DV 470

B2

Deutsche Bundesbahn

Reisen nach Sondervorschrift

(RNS)

Nicht für Dritte

DV 470

DV 470

Deutsche Bundesbahn

Reisen nach Sondervorschrift

(RNS)

Gültig vom 26. September 1976 an

Nicht für Dritte

DV 470

Geschäftsführung: Zentrale Transportleitung
Druck: Bundesbahndirektion Hannover

Verteilungsplan der Vorschrift

Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
Hauptprüfungsamt und Prüfungsämter
Bundesbahndirektionen
Zentrale Transportleitung
Bundesbahn–Zentralämter
Zentrale Verkaufsleitung
Bundesbahn–Betriebs- und –Maschinenämter
Bahnhöfe
Bahnpolizeiwachen
Bahnmeistereien
Signalmeistereien
Fernmeldemeistereien
Bahnbetriebswerke
Bahnbetriebswagenwerke
Fahrleitungsmeistereien
Starkstrommeistereien
Bundesbahnschulen

Eingeführt mit Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
vom 11. August 1976 – 33 LRst Bfsb 20 –

Diese Vorschrift ersetzt die Vorschriften bei Reisen bestimmter Personen (Reisen nach Sondervorschriften) –DV 470–, vom 1. Oktober 1954

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bekanntgegeben durch	Gültig vom . . . . an	Berichtigt am	Berichtigt durch
ABl DB 59/76	Verf ZTL vom 29.11.1976 – 322.3322 Bfsb	15.12.76	17.12.76	
1	Ber. Bl 1	01.11.77	10.11.77	

Inhaltsverzeichnis

		Seite
§ 1	Geltungsbereich	5
§ 2	Bekanntgabe	5
§ 3	Vorbereitung	6
§ 4	Betriebliche Durchführung	8
§ 5	Aufgaben der Bahnpolizei	11
§ 6	Zusätzliche Maßnahmen	12
§ 7	Überwachung und Meldung über den Verlauf	16

§ 1

Geltungsbereich

Geltungsbereich

(1) Diese Vorschrift gilt für Reisen
- des Bundespräsidenten,
- des Bundeskanzlers,
- der Staatsoberhäupter ausländischer Staaten und
- sonstiger hochgestellter Personen auf besondere Anordnung der Hauptverwaltung.

Sie ist anzuwenden für Reisen
- in Sonderzügen und
- in Sonderwagen und Sonderabteilen der Regelzüge.

Ergänzung der FV

(2) Die betrieblichen Bestimmungen dieser Vorschrift ergänzen die Fahrdienstvorschrift (FV) –DV 408– für die Durchführung von Reisen nach Sondervorschrift.

§ 2

Bekanntgabe

Anordnung von RNS

(1) Die Durchführung von RNS wird von der Reisestelle der HVB schriftlich oder fernschriftlich, in besonders dringenden Fällen fernmündlich angeordnet. Die Reisestelle kann dabei auch Ausnahmen von dieser Vorschrift besonders anordnen.

Kennzeichnung von RNS–Anordnungen

(2) Alle Fernschreiben, Schnellbriefe, Fahrplananordnungen und sonstige schriftliche Weisungen über RNS erhalten den Abgabesperrvermerk „Nicht für Dritte" vor den Anschriften und die Überschrift „Reise nach Sondervorschrift". Die Fahrplanangaben werden ergänzt durch die Rangordnung und die „Stichworte" nach § 6.

Anonymität

(3) Die Namen der nach Sondervorschrift reisenden Personen werden von der Reisestelle der HVB nur den unmittelbar beteiligten Stellen bekanntgegeben. In den Anordnungen der Bundesbahndirektionen an ihre Dienststellen entfällt jede Namensnennung.

Empfangsbestätigungen

(4) a) Der Empfang der Fahrplananordnungen, Fernschreiben, Zugtelegramme oder Schnellbriefe ist zu bestätigen (vgl. Sammlung betrieblicher Verfügungen (SBV) –DV 412– Verf.10.5).

b) Bei allen von der BD kurzfristig, insbesondere vor Dienstschluß oder vor Wochenenden, mit Fernschreiben einzulegenden Fahrten für RNS ist die Fernschreibstelle der BD anzuweisen, neben der sofortigen Abgabe (SD) den Eingang der Empfangsbestätigungen der angeschriebenen Stellen zu überwachen. Benachbarte Fernschreibstellen überwachen den Eingang der Empfangsbestätigung der von ihr angeschriebenen Stellen und bestätigen dann an die Fernschreibstelle der BD. Der Eingang aller Empfangsbestätigungen ist der Oberzugleitung zu bestätigen.

Verständigung bei BD

(5) Bei den Bundesbahndirektionen sind der Präsident, der Betriebsleiter, die beteiligten Dezernenten und die Leiter der Oberzugleitung und der Gruppe Bahnpolizei oder ihre Vertreter sofort zu verständigen.

Verständigung weiterer Beteiligter

(6) Es ist sicherzustellen, daß auch den begleitenden Kontrolleuren, Lehrlokführern und anderen beteiligten Mitarbeitern die Fahrplananordnungen bzw. Fernschreiben ausgehändigt werden. Der Kreis der Beteiligten ist jedoch möglichst klein zu halten.

Aufbewahrungsfrist

(7) Die Aufbewahrungsfrist für RNS–Fahrplanunterlagen beträgt zwei Jahre wie für alle übrigen Unterlagen, die den Abgabesperrvermerk „Nicht für Dritte" tragen.

§ 3

Vorbereitung

Verantwortliche für Vorbereitung und Federführung

(1) a) Für die sorgfältige Vorbereitung der RNS sind die Betriebsleiter, die Dezernenten des Betriebs- und Betriebsmaschinendienstes sowie die Vorstände der Betriebs- und Maschinenämter verantwortlich.

b) Jede Bundesbahndirektion bestimmt einen Dezernenten und einen Bürobeamten sowie deren Vertreter, die für die RNS federführend sind. Ihre Namen und Fernsprechanschlüsse sind der Hauptverwaltung (Reisestelle) zu melden, die eine Zusammenstellung fertigt und den Beteiligten bekannt gibt. Änderungen sind der Hauptverwaltung (Reisestelle), der Zentralen Transportleitung und den Bundesbahndirektionen sofort mitzuteilen.

(2) Die Dienststellenvorsteher unterweisen die beteiligten Mitarbeiter vor jeder RNS und sorgen für deren pünktliche und sichere Durchführung. Es sind möglichst erfahrene Mitarbeiter einzusetzen. **Mitarbeiter**

(3) Die Zugbildung wird jeweils von der Reisestelle der Hauptverwaltung bestimmt und mit der Bekanntgabe der RNS angeordnet. **Zugbildung**

(4) a) Die Triebfahrzeuge (einschließlich der Bereitschaftslokomotiven) für RNS—Sonderzüge müssen sich im besten Unterhaltungs- und Pflegezustand befinden. Sie sind von den Bahnbetriebswerken sorgfältig auszuwählen und so vorzubereiten, daß eine pünktliche und störungsfreie Fahrt zu erwarten ist. Die Triebfahrzeuge sind vor der Fahrt unter Aufsicht des Dienststellenvorstehers oder seines Vertreters auch im Hinblick auf Sabotageversuche zu untersuchen und vom Bahnbetriebswerk rechtzeitig an den Bahnhof zu übergeben. **Triebfahrzeuge**

b) Die Baureihe des bereitzustellenden Triebfahrzeugs richtet sich nach der Zuglast, der zulässigen Geschwindigkeit und den zu befahrenen Strecken.

c) Auf den Bahnhöfen, die vom Zugförderungsdezernenten bestimmt werden, sind besondere Bereitschaftslokomotiven abfahrbereit aufzustellen.

(5) Die Reisezugwagen sind von den Bahnbetriebswerken rechtzeitig vor jeder Fahrt in allen Teilen — insbesondere Laufwerke und Bremseinrichtungen, Heizungs-, Beleuchtungs- und Fernmeldeeinrichtungen (unter Hinzuziehung der Fernmeldemeisterei) — sorgfältig zu untersuchen. Die Wagen müssen gründlich gereinigt, mit den erforderlichen Geräten und Stoffen ausgerüstet und der Witterung entsprechend vorgeheizt sein. Der Dienststellenvorsteher oder ein von ihm beauftragter Mitarbeiter hat die Wagen vor Abgang zu überprüfen. **Wagen**

(6) Dem Sonderwagen (WGS), in dem die hochgestellte Persönlichkeit reist, ist ein erfahrener und zuverlässiger Wagenmeister beizugeben. Er begleitet den Wagen auf dem ganzen Lauf und ist während der Fahrt für seine Unterhaltung verantwortlich. Arbeiten an dem Wagen dürfen nur unter seiner Aufsicht ausgeführt werden. **Begleitung durch Wagenmeister**

(7) a) Wenn in dem Wagenpark der RNS ein Speisewagen mit den Nebengattungszeichen „ümh" oder „üge" mitgeführt **Anschluß der Heizleitung**

wird und dieser Wagenzug länger als zwei Stunden abgestellt wird, muß ein Netzanschluß 380 V/40 A für die Klimatisierung und den Betrieb der Kühlschränke eingerichtet werden. Die benötigte elektrische Anschlußleistung ist dem zuständigen Dezernenten des elektrotechnischen Dienstes rechtzeitig mitzuteilen. Bei nicht ausreichender Anschlußleistung des Versorgungsnetzes ist nach Möglichkeit eine schallgedämpfte Netzersatzanlage genügender Leistung bereitzuhalten.

b) Bei Sitzwagen und Schlafwagen mit Nebengattungszeichen „ümh" ist ebenfalls Netzanschluß 380 V/40 A für jeden Wagen für den Betrieb der Klimaanlage erforderlich. Bei Wagen mit Nebengattungszeichen „z" muß die Heizleitung unter 1 000 V Spannung liegen (durch Zuglok oder elektrische Vorheizanlage).

§ 4

Betriebliche Durchführung

Rangordnung (1) Die Rangordnung der Züge mit RNS wird von der Reisestelle der Hauptverwaltung mit der Bekanntgabe nach § 2 Abs. 2 festgelegt.

Zugbegleitung (2) a) Alle RNS sind durch einen Betriebskontrolleur (Bktr) zu begleiten.

b) Führt die Reise durch mehrere Bundesbahndirektionsbezirke, so wird die Begleitung im gegenseitigen Einvernehmen geregelt. Bei Fahrten über den eigenen BD—Bezirk hinaus muß der begleitende Betriebskontrolleur (Bktr) Betriebs- und Streckenkenntnis der fremden Bezirke besitzen.

c) Der Betriebskontrolleur (Bktr) meldet sich vor Reiseantritt bei der Reiseleitung des Bestellers und hält mit dieser ständige Fühlung. Soweit möglich, ist ihm ein besonderes Abteil in einem mit Zugbahnfunk- und Zugpostfunk—Sprechstellen ausgerüsteten und dem RNS—Wagen benachbarten Wagen zu reservieren. Wenn der Zugführer ein anderes Abteil belegen muß, ist er verpflichtet, mit dem Bktr Verbindung zu halten.

Aufgaben des Betriebskontrolleurs (3) a) Zu den Aufgaben des Betriebskontrolleurs (Bktr) gehören neben der Überwachung der pünktlichen und sicheren Durchführung der RNS:

– Unterbringung des Zugbegleitpersonals und der Bahnpolizeibegleiter im Benehmen mit der Reiseleitung; für das Zugbegleitpersonal ist auch bei Änderung der Fahrtrichtung des Sonderzuges möglichst jeweils an der Zugspitze ein Dienstabteil einzurichten;
– Verständigung des Zugführers und Wagenmeisters über seinen und den Aufenthaltsort der Bahnpolizeibegleiter im Zuge;
– Zustimmung zum Abfahrauftrag;
– Anordnen besonderer Maßnahmen, die ggf erforderlich werden bei größeren Verspätungen, beim Umsetzen von Sonderwagen, bei sonstigen besonderen Anlässen;
– soweit die RNS in einen Betriebsunfall verwickelt ist: Übernahme der Leitung an der Unfallstelle bis zum Eintreffen des zuständigen Amtsvorstandes.

b) Notwendige Fernschreiben sind mit „Der begleitende Betriebskontrolleur der Bundesbahndirektion ....." und Namen zu unterschreiben.

Lokbegleitung

(4) a) Alle RNS sind im Führerstand des Triebfahrzeuges durch einen Lehrlokführer oder auf besondere Anordnung der Reisestelle durch einen Betriebsmaschinenkontrolleur (Bmktr) zu begleiten.

b) Führt die Reise durch mehrere BD–Bezirke, so wird die Begleitung im gegenseitigen Benehmen geregelt.

Funkausrüstung

(5) Um schnellste Verständigung sicherzustellen, sind bei RNS der Betriebskontrolleur, der Lehrlokführer und die Bahnpolizeibeamten mit Funksprechgeräten auszurüsten; Geräte stellt die Bahnpolizei. Ferner sind Zugpost- und Zugbahnfunk – soweit möglich – vorzusehen. Alle Geräte müssen auf Strecken, deren Zugbahnfunk in Betrieb ist, betriebsbereit sein. (B 1) * *

Kuppeln des Zuges

(6) Das vorschriftsmäßige Kuppeln des gesamten Zuges ist durch den örtlichen Wagenmeister (wo dieser fehlt durch den begleitenden) zu überwachen. Dabei sind alle Leitungen zu kuppeln.

RNS in Bahnhöfen

(7) a) RNS dürfen bei der Durchfahrt auf Bahnhöfen nur in zwingenden Fällen von den durchgehenden Hauptgleisen abgelenkt werden.

b) Auf den Haltebahnhöfen sind sie nach Möglichkeit an Bahnsteigen abzufertigen, auf denen kein anderer Reiseverkehr abgewickelt wird; dabei dürfen nur Mitarbeiter anwesend sein, die mit der Abfertigung und Bewachung des Zuges zu tun haben. Über die Zulassung weiterer Personen entscheidet

der Besteller (Protokoll) im Benehmen mit der Reisestelle der Hauptverwaltung.

c) Während des planmäßigen Aufenthaltes von Zügen mit RNS muß der Vorsteher des Bahnhofs oder sein Vertreter auf dem Bahnsteig anwesend sein.

d) Auf den Bahnhöfen ist alles zu vermeiden, was Aufsehen erregen könnte. Höflichkeitsbezeigungen, wie Geleit vom und zum Zuge, sollen unauffällig und möglichst vom Vorsteher des Bahnhofs allein erwiesen werden.

e) In den Nachtstunden soll während des Aufenthaltes von Zügen mit RNS in deren näherer Umgebung weitgehend Ruhe herrschen. Beim Rangieren ist Lärm möglichst zu vermeiden. Rangierbewegungen der RNS dürfen nur mit besonderer Vorsicht und nur mit Zustimmung des begleitenden Betriebskontrolleurs durchgeführt werden.

Abfahrauftrag (8) a) Auf den Haltebahnhöfen darf der Abfahrauftrag nur mit Zustimmung des begleitenden Betriebskontrolleurs (Bktr) erteilt werden.

b) Züge mit RNS dürfen grundsätzlich nicht vor der planmäßigen Abfahrtzeit abgelassen werden.

Warnschilder, Hilfssperren (9) * a) Nach Ausfahrt (Durchfahrt) des letzten Zuges vor der RNS
* sowie der RNS bringen die Zugmelde- und Blockstellen an den
* Zugmeldeeinrichtungen Warnschilder an.
* Außerdem sind Hilfssperren anzubringen
* 1. an der Taste des Fahrstraßenfestlegefeldes der Ausfahrten,
* wo keine vorhanden ist, an den Hebeln der Ausfahrsignale
* (Blocksignale);
* 2. bei Dr–Stellwerken an der Ausfahrzieltaste.

b) Warnschilder und Hilfssperren dürfen erst entfernt werden, wenn die Rückblockung (Rückmeldung) eingegangen ist. (B 1)

~~Zugbeob-~~ (10) ~~Die Reisegruppenleitung ist zur Zugbeobachtung verpflichtet.~~
~~tung~~ zu beobachten. Das gilt auch für die Mitarbeiter, die von der Zugbeobachtung befreit sind (Bahnhofsbuch), es sei denn, ~~daß keine Sichtmöglichkeit vorhanden ist.~~ (31)

(31) **Fahrplanänderung** (10) a) Verlangt die Reiseleitung eines Sonderzuges mit RNS zwingend frühere oder auch spätere Abfahrt- oder Ankunftzeiten, so fordert der begleitende Betriebskontrolleur einen neuen Fahrplan bei der zuständigen Oberzugleitung an.

b) Die Ozl ändert den Fahrplan –soweit möglich im Benehmen mit der Reisestelle der HVB – und beauftragt einen Bahnhof mit der Bekanntgabe. Sie unterrichtet die benach-

barte Oberzugleitung und die Betriebsüberwachung der ZTL, die die Reisestelle der HVB benachrichtigt (ggf nachträglich).

(3) (12) a) Vor RNS dürfen Kleinwagenfahrten nur abgelassen werden, wenn ihre Ankunft auf dem nächsten Bahnhof oder ihr Aussetzen auf der freien Strecke 30 Minuten vor der mutmaßlichen Abfahrt oder Durchfahrt sichergestellt ist. **Kleinwagenfahrten**

b) Nach RNS dürfen Kleinwagenfahrten erst abgelassen werden, wenn die RNS vom vorliegenden Bahnhof oder der vorliegenden Abzweigstelle zurückgeblockt (zurückgemeldet) worden ist.

§ 5

Aufgaben der Bahnpolizei

(1) Die Bahnpolizei übernimmt die polizeiliche Sicherung der RNS auf dem Gebiet der Bahnanlagen – d. h. vom vorgesehenen Übernahmepunkt bis zum vorgesehenen Übergabepunkt an die allgemeine Polizei –; sie **Aufgaben**

- bewacht die Fahrzeuge,
- leistet den hochgestellten Reisenden persönlichen Schutz,
- trifft Absperrmaßnahmen und
- regelt im Benehmen mit dem Vorsteher des Bahnhofs den sonstigen Reiseverkehr auf den Bahnsteigen während der Absperrung.

(2) Alle Maßnahmen sind im engen Einvernehmen mit den beteiligten Betriebsstellen, den im Zug eingesetzten Sicherungskräften der Reiseleitung und der allgemeinen Polizei zu treffen. **Einvernehmen mit Betriebsstellen**

(3) Reichen die Bahnpolizeikräfte nicht aus, so ist neben Nachbarschaftshilfe der BD die allgemeine Polizei um Amtshilfe zu bitten. Auf genaue Zuständigkeitsabgrenzung ist zu achten. **Nachbarschafts- und Amtshilfe**

(4) a) Die für die RNS zu verwendenden Triebfahrzeuge und Wagen sind von Beginn ihrer technischen Einsatzuntersuchung an ununterbrochen bis zum Ende der RNS von der Bahnpolizei ausreichend zu bewachen. **Bahnpolizeibewachung**

b) Auf dem Zugbildungs-, dem Abstellbahnhof, den Haltebahnhöfen des Zuges und dem Zielbahnhof ist der Sonder-

zug oder der Zug mit den Sonderwagen auf beiden Seiten durch Bahnpolizeikräfte zu bewachen. Bei längerem Stillager ist ggf die Außensicherung mit der örtlichen Polizei zu vereinbaren.

Bahnpolizeibegleitung

(5) a) Alle RNS sind durch Bahnpolizei in Uniform zu begleiten.

b) Die Reisestelle der Hauptverwaltung gibt bekannt, welche Bundesbahndirektionen das Begleitkommando (im allgemeinen zwei Bahnpolizeibeamte) für die Reise stellen.

c) Die begleitenden Bahnpolizeibeamten melden sich rechtzeitig vor Antritt der Fahrt bei der Reiseleitung und dem begleitenden Bktr und halten mit ihnen und den begleitenden Beamten der Sicherungsgruppe in Fragen des bahnpolizeilichen Schutzes während der Fahrt Verbindung.

§ 6

Zusätzliche Maßnahmen

Stichworte

(1) Durch Stichworte können folgende zusätzliche Maßnahmen angeordnet werden:

- Offizieller Empfang
- Sondersicherung
- Sicherungszug
- Streckenschutz
- Amtsberechtigter Basa–Anschluß
- Basa–Anschluß
- Posthauptanschluß

Offizieller Empfang

(2) a) Auf das Stichwort „Offizieller Empfang" hin ist dafür zu sorgen, daß die vorgesehene Ausstiegtür des betreffenden Wagens sich beim Halt im Empfangsbahnhof an der vorgesehenen Stelle befindet.

b) Damit der Empfangsbahnhof den Halteplatz im voraus genau bestimmen kann, hat der Vorsteher des Bahnhofes, von dem ab Zugbildung oder Bespannung bis zum Empfangsbahnhof nicht mehr verändert werden, dafür zu sorgen, daß die Entfernung
* vom ersten zu öffnenden Seitenfenster des vorderen Triebfahrzeuges bis zur Aussteigetür des in Frage kommenden Wagens durch Kreidestriche auf dem Bahnsteig gekennzeichnet wird. Diese Entfernung ist zu messen und dem Empfangsbahnhof mit dem Zusatz „Offizieller Empfang" zu melden. (B 1)

c) Auf dem Empfangsbahnhof hat sich ein Mitarbeiter des Betriebsdienstes mit hochgehobener weißroter Signalfahne auf dem Bahnsteig an der Stelle aufzustellen, wo sich nach dem Halten des Zuges das erste zu öffnende Fenster des vordersten Triebfahrzeuges befinden muß. Bei Dunkelheit ist durch Beleuchtung dafür zu sorgen, daß dieser Betriebsbeamte gut zu erkennen ist. Für das Halten an der bezeichneten Stelle ist der Führer des vorderen Triebfahrzeugs verantwortlich. Die Triebfahrzeugführer sind vorher durch das Heimatbahnbetriebswerk mündlich zu unterrichten. (B 1)

(3) Bei RNS mit dem Stichwort „Sondersicherung" gelten folgende zusätzliche Maßnahmen: **Sondersicherung**

a) Alle Anordnungen (Fahrplananordnungen, Schnellbriefe und Fernschreiben) sind während der Dienststunden von den Dienststellen den vorgesetzten Ämtern und von diesen der Bundesbahndirektion zu bestätigen. Die Empfangsbestätigung ist in den Anordnungen vorzuschreiben. Der rechtzeitige Eingang der Empfangsbestätigung ist zu überwachen.

b) Auf Strecken mit Streckenblockung sind der vorausgefahrene Zug, ein etwaiger Sicherungszug und der Zug mit RNS vor dem Rückblocken zurückzumelden.

c) Auf den dem Ein- bzw. Ausfahrgleis unmittelbar benachbarten Gleisen ist auch bei vorhandenem Flankenschutz das Rangieren einzustellen, bevor das Signal für die Ein- oder Ausfahrt auf Fahrt gestellt wird.

d) Während der Durchführung von RNS mit Sondersicherung müssen die Vorsteher der Bahnhöfe und die Vorstände der Betriebs- und Maschinenämter oder ihre Vertreter im Dienst erreichbar sein.

(4) a) Auf das Stichwort „Sicherungszug" ist unmittelbar vor der RNS die Strecke mit einem Sicherungszug zu befahren und zu beobachten, damit die sichere und pünktliche Durchführung der Reise in möglichst hohem Maße gewährleistet ist. **Sicherungszug**

b) Der Sicherungszug besteht aus einem Brennkraft–Triebfahrzeug und einem Schnellzugwagen; er soll möglichst mit Zugbahnfunk ausgerüstet sein, um etwa erforderliche Anweisungen schnell übermitteln zu können. Auf Strecken, deren Zugbahnfunk in Betrieb ist, müssen die Geräte betriebsbereit sein.

c) Der Sicherungszug darf auf der ganzen Strecke höchstens 15 Minuten – soweit dies die Abstände der besetzten Zugfolgestellen zulassen – vor der RNS verkehren. Er hat die gleiche Rangordnung wie die RNS selbst. Zwischen dem Sicherungszug und der RNS dürfen keine Zug- und Rangierfahrten stattfinden.

d) Die für den Sicherungszug eingestellte Fahrstraße muß bis nach Ankunft oder Durchfahrt der RNS eingestellt bleiben, sofern nicht beide Züge gleichzeitig auf demselben Haltebahnhof abgefertigt werden und deshalb verschiedene Gleise benutzen müssen. Nach der Einstellung des Fahrweges für den Sicherungszug sind daher die zugehörigen Weichen und Flankenschutzeinrichtungen durch Hilfssperren oder durch Einzelsperrung zu sichern.

e) Zwischen dem Sicherungszug und der RNS sind die Schranken geschlossen zu halten. Wird dadurch an Bahnübergängen mit starkem Straßenverkehr eine Verkehrsregelung notwendig, ist zeitgerecht die zuständige Bahnpolizeiwache zu verständigen, die erforderlichenfalls die zuständige Dienststelle der allgemeinen Polizei unterrichtet und um Amtshilfe ersucht.
Bahnübergänge, die durch Anlagen mit Zugeinwirkungen automatisch gesichert sind, sowie Bahnübergänge ohne technische Sicherung sind zwischen dem Sicherungszug und der RNS von Polizeikräften so zu bewachen, daß kein Straßenfahrzeug zwischen dem Sicherungszug und der RNS den Überweg befahren kann. Die Bewachungskräfte für diese Bahnübergänge sind zeitgerecht bei der zuständigen Bahnpolizeiwache anzufordern, die erforderlichenfalls die zuständige Dienststelle der allgemeinen Polizei unterrichtet und um Amtshilfe ersucht.
Die Bewachung durch Polizeiposten kann entfallen, wenn bei technisch gesicherten Bahnübergängen sichergestellt wird, daß die Sperrung des Bahnübergangs zwischen dem Sicherungszug und der RNS erhalten bleibt.

f) Zwischen Sicherungszug und RNS dürfen keine Arbeiten am oder in der Nähe des Gleises vorgenommen werden.

g) Die Vorstände der Betriebsämter oder ihre Vertreter begleiten den Sicherungszug auf dem Triebfahrzeug in ihrem Amtsbezirk; sie regeln dabei im gegenseitigen Einvernehmen die Abschnitts–Aufteilung unter Beachtung von Streckenkenntnis und vorgesehenen Haltebahnhöfen.

h) Mindestens zwei Bahnpolizeibeamte begleiten den Sicherungszug.

Streckenschutz

(5) a) Bei RNS mit dem Stichwort „Streckenschutz" wird der Streckenschutz von der Bahnpolizei und der allgemeinen Polizei in Zusammenarbeit übernommen. Hierbei übernimmt die Bahnpolizei die Überwachung der Bahnanlagen (innerer Schutz) und die allgemeine Polizei den Schutz der Bahnanlagen gegen Störer, die von außen eindringen wollen (äußerer Schutz). Der äußere Schutz muß zeitlich vor dem inneren Schutz aufgebaut werden, damit nach einer Bestreifung der Strecke oder Bewachung von besonders gefährdeten Objekten keine Störer von außen mehr eindringen können.
Der Einsatz beider Polizeien ist von diesen nach den Streckenbändern—Bp, Anl. XVI/1 – DV 425— unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Vorschrift für den Bahnpolizeidienst (Bahnpolizeivorschrift) —DV 425— und der DV Einsatz der Polizei bei Staatsbesuchen und sonstigen Besuchen —PDV 130— zu planen und abzusprechen.

b) Die Bahnpolizeistreckenstreifen sind möglichst mit Funksprechgeräten auszurüsten, damit sie Kontakt untereinander und mit dem Sicherungszug und der RNS halten können. Außerdem müssen sie Signalmittel zum Anhalten von Zügen bei Tag und Nacht mitführen.

Amtsberechtigter Basa—Anschluß

(6) a) Soll ein Basa—Anschluß mit Sprechmöglichkeit in das Postnetz hergestellt werden, so wird dies durch das Stichwort „Amtsberechtigter Basa—Anschluß" angekündigt.

b) Der Anschluß ist von der zuständigen technischen Bundesbahndienststelle rechtzeitig vorzubereiten. In jedem Fall ist der Fernsprecher erst auf Anordnung eines zuständigen Reiseteilnehmers einzuschalten.

Basa—Anschluß

(7) a) Soll ein Basa—Anschluß ohne Sprechmöglichkeit in das Postnetz hergestelt werden, so wird dies durch das Stichwort „Basa—Anschluß" angekündigt.

b) Behandlung wie (6) b).

Posthauptanschluß

(8) a) Sollen bestimmte Wagen an das öffentliche Fernsprechnetz angeschlossen werden, so wird dies den BD und Bahnhöfen durch das Stichwort „Posthauptanschluß" angekündigt.

b) Die Reisestelle der HVB verständigt das Bundespostministerium, das den Auftrag zur Herstellung des Postanschlusses an die Oberpostdirektion usw. weitergibt. Die zuständige Bundesbahndienststelle überwacht lediglich die Verlegung der Postleitung auf Bahngelände.

§ 7

Überwachung und Meldung über den Verlauf

Laufüberwachung

(1) Die Betriebsüberwachung der ZTL, die Oberzugleitungen, Zugleitungen und Zugüberwachungen überwachen den Lauf der RNS.

Verspätungen

(2) a) Verspätungen und Zusatzverspätungen von 5 Minuten und mehr sowie alle besonderen Ereignisse bei RNS melden die Bahnhöfe sofort an die zuständige Zugleitung (Zugüberwachung). Die Zl unterrichtet sofort die Ozl.

b) Bei Verspätungen und Verspätungsänderungen von 10 Minuten und mehr sowie über alle wichtigen Ereignisse unterrichtet die Ozl unverzüglich die Betriebsüberwachung der ZTL. Die Bü der ZTL verständigt während der Dienststunden die Reisestelle der Hauptverwaltung.

Aufnahme in Betriebslagemeldung

(3) In der Täglichen Betriebslagemeldung nach der Dienstvorschrift für Betriebsleitstellen (Ozl, Zl, Bü) –DV 424– ist unter Punkt z) „Laufüberwachte Züge" die Durchführung von RNS mit Verspätungsbegründung nachzuweisen.