

## Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Fahrdienstvorschrift; Richtlinie 408.21 - 27	40821 Seite I

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB Netz AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu.

Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB Netz AG.

Zielgruppen, für welche diese Richtlinie erarbeitet wurde:

Eisenbahnverkehrsunternehmen:

- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeiter, die örtliche Zusätze aufstellen,
- Mitarbeiter mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb,
- Ausbilder im Bahnbetrieb

## **Impressum**

### **Fachautor**

DB Netz AG

I.NPB 4

Heike Villioth-Ebert

Theodor-Heuss-Allee 5-7

60486 Frankfurt am Main

Tel. Intern (955) 31633 / Extern (069) 265-31633

## Inhaltsverzeichnis

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
408.0020Z00	Züge fahren und Rangieren; Erläuterungen zur Neuherausgabe; Grundsätze	13.12.2015
408.2100	Züge fahren; Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.21-27; Modulgruppen	13.12.2015
408.2100Z00	Züge fahren; Erläuterungen zur Neuherausgabe	13.12.2015
408.2101	Züge fahren; Inhalt und zusätzliche Regeln	13.12.2015
408.2101A01	Züge fahren; Begriffe	13.12.2015
408.2101A02	Züge fahren; Abkürzungen	13.12.2015
408.2101A03	Züge fahren; Verkehrstage	13.12.2015
408.2111	Züge fahren; Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit	13.12.2015
408.2131	Züge fahren; Grundstellung von Weichen und Gleissperren, Umstellverbot	13.12.2015
408.2202	Züge fahren; Aufträge und Meldungen	13.12.2015
408.2212	Züge fahren; Fahrordnung auf der freien Strecke	13.12.2015
408.2301	Züge fahren; Ohne Streckenkenntnis fahren, Ortskenntnis	13.12.2015
408.2321	Züge fahren; Zug vorbereiten	13.12.2015
408.2331	Züge fahren; Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	13.12.2015
408.2341	Züge fahren; Fahrt des Zuges	13.12.2015
408.2341A01	Züge fahren; Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans	13.12.2015
408.2341A02	Züge fahren; Erläuterungen zum Buchfahrplan	13.12.2015
408.2351	Züge fahren; Zug oder Zugteile abstellen	13.12.2015
408.2411	Befehle	13.12.2015
408.2411V01	Vordruck Befehle	13.12.2015
408.2415	Züge fahren; Fahrplan-Mitteilung	13.12.2015
408.2415V01	Züge fahren; Vordruck Fahrplan-Mitteilung	13.12.2015
408.2431	Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen	13.12.2015
408.2435	Züge fahren; Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	13.12.2015
408.2441	Züge fahren; Nachschieben	13.12.2015
408.2445	Züge fahren; Geschobene Züge	13.12.2015
408.2451	Züge fahren; Einfahrten in teilweise besetzte Gleise ohne Halt zeigendes Ziel-signal	13.12.2015
408.2452	Züge fahren; Fahrplanhalt ausfallen lassen	13.12.2015
408.2455	Züge fahren; Halten, Weiterfahren nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle	13.12.2015
408.2456	Züge fahren; Zugfahrt mit besonderem Auftrag	13.12.2015
408.2458	Züge fahren; Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	13.12.2015
408.2462	Züge fahren; Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen	13.12.2015
408.2463	Züge fahren; Auf dem Gegengleis fahren	13.12.2015
408.2475	Züge fahren; Arbeiten an der LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtung	13.12.2015
408.2481	Züge fahren; Sperrfahrten durchführen	13.12.2015
408.2485	Züge fahren; Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen	13.12.2015
408.2487	Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen	13.12.2015
408.2487V01	Vordruck Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock Triebfahrzeugführer	13.12.2015
408.2488	Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	13.12.2015
408.2491	Züge fahren; Reisende sichern	13.12.2015
408.2501	Züge fahren; Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	13.12.2015

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
408.2531	Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR	13.12.2015
408.2541	Züge fahren; Gleise erkunden	13.12.2015
408.2552	Züge fahren; Offene Türen	13.12.2015
408.2553	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen	13.12.2015
408.2554	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	13.12.2015
408.2561	Züge fahren; Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen	13.12.2015
408.2571	Züge fahren; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	13.12.2015
408.2572	Züge fahren; Zug zurücksetzen	13.12.2015
408.2581	Züge fahren; Verhalten bei Gefahr	13.12.2015
408.2591	Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb	13.12.2015
408.2651	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung	13.12.2015
408.2661	Züge fahren; Signalbild erloschen oder nicht zweifelsfrei erkennbar, Signal nicht beleuchtet	13.12.2015
408.2671	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen	13.12.2015
408.2681	Züge fahren; Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben	13.12.2015
408.2691	Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	13.12.2015
408.2701	Züge fahren; Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge	13.12.2015
408.2711	Züge fahren; Stärke oder Länge der Züge	13.12.2015
408.2721	Züge fahren; Bremsen im Zug, Mindestbremschundertstel	13.12.2015



und gemäß Verteiler Richtlinie 408

20.10.2014

## **Neuherausgabe Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift – sowie Aktualisierung der damit in Bezug stehenden Richtlinien**

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund der Vorgaben der Technischen Spezifikation Interoperabilität „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ und in Anlehnung an den nationalen Umsetzungsplan des Bundesverkehrsministeriums<sup>1</sup> wird die Richtlinie 408 neu herausgegeben. Mit der Neuherausgabe erhält die Richtlinie 408 wieder die Bezeichnung „Fahrdienstvorschrift“. Die Bekanntgabe der Neuherausgabe der Richtlinie 408 erfolgt in elektronisch nutzbarer Form (Dateien im Word- und PDF-Format) ab Oktober 2014. Die Druckstücke stehen etwas später zur Verteilung zur Verfügung.

Zum 13.12.2015 wird die Neuherausgabe in Kraft gesetzt. Die bisherige Richtlinie 408 „Züge fahren und Rangieren“ mit den Modulgruppen 408.01 – 09 B 11 (einschließlich B 10A) sowie 408.11 – 19 B 9 wird mit Ablauf des 12.12.2015 ungültig und ist wegzulegen. Aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs mit der Richtlinie 408 werden zeitgleich weitere Richtlinien (Ril 301, Ril 436, Ril 437, Ril 481.0205, etc.) aktualisiert.

Dieses Dokument beschreibt in den folgenden Abschnitten die Hintergründe und die mit der Neuherausgabe der Richtlinie 408 verbunden strukturellen Änderungen im betrieblichen Regelwerk der DB Netz AG:

1. Grundsätze der Weiterentwicklung
2. Neue Struktur der Richtlinie 408
3. Netzzugangsrelevantes Regelwerk
4. Weiterentwicklung der Örtlichen Richtlinien als örtliche Zusätze (Angaben für das Streckenbuch, Betriebsstellenbuch und sonstige örtliche Unterlagen)
5. Handbücher und Druck
6. Aktualisierung weiterer Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks

Die verwendeten Abkürzungen sind am Schluss des Dokuments erläutert.

---

<sup>1</sup> Verkehrsblatt 2008, lfd. Nummer 114, Seite 434 ff.

...

## 1. Grundsätze der Weiterentwicklung

Die TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ gibt einen engen Umsetzungsrahmen vor und verlangt eine klare Trennung der Zuständigkeiten und Prozesse beim Thema „Züge fahren“. Das Rangieren ist nicht Regelungsgegenstand dieser TSI. Folglich bleiben bei der Umsetzung mehr Freiheiten. Eine Aufteilung des Rangierens im Sinne der TSI wird zu einem späteren Zeitpunkt geprüft und ggf. umgesetzt.

Vor diesem Hintergrund wird die Neuherausgabe der Richtlinie 408 unter Beibehaltung der bewährten Modulform zielgruppenorientiert neu strukturiert und in vier thematische Teile zerlegt:

- Züge fahren – Regeln für Anwender des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU)
- Züge fahren – Schnittstellenregeln für Anwender der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
- Rangieren
- Züge fahren – archivierte Regeln für Anwender der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

## 2. Neue Struktur der Richtlinie 408

Die folgende Abbildung zeigt die ab 13.12.2015 gültige Struktur:

Modulgruppe	Anwender	Geltung
408.01 – 06	Mitarbeiter EIU Fdl, Ww	Züge fahren EIU-interne Regeln und Schnittstellen zum EVU
408.11 – 16 Strichliste: 408.1101A01	Planer EIU Ersteller Örtlicher Zusätze, Angaben für das Streckenbuch und Betra	Züge fahren
408.21 – 27	EVU, Tf	Züge fahren Regeln mit Schnittstellen zum EIU
408.31 – 37 Strichliste: 408.3101A01	Planer EVU Ersteller Örtlicher Zusätze / Streckenbuch	Züge fahren
408.48	Mitarbeiter EIU und EVU Fdl, Ww, Tf, Rb, Rg, Andere	Rangieren
408.58 Strichliste: 408.5801A01	Planer EIU und EVU	Rangieren
408.81 - 89	bisher Mitarbeiter EVU	Züge fahren archivierte EVU-interne (Planungs-) Regeln. EVU müssen prüfen und entscheiden, ob sie diese Regeln weiter anwenden oder eigene Regeln geben wollen
408.91 – 99 Strichliste: 408.9101A01	bisher Planer EVU	

### 2.1 Modulgruppe 408.01 - 06

Die Module 408.01 - 06 beinhalten die Regeln für das Fahren von Zügen für Fahrdienstleiter und Weichenwärter. Diese Modulgruppe beschreibt sowohl interne Prozesse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens als auch Prozesse, die Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in der Zusammenarbeit mit Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen beachten müssen.

### 2.2 Modulgruppe 408.11 - 16

Die Regeln für den örtlichen Planer werden bisher in der Modulgruppe 408.11 - 19 bekannt gegeben. Auch diese werden in ihren prozessualen Zuständigkeiten getrennt. Die Module für den

Planer des Eisenbahninfrastrukturunternehmens werden neu als Modulgruppe 408.11 - 16 bekanntgegeben, jeweils passend zu den Modulgruppen 408.01 - 06 und 408.21 - 27.

---

### **2.3 Modulgruppe 408.21 - 27**

Die Modulgruppe 408.21 - 27 gilt verbindlich für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie enthält Vorgaben und Schnittstellenregeln, die Triebfahrzeugführer – und in wenigen Fällen andere genannte Mitarbeiter – in der Zusammenarbeit mit Mitarbeitern des EIU beachten müssen. EVU, die ein Triebfahrzeugführerheft als Sammlung von Regelwerken verwenden, können die Regeln unmittelbar an ihre Triebfahrzeugführer geben. Alternativ können sie zur Herstellung eines eigenen Triebfahrzeugführerheftes verwendet werden. EVU dürfen Vorgaben in eigener Verantwortung auf andere Mitarbeiter übertragen; Aufgaben des Triebfahrzeugführers dürfen sie auf andere Mitarbeiter übertragen, soweit die Schnittstelle zwischen Mitarbeitern des EIU und Triebfahrzeugführer unverändert bleibt.

---

### **2.4 Modulgruppe 408.31 - 37**

EVU-Planer von Schnittstellenregeln erhalten die zur Modulgruppe 408.21 - 27 passenden Planungsregeln in 408.31 - 37.

---

### **2.5 Modulgruppe 408.48**

Die Regeln des Rangierens sind nicht Gegenstand der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“. Daher wird die Struktur der Rangierregeln beibehalten und in die Modulgruppe 408.48 verschoben.

---

### **2.6 Modulgruppe 408.58**

Planungsregeln aus der Modulgruppe 408.18 werden entsprechend der Systematik nach 408.58 verschoben.

---

### **2.7 Modulgruppe 408.81 - 89**

Alle Regeln der bisherigen Richtlinie 408.01 – 09 B 11/10A, welche interne Prozesse von Eisenbahnverkehrsunternehmen beschreiben, werden als archivierte Regeln in die Modulgruppe 408.81 – 89 überführt. In diese Systematik werden die bereits heute archivierten Regeln zu den Themen Wagenliste und Bremszettel eingegliedert. Diese Prozesse gibt die DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber nicht mehr vor. Die DB Netz AG wird die archivierten Regeln der Modulgruppe 408.81 – 89 fünf Jahre öffentlich zugänglich vorhalten, aber nicht selbst weiterentwickeln.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sollten beachten, dass diese EVU-Regeln als anerkannte Regeln der Technik zu betrachten sind und daher nicht ohne weiteres ersatzlos entfallen können. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die Regeln, die sie übernehmen, in eine für ihre Mitarbeiter geeignete Darstellung überführen. Wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen die archivierten Regelungsinhalte abändern wollen, müssen die Änderungen nach Prozessen und Verfahren des Eisenbahnverkehrsunternehmens behandelt werden (z.B. Sicherheitsmanagementsystem).

Es wird an dieser Stelle ausdrücklich auf die Initiative des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen e.V. hingewiesen, der ein brancheneinheitliches EVU-Regelwerk erstellen wird, das u. a. diese EVU-internen Regeln in geeigneter Darstellung enthält. Für nähere Informationen hierzu, wenden Sie sich bitte an die Hauptgeschäftsstelle des VDV in Berlin.

## 2.8 Modulgruppe 408.91 - 99

Die zu den archivierten Regeln der Modulgruppe 408.81 – 89 gehörenden Planungsregeln werden als archivierte Regeln in die Modulgruppe 408.91 – 99 überführt. Diese werden ebenso fünf Jahre vorgehalten und nicht mehr durch die DB Netz AG weiterentwickelt. Hier sei insbesondere darauf hingewiesen, dass das bisherige Modul 408.1111 Abschnitt 1 (inkl. Anhang A01), das die Überwachung der Mitarbeiter zum Inhalt hatte, als Modul 408.9111 Abschnitt 1 archiviert wird.

## 2.9 Erläuterungsschreiben

Zu den Modulgruppen der neuen Richtlinien 408.01 – 06, 408.11 – 16, 408.21 -27, 408.31 -37, 408.48 sowie 408.58 gibt es gesonderte Erläuterungs-/Einführungsschreiben, in denen die durchgeführten Anpassungen detailliert dargestellt sind.

## 3. Netzzugangsrelevantes Regelwerk

Als netzzugangsrelevante und betrieblich-technische Regelwerke, welche Bestandteile der Schienennetz-Benutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind, verbleiben die Modulgruppen

- 408.21 – 27 und 408.31 – 37,
- 408.48 und 58.

Unabhängig davon wird die DB Netz AG die Modulgruppen 408.01 – 06 und 408.11 – 16 einschließlich zukünftiger Aktualisierungen informativ weiterhin veröffentlichen, um den Zugangsberechtigten eine gesamthafte Übersicht zu ermöglichen.

## 4. Weiterentwicklung der Örtlichen Richtlinien als örtl. Zusätze

Die bisherige Übersicht über die in die Örtlichen Richtlinien zur Richtlinie 408.01-09 aufzunehmenden Regeln („Strichliste“) im Modul 408.1101 Abschnitt 2A01 wird ebenfalls aufgetrennt. So erhält jede Modulgruppe für Planer eine eigene Übersicht der in örtlichen Zusätzen aufzunehmenden Regeln (im Folgenden „Strichliste“ genannt). Ebenso werden die weiteren netzzugangsrelevanten Regelwerke, die heute Regelungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen enthalten (z.B. Richtlinie 301, Modul 481.0205 etc.), angepasst und erhalten Strichlisten nach dem Vorbild der Richtlinie 408. Die Strichlisten erhalten über alle Richtlinien hinweg eine einheitliche Spaltennummerierung, unabhängig davon, ob eine konkrete Spalte inhaltlich in der entsprechenden Richtlinie enthalten ist:

Spalte	Inhalt
1	Stichwort
2	Örtliche Zusätze für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EIU / Betriebsstellenbuch
3	Örtliche Zusätze für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EVU
4	Angaben für das Streckenbuch
5	zu beachtende Regeln
6	Betra
7	Lieferung von EIU an EVU
8	Lieferung von EVU an EIU



---

#### 4.1 Örtliche Richtlinien (Status quo)

Mit Hilfe der Strichlisten gibt die Richtlinie 408 derzeit vor, welche Angaben in die Örtliche Richtlinie für das Zugpersonal und welche Angaben in die Örtliche Richtlinie für Mitarbeiter auf Betriebsstellen aufzunehmen sind. Die Örtliche Richtlinie für Mitarbeiter auf Betriebsstellen kann sowohl für Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers als auch für Mitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten.

---

#### 4.2 Angaben für das Streckenbuch

Auch diese Prozesse werden in die jeweiligen Zuständigkeiten überführt. Der Begriff der „Örtlichen Richtlinie für das Zugpersonal zur Richtlinie 408.01 – 09 (ÖRil Zp)“ wird an die europäischen Vorgaben angepasst. Die TSI weist den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verantwortung für das Erstellen und Verteilen von Streckenbüchern für ihre Triebfahrzeugführer zu. Der Infrastrukturbetreiber stellt gemäß TSI Daten, ggf. auch Regeln, zur Verfügung.

Um den Übergang für die Eisenbahnverkehrsunternehmen möglichst reibungslos zu gestalten, hat die DB Netz AG folgenden Migrationsweg geplant:

- Die örtlichen Angaben, die zu den neuen Modulgruppen 408.21 – 27, 408.48 sowie den weiteren bisher in den Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal vertretenen Richtlinien (Ril 301, Ril 436, Ril 437, Ril 481.0205, usw.) gehören, werden bis auf weiteres in einem eigenen Druckstück unter der Bezeichnung „Angaben für das Streckenbuch“ den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Die „Angaben für das Streckenbuch“ ersetzen die bisherigen Druckstücke der Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal.
- Diese Druckstücke unterliegen bezüglich räumlicher Aufteilung (in Regionalbereiche), zeitlicher Bereitstellung, interner Gliederung nach La-Streckennummern, Beziehbarkeit sowie hinsichtlich der Verpflichtung zur Bereitstellung durch die DB Netz AG als Pflichtleistung denselben Bedingungen wie die bisherigen Druckstücke der Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal.
- Erst wenn eine allgemein anerkannte Lösung für die Lieferung der Inhalte über eine Schnittstelle in elektronischer Form gefunden ist und sich bewährt hat, wird die Bereitstellung der Pflichtangaben zum betrieblich-technischen Regelwerk vollständig auf die elektronische Schnittstelle umgestellt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Umstellung nicht zeitgleich zu 12/2015 beabsichtigt ist, sondern unter Beteiligung der Branche erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen soll, da der nationale Umsetzungsplan des Verkehrsministeriums gegenwärtig das Jahr 2018 zum Ziel hat.

Wenn eine eigenverantwortliche Weiterverarbeitung bzw. Zusammenstellung innerhalb des Eisenbahnverkehrsunternehmens durchgeführt werden soll, können die Textverarbeitungsdateien, aus denen die Angaben für das Streckenbuch erzeugt werden, im offenen Format beim Druck- und Logistikzentrum Karlsruhe als Daten-CD bezogen werden.

---

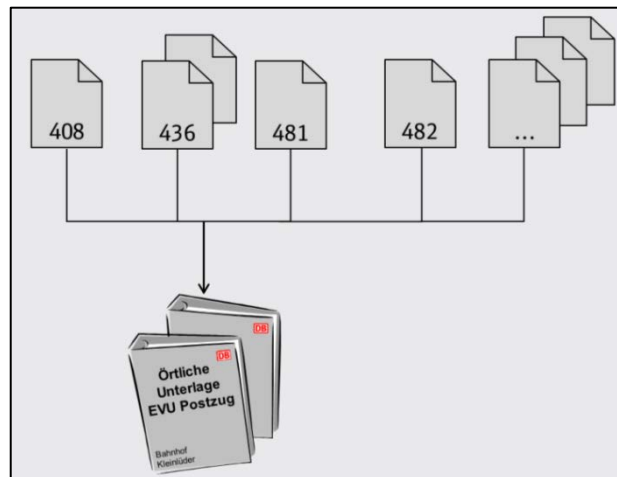
#### 4.3 Betriebsstellenbuch

Anstelle der Begrifflichkeit der Örtlichen Richtlinie für Mitarbeiter auf Betriebsstellen wird zukünftig der neutrale Begriff der „örtlichen Zusätze“ stehen. Für Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers werden die örtlichen Zusätze im neuen Betriebsstellenbuch zusammengefasst. Hierfür gilt das interne Regelwerk 412.0110 der DB Netz AG.

#### 4.4 Örtliche Zusätze für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EVU

Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheiden in eigener Zuständigkeit, in welcher Form sie örtliche Zusätze für ihre Mitarbeiter auf Betriebsstellen bekanntgeben wollen.

In der nebenstehenden Abbildung ist beispielhaft eine mögliche Realisierungsvariante für das fiktive Eisenbahnverkehrsunternehmen „Postzug“ dargestellt.

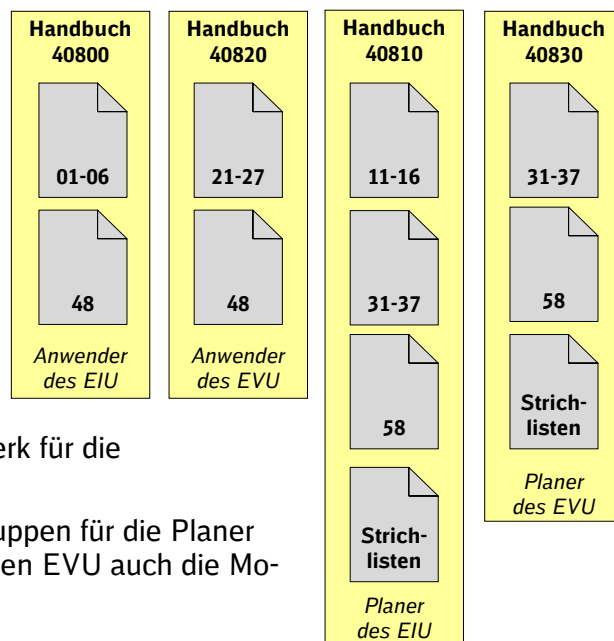


### 5. Handbücher und Druck

Neben der Möglichkeit zur Bestellung der einzelnen Modulgruppen der Richtlinie 408, werden auch vier zu Handbüchern zusammengefasste Modulgruppen im Druck- und Logistikzentrum in Karlsruhe erhältlich sein.

Die archivierten Regeln in den Modulgruppen 408.81 – 89 und 408.91 – 99 werden modulweise bestellbar sein. Unbenommen bleibt die elektronische Bereitstellung aller Modulgruppen auf der Internetseite der DB Netz AG unter der Rubrik SNB/betrieblich-technisches Regelwerk für die Zugangsberechtigten.

Hinweis: In der Zusammenfassung der Modulgruppen für die Planer des EIU ist wegen Funktionen im nicht-öffentlichen EVU auch die Modulgruppe 408.31 – 37 enthalten.



### 6. Aktualisierung weiterer Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks

Zum 13.12.2015 treten des Weiteren folgende Aktualisierungen von Richtlinien und Modulen des betrieblich-technischen Regelwerks in Verbindung mit der Neuherausgabe der Richtlinie 408 in Kraft:

- Ril 301, Aktualisierung Nr. 8, neues Modul 301.0001Z01 (überführte Strichliste).
- Ril 436, Neuherausgabe, neues Modul 436.0000 (überführte Strichliste).
- Ril 437.0001-0005, Aktualisierung Nr. 5, neues Modul 437.0000 (überführte Strichliste)
- Ril 437.0011-0014, Aktualisierung Nr. 6, neues Modul 437.1000 (überführte Strichliste)
- Ril 481.0000, Neuherausgabe (überführte Strichliste)

- Ril 481.0201, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0202, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0205, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0205 Z01, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0205 Z02, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0301, Aktualisierung Nr. 1
- Ril 481.0302, Aktualisierung Nr. 1

Die genannten Richtlinien oder Module sind nur bezüglich der neuen Begriffe Streckenbuch bzw. Betriebsstellenbuch sowie der überführten Anteile der bisherigen Strichlisten hin angepasst. Falls diese Richtlinien oder Module aus anderen Gründen zum selben Zeitpunkt inhaltliche Änderungen erfahren, werden diese Änderungen mit gesondertem Einföhrungs- bzw. Erläuterungsschreiben bekannt gegeben.

## Abkürzungen

A	Aktualisierung
B	Bekanntgabe (Bezeichnung einer Regelwerksversion, zukünftig Aktualisierung)
Betra	Betriebs- und Bauanweisung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
ÖRil MaB	Örtliche Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen
ÖRil Zp	Örtliche Richtlinien für das Zugpersonal
Rb	Rangierbegleiter
Rg	Rangierer
Ril	Richtlinie
SNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
Tf	Triebfahrzeugführer
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität
Ww	Weichenwärter

Zusätzlich zu diesem Schreiben stellen wir Präsentationsfolien zum Download zur Verfügung. Diese dürfen in unveränderter Form für interne Schulungszwecke genutzt werden.

Für Rückfragen und Hinweise stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte senden Sie Ihre Fragen oder Hinweise an [info408@deutschebahn.com](mailto:info408@deutschebahn.com).

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Bormet  
(Leiter Betriebsverfahren)

gez. i.A. Meffert  
(Geschäftsföhrer Ril 408)



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.21 - 27; Modulgruppen</b>	<b>408.2100 Seite 1</b>

## 1 Verzeichnis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszei- chen/Tag)
1	408.21 - 27	13.12.2015	Neuherausgabe	

## **2 Modulgruppen**

- 408.21      Züge fahren - Allgemeines -  
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265-31633
- 408.22      Züge fahren - Regelfall -  
Fachautor: Dietmar Homeyer, (069) 265-31632
- 408.23      Züge fahren - Regelfall -  
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265-31633
- 408.24      Züge fahren - Besonderheiten -  
Fachautor: Dirk Enders, (069) 265-31636
- 408.25      Züge fahren - Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb -  
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265-31633
- 408.26      Züge fahren - Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen -  
Fachautor: Dirk Enders, (069) 265-31636
- 408.27      Züge fahren - Bilden der Züge -  
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265-31633



07.10.2014

**Neuherausgabe Richtlinie 408; hier: Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift –, Modulgruppen 408.21 – 27; Erläuterungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die neue Richtlinie 408.21 – 27 gilt ab 13.12.2015. Sie enthält folgende Module:

408.2100	408.2341A01	408.2458	408.2554
408.2101	408.2341A02	408.2462	408.2561
408.2101A01	408.2351	408.2463	408.2571
408.2101A02	408.2411	408.2475	408.2572
408.2101A03	408.2411V01	408.2481	408.2581
408.2101Z11	408.2415	408.2485	408.2591
408.2101Z21	408.2415V01	408.2487	408.2651
408.2111	408.2431	408.2487V01	408.2661
408.2131	408.2435	408.2488	408.2671
408.2202	408.2441	408.2491	408.2681
408.2212	408.2445	408.2501	408.2691
408.2301	408.2451	408.2531	408.2701
408.2321	408.2452	408.2541	408.2711
408.2331	408.2455	408.2552	408.2721
408.2341	408.2456	408.2553	

**Übergang der Gültigkeit**

Die Richtlinie 408.01 – 09 B 11 (einschließlich B 10A) wird mit Ablauf des 12.12.2015 ungültig und ist wegzulegen.

Die bisherigen Regeln gehen in die neuen Richtlinien 408.01 – 06, 408.21 – 27 und 408.48, über bzw. werden in die bereits bestehenden Modulgruppen 408.81 – 89 übernommen.

...

## Fahrdienstvorschrift

In Anlehnung an die „Fahrdienstvorschrift der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (FV-NE)“ wird die Neuherausgabe der Richtlinie 408 wieder als „Fahrdienstvorschrift“ bezeichnet. Der Titel lautet in der Langfassung „Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG“, die Abkürzung FV-DB.

## Geltung

Richtlinie 408.21 - 27 gilt für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Sie enthält Vorgaben und Schnittstellenregeln, die Triebfahrzeugführer – und in wenigen Fällen andere genannte Mitarbeiter – in der Zusammenarbeit mit Mitarbeitern des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) beachten müssen. Eisenbahnverkehrsunternehmen können die Richtlinie 408.21 - 27 unmittelbar an ihre Triebfahrzeugführer geben oder zur Herstellung des Triebfahrzeugführerheftes gemäß TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung verwenden. EVU dürfen Vorgaben in eigener Verantwortung auf andere Mitarbeiter übertragen; Aufgaben des Triebfahrzeugführers dürfen sie auf andere Mitarbeiter übertragen, soweit die Schnittstelle zwischen Mitarbeitern des EIU und Triebfahrzeugführer unverändert bleibt.

## Nummerierung der Module

Die Nummerierung der Module der Richtlinie 408.21 - 27 orientiert sich in den Hunderter-, Zehner- und Einerstellen grundsätzlich an der Nummerierung der bisherigen Richtlinie 408.01 - 09. So wurde z. B. aus Modul 408.0331 das Modul 408.2331. Module, die bereits in der bisherigen Richtlinie 408.01 - 09 in unterschiedlich nummerierten Fassungen für Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer vorhanden waren, wurden in den neuen Richtlinien 408.01 - 06, 408.21 - 27 und in den Modulgruppen 408.81 - 89 in der Einerstelle aneinander angeglichen. So wird z. B. aus den bisherigen Modulen 408.0411 - Befehle - Regeln für Fahrdienstleiter - und 408.0412 die neuen Module 408.0411 und 408.2411. Abweichungen hiervon sind aus den Übersichten „neu - alt“ ersichtlich bzw. im Einzelfall erläutert.

## Leseransprache

Die Leseransprache wurde in Anlehnung an eine prozessorientierte Darstellung von der „Sie“-Anrede („Sie müssen...“) umgestellt auf die Nennung der handelnden Person („Der Triebfahrzeugführer muss ...“). Vorgaben sind ohne Nennung der handelnden Person formuliert.

## Modul 408.2100 – Übersicht der Aktualisierungen, Modulübersicht

neu: Modul 408.2100, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	Vorspannseiten zur Ril 408

## Modul 408.2101 – Inhalt und zusätzliche Regeln

neu: Modul 408.2101, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0101 1, Satz 1
2 (1)	408.0101 2
2 (2) a)	408.0102, Regel zur Definition „Betriebsstellen“
2 (2) b)	408.0102, Regel zur Definition „gewöhnlicher Halteplatz“



In Abschnitt 1 ist die Begriffserklärung „Bahnbetrieb“ entfallen. Der Begriff wird neu in Anhang 408.2101A01 erläutert.

In Abschnitt 2 wurden die Hinweise auf die Möglichkeiten, zusätzliche und abweichende Regeln bekanntzugeben, neutral zusammengefasst. Dabei wird Betra nur noch allgemein aufgeführt, d.h. ein entsprechender Hinweis im Text der jeweiligen Regel ist nicht mehr erforderlich, wenn Regeln in einer Betra gegeben sein können. Für planende Mitarbeiter wurden die Fundstellen in einer Übersicht zusammengestellt. Das Auftragsbuch ist entfallen, da die Eisenbahnverkehrsunternehmen Art und Weise der Bekanntgabe eigenständig organisieren.

Abschnitt 3 der bisherigen Regeln ist entfallen. Der Hinweis auf die ausschließliche Genehmigung von Ausnahmen durch die DB Netz AG ist im neuen Modul 408.3101 gegeben, da sich diese Aussage nur an das EVU als Anwender richtet.

#### **Modul 408.2101A01 – Begriffe**

<b>neu: Modul 408.2101A01, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0102

Aus dem bisher geltenden Modul 408.0102 wurden alle Verweise auf Örtliche Richtlinien (alt) sowie enthaltene betriebliche Regeln in diejenigen Module verschoben, zu denen die Verweise bzw. Regeln thematisch passen.

#### **Anhang 408.2101A02 – Abkürzungen**

<b>neu: Anhang 408.2101A02, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0103

Das ehemalige Modul 408.0103 wurde als Anhang Nummer 2 zu Modul 408.2101 neu herausgegeben und Abkürzungen für

- Betriebsstelle
- Betriebsstellenbuch
- örtliche Zusätze
- Streckenbuch
- Übermittlungscode

neu aufgenommen.

#### **Modul 408.2101A03 – Verkehrstage**

<b>neu: Anhang 408.2101A03, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0104

In dem Modul wurde Landkreis Zittau-Löbau geändert in Westlausitzkreis.

#### **Zusatz 408.2101Z11 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Hamburg in den örtlichen Zusätzen zur Ril 408.21 - 27**

Der Zusatz wird vsl. zu 12/2014 veröffentlicht (nach der Bekanntgabe der Grundmodule der Ril 408.21 - 27).

#### **408.2101Z21 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Berlin in den örtlichen Zusätzen zur Ril 408.21 - 27**

Der Zusatz wird vsl. zu 12/2014 veröffentlicht (nach der Bekanntgabe der Grundmodule der Ril 408.21 - 27).

#### **Modul 408.2111 – Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit**

<b>neu: Modul 408.2111, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
ganzes Modul	408.0111 4, Satz 1 und 2

Das Schnittstellenmodul 408.2111 regelt nur noch der Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit. Der Modultitel wurde entsprechend angepasst. Die restlichen Regeln des bisherigen Moduls 408.0111 regeln EVU-interne Sachverhalte. Sie wurden deshalb nach 408.8111 verschoben.

#### **Modul 408.2131 – Umstellen der Weichen usw., Umstellverbot, Flachkreuzungen**

<b>neu: Modul 408.2131, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1	408.0131 1, Satz 1
2	408.0131 2

Im Schnittstellenmodul 408.2131 wurden die für EVU-Mitarbeiter nicht relevanten Inhalte des bisherigen Moduls 408.0131 gestrichen, die Modulüberschrift entsprechend angepasst.

#### **Modul 408.2202 – Aufträge oder Meldungen**

<b>neu: Modul 408.2202, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1	408.0202 1
2	408.0202 2
3	408.0202 3

Im Schnittstellenmodul 408.2202 wurden die für EVU-Mitarbeiter nicht relevanten Inhalte des bisherigen Moduls 408.0202 gestrichen.

#### **Modul 408.2212 – Gewöhnliche Fahrtrichtung auf zweigleisigen Bahnen**

<b>neu: Modul 408.2212, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1	408.0212 1
2	408.0212 2

Von den Regeln des bisherigen Moduls 408.0212 gilt nur der erste und zweite Abschnitt für Triebfahrzeugführer.

### Modul 408.2301 – Ohne Streckenkenntnis fahren

neu: Modul 408.2301, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0301 5 (1)
1 (2)	408.0301 5 (2)
2	408.0301 6

Abschnitt 1 Absatz (2) a) weist darauf hin, dass für den Triebfahrzeugführer das Fahren ohne Streckenkenntnis ohne streckenkundigen Begleiter im Streckenbuch verboten sein kann. Die grundsätzliche Zulässigkeit eines Verbotes leitet sich aus der VDV-Schrift 755 bzw. dem Modul 492.0755 her. Nach Abschnitt 6. 3 dieses Modules kann der „Betriebsleiter des Infrastrukturunternehmens [...] das Fahren ohne Streckenkenntnis – insbesondere auf Strecken ohne Zugbeeinflussungssystem – allgemein untersagen.“ Da sich diese Aussage aber an planende Stellen richtet, ist es zur Zeit noch erforderlich, eine entsprechende Grundregel für den Triebfahrzeugführer als End-Anwender in Modul 408.2301 zu geben.

Abschnitt 1 Absatz (2) b) weist darauf hin, dass auf Nebenbahnen für das Fahren ohne Streckenkenntnis ohne streckenkundigen Begleiter eine höhere Geschwindigkeit als 40 km/h zugelassen sein kann. Die grundsätzliche Zulässigkeit einer höheren Geschwindigkeit auf Nebenbahnen ergibt sich aus Modul 492.1001 Abschnitt 1, 6. Anstrich. Da sich diese Aussage ebenfalls lediglich an planende Stellen richtet, ist es zur Zeit noch erforderlich, eine entsprechende Grundregel für den Triebfahrzeugführer als End-Anwender in Modul 408.2301 zu geben.

### Modul 408.2321 – Zug vorbereiten

neu: Modul 408.2321, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1, Satz 1	408.0321 2 f)
1, Satz 2	408.0435 1 (7) c), d), e)
2	408.0321 3

Im Vergleich zum bisherigen Modul 408.0321 sind im Schnittstellenmodul 408.2321 nur noch Regeln zu außergewöhnlichen Sendungen und Fahrzeugen sowie zur Meldung an den Fahrdienstleiter verblieben. Alle anderen Regeln des bisherigen Moduls 408.0321 behandeln EVU-interne Sachverhalte und werden deshalb im Archivmodul 408.8321 wiedergegeben.

Im Abschnitt 1 werden anstelle des bisherigen Verweises auf Modul 408.0435 die Ausnahmen zu den Beförderungsanordnungen direkt genannt.

### Modul 408.2331 – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

neu: Modul 408.2331, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0331 1
2 (1)	408.0331 2 a), b), c), d), i); 408.0333 5 d), Satz 1, Zeile 1 - 5
2 (2)	408.0331 2 b), f), g), h); 408.0333 5 d), Satz 1, Zeile 5 - 7; 408.0333 5 e)

neu: Modul 408.2331, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
3 (1) a)	408.0331 3 (1) b)
3 (1) b)	408.0331 3 (1) c)
3 (2)	408.0331 3 (2)
3 (3)	408.0331 3 (4)
3 (4)	408.0331 3 (5)
3 (5)	408.0331 3 (6)
3 (6)	408.0331 3 (7)
3 (7) neu	-

Allgemein: Die Zugaufsicht wurde in den Regeln entfernt, Ansprechpartner für den Fahrdienstleiter ist der Triebfahrzeugführer. Hierdurch ergeben sich eine Reihe von Umformulierungen oder der Entfall von Regeln.

Abschnitt 1 wurde positiv formuliert. Die Grundregel richtet sich unmittelbar an den Triebfahrzeugführer.

Abschnitt 2 richtet sich neu an den Triebfahrzeugführer und nicht mehr an die Zugaufsicht. Deshalb konnten in diesem Abschnitt die bisher in Modul 408.0331 Abschnitt (2) an die Zugaufsicht und in Modul 408.0333 Abschnitt (5) d) und e) an den Triebfahrzeugführer gerichteten Regeln zusammengefasst werden. Dadurch ergibt sich folgende neue Gliederung:

- Abschnitt 2 Absatz (1) regelt die Zustimmung zur Abfahrt für signalgeführte Züge, ausgenommen Züge in ETCS-Betriebsart SR.
- Abschnitt 2 Absatz (2) regelt die Zustimmung zur Abfahrt für anzeigegeführte Züge und Züge in ETCS-Betriebsart SR.

Abschnitt 2 Absatz (1) b) konkretisiert den bisherigen Befehl 2 als „Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal“. Im Umkehrschluss ergibt sich daraus: Befehle 2 zur Vorbeifahrt an anderen Signalen, z. B. Sperrsignal, sind keine Zustimmung zur Abfahrt auf einem Bahnhof.

In Abschnitt 2 Absatz (1) c) stellt beim Befehl 6 der Klammervermerk „3. Zeile“ klar, dass eine als Zustimmung zur Abfahrt geltende Ausfahrt nur in dieser Zeile dargestellt werden kann.

In Abschnitt 2 Absatz (1) f) (Bahnhof ohne Ausfahrtsignal) wurde „mündlicher Auftrag an die örtliche Aufsicht“ geändert in „mündliche Zustimmung an den Triebfahrzeugführer“. Für die mündliche Zustimmung gibt die Regel einen Wortlaut vor, der sich an den Text des Befehles 3 anlehnt. Um eine Verwechslung zwischen einem Bahnhof ohne Ausfahrtsignal und einem Gleis ohne Ausfahrtsignal in einem Bahnhof mit Ausfahrtsignalen auszuschließen, nennt die Regel dem Triebfahrzeugführer das Merkmal, an dem er einen Bahnhof ohne Ausfahrtsignal erkennt, nämlich den Eintrag „ohne Asig“ im Fahrplan.

Nach Abschnitt 3 Absatz (3) a) darf der Triebfahrzeugführer, wenn er die Stellung des Signals usw. nicht selbst feststellen kann, „einen anderen Mitarbeiter nach den Regeln seines Eisenbahnverkehrsunternehmens beauftragen [...]“. Der andere Mitarbeiter hat hierbei die bisher genannte Zugaufsicht ersetzt, da diese ein Mitarbeiter des Eisenbahnverkehrsunternehmens ist, deren Zusammenarbeit mit dem Triebfahrzeugführer das EIU nicht mehr regeln darf. Die bisher in Modul 408.0331 Abschnitt 3 Absatz (4) a) Nr. 2 gegebene Regel zur zulässigen Ge-

schwindigkeit ist nach Modul 408.8331 verlagert worden, weil es eine EVU-interne Angelegenheit ist, zu regeln, wie genau ein anderer Mitarbeiter des EVU dem Triebfahrzeugführer eine Signalstellung mitteilen kann bzw. inwieweit der Triebfahrzeugführer den Angaben eines anderen Mitarbeiters vertrauen darf.

In Abschnitt 3 Absatz (3) b) wurde die bestehende Regel um den Tatbestand erweitert, dass der Fahrdienstleiter auch dann mit Befehl 2 zustimmen muss, wenn der Triebfahrzeugführer die Stellung des Signals nicht feststellen oder feststellen lassen kann.

Abschnitt 3 Absatz (7) ist neu und regelt eine Situation, die insbesondere bei höhengleichen Übergängen bisher durch eine Örtliche Aufsicht abgedeckt war. Wenn ein Reisendensicherer die Funktion einer Örtlichen Aufsicht wahrgenommen hatte, konnte er die Abfahrt eines Zuges von seiner Tätigkeit der Reisendensicherung abhängig machen, indem er z. B. einen Abfahrtauftrag erst dann erteilt hat, wenn die Reisenden den Bahnsteig über den höhengleichen Übergang verlassen hatten. Um dieses sicherheitlich und verfahrenstechnisch sinnvolle Handeln nach dem Wegfall einer vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen gestellten Örtlichen Aufsicht weiterhin zu ermöglichen, kann im Streckenbuch vorgeschrieben sein, dass zusätzlich zur Zustimmung zur Abfahrt nach Abschnitt 2 eine besondere Zustimmung durch einen örtlichen Mitarbeiter erforderlich ist. Die oben beschriebenen Abhängigkeiten zwischen Reisendensicherung und der Abfahrt des Zuges lassen sich damit weiterhin herstellen; der Unterschied zur bisherigen Örtlichen Aufsicht besteht lediglich darin, dass der örtliche Mitarbeiter des Infrastrukturunternehmens nicht mehr die EVU-interne Aufgabe der Zugabfertigung wahrnimmt, sondern dem Triebfahrzeugführer lediglich die Zustimmung zur Abfahrt erteilt.

### Modul 408.2341 – Fahrt des Zuges

neu: Modul 408.2341, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0341 1 a) – d)
2 (1) – (4)	408.0341 3 (1) – (4)
2 (5) a)	408.0341 3 (6)
2 (5) b)	408.0333 5 d), Satz 2
2 (5) c) (neu)	-
2 (6)	408.0333 7
3	408.0341 4
4	408.0341 5
5	408.0341 6
6	408.0342 7
7	408.0342 9

Aus dem ehemaligen Modul 408.0341 wurden Abschnitt 2 (Strecke durch den Triebfahrzeugbegleiter beobachten), Abschnitt 3 Absatz (5) (Triebfahrzeugführer nicht im Führerraum) und Abschnitt 7 (Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen) als EVU-interne Regeln nach Modul 408.8341 verschoben.

Die bisher in Modul 408.0331 Abschnitt 1 Absatz (1) e) gegebene Regel, wonach ein mit Signal Zs 7 erteilter Auftrag, auf Sicht zu fahren, weiter gilt, auch wenn der Zug zum anzeigengeführten Zug wird, wurde nach Modul 408.2456 4 (2) verschoben.

Abschnitt 2 Absatz (5) fasst neu alle bisher an unterschiedlichen Stellen gegebenen Regeln zur zulässigen Geschwindigkeit zusammen, die bei der Abfahrt des Zuges auf einem Bahnhof zu beachten sind. Einzelheiten siehe Übersicht neu – alt.

Abschnitt 2 Absatz (6) gibt die bisher in Modul 408.0333 Abschnitt 7 gegebene Regel zur Abfahrt auf einem Haltepunkt oder einer Haltestelle wieder.

Durch die Zusammenfassung in Abschnitt 2 Absatz (5) und (6) wurde ein Modul 408.2333 entbehrlich. Außerdem ist eine klare Trennlinie zwischen den Modulen 408.2331 und 408.2341 entstanden: Modul 408.2331 regelt die Zustimmung zur Abfahrt auf einem Bahnhof für einen haltenden Zug. Sobald der Zug abgefahren ist, gilt Modul 408.2341.

In Abschnitt 3 wurde „Haltsignal“ ersetzt durch „Halt gebietendes Signal“. Die Formulierung ist so an die Begriffsbestimmung „gewöhnlicher Halteplatz“ angepasst.

Aus Modul 408.0342 wurden als neue Aufgaben für den Triebfahrzeugführer die Abschnitte 7 (Melden) und 9 (Bedarshalt vormelden) als neue Abschnitte 6 und 7 übernommen; hierdurch wurde ein Modul 408.2342 nicht erforderlich. Die im Modul 408.2341 verbleibenden Regeln wurden redaktionell angepasst.

#### **Anhang 408.2341A01 – Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans**

In Abschnitt 4 Absatz (6) wurde der neue Unterabsatz j) eingefügt. In der Textspalte wird neu bei alleinstehenden Signalen Ne 14 auch die Verwendung des Signals (z. B. Esig, Asig) angegeben.

In Absatz (7) g) ist bei dem „A“ (Halt nur zum Aussteigen von Reisenden) in der Ankunftsspalte die Einschränkung „jedoch nicht vor der planmäßigen Ankunftszeit“ entfallen. Das EIU gibt bezüglich der Abfahrt vor der planmäßigen Abfahrtszeit keine Beschränkungen mehr vor.

#### **Anhang 408.2341A02 – Erläuterungen zum Buchfahrplan**

In Abschnitt 5 w) wurde bei alleinstehenden Signalen Ne 14 der Hinweis auf die Verwendung des Signals (z. B. Esig, Asig) hinzugefügt,

in Abschnitt 9 i) ist bei dem „A“ (Halt nur zum Aussteigen von Reisenden) in der Ankunftsspalte die Einschränkung „jedoch nicht vor der planmäßigen Ankunftszeit“ entfallen. Das EIU gibt bezüglich der Abfahrt vor der planmäßigen Abfahrtszeit keine Beschränkungen mehr vor.

#### **Modul 408.2351 – Zug oder Zugteil abstellen**

neu: Modul 408.2351, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0351 2
2	408.0351 3
3	408.0351 4

Abschnitt 1 des ehemaligen Moduls 408.0351, der die Verantwortlichkeit beim Abstellen regelte, wurde als EVU-interne Regel nach Modul 408.8351 verschoben. Die Abschnitte 2 bis 4 wurden als Abschnitte 1 - 3 redaktionell umformuliert. Die passive Form bedeutet aber auch, dass die EVU regeln müssen, welches ihrer Personale diese Aufgabe wahrzunehmen hat.

**Modul 408.2411 – Befehle**

neu: Modul 408.2411, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0411 1 (1)
1 (2) (neu)	-
1 (3)	408.0412 1, Satz 1 - 3
1 (4)	408.0412 1, Satz 4
2	408.0412 2 (1) - (3)
3	408.0412 3 (1)
4	408.0412 4
5	408.0412 5

Abschnitt 1 Absatz (1) ist in den Regeln für Triebfahrzeugführer neu, entspricht in seiner Aussage aber dem bisher in Modul 408.0411 Abschnitt 1 Absatz (1) an Fahrdienstleiter gerichteten Grundsatz.

Abschnitt 1 Absatz (2) ist neu und entspricht in seiner Aussage der in der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung Anhang A in Abschnitt 4.1.4 vorgegebenen Regel „A written order takes precedence over the related indications provided by the DMI except when a lower permitted speed or a lower release speed is displayed.“ (Übersetzung: „Ein schriftlicher Befehl hat Vorrang vor entsprechenden Anzeigen des DMI, außer wenn eine langsamere zulässige Geschwindigkeit oder eine langsamere Release Speed angezeigt wird.“) Bei der Übernahme als allgemein gültige Regel haben wir den Vorrang des Befehls auf Signale ausgedehnt, welche nicht Regelungsgegenstand der TSI sind. Die Aussage zur langsameren zulässigen Geschwindigkeit und zur langsameren Release Speed haben wir an dieser Stelle nicht übernommen, da sie bereits in Modul 408.2341 wiedergegeben ist.

Abschnitt 1 Absatz 3 verweist neu auf „Vordruck 408.2411V01“. Unter dieser Nummer ist der Befehlsvordruck für Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellbar.

Da sich der Inhalt der Standortmeldung aus der Meldung des Triebfahrzeugführers ergibt, enthält Abschnitt 2 Absatz (2) a) verschiedene Beispiele für Standortmeldungen.

In Abschnitt 2 Absatz (2) d) ist ein Beispiel für den Übermittlungscode und den Unterschriftenteil eines diktierten Befehls aufgenommen worden.

In Abschnitt 2 Absatz (3) ist ein Beispiel für den Übermittlungscode und den Unterschriftenteil eines ausgehändigten Befehls aufgenommen worden.

Abschnitt 5 berücksichtigt, dass durch die Schaffung des neuen Befehles 14.35 (siehe auch Erläuterungen zu Modul 408.2411V01) das Zurückziehen eines Befehls vereinfacht werden konnte: Absatz (1) gibt den Grundsatz aus der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung wieder, wonach ein Befehl nur durch einen anderen Befehl zurückgezogen werden darf. Absatz (2) regelt das Zurückziehen eines Befehles durch Diktieren des hierzu erforderlichen Befehls 14.35: Da Befehl 14.35 einen eigenen Unterschriftenteil hat, kann der Triebfahrzeugführer diesen immer unmittelbar auf dem zurückziehenden Befehl ausfertigen, also sowohl bei einem zurückziehenden Befehl der Vorderseite als auch der Rückseite. Der Triebfahrzeugführer muss den zurückgezogenen Befehl wie bisher durchkreuzen. Der bisher auf der Rückseite des zurückgezogenen Befehls anzubringende Vermerk ist nicht mehr erforderlich, weil sich das Zu-



rückziehen unmittelbar aus dem Befehl 14.35 erkennen lässt. Absatz (3) regelt das Zurückziehen eines Befehls durch Aushändigen des hierzu erforderlichen Befehls 14: Der Triebfahrzeugführer muss wie bisher den zurückgezogenen Befehl durchkreuzen. Den bisher auf der Rückseite des zurückgezogenen Befehls anzubringende Vermerk „Zurückgezogen mit Befehl ... (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)“ muss der Triebfahrzeugführer an geeigneter Stelle unmittelbar auf dem zurückgezogenen Befehl anbringen, weil auf der Rückseite des Vordrucks kein Platz mehr für den Vermerk vorhanden ist.

### **Modul 408.2411V01 – Vordruck Befehl**

Der Vordruck 408.2411V01 gibt den neuen Befehlsvordruck wieder. Er ersetzt den unter der Vordrucknummer 408.0412V01 herausgegebenen bisherigen Befehlsvordruck.

Bei der Neugestaltung des Befehlsvordrucks wurden zahlreiche Hinweise aus der Praxis berücksichtigt, insbesondere der Wunsch nach mehr Platz zum Eintragen langer Betriebsstellenamen. Gleichzeitig konnten weitere, bisher im Befehl 11 handschriftlich einzutragende Texte in vorgedruckte Felder zum Ankreuzen umgewandelt werden. Hierbei wurde die bewährte „Ein-Blatt-Philosophie“ beibehalten, also nicht auf mehrere Befehlsvordrucke umgestellt. Um die scheinbar gegensätzlichen Forderungen nach mehr Platz und mehr vorgedruckten Text bei gleichem Platzangebot zu erfüllen, wurde im Wesentlichen folgendes geändert:

- Durch das Verschieben der Ausfüllanleitung auf die Rückseite des Befehlsblocks konnte auf der rechten Seite der Vorderseite Platz für weiteren Inhalt geschaffen werden.
- Durch das Verschieben der Gründe für Befehle 12 (bisher 9) auf die rechte Seite der Rückseite konnte links auf der Rückseite des Befehlsvordrucks Platz für weiteren Inhalt geschaffen werden.

Die Änderungen im Einzelnen:

Der Eintrag "Vordruck ... von ..." (bisher „Vordruck ... von ... Vordruck(en)“) ist in die Kopfzeile gewandert, um im Befehlskopf mehr Platz zum Ausfüllen bzw. für zusätzlichen Text zu gewinnen.

Im Befehlskopf wurde „Sperrfahrt KI“ ergänzt, um eine Sperrfahrt KI auch im Befehl entsprechend den Vorgaben in Modul 408.2202 Abschnitt 1 bezeichnen zu können.

In der Standortangabe wurde "km/Signal" unter die Punktelinie verschoben, um insgesamt mehr Platz zum Eintragen zu schaffen. „Weiche“ wurde als Standortmerkmal ergänzt, da es z. B. bei einem fehlgeleiteten Zug sinnvoll sein kann, anhand einer weichengenauen Standortmeldung über das weitere Vorgehen zu entscheiden. Unter der Punktelinie hinter dem Eintrag „in Rgl/Ggl/GI“ weist der Eintrag „(GI-Nr., Betriebsstelle/von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)“ darauf hin, dass der Standort eines Zuges

- innerhalb einer Betriebsstelle angegeben werden kann, z. B. „in ~~Rgl/Ggl/GI~~ 7 *Rechtsheim*“ oder
- bei Gleisen der freien Strecke zwischen zwei Betriebsstellen angegeben werden kann, z. B. „in ~~Rgl/Ggl/GI~~ *Astadt - Beheim*“.

Im Befehl 1 ist in der ersten Zeile der bisherige Text „ohne Hauptsignal – bei LZB-Halt/ETCSHalt“ entfallen: „Ohne Hauptsignal“ passt nicht zum Begriff „Zugfahrt mit besonderem Auftrag“. Dass der Befehl 1 für Zugfahrten mit besonderem Auftrag verwendet wird, ergibt sich aus Modul 408.2456 1. Das Wort „im“ wurde eingefügt. Dies ermöglicht es, den Befehl auch für eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag einzusetzen, die bereits in den Bahnhof eingefahren ist, aber nicht ausfahren soll, z. B. wenn ein Zug in Höhe eines Zwischensignals hält und in Richtung Ausfahrtsignal fahren soll.



Im Befehl 2 wurden in der einleitenden Zeile die Einträge „TR“ und „in“ ergänzt, sodass sich zum Beispiel der Befehltext „Sie dürfen weiterfahren nach TR in km...“ bilden lässt. Dies ist erforderlich, weil ein Fahrzeug auch in anderen Situationen als der unzulässigen Vorbeifahrt an einer ETCS-Bk in die ETCS-Betriebsart TR wechseln kann.

Um Platz zu gewinnen, wurden im Befehl 2 die ausführlichen Vorgaben zum Ausfüllen der Spalten in die Ausfüllanleitung verschoben und durch kurze Hinweise ersetzt. Für die erste Spalte lautet der Kurzhinweis „Signal usw.“, für die zweite Spalte „Bezeichnung / km“.

Im Befehl 2 sind in der Spalte 3 die Wörter "des" und "der" entfallen, weil sie für eine eindeutige Benennung der Betriebsstelle nicht erforderlich sind. „des“ oder „der“ muss deshalb nicht in die darunter liegenden Felder übertragen werden. Dies schafft Platz zum Eintragen langer Betriebsstellennamen.

Im Befehl 3 sind die Worte „ohne Hauptsignal – bei LZB-Halt/ETCSHalt“ entfallen. Siehe hierzu die Erläuterungen zum Befehl 1.

Befehl 5 ist so gestaltet, dass er auch bei eingleisigen Strecken verwendet werden kann, wenn kein Befehl 5.1 oder 5. 2 angekreuzt wird.

Im Befehl 6 sind in der einleitenden Zeile die Worte „ohne Hauptsignal“ entfallen. Siehe hierzu Erläuterungen zu Befehl 1.

Im Befehl 7 wurde „vor Signal Ne 1“ neu aufgenommen. Hintergrund: Gegengleise auf Streckenabschnitten ohne Gleiswechselbetrieb und ohne niedrige Lichthaupt- oder Lichtsperrsignale in Höhe des Einfahr- oder Blocksignals werden mit 1000 Hz- und 2000 Hz-Gleismagneten nachgerüstet. 1000 Hz-Gleismagnete in Höhe des Vorsignals werden durch Vorsignaltafeln gekennzeichnet, 2000 Hz-Gleismagnete in Höhe des Einfahr- oder Blocksignals durch Trapeztafeln (Signal Ne 1). Wenn Trapeztafeln aufgestellt sind, muss der Fahrdienstleiter diese im Sinne der Bedeutung des Signals Ne 1 – „Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben“ – im Befehl 7 nennen, soweit er nicht Befehl 6 erteilt. Trapeztafeln am Gegengleis sind mit einer metergenauen Kilometerangabe gekennzeichnet, die mit der Kilometerangabe im Befehl 7 (und 6) übereinstimmt. Dies erleichtert dem Triebfahrzeugführer die Orientierung, insbesondere in den Fällen, bei denen die Sicht auf das Einfahr- oder Blocksignal durch Fahrzeuge im Regelgleis verdeckt ist.

Im Befehl 8 wurde "Bahnhof" ersetzt durch "Bf/Bft". Außerdem kann durch den neuen Eintrag „in Abzw/Üst“ auch ein Bahnübergang innerhalb einer Abzweigstelle oder Überleitstelle präzise angesprochen werden.

Nach Befehl 8 sind die neuen Befehle 9 und 10 eingefügt worden. Diese stellen für Arbeiten bzw. Störungen an LZB oder ETCS vorgedruckte Texte bereit und machen längere handschriftliche Einträge im freien Textteil des Vordruckes – Befehl 14 (bisher 11) – entbehrlich.

9	Schalten Sie die LZB von Zmst ..... bis Zmst ..... ab.
10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart.....
10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

Der neue Befehl 11 ermöglicht es, auf Strecken mit LZB oder ETCS einen bisher handschriftlich in den Befehl 11<sup>1</sup> einzutragenden Auftrag zum Verhalten vom Ort der Befehlsübermittlung bis

<sup>1</sup> Die Nummerngleichheit des alten und neuen Befehles ist zufällig entstanden.

zum Beginn einer mit Befehl 12 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung<sup>2</sup> durch Ankreuzen zu geben. Da der Fahrdienstleiter Befehl 11 immer nur zusammen mit einem Befehl 12 anordnet und der Befehl 11 vor dem Befehl 12 auszuführen ist, sind beide Befehle automatisch in der Reihenfolge der Ausführung sortiert.

11	Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führenraumanzeige und Langsamfahrsignale.
----	--

Aus den bisherigen Befehlen 9 bis 11 wurden deshalb die Befehle 12 bis 14.

Im Befehl 12 (bisher 9) wurden die beiden einleitenden Zeilen sowie die Gründe in die Tabelle eingearbeitet. Dies führt zu folgenden Vorteilen:

- Es ist möglich, in einem einzigen Befehl 12 mehrere unterschiedliche Geschwindigkeiten, das Fahren auf Sicht sowie unterschiedliche Gründe zeilenweise vorzugeben.
- Außerdem ist es möglich, in einer Zeile des Befehls 12 für denselben Abschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung und das Fahren auf Sicht zusammengefasst anzuordnen oder mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen zusammenzufassen. In diesen Fällen ordnet der Fahrdienstleiter in der ersten Spalte die jeweils niedrigste Geschwindigkeit an bzw. er gibt bei einer Kombination einer oder mehrerer Geschwindigkeitsbeschränkungen mit dem Auftrag auf Sicht zu fahren, nur eine Geschwindigkeit kleiner als 40 km/h in der ersten Spalte vor. Außerdem gibt er in der letzten Spalte alle Gründe an. Die hierbei geltenden Regeln sind in der Ausfüllanleitung auf dem Blockrücken dargestellt.

Einen Grund, der nicht durch eine Nummer kodiert werden kann, kann bei Platzmangel durch einen Verweis auf Befehl 14 (bisher 11) dort als freien Text eingetragen werden.

In der Tabelle des Befehls 12 wurden die bisher im Befehl 9 vorhandenen Spalten "im Bf" und "zwischen Zmst" zur neuen Spalte

im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst
--

zusammengefasst.

Die Spalte "und Zmst" wurde in

und Bf / Bft / Abzw / Üst
------------------------------

umbenannt. Analog wurden die bisherigen Spalten "in km" und "von km oder Sig" zur neuen Spalte

in / von km / Sig
----------------------

zusammengefasst.

Die bisherige Spalte "bis km oder Sig" wurde in

bis km / Sig
-----------------

umbenannt.

---

<sup>2</sup> Detailvorgaben für den Fahrdienstleiter sind enthalten in Modul 408.0492 Abschnitte 4 – 6.

Die Zusammenfassung hat sowohl Platz für die neuen Spalten geschaffen als auch mehr Platz in den verbleibenden Spalten. Die Möglichkeiten zum Ausfüllen bleiben erhalten. Darüber hinaus kann der Fahrdienstleiter zusätzlich durch einen Eintrag "in Abzw" dem Triebfahrzeugführer eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgeben, deren Grenzen innerhalb einer Abzweigstelle liegen. Dies gilt auch für Überleitstellen. Bei Bahnhöfen besteht - wie bei den anderen Befehlsteilen bereits realisiert - die Möglichkeit, zwischen Bf und Bft zu unterscheiden. Der Ersatz der bisherigen Zmst durch die konkreteren Abzw, Üst sowie Bf/Bft entspricht der Begriffsbestimmung in Modul 408.2101A01.

Befehl 12.6 ist neu und gibt den bei Geschwindigkeitsbeschränkungen wegen gestörter PZB-Streckeneinrichtungen zusätzlich erforderlichen Auftrag

12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.
------	---

als Ankreuzfeld wieder. Dieser Text muss daher nicht mehr im Befehl 14 (bisher 11) eingetragen werden.

Befehl 12.7 ist vorsorglich als Platzhalter aufgenommen worden. Er soll ab dem Zeitpunkt zur Anwendung kommen, wenn die betrieblichen Regeln in Kraft treten, die Maßnahmen beschreiben, wenn Reisende am Bahnsteig nicht über einen Gleiswechsel informiert werden können, der auch einen Bahnsteigwechsel zur Folge hat. Um bei der beabsichtigten Einführung dieser Regeln nicht den Befehlsvordruck erneut ändern zu müssen, wurde dieser Auftrag bereits im Befehl verankert; kommt jedoch derzeit noch nicht zur Anwendung.

Der Übermittlungscode ist vor den Unterschriftenteil nach oben gewandert und durch einen unterhalb angeordneten Trennstrich vom Unterschriftenteil abgegrenzt, da der Übermittlungscode zusammen mit dem Inhalt wiederholt werden muss.

Im Unterschriftenteil ist "Zf" als Empfänger entfallen.

Die bisher rechts unten platzierte Ausfüllanleitung ist auf den kartonierten Rücken eines jeden Blocks gewandert.

Auf der Rückseite sind neu die Befehle 14.1 bis 14.9 sowie 14.35 aufgenommen sowie der Unterschriftenteil wiederholt dargestellt. Befehl 14.35 hat einen eigenen Unterschriftenteil erhalten (s. u.). Gemeinsames Merkmal der auf der Rückseite aufgenommenen Befehlstexte ist: Diese Befehle werden in der Regel alleine erteilt und immer diktiert. Deshalb gibt die Ausfüllanleitung Folgendes vor:

- Besondere Regeln für diktierte Befehle:

Alle Befehle dürfen diktiert werden. Bei mehreren Befehlen dürfen Vorder- und Rückseiten kombiniert werden, die Vordrucke dürfen hierbei nur einseitig ausgefüllt werden.

- Besondere Regeln für auszuhändigende Befehle:

Nur Befehle 1 bis 14 dürfen dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden. Wenn Befehle 14.1 bis 14.35 dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden müssen, ist deren Inhalt im Befehl 14 auf der Vorderseite darzustellen.

Die Befehle der Rückseite im Einzelnen:

Befehl 14.1 gibt den nach Modul 408.4841 3 (4) vorgesehenen Text für das Rangieren über Signal Ra 10 bzw. die Einfahrweiche vor.

Die Befehle 14.2 bis 14.3 geben Texte vor, die bei der Einfahrt in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg, in ein besonders kurzes Stumpfgleis bzw. in ein Stumpfgleis erforderlich sein können, und zwar in den Fällen, bei denen die Hauptsignale mit einem Signal Zs 13 ausgerüstet sind.

Befehl 14.4 gibt Texte vor, die in verschiedenen Situationen beim Vorschreiben des Halteortes eines Zuges mit Befehl erforderlich werden.

Befehl 14.5 gibt den Text vor, der für einen anzeigegeführten Zug erforderlich ist, wenn ein Hauptsignal nach Vorbeifahrt eines Zuges nicht auf Halt gestellt werden konnte.

Befehl 14.6 gibt den Text „Bleiben Sie halten“ als Ankreuzfeld vor.

Befehl 14.7 gibt den Befehltext vor, der für das Trittstufenausfahrverbot nach Modul 408.2435 4 erforderlich ist.

Befehl 14.8 gibt den Befehltext vor, der beim Umleiten nicht druck-ertüchtigter Züge auf Schnellfahrstrecken erforderlich ist, um unzulässig hohe Begegnungsgeschwindigkeiten zu vermeiden.

Befehl 14.9 gibt mit dem Wortlaut „Sie dürfen sich aus der LZB entlassen“ einen Befehltext für Situationen vor, in denen der Triebfahrzeugführer die Befehlstaste zur Entlassung aus der LZB bedienen muss.

Befehl 14.35 gibt den nach Modul 408.2411 Abschnitt 5 vorgegebenen Wortlaut zum Zurückziehen von Befehlen als Ankreuzfeld mit variablem Textbestandteil und eigenem Unterschriftenteil vor. Wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35 diktiert, muss er Befehl auf dem zurückziehenden Befehl geschrieben werden. Durch den wiederholten Unterschriftenteil können so auch Befehle 14.1 bis 14.9 einfach zurückgezogen werden. Wenn beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 – 14.9 der Zug einen abweichenden Standort hat als im Kopf angegeben, ist dieser formlos am Rand zu vermerken.

Die bisher auf der Rückseite links aufgelisteten Gründe für Befehle 9 (neu12) werden auf die rechte Seite verlagert. Neu sind die Gründe

- Nr. 37 „Heißläuferortungsanlage gestört“ (nachrichtlich: für Befehle nach Modul 408.0641 Abschnitt 5 Absatz (2))
- Nr. 38 „Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich“ (nachrichtlich: für Befehle nach Modul 408.0632)
- Nr. 39 „Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert“ (vorsorglich aufgenommen).

Die bisher auf der Vorderseite rechts unten dargestellte Ausfüllanleitung ist auf die kartonierte Abschlussseite des Befehlsblocks verschoben worden. Dort ist sie inhaltsgleich sowohl auf der Vorderseite als auch auf der Rückseite wiedergegeben, sodass die Anwender den Inhalt wahlweise durch Blättern bis zur Abschlussseite (Vorderseite) als auch durch Umdrehen des gesamten Blocks (Rückseite) schnell nachschlagen können.

Ausfüllanleitung Befehl 2:

Für die erste Spalte wurde „Ne 1“ neu aufgenommen. Dieser Eintrag wird benötigt, wenn ein Zug unzulässig an einem Signal Ne 1 vorbeigefahren ist, an dem er mit Befehl 7 beauftragt worden war, zu halten.

Die Ausfüllanleitung für die zweite Spalte unterscheidet zwei Fälle:

1. Der Triebfahrzeugführer eines Zuges soll die Erlaubnis erhalten, an einem Signal usw. vorbeizufahren.

2. Der Triebfahrzeugführer eines Zuges soll die Erlaubnis erhalten, nach unzulässiger Vorbeifahrt an einem Signal usw. weiterzufahren. Hierbei ist neu zugelassen, dass bei einem Zug in der ETCS-Betriebsart TR auch die Stelle angegeben werden kann, an der der Zug zum Halten gekommen ist, weil ein Wechsel in die Betriebsart TR auch unabhängig von einer unzulässigen Vorbeifahrt an einer ETCS-Blockstelle eintreten kann.

Aufbrauchen: Wegen der redaktionellen Änderungen dürfen die bisherigen Befehlsvordrucke 408.0412V01 nach dem 12.12.2015 nicht aufgebraucht werden.

#### **Modul 408.2415 – Vordruck Fahrplan-Mitteilung**

<b>neu: Modul 408.2415, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1 (1)	408.0415 1 (1)
1 (2)	408.0415 1 (2)
2 (1) (neu)	-
2 (2)	408.0415 2 (2)
2 (3)	408.0415 2 (1)
3	408.0415 4

Das Modul wurde für die Belange der Eisenbahnverkehrsunternehmen stark eingekürzt und enthält nur noch die wesentlichsten Bestimmungen für den Triebfahrzeugführer. Dabei wurde in Abschnitt 2 die Aufteilung „Übermittlungsarten“ - Absatz (1) neu -, „Diktieren“ - Absatz (2) - und „Aushändigen“ - Absatz (3) neu - gewählt. Absatz (3) neu enthält nun die Regeln für das Behandeln der Fahrplan-Mitteilung durch den Triebfahrzeugführer.

#### **Modul 408.2415V01 – Fahrplan-Mitteilung**

<b>neu: Modul 408.2415V01, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Nr. 1	408.0415 V01 Nr. 1
Nr. 2	408.0415 V01 Nr. 2
Nr. 3	408.0415 V01 Nr. 3
Nr. 4	408.0415 V01 Nr. 6
Nr. 5	408.0415 V01 Nr. 7
Nr. 6	408.0415 V01 Nr. 9

Der Vordruck Fahrplan-Mitteilung nach Modul 408.2415V01 wurde überarbeitet. In der Kopfzeile wurde die bislang fehlende Bezeichnung „Sperrfahrt-KI“ ergänzt und es wurde eine neue Freizeile für die Angabe des Verkehrstages bzw. des Gültigkeitstages der Fahrplan-Mitteilung aufgenommen. Neben der Zuggattung sieht die Tabelle in der Kopfzeile künftig auch die Angabe der Zuggattungsnummer vor.

In Fahrplan-Mitteilung Nr. 1 wurde in Spalte 1 der Begriff des Fahrplanheftes in den allgemein gebräuchlichen Begriff des Buchfahrplans umgewandelt. Neben den Besonderheiten bietet die letzte Spalte der Tabelle künftig auch die Möglichkeit, die in EBUa hinterlegte Strukturnummer des jeweils gültigen Fahrplans vorzugeben. Unter der Tabelle wurde die Begrifflichkeit „oder Z-

*Plan*“ gestrichen, weil es sich bei diesem Plan ohnehin um einen Fahrplan, mit den zuvor in der Tabelle bekanntgegebenen Angaben handelt. Im letzten Satz wurde in Bezug auf das Umleiten von Zügen die zulässige Geschwindigkeit in die „größte zulässige Geschwindigkeit“ präzisiert. Sie ist ausschlaggebend bei der Beurteilung, ob die Bremsstellung des bisherigen Fahrplans auch für die Umleitungsstrecke unverändert berücksichtigt werden darf.

In Fahrplan-Mitteilung Nr. 2 wurden die Angaben für den Geltungsbereich der Fahrplan-Mitteilung präzisiert. Es wurde die Möglichkeit geschaffen, die Bezeichnungen der Betriebsstellen von ... bis ... einzutragen. Damit ist künftig eine genauere Eingrenzung des Geltungsbereichs einer Fahrplan-Mitteilung möglich. Es wurde der Zusatz aufgenommen, wonach die Gültigkeit der Fahrplan-Mitteilung Nr. 2 an das Vorhandensein bestimmter Brems Hundertstel in Bremsstellung ... gekoppelt wird. Damit erhält die Fahrplan-Mitteilung Nr. 2 eine Gültigkeit für die konkrete Abweichung sowie für einen konkreten Fahrplan. Der Triebfahrzeugführer kann somit eindeutig erkennen, ob die Fahrplan-Mitteilung für seine Zugkonfiguration Gültigkeit besitzt (z. B. durch weitere Verringerung der vorhandenen Brems Hundertstel oder abweichender Bremsstellung bei Verwendung von Ergänzungsfahrplänen). In der vierten Spalte der Tabelle wurde der Begriff „Fahrplanheft“ durch den Begriff „Buchfahrplan“ ersetzt.

In Fahrplan-Mitteilung Nr. 3 wurden die Textpassagen analog zur Fahrplan-Mitteilung Nr. 2 geändert.

Die Fahrplan-Mitteilungen Nr. 4, 5 und 8 (alt) sind entfallen.

#### **Modul 408.2431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen**

<b>neu: Modul 408.2431, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1 (1) (neu)	-
1 (2)	408.0432 1 (1) a) Nr. 1
1 (3)	408.0432 1 (1) b)
1 (4)	408.0432 1 (1) c)
1 (5)	408.0432 1 (2)
1(6) (neu)	-
2	408.0432 2

Allgemein: In Anlehnung an den Sprachgebrauch der Trassenbestellung wurde „Sonderzüge“ ersetzt durch „Züge des Gelegenheitsverkehrs“.

In der korrespondierenden Regel des Fahrdienstleiters ist die Beschränkung entfallen, dass der Fahrdienstleiter bei unvorhergesehenen Fahrten nur Bremsstellung G bekanntgeben darf. Er muss stattdessen beim Triebfahrzeugführer die im Zug verfügbare Bremsstellung erfragen. Deshalb schreibt Abschnitt 1 Absatz (1) neu vor, dass der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter auf Anfrage mitteilen muss, in welcher Bremsstellung sein Zug des Gelegenheitsverkehrs zu fahren ist.

Die Regel zu Versuchsfahrten wurde in Abschnitt 1 Absatz (6) neu aufgenommen, da durch die planenden Stellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen Regeln zu beachten sind, die im Modul 408.3431 getroffen sind.

### Modul 408.2435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

neu: Modul 408.2435, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1) - (2)	408.0435 1 (1) - (2)
1 (3) a)	408.0435 1 (3) b)
1 (3) b)	408.0435 1 (3) c)
1 (3) c)	408.0435 1 (3) d)
1 (3) d) (neu)	-
1 (3) e)	408.0435 1 (3) e)
1 (4)	408.0435 1 (4) b)
1 (5) - (6)	408.0435 1 (5) - (6)
1 (7)	408.0435 1 (7) a) - c)
1 (8)	408.0435 1 (10)
2	408.0435 2
3 (1)	408.0435 3 (1)
3 (2) a) - b)	408.0435 3 (6) a) - b)
3 (2) c)	408.0435 3 (6) d)
4	408.0435 4

Abschnitt 1 Absatz (3) a) der bisher geltenden Regeln ist entfallen: Die ursprünglich mit der Bezeichnungen „TALGO“ oder „LTALGO“ eingesetzten Fahrzeuge kommen nicht mehr zum Einsatz. Stattdessen kommen mit der gleichlautenden Bezeichnung „TALGO“ neue Fahrzeuge zum Einsatz, die keinen Restriktionen mehr unterliegen.

Abschnitt 1 Absatz (3) d) ist neu und regelt, dass beladene Autotransportwagen außergewöhnliche Fahrzeuge sind, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-K“ ergänzt ist. Die Regel ist erforderlich, weil für diese Wagen beim Umleiten auf bestimmten Schnellfahrstrecken mit Tunneln Restriktionen bestehen.

In Abschnitt 1 Absatz (4) sind die bislang in Unterabsatz a) genannten Züge mit Zuggattungsbezeichnung TALGO oder LTALGO entfallen (Begründung s. o.). Infolgedessen ist es nicht mehr erforderlich, den Absatz in Unterabsätze aufzuteilen. Neu aufgenommen wurde die ergänzte Zuggattungsbezeichnung „-K“ als Merkmal eines außergewöhnlichen Zuges (Begründung s. o.).

Abschnitt 1 Absatz (7) b) und Abschnitt 1 Absatz (8) lassen zu, dass Beförderungsbedingungen auch in einer Dauer-Fahrplananordnung bzw. in einer ergänzenden Fahrplananordnung bekanntgegeben werden können.

Die Regelungen für die Trittstufen für Fahrzeuge mit der Zuggattungsbezeichnung „-A“ sind in 408.2435 1 (5) geregelt.

### Modul 408.2441 – Nachschieben

neu: Modul 408.2441, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
---	------------------------------------



neu: Modul 408.2441, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1) - (2)	408.0442 1 (1) - 2)
1 (3) a), 1. Satz	408.0442 1 (4), 1. Satz
1 (3) a), 2. Satz (neu)	-
1 (3) a), 3. Satz	408.0442 1 (4), 2. Satz
1 (3) b) (neu)	-
1 (4)	408.0442 1 (5) b)
1 (5) a)	408.0442 1 (6) a), 1. Satz
1 (5) b)	408.0442 1 (6) b)
1 (6)	408.0442 1 (7)
1 (7), 1. Satz	408.1442 1 (8) - 1 (2)
1 (7), 2. - 5. Satz	408.0442 1 (8)
2 (1)	408.0442 2 (1) a)
2 (2), 1. Absatz	408.0442 2 (2) a), 1. und 2. Satz
2 (2), 2. Absatz	408.0442 2 (2) b)
2 (3)	408.0442 2 (3)

In Abschnitt 1 Absatz (3) a) wurde ergänzt, dass der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter auffordern muss, ihm Befehl 14.9 zu erteilen, wenn er zur Entlassung aus der LZB die Befehls-taste bedienen muss.

In Abschnitt 1 Absatz (3) b) wurde ergänzt, dass der Triebfahrzeugführer die Zugbeeinflussung bei ETCS nicht abschalten muss, sondern in der hierfür vorgesehenen Betriebsart NL (= Non Leading) fahren muss.

In Abschnitt 1 Absatz 7 wurde eine Regel aus Modul 408.1442 1 (8), dort Abschnitt 1 Absatz 2 inhaltsgleich übernommen, wonach es bei geschobenen Zügen, die ausschließlich aus Drehge-stellwagen gebildet sind, keine Begrenzung der Druckkraft gibt. Da diese Regel keinen Bezug zu örtlichen Verhältnissen hat, ist es möglich, sie unmittelbar als Grundregel vorzugeben.

In Abschnitt 2 Absatz (3), 1. Anstrich ist der bisherige Befehl 11 ersetzt worden durch Befehl 5. Befehl 5 wurde so umgestaltet, dass er auch für das Nachschieben auf eingleisigen Strecken verwendet werden kann. Die Vorgabe eines Wortlautes für einen Befehl 14 (bisher 11) ist des-halb nicht mehr erforderlich.

#### **Modul 408.2445 – Geschobene Züge**

neu: Modul 408.2445, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0445 1 (1)
1 (2)	408.0445 1 (2)
1 (3)	408.0445 1 (3) a)
1 (4)	408.0445 1 (3) b)



neu: Modul 408.2445, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (5) (neu)	-
2	408.0445 2
3 (1)	408.0445 3 (1) a)
3 (2)	408.0445 3 (1) b)
3 (3)	408.0445 3 (1) c)
3 (4)	408.0445 3 (2) a)
3 (5)	408.0445 3 (2) b)
3 (6)	408.0445 3 (2) c)
3 (7)	408.0445 3 (2) d)
3 (8)	408.0445 3 (2) e)
3 (9)	408.0445 3 (2) f)

In Abschnitt 1 Absatz (1) a) wurde „Arbeitszüge“ durch die neutraler formulierten „Züge zur Ver- und Entsorgung von Arbeitsstellen und zur Durchführung von Arbeiten an der Infrastruktur“. Damit bestimmt nicht die Zuggattung, sondern der Zweck der Fahrten die Zulässigkeit als geschobener Zug.

In Abschnitt 3 Absatz (2) werden die zu beachtenden Regeln, die sich aus den bisherigen Verweisen auf Modul 301.0901 Abschnitt 2 und Modul 301.1501 Abschnitt 1 Absatz 3 ergeben, jetzt unmittelbar genannt: Der Mitarbeiter an der Spitze des geschobenen Zuges muss Signal Zp 1 geben und an Signalen Bü 4, Pf 2 (DV 301) oder Bü 5 mehrmals vor dem Befahren des Bahnüberganges mit dem Signalthorn blasen. Die bisherigen Verweise bleiben als Klammervermerk erhalten. Beim Verweis auf Modul 301.0901 wurde „Abschnitt 1“ ergänzt, da dort geregelt ist, dass die hörbaren Signale auch mit „der sie ersetzenden Einrichtung des Fahrzeugs gegeben“ werden dürfen.

In Abschnitt 3 Absatz (7) sind die bisherigen Verweise auf Abschnitt 1 Absatz (1) infolge dessen neutralerer Formulierung entfallen. Stattdessen gibt Absatz (7) die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h als Grundregel vor und verweist bezüglich Abweichungen auf die Absätze (8) und (9).

#### **Modul 408.2451 – Einfahrt in teilweise besetzte Gleise ohne Halt zeigendes Zielsignal**

neu: Modul 408.2451, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul ist neu	-

Das neue Modul leitet sich aus den Regeln für das außerplanmäßige Vereinigen von Zügen ab, welche sich an den Fahrdienstleiter richten. Dort ist ausgesagt, dass der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des zuerst eingefahrenen Zuges darüber verständigen muss, dass das Schlussignal an der Kuppelseite so lange eingeschaltet bzw. angebracht sein muss, bis die Einfahrt des zweiten Zuges in das Gleis abgeschlossen ist. Beim planmäßigen Vereinigen von Zügen enthält der Fahrplan zwar Angaben über Ziel und Zweck des Vereinigens, jedoch können dort keine detaillierten Regeln über das Verhalten des Triebfahrzeugführers des zuerst ein-

fahrenden Zuges im Hinblick auf die Kennzeichnung des Endes des Einfahrweges für den zweiten einfahrenden Zug gegeben werden. Das Einschalten bzw. Anbringen des Schlusssignals an der Kuppelseite des zuerst eingefahrenen Zuges stellt eine Schutzregel für das Erkennen des Ziels bei der Einfahrt des zweiten Zuges in das bereits besetzte Einfahrgleis im Regelfall dar und ist daher als Schnittstellenregel in Richtlinie 408 aufgenommen worden.

#### **Modul 408.2452 – Fahrplanhalt ausfallen lassen**

<b>neu: Modul 408.2452, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0452 2 b)

Das Modul gibt die bisher in Modul 408.0452 Abschnitt 2) enthaltene Schnittstellenregel wieder. Anstelle des bisher genannten Zugführers handelt der Triebfahrzeugführer. Aus dem bisher genannten „verständigen“ wurde „beauftragen“, weil sowohl technische Zwänge als auch behördliche Anordnungen dem Handeln des Fahrdienstleiters zugrunde liegen können.

#### **Modul 408.2455 – Halten, Weiterfahrt nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle**

<b>neu: Modul 408.2455, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1	408.0456 1
2 (1)	408.0456 2 (1)
2 (2)	408.0456 2 (2)
2 (3) a)	408.0456 2 (3)
2 (3) b) (neu)	-
3	408.0456 3

Allgemein: Das bisherige Modul 408.0456 wurde neu in die Module 408.2455 und 408.2456 aufgeteilt. Hierdurch konnten die Regeln zu Zugfahrten mit besonderem Auftrag in einem eigenen Modul 408.2456 dargestellt werden. Dies verringert die Gliederungstiefe und steigert die Lesbarkeit.

Abschnitt 2 Absatz (3) b) ist neu und fordert: Bei LZB gilt der Auftrag, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht fahren, weiter, wenn ein signalgeführter Zug zum anzeigegeführten Zug wird. Damit gilt in diesem Fall die gleiche Regel wie für einen Zug, dessen Triebfahrzeugführer aufgrund eines Signals Zs 7 auf Sicht fährt (s. Modul 408.2456 4 (2), bisher: 408.0341 1 (1) e)). Für ETCS ist eine analoge Regel nicht erforderlich: Es ist planungstechnisch ausgeschlossen, dass an der Grenze zu und innerhalb von ETCS-Strecken Hauptsignale mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißen Mastschildern vorhanden sind.

#### **Modul 408.2456 – Zugfahrt mit besonderem Auftrag**

<b>neu: Modul 408.2456, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1	408.0456 4 (1)
2	408.0456 4 (2)
3 (neu)	-
4 (1)	408.0456 4 (3) a) Nr. 1

neu: Modul 408.2456, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
4 (2), 1. Satz	408.0456 4 (3) a) Nr. 2
4 (2), 2. Satz	408.0341 1 (1) e)
4 (3)	408.0456 4 (3) a) Nr. 3
4 (4)	408.0456 4 (3) a) Nr. 4
5	408.0456 4 (3) b)
6	408.0456 4 (3) c)

Allgemein: Das bisherige Modul 408.0456 wurde neu in die Module 408.2455 und 408.2456 aufgeteilt. Hierdurch konnten die Regeln zu Zugfahrten mit besonderem Auftrag in einem eigenen Modul 408.2456 dargestellt werden. Dies verringert die Gliederungstiefe und steigert die Lesbarkeit.

Abschnitt 3 ist neu und regelt die Vorbeifahrt an einer Wärterhaltscheibe durch Befehl 2. Die Wärterhaltscheibe ist nach Modul 301.0601 Abschnitt 4 Absatz (3) eine Anwendung des Signals Sh 2. Modul 301.0601 Abschnitt 4 Absatz (8)<sup>3</sup> lässt den „Auftrag zur Vorbeifahrt an der Wärterhaltscheibe [...] durch Befehl“ ausdrücklich zu.

In Abschnitt 4 Absatz (1) wurde die Regel zur zulässigen Geschwindigkeit für signalgeführte Züge vereinfacht: Die neue Fassung verweist nicht mehr auf die Weichenbereichsdefinition in Ril 301 sondern definiert die räumliche Geltung der Geschwindigkeitsvorgabe eigenständig, aber übereinstimmend mit der Weichenbereichsdefinition. Vorteile: Auch für die Anwendungsfälle, bei denen kein Signal vorhanden ist (Befehl 1, 3, 6) oder bei denen Signale vorhanden sind, für die kein Weichenbereich definiert ist (Sperrsignal, Signal Sh 2), gilt eine einheitliche und einfach merkbare Geschwindigkeitsvorgabe.

Abschnitt 4 Absatz (2), 2. Satz gibt die bisher in Modul 408.0341 Abschnitt 1 Absatz (1) e) gegebene Regel wieder, wonach bei einer Fahrt auf Signal Zs 7 der Auftrag auf Sicht zu fahren, weiter gilt, auch wenn der Zug zum anzeigegeführten Zug wird. Eine Zugfahrt auf Signal Zs 7 ist kein Regelbetrieb, die Regel ist deshalb in Modul 408.2456 besser der „Besonderheit“ zugeordnet. Die übernommene Regel gilt nur für LZB: Bei ETCS ist technisch sichergestellt, dass ein Zug unmittelbar in ETCS-Betriebsart OS aufgenommen wird, wenn am rückliegenden Hauptsignal ein Signal Zs 7 gezeigt wurde. Der Triebfahrzeugführer muss deshalb bei ETCS die für einen signalgeführten Zug geltende Regel nicht weiter beachten, sobald sein Zug in die ETCS-Betriebsart OS aufgenommen wurde. Stattdessen gilt für ihn ab der Aufnahme alleine die Regel in Abschnitt 6 Absatz (2) zur Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS. Die alleinige Geltung dieser Regel vermeidet einen Widerspruch bezüglich des Endes des Auftrages, auf Sicht zu fahren: Würde der durch Signal Zs 7 erteilte Auftrag weitergelten, müsste der Triebfahrzeugführer noch 400 m über das folgende Hauptsignal hinaus auf Sicht fahren<sup>4</sup>. Der durch ETCS-Betriebsart OS erteilte Auftrag auf Sicht zu fahren endet im Regelfall, sobald ETCS eine Fahrerlaubnis in FS anzeigt. Der Übergang von OS auf FS findet nicht pauschal 400 m hinter dem folgenden Signal statt, sondern bereits vorher.

Abschnitt 6 Absatz 2 stellt klar, dass der Auftrag, auf Sicht zu fahren, auch dann bis zum nächsten Hauptsignal oder bis zum nächsten Signal Ne 14 gilt, wenn bei einem Übergang in die Betriebsart SR der Fahrdienstleiter Befehl 13 erteilt. Daraus folgt: Der Triebfahrzeugführer muss,

<sup>3</sup> entspricht der Ausführungsbestimmung 93 zur ESO

<sup>4</sup> Modul 301.0301 Abschnitt 8 Absatz (2) in Verbindung mit Modul 408.2651 Abschnitt 1 Absatz (2)

weil die rückliegenden Fahrt auf Sicht an einem Hauptsignal oder Signal Ne 14 endet, noch 400 m über dieses Signal hinaus auf Sicht fahren. Als Hilfe weisen Fußnoten auf die Geltung des Moduls 408.2561 Abschnitt 1 Absatz (2) hin.

#### **Modul 408.2458 – Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen**

<b>neu: Modul 408.2458, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
- (1)	408.0458 2 (1) Nr. 2 a)
- (2)	408.0456 4 (2)

#### **Modul 408.2462 – Von der Fahrordnung der freien Strecke abweichen**

<b>neu: Modul 408.2462, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1	408.0462 1
2	408.0462 2

#### **Modul 408.2463 – Auf dem Gegengleis fahren**

<b>neu: Modul 408.2463, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0464

#### **Modul 408.2475 – Arbeiten an der LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtung**

<b>neu: Modul 408.2475, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0476

#### **Modul 408.2481 – Sperrfahrten durchführen**

<b>neu: Modul 408.2481, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1 (1) Nr. 1	408.0902 1 (1) d) Nr. 2
1 (1)Nr. 2	408.0102, Begriffserklärung „Kleinwagenfahrt“, Satz 2 (in Bezug auf Zugfahrten)
1 (1) Nr. 3	408.0102, Begriffserklärung „Schneeräumfahrten“, Satz 2 (in Bezug auf Zugfahrten)
1 (2) (neu)	-
2	408.0482 1
3 (neu)	-
4	408.0482 2
5	408.0482 3
6	408.0482 4
7	408.0482 5
8	408.0482 6

neu: Modul 408.2481, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
9	408.0482 7
10	408.0482 8

Abschnitt 1 Absatz (1) fasst bisher an verschiedenen Stellen gegebene Regeln zu Zugfahrten, die als Sperrfahrten durchgeführt werden müssen, zusammen:

Abschnitt 1 Absatz (1) Nr. 1 gibt eine bisher nur im Modul 408.0902 gegebene Regel wieder, wonach das Einlassen einer Zugfahrt, die Rückwärtsbewegungen ausführen muss, in ein Gleis der freien Strecke, Anlass für eine Gleissperrung ist. Die im bisherigen Modul 408.0902 gegebene Regel hatte sich nicht an Triebfahrzeugführer gerichtet. Es ist sinnvoll, diese Regel auch Triebfahrzeugführern bekanntzugeben, da der Fahrdienstleiter die Absicht, bei einer Zugfahrt Rückwärtsbewegungen auszuführen, nicht in allen Fällen kennt.

Abschnitt 1 Absatz (1) Nr. 2 und 3 geben die bisher in den Erklärungen der Begriffe „Kleinwagenfahrt“ und „Schneeräumfahrten“ in Modul 408.0102 enthaltenden Regeln in Bezug auf Zugfahrten wieder, wonach Kleinwagenfahrten und Schneeräumfahrten als Sperrfahrten durchgeführt werden müssen. Die neu in Modul 408.2101A01 dargestellten Begriffserklärungen konnten so von Regeln (und Hinweisen auf das Streckenbuch) freigehalten werden.

Abschnitt 1 Absatz (2) fordert neu, dass der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter des Zuganfangsbahnhofs mitteilen muss, dass er eine Sperrfahrt nach Absatz (1) durchführt.

Abschnitt 3 ist neu und gibt dem Triebfahrzeugführer vor, den Fahrdienstleiter aufzufordern, ihm Befehl 14.9<sup>5</sup> zu erteilen, wenn er zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss: Nach Modul 483.0202 3.3 (1) a), 1. Anstrich muss der Triebfahrzeugführer einer Sperrfahrt die LZB mit dem LZB-Störschalter abschalten. Hierbei kann es vorkommen, dass der Triebfahrzeugführer anschließend die Befehlstaste bedienen muss, um sich aus der LZB zu entlassen. In dieser Situation soll der Triebfahrzeugführer einen Befehl vom Fahrdienstleiter erhalten, damit in allen vergleichbaren Situationen die Besonderheit der Befehlstastenbedienung gewahrt bleibt.

#### **Modul 408.2485 – Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen**

neu: Modul 408.2485, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0485 1
2 (1)	408.0485 4 (1)
2 (2)	408.0485 4 (2)
3 (1)	408.0485 5 (1)
3 (2)	408.0485 5 (2)

#### **Modul 408.2487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen**

neu: Modul 408.2487, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul ist neu	-

<sup>5</sup> Befehl 14.9 hat den vorgegeben festen Wortlaut „Sie dürfen sich aus der LZB entlassen.“

Mit der Einführung dieses Moduls werden erstmals besondere Regeln für die Erfordernisse des Betriebs von Strecken mit Stichstreckenblock gegeben. Der Betrieb auf Strecken mit Stichstreckenblock basierte bislang auf allgemeinen Regeln der Ril 408 und einer Vielzahl nicht vergleichbarer örtlicher Betriebsanweisungen. Strecken mit Stichstreckenblock weisen die Besonderheit auf, dass Zugfahrten die Blockstrecke nicht zwischen zwei unterschiedlichen Blockstellen A und B befahren und dann zurückgeblockt werden. Die Blockstrecke beginnt und endet auf einer an die Stichstrecke angrenzenden Zugmeldestelle A. Die Blockstrecke wird von Zügen nach einem Fahrtrichtungswechsel auf einer Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zurück zur angrenzenden Zugmeldestelle zweimal befahren. Erst nach vollständiger Räumung der Stichstrecke auf der angrenzenden Zugmeldestelle A wird die Blockstrecke durch Rückblock freigegeben. In der Praxis traten wiederholt Probleme beim Benachrichtigen von Arbeitsstellen oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten auf, die von der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zur angrenzenden Zugmeldestelle zurückkehren.

Zur Benachrichtigung von Arbeitsstellen oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten ist es erforderlich, die Information, wann mit dem Eintreffen einer Zugfahrt an der Arbeitsstelle bzw. an dem zu sichernden Bahnübergang zu rechnen ist, zu erheben und den Empfängern rechtzeitig und zuverlässig bekannt zu geben.

Im herkömmlichen Betrieb nach Ril 408 geschieht dies dadurch, dass zwischen den benachbarten Fahrdienstleitern einer Blockstrecke Zugmeldungen ausgetauscht werden, aus denen die Abfahrtszeiten von Zügen auf der jeweiligen Zugmeldestelle hervorgehen.

Auf Strecken mit Stichstreckenblock kann die Information über den Zeitpunkt der tatsächlichen Einfahrt von Zügen in die Stichstrecke zwar durch den Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle erhoben werden. Die tatsächliche Abfahrtszeit der Züge auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke in Richtung der angrenzenden Zugmeldestelle lässt sich anhand des Fahrplans jedoch nur theoretisch bestimmen. Informationen über die tatsächliche Abfahrtszeit, insbesondere bei Zugverspätungen, lassen sich nicht ermitteln, da der Triebfahrzeugführer keine Zustimmung zur Fahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke durch den Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle einholen muss. Das Fehlen dieser Meldung macht die Bestimmung des genauen Zeitpunktes der Benachrichtigung von Arbeitsstellen und Bahnübergangsposten über Zugfahrten unmöglich.

Die neuen Regeln schaffen - nach Maßgabe der Regeln im Streckenbuch - eine feste Kommunikationsbeziehung zwischen Triebfahrzeugführern auf Betriebsstellen am Ende der Stichstrecke und dem Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle. Sie geben vor, wann Meldungen zwischen den Beteiligten immer bzw. bei Bedarf anzuordnen und wie diese Meldungen zu dokumentieren sind. Die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke ist immer einzuholen, für den ersten Zug nach unterbrochener Arbeitszeit, wenn dieser auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beginnt sowie bei einem Personalwechsel des Triebfahrzeugführers. Damit wird sichergestellt, dass nach größeren Zeiträumen einer Abstellung von Fahrzeugen am Ende der Stichstrecke oder aber bei Dienstübergaben stets eine Möglichkeit besteht, beim Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle unaufgefordert etwaige Besonderheiten für die Rückfahrt zu erfragen. Das Anordnen der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke bei Bedarf durch den Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle ergibt sich aus den Erfordernissen einer notwendigen Befehlsübermittlung oder dem Benachrichtigen von Arbeitsstellen / Bahnübergangsposten.

Hierzu gehört künftig auch das Führen eines Fernsprechbuchs für Strecken mit Stichstreckenblock durch den Triebfahrzeugführer. Im Streckenbuch sind Regeln über das Mitführen bzw. die Aufbewahrung dieses Fernsprechbuchs zu geben, damit sichergestellt ist, dass Aufträge und Meldungen bei Bedarf durch den Triebfahrzeugführer dokumentiert werden können.

Strecken, für die die Regeln des Stichstreckenblocks angewendet werden, sind im Streckenbuch genannt. Damit wird dem planenden Mitarbeiter Gelegenheit gegeben, alle betrieblichen Voraussetzungen für den Betrieb solcher Strecken, wie z. B. das Vorhandensein geeigneter Kommunikations- und Dokumentationsmöglichkeiten auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke, zu prüfen.

**Vordruck 408.2487V01 – Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock - Triebfahrzeugführer**

neu: 408.2487V01 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
ganzes Modul neu	-

Der Vordruck 408.2487V01 mit seinem spezifischen Spaltenaufbau ist erforderlich, um Aufträge und Meldungen im Zusammenhang mit dem Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke durch den Triebfahrzeugführer zu dokumentieren. Das Verfahren wird durch den Fahrdienstleiter bei Bedarf oder auf Verlangen des Triebfahrzeugführers durch den Fahrdienstleiter für jede Zugfahrt erneut angeordnet. Dabei werden feste Wortlaute verwendet, die auf Seite 3 aufgeführt sind. Eine kurze Anleitung zum Führen des Vordrucks findet sich auf Seite 1, bzw. dem Deckblatt des Vordruckes. Das genannte Verfahren wird immer dann angerordnet, wenn die Fahrt aus der Stichstrecke in Richtung der angrenzenden Zugmeldestelle an Bedingungen geknüpft ist bzw. geknüpft werden könnte.

**Modul 408.2488 – Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt**

neu: 408.2488 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0901 1 (1) a)
1 (2)	408.0901 1 (1) b)
2 (1)	408.0901 1 (2) a)
2 (2) (neu)	-
2 (3)	408.0901 1 (2) b)

Das neue Modul gibt die bisher in Modul 408.0901 Abschnitt 1 gegebenen Regeln zum Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt und umgekehrt wieder.

Zusätzlich bestand Bedarf nach einer Präzisierung der Regeln an den Schnittstellen zu Baugleisen, Anschlussstellen oder in Fällen, bei denen Zugfahrten z. B. an Einfahrtsignalen von Bahnhöfen oder Blocksignalen von Abzweigstellen in Rangierfahrten übergehen sollen.

In Abschnitt 1 Absatz (2) wurde daher aufgenommen, dass in einer Betra zusätzliche Regeln gegeben sein können. Diese Regeln legen betriebliche Maßnahmen fest, nach denen eine Rangierfahrt beim Verlassen eines Baugleises in eine Zugfahrt übergehen kann.

Abschnitt 2 Absatz (1) zählt abschließend Fälle auf, in denen es künftig zulässig ist, Zugfahrten in Rangierfahrten übergehen zu lassen. Damit erwähnt das Regelwerk erstmals, dass z. B. Sperrfahrten bei der Bedienung von Anschlussstellen ohne Hauptsignale nach dem Halt vor der Anschlussweiche als Rangierfahrt in den Anschluss einfahren. Auch in Fällen, bei denen Bau-



gleise unmittelbar hinter dem Einfahrsignal bzw. in Höhe des Einfahrsignals eines Bahnhofs oder dem Blocksignal einer Abzweigstelle beginnen, kann es erforderlich sein, z. B. bei der Zuführung von Hilfszügen, Zugfahrten in Rangierfahrten übergehen zu lassen.

Abschnitt 2 Absatz 2 regelt neu, dass der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer auffordern kann, nach einem planmäßigen Halt am Bahnsteig eines Bahnhofs mit mündlicher Zustimmung als Rangierfahrt bis zum Halt zeigenden Signal, LZB-Halt oder EZCS-Halt vorzuziehen. Diese Regel ist für die Fälle vorgesehen, in denen ein Zug nach Halt am gewöhnlichen Halteplatz anschließend bis zu einem halt zeigenden Signal usw. vorziehen muss, damit eine Kreuzung oder Überholung stattfinden kann.

#### **Modul 408.2491 – Reisende sichern**

neu: 408.2491 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0491

#### **Modul 408.2501 – Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt**

neu: 408.2501 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0501 1 (2) a)
1 (2)	408.0501 1 (2) b)
2	408.0501 2
3	408.0501 3
4	408.0501 4
5	308.0501 5

Das bisherige Modul 408.0501 hatte sich nicht an Triebfahrzeugführer gerichtet. Da das Modul aber einige Schnittstellenregeln enthält, die über Befehl kommuniziert werden, gibt Modul 408.2501 die für den Triebfahrzeugführer relevanten Regeln wieder.

#### **Modul 408.2531 – Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR**

neu: 408.2531 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
- (1)	408.0531 1 (1)
- (2)	408.0531 1 (2)
- (3) Satz 1	408.0531 1 (3)
- (3) Satz 2	408.0531 2 (5)

Die Regeln für den Triebfahrzeugführer wurden redaktionell angepasst, Abschnitt 2 (Aufgaben des Fahrdienstleiters) ist weitgehend entfallen. In Absatz (3) Satz 2 ist lediglich die Aussage zum Zurücksetzen als Verweis auf Modul 408.2572 erhalten geblieben, um erkennbar zu machen, dass zur Weiterfahrt mit Befehl 2 das Zurücksetzen eines Zuges alternativ in Frage kommt. Zusätzlich ist die bisher in Modul 408.0531 2 (5) enthaltene Aussage, dass der Fahrdienstleiter das Zurücksetzen eines Zuges anordnen darf, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen, allgemeingültig in das thematisch besser geeignete Modul 408.2572 übernommen worden.



### Modul 408.2541 – Gefahrdrohende Umstände

neu: 408.2541 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0541 1 (1)
2	408.0541 1 (2)
3	408.0541 2
4	408.0541 3
5	408.0541 6
6	Ausnahmegenehmigung Nummer 104 zu Ril 408.01 - 09

Abschnitt 1 wurde neu gegliedert. Der alte Absatz (2) (unterbrochene Arbeitszeit) wurde neuer Abschnitt 2.

Die Regeln der seit 01.04.2013 gültigen Ausnahmegenehmigung Nummer 104 zur Ril 408.01 - 09 (kritische Wettersituation - Sturmwarnung -) werden nun im Abschnitt 6 gegeben. Die Regeln des ehemaligen Moduls 408.0541, die sich nur an den Fahrdienstleiter richten, sind in Modul 408.2541 entfallen, die verbliebenen Regeln wurden redaktionell angepasst.

### Modul 408. 2552 – Offene Türen

neu: 408.2552 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0552 1 (1)
1 (2)	408.0552 1 (2) a)
2	408.0552 2

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln. Aus 408.2552 wurden Abschnitt 1 Absatz (2) a) letzter Unterabsatz und Absatz (2) b) nach 408.8552 als EVU-interne Regeln verschoben.

### Modul 408. 2553 – Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen

neu: 408.2553 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0553 1
2	408.0553 2
3	408.0553 3

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln.

### Modul 408.2554 – Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug

neu: 408.2554 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0554 1 (1) - (2)
2 (1)	408.0554 2 (1), 1. Absatz
2 (2)	408.0554 2 (2)

neu: 408.2554 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
2 (3)	408.0554 2 (3), 1. Absatz und Unterabsatz c)

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln. Aus Modul 408.0554 wurden in Abschnitt 2 Absatz (1) die letzten drei Unterabsätze sowie Absatz (3) a) und b) nach 408.8554 als EVU-interne Regeln verschoben.

#### **Modul 408.2561 – Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen**

neu: 408.2561 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1) und (2)	408.0561 1
2 (1)	408.0561 2 (1)
2 (2) a)	408.0561 2 (2) a)
2 (2) b)	408.0561 2 (2) c)

#### **Modul 408.2571 – Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass**

neu: 408.2571 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0571 1
2	408.0571 2
3	408.0571 3
4	408.0571 5
5	408.0571 6 (1)
6 (1)	408.0571 7 (1)
6 (2)	408.0571 7 (3)
7	408.0571 8 (1)
8 (1)	408.0571 9 (3) b)
8 (2)	408.0571 9 (3) c)
8 (3)	408.0571 9 (3) d)

Redaktionelle Anpassungen aufgrund der Trennung der Regeln.

#### **Modul 408. 2572 – Zug zurücksetzen**

neu: 408.2572 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0531 2 (5)
1 (2) a)	408.0572 1 (1) a)
1 (2) b), 1. Absatz	408.0572 1 (1) b)
1 (2) b), 2. Absatz	408.0572 4, 2. Absatz
1 (2) c) (neu)	-

neu: 408.2572 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
2	408.0572 5
3	408.0572 6 (1)
4	408.0572 7

#### Modul 408.2581 - Verhalten bei Gefahr

neu: 408.2581 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 a	408.0581 1
2	408.0581 2
3	408.0581 3
4 (1)	408.0581 4 (1)
4 (2)	408.0581 4 (2) a)
4 (3)	408.0581 4 (3)
5	408.0581 5

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln. In Abschnitt 3 Absatz (3) wurde die Parenthese „- sofern möglich -“ ergänzt, um die Mitarbeiter zu entlasten, wenn weder Zugfunk noch eine andere Fernsprechanlage zur Abgabe eines Nothaltauftrages zur Verfügung stehen. Ist dies nicht möglich, gilt weiterhin der allgemeine Grundsatz, dass in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden muss, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern. Folglich kann in diesen Fällen auch ein Mobiltelefon genutzt werden, um einen Notruf an die 112 abzugeben. Abschnitt 4 wurde in „Weitere Maßnahmen“ umbenannt. Dies soll klarstellen, dass diese Maßnahmen - unabhängig von der Durchführung eines Nothaltauftrages - auch in anderen Gefahrenfällen erforderlich werden können.

#### Modul 408.2591 – Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb

neu: 408.2591 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0591 1
2	408.0591 2

Abschnitt 1 regelt ergänzend: Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen und dabei den Standort seines Zuges angeben. Dies ist erforderlich, damit der Fahrdienstleiter entscheiden kann, welche Weisung er dem Triebfahrzeugführer des fehlgeleiteten Zuges erteilt.

Abschnitt 2: Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln. Aus 408.0591 wurden als EVU-interne Regeln lediglich die für die Zugbegleiter nach 408.8591 verschoben.

#### Modul 408.2651 Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung

neu: 408.2651 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0652 1
2	408.0651 2

neu: 408.2651 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
3	408.0652 3
4	408.0652 4
5	408.0652 5
6 (neu)	-

Die Regeln in Abschnitt 5 Absatz (1) wurden um den Tatbestand der nicht behebbaren Störung der Eurobalisenantenne erweitert. In Unterabsatz a) wurde die die aus der TSI Verkehrsbetrieb / Verkehrssteuerung stammende Forderung nach einem Ersatztriebfahrzeug beschränkt auf Strecken mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale, da bei anderen, mit Hauptsignalen ausgerüsteten Strecken die sich aus EBO § 40 (2) ergebende Regelung – Weiterfahrt mit 50 km/h – unmittelbar angewandt werden kann. In diesem Sinne wurde auch die Regel in Unterabsatz b) auf Strecken mit ETCS Level 2 beschränkt: Wenn auf Strecken ohne ETCS Level 2 der Ausfall der in Absatz (1) aufgezählten Komponenten auch zu einer Störung der PZB bzw. LZB führt, gelten hierfür die Regeln in den Abschnitten 2 und 4. Unterabsatz b) berücksichtigt weiterhin, dass für die erforderlichen Befehle die neu geschaffenen Befehle 10 und 10.1 verwendet werden können, die die bisher handschriftlich in Befehl 11 einzutragenden Texte vorgedruckt wiedergeben. Unterabsatz c) fordert neu, dass der Triebfahrzeugführer nach Erhalt der Befehle 10 und 10.1 in die ETCS-Betriebsart IS (Isolation) wechseln und – wie bisher – die PZB aktivieren muss, wenn dies möglich ist.

Im Abschnitt 5 Absatz (2) wurde der Begriff „ETCS-Funkteil“ in „ETCS-Funkübertragung“ geändert: Die Regelung behandeln den Ausfall der ETCS-Funkübertragung unabhängig davon, welche Komponente ausgefallen ist.

Der neue Abschnitt 6 regelt den Ausfall der Funkverbindung zur ETCS-Zentrale. In diesem Fall kommt der Zug an einem ETCS-Halt zum halten. Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen und erhält für die Vorbeifahrt am ETCS-Halt Befehl 2. Der Zug fährt dann entweder in ETCS-Betriebsart SR weiter und benötigt für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 jeweils einen Befehl 2 oder – falls der Ausfall der Funkverbindung bei der Weiterfahrt nicht mehr besteht – der Zug wechselt von ETCS-Betriebsart SR nach FS oder OS.

#### **Modul 408.2661 – Signalbild erloschen oder nicht zweifelsfrei erkennbar, Signal nicht beleuchtet**

neu: 408.2661 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0661

#### **Modul 408.2671 – Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen**

neu: 408.2671 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0671

In Abschnitt 2 Absatz 6 c) wurde die Hilfseinschalttaste (HET) und die Hilfsausschalttaste (HAT) gestrichen und das Bedienen der Unwirksamkeitstaste (UT) ergänzt. Hintergrund: Hilfsausschalttasten gibt es an technisch gesicherten Bahnübergängen nicht mehr. Sollen Sperrfahrten in Einschaltstrecken beim Vorhandensein von Unwirksamkeitstasten hineinfahren ohne dabei

den zugehörigen Bahnübergang zu befahren und eine Regelausschaltung zu bewirken, so ist die am Beginn der Einschaltstrecke aufgestellte Unwirksamkeitstaste mit dem DB Schlüssel 24 zu bedienen. Dieser Schlüssel wird in der Regel vom Fahrdienstleiter an den Triebfahrzeugführer ausgehändigt und ist nach Beendigung der Fahrt an ihn zurückzugeben.

#### **Modul 408.2681 – Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben**

<b>neu: 408.2681 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0681

Im Zuge der Zusage von internen Aufgaben an das EVU wurden einige redaktionelle Änderungen und Verschiebungen von Regeln nach Modul 408.8681 vorgenommen.

#### **Modul 408.2691 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen**

<b>neu: 408.2691 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0691

#### **Modul 408.2701 – Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge**

<b>neu: 408.2701 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1 (1), Hauptabsatz	408.0701 2 a) Nr. 3, Hauptabsatz
1 (1), 1. Anstrich	408.0701 2 a) Nr. 3, 3. Anstrich
1 (1), 2. Anstrich	408.0701 2 a) Nr. 3, 4. Anstrich
1 (1), 3. Anstrich	408.0701 2 a) Nr. 3, 5. Anstrich
1 (1), 4. Anstrich (neu)	-
1 (2)	408.0701 2 a) Nr. 4
1 (3)	408.0701 2 a), letzter Satz
2	408.0701 3 (5)
3	408.0701 5

Der überwiegende Teil der Regeln des ehemaligen Moduls 408.0701 ist als EVU-interne Regel in Modul 408.8701 übernommen worden. Im Schnittstellenmodul 408.2701 sind lediglich die Abschnitte 1 - Auszuschließende Fahrzeuge -, 2 - Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen - und 3 - Überschreiten von Last oder Länge verblieben.

In Abschnitt 1 Absatz 1 ist der 4. Anstrich neu und regelt das Einstellen von offenen beladenen Autotransportwagen in Reisezüge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-K“ ergänzt ist. Siehe Erläuterungen zu Modul 408.2435 Abschnitt 1 Absatz (3) d).

#### **Modul 408.2711 – Stärke oder Länge der Züge**

<b>neu: 408.2711 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0711 1, 1. und 2. Absatz

Es verbleiben nur noch die allgemeinen Begrenzungen für Gesamtzüge (250 bzw. 252 Achsen und 740 Länge).

**Modul 408.2721 – Brems Hundertstel fehlen**

neu: 408.2721 Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0721

**Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.01 - 09 - Züge fahren und Rangieren**

Mit Neuherausgabe der Ril 408.2000 - Fahrdienstvorschrift - wird Ausnahmegenehmigung Nr. 104 (Kritische Wettersituationen (Sturmwarnungen), gültig ab 01.04.2013) ungültig.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Jörg Bormet  
(Leiter Betriebsverfahren)

gez. i.A. Rainer Meffert  
(Geschäftsführer Ril 408)

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Inhalt und zusätzliche Regeln</b>	<b>408.2101</b> <b>Seite 1</b>

## **1 Inhalt**

Die Modulgruppen 408.21 - 27 enthalten Regeln für das Fahren von Zügen.

## **2 Zusätzliche oder abweichende Regeln, Streckenbuch**

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln zu den Modulgruppen 408.21 - 27 können wie folgt gegeben sein

- im Streckenbuch,
- in einer Fahrplananordnung oder Beförderungsanordnung,
- in einer Betra,
- in der La oder
- in Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken.

Wenn zusätzliche oder abweichende Regeln zu den Modulgruppen 408.21 - 27 im Streckenbuch gegeben sein können, ist darauf hingewiesen.

(2) Darüber hinaus werden folgende Angaben im Streckenbuch gegeben:

- a) Im Streckenbuch ist für Bahnhöfe und Anschlussstellen die maßgebende Neigung angegeben, wenn sie größer ist als 2,5 ‰ (1:400).
- b) Im Streckenbuch können ergänzende Regeln zum gewöhnlichen Halteplatz gegeben sein.







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Begriffe</b>	<b>408.2101A01</b> <b>Seite 1</b>

## **Ablaufen, Abdrücken**

Ablaufen ist das Bewegen von ▶ Fahrzeugen durch Schwerkraft im Allgemeinen von einem Ablaufberg herab, über den die ▶ Fahrzeuge abgedrückt werden.

## **Abstoßen**

Abstoßen ist das Bewegen geschobener, nicht mit einem ▶ arbeitenden ▶ Triebfahrzeug gekuppelter ▶ Fahrzeuge durch Beschleunigen, so dass die ▶ Fahrzeuge allein weiterfahren, nachdem das ▶ Triebfahrzeug angehalten hat.

## **Abzweigstellen**

Abzweigstellen sind ▶ Blockstellen der freien Strecke, wo ▶ Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können. Eine Abzweigstelle wird durch ihre Blocksignale begrenzt.

## **Anschlussbahnhöfe**

Anschlussbahnhöfe haben besondere Aufgaben bei der Meldung der ▶ Züge.

## **Anschlusstellen, Ausweichanschlusstellen**

Anschlusstellen sind ▶ Bahnanlagen der freien Strecke, wo ▶ Züge ein angeschlossenes Gleis als ▶ Rangierfahrt befahren können. Es sind zu unterscheiden:

- a) Anschlusstellen, bei denen die ▶ Blockstrecke nicht für einen anderen Zug freigegeben wird,
- b) Anschlusstellen, bei denen die ▶ Blockstrecke für einen anderen Zug freigegeben wird (Ausweichanschlusstellen).

## **Anzeigegeführt**

Ein Zug ist anzeigegeführt, wenn eine Zugbeeinflussung (LZB, ETCS) wirkt, die den Zug selbsttätig zum Halten bringen kann und außerdem führt, d. h. ▶ Führungsgrößen im Führerraum anzeigt, die für den Fahrtverlauf zulässigen Geschwindigkeiten kontinuierlich überwacht und ggf. die Geschwindigkeit selbsttätig regelt.

Anzeigegeführte ▶ Züge können LZB-geführt oder ETCS-geführt sein.

## **Arbeitendes Triebfahrzeug**

Ein ▶ Triebfahrzeug ist arbeitend, wenn es Antriebskraft erzeugt.

## **aS-Zug**

▶ aS-Züge sind Züge mit häufig vorkommenden außergewöhnlichen Sendungen, die im Fahrplan für Zugmeldestellen und Streckenfahrplan durch den Zusatz „aS“ hinter der Zugnummer gekennzeichnet sind.

## **Aufdrücken**

Aufdrücken ist das Bewegen von ▶ Fahrzeugen zum Entkuppeln oder von kuppelreif stehenden ▶ Fahrzeugen zum Kuppeln.

## **Aufgehobene Signalabhängigkeit**

Signalabhängigkeit ist in folgenden Fällen aufgehoben:

- Ein Hauptsignal kann auf Fahrt gestellt werden und eine Fachkraft hat im Arbeits- und Störungsbuch die Abhängigkeit für aufgehoben erklärt.
- Ein Hauptsignal kann auf Fahrt gestellt werden und die Zungen- oder Herzstückverschlüsse von Weichen wirken nicht ordnungsgemäß.

## **Bahnanlagen**

Es gibt Bahnanlagen der ▶ Bahnhöfe, der freien Strecke und sonstige Bahnanlagen.

## **Bahnbetrieb**

Bahnbetrieb ist das Bewegen von Fahrzeugen.

Zum Bahnbetrieb gehören das Fahren von Zügen und das Rangieren.

## **Bahnhöfe, Bahnhofsteile**

Bahnhöfe sind ▶ Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo ▶ Züge beginnen, enden, halten, ▶ kreuzen, ▶ überholen oder wenden dürfen. Bahnhöfe können in Bahnhofsteile unterteilt sein. Bahnhofsteile können durch Zwischensignale gegeneinander abgegrenzt sein.

## **Balise, Balisengruppe**

Eine Balise ist ein im Gleis angeordnetes Datenübertragungselement.

Bei ETCS übertragen Balisen Informationen zur Fahrzeugortung. Um die Fahrtrichtung eindeutig herleiten zu können, können Balisen zu einer Balisengruppe zusammengefasst sein. Bei ETCS-Level 1 übertragen schaltbare Balisen zusätzlich zur Ortung auch ▶ Fahrterlaubnisse. An Signalen Ne 14 sind Balisen mit der Information „Halt in ETCS-Betriebsart ▶ SR“ verlegt.

Bei Neigetechnik übertragen Balisen Informationen für die Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetechnik.

## **Bedarfshalt**

Ein Bedarfshalt ist ein ▶ Fahrplanhalt, bei dem ein Zug auf der ▶ Betriebsstelle halten muss, wenn

- der Triebfahrzeugführer ein Haltsignal oder ein blinkendes Signal Ne 5 erhält,
- der Triebfahrzeugführer Reisende bemerkt, die ein- oder aussteigen wollen,
- die Fahrgasthaltewunscheinrichtung dem Triebfahrzeugführer einen Haltewunsch anzeigt oder
- der Triebfahrzeugführer nicht verständigt wurde, dass der Halt ausfallen darf.

## **Beidrücken**

Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender ▶ Fahrzeuge zum Kuppeln.

## **Betriebshalt**

Ein Betriebshalt ist ein ▶ Fahrplanhalt, bei dem ein Zug auf der ▶ Betriebsstelle halten muss, wenn der Triebfahrzeugführer ein Haltsignal erhält.

## **Betriebsstellen**

Betriebsstellen sind

- a) ▶ Bahnhöfe, ▶ Blockstellen, ▶ Abzweigstellen, ▶ Anschlussstellen, ▶ Haltepunkte, ▶ Haltestellen, ▶ Deckungsstellen oder
- b) Stellen in den ▶ Bahnhöfen oder auf der freien Strecke, die der unmittelbaren Regelung und Sicherung der Zugfahrten und des ▶ Rangierens dienen.

## **Blockstellen**

Blockstellen sind ▶ Bahnanlagen, die eine ▶ Blockstrecke begrenzen. Eine Blockstelle kann zugleich als ▶ Bahnhof, ▶ Abzweigstelle, ▶ Überleitstelle, ▶ Anschlussstelle, ▶ Haltepunkt, ▶ Haltestelle oder ▶ Deckungsstelle eingerichtet sein.

Es gibt Blockstellen für ▶ signalgeführte Züge und für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge.

Blockstellen für ▶ signalgeführte ▶ Züge sind an Hauptsignalen eingerichtet.

Blockstellen für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge sind eingerichtet an Hauptsignalen oder als ▶ virtuelle Blockstellen.

## **Blockstrecken**

Blockstrecken sind Gleisabschnitte, in die ein Zug nur einfahren darf, wenn sie frei von ▶ Fahrzeugen sind. Es gibt Blockstrecken für ▶ signalgeführte und für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge.

## **Deckungsstellen**

Deckungsstellen sind ▶ Bahnanlagen der freien Strecke, die den ▶ Bahnbetrieb insbesondere an beweglichen Brücken, Kreuzungen von Bahnen, Gleisverschlingungen oder Baustellen sichern.

## **Durchgehende Hauptgleise**

Durchgehende Hauptgleise sind die ▶ Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den ▶ Bahnhöfen.

## **Einfahrweiche**

Die Einfahrweiche ist die erste Weiche eines ▶ Bahnhofs, die bei Einfahrt von der freien Strecke her befahren wird.

## ETCS-Halt

Ein ETCS-Halt ist die Stelle, an der die ▶ Fahrterlaubnis eines ETCS-geführten Zuges endet. Dem Triebfahrzeugführer wird ein ETCS-Halt durch eine ▶ Zielgeschwindigkeit von 0 km/h angekündigt und durch eine ▶ Sollgeschwindigkeit von 0 km/h angezeigt. In ETCS-Betriebsart ▶ SR wird dem Triebfahrzeugführer ein ETCS-Halt durch ein Signal Ne 14 angezeigt.

## Fahrdienstleiter

Fahrdienstleiter regeln die Durchführung der Zugfahrten. Fahrdienstleiter dürfen auch die Tätigkeiten von Weichenwärtern verrichten.

Fahrdienstleiter und Weichenwärter sind in den Modulen der Richtlinien 408.01 - 06 und 408.48 zusammenfassend in Kurzform auch als „Bediener“ angesprochen.

Ein ▶ Bahnhof kann in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt sein.

▶ Selbsttätige ▶ Blockstellen des automatischen Streckenblocks sind auf zweigleisigen Strecken dem Fahrdienstleiter der vorgelegenen ▶ Zugmeldestelle, auf eingleisigen Strecken einem festgelegten Fahrdienstleiter zugeteilt. ▶ Selbsttätige ▶ Blockstellen der übrigen Blockbauformen, Blockstellen für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge oder örtlich nicht besetzte ▶ Bahnhöfe oder ▶ Abzweigstellen gelten als mit dem Fahrdienstleiter besetzt, der die Signalanlagen dieser Stellen bedient.

## Fahrplanhalt

Es gibt folgende Fahrplanhalte: ▶ Regelhalt, ▶ Bedarfshalt, ▶ Betriebshalt und ▶ Halt zum Sichern eines Bahnübergangs.

## Fahrterlaubnis

Die Fahrterlaubnis ist die Erlaubnis für einen ETCS-geführten Zug, bis zu einer bestimmten Stelle, dem ▶ ETCS-Halt, zu fahren.

## Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt stellen

Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. Formulierungen wie „ein Hauptsignal auf Fahrt stellen“ umfassen jede Signalstellung eines Hauptsignals im Sinne des Moduls 301.0002 Abschnitt 1 g), die es dem Triebfahrzeugführer eines Zuges erlaubt, an dem Signal vorbeizufahren, z. B. Signal Hp 2, Ks 1, Hl 3a, Sv 4.

## Fahrzeuge

Fahrzeuge werden unterschieden nach ▶ Regelfahrzeugen und ▶ Nebenfahrzeugen.

## Fehlleitung, fehlleiten

Ein Zug wird fehlgeleitet, wenn er in einen Fahrweg eingelassen wird, der nicht seinem Fahrplan oder seinem Auftrag entspricht.

## Flankenschutzeinrichtungen

Flankenschutzeinrichtungen sind signaltechnische Einrichtungen, die Fahrten auf Fahrstraßen gegen Fahrzeugbewegungen schützen. Zu den Flankenschutzein-

richtungen gehören Weichen, Gleissperren, Sperrsignale, Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Signale Ra 11 (DS 301) mit Lichtsignal Sh 1, sofern technisch ausgeschlossen ist, dass das Signal Sh 1 erteilt werden kann, solange das Wartezeichen als Flankenschutz für eine Zugfahrt dient, und Signale Ra 11 a (DV 301).

### **Flankenschutzraum**

Flankenschutzraum ist der Raum zwischen einer ▶ Flankenschutzeinrichtung und dem Grennzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg.

### **Führungsgrößen**

▶ Sollgeschwindigkeit, ▶ Zielgeschwindigkeit und ▶ Zielentfernung werden bei ▶ anzeigegeführten ▶ Zügen als Führungsgrößen bezeichnet und im Führerraum angezeigt.

### **FS**

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug in Vollüberwachung fährt, und zwar mit einer technischen ▶ Fahrterlaubnis, die dem Triebfahrzeugführer mit ▶ Führungsgrößen und einem Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird.

### **Gegengleis**

Das Gleis, das auf zweigleisiger, freier Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren wird, wird als Gegengleis bezeichnet.

### **Geschobene Züge**

Geschobene Züge sind ▶ Züge, in denen kein ▶ arbeitendes ▶ Triebfahrzeug an der Spitze läuft oder von der Spitze aus gesteuert wird.

▶ Züge, die aus einem ▶ Nebenfahrzeug mit Kraftantrieb und einem vorangestellten ▶ Nebenfahrzeug ohne Kraftantrieb oder aus einem ▶ Triebfahrzeug und einem vorangestellten Schneeräumfahrzeug gebildet sind, sind keine geschobenen Züge, wenn die ▶ Fahrzeuge eine bauartkompatible Einheit bilden.

### **Gewöhnlicher Halteplatz**

Der gewöhnliche Halteplatz ist die Stelle, an der ein Zug bei einem ▶ planmäßigen Halt dem Zweck des Haltes entsprechend halten muss. Im Einzelnen gilt Folgendes:

Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit ▶ Betriebshalt oder eines Güterzuges ist möglichst nahe am Halt gebietenden Signal.

Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit ▶ Regelhalt oder ▶ Bedarfshalt ist am Bahnsteig, hierbei müssen sich in der Regel alle für Reisende zum Ein- und Aussteigen vorgesehenen Türen am Bahnsteig befinden.

Die Regeln zum gewöhnlichen Halteplatz gelten nicht für ▶ Halte zum Sichern eines Bahnüberganges.

## **Gleiswechselbetrieb**

Gleiswechselbetrieb ist eingerichtet, wo das ▶ Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 befahren werden kann. Gleiswechselbetrieb kann ständig oder vorübergehend eingerichtet sein. Vorübergehend eingerichteter Gleiswechselbetrieb wird in einer Betra angeordnet.

## **Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke**

Als Grenze zwischen den ▶ Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale oder Trapeztafeln, sonst die ▶ Einfahrweichen. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann die Grenze anderweitig festgelegt sein. Bahnhofsgleise und andere Anlagen neben den ▶ durchgehenden ▶ Hauptgleisen, die über die Grenze hinausreichen, gehören zu den Bahnhofsanlagen.

## **Halt zum Sichern eines Bahnüberganges**

Ein Halt zum Sichern eines Bahnüberganges ist ein ▶ Fahrplanhalt, bei dem ein Zug vor dem Bahnübergang anhalten muss, weil der Bahnübergang planmäßig durch ▶ Zugpersonal oder durch andere Mitarbeiter gesichert werden muss.

## **Haltepunkte**

Haltepunkte sind ▶ Bahnanlagen ohne Weichen, wo ▶ Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen.

## **Haltestellen**

Haltestellen sind ▶ Abzweigstellen, ▶ Überleitstellen oder ▶ Anschlussstellen, die mit einem ▶ Haltepunkt örtlich verbunden sind.

## **Hauptgleise**

Hauptgleise sind die von ▶ Zügen planmäßig befahrenen Gleise.

## **Kleinwagen**

Kleinwagen sind ▶ Nebenfahrzeuge, die Gleisschaltmittel oder Gleisfreimeldeanlagen nicht zuverlässig beeinflussen.

## **Kleinwagenfahrten**

Kleinwagenfahrten sind Fahrten, die aus ▶ Kleinwagen gebildet sind oder in die ▶ Kleinwagen eingestellt sind. Sie dürfen nur als ▶ Sperrfahrt oder ▶ Rangierfahrt verkehren.

Kleinwagenfahrten als Sperrfahrten sind nach den Regeln für Zugfahrten unter Beachtung der für Kleinwagenfahrten geltenden Besonderheiten durchzuführen.

Kleinwagenfahrten als Rangierfahrten sind nach den Regeln für das Rangieren unter Beachtung der für Kleinwagen geltenden Besonderheiten durchzuführen.

## **Kontaktstelle**

Kontaktstelle ist die ▶ Zugmeldestelle, die während der Arbeitsunterbrechung der ▶ überwachenden Zugmeldestelle bei der Notfallleitstelle für ein der

► überwachenden Zugmeldestelle zugeordnetes, gesperrtes Gleis Hilfe aufrufen muss.

### **Kreuzen**

Beim Kreuzen wartet ein Zug auf einer ► Zugmeldestelle, weil der ► Zugfolgeabschnitt, in den er eingelassen werden soll, noch durch einen in der Gegenrichtung fahrenden Zug beansprucht wird.

### **Mitarbeiter**

Mitarbeiter, im Sinne des bahnbetrieblichen Regelwerks, sind Personen, die Tätigkeiten im Bahnbetrieb selbstständig nur verrichten dürfen, wenn sie für diese Tätigkeiten geprüft und mit ihrer Ausführung beauftragt sind.

### **Nachgeschobene Züge**

Nachgeschobene Züge sind ► Züge, in denen mindestens ein ► arbeitendes Triebfahrzeug an der Spitze läuft oder von der Spitze aus gesteuert wird und in denen bis zu zwei ► arbeitende Triebfahrzeuge laufen, die nicht von der Spitze aus gesteuert werden.

### **Nebenfahrzeuge**

Nebenfahrzeuge werden unterschieden in Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb und in Nebenfahrzeuge ohne Kraftantrieb. Bestimmungen für ► Triebfahrzeuge gelten auch für Nebenfahrzeuge mit Kraftantrieb, sofern es nicht im Einzelfall anders bestimmt ist.

### **Nebengleise**

Nebengleise sind Gleise, die planmäßig nicht von ► Zügen befahren werden.

### **NL**

Betriebsart bei ETCS, die der Triebfahrzeugführer der Zuglokomotive bei Vorspann bzw. eines mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges auf Strecken mit ETCS Level 2 ohne Signale wählen muss.

### **Notbremsüberbrückungsabschnitt**

Ein Notbremsüberbrückungsabschnitt ist ein durch NBÜ-Kennzeichen gekennzeichnete Abschnitt, in dem ► Züge bei einer Notbremsung nicht anhalten sollen.

### **Ortsstellbereich**

Ein Ortsstellbereich ist ein Bereich in Nebengleisen mit ortsgestellten Weichen und Gleissperren, in dem ausschließlich rangiert wird. Die Weichen und Gleissperren werden einzeln ggf. in Gruppen (elektrischer Antrieb) umgestellt. Die Bedienung erfolgt durch das Rangierpersonal. Zug- und Rangierstraßen sind nicht vorhanden.

Ein für eine Rangierfahrt Halt gebietendes Signal begrenzt Ortsstellbereiche nach außen. Der Beginn eines Ortsstellbereiches kann durch ein Orientierungszeichen nach Modul 301.9001 gekennzeichnet sein.

## **OS**

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug auf Sicht fahren muss, und zwar mit einer technischen ▶ Fahrterlaubnis, die dem Triebfahrzeugführer mit einem Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird. ETCS überwacht die zulässige Höchstgeschwindigkeit und das Ende der Fahrterlaubnis.

### **Planmäßige Halte**

Ein planmäßiger Halt kann

- als ▶ Fahrplanhalt im Fahrplan bzw. in einer Fahrplananordnung angeordnet sein oder
- als zusätzlicher Halt angeordnet werden. Diese Anordnung darf das Eisenbahnverkehrsunternehmen erteilen.

### **Rangieren**

Rangieren ist das Bewegen von ▶ Fahrzeugen im Bahnbetrieb, ausgenommen das Fahren der ▶ Züge. Das Bewegen von ▶ Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. Beim Rangieren wird nach folgenden Fahrzeugbewegungen unterschieden:

- ▶ Rangierfahrt,
- ▶ Abdrücken, Ablaufen,
- ▶ Abstoßen,
- ▶ Beidrücken,
- ▶ Aufdrücken und
- ▶ Verschieben.

### **Rangierfahrt**

Eine Rangierfahrt ist eine Fahrzeugbewegung beim ▶ Rangieren, bei der

- einzelne ▶ arbeitende ▶ Triebfahrzeuge oder
- eine Gruppe gekuppelter ▶ Fahrzeuge, von denen mindestens ein ▶ Fahrzeug ein ▶ arbeitendes ▶ Triebfahrzeug ist,

bewegt werden.

### **Regelfahrzeuge**

Regelfahrzeuge werden unterschieden nach ▶ Triebfahrzeugen und ▶ Wagen.

### **Regelgleis**

Das Gleis, das auf zweigleisiger, freier Strecke in der gewöhnlichen Fahrtrichtung befahren wird, wird als Regelgleis bezeichnet.

### **Regelhalt**

Ein Regelhalt ist ein ▶ Fahrplanhalt, bei dem ein Zug auf der ▶ Betriebsstelle halten muss.



## **Regelzüge**

Regelzüge sind ▶ Züge, die nach einem im Voraus festgelegten Fahrplan täglich oder an bestimmten Tagen verkehren.

## **Release Speed**

Die Release Speed erlaubt in ETCS-Level 1 die Fahrt bis zu dem Signal mit der ▶ Balisengruppe, die der ETCS-Fahrzeugeinrichtung eine neue ▶ Fahrterlaubnis übermittelt.

In ETCS-Level 2 dient die Release Speed dem Ausgleich der Ungenauigkeiten der Wegmessung, indem sie es ermöglicht, bis zum zugehörigen Hauptsignal, zum Signal Ne 14, bis zum Blockkennzeichen oder bis zu einem Gleisabschluss vorzufahren.

## **Schneeräumfahrten**

Schneeräumfahrten sind Fahrten mit arbeitenden Schneeräumern - außer Fahrten mit Schneepflügen, die mit dem ▶ Triebfahrzeug fest verbunden sind.

## **Selbsttätige Blockstellen**

Selbsttätige ▶ Blockstellen sind ▶ Blockstellen der freien Strecke, wo selbsttätiger Streckenblock eingerichtet ist, ausgenommen ▶ Abzweigstellen oder ▶ Überleitstellen.

## **Selbststellbetrieb, Zuglenkung**

Bei Selbststellbetrieb oder bei Zuglenkung mit Lenkplan werden Zugstraßen selbsttätig eingestellt.

## **Signalgeführt**

▶ Züge sind signalgeführt, wenn sie nicht ▶ anzeigegeführt sind.

## **Sollgeschwindigkeit**

Die Sollgeschwindigkeit ist die als V-soll angezeigte Geschwindigkeit für einen ▶ anzeigegeführten Zug, mit der ein Zug fahren kann, ohne dass LZB oder ETCS eine Warnung ausgibt oder eine Bremsung einleitet.

## **Sperrfahrten**

Sperrfahrten sind ▶ Züge oder ▶ Kleinwagenfahrten, die in ein Gleis der freien Strecke eingelassen werden, das gesperrt ist.

## **SR**

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug ohne eine technische ▶ Fahrterlaubnis fahren kann und die dem Triebfahrzeugführer durch ein Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird; die betriebliche ▶ Fahrterlaubnis erhält der Triebfahrzeugführer durch einen Befehl, bei ETCS-Level 1 auch durch ein Signal oder bei ETCS-Level 2 auch durch eine Textmeldung.

## **Strecken mit Stichstreckenblock**

Strecken mit Stichstreckenblock sind eingleisige Stichstrecken, die mit Streckenblock ausgerüstet sind und nur aus einem Zugfolgeabschnitt bestehen. Dabei befinden sich alle Bedieneinrichtungen des Stichstreckenblocks auf der angrenzenden Zugmeldestelle.

## **TR**

Betriebsart bei ETCS, die der Zug nach Überfahren eines ETCS-Haltes erhält.

## **Triebfahrzeuge**

Triebfahrzeuge sind Lokomotiven, Triebwagen, Triebköpfe und Triebzüge sowie Kleinlokomotiven.

## **Überholen**

Beim Überholen fährt ein Zug an einem anderen Zug derselben Fahrtrichtung vorbei.

## **Überleitstellen**

Überleitstellen sind ▶ Blockstellen der freien Strecke, wo ▶ Züge auf ein anderes Gleis derselben Strecke übergehen können. Eine Überleitstelle wird durch ihre Blocksignale begrenzt. Bestimmungen für ▶ Abzweigstellen gelten auch für Überleitstellen, sofern es nicht im Einzelfall anders bestimmt ist.

## **Überwachende Zugmeldestelle**

Überwachende Zugmeldestelle ist die in einer Betra bezeichnete ▶ Zugmeldestelle, ab der ein Gleis der freien Strecke während unterbrochener Arbeitszeit gesperrt werden soll.

## **Umleiten**

Beim Umleiten fährt ein Zug über eine andere als die im Fahrplan angegebene Strecke.

## **Verlassensfeststellung**

Die Verlassensfeststellung umfasst die Prüfung, dass ▶ Zugfolgeabschnitte oder einzelne Gleisabschnitte von ▶ Fahrzeugen geräumt sind. Bei der Verlassensfeststellung wird das Freisein durch das Auswerten der ordnungsgemäß wirkenden Einrichtungen des Streckenblocks oder der Gleisfreimeldeanlage oder, wo diese nicht vorhanden sind, durch das Auswerten von Einträgen und Meldungen geprüft.

## **Verschieben**

Verschieben ist das Bewegen von ▶ Fahrzeugen durch Menschenkraft oder durch einen Antrieb, der nicht von einem ▶ Triebfahrzeug ausgeht.

## **Versuchsfahrten**

Versuchsfahrten sind Fahrten, die nach abweichenden Regeln verkehren. Diese sind in einer Fahrplananordnung gegeben.

## **Virtuelle Blockstelle**

Virtuelle Blockstellen sind eingerichtet an Stellen, die mit einem allein stehenden Signal Ne 14 oder einem Blockkennzeichen gekennzeichnet sind. Bei LZB sind virtuelle Blockstellen außerdem eingerichtet für Fahrten auf dem ▶ Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer ▶ Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals eines ▶ Bahnhofs.

## **Wagen**

Wagen werden eingeteilt in

- Reisezugwagen, hierzu zählen Personen-, Reisezuggepäck-, Autoreisezug- und Postwagen
- Güterwagen.

## **Weichenwärter**

Weichenwärter wirken bei der Durchführung des Rangierens mit. Sie verständigen beim Rangieren Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter, benachbarte Weichenwärter, Schrankenwärter oder Fahrdienstleiter. Sie stimmen beim Rangieren Fahrzeugbewegungen zu. Verständigung und Zustimmung entfallen, wenn in ▶ Ortsstellbereichen rangiert wird.

Weichenwärter können an der Durchführung von Zugfahrten beteiligt sein.

Fahrdienstleiter und Weichenwärter sind in den Modulen der Richtlinien 408.01 - 06 und 408.48 zusammenfassend in Kurzform auch als „Bediener“ angesprochen.

## **Wendezüge**

Wendezüge sind vom Führerraum an der Spitze aus gesteuerte ▶ Züge, deren ▶ Triebfahrzeuge beim Wechsel der Fahrtrichtung den Platz im Zuge beibehalten.

## **Zielentfernung**

Die Zielentfernung ist die Entfernung zum Ort, an dem die Geschwindigkeit eines Zuges gleich oder niedriger sein muss als die vorgegebene ▶ Zielgeschwindigkeit.

## **Zielgeschwindigkeit**

Die Zielgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, die am durch die ▶ Zielentfernung vorgegebenen Ort erreicht sein muss. Die Zielgeschwindigkeit 0 km/h zeigt einen zu erwartenden LZB-Halt oder ETCS-Halt an.

## **Züge**

Züge sind auf die freie Strecke übergehende oder innerhalb eines ▶ Bahnhofs nach einem Fahrplan verkehrende einzeln fahrende ▶ Triebfahrzeuge oder Einheiten, die zusammengesetzt sein können aus ▶ arbeitenden Triebfahrzeugen oder

arbeitenden ▶ Triebfahrzeugen und dem Wagenzug, in den ▶ Wagen oder nicht ▶ arbeitende Triebfahrzeuge eingestellt sind.

Geeignete ▶ Nebenfahrzeuge dürfen wie Züge behandelt oder in Züge eingestellt werden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt dem ▶ Zugpersonal bekannt, welche ▶ Nebenfahrzeuge für Züge geeignet sind.

Züge werden in Reise- und Güterzüge eingeteilt.

### **Züge des Gelegenheitsverkehrs**

Züge des Gelegenheitsverkehrs sind ▶ Züge, die auf besondere Anordnung an bestimmten Tagen

- nach einem im Voraus festgelegten und bekannt gegebenen Fahrplan (Bedarfszüge) oder
- nach einem von Fall zu Fall besonders aufgestellten Fahrplan

verkehren.

### **Zugfahrt mit besonderem Auftrag**

Eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag ist eine Zugfahrt, die der Fahrdienstleiter nicht durch ▶ Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einem daraus abgeleiteten Auftrag LZB-Fahrt bzw. einer ▶ Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart ▶ FS zulassen kann oder darf. An einer ▶ virtuellen Blockstelle entspricht der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrmelder.

### **Zugfolgeabschnitte**

Zugfolgeabschnitte sind Gleisabschnitte der freien Strecke, in die ein Zug nur eingelassen werden darf, wenn sie frei von ▶ Fahrzeugen sind und das Gleis bis zur nächsten ▶ Zugmeldestelle nicht durch einen Zug der Gegenrichtung beansprucht wird. Es gibt Zugfolgeabschnitte für ▶ signalgeführte ▶ Züge und für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge.

### **Zugfolgestellen**

Zugfolgestellen begrenzen ▶ Zugfolgeabschnitte und regeln die Folge der ▶ Züge auf der freien Strecke. Es gibt Zugfolgestellen für ▶ signalgeführte ▶ Züge und für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge.

### **Zugmeldestellen**

Zugmeldestellen sind diejenigen ▶ Zugfolgestellen, die die Reihenfolge der ▶ Züge auf der freien Strecke regeln. ▶ Bahnhöfe, ▶ Abzweigstellen und ▶ Überleitstellen sind stets Zugmeldestellen.

### **Zugpersonal**

Das Zugpersonal besteht aus dem Triebfahrzeugführer und weiterem mit sonstigen betrieblichen Aufgaben im ▶ Zug betrautem Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Abkürzungen</b>	<b>408.2101A02</b> <b>Seite 1</b>

Wenn Einträge abgekürzt werden sollen, sind folgende Abkürzungen zu verwenden. Abkürzungen dürfen zusammengesetzt werden, z. B. BÜP für Bahnübergangsposten.

Abfahrt	Abf
Abschnitt	Abschn
Abschnittsprüfung	Ap
absetzen	abs
Abstand	Abst
abweichend von	abw v
Abweichung	Abw
Abzweigstelle	Abzw
Achse (Radsatz)	X
alternativer Fahrweg	A-Weg
angekommen	ak
Ankündigen	A
Ankunft	Ank
Anschluss	Anschl
Anschlussstelle	Anst
Arbeiten, Arbeitsstelle	Arb
Arbeitszug	Arbz
aufgehoben	aufgeh
aufgestellt	aufgest
Aufsicht	Aufs
Ausfahrtsignal	Asig
Ausfahr(t)	Ausf
Ausfahrvorsignal	Avsig
ausgenommen	ausg
außergewöhnlich	au
außerplanmäßig	apl
Ausweichanschlussstelle	Awanst
Bahnhof	Bf
Bahnhofsteil	Bft
Bahnsteig	Bstg

Bahnübergang	BÜ
Baugleis	Bgl
Baustelle	Baust
Bedarfszug	B
Befehl	Bef
Beförderungsanordnung	Befo
Benachrichtigung, benachrichtigt	Ben, ben
besetzt	bes
Beteiligte (beteiligte Stellen)	Bet
Betriebs- und Bauanweisung	Betra
Betriebsstelle	Betrst / Bst
Betriebsstellenbuch	Bebu
Betriebszentrale	BZ
Bezirk	Bez
bis auf weiteres	baw
Blinklichtanlagen	
- mit Fernüberwachung	Blifü
- mit Überwachungssignalen	Blilo
Blocksignal	Bksig
Blockstelle	Bk
Blockvorsignal	Bkvsig
Bremse	Br
Bremshundertstel	Brh
Bremsprobe	Brpr
Deckungssignal	Dksig
Deckungsstelle	Dkst
Durchfahr(t)	Durchf
Durchrutschweg	D-Weg
Einfahrtsignal	Esig
Einfahr(t)	Einf
Einfahrsvorsignal	Evsig
Eingang	Eing
eingefahren	eingef
ingleisig	eingl
einverstanden	einw

elektrisch	el
elektrische Lokomotive	Ellok
Europäische Zugbeeinflussung („European Train Control System“)	ETCS
Fahrdienstleiter	Fdl
Fahrplan	Fpl
Fahrplan für Zugmeldestellen	FfZ
Fahrplananordnung	Fplo
Fahrplan-Mitteilung	Fplm
Fahrstraßenausschluss	X
Fahrweg	Fweg
Fahrwegprüfung	Fpr
Fahrzeug, Fahrzeuge	Fz
fernmündlich	fmdl
Fernsprecher	Fspr
Festbremsortungsanlage	FBOA
Frühhalt	Frühh
Gegengleis	Ggl
gesichert	ges
gesperrt	gesp
gestört	gest
gezeichnet	gez.
Gleis	Gl
Gleissperre	Gs
Gleiswechselbetrieb	GWB
Grenzlast	GL
Grenzzeichenfreimeldung	GM
Größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges (bei LZB)	VMZ
Güterzug	Gz
Haltepunkt	Hp
Haltestelle	Hst
Haltmeldung	HM
Handverschluss	HV
Heißläufer	Heißl
Heißläuferortungsanlage	HOA
Hilfsausschalttaste	HAT

Hilfseinschalttaste	HET
im Auftrag	i. A.
Kennziffer	Kennz
Kleinwagen	KI
Kreuzung	X
Lademaßüberschreitung	Lü
Langsamfahrsignal	Lfsig
Langsamfahrstelle, vorübergehende	Lfst
Linienzugbeeinflussung	LZB
Lokomotive	Lok
Lokomotivwechsel	Lokw
Mindestbremschundertstel	Mbr
Minute(n)	Min
mündlich	mdl
Oberleitung	OI
örtliche Aufsicht	öA
örtliche Zusätze	öZ
Ortsstellbereich	OB
Plan, planmäßig	Pl, pl
Posten	P
Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Radsatz (Achse)	X
Räumungsprüfung	Rp
Räumungsprüfung auf Zeit	Rpz
Rangierbegleiter	Rb
Rangierfahrt	Rf
Regelgleis	Rgl
Reisendenübergang	RÜ
Reisezug	Rz
Richtung	Ri
Rückfahrt	Rückf
Rückmelden, Rückmeldung	R
Rückmeldeposten	RMP
Schiebetriebfahrzeug	Sch-Tfz



Schrankenposten	Schrp
Schrankenwärter	Schrw
selbsttätige Blockstelle, selbsttätiges Blocksignal	Sbk
Sendung	Send
Sicherheitsfahrschaltung	Sifa
Signal	Sig
Signalabhängigkeit	Sigabh
später	sp
Sperrfahrt	Sperrf
Sperrsignal	
- Formsignal	Hs
- Lichtsignal	Ls
Sperrung	Sperr
Stellwerk	Stw
Störung	Stör
Strecke (freie Strecke)	Str
Streckenbuch	Strebu
Triebfahrzeug	Tfz
Triebfahrzeugbegleiter	Tb
Triebfahrzeugfahrt	Tfzf
Triebfahrzeugführer	Tf
übergeben	überg
überholt durch	ü
Überholung	⊙
Überleitstelle	Üst
Überleitung	Ültg
Übermittlungscode	Üc
übernommen	übern
Überwachungssignal	Üs
Uhrzeit in Vordrucken	
- Stundenspalte	Std. oder U
- Minutenspalte	Min. oder M
Umleitung	Uml
unbesetzt	u
unbestimmt	unbest

unverändert	unv
verkehrt (verkehren)	verk
verspätet	versp
vollständig	vollst
voraussichtlich	vsl
vor Plan	v Pl
Vorsignal	Vsig
Vorsignal eines selbsttätigen Blocksignals	Sbkvsig
Wagen	Wg
Wagenmeister	Wgm
Wagenprüfer	Wgp
Weiche	W
Weichenwärter	Ww
Weiterfahrt	Weiterf
wiederholen	wdh
Wiederholer	Wdh
Zentralschaltstelle	Zes
Zug	Z
Zugbegleiter	Zub
zugestimmt	zugest
Zugfolgestelle	Zfst
Zugführer	Zf
Zugfunk	ZF
Zuggattung	Zugg
Zugmeldebuch	Zmb
Zugmelder	Zm
Zugmeldestelle	Zmst
Zugpersonal	Zp
Zugschaffner	Zs
Zugschlussmeldeposten	ZMP
Zugschlussmeldung/Zugvollständigkeitsmeldung	ZM
Zugvorbereiter	Zugv
Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten	La

zuständig

zust

Zwischensignal

Zsig

Zwischenvorsignal

Zvsig





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Verkehrstage</b>	<b>408.2101A03</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Kennzeichen der Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren

W	=	Zug verkehrt werktags, d. h. der Zug verkehrt nicht an den unter S genannten Tagen.
nS	=	Zug verkehrt am Werktag nach den unter S genannten Tagen.
nnS	=	Zug verkehrt am Tag nach den unter nS genannten Tagen.
vS	=	Zug verkehrt am Werktag vor den unter S genannten Tagen.
S	=	Zug verkehrt an Sonntagen sowie an folgenden Feiertagen: Neujahrstag, Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Himmelfahrtstag, Pfingstmontag, 3. Oktober, 1. und 2. Weihnachtstag.

Weitere Feiertage sind:

In den Bundesländern	Heilige Drei Könige, 06.01.	Fronleichnam	Mariä Himmelfahrt, 15.08.	Reformationstag	Allerheiligen	Buß- und Betttag
Baden-Württemberg	X	X			X	
Bayern	X	X	(K)		X	
Brandenburg				X		
Hessen		X				
Mecklenburg-Vorpommern				X		
Nordrhein-Westfalen		X			X	
Rheinland-Pfalz		X			X	
Saarland		X	X		X	
Sachsen		(1)		X		X
Sachsen-Anhalt	X			X		
Thüringen		(2)		X		
X = Feiertag, (K) = Feiertag in Gemeinden mit überwiegend katholischer Bevölkerung, (1) = Feiertag in den vom Staatsministerium des Innern durch Rechtsverordnung bestimmten Gemeinden im Landkreis Bautzen und im Westlausitzkreis, (2) = Feiertag in den vom Innenminister durch Rechtsverordnung festgelegten Gemeinden mit überwiegend katholischer Bevölkerung.						

Mo	=	Zug verkehrt montags.
Di	=	Zug verkehrt dienstags.
Mi	=	Zug verkehrt mittwochs.
Do	=	Zug verkehrt donnerstags.
Fr	=	Zug verkehrt freitags.
Sa	=	Zug verkehrt samstags.
So	=	Zug verkehrt sonntags.
31.10. usw.	=	Zug verkehrt an dem angegebenen Tag.
⊗	=	Programmszug oder Zug, der auf besondere Anordnung verkehrt.
B	=	Zug verkehrt nach Bedarf.

Bei Zügen, die über Mitternacht hinaus verkehren, sind die Verkehrstage in Bruchform angegeben, z. B.

Sa/So	=	Zug verkehrt in der Nacht von Samstag auf Sonntag.
S/S	=	Zug verkehrt in der Nacht von Sonn- und Feiertagen auf Sonn- und Feiertage.

Verkehren Züge an mehreren Verkehrstagen, sind diese z. B. wie folgt angegeben:

S + nS	=	Zug verkehrt an den unter S und nS genannten Tagen.
Di - Fr	=	Zug verkehrt dienstags bis freitags.

## 2 Kennzeichen der Züge, die an einzelnen Tagen nicht verkehren

Bei Zügen, die an einzelnen Tagen nicht verkehren, sind Abkürzungen dieser Tage eingerahmt hinter der Zugnummer angegeben, z. B.

(nS)	=	Zug verkehrt täglich, ausgenommen am Werktag nach den unter S genannten Tagen.
W (nS)	=	Zug verkehrt an Werktagen, ausgenommen am Werktag nach den unter S genannten Tagen.
S (So)	=	Zug verkehrt an Wochenfeiertagen.



## Richtlinie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit</b>	<b>408.2111</b> <b>Seite 1</b>

Alle Mitarbeiter müssen in erster Linie für Sicherheit, dann für Pünktlichkeit des Bahnbetriebs sorgen. Dies geht allen anderen Tätigkeiten vor, die ihnen sonst noch übertragen sind. Sie müssen, soweit erforderlich, eine richtig zeigende Uhr tragen.







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Grundstellung von Weichen und Gleissperren, Umstellverbot</b>	<b>408.2131 Seite 1</b>

## **1 Grundstellung**

Weichen und Gleissperren, für die eine Grundstellung bestimmt ist, müssen in Grundstellung stehen, wenn sie nicht in anderer Stellung gebraucht werden.

## **2 Umstellverbot**

Unter Fahrzeugen dürfen Weichen oder Gleissperren nicht umgestellt werden.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Aufträge und Meldungen	408.2202 Seite 1

## 1 Bezeichnen der Züge

Züge müssen in Aufträgen oder Meldungen mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer bezeichnet werden. Das Wort „Zug“ muss bei Sperrfahrten durch „Sperrfahrt“, bei Kleinwagenfahrten durch „Sperrfahrt KI“ ersetzt werden. Züge müssen auch dann mit ihrer Zugnummer bezeichnet werden, wenn sie im Fahrplan eines anderen Zuges verkehren.

## 2 Einseitig gerichtete Sprechereinrichtung (Lautsprecher) verwenden

Aufträge dürfen über einseitig gerichtete Sprechereinrichtungen gegeben werden, wenn dies im Einzelfall nicht verboten ist und der Empfänger die Ausführung melden muss oder der Auftraggeber die Ausführung selbst erkennen kann.

Meldungen dürfen über einseitig gerichtete Sprechereinrichtungen nicht gegeben werden.

## 3 Wiederholen

- a) Aufträge oder Meldungen mit festem Wortlaut muss der Empfänger wörtlich wiederholen.

Bei Aufträgen oder Meldungen ohne festen Wortlaut muss der Empfänger alle wesentlichen Angaben wiederholen.

Wenn Aufträge oder Meldungen eingetragen werden müssen, müssen sie zuerst eingetragen und dann wiederholt werden.

- b) Bei fernmündlicher Verständigung, muss jede Wiederholung mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen. Ist richtig wiederholt worden, muss mit „Richtig“ bestätigt werden.
- c) Aufträge über einseitig gerichtete Sprechereinrichtungen müssen zweimal gegeben werden. Die zweite Durchsage muss mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen.
- d) Aufträge oder Meldungen zum Abwenden von Gefahr muss der Empfänger nicht wiederholen. Er muss unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen treffen, auch wenn er den Auftrag oder die Meldung unvollständig aufgenommen hat.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrordnung auf der freien Strecke	408.2212 Seite 1

## 1 Gewöhnliche Fahrtrichtung auf zweigleisigen Bahnen

Auf zweigleisigen Bahnen ist auf der freien Strecke in der Regel rechts zu fahren (gewöhnliche Fahrtrichtung). Bei Einführung in Bahnhöfe können die Gleise der freien Strecke auch so angeordnet sein, dass das Regelgleis links liegt.

## 2 Mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung

Wo mehrere Strecken für dieselbe Fahrtrichtung vorhanden sind, ist im Fahrplan angegeben, welche Strecke der Zug befahren soll.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Ohne Streckenkenntnis fahren, Ortskenntnis</b>	<b>408.2301</b> <b>Seite 1</b>

## **1 Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren**

- (1) Wenn der Triebfahrzeugführer ausnahmsweise nicht streckenkundig ist, muss er fahren, wenn ihm ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird.
- (2) Darüber hinaus gilt:
  - a) Wenn ein streckenkundiger Mitarbeiter nicht zur Verfügung steht, darf der Triebfahrzeugführer auf Weisung seiner Auftrag gebenden Stelle fahren, ohne dass ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird, soweit es im Streckenbuch nicht verboten ist. Er hat dann seine Fahrweise den Strecken- und Sichtverhältnissen anzupassen.
  - b) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt auf Hauptbahnen 100 km/h, auf Nebenbahnen 40 km/h. Im Streckenbuch sind die Nebenbahnen und die zulässigen höheren Geschwindigkeiten bekanntgegeben

## **2 Ortskenntnis des Triebfahrzeugführers**

Wenn der Triebfahrzeugführer planmäßig rangieren soll, muss er die hierfür erforderliche Ortskenntnis besitzen. Muss außerplanmäßig rangiert werden, muss sich der Triebfahrzeugführer beim Weichenwärter oder der zuständigen Stelle erkundigen, wenn die Ortskenntnis nicht ausreichend ist.







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug vorbereiten	408.2321 Seite 1

## 1 Außergewöhnliche Sendungen, außergewöhnliche Fahrzeuge

Wenn im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge eingestellt sind, müssen sich deren Beförderungsanordnungen beim Zug befinden und die Nummern der Beförderungsanordnungen dem Fahrdienstleiter mitgeteilt worden sein. Dies ist nicht erforderlich bei:

- häufig vorkommenden außergewöhnlichen Sendungen, die als aS-Zug verkehren,
- mit Dauer-Beförderungsanordnung bekannt gegebenen Zügen, die aus Wagen mit automatischer Kupplung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind (AK-Zug oder AK-Schwerwagenzug),
- mit Dauer-Beförderungsanordnung des Kombinierten Verkehrs (KV) bekannt gegebenen Zügen.

## 2 An den Fahrdienstleiter melden

Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung oder die Fahrtrichtung des Zuges ändert, muss der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, es sei denn, dass der Fahrdienstleiter bereits die Zustimmung zur Abfahrt gegeben hat. Der Triebfahrzeugführer darf einen anderen Mitarbeiter mit der Abgabe dieser Meldung beauftragen. Ein anderer Mitarbeiter darf diese Meldung auch ständig abgeben. Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

## 3 ETCS-Levelwahl

Auf ETCS-Strecken können im Streckenbuch Regeln für die Wahl des Levels gegeben sein.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof</b>	<b>408.2331 Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

Ein Zug darf auf einem Bahnhof nur abfahren, wenn der Fahrdienstleiter zugestimmt hat.

## 2 Arten der Zustimmung

- (1) Bei einem signalgeführten Zug stimmt der Fahrdienstleiter der Abfahrt wie folgt zu: **Signalgeführter Zug**
  - a) durch Fahrtstellung des Hauptsignals,
  - b) durch Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal,
  - c) durch Befehl 3 oder 6 (3. Zeile),
  - d) durch Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8,
  - e) durch mündlichen Auftrag, wenn an einem Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist,
  - f) auf Bahnhöfen, die im Fahrplan mit dem Eintrag „ohne Asig“ gekennzeichnet sind, durch mündliche Zustimmung an den Triebfahrzeugführer, mit dem Wortlaut „Zug ...(Nr.) darf im Bahnhof ...(Bezeichnung des Bahnhofs) ausfahren“,
  - g) durch Kennlicht an einem Hauptsignal, soweit dies im Streckenbuch zugelassen ist.
- (2) Bei einem anzeigeführten Zug oder einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR stimmt der Fahrdienstleiter der Abfahrt wie folgt zu: **Anzeigeführter Zug und ETCS-Betriebsart SR**
  - a) bei LZB durch Auftrag LZB-Fahrt, LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag,
  - b) bei ETCS-Level 1 und Level 2 durch eine Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS,
  - c) bei ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR durch die Textmeldung „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel ... [Signalbezeichnung]“,
  - d) Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle oder ETCS-Blockstelle, die an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal eingerichtet ist,
  - e) Befehl 3.

## 3 Besonderheiten

- (1) Wenn das Signal, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt, nicht sichtbar ist, gilt Folgendes: **Signal nicht sichtbar**
  - a) Der Triebfahrzeugführer darf die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auch anhand eines Fahrtanzeigers feststellen.  
In diesem Fall gilt Modul 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (5) b).
  - b) Bei unsichtigem Wetter oder wenn es wegen der örtlichen Verhältnisse im Streckenbuch vorgesehen ist, teilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeug-

fürer mit, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist, das Kennlicht eingeschaltet ist oder das Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedient wurde.

In diesem Fall gilt Modul 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (5) b).

- c) Wenn der Triebfahrzeugführer die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht erkennen kann und die Mitteilung nach Absatz b) nicht rechtzeitig vor der Abfahrtszeit des Zuges eingeht, muss der Triebfahrzeugführer dies dem Fahrdienstleiter melden.

**Gruppensignal**

- (2) Bei Gruppensignalen gilt Folgendes:

- a) Wenn an einem Gleis, das zu einem Gruppensignal gehört, kein Sperrsignal als Lichtsignal oder als hohes Formsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter zusätzlich noch mündlich zustimmen. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.
- b) Der Fahrdienstleiter darf die mündliche Zustimmung nicht über einseitig gerichtete Sprechrichtungen geben. Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass ein anderer Mitarbeiter die mündliche Zustimmung übermittelt.

**Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus**

- (3) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise über das Signal hinaussteht, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt und die Weiterfahrt an diesem Signal nicht bereits zugelassen war, gilt Folgendes:

Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass die Spitze des Zuges über das Signal hinaus steht.

- a) Wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist, verständigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer. Der Triebfahrzeugführer muss die Stellung des Signals feststellen. Bei Gruppensignalen muss er zusätzlich feststellen, dass das zugehörige Sperrsignal die Fahrt erlaubt. Bei Fahrt in das Gegengleis muss er zusätzlich das Signalbild Zs 6 feststellen. Wenn der Triebfahrzeugführer dies nicht selbst feststellen kann, darf er einen anderen Mitarbeiter nach Regeln seines Eisenbahnverkehrsunternehmens beauftragen. Wenn dies nicht möglich ist, muss er den Fahrdienstleiter verständigen.
- b) Wenn das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden kann oder der Triebfahrzeugführer die Stellung des Signals nicht feststellen kann, stimmt der Fahrdienstleiter mit Befehl 2 zu.

**Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit**

- (4) Wenn in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen, die am selben Signal zugelassen werden soll, gilt Folgendes:

- a) Die Zustimmung zur Abfahrt gilt nur für den ersten Zug. Dies gilt auch, wenn eine Rangierfahrt in eine Zugfahrt übergehen soll.
- b) Bevor der Fahrdienstleiter die Zustimmung für den ersten Zug gibt, verständigt er den Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge, dass er die Zustimmung zusätzlich noch mündlich gibt.
- c) Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

**Gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal**

- (5) Wenn ein gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal liegt und der Zug zuvor an diesem Signal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht erforderlich.

**Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen**

- (6) Wenn ein Zug in einem Bahnhof zwischen zwei Hauptsignalen an mehreren gewöhnlichen Halteplätzen hält und der Zug zuvor an einem Einfahr- oder Zwischensignal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nur am letzten gewöhnlichen Halteplatz erforderlich. Dies gilt

sinngemäß auch, wenn ein Zug vom Gegengleis aus in einen Bahnhof eingefahren ist. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

- (7) Im Streckenbuch kann vorgeschrieben sein, dass zusätzlich zur Zustimmung nach Abschnitt 2 eine besondere Zustimmung zur Abfahrt erforderlich ist. Hierbei ist angegeben, wer die besondere Zustimmung erteilt und wie diese erteilt wird.

**Besondere  
Zustimmung  
bei höhen-  
gleichen  
Übergängen**





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Fahrt des Zuges</b>	<b>408.2341</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Strecke durch den Triebfahrzeugführer beobachten

(1) Hierbei gilt:

- a) Der Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs, das an der Spitze eines Zuges fährt, muss die zu befahrende Strecke, die Signale, die Bahnübergänge und die Oberleitung beobachten. Dabei muss er auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten.
- b) Der Triebfahrzeugführer eines anzeigegeführten Zuges muss außerdem die Führerraumanzeigen beachten.
- c) Wenn LZB oder ETCS Führungsgrößen anzeigen, gelten Hauptsignale, Vorsignale und Zusatzsignale nicht; Langsamfahrsignale, EI-Signale und Überwachungssignale gelten nur, wenn es angeordnet ist.

Wenn ETCS bei ETCS-Level 1 Release Speed anzeigt und ein Hauptsignal, ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 am Fahrweg des Zuges die Fahrt zulässt, darf der Triebfahrzeugführer mit Release Speed weiterfahren.

- d) Bei ETCS-Level 2 gelten in der Betriebsart SR Hauptsignale, Vorsignale sowie Signale Zs 1, Zs 7 und Zs 8 nicht.
- (2) Der Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs, das nicht an der Spitze des Zuges fährt, muss auf die Signale des Triebfahrzeugführers an der Spitze des Zuges achten. Er darf mit gehobenem Stromabnehmer nur fahren, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges ihm EI-Signale oder entsprechende Aufträge von LZB oder ETCS übermitteln kann oder wenn er EI-Signale selbst wahrnehmen kann. Außerdem muss er auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten und sich an der Beobachtung der Strecke beteiligen, soweit sonstige Aufgaben sowie Bauart und Bedienungsweise des Fahrzeugs dies zulassen.

## 2 Zulässige Geschwindigkeit

(1) Die zulässigen Geschwindigkeiten eines signalgeführten Zuges sind im Fahrplan des Zuges und in der La vorgeschrieben.

**Signalgeführter Zug**

- a) Wenn in der La eine niedrigere Geschwindigkeit als im Fahrplan des Zuges vorgeschrieben ist, ist die in der La vorgeschriebene Geschwindigkeit die zulässige Geschwindigkeit.
- b) Wenn in der La eine höhere Geschwindigkeit als im Fahrplan des Zuges vorgeschrieben ist, ist die in der La vorgeschriebene Geschwindigkeit die zulässige Geschwindigkeit, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
  1. In der La muss „Geschwindigkeitsheraufsetzung“ eingetragen sein.
  2. Soweit die La Brems Hundertstel angibt, müssen die im Zug vorhandenen Brems Hundertstel mindestens so hoch sein wie die in der La angegebenen Brems Hundertstel. Bei Zügen, in deren Fahrplan eingetragen ist „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, gelten die im Fahrplan angegebenen Mindestbrems Hundertstel als im Zug vorhanden, wenn mindestens 90 % der Achsen des Zuges gebremst sind.

Die im Fahrplan angegebene größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges darf jedoch nicht überschritten werden.

**Anzeigege-  
führter Zug**

- (2) Bei einem anzeigegeführten Zug zeigt die Führerraumanzeige die zulässige Geschwindigkeit als V-soll an.

**Erläuterungen**

- (3) Erläuterungen sind enthalten:
- zur Führerraumanzeige der Fahrplanangaben in Anhang 408.2341A01,
  - zum Buchfahrplan in Anhang 408.2341A02.

**Einschrän-  
kungen**

- (4) Die zulässigen Geschwindigkeiten können eingeschränkt sein durch
- a) Signale,
  - b) die für besondere Betriebsverhältnisse und für Unregelmäßigkeiten gegebenen Regeln,
  - c) Befehl oder Fahrplan-Mitteilung,
  - d) den Fahrplan bei einem anzeigegeführten Zug beim Übergang zu einem signalgeführten Zug,
  - e) Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge,
  - f) Regeln im Abhilfetext zur Störungsbehebung im Display des Führerraums.
- Die jeweils niedrigste Geschwindigkeit ist die zulässige Geschwindigkeit des Zuges.

**Abfahrt auf  
einem Bahn-  
hof**

- (5) Zur Abfahrt eines Zuges auf einem Bahnhof gilt:
- a) Die mit Hauptsignal oder mit Signal Zs 3 angezeigte Geschwindigkeit gilt auf Bahnhöfen bereits bei der Abfahrt des Zuges.
  - b) Wenn der Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges bei der Abfahrt das Signal nicht selbst sehen kann, muss er bis zum Erkennen der Stellung des Signals mit höchstens 40 km/h und so vorsichtig fahren, dass der Zug ggf. rechtzeitig zum Halten kommt.
  - c) Bei Abfahrt auf Kennlicht muss der Triebfahrzeugführer bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h und so vorsichtig fahren, dass der Zug ggf. rechtzeitig zum Halten kommt.

**Abfahrt auf  
Haltepunkt  
oder Haltestel-  
le**

- (6) Bei Abfahrt auf einem Haltepunkt oder einer Haltestelle zwischen Vor- und Hauptsignal muss der Triebfahrzeugführer bis zum Erkennen der Stellung des Hauptsignals so vorsichtig fahren, dass der Zug bei Haltstellung rechtzeitig zum Halten kommt.

### **3 Am gewöhnlichen Halteplatz halten**

Bei planmäßigem Halt soll der Triebfahrzeugführer den Zug am gewöhnlichen Halteplatz anhalten. Wenn der gewöhnliche Halteplatz an einem Halt gebietendem Signal liegt, soll er den Zug möglichst nahe an dieses Signal heranfahren. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

### **4 Fahrt auf Signal Hp 2 ohne Vorankündigung**

Auf eine Fahrt mit Signal Hp 2 muss sich der Triebfahrzeugführer auch ohne Vorankündigung einrichten, wenn

- a) im Gleisabschnitt vor dem Hauptsignal eine Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h zugelassen ist oder



- b) für den Zug im Fahrplan, in der La oder mit Fahrplan-Mitteilung ein Halt oder ein Bedarfshalt vorgeschrieben ist, auch wenn der Ausfall eines Haltes mitgeteilt wurde.

## **5 Bahnübergänge sichern**

Wenn sich der Triebfahrzeugführer während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befindet, muss er

- vor einem Bahnübergang, bei dem der Anfang der Einschaltstrecke durch Signal Bü 2 oder Bü 3 gekennzeichnet ist, anhalten und den Bahnübergang nach Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (6) sichern,
- am Signal Bü 4 oder am Signal Pf 2 und außerdem mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs mit dem Signalhorn blasen.

## **6 Melden**

- (1) Im Streckenbuch kann vorgeschrieben sein, dass der Triebfahrzeugführer **Streckenbuch** nach dem Anhalten des Zuges
- a) und dem Lösen der Bremse Spitze oder Schluss des Zuges grenzzeichenfrei melden,
  - b) eine Zugvollständigkeitsmeldung für den eigenen Zug abgeben oder
  - c) das Halten
- melden muss.
- (2) Der Fahrdienstleiter darf den Triebfahrzeugführer auffordern, für den eigenen Zug eine Grenzzeichenfreimeldung, Zugvollständigkeitsmeldung oder Haltmeldung zu geben, wenn der Zug hält. **Nach Aufforderung**
- (3) Der Triebfahrzeugführer muss für die Zugvollständigkeitsmeldung folgenden Wortlaut verwenden: **Wortlaut**
- „Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen“.

## **7 Bedarfshalt vormelden**

Wenn auf einer Betriebsstelle bei einem Bedarfshalt Wagen abzusetzen sind, muss der Triebfahrzeugführer dies dem Fahrdienstleiter vormelden.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans</b>	<b>408.2341A01</b> <b>Seite 1</b>

## **1 Allgemeines**

In der Führerraumanzeige des Fahrplans stehen die Darstellungen

- Fahrplanauswahl,
- Fahrplan- und Streckengrunddaten und
- Fahrplandarstellung

zur Verfügung.

## **2 Fahrplanauswahl**

In der Fahrplanauswahl können zu einer Zugnummer ausgewählt werden:

- Anfangs- und Zielbahnhof,
- Verkehrstagerregelung,
- Mindestbremschundertstel,
- Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge.

## **3 Fahrplan- und Streckengrunddaten**

In den Fahrplan- und Streckengrunddaten können folgende Angaben enthalten sein:

- a) Zuggattung,
- b) Zugnummer,
- c) Anfangs- und Zielbahnhof,
- d) die Bezeichnung „Sperrfahrt“ oder „Sperrfahrt KI“,
- e) Verkehrstage,
- f) Fahrplandaten, und zwar
  1. Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge,
  2. Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“; eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet,
  3. zulässige Länge des Gesamtzuges,
  4. Mindestbremschundertstel,
  5. größte zulässige Geschwindigkeit,
  6. Bremsstellung R/P oder G (bei R + WB ist „WB“ angegeben),
  7. Notbremsüberbrückung bei Reisezügen,
  8. Angaben zur Stufenschaltung bei Zügen, die mit Brennkrafttriebfahrzeugen befördert werden. Es bedeuten: SG = Schnellgang, LG = Langsamgang.

- Der Triebfahrzeugführer muss Reisezüge im Schnellgang fahren. Wenn er einen Reisezug ausnahmsweise im Langsamgang fahren muss, ist angegeben, z. B. „von ... bis ... LG“.
  - Wenn bei Güterzügen, die im Schnellgang gefahren werden, ein Klammervermerk für den Langsamgang angebracht ist, sind die im Fahrplan angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten und die Uhrzeiten auf den Schnellgang abgestimmt.
  - Wenn der Fahrplan die Angabe „SG ... t GL (LG ... t GL)“ enthält, darf der Triebfahrzeugführer bei einer Überschreitung der für den Schnellgang angegebenen Grenzlast eine höhere Last im Langsamgang nur befördern, wenn die Betriebszentrale dies angeordnet hat,
9. abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan),
  10. Hinweis auf eine zweite Fahrplandarstellung des Zuges,
  11. „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Brems Hundertstel ausgerechnet werden“,
  12. Streckenabschnitte, auf denen der Zug mit der angegebenen Last nachgeschoben werden muss.

## 4 Fahrplandarstellung

### Kopfzeile

- (1) In der Kopfzeile der Fahrplandarstellung sind die ausgewählte Zugnummer, die Gültigkeit der Fahrplandaten sowie Datum und Zeit der Systemuhr des Bordgerätes angegeben.

Der Triebfahrzeugführer darf Fahrplandaten mit abgelaufener Gültigkeit für eine Zugfahrt nicht verwenden.

### Fahrplananzeige

- (2) Die Fahrplananzeige ist von unten nach oben zu lesen.

Die Fahrplananzeige besteht aus Geschwindigkeits-, Kilometrierungs-, Grafik-, Text-, Ankunft- und Abfahrtspalte.

Der in der Grafikspalte fett dargestellte Strich muss rechts sein, während ein Zug das Regelgleis sowie den davor liegenden Abschnitt zwischen der im Fahrplan durch das Zeichen „¥“ gekennzeichneten Stelle und der Bahnhofs-grenze befährt.

Der in der Grafikspalte fett dargestellte Strich muss links sein, während ein Zug das Gegengleis sowie den davor liegenden Abschnitt zwischen der im Fahrplan durch das Zeichen „¥“ gekennzeichneten Stelle und der Bahnhofs-grenze befährt.

Wenn Züge unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden dürfen, kann der Triebfahrzeugführer die Anzeige der Umleitzstrecke (alternativer Laufweg) wählen.

### Geschwindigkeitsspalte

- (3) Angaben in der Geschwindigkeitsspalte:
  - a) Zulässige Geschwindigkeiten der Abschnitte des angewählten Gleises auf freier Strecke und in den Bahnhöfen für signalgeführte Züge.  
Bei zweigleisigen Strecken gelten die angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten, wenn in der Grafikspalte der fett dargestellte Strich
    - rechts ist, für einen Zug, der das Regelgleis befährt,

- links ist, für einen Zug, der das Gegengleis befährt.

Wenn die zulässige Geschwindigkeit durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt ist, wird sie nicht durch Signale angezeigt,

- b) eine niedrigere über einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt, wenn der Zug

1. bei Bahnübergängen das Signal Lf 5 bzw. Lf 7, wo dieses nicht vorhanden ist, den Bahnübergang,

2. sonst die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle mit der Spitze erreicht hat,

- c) eine höhere über einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit darf gefahren werden, wenn der Zug

1. bei einer durchgehenden Linie die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle mit seiner gesamten Länge verlassen hat,

2. bei einer gestrichelten Linie

- die Straßenmitte des in der Textspalte bezeichneten Bahnübergangs oder

- ohne Angabe eines Bahnübergangs in der Textspalte die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle

mit der Spitze erreicht hat,

- d) in Fahrplänen für NeiTech-Züge (GNT) kann der Triebfahrzeugführer zwei Geschwindigkeitsdarstellungen auswählen.

Wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs wirksam ist, muss er die Fahrplandarstellung für GNT eingeschaltet und wenn sie unwirksam ist, ausgeschaltet haben.

Wenn bei wirksamer Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs die Fahrplandarstellung für GNT eingeschaltet ist, gelten die Signale Lf 6 und Lf 7 bzw. Lf 4 (DV 301) und Lf 5 (DV 301) nicht,

- e) wenn eine Geschwindigkeitsangabe nur vorübergehend gilt, wird sie hervorgehoben und die ungültige Geschwindigkeitsangabe in Klammern dargestellt,

- f) senkrechter Balken zur Orientierung über das Geschwindigkeitsniveau, der bei vorübergehender Änderung gegenüber dem ungültigen Geschwindigkeitsbalken hervorgehoben dargestellt ist.

- (4) In der Kilometrierungsspalte sind, gerundet auf Hektometer, enthalten:

**Kilometrierungsspalte**

- a) Stellen der Geschwindigkeitswechsel für die in der Geschwindigkeitsspalte angegebenen Geschwindigkeiten,

- b) Standorte der in der Textspalte genannten Signale,

- c) die Angaben zu a) oder b) sind durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt, wenn die zugehörige Geschwindigkeitsangabe in der Geschwindigkeitsspalte oder in der Textspalte invers dargestellt ist,

- d) Lage der Betriebsstellen,

- e) Lage eines Bahnübergangs, wenn der Triebfahrzeugführer den Zug vor dem Bahnübergang anhalten muss, weil das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug den Bahnübergang planmäßig sichern müssen,

- f) Lage der LZB-Bereichskennungswechsel,
- g) Lage der Wechsel der Zugfunkbereiche,
- h) Begrenzung der Sägelinien,
- i) Beginn und Ende der dargestellten Tunnel,
- j) Kilometrierungssprünge nach der Kilometrierung der Strecke. Kilometrierungssprünge werden, wo die fortlaufende Kilometrierung unterbrochen ist, mit Fehl- oder Überlängen wie nachstehend dargestellt. Die Fehllänge besteht nur rechnerisch, die Überlänge ist tatsächlich vorhanden. Im Beispiel beträgt der Abstand zwischen Hektometerzeichen 48,2 und 48,4 nicht 200 m, sondern 600 m (gerundet).

### Beispiel



Fehllänge:	Überlänge:
	48,4
	+ 6
170,0	48,2
82,9	+ 0
	48,2
	48,2

- k) durch „¥“gekennzeichnete Stelle
- l) eine Kilometerangabe in Klammern bezieht sich auf eine befahrene Strecke, deren Kilometrierungssprünge wegen der Kürze des befahrenen Abschnitts nicht dargestellt werden.


### Grafikspalte

- (5) In der Mitte der Grafikspalte ist eine Gleisdarstellung mit ein oder zwei Gleisen. Der Wechsel von ein- auf zweigleisig und umgekehrt ist symbolisch und entspricht nicht der tatsächlichen Überleitung.

Das angewählte Gleis wird hervorgehoben (fett gedruckter Strich) dargestellt.

In der Grafikspalte sind auch Tunnel abgebildet. Dabei sind Tunnelanfang und -ende durch die Zeichen  und  über der Gleisdarstellung dargestellt.

















Rechts oder links der Gleisdarstellung können folgende Zeichen dargestellt sein, die der Triebfahrzeugführer dem jeweiligen Gleis zuordnen muss:





- a) : In der Textspalte genannte Vorsignale, allein stehende Vorsignaltafeln, andere Signale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignale stehen in einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand.

(): In der Textspalte genannte Signale in einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand

- stehen nicht am durchgehenden Hauptgleis
- sind am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten Betriebsverhältnissen in Betrieb

oder der um mehr als 5 % verkürzte Bremswegabstand besteht nicht im durchgehenden Hauptgleis,

- b)  : Einfahrgleis ist
- Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
  - teilweise besetztes Gleis,
  - Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist, oder Strecke endet am Haltepunkt,
- c)  : LZB-Bereichskennungswechsel, an der eine Aufnahme in die LZB möglich ist,
-  : LZB-Ende,
- d)  : Beginn eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge ausgerüstet ist,
-  : Ende eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge ausgerüstet ist,
- e)  : Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereichs,
-  : Ende der Zugfunkversorgung,
- f)  : Hauptschalter ausschalten, der Triebfahrzeugführer muss Signal EI 1 beachten,
-  : Bügel ab erwarten, der Triebfahrzeugführer muss Signal EI 3 beachten,
-  : Bügel ab, der Triebfahrzeugführer muss Signal EI 4 beachten,
-  : Bügel an, der Triebfahrzeugführer muss Signal EI 5 beachten,
-  : von der Infrastruktur vorgegebene Oberstrombegrenzung, z. B. „600 A“, ggf. mit zusätzlichen Angaben, z.B. „900 A nur Gz“. Der Triebfahrzeugführer muss die Textspalte beachten,
-  : Ende der Elektrifizierung,
- g)  : Zugsammelschiene ausschalten. Der Triebfahrzeugführer muss die Zugsammelschiene ausschalten, wenn die zentrale Energieversorgung von Reisezugwagen durch Diesellokomotive mit einer anderen Frequenz als 22 Hz oder 60 Hz betrieben wird,
-  : Der Triebfahrzeugführer darf die Zugsammelschiene wieder einschalten,
- h)  : Eintrag in der Textspalte gilt nur für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer,

- i) „¥“: Kennzeichnung des Endes des anschließenden Weichenbereichs bei Ausfahrt aus einem Bahnhof oder Fahrt auf einer Abzweigstelle,
- j) ←: das in der Textspalte genannte Signal befindet sich nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis sondern links vom Gleis,
- k) →: das in der Textspalte genannte Signal befindet sich nicht unmittelbar links neben oder über dem Gleis sondern rechts vom Gleis,
- l) : allein stehendes Signal Ne 14,
- m) : ETCS-Beginn,
- n) : ETCS-Ende,
- o) : ETCS-Levelwechsel.

**Textspalte**

- (6) In der Textspalte können folgende Angaben enthalten sein:
  - a) Betriebsstellen,
    - dabei bedeutet hinter einer Betriebsstellenangabe:
      - ohne Asig, dass der Bahnhof kein Ausfahrtsignal hat,
      - [ZF], dass die Blockstelle über Zugfunk, Betriebsart E erreichbar ist,
  - b) Gleisbezeichnungen, z.B. „Neckarausfahrt“,
  - c) Hauptsignale, allein stehende Signale Ne 14, Sperrsignale am Gegengleis in Höhe eines Einfahrtsignals oder allein stehende Vorsignaltafeln am Gegengleis oder allein stehendes Signal Ne 1,
  - d) Weiterhin:
    1. Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301), Überwachungssignale oder allein stehende Vorsignaltafeln, die sich auf eingleisigen Strecken, auf zweigleisigen Strecken am Regelgleis oder im Bahnhof am durchgehenden Hauptgleis nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, sondern links vom Gleis befinden, sind in der Grafikspalte durch das Zeichen „←“ gekennzeichnet.
    2. Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301), Überwachungssignale, Sperrsignale in Höhe eines Einfahrtsignals, oder allein stehende Vorsignaltafeln, die sich auf zweigleisigen Strecken am Gegengleis nicht unmittelbar links neben oder über dem Gleis, sondern rechts vom Gleis befinden, sind in der Grafikspalte durch das Zeichen „→“ gekennzeichnet.

Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) sind durch „Lf“ gekennzeichnet. Ein Überwachungssignal ist durch „Üs“ gekennzeichnet. Wenn bei einem Haupt- oder Sperrsignal keine Schachbretttafel aufgestellt ist, ist die Angabe „←“ bzw. „→“ durch „ohne Ne 4“ ergänzt,
  - e) zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt auf Signal Hp 2, wenn sie von 40 km/h abweicht und nicht durch Signal Zs 3 angezeigt wird; vor der zulässigen Geschwindigkeit ist angegeben: „E“ für Einfahrtsignale, „Z“ für Zwischen-signale, „A“ für Ausfahrtsignale, „Bk“ für Blocksignale von Abzweigstellen, z. B. „E 50“,



- f) Angabe „ohne Zs 6“ bei Blocksignalen von Abzweig- oder Überleitstellen, die nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind.

Bei Fahrt auf dem Regelgleis zeigt Signal Hp 1 und Zs 3, Signal Hp 2 oder Signal Ks 1 bzw. Ks 2 und Zs 3 die Fahrt ins Gegengleis an.

Bei Fahrt auf dem Gegengleis zeigt Signal Hp 1, Ks 1 oder Ks 2 die Weiterfahrt auf dem Gegengleis an,

- g) Angabe, wie der Triebfahrzeugführer über eine Umleitung unter erleichterten Bedingungen unterrichtet wird, wenn kein Signal Zs 2 vorhanden ist,

- h) Vorsignale, allein stehende Vorsignaltafeln, andere Signale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignale mit von der Regel abweichenden Standorten oder im mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand. Wenn das Signal in Klammern gesetzt ist, steht es nicht am durchgehenden Hauptgleis, z. B. „(Zvsig)“, oder ist am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten Betriebsverhältnissen in Betrieb. Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) sind durch „Lf“ gekennzeichnet, Überwachungssignale durch „Üs“, Vorsignaltafeln durch „Ne 2“.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) hinter „Evsig“, „Zvsig“, „Avsig“ oder „Bkvsig“ muss der Triebfahrzeugführer am Vorsignal erreicht haben, wenn es „Halt erwarten“ zeigt,

- i) „BÜ km ...“ in Verbindung mit „Halt“ in der Ankunftsspalte, wenn das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug den Bahnübergang planmäßig sichern müssen.

Der Triebfahrzeugführer muss den Zug vor dem Bahnübergang anhalten.

Darauf folgt ein Hinweis zur Sicherung. Es bedeuten:

„Schränke“

Bedienen der Schranken; der Triebfahrzeugführer darf den Zug weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind. Können die Schranken nicht geschlossen werden, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7),

„ET“

Bedienen der Einschalttaste; der Triebfahrzeugführer darf den Zug weiterfahren, wenn die Meldelampe blinkt. Blinkt nach Bedienen der Einschalttaste die Meldelampe nicht, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7),

„AutomET“

Der Triebfahrzeugführer muss den Zug bis an das Schild „AutomatikET“ herankommen; der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Herankommen ein weißes Licht leuchtet oder blinkt. Leuchtet oder blinkt kein weißes Licht, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7),

„HET“

Bedienen der Hilfseinschalttaste; der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach Bedienen der Hilfseinschalttaste eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7),

**„AutomHET“**

Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug bis an das Schild „Automatik-HET“ heranfahren; der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7),

**„Posten“**

Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert und Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt wurden. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und der Posten wieder aufgenommen ist, muss der Zug den Bahnübergang schnellstens räumen.

Der Posten, der den Bahnübergang sichert, hat folgende Aufgaben: er muss sich, mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

- „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)

und anschließend

- „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme)

geben. Muss der Posten den Straßenverkehr aus beiden Richtungen anhalten, muss er den Fahrer des zuerst angehaltenen Fahrzeugs zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der anderen Seite des Bahnübergangs zuwendet.

Die Zeichen müssen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen gegeben werden. Für das Geben der Tageszeichen muss - soweit vorhanden - eine rot-weiße Signalfahne benutzt werden.

Das „Halt“-Zeichen ist so lange zu geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf der Posten den Bahnübergang verlassen,

- j) die Signalbedeutung von allein stehenden Signalen Ne 14, z.B. „Esig Großbrembach“,
- k) „ET km ...,... für BÜ km ...,...“, wenn vor der Abfahrt auf der Betriebsstelle Bahnübergangssicherungsanlagen durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug bedient werden müssen,
- l) „VMZ ... km/h“ an Stellen, an denen der Triebfahrzeugführer den Einstellwert VMZ ändern muss. Der Eintrag kann auf Bahnhöfen mit Triebfahrzeug- oder Führerraumwechsel wiederholt sein,
- m) Kennzeichnung einer
  - Fahrleitungsschutzstrecke durch die Bezeichnung „El 1“,
  - ständigen Schwungfahrstelle durch die Bezeichnung „El 4“,

Die Angaben „El 1“ oder „El 4“ können durch eine Geschwindigkeitsangabe ergänzt sein. In diesem Fall ist der gesamte Eintrag in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt.

Eine Geschwindigkeitsangabe hinter dem Eintrag „El 1“ oder „El 4“ muss der Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeuges, bei dem mit

dem Ausschalten die angerechnete dynamische Bremse unwirksam wird, beachten, wenn das Signal EI 1 oder EI 4 gezeigt wird. Der Triebfahrzeugführer muss die Angabe so lange beachten, bis er den Hauptschalter wieder eingeschaltet hat,

- n) Sägelinien zur Kennzeichnung der maßgebenden Neigung für das Sichern eines Zuges oder Zugteils mit Feststellbremsen. Es bedeuten:

Anzahl Sägelinien	Maßgebende Neigung
keine	0 ‰ bis 10 ‰
eine	mehr als 10 ‰ bis 20 ‰
zwei	mehr als 20 ‰

- o) Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereiches durch Angabe von Betriebsart und ggf. Kanalnummer, z. B. "- ZF GSM-R -" oder "- ZF A 63 -", ggf. ergänzt durch die Zusätze „Sprechwunschtaste“ oder „Hörer F-Taste“ und das Ende der Zugfunkversorgung mit „- ZF-Ende -“,
- p) „Betriebsbremsung“ an der Stelle, an der bei Güterzügen eine Betriebsbremsung durchgeführt werden muss. Bei ungenügender Bremswirkung muss sofort angehalten und eine volle Bremsprobe durchgeführt werden,
- q) Kennzeichnung von Hauptsignalen mit Richtungsanzeiger durch „Ri“ und einem Kennbuchstaben, z. B. „Zsig Ri F“. Die Angabe ist in Klammern, wenn nur ein Teil der Fahrwege am Richtungsanzeiger vorbeiführt, z. B. „Asig (Ri M)“.

- (7) Angaben in Ankunfts- und Abfahrtsspalten:

**Ankunfts- und Abfahrtsspalten**

In den Ankunfts- und Abfahrtsspalten sind Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten auf 10 Sekunden genau angegeben.

Eine Zeitangabe in der Abfahrtsspalte ist

- Abfahrtszeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof und nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,
- Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts eingetragen ist.

Ein Eintrag in der Ankunftsspalte ordnet einen Fahrplanhalt an.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

- a) Eine Zeitangabe in der Ankunftsspalte kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes,
- b) „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt,
- c) „Halt“ in der Ankunftsspalte kennzeichnet einen Halt zum Sichern eines Bahnübergangs,
- d) „+“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Betriebshalt,
- e) Bei Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal ist bei planmäßig durchfahrenden Zügen statt der Ankunftszeit
  1. ein „H“ eingetragen. Es bedeutet: Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug am gewöhnlichen Halteplatz halten. Der Triebfahrzeugführer darf ohne Halt durchfahren, wenn er Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag erhalten hat oder durch Befehl 14 beauftragt wurde, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren,

2. ein „U“ eingetragen. Es bedeutet: Der Zug darf ohne Halt durchfahren,
- f) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt,
- g) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, der Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit abfahren,
- h) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden,
- i) Hinweiszeichen „\*)“, „\*1)“, oder „\*2)“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,
- j) Fußnoten unter der Betriebsstellenangabe, an der Hinweiszeichen angebracht sind, geben Weisungen z.B. zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen oder zum Sperren der Wirbelstrombremse.

## 5 Musterdarstellung

### Beispiel

69361	Fahrplan gültig ! La-Daten für 11.12.11	11.12.11	07:53:08
30	25,8 25,3 17,9 17,5 15,4 14,6 13,9 12,8 9,8 9,6 9,3 9,3 9,2 7,6 7,5 6,8 6,4 5,6 3,4 3,4 0,6 0,3 0,0 83,2 84,2 91,9 95,4 95,7 95,7 99,9 102,2 104,6 104,9 105,5	<b>Norburg</b> ↳ Esig ¥ Asig A 60 <b>Bft Bachstedt</b> Zsig <b>Bft Meilingen</b> Esig Bachstedt  ⚡ - ZF-Ende - ▽ Üs ¥ Asig Neuhof Esig ▽ Evsig Bk Angerb Hp Bksig ¥ Asig A 60 <b>Mittelstadt</b> ⚡ - ZF GSM-R - Esig E 60 Sbk 6 ¥ Abzw Arensberg Bksig Bk 50 Edelsdorf Hp Sbk 4 ¥ Asig <b>Heidenau</b> ⚡ - ZF A 63 -	10:05.2 09:23.4 09:52.0 09:03.1 09:20.0   08:55.5 08:50.4 08:18.3 08:46.0 08:12.5 08:05.0 08:01.3 07:58.4 07:55.0
80			
70			
60			
70			
80			
90			
85			
90			



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Erläuterungen zum Buchfahrplan</b>	<b>408.2341A02</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

In der gedruckten Ausgabe des Buchfahrplans können die in den folgenden Abschnitten genannten Angaben enthalten sein.

## 2 Angaben im Kopf des Buchfahrplans

- a) Bezeichnung des Streckenabschnitts,
- b) Zugnummer, bei Sperrfahrten mit dem Zusatz „Sperrfahrt“ oder „Sperrfahrt KI“ vor der Zugnummer,
- c) Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge,
- d) Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“; eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet,
- e) zulässige Länge des Gesamtzuges,
- f) Mindestbremsleistung,
- g) größte zulässige Geschwindigkeit,
- h) Bremsstellung R/P oder G (bei R + WB ist „WB“ angegeben),
- i) Notbremsüberbrückung bei Reisezügen,
- j) Angaben zur Stufenschaltung bei Zügen, die mit Brennkrafttriebfahrzeugen befördert werden. Es bedeuten: SG = Schnellgang, LG = Langsamgang.
  1. Der Triebfahrzeugführer muss Reisezüge im Schnellgang fahren. Wenn er einen Reisezug ausnahmsweise im Langsamgang fahren muss, ist angegeben z. B. „von ... bis ... LG“,
  2. Wenn bei Güterzügen, die im Schnellgang gefahren werden, ein Klammervermerk für den Langsamgang angebracht ist, sind die im Fahrplan angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten (Spalten 2 und 3a) und die Uhrzeiten (Spalten 4 und 5) auf den Schnellgang abgestimmt. Wenn der Fahrplan die Angabe „SG ... t GL (LG ... t GL)“ enthält, darf der Triebfahrzeugführer bei einer Überschreitung der für den Schnellgang angegebenen Grenzlast eine höhere Last im Langsamgang nur befördern, wenn die Betriebszentrale dies angeordnet hat,
- k) abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan),
- l) Hinweis auf zweite Fahrplandarstellung des Zuges,
- m) maßgebende Geschwindigkeitshefte,
- n) „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremsleistung ausgechnet werden“,
- o) Streckenabschnitte, auf denen der Zug mit der angegebenen Last nachgeschoben werden muss.

### 3 Angaben in Spalte 1

- a) Stellen der Geschwindigkeitswechsel für die in Spalte 2 angegebenen Geschwindigkeiten,
- b) Standorte der in Spalte 3a genannten Vorsignale, allein stehenden Vorsignaltafeln, Hauptsignale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignale mit einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand,
- c) die Angaben zu a) oder b) sind durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt, wenn die zugehörige Geschwindigkeitsangabe in den Spalten 2 oder 3a invers dargestellt ist.
- d) Spalte 1 kann in die Spalten 1a und 1b unterteilt sein. Angaben in Spalte 1b sind kursiv gedruckt.  
 Die Angaben in Spalte 1a gelten, wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs nicht wirksam ist.  
 Die Angaben in Spalte 1b gelten, wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs wirksam ist.
- e) eine Kilometerangabe in Klammern bezieht sich auf eine befahrene Strecke, deren Kilometrierungssprünge wegen der Kürze des befahrenen Abschnitts nicht dargestellt werden.

### 4 Angaben in Spalte 2

- a) Zulässige Geschwindigkeiten für die einzelnen Gleisabschnitte auf freier Strecke und in den Bahnhöfen.  
 Wenn die zulässige Geschwindigkeit durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt ist, wird sie nicht durch Signale angezeigt.  
 Die angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt für das Regelgleis und für das Gegengleis. Wenn im Gegengleis eine andere Geschwindigkeit gilt, ist sie in Winkel darunter angegeben,

#### Beispiel

z. B.	140	
	< 120 >	.

Unterschiedliche Geschwindigkeitsangaben für das Regel- oder Gegengleis gelten auf Bahnhöfen oder Abzweigstellen bereits ab der Stelle, die in Spalte 3a mit dem Zeichen „¥“ oder „<¥>“ gekennzeichnet ist,

- b) eine niedrigere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt, wenn der Zug
  1. bei Bahnübergängen das Signal Lf 5 bzw. Lf 7, wo dieses nicht vorhanden ist, den Bahnübergang,
  2. sonst die in Spalte 1 angegebene Stelle mit der Spitze erreicht hat,
- c) eine höhere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit darf gefahren werden, wenn der Zug

1. bei einer durchgehenden Linie die in Spalte 1 angegebene Stelle mit seiner gesamten Länge verlassen hat,
2. bei einer gestrichelten Linie
  - die Straßenmitte des in Spalte 3a bezeichneten Bahnübergangs oder
  - ohne Angabe eines Bahnübergangs in Spalte 3a die in Spalte 1 angegebene Stelle

mit der Spitze erreicht hat,

- d) Spalte 2 kann in die Spalten 2a und 2b unterteilt sein. Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b sind kursiv gedruckt.

Die Geschwindigkeitsangaben der Spalte 2a gelten, wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs nicht wirksam ist.

Die Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b gelten, wenn die Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech (GNT) des Triebfahrzeugs wirksam ist. Die Signale Lf 6 und Lf 7 bzw. Lf 4 (DV 301) und Lf 5 (DV 301) gelten nicht.

## 5 Angaben in Spalte 3a

Die im Geschwindigkeitsheft angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten gelten nur, wenn der Zug signalgeführt fährt oder es angeordnet ist.

- a) Betriebsstellen, Hauptsignale, allein stehende Signale Ne 14, Sperrsignale am Gegengleis in Höhe eines Einfahrsignals oder allein stehende Vorsignaltafeln am Gegengleis oder allein stehendes Signal Ne 1. Dabei sind Signale am Gegengleis in Winkel gesetzt, z. B. „<Esig>“.

Besetzte Blockstellen, die über Zugfunk, Betriebsart E erreichbar sind, sind durch „[ZF]“ hinter der Betriebsstellenangabe gekennzeichnet.

- Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301), Überwachungssignale oder allein stehende Vorsignaltafeln, die sich auf eingleisigen Strecken, auf zweigleisigen Strecken am Regelgleis oder im Bahnhof am durchgehenden Hauptgleis nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, sondern links vom Gleis befinden, sind durch das Zeichen „←“ im Anschluss an die Signalbezeichnung gekennzeichnet, z.B. „Esig ←“, „Evsig ←“.
- Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301), Überwachungssignale, allein stehende Vorsignaltafeln oder Sperrsignale in Höhe eines Einfahrsignals, die sich auf zweigleisigen Strecken am Gegengleis nicht unmittelbar links neben oder über dem Gleis, sondern rechts vom Gleis befinden, sind durch das Zeichen „→“ im Anschluss an die Signalbezeichnung gekennzeichnet, z. B. „<Sbk 131a →>“, „<Ls →>“, „<Ne 2 →>“.

Signale Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) sind durch „Lf“ gekennzeichnet, Überwachungssignale durch „Üs“, z. B. „<Lf →>“, „Üs ←“. Wenn bei einem Haupt- oder Sperrsignal keine Schachbretttafel aufgestellt ist, ist die Angabe „←“ bzw. „→“ durch „ohne Ne 4“ ergänzt.

- b)  Einfahrgleis ist

- Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
- teilweise besetztes Gleis,

- Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist, oder Strecke endet am Haltepunkt,

c) bei Vorsignalen, allein stehenden Vorsignaltafeln, anderen Signalen mit Vorsignalfunktion, Signalen Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) oder Überwachungssignalen, die in einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand stehen, das Zeichen „ $\nabla$ “.

Wenn das Signal oder das Zeichen „ $\nabla$ “ in Klammern gesetzt ist,

- steht das Signal nicht am durchgehenden Hauptgleis, z. B. „(Zvsig $\nabla$ )“,
- ist das Signal am durchgehenden Hauptgleis nur bei bestimmten Betriebsverhältnissen in Betrieb oder
- besteht der um mehr als 5 % verkürzte Bremswegabstand nicht im durchgehenden Hauptgleis.

Bei Vorsignaltafeln ist „Ne 2“ vor das Zeichen „ $\nabla$ “ gesetzt, bei Signalen Lf 6 oder Lf 4 (DV 301) „Lf“, bei Überwachungssignalen „Üs“.

d) eine Geschwindigkeitsbeschränkung in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) hinter „Evsig $\nabla$ “, „Zvsig $\nabla$ “, „Avsig $\nabla$ “ oder „Bkvsig $\nabla$ “ muss der Triebfahrzeugführer mit dem Zug am Vorsignal erreicht haben, wenn es „Halt erwarten“ zeigt,

e) zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt auf Signal Hp 2, wenn sie von 40 km/h abweicht und nicht durch Signal Zs 3 angezeigt wird. Dabei sind angegeben: „E“ für Einfahrsignale, „Z“ für Zwischensignale, „A“ für Ausfahrsignale, „Bk“ für Blocksignale von Abzweigstellen, z. B. „E 50“,

f) Kennzeichnung von Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal durch den Zusatz „ohne Asig“,

g) Kennzeichnung von Abzweig- oder Überleitstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, mit der Angabe „ohne Zs 6“,

Bei Fahrt auf dem Regelgleis zeigt Signal Hp 1 und Zs 3, Signal Hp 2 oder Signal Ks 1 bzw. Ks 2 und Zs 3 die Fahrt ins Gegengleis an.

Bei Fahrt auf dem Gegengleis zeigt Signal Hp 1, Ks 1 oder Ks 2 die Weiterfahrt auf dem Gegengleis an,

h) Kennzeichnung einer

- Fahrleitungsschutzstrecke durch die Bezeichnung „El 1“,
- ständigen Schwungfahrstelle durch die Bezeichnung „El 4“.

Die Angaben „El 1“ oder „El 4“ können durch eine Geschwindigkeitsangabe ergänzt sein. In diesem Fall ist der gesamte Eintrag durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt.

Eine Geschwindigkeitsangabe hinter dem Eintrag „El 1“ oder „El 4“ muss der Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs, bei dem mit dem Ausschalten die angerechnete dynamische Bremse unwirksam wird, beachten, wenn das Signal El 1 oder El 4 gezeigt wird. Der Triebfahrzeugführer muss die Angabe so lange beachten, bis er den Hauptschalter wieder eingeschaltet hat,



- i) Sägelinien zur Kennzeichnung der maßgebenden Neigung für das Sichern eines Zuges oder Zugteils mit Feststellbremsen. Es bedeuten:

<b>Anzahl Sägelinien</b>	<b>Maßgebende Neigung</b>
keine	0 ‰ bis 10 ‰
eine	mehr als 10 ‰ bis 20 ‰
zwei	mehr als 20 ‰

- j) LZB-Bereichskennungswechsel, an denen eine Aufnahme in die LZB möglich ist, durch die Angabe „**LZB**“

- k) Beginn oder Ende eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge ausgerüstet ist durch

die Angabe „**GNT-Anfang**“ oder „**GNT-Ende**“ ,

- l) für Tunnel:

den Namen des Tunnels und die Zeichen  und  ggf. mit

einem senkrechten Strich verbunden,

- m) BÜ km „...“ mit der Angabe „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ in Verbindung mit dem Auftrag „Halt“ in Spalte 4, wenn das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug den Bahnübergang sichern müssen.

Der Triebfahrzeugführer muss den Zug vor dem Bahnübergang anhalten. Es bedeuten:

„Schranke“

Bedienen der Schranken; der Triebfahrzeugführer darf den Zug weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind. Wenn die Schranken nicht geschlossen werden können, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„ET“

Bedienen der Einschalttaste; der Triebfahrzeugführer darf den Zug weiterfahren, wenn die Meldelampe blinkt. Wenn nach dem Bedienen der Einschalttaste die Meldelampe nicht blinkt, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„AutomET“

Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug bis an das Schild „AutomatikET“ heranfahren. Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren ein weißes Licht leuchtet oder blinkt. Wenn kein weißes Licht leuchtet oder blinkt, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„HET“

Bedienen der Hilfseinschalttaste; Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach Bedienen der Hilfseinschalttaste eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt ist, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„AutomHET“

Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug bis an das Schild „Automatik-HET“ heranfahren. Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Wenn die technische Sicherung nicht hergestellt ist, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„Posten“

Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn ein Posten den Bahnübergang gesichert und der Triebfahrzeugführer Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt hat. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und der Posten wieder aufgenommen ist, muss der Triebfahrzeugführer mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen.

Der Posten, der den Bahnübergang sichert, hat folgende Aufgaben: Er muss sich, mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

„Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)

und anschließend














„Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme)

geben. Wenn der Posten den Straßenverkehr aus beiden Richtungen anhalten muss, muss er den Fahrer des zuerst angehaltenen Fahrzeugs zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der anderen Seite des Bahnübergangs zuwendet.

Der Posten muss die Zeichen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen geben. Für das Geben der Tageszeichen muss er - soweit vorhanden - eine rot-weiße Signalfahne benutzen.

Der Posten muss das „Halt“-Zeichen so lange geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf er den Bahnübergang verlassen,

- n) „ET km ...,... für BÜ km ...,...“ hinter einer Betriebsstellenangabe, z. B. „Adorf ET km 33,8 für BÜ km 34,205“, wenn das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug vor der Abfahrt Bahnübergangssicherungsanlagen bedienen müssen,
- o) Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereiches durch Angabe von Betriebsart und ggf. Kanalnummer, z.B. "- ZF GSM-R -" oder „-ZF A 63-“, ggf. ergänzt durch die Zusätze „Sprechwunschtaste“ oder „Hörer F-Taste“ und das Ende der Zugfunkversorgung mit „- ZF-Ende -“,
- p) „Betriebsbremsung“ an der Stelle, an der der Triebfahrzeugführer bei Güterzügen eine Betriebsbremsung durchführen muss. Bei ungenügender Bremswirkung muss er sofort anhalten und eine volle Bremsprobe durchführen,
- q) Kennzeichnung von Hauptsignalen mit Richtungsanzeiger durch „Ri“ und einem Kennbuchstaben, z. B. „Zsig Ri F“. Die Angabe ist in Klammern, wenn nur ein Teil der Fahrwege am Richtungsanzeiger vorbeiführt, z. B. „Asig (Ri M)“,

- r) das Zeichen „“ zur Kennzeichnung des Endes des anschließenden Weichenbereiches bei Ausfahrt aus einem Bahnhof oder Fahrt auf einer Abzweigstelle. Zur Darstellung von Fahrwegen, die auf das Gegengleis führen, ist das Zeichen in Winkel eingerahmt: „“,
- s) das Zeichen „“ mit Angabe der von der Infrastruktur vorgegebenen Oberstrombegrenzung, z. B. „ 600 A“  
zusätzlichen Angaben, z.B. „ 900 A nur Gz“
- t) das Zeichen „“ am Ende der Elektrifizierung,
- u) das Zeichen  am Beginn eines Streckenabschnittes, an dem der Triebfahrzeugführer die Zugsammelschiene ausschalten muss, wenn die zentrale Energieversorgung von Reisezugwagen durch Diesellokomotive mit einer anderen Frequenz als 22 Hz oder 60 Hz betrieben wird,
- v) das Zeichen  am Ende eines vorgenannten Streckenabschnittes, der Triebfahrzeugführer darf die Zugsammelschiene wieder einschalten,
- w) das Zeichen „“ für ein allein stehendes Signal Ne 14 hinter der Signalbedeutung, z.B. Esig „“ Großbremsbach,
- x) Beginn oder Ende eines Streckenabschnitts, der mit ETCS ausgerüstet ist,  
durch die Angabe „“, „“
- y) ETCS-Levelwechsel durch die Angabe „“

## **6 Angaben in Spalte 3b**

- a) Lage der Betriebsstellen,
- b) Standorte der Signale nach Abschnitt 5 a),
- c) Lage der LZB-Bereichskennungswechsel,
- d) Lage der Wechsel der Zugfunkbereiche,
- e) Begrenzung der Sägelinien,
- f) Beginn und Ende der in Spalte 3a dargestellten Tunnel,
- g) Kilometrierungssprünge nach der Kilometrierung der Strecke. Kilometrierungssprünge werden, wo die fortlaufende Kilometrierung unterbrochen ist, mit Fehl- oder Überlängen wie nachstehend dargestellt. Die Fehllänge besteht nur rechnerisch, die Überlänge ist tatsächlich vorhanden. Im Beispiel beträgt der Abstand zwischen Kilometerzeichen 48,2 und 48,4 nicht 200 m, sondern 600 m (gerundet).

Beispiel		
	Fehllänge:	Überlänge:
		48.2
		48.2
	82.9	+ 0
	170.0	48.2
		+ 6
		48.4

h) durch „¥“ gekennzeichnete Stellen.

## 7 Angaben in Spalte 3c

a) Laufweg des Zuges durch Angabe von

1. Anfangsbahnhof (Grenzbahnhof),
1. Bahnhöfen und Haltepunkten mit Fahrplanhalt,
2. Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal,
3. Bahnübergängen, die das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug planmäßig sichern müssen, mit den Angaben nach Abschnitt 5 m) und 5 n),
4. weiteren Bahnhöfen oder Abzweigstellen,
5. Hinweisen, wenn im Geschwindigkeitsheft mehrere Fahrmöglichkeiten aufgeführt sind,
6. Endbahnhof (Grenzbahnhof),

b) Hinweise auf die Darstellung der Streckenabschnitte im Geschwindigkeitsheft mit

1. Nummer des Geschwindigkeitsheftes und Seitennummer, auf der die Darstellung für den jeweiligen Zug beginnt,
2. den auf dem Streckenabschnitt erforderlichen Mindestbremshunderts-  
teln,

c) └ Einfahrgleis ist

- Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
- teilweise besetztes Gleis,
- Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist, oder
- Strecke endet am Haltepunkt,

d) an Stellen, an denen der Triebfahrzeugführer den Einstellwert VMZ ändern muss, der Eintrag „VMZ...km/h“. Der Eintrag kann auf Bahnhöfen mit Triebfahrzeug- oder Führerraumwechsel wiederholt sein.

## 8 Angaben in den Spalten 1 bis 3b

a) Umleiten unter erleichterten Bedingungen

Die Angaben in den Spalten 1 bis 3b für Strecken, auf denen Züge unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden dürfen, werden vom Umleithof ab - getrennt durch waagerechte Striche - quer über den Spaltenbau

nacheinander aufgeführt, wobei unter dem Querstrich zunächst die Strecke bezeichnet wird. Zusätzlich kann angegeben sein, wie über die Umleitung unterrichtet wird, wenn kein Signal Zs 2 vorhanden ist,

b) Hinweise:

- vor einem Einschub auf die Weiterführung des Fahrplans, wenn er nicht auf derselben Seite fortgesetzt wird, z. B. „Fortsetzung Seite 112“,
- auf einen nicht auf derselben Seite beginnenden Einschub, z. B. „über Gz-Strecke siehe Seite 116“ bei der Stelle, an der im Fahrplan eine Verzweigung vorgenommen ist.

## **9 Angaben in den Spalten 4 oder 5**

Im Spaltenkopf des Fahrzeitenheftes ist die Nummer des Zuges angegeben, für den die Spaltenangaben gelten. Bei Taktfahrplänen ist statt der Zugnummer die Nummer des Taktes angegeben. Im Spaltenkopf des Umleitungsfahrplanes ist die Nummer der U-Linie angegeben, für die die Spaltenangaben gelten.

Unter der jeweiligen Zugnummer sind für die in Spalte 3a oder 3c genannten Betriebsstellen in Spalte 4 Ankunft- und in Spalte 5 Abfahrt- oder Durchfahrtszeiten angegeben.

Stundenzahlen sind nur bei der ersten und letzten Betriebsstelle auf jeder Seite und bei Stundenwechsel angegeben. Bei Taktfahrplänen enthalten die Spalten 4 oder 5 keine Stundenzahlen. Statt der Stundenzahl ist jeweils ein Punkt vor der Minutenzahl angegeben. Bei Nahverkehrszügen, die auf einer in Spalte 3c aufgeführten Stelle nicht halten, ist in Spalte 5 ein senkrechter Strich aufgenommen.

Eine Zeitangabe in Spalte 5 ist

- Abfahrtszeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof oder nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,
- Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts eingetragen ist.

Ein Eintrag in Spalte 4 ordnet einen Fahrplanhalt an.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

- a) Eine Zeitangabe in der Spalte 4 kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes,
- b) „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt,
- c) „Halt“ in Spalte 4 in Verbindung mit der Angabe „BÜ km ...,...“ mit „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ in Spalte 3a oder 3c kennzeichnet einen Halt zum Sichern eines Bahnübergangs,
- d) „+“ vor der Ankunftszeit in Spalte 4 kennzeichnet einen Betriebshalt,
- e) Bei Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal ist bei planmäßig durchfahrenden Zügen statt der Ankunftszeit,
  1. ein „H“ eingetragen. Es bedeutet: Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug am gewöhnlichen Halteplatz halten. Der Triebfahrzeugführer darf ohne Halt durchfahren, wenn er Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag erhalten hat oder durch Befehl 14 beauftragt wurde, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren,
  2. ein „U“ eingetragen. Es bedeutet: Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug ohne Halt durchfahren,

- f) im Ersatzfahrplan in den Spalten 4a bis 4d die Fahrzeiten der Züge vom Streckenbeginn bis zur jeweiligen Betriebsstelle,
- g) im Umleitungsfahrplan unter der jeweiligen U-Linie für die in Spalte 3c genannten Betriebsstellen die Minuten der Durchfahrtszeit. Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind durch einen Bruchstrich voneinander getrennt,
- h) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt,
- i) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit abfahren,
- j) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden.

## **10 Angaben in den Spalten 1 bis 3b bzw. 4 oder 5**

- a) Hinweiszeichen „\*)“, „\*1)“ oder „\*2)“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,
- b) Fußnoten am unteren Rand geben
  - 1. Fortsetzungshinweise,
  - 2. Weisungen z. B. über Umleitungen unter erleichterten Bedingungen, für Überleitstellen, zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen oder zum Sperren der Wirbelstrombremse.

## 11 Musterdarstellungen

## Geschwindigkeitsheft (GeH)

Strecke Heidenau - Norburg			
100 km/h		Mbr 72 R/P	
1	2	3a	3b
	100	- ZF A 63 -	105,5
		Heidenau	
		Asig	104,9
		¥	104,6
		⟨¥⟩	104,6
102,2		Sbk 4	102,2
	95		
		Edelsdorf Hp	99,9
95,7		Bksig Bk 60	95,7
	100		
		Abzw Arensberg	
		¥	95,4
		⟨¥⟩	95,3
		Sbk 6	91,9
84,2		Esig E 60	84,2
	80		
		Mittelstadt	83,2
		- ZF GSM-R -	0,0
		Asig A60	0,3
		¥	0,6
		⟨¥⟩	0,7
		Bksig	3,4
		Bk Angersb Hp	
5,6		Esig ∇, 75 km/h	
		Esig	6,4
		Neuhof	6,8
		Asig	7,5
		¥	7,6
		⟨¥⟩	7,6
9,2			
	60		
9,3		Üs ∇	
	70		
9,8		- ZF Ende -	9,8

**Fahrzeitenheft (FztH)**
**34132, 34134**
**ab Heidenau**
**Tfz 202**
**150 t**
**120 m**
**Mbr 72 R/P**
**100 km/h**
**ab Norburg**
**Tfz 120**
**150 t**
**120 m**
**Mbr 103 R/P**
**140 km/h**
**GeH 456, ab Norburg 498**

3c	4/5		4/5	
Betriebsstelle, Hinweis auf GeH und Mbr	<b>34132</b>		<b>34134</b>	
GeH 456 S. 26 Mbr 72	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.
Heidenau		18.48		23.42
Edelsdorf		■	23.47	47
Arensberg		■		■
Mittelstadt	19.04	19.06	00.01	00.02
Bk Angersb Hp	09	10		■
Neuhof	13	18	08	09
Bft Meilingen	24	24		■
Bft Bachstedt	26	27	17	18
Norburg	37	45	00.28	
VMZ 140 km/h				
GeH 498 S. 126 Mbr 103 Sp 2d				
Marwicke	19.50	19.55		



**Geschlossene Darstellung**
**Strecke Heidenau - Norburg**
**69361**
**Mo-Fr Tzf 218 + 218 LG 1500 t 600 m Mbr 70 G**
**90 km/h**
**ab Mittelstadt**
**Mo-Fr Tzf 218 SG 500 t 600 m (LG 900t GL) Mbr 46 G**
**60 km/h**
**Mindestens 90% der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein**
**Bei einem Wagenzuggewicht von mehr als 800t müssen Brems Hundertstel ausgerechnet werden**


1	2	3a	3b	4	5
	<b>90</b>	<b>- ZF A 63 -</b>	105,5		
		Heidenau			<b>7.55</b>
		Asig	104,9		
		¥	104,6		
		⟨¥⟩	104,6		
<b>102,2</b>		Sbk 4	102,2		<b>58</b>
	<b>85</b>	Edelsdorf Hp	99,9		<b>8.01</b>
<b>95,7</b>		Bksig	95,7		
	<b>90</b>	Abzw Arensberg			<b>05</b>
		¥	95,4		
		⟨¥⟩	95,3		
		Sbk 6	91,9		<b>12</b>
<b>84,2</b>		Esig E 60	84,2		
<b>83,2</b>	<b>70</b>	<b>- ZF GSM-R -</b>	83,2		
<b>0,0</b>	<b>60</b>	Mittelstadt	0,0	<b>8.18</b>	<b>46</b>
		Asig A 60	0,3		
		¥	0,6		
		⟨¥⟩	0,7		
		Bksig	3,4		
		Bk Angersb Hp			<b>50</b>
<b>5,6</b>		<b>Evsig ▽, 55 km/h</b>			
		Esig	6,4		
		Neuhof	6,8		<b>55</b>
		Asig	7,5		
		¥	7,6		
		⟨¥⟩	7,6		
<b>9,2</b>	<b>50</b>				
<b>9,3</b>		Üs ▽			
<b>9,8</b>	<b>60</b>	<b>- ZF Ende -</b>	9,8		

**Ersatzfahrplan**

Fahrplan vom 13.12.15 - 11.12.16  
 Buchfahrplan gültig ab 13.12.15

Strecke 300101 Duisburg-Wedau - Troisdorf

Mbr für 110 km/h = 85 R/P  
 für 120 km/h = 103 R/P  
 für 140 km/h = 141 R/P  
 für 160 km/h = 185 R/P

1	2a	2b	2c	2d	3a	3b	4a	4b	4c	4d
ab km	110	120	140	160	Betriebsstelle	Lage in km	110	120	140	160
	km/h						km/h			
	km/h	km/h	km/h	km/h			Min	Min	Min	Min
-0,0	60	60	60	60	Pz-Strecke - ZF GSM-R - - Pz-Strecke - Bft Du-Wedau Ⓢ 600A  Bft Du-Wedau Pbf Zvsig ∇, Zsig Zsig Bft Du-Wedau Bissingheim Einmündung auf Regelweg	  0,6  0,6 0,3 -0,0 -0,6 -0,6				
	100	100	100	100	- ZF GSM-R - Bft Du-Wedau¹) Ⓢ 600A Zsig Bft Du-Wedau Bissingheim	5,3  6,5 6,6				

# Blattfahrplan

Blattfahrplan für 13.12.2009

Fahrplan vom 13.12.09 - 11.12.10

Buchfahrplan gültig ab 13.12.09

Leipzig Hbf - Dresden Hbf

17443

RE-D

13.12.09 - 11.12.10 Mo-Sa(S) (außer 17.11.10)

Tfz 143

230 t

Mbr 100 R/P

120 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	60	- ZF GSM-R - - Ferngleis - Bft Leipzig Hbf ● 780A ,Gz: 600 A Zvsig ∇, Zsig Zsig Ri E, 90 Ins Gegengl Asig Bft L-Volkmarstf (Ψ) Asig 2,6 70 2,7 Ψ 120 (Bksig) Sellerhausen Hp Sbk 5121	-0,1    0,2 1,0  1,3 1,5 2,3  2,7  3,1 3,2 3,4 3,4		4.58      5.00       02 5.02

gedruckt: 5.10.09

Zugnummer: 17443

Seite 1





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug oder Zugteile abstellen	408.2351 Seite 1

## 1 Abstellen

- (1) Das Abstellen von Zügen oder Zugteilen ist dem Fahrdienstleiter zu melden. **Melden**
- (2) Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grenzzeichen, einem Übergang oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen. **Vor freizuhaltenden Abschnitten**

## 2 Festlegen

Abgestellte Züge oder Zugteile sind festzulegen.

## 3 Auf der freien Strecke trennen oder Fahrzeuge abstellen

Im Streckenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass auf der freien Strecke Züge getrennt oder einzelne Fahrzeuge abgestellt werden dürfen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Befehle	408.2411 Seite 1

## 1 Grundsatz

- (1) Der Fahrdienstleiter erteilt mit Befehlen Aufträge an Triebfahrzeugführer.
- (2) Ein Befehl hat Vorrang vor entsprechenden Signalen oder Führerraumanzeigen. Für die zulässige Geschwindigkeit gilt Modul 408.2341 Abschnitt 2.
- (3) Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer Befehle in der Regel auf Vordruck 408.2411V01, soweit es nicht anders bestimmt ist. Ist der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, muss der Triebfahrzeugführer den Wortlaut des Vordrucks anwenden. Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer Befehle 2 mit 8 oder 14 ohne Vordruck aushändigen. Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer Aufträge des Befehls 8 im Befehl 14 erteilen.
- (4) Der Fahrdienstleiter kennzeichnet jeden Befehl mit einem Übermittlungscode.

## 2 Übermitteln

- (1) Der Fahrdienstleiter oder ein von ihm beauftragter Mitarbeiter darf dem Triebfahrzeugführer Befehle aushändigen oder diktieren. **Grundsatz**
- (2) Für diktierte Befehle gelten folgende Regeln: **Diktieren**
  - a) Der Triebfahrzeugführer muss dem diktierenden Mitarbeiter den Standort des Zuges mitteilen, bevor ein Befehl diktiert wird. Beim Diktieren des Befehls muss der Zug halten.

Beispiele für Standortmeldungen im Befehlskopf	
Zweigleisige Strecke, Regelgleis:	
<b>Befehle</b> <b>1 - 14</b>	<del>Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt KI -</del> <del>Schiebebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt</del> ..... 123 Standort: <i>Sbk 23</i> ..... in Rg/Gg/Gl <i>Astadt - Beheim</i> <small>(km/Signal/Weiche)</small> ..... <small>(GI-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>
Zweigleisige Strecke, Gegengleis:	
<b>Befehle</b> <b>1 - 14</b>	<del>Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt KI -</del> <del>Schiebebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt</del> ..... 2345 Standort: <i>Km 123,4</i> ..... in <del>Rg</del> /Gg/Gl <i>Astadt - Beheim</i> <small>(km/Signal/Weiche)</small> ..... <small>(GI-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>
Eingleisige Strecke:	
<b>Befehle</b> <b>1 - 14</b>	<del>Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt KI -</del> <del>Schiebebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt</del> ..... 84567 Standort: <i>Km 34,8</i> ..... in Rg/Gg/Gl <i>Geheim - Hausen</i> <small>(km/Signal/Weiche)</small> ..... <small>(GI-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>
Bahnhof:	
<b>Befehle</b> <b>1 - 14</b>	<del>Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt KI -</del> <del>Schiebebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt</del> ..... 67149 Standort: <i>Sig N 301</i> ..... in Rg/Gg/Gl <i>1 Hausen</i> <small>(km/Signal/Weiche)</small> ..... <small>(GI-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>

- b) Wenn der Fahrdienstleiter Befehle diktiert, muss der Triebfahrzeugführer die Vordrucke nach der Anleitung in Modul 408.2411V01, Seite 3 ausfertigen.

- c) Der Triebfahrzeugführer darf Namen von Betriebsstellen wie im Buchfahrplan abkürzen.
- d) Der Triebfahrzeugführer muss nach dem Diktieren die Wortlaute aller erteilten Befehle und den Übermittlungscode wiederholen. Nachdem der diktierende Mitarbeiter die Richtigkeit der Wiederholung bestätigt hat, muss der Triebfahrzeugführer auf der linken Seite des Unterschriftenteils im letzten verwendeten Vordruck den Namen des diktierenden Mitarbeiters mit dem Zusatz „gez.“ vermerken, die Uhrzeit eintragen und mit dem Zusatz „i. A.“ unterzeichnen. Wenn der diktierende Mitarbeiter es anordnet, muss der Triebfahrzeugführer das Wort „Fahrdienstleiter“ streichen und durch eine andere Bezeichnung ersetzen.

### Beispiel Unterschriftenteil: Fahrdienstleiter Laut hat Befehl an Triebfahrzeugführer Brandau diktiert

Übermittlungscode: <i>FGER-008</i>			
<i>Groß Gerau</i> (Ort)	<i>21.02.2015</i> (Datum)	<i>23</i> (Uhr)	<i>55</i> (Minuten)
<i>gez. Laut</i> (Fahrdienstleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
<i>i. A. Brandau</i>	bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....		

### Aushändigen

- e) Der Triebfahrzeugführer muss verschriebene Vordrucke durchstreichen.
- (3) Beim Aushändigen eines Befehls muss der Zug halten. Wenn dem Triebfahrzeugführer ein Befehl ausgehändigt wird, muss er den Empfang auf der im Block bleibenden Durchschrift des letzten verwendeten Vordrucks durch Unterschrift und Angabe der Tätigkeit „Tf“ bescheinigen.

### Beispiel 1: Fahrdienstleiter Enders hat Befehl an Triebfahrzeugführer Brandau ausgehändigt

Übermittlungscode: <i>FGER-008</i>			
<i>Groß Gerau</i> (Ort)	<i>21.02.2015</i> (Datum)	<i>23</i> (Uhr)	<i>55</i> (Minuten)
<i>Enders</i> (Fahrdienstleiter)	<i>Brandau, Tf</i> erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
bei fmdl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....			

### Beispiel 2: Anderer Mitarbeiter Hermanns hat Befehl im Auftrag des Fahrdienstleiters ausgefertigt und anschließend an Triebfahrzeugführer Huber ausgehändigt

Übermittlungscode: <i>FDG-298</i>			
<i>Frankfurt (M) Hbf</i> (Ort)	<i>26.02.2015</i> (Datum)	<i>16</i> (Uhr)	<i>43</i> (Minuten)
<i>Hermanns</i> (Fahrdienstleiter) <i>oA</i>	<i>Huber, Tf</i> erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
bei fmdl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....			



**Beispiel 3: Fahrdienstleiter Laut hat Befehl dem anderen Mitarbeiter Bayer diktiert, dieser hat ihn anschließend an Triebfahrzeugführer Brandau ausgehändigt**

 Übermittlungscode: *FGER-009*

<i>Groß Gerau</i> .....	<i>22.02.2015</i> .....	<i>0</i> .....	<i>55</i> .....
(Ort)	(Datum)	(Uhr)	(Minuten)
<i>gez. Laut</i> .....	<i>Brandau, Tf</i> .....		
(Fahrdienstleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
<i>i. A. Bayer</i> .....	bei fmdl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....		

### 3 Verständigen

Der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges muss den Triebfahrzeugbegleiter vom Inhalt eines Befehls unterrichten und für die Unterrichtung der anderen Triebfahrzeugführer sorgen, wenn der Inhalt des Befehls für das Verhalten der Triebfahrzeugführer Bedeutung hat.

### 4 Behandeln durch den Triebfahrzeugführer

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| (1) Wenn der Triebfahrzeugführer einen Befehl erhält, muss er prüfen, ob sich der Befehl auf seinen Zug und dessen Standort bezieht.   | <b>Prüfen</b>            |
| (2) Der Triebfahrzeugführer muss Befehle bis zur Erledigung im Führerraum sichtbar auslegen. Wenn er sich nicht im Führerraum aufhält, muss er die Befehle bei sich führen.                                    | <b>Auslegen</b>          |
| (3) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges wechselt oder ein anderer Triebfahrzeugführer die Arbeit übernimmt, muss der übergebende Triebfahrzeugführer für die Übergabe weiterhin gültiger Befehle sorgen. | <b>Fahrzeugwechsel</b>   |
| (4) Einen erledigten Befehl muss der Triebfahrzeugführer durchkreuzen und weglegen.  | <b>Erledigte Befehle</b> |

### 5 Befehle zurückziehen

- |   |                    |
|---|--------------------|
| (1) Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl nur durch einen anderen Befehl zurückziehen. Dieser Befehl muss den Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls nennen. Wenn er mehrere Befehle auf einem oder mehreren Vordrucken erteilt hatte, muss er alle Befehle zurückziehen.   | <b>Grundsatz</b>   |
| (2) Der Fahrdienstleiter diktiert dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35. Der Triebfahrzeugführer muss den Befehl 14.35 auf dem zurückzuziehenden Befehl ausfertigen und hierzu den zweiten Unterschriftenteil der Rückseite verwenden. Anschließend muss er den zurückgezogenen Befehl durchkreuzen.   | <b>Diktieren</b>   |
| (3) Wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 14 aushändigt mit dem Wortlaut „Befehl ... (Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls) ist zurückgezogen.“, muss der Triebfahrzeugführer den zurückgezogenen Befehl durchkreuzen und auf dem durchkreuzten Befehl vermerken: „Zurückgezogen mit Befehl ... (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)“. | <b>Aushändigen</b> |





Befehle 1 - 14		Standort (km/Signal/Weiche) in Rg/Gg/Gl (Gt-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)	
1	Sie dürfen - in den / im Bf / Bft - auf der Abzw / Üst		
1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		
2	Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - am / an / in Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst		
2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		
3	Sie dürfen aus dem Bf/Bft ausfahren.		
3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		
4	Sie fahren auf dem Gegengleis von bis		
5	Sie - fahren / schieben nach - von in Richtung bis und kehren zurück.		
5.1	Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis		
5.2	Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis		
6	Sie dürfen vom Gegengleis		
6.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		
7	Sie müssen auf dem Gegengleis - vor Signal Nr. 1 / in Höhe des Esig/Bksig - in km des Bf/Bft / der Abzw/Üst halten.		
8	Sie müssen - zwischen Znst und Znst - im Bf/Bft / auf Abzw/Üst halten vor BÜ in km /km /km /km Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.		

V408.0411V01 / V408.2411V01 Befehl A4q Bk 50 12.15

Vordruck ..... von ..... ab

9	Schalten Sie die LZB von Znst bis Znst	ab
10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart	
10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.	
11	Fahren Sie bis zur Langsamfahrschranke höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeig und Langsamfahrschranke.	
12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:	
	km/h auf Sicht	
	auf Sicht	
	auf Sicht	
	auf Sicht	
12.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an	
12.2	Geben Sie bei Annäherung an den BÜ / RÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ / RÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat	
12.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an	
12.4	PZB - am ..... sig ..... in km ..... - ständig wirksam / unwirksam.	
12.5	Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.	
12.6	*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.	
12.7	Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.	
13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen und entbunden.	
14		

Übermittlungscodex:

..... (Ort) , ..... (Datum) , ..... (Uhr) (Minuten)

..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)

..... bei fmdl. Übermittlung: ☐ ZF / ☐ andere

<b>Befehle</b>		Triebfahrzeugführer Zug – Sperffahrt – Sperffahrt KI –	
<b>14.1 –</b>		Schiebetriebfahrzeug für Zug – Rangierfahrt	
<b>14.35</b>		Standort: ..... in Rg  Gg/Gl (km/Signal/Weiche) (Gf-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)	
<b>14.1</b>	<b>Rangieren im Bf/Bft</b>	..... auf Einfahrgleis aus	
	<b>Richtung</b>	..... über Signal Ra 10/	
	Einfahrweiche Nr. ....	..... hinaus bis ..... Uhr erlaubt.	
<b>14.2</b>	<b>Sie fahren in ein – besonders kurzes – Stumpfgleis.</b>		
<b>14.3</b>	<b>Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrgeweg.</b>		
<b>14.4</b>	<b>Halten Sie an vor – gestörtem –</b>	..... (Signal usw.)	
	– auch bei Fahrtstellung –		
<b>14.5</b>	<b>Fahren Sie bis zur gestörten – LZB-Bk / ETCS-Bk –</b>	.....	
	mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch – bei LZB-Fahrt / ETCS-Fahrerlaubnis – an.		
<b>14.6</b>	<b>Bleiben Sie halten.</b>		
<b>14.7</b>	<b>Sie dürfen Trittstufen in ..... nicht ausfahren.</b>		
<b>14.8</b>	<b>Stellen Sie VMZ 200 von ..... bis ..... ein.</b>		
<b>14.9</b>	<b>Sie dürfen sich aus der LZB entlassen.</b>		
<b>Übermittlungscodes:</b>			
	(Ort)	(Datum)	(Uhr) (Minuten)
	(Fahrdisleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)	
	bei fmdt. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere		
<b>14.35</b>	<b>Befehl</b>	<b>ist zurückgezogen.</b>	
(Übermittlungscodes des zurückziehenden Befehls)			
<b>Übermittlungscodes:</b>			
	(Ort)	(Datum)	(Uhr) (Minuten)
	(Fahrdisleiter)	erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)	
	bei fmdt. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere		

## Ausfüllanleitung

### Allgemeine Regeln:

Gültiges im Feld vor der Befehlsnummer ankreuzen.

Nicht zutreffendes im Kopf und in angekreuzten Teilen schräg durchstreichen.

### Besondere Regeln für diktierter Befehle:

Alle Befehle dürfen diktiert werden.

Bei mehreren Befehlen dürfen Vorder- und Rückseiten kombiniert werden, die Vordrucke dürfen hierbei nur einseitig ausgefüllt werden.

Beim Diktieren eines Befehles 14.35 den zweiten Unterschriftenteil verwenden. Wenn beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 – 14.9 der Zug einen abweichenden Standort hat als im Kopf angegeben, diesen formlos am Rand vermerken.

### Besondere Regeln für auszuhändigende Befehle:

Nur Befehle 1 bis 14 dürfen dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.

Wenn Befehle 14.1 bis 14.35 dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden müssen, ist deren Inhalt im Befehl 14 auf der Vorderseite darzustellen.

### Besondere Regeln für bestimmte Befehle:

Im **Befehl 2** in der 1. Spalte „Signal usw.“ eine der folgenden Abkürzungen verwenden:

(Höhe) Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, Ts 2, Sh 2, Ne 1, LZB-Bk, ETCS-Bk, LZB-Nothalt

Im **Befehl 2** in die 2. Spalte „Bezeichnung / km“ folgendes eintragen:

1. die Bezeichnung des Signals, der LZB-Bk, der ETCS-Bk, oder die kilometrische Lage der Stelle, an der der Zug vorbeifahren darf oder
2. die Bezeichnung des Signals, der LZB-Bk, der ETCS-Bk, der Stelle, oder die kilometrische Lage einer Stelle, an der der Zug unzulässig vorbeifahren ist; bei ETCS-Betriebsart TR die Stelle, an der der Zug zum Halten gekommen ist.

Im **Befehl 2** in der 3. Spalte für Betriebsstellen die in der Kopfzeile dieser Spalte angegebenen Abkürzungen verwenden.

Im **Befehl 12** für Betriebsstellen, Kilometerangaben und Signale sinngemäß die für Befehl 2 vorgegebenen Abkürzungen und Begriffe verwenden.

Im **Befehl 12** in der 2. Spalte „auf Sicht“ nur in benutzten Zeilen streichen, wenn das Fahren auf Sicht nicht erforderlich ist.

Im **Befehl 12** dürfen in einer Zeile eine oder mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen und der Auftrag, auf Sicht zu fahren, zusammengefasst werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen. In die erste Spalte dann die niedrigste Geschwindigkeit eintragen. Bei der Kombination von Geschwindigkeitsbeschränkungen und dem Auftrag, auf Sicht zu fahren, in Spalte 1 nur dann eine Geschwindigkeit eintragen, wenn diese kleiner ist als 40 km/h.

Im **Befehl 12** in der 7. Spalte die Grund-Nummer nach der Tabelle auf der Rückseite des Befehlsvordrucks eintragen. Wenn mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. der Auftrag, auf Sicht zu fahren, zusammengefasst sind, alle Gründe angeben. Bei Platzmangel oder bei Gründen, die nicht in der Tabelle angegeben sind, durch den Eintrag „s. Bef 14“ auf Befehl 14 verweisen und die Gründe dort eintragen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Fahrplan-Mitteilung</b>	<b>408.2415</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Fahrplan-Mitteilung 1

- (1) Mit Fahrplan-Mitteilung 1 darf der Fahrdienstleiter Fahrplanangaben bekannt geben.
- (2) In der Regel wird Vordruck 408.2415V01 verwendet, soweit es nicht anders bestimmt ist. Wenn der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden ist, ist der Wortlaut des Vordrucks anzuwenden.

## 2 Übermitteln

- (1) Der Fahrdienstleiter kann dem Triebfahrzeugführer eine Fahrplan-Mitteilung aushändigen oder diktieren. **Übermittlungsarten**
- (2) Der Fahrdienstleiter darf die Fahrplan-Mitteilung dem Triebfahrzeugführer erst diktieren, wenn der Zug hält. **Diktieren**

Der Triebfahrzeugführer muss den Wortlaut der Fahrplan-Mitteilung wiederholen.

Nachdem der diktierende Mitarbeiter die Richtigkeit der Wiederholung bestätigt hat, muss der Triebfahrzeugführer die anordnende Stelle und den Namen des diktierenden Mitarbeiters mit dem Zusatz „gez.“ vermerken, die Uhrzeit eintragen und mit dem Zusatz „i. A.“ unterzeichnen.

- (3) Der Fahrdienstleiter darf die Fahrplan-Mitteilung dem Triebfahrzeugführer erst aushändigen, wenn der Zug hält. Wenn dem Triebfahrzeugführer eine Fahrplan-Mitteilung ausgehändigt wird, muss er den Empfang bescheinigen. **Aushändigen**

## 3 Behandeln

Der Triebfahrzeugführer muss Fahrplan-Mitteilungen wie einen Befehl behandeln.







Fahrplan-Mitteilung

Triebfahrzeugführer - Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt KI .....am

Zugart/Zugnummer	von	bis	über

1 fahren Sie nach folgenden Fahrplanangaben:

Buchfahrplan	Seite	Spalte, Linie, Zug	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt	Besonderheiten/Strukturnummer

Bei Ersatzfahrplan:

Zulässige Geschwindigkeit ..... km/h

Bei Umleitung gelten die größte zulässige Geschwindigkeit und Bremsstellung des bisherigen Fahrplans, soweit nicht eine andere zulässige Geschwindigkeit oder eine andere Bremsstellung bekannt gegeben ist.

2

- Sie müssen von [Bst] ..... bis [Bst] ..... - wegen fehlender Bremsleistung (gilt nur, wenn Zug signalgeführt wird) - gültig bei ..... vorhandenen Bremsleistung in Bremsstellung ..... - wegen Fahrzeugen mit bauartbedingt niedrigerer Geschwindigkeit - fahren

Zwischen (Zugmeldestelle)	und (Zugmeldestelle)	mit höchstens ..... km/h	nach Buchfahrplan Nr. .... Seite .....

V408.0415V01/V408.2415V01 Fahrplan-Mitteilung

3

Sie dürfen trotz fehlender Bremsleistung mit nach Fahrplan zulässigen

Geschwindigkeiten von [Bst] ..... bis [Bst] ..... fahren  
Gültig bei ..... vorhandenen Bremsleistung in Bremsstellung .....

4

Sie dürfen mit höchstens der folgenden Geschwindigkeit fahren

zwischen	und	von km	bis km	Länge [m]	[km/h]	Sonstiges

5

Sie müssen bei Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer Folgendes beachten:

zwischen	und	EL 1 In km	EL 3 In km	EL 4 In km	EL 5 In km	Oberstrombegrenzung von km bis km (A)

6

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

(Ort) ..... (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten)  
..... (Anordnende Stelle) ..... (Name) ..... (Name)  
.....

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ☒ Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf des Vordrucks oder im angekreuzten Teil ankreuzen, schrag durchstreichen.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen</b>	<b>408.2431</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Züge des Gelegenheitsverkehrs

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter auf Anfrage mitteilen, in welcher Bremsstellung sein Zug zu fahren ist. **Bremsstellung**
- (2) Der Triebfahrzeugführer darf einen Zug fahren, wenn ihm die für den Zug geltenden Fahrplanangaben bekannt gegeben sind. **Fahrplanangaben**
- (3) Die Angaben dürfen nur schriftlich - auch durch Angabe von Fahrplanheft oder Vergleichsfahrplan - bekannt gegeben oder mit Fahrplan-Mitteilung übermittelt werden. Für Sperrfahrten, die unvorhergesehen verkehren, dürfen die Angaben der Fahrplan-Mitteilung durch Eintrag in den Befehl 14 bekannt gegeben werden.
- (4) Wenn auf zweigleisiger Strecke ein Reisezug in zwei Teilen verkehrt, gelten für den zweiten Teil Fahr- und Haltezeiten des ersten Teils, verkehrt ein Ersatzzug, gelten die Fahr- und Haltezeiten des Stammzuges.
- (5) Für Rettungszüge auf bestimmten Strecken gelten die in den Führerräumen der Triebfahrzeuge der Rettungszüge vorhandenen Einsatzaufträge. **Rettungszüge**
- (6) Für Versuchsfahrten gelten abweichende Regeln, die in einer Fahrplananordnung bekanntgegeben sind. **Versuchsfahrten**

## 2 Umleiten

- (1) Ein Zug darf nur umgeleitet werden, wenn dem Triebfahrzeugführer die für seinen Zug geltenden Fahrplanangaben für die Umleitungstrecke nach den Regeln in Abschnitt 1 Absatz (3) bekannt gegeben sind. Statt des Zuganfangsbahnhofs und des Zugendbahnhofs müssen dem Triebfahrzeugführer die Betriebsstellen bekannt gegeben sein, auf denen die Umleitung beginnt und endet. **Allgemein**
- (2) Züge können unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden. Der Triebfahrzeugführer erhält keine Fahrplan-Mitteilung. Die Angaben sind im Fahrplan enthalten. Im Streckenbuch ist angegeben, wie der Triebfahrzeugführer über die Umleitung unterrichtet wird. Wenn dem Triebfahrzeugführer die Umleitung nicht durch Signale angezeigt wird, verständigt ihn der Fahrdienstleiter mündlich. **Erleichterungen**





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen</b>	<b>408.2435</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

- (1) Wenn von den für Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abgewichen werden soll, wird unterschieden nach
  - außergewöhnlichen Sendungen,
  - außergewöhnlichen Fahrzeugen,
  - außergewöhnlichen Zügen,
  - sonstigen Abweichungen.
- (2) Außergewöhnliche Sendungen sind
  - a) Schwerwagen,
  - b) Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen),
  - c) andere Sendungen, die nur unter besonderen Bedingungen befördert werden.

**Außergewöhnliche Sendungen**
- (3) Außergewöhnliche Fahrzeuge sind
  - a) Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 bzw. Wagen der Bauart-Nummernreihe 116, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-A“ ergänzt ist,
  - b) Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-L“ ergänzt ist,
  - c) Fahrzeuge mit den Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-D“ ergänzt ist
  - d) offene beladene Autotransportwagen, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-K“ ergänzt ist oder
  - e) andere Fahrzeuge, die in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung als außergewöhnliche Fahrzeuge bezeichnet sind.

**Außergewöhnliche Fahrzeuge**
- (4) Außergewöhnliche Züge sind Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-L“, „-D“ oder „-K“ ergänzt ist, wenn sie auf Strecken verkehren, die für diese Züge nicht zugelassen sind (Betriebsstellenbuch).
 

**Außergewöhnliche Züge**
- (5) Sonstige Abweichungen sind beim Ausfahren von Trittstufen gegeben.
 

**Sonstige Abweichungen**
- (6) Außergewöhnliche Sendungen sind im Zettelhalter durch einen hellblauen Zettel für außergewöhnliche Sendungen gekennzeichnet. Bei Gruppen aus Niederflurwagen der „Rollenden Landstraße“ mit demselben Versand- und Bestimmungsbahnhof sind nur der erste und letzte Wagen der Gruppe mit hellblauen Zetteln versehen. Wagen geschlossener Züge, die aus Wagen mit automatischer Kupplung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind (AK-Züge oder AK-Schwerwagenzüge) tragen keinen hellblauen Zettel.
 

**Kennzeichnung**

**Beförde-  
rungsanord-  
nung, Fahr-  
plananord-  
nung**

- (7) Für Beförderungsanordnung und Fahrplananordnung gelten folgende Regeln:
- a) Außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge dürfen nur in Züge eingestellt werden oder außergewöhnliche Züge nur verkehren, wenn dies in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.
- Die Beförderungsanordnung enthält die Beförderungsbedingungen, die Bezeichnung der Sendung oder des Fahrzeugs, den Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und bei außergewöhnlichen Zügen die Zugnummer. Beförderungstag und bei außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen auch die Züge können besonders bekannt gegeben werden.
- b) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen oder für häufig zu befördernde außergewöhnliche Fahrzeuge mit gleichen Beförderungsbedingungen können im Voraus Dauer-Beförderungsanordnungen oder Dauer-Fahrplananordnungen herausgegeben werden.
- In einer ergänzenden Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung sind dann nur noch der Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und die Beförderungsbedingungen bekannt gegeben.
- c) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen (aS-Züge) zugelassen sein. Es sind Beförderungsbedingungen und Nummer der Beförderungsanordnung angegeben. Die Beförderungsbedingungen gelten auch dann, wenn im aS-Zug keine außergewöhnlichen Sendungen befördert werden.
- Wenn es in der Beförderungsanordnung zugelassen ist, dürfen auch Sendungen, die nicht häufig vorkommen, in aS-Züge eingestellt werden.

**Maßnahmen  
bei Unregel-  
mäßigkeiten**

- (8) Wenn Weisungen der Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung nicht eingehalten werden können, dürfen außergewöhnliche Züge nicht verkehren, außergewöhnliche Fahrzeuge oder außergewöhnliche Sendungen müssen in Absprache mit dem Fahrdienstleiter ausgesetzt werden. Dies gilt auch bei außergewöhnlichen Sendungen, wenn Veränderungen der Sendung festgestellt werden. Eine ausgesetzte Sendung oder ein ausgesetztes Fahrzeug darf nur weiter befördert werden, wenn dies in einer zusätzlichen Weisung zur Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.

## **2 Besondere Regeln für Schwerwagen**

**Zwischenwa-  
gen**

- (1) In der Beförderungsanordnung kann angegeben sein, wieviele Zwischenwagen zwischen einem Schwerwagen und weiteren Schwerwagen oder Wagen, die über die Lastgrenze C 2 hinaus beladen sind, eingestellt werden müssen.
- Als Zwischenwagen dürfen - sofern die Beförderungsanordnung nichts anderes vorschreibt - alle leeren Wagen und die bis höchstens zur Lastgrenze C 2 beladenen Wagen verwendet werden.

**Befehl 12**

- (2) Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, erhält der Triebfahrzeugführer Befehl 12 - Grund Nr. 41 -.

### **3 Besondere Regeln für Lü-Sendungen**

- (1) Mit Rücksicht auf Nachbargleise kommen für die Beförderung von Lü-Sendungen folgende Arten in Betracht **Nachbargleise, Beförderungsarten**
- a) „Anton“ ohne Maßnahmen,
  - b) „Berta“ ohne Maßnahmen, siehe aber c),
  - c) „Cäsar“ unter Ausschluss von Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ im Nachbargleis oder
  - d) „Dora“ unter Sperrung des Nachbargleises.
- (2) Für das Vorbeileiten an Gegenständen gilt Folgendes: **Vorbeileiten an Gegenständen**
- a) Wenn eine Lü-Sendung an einer Engstelle vorbeigeleitet werden muss, erhält der Triebfahrzeugführer des Zuges nach der Beförderungsanordnung Befehl 12 – Grund Nr. 40 – mit dem Auftrag, an der Engstelle mit höchstens 10 km/h zu fahren.
  - b) Wenn eine Fachkraft beim Vorbeileiten einer Lü-Sendung an einer Engstelle dem Triebfahrzeugführer Weisungen geben muss, erhält der Triebfahrzeugführer nach der Beförderungsanordnung Befehl 14.
  - c) In der Beförderungsanordnung kann angeordnet sein, dass die Fachkraft für einen Streckenabschnitt im Führerraum des Triebfahrzeugs mitfährt und dem Triebfahrzeugführer die Weisungen für das Vorbeileiten an allen Engstellen dieses Abschnitts gibt. In diesem Fall erhält der Triebfahrzeugführer Befehl 14 mit folgendem Wortlaut: „Sie müssen zwischen ... (Zugmeldestelle) und ... (Zugmeldestelle) an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren“.

### **4 Trittstufen ausfahren**

Der Triebfahrzeugführer darf bei Halt am Bahnsteig zum Ein- und Aussteigen Trittstufen ausfahren, soweit dies nicht durch Befehl 14.7 verboten ist.







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Nachschieben</b>	<b>408.2441</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

- (1) Für die Zugbildung gelten folgende Einschränkungen: **Zugbildung  
Einschränkungen**
- a) Bevor ein Zug außerplanmäßig nachgeschoben wird, muss der Triebfahrzeugführer feststellen, dass sich folgende Fahrzeuge nicht im Zug befinden:
- Fahrzeuge, deren Zug- und Stoßeinrichtungen Nachschieben nicht zulassen,
  - Fahrzeuge, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkuppelung verbunden sind,
  - Wagen, deren Ladungen über mehrere Wagen reichen, wenn die einzelne Ladung länger als 60 m ist; dies gilt nicht für Langschiementransporteinheiten, die auf einer Tafel als solche gekennzeichnet sind.
- b) Zwischen Schiebetriebfahrzeug und Wagenzug dürfen keine Fahrzeuge laufen.
- (2) Schiebetriebfahrzeuge müssen miteinander gekuppelt sein. Schiebetriebfahrzeuge, die bis zu einem Bahnhof oder darüber hinaus am Zug bleiben, müssen bis zum letzten Haltbahnhof mit dem Zug gekuppelt sein. Schiebetriebfahrzeuge, die in Gefällen am Zug bleiben, müssen stets mit dem Zug gekuppelt sein. **Kuppeln**
- (3) Für die Zugbeeinflussung gelten folgende Regeln: **Zugbeeinflussung**
- a) Der Triebfahrzeugführer eines Schiebetriebfahrzeuges muss beim Nachschieben Fahrzeugeinrichtungen der PZB und LZB abschalten. Wenn der Triebfahrzeugführer zum Entlassen aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen. Bei einem Schiebetriebfahrzeug, das von der freien Strecke zurückkehrt, muss er die LZB bis zur Rückkehr in einen Bahnhof abgeschaltet lassen. **PZB/LZB**
- b) Bei Strecken, die mit ETCS Level 2, aber ohne Hauptsignale ausgerüstet sind, muss das Schiebetriebfahrzeug in ETCS-Betriebsart NL fahren. Das Nachschieben in ETCS-Betriebsart NL ist nur mit gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug zulässig. **ETCS**
- (4) Wenn der Triebfahrzeugführer eines nachgeschobenen Zuges einen Befehl erhält, der auch für das Verhalten des Triebfahrzeugführers des Schiebetriebfahrzeugs Bedeutung hat (z. B. Halt zur Sicherung eines Bahnübergangs, Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit, Fahrt mit gesenkten Stromabnehmern), muss der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs vom Inhalt des Befehls verständigen. Wenn dies nicht möglich ist, muss er dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass er den Befehl auch dem Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs übermitteln muss. **Befehl**
- (5) Es gilt Folgendes: **Ansetzen an den Zug**
- a) Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs muss das Schiebetriebfahrzeug vor der Abfahrt an den Zug setzen.

b) Wenn die Betriebszentrale das außerplanmäßige Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug angeordnet hat, teilt sie dies dem Fahrdienstleiter mit. Wenn der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs das Fahrzeug an den Zug gesetzt hat, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden.

**Geschwindigkeit**

- (6) Die zulässige Geschwindigkeit ist für
- a) nachgeschobene Züge
    - 1. wenn das Schiebetriebfahrzeug mit dem Zug gekuppelt ist, 80 km/h,
    - 2. sonst 60 km/h,
  - b) Schiebetriebfahrzeuge, die von der freien Strecke aus zurückkehren, 50 km/h.

**Druckkraft**

- (7) Bei Zügen, die ausschließlich aus Drehgestellwagen gebildet sind, ist keine Beschränkung der Druckkraft erforderlich.

In allen anderen Fällen gilt Folgendes:

Beim Nachschieben darf die Druckkraft höchstens 240 kN (24 t) betragen. In Bahnhöfen oder auf Abzweigstellen muss der Triebfahrzeugführer die Druckkraft auf 120 kN (12 t) beschränken. Größere Druckkräfte können für bestimmte Streckenabschnitte oder Züge im Streckenbuch zugelassen sein.

## **2 Nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug**

**Beenden des Nachschiebens**

- (1) Die Stelle, wo ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug den Zug verlassen soll, ist durch Signal Ts 1 gekennzeichnet oder im Befehl angegeben.

**Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug**

- (2) Wenn sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt hat, muss der Triebfahrzeugführer es sofort anhalten. Wenn er erkennt, dass während des Abbremsens ein Bahnübergang befahren wird, muss er mehrmals Signal Zp 1 geben.

Der Triebfahrzeugführer darf das nicht mit dem Zug gekuppelte Schiebetriebfahrzeug erst dann wieder an den Zug setzen, wenn dieser zum Halten gekommen ist. Vor der Fahrt zum Ansetzen an den Zug muss er die mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters einholen. Bei der Fahrt zum Ansetzen an den Zug muss er auf Sicht fahren.

**Befehl**

- (3) Der Triebfahrzeugführer eines nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs, das von der freien Strecke aus zurückkehren soll, erhält für das Nachschieben und für die Rückfahrt Befehl, und zwar
- auf eingleisigen Strecken Befehl 5,
  - auf zweigleisigen Strecken Befehl 5, 5.1 bzw. 5.2 und - soweit der Fahrdienstleiter die Einfahrt nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals, Signal Zs 1, Signal Zs 7, Signal Ts 3 oder Signal Sh 1 zulässt - Befehl 6 oder Befehl 7.

Wo regelmäßig mit Triebfahrzeugen nachgeschoben wird, die nicht mit dem Zug gekuppelt sind, darf auf den Befehl verzichtet werden (Streckenbuch).



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Geschobene Züge</b>	<b>408.2445</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

- (1) Folgende Züge dürfen geschoben werden: **Zulässig**
- a) Züge zur Ver- und Entsorgung von Arbeitsstellen und zur Durchführung von Arbeiten an der Infrastruktur,
  - b) Züge nach und von Anschlussstellen sowie benachbarten Bahnhöfen, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind,
  - c) Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen, wenn es im Streckenbuch zugelassen ist oder
  - d) Züge in Störungsfällen.
- In den Angaben für das Streckenbuch kann das Schieben von Zügen verboten sein.
- (2) Schiebende Triebfahrzeuge müssen mit dem Zug gekuppelt sein. **Kuppeln**
- (3) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges muss mit einem Mitarbeiter besetzt sein. **Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze**
- (4) Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges darf verzichtet werden, wenn
- 1. nur ein Fahrzeug geschoben wird und der Triebfahrzeugführer die Strecke nach Modul 408.2341 Abschnitt 1 Absatz (1) a) beobachten kann,
  - 2. es bei zurücksetzenden Zügen nach Modul 408.2572 Abschnitt 1 a) zulässig ist.
- (5) Wenn der Triebfahrzeugführer zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 erteilen. **Befehl 14.9**

## 2 Ausrüstung

- (1) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss eine Signalpfeife und bei Dunkelheit eine weiß leuchtende Handleuchte mitführen. **Signalpfeife, Handleuchte**
- (2) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss mit einem Signalhorn ausgerüstet sein, und zwar **Signalhorn**
- auf Strecken mit Bahnübergängen ohne technische Sicherung, in den Fällen nach Abschnitt 1 Absatz (1) a) bis (1) c) oder
  - wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen.
- (3) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss einen Luftbremskopf verwenden, wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen. Das Streckenbuch oder eine Betra können die Verwendung des Luftbremskopfes vorschreiben. **Luftbremskopf**
- (4) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss in Funkverbindung mit dem Triebfahrzeugführer stehen, wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen. **Funk**

### 3 Aufgaben

**Mitarbeiter an der Spitze des Zuges**

- (1) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss die Strecke nach den Regeln im Modul 408.2341 Abschnitt 1 Absatz (1) a) beobachten.
- (2) Erforderlichenfalls muss er
  - Haltaufträge geben
  - Signal Zp 1 geben (Modul 301.0901 Abschnitt 1 und 2) und
  - an Signalen Bü 4, Pf 2 (DV 301) oder Bü 5 mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs mit dem Signalthorn blasen (Modul 301.1501 Abschnitt 1 Absatz (3)).
- (3) Wenn der Triebfahrzeugführer den Mitarbeiter an der Spitze des Zuges unterrichtet hat, dass er Beschäftigte warnen muss, muss er Personen am und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.

**Triebfahrzeugführer**

- (4) Wenn der Triebfahrzeugführer den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen, muss er den Mitarbeiter an der Spitze des Zuges hierüber unterrichten.
- (5) Er muss sich an der Streckenbeobachtung beteiligen und auf die Aufträge des Mitarbeiters an der Spitze des Zuges achten.
- (6) Wenn der Triebfahrzeugführer nach Abschnitt 1 Absatz (4) b) Nr. 1 auf die Besetzung des Fahrzeuges an der Spitze verzichtet und den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen, muss er unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt feststellen, dass sich direkt vor dem ersten Fahrzeug keine Beschäftigten aufhalten.
- (7) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h, soweit nicht in Absatz (8) und (9) etwas anderes geregelt ist.
- (8) Über Bahnübergänge ohne technische Sicherung darf der Triebfahrzeugführer mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h fahren.
- (9) Im Störfall nach Abschnitt 1 Absatz (1) d) muss der Triebfahrzeugführer so langsam fahren, dass er jederzeit anhalten kann. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 10 km/h.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Einfahrten in teilweise besetzte Gleise ohne Halt zeigendes Zielsignal</b>	<b>408.2451 Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

- (1) Wenn Zugteile vereinigt werden sollen, sind planmäßige Einfahrten in teilweise besetzte Gleise auch ohne Halt zeigendes Zielsignal nach Modul 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5) oder außerplanmäßig auf Weisung des Fahrdienstleiters zulässig.

- (2) Für planmäßige Einfahrten gilt Folgendes:

### **Planmäßige Einfahrt**

- Der Triebfahrzeugführer des ersten einfahrenden Zugteils muss sicherstellen, dass nach dem Halt am gewöhnlichen Halteplatz in dem vorgesehenen Zielabschnitt das Signal Zg 2 an der Kuppelseite seines Zuges eingeschaltet bzw. angebracht ist.
- Der Triebfahrzeugführer des zweiten in das teilweise besetzte Gleis einfahrenden Zugteils muss auf den ersten haltenden Zugteil achten.

Der Fahrplan enthält Angaben für den ersten und zweiten Zugteil.





## Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Fahrplanhalt ausfallen lassen</b>	<b>408.2452</b> <b>Seite 1</b>

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter einen Fahrplanhalt ausfallen lassen muss, beauftragt er den Triebfahrzeugführer. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer nicht beauftragen, wenn im Fahrplan ein Betriebshalt vorgeschrieben ist. **Fahrdienstleiter**
- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass ein Fahrplanhalt nicht benötigt wird, muss er beim Fahrdienstleiter nachfragen, ob der Fahrplanhalt ausfallen darf. Er muss nicht nachfragen, wenn im Fahrplan ein Betriebshalt oder Bedarfshalt vorgeschrieben ist. **Triebfahrzeugführer**







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Halten, Weiterfahren nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle</b>	<b>408.2455</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Halten

- (1) Wenn ein Zug wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Halts halten muss, muss er möglichst nahe an das Signal, den LZB-Halt oder den ETCS-Halt heranfahren. Bei einem ETCS-Halt soll der Zug unabhängig von der Führerraumanzeige vor dem zugehörigen Hauptsignal, dem Signal Ne 14 oder dem Blockkennzeichen halten. Der Triebfahrzeugführer muss die Ursache des Halts beim Fahrdienstleiter erfragen, wenn sie ihm nicht bereits bekannt ist. Er muss den Fahrdienstleiter jedoch spätestens fünf Minuten nach dem Anhalten verständigen. **Haltstellung eines Signals, LZB-Halt oder ETCS-Halt**
- (2) Wenn ein Zug am Einfahrsignal eines Bahnhofs angehalten wird und im Fahrplan des Zuges in der Ankunftsspalte für diesen Bahnhof ein „H“ vorgeschrieben ist, muss der Triebfahrzeugführer sich sofort nach dem Anhalten beim Fahrdienstleiter melden. **„H“ im Fahrplan**

## 2 Weiterfahrt nach Halt

- (1) Ein Zug, der wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Halts hält, darf weiterfahren, sobald das Signal oder die Führerraumanzeigen die Fahrt zulassen. **Haltsignal, LZB-Halt, ETCS-Halt**
- (2) Wenn ein Zug wegen eines Halt zeigenden Einfahr- oder Zwischensignals, an dem sich keine Vorsignalisierung befindet, gehalten hat, muss der Triebfahrzeugführer, nachdem der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt zugelassen hat, bis zum Erkennen der Stellung des Ausfahrsignals so vorsichtig fahren, dass er bei Haltstellung eines Zwischen- oder Ausfahrsignals vor diesem zum Halten kommt. **Einfahr- oder Zwischen-signal**
- (3) Wenn bei einem gestörten oder Halt zeigenden Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild keine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter möglich ist und der Triebfahrzeugführer deshalb nach Modul 301.0002 Abschnitt 8 Absatz (1) b) bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht weiterfährt, gilt Folgendes: **Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mast-schild**
  - a) Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter so bald wie möglich, spätestens auf dem nächsten Bahnhof, über die Weiterfahrt verständigen.
  - b) Bei LZB gilt der Auftrag, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren, weiter, wenn der signalgeführte Zug zum LZB-geführten Zug wird.

## 3 Halt vor der beabsichtigten Stelle

- (1) Wenn ein Zug in einem Bahnhof vor der beabsichtigten Stelle zum Halten gekommen ist und zum Signal, LZB-Halt bzw. ETCS-Halt oder zum gewöhnlichen Halteplatz vorziehen muss, darf der Triebfahrzeugführer dies bei Halt zeigendem Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt nur nach mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters tun. Der Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges muss auf mündliche Aufforderung des Fahrdienstleiters die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einschalten.
- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen.

<b>Züge fahren; Halten, Weiterfahren nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle</b>	<b>408.2455</b> <b>Seite 2</b>
--	-----------------------------------



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Zugfahrt mit besonderem Auftrag</b>	<b>408.2456</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Art des Auftrags

Der Fahrdienstleiter kann den Triebfahrzeugführer

- zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal,
- zur Fahrt, wenn ein Fahrweg benutzt werden muss, für den ein Hauptsignal nicht vorhanden ist,
- zur Fahrt bei LZB-Halt oder ETCS-Halt oder
- zur Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 in der ETCS-Betriebsart SR

wie folgt beauftragen:

- (1) Bei einem signalgeführten Zug beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch
  - a) Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Ts 3 oder Signal Sh 1 bei Einfahrt an einem Sperrsignal in Höhe des Einfahrsignals beim Befahren des Gegengleises,
  - b) Befehl, und zwar Befehl 1, Befehl 2, Befehl 3 oder Befehl 6,
  - c) mündlichen Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist.
- (2) Bei einem anzeigegeführten Zug oder bei einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer
  - a) durch Befehl, und zwar Befehl 1, Befehl 2 oder Befehl 3,
  - b) bei LZB durch LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag
  - c) bei ETCS durch eine Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS oder FS; bei ETCS Level 2 in ETCS-Betriebsart SR auch durch eine Textmeldung mit dem Wortlaut „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel ... [Signalbezeichnung]“.

## 2 Vorbeifahrt an Sperrsignal

Zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2. Befehl 2 ist nicht erforderlich, wenn ein Zug an einem erloschenen Lichtsperrsignal, das durch ein weißes Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet ist, vorbeifahren soll.

Ein LZB-Ersatzauftrag an einer virtuellen Blockstelle gilt auch als Auftrag zur Vorbeifahrt an dem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem die virtuelle Blockstelle eingerichtet ist.

Bei einer Fahrt in ETCS-Betriebsart FS oder OS darf der Triebfahrzeugführer an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist, vorbeifahren, wenn er folgende Textmeldung erhält: „Vorbeifahrt an ... [Bezeichnung des Signals] erlaubt.“

## 3 Vorbeifahrt an Wärterhaltscheibe

Zur Vorbeifahrt an einer Wärterhaltscheibe erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2.

## **4 Zulässige Geschwindigkeit für signalgeführte Züge**

### **Allgemein**

- (1) Die zulässige Geschwindigkeit einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag beträgt 40 km/h.

In einem Bahnhof gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug am folgenden Hauptsignal bzw. bei einer Ausfahrt an der letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle vorbeigefahren ist.

Auf Abzweigstellen, Überleitstellen und auf Anschlussstellen mit Hauptsignal gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg (im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichnet) vorbeigefahren ist.

An Blocksignalen der freien Strecke – ausgenommen Abzweig- oder Überleitstellen – gilt diese Geschwindigkeit, bis die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

### **Zs 7**

- (2) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Signal Zs 7 zugelassen hat, muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln im Modul 408.2561 Abschnitt 1 auf Sicht fahren und zusätzlich die Regeln in Absatz (1) beachten.

Bei LZB gilt der durch Signal Zs 7 erteilte Auftrag, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren, weiter, wenn der signalgeführte Zug zum LZB-geführten Zug wird.

### **Abfahrt**

- (3) Die zulässige Geschwindigkeit für Zugfahrten, die der Fahrdienstleiter mit Befehl, Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder mündlichem Auftrag zugelassen hat, gilt auf Bahnhöfen bereits bei der Abfahrt des Zuges.

### **Fehlende Vor-signalinformation**

- (4) Wenn ein Zug an einem Halt zeigenden oder gestörten
- Lichthauptsignal mit dunklem Lichtvorsignal oder
  - Hauptsignal, das die Stellung „Halt erwarten“ zeigen kann,
- vorbeifährt, muss der Triebfahrzeugführer bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren.

## **5 Zulässige Geschwindigkeit für LZB-geführte Züge**

### **Befehl, LZB-Ersatzauftrag, LZB-Gegengleis-fahrauftrag**

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Befehl, LZB-Ersatzauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag zugelassen hat, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h.

Diese Geschwindigkeit gilt, bis die Führerraumanzeige als V-soll eine andere Geschwindigkeit anzeigt.

### **LZB-Vorsicht-auftrag**

- (2) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch einen LZB-Vorsichtauftrag zugelassen hat, muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln im Modul 408.2561 Abschnitt 1 bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht fahren.

## **6 Zulässige Geschwindigkeit für ETCS-geführte Züge oder für Züge in der ETCS-Betriebsart SR**

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Befehl zugelassen hat und den Triebfahrzeugführer mit Befehl 13 vom Auftrag, auf Sicht zu fahren, befreit hat, gilt für die zulässige Geschwindigkeit Folgendes:

- a) In einem Bahnhof ist die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle vorbeigefahren ist.

Auf Abzweigstellen, Überleitstellen und auf Anschlussstellen mit Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 ist die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg (im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichnet) vorbeigefahren ist.

An Blockstellen der freien Strecke – ausgenommen Abzweig- oder Überleitstellen – ist die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h, bis die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

- b) Danach muss der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeiten in Fahrplan und La beachten.
- c) Die Geschwindigkeiten nach a) und b) muss der Triebfahrzeugführer so lange beachten, bis die Führerraumanzeige wieder Betriebsart FS anzeigt.

(2) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch

- einen Befehl zugelassen hat und den Triebfahrzeugführer nicht mit Befehl 13 vom Auftrag, auf Sicht zu fahren, befreit hat oder
- eine Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS zugelassen hat,

muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln in Modul 408.2561 Abschnitt 1 Absatz (1) auf Sicht fahren. Dabei muss er ggf. niedrigere Geschwindigkeiten oder einen Halt in der Führerraumanzeige sowie niedrigere Geschwindigkeiten in Fahrplan und La beachten.

Der Auftrag, auf Sicht zu fahren, gilt

- bis ETCS eine Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS anzeigt oder
- bis zum nächsten Hauptsignal<sup>1</sup> bzw. bis zum nächsten Signal Ne 14<sup>1</sup>, wenn dort bzw. davor ein Übergang in ETCS-Betriebsart SR stattfindet, auch wenn der Fahrdienstleiter Befehl 13 erteilt.



---

<sup>1</sup> In diesem Fall gilt Modul 408.2561 Abschnitt 1 Absatz (2)



## Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen</b>	<b>408.2458</b> <b>Seite 1</b>

- (1) Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer mündlich anordnen, die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einzuschalten, bevor er ein Signal auf Halt stellt oder eine Fahrstraße auflöst. **LZB ab- und wieder einschalten**
- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen. **Befehl 14.9**







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen</b>	<b>408.2462</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Anwenden

- (1) Auf zweigleisigen Strecken darf auf der freien Strecke auf dem Gegengleis gefahren werden.
- (2) Fahren auf dem Gegengleis ist zugelassen,
  - a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist,
  - b) wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend oder nicht eingerichtet ist,
    1. zwischen einer Anschlussstelle, einer Abzweigstelle (ausgenommen Überleitstelle) oder einem Bahnhof, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind und dem benachbarten Bahnhof,
    2. wenn der Zweck der Fahrt es erfordert (z. B. Arbeitszug, Hilfszug oder zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug) oder
    3. wenn das Regelgleis vorübergehend nicht befahren werden kann oder darf (z. B. gesperrtes Gleis, liegen gebliebener Zug, ausgeschaltete Oberleitung).
- (3) Wo auf Abzweigstellen Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, gelten die Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis auch, wenn die Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind.

## 2 Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung

Regel- und Gegengleis dürfen gleichzeitig in derselben Fahrtrichtung befahren werden

- a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist oder
- b) bei Zügen nach Abschnitt 1 Absatz (2) b) Nr. 1, Sperrfahrten, zurückkehrenden Schiebetriebfahrzeugen oder liegen gebliebenen Zügen, die ihre Fahrt fortsetzen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Auf dem Gegengleis fahren</b>	<b>408.2463</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis

- (1) Bei signalgeführten Zügen kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, erteilen durch **signalgeführte Züge**

- Signal Zs 6,
- Signal Zs 8,
- Befehl 4 oder
- Befehl 5 bei Sperrfahrten und Schiebetriebfahrzeugen.

Beim Bedienen von Anschlussstellen darf dem Triebfahrzeugführer der Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis im Fahrplan des Zuges erteilt werden.

Auf Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, verständigt der Fahrplan den Triebfahrzeugführer über die Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis, soweit der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals zulässt.

- (2) Bei anzeigeführten Zügen darf der Triebfahrzeugführer das Regelgleis oder das Gegengleis befahren, wenn ihm der Auftrag „LZB-Fahrt“ oder ein Fahrauftrag in ETCS-Betriebsart FS erteilt wird. Der Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, kann dem Triebfahrzeugführer außerdem durch LZB-Gegengleisfahrauftrag oder Befehl 4 erteilt werden. **anzeigeführte Züge**

## 2 Nicht gültige Signale

Links neben dem Gegengleis können sich ortsfeste Signale befinden, die beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gelten. Nicht gültige ortsfeste Signale sind im Streckenbuch genannt.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Arbeiten an der LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtung</b>	<b>408.2475</b> <b>Seite 1</b>

## 1 LZB-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der LZB-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Der Fahrdienstleiter verständigt den Triebfahrzeugführer davon mit Befehl 9 und mit Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“.

Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter bestätigen, dass er die LZB abgeschaltet hat.

Auf der Zugmeldestelle, bis zu der die LZB abzuschalten ist, muss der Triebfahrzeugführer zum Wiedereinschalten der LZB anhalten.

## 2 ETCS-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der ETCS-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale auf Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level STM PZB/LZB“. Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level „NTC PZB/LZB“ wählen. Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS Level 1 oder 2 stattfindet.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Sperrfahrten durchführen</b>	<b>408.2481</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Als Sperrfahrten durchzuführende Zugfahrten

- (1) Folgende Zugfahrten müssen als Sperrfahrt durchgeführt werden:
  1. Zugfahrten, die Rückwärtsbewegungen durchführen müssen,
  2. Kleinwagenfahrten (Sperrfahrt KI),
  3. Schneeräumfahrten.
- (2) Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter des Zuganfangsbahnhofes mitteilen, dass er eine Sperrfahrt nach Absatz (1) durchführt.

## 2 Ausdehnung der Sperrfahrten

- (1) Sperrfahrten dürfen **Grundsatz**
  - a) von einer Zugmeldestelle bis zur nächsten verkehren und dabei auf zweigleisiger Strecke das Regelgleis oder das Gegengleis befahren,
  - b) einen Teil der freien Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und dabei
    - auf einer Zugmeldestelle beginnen und auf demselben Gleis zur Zugmeldestelle zurückkehren oder auf der freien Strecke enden, oder
    - auf der freien Strecke beginnen und auf der freien Strecke oder auf einer Zugmeldestelle enden.

Für Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, kann in einer Beta etwas anderes bestimmt sein.
- (2) In ein gesperrtes Streckengleis dürfen mehrere Sperrfahrten eingelassen werden. **Mehrere Sperrfahrten**
- (3) Für Sperrfahrten, die auf Abzweigstellen verkehren oder Anschlussstellen bedienen, können im Streckenbuch oder in einer Beta ergänzende Regeln gegeben sein. **Abzweigstellen, Anschlussstellen**
- (4) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Baugleis**
- (5) Der Triebfahrzeugführer darf Fahrzeuge in ein Gleis einsetzen, wenn der Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, zugestimmt hat. **Fahrzeuge einsetzen**

## 3 Befehl 14.9

Wenn der Triebfahrzeugführer zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen.

## 4 Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen

Im Streckenbuch oder in einer Beta kann zugelassen sein, dass auf der freien Strecke Sperrfahrten getrennt oder einzelne Fahrzeuge abgestellt werden dürfen.

## 5 Abfahrt

Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke erst abfahren, wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt mündlich gegeben hat.

## 6 Gültigkeit der Signale bei mehreren Sperrfahrten

Wenn mehrere Sperrfahrten vor einem Signal halten oder sich ihm nähern, gilt die Fahrtstellung des Hauptsignals oder das Signal Sh 1, Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Ts 3 nur für den Triebfahrzeugführer der jeweils ersten Sperrfahrt.

## 7 Geschwindigkeit

**Gezogene  
Sperrfahrt**

- (1) Die zulässige Geschwindigkeit einer gezogenen Sperrfahrt ist 50 km/h.

**Geschobene  
Sperrfahrt**

- (2) Die zulässige Geschwindigkeit einer geschobenen Sperrfahrt ist
- a) 30 km/h, jedoch
  - b) 20 km/h beim Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung.

**Schneeräum-  
fahrt**

- (3) Abweichend von Absatz (1) ist die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt die in der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs angegebene Geschwindigkeit.

**Kleinwagen-  
fahrt**

- (4) Die zulässige Geschwindigkeit einer Kleinwagenfahrt, die von einem Kleinwagen angetrieben wird, ist 25 km/h.

## 8 Verhalten an Bahnübergängen

- (1) Vor Bahnübergängen mit offenen Schranken muss der Triebfahrzeugführer anhalten, bis die Schranken geschlossen sind. Wenn der Triebfahrzeugführer nach Abschnitt 9 bei der Rück- oder Weiterfahrt auf Sicht fahren muss, muss er auch bei geschlossenen Schranken zunächst anhalten. Wenn eine Verständigung mit dem Schrankenwärter nicht möglich ist, muss der Triebfahrzeugführer nach Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7) verfahren.
- (2) Für Sperrfahrten zum Bedienen von Anschlussstellen können Regeln im Streckenbuch gegeben sein.

## 9 Rück- oder Weiterfahrt

Bei Halt auf freier Strecke muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, der die Sperrfahrt abgelassen oder zugelassen hat, sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen und die Zustimmung einholen. Bis dies geschehen ist, muss der Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren.

## 10 Sperrfahrt beenden

- (1) Wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Ankunft aller Fahrzeuge melden.
- (2) Wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - endet, muss der Triebfahrzeugführer
- a) wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle abgefahren ist - dem Fahrdienstleiter dieser Zugmeldestelle oder



b) wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke abgefahren ist - dem Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat,

melden, dass das Streckengleis von allen Fahrzeugen der Sperrfahrt und von ggf. abgestellten Fahrzeugen geräumt ist. Signaltechnische Einrichtungen zum Einschließen einer Sperrfahrt in einer Ausweichanschlussstelle darf der Triebfahrzeugführer erst nach der Meldung bedienen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen</b>	<b>408.2485</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

Hilfszüge dürfen auf Strecken verkehren, auf denen die Arbeitszeit unterbrochen ist. Hilfszüge, die zum Heimatbahnhof zurückkehren, dürfen nur dann über diese Strecken fahren, wenn sonst die Rückkehr wesentlich verzögert würde.

## 2 Gültigkeit der Signale, Befehle

- (1) Für die Fahrt gelten nur die Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen.
- (2) Der Fahrdienstleiter, der den Hilfszug ablässt, weist den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 - Grund Nr. 8 - an, die Strecke mit höchstens 50 km/h zu befahren. Mit Befehl 14 erhält der Triebfahrzeugführer die Weisung, durch die Bahnhöfe auf Sicht zu fahren. Außerdem nennt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer im Befehl 14 das erste zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle.

## 3 Bahnübergänge befahren

- (1) Für die Fahrt zum Einsatzort bezeichnet der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mit Befehl 14 die Bahnübergänge, deren technische Sicherung nicht wirkt oder nicht überwacht wird. Der Fahrdienstleiter weist den Triebfahrzeugführer an, die Bahnübergänge mit höchstens 10 km/h zu befahren und Wegebenutzer durch Signal Zp 1 zu warnen.
- (2) Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer eines Hilfszuges, der zum Heimatbahnhof zurückkehrt, für das Befahren der in Absatz (1) genannten Bahnübergänge Befehl 8.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen</b>	<b>408.2487</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Streckenbuch

Strecken, auf denen die Regeln dieses Moduls angewendet werden müssen, sind im Streckenbuch aufgeführt.

## 2 Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke

- (1) Im Streckenbuch ist zugelassen wenn das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke angewendet werden darf. Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Fällen die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beim Fahrdienstleiter einholen:
  1. Der Fahrdienstleiter hat das Einholen der Zustimmung angeordnet.
  2. Nach einem Personalwechsel des Triebfahrzeugführers auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke.
- (2) Um die Zustimmung zur Abfahrt beim Fahrdienstleiter anzufordern, muss der Triebfahrzeugführer folgenden Wortlaut verwenden:
 

„Darf Zug (Nummer) in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren?“

Die Zustimmung des Fahrdienstleiters lautet:

„Zug (Nummer) darf in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) um (Uhrzeit) abfahren.“

Wenn der Fahrt ein Hindernis entgegensteht, verweigert der Fahrdienstleiter die Zustimmung mit dem Wortlaut:

„Nein, warten.“
- (3) Der Fahrdienstleiter erteilt die Zustimmung bis zu 10 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt.
- (4) Die Anordnung zum Einholen der Zustimmung und die entsprechenden Meldungen muss der Triebfahrzeugführer im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Modul 408.2487V01 dokumentieren.
 

Im Streckenbuch sind Regeln zur Mitführung oder Aufbewahrung des Fernsprechbuchs gegeben.
- (5) Wenn der Triebfahrzeugführer den Vordruck nach Modul 408.2487V01 nicht führen kann, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden.

## 3 Unregelmäßigkeiten, Störungen

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss Zugverspätungen von 5 Minuten und mehr an den Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle melden.
- (2) Wenn Telekommunikationseinrichtungen völlig gestört sind und der Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beim Fahrdienstleiter einholen muss, darf der Zug auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke nicht abfahren.



## Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Betriebsstelle am Ende der Stich-  
strecke .....

an der Stichstrecke von ..... nach .....

Begonnen ..... Abgeschlossen .....

Inhalt: ..... Seiten

### Anleitung:

1. Die Einträge sind vor der Abgabe bzw. sofort nach dem Empfang der Meldung vorzunehmen.
2. Die Wortlaute der Meldungen sind auf der Rückseite des Fernsprechbuches abgedruckt.
3. Nicht Zutreffendes ist zu streichen.
4. Beim Datumswechsel zwischen der Anordnung des Verfahrens und der Zustimmung ist beim Führen der Spalte 2 eine neue Zeile zu verwenden.





**Wortlaute bei der Anwendung des Verfahrens der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke**

**Anfrage zur Zustimmung**

„Darf Zug (Nummer) in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren?“

**Zustimmung**

„Zug (Nummer) darf in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

**Ablehnung**

„Nein, warten.“





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt</b>	<b>408.2488</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

- (1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal - bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal - nicht anhalten, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen.

Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen.

- (2) Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine Zugfahrt ist nicht zugelassen. In einer Betra können zusätzliche Regeln gegeben sein.

## 2 Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

- (1) In der Regel darf eine Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug **Übergang mit Halt**

- am gewöhnlichen Halteplatz
- vor einem Halt zeigenden Signal,
- in Höhe eines Einfahr- oder Blocksignals oder
- vor einer auf der freien Strecke liegenden Anschlussweiche zum Zwecke der Bedienung einer Anschlussstelle ohne Hauptsignale

zum Halten gekommen ist. Für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in ein Baugleis oder eine Anschlussstelle fährt, können in einer Betra oder im Streckenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein.

- (2) Ein Zug darf nach mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters nach planmäßigem Halt am Bahnsteig eines Bahnhofs als Rangierfahrt bis zum Halt zeigenden Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt vorziehen. **Vorziehen nach Halt am Bahnsteig**

- (3) Eine Zugfahrt darf ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: **Übergang ohne Halt**

1. Im Streckenbuch ist die Nummer des Zuges genannt.
2. Der Weichenwärter hat der Rangierfahrt durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Ra 12 (DV 301) am Halt zeigenden Hauptsignal zugestimmt.

Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.





## Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Reisende sichern</b>	<b>408.2491</b> <b>Seite 1</b>

Wo höhengleiche Übergänge von Reisenden betreten werden können, sind im Streckenbuch Regeln gegeben, wenn das Zugpersonal Aufgaben zur Sicherung wahrnehmen muss.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt</b>	<b>408.2501</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Zugmeldestelle

(1) Wenn der Fahrdienstleiter einer benachbarten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder eines benachbarten örtlich besetzten Bahnhofsteils nach unterbrochener Arbeitszeit die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen hat, wird der Triebfahrzeugführer durch Befehl 14

1. beauftragt, am Einfahrsignal oder Blocksignal der noch nicht besetzten Zugmeldestellen zu halten und Weisung des dortigen Fahrdienstleiters für die Weiterfahrt einzuholen,
2. beauftragt - wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht - mit höchstens 5 km/h auf Bahnhöfen ein- und - wenn der Zug weiterfahren soll - auszufahren bzw. auf Abzweigstellen weiterzufahren,
3. verständigt, dass Haupt- und Sperrsignale der nicht besetzten Zugmeldestellen nicht gelten,
4. verständigt, dass Signale der Blockstellen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, die dem Fahrdienstleiter zugeteilt sind, der die Arbeit nicht aufgenommen hat, nicht gelten,
5. beauftragt, gegen die Spitze zu befahrende Weichen der bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vorhandenen Anschlussstellen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn die Zugfahrt über diese Weichen mit besonderem Auftrag zugelassen wird.

(2) Soll ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fahrdienstleiter die Arbeit nicht aufgenommen hat,

1. enden, erhält der Triebfahrzeugführer zusätzlich zu den Weisungen nach Absatz (1) durch Befehl 14 den Auftrag, nach Halten am gewöhnlichen Halteplatz die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen, und - wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht - sich beim beauftragenden Fahrdienstleiter zu melden und ihm eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben,
2. beginnen, erhält der Triebfahrzeugführer Weisungen nach Absatz (1) Nr. 3 bis Nr. 5 und durch Befehl 14 den Auftrag, auf der nicht besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 5 km/h auszufahren.

Bei Übermittlung des Befehls 14 wird dem Triebfahrzeugführer mündlich der Anlass mitgeteilt.

## 2 Blockstelle

Hat nach unterbrochener Arbeitszeit der Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die keine Zugmeldestelle ist, die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen, wird dem Triebfahrzeugführer durch den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle durch Befehl 14 mitgeteilt, dass das Blocksignal nicht gilt.

### **3 Bahnübergänge**

Für Bahnübergänge, bei denen die technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf den besetzten Betriebsstellen überwacht wird, erhält der Triebfahrzeugführer Befehl 8.

### **4 Befehle ohne Vordruck**

Befehle nach Abschnitt 1, Abschnitt 2 oder Abschnitt 3 darf der Fahrdienstleiter auch ohne Vordruck geben.

### **5 Betriebsstelle wieder besetzt**

Wenn sich ein Triebfahrzeugführer am Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle meldet, kann der Fahrdienstleiter ihm mitteilen, dass die Zugmeldestelle inzwischen besetzt ist und dass die von der benachbarten Zugmeldestelle ausgestellten Befehle für die Weiterfahrt nicht mehr gelten.





## Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR</b>	<b>408.2531</b> <b>Seite 1</b>

(1) Wenn ein Triebfahrzeugführer an einem

- Halt zeigenden Signal,
- LZB-Halt,
- LZB-Nothalt oder einem
- ETCS-Halt

unzulässig vorbeigefahren ist, muss er sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Dies gilt auch bei jedem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR sowie bei jeder PZB-Zwangsbremmung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder Kennlicht zeigt oder einem Sperrsignal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt.

- (2) Wenn ein Triebfahrzeugführer an einer Stelle vorbeigefahren ist, an der nach Befehl zu halten war, muss er sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen.
- (3) Für die Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2. Wenn der Zug zurücksetzen muss, gelten die Regeln in Modul 408.2572.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Gleise erkunden</b>	<b>408.2541</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Gleise erkunden

(1) Allgemein gilt:

**Allgemeines,  
Sachverhalt,  
Fahrten**

- Wenn wetterbedingte oder andere gefahrdrohende Umstände (Stürme, Eisregen, extreme Schneehöhen, Hochwasser, Brände, Abfragen eines Notrufes nicht möglich, Tiere usw.) befürchten lassen, dass Gleise nicht ohne Gefahr befahren werden können, sind sie zu erkunden.
- Für das Erkunden kommen insbesondere Kontrollgänge, Fahrten mit Straßenfahrzeugen entlang der Strecke oder Posten an der vermuteten Gefahrenstelle, ferner nicht mit Reisenden besetzte Fahrten mit Triebfahrzeugen oder Wendezügen in Betracht.
- Wenn der Fahrdienstleiter es mit dem Triebfahrzeugführer vereinbart und es vertretbar erscheint, darf bei Tag und sichtigem Wetter oder in Tunnel bei eingeschalteter Tunnelbeleuchtung die Erkundung auch mit Reise- oder Güterzügen durchgeführt werden.

(2) Der Fahrdienstleiter weist den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 an, auf den betroffenen Gleisen auf Sicht zu fahren, sowie zusätzlich durch Befehl 12.1, das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an ihn zu melden.

**Befehl 12**

## 2 Gleise bei unterbrochener Arbeitszeit

(1) Wenn die Arbeitszeit unterbrochen ist, dürfen Gleise durch Fahrten mit Triebfahrzeugen oder Wendezügen nur erkundet werden, wenn sie nicht mit Reisenden besetzt sind.

(2) Hinsichtlich der Signale und Befehle gilt:

**Gültigkeit der  
Signale und  
Befehle**

- Für die Fahrt gelten nur Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestelle, auf der die Erkundungsfahrt beginnt, und der nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle.
- Der Fahrdienstleiter weist den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 an, bis zur nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 50 km/h zu fahren sowie auf den zu erkundenden Gleisen auf Sicht zu fahren, das Gleis zu erkunden und ihm das Ergebnis der Erkundung zu melden (Befehl 12.1).
- Im Befehl 12 schreibt der Fahrdienstleiter zusätzlich vor, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren und nennt außerdem das erste vom Triebfahrzeugführer zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle. Bei der Übermittlung des Befehls 12 verständigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mündlich über den Anlass (unterbrochene Arbeitszeit).

## 3 Befahren von vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen

Der Fahrdienstleiter kann sich vom Triebfahrzeugführer des Zuges, der ein Gleis mit möglicherweise vereisten Spurrillen zuerst befährt, die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges melden lassen.

Ist die Radsatzlast für diesen Zug nicht größer als 16 t, weist der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 11 - an, den Streckenabschnitt mit Spurrillen und die Bahnübergänge mit höchstens 30 km/h zu befahren.

#### **4 Eiszapfenbildung**

Wenn sich in Tunnel Eiszapfen bilden können, weist der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, durch Befehl 12 - Grund Nr. 33 - an, im Tunnel auf Sicht zu fahren.

#### **5 Melden**

Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter gefahrdrohende Umstände melden.

#### **6 Kritische Wettersituation (Sturmwarnung)**

Der Fahrdienstleiter kann Triebfahrzeugführer als Vorsichtsmaßnahme beauftragen, die Geschwindigkeit seines Zuges auf 80 km/h zu begrenzen. Hierzu wird folgender Wortlaut verwendet: „Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen ... (Betriebsstelle) und ... (Betriebsstelle) mit höchstens 80 km/h.“



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Offene Türen	408.2552 Seite 1

## 1 Reisezüge

- (1) Wenn in einem Reisezug nach außen aufschlagende Türen oder andere offene Außentüren von Personenwagen festgestellt oder gemeldet werden, muss sofort der Triebfahrzeugführer verständigt werden. **Verständigen**
- (2) Kann der Triebfahrzeugführer nicht verständigt werden, wird der Zug sofort **Zug anhalten** angehalten.
- (3) Der Triebfahrzeugführer muss bei offenen Außentüren im Reisezug den Zug in der Regel sofort durch eine Vollbremsung anhalten.

## 2 Güterzüge

Wenn in einem Güterzug nach außen aufschlagende Türen festgestellt oder gemeldet werden, ist der Zug sofort anzuhalten.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen</b>	<b>408.2553</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Feststellen, Melden

### (1) Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten

**Maßnahmen  
bei Gefahr**

(z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammen, rotglühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funken am Radsatz, kreischendes Geräusch, rotglühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung)

festgestellt oder gemeldet werden, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.

### (2) Für Ortungsanlagen gilt:

**Anzeige durch  
Ortungs-  
anlagen**

- Bei Anzeige eines Heißläufers oder „Feste Bremse - heiß“ durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage hält der Fahrdienstleiter den Zug in der Regel an einem Hauptsignal an.
- Bei Anzeige eines Warmläufers oder „Feste Bremse - warm“ durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage hält der Fahrdienstleiter den Zug in einem Bahnhof an.
- Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer vor dem Anhalten des Zuges die Art der Meldung, den betroffenen Radsatz und die betroffene Zugseite mit.
- Der Triebfahrzeugführer soll bei einem Heißläufer oder bei der Meldung „Feste Bremse - heiß“ den Zug mit einer Vollbremsung anhalten.

## 2 Untersuchen

### (1) Nach dem Anhalten gilt:

**Allgemein**

- Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeug die Unregelmäßigkeit mit, sofern ihm diese nicht schon mitgeteilt worden ist.
- Der Triebfahrzeugführer muss
  - den Zug nach der Unregelmäßigkeit absuchen,
  - bei Anzeige durch eine Ortungsanlage das geortete Fahrzeug untersuchen; wird an diesem Fahrzeug keine Unregelmäßigkeit festgestellt, muss er das davor und dahinter laufende Fahrzeug nach Wärmequellen absuchen,
  - dem Fahrdienstleiter die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

### (2) Soll ein Zug mit einem durch Heißläuferortungsanlage angezeigten Heißläufer, der an einem Einfahrsignal angehalten wurde, im Bahnhof untersucht werden, darf der Triebfahrzeugführer den Zug nur mit Schrittgeschwindigkeit in den Bahnhof fahren.

**im Bahnhof**

### **3 Schäden an Fahrzeugen**

Der Triebfahrzeugführer muss Fahrzeuge mit Mängeln, die den Bahnbetrieb gefährden können, aus dem Zug aussetzen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug</b>	<b>408.2554</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Unregelmäßigkeiten am Stromabnehmern

- (1) Wenn bei einem Triebfahrzeug ein beschädigter gehobener Stromabnehmer festgestellt oder ein unruhiger Stromabnehmerlauf (z. B. heftig schwankende Oberleitung) beobachtet wird, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter melden, ob der Zug weiterfahren darf. **Triebfahrzeug**
- (2) Wenn bei einem fahrenden Zug ein Speisewagen mit gehobenem Stromabnehmer festgestellt wird, ist der Zug sofort anzuhalten. Nach dem Halt muss der Triebfahrzeugführer veranlassen, dass der Stromabnehmer gesenkt wird. Wenn dies nicht möglich ist, muss der Speisewagen auf dem nächsten Bahnhof ausgesetzt werden. **Speisewagen**

## 2 Feuer im Zug

- (1) Wenn während der Fahrt ein Fahrzeug in Brand gerät, ist der Zug so schnell wie möglich anzuhalten. Dabei soll der Triebfahrzeugführer möglichst nicht in Tunnel, an brandgefährdeten Stellen oder an Stellen, wo die Hilfeleistung erschwert ist, halten. **Erste Maßnahmen**
- (2) Auf elektrisch betriebenen Strecken ist das Halten auf freier Strecke möglichst abzukürzen. Brennende Fahrzeuge sind möglichst auf ein Gleis ohne Oberleitung oder ein Nebengleis zu fahren, jedoch nicht in unmittelbare Nähe der Oberleitungsmaste oder Quertragwerke. **Elektrisch betriebene Strecken**
- (3) Wenn ein Fahrzeug eines Zuges, der Reisende befördert, in Brand gerät und der Zug in einem Tunnel zum Halten kommt, muss der Triebfahrzeugführer den Zug räumen, sobald erkannt wird, dass der Brand nicht gelöscht werden kann. Dazu muss er - möglichst in Absprache mit dem Fahrdienstleiter - die Fluchtrichtung festlegen und für das Anschalten einer eventuell vorhandenen Tunnelbeleuchtung sorgen. Als Fluchtweg ist der Randweg neben dem haltenden Zug zu benutzen. **Tunnel**





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen</b>	<b>408.2561</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Auf Sicht fahren

- (1) Wenn ein Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren muss, darf er je nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass er den Zug vor einem Fahrthindernis oder Haltsignal sicher anhalten kann. Er darf höchstens 40 km/h fahren.
- (2) Wenn ein Triebfahrzeugführer bis zu einem Hauptsignal oder einem Signal Ne 14 auf Sicht fahren muss und wenn ab dort die Fahrt zugelassen ist, muss er noch 400 m über diese Signale hinaus auf Sicht fahren.

## 2 Geschwindigkeit ermäßigen

- (1) Wenn der Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges bei unsichtigem Wetter den Standort von Signalen nicht mit Sicherheit bestimmen kann, muss er die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen.

**Unsichtiges  
Wetter**

- (2) Bei vermindertem Reibwert gilt:

**Verminderter  
Reibwert**

- a) Wenn der Triebfahrzeugführer verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene feststellt, muss er die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen und die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

Die Meldung soll folgende Angaben enthalten:

- Gleis von ... nach ...,
- Strecken-km,
- Steigungs- oder Gefälleabschnitt,
- Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen.

- b) Wenn ein Triebfahrzeugführer von einem Fahrdienstleiter über Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen verständigt worden ist, muss er auf dem betroffenen Streckenabschnitt Betriebsbremsungen durchführen und dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob sich der Bremsweg verlängert hat.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass</b>	<b>408.2571</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Ursache ermitteln

Hält ein Zug unvorhergesehen, außer wegen Haltstellung eines Signals, LZB-Halts oder ETCS-Halts, muss der Triebfahrzeugführer die Ursache umgehend ermitteln.

## 2 Hilfe anfordern

- (1) Das Anfordern von Hilfe über Zugfunk oder Streckenfernsprechverbindung ist durch Notruf einzuleiten.
- (2) Sich in der Nähe befindliche Mitarbeiter sind aufzufordern zu helfen.
- (3) Nachdem Hilfe angefordert worden ist, darf der Triebfahrzeugführer den Zug nur noch mit Zustimmung der benachbarten Zugmeldestellen bewegen.

## 3 Aufenthalt melden

Ist keine Hilfe erforderlich, dauert der Aufenthalt aber voraussichtlich länger als fünf Minuten, muss der Triebfahrzeugführer das Halten dem Fahrdienstleiter einer benachbarten Zugmeldestelle melden.

Wenn dies nicht möglich ist, muss der Triebfahrzeugführer, nachdem der Anlass beseitigt ist, die Meldung bei der Weiterfahrt nachholen. Der Triebfahrzeugführer muss bis dahin auf Sicht fahren.

## 4 Zugtrennung

Nach einer Zugtrennung muss der Triebfahrzeugführer im abgetrennten Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigung anziehen, und zwar unabhängig davon, wie lange der Zugteil stehen bleibt. Die maßgebende Neigung kann anhand der Sägelinien im Fahrplan bestimmt werden.

## 5 Mit dem ganzen Zug weiterfahren

Kann ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat.

## 6 Mit einem Zugteil weiterfahren

- (1) Kann mit einem Zugteil weitergefahren werden, muss der Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt am stehen bleibenden Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigung anziehen. Die maßgebende Neigung kann anhand der Sägelinien im Fahrplan bestimmt werden.
- (2) Für die Weiterfahrt eines Zugteils gelten die Regeln im Abschnitt 5 sinngemäß. Am weiterfahrenden Zugteil darf kein Schlussignal angebracht sein.

## **7 Mit mehreren Zugteilen getrennt weiterfahren**

Können mehrere Teile des Zuges getrennt weiterfahren, gelten die Regeln in den Abschnitten 5 und 6 sinngemäß.

## **8 Zugteil bleibt auf der freien Strecke stehen**

- (1) Soll ein Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt werden, muss der Triebfahrzeugführer bestätigen, dass eine Wagenliste beim Zug ist oder die Nummern aller Fahrzeuge des Zuges in der im Zug vorhandenen Reihenfolge in eine Liste eingetragen sind. Dies ist nicht erforderlich, wenn beim Fahrdienstleiter oder bei der Betriebszentrale eine Wagenliste vorhanden ist.
- (2) Nach Ankunft der Zugteile und Sperrfahrten müssen die Triebfahrzeugführer mit dem Fahrdienstleiter einen Listenabgleich durchführen, um festzustellen, dass keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen wurden.
- (3) Nach dem vorgenannten Listenabgleich ist das Schlussignal wieder anzubringen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug zurücksetzen	408.2572 Seite 1

## 1 Bedingungen

- (1) Der Fahrdienstleiter darf das Zurücksetzen eines Zuges anordnen, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen.
- (2) Ein Zug oder Zugteil darf zurücksetzen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
  - a) Das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils muss mit einem Mitarbeiter besetzt sein und die Verständigung zwischen diesem und dem Triebfahrzeugführer muss möglich sein. Züge oder Zugteile bis zu 100 m Gesamtlänge dürfen ohne Mitarbeiter an der Spitze zurücksetzen, wenn keine Bahnübergänge befahren werden - ausgenommen solche mit wärterbedienten Schranken -. Der Triebfahrzeugführer muss dies beim Fahrdienstleiter erfragen. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter melden, wenn der Zug zum Zurücksetzen bereit ist.
  - b) Beim Zurücksetzen in einem Bahnhof muss der Fahrdienstleiter zugestimmt haben. Soll auf der freien Strecke zurückgesetzt werden, muss der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt haben. Der Fahrdienstleiter stimmt dem Zurücksetzen mit Befehl 14 zu und gibt im Befehl die Stelle an, bis zu der zurückgesetzt werden darf.

Beim Zurücksetzen auf der freien Strecke wird auf eingleisiger Strecke oder auf Strecken, auf denen Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, im Befehl 14 zusätzlich angeordnet: „Die Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht“. Dies gilt auch, wenn am Gegengleis ein Hauptsignal angeordnet ist und Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist.
  - c) Wenn der Triebfahrzeugführer zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen.

## 2 Geschwindigkeit

- (1) Triebfahrzeugführer oder Mitarbeiter an der Spitze des Zuges oder Zugteils müssen die in Modul 408.2445 Abschnitt 3 gegebenen Regeln beachten.
- (2) Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann; 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Befindet sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

## 3 Zurücksetzen beendet

Der Triebfahrzeugführer muss die Beendigung des Zurücksetzens dem Fahrdienstleiter melden.

## 4 Weiterfahrt

Nach dem Zurücksetzen auf freier Strecke gelten für die Weiterfahrt die Regeln im Modul 408.2571 Abschnitt 5 sinngemäß. Der Triebfahrzeugführer muss bis zum

Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Verhalten bei Gefahr</b>	<b>408.2581</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

Wenn eine Gefahr droht, muss jeder in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

## 2 Züge anhalten

- (1) Bei Gefahr sind Züge anzuhalten, sofern nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird.
- (2) Wird ein Zug wegen einer Gefahr angehalten oder kommt ein Zug aus nicht erkennbarem Anlass zum Halten, so muss die Gefahr auch für Züge in Nachbargleisen angenommen werden, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können. Der Triebfahrzeugführer muss Signal Zp 5 geben, um andere in der Nähe befindliche Mitarbeiter aufmerksam zu machen und zur Hilfeleistung aufzufordern.

## 3 Nothaltauftrag

- (1) Bei Gefahr ist sofort zusätzlich zu den Maßnahmen nach Abschnitt 2 Nothaltauftrag zu geben. Wird der Nothaltauftrag fernmündlich gegeben, gelten folgende Wortlaute: **Wortlaute**
  - a) auf der Streckenfernsprechverbindung,  
„Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!  
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!  
Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden)“,
  - b) auf anderen Fernsprechverbindungen,  
„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!  
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!  
Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.  
oder  
„Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!  
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!  
Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.
- (2) Wenn ein Nothaltauftrag auf der Streckenfernsprechverbindung oder fernmündlich über Zugfunk gegeben wird, ist er durch Notruf einzuleiten. **Einleiten**
- (3) Wenn Zugfunk nicht verfügbar ist, ist der Nothaltauftrag - sofern möglich - über eine andere Fernsprechverbindung zu geben. Wenn hierzu ein Strecken- oder Signalfernsprecher benutzt wird, ist bei zweigleisiger Strecke der in Fahrtrichtung des Zuges gelegene zu verwenden. **Zugfunk nicht verfügbar**

- LZB-Nothalt** (4) Bei einem LZB-geführten Zug muss der Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Nothaltauftrag LZB-Nothalt geben und hiervon sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Hat der Triebfahrzeugführer den LZB-Nothalt bei Halt des Zuges gegeben, muss er ihn nach der Meldung an den Fahrdienstleiter zurücknehmen. Bei einem LZB-Nothalt während der Fahrt muss der Triebfahrzeugführer ihn nach Begegnung mit einem Zug im Nachbargleis, spätestens aber nach einer Fahrt von etwa 3000 m - im Tunnel möglichst am Tunnelende - zurücknehmen.
- Notruf** (5) Ein Triebfahrzeugführer, der eine durch Notruf eingeleitete Meldung nicht eindeutig aufnehmen oder verstehen kann, muss die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern und so lange auf Sicht weiter fahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt, dass er nicht betroffen ist oder bis er die Ursache des Notrufs mit dem Fahrdienstleiter geklärt hat.
- Nothaltauftrag unvollständig** (6) Der Triebfahrzeugführer muss einen Nothaltauftrag sofort ausführen, auch wenn er ihn unvollständig aufgenommen hat.

## **4 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages**

- Ergänzende Meldungen** (1) Nach Abgabe des Nothaltauftrages gilt:
- a) Der Triebfahrzeugführer muss den Nothaltauftrag, soweit erforderlich, nach der Durchsage begründen und anschließend die Notrufverbindung beenden. Erst danach dürfen ergänzende Meldungen entgegengenommen und Rückfragen gestellt werden.
  - b) Der Fahrdienstleiter bestätigt den Empfang des Nothaltauftrages dem Abgebenden.
- Schutz gefährdeter Züge** (2) Der Triebfahrzeugführer muss die Gleise nach vorn beobachten. Bei Annäherung eines gefährdeten Zuges muss er Signal Sh 3 geben; erscheint dies nicht ausreichend, muss er Signal Sh 5 geben. Wenn der Triebfahrzeugführer das Fahrzeug verlässt, muss er bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.
- Beteiligte verständigen** (3) Wurde vom Triebfahrzeugführer ein Nothaltauftrag gegeben, verständigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.
- Der Triebfahrzeugführer braucht Maßnahmen nach Absatz (2) nicht mehr durchzuführen, wenn der Fahrdienstleiter mitgeteilt hat, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

## **5 Weiterfahrt**

Der Triebfahrzeugführer eines Zuges, der wegen drohender Gefahr angehalten worden ist, darf nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb</b>	<b>408.2591</b> <b>Seite 1</b>

## **1 Fehlleitung**

Wenn der Triebfahrzeugführer erkennt, dass sein Zug fehlgeleitet wird, gilt Folgendes:

1. Der Triebfahrzeugführer muss den Zug sofort anhalten.
2. Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen und den Standort seines Zuges angeben. Danach muss er sich gemäß der Weisung des Fahrdienstleiters verhalten.

## **2 Eisabwurf**

Wenn bei kalter Witterung durch Flugschnee Eisstücke unter den Fahrzeugen entstehen können, muss der Triebfahrzeugführer auf den Strecken

- Hannover - Würzburg (einschließlich Nantenbacher Kurve),
- Mannheim - Stuttgart,
- Hannover - Berlin,
- Hamburg - Berlin

bei Zugbegegnungen auf herabfallende Eisstücke achten und, wenn er feststellt, dass Eisstücke herabfallen, dies, bzw. eine Mitteilung über Poltern und Schlagen an Fahrzeugen, sofort der Betriebszentrale melden. Auf den genannten Strecken darf der Zug dann nicht schneller als 200 km/h fahren.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung</b>	<b>408.2651</b> <b>Seite 1</b>

## 1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung an einer PZB-Streckeneinrichtung feststellt oder vermutet, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden. Er muss - so weit er dies feststellen kann - Folgendes angeben:

- das Signal, an dem sich die gestörte Einrichtung befindet oder die Lage der gestörten Einrichtung,
- ob die PZB-Streckeneinrichtung ständig wirksam oder unwirksam ist,
- ob ein 500 Hz-, 1000 Hz- oder 2000 Hz-Gleismagnet gestört ist.

Bei gestörten PZB-Streckeneinrichtungen an Langsamfahrstellen muss der Triebfahrzeugführer gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1, Lf 4 (DV 301) oder Lf 6 und dem Signal Lf 2, Lf 5 (DV301) oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.

## 2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

Eine Störung an der PZB-Fahrzeugeinrichtung muss der Triebfahrzeugführer der Betriebszentrale melden. Ein signalgeführter Zug darf mit 50 km/h weiterfahren.

## 3 PZB-Zwangsbremmung

Wenn ein Zug infolge einer PZB-Zwangsbremmung zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer sofort den Fahrdienstleiter verständigen und gemeinsam mit ihm feststellen, ob die Zwangsbremmung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist. Wenn dies zutrifft oder wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt, gelten die Regeln im Modul 408.2531. Wenn die Zwangsbremmung nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

Wenn der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten den Fahrdienstleiter nicht verständigen kann und eine PZB-Zwangsbremmung den Zug auf der freien Strecke - ausgenommen an einem Haupt- oder Sperrsignal - angehalten hat, darf der Triebfahrzeugführer auf Sicht weiterfahren, bis er den Fahrdienstleiter verständigen kann, höchstens bis zum nächsten Hauptsignal. Für die Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremmung an einem Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mast-schild gelten die Regeln in Modul 408.2455 Abschnitt 2 Absatz (3).

## 4 LZB-Übertragungsausfall

(1) Bei einem LZB-Übertragungsausfall gilt Folgendes:

- |  |   |
|--|---|
| <p>a) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Ganzblockmodus darf der Zug signalgeführt weiterfahren. Hierzu muss der Triebfahrzeugführer 2000 m mit höchstens 160 km/h gefahren sein und alle Signale am Fahrweg beachtet haben; andernfalls muss er 2000 m mit höchstens 40 km/h zur Beobachtung der Signale weiterfahren. Er muss den Fahrdienstleiter verständigen.</p> <p>b) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus muss der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten des Zuges den Fahrdienstleiter verständigen. Er muss den Standort der Spitze des Zuges angeben. Hält der Zug</p> | <p><b>Ganzblock-modus</b></p> <p><b>Teilblock-modus</b></p> |
|--|---|

vor einem Hauptsignal oder einem Blockkennzeichen, muss er dies als Standort angeben. Andernfalls gilt als Standort das erste Hektometerzeichen, das sich nach dem Anhalten vor der Spitze des Zuges befindet. Um den Standort der Spitze seines Zuges festzustellen, darf der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten bis vor das nächste Hauptsignal, Blockkennzeichen oder Hektometerzeichen - höchstens jedoch noch 200 m - mit 20 km/h vorziehen. Für die Weiterfahrt als signalgeführter Zug ist ein Befehl 10 und 10.1 erforderlich.

**Halt vor  
Hauptsignal**

- c) Wenn der Zug vor einem Hauptsignal hält und das Hauptsignal in Fahrstellung ist, bleibt die Fahrstellung des Hauptsignals gültig. Wenn das Hauptsignal nicht in Fahrstellung ist, wird ein Befehl 2, bei LZB-Halt weiterzufahren, ungültig.

**Zug wieder  
anzei­ge­ge­führt**

- (2) Der Befehl, signalgeführt weiterzufahren, wird ungültig, wenn der Zug bei der Weiterfahrt wieder in die LZB-Führung aufgenommen wird oder ein Levelwechsel nach ETCS Level 1 oder 2 stattfindet. Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen.

Wenn der Fahrdienstleiter Fahren auf Sicht angeordnet hatte, bleibt dieser Auftrag gültig.

## 5 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört

- (1) Bei einem fehlerhaft verlaufenen Selbsttest, einer gestörten Führerraumanzeige, einer nicht behebbaren Störung der Eurobalisenantenne oder einem Systemfehler gilt Folgendes:

- a) Der Triebfahrzeugführer muss ein Ersatztriebfahrzeug anfordern, wenn die Störung auf einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale eingetreten ist.
- b) Wenn der Zug auf einer Strecke mit ETCS Level 2 zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen und den Standort der Spitze des Zuges angeben. Wenn der Zug vor einem Hauptsignal, einem Signal Ne 14 oder einem Blockkennzeichen hält, muss er dieses als Standort angeben. Andernfalls gilt als Standort das erste Kilometer- oder Hektometerzeichen, das sich nach dem Anhalten vor der Spitze des Zuges befindet. Wenn der Triebfahrzeugführer den Zug bewegen muss, muss er dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass er wegen einer gestörten ETCS-Fahrzeugeinrichtung einen Befehl für die Weiterfahrt benötigt. Für die Weiterfahrt als signalgeführter Zug erhält er Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1
- c) Wenn der Triebfahrzeugführer die Befehle 10 und 10.1 erhalten hat, muss er in die ETCS-Betriebsart IS wechseln und wenn möglich, die PZB aktivieren. Danach gilt:
  1. Mit wirksamer PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit zulässiger Geschwindigkeit gemäß Fahrplan fahren.
  2. Ohne wirksame PZB darf der Zug auf den Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, mit zulässiger Geschwindigkeit gemäß Fahrplan fahren, höchstens aber mit 50 km/h.
  3. Auf Strecken mit Signalen Ne 14, aber ohne Hauptsignale darf der Zug mit zulässiger Geschwindigkeit gemäß Fahrplan fahren, höchstens aber mit 40 km/h; an Signalen Ne 14 darf der Triebfahrzeugführer nur auf Befehl vorbeifahren.

- (2) Bei einem vollständigen Ausfall des ETCS-Funkübertragung gilt Folgendes:
- a) Wenn der Zug sich auf einer Strecke befindet, die ausschließlich mit ETCS Level 2 ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer ein Ersatztriebfahrzeug anfordern und den Fahrdienstleiter verständigen. Wenn er den Zug bewegen muss, muss er beim Fahrdienstleiter einen Befehl 2 zur Weiterfahrt bei ETCS-Halt anfordern.
  - b) Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit Hauptsignalen befindet, muss der Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter einen Befehl zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug anfordern.
  - c) Wenn der Zug im weiteren Fahrtverlauf über eine Strecke fährt, die ausschließlich mit ETCS Level 2 ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer ein Ersatztriebfahrzeug anfordern und die Betriebszentrale verständigen.
- (3) Wenn der ETCS-Level NTC PZB/LZB nicht verfügbar ist, gilt Folgendes: Wenn der Triebfahrzeugführer die PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung nicht als eigenständige Einheit aktivieren kann, muss er den Ausfall der Betriebszentrale melden. Der Zug muss auf nicht mit ETCS ausgerüsteten Strecken in ETCS Level 0 als signalgeführter Zug weiterfahren. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

## **6 ETCS-Streckeneinrichtung gestört**

Wenn die Funkverbindung zur ETCS-Zentrale länger als 40 Sekunden ausgefallen ist, gilt Folgendes:

**Datenfunk zur  
ETCS-Zentrale  
ausgefallen**

1. Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen.
2. Für die Vorbeifahrt am ETCS-Halt erhält er Befehl 2.







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Signalbild erloschen oder nicht zweifelsfrei erkennbar, Signal nicht beleuchtet</b>	<b>408.2661 Seite 1</b>

- (1) Wenn
- a) das Signalbild eines Lichtsignals vollständig oder teilweise erloschen ist oder
  - b) ein zu beleuchtendes Signal nicht beleuchtet ist oder
  - c) der Triebfahrzeugführer ein Signalbild nicht zweifelsfrei erkennen kann,  
muss er die Bedeutung annehmen, welche die größere Vorsicht erfordert.
- (2) Im Einzelnen gilt:
- a) Wenn das Nachtzeichen eines Hauptsignals, Vorsignals oder eines Signals Lf 1 vollständig oder teilweise erloschen ist, gilt das Tageszeichen.
  - b) Vor Lichtsignalen, die durch weiß-rot-weiße oder weiß-gelb-weiß-gelb-weiße Mastschilder gekennzeichnet sind, muss der Triebfahrzeugführer bei erloschenem Signalbild halten.
- (3) Der Triebfahrzeugführer muss Unregelmäßigkeiten nach den Absätzen (1) oder (2) dem Fahrdienstleiter melden.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen</b>	<b>408.2671</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Offene Schranken

Wenn der Triebfahrzeugführer unerwartet offene Schranken oder Halbschranken bemerkt, muss er Signal Zp 1 geben. Wenn er erkennt, dass am Bahnübergang ein Zusammenprall droht, muss er sofort eine Schnellbremsung durchführen. Er muss die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

## 2 Bahnübergang sichern

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss einen Bahnübergang in folgenden Fällen sichern: **Allgemeine Regeln**

- a) Der Fahrdienstleiter hat die Sicherung durch Befehl 8 angeordnet.
- b) Ril 301 schreibt die Sicherung vor.
- c) Der Zug hat zwischen dem Signal Bü 2 oder Bü 3 und dem Bahnübergang gehalten oder ist langsamer als 20 km/h gefahren.

Diese Sicherung ist in folgenden Fällen nicht erforderlich:

1. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 2 ausschließlich an einem Bahnsteig planmäßig gehalten und zwischen dem Zug und dem Bahnübergang zeigt ein Überwachungssignal oder Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 1.
2. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 2 zwischen Signal Bü 2 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals
  - gehalten oder
  - ist langsamer als 20 km/h gefahren
 und bei der Weiterfahrt zeigt ein Überwachungssignalwiederholer in unmittelbarer Nähe des Hauptsignals Signal Bü 1.
3. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 3 zwischen Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich an einem Bahnsteig planmäßig gehalten.
4. Ein Zug hat bei einer Anlage mit Signal Bü 3 zwischen Signal Bü 3 und dem Bahnübergang ausschließlich wegen Haltstellung eines Hauptsignals
  - gehalten oder
  - ist langsamer als 20 km/h gefahren
 und zur Weiterfahrt wird eine Fahrtstellung, Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt.

- (2) Ist vor dem nach Absatz (1) zu sichernden Bahnübergang zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel aufgestellt, muss der Triebfahrzeugführer **Mehrere Bahnübergänge sichern**

- a) alle folgenden Bahnübergänge sichern, vor denen zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel aufgestellt ist und

b) den nächsten Bahnübergang sichern, vor dem eine Bü-Kennzeichentafel aufgestellt ist.

Dies gilt auch, wenn vor diesen Bahnübergängen Überwachungssignale Signal Bü 1 zeigen.

**Streckenbuch**

(3) Im Streckenbuch können abweichende Regelungen enthalten sein.

**Anhalten**

(4) Der Triebfahrzeugführer muss vor dem Bahnübergang anhalten, auch wenn die Schrankenbäume gesenkt sind oder die Straßensignale rot blinken oder leuchten.

**Eingeschlossene Wegebenutzer**

(5) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass Wegebenutzer zwischen den Schranken eingeschlossen sind, gilt Folgendes:

a) Bei Bahnübergängen mit Ausfahrschrankenöffnungsschalter (AOS) muss er die Ausfahrschranken öffnen und, nachdem die Wegebenutzer den Bahnübergang verlassen haben, wieder schließen. Wenn er bei einem Bahnübergang mit Überwachungssignal anschließend ein Signal Bü 1 aufnehmen kann, muss er den Bahnübergang nicht nach den Absätzen (6) bis (8) sichern.

Bahnübergänge mit Ausfahrschrankenöffnungsschalter sind im Streckenbuch genannt.

b) Bei Bahnübergängen ohne Ausfahrschrankenöffnungsschalter muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen.

**Technisch sichern**

(6) Bei technischer Sicherung gilt Folgendes:

a) Der Triebfahrzeugführer muss den Bahnübergang technisch sichern. Die technische Sicherung muss er wie folgt einschalten:

1. Bedienen der Hilfseinschalttaste (HET):

- Das erste Fahrzeug muss vor dem Standort der HET halten.
- Der Triebfahrzeugführer muss die am befahrenen Gleis - vom Zug aus gesehen - vor dem Bahnübergang befindliche HET bedienen.

2. Automatisches Einschalten durch Befahren einer Zugeinwirkungsstelle:

Zum automatischen Einschalten muss der Triebfahrzeugführer mit dem ersten Fahrzeug bis an das Schild „Automatik HET“ heranfahren.

b) Der Triebfahrzeugführer darf den Bahnübergang erst befahren, wenn nach dem Bedienen der HET bzw. nach dem Befahren der Zugeinwirkungsstelle festgestellt wurde, dass eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind.

c) Für Sperrfahrten, die aus einer Einschaltstrecke ohne Befahren des zugehörigen Bahnübergangs zum Ausgangsbahnhof zurückkehren, kann das Bedienen der Unwirksamkeitstaste (UT) an diesem Bahnübergang angeordnet sein.

**Technisch sichern nicht möglich**

(7) Wenn der Triebfahrzeugführer die technische Sicherung nach Absatz (6) nicht einschalten kann, muss er vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Bei einem geschobenen Zug muss der Mitarbeiter auf dem Fahrzeug an der Spitze die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf der Triebfahrzeugführer mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug die Straßenmitte erreicht hat, muss er den Bahnübergang schnellstens räumen.

- (8) Wenn bei einem Bahnübergang mit Schranken bei Annäherung die Schranken bereits geschlossen sind und der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten festgestellt hat, dass keine Hilfseinschalttaste vorhanden ist oder sich keine Bedienungsstelle am Bahnübergang befindet, darf er den Bahnübergang befahren. Er muss dabei die Schranken beobachten. Wenn sich die Schranken öffnen, bevor das erste Fahrzeug die Straßenmitte erreicht hat, muss der Triebfahrzeugführer die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. **Besonderheit bei geschlossenen Schranken**
- (9) Der Triebfahrzeugführer muss Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen mit Überwachungssignalen wie folgt melden: **Melden**
- a) Wenn ein Überwachungssignal oder ein Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 0 zeigt, muss der Triebfahrzeugführer dies dem Fahrdienstleiter melden, es sei denn, die Sicherung des Bahnübergangs ist gemäß Absatz (1) c) nicht erforderlich.
  - b) Wenn ein Triebfahrzeugführer bei einem Bahnübergang mit Hilfseinschalttaste (HET) die HET nach den Regeln in Absatz (6) nicht bedienen konnte, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben</b>	<b>408.2681</b>
	<b>Seite 1</b>

## 1 Bremsen bei Gefahr

Wenn der Triebfahrzeugführer erkennt, dass eine Gefahr droht, die durch Anhalten des Zuges abgewendet oder gemindert werden kann, ist sofort eine Schnellbremsung oder Notbremsung durchzuführen. Bei ungenügender Bremswirkung muss mit allen Mitteln versucht werden, erreichbare Handbremsen anzuziehen. Das Gleiche gilt, wenn der Triebfahrzeugführer Signal Zp 5 gibt.

## 2 Bremsen aus dem Zug

- (1) Wenn die Druckluftbremse aus dem Zug betätigt wird, muss der Triebfahrzeugführer die Bremsung sofort unterstützen. **Bremsung unterstützen**

- (2) Für das Überbrücken der Notbremse gilt Folgendes: **Notbremse überbrücken**

- a) Wenn in einem Zug mit wirksamer Notbremsüberbrückung eine Notbremse betätigt wird, muss der Triebfahrzeugführer die Bremsung unterstützen, wenn er außerhalb eines Tunnels oder am nächsten planmäßigen Halt innerhalb eines Tunnels zum Halten kommt. Andernfalls muss er die Notbremsung überbrücken und höchstens mit der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit weiterfahren. Danach muss er so anhalten, dass sein Zug außerhalb des Tunnels oder am nächsten planmäßigen Halt innerhalb des Tunnels zum Halten kommt.

Wenn die Notbremse an einem Bahnsteig betätigt wird, an dem der Zug gehalten hat, muss der Triebfahrzeugführer die Bremsung sofort unterstützen und den Zug anhalten, auch wenn nur ein Teil des Zuges am Bahnsteig zum Halten kommt.

In Abschnitten mit NBÜ-Kennzeichen muss der Triebfahrzeugführer zum Halten außerhalb eines Tunnels bis zum ersten Hektometerzeichen ohne NBÜ-Kennzeichen weiterfahren und dort eine Bremsung einleiten.

Falls die Notbremse bei der Weiterfahrt noch einmal betätigt wird, muss er diese nochmals überbrücken.

- b) Der Triebfahrzeugführer muss Zugbegleiter und Reisende über eine Notbremsüberbrückung informieren, und zwar:
- bei Zügen des Nah- und Stadtschnellverkehrs mit dem Wortlaut „Achtung, es wurde eine Notbremse gezogen. Der Zug hält an der nächsten geeigneten Stelle an.“
  - bei Zügen des Fernverkehrs mit dem Wortlaut „Achtung Zugbegleiter, Schaltschrankanzeige oder Display beachten!“

Anschließend muss er den Fahrdienstleiter verständigen.

- c) Der Triebfahrzeugführer wird vom Zugbegleiter umgehend darüber verständigt, in welchen Wagen und aus welchem Grund die Notbremse betätigt wurde.
- d) Bei Zügen ohne Zugbegleitpersonal muss der Triebfahrzeugführer die unter c) genannten Maßnahmen des Zugbegleitpersonals beim nächsten zulässigen Halten selbst durchführen.

e) Kommt der Zug trotz Notbremsüberbrückung im Tunnel außerhalb eines planmäßigen Haltes zum Halten, muss der Triebfahrzeugführer:

1. die Reisenden über Lautsprecher verständigen, dass die Fahrt unmittelbar fortgesetzt wird,
2. Signal Zp 1 geben, wenn die Weiterfahrt möglich ist, und
3. anhalten, sobald der Zug den Tunnel verlassen oder den nächsten planmäßigen Halt im Tunnel erreicht hat.

Wenn vermutet werden muss, dass bei dem Halt im Tunnel Reisende den Zug verlassen haben, ist unverzüglich der Fahrdienstleiter zu verständigen.

### **3 Notbremsüberbrückung bei Bremsprobe nicht wirksam**

Wenn bei Zügen, die nach den Angaben im Fahrplan mit Notbremsüberbrückung fahren sollen, bei der Bremsprobe festgestellt wird, dass die Notbremsüberbrückung - auch die Sprechverbindung zwischen Triebfahrzeug und Wagenzug - nicht wirkt, ist wie folgt zu verfahren:

Es ist die Betriebszentrale zu verständigen. Der Zug darf bis zum letzten planmäßigen Haltbahnhof vor dem Streckenabschnitt fahren, für den nach den Angaben im Fahrplan die Notbremsüberbrückung wirken muss. Dort darf der Zug auf mündliche Weisung des Zugbegleiters an den Triebfahrzeugführer weiterfahren oder es ist die Weisung der Betriebszentrale einzuholen.

### **4 Notbremsüberbrückung nicht vorhanden**

Die Betriebszentrale darf anordnen, dass ein mit Reisenden besetzter Zug ohne Notbremsüberbrückung über eine Strecke mit Notbremsüberbrückungsabschnitten umgeleitet wird, wenn in diesem Zug die Bedingungen nach Abschnitt 3 erfüllt werden.

### **5 Ausfall von Bremseinrichtungen**

- (1) Wenn nach dem Ausfall von Bremseinrichtungen die Mindestbrems Hundertstel nicht mehr erreicht werden, muss der Triebfahrzeugführer die Weisung der Betriebszentrale einholen.

Wenn der Triebfahrzeugführer die Betriebszentrale nicht verständigen kann, darf der Zug bis zum nächsten Haltbahnhof fahren. Bei der Fahrt muss der Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit des Zuges nach den Vorgaben seines Eisenbahnverkehrsunternehmens ermäßigen.

- (2) Wenn die Druckluftbremse eines Zuges nicht mehr ordnungsgemäß bedient werden kann, muss der Triebfahrzeugführer nach dem Halten eine Feststellbremse anziehen und prüfen, ob die Druckluftbremse wirkt.
- (3) Wirkt die Druckluftbremse nicht oder hält der Zug länger als 60 Minuten, muss der Triebfahrzeugführer entsprechend der maßgebenden Neigung Feststellbremsen anziehen.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen</b>	<b>408.2691</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Pfeifeinrichtung

Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung der Pfeifeinrichtung feststellt, muss er die Geschwindigkeit des Zuges auf 80 km/h herabsetzen. Vor Bahnübergängen, vor denen zu pfeifen ist, muss er anhalten. Er darf die Bahnübergänge unter Beobachtung des Verkehrs mit Schrittgeschwindigkeit befahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss er mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen. Die Störung muss er der Betriebszentrale melden.

## 2 Sicherheitsfahrschaltung

Wenn der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges eine Störung der Sicherheitsfahrschaltung, der Fahr- und Stillstandsüberwachungseinrichtung oder der Einrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Fahrzeugs feststellt, muss er die Störung der Betriebszentrale melden. Der Zug darf mit höchstens 50 km/h weiterfahren, bis ein Triebfahrzeugbegleiter gestellt wird.

## 3 Bedienung vom hinteren Führerraum aus

Wenn der Triebfahrzeugführer das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise nicht vom vorderen Führerraum aus bedienen kann, darf er den Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h fahren, wenn er das Fahrzeug vom hinteren Führerraum aus bedienen kann und sich im vorderen Führerraum ein Mitarbeiter befindet, der den Zug anhalten kann. Der Triebfahrzeugführer muss die Störung der Betriebszentrale melden.

## 4 Führerraumanzeige der Fahrplanangaben

- Wenn die Führerraumanzeige der Fahrplanangaben ausfällt, muss der Triebfahrzeugführer den Zug anhalten und die Betriebszentrale verständigen. Sie gibt Weisung mit Fahrplan-Mitteilung oder ordnet die Weiterfahrt ohne Fahrplan-Mitteilung an.
- Wenn der Triebfahrzeugführer die Betriebszentrale nicht erreichen kann, darf er mit dem Zug ohne Fahrplan-Mitteilung bis zu einem Bahnhof weiterfahren, auf dem er die Betriebszentrale erreichen kann.
- Bei der Weiterfahrt ohne Fahrplan-Mitteilung muss er Spalte „40 km/h“ des Ersatzfahrplans anwenden.
- Bei Zugfahrten, die
  - an einem Einfahr- oder Zwischensignal mit Signal Zs 1 oder Befehl oder
  - in Höhe des Einfahrsignals mit Signal Sh 1 oder Befehl
 zugelassen werden, muss der Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren.

## 5 Schlussignal nicht vollständig

Wenn der Triebfahrzeugführer, nachdem der Zug vorbereitet ist, feststellt, dass bei einem Reisezug als Schlussignal nur ein Zeichen vorhanden ist, darf - wenn er

das Schlussignal nicht vervollständigen kann - der Zug mit einem Zeichen des Schlusssignals bis zum Endbahnhof fahren.

## **6 Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung**

### **erloschen**

- (1) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an seinem Zug erloschen ist, muss er den Zug anhalten und zwar

- a) sofort, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es im Streckenbuch bestimmt ist,
- b) auf dem nächsten Bahnhof in den übrigen Fällen.

Nachdem sein Zug hält, muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

Er muss versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter den Zug angehalten hat.

Wenn der Triebfahrzeugführer das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen kann, muss er dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob das Nachtzeichen erloschen oder unvollständig ist.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter darf der Triebfahrzeugführer mit erloschenem Nachtzeichen nicht weiterfahren.

### **unvollständig**

- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an seinem Zug unvollständig ist, muss er den Zug anhalten und zwar

- a) auf dem nächsten Bahnhof, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es im Streckenbuch bestimmt ist,
- b) auf dem nächsten Haltbahnhof in allen übrigen Fällen.

Nachdem der Zug hält, muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

Er muss versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter den Zug angehalten hat.

Wenn der Triebfahrzeugführer das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen kann, muss er dies dem Fahrdienstleiter mitteilen. Er darf bis zu dem Bahnhof weiterfahren, auf dem das Signal in Ordnung gebracht werden kann.

Der Fahrdienstleiter kann dem Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf Nebenbahnen Weisungen durch Befehle 12 - Grund Nr. 42 - und 14 erteilen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge</b>	<b>408.2701</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Auszuschließende Fahrzeuge

- (1) Fahrzeuge, deren Begrenzung oder Ladung die für die zu befahrenden Strecken maßgebenden Begrenzungslinien oder Lademaße überschreiten oder die nur unter bestimmten Bedingungen befördert werden dürfen, dürfen in Züge in der Regel nicht eingestellt werden, wenn keine Genehmigung zum Einstellen vorliegt.

**Begrenzungslinie oder Lademaß überschritten**

Es dürfen jedoch eingestellt werden:

- Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“ in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-L“ ergänzt ist,
- Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-D“ ergänzt ist,
- Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist.
- offene beladene Autotransportwagen, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung durch „-K“ ergänzt ist

- (2) Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges, dürfen nur mit Genehmigung der Betriebszentrale eingestellt werden. Der Triebfahrzeugführer muss der Betriebszentrale die Geschwindigkeit des Fahrzeugs mitteilen, dessen zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges, bei mehreren Fahrzeugen die niedrigste.

**Geschwindigkeit**

- (3) In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.

## 2 Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen

Wagen, die entgleist oder wegen betriebsgefährdender Mängel ausgesetzt waren, dürfen nur mit Genehmigung einer Fachkraft in Züge eingestellt werden.

**Entgleiste oder ausgesetzte Fahrzeuge**

## 3 Überschreiten von Last oder Länge

Wenn eine im Fahrplan angegebene Last oder Länge überschritten werden soll, muss die Weisung der Betriebszentrale eingeholt werden.





## Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Stärke oder Länge der Züge	408.2711 Seite 1

Ein Zug darf in der Regel höchstens 250 Achsen stark sein. In einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung dürfen bis zu 252 Achsen zugelassen sein.

Ein Zug darf höchstens 740 m lang sein.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Bremsen im Zug, Mindestbrems Hundertstel</b>	<b>408.2721</b> <b>Seite 1</b>

## **1 Regel**

- (1) Alle Fahrzeuge im Zug sind an die Hauptluftleitung anzuschließen.
- (2) Alle brauchbaren Druckluftbremsen müssen eingeschaltet sein.
- (3) Das erste und letzte Fahrzeug eines Zuges muss in der Regel eine wirkende Bremse haben.

## **2 Abweichung**

Bei Güterzügen und Triebfahrzeugfahrten darf ein Fahrzeug ohne wirkende Bremse am Schluss laufen, wenn das Fahrzeug wegen eines Mangels oder einer Bauartabweichung nicht an anderer Stelle im Zug laufen kann.

## **3 Mindestbrems Hundertstel**

Die für einen Zug erforderlichen Brems Hundertstel (Mindestbrems Hundertstel) sind im Fahrplan angegeben.

## **4 Brems Hundertstel fehlen**

- (1) Sind die im Zug vorhandenen Brems Hundertstel nicht mindestens so hoch wie die Mindestbrems Hundertstel, muss der Triebfahrzeugführer
  - a) die Betriebszentrale verständigen und ihr die fehlenden und die im Zug vorhandenen Brems Hundertstel und die Bremsstellung des Zuges bekannt geben,
  - b) nach Möglichkeit anhand der Fahrplanangaben feststellen, für welche Streckenabschnitte Brems Hundertstel fehlen. Er muss der Betriebszentrale die betroffenen Streckenabschnitte und den letzten Haltbahnhof vor dem jeweils betroffenen Streckenabschnitt mitteilen.
- (2) Die Betriebszentrale gibt mit Fahrplan-Mitteilung Weisung für die Streckenabschnitte, auf denen Brems Hundertstel fehlen.







## Stichwortverzeichnis

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
-A (ergänzte Zuggattungsbezeichnung)	408.2435	1	(3)
	408.2435	1	(4)
-D (ergänzte Zuggattungsbezeichnung)	408.2435	1	(4)
-K (ergänzte Zuggattungsbezeichnung)	408.2435	1	(3)
	408.2435	1	(4)
-L (ergänzte Zuggattungsbezeichnung)	408.2435	1	(3)
	408.2435	1	(4)
„L“ - ergänzte Gattungsbezeichnung	408.2701	1	(1)
¥	408.2341A01	4	(5)
	408.2341A02	4	
	408.2341A02	5	
	408.2341A02	6	
116 (Bauart-Nummernreihe)	408.2435	1	(3)
401, 402, 801 bis 808 (Baureihen)	408.2435	1	(3)
Abdrücken, Begriff	408.2101A01		
Abfahrt des Zuges, Fahrzeug an der Spitze steht über Signal hinaus	408.2331	3	(3)
Abfahrt des Zuges, mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit	408.2331	3	(4)
Abfahrt des Zuges, Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.2488	1	(1)
Abfahrtauftrag, Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.2488	1	(1)
Abhilfetext, Eingeschränkte Geschwindigkeit	408.2341	2	(4)
Ablaufen, Begriff	408.2101A01		
Abstellen von Fahrzeugen, freizuhaltender Abschnitt	408.2351	1	(2)
Abstellen, Zug, Zugteil	408.2351	1	(1)
Abstoßen, Begriff	408.2101A01		
Abweichen von der Fahrordnung auf der freien Strecke	408.2462	1	(1)
Abzweigstellen, Begriff	408.2101A01		
Abzweigstellen, Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet	408.2462	1	(3)
Abzweigstellen, Sperrfahrten	408.2481	2	(3)
Anfordern von Hilfe	408.2571	2	(1)
Anhalten, Reisezug bei offenen Türen	408.2552	1	(3)
Ankunfts- und Abfahrtsspalten	408.2341A01	4	(7)
Anordnen, Bedienen LZB-Störschalter	408.2458		(1)
Anschlussbahnhöfe, Begriff	408.2101A01		
Anschlussstellen, Begriff	408.2101A01		
Anschlussstellen, Sperrfahrten	408.2481	2	(3)
Anton	408.2435	3	(1)
Anzeige durch Ortungsanlagen	408.2553	1	(2)
Anzeigegeführt, Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis	408.2463	1	(2)
Anzeigegeführt, Begriff	408.2101A01		
Anzeigegeführt, Streckenbeobachtung	408.2341	1	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Anzeigegeführt, Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2456	1	(2)
Anzeigegeführt, Zulässige Geschwindigkeit	408.2341	2	(2)
Anzeigegeführter Zug, Arten der Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(2)
Arbeiten, ETCS-Streckeneinrichtung	408.2475	2	
Arbeiten, LZB-Streckeneinrichtung	408.2475	1	
Arbeitende Triebfahrzeuge, Begriff	408.2101A01		
AS-Züge	408.2435	1	(7)
AS-Züge, Begriff	408.2101A01		
Aufdrücken, Begriff	408.2101A01		
Aufenthalt, Melden	408.2571	3	
Auffordern von Hilfe, Mitarbeiter	408.2571	2	(2)
Aufgehobene Signalabhängigkeit, Begriff	408.2101A01		
Aufträge und Meldungen, Bezeichnen der Züge	408.2202	1	
Aufträge und Meldungen, Wiederholen	408.2202	3	
Ausfahrschrankenöffnungsschalter	408.2671	2	(5)
Ausfall, Bremsenrichtung	408.2681	5	(1)
Ausfall, Fahrplanhalt	408.2452		(1)
Ausfall, Vollständig, ETCS-Funkübertragung	408.2651	5	(2)
Aushändigen von Befehlen	408.2411	2	(3)
Aushändigen; Fahrplan-Mitteilung	408.2415	2	(1)
Außergewöhnliche Fahrzeuge, Begriff	408.2435	1	(3)
Außergewöhnliche Fahrzeuge, Zugvorbereitung	408.2321	1	
Außergewöhnliche Sendungen, Begriff	408.2435	1	(2)
Außergewöhnliche Sendungen, Kennzeichnung	408.2435	1	(6)
Außergewöhnliche Sendungen, Zugvorbereitung	408.2321	1	
Außergewöhnliche Züge, Begriff	408.2435	1	(4)
Bahnanlagen, Begriff	408.2101A01		
Bahnbetrieb, Begriff	408.2101A01		
Bahnhofsteile, Begriff	408.2101A01		
Bahnhöfe ohne Asig, Kennzeichnung in der Führerraumanzeige	408.2341A01	4	(6)
Bahnhöfe, Begriff	408.2101A01		
Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal, Kennzeichnung im Buchfahrplan	408.2341A02	5	
Bahnsteig, Trittstufen ausfahren	408.2435	4	
Bahnübergang	408.2441	2	(2)
Bahnübergang, Ausfahrschrankenöffnungsschalter	408.2671	2	(5)
Bahnübergang, Befahren beim Zurücksetzen	408.2572	1	
Bahnübergang, Befahren von Hilfszügen bei Rückkehr zum Heimatbahnhof	408.2485	3	(2)
Bahnübergang, Befahren von Hilfszügen zum Einsatzort	408.2485	3	(1)
Bahnübergang, Eingeschlossene Wegebenutzer	408.2671	2	(5)
Bahnübergang, Melden der erfolglosen „HET“-Bedienung durch Tf	408.2671	2	(9)
Bahnübergang, Melden von Signal BÜ 0 durch Tf	408.2671	2	(9)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Bahnübergang, Nach unterbrochener Arbeitszeit nicht schnee- und eisfrei	408.2541	3	
Bahnübergang, Sichern durch Posten	408.2341A01	4	(6)
Bahnübergang, Sichern durch Triebfahrzeugführer	408.2341	5	
	408.2671	2	(1)
Bahnübergang, Sicherung durch Posten	408.2341A02	5	
Bahnübergang, Technische Sicherung	408.2671	2	(6)
Bahnübergang, Verhalten bei offenen Schranken	408.2671	1	
Bahnübergang, Verhalten bei Sperrfahrten	408.2481	8	(1)
Balise, Begriff	408.2101A01		
Balisengruppe, Begriff	408.2101A01		
Baugleis, Fahrten	408.2481	2	(4)
Baugleis, Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt	408.2488	1	(2)
Bedarfshalt, Ausfall	408.2452		(2)
Bedarfshalt, Begriff	408.2101A01		
Bedarfshalt, Darstellung im Fahrplan	408.2341A01	4	(7)
	408.2341A02	9	
Beenden, Sperrfahrt, Freie Strecke	408.2481	10	(2)
Beenden, Sperrfahrt, Zugmeldestelle	408.2481	10	(1)
Befahren des Gegengleises	408.2462	1	(1)
Befahren des Gegengleises, Regeln Für Triebfahrzeugführer	408.2463	1	(1)
Befahren des Gegengleises, Sperrfahrt	408.2481	2	(1)
Befehl 12	408.2541	1	(2)
Befehl 2, Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(1)
Befehl 3 oder 6, Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(1)
Befehl, Sperrfahrt, Entlassung aus der LZB	408.2481	3	
Befehl, Unzulässiges Vorbeifahren an der Stelle an der zu Halten war	408.2531		(2)
Befehl, Zurückziehen	408.2411	5	(1)
Befehle, beim Nachschieben	408.2441	1	(4)
Befehle, Befahren des Gegengleises	408.2463	1	(1)
Befehle, Entlassen aus der LZB	408.2458		(2)
Befehle, Grundsatz	408.2411	1	(1)
Befehle, Ohne Vordruck	408.2501	4	
Befehle, Wortlaute wiederholen	408.2411	2	(2)
Befehle, Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulassen, Anzeigegeführt	408.2456	1	(2)
Befehle, Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulassen, Signalgeführt	408.2456	1	(1)
Befehle, Zulässige Geschwindigkeit	408.2341	2	(4)
	408.2456	4	(1)
	408.2456	5	(1)
	408.2456	6	(1)
Befehle; Vorrang vor Signalen und Führerraumanzeigen	408.2411	1	(2)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Beförderungsanordnung, außergewöhnliche Fahrzeuge, außergewöhnliche Züge	408.2435	1	(7)
Behandeln durch den Triebfahrzeugführer; Fahrplan-Mitteilung	408.2415	3	
Beidrücken, Begriff	408.2101A01		
Beobachten der Strecke	408.2341	1	(1)
Berta	408.2435	3	(1)
Besetzen, Fahrzeug Spitze geschobener Zug	408.2445	1	(3)
Betriebsbremsung, Durchführen bei vermindertem Reibwert	408.2561	2	(2)
Betriebshalt, Ausfall	408.2452		(2)
Betriebshalt, Begriff	408.2101A01		
Betriebshalt, Darstellung im Fahrplan	408.2341A01	4	(7)
	408.2341A02	9	
Betriebsstellen, Begriff	408.2101A01		
Bilden der Züge, auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)
Bilden der Züge, Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit	408.2701	1	(2)
Blockstelle, Nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt.	408.2501	2	
Blockstellen, Begriff	408.2101A01		
Blockstellen, selbsttätig, Begriff	408.2101A01		
Blockstrecken, Begriff	408.2101A01		
Bremse, Fahrzeuge ohne wirkende	408.2721	2	
Bremse, Feste	408.2553	1	(2)
Bremsen, Bei Gefahr	408.2681	1	
Bremsprobe, NBÜ nicht wirksam	408.2681	3	
Bremsstellung, Züge des Gelegenheitsverkehrs	408.2431	1	(1)
Buchfahrplan, Erläuterungen	408.2341A02	1	
Cäsar	408.2435	3	(1)
Dauer-Beförderungsanordnung	408.2435	1	(7)
DA, DAB oder DB (Gattungsbuchstaben)	408.2435	1	(3)
DA, DAB, DB, Auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)
Deckungsstellen, Begriff	408.2101A01		
Diktieren von Befehlen	408.2411	2	(2)
Diktieren, Fahrplan-Mitteilung	408.2415	2	(1)
Dora	408.2435	3	(1)
Druckkraft, Beschränkung beim Nachschieben	408.2441	1	(7)
Druckluftbremsen	408.2721	1	(2)
Durchgehende Hauptgleise, Begriff	408.2101A01		
Dynamische Bremse, Fahrleitungsschutzstrecke	408.2341A02	5	
Einfahrtsignal ohne Vorsignalisierung	408.2455	2	(2)
Einfahrt in teilweise besetztes Gleis	408.2451		(1)
Einfahrweiche, Begriff	408.2101A01		
Einholen, Stichstrecke, Zustimmung zur Abfahrt	408.2487	2	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Einleiten	408.2581	3	(2)
Eisabwurf	408.2591	2	
Eisabwurf, Strecken	408.2591	2	
Eiszapfen	408.2541	4	
Entgleiste oder ausgesetzte Fahrzeuge	408.2701	2	
ETCS-Halt, Begriff	408.2101A01		
ETCS-Halt, halt vor beabsichtigter Stelle	408.2455	3	(1)
ETCS-Halt, Halten	408.2455	1	(1)
ETCS-Halt, Unzulässiges Vorbeifahren	408.2531		(1)
ETCS-Halt, Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2456	1	
ETCS-Strecke, Wahl des Levels	408.2321	3	
ETCS, Arbeiten an der Streckeneinrichtung	408.2475	2	
ETCS, ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	408.2651	5	(1)
ETCS, ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört, Ersatztriebfahrzeug	408.2651	5	(1)
ETCS, Nachschieben	408.2441	1	(3)
EZCS, ETS-Zentrale ausgefallen	408.2651	6	
<b>Fahrdienstleiter</b>	408.2452		(1)
Fahrdienstleiter, Begriff	408.2101A01		
Fahrdienstleiter, Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	1	
Fahren auf Sicht	408.2561	1	
Fahren auf Sicht, Ausfall Führerraumanzeige der Fahrplanangaben	408.2691	4	
Fahren auf Sicht, ETCS-Betriebsart OS/SR	408.2456	6	(2)
Fahren auf Sicht, Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild	408.2455	2	(3)
Fahren auf Sicht, LZB-Vorsichtsauftrag	408.2456	5	(2)
Fahren auf Sicht, Schiebetriebfahrzeug	408.2441	2	(2)
Fahren auf Sicht, Signal Zs 7	408.2456	4	(2)
Fahrleitungsschutzstrecke	408.2341A01	4	(6)
Fahrordnung, gewöhnliche Fahrtrichtung bei zweigleisigen Bahnen	408.2212	1	
Fahrordnung, Abweichen auf der freien Strecke	408.2462	1	(1)
Fahrordnung, mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung	408.2212	2	
Fahrplan-Mitteilung, Aushändigen	408.2415	2	(1)
Fahrplan-Mitteilung, Behandeln	408.2415	3	
Fahrplan-Mitteilung, Diktieren	408.2415	2	(1)
Fahrplan-Mitteilung, Fahrplanangaben bekannt geben	408.2415	1	(1)
Fahrplan-Mitteilung, Übermittlungsarten	408.2415	2	(1)
Fahrplan-Mitteilung, Züge des Gelegenheitsverkehrs	408.2431	1	(3)
Fahrplan, Bekanntgeben mit Fahrplan-Mitteilung	408.2415	1	(1)
Fahrplan, Führerraumanzeige	408.2341A01	1	
Fahrplanangaben, Ausgefallen	408.2691	4	
Fahrplanangaben, bekannt geben	408.2431	1	(2)
Fahrplanhalt, Ausfall	408.2452		(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Fahrplanhalt, Begriff	408.2101A01		
Fahrplanhalt, in der Ankunftsspalte	408.2341A01	4	(7)
	408.2341A02	9	
Fahrplanheft, Züge des Gelegenheitsverkehrs	408.2431	1	(3)
Fahrterlaubnis, Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2456	1	
Fahrterlaubnis, Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(2)
Fahrthindernis	408.2561	1	
Fahrtrichtung, Fahrten entgegen	408.2462	1	(1)
Fahrtrichtung, gewöhnliche	408.2212	1	
Fahrtrichtung; Gleichzeitige Fahrten derselben≈	408.2462	2	
Fahrtstellung des Hauptsignals, Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(1)
Fahrtstellung Hauptsignal, Abzweigstelle ohne Zs 6	408.2463	1	(1)
Fahrtstellung Hauptsignal, Begriff	408.2101A01		
Fahrtstellung Hauptsignal, PZB-Zwangsbremung bei Vorbeifahrt	408.2531		(1)
Fahrzeug ohne wirkende Bremse	408.2721	2	
Fahrzeug, Erstes oder Letztes ohne wirkende Bremse	408.2721	1	(3)
Fahrzeuge, Aussetzen bei Schäden	408.2553	3	
Fahrzeuge, Auszuschließende bei der Zugbildung	408.2701	1	(1)
Fahrzeuge, Begriff	408.2101A01		
Fahrzeuge, Einsetzen	408.2481	2	(5)
Fahrzeuge, Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit	408.2701	1	(2)
Fehlende Bremshundertstel	408.2721	4	(1)
Fehlende Bremshundertstel, Bei Bremsunregelmäßigkeiten	408.2681	5	(1)
Fehlleitung	408.2591	1	
Fehlleitung, Begriff	408.2101A01		
Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock	408.2487	2	(4)
Festbremsortungsanlage, Anzeige eines Heißläufers	408.2553	1	(2)
Festbremsortungsanlage, Anzeige eines Warmläufers	408.2553	1	(2)
Feststellbremse, Ausfall von Bremseinrichtungen	408.2681	5	(2)
Feststellbremse, Sichern eines Zuges oder Zugteils	408.2341A01	4	(6)
	408.2341A02	5	
Feststellbremse, Zugtrennung, mit Zugteil weiterfahren	408.2571	6	(1)
Feuer im Zug	408.2554	2	(1)
Flankenschutzeinrichtungen, Begriff	408.2101A01		
Flankenschutzraum, Begriff	408.2101A01		
Freie Strecke, Grenze gegen den Bahnhof, Begriff	408.2101A01		
Freien Strecke, Sperrfahrt, Einen Teil der ≈ befahren	408.2481	2	(1)
FS, Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis	408.2463	1	(2)
FS, Begriff	408.2101A01		
FS, Vorbeifahrt an Sperrsignal	408.2456	2	
FS, Zulassen Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2456	1	(2)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
FS, Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(2)
Führungsgrößen, Begriff	408.2101A01		
Führungsgrößen, Fahrt des Zuges	408.2341	1	(1)
<b>G</b> efahr, Aufträge / Meldungen wiederholen	408.2202	3	
Gefahr, Bremsen bei≈	408.2681	1	
Gefahr, Fahrzeuge oder Ladungen	408.2553	1	(1)
Gefahr, Gleise erkunden bei gefahrdrohenden Umständen	408.2541	1	(1)
Gefahr, Stromabnehmer	408.2554	1	(1)
Gefahr, Verhalten bei ≈	408.2581	1	
Gegengleis, Begriff	408.2101A01		
Geschobene Züge, Begriff	408.2101A01		
Geschobene Züge, BÜ, Technische Sicherung nicht möglich	408.2671	2	(7)
Geschobene Züge, Geschwindigkeit Sperrfahrt	408.2481	7	(2)
Geschwindigkeit	408.2701	1	(2)
Geschwindigkeit Sturmwarnung	408.2541	6	
Geschwindigkeit, Bei der Abfahrt auf Bahnhöfen	408.2341	2	(5)
Geschwindigkeit, Bei Fahrt bei dunklem Lichtvorsignal	408.2456	4	(4)
Geschwindigkeit, Eisabwurf	408.2591	2	
Geschwindigkeit, Ermäßigen bei unsichtigem Wetter	408.2561	2	(1)
Geschwindigkeit, Ermäßigen bei vermindertem Reibwert	408.2561	2	(2)
Geschwindigkeit, Fahren auf Sicht	408.2561	1	
Geschwindigkeit, Fahrten, die mit besonderem Auftrag stattfinden, ETCS	408.2456	6	(1)
Geschwindigkeit, Fahrten, die mit besonderem Auftrag stattfinden, LZB-geführt	408.2456	5	(1)
Geschwindigkeit, Fahrten, die mit besonderem Auftrag stattfinden, Signalge- führt	408.2456	4	(1)
Geschwindigkeit, Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit	408.2485	2	(2)
Geschwindigkeit, Kleinwagenfahrt	408.2481	7	(4)
Geschwindigkeit, Nachgeschobene Züge	408.2441	1	(6)
Geschwindigkeit, Schneeräumfahrzeug	408.2481	7	(3)
Geschwindigkeit, Sperrfahrt, geschoben	408.2481	7	(2)
Geschwindigkeit, Sperrfahrt, gezogen	408.2481	7	(1)
Geschwindigkeit, zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug	408.2441	1	(6)
Geschwindigkeit, Zulässige anzeigegeführter Zug	408.2341	2	(2)
Geschwindigkeit, Zulässige signalgeführter Zug	408.2341	2	(1)
Geschwindigkeit, Zurücksetzen	408.2572	2	(2)
Geschwindigkeitsheraufsetzung in der La	408.2341	2	(1)
Geschwindigkeitsspalte	408.2341A01	4	(3)
Gewöhnlicher Halteplatz, Halt vor beabsichtigter Stelle	408.2455	3	(1)
Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung	408.2462	2	
Gleise erkunden	408.2541	1	(1)
Gleissperren, Grundstellung	408.2131	1	

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Gleissperren, Umstellverbot	408.2131	2	
Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet, Abzweigstellen	408.2462	1	(3)
Gleiswechselbetrieb, Begriff	408.2101A01		
Gleiswechselbetrieb, Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen	408.2462	1	(2)
Grafikspalte	408.2341A01	4	(5)
Grundstellung, Gleissperren und Weichen	408.2131	1	
Güterzug, Nach außen aufschlagende Türen	408.2552	2	
Halt vor der beabsichtigten Stelle	408.2455	3	(1)
Halt vor Hauptsignal	408.2651	4	(1)
Halt zum Sichern eines BÜ, Begriff	408.2101A01		
Halt zum Sichern eines BÜ, Darstellung im Fahrplan	408.2341A01	4	(7)
	408.2341A02	9	
Halt, Auf freier Strecke	408.2481	9	
Halt, gewöhnlicher Halteplatz	408.2341	3	
Halt, planmäßig, Begriff	408.2101A01		
Halt, Vorziehen nach Halt am Bahnsteig	408.2488	2	(2)
Halten wegen Halt zeigendem Signal usw.	408.2455	1	(1)
Halteplatz, gewöhnlicher, „H“ im Fahrplan	408.2341A02	9	
Halteplatz, gewöhnlicher, Begriff	408.2101A01		
Halteplatz, gewöhnlicher, Halten am	408.2341	3	
Halteplatz, gewöhnlicher, mehrere Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen	408.2331	3	(6)
Halteplatz, Gewöhnlicher, Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	408.2488	2	(1)
Haltepunkte, Begriff	408.2101A01		
Haltestellen, Begriff	408.2101A01		
Haltplatz, gewöhnlicher, „H“ im Fahrplan	408.2341A01	4	(7)
Haltsignal, für Züge mit „+“	408.2341A01	4	(7)
Haltsignal, für Züge mit „x“	408.2341A01	4	(7)
Haltsignal, Für Züge mit „+“	408.2341A02	9	
Haltsignal, Für Züge mit „x“	408.2341A02	9	
Haltsignal, Heranfahren an	408.2341	3	
	408.2455	1	(1)
Haltsignal, Unzulässiges Vorbeifahren	408.2531		(1)
Haltsignal. Halt vor beabsichtigter Stelle	408.2455	3	(1)
Handbremse, Bremsen bei Gefahr	408.2681	1	
Hauptgleise, Begriff	408.2101A01		
Hauptluftleitung, Bremsen im Zug	408.2721	1	(1)
Heißläuferortungsanlage Anzeige eines Warmläufers	408.2553	1	(2)
Heißläuferortungsanlage, Anzeige eines Heißläufers	408.2553	1	(2)
	408.2553	2	(2)
Hilfe anfordern, Bei Gefahr	408.2581	2	(2)



<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Hilfe anfordern, Feuer im Zug	408.2554	2	(1)
Hilfszüge, Auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit	408.2485	1	
Im Bahnhof	408.2553	2	(2)
Kennzeichnung, Außergewöhnliche Sendungen	408.2435	1	(6)
Kilometrierungsspalte	408.2341A01	4	(4)
Kleinwagen, Begriff	408.2101A01		
Kleinwagenfahrt, Bezeichnen	408.2202	1	
Kleinwagenfahrten, Begriff	408.2101A01		
Kontaktstelle, Begriff	408.2101A01		
Kreuzen, Begriff	408.2101A01		
Kritische Wettersituation, Sturmwarnung	408.2541	6	
Kuppeln, Schiebetriebfahrzeuge	408.2441	1	(2)
Lademaßüberschreitung	408.2435	1	(2)
Lange Ladung, Nachschieben	408.2441	1	(1)
Langschienentransporteinheiten, Nachschieben	408.2441	1	(1)
Last, Überschreiten der Grenzlast Schnellgang	408.2341A02	2	
Last, Überschreiten Grenzlast	408.2341A01	3	
Last, Überschreiten Lastgrenze	408.2701	3	
Lautsprecher, verwenden	408.2202	2	
Länge der Züge	408.2711		
Lichthauptsignal, Vorbeifahrt an Halt zeigendem	408.2456	4	(4)
Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild	408.2455	2	(3)
Linienzugbeeinflussung, Arbeiten	408.2475	1	
Linienzugbeeinflussung, Entlassen, Befehl	408.2458		(2)
Linienzugbeeinflussung, LZB-Störschalter bedienen, Anordnen durch Fdl	408.2458		(1)
Linienzugbeeinflussung, LZB-Vorsichtsauftrag	408.2456	5	(2)
Linienzugbeeinflussung, Störung der Streckeneinrichtung	408.2651	4	(1)
Linienzugbeeinflussung, Übertragungsausfall im Ganzblockmodus	408.2651	4	(1)
Linienzugbeeinflussung, Übertragungsausfall im Teilblockmodus	408.2651	4	(1)
Linienzugbeeinflussung, Zulässige Geschwindigkeit	408.2341	2	(2)
Linienzugbeeinflussung, Zurücksetzen eines Zuges	408.2572	1	
Linienzugbeeinflussung, Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(2)
LNT	408.2435	1	(3)
LNT, auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)
Lü-Sendungen, Vorbeileiten an Gegenständen	408.2435	3	(2)
LZB-Halt, Halt vor beabsichtigter Stelle	408.2455	3	(1)
LZB-Halt, Halten	408.2455	1	(1)
LZB, Nachschieben	408.2441	1	(3)
Mängel, An Fahrzeugen	408.2553	3	
Mängel, Entgleiste Wagen	408.2701	2	
Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen	408.2331	3	(6)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit	408.2331	3	(4)
Meldungen über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen	408.2202	2	
Mindestbremschundertstel	408.2721	3	
	408.2721	4	(1)
Mitarbeiter, Begriff	408.2101A01		
Mitarbeiter, Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit	408.2111		
Nachschieben von Zügen, Begriff	408.2101A01		
Nachschieben, Einschränkungen für die Zugbildung	408.2441	1	(1)
Nachschieben, nicht gekuppelt	408.2441	2	(1)
Nebenfahrzeuge, mit/ohne Kraftantrieb, Begriff	408.2101A01		
Nebengleise, Begriff	408.2101A01		
Neigung, maßgebende, Ausfall von Bremsseinrichtungen	408.2681	5	(3)
Neigung, maßgebende, Darstellung im Buchfahrplan	408.2341A02	5	
Neigung, maßgebende, Fahrplandarstellung	408.2341A01	4	(6)
Neigung, Maßgebende, Zugtrennung	408.2571	4	
NL, Begriff	408.2101A01		
NL, Nachschieben	408.2441	1	(3)
Notbremse	408.2681	2	(1)
	408.2681	2	(2)
Notbremsüberbrückung	408.2341A02	2	
Notbremsüberbrückung, Fahrplandaten	408.2341A01	3	
Notbremsüberbrückung, Maßnahmen	408.2681	2	(2)
Notbremsüberbrückung, Nicht vorhanden	408.2681	4	
Notbremsüberbrückung, Nicht wirksam	408.2681	3	
Notbremsüberbrückungsabschnitt, Begriff	408.2101A01		
Nothaltauftrag	408.2581	3	(1)
Nothaltauftrag unvollständig	408.2581	3	(6)
Nothaltaufträge	408.2581	4	(1)
Notruf, Auffordern von Hilfe	408.2571	2	(1)
Notruf, LZB-Nothalt	408.2581	3	(4)
Notruf, Nothaltauftrag einleiten	408.2581	3	(2)
Notruf, Unvollständig aufgenommene Meldung	408.2581	3	(5)
Oberleitung, Feuer im Zug	408.2554	2	(2)
Oberleitung, Heftig schwankend	408.2554	1	(1)
Oberleitung, Strecke beobachten	408.2341	1	(1)
Offene Türen	408.2552	1	(1)
Ortsstellbereich, Begriff	408.2101A01		
OS, Begriff	408.2101A01		
OS, Vorbeifahrt an Sperrsignal	408.2456	2	
OS, Zulässige Geschwindigkeit	408.2456	6	(2)
OS, Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(2)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Pfeifeinrichtung, Gestört	408.2691	1	
Planmäßiger Halt, gewöhnlicher Halteplatz	408.2341	3	
PZB-Einrichtung, Fahrzeugeinrichtung gestört	408.2651	2	
PZB-Einrichtung, Streckeneinrichtung gestört	408.2651	1	
PZB-Einrichtung, Zwangsbremmung	408.2531		(1)
	408.2651	3	
PZB, Nachschieben	408.2441	1	(3)
Rangieren, Begriff	408.2101A01		
Rangierfahrt, Begriff	408.2101A01		
Rangierfahrt, Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt	408.2488	2	(1)
Rangierfahrt, Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt bei Baugleisen	408.2488	2	(1)
Rangierfahrt, Übergang in eine Zugfahrt	408.2488	1	(1)
Regelfahrzeuge, Begriff	408.2101A01		
Regelgleis, Abzweigstellen ohne Zs 6	408.2341A01	4	(6)
	408.2341A02	5	
Regelgleis, Begriff	408.2101A01		
Regelgleis, Fahrplananzeige	408.2341A01	4	(3)
Regelgleis, Fahrplandarstellung	408.2341A01	4	(2)
Regelgleis, gewöhnliche Fahrtrichtung	408.2212	1	
Regelhalt, Darstellung im Buchfahrplan	408.2341A02	9	
Regelhalt, Darstellung im Fahrplan	408.2341A01	4	(7)
Regelzüge, Begriff	408.2101A01		
Reisende, Feuer im Zug	408.2554	2	(3)
Reisende, Gleise erkunden	408.2541	1	(1)
Reisende, Notbremse überbrücken	408.2681	2	(2)
Reisende, Sichern an höhengleichen Übergängen	408.2491		
Reisezug in zwei Teilen	408.2431	1	(4)
Reisezug, Schlussignal unvollständig	408.2691	5	
Release Speed, Begriff	408.2101A01		
Release Speed, Fahrt des Zuges	408.2341	1	(1)
Rettungszüge	408.2431	1	(5)
Sägelinien, Buchfahrplan	408.2341A02	5	
	408.2341A02	6	
Sägelinien, Darstellung im Fahrplan	408.2341A01	4	(6)
Sägelinien, Zugtrennung	408.2571	4	
Schiebetriebfahrzeug, Geschwindigkeit	408.2441	1	(6)
Schiebetriebfahrzeug, nicht mit dem Zug gekuppelt	408.2441	2	(1)
Schiebetriebfahrzeugs, Ansetzen an den Zug	408.2441	1	(5)
Schlussignal, Reisezug, Unvollständig	408.2691	5	
Schmierfilm	408.2561	2	(2)
Schneeräumfahrten, Begriff	408.2101A01		

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Schneeräumfahrten, Geschwindigkeiten	408.2481	7	(3)
Schranken, Geschlossen, Bei Annäherung	408.2671	2	(8)
Schranken, Offene, Unregelmäßigkeit	408.2671	1	
Schutz gefährdeter Züge	408.2581	4	(2)
Schwerwagen	408.2435	1	(2)
	408.2435	2	(1)
Selbststellbetrieb, Begriff	408.2101A01		
Selbsttätige Blockstellen, Begriff	408.2101A01		
Sicherheitsfahrschaltung, Gestört	408.2691	2	
Sichern der Reisenden, Höhengleiche Übergänge	408.2491		
Signalabhängigkeit, aufgehoben, Begriff	408.2101A01		
Signalbild, Lichtsignal erloschen, Verhalten des Tf	408.2661		(2)
Signale, Gültigkeit bei mehreren Sperrfahrten	408.2481	6	
Signale, Lichtsignal erloschen	408.2661		(1)
Signale, Nachtzeichen erloschen	408.2661		(2)
Signale, Signalbild erloschen oder nicht zweifelsfrei erkennbar	408.2661		(1)
Signale, Unzulässiges Vorbeifahren	408.2531		(1)
Signale; Links neben dem Gegengleis, Nicht gültig	408.2463	2	
Signalgeführt, Begriff	408.2101A01		
Signalgeführter Zug, Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(1)
Sollgeschwindigkeit, Begriff	408.2101A01		
Speisewagen, Gehobener Stromabnehmer	408.2554	1	(2)
Sperrfahrt, Beenden, Freie Strecke	408.2481	10	(2)
Sperrfahrt, Beenden, Zugmeldestelle	408.2481	10	(1)
Sperrfahrt, Bezeichnen	408.2202	1	
Sperrfahrten, Begriff	408.2101A01		
Sperrfahrten, unvorhergesehene	408.2431	1	(3)
Sperrfahrten; Trennen	408.2481	4	
Sperrsignal, Vorbeifahrt mit Zugfahrten	408.2456	2	
Spitzensignal, Nachtzeichen erloschen	408.2691	6	(1)
Spitzensignal, Nachtzeichen unvollständig	408.2691	6	(2)
Sprechverbindung, zwischen Tf und Wagenzug wirkt nicht	408.2681	3	
Spurrillen, Vereiste	408.2541	3	
SR, Begriff	408.2101A01		
SR, Fahrt des Zuges	408.2341	1	(1)
SR, Zustimmung zur Abfahrt	408.2331	2	(2)
Standort des Zuges melden, Befehl	408.2411	2	(2)
Standort des Zuges melden, ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	408.2651	5	(1)
Standort des Zuges melden, LZB-Übertragungsausfall	408.2651	4	(1)
Steifkupplung, Nachschieben	408.2441	1	(1)
Stichstrecke, Einholen der Zustimmung zur Abfahrt durch Tf	408.2487	2	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Stichstrecke, Völlig gestörte Verständigung	408.2487	3	(2)
Stichstreckenblock, Strecken mit, Begriff	408.2101A01		
Strecke, Befahren des Gegengleises	408.2463	1	(1)
Streckenbeobachtung	408.2341	1	(1)
	408.2341	1	(2)
Streckenkenntnis, Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter	408.2301	1	(2)
Streckenkenntnis, Fahren ohne Streckenkenntnis	408.2301	1	(1)
Stromabnehmer, Befehl beim Nachschieben	408.2441	1	(4)
Stromabnehmer, Gehobener bei einem Speisewagen	408.2554	1	(2)
Sturmwarnung, Kritische Wettersituation	408.2541	6	
Technisch sichern nicht möglich	408.2671	2	(7)
Telekommunikationseinrichtung, Völlig gestört, Stichstrecke	408.2487	3	(2)
Trennen, Sperrfahrten	408.2481	4	
Triebfahrzeug, Kuppeln beim Nachschieben	408.2441	1	(2)
Triebfahrzeugbegleiter, Befehl, verständigen	408.2411	3	
Triebfahrzeuge, Begriff	408.2101A01		
Triebfahrzeugführer	408.2452		(2)
Triebfahrzeugführer, Bedienen Triebfahrzeug vom hinteren Führerraum	408.2691	3	
Triebfahrzeugführer, Behandeln von Befehlen	408.2411	4	(1)
Triebfahrzeugführer, Einholen der Zustimmung zur Abfahrt	408.2487	2	(1)
Triebfahrzeugführer, Ortskenntnis	408.2301	2	
Triebfahrzeugführer, Sicherheitsfahrschaltung gestört	408.2691	2	
Triebfahrzeugführer, Streckenbeobachtung	408.2341	1	(1)
	408.2341	1	(2)
Triebfahrzeugführer, Streckenkenntnis	408.2301	1	(1)
Triebfahrzeugführer, Zugvorbereitungsmeldung an den Fahrdienstleiter	408.2321	2	
Trittstufen, Ausfahren	408.2435	1	(5)
	408.2435	4	
TR, Begriff	408.2101A01		
Umleiten von Zügen	408.2431	2	(1)
Umleiten von Zügen, Begriff	408.2101A01		
Umleiten von Zügen, Darstellung im Fahrplan	408.2341A01	4	(2)
	408.2341A02	8	
	408.2341A02	9	
	408.2341A02	10	
Unregelmäßigkeiten, Fahrzeuge oder Ladungen	408.2553	1	(1)
Unregelmäßigkeiten, Offene Türen	408.2552	1	(1)
Unregelmäßigkeiten, Stromabnehmer	408.2554	1	(1)
Unregelmäßigkeiten, Untersuchen der Fahrzeuge	408.2553	2	(1)
Unterbrochene Arbeitszeit, Gleise erkunden	408.2541	2	(1)
Unterbrochene Arbeitszeit, Sperrfahrt während	408.2481	2	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Unterrichtung, Triebfahrzeugbegleiter u. a. über Befehl	408.2411	3	
Unvorhergesehene Sperrfahrten	408.2431	1	(3)
Unvorhergesehenes Halten eines Zuges, Ursachenermittlung	408.2571	1	
Unzulässiges Vorbeifahren, An der Stelle an der zu Halten war	408.2531		(2)
Unzulässiges Vorbeifahren, Ortsfeste Haltsignale	408.2531		(1)
<b>Ü</b> bergang, Rangierfahrt in eine Zugfahrt	408.2488	1	(1)
Übergang, Zugfahrt in eine Rangierfahrt	408.2488	2	(1)
Überholen, Begriff	408.2101A01		
Überleitstellen, Begriff	408.2101A01		
Übermittlungscode, Befehl	408.2411	1	(4)
Übermittlungscode, wiederholen	408.2411	2	(2)
Überwachende Zugmeldestelle, Begriff	408.2101A01		
<b>V</b> ergleichsfahrplan, Züge des Gelegenheitsverkehrs	408.2431	1	(3)
Verlassensfeststellung, Begriff	408.2101A01		
Verminderter Reibwert	408.2561	2	(2)
Verschieben, Begriff	408.2101A01		
Verspätungen	408.2487	3	(1)
Verständigen, Unvorhergesehener Halt eines Zuges	408.2571	3	
Verständigung, Aufträge / Meldungen wiederholen	408.2202	3	
Verständigung, Völlig gestört, Stichstrecke	408.2487	3	(2)
Versuchsfahrten	408.2431	1	(6)
Versuchsfahrten, Begriff	408.2101A01		
Virtuelle Blockstelle, Vorbeifahrt an Sperrsignal	408.2456	2	
Virtuelle Blockstellen, Begriff	408.2101A01		
Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	408.2435	1	(1)
Völlig gestörte Verständigung	408.2487	3	(2)
<b>W</b> agen, Begriff	408.2101A01		
Wagen, Entgleise	408.2701	2	
Wärterhaltscheibe, Vorbeifahrt an	408.2456	3	
Weichen, Grundstellung	408.2131	1	
Weichen, Umstellverbot	408.2131	2	
Weichenbereich, Kennzeichnung des Endes im Fahrplan	408.2341A01	4	(5)
	408.2341A02	5	
Weichenwärter, Begriff	408.2101A01		
Weiterfahrt nach Halt	408.2455	2	(1)
Weiterfahrt, Nach Anhalten wegen Gefahr	408.2581	5	
Weiterfahrt, Nach unvorhergesehenem Halt, Zugtrennung	408.2571	6	(1)
Weiterfahrt, Nach unvorhergesehenem Hat, ganzer Zug,	408.2571	5	
Weiterfahrt, Nach Zurücksetzen	408.2572	4	
Weiterfahrt, Sperrfahrt	408.2481	9	
Wendezüge, Begriff	408.2101A01		

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Wiederholen, Aufträge / Meldungen	408.2202	3	
Wirbelstrombremse, Auszuschließende Fahrzeuge	408.2701	1	(1)
Wortlaut	408.2487	2	(2)
Wortlaut, Zustimmung zur Abfahrt	408.2487	2	(2)
Yen-Zeichen	408.2341A02	4	
	408.2341A02	5	
	408.2341A02	6	
Zielentfernung, Begriff	408.2101A01		
Zielgeschwindigkeit, Begriff	408.2101A01		
Zug, Anhalten bei offenen Türen	408.2552	1	(2)
Zug, Weiterfahrt nach unvorhergesehenem Anlass	408.2571	4	
	408.2571	5	
	408.2571	6	(1)
	408.2571	8	(1)
Zug, Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke holen,	408.2571	8	(1)
Zugbeeinflussung, Nachschieben	408.2441	1	(3)
Zugbildung, Nachgeschobene Züge	408.2441	1	(1)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Begriff	408.2101A01		
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Zulassen	408.2456	1	
Zugfahrt, Als Sperrfahrt durchführen	408.2481	1	
Zugfahrt, Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt	408.2488	1	(1)
Zugfahrt, Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt bei Baugleisen	408.2488	1	(2)
Zugfahrt, Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt	408.2488	2	(1)
Zugfahrt, Übergang in eine Rangierfahrt ohne Halt	408.2488	2	(3)
Zugfolgeabschnitte, Begriff	408.2101A01		
Zugfolgestellen, Begriff	408.2101A01		
Zugfunk, Aufträge / Meldungen wiederholen	408.2202	3	
Zugfunk, Nothaltauftrag	408.2581	3	(2)
	408.2581	3	(3)
Zuglenkung, Begriff	408.2101A01		
Zugmeldestelle, Nach unterbrochener Arbeitsruhe nicht besetzt	408.2501	1	(1)
Zugmeldestelle, überwachende, Begriff	408.2101A01		
Zugmeldestellen, Begriff	408.2101A01		
Zugnummer, Bezeichnen der Züge	408.2202	1	
Zugpersonal, Begriff	408.2101A01		
Zugteil, Stehen bleiben	408.2571	6	(1)
Zugteil, Weiterfahren	408.2571	7	
	408.2571	8	(1)
	408.2571	4	
Zugtrennung	408.2571	4	
Zugvollständigkeitsmeldung, Betriebsstelle nicht besetzt	408.2501	1	(2)
Zurücklassen Fahrzeuge, Feststellen der Vollständigkeit	408.2571	8	(2)
Zurückziehen, Befehl	408.2411	5	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Zustimmung zum Zurücksetzen	408.2572	1	
Zustimmung zur Abfahrt	408.2487	2	(1)
Zustimmung zur Abfahrt, Besondere bei höhengleichen Übergängen	408.2331	3	(7)
Zustimmung zur Abfahrt, Signal nicht sichtbar	408.2331	3	(1)
Zustimmung zur Abfahrt, Stichstrecke	408.2487	2	(1)
Zustimmung zur Abfahrt, Wortlaut	408.2487	2	(2)
Zustimmung, Abfahrt allgemein	408.2331	1	
Zustimmung, Abfahrt Sperrfahrt	408.2481	5	
Zustimmung, Bewegen Zug nach Anforderung von Hilfe	408.2571	2	(3)
Zustimmung, Rück- oder Weiterfahrt	408.2481	9	
Zustimmung, Weiterfahrt nach Halt wegen drohender Gefahr	408.2581	5	
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Begriff	408.2101A01		
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Bremsstellung mitteilen	408.2431	1	(1)
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Fahrplanangaben bekannt geben	408.2431	1	(2)
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Reisezug in zwei Teilen	408.2431	1	(4)
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Rettungszüge	408.2431	1	(5)
Züge des Gelegenheitsverkehrs, unvorhergesehene Sperrfahrten	408.2431	1	(3)
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Versuchsfahrten	408.2431	1	(6)
Züge, außerplanmäßig nachschieben	408.2441	1	(1)
Züge, Anzahl der Achsen	408.2711		
Züge, Begriff	408.2101A01		
Züge, Bezeichnen	408.2202	1	
Züge, Festlegen	408.2351	2	
Züge, Feuer	408.2554	2	(1)
Züge, Liegen geblieben	408.2462	1	(2)
	408.2462	2	
Züge, Schutz gefährdeter	408.2581	2	(2)
	408.2581	4	(2)
Züge, Umleiten	408.2431	2	(1)
Züge, Zurücksetzen	408.2572	1	
Zwangsbremung, PZB	408.2531		(1)
	408.2651	3	
Zweifelhaftes Signalbild, Verhalten des Tf	408.2661		(1)
Zwischensignal ohne Vorsignalisierung	408.2455	2	(2)
Zwischenwagen	408.2435	2	(1)

