



*Bitte meldet euch bei uns, wenn ihr wisst, was wir an dieser Diensthilfe verbessern können oder was noch als Zusatz hier reingehört.*

*Alle Angaben ohne Gewähr!*

*Diese Diensthilfe ersetzt nicht die einschlägigen Weisungen und Richtlinien!*

*Stand: 29. Januar 2013*

*bearbeitet: Thomas Weißschnur (Schriftführer und Beisitzer Tarif)*

*© Eure GDL-Ortsgruppe Kempten*

*weitere Infos: [www.gdl-kempten.de](http://www.gdl-kempten.de)*

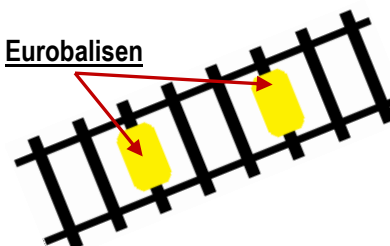
## 1. Einführung und Streckeneinrichtungen

**GNT** → Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge

**GST** → Gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung (das ist die eigentliche Neigetechnik, die den Wagenkasten bis zu 8° nach links oder rechts neigt)

Bei der GNT gibt es zwei Ausführungen, wie die Streckeninformationen ins fahrende Fahrzeug kommen →

### Eurobalisen



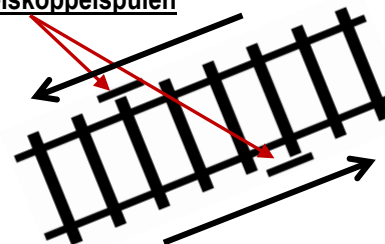
Der maximale Abstand zwischen zwei Eurobalisen auf der Strecke beträgt 5.100 Meter. Es gibt Balisen, die Informationen:

- einer Geschwindigkeitsheraufsetzung,
- einer Geschwindigkeitsherabsetzung und
- beides

dem Fahrzeug übermitteln.

Eurobalisen sind elektronisch programmierbar, es gibt sogar Ausführungen bei der die Daten vom Fahrdienstleiter veränderlich sind. Diese Formen gibt es aber nicht bei uns im Allgäu. Weiterhin werden u.a. folgende Informationen bei der Überfahrt an das Fahrzeug gesandt: Gefälle der vorliegenden Strecke, Standort der nächsten Balise.

### Gleiskoppelpulen



Der VT 612 kann beide Formen verarbeiten. Der VT 611 kann bogenschnell nur auf Strecken mit Gleiskoppelpulen fahren.

Auf der Strecke Augsburg-Lindau sind ausschließlich Eurobalisen verlegt.

## 2. Fahrzeugeinrichtungen

Zu den Fahrzeugeinrichtungen zählen u.a. der GNT-Rechner, LM im MFA, Eurobalisenantenne, Fahrzeugkoppelpulen, Neigetechnikantrieb in jedem Drehgestell und der Wegimpulsgeber (misst die gefahrene Strecke, Achse 1 rechts im Laufdrehgestell).

## 3. Geschwindigkeitsprofile und EBU-La-Darstellung

**RS-Profil** → Regelseitenbeschleunigung (Signale Lf 6 und Lf 7 beachten!)

**ES-Profil** → Erhöhte Seitenbeschleunigung (bogenschnelles Fahren im GNT-Fpl (bei Buchfpl: Spalte 2b), Signale Lf 6 und Lf 7 **nicht** beachten!)

GNT

GNT-Strecke Anfang

GNT

GNT-Strecke Ende

#### 4. Störungen und die dazugehörigen Handlungen

##### ❖ Was muss ich tun wenn beim Prüflauf der LM



nicht blinkt?

- ✓ Störschalter GNT ein (VT 612: Schrank 2)
- ✓ ES-Profil darf nicht angewendet werden
- ✓ TP + BZ verständigen

Beim Prüflauf **muss** der LM „Ü GNT“ blinken! Wenn LM „GNT“, „G GNT“ **oder** „S GNT“ nicht blinken dann darf nach ES-Profil gefahren werden.

Es darf aber nur **einer** der drei **nicht blinken!**

##### ❖ Was muss ich tun wenn nach dem Prüflauf der LM



weiterhin blinkt?

- ✓ Störschalter GNT ein (VT 612: Schrank 2)
- ✓ ES-Profil darf nicht angewendet werden
- ✓ TP + BZ verständigen

##### ❖ Beim GNT-Prüflauf erfolgt keine Druckabsenkung in der HL, was ist zu tun?

- ✓ Sifa-Absperrhahn überprüfen!
- ✓ ansonsten:
  - Störschalter GNT ein (VT 612: Schrank 2)
  - ES-Profil darf nicht angewendet werden
  - TP + BZ verständigen

##### ❖ Bei einer Sifa-Störung muss man die Sifa absperren, was ist zu tun?

- ✓ Störschalter GNT ein (VT 612: Schrank 2)
- ✓ Weiterfahrt mit max. 50 km/h bis Triebfahrzeugbegleiter gestellt ist
- ✓ ES-Profil darf nicht angewendet werden
- ✓ TP + BZ verständigen

##### ❖ Die Mg-Bremse ist gestört, was ist zu tun?

- ✓ LM „Ü GNT“ erlischt!
- ✓ Weiterfahrt mit max. 130 km/h
- ✓ LM „130“ leuchtet!
- ✓ ES-Profil darf nicht angewendet werden
- ✓ TP + BZ verständigen



Wenn die H-Bremse oder Teile der Druckluftbremse ausfallen, dann ist zwecks GNT nichts zu unternehmen.

Neue Bremsberechnung durchführen (Dauerbremszettel)! Evtl. Fahrplanmitteilung!

#### 5. Voraussetzungen für das bogenschnelle Fahren (ES-Profil)

- ✓ bei allen VT im Zugverband ist die GNT eingeschaltet (LSS „ZUB-Störung“ aus)
- ✓ Leuchtmelder „Ü-GNT“ leuchtet ständig (in einem GNT-Streckenabschnitt)
- ✓ Sifa-Hahn geöffnet, blauer PZB-LM leuchtet, GST eingeschaltet und geprüft
- ✓ Richtungsschalter in „V“ verlegt



#### 6. Leuchtmelder im MFA



GNT ist betriebsbereit



**Dauerlicht:** nach ES-Profil fahren  
**blinkend:** **1. Fahrzeug im Stand:** Prüflauf durchführen  
- alle 24 Stunden und nach jedem Aus-/Einschalten des Steuerstromschützes -  
**2. während der Fahrt:** Übertragungsstörung!  
(Schnarre ertönt zusätzlich)

- rasch unter 70 km/h bremsen!
- PZB-Frei-Taste < 70 km/h als Quittierung betätigen
- Weiterfahrt im RS-Profil
- Fdl verständigen



**200 Meter Dauerlicht + 1 Sekunde „Schnarre“**

- *Ankündigung* einer Geschwindigkeitsverringerung

**anschließend**

- blinkt der LM (*Aufforderung* zur Geschwindigkeitsverringerung) solange die neue Zielgeschwindigkeit erreicht ist



**blinkend + Intervallschnarre:** Zwangsbetriebsbremsung  
(volle H-Bremsleistung) →  $v > 6$  km/h  
**Dauerlicht + Schnarre Dauerton:** Zwangsschnellbremsung ( $p_{HL} = 0$  bar)  
→  $v > 10$  km/h  
Die Bremsungen lösen sich selber aus wenn die Zielgeschw. erreicht ist.

#### 7. GNT-Prüflauf (alle 24 Stunden und nach Neu-Aufrüsten des Fahrzeuges / V1)



+



+



+



✓

blinken

siehe auch Ril 483.0301, Seite 18

- ✓ Schnarre ertönt
- ✓ Druckabsenkung HL
- ✓ Druckanstieg HL auf 5 bar
- ✓ LM „Ü GNT“ erloschen od. Dauerlicht