

§ 28 NW_27074 (Nordrhein-Westfalen) — Bremsberechnung

BOA

Landesrecht Nordrhein-Westfalen

Stand: 26.08.2026 (konsolidierte Textfassung, kein amtliches Inkrafttretensdatum)

(1) In einer Fahreinheit dürfen von einem Triebfahrzeug mit einem Dienstgewicht von 35 t und einem Mindestbremsgewicht von 25 t ohne besetzte Wagenbremse bewegt werden:

a) bei einer Geschwindigkeit bis zu 10 km/h

1

2

bei einer Neigung bis:

Achsen:

1 : 200 (5‰)

22

1 : 125 (8‰)

20

1 : 100 (10‰)

18

1 : 75 (13‰)

12

1 : 50 (20‰)

6

1 : 40 (25‰)

4

b) bei einer Geschwindigkeit über 10 bis 15 km/h

1

2

bei einer Neigung bis:

Achsen:

1 : 200 (5‰)

20

1 : 125 (8‰)

16

1 : 100 (10‰)

14

1 : 75 (13‰)

10

1 : 50 (20‰)

6

1 : 40 (25‰)

4

c) bei einer Geschwindigkeit über 15 bis 25 km/h

1

2

bei einer Neigung bis:

Achsen:

1 : 200 (5‰)

14

1 : 125 (8‰)

10

1 : 100 (10‰)

8

Bei stärkeren Neigungen bestimmt die Aufsichtsbehörde die Zahl der zulässigen Achsen.

(2) Werden Triebfahrzeuge mit geringerem Dienstgewicht verwendet, so müssen die in der Tabelle des Abs. 1 in Spalte 2 aufgeführten Achszahlen gekürzt werden, und zwar sind für je 5 t Dienstmindergewicht 2 Achsen abzuziehen. Das Dienstgewicht ist dabei auf 5 t nach oben oder unten abzurunden.

(3) Werden Triebfahrzeuge mit höherem Dienstgewicht verwendet, so muß eine besondere Bremstafel nach der Formel

a =

$BTr \cdot 100 - b \cdot GTr$

$b \cdot GWa$

errechnet werden. In der Formel bedeuten

a

die zulässige Achsenzahl, die von einem Triebfahrzeug ohne besetzte Wagenbremse gefahren werden darf

GTr

Triebfahrzeug-Dienstgewicht in t

BTr

Triebfahrzeug-Bremsgewicht in t

GWa

mittleres Wagenachsgewicht für den beladenen Wagen in t

b

Bremshundertstel für 400 m Bremsweg.

Der Wert ist aus der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Maßgebende Neigung

Bremshundertstel bei einer Geschwindigkeit bis zu

in ‰

im Verhältnis

10 km/h

15 km/h

25 km/h

1

2

3

4

5

0

1: ?

6

6

6

1

1: 1000

6

6

6

2

1: 500

6

6

7

3

1: 333

6

6

8

4

1: 250

6

6

9

5

1: 200

6

6

10

6

1: 166

6

7

11

7

1: 143

7

7

12

8

1: 125

7

8

13

10

1: 100

8

10

15

12

1: 83

10

12

18

14

1: 71

11

14

20

16

1: 62

15

17

22

18

1: 55

17

19

25

20

1: 50

19

21

27

22

1: 45

20

23

30

25

1: 40

23

26

33

(4) Auch für Triebfahrzeuge mit einem Dienstgewicht von 35 t und darunter kann nach der in Abs. 3 genannten Formel eine besondere Bremstafel errechnet werden, wenn sich dadurch günstigere Werte als nach Abs. 1 oder 2 ergeben.

(5) Werden Krane oder andere Sonderfahrzeuge als Triebfahrzeuge benutzt, so bestimmt die Aufsichtsbehörde die Anzahl der zulässigen Anhängeachsen.

(6) Sollen in einer Fahreinheit mehr Achsen bewegt werden, als nach Abs. 1, 2 oder 3 zulässig sind, so müssen zusätzlich Wagenachsen gebremst werden. Je eine Handbremse oder je 2 an die durchgehende Bremse angeschlossene Achsen lassen die zusätzliche Mitnahme der sich aus der nachstehenden Tabelle ergebenden Wagenachsenzahl zu.

Bei einer maßgebenden

Bei einer Geschwindigkeit bis

Neigung bis

10 km/h

15 km/h

25 km/h

in ‰

im Verhältnis

Wagenachszahl

1

2

3

4

5

0

1: ?

32

32

32

2

1:500

32

32

28

5

1:200

32

28

20

8

1:125

24

20

14

10

1:100

20

16

12

13

1: 75

14

12

(10)

20

1: 50

10

8

(6)

25

1: 40

8

6

(6)

Werden vorwiegend Wagen mit mehr als 15 t Achslast befördert, so sind die in den Spalten 3--5 angegebenen Wagenachszahlen um 30% zu kürzen.

(7) Für die Bremsberechnung zählt die Achse eines unbeladenen Wagens halb.

(8) Der Anschlußinhaber gibt die erforderlichen Bremstafeln den beteiligten Bediensteten bekannt. Nach diesen Bremstafeln ermittelt der Fahrtleiter die erforderliche Bremsbesetzung und unterrichtet vor Beginn der Fahrt den Triebfahrzeugführer und die Fahrtbegleiter über die in der Fahreinheit vorhandenen Bremsverhältnisse.

(9) Die Wirksamkeit der zu besetzenden Handbremsen ist vor Beginn der Fahrt zu prüfen. Bei Benutzung der durchgehenden Bremse muß vor Beginn der Fahrt eine Bremsprobe gemacht werden. Ob eine volle oder vereinfachte Bremsprobe durchgeführt werden muß, ordnet der Anschlußinhaber an.

a) Bei der vollen Bremsprobe ist das richtige Bremsen und Lösen aller eingeschalteten Bremsen festzustellen. Die volle Bremsprobe kann mit dem Führerbremssventil, das bei der beabsichtigten Fahrt bedient werden soll, oder von einer ortsfesten Anlage aus durchgeführt werden.

b) Bei der vereinfachten Bremsprobe ist das richtige Bremsen und Lösen am letzten druckluftgebremsen Fahrzeug und an den neu an die Druckluftleitung angeschlossenen Fahrzeugen festzustellen.

Die vereinfachte Bremsprobe muß mit dem Führerbremssventil durchgeführt werden, das bei der beabsichtigten Fahrt bedient werden soll.

(10) Führt eine Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs den Betrieb auf der Anschlußbahn, so kann sie die für die Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs geltenden Bestimmungen über die Bremsberechnung auch auf der Anschlußbahn anwenden.

Zitiervorschlag: § 28 NW_27074 (Nordrhein-Westfalen)

Quelle: nrwrecht, abgerufen 26.08.2026

Nicht-amtliche Lesefassung — verbindlich ist die Papierfassung des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (recht.nrw.de — Verkündungsblätter: <https://recht.nrw.de/suche/vbl>)

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: https://recht.nulegal.eu/gesetze/NW_27074/28