromabnehmer sind zu senken.
- 3) Der Zug ist sofort zu evakuieren und die Kunden sind aus dem Gefahrenbereich zu führen.
- 4) Die Betriebsleitstelle ist zu informieren. Der Brand ist mit Feuerlöschern und anderen geeigneten Mitteln zu bekämpfen.
- 5) Gekuppelte Züge sind nach Möglichkeit zu trennen, genügend weit voneinander aufzustellen und gegen Abrollen zu sichern.
- 6) Nach einem Fahrzeugbrand sind das Anlegen des Stromabnehmers und das Einschalten der Batterie verboten.

VIII. Schlussvorschriften

§ 42 Änderungsdienst/Änderungshistorie

Änderungen und Ergänzungen zur DFStrab werden durch den Betriebsleiter Straßenbahn in schriftlicher Form als eine BETRA (Bau- und Betriebsanweisung) entsprechend der Anweisung Nr. 10 zur DFStrab bekanntgegeben.

Index-Nr.	Datum	Inhalt
0	01.05.2024	Neuherausgabe DFStrab
1	17.12.2024	Korrektur OA Bezeichnung in § 6 Korrektur Absatznummerierung in § 30
1 für Anweisung Nr.2	17.12.2024	Aktualisierung Anweisung Nr. 2 Ergänzung Signal G 4a und Signal So31

§ 43 Inkrafttreten

Die DFStrab tritt am 01.05.2024 in Kraft und ersetzt damit die Dienstanweisung Nr. 10.3 - 003/1 „Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Straßenbahnen (DFStrab)“ in der Fassung vom 01.09.1998, letztmalig geändert am 19.12.2023, BETRA 010/2024 – Aktualisierung Anweisung Nr.12 der DF Strab.

Verzeichnis der Anweisungen und Anlagen

Anweisung Nr. 1	Betriebsbedienstete
Anweisung Nr. 2	Signalordnung
Anweisung Nr. 3	Anwendung der StVO im Straßenbahn-Fahrdienst und Vorrang der Züge untereinander
Anweisung Nr. 4	Gleisüberfahrten und -übergänge im Bereich besonderer und unabhängiger Bahnkörper von Straßenbahnen ohne bzw. mit technischer Sicherungsanlage
Anweisung Nr. 5	Befahren eingleisiger Strecken im Zweirichtungsbetrieb
Anweisung Nr. 6	Ordnung über das Rangieren, Rückwärtsfahren und Kuppeln mit Straßenbahnen - Rangierordnung (RaO)
Anweisung Nr. 7	Sicherung stillgesetzter und abgestellter Fahrzeuge
Anweisung Nr. 8	Einsatzbeschränkungen für Straßenbahnzüge bei Störungen an Federspeicherbremsen und Bedingungen für das Schieben bzw. Schleppen von Straßenbahnzügen
Anweisung Nr. 9	Besondere Bedingungen für Zweiwegefahrzeuge
Anweisung Nr. 10	Regelungen zum Änderungsdienst der DFStrab
Anlage 1	Weitere Informationen für Fahrbedienstete

Anweisung Nr. 1

Betriebsbedienstete im Straßenbahnbetrieb

Betriebsbedienstete im Straßenbahnbetrieb

Als Betriebsbedienstete gemäß § 1 (6) BOStrab gelten bei der Dresdner Verkehrsbe-
triebe AG die Mitarbeiter mit folgenden vertraglich geregelten Tätigkeiten oder Beauf-
tragungen:

1. Fahrbedienstete

- Straßenbahnfahrer
- Rangierer
- Servicepersonal der Betriebshöfe
- Führer von Zweiwegefahrzeugen

Eingeschlossen sind hierbei die für o. g. Tätigkeit in der Ausbildung befindlichen Be-
triebsbediensteten.

2. Bedienstete bei der Steuerung und Überwachung des Betriebsablaufes

- Mitarbeiter der Betriebsleitstelle und der Netzleitstelle
- Verkehrsaufsicht (Mitarbeiter Betriebslenkung und deren beauftragte Personen)
- Betriebshofleiter
- Disponent Fahrzeugservice der Betriebshöfe oder gleichgestellte Personen
- Lehrbedienstete nach BOStrab (Fahrlehrer)
- Beauftragte des Betriebsleiters Straßenbahn

3. Verantwortliche bei der Instandhaltung der Betriebsanlagen und Fahr- zeuge

- Bauleiter
- Reparaturschlosser
- Leiter Wartungs- und Instandhaltungsbereiche Schienenfahrzeuge und Infra-
struktur

4. Leitende oder Aufsichtsführende über Beschäftigte nach Punkt 1 – 3

- Betriebsleiter BOStrab und stellvertretende Betriebsleiter BOStrab
- Centerleiter Fahrbetrieb
- Gruppenleiter Betriebslenkung
- Sachgebietsleiter Verkehrsaufsicht/Dispatcher
- Gruppenleiter Fahrschule
- Sachgebietsleiter Fahrschule
- Centerleiter Schienenfahrzeuge
- Centerleiter Infrastruktur
- Bereichsleiter Instandhaltungsbereich Gleisanlagen
- Bereichsleiter Instandhaltungsbereich Bahnstromversorgung

Anweisung Nr. 2






Signalordnung Straßenbahn – SOStrab




Signalordnung Straßenbahn – SOStrab

Inhaltsverzeichnis



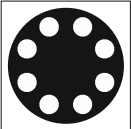




1. Fahrsignale (F).....	3
2. Abfertigungssignale (A).....	5
3. Zugsignale (Z).....	6
4. Geschwindigkeitssignale (G).....	8
5. Schutzsignale (Sh).....	10
6. Rangiersignale (R).....	12
7. Zug- und Rangiersignale (Zg) (Pf).....	13
8. Schaltsignale (St).....	14
9. Weichensignale (W).....	16
10. Überwachungssignale für Bahnübergänge (Bü).....	18
11. Sondersignale (So).....	19

1. Fahrsignale (F)

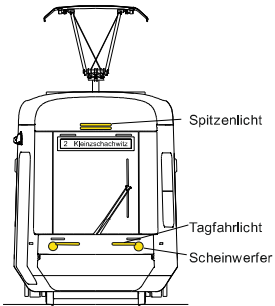
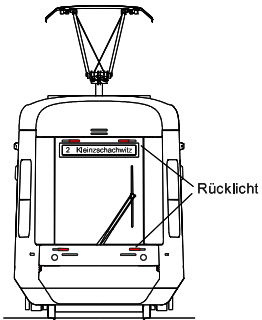
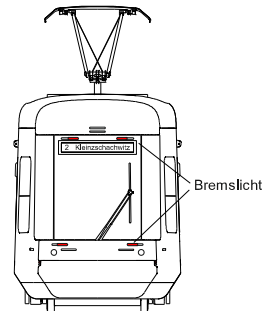
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
F 0	Ein weißer waagerechter Lichtbalken 	Halt	
F 1	Ein weißer senkrechter Lichtbalken 	Fahrt freigegeben nur geradeaus	Das Signal kann auch statisch als Schild angebracht werden.
F 2	Ein weißer schräg nach rechts oben weisender Lichtbalken 	Fahrt freigegeben nur nach rechts	
F 3	Ein weißer schräg nach links oben weisender Lichtbalken 	Fahrt freigegeben nur nach links	
F 4	Ein weißer Lichtpunkt 	Halt zu erwarten	

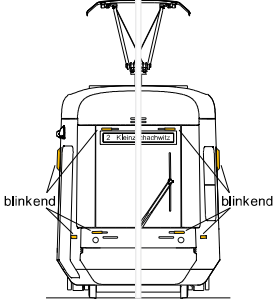
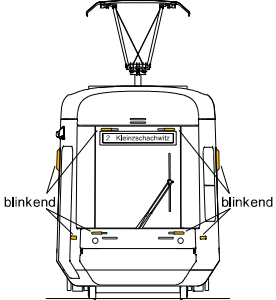
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
F 5	Ein weißes Lichtdreieck mit der Spitze nach unten 	Unter Beachtung der Abbiegeregeln § 9 StVO Fahrt freigegeben nach links oder rechts	Der Fahrer hat sich beim Abbiegen so zu verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist.
F 6	Ein weißes Lichtdreieck mit der Spitze nach unten, rechts daneben ein weißer senkrechter Lichtbalken 	Fahrt frei gegeben geradeaus und unter Beachtung der Abbiegeregeln § 9 StVO nach links	
F 7	Ein weißes Lichtdreieck mit der Spitze nach unten, links daneben ein weißer senkrechter Lichtbalken 	Fahrt freigegeben geradeaus und unter Beachtung der Abbiegeregeln § 9 StVO nach rechts	

2. Abfertigungssignale (A)



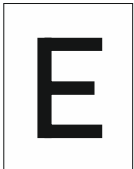


Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
A 1	Ein weiß leuchtendes T 	Türen schließen	Signalfreigabe folgt in Kürze
A 2 a	Ein kurzes akustisches oder ein optisches oder ein akustisches und ein optisches Zeichen 	Abfahren	
A 2 b	Ein weiß- oder grünleuchtender Ring 		
A 2 c		Anschlussvermittlung mit Strab für planmäßige Abfahrten	Anschlusspartner Strab registriert, Ankunft steht bevor
A 2 d		Anschlussvermittlung mit Bus für planmäßige Abfahrten	Anschlusspartner Bus registriert, Ankunft steht bevor
A 3		Haltestelle belegt	Nicht einsehbarer Haltestellen- bereich ist noch durch andere Fahrzeuge belegt
A 4		Fahrsignalanlage belegt	Vorrücken zur Fahrsignalan- lage nach Verlöschen der An- zeige



3. Zugsignale (Z)

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Z 1	<p>An der Spitze eines Zuges drei weiße Lichter</p>  <p>Spitzensignal Tagfahrlicht Scheinwerfer</p>	Spitzensignal	Die Stirnleuchte des Spitzensignals kann die Linienbezeichnung enthalten.
Z 2	<p>Am Zugschluss zwei bzw. vier rote Lichter</p>  <p>Rücklicht</p>	Schlussignal	
Z 3	<p>Am Zugschluss zwei gelbe bzw. zwei oder vier rote Lichter</p>  <p>Bremslicht</p>	Bremssignal	

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Z 4	<p>Gelbe Blicklichter an einer der beiden Längsseiten</p> 	Fahrtrichtungssignal	
Z 5	<p>Gelbe Blicklichter gleichzeitig an beiden Längsseiten</p> 	Warnblinksignal	Zeigt an, dass der Zug liegengeblieben ist



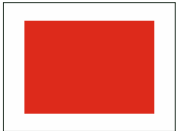

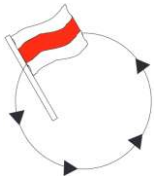
4. Geschwindigkeitssignale (G)

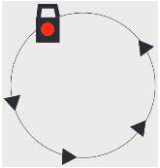
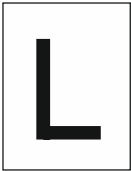



Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
G 1 a	<p>Eine dreieckige auf der Spitze stehende gelbe Tafel mit weißem Rand und schwarzer Kennziffer</p> 	Ankündigung der Geschwindigkeitsbeschränkung	Geschwindigkeitsbeschränkung ist jede Änderung der zulässigen Geschwindigkeit nach unten
G 2 a	<p>Eine rechteckige gelbe Tafel mit weißem Rand und schwarzer Kennziffer</p> 	Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung	
G 3	<p>Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem E</p> 	Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung	
G 3 a	<p>Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzer Kennziffer und nach rechts steigenden schwarzen Streifen</p> 	Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung	
G 4	<p>Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzer Kennziffer</p> 	Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung	Zeigt Änderungen der zulässigen Geschwindigkeit nach oben an; kann auch anstelle von Signal G 3 verwendet werden

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
G 5	<p>Eine rechteckige weiße Tafel mit blauem Rand und schwarzer Kennziffer</p> 	Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung	<p>Zeigt Änderungen der zulässigen Geschwindigkeit für die nachfolgende Verkehrsanlage an.</p> <p>Eine Verkehrsanlage in diesem Sinne kann sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weichenanlage - Gleiskonstruktion - Brücke - Gleisquerungsstelle - signaltechnisch gesicherte Gleisquerungsstelle bei ausgeschalteter bzw. dunkler LSA
G 5 b	<p>Eine weiß leuchtende Kennziffer</p> 	Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung	<p>Zeigt die Änderung der zulässigen Geschwindigkeit für die nachfolgende Verkehrsanlage, im Sinne von Weichen und Gleiskonstruktionen an</p>

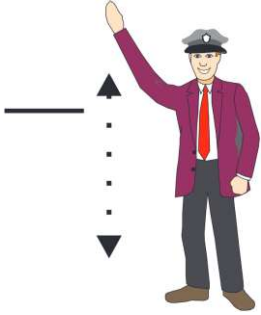
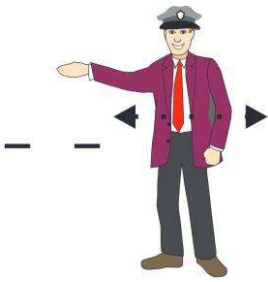

Die Kennziffern der Signale G 1, G 2, G 4 und G 5 bedeuten, dass der angegebene Wert in km/h als Geschwindigkeit zugelassen ist; werden einstellige Kennziffern verwendet, gilt deren zehnfache Wert als Geschwindigkeit.

5. Schutzsignale (Sh)

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Sh 1	<p>Eine quadratische gelbe Tafel mit waagerechtem grünem Streifen</p> 	Zwangshalt	Kennzeichnet Stellen, an denen bei Fahren auf Sicht in jedem Fall anzuhalten ist
Sh 2	<p>Eine rechteckige rote Tafel mit weißem Rand</p> 	Schutzhalt	Weiterfahrt ist unzulässig
Sh 2 a	<p>Eine rechteckige beleuchtete rote Tafel mit weißem Rand</p> 		
Sh 3 a	<p>Mindestens 3 kurze akustische Zeichen schnell hintereinander</p> 	Nothalt	Der Zug ist auf kürzestem Weg anzuhalten
Sh 3 b	<p>Eine weiß-rot-weiße Fahne oder der Arm im Kreis bewegt</p> 		

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Sh 3 c	<p>Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand im Kreis bewegt</p> 	Nothalt	Der Zug ist auf kürzestem Weg anzuhalten
Sh 4	<p>Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem L</p> 	Läuten	Den örtlichen Gegebenheiten entsprechend sind akustische Warnsignale zu geben
Sh 5	<p>Ein mäßig langer Ton oder Warnglocke</p> 	Achtung	Signal Sh 5 wird gegeben, um Personen zu warnen
Sh 6	<p>Ein rot-weißes Zeichen oder entsprechende Markierung im Gleisbereich</p> 	Grenzzeichen	<p>Kennzeichnet die Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf</p> <p>Kann bei Anordnung im Straßenverkehr auch als Signaltafel im Oberleitungsbe- reich angebracht werden</p>
Sh 7	<p>Eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem H oder eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem H oder entsprechende Markierung im Gleisbereich</p> 	Haltetafel	Kennzeichnet die Stelle, an der die Spitze des Zuges halten soll





6. Rangiersignale (R)


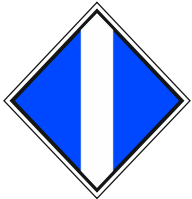


Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
R 1	<p>Ein mäßig langer Ton und senkrechte Bewegungen des Armes, bei Dunkelheit mit einer weißen Laterne</p> 	Wegfahren	Rangierbewegung vom Signalgebenden weg
R 2	<p>Zwei mäßig lange Töne und waagerechte langsame Bewegungen des Armes, bei Dunkelheit mit einer weißen Laterne</p> 	Herkommen	Rangierbewegung zum Signalgebenden hin
R 3	<p>Drei kurze Töne und kreisförmige Bewegungen des Armes, bei Dunkelheit mit einer weißen Laterne</p> 	Rangierhalt	

7. Zug- und Rangiersignale (Zg) (Pf)




Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Zg 1		Abfahrtssignal	Das Signal Zg 1 wird vom Fahrbediensteten über die Abfahrtssignalanlage gegeben. Es muss über die Dauer von 2 sec. an allen Aus- und Einstiegen wahrnehmbar sein. Während der Signalgabe darf nicht angefahren werden. Mit Beginn des Signales Zg 1 dürfen Straßenbahnen nicht mehr bestiegen oder verlassen werden.
Zg 2		Notsignal	Das Signal Zg 2 wird dem Fahrbediensteten über die Notsignalanlage gegeben. Der Zug ist unverzüglich durch Gefahrenbremsung anzuhalten.
Pf 1	⌒	Abfahrtssignal	Das Signal Pf 1 wird als kurzer Ton mit der Signalklingel oder der Mundpfeife gegeben.
Pf 2	⌒ ⌒	Halteauftrag	Das Signal Pf 2 wird als zwei kurze Töne mit der Signalklingel oder der Mundpfeife gegeben.






8. Schaltsignale (St)

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
St 1	<p>Eine quadratische blaue Tafel mit einem weißen S</p> 	Signalkontakt	Am Signal St 1 ist ein Signalkontakt zu betätigen
St 2	<p>Eine quadratische blaue Tafel mit einem weißen W</p> 	Weichenkontakt	Am Signal St 2 ist die Weichensteuerung zu betätigen
St 3	<p>Eine quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit schwarzem und weißem Rand und einem zerlegten weißen U</p> 	Ausschalten	Vom Signal St 3 ab muss der Fahrstrom ausgeschaltet sein
St 4	<p>Eine quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit schwarzem und weißem Rand und einem geschlossenen weißen U</p> 	Einschalten erlaubt	Vom Signal St 4 ab darf der Fahrstrom eingeschaltet werden


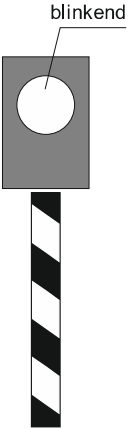

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
St 5	<p>Eine quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit schwarzem Rand und einem waagerechten weißen Streifen</p> 	Stromabnehmer abziehen	Vom Signal St 5 ab muss der Stromabnehmer abgezogen sein
St 6	<p>Eine quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit schwarzem Rand und einem senkrechten weißen Streifen</p> 	Stromabnehmer anlegen	Vom Signal St 6 ab darf der Stromabnehmer wieder angelegt sein
St 7	<p>Eine quadratische blaue Tafel mit einem weißen T</p> 	Streckentrenner	Am Signal St 7 ist der Fahrstrom kurz abzuschalten
St 8	<p>Eine quadratische, auf der Spitze stehende blaue Tafel mit schwarzem und weißem Rand und einem auf der Spitze stehenden quadratischen weißen Rahmen mit innenliegendem weißen Quadrat</p> 	Halt für Fahrzeuge mit angelegtem Stromabnehmer	Fahrten über Signal St 8 hinaus sind für Fahrzeuge mit angelegtem Stromabnehmer unzulässig.

9. Weichensignale (W)




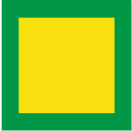

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
W 1	Ein weiß leuchtender Winkel mit Spitze nach oben 	Weiche steht für Fahrt geradeaus mit höchstens 15 km/h	Kraftschlüssige Endlage der beweglichen Weichenteile (Weiche ohne Verschluss)
W 2	Ein weiß leuchtender Winkel mit Spitze nach rechts 	Weiche steht für Fahrt nach rechts mit höchstens 15 km/h	
W 3	Ein weiß leuchtender Winkel mit Spitze nach links 	Weiche steht für Fahrt nach links mit höchstens 15 km/h	


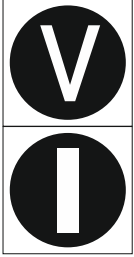
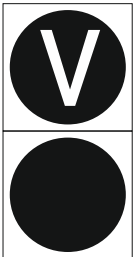


Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
W 11	Ein weiß leuchtender Winkel mit Spitze nach oben und Basisbalken unten 	Weiche steht für Fahrt geradeaus mit zulässiger Geschwindigkeit	Die beweglichen Teile der Weiche sind in der jeweiligen Endlage formschlüssig festgelegt. (Weiche ist verschlossen)
W 12	Ein weiß leuchtender Winkel mit Spitze nach rechts und Basisbalken links 	Weiche steht für Fahrt nach rechts mit zulässiger Geschwindigkeit	
W 13	Ein weiß leuchtender Winkel mit Spitze nach links und Basisbalken rechts 	Weiche steht für Fahrt nach links mit zulässiger Geschwindigkeit	
W 14	Ein weiß leuchtender Winkel mit Spitze nach unten und Basisbalken oben auf einer quadratisch schwarzen Tafel 	Weiche darf nicht aufgefahen werden	
W 15	Ein weißer Winkel mit Spitze nach unten auf einer quadratisch schwarzen Tafel 	Weiche darf aufgefahen werden	





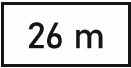
10. Überwachungssignale für Bahnübergänge (Bü)

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Bü 0	<p>Ein schwarz-weiß schräg gestreiftes, rückstrahlendes Mastschild</p> 	Halt vor dem Bahnübergang. Weiterfahrt nur, wenn es die Verkehrslage erlaubt	Bü 0 zeigt an, dass die technische Sicherung des Bahnübergangs ausgefallen ist.
Bü 1	<p>Ein weißes Blinklicht über einem schwarz-weiß schräg gestreiften, rückstrahlenden Mastschild</p> 	Der Bahnübergang darf befahren werden	Bü 1 zeigt an, dass die technische Sicherung des Bahnübergangs ordnungsgemäß arbeitet.
Bü 2	<p>Eine rechteckige schwarze Tafel mit vier auf den Spitzen übereinander stehenden weißen Rauten</p> 	Ein Überwachungssignal ist zu erwarten	

11. Sondersignale (So)











Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
So 4 a	Ein gelb-weißes Mastschild 	Auftragsschild	Erfolgt keine Signalisierung durch Fahrsignale, ist eine Vorbeifahrt nur auf Weisung erlaubt.
So 5	Eine quadratische gelbe Tafel mit grünem Diagonalkreuz 	Begegnungsverbot - Anfang - - Vorrangrichtung -	Straßenbahnen haben Vorrang vor Straßenbahnen, welche sich dem Begegnungsverbot nähern. Bei Begegnungsverbot für bestimmte Fahrzeuge und Richtungen können Zusatzschilder verwendet werden.
So 5 a	Eine quadratische gelbe Tafel mit rotem Diagonalkreuz 	Begegnungsverbot - Anfang - - wartepflichtige Richtung -	Straßenbahnen vor Begegnungsverboten haben anderen Straßenbahnen den Vorrang zu gewähren. Bei Begegnungsverbot für bestimmte Fahrzeuge und Richtungen können Zusatzschilder verwendet werden.
So 6	Eine quadratische gelbe Tafel mit grünem Rand 	Begegnungsverbot - Ende -	
So 7	Eine quadratische schwarze Tafel mit weißem Diagonalkreuz 	Außerbetriebszeichen (Anlage außer Betrieb)	Signale die kreuzweise mit So 7 a gekennzeichnet sind haben zeitweilig keine Gültigkeit.










Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
So 7 a	Klebeband in den Farben Schwarz-Orange-Schwarz 	Außerbetriebszeichen (Signal außer Betrieb)	Signale, die kreuzweise mit So 7 a gekennzeichnet sind, haben zeitweilig keine Gültigkeit.
So 8	Ein weiß leuchtendes "V" in Verbindung mit dem Fahrsignal F 1 	Vorsignal	Am darauffolgenden Signal kann F 1 erwartet werden.
So 9	Ein weiß leuchtendes "V" 	Vorsignal in Betrieb	Am darauffolgenden Signal muss F 0 erwartet werden.
So 10	Ein weiß leuchtendes "A" 	Bestätigungssignal einer Anmeldung	Bestätigungssignale können in Verbindung mit allen anderen - Farbzeichen - Fahrsignalen - Abfertigungssignalen - Überwachungssignalen - Sondersignalen gegeben werden.
So 10 a	Ein weiß leuchtendes "S" 	Bestätigungssignal einer Anmeldung nur für Straßenbahnen	



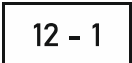
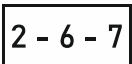


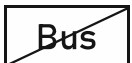


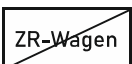
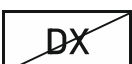

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
So 10 b	Ein weiß leuchtendes "B" 	Bestätigungssignal einer Anmeldung nur für Busse	Bestätigungssignale können in Verbindung mit allen anderen <ul style="list-style-type: none"> - Farbzeichen - Fahrsignalen - Abfertigungssignalen - Überwachungssignalen - Sondersignalen gegeben werden.
So 11	Eine rechteckige Tafel mit gelb umrandeter sowie gelb-orange schräg gestreifter Fläche und der Zusatzbezeichnung GSA 	Gleitfahr	Die Verkehrsanlage ist mit einer Gleisbogenschmieranlage ausgestattet.
So 12	nicht belegt		
So 13	Eine quadratische gelbe Tafel mit rotem Rand, in der Mitte ein gelbes Dreieck mit rotem Rand 	Vorfahrt gewähren	Straßenbahnen und Individualverkehr auf kreuzenden oder einmündenden Gleisen bzw. Straßen ist die Vorfahrt zu gewähren. Mit den Signalen So 29, So 30 kann die Vorfahrtsregelung eingeschränkt werden.
So 14	Eine quadratische gelbe Tafel mit grünem Rand, in der Mitte ein auf der Spitze stehendes gelbes Quadrat mit grünem Rand 	Vorfahrt	Straßenbahnen haben Vorfahrt vor Straßenbahnen und Individualverkehr auf kreuzenden oder einmündenden Gleisen bzw. Straßen. Mit den Signalen So 29, So 30 kann die Vorfahrtsregelung eingeschränkt werden.
So 15		Entfernung in Metern	Kann in Kombination mit anderen Signalen oder Schildern angezeigt werden

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
So 15 a	<div>22.00 – 5.00 Uhr</div>	Zeitbegrenzung	Kann in Kombination mit anderen Signalen oder Schildern angezeigt werden
So 15 b	<div>↑ 150 m ↑</div>	gilt auf Meter	
So 16	<div>Gefälle</div>	Begründung eines Signals	
So 16 a	<div>Lärmschutz</div>		
So 17	<div>15m-Zug</div>	Zugbezeichnung	
So 17 a	<div>30m-Zug</div>		
So 17 b	<div>45m-Zug</div>		
So 17 c	<div>60m-Zug</div>		
So 17 d	nicht belegt		
So 17 e	<div>ER-Wagen</div>		
So 17 f	<div>ZR-Wagen</div>		
So 18	<div>T4D</div>	Typenbezeichnung	
So 18 a	<div>Bus</div>		

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
So 18 b	<div>NGT</div>	Typenbezeichnung „NGT“ schließt NGTDX-Fahrzeuge ein	Kann in Kombination mit anderen Signalen oder Schildern angezeigt werden Als Freitext können z.B. ET, MAN, Kleiner Hecht usw. ausgeführt werden.
So 18 c	<div><Freitext></div>		
So 18 d	<div>Strab</div>		
So 18 e	<div>DX</div>		
So 19	<div>66</div>	Anlagennummer	
So 19 a	<div>30 2</div>	Anlagen- und Signalnummer	
So 20	<div>←</div>	Richtungspfeile	
So 20 a	<div>→</div>		
So 20 b	<div>↑</div>		
So 21	<div>↓↗→</div>	Richtungspfeile	Kann in Kombination mit den Signalen So 5 und So 5 a angezeigt werden Die durch die Pfeile angezeigten Gleisrichtungen dürfen nicht gleichzeitig besetzt oder befahren werden. Entsprechend den örtlichen Gleislagen können die Pfeile auch andere Richtungen anzeigen.

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
So 22		Zeigt den Verlauf der einmündenden Gleise an und kann die Vorrangrichtung verdeutlichen	Entsprechend den örtlichen Gleislagen kann der Gleisverlauf auch abweichend zu den vorgegebenen Signalen angezeigt werden.
So 22 a			
So 22 b			
So 22 c			
So 22 d			
So 22 e			
So 22 f			
So 22 g			
So 22 h			
So 22 i			

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
So 23		Richtungsbezogene Signalanforderung	Gilt nur in Verbindung mit dem Signal St 1. Mit der Betätigung einer der gezeigten Pfeiltasten am "IBIS-Zentralgerät" wird an der nachfolgenden LZA bei Abweichungen von der Standardrichtung das entsprechende Signal angefordert. Mit diesem Signal kann auch eine Ansteuerungsstelle für Springlichter und Fahrsignale an Haltestellen gekennzeichnet sein.
So 23a			
So 23 b			
So 23 c			
So 23 d			
So 23 e			
So 23 f			
So 24	Ein weißer abgewinkelter Lichtbalken 	Räumsignal	Das Signal zeigt an, dass der Gegenverkehr durch Rotlicht angehalten ist und dass linksabbiegende Straßenbahnen die Kreuzung ungehindert befahren und räumen können.
So 25	Ein schwarz-weiß schräg gestreiftes, rückstrahlendes Mastschild 	Erfolgt keine Signalisierung - Halt vor dem Bahnübergang. Weiterfahrt nur, wenn es die Verkehrslage erlaubt In Kombination mit den Fahrsignalen F1 bis F3 bzw. F5 bis F7 darf der Bahnübergang befahren werden.	Kennzeichnet einen mit Fahrsignalen technisch gesicherten Bahnübergang

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
So 26		Einschalten verboten	Am Fahrzeug werden Arbeiten durchgeführt, Schalthandlungen jeder Art sind verboten.
So 27		Handlungsanweisungen	Kann mit anderen Signalen oder Schildern kombiniert werden und präzisiert Beschränkungen, Erlaubnisse oder Aufträge in Textform
So 28		Linienzuordnung zum Gleis	Angabe der Standardgleisbelegung am Endpunkt; wird in der Regel mit der Signalkombination St 2 / So 19 angezeigt
So 28 a		(bei Folgeweichen)	
So 29		Gilt nicht gegenüber dem Individualverkehr	Signal kann zur Einschränkung der Vorfahrtsregelung im Zusammenhang mit den Signalen So 13 und So 14 angebracht werden.
So 30		Gilt nicht gegenüber der Straßenbahn	
So 31		Gilt nicht für Bus	
So 31 a		Gilt nicht für bzw. gegenüber T4D-Fahrzeugen	Kann in Kombination mit anderen Signalen oder Schildern gezeigt werden
So 31 b		Gilt nicht für bzw. gegenüber NGT / NGTD-Fahrzeugen	
So 31 c		Gilt nicht für bzw. gegenüber Zweirichtungsfahrzeugen	
So 31 d		Gilt nicht für bzw. gegenüber NGTDX-Fahrzeugen	
So 32	Eine weiß leuchtende Ziffer zwischen zwei Minuszeichen 	Zugzähler	Zeigt an, mit wie vielen Zügen die eingleisige Strecke im Gegenverkehr belegt ist Ist die Strecke im Gegenverkehr nicht belegt, wird anstatt der Ziffer ebenfalls ein Minuszeichen angezeigt.

Anweisung Nr. 3

Anwendung der StVO und Vorrang der Züge untereinander

Anwendung der StVO und Vorrang der Züge untereinander

1. Die StVO gilt auch in Betriebshöfen und auf Abstellanlagen.

Infolge besonderer örtlicher oder technologischer Bedingungen erforderliche Abweichungen davon sind in Betriebshofordnungen oder sonstigen Vorschriften zu regeln.

Beim Befahren des linken Gleises sowie auf eingleisigen Strecken mit Gleislage auf der linken Fahrbahnseite ist Vorsicht geboten.

2. **Definition Stadtring, stadtwärts und landwärts**

- 2.1. **Stadtring**

Der Stadtring (Außenring) umfasst die Streckenabschnitte zwischen den Knotenpunkten:

- Wiener Platz (Hauptbahnhof)
- Lennéplatz
- Straßburger Platz
- Sachsenallee
- Bautzner/Rothenburger Straße
- Albertplatz
- Bahnhof Neustadt
- Anton-/Leipziger Straße
- Könnertitz-/Schweriner Straße
- Ammon-/Freiberger Straße
- Wiener Platz (Hauptbahnhof).

Der Innenring ist in umgekehrter Reihenfolge festgelegt.

- 2.2. **Stadtwärts und landwärts**

stadtwärts oder stadtwärtige Fahrtrichtung bedeutet, der Zug fährt:

- von außen zum Stadtring
- innerhalb des Stadtringes (außer auf der Nord-Süd-Verbindung und Neustädter Markt zur Nord-Süd-Verbindung) zum Postplatz
- auf der Nord-Süd-Verbindung zum Abzweig Georgplatz
- vom Neustädter Markt zur Nord-Süd-Verbindung
- auf dem Außenring
- vom Abzweig nach Reick zum Betriebshof Reick
- von Wölfnitz nach Cotta
- von der Schäfer-/Hamburger Straße über die Waltherstraße und Friedrichstraße zum Stadtring
- von der Blasewitzer-/Fetscherstraße nach Comeniusplatz
- von der Liststraße nach Bischofsweg

3. Vorrang der Züge untereinander

- 3.1.** Für die Reihenfolge der Fahrten von Zügen untereinander gelten grundsätzlich die Festlegungen der §§ 8, 9 und 10 der StVO. Hinsichtlich der Vorfahrtsregelung können durch Signale der SO Strab abweichende Festlegungen getroffen werden. Diese haben dann Vorrang gegenüber den Vorfahrtsregeln der StVO. Lichtzeichen und Fahrsignale sind gegenüber anderen Vorfahrt- und Vorrangregeln bindend. Wird durch Verkehrszeichen der Schienenbahn gegenüber dem Individualverkehr die Vorfahrt gewährt, gilt dies auch für die Vorfahrtsregelungen der Schienenbahnen untereinander.
- 3.2.** Ist die Festlegung der Fahrtenreihenfolge von Zügen nicht möglich, dann ist wie folgt zu verfahren:
- 3.2.1.** Regelung durch Signale So 5, So 5 a, So 13, So 14 der SO Strab.
- 3.2.2.** An Linksabzweigungen, ohne jeweils vorhandenen Weichenverschluss bzw. nicht angezeigtem Weichenverschluss, fährt der Zug zuerst, der den Abzweig stumpf befährt.
- 3.2.3.** An Linksgleiswechseln sowie an beiderseitigen Linksabzweigungen, ohne jeweils vorhandenen Weichenverschluss, fährt zuerst der Zug in stadtwärtiger Richtung.
- 3.3.** Auf mehrgleisigen Abstellanlagen oder Gleisschleifen mit paralleler Gleisführung, bei Abzweigungen und Gleiszusammenführungen hat grundsätzlich der rechte Zug (in Bewegungsrichtung) die Vorfahrt.
- 3.4.** Durch Weisung kann eine andere Reihenfolge der Fahrten für Züge festgelegt werden.

Anweisung Nr. 4

Gleisüberfahrten und -übergänge im Bereich besonderer und unabhängiger Bahnkörper von Straßenbahnen ohne bzw. mit technischer Sicherungsanlage

Gleisüberfahrten und -übergänge im Bereich besonderer und unabhängiger Bahnkörper von Straßenbahnen ohne bzw. mit technischer Sicherungsanlage

Bahnkörper sind:

- straßenbündige Bahnkörper
- besondere Bahnkörper
- unabhängige Bahnkörper

Straßenbündige Bahnkörper sind mit ihren Gleisen in Straßenfahrbahnen oder Gehwegflächen eingebettet.

Besondere Bahnkörper liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehrsraum mindestens durch Bordsteine oder Hecken oder Baumreihen oder andere ortsfeste körperliche Hindernisse getrennt. Zum besonderen Bahnkörper gehören auch Bahnübergänge nach § 20 Absatz 1 Satz 3 BOStrab mit Vorrang für die Straßenbahn, wenn sie entsprechend § 20 Absatz 3 oder 4 gesichert sind.

Unabhängige Bahnkörper befinden sich auf Grund ihrer Lage oder Bauart außerhalb des Verkehrsraums öffentlicher Straßen. Zum unabhängigen Bahnkörper gehören auch die Bahnübergänge nach § 20 Absatz 1 Satz 2 BOStrab.

Als Gleisüberfahrten und -übergänge im Sinne dieser Anweisung werden höhen- gleiche Kreuzungen von Straßenbahnen auf besonderen und unabhängigen Bahnkörpern mit Straßen, Wegen oder Plätzen bezeichnet. Eingeschlossen sind hierbei Bahnkörper, die vom übrigen Verkehrsraum nur durch eine Sperrlinie getrennt sind und ausreichende Aufstellflächen zwischen Gleistrasse und Straßenfahrbahn aufweisen.

Gleisüberfahrten und -übergänge gliedern sich in **Bahnübergänge** und in **Kreuzungen**.

a) Bahnübergänge sind:

- Straßenüberfahrten oder sonstige Übergänge mit Vorrang der Straßenbahn
- Fuß- und/oder Radwege, die mit Umlaufsperrern, Drehkreuz bzw. ähnlich wirkenden Einrichtungen ausgerüstet sein können. Zusätzlich kann gelbes Springlicht eingesetzt werden.
- Überfahrten über Feld- und Wiesenwege ohne Andreaskreuz

b) Kreuzungen sind:

- Straßenüberfahrten oder sonstige Übergänge, die mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen gemäß StVO bzw. SOStrab ausgerüstet sind.

Technische Sicherung an Gleisüberfahrten und Gleisübergängen

Die Sicherung erfolgt mit einer Lichtzeichenanlage für den Individualverkehr und Fahrsignalen oder Sondersignal So25 für die Straßenbahn.

Die Signalisierung für die Straßenbahn kann auch durch Überwachungssignale für Bahnübergänge erfolgen.

Anweisung Nr. 5

Befahren eingleisiger Strecken im Zweirichtungsbetrieb

Befahren eingleisiger Strecken im Zweirichtungsbetrieb

1) Das Befahren eingleisiger Strecken im Zweirichtungsbetrieb wird grundsätzlich mit Fahrsignalanlagen geregelt.

2) Es ist folgendes zu beachten:

- a) Vor der Einfahrt und beim Befahren der eingleisigen Strecke hat sich der Fahrbedienstete zweifelsfrei vom jeweils angezeigten Signalbild zu überzeugen.
- b) Es ist vor dem Signal anzuhalten, wenn nach Überfahren des Signalkontaktes die Fahrtfreigabe nicht angezeigt wird.
- c) Wird bei der Fahrt innerhalb der eingleisigen Strecke ein erloschenes Fahrsignal in Verbindung mit So4a oder ein Signal Sh2a gezeigt, ist anzuhalten. Der Fahrbedienstete hat mit einem in der Gegenrichtung eingefahrenen Zug zu rechnen und ist diesem entgegenzulaufen. Der Gegenzug ist mit optischen und akustischen Halteaufträgen (Signal Sh3a, Sh3b, Sh3c) anzuhalten.
- d) Beim Begegnen zweier Züge auf eingleisiger Strecke ist unverzüglich die Betriebsleitstelle zu informieren. Weitere Weisungen sind abzuwarten.
- e) Bei Störungen an Fahrsignalanlagen hat der Fahrbedienstete sofort die Betriebsleitstelle zu verständigen.
- f) Das Rangieren bzw. Rückwärtsfahren innerhalb eingleisiger Strecken ist nur auf Weisung gestattet.
- g) Eingleisige Strecken dürfen bei gestörter Fahrsignalanlage nur auf Weisung befahren werden.

Folgende Betriebsverfahren sind zulässig:

- Zugleitbetrieb durch Betriebsleitstelle
Beim Betriebsverfahren „Zugleitbetrieb“ ist die Betriebsleitstelle für die Organisation und Durchführung des sicheren Zugbetriebs des betroffenen Streckenabschnittes insgesamt verantwortlich.

Die Einführung des Zugleitbetriebes wird durch die Betriebsleitstelle wie folgt bekanntgegeben.

„Die Streckensignalanlage Nr. <Bezeichnung> ist gestört und es wird für diese Streckensignalanlage der Zugleitbetrieb eingeführt. Das Befahren erfolgt ab sofort ausschließlich auf fernmündlichen Auftrag durch die Betriebsleitstelle“.

Die Fahrtanfrage durch den Fahrbediensteten des betreffenden Zuges muss folgende Angaben enthalten:

- Angabe Standort (Nr. der Signalanlage und Fahrtrichtung)
- Angabe Kursnummer und Linie
- Meldung des tatsächlichen Signalbildes

Die Betriebsleitstelle erteilt den Fahrauftrag. Voraussetzung für das Erteilen des Fahrauftrages ist, dass sich die Betriebsleitstelle vergewissert hat, dass sich im betreffenden Streckenabschnitt keine Züge befinden. Bei Unklarheit über einen Fahrzeugstandort ist hierfür die Netzleitstelle zu Hilfe zu nehmen.

Der Fahrauftrag muss folgende Angaben enthalten:

- Benennung Kursnummer und Linie
- Fahrauftrag mit eindeutiger Benennung des jeweiligen Streckenabschnittes

Jeder Fahrauftrag der Betriebsleitstelle ist durch das Fahrpersonal im Wortlaut zu wiederholen.

- Einsatz von Sicherungsposten
Das Befahren der eingleisigen Strecke wird durch Sicherungsposten geregelt. Der Einsatz von Sicherungsposten ist nur im absoluten Ausnahmefall bzw. im Havariefall anzuwenden.

Der Einsatz von Sicherungsposten zur Regelung der Zugfolge ist durch den Betriebsleiter BOStrab einzuführen und auch aufzuheben. Der Betriebsleiter informiert die Betriebsleitstelle über die Einführung und Aufhebung des Betriebsverfahrens Sicherungsposten.

Anweisung Nr. 6

Ordnung über das Rangieren, Rückwärtsfahren und Kuppeln mit Straßenbahnen - Rangierordnung (RaO)

Ordnung über das Rangieren, Rückwärtsfahren und Kuppeln mit Straßenbahnen - Rangierordnung (RaO)

1. Handlungen und Verantwortlichkeiten für das Rangieren und Rückwärtsfahren

1.1. Allgemeines

Der Rangierleiter ist ein ausgebildeter, mit einer gültigen Fahrberechtigung bzw. ausdrücklich für das Rangieren unterwiesener Betriebsbediensteter.

Das Rangieren und der Einsatz des Rangierleiters haben ausschließlich auf Weisung vom zuständigen Anordnungsbefugten mündlich oder schriftlich zu erfolgen. Der verantwortliche Rangierleiter wird vom Schichtführer Fahrzeugservice oder in Abwesenheit vom Fahrer festgelegt.

1.2. Festlegungen

- 1.2.1. Der Rangierleiter hat vor Erteilen eines Rangierauftrages die Voraussetzungen für dessen sichere Durchführung zu prüfen, die beteiligten Betriebsbediensteten über Ablauf und Ziel der Fahrt zu informieren und gegebenenfalls die Zustimmung der Betriebsbediensteten abzuwarten, die entsprechende Sicherheitsvorkehrungen zu schaffen haben.
- 1.2.2. Der Rangierleiter hat mit dem Fahrbediensteten in ständiger Signalverbindung zu stehen.
- 1.2.3. Außerhalb der Rangierabteilung hat der Rangierleiter in ständigem Sicht- und Hörkontakt zum Fahrbediensteten zu stehen und die Rangiersignale hör- und sichtbar zu übermitteln.
- 1.2.4. Fahren und Anhalten haben gemäß Signalordnung und den dort festgelegten Signalen und Signalmitteln zu erfolgen.
- 1.2.5. Der Rangierleiter hat vor dem Rangiervorgang mit den beteiligten Betriebsbediensteten das anzuwendende Signalmittel (vorzugsweise die Rangiersignaleinrichtung im Zug, sonst die Signalpfeife) zu vereinbaren und die Signalprobe durchzuführen.
- 1.2.6. Zur Signalprobe sind die akustischen Auftragssignale wie folgt anzuwenden:
 - a) Rangierleiter erteilt das Signal Pf 2, den Halteauftrag.
 - b) Fahrer quittiert den aufgenommenen Halteauftrag mit dem Abfahrtssignal Pf 1.
 - c) Erst, wenn dadurch die störungsfreie Signalverbindung festgestellt wurde, darf der Rangierleiter das Abfahrtssignal für den Fahrer erteilen.
 - d) Nach dem Stillstand eines Zuges ist die Weiterfahrt erst nach einem erneuten Abfahrtssignal zulässig.

- 1.2.7. Ist infolge geringer Fahrweglänge die Sicherheit beim Rangieren mit akustischen Auftragssignalen zweifelhaft, so haben die beteiligten Betriebsbediensteten nach persönlicher Rücksprache bei ständigem Sichtkontakt nach optischen Auftragssignalen zu verfahren.
- 1.2.8. Der Rangierleiter hat den Fahrer eindeutig über die Beendigung der Rückwärtsfahrt zu informieren.
- 1.2.9. Der an der Zugspitze befindliche Fahrbedienstete hat die erforderliche Stellung aller Weichen auf dem Fahrweg zu prüfen. Der an der Zugspitze befindliche Fahrbedienstete ist für die Prüfung des Fahrweges insgesamt verantwortlich. Werden Weichen entgegen der festgelegten Grundrichtung gestellt und befahren, so sind diese nach dem Befahren umgehend wieder in die festgelegte Grundrichtung zu stellen.
- 1.2.10. Nicht eindeutig erkennbare Rangiersignale sind als Halteauftrag aufzufassen. In diesen Fällen ist die persönliche Rücksprache mit dem verantwortlichen Rangierleiter erforderlich.
- 1.2.11. Der Zug ist jeweils 15 Meter vor einem Hindernis oder vor dem angewiesenen Abstellpunkt anzuhalten. Anschließend ist nach erneutem Abfahrtsauftrag mit Schrittgeschwindigkeit weiterzufahren bis zum endgültigen Halteauftrag bzw. Haltepunkt.
- 1.2.12. Beim Rangieren und Rückwärtsfahren ist die Warnblinkanlage einzuschalten. Der Rangierleiter hat die vorgeschriebene Warnkleidung zu tragen. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht ist anstelle der Warnflagge eine rot leuchtende Signallampe zu verwenden. Die vorhandenen technischen Sicherungs- bzw. Warneinrichtungen oder Lichtzeichenanlagen sind einzusetzen.

2. Kuppeln

- 2.1. Die für die Zugbildung vorgesehenen Fahrzeuge dürfen nur mit dem jeweiligen Typ entsprechenden Kupplungen elektrisch und mechanisch verbunden werden.
- 2.2. Das Kuppeln umfasst das
 - a) An- und Abkuppeln,
 - b) Herstellen und Lösen aller, für die Betriebssicherheit erforderlicher Verbindungen,
 - c) Ausrichten und Arretieren der Kupplungen.
- 2.3. Nicht benutzte Kupplungen sind zu arretieren und entsprechend der zutreffenden Bedienungsanleitungen abzudecken.

2.4. Allgemeine Forderungen

- a) Es sind Arbeitsschutzhandschuhe zu tragen.
- b) Ein gleichzeitiges Berühren der nicht gekuppelten Fahrzeuge ist zu vermeiden.
- c) Im Gleisbogen hat das Kuppeln von der Außenseite des Bogens zu geschehen.
- d) Über Gleisgruben ist ein An- und Abkuppeln nur im automatischen Kuppungsbetrieb zulässig, wenn es ohne zusätzliche manuelle Hilfestellung erfolgt und sich kein Mitarbeiter in der Gleisgrube aufhält.
- e) Innenbeleuchtung und Fahrgastraumheizung sind auszuschalten und das Fahrgastinformationssystem ist auf „Null“ zu setzen.
- f) Vor dem Verbinden oder Lösen von elektrischen Verbindungen ist die Fahrzeugsteuerung auszuschalten.
- g) Das an- oder abzukuppelnde Fahrzeug muss festgebremst oder anderweitig gegen das Abrollen gesichert sein.

2.5. Beim Ankuppeln ist wie folgt zu verfahren:

- a) Die Forderungen der Bedienungsanleitungen der jeweiligen Fahrzeuge sind einzuhalten.
- b) Es ist langsam und vorsichtig an das anzukuppelnde Fahrzeug heranzufahren und ca. einen Meter vorher anzuhalten. Die Kupplungen sind auszurichten.
- c) Das Ankuppeln erfolgt, wenn der Rangierleiter aus dem Schwenkbereich der Kupplungen herausgetreten ist und das Signal zum Kuppeln gegeben hat.
- d) Das ordnungsgemäße Ankuppeln ist durch Sichtkontrolle und kurzes Anziehen zu überprüfen.

2.6. Beim Abkuppeln ist wie folgt zu verfahren:

- a) Das Abkuppeln hat im Stillstand zu erfolgen.
- b) Es sind zuerst die elektrischen und danach die mechanischen Verbindungen zu lösen.
- c) Die Kupplungen sind umgehend gemäß Punkt 2.3 zu sichern.

Anweisung Nr. 7

Sicherung stillgesetzter und abgestellter Fahrzeuge

Sicherung stillgesetzter und abgestellter Fahrzeuge

1. Festlegungen für den Liniendienst

- 1.1.** Wird ein Zug durch den Fahrbediensteten während des Dienstes verlassen, ist dieser Zug gegen unbeabsichtigtes und unbefugtes Ingangsetzen zu sichern.
Die Antriebssteuerung ist auszuschalten.
Die Türen zur Fahrerkabine und das Seitenfenster sind zu verschließen.
Dies gilt nicht beim Verlassen des Zuges zum Zwecke des Weichenstellens oder/und der Signalanforderung.
- 1.2.** Ein Zug ist abzustellen, wenn dieser von Fahrgästen und dem Fahrbediensteten verlassen wird. Im Fahrdienst sind dazu neben Handlungen des Stillsetzens zusätzlich die Fahrgasttüren, Fenster und Dachluken zu schließen.

2. Festlegungen in Betriebshöfen und Abstellanlagen

- 2.1.** Bei Fahrzeugabstellungen in Betriebshöfen und auf Abstellanlagen sind alle Fahrzeuge abzurüsten.
- 2.2.** Ausnahmen bestehen auf Weisung des Schichtführers Fahrzeugservice.
- 2.3.** Zusätzliche Bestimmungen der Betriebshofordnungen sind einzuhalten.
- 2.4.** Wenn der Betriebshof als Endstelle einer Linie eingerichtet ist, so ist Abschnitt 1.1 anzuwenden.

Anweisung Nr. 8

Einsatzbeschränkungen für Straßenbahnzüge bei Störungen an Federspeicherbremsen (FSB) und Bedingungen für das Schieben bzw. Schleppen von Straßenbahnzügen

Einsatzbeschränkungen für Straßenbahnzüge bei Störungen an Federspeicherbremsen (FSB) und Bedingungen für das Schieben bzw. Schleppen von Straßenbahnzügen

1. Begriffsbestimmungen im Sinne dieser Anweisung

Fahrfähig:	Fähigkeit eines Fahrzeuges, mit eigener Kraft verkehren zu können
Schieben:	Das oder die antreibenden Fahrzeuge befinden sich nicht an der Zugspitze.
Schleppen:	Das oder die antreibenden Fahrzeuge befinden sich an der Zugspitze
Schleppzug:	Zugverband aus einem nicht fahrfähigen geschleppten Zug und einem schleppenden Zug
Schiebeeinheit:	Zugverband aus einem nicht fahrfähigen geschobenen Zug und einem schiebenden Zug
Schutzzug:	Zug, der einen infolge Zugtrennung und unzureichender Bremswirkung in der Steigung bzw. im Gefälle abrollenden Teil eines Schleppzuges bzw. einer Schiebeeinheit durch Kollision (Auffahren) aufhalten kann
Zugteil:	mindestens ein Fahrzeug
Steigung/Gefälle:	Als Steigungs-/Gefällestrrecken gelten im Sinne dieser Anweisung alle Streckenabschnitte gemäß Abschnitt 2.

2. Streckenabschnitte mit neigungsbedingten Einsatzbeschränkungen bei Störungen an Federspeicherbremsen und/oder mit reglementierter Zugbildung beim Schleppen und Schieben

Abschnitt	zwischen Haltestelle		und Haltestelle	max. Längsneigung
A (1 – 3)	Wilhelminenstraße	↔	Am Weißen Adler	7,93%
B (1 – 2)	Strehlener Platz	↔	Räcknitzhöhe	6,99%
C	Birkenhainer Straße	↔	Pennricher Straße	5,99%
D	Infineon Süd (einschl. Gleisschleife)	↔	Infineon Nord	5,90%
E	Amalie-Dietrich-Platz	↔	Betriebshof Gorbitz	5,04%
F	Industriegelände	↔	Hellersiedlung	5,82%
G	Am Hellerrand	↔	H.-Tessenow-Weg	5,45%
H	Betriebshof Gorbitz	↔	Rudolf-Walther-Straße	5,48%
I	Reichenbachstraße	↔	Nürnberger Platz	5,08%
J	Semmelweisstraße	↔	Burgkstraße	4,33%
K	Nöthnitzer Straße	↔	Kotteweg	5,60%
L	Gottfried-Keller-Straße	↔	Leutewitz	4,22%

2.1. Tatra-Fahrzeuge mit manuell gelösten Federspeicherbremsen

Technische Besonderheit:

Jede FSB eines Radsatzes lässt sich einzeln mechanisch von Hand lösen und wieder einbremsen. Diese Bedienhandlungen sind nur außerhalb des Fahrzeuges möglich; der Fahrbedienstete muss aussteigen und sich zu dem jeweiligen Drehgestell begeben.

Fahrgastbeförderung:

- Auf den Streckenabschnitten **A, B, C, D** ist keine Fahrgastbeförderung mit gestörten bzw. mechanisch geöffneten FSB zulässig.
- Auf allen anderen Streckenabschnitten des Netzes darf **eine** FSB pro Fahrzeug mechanisch geöffnet sein.

Dienstfahrt ohne Fahrgastbeförderung:

Strecken dürfen ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen mit eigener Kraft geräumt werden, wenn:

- auf den Streckenabschnitten **A, B, C, D, E, F** nicht mehr als 25% der FSB des Zuges, davon im letzten Fahrzeug nicht mehr als **eine** FSB, mechanisch geöffnet sind bzw.
- auf allen anderen Streckenabschnitten des Netzes nicht mehr als 50% der FSB des Zuges, davon im letzten Fahrzeug nicht mehr als zwei FSB, mechanisch geöffnet sind.

Müssen weitere FSB mechanisch geöffnet werden, entscheidet die Betriebsleitstelle, ob der Zug unter zusätzlichen Schutzmaßnahmen mit eigener Kraft in den Betriebshof fahren darf oder geschleppt bzw. geschoben werden muss.

Zusätzliche Schutzmaßnahmen können sein:

- der Einsatz eines Zugbegleiters,
- die Erweiterung der Zugkombination durch einen weiteren Triebwagen (auf max. T+T+T),
- der Einsatz eines Schutzzuges.

2.2. NGT 6 DD/NGT 8 DD mit hydraulisch hilfsgelösten Federspeicherbremsen (FSB)

Technische Besonderheit:

Die FSB lassen sich durch das Fahrpersonal nur komplett hilfslösen und wieder einbremsen. Ein selektives Lösen der FSB einzelner Fahrwerke ist nur durch autorisiertes Fachpersonal möglich.

Bei Störungen an FSB sind NGT 6 DD/NGT 8 DD-Fahrzeuge grundsätzlich nicht mehr fahrfähig und müssen abgeschleppt bzw. geschoben werden. Wird die Fahrfähigkeit durch Fachpersonal vor Ort wiederhergestellt, legt die Betriebsleitstelle fest, ob und bis zu welchem Ziel das schadhafte Fahrzeug mit eigener Kraft - jedoch ohne Fahrgastbeförderung - fahren darf.

2.3. NGT D8 DD mit hydraulisch hilfsgelösten Federspeicherbremsen

Technische Besonderheit:

In jedem Drehgestell werden die FSB beider Radsätze gemeinsam hilfsgelöst und wieder einbremsst. Das Fahrpersonal kann durch Schalthandlungen die FSB einzelner oder mehrerer Drehgestelle selektiv lösen und wieder einbremsen.

Fahrgastbeförderung:

- Auf den Streckenabschnitten **A** und **B** ist Fahrgastbeförderung mit hilfsgelösten FSB nicht zulässig.
- Auf allen anderen Streckenabschnitten des Netzes darf **ein** Drehgestell hilfsgelöst sein. Dennoch ist das Fahrzeug schnellstmöglich auszuwechseln.
- Mit **zwei** hilfsgelösten Drehgestellen ist **Fahrgastbeförderung generell verboten**.

Dienstfahrt ohne Fahrgastbeförderung:

- Fahrzeuge mit bis zu **zwei** hilfsgelösten Drehgestellen dürfen Strecken mit eigener Kraft räumen. Dafür sind im Bedienhandbuch besondere Bedienhandlungen vorgegeben.

Nach dem Hilfslösen **aller** drei Drehgestelle ist das Fahrzeug nicht mehr fahrfähig; es muss abgeschleppt oder –geschoben werden.

2.4. NGT D12 DD mit hydraulisch hilfsgelösten Federspeicherbremsen

Technische Besonderheit:

In jedem Drehgestell werden die FSB beider Radsätze gemeinsam hilfsgelöst und wieder einbremsst. Das Fahrpersonal kann durch Schalthandlungen die FSB einzelner oder mehrerer Drehgestelle selektiv lösen und wieder einbremsen.

Fahrgastbeförderung:

- Mit **einem** hilfsgelösten Drehgestell ist der Fahrgastbetrieb auf allen Strecken zulässig. Dennoch ist das Fahrzeug baldmöglich auszuwechseln.
- Mit **zwei** hilfsgelösten Drehgestellen ist eine Fahrgastbeförderung auf den Streckenabschnitten **A2 und A3** untersagt.
- Mit **drei** hilfsgelösten Drehgestellen ist **Fahrgastbeförderung generell verboten**.

Dienstfahrt ohne Fahrgastbeförderung:

- Fahrzeuge mit bis zu **drei** hilfsgelösten Drehgestellen dürfen Strecken mit eigener Kraft räumen. Dafür sind im Bedienhandbuch besondere Bedienhandlungen vorgegeben.

Nach dem Hilfslösen **aller** vier Drehgestelle ist das Fahrzeug nicht mehr fahrfähig; es muss abgeschleppt oder geschoben werden.

2.5. NGT DX DD mit hydraulisch hilfsgelösten Federspeicherbremsen

Technische Besonderheit:

In jedem Drehgestell werden die FSB beider Radsätze gemeinsam hilfsgelöst und wieder einbremsst. Das Fahrpersonal kann durch Schalthandlungen die FSB einzelner oder mehrerer Drehgestelle selektiv lösen und wieder einbremsen.

Fahrgastbeförderung:

- Mit **einem** hilfsgelösten Drehgestell ist der Fahrgastbetrieb zulässig.
- Mit **zwei** hilfsgelösten Drehgestellen ist eine Fahrgastbeförderung auf den Streckenabschnitten **A, B, C, D, E, F, G** und **H** untersagt.
- Mit **drei** hilfsgelösten Drehgestellen ist **Fahrgastbeförderung generell verboten**.

Dienstfahrt ohne Fahrgastbeförderung:

- Fahrzeuge mit bis zu **drei** hilfsgelösten Drehgestellen dürfen Strecken mit eigener Kraft räumen. Dafür sind im Bedienhandbuch besondere Bedienhandlungen vorgegeben.

Nach dem Hilfslösen **aller** vier Drehgestelle ist das Fahrzeug nicht mehr fahrfähig; es muss abgeschleppt oder –geschoben werden.

3. Bedingungen für das Schieben bzw. Schleppen

3.1. Besonderheit Tatra Fahrzeuge

- 3.1.1. Bei Tatrafahrzeugen untereinander ist eine elektrische Verbindung beim Schieben und Schleppen nur unter Einsatz des Störschalters zulässig. In Zweifelsfällen entscheidet die Verkehrsaufsicht.
- 3.1.2. Auf den Streckenabschnitten A und B dürfen Tatra-Fahrzeuge grundsätzlich nur dann abschleppen oder schieben, wenn alle Feststell- und Schienenbremsen intakt sind. Ist das betrieblich nicht möglich, ist der Einsatz eines Schutzzuges notwendig.

3.2. Voraussetzungen und Verantwortlichkeiten

- 3.2.1. Die Notwendigkeit und die Art und Weise eines Schiebens bzw. Schleppens entscheidet die Verkehrsaufsicht in Abstimmung mit der Betriebsleitstelle. Der bzw. die havarierten Zugteile müssen für den Fall einer Zugtrennung durch geeignete Maßnahmen gegen Abrollen gesichert sein; entweder
- a) durch einen Zugbegleiter (unterwiesener Betriebsbediensteter) im havarierten Zugteil, der im Bedarfsfall die noch verfügbaren und vorher geprüften Bremsen sicher bedienen kann und im Falle des Abrollens in den gebremsten Zustand bringt oder
 - b) durch einen Schutzzug. Ein Schutzzug ist einzusetzen, wenn bei einer Zugtrennung von der Schleppzug- bzw. Schiebeeinheit der havarierte Zugteil nicht durch einen Zugbegleiter gegen Abrollen gesichert werden kann.

Schutzzüge für die Streckenabschnitte **A** bis **L** sind nur aus Zügen zu bilden, die auf diesen Streckenabschnitten auch für das Schleppen und Schieben zugelassen sind. Auf allen anderen Streckenabschnitten des Gleisnetzes können mit Ausnahme eines einzelnen Tatra-Fahrzeuges alle Züge als Schutzzug verwendet werden.

Die Fahrer von Schutzzügen haben zu überprüfen, dass

- a) die Wirksamkeit aller Feststell- und Schienenbremsen vorhanden ist,
- b) der Zug von Fahrgästen geräumt ist.

Der Abstand zum vorausfahrenden bzw. nachfahrenden Zug ist unter Beachtung des Sicherheitsabstandes möglichst gering zu halten. Wird der Abstand beider Züge verkehrsbedingt so groß, dass die Schutzwirkung im Falle einer Zugtrennung nicht mehr gegeben wäre, müssen Schutzzug und Schlepp- bzw. Schiebeverband ggf. aufeinander warten.

- 3.2.2. Der Fahrbedienstete an der Zugspitze übernimmt die Verantwortung dafür, dass die Verständigung aller Beteiligten über Fahrtweg und einzusetzende Signalmittel vor Beginn des Schiebevorganges geprüft wurde und allen Beteiligten bekannt sind. Als Signalmittel sind die Rangiersignale nach SOStrab verbindlich bzw. die Verständigung über Funk. Können Signale nicht vernommen werden oder sind diese unterbrochen, ist der Zug sofort anzuhalten und

eine Absprache der Beteiligten vorzunehmen. Eine Weiterfahrt ist nur dann zulässig, wenn Signale einwandfrei verstanden werden.


- 3.2.3. Der Fahrbedienstete des antreibenden Zuges ist für die ordnungsgemäß gekuppelte Verbindung zwischen den Zügen verantwortlich.
- 3.2.4. Beim Schieben von Zügen muss der Fahrbedienstete an der Zugspitze eine gültige Betriebsfahrberechtigung für das entsprechende Fahrzeug und gleichermaßen Streckenkenntnis für die zu befahrende Strecke besitzen.
- 3.2.5. In jedem Fall muss der antreibende Zug einen ausreichenden Sandvorrat und eine funktionsfähige Sandstreueinrichtung besitzen.

3.3. Zugbildung auf den Streckenabschnitten A bis L

Auf den Streckenabschnitten **A** bis **L** ist aufgrund ihrer Längsneigungen die Zugbildung für Schleppzüge und Schiebeeinheiten bauartspezifisch reglementiert. Die dort zulässigen Zugkombinationen sind in den Anlagen 1 bis 15 festgelegt.

Die Betriebsleitstelle ist dafür verantwortlich, dass das Schleppen bzw. Schieben grundsätzlich nur mit einer **zulässigen** Zugkombination erfolgt. Sollte dies im Ausnahmefall nicht möglich sein, sind zusätzliche Schutzmaßnahmen für die sichere Räumung des Streckenabschnittes zu ergreifen.

4. Verhalten bei nicht ausreichender Haltekraft der Feststellbremsen des antreibenden Zuges beim Schleppen bzw. Schieben

In Schleppfällen, die in den Anlagen 1 bis 15 mit  gekennzeichnet sind, ist die Haltekraft der Feststellbremsen des antreibenden Zuges nicht ausreichend, um den Schleppzug bzw. die Schiebeeinheit an der steilsten Stelle des betroffenen Streckenabschnittes gegen Abrollen zu sichern. In diesen Fällen ist unter besonderer Vorsicht wie folgt zu verfahren:

4.1. Bergwärtiges Kuppeln und Anfahren

- 4.1.1. Bereits beim Heranfahren an den zu bergenden Zug ist zu sanden, so dass fast alle Treibachsen des antreibenden Zuges beim Kuppeln auf Sand stehen.
- 4.1.2. Nach dem Kuppeln sind die Feststell- und die Schienenbremsen des antreibenden Zuges zu betätigen. Erst danach dürfen die Feststellbremsen des zu bergenden Zuges gelöst werden.
- 4.1.3. Unter Betätigung der Schienenbremsen ist die maximale Fahrstufe einzulegen. Sobald sich die Zugkraft voll aufgebaut hat (bei NGT nach ca. 2 s, bei Tatra bei Vollausschlag des Amperemeters), wird Sand gegeben und die Magnetschienenbremse losgelassen.
- 4.1.4. Während der gesamten Anfahrt sowie beim Durchfahren der maximalen Steigung ist permanent zu sanden.

- 4.1.5. Ist ein bergwärtiges Anfahren aufgrund von Schleudervorgängen unmöglich, muss der Schleppzug unter Absicherung des rückwärtigen Verkehrsraumes soweit zurücksetzen, bis der antreibende Zug wieder auf Sand bzw. in geringerer Steigung steht. Danach ist ein erneuter Anfahrversuch zu unternehmen.
- 4.1.6. Muss der Schleppzug in der maximalen Steigung wieder anhalten, sind die Schienenbremsen des antreibenden Zugteiles solange einzusetzen, bis ein erneutes Anfahren möglich ist bzw. die Feststellbremsen des abzuschleppenden Zugteiles wieder angelegt wurden.

4.2. Talwärtiges Kuppeln und Anfahren

- 4.2.1. Nach dem Kuppeln sind die Feststell- und die Schienenbremsen des antreibenden Zuges zu betätigen. Erst danach dürfen die Feststellbremsen des zu bergenden Zuges gelöst werden.
- 4.2.2. Nach dem Lösen der Magnetschienenbremsen ist ein kurzer Fahrbefehl zum Lösen der Federspeicherbremsen zu geben.
- 4.2.3. Sobald der Zug anrollt, ist sofort zu sanden und elektrisch zu bremsen.
- 4.2.4. Beim Durchfahren des Streckenabschnittes mit dem maximalen Gefälle ist permanent zu sanden, in flacheren Abschnitten nur bedarfsweise.
- 4.2.5. Muss der Schleppzug im Gefälle erneut anhalten, sind bedarfsweise die Magnetschienenbremsen zum Erreichen des Stillstandes einzusetzen.
- 4.2.6. Kann der Schleppzug beim Halt im Gefälle nicht allein mit den mechanischen Bremsen des antreibenden Zugteiles gegen Abrollen gesichert werden, sind dessen Magnetschienenbremsen solange einzusetzen, bis ein erneutes Anfahren möglich ist bzw. die Feststellbremsen des abzuschleppenden Zugteiles wieder angelegt wurden.

Anlage 1

Stand: 2023-07-26

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung

A1		Streckenabschnitt: Wilhelmminenstraße ↔ Mordgrundbrücke													Strecke		04	
		Beachte landwärts Reglementierung für den nachfolgenden Streckenabschnitt A2 !																
		zu schleppender bzw. zu schiebener Zug																
Antreibender Zug		Tatra					NGT					SF50	Güterstraßenbahn					
		T4D-MT	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8		DX	D12	GS+GS (leer)	GS+GS (beladen)	GS+GM+GS (leer)	GS+GM+GS (beladen)
T4D-MT	✓	✗	✗	-	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	-	-	-	-
T6A2 (Museum)	✓	-	-	-	✗	✗	!	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	-	-	-	-
T+B (Museum)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
T4D+ T4D	✓	✓	-	✓	✗	✗	✓	✗	✗	!	✗	✗	✗	!	-	-	-	-
T+ T+B (Museum)	✓	✓	-	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	-	-	-	-
T+T+T	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	!	✓	✓	✓	✓	✓	!	-	-	-	-
NGT 6 DD	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-
NGT 8 DD	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-
NGT D8 DD	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	!	!	✓	-	-	-	-
NGT DX DD	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-
NGT D12 DD	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-
SF50	✓	✓	-	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	-	-	-	-	-
GS+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GS+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GS+GM+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GS+GM+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Legende:

✓zulässig

✗unzulässig

-Schleppfall existiert nicht

wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfgelöst, sinc Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5

wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen unzulässig

Legende:

✓ zulässig

X unzulässig

- Schleppfall existiert nicht

! wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfgelöst sind Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5
wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen unzulässig

Anlage 2

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung															
Stand: 2023-07-26															
Mordgrundbrücke ↔ Plattleite															
Streckenabschnitt:		zu schleppender bzw. zu schiebener Zug													
A2															
Antreibender Zug															
T4D-MT															
T6A2 (Museum)															
T+B (Museum)															
T4D+T4D															
T+T+B (Museum)															
T+T+T															
NGT 6 DD															
NGT 6 + NGT 6															
NGT 8 DD															
NGT D8 DD															
NGT DX DD															
NGT D12 DD															
SF50															
GS+GS (leer)															
GS+GS (beladen)															
GS+GM+GS (leer)															
GS+GM+GS (beladen)															
Legende:															
✓	zulässig	✗	unzulässig	Schleppfall existiert nicht											
!	wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgelöst sind Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5 wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen unzulässig														

Legende:

✓ zulässig

X unzulässig

- Schleppfall existiert nicht

! wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgelöst sind Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5

! wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen unzulässig

Anlage 3

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung

Stand: 2023-07-26

A3	Streckenabschnitt:	Plattleite ↔ Am Weißen Adler												Strecke	04		
		Beachte stadtwärts Reglementierung für den nachfolgenden Streckenabschnitt A2 !															
		zu schleppender bzw. zu schiebener Zug															
Antreibender Zug	Tatra					NGT					SF50	Güterstraßenbahn					
	T4D-MT	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8		DX	D12	GS+GS (leer)	GS+GM+GS (leer)	GS+GM+GS (beladen)	
T4D-MT	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	
T6A2 (Museum)	✓	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	
T+B (Museum)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
T4D+T4D	✓	✓	-	X	X	X	!	X	!	X	X	X	X	-	-	-	
T+T+B (Museum)	✓	✓	-	✓	-	X	✓	X	✓	✓	X	X	✓	-	-	-	
T+T+T	✓	✓	-	✓	✓	X	✓	!	✓	✓	!	!	✓	-	-	-	
NGT 6 DD	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	X	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	
NGT 8 DD	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	
NGT D8 DD	✓	✓	-	✓	X	X	✓	X	!	✓	!	!	!	-	-	-	
NGT DXDD	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	
NGT D12 DD	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	
SF50	✓	✓	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	
GS+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
GS+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
GS+GM/+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
GS+GM/+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Legende:

✓ zulässig

X unzulässig

- Schleppfall existiert nicht

! wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgeleöst sind Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5
! wenn FSB im Schadzug mechanisch notgeleöst sind: Schieben/Schleppen unzulässig

Stand: 2023-07-26

Nur für den internen Gebrauch
Ausgedruckte Dokumente unterliegen nicht dem Änderungsdienst.

Anlage 5

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung														Stand:	2023-07-26			
B2		Zellescher Weg ↔ Räcknitzhöhe												Strecke		20		
Streckenabschnitt:		zu schleppender bzw. zu schiebener Zug																
Antreibender Zug	T4D-MT	Tatra				NGT				SF50	Güterstraßenbahn							
		T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8		D8	DX	D12	GS+GS (leer)	GS+GS (beladen)	GS+GM+GS (leer)	GS+GM+GS (beladen)	
	T4D-MT	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	
	T6A2 (Museum)		-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	
	T+B (Museum)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	T4D+T4D	✓	✓	X	X	X	!	X	X	X	!	X	X	X	-	-	-	
	T+T+B (Museum)	✓	✓	✓	-	X	✓	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	
	T+T+T	✓	✓	✓	X	X	!	X	X	X	!	!	!	!	-	-	-	
	NGT 6 DD	✓	✓	✓	X	X	✓	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	
	NGT 6 + NGT 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	
	NGT 8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	
	NGT D8 DD	✓	✓	✓	X	X	✓	X	X	X	!	!	!	!	-	-	-	
	NGT DX DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	
	NGT D12 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	
	SF50	✓	✓	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	
	GS+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	GS+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	GS+GM+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	GS+GM+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Legende:		✓	zulässig	X	unzulässig	-	Schleppfall existiert nicht											
		!	wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgelöst sind: Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5															
			wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen unzulässig															

Anlage 6

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung

Stand: 2023-07-26

C	Streckenabschnitt:	Birkenhainer Str. ↔ Pennricher Str.														Strecke	14		
Antreibender Zug	zu schleppender bzw. zu schiebener Zug																		
	Tatra						NGT						SF50	Güterstraßenbahn					
	T4D-MT	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8	DX	D12	GS+GS (leer)	GS+GS (beladen)	GS+GM+GS (leer)	GS+GM+GS (beladen)			
T4D-MT	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-			
T6A2 (Museum)	✓	-	X	X	X	X	!	X	!	X	X	X	!	!	-	-			
T+B (Museum)	✓	✓	-	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-			
T4D+T4D	✓	✓	✓	X	X	X	!	X	!	X	X	X	!	!	-	-			
T+T+B (Museum)	✓	✓	-	✓	-	X	✓	X	✓	X	X	X	✓	✓	-	-			
T+T+T	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	!	✓	!	!	!	✓	✓	-	-			
NGT 6 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-			
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-			
NGT 8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-			
NGT D8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	X	!	!	!	!	!	!	-	-			
NGT DX DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-			
NGT D12 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-			
SF50	✓	✓	✓	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-			
GS+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
GS+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
GS+GM+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
GS+GM+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Legende:		✓	zulässig	X	unzulässig	-	Schleppfall existiert nicht												
		!	wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgelöst sind: Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5 wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen unzulässig																

Legende:

✓	zulässig	✗	unzulässig	-	Schleppfall existiert nicht
---	----------	---	------------	---	-----------------------------

wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfgelöst sind: Schieben/Schleppen **zulässig** mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5
wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen **unzulässig**

Anlage 7

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung

Stand: 2023-07-26

D	Streckenabschnitt:	Infineon Süd (einschließlich Gleisschleife) ↔ Infineon Nord													Strecke	01		
Antreibender Zug	zu schleppender bzw. zu schiebener Zug															Güterstraßenbahn		
	T4D-MT	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8	DX	D12	SF50	GS+GS (leer)	GS+GS (beladen)	GS+GM+GS (leer)	GS+GM+GS (beladen)	
T4D-MT	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-	
T6A2 (Museum)	✓	-	X	X	X	X	!	X	X	!	X	X	!	-	-	-	-	
T+B (Museum)	✓	✓	-	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-	
T4D+T4D	✓	✓	✓	X	X	X	!	X	!	!	X	X	!	-	-	-	-	
T+T+B (Museum)	✓	✓	-	✓	-	X	✓	X	✓	X	X	X	✓	-	-	-	-	
T+T+T	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	!	✓	✓	!	!	✓	-	-	-	-	
NGT 6 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
NGT 8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
NGT D8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	X	!	!	!	!	!	-	-	-	-	
NGT DX DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
NGT D12 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
SF50	✓	✓	✓	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-	-	
GS+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
GS+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
GS+GM+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
GS+GM+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Legende:

✓

zulässig

X

unzulässig

-

Schleppfall existiert nicht

!

wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgelöst sind:
wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind:

Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5
Schieben/Schleppen unzulässig

Legende:

✓	zulässig	X	unzulässig	-	Schleppfall existiert nicht
---	----------	---	------------	---	-----------------------------

wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgelöst sind: Schieben/Schleppen **zulässig** mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5

wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen **unzulässig**

Anlage 8

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung													
E	Streckenabschnitt: Amalie-Dietrich-Platz ↔ Gorbitz												
	zu schleppender bzw. zu schiebener Zug												
	NGT												
Antreibender Zug	Tatra				T+T+T				D12				SF50
	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8	DX	D12	GS+GS (leer)	
Güterstraßenbahn	GS+GS (leer)				GS+GS (beladen)				GS+GM+GS (leer)				GS+GM+GS (beladen)
	GS+GS (leer)	GS+GS (beladen)	GS+GM+GS (leer)	GS+GM+GS (beladen)	GS+GS (leer)	GS+GS (beladen)	GS+GM+GS (leer)	GS+GM+GS (beladen)	GS+GS (leer)	GS+GS (beladen)	GS+GM+GS (leer)	GS+GM+GS (beladen)	
T4D-MT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T6A2 (Museum)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T+B (Museum)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T4D+T4D	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T+T+B (Museum)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T+T+T	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 6 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT D8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT DX DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT D12 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SF50	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GS+GS (leer)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GS+GS (beladen)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GS+GM+GS (leer)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GS+GM+GS (beladen)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Legende:

✓ zulässig

✗ unzulässig

! wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgelöst sind: wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind:

Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5

Schieben/Schleppen unzulässig

Anlage 9

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung														Stand:	2023-07-26		
F	Streckenabschnitt:		Industriegelände ↔ Hellersiedlung											Strecke		01	
Antreibender Zug	zu schleppender bzw. zu schiebener Zug													SF50	Güterstraßenbahn		GS+GM+GS (beladen)
	Tatra					NGT					GS+GS (leer)	GS+GS (beladen)	GS+GM+GS (leer)				
	T4D-MT	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8	DX	D12	GS+GS (leer)	GS+GS (beladen)	GS+GM+GS (leer)		
T4D-MT	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	-	-	-		
T6A2 (Museum)	✓	-	✓	✗	✗	✗	!	✗	✗	!	✗	✗	-	-	-		
T+B (Museum)	✓	✓	-	✗	-	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	-	-	-		
T4D+T4D	✓	✓	✓	✓	✗	✗	!	✗	!	!	✗	✗	-	-	-		
T+T+B (Museum)	✓	✓	-	✓	-	✗	✓	✗	✓	✓	✗	✗	-	-	-		
T+T+T	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	✓	✓	!	!	-	-	-		
NGT 6 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	-	-	-		
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-		
NGT 8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-		
NGT D8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓	!	!	-	-	-		
NGT DX DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-		
NGT D12 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-		
SF50	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	-	-	-		
GS+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
GS+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
GS+GM+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
GS+GM+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Legende:																	
✓	zulässig	✗		unzulässig	-		Schleppfall existiert nicht										
!	wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgelöst sind: Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5																
	wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen unzulässig																

Legende:

✓	zulässig	✗	unzulässig	-	Schleppfall existiert nicht
!	wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgelöst sind:	!	wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind:	!	Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5
	wenn FSB im Schadzug				Schieben/Schleppen unzulässig

Anlage 10

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung													
G	Am Hellerrand ↔ Heinrich-Tessenow-Weg												
	Streckenabschnitt:												Strecke
	zu schleppender bzw. zu schiebener Zug												03
Antreiberder Zug	Tatra						NGT						SF50
	T4D-MT	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8	DX	D12	
T4D-MT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T6A2 (Museum)	✓	-	✓	✓	✓	✓	!	✓	✓	!	✓	✓	!
T+B (Museum)	✓	✓	-	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T4D+T4D	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	!	!	!	✓
T+T+B (Museum)	✓	✓	-	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T+T+T	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 6 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT D8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	✓	✓	✓	✓	✓
NGT DX DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT D12 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SF50	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GS+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	✓	✓	✓	✓	-
GS+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GS+GM+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GS+GM+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Legende:

✓ zulässig

✗ unzulässig

- Schleppfall existiert nicht

! wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgeführt sind:

wenn FSB im Schadzug mechanisch notgeführt sind:

Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5

Schieben/Schleppen unzulässig

Anlage 11

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung

Stand: 2023-07-26

H	Streckenabschnitt: Gorbitz ↔ Rudolf-Walther-Straße															Strecke	16
Antreibender Zug	zu schleppender bzw. zu schiebener Zug															Güterstraßenbahn	
	T4D-MT	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T4D+T4D	T+T+B (Museum)	T+T	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8	DX	D12	SF50
T4D-MT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T6A2 (Museum)	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	✓	✓	!	✓	✓	!
T+B (Museum)	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T4D+T4D	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	✓	!	!	✓
T+T+B (Museum)	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T+T+T	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 6 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT D8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	✓	✓	✓	✓	✓
NGT DX DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT D12 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SF50	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GS+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GS+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GS+GM+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GS+GM+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Legende:

✓	zulässig	✗	unzulässig	-	Schleppfall existiert nicht
---	----------	---	------------	---	-----------------------------

wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgelöst sind: Schieben/Schleppen **zulässig** mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5

wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen **unzulässig**

Anlage 12

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung												
Antreibender Zug	Streckenabschnitt:		Reichenbachstraße ↔ Nürnberger Platz									
	zu schleppender bzw. zu schiebener Zug		NGT									
	T4D-MT	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8	DX	D12
T4D-MT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T6A2 (Museum)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T+B (Museum)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T4D+T4D	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T+T+B (Museum)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T+T+T	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 6 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT 8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT D8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT DX DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NGT D12 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SF50	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GS+GS (leer)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GS+GS (beladen)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GS+GM+GS (leer)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GS+GM+GS (beladen)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Stand: 2023-07-26

Strecke

19

Schleppfall existiert nicht

unzulässig

zulässig

wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgeführt sind: Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5

wenn FSB im Schadzug mechanisch notgeführt sind: Schieben/Schleppen unzulässig

Anlage 13

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung															Stand:	2023-07-26	
J	Streckenabschnitt:		Sammelweisstraße ↔ Burgkstraße												Strecke	13	
Antreibender Zug	zu schleppender bzw. zu schiebener Zug																
	Tatra					NGT					SF50	Güterstraßenbahn					
	T4D-MT	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8	DX	D12		GS+GS (leer)	GS+GS (beladen)	GS+GM+GS (leer)	GS+GM+GS (beladen)
T4D-MT	✓	✓	X	X	X	X	!	X	X	X	X	X	!	X	X	X	X
T6A2 (Museum)	✓	-	✓	✓	✓	X	✓	X	✓	✓	!	!		✓	X	X	X
T+B (Museum)	✓	✓	-	X	-	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X
T4D+T4D	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	✓	✓	✓	✓		✓	✓	X	X
T+T+B (Museum)	✓	✓	-	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	X
T+T+T	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	X
NGT 6 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	X
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
NGT 8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
NGT D8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	X
NGT DX DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
NGT D12 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
SF50	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	X	✓	✓	X	X	-	✓	X	X	X
GS+GS (leer)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
GS+GS (beladen)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
GS+GM+GS (leer)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
GS+GM+GS (beladen)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
Legende:																	
✓	zulässig	X		unzulässig		-		Schleppfall existiert nicht									
!	wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgelöst sind: Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5																
	wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen unzulässig																

Anlage 14

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung												
K	Streckenabschnitt:		Nöthnitzer Straße ↔ Kotteweg									
	zu schleppender bzw. zu schiebener Zug											
Antreibender Zug	Tatra		NGT						SF50		Güterstraßenbahn	
	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8	DX	D12	
T4D-MT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GS (leer)
T6A2 (Museum)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GS (beladen)
T+B (Museum)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (leer)
T4D+T4D	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (beladen)
T+T+B (Museum)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (leer)
T+T+T	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (beladen)
NGT 6 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (leer)
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (beladen)
NGT 8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (leer)
NGT D8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (beladen)
NGT DX DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (leer)
NGT D12 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (beladen)
SF50	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (leer)
GS+GS (leer)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (beladen)
GS+GS (beladen)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (leer)
GS+GM+GS (leer)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (beladen)
GS+GM+GS (beladen)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	GS+GM+GS (leer)

Legende:

✓ zulässig
! wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfsgeleöst sind:
X wenn FSB im Schadzug mechanisch notgeleöst sind:

unzulässig

Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5
Schieben/Schleppen unzulässig

Schieben/Schleppen unzulässig

Anlage 15

Schleppen und Schieben - Streckenabschnitte mit reglementierter Zugbildung

Stand: 2023-07-26

L	Streckenabschnitt:	Gottfried-Keller-Straße ↔ Leutewitz												Strecke	12			
Antreibender Zug	zu schleppender bzw. zu schiebener Zug														SF50	Güterstraßenbahn		
	T4D-MT	T6A2 (Museum)	T+B (Museum)	T+T	T+T+B (Museum)	T+T+T	6	6 + 6	8	D8	DX	D12	GS+GS (leer)	GS+GS (beladen)		GS+GM+GS (leer)	GS+GM+GS (beladen)	
T4D-MT	✓	✓	✓	X	X	X	!	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-	
T6A2 (Museum)	✓	-	✓	✓	✓	X	✓	X	✓	!	!	!	✓	-	-	-	-	
T+B (Museum)	✓	✓	-	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-	
T4D+T4D	✓	✓	✓	✓	✓	✓	!	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
T+T+B (Museum)	✓	✓	-	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
T+T+T	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
NGT 6 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
NGT 6 + NGT 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
NGT 8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
NGT D8 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
NGT DX DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
NGT D12 DD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	
SF50	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	X	✓	✓	X	X	!	-	-	-	-	
GS+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
GS+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
GS+GM+GS (leer)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
GS+GM+GS (beladen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Legende:	✓	zulässig	X		unzulässig	-		Schleppfall existiert nicht										
	!	wenn FSB im Schadzug hydraulisch hilfgelöst sind: Schieben/Schleppen zulässig mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5																
		wenn FSB im Schadzug mechanisch notgelöst sind: Schieben/Schleppen unzulässig																

Legende:

✓	zulässig	X	unzulässig	-	Schleppfall existiert nicht
---	----------	---	------------	---	-----------------------------

wenn FSB im Schadzug **hydraulisch** **hilfsgelöst** sind: Schieben/Schieben **zulässig** mit besonderer Vorsicht gemäß Abschnitt 5
wenn FSB im Schadzug **mechanisch** **notgelöst** sind: Schieben/Schieben **unzulässig**

Anweisung Nr. 9

Besondere Bedingungen für Zweiwegefahrzeuge

Besondere Bedingungen für Zweiwegefahrzeuge

1. Zweiwegefahrzeuge müssen mit einer funktionstüchtigen satellitengestützten Standortverfolgung ausgestattet sein. Der Fahrzeugtransponder muss eingeschaltet sein.
2. Vor Beginn der Arbeiten und des Aufgleisens meldet sich der Führer des Zweiwegefahrzeuges bei der Betriebsleitstelle an.
Es sind Zweck der Arbeiten, der Arbeitsbereich sowie die voraussichtliche Dauer der Arbeiten anzugeben.
3. Das Aufgleisen von Zweiwegefahrzeugen darf grundsätzlich nur nach Anweisung der Betriebsleitstelle erfolgen.
4. Das Ausgleisen und wieder Aufgleisen zum Zwecke des vorbeifahren lassens von Zügen zählt nicht zum Aufgleisen im Sinne des Arbeitsbeginnes.
5. Das Einfahren in eingleisige Strecken darf nur auf Signalbild erfolgen.
6. Das Ausgleisen und Aufgleisen innerhalb eine eingleisigen Strecke darf nur auf Anweisung der Betriebsleitstelle erfolgen.

Anweisung Nr. 10

Regelungen zum Änderungsdienst der DFStrab

Regelungen zum Änderungsdienst der DFStrab

1. Für die redaktionelle Bearbeitung der DFStrab ist der Betriebsleiter verantwortlich.
2. Eine BETRA (Bau- und Betriebsanweisung) wird erstellt, wenn bestehende Regelungen mit Durchführungsbestimmungen untersetzt werden oder um auf Besonderheiten in der Betriebsdurchführung hinzuweisen.
3. BETRA werden entsprechend ihres Inhaltes in verschiedene Typen kategorisiert.

a) BETRA Typ Dienstanweisung Fahrdienst

werden erlassen, wenn eine Änderung oder Ergänzung zur DFStrab notwendig ist.

Verantwortlich: Betriebsleiter oder Beauftragte
Inkraftsetzung der BETRA: Betriebsleiter

b) BETRA Typ Baumaßnahme/Veranstaltung

werden erlassen, wenn auf Grund von Bauarbeiten oder Veranstaltungen bestehende Regelungen mit Durchführungsbestimmungen untersetzt werden. Die BETRA regelt:

- Allgemeine Bestimmungen
- Fahrplan
- Dienstplan
- Kundendienst
- Linienverkehr

Verantwortlich: Operativplanung
Inkraftsetzung der BETRA: Gruppenleiter Betriebslenkung

c) BETRA Typ Haltestellenverlegung

werden erlassen beim temporären Verlegen oder der temporären Außerbetriebnahme von Haltestellen **ohne Änderungen der Linientechnologie** und des Fahrweges.

Verantwortlich: Operativplanung
Veröffentlichung der BETRA: Operativplanung (in elektronischer Form)

d) BETRA Typ Fahrdienstinformation

werden erlassen für:

- Behördliche Ausnahmegenehmigungen
- Behördliche Anordnungen
- Bekanntgabe des Technologiehandbuches Straßenbahn, Bus und Alita in der aktuellen Fassung
- Besonderheiten in der Betriebsdurchführung als Ergänzung zu den Regelungen der DFStrab
- Behandlung und Führen des Fahrzeuges oder Änderungen am Fahrzeug
- Fahrplananpassungen/-änderung

Verantwortlich: Stabstelle Technisches Büro,
Gruppenleiter Betriebslenkung oder
Center Schienenfahrzeuge entsprechend
dem Verantwortungsbereich

Inkraftsetzung der BETRA: Betriebsleiter i.V. mit Centerleiter Fahrbetrieb

e) BETRA Typ Notfall/Havarie

werden erlassen, wenn eine akute Gefahr oder Beeinträchtigung für die Betriebsdurchführung besteht.

Der Schichtführer der Betriebsleitstelle, der Gruppenleiter Betriebslenkung oder die Operativplanung sind, nach Eingang der Meldung durch den Veranlasser, verantwortlich für die Erstellung der BETRA.

BETRA dieses Typs sind spätestens am zweiten Werktag nach Eintritt des Ereignisses in eine BETRA der Typen unter b), c) oder d) zu überführen.

Verantwortlich: Schichtführer Betriebsleitstelle
Gruppenleiter Betriebslenkung
Operativplanung

Veröffentlichung der BETRA: Verantwortliche (in elektronischer Form)

Anlage 1

Weitere Informationen für Fahrbedienstete

Weitere Informationen für Fahrbedienstete

1. **Allgemeine und Besondere Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Oberelbe**
Die Allgemeinen und Besonderen Beförderungsbestimmungen des Verkehrsverbundes Oberelbe sind über den nachfolgenden Link des Verkehrsverbundes Oberelbe abrufbar.
[VVO-Beförderungsbedingungen](#)
2. **Tarifbestimmungen des Verkehrsverbundes Oberelbe**
Die Tarifbestimmungen des Verkehrsverbundes Oberelbe sind über den nachfolgenden Link des Verkehrsverbundes Oberelbe abrufbar.
[Dokumente zum Tarif | VVO-Navigator - Ihr Mobilitätsportal für Dresden und die Region \(vvo-online.de\)](#)
3. **Durchgangsärzte und zum Verletzungsartenverfahren zugelassene Krankenhäuser**
Eine Übersicht der zugelassenen Durchgangsärzte ist im Intranet der DVB AG über den nachfolgenden Link abrufbar.
[Arbeitsschutz - Homepage \(dvbag.de\)](#)