

Vorbereitung und Durchführung von Rangierfahrten

1. **Allgemeine Aufgaben des Rangierleiters**
 - 1.1. Jede Rangierfahrt darf nur unter Leitung eines Rangierleiters durchgeführt werden. Der Rangierleiter hat die erforderlichen Aufträge persönlich und erst dann zu geben, wenn alle Voraussetzungen für die sichere Durchführung der Rangierfahrt erfüllt sind.
 - 1.2. Der Rangierleiter arbeitet allein oder mit den ihm unterstellten Rangierern. Er ist für die sichere und zweckmäßige Durchführung der Rangierfahrten verantwortlich und darf keine den Bestimmungen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes sowie des Brandschutzes zuwiderlaufende Handlungen dulden. Er hat darauf zu achten, daß die für den Rangierdienst geltenden Vorschriften eingehalten werden. Seinen Platz hat er so zu wählen, daß er sich mit dem Triebfahrzeugpersonal oder mit den Führern bzw. Bedienern sonstiger Rangiermittel verständigen kann.
 - 1.3. Der Rangierleiter meldet sich und das ihm unterstellte Personal bei Beginn des Dienstes bei dem in der Dienstordnung bestimmten Dienstposten an und am Ende des Dienstes ab. Bei der Ablösung hat er seinem Nachfolger die für den Dienst notwendigen Mitteilungen zu machen. Falls erforderlich, ist ein Übergabebuch zu führen.
2. **Vorbereitung und Durchführung der Rangierfahrten**
 - 2.1. **Verständigung im Rangierdienst**

Beim Rangieren ist eine zuverlässige Verständigung zu gewährleisten. Sie umfaßt

 - die Unterrichtung der Beteiligten,
 - die Zustimmung des Stellwerks- oder Weichenwärters oder eines anderen zuständigen Betriebseisenbahners eines mitwirkenden Dienstpostens,
 - die Aufträge zum Bewegen und Anhalten der Rangierabteilung.

Auf den schriftlichen Nachweis der Verständigung wird in der Regel verzichtet. Soweit notwendig, ist die Art der Verständigung und die Nachweisführung in der Dienstordnung vorzuschreiben. Werden für die Verständigung im Rangierdienst Funk- und Lautsprecheranlagen benutzt, gilt die Anweisung Nr. 21 zur BOA — Funk- und Lautsprecheranlagen —.
 - 2.2. **Unterrichtung der beteiligten Betriebseisenbahner**
 - 2.2.1. Der Rangierleiter hat zu unterrichten
 - den Triebfahrzeugführer (der Beimann bzw. Heizer darf die Unterrichtung nicht entgegennehmen) oder Führer bzw. Bediener sonstiger Rangiermittel,
 - die beteiligten Rangierer,

- den ersten beteiligten Stellwerks- oder Weichenwärter,
- die beteiligten Schrankenwärter und Posten, die höhengleiche Kreuzungen örtlich sichern,
- sonstige beteiligte Betriebseisenbahner (z. B. Rangierleiter benachbarter Rangierbezirke, Betriebseisenbahner von Dienstposten),
- sonstige Beteiligte (z. B. in den Fahrzeugen befindliche oder bei der Be- oder Entladung von Fahrzeugen beschäftigte Personen, Bediener von Kranen).

Der Rangierleiter darf die Unterrichtung der Beteiligten einem anderen Betriebseisenbahner übertragen. Er muß sich dann vergewissern, daß die Unterrichtung vorgenommen wurde.

- 2.2.2. Bei der Unterrichtung sind im erforderlichen Maße Ziel, Weg und Zweck der Fahrt und Besonderheiten, z. B., daß angeschoben, mit Druckluftbremse rangiert oder in ein besetztes Gleis gefahren wird, anzugeben. Die Angaben über mehrere Rangierfahrten können zusammengefaßt werden.
- 2.2.3. Der Triebfahrzeugführer oder der Führer bzw. Bediener sonstiger Rangiermittel ist zu unterrichten, wenn mit Wagen rangiert wird, die nur mit besonderer Vorsicht bewegt werden dürfen (siehe Abschn. 3).

2.3. Zustimmung durch beteiligte Betriebseisenbahner

- 2.3.1. Wenn Stellwerks- oder Weichenwärter oder — soweit in der Dienstordnung vorgesehen — andere Betriebseisenbahner eines Dienstpostens an der Rangierfahrt beteiligt sind, hat der Rangierleiter zu jeder Rangierfahrt deren Zustimmung abzuwarten. Vor dem Erteilen der Zustimmung haben sie
- sicherzustellen, daß kein Zug gefährdet oder aufgehalten wird,
 - zu prüfen, daß nicht gleichzeitig mehrere Rangierfahrten stattfinden, deren Rangierwege sich berühren,
 - die Weichen und Gleissperren sowie die zur Sicherung von Zugfahrten oder anderen Rangierfahrten erforderlichen Signale in die richtige Stellung zu bringen,
 - bei Fahrten über den eigenen Bezirk hinaus den nächsten Stellwerks- oder Weichenwärter bzw. andere Betriebseisenbahner beteiligter Dienstposten zu unterrichten,
 - die beteiligten Schrankenwärter und zur örtlichen Sicherung von höhengleichen Kreuzungen eingesetzte Posten zu unterrichten.

Stellwerks- oder Weichenwärter bzw. andere Betriebseisenbahner beteiligter Dienstposten, die nach den Bestimmungen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes sowie Brandschutzes für die Sicherheit der an oder in Gleisen Beschäftigten (z. B. Weichenreiniger) verantwortlich sind, dürfen die Zustimmung erst erteilen, wenn diese Beschäftigten verständigt und aus dem Gleis getreten sind.

- 2.3.2. Die Zustimmung wird an den Rangierleiter erteilt
- durch Rangierfahrtsignal (Signal Ra 12) des Signalbuches (SB) (Dienstvorschrift 301 der Deutschen Reichsbahn),
 - durch Gleissperrsignal (Signal Gsp 1),
 - mündlich,
 - fernmündlich, auch durch Funk- und Lautsprecheranlagen,
 - durch Hochhalten des Armes, einer weißen rechteckigen Tafel oder einer Handleuchte mit weißem Licht.

Der Anschlußbahnleiter kann festlegen, daß bei besonderen örtlichen Verhältnissen das Umstellen der Weiche, die von der Rangierabteilung zuerst befahren wird, als Zustimmung gilt. Bei Bahnanlagen oder sonstigen Einrichtungen am Gleis, die nur mit Zustimmung des Bedieners befahren werden dürfen (z. B. Gleisbremsen, Gleisfahrzeugwaagen), ist diese Zustimmung vorher einzuholen. Entsprechende Festlegungen sind in die Dienstordnung aufzunehmen.

2.3.3. Die Zustimmung des Stellwerks- oder Weichenwärters an den Rangierleiter gilt bis zur bezeichneten Stelle oder bis zum nächsten Signal, das eine neue Zustimmung erfordert, bei Fahrten durch mehrere Wärterbezirke höchstens bis zum nächsten Stellwerk oder Weichenposten. Die örtlichen Regelungen sind in die Dienstordnung aufzunehmen.

2.4. Beachtung der Rangierseite

2.4.1. Rangiersignale sind auf der Seite des Triebfahrzeugführers oder des Führers bzw. Bedieners des sonstigen Rangiermittels (Rangierseite) zu geben. Die Rangierseite ist in der Regel in der Dienstordnung festzulegen. Ist das auf Grund örtlicher Besonderheiten nicht möglich, so hat der Rangierleiter vor Beginn der Rangierfahrt den Triebfahrzeugführer oder den Führer bzw. Bediener des sonstigen Rangiermittels zu unterrichten, auf welcher Seite die Rangiersignale gegeben werden.

2.4.2. Der Triebfahrzeugführer oder Führer bzw. Bediener sonstiger Rangiermittel hat das Triebfahrzeug oder sonstige Rangiermittel auf der Rangierseite zu bedienen. Ist das wegen einseitiger Bedienbarkeit der Fahrschalt- und Bremsenrichtungen nicht möglich, sind in der Dienstordnung die hierzu erforderlichen betriebsdienstlichen Regelungen zu treffen. Müssen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen die Rangiersignale auf der Seite des Beamten bzw. Heizers gegeben werden, hat sie dieser an den Triebfahrzeugführer weiterzugeben.

2.4.3. Während der Mitfahrt auf der Rangierabteilung darf das Rangierpersonal seinen Standort auf der Rangierseite nur verlassen und über eine Brems- bzw. Endbühne wechseln, wenn der Triebfahrzeugführer unterrichtet worden ist. War eine Unterrichtung vor Beginn der Rangierfahrt nicht möglich, ist die Rangierabteilung anzuhalten.

2.5. Fahrauftrag des Rangierleiters

2.5.1. Zum Ingangsetzen einer Rangierabteilung ist stets der Fahrauftrag des Rangierleiters erforderlich. Der Rangierleiter hat sich vor Beginn jeder Rangierfahrt zu überzeugen, daß die Rangierabteilung fahrbereit ist. Der Rangierleiter ist dabei u. a. dafür verantwortlich, daß

- die Unterrichtung der Beteiligten erfolgte,
- die erforderlichen Rangierer auf ihrem Posten sind,
- die angezogenen Hand- bzw. Feststellbremsen gelöst und die erforderlichen Bremsen besetzt sind,
- die aufgelegten Hemmschuhe und Radvorleger entfernt sind,
- andere Rangiermittel nicht mit der Rangierabteilung verbunden sind,
- der einsehbare Rangierweg die sichere Durchführung der Rangierfahrt zuläßt.

2.5.2. Der Fahrauftrag ist durch Rangier- oder Abdrucksignale, mündlich oder fernmündlich bzw. durch Funk- oder Lautsprecheranlagen zu erteilen. Nicht

durch Signale gegebene Aufträge und betriebsdienstliche Meldungen sind vom Empfänger zu wiederholen. Kann nicht wiederholt werden, ist nach den Abschnitten 2. und 3. der Anweisung Nr. 21 zur BOA — Funk- und Lautsprecheranlagen — zu verfahren. Für unbegleitete Rangierabteilungen und für das Rangieren mit sonstigen Rangiermitteln ist die vorgeschriebene Art der Übermittlung der Fahraufträge in der Dienstordnung festzulegen.

2.5.3. Der Fahrauftrag des Rangierleiters an den Triebfahrzeugführer oder Führer bzw. Bediener sonstiger Rangiermittel gilt bis zur bezeichneten Stelle, bis ein Haltsignal erreicht oder ein Auftrag zum Halten gegeben wird oder bis der Triebfahrzeugführer oder Führer bzw. Bediener sonstiger Rangiermittel ein Hindernis erkennt.

2.6. **Bewegen von Fahrzeugen**

2.6.1. Der Rangierleiter hat vor dem Bewegen der Wagen die betriebssichere Beladung, soweit dies von außen erkennbar ist, zu überprüfen. Außerdem hat er auf Anschriften und Bezetzelungen zu achten, die auf Mängel am Fahrzeug hinweisen. Mängel und Unregelmäßigkeiten sind dem zuständigen Leiter zu melden.

2.6.2. Vor dem Bewegen von Wagen auf Gleisen, auf denen an Wagen gearbeitet wurde, ist zu überprüfen, daß bewegliche Wagenteile in die Ordnungsstellung gebracht und deren Feststellrichtungen wirksam sind. Die Stirn- und Seitenwände dürfen heruntergeklappt sein, wenn besondere Feststellrichtungen wirksam sind oder das Hochklappen nicht möglich ist, z. B. wegen der Ladung oder wegen der Bereitstellung zur Be- oder Entladung.

2.6.3. Rangierleiter und Rangierer müssen während des Rangierens eine Signalpfeife oder ein Signalthorn und bei Dunkelheit außerdem eine Handleuchte mit weißem Licht bei sich führen. Ist dem Rangierpersonal die Sicherung einer höhengleichen Kreuzung übertragen, ist es mit einer weiß-rot-weißen Haltflagge bzw. einer rot abblendbaren Handleuchte auszurüsten. Die zu verwendenden Signalmittel sind in der Dienstordnung festzulegen.

2.6.4. Wenn die Länge der Rangierabteilung oder andere Gründe (z. B. Unübersichtlichkeit) dem Triebfahrzeugführer die Aufnahme der Signale erschweren, hat der Rangierleiter zur Weitergabe der Signale Rangierer, den Stellwerks- oder Weichenwärter oder sonstige Betriebseisenbahner zu bestimmen. Der Triebfahrzeugführer ist darüber zu unterrichten. Dies gilt sinngemäß auch beim Rangieren mit sonstigen Rangiermitteln.

2.6.5. Der Triebfahrzeugführer oder Führer bzw. Bediener sonstiger Rangiermittel darf eine Rangierabteilung nur dann in Bewegung setzen, wenn er über die vorgesehenen Rangierfahrten unterrichtet ist, der Fahrauftrag vom Rangierleiter ausgeht und der einsehbare Rangierweg die sichere Durchführung der Rangierfahrt zuläßt. Bei luftgebremsten Rangierabteilungen ist außerdem der Abschn. 2.8.3. zu beachten.

2.6.6. Der Rangierleiter und der Triebfahrzeugführer haben bei jeder Rangierfahrt den Rangierweg und die Signale ständig zu beobachten. Der Beimann bzw. Heizer hat sich an der Rangierwegbeobachtung zu beteiligen. Vor und während der Rangierfahrt ist festzustellen, daß die Rangierwege frei, die Weichen und Gleissperren, Drehscheiben, Schiebebühnen und die sonstigen Rangiereinrichtungen (z. B. Gleisbremsen) richtig gestellt sind und bei einmündenden Gleisen kein Fahrzeug über das Grenzzeichen hinaus steht.

2.6.7. Fährt bei gezogener Rangierabteilung der Rangierleiter nicht auf dem Triebfahrzeug mit, ist das Triebfahrzeugpersonal für das Beobachten des

- Rangierweges und der Signale allein verantwortlich. Führt der Rangierleiter auf dem Führerstand des Triebfahrzeuges mit, hat er sich an der Rangierwegbeobachtung zu beteiligen.
- 2.6.8. Wenn während der Rangierfahrt die Sichtverbindung zum Aufnehmen der Rangiersignale vorübergehend unterbrochen ist (z.B. in Weichen und Gleisbogen), ist die Geschwindigkeit herabzusetzen. Kommt die Sichtverbindung nicht wieder zustande, ist anzuhalten. Ist die Unterbrechung der Sichtverbindung durch örtliche Besonderheiten bedingt, sind Festlegungen für das Verhalten des Rangier- und Triebfahrzeugpersonals in die Dienstordnung aufzunehmen. Bei Verwendung von Rangierfunk gilt die Anweisung Nr. 21 zur BOA — Funk- und Lautsprecheranlagen —.
- 2.6.9. Wenn der Rangierleiter einer geschobenen Rangierabteilung den Rangierweg nicht übersehen kann, muß sich vor oder auf dem ersten Wagen ein Betriebseisenbahner befinden, der auf den Rangierweg, die Signale und das Erteilen der Zustimmung achtet und den Rangierleiter durch Zuruf oder Signale verständigt. Steht ein Betriebseisenbahner nicht zur Verfügung, hat der Rangierleiter die Spitze der Rangierabteilung selbst zu besetzen. Besteht wegen fehlender Sichtverbindung zum Triebfahrzeugführer die Gefahr, daß Haltsignale nicht sofort befolgt werden können, sind die Fahrzeuge — sofern nicht Funk benutzt wird — an die Druckluftbremse anzuschließen, damit die Rangierabteilung durch Bedienen des Bremshilfsgerätes oder der Notbremse angehalten werden kann. Weitere Sicherheitsmaßnahmen für geschobene Rangierabteilungen sind in die Dienstordnung aufzunehmen.
- 2.6.10. Bei unbegleiteten Rangierabteilungen sowie begleiteten Rangierabteilungen mit dem Triebfahrzeug an der Spitze hat der Triebfahrzeugführer stets den in Fahrtrichtung vorderen Führerstand zu besetzen. Das gilt auch für zwei Triebfahrzeuge in Doppeltraktion, die von einem Führerstand bedient werden.
- 2.6.11. Nähert sich eine geschobene Rangierabteilung stillstehenden Fahrzeugen, Gleisabschlüssen oder Gefahrenpunkten, hat der Rangierleiter erforderlichenfalls zur Mäßigung der Geschwindigkeit aufzufordern und die noch zurückzulegende Entfernung in Wagenlängen anzugeben.
- 2.6.12. Beim Anschieben von Zügen oder Rangierabteilungen braucht das anschließende Triebfahrzeug nicht durch einen Rangierleiter begleitet zu werden. Der Triebfahrzeugführer muß wissen, wo er anzuhalten hat.
- 2.6.13. Zur Bezeichnung der Gleise dürfen Zeichen verwendet werden, die in der Dienstordnung festzulegen sind. Die Zeichen dürfen nicht zur Verwechslung mit Signalen führen.
- 2.7. **Bewegungen von Fahrzeugen von Hand**
Für das Bewegen der Fahrzeuge von Hand gelten die Bestimmungen der Arbeitsschutzanordnung 351/2 vom 20. November 1969 — Deutsche Reichsbahn — (Sonderdruck Nr. 652 des Gesetzblattes).
- 2.8. **Verwendung von Bremsen**
- 2.8.1. Jede Handbremse bzw. Feststellbremse ist auf ihre Wirksamkeit zu prüfen, bevor sie benutzt wird. Für das Prüfen der Handbremse gilt Abschn. 2. der Anweisung Nr. 30 zur BOA — Sicherung stillstehender Fahrzeuge —.
- 2.8.2. Zum Bremsen von Wagen sind möglichst die Handbremsen beladener schwerer Wagen zu besetzen. Handbremsen sind nach Bedarf zu bedienen und dürfen nicht so stark angezogen werden, daß die Räder auf den Schie-

nen gleiten. Wenn die Räder gleiten, muß die Bremse gelöst und wieder angezogen werden, daß sich die Räder noch drehen.

2.3.3. Soll mit Druckluftbremse rangiert werden, ist wie bei einer vollen Bremsprobe gemäß den Bestimmungen der Dienstvorschrift für den Bremsdienst, Teilheft 2, Bedienen der Bremsen im Betrieb (Dienstvorschrift 979 Th 2 der Deutschen Reichsbahn) zu prüfen, ob die erforderlichen Bremsen wirken.

2.8.4. Für das Rangieren mit Druckluftbremse ist Voraussetzung, daß die für die Durchführung der Bremsprobe zuständigen Betriebseisenbahner die Bremsproberechtigung gemäß Anlage 7 zur Anweisung Nr. 17 zur BOA – Ausbildung, Prüfung und Einweisung – erworben haben.

2.8.5. Jeder Betriebseisenbahner, der eine schadhafte Bremse feststellt, hat dies nach den Festlegungen der Dienstordnung zu melden. Auf beiden Seiten des Wagens ist mit weißer Kreide die Anschrift „Bremse schadhaft“ anzubringen oder die schadhafte Bremse ist durch Schadzettel „Bremse unbrauchbar/Bremsleitung unbrauchbar“, Vordruck Best.-Nr. 936 06 des Drucksachenverlages der DR, zu kennzeichnen.

2.9. **Abstellen von Fahrzeugen**

Es ist darauf zu achten, daß kein Fahrzeug unbeabsichtigt über das Grenzzeichen (Signal So 12) am anderen Ende des Gleises gelangt. Beim Aufstellen von Fahrzeugen vor einem Grenzzeichen, einer höhengleichen Kreuzung oder einer sonst frei zu haltenden Stelle ist zu berücksichtigen, daß die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn z. B. sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen. Für das Sichern stillstehender Fahrzeuge gelten die Bestimmungen des § 58 dieser Anordnung.

2.10. **Rangieren auf Hauptgleisen**

Durch das Rangieren auf Gleisen mit Zugbetrieb dürfen Züge nicht gefährdet, behindert oder aufgehalten werden. Entsprechende Festlegungen sind auf der Grundlage der Fahrdienstvorschriften (FV) (Dienstvorschrift 408 der Deutschen Reichsbahn) in die Dienstordnung aufzunehmen.

2.11. **Bilden der Züge**

Beim Bilden der Züge hat der Rangierleiter die Fahrdienstvorschriften und örtlichen Festlegungen über das Bilden der Züge zu beachten.

2.12. **Elektrischer Fahrbetrieb**

Bei elektrischem Fahrbetrieb sind die in der Dienstordnung festgelegten Sicherheitsbestimmungen zu beachten.

2.13. **Einschalten der Beleuchtung**

Der Rangierleiter hat auf der Grundlage der Festlegungen in der Dienstordnung zu überwachen, daß Weichen, Signale und Außenanlagen rechtzeitig beleuchtet werden.

3. **Besondere Vorsicht beim Rangieren**

3.1. Personen, die sich zur Be- oder Entladung in den Wagen befinden, sind vor dem Bewegen der Wagen zum Aussteigen zu veranlassen. Personen, die sich während des Rangierens in nicht durch eine gelbe Flagge (Signal Fz 2) gekennzeichneten Wagen aufhalten müssen (z. B. Viehbegleiter, Angehörige der bewaffneten Organe), sind zu warnen. Personen, die sich an Ladegleisen und Rampen befinden, sind ebenfalls zu warnen und aufzufor-

- dern, Straßenfahrzeuge, Ladebrücken und dergleichen zurückzuziehen und andere in den Rangierweg hineinragende Einrichtungen (z. B. Krane, Förderbänder) einzuziehen.
- 3.2. Der Fahrauftrag zum Ingangsetzen einer Rangierabteilung darf erst erteilt werden, wenn auch die Voraussetzungen zu Abschn. 3.1. erfüllt sind.
 - 3.3. Befinden sich in der Rangierabteilung unter den ersten 4 Wagen vor oder hinter einer Dampflokomotive (Feuerlok) offene Wagen mit leicht entzündbarer Ladung, hat der Rangierleiter das Triebfahrzeugpersonal darauf aufmerksam zu machen. Das gilt auch, wenn solche Wagen im Nachbargleis erkannt werden. Das Feuer der Dampflokomotive ist vom Triebfahrzeugpersonal mit besonderer Vorsicht zu behandeln. Wenn das Triebfahrzeugpersonal solche Wagen in Nachbargleisen erkennt, hat es genauso zu handeln.
 - 3.4. Für den Transport gefährlicher Güter hat der Anschließer auf der Grundlage der dafür geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere der Ordnung vom 30. Januar 1979 über den Transport gefährlicher Güter mit Eisenbahnfahrzeugen, Kraftfahrzeugen und Binnenschiffen — Transportordnung für gefährliche Güter (TOG) — (zu beziehen beim Drucksachenverlag der Deutschen Reichsbahn) die erforderlichen Sicherheitsbestimmungen in der Dienstordnung festzulegen.
 - 3.5. In Gleisbereichen mit Straßendeckenbefestigung sind Rangierfahrten unter Beachtung des Straßenverkehrs besonders vorsichtig durchzuführen.

4. Befahren von höhengleichen Kreuzungen

4.1. Gesicherte höhengleiche Kreuzungen

Als gesicherte höhengleiche Kreuzungen gelten Bahnübergänge, die gemäß Anlage 2 Bild 130 der StVO gekennzeichnet und mit Schranken-, Haltlicht- oder Warnanlagen ausgerüstet sind. Als gesicherte höhengleiche Kreuzungen gelten ferner Gefahrenstellen, die gemäß Anlage 2 Bilder 101 und 417 der StVO gekennzeichnet und gemäß § 5 Abs. 1 der StVO mit rotem Blinklicht ausgerüstet sind. Die Geschwindigkeiten der Rangierabteilungen an diesen Kreuzungen richten sich nach den örtlichen Festlegungen. Darüber hinaus gelten nachstehende Bestimmungen:

4.1.1. Bahnübergänge mit Vollschranken

Die Schranken sind zu schließen, wenn sich die Rangierabteilung nähert, bei ungenügenden Sichtverhältnissen sofort nach der Unterrichtung. Weitere Aufgaben der Schrankenwärter sind in der Dienstvorschrift für den Schrankenwärterdienst (Schravo) (Dienstvorschrift 456 der Deutschen Reichsbahn) festgelegt.

4.1.2. Höhengleiche Kreuzungen mit Halbschranken-, Haltlicht- und Warnanlagen sowie Gefahrenstellen mit rotem Blinklicht

Leuchtet das Überwachungssignal (So 16) auf oder zeigen abhängige Haupt- bzw. Rangiersignale Fahrtstellung oder leuchtet die Kontrollampe an der Schalteinrichtung mit weißem Standlicht bei Haltlicht- und Halbschrankenanlagen bzw. weißem Blinklicht bei Warnanlagen, darf die gesicherte Kreuzung mit der zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden. Bei gestörten Überwachungssignalen bzw. gestörten Haupt- und Rangiersignalen oder Versagen der Kontrollampe an der Schalteinrichtung ist die Kreuzung mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren, sofern nicht in der Dienstordnung festgelegt ist, daß sie durch Posten gesichert werden muß. Bei

Störungen des roten Blinklichtes an Gefahrenstellen ist stets nach Abschn. 4.2.2. zu verfahren. Der Triebfahrzeugführer hat seine Fahrweise so einzurichten, daß das Triebfahrzeug im Gefahrenfalle rechtzeitig zum Halten kommt. Zur Warnung des Straßenverkehrs ist vom Triebfahrzeugführer das Achtungssignal rechtzeitig und wiederholt zu geben. Die Störungen sind an die in der Dienstordnung festgelegten Stellen zu melden. Die Geschwindigkeit kann auf die zugelassene wieder erhöht werden, wenn das Fahrzeug an der Spitze die Kreuzung überfahren hat.

4.2. Ungesicherte höhengleiche Kreuzungen

Als ungesicherte höhengleiche Kreuzungen gelten Bahnübergänge, die nach Anlage 2 der StVO mit dem Bild 130 und Gefahrenstellen, die mit den Bildern 101 und 417 gekennzeichnet sind.

4.2.1. Ungesicherte Kreuzungen dürfen mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, sofern

- durch eine Geschwindigkeitstafel (Signal Lf 4) oder betriebsdienstliche Regelung des Anschließers in der Dienstordnung nicht Halt vorgeschrieben oder
- mit Zustimmung der Staatlichen Bahnaufsicht nicht eine höhere Geschwindigkeit als Schrittgeschwindigkeit zugelassen ist.

4.2.1.1. Bei Annäherung gezogener Rangierabteilungen an die Kreuzung ist durch den Triebfahrzeugführer Achtungssignal (Zp 1) wiederholt zu geben. Die Geschwindigkeit kann auf die zugelassene Rangiergeschwindigkeit wieder erhöht werden, wenn das Fahrzeug an der Spitze der Rangierabteilung die Kreuzung befahren hat.

4.2.1.2. Bei geschobenen Rangierabteilungen ist der vorderste Wagen mit einem Betriebseisenbahner zu besetzen, der ein Signalhorn oder eine Signalpfeife und bei Dunkelheit eine Handleuchte mitführt. Sein Standort muß so sein, daß er den Bahnübergang nach beiden Seiten übersehen kann. Er achtet auf die Fahrbahn und hat Warnsignale wiederholt zu geben. Soll die Rangierabteilung halten, hat er Haltsignale zu geben; bei luftgebremsten Rangierabteilungen ist erforderlichenfalls die Notbremse oder das Bremshilfsgerät zu bedienen.

4.2.1.3. Sofern die Sicherung der Kreuzung durch Posten vorgeschrieben ist, darf die Kreuzung erst befahren werden, wenn der Rangierleiter die Zustimmung des Postens erhalten hat. In einfachen Fällen kann der Rangierleiter gleichzeitig die Aufgaben des Postens übernehmen. In diesem Fall ist vor der Kreuzung anzuhalten. Der Posten hat sich vor dem Befahren gut sichtbar aufzustellen und die Verkehrsteilnehmer durch Zurufe und Haltzeichen solange zu warnen, bis die Kreuzung in voller Breite von Eisenbahnfahrzeugen besetzt ist. Das Haltzeichen ist durch Hochhalten der weiß-rot-weißen Haltflagge (Achtung) und anschließendes seitliches Ausstrecken beider Arme quer zur Fahrtrichtung (Halt) zu geben. Bei Dunkelheit, Nebel oder schlechter Sicht ist eine rot abblendete Handleuchte zu verwenden, die von oben nach der Seite zu schwenken ist. Bei Fahrten über nichtöffentliche ungesicherte Kreuzungen kann auf die Verwendung der Haltflagge verzichtet werden.

4.2.2. Gefahrenstellen sind durch Posten zu sichern. Für die Sicherung durch Posten gelten die Bestimmungen des Abschn. 4.2.1.3.

4.3. Beim Rangieren mit Straßenkraftfahrzeugen mittels Zugseil oder mit Seilrangieranlagen über ungesicherte Kreuzungen sind diese durch Posten zu

sperrten, solange sich das Zugseil auf der höhengleichen Kreuzung befindet oder Wagen in den Bereich der Kreuzung gelangen können.

5. Rangieren mit Schmalspurrollfahrzeugen

Für den Rangierdienst mit Schmalspurrollfahrzeugen gilt zusätzlich die Dienstvorschrift für die Benutzung der Schmalspur-Rollfahrzeuge (SmRf) (Dienstvorschrift 494 der Deutschen Reichsbahn).