

## Betriebliche / Fahrzeugtechnische Mitteilungen der DB Netz AG BM 2020-026/Zp-BW-N 155

**Betriebliche Weisung für Zugpersonal der DB Netz AG – lfd. Nr.:  
155**

**Ersatz für/  
Grund für Ungültigkeit**

**Gilt für Richtlinie**

**Zp**

**BM-Titel:**

**Einschränkungen beim Schleppbetrieb vom GAF 100 (BR 741.1,  
741.2, 741.3, 741.5, 741.6 (außer 741.4 - GAF R/VL))**

**Autor:**

OE	Name	Mail-Adresse	Telefon
I.NAW 45	Julian Reich	julian.reich@deutschebahn.com	030-297 53008

Gültig ab:	15.10.2020	ungültig ab:	
Aktualisierung Nr.:		zum	
Empfängerkreis:	Tf, Beauftragte EVU		

**Mitzeichnung:**

I.NAW 42	<input checked="" type="checkbox"/>	Joche n Walz <small>Digital unterscriben von Jochen Walz Datum: 2020.10.05 10:42:04 +02'00'</small>	I.NVS 2	<input checked="" type="checkbox"/>	Michael Stachorski <small>Digital unterschrieben von Michael Stachorski Datum: 2020.10.05 10:37:39 +02'00'</small>
I.NAW 45	<input checked="" type="checkbox"/>	Udo Czernitz ki <small>Digital unterscriben von Udo Czernitzki Datum: 2020.10.06 07:36:23 +02'00'</small>	I.NAW 41	<input checked="" type="checkbox"/>	gez. H. Käfer

- Verteiler gemäß BM-Abo-System (DB Netz AG)**  
 **Verteiler gemäß externem Post-/Mailverteiler**

Diese BM umfasst 4 Seiten (ohne Anlagen).

**Anlage(n):** Keine

**Freigabe:**

**Jörg  
Hennig**  
Digital unterschrieben  
von Jörg Hennig  
Datum: 2020.10.07  
12:36:01 +02'00'

.....  
**Datum**

.....  
**Unterschrift**

**Jörg Hennig, I.NAW 45 Leiter Grundsätze und Qualifizierung EVU DB Netz)**

## Externer Verteiler

DB Training

HS.L 2 Herr Schulze, Herr Weitzel

DB Fernverkehr AG

HS.L 5 Herr Hauschild

DB Regio AG

P.FBE Herr Göwert

DB Cargo

P.FBT Herr Jende

DB AG

P.RB(E) Herr Lorenz

DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH

F.CBS Herr Machert

F.CBS 3(A) Herr Deuter

I.T-IVE 31(2) Herr Kölling

P.I Herr Grünberger

**Hintergrund der Weisung**

Der Hersteller der Instandhaltungsfahrzeuge GAF 100 (Gleisbaumechanik Brandenburg/H.) hat das EVU DB Netz AG informiert, dass es im Schleppbetrieb der GAF 100 zu einem ungewünschten Anlegen der Federspeicherbremse kommen kann. Es besteht die Gefahr, dass im Schleppbetrieb das Fahrzeug trotz gelöster Bremse des Zugfahrzeuges damit gebremst wird.

**Weisung**

Bis zur Lösung des unerwünschten Anlegens der Federspeicherbremse gilt für alle Instandhaltungsfahrzeuge GAF 100 (Ausnahme 741.4 GAF 100 RVL) ein Verbot für das Schleppen in Fremdleistung / bzw. Beförderung im Abschleppbetrieb. Ausnahmen sind nachfolgend geregelt.

**Ausnahmen zu dieser Weisung****1.) Abschleppvorgänge nach Havarie des Fahrzeuges von Strecken- / und Betriebsgleisen**

Ist das Fahrzeug rollfähig und liegen keine technischen oder betrieblichen Hindernisse vor, darf das Fahrzeug abgeschleppt werden, wenn die nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden.

**1a) Streckenfahrmotor kann gestartet werden, Drucklufteigenversorgung des Fahrzeuges kann sichergestellt werden**

Die Bremsfunktionalität ist weiterhingegen, damit besteht keine Gefahr des ungewünschten Anlegens der Federspeicherbremse.

Bedingungen/Vorgehensweise:

- Das Fahrzeug kann von der Strecke mit laufendem Motor und damit mit Drucklufteigenversorgung geschleppt werden, das Magnetventil Bremse ist „bestromt“
- Das Fahrzeug ist mit einem betrieblichen Mitarbeiter mit Fahrzeugkenntnissen und spezifischer Einweisung für diese Problemstellung besetzt (d. h. Kenntnis dieser BM liegt vor)

-> Die Eigenversorgung mit Druckluft verhindert das ungewünschte Anlegen der Federspeicher.

**1b) Streckenfahrmotor kann nicht gestartet werden, Drucklufteigenversorgung kann nicht sichergestellt werden**

Die Druckluftbremse am abzuschleppenden Fahrzeug bleibt eingeschaltet. Um ein unerwünschtes Anlegen der Federspeicherbremse während der Schleppfahrt zu vermeiden, gelten folgende Regeln:

Bedingungen/Vorgehensweise:

- Das Fahrzeug wird ohne laufenden Motor und durchgehender Drucklufteigenversorgung geschleppt.
- Die zugelassene Vmax ist 30 km/h, die max. Schleppdistanz ist 10 km. Kann innerhalb von 10 km kein geeigneter Abstellort erreicht werden, darf das Fahrzeug nicht abgeschleppt werden und die 24-Stunden-Leitstelle ist zwecks Einholung weiterer Weisung zu verständigen.
- Das Schleppfahrzeug ist vorzugsweise mit der Zusatzbremse oder der dynamischen Bremse abzubremsen.
- Sollte mit der durchgehenden Luftdruckbremse über das Führerbremventil gebremst werden, ist nach der Betriebsbremsung zu überprüfen, dass die

Bremsen am geschleppten Fahrzeug gelöst sind. Dabei sind notwendige UVV-Sperrungen des Gegengleises zu veranlassen.

## **2) Einsatz der GAF 100 BR 741.16 „Fräsen-GAF“**

Die beiden Fahrzeuge 741 161 und 741 162 als Bestandteil der beiden Fräsen SFM 601 und UFM 601 sind spezifisch umgerüstet und können weiterhin mit folgenden Auflagen betrieben werden:

Bedingungen/Vorgehensweise:

- Das Fahrzeug kann im Betrieb mit gestartetem Motor und sichergestellter Drucklufteigenversorgung geschleppt werden (die Magnetventile der Bremse sind nun „bestromt“).
- Das Fahrzeug ist mit einem Mitarbeiter mit Fahrzeugkenntnissen und spezifischer Einweisung besetzt, der im Notfall den Tf des Zugfahrzeuges informieren kann.
- Die Kommunikation zwischen den Triebfahrzeugführern erfolgt über Funkgeräte der Fahrzeugbesatzung.

-> Die Eigenversorgung mit Druckluft verhindert das unerwünschte Anlegen der Federspeicher.

Die Regelungen gelten für das Abschleppen der oben genannten Fahrzeugbaureihen und für die bauartkompatible Einheit aus GAF 100 und Hänger. Das Schleppfahrzeug darf wegen fehlender Puffer nicht an den Hänger gekoppelt werden.