

Handbuch

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Fahrdienstvorschrift; Richtlinien 408.0051 - 0056, 408.21 - 27 und 408.48	40820 Seite I

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB InfraGO 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 InfraGO AG.

Zielgruppen, für welche dieses Handbuch erarbeitet wurde:

Eisenbahnverkehrsunternehmen:

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

Impressum

Chefanwender

DB InfraGO AG
I.IBB 31
Julian Huth
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt am Main
Kontakt: info408@deutschebahn.com

Inhaltsverzeichnis

Richtliniennummer	Titel	Gültig ab
408.0051	Grundsätze; Aufbau und Zweck	14.12.2025
408.0054	Grundsätze; Abkürzungen	14.12.2025
408.0055	Grundsätze; Begriffe	14.12.2025
408.0056	Grundsätze; Kommunikation	14.12.2025
408.2101	Züge fahren; Zusätzliche oder abweichende Regeln	14.12.2025
408.2101A01	Züge fahren; Verkehrstage	14.12.2025
408.2111	Züge fahren; Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit	14.12.2025
408.2131	Züge fahren; Grundstellung von Weichen und Gleissperren, Umstellverbot	14.12.2025
408.2212	Züge fahren; Fahrordnung auf der freien Strecke	14.12.2025
408.2301	Züge fahren; Ohne Streckenkenntnis fahren, Ortskenntnis	14.12.2025
408.2321	Züge fahren; Zug vorbereiten	14.12.2025
408.2331	Züge fahren; Zustimmung des Fdl zur Abfahrt auf einem Bahnhof	14.12.2025
408.2341	Züge fahren; Fahrt des Zuges	14.12.2025
408.2341A01	Züge fahren; Erläuterungen zu den Fahrplanangaben	14.12.2025
408.2351	Züge fahren; Zug oder Zugteile abstellen, Fahrzeuge zurücklassen	14.12.2025
408.2411	Züge fahren; Befehle	14.12.2025
408.2411A01	Ausfüllanleitung Befehle 1 - 9 und 21 - 95	14.12.2025
408.2411A02	Diktat eines Befehls	14.12.2025
408.2411V01	Züge fahren; Vordruck Befehle	14.12.2025
408.2415	Züge fahren; Fahrplan-Mitteilung	14.12.2025
408.2431	Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs; Umleiten von Zügen	14.12.2025
408.2435	Züge fahren; Von den Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	14.12.2025
408.2441	Züge fahren; Nachschieben	14.12.2025
408.2445	Züge fahren; Geschobene Züge	14.12.2025
408.2451	Züge fahren; Einfahrten in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg, Einfahrten in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal	14.12.2025
408.2452	Züge fahren; Fahrplanhalt ausfallen lassen	14.12.2025
408.2454	Züge fahren; Wechsel der ETCS-Betriebsart	14.12.2025
408.2455	Züge fahren; Zugfahrt mit besonderem Auftrag	14.12.2025
408.2456	Züge fahren; Halten, Weiterfahrt nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle	14.12.2025
408.2458	Züge fahren; Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	14.12.2025
408.2462	Züge fahren; Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen	14.12.2025
408.2463	Züge fahren; Auf dem Gegengleis fahren	14.12.2025
408.2475	Züge fahren; Arbeiten an der LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtung	14.12.2025
408.2481	Züge fahren; Sperrfahrten durchführen	14.12.2025
408.2485	Züge fahren; Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen	14.12.2025
408.2487	Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen	14.12.2025
408.2487V01	Züge fahren; Vordruck Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock Triebfahrzeugführer	14.12.2025

Richtliniennummer	Titel	Gültig ab
408.2488	Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	14.12.2025
408.2491	Züge fahren; Reisende sichern	14.12.2025
408.2501	Züge fahren; Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	14.12.2025
408.2531	Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR; Zwangsbremse durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen	14.12.2025
408.2541	Züge fahren; Gleise erkunden	14.12.2025
408.2552	Züge fahren; Offene Türen	14.12.2025
408.2553	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen	14.12.2015
408.2554	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	14.12.2025
408.2561	Züge fahren; Fahren auf Sicht, Geschwindigkeit ermäßigen	14.12.2025
408.2571	Züge fahren; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	14.12.2025
408.2572	Züge fahren; Zug zurücksetzen	14.12.2025
408.2581	Züge fahren; Verhalten bei Gefahr	14.12.2025
408.2591	Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb	14.12.2025
408.2651	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB	14.12.2025
408.2652	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - LZB	14.12.2025
408.2653	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS-Level 2	14.12.2025
408.2671	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen	14.12.2025
408.2681	Züge fahren; Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben	14.12.2025
408.2691	Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	14.12.2025
408.2701	Züge fahren; Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge	14.12.2025
408.2711	Züge fahren; Stärke und Länge der Züge	14.12.2025
408.2721	Züge fahren; Bremsen im Zug, Mindestbremshundertstel	14.12.2025
408.4801	Rangieren; Zusätzliche oder abweichende Regeln	14.12.2025
408.4801A01	Rangieren; Verkehrstage	14.12.2025
408.4801A02	Rangieren; Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter	14.12.2025
408.4802	Rangieren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	14.12.2025
408.4811	Rangieren; Allgemeines	14.12.2025
408.4812	Rangieren; Besonderheiten	14.12.2025
408.4813	Rangieren; Vorbereiten	14.12.2025
408.4814	Rangieren; Durchführen - Regelfall	14.12.2025
408.4815	Rangieren; Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale	14.12.2025
408.4816	Rangieren; Durchführen - Übergänge sichern	14.12.2025
408.4817	Rangieren; Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen	14.12.2025
408.4818	Rangieren; Durchführen - Abstoßen und Ablauen	14.12.2025
408.4821	Rangieren; Fahrzeuge aufhalten	14.12.2025
408.4831	Rangieren; Fahrzeuge abstellen und festlegen	14.12.2025
408.4841	Rangieren; Hauptgleise	14.12.2025
408.4851	Rangieren; Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört Erläuterungen Neuherausgabe Grundsatzrichtlinien Erläuterungen Neuherausgabe Richtliniengruppe 408.21-27 Erläuterungen Richtliniengruppe 408.48	14.12.2025

Verzeichnis der Aktualisierungen

1

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Grundsätze; Aufbau und Zweck	408.0051 Seite 1

1 Zweck, Schutzziel und Zielgruppe

Zweck, Schutzziel:

Die Richtlinien der Fahrdienstvorschrift haben verschiedene Anwendergruppen, deren jeweilige Regeln im direkten Zusammenhang zueinander stehen. Das Verstehen dieser Zusammenhänge erhöht das Verständnis und die Handlungssicherheit im Bahnbetrieb.

Zielgruppe:

- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Ausbildungen im Bahnbetrieb durchführen

2 Regelung

2.1 Aufbau der Fahrdienstvorschrift

Die Fahrdienstvorschrift besteht aus einzelnen Richtlinien, die zu Handbüchern zusammengesetzt werden. Die Nummerierung der Richtlinien gibt ihre thematische Zugehörigkeit wieder. Für verschiedenen Anwendergruppen werden Richtlinien in verschiedenen Handbüchern zusammengefasst.

Richtlinienfamilie	Richtliniennummer	Geltungsbereich
Grundsätze	408.0051 bis 408.0056	Fdl, Ww, Tf, andere Mitarbeiter im Bahnbetrieb
Regeln Bediener	408.0101 bis 408.0653	Fdl, Ww
Planung Streckenbuch EIU	408.1101 bis 408.1653	Mitarbeiter, die mit der Erstellung des Streckenbuchs EIU beauftragt sind
Regeln Tf	408.2101 bis 408.2721	Tf
Planung Streckenbuch EVU	408.3101 bis 408.3691	Mitarbeiter, die mit der Erstellung der Zuarbeit des Streckenbuchs EVU beauftragt sind
Rangieren	408.4801 bis 408.4851	Fdl, Ww, Tf, andere Mitarbeiter im Bahnbetrieb
Planung örtliche Zusätze fürs Rangieren	408.5801 bis 408.5851	Mitarbeiter, die mit der Erstellung Zuarbeit der örtlichen Zusätze beauftragt sind

2.2 Handbücher

Nummer des Handbuchs	Umfang	Zielgruppe
40800	Grundsätze, Regeln Bediener, Rangieren	Operatives Betriebspersonal EIU
40803	Zusätze für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin	Mitarbeiter des EIU S-Bahn Berlin auf Betriebsstellen
40811	Regeln Streckenbuch EIU	Mitarbeiter, die mit der Erstellung des Streckenbuch EIU beauftragt sind
40813	Regeln Streckenbuch EIU für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin	Mitarbeiter des EIU S-Bahn Berlin auf Betriebsstellen, die mit der Erstellung des Streckenbuch beauftragt sind
40820	Grundsätze, Regeln Tf, Rangieren	Operatives Betriebspersonal EVU
40823	Zusätze für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin für Tf	Mitarbeiter des EVU S-Bahn Berlin auf Betriebsstellen
40831	Regeln Streckenbuch EVU	Mitarbeiter, die mit der Erstellung der Zuarbeit zum Streckenbuch EVU beauftragt sind
40848	Grundsätze, Rangieren	Operatives Betriebspersonal EIU und EVU
40858	Regeln örtliche Zusätze Rangieren	Mitarbeiter, die mit der Erstellung der Zuarbeit zum Streckenbuch EVU beauftragt sind

2.3 Verweise auf die DB InfraGO AG

Verweise auf die DB InfraGO AG in den Richtlinien der Fahrdienstvorschrift beziehen sich auf den Geschäftsbereich Fahrweg. Ist der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe gemeint, wird ausdrücklich darauf hingewiesen.

2.4 Verweis auf Streckenbuch EIU/EVU

Hinter den Zwischenüberschriften wird durch das Piktogramm  auf eine Regelung im Streckenbuch hingewiesen.

2.5 Aufbau der Richtlinien

Der Aufbau der Richtlinien 408.0051 - 0056, 408.01 - 06 und 408.21 - 27 folgt einem festen Schema.

1. Zweck, Schutzziel, und Zielgruppe
2. Regelung
3. Örtliche Regeln im Streckenbuch
4. Wortlaute (Ril 408.01-06)/ Befehle (Ril 408.21-27)
5. Merkhinweise und Sperren (Ril 408.01-06)/ Geschwindigkeiten (Ril 408.21-27)
6. Dokumentation (nur Ril 408.01-06)

2.6 Erläuterungen

Die Erläuterungen zu Richtlinienänderungen finden sich im Regelwerksportal und auf dem Internetauftritt der DB InfraGO AG.



Regelwerksportal DB InfraGO AG



Netzzugang und Regulierung

2.7 Steuerungslogik und Wirksamkeitsmethode (nur DB InfraGO AG)

Diese finden sich für die Richtlinienfamilie 408 im Regelwerksportal als Anlage zu den Handbüchern.

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Keine



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Grundsätze; Abkürzungen	408.0054 Seite 1

1 Zweck, Schutzziel und Zielgruppe

Zweck, Schutzziel:

Diese Richtlinie gewährleistet die Verwendung einheitlicher Abkürzungen für Einträge, wodurch Verwechslungen und Missverständnisse vermieden werden. So mit wird die Handlungssicherheit bei Dokumentation und Kommunikation sichergestellt.

Zielgruppe:

- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Ausbildung im Bahnbetrieb durchführen

2 Regelung

Wenn Einträge abgekürzt werden sollen, müssen die folgenden Abkürzungen verwendet werden. Für nicht aufgeführte Begriffe ist die Verwendung von Abkürzungen auf der Grundlage der aktuellen amtlichen Rechtschreibregeln zulässig.

Abfahrt	Abf
Abschnittsprüfung	Ap
Abzweigstelle	Abzw
Achse (Radsatz)	X
alternativer Fahrweg	A-Weg
angekommen	ak
Ankündigen	A
Ankunft	Ank
Anschlussstelle	Anst
Arbeiten, Arbeitsstelle	Arb
Arbeitszug	Arbz
aufgehoben	aufgeh
Ausfahrtsignal	Asig
Ausfahr(t)	Ausf
Ausfahrvorsignal	Avsig

ausgenommen	ausg
außergewöhnlich	au
außerplanmäßig	apl
Ausweichanschlussstelle	Awanst
Bahnhof	Bf
Bahnhofsteil	Bft
Bahnsteig	Bstg
Bahnübergang	BÜ
Bahnübergangsposten	BÜP
Baugleis	Bgl
Baustelle	Baust
Bedarfzug	B
Befehl	Bef
Beförderungsanordnung	Befo
Benachrichtigung, benachrichtigt	Ben, ben
besetzt	bes
Beteiligte (beteiligte Stellen)	Bet
Betriebs- und Bauanweisung	Betra
Betriebsstelle	Betrst / Bst
Betriebszentrale	BZ
Bezirk	Bez
Blockkennzeichen	Bkz
Blocksignal	Bksig
Blockstelle	Bk
Blockvorsignal	Bkvsig
Bremse	Br
Bremshundertstel	Brh
Bremsprobe	Brpr
Deckungssignal	Dksig
Deckungsstelle	Dkst
Durchfahr(t)	Durchf
Durchrutschweg	D-Weg
Dynamischer Schriftanzeiger	DSA
Einfahrtsignal	Esig

Einfahr(t)	Einf
Einfahrvorsignal	Evsig
eingefahren	eingef
eingleisig	eingl
einverstanden	einv
Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
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
Fahrstraßeausschluss	X
Fahrwegprüfung	Fpr
Fahrzeug, Fahrzeuge	Fz
fernmündlich	fmdl
Fernsprecher	Fspr
Festbremsortungsanlage	FBOA
Gegengleis	Ggl
gesichert	ges
gesperrt	gesp
gestört	gest
gezeichnet	gez
Gleis	Gl
Gleissperre	Gs
Gleiswechselbetrieb	GWB
Grenzlast	GL
Grenzzeichenfreimeldung	GM
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
Maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges	VMZ
Mehrkrafttriebfahrzeuge	Mk-Tfz
Mindestbremshundertstel	Mbr
Minute(n)	Min
mündlich	mdl
Notbremsüberbrückung	NBÜ
Notfallleitstelle	NFLS
Notfallmanager	Nmg
Oberleitung	Ol
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
Rangierabteilung	Rabt
Rangierbegleiter	Rb
Rangierfahrt	Rf
Regelgleis	Rgl
Reisendenübergang	RÜ
Reisezug	Rz
Richtlinie	Ril
Richtung	Ri
Rückfahrt	Rückf
Rückmelden, Rückmeldung	R
Rückmeldeposten	RMP
Schiebetriebfahrzeug	Sch-Tfz
Schrankenposten	Schrp
Schrankenwärter	Schrw
selbsttätige Blockstelle, selbsttägiges Blocksignal	Sbk
Sendung	Send
Sicherheitsfahrschaltung	Sifa
Signal	Sig
Signalabhängigkeit	Sigabh
Sperrfahrt	Sperrf
Sperrsignal	
- Formsignal	Hs
- Lichtsignal	Ls
Sperrung	Sperr
Stellwerk	Stw
Störung	Stör
Strecke (freie Strecke)	Str
Streckenbuch	Strebu
Technischer Berechtigter	TB
Triebfahrzeug	Tfz
Triebfahrzeugbegleiter	Tb

Triebfahrzeugfahrt	Tfzf
Triebfahrzeugführer	Tf
übergeben	überg
überholt durch	ü
Überholung	⊗
Überleitstelle	Üst
Überleitung	Ültg
übernommen	übern
Überwachungssignal	Üs
Uhrzeit in Vordrucken	
- Stundenspalte	Std. oder U
- Minutenpalte	Min. oder M
Umleitung	Uml
unbesetzt	u
unbestimmt	unbest
und	u
unverändert	unv
verkehrt (verkehren)	verk
verspätet	versp
vollständig	vollst
voraussichtlich	vsl
vor Plan	v Pl
Vorsignal	Vsig
Vorsignal eines selbsttägigen Blocksignals	Sbkvsig
Wagen	Wg
Wagenmeister	Wgm
Wagenprüfer	Wgp
Weiche	W
Weichenwärter	Ww
Weiterfahrt	Weiterf
Wiederholer	Wdh
Zentralschaltstelle	Zes

Zug	Z
Zugbegleiter	Zub
zugestimmt	zugest
Zugfolgestelle	Zfst
Zugfunk	ZF
Zuggattung	Zogg
Zugmeldebuch	Zmb
Zugmelder	Zm
Zugmeldestelle	Zmst
Zugmeldeverfahren	Zmv
Zugpersonal	Zp
Zugschlussmeldeposten	ZMP
Zugschlussmeldung/Zugvollständigkeitsmeldung	ZM
Zugvorbereiter	Zugv
Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten	La
zuständig	zust
Zwischensignal	Zsig
Zwischenvorsignal	Zvsig

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

keine



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Grundsätze; Begriffe	408.0055 Seite 1

1 Zweck, Schutzziel und Zielgruppe

Zweck, Schutzziel:

Diese Richtlinie gewährleistet die Verwendung einheitlicher Begriffe im Bahnbetrieb und somit alle Anwender das gleiche Verständnis dafür haben. Dadurch wird die Handlungssicherheit bei der Dokumentation und Kommunikation sichergestellt, die zur Gewährleistung der Betriebssicherheit beiträgt.

Zielgruppe:

- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Ausbildung im Bahnbetrieb durchführen

2 Regelung

Ablaufen, Abdrücken

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

Abstellen

Züge und Triebfahrzeuge sind abgestellt, wenn sie nicht mit einem Tf besetzt sind oder nicht gesteuert werden. Wagen sind abgestellt, sofern sie nicht in Züge eingestellt sind oder nicht rangiert 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 bzw. Signale Ne 14 begrenzt.

Anschlussbahnhöfe

Anschlussbahnhöfe haben besondere Aufgaben bei der Meldung der Züge.

Anschlussstellen, Ausweichanschlussstellen

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

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

Anzeigegeführ

Ein Zug ist anzeigegeführ, 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.

Bei einer virtuellen Blockstelle entspricht deren Fahrtmelder der Fahrtstellung des Hauptsignals.

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 bzw. Signale Ne 14 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 ETCS-Fahrerlaubnisse. 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 Tf ein Haltsignal oder ein blinkendes Signal Ne 5 erhält,
- der Tf Reisende bemerkt, die ein- oder aussteigen wollen,
- die Fahrgasthaltewunscheinrichtung dem Tf einen Haltwunsch anzeigt oder
- der Tf nicht verständigt wurde, dass der Halt ausfallen darf.

Beidrücken

Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender Fahrzeuge zum Kuppeln.

Betriebliche Abfahrtszeit

Die betriebliche Abfahrtszeit ist für die Abfahrt des Zuges auf einer Betriebsstelle maßgeblich.

In den Fahrplänen dieser Betriebsstellen können daneben auch verkehrliche Abfahrtszeiten veröffentlicht sein.

Betriebshalt

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

Betriebsstellen

Betriebsstellen sind:

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

Bezeichnung des Arbeitsplatzes

Die Bezeichnung setzt sich zusammen aus der Funktion des Mitarbeiters und dem Namen der Betriebsstelle, der sein Arbeitsplatz zugeordnet ist. Auf Betriebsstellen mit mehreren Bedienplätzen, kann diese durch eine Nummerierung ergänzt sein.

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, für anzeigegeführte Züge und für Züge in ETCS-Betriebsart SR.

Blockstellen für signalgeführte Züge sind an Hauptsignalen eingerichtet.

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

Blockstellen für Züge in ETCS-Betriebsart SR sind an Signalen Ne 14 eingerichtet.

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.

Dynamischer Schriftanzeiger

Ein Dynamischer Schriftanzeiger ist ein Reisendeninformationssystem, dass an Bahnsteigen optisch/akustisch Zuginformationen ausgibt. Daneben kann der DSA Freitexte anzeigen.

Ein DSA informiert über Zugplandaten und z. B. über folgende Geschäftsvorfälle zur Reisendeninformation:

Verspätung, Gleiswechsel, Ausfall eines Zuges, Ausfall eines Zuges auf Teilstrecken, Umleitung eines Zuges, Ersatzzug, Zusatzzug, Sonderzug.

Einfahrweiche

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

EOA (End Of Authority)

Für ETCS-geführte Züge ist ein ETCS-Halt (EOA) das Ende der ETCS-Fahrerlaubnis. Der EOA befindet sich am Signal Ne 14 oder an einer virtuellen Blockstelle. Ein EOA kann sich auch an der Spitze eines Zuges befinden, wenn eine Sollgeschwindigkeit von 0 km/h angezeigt wird oder am Sperrsignal.

Für LZB-geführte Züge ist ein LZB-Halt (EOA) an Hauptsignalen oder virtuellen Blockstellen eingerichtet. Ein EOA kann sich auch an der Spitze eines Zuges befinden, wenn eine Sollgeschwindigkeit von 0 km/h angezeigt wird.

Für signalgeführte Züge gelten Halt zeigende Signale (EOA) als Ende der Erlaubnis zur Fahrt.

ETCS-Fahrerlaubnis

Die ETCS-Fahrerlaubnis ist die Erlaubnis für einen ETCS-geführten Zug bis zu einem ETCS-Halt zu fahren.

ETCS-Halt

Siehe Begriff „EOA (End Of Authority)“.

ETCS-Zentrale

Zu einer ETCS-Zentrale gehören:

- die ETCS-Bedieneinrichtung,
- ein sicheres Rechnersystem und
- die Schnittstellen zu den Stellwerken, ETCS-Nachbarzentralen und zum GSM-R.

Die ETCS-Zentrale wird auch als „RBC“ bezeichnet.

Fahrdienstleiter

Fdl regeln die Durchführung der Zugfahrten. Fdl dürfen auch die Tätigkeiten von Ww verrichten.

Fdl und Ww sind in den Richtlinien 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 Fdl der vorgelegenen Zugmeldestelle, auf eingleisigen Strecken einem festgelegten Fdl zugeteilt. Selbsttätige Blockstellen der übrigen Blockbauformen, Blockstellen für anzeigen geführte Züge oder örtlich nicht besetzte Bahnhöfe oder Abzweigstellen gelten als mit dem Fdl besetzt, der die Signalanlagen dieser Stellen bedient.

Fahrplanhalt

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

Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt stellen

Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. Formulierungen wie „ein Hauptsignal auf Fahrt stellen“ umfassen jede Signalstellung eines Hauptsignals, die es dem Tf eines Zuges erlaubt, an dem Signal vorbeizufahren, z. B. Signal Hp 2, Ks 1, HI 3a, Sv 4. An einer virtuellen Blockstelle entspricht der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrtmelder.

Fahrzeuge

Fahrzeuge werden unterschieden nach Regelfahrzeugen und Nebenfahrzeugen.

Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz und 100 Hz-Gleisstromkreisen

Regelfahrzeuge oder schwere Nebenfahrzeuge, welche die Gleisfreimeldeanlagen der 42 Hz oder 100 Hz-Gleisstrom-Technik (Bauform WSSB) während der Fahrt nicht zuverlässig erkennen können, werden als "Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz und 100 Hz-Gleisstromkreisen" bezeichnet.

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 Flankenschutzeinrichtungen 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, so lange das Wartezeichen als Flankenschutz für eine Zugfahrt dient, Signale Ra 11 a (DV 301) und alleinstehende Signale Ne 14.

Flankenschutzraum

Flankenschutzraum ist der Raum zwischen einer Flankenschutzeinrichtung oder einem Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg.

Führungsgrößen

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

FS (Full Supervision)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug in Vollüberwachung fährt, und zwar mit einer ETCS-Fahrerlaubnis, die ETCS dem Tf mit Führungsgrößen und einem Symbol in der Führerraumanzeige anzeigt.

Gegengleis

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

Gelenkwagen

Gelenkwagen sind Wagen, die aus mehreren Wagenelementen bestehen, die untereinander durch ein Gelenk verbunden sind. Gelenkwagen haben nur eine Wagennummer.

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, vor dem LZB-Halt bzw. vor dem ETCS-Halt.

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 Einfahrtsignale bzw. die sie ersetzen Signale Ne 14 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.

Grenzsignal

Ein Grenzsignal ist ein Hauptsignal oder Vorsignal, an dem eine Strecke mit ETCS beginnt oder endet.

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.

IS (Isolation)

Betriebsart bei ETCS, wenn das ETCS-Fahrzeuggerät mit dem Störschalter ausgeschaltet ist. Es sind keine Eingaben und Anzeigen über die Fahrzeugeinrichtung möglich. Der Zug kann ohne ETCS-Fahrerlaubnis fahren.

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:

- a) die Zugmeldestelle, die während der Arbeitsunterbrechung der überwachenden Zugmeldestelle bei der Notfallleitstelle für ein der überwachten Zugmeldestelle zugeordnetes, gesperrtes Gleis Hilfe aufrufen muss,
- b) die Betriebsstelle, die die Meldungen zu Arbeitsende und Arbeitsbeginn bei unterbrochener Arbeitszeit entgegennimmt und der Besonderheiten während der unterbrochenen Arbeitszeit gemeldet werden.

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.

LS (Limited Supervision)

Limited Supervision (LS) ist eine ETCS-Betriebsart im ETCS-Level 1. Es werden die Signalinformationen über schaltbare Balisen an das ETCS-Fahrzeuggerät des Zuges übertragen. In der ETCS-Betriebsart LS werden keine Führungsgrößen angezeigt. Die Züge fahren signalgeführt.

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 (Non Leading)

Betriebsart bei ETCS, die der Tf der Zuglokomotive bei Vorspann bzw. eines mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges wählen muss.

Notbremsüberbrückungsabschnitt

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

NP (No Power)

Betriebsart bei ETCS, in die das ETCS-Fahrzeuggerät wechselt, wenn die Stromversorgung ausgeschaltet ist.

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 Ril 301.9001 gekennzeichnet sein.

OS (On Sight)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug auf Sicht fahren muss, und zwar mit einer ETCS-Fahrterlaubnis, die dem Tf mit einem Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird. ETCS überwacht die maximal zulässige Geschwindigkeit für Fahren auf Sicht und das Ende der ETCS-Fahrerlaubnis.

Override EOA

Funktion im ETCS-Fahrzeuggerät, die es dem Tf ermöglicht, aus den ETCS-Betriebsarten FS, OS oder LS in die ETCS-Betriebsart SR zu wechseln sowie an einem ETCS-Halt vorbeizufahren.

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.

PT (Post Trip)

Betriebsart bei ETCS, in die das ETCS-Fahrzeuggerät wechselt, nachdem der Tf im Stillstand die Betriebsart TR bestätigt hat.

Rangierabteilung

Ein angetriebenes Fahrzeug, das mit anderen Fahrzeugen gekuppelt sein kann und zum Rangieren bestimmt ist.

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 bewegte Rangierabteilung.

RBC (Radio Block Centre)

Siehe Begriff „ETCS-Zentrale“.

Regelfahrzeuge

Regelfahrzeuge werden unterschieden nach Triebfahrzeugen und Wagen.

Regelgleis

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

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 ETCS-Fahrerlaubnis übermittelt.

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

SB (Stand By)

Betriebsart bei ETCS, bei der die ETCS-Fahrzeugeinrichtung in Bereitschaft ist und die dem Tf durch ein Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird. In der Betriebsart SB ist der Zug noch ohne ETCS-Fahrerlaubnis.

SF (System Failure)

Betriebsart bei ETCS, in die die ETCS-Fahrzeugeinrichtung bei sicherheitsrelevanten Fehlern wechselt. Gleichzeitig leitet die ETCS-Fahrzeugeinrichtung eine Zwangsbremsung ein.

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.

SH (Shunting)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug oder eine Rangierfahrt ohne ETCS-Fahrerlaubnis fahren kann und die ETCS dem Tf durch ein Symbol in der Führerraumanzeige anzeigt; die Erlaubnis zur Fahrt erhält der Tf durch einen Befehl bzw. beim Rangieren durch Zustimmung des Ww.

Signalgeführt

Züge sind signalgeführt, wenn sie nicht anzeigen geführt sind.

Sollgeschwindigkeit

Die Sollgeschwindigkeit ist die als V-soll angezeigte Geschwindigkeit für einen anzeigen geführten 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 (Staff Responsible)

Betriebsart bei ETCS, bei der ETCS die zulässige Geschwindigkeit für SR und das Ende der Erlaubnis zur Fahrt durch Balisen mit der Information „Halt für Züge in ETCS-Betriebsart SR“ am Signal Ne 14 überwacht. ETCS zeigt dem Tf die Betriebsart SR durch ein Symbol in der Führerraumanzeige an. Die Erlaubnis zur Fahrt erhält der Tf durch einen Befehl, bei ETCS-Level 1 auch durch ein Signal oder bei ETCS-Level 2 auch durch eine Textmeldung.

Standort des Zuges

Der Standort des Zuges ist die möglichst genaue Angabe der Stelle, an der sich die Spitze des Zuges beim Halten befindet. Während der Fahrt ist der Standort die aktuelle Position des Zuges.

Beispiele: „Asig P1 in Gleis 1 des Bf Kleinstadt“ oder „in km 29,4 im Regelgleis von Kleinstadt nach Erle“.

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 (Trip)

Betriebsart bei ETCS, in die das ETCS-Fahrzeuggerät nach Überfahren eines ETCS-Haltes oder in bestimmten Störsituationen wechselt.

Triebfahrzeuge

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

Triebfahrzeugführer

Mitarbeiter eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, die zum selbstständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen befugt sind.

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.

UN (Unfitted)

Betriebsart bei ETCS, die nur im ETCS-Level 0 möglich ist. In der Betriebsart UN liest das ETCS-Fahrzeuggerät die Balisen und kann eine Verbindung zur ETCS-Zentrale aufbauen. Das Fahrzeuggerät überwacht die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h bei nicht wirksamer Zugbeeinflussung.

Verkehrliche Abfahrtszeit

Die verkehrliche Abfahrtszeit ist die für eine Betriebsstelle in den Auskunftsmedien und in den Fahrgastinformationen am Bahnsteig veröffentlichte Zeit. Die verkehrliche Abfahrtszeit ist für den Reisenden die maßgebliche Zeit.

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 gibt es auf Streckenabschnitten mit ETCS oder LZB. Sie sind eingerichtet:

- auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale an allen Signalen Ne 14.
- an Blockkennzeichen.

Bei LZB sind virtuelle Blockstellen außerdem eingerichtet für Fahrten auf dem Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrtssignals eines Bahnhofs.

Vorspann

Vorspann ist die Bespannung eines Zuges mit zwei Lokomotiven, die mit je einem Tf besetzt sind. Die Vorspannlokomotive befindet sich an der Spitze des Zuges.

Wagen

Wagen werden eingeteilt in:

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

Wageneinheiten

Wageneinheiten sind aus mehreren Einzelwagen ständig gekuppelte Einheiten, die im Betrieb nicht getrennt werden können und von denen jeder Einzelwagen mit einem Laufwerk ausgerüstet ist. Wageneinheiten haben nur eine Wagennummer und enthalten Anschriften für nur einen Wagen.

Weichenwärter

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

Ww können an der Durchführung von Zugfahrten beteiligt sein.

Fdl und Ww sind in den Richtlinien 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.

Zufahrtsicherungssignal

Ein Zufahrtsicherungssignal ist das letzte Hauptsignal vor einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale. Innerhalb dieser Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale kann ein zusätzliches Hauptsignal zur Fahrt in einen Bereich ohne ETCS-Ausrüstung vorhanden sein.

Züge

Das Bewegen von Zügen sind Zugfahrten. 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 Fdl nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einem daraus abgeleiteten Auftrag LZB-Fahrt bzw. einer ETCS-Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS zulassen kann oder darf. An einer virtuellen Blockstelle entspricht der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrtmelder.

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 anzeigen geführte Züge.

Zugfolgestellen

Zugfolgestellen begrenzen Zugfolgeabschnitte und regeln die Folge der Züge auf der freien Strecke. Es gibt Zugfolgestellen für signalgeführte Züge und für anzeigen geführte 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 Tf und weiterem mit sonstigen betrieblichen Aufgaben im Zug betrautem Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Keine



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Grundsätze; Kommunikation	408.0056 Seite 1

1 Zweck, Schutzziel und Zielgruppe

Zweck, Schutzziel:

Die Vorgaben zur Kommunikation schließen Missverständnisse bei der Übermittlung von Meldungen, Aufträgen und Anweisungen aus. Es wird sichergestellt, dass nur relevante Informationen gegeben und aufgenommen werden. Hiermit wird verhindert, dass beispielsweise durch falsch verstandene Zahlen oder Buchstaben, dem falschen Zug die Zustimmung zur Fahrt gegeben wird. Oder ein Zug mit besonderem Auftrag an einem anderen Signal, als vom Fahrdienstleiter beabsichtigt, vorbeifährt.

Zielgruppe:

- Mitarbeiter, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben wahrnehmen
- Mitarbeiter, die Ausbildung im Bahnbetrieb durchführen

2 Regelung

2.1 Kommunikationsmethodik

Sprachgebrauch

Für den Sprachgebrauch gilt:

- deutsche Sprache verwenden
- dialektfreie Aussprache
- langsam, deutlich und in normaler Lautstärke sprechen
- in kurzen Sätzen sprechen

Aufträge und Meldungen

Situation	Bestimmungen	Wortlaut
Aufträge und Meldungen zum Abwenden von Gefahren	<ul style="list-style-type: none"> - nicht unterbrechen - Empfänger muss nicht wiederholen - Maßnahmen unverzüglich treffen, auch wenn Inhalte nur unvollständig verstanden wurden 	
Aufträge und Meldungen	<ul style="list-style-type: none"> - Empfänger muss wesentlichen Inhalt wiederholen - Fdl soll diese in seiner Zuständigkeit selbst aufnehmen oder abgeben 	
Feste Wortlaute	<ul style="list-style-type: none"> - Müssen wortwörtlich wiederholt werden 	
Aufträge und Meldungen pausieren	<ul style="list-style-type: none"> - Den Sender auffordern die Übermittlung zu pausieren. 	„Stopp“
Aufträge und Meldungen fortsetzen	<ul style="list-style-type: none"> - Den Sender auffordern die Übermittlung fortzusetzen. 	„Weiter“
Nachweisführung	<ul style="list-style-type: none"> - Erfolgt vor der Wiederholung - Bei Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erfolgt der Nachweis nach Durchführung aller erforderlichen Maßnahmen - Ist der Nachweis vor der Wiederholung einzutragen kann der Empfänger die Kommunikation pausieren 	
Wiederholungen	<ul style="list-style-type: none"> - Sender muss korrekte Wiederholung bestätigen - Falsche Wiederholung unterbrechen und den falsch wiedergegebenen Teil wiederholen - Nach Korrektur falscher Wiederholung beginnt der Empfänger die Wiederholung von Anfang an 	<ul style="list-style-type: none"> - Einleitung Wiederholung: „Ich wiederhole“ - Bestätigung korrekte Wiederholung: „Richtig“ - Unterbrechung falsche Wiederholung „Falsch, ich wiederhole“

2.2 Identifikation von Fdl und Tf

Fdl meldet sich:

„Hier ist ... [Bezeichnung des Arbeitsplatzes]“

Fdl spricht Zug an:

„Zug ... [Zugnummer], hier ist ... [Bezeichnung des Arbeitsplatzes]“

Tf meldet sich:

„Hier ist Zug ... [Zugnummer] ... [Standort des Zuges]“

2.3 Plausibilitätsprüfung Standort des Zuges

Es muss geprüft werden, ob der gemeldete Standort des Zuges mit der Gleis- und Streckenbelegung plausibel ist.

Ist das Ergebnis nicht plausibel, sind durch den Fdl weitere Maßnahmen zu treffen; z. B.

- Standort gemeinsam mit dem Tf ermitteln (z. B. anhand von Signal- und Weichenbezeichnungen)
- Maßnahmen bei Gefahr
- Standortabgleich mit allen Zügen im Zuständigkeitsbereich

2.4 Bezeichnen der Züge

Für die Bezeichnung von Zügen gilt:

- Züge werden mit „Zug ... (Zugnummer)“ bezeichnet.
- Sperrfahrten werden mit „Sperrfahrt ... (Zugnummer)“ bezeichnet.
- Kleinwagenfahrten werden mit „Sperrfahrt Kl ... (Zugnummer)“ bezeichnet.
- Züge müssen auch dann mit ihrer Zugnummer bezeichnet werden, wenn sie im Fahrplan eines anderen Zuges verkehren.

2.5 Einseitig gerichtete Sprechverbindung (Lautsprecher)

Es gilt folgendes:

- Aufträge dürfen gegeben werden, wenn der Empfänger die Ausführung melden muss oder der Sender die Ausführung selbst erkennen kann und dies im Einzelfall nicht verboten ist
- Aufträge sind zweimal zu geben. Die zweite Durchsage muss mit „Ich wiederhole“ eingeleitet werden.
- Meldungen dürfen nicht gegeben werden.

2.6 Wechselsprechverbindungen

Es sind folgende Wortlaute zu verwenden:

Situation	Wortlaut
Aufforderung unverstandene Meldung zu wiederholen	„Bitte wiederholen“
Antwort zurzeit nicht möglich	„Bitte warten“
Antwort nicht möglich und später die Kommunikation wieder aufnehmen	„Ich rufe zurück“
Gespräch beendet	„Ende“

2.7 Andere mit Abgabe von Aufträgen/Meldungen beauftragt

Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass der Fdl einen anderen Mitarbeiter mit der Aufnahme oder Abgabe von Aufträgen und Meldungen beauftragt. Der Auftrag muss für jeden Fall einzeln und zur unmittelbaren Ausführung erteilt werden. Im Streckenbuch kann es ergänzende Regeln für feste Wortlaute geben.

2.8 Buchstabiertafel

Die Buchstabiertafel ist in folgenden Fällen für die Bezeichnung der Buchstaben des Alphabets beim Buchstabieren zu verwenden:

- Buchstabieren von Wörtern und Ortsnamen, die schwer auszusprechen sind oder schlecht verstanden werden können
- zur Bezeichnung von Signalen, Weichen und die Eindeutige Kennung von Befehlen

Buchstabe	Wort	Hinweise zur Aussprache	
A	Alpha	ælfa	AL FAH
B	Bravo	bra:vo	BRAH VOH
C	Charlie	tʃa:li	SCHAAR LIE
D	Delta	dɛltə	DELL TAH
E	Echo	ɛko	ECK OH
F	Foxtrot	fɔkstu:t	FOCKS TROTT
G	Golf	gɔlf	GOLF
H	Hotel	ho: 'tel	HOH TELL
I	India	ɪndia	IN DIE AH
J	Juliet	dʒu:li'et	DSCHU LIE JETT
K	Kilo	ki:lo	KIE LOH
L	Lima	li:mɑ	LIE MAH
M	Mike	ma:k	MAIK
N	November	no'vɛmbə	NOO WEM BER
O	Oscar	ɔska	OSS KAH
P	Papa	papa	PAH PAH
Q	Quebec	ke'bæk	KE BECK
R	Romeo	ro:mi,o	ROH MEH OH
S	Sierra	si:'ɛra	SIE JÄH RAH
T	Tango	tæŋgo	TÄNG GOH
U	Uniform	ju:nifɔ:m	JUNNI FORM
V	Victor	vɪkta	WICK TOR
W	Whisky	wiski	WISS KIE
X	X-Ray	ɛksreɪ	ECKS RÄI
Y	Yankee	jæŋki	JÄNG KIE
Z	Zulu	zu:lu:	SUH LUH
Ä	Ärger		
Ö	Öse		
Ü	Übel		
ß	Eszett		

2.9 Zahlen

Zahlen sind ziffernweise auszusprechen.

Zahl	Aussprache
0	Null
1	Eins
2	Zwo
3	Drei
4	Vier
5	Fünf
6	Sechs
7	Sieben
8	Acht
9	Neun

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Im Streckenbuch EIU können Regeln zu folgenden Punkten gegeben sein:

- Abschnitt 2.1 unter „Aufträge und Meldungen“: Ergänzende Regeln für feste Wortlaute
- Abschnitt 2.7 unter „Andere mit der Abgabe von Aufträgen/Meldungen beauftragten“: Andere Mitarbeiter können beauftragt werden, Aufträge oder Meldungen zu geben.

Im Streckenbuch EVU können Regeln zu folgenden Punkten gegeben sein:

- Keine



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zusätzliche oder abweichende Regeln	408.2101 Seite 1

* **1 Zusätzliche oder abweichende Regeln**

- * (1) Zusätzliche oder abweichende Regeln können gegeben sein:
 - im Streckenbuch,
 - in einer Fahrplananordnung oder Beförderungsanordnung,
 - in einer Betra,
 - in der La oder
 - in Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken.
- * Wenn Regeln 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.

* **2 Ausnahmen**

- * Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich die regelwerksverantwortliche Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU).



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Verkehrstage	408.2101A01 Seite 1

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.

*

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.
⊗	=	Programmzug 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

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit	408.2111 Seite 1

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.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Grundstellung von Weichen und Gleissperren, Umstellverbot	408.2131 Seite 1

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; 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.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Ohne Streckenkenntnis fahren, Ortskenntnis	408.2301 Seite 1

1 Ohne Streckenkenntnis des Tf fahren

- (1) Wenn der Tf 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 Tf 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 Tf

Wenn der Tf planmäßig rangieren soll, muss er die hierfür erforderliche Ortskenntnis besitzen. Muss außerplanmäßig rangiert werden, muss sich der Tf beim Ww 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 Fdl 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 Fdl melden

Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung oder die Fahrtrichtung des Zuges ändert, muss der Tf an den Fdl melden, dass der Zug vorbereitet ist, es sei denn, dass der Fdl bereits die Zustimmung zur Abfahrt gegeben hat. Der Tf 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 Manuelle ETCS-Levelwahl

Wenn das fahrende Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, gilt Folgendes: Der Tf muss in der Regel Level NTC PZB/LZB wählen; Abweichungen sind im Streckenbuch gegeben.

* 4 Zugnummer prüfen bei ETCS-Level 2

Wenn beim ETCS-Startlauf in ETCS-Level 2 die Textmeldung „Zug nicht im System geführt. Zugnummer prüfen.“ angezeigt wird, muss der Tf

1. die Zugnummer prüfen und soweit erforderlich berichtigen,
2. sonst die RBC-Kontaktdaten prüfen und soweit erforderlich berichtigen,
3. sonst dem Fdl den Inhalt der Textmeldung mitteilen, wenn die ETCS-Zentrale keine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS erteilt hat oder keine Textmeldung „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk ... [Signalbezeichnung]“ gesendet hat.

Hinweis: Der Fdl überprüft bzw. korrigiert die Zugnummer. Wenn die ETCS-Zentrale weiterhin keine ETCS-Fahrterlaubnis erteilt oder keine Textmeldung sendet, erfolgt die Zustimmung zur Abfahrt mit Befehl.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zustimmung des Fdl zur Abfahrt auf einem Bahnhof	408.2331 Seite 1

1 Grundsatz

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

2 Arten der Zustimmung

- * (1) Signalgeführte Züge (außer Züge in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR):

Fahrtstellung des Hauptsignals
Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8
* Befehl 1 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal
* Befehl 22 zur Ausfahrt aus einem Bahnhof
* Befehl 25 mit Aufträgen 25.30 und 25.34 zur Ausfahrt aus einem Bahnhof
Kennlicht an einem Hauptsignal, soweit im Streckenbuch zugelassen
mündlicher Auftrag, wenn an einem Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist
auf Bahnhöfen, die im Fahrplan mit dem Eintrag „ohne Asig“ gekennzeichnet sind, durch mündliche Zustimmung an den Tf, mit dem Wortlaut „Zug... (Nr.) darf im Bahnhof ... (Bezeichnung des Bahnhofs) ausfahren“

- * (2) LZB-geführte Züge:

LZB-Fahrt
LZB-Ersatzauftrag
LZB-Vorsichtauftrag
LZB-Gegengleisfahrauftrag
* Befehl 1 zur Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs
* Befehl 22 zur Ausfahrt aus einem Bahnhof

(3) ETCS-geführte Züge oder Züge in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR:	*
ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS	*
ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS	*
In ETCS-Betriebsart SR durch folgende Textmeldung:	*
„Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk ... [Signalbezeichnung]“	*
Befehl 1 oder Befehl 7 mit Auftrag 7.20 zur Vorbeifahrt an einer ETCS-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs	*
Befehl 22 zur Ausfahrt aus einem Bahnhof	*

3 Besonderheiten

Signal nicht sichtbar

- (1) Wenn das Signal, mit dem der Fdl der Abfahrt zustimmt, nicht sichtbar ist, gilt Folgendes:
- a) Der Tf darf die Zustimmung des Fdl zur Abfahrt auch anhand eines Fahrtanzeigers feststellen.
In diesem Fall gilt Ril 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (6) b).
 - b) Bei unsichtigem Wetter oder wenn es wegen der örtlichen Verhältnisse im Streckenbuch vorgesehen ist, teilt der Fdl dem Tf 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 Ril 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (6) b).
 - c) Wenn der Tf die Zustimmung des Fdl zur Abfahrt nicht erkennen kann und die Mitteilung nach Absatz b) nicht rechtzeitig vor der Abfahrtszeit des Zuges eingeht, muss der Tf dies dem Fdl 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 Fdl zusätzlich noch mündlich zustimmen. Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.
 - b) Der Fdl darf die mündliche Zustimmung nicht über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen geben. Im Streckenbuch kann zugelassen sein, dass ein anderer Mitarbeiter die mündliche Zustimmung übermittelt.

- (3) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise über das Signal hinaussteht, mit dem der Fdl der Abfahrt zustimmt und die Weiterfahrt an diesem Signal nicht bereits zugelassen war, gilt Folgendes:
- Der Tf muss dem Fdl mitteilen, dass die Spitze des Zuges über das Signal hinaussteht.
- a) Wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist, verständigt der Fdl den Tf. Der Tf 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 Tf dies nicht selbst feststellen kann, darf er einen anderen Mitarbeiter nach Regeln seines Eisenbahnverkehrsunternehmens beauftragen. Wenn dies nicht möglich ist, muss er den Fdl verständigen.
- b) Wenn das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden kann oder der Tf die Stellung des Signals nicht feststellen kann, stimmt der Fdl mit Befehl 1 oder 7 zu. Im Befehl wird die Bezeichnung des Hauptsignals bzw. der ETCS-Blockstelle eingetragen, über die das Fahrzeug an der Spitze des Zuges hinaussteht.
- (4) Wenn in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereitstehen, 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 Fdl die Zustimmung für den ersten Zug gibt, verständigt er den Tf des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge, dass er die Zustimmung zusätzlich noch mündlich gibt.
- c) Bei ETCS-Level 2 darf der Tf des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge den ETCS-Startlauf anstoßen, jedoch zunächst nur die Zugnummer eingeben.
Weitere Eingaben innerhalb des ETCS-Startlaufs (Tf-Nummer, Zugdaten usw.) sowie das Betätigen der Start-Taste darf der Tf des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge erst durchführen, wenn der Fdl ihm die zusätzliche mündliche Zustimmung nach b) gegeben hat. Wenn der zweite Zug und evtl. weitere Züge ETCS-geführt oder in ETCS-Betriebsart SR ist bzw. sind, muss der Tf dieses Zuges auf die Aufforderung des Fdl hin in ETCS-Betriebsart SB wechseln und dem Fdl den Wechsel bestätigen.
- Hinweis: Wenn der Tf versehentlich die Tf-Nummer und ggf. die ETCS-Zugdaten vor der mündlichen Zustimmung zur Abfahrt eingegeben hat, muss er den ETCS-Startlauf abbrechen und erneut anstoßen.*
- d) Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.
- (5) Wenn ein gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal liegt und der Zug zuvor an diesem Signal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fdl zur Abfahrt nicht erforderlich.
- (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 Fdl 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.

Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus*
*
*
Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit*Gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal****Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen**

**Besondere Zu-
stimmung bei
höhengleichen
Übergängen**

- (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.

□

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrt des Zuges	408.2341 Seite 1

1 Strecke durch den Tf beobachten

- (1) Der Tf des 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.
- (2) Der Tf eines anzeigengeführten Zuges muss außerdem die LZB- bzw. ETCS-Führerraumanzeigen beachten.
- (3) Wenn LZB oder ETCS Führungsgrößen anzeigen, gilt Folgendes:
- a) Hauptsignale gelten nicht, ausgenommen wenn sie Halt gebieten. An dunkelgeschalteten Hauptsignalen und Sperrsignalen darf der Tf vorbeifahren.
 - b) Vorsignale und Zusatzsignale und Signale Lf 6 bis Lf 7 gelten nicht.
 - c) Signale, die eine vorübergehende Langsamfahrstelle signalisieren gelten nur, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in einem Befehl angeordnet ist.
 - d) Bei LZB gelten die Signale EI 1v und die Signale EI 1 bis EI 5 nur, wenn die Fahrleitungs-Schutzstrecke oder der Schwungfahrabschnitt in einem Befehl oder in der La angeordnet ist.
 - e) Bei ETCS gelten die Signale EI 1v und die Signale EI 1 bis EI 5 nur, wenn die Fahrleitungs-Schutzstrecke oder der Schwungfahrabschnitt in einem Befehl angeordnet ist.
 - f) Wenn ein Hauptsignal zusätzlich zum Signal Hp 0 Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 zeigt, gelten abweichend von a) die Führungsgrößen.
 - g) Abweichend von a) bis e) gelten die Signale am Fahrweg, wenn die LZB oder ETCS dem Tf eines anzeigengeführten Zuges den Übergang zum signalführten Zug ankündigt. Dunkelgeschaltete Signale gelten bis zum Ende der Anzeigeführung nicht.
 - h) Wenn ETCS bei ETCS-Level 2 Release Speed anzeigt, darf der Tf bei Anzeige V-soll 0 km/h bzw. Zielentfernung 0 m mit Release Speed bis zum zugehörigen Hauptsignal, Sperrsignal, Signal Ne 14, Blockkennzeichen oder Gleisabschluss weiterfahren.
 - i) 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 Tf mit Release Speed weiterfahren.
- (4) Bei ETCS-Level 2 darf der Tf in ETCS-Betriebsart SR an einem Signal Ne 14 nur vorbeifahren, wenn
- * a) der Fdl Befehl 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 zur Vorbeifahrt erteilt,
 - * b) ETCS die Textmeldung „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk ... [Signalbezeichnung]“ anzeigt.

- Tf nicht an der Spitze** (5) Der Tf eines Fahrzeugs, das nicht an der Spitze des Zuges fährt, muss auf die Signale des Tf an der Spitze des Zuges achten. Er darf mit gehobenem Stromabnehmer nur fahren, wenn der Tf an der Spitze des Zuges ihm El-Signale oder entsprechende Aufträge von LZB oder ETCS übermitteln kann oder wenn er El-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

- Signalgeführter Zug** (1) Die zulässigen Geschwindigkeiten eines signalgeführten Zuges sind im Fahrplan des Zuges und in der La vorgeschrieben.
- 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 Bremshundertstel angibt, müssen die im Zug vorhandenen Bremshundertstel mindestens so hoch sein wie die in der La angegebenen Bremshundertstel. Bei Zügen, in deren Fahrplan eingetragen ist „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, gelten die im Fahrplan angegebenen Mindestbremshundertstel als im Zug vorhanden, wenn mindestens 90 % der Achsen des Zuges gebremst sind.
- Der Tf darf die im Fahrplan angegebene größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges jedoch nicht überschreiten.

- Anzeigegeführter Zug** (2) Bei anzeigegeführten Zügen gilt Folgendes:
- a) Die LZB- bzw. ETCS-Führerraumanzeige zeigt die zulässige Geschwindigkeit als V-soll an.
 - b) Wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt, gilt Folgendes:
 - Der Tf muss niedrigere Geschwindigkeiten nach Fahrplan und La weiter beachten (Absatz (1)).
 - Der Tf muss Geschwindigkeitsbeschränkungen im anschließenden Weichenbereich nach Ril 301.0002 5 und nach Ril 408.2455 4 (1) weiter beachten. *

Dies gilt vom Ort des Levelwechsels an so lange, bis der Zug eine Strecke zurückgelegt hat, die seiner Zuglänge entspricht.
 - c) Wenn das ETCS-Fahrzeuggerät bei Wechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB die Textmeldung
 -„Maximal ... km/h über Zuglänge einhalten!“ anzeigt, muss der Tf die in der Textmeldung vorgegebene Geschwindigkeit über den Ort des Levelwechsels hinaus beachten, bis der Zug am Grenzsignal vorbeigefahren ist.
 -„Maximal ... km/h bis Ende Lfst einhalten!“ oder „Maximal ... km/h weiterhin einhalten!“ anzeigt, muss der Tf die in der Textmeldung vorgegebene

Geschwindigkeit über den Ort des Levelwechsels hinaus beachten, bis der Zug am Signal Lf 3 vorbeigefahren ist.

Hinweis:

Das ETCS-Fahrzeuggerät kann die Textmeldungen ggf. auch in einer anderen Sprache oder Textfassung anzeigen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt dem Tf abweichende Textmeldungen bekannt.

- | | |
|---|--|
| (3) Erläuterungen zu den Fahrplanangaben enthält Ril 408.2341A01. | Erläuterungen |
| (4) Die zulässigen Geschwindigkeiten können eingeschränkt sein durch | Einschränkungen |
| a) Signale, | |
| b) die für besondere Betriebsverhältnisse und für Unregelmäßigkeiten gegebenen Regeln, | |
| c) Befehl oder Fahrplan-Mitteilung, | |
| d) den Fahrplan bei einem angezeigeführten Zug beim Übergang zu einem signalgeführten Zug, | |
| e) Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge, | |
| f) Regeln im Abhilfetext zur Störungsbehebung im Display des Führerraums. | |
| (5) Wenn mehrere Einschränkungen gleichzeitig zutreffen, gilt: Die jeweils niedrigste Geschwindigkeit ist die zulässige Geschwindigkeit des Zuges. | Mehrere Einschränkungen |
| (6) Bei Abfahrt eines Zuges auf einem Bahnhof gilt: | Abfahrt auf einem Bahnhof |
| a) Die mit Hauptsignal oder mit Signal Zs 3 angezeigte Geschwindigkeit gilt bereits bei der Abfahrt. | |
| b) Wenn der Tf 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) Wenn der Tf die Zustimmung zur Abfahrt durch Kennlicht erhalten hat, muss er mit höchstens 40 km/h fahren, bis der Zug am nächsten Hauptsignal bzw. bei einer Ausfahrt an der letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle vorbeigefahren ist. | |
| (7) Bei Abfahrt auf einem Haltepunkt oder einer Haltestelle zwischen Vor- und Hauptsignal muss der Tf bis zum Erkennen der Stellung des Hauptsignals so vorsichtig fahren, dass der Zug bei Haltstellung rechtzeitig zum Halten kommt. | Abfahrt auf Haltepunkt oder Haltestelle |

3 Am gewöhnlichen Halteplatz halten

Bei planmäßigem Halt soll der Tf 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 Tf 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 Tf 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 Ril 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 Feststellen und Melden

GM, ZM, HM - Streckenbuch

- (1) Im Streckenbuch kann vorgeschrieben sein, dass der Tf nach dem Anhalten des Zuges
- a) und dem Lösen der Bremse Spitze oder Schluss des Zuges grenzeichenfrei melden,
 - b) eine Zugvollständigkeitsmeldung für den eigenen Zug abgeben oder
 - c) das Halten melden
- muss.

Wenn es im Streckenbuch zugelassen ist, darf der Tf für Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist, die Zugvollständigkeitsmeldung während der Fahrt geben.

GM, ZM, HM - nach Auftrag

- (2) Der Fdl darf den Tf beauftragen, für den eigenen Zug eine Grenzeichenfreimeldung, Zugvollständigkeitsmeldung oder Haltmeldung zu geben, wenn der Zug hält.

Wortlaut ZM

- (3) Der Tf muss für die Zugvollständigkeitsmeldung folgenden Wortlaut verwenden:
„Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen“.

Freisein von Weichen

- (4) Der Fdl darf den Tf beauftragen, das Freisein eines Weichenabschnittes festzustellen und ihm das Ergebnis zu melden. Der Fdl weist den Tf hierzu ein, indem er ihm die Lage des zu prüfenden Abschnittes und dessen Grenzen durch Nennung markanter Punkte beschreibt. Der Tf meldet das Ergebnis der Prüfung unter Nennung der vom Fdl genannten markanten Punkte. Wenn der Tf die zu prüfende Weiche nicht vollständig einsehen oder eine der Grenzen nicht eindeutig erkennen kann, muss er die Prüfung der Weiche auf Freisein ablehnen. Wenn der Tf die Prüfung ablehnt, ist dem Fdl der Grund anzugeben.

7 Bedarfshalt vormelden

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

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Erläuterungen zu den Fahrplanangaben	408.2341A01 Seite 1

1 Allgemeines

In den Fahrplanangaben können die in den folgenden Abschnitten beschriebenen Inhalte enthalten sein. Die Regeln der nachfolgenden Abschnitte beschreiben bzw. erläutern die entsprechenden Fahrplanangaben des Buchfahrplans, z. B. als geschlossene Darstellung, Blattfahrplan, Geschwindigkeitsheft und Fahrzeitenheft sowie Ersatzfahrplan.

Hinweis:

Wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Fahrplanangaben in einer selbst erstellten Unterlage veröffentlicht, sind die Fahrplanangaben durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen erläutert.

2 Kopfangaben

Der Kopf des Fahrplans kann folgende Angaben enthalten:

- a) Bezeichnung des Streckenabschnitts.
- b) Zugnummer, bei Sperrfahrten mit dem Zusatz „Sperrfahrt“ oder „Sperrfahrt Kl“ vor der Zugnummer.
- c) Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge.
- d) Angaben zur Stufenschaltung bei Zügen, die mit Brennkrafttriebfahrzeugen befördert werden. Es bedeuten: SG = Schnellgang, LG = Langsamgang.
 - 1. Der Tf 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 (Geschwindigkeitsspalte und Textspalte) und die Uhrzeiten (Ankunft- und Abfahrtspalten) auf den Schnellgang abgestimmt. Wenn der Fahrplan die Angabe „SG ... t GL (LG ... t GL“ enthält, darf der Tf bei einer Überschreitung der für den Schnellgang angegebenen Grenzlast eine höhere Last im Langsamgang nur befördern, wenn die Betriebszentrale dies angeordnet hat.
- e) Zuggattung.
- f) Verkehrstage
- g) Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet.
- h) Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“.
- i) Zulässige Länge des Zuges.
- j) Mindestbremshundertstel.
- k) Bremsstellung R/P oder G; bei R + WB ist „WB“ angegeben.
- l) Größte zulässige Geschwindigkeit.

- m) Notbremsüberbrückung bei Reisezügen.
- n) Abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan).
- o) Hinweis auf zweite Fahrplandarstellung des Zuges.
- p) Maßgebende Geschwindigkeitshefte.
- q) „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremshundertstel ausgerechnet werden“.
- r) Streckenabschnitte, auf denen der Zug mit der angegebenen Last nachgeschoben werden muss.
- s) Hinweis auf Änderungen des Fahrplans bei baubedingten Regelungen

3 Angaben in den Kilometrierungsspalten (Buchfahrplan Spalte 1 bzw. 3b)

(1) Die Kilometrierungsspalte (Buchfahrplan Spalte 1) kann folgende Angaben enthalten:

- a) Stellen der Geschwindigkeitswechsel für die in der Geschwindigkeitsspalte angegebenen Geschwindigkeiten,
- b) Standorte der in der Textspalte genannten Vorsignale, alleinstehenden Vorsignaltafeln, Hauptsignale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6, oder Überwachungssignale mit einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand.

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

(2) Kilometrierungsspalte 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 GNT des führenden Fahrzeugs nicht wirksam oder die Neigetechnik des Zuges gestört ist.

Die Angaben in Spalte 1b gelten, wenn die GNT des führenden Fahrzeugs und die Neigetechnik des Zuges wirksam ist.

(3) Die Kilometrierungsspalte (Buchfahrplan Spalte 3b) kann folgende Angaben enthalten:

- a) Lage der Betriebsstellen.
- b) Standorte der Signale nach Abschnitt 5 Absatz (2).
- c) Lage eines Bahnübergangs, wenn der Tf den Zug vor dem Bahnübergang anhalten muss, weil das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug den Bahnübergang planmäßig sichern müssen.
- d) Lage der LZB-Bereichskennungswechsel.
- e) Lage der Wechsel der Zugfunkbereiche.
- f) Begrenzung der Sägelinien.
- g) Beginn und Ende der in Textspalte dargestellten Tunnel.
- h) durch „¥“ gekennzeichnete Stellen.

- i) 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:
82,9	48,2 48,2 + 0 48,2 + 6 48,4



Eine Kilometerangabe in Klammern bezieht sich auf eine befahrene Strecke, deren Kilometrierungssprünge wegen der Kürze des befahrenen Abschnitts nicht dargestellt werden.

4 Angaben in der Geschwindigkeitsspalte (Buchfahrplan Spalte 2)

- (1) Die Geschwindigkeitsspalte enthält die zulässigen Geschwindigkeiten für die in der Kilometrierungsspalte angegebenen Abschnitte. Die zulässigen Geschwindigkeiten gelten für signalgeführte Züge. Für anzeigen geführte Züge gelten sie nur in folgenden Fällen:
 - wenn ein Befehl oder die La es anordnet,
 - wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt.
- (2) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale enthält die Geschwindigkeitsspalte die zulässige Geschwindigkeit für Züge in der ETCS-Betriebsart SR. Nach dem Wechsel zu ETCS-Level NTC PZB/LZB gilt als zulässige Geschwindigkeit bis zum Grenzsignal die zum Zeitpunkt des Levelwechsels in der Führerraumanzeige angezeigte V-soll.
- (3) Wenn die zulässige Geschwindigkeit durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt ist, wird sie nicht durch Signale angezeigt.
- (4) 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 bereits ab der Stelle, die in der Textspalte mit „¥“ oder „<¥>“ gekennzeichnet ist.

- (5) Eine niedrigere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt, wenn der Zug
1. bei Bahnübergängen das Signal Lf 7, wo dieses nicht vorhanden ist, den Bahnübergang,
 2. sonst die in der Kilometrierungsspalte angegebene Stelle mit der Spitze erreicht hat.
- (6) Eine höhere unter einer waagerechten Linie angegebene zulässige Geschwindigkeit gilt, 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 die in Kilometrierungsspalte angegebene Stelle mit der Spitze erreicht hat.
- (7) Die Geschwindigkeitsspalte kann in die Spalten 2a und 2b unterteilt sein. Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b sind kursiv gedruckt.
Geschwindigkeitsangaben der Spalte 2a gelten, wenn die GNT des führenden Fahrzeugs nicht wirksam oder die Neigetechnik des Zuges gestört ist.
Geschwindigkeitsangaben in Spalte 2b gelten, wenn die GNT des führenden Fahrzeugs und die Neigetechnik des Zuges wirksam ist. Die Signale Lf 6 und Lf 7 gelten nicht.

5 Angaben in den Textspalten (Buchfahrplan Spalte 3a und Spalte 3c)

- (1) In der Textspalte (Buchfahrplan Spalte 3a) angegebene zulässige Geschwindigkeiten gelten für signalgeführte Züge. Für anzeigen geführte Züge gelten sie nur in folgenden Fällen:
- wenn ein Befehl oder die La es anordnet,
 - wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt.
- (2) Die Textspalte 3a kann folgende Angaben enthalten:
- a) Betriebsstellen, Hauptsignale, Signale Ne 14, Sperrsignale am Gegengleis in * Höhe eines Einfahrtsignals, alleinstehende Vorsignaltafeln am Gegengleis sowie allein stehende Signale Ne 1.
 - b) Signale am Gegengleis sind in Winkel gesetzt, z. B. „<Esig>“.
 - c) Eine Gruppe von Hauptsignalen mit der gleichen Verwendung (z. B. alle Ausfahrtsignale) ist durch das am durchgehenden Hauptgleis stehende Hauptsignal stellvertretend dargestellt. Die Standorte der in anderen Hauptgleisen stehenden Hauptsignale können vom Standort des im

durchgehenden Hauptgleis stehenden Hauptsignals abweichen. Wenn sich im durchgehenden Hauptgleis kein Hauptsignal befindet, sind die Hauptsignale der anderen Gleise in Klammern dargestellt.

- d) Besetzte Blockstellen, die über Zugfunk, Betriebsart E erreichbar sind, sind durch „[ZF]“ hinter der Betriebsstellenangabe dargestellt.
- e) Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6, Überwachungssignale oder allein stehende Vorsignaltafeln, die sich auf eingleisigen Strecken, auf zweigleisigen Strecken am Regelgleis nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, sondern links vom Gleis befinden, sind durch das Zeichen „←“ im Anschluss an die Signalbezeichnung dargestellt, z. B. „Esig ←“, „Evsig ←“.
- f) Hauptsignale, Vorsignale, Signale Lf 6, Überwachungssignale, allein stehende Vorsignaltafeln oder Sperrsignale in Höhe eines Einfahrtsignals, die sich auf zweigleisigen Strecken am Gegengleis nicht unmittelbar links neben oder über dem Gleis, sondern rechts vom Gleis befinden, sind durch „→“ im Anschluss an die Signalbezeichnung dargestellt, z. B. „<Sbk 131a →>“, „<Ls →>“, „<Ne 2 →>“.
- g) Hauptsignale im Bahnhof, die nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis angeordnet sind, sondern sich links vom Gleis befinden, sind wie folgt dargestellt:
 - Wenn alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen, ist „←“ im Anschluss an die Signalbezeichnung angegeben, z. B. „Zsig←“.
 - Wenn nicht alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen und am durchgehenden Hauptgleis ein Hauptsignal vorhanden ist, sind Pfeil und Gleisbezeichnung in Klammern hinter der Signalbezeichnung angegeben, z. B. „Zsig (← Gl 1)“.
 - Wenn nicht alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend stehen und am durchgehenden Hauptgleis kein Hauptsignal vorhanden ist, sind Signalbezeichnung, Pfeil und Gleisbezeichnung in Klammern gesetzt, z. B. „(Zsig← Gl. 3)“.
 - Signale Lf 6 sind durch „Lf“ dargestellt, 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 und in Klammern gesetzt. Dies gilt nicht für selbsttätige Blocksignale.

- h) Das Zeichen „└“ bedeutet:
 - Strecke endet am Haltepunkt oder
 - Einfahrgleis ist
 - Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
 - teilweise besetztes Gleis,
 - Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist.
- i) Vorsignale, allein stehende Vorsignaltafeln, andere Signale mit Vorsignalfunktion, Signale Lf 6 oder Überwachungssignale, die in einem um mehr als 5 % verkürzten Bremswegabstand stehen, sind durch „▽“ dargestellt.

Wenn das Signal oder das „▽“ in Klammern gesetzt ist,

- steht das Signal nicht am durchgehenden Hauptgleis, z. B. „(Zvsig ∇)“,
- 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 „ ∇ “ gesetzt, bei Signalen Lf 6 „Lf“, bei Überwachungssignalen „Üs“.

- j) Eine Geschwindigkeitsbeschränkung in weißer Schrift auf schwarzem Grund (invers) hinter „Evsig ∇ “, „Zvsig ∇ “, „Avsig ∇ “ oder „Bkvsig ∇ “ muss der Tf mit dem Zug am Vorsignal erreicht haben, wenn es „Halt erwarten“ zeigt.
- k) Wenn die zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt auf Signal Hp 2 von 40 km/h abweicht und nicht durch Signal Zs 3 angezeigt wird, sind die Verwendungsart des Hauptsignals durch einen Buchstaben sowie die zulässige Geschwindigkeit angegeben. Es bedeuten: „E“ für Einfahrtsignale, „Z“ für Zwischensignale, „A“ für Ausfahrtsignale, „Bk“ für Blocksignale von Abzweigstellen, z. B. „E 50“.
- l) Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal sind durch den Zusatz „ohne Asig“ dargestellt.
- m) Abzweig- oder Überleitstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, sind mit der Angabe „ohne Zs 6“ dargestellt.

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.

- n) Eine
 - Fahrleitungsschutzstrecke ist durch „El 1“,
 - ständige Schwungfahrstelle durch „El 4“
 dargestellt. „El 1“ oder „El 4“ kann durch eine Geschwindigkeitsangabe ergänzt sein. In diesem Fall ist der gesamte Eintrag durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt.

Eine Geschwindigkeitsangabe hinter „El 1“ oder „El 4“ muss der Tf 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 Tf muss die Angabe so lange beachten, bis er den Hauptschalter wieder eingeschaltet hat.

- o) Sägelinien stellen die maßgebende Neigung für das Sichern eines Zuges oder Zugteils mit Feststellbremsen dar. Es bedeuten:

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

- p) LZB-Bereichskennungswechsel, an denen eine Aufnahme in die LZB möglich ist, sind durch „LZB“ dargestellt.

- q) Der Anfang und das Ende eines Streckenabschnitts, der mit Streckeneinrichtungen der GNT für NeiTech-Züge ausgerüstet ist, ist durch „**GNT-Anfang**“ oder „**GNT**“ bzw. „**GNT-Ende**“ oder „**GNT**“ gekennzeichnet.

- r) Tunnel sind dargestellt durch den Namen des Tunnels und die Zeichen „“ und „“, die mit einem senkrechten Strich verbunden sein können.
- s) Wenn das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug den Bahnübergang sichern müssen, ist in der Ankunftsspalte BÜ km und der Auftrag „Halt“ in Verbindung mit „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ angegeben.

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

„Schranke“

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

„ET“

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

„AutomET“

Der Tf muss mit dem Zug bis an das Schild „AutomatikET“ heranfahren. Der Tf 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 in Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„HET“

Bedienen der Hilfseinschalttaste; Der Tf 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 in Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„AutomHET“

Der Tf muss mit dem Zug bis an das Schild „AutomatikHET“ heranfahren. Der Tf 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 in Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7).

„Posten“

* Der Tf darf mit dem Zug mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn ein Posten den Bahnübergang gesichert und der Tf Verkehrsteilnehmer 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 Tf mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen.

Der Posten, der den Bahnübergang sichert, hat folgende Aufgaben:

- Der Posten hat mindestens eine Warnweste zu tragen.

- Der Posten stellt sich am Rand der Straßenfahrbahn gut sichtbar für den Straßenverkehr auf und hält ausreichend Abstand zum Gleis, in der Regel denselben Abstand wie Andreaskreuze, mindestens aber 3,0 m von Gleismitte.
 - Der Posten beobachtet den Straßenverkehr und entscheidet, in welcher Fahrtrichtung und von welcher Seite des Gleises er zuerst den Straßenverkehr anhält.
 - Der Posten darf die Straße nur bei einer ausreichend großen Lücke zwischen Fahrzeugen betreten oder wenn der Verkehr bereits zum Stillstand gekommen ist.
 - Der Posten gibt die Zeichen
 - „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)
 - und anschließend
 - „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme).
 - Der Posten muss die Zeichen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte geben. Für das Geben der Tageszeichen muss er – soweit vorhanden – eine rotweiße Signalfahne benutzen.
 - Wenn der Posten den Straßenverkehr aus mehreren Richtungen anhalten muss, muss er bei der ersten Fahrtrichtung das Anhalten des Fahrzeugs eindeutig erkennen.
 - Den Fahrer dieses Fahrzeugs muss er zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der nächsten Fahrtrichtung zuwendet.

Beim Überqueren der Straßenfahrbahn achtet er darauf, dass er durch den Straßenverkehr nicht gefährdet wird.

Er fordert die Verkehrsteilnehmer auch für die nächste Fahrtrichtung in der oben beschriebenen Weise zum Anhalten auf.
 - Der Posten muss die Postensicherung so lange aufrechterhalten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf er den Bahnübergang verlassen.
- t) Wenn das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug vor der Abfahrt Bahnübergangssicherungsanlagen bedienen müssen, ist hinter einer Betriebsstellenangabe „ET km, für BÜ km,“, z. B. „Adorf ET km 33,8 für BÜ km 34,205“ angegeben.
- u) Beginn oder Wechsel eines Zugfunk-Bereiches ist dargestellt 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“. Das Ende der Zugfunkversorgung ist dargestellt mit „- ZF-Ende“.
- v) „Betriebsbremsung“ ist an der Stelle dargestellt, an der der Tf bei Güterzügen eine Betriebsbremsung durchführen muss. Bei ungenügender Bremswirkung muss er sofort anhalten und eine volle Bremsprobe durchführen.
- w) Hauptsignale mit Richtungsanzeiger sind durch „Ri“ und einem Kennbuchstab, z. B. „Zsig Ri F“ dargestellt. Die Angabe ist in Klammern, wenn nur ein Teil der Fahrwege am Richtungsanzeiger vorbeiführt, z. B. „Asig (Ri M)“.
- x) Das Ende des anschließenden Weichenbereiches bei Ausfahrt aus einem Bahnhof oder Fahrt auf einer Abzweigstelle ist durch „¥“ dargestellt. Bei

Fahrwegen, die auf das Gegengleis führen, ist das Zeichen in Winkel eingerahmt: „<¥>“.

- y) Das Zeichen  mit Angabe der von der Infrastruktur vorgegebenen

Oberstrombegrenzung, z. B. „ 600 A“

zusätzlichen Angaben, z. B. „ 900 A nur Gz“

- z) Das Zeichen „“ stellt das Ende der Elektrifizierung dar.

- aa) Das Zeichen  ^{ZS} stellt den Beginn eines Streckenabschnittes dar, an dem der Tf die Zugsammelschiene ausschalten muss, wenn die zentrale Energieversorgung von Reisezugwagen durch eine Diesellokomotive mit einer anderen Frequenz als 22 Hz oder 60 Hz betrieben wird.

- bb) Das Zeichen  ^{ZS} stellt das Ende eines Streckenabschnittes nach Unterabsatz aa) dar. Der Tf darf die Zugsammelschiene wieder einschalten.

- cc) Das Zeichen „“ hinter der Signalverwendungsart stellt ein

Signal Ne 14 dar, z. B. „Esig  Großbrembach“.

Es wird nur auf Streckenabschnitten mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale verwendet.

- dd) Der Beginn eines Streckenabschnitts, der mit ETCS ausgerüstet ist, ist durch „“ dargestellt. Das Ende eines Streckenabschnitts, der mit ETCS ausgerüstet ist, durch „“ dargestellt.

- ee) Ein ETCS-Levelwechsel ist durch „“ dargestellt.

- * ff) Blockkennzeichen werden mit dem Eintrag: „Bkz (Nr.)“ dargestellt.

- (3) Die Textspalte (Buchfahrplan Spalte 3c) kann folgende Angaben enthalten:

- a) Der Laufweg des Zuges ist angegeben durch

1. Anfangsbahnhof (Grenzbahnhof),
2. Bahnhöfe und Haltepunkte mit Fahrplanhalt,
3. Bahnhöfe ohne Ausfahrsignal,
4. Bahnübergänge, die das Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug planmäßig sichern müssen, mit den Angaben nach Absatz (2) s) und (2) t),
5. weitere Bahnhöfe oder Abzweigstellen,
6. Hinweise, wenn im Geschwindigkeitsheft mehrere Fahrmöglichkeiten aufgeführt sind,
7. Endbahnhof (Grenzbahnhof).

- b) Verweise 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 Mindestbremshundertsteln.
- c) Das Zeichen „“ bedeutet:
- Strecke endet am Haltepunkt oder
 - Einfahrgleis ist
 - Stumpfgleis oder Gleis mit verkürztem Einfahrweg,
 - teilweise besetztes Gleis,
 - Gleis, dessen Durchrutschweg nicht ausreichend ist.
- d) „VMZ...km/h“ steht an Stellen, an denen der Tf den Einstellwert VMZ ändern muss. Der Eintrag kann auf Bahnhöfen mit Triebfahrzeug- oder Führerraumwechsel wiederholt sein.

6 Angaben in den Geschwindigkeits-, Kilometrierungs- und Textspalten (Buchfahrplan Spalten 1 bis 3b)

Umleiten unter erleichterten Bedingungen

- (1) Die Angaben in den Spalten 1 bis 3b für Strecken, auf denen Züge unter erleichterten Bedingungen umgeleitet werden dürfen (alternative Fahrwege), sind vom Umleitbahnhof ab - getrennt durch Querstriche - quer über den Spaltenbau eingeschoben. Unter dem Querstrich ist zunächst die Umleitungsstrecke bezeichnet. Zusätzlich kann angegeben sein, wie über die Umleitung unterrichtet wird.

Hinweise:

- (2) Folgende Hinweise sind möglich:
- a) Wenn der Fahrplan nicht auf derselben Seite fortgesetzt wird, weist ein Hinweis vor einem Einschub auf die Weiterführung des Fahrplans hin, z. B. „Fortsetzung Seite 112“.
 - b) Wenn ein Einschub für einen alternativen Fahrweg nicht auf derselben Seite beginnt, ist dort, wo sich der Fahrplan verzweigt, auf den Einschub hingewiesen, z. B. „über Gz-Strecke siehe Seite 116“.

7 Angaben in den Ankunfts- und Abfahrtsspalten (Buchfahrplan Spalten 4 und 5)

- (1) 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.

Unter der jeweiligen Zugnummer sind für die in der Textspalte genannten Betriebsstellen in Spalte 4 Ankunfts- und in Spalte 5 Abfahrts- 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 der Textspalte aufgeführten Stelle nicht halten, ist in der Abfahrtsspalte ein senkrechter Strich aufgenommen.

- (2) Eine Zeitangabe in der Abfahrtsspalte (Spalte 5) ist
- a) Abfahrtszeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof oder nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,

- b) Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts eingetragen ist.
- (3) Ein Eintrag in der Ankunftsspalte (Spalte 4) ordnet einen Fahrplanhalt an. Im Einzelnen gilt Folgendes:
- Eine Zeitangabe kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes.
 - „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt.
 - „H“ 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.
 - „+“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Betriebshalt.
 - Bei Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal ist bei planmäßig durchfahrenden Zügen statt einer Ankunftszeit „H“ oder „U“ eingetragen.
 - „H“ bedeutet: Der Tf muss mit dem Zug am gewöhnlichen Halteplatz halten. Der Tf darf ohne Halt durchfahren, wenn er Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag erhalten hat oder durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 beauftragt wurde, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren.
 - „U“ bedeutet: Der Tf darf mit dem Zug ohne Halt durchfahren.
 - Im Ersatzfahrplan sind in den Spalten 4a bis 4d die Fahrzeiten der Züge vom Streckenbeginn bis zur jeweiligen Betriebsstelle angegeben.
 - „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt.
 - „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit abfahren.
 - „Z“ bedeutet Halt nur zum Zustiegen von Reisenden.

8 Angaben in den Geschwindigkeits-, Kilometrierungs-, Text-, Ankunfts- und Abfahrtsspalten

- Hinweiszeichen „*)“, „*1“ oder „*2“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,
Hinweis: Fußnoten sind nur in den Text-, Ankunfts- und Abfahrtsspalten möglich.
- Fußnoten am unteren Rand geben
 - Fortsetzungshinweise,
 - Anweisungen z. B. über Umleitungen unter erleichterten Bedingungen, für Überleitstellen, zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen, zum Sperren der Wirbelstrombremse.
 - Wenn in den Fußnoten folgende Abkürzungen bzw. Anmerkungen verwendet werden, bedeuten diese:
 - R-Weg: Regelweg.
 - A-Weg: Alternativer Fahrweg/Umleitung unter erleichterten Bedingungen.
 - Änderung der Zugcharakteristik - z. B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremshundertstel oder Traktionsart,
 - Nutzlänge des Bahnsteiges nicht ausreichend - Bahnsteignutzlänge für Länge des Zuges nicht ausreichend
 - Anfang einer baubedingten Regelung

- Ende einer baubedingten Regelung
- Bahnsteigabfahrt (verkehrliche Abfahrt) <hh:mm>: Zug darf nach Erreichen der verkehrlichen Abfahrtszeit vor der betrieblichen Abfahrtszeit abfahren. *

9 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	95	Sbk 4	102,2
			~~~~~
95,7	100	Edelsdorf Hp	99,9
		Bksig	95,7
		Bk 60	~~~~~
			~~~~~
84,2	80	Abzw Arensberg	
		¥	95,4
		⟨¥⟩	95,3
		Sbk 6	91,9
		Esig	E 60
			84,2
		Mittelstadt	83,2
		- ZF GSM-R -	0,0
		Asig	A 60
		¥	0,3
		⟨¥⟩	0,6
		Bksig	0,7
		Bk Angersb Hp	3,4
5,6		Evsig ▽, 75 km/h	
		Esig	6,4
		Neuhof	6,8
		Asig	7,5
		¥	7,6
		⟨¥⟩	7,6
9,2	60		
9,3	70	Üs▽	
9,8		- ZF Ende -	9,8

Fahrzeitenheft (FztH)

69361,69363 TEC
Ab Adorf
Tfz 155 800 t 620 m Mbr 70 R/P

Ab Langmoor
Tfz 120 500 t 620 m Mbr 102 R/P

120 km/h
GeH 4374 S. 123

3c	4/5		4/5	
Betriebsstelle, Hinweis auf GeH und Mbr	69361	69363	Ank.	Abf.
Adorf			07.55	13.55
Abzw Tessin	08.01			14.01
Schönhausen	+ 08.12 22			12
Langmoor	28	56	14.18	46
VMZ 120 km/h				
GeH 4983 S.126				
Mbr 103 Sp. 2b				
Hörsel	09.00	9.37	50	15.35
Carolafels		44		42
Neben		51		50
Mühlbach	58		15.57	

Geschlossene Darstellung**Adorf - Hörsel****69361 TEC**

11.12.16 - 9.12.17
Tfz 218 LG+218 LG **1500 t** **632 m** **Mbr 70 G**
ab Langmoor: Mo-Fr
Tfz 218 SG **500 t** **616 m** **Mbr 46 G**

100 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	90	- ZF GSM-R - Adorf ① 600A Asig ¥, <¥> Bksig Bk Grün El 1, <El 1> Bkvsig ▽	0,0		7.55
9,2	60 (90)		0,3 0,9 5,5 7,5		7.58
10,2	100	Bksig Ri S Abzw Tessin	9,7 10,2		8.01
10,2		¥	10,2 10,7		
12,8	80	Bkvsig ▽			
13,0	100	Bksig Bk Heide Esig Schönhausen Asig ¥, <¥> Esig Langmoor! ¹⁾ Asig	13,7 13,8 19,2 20,0 + 20,3 20,8 23,6 24,4 24,6	8.12	8.22
24,6	80	¥, <¥>	25,2	28	8.56
28,1		Üs ▽ Esig Hörsel	26,0 32,5 33,3		9.00

¹⁾) Änderung der Zugcharakteristik

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	Min	Min	Min	Min
-0,0	60	60	60	60	Pz-Strecke - ZF GSM-R - - Pz-Strecke - Bft Du-Wedau ① 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-Wedau ¹⁾ ① 600A Zsig Bft Du-Wedau Bissingheim	5,3 6,5 6,6				

Blattfahrplan

Blattfahrplan für 13.12.2016

Fahrplan vom 11.12.16 - 9.12.17
 Buchfahrplan gültig ab 11.12.16

Adorf - Hörsel

69361 TEC

11.12.16 - 9.12.17
 Tfz 218 LG+218 LG 1500 t 632 m Mbr 70 G

100 km/h

1	2	3a	3b	4	5
	90	- ZF GSM-R -	0,0		
		Adorf			
		① 600A			
		Asig	0,3		
		¥, (¥)	0,9		
4,6	75	(90)			
4,8	90	Bkvsig ▷			
9,2	60	Bksig	5,5		
	(95)	Bk Grün			
		EI 1, (EI 1)	7,5		
		Bkvsig ▷			
		Bksig Ri S,	9,7		
		Ri. Schönhause			
		Abzw Tessin			
10,2	95		10,2		
12,8	80	¥	10,2		
13,0	95	Bkvsig ▷	10,7		
18,4	80	Bksig	13,7		
18,5	95	Bk Heide	13,8		
		Evsig ▷			
		Esig			
		Schönhause			
			19,2		
			20,0 +	8.12	
					8.22

Mögliche Darstellung mehrerer Angaben innerhalb eines Hektometers

60	20	- S-Bahn-Gleis -	-0,80
		- ZF GSM-R -	-0,80
		Bft S-Wolframstr	-0,80
		 Zvsig, Zsig	-0,59
		S-Bahn-Tunnel Stg. City	-0,50
		Avsig, Zsig	-0,16
		ETCS-Bk 01911	-0,04
		ETCS-Bk 01913	-0,02
		ETCS-Bk 01915	0,01

□

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

1 Abstellen

- (1) Der Tf muss das Abstellen von Zügen oder Zugteilen dem Fdl melden.
- (2) Wenn es im Streckenbuch angeordnet ist, muss der Tf dem Fdl das Zurücklassen von Fahrzeugen und Änderungen der Zusammensetzung seines Zuges melden.
- (3) Wenn ein Tf Zugteile abstellt bzw. wenn er nach Absatz (2) Fahrzeuge seines Zuges zurücklässt oder sich die Zusammensetzung des Zuges ändert, muss er dies dem Fdl melden, bevor er ab- oder weiterfährt.
- (4) 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.

**Abstellen
melden**
**Fahrzeuge
zurücklassen**

Zeitpunkt

Vor freizuhaltenden Ab-schnitten

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
Züge fahren; Befehle	408.2411 Seite 1

1 Zweck, Schutzziele und Zielgruppe

Zweck, Schutzziele:

Die Regelungen gewährleisten eine sichere Durchführung des Bahnbetriebs beim Umgang mit Aufträgen, die der Fdl mit Befehl erteilt. Durch die Vorgaben wird die Handlungssicherheit aller Tf und Tb gestärkt. Dadurch werden vorhandene Risiken im Bahnbetrieb minimiert und bei Einhaltung der Regelungen beherrscht. Des Weiteren wird dadurch die Eintrittswahrscheinlichkeit von gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb reduziert.

Zielgruppe:

- Tf
- Tb

2 Regelung

2.1 Vorrang eines Befehls

Ein Befehl hat Vorrang vor entsprechenden Signalen oder Führerraumanzeigen. Wenn die zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die im Befehl vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkung, gilt die jeweils niedrigste zulässige Geschwindigkeit.

2.2 Übermitteln

- Wenn der Zug hält, darf der Fdl oder ein von ihm beauftragter Mitarbeiter dem Tf Befehle aushändigen oder diktieren.
- Auf Anfrage des Fdl muss der Tf mitteilen, ob der Zug signalgeführt, LZB geführt oder ETCS geführt ist. Bei ETCS muss er dem Fdl zusätzlich mitteilen, in welchem ETCS-Level und in welcher ETCS-Betriebsart sich der Zug befindet.

2.3 Diktieren

- Die Wortlaute und das Ablaufschema sind in Anhang 408.2411A02 dargestellt.
- Verschriebene Vordrucke sind durchzustreichen und zu entsorgen.

2.4 Verständigen

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

2.5 Handhaben durch den Tf

- Nach Erhalt eines Befehls ist zu prüfen, ob sich der Befehl auf den richtigen Zug und Standort bezieht.
- Befehle sind bis zur Erledigung im Führerraum sichtbar auszulegen. Wenn der Tf sich nicht im Führerraum aufhält, muss er die Befehle bei sich führen.
- Wenn der Tf das Fahrzeug an der Spitze des Zuges wechselt oder ein Personalwechsel stattfindet, muss der Tf für die Übergabe weiterhin gültiger Befehle sorgen.
- Erledigte Befehle sind durchzukreuzen und wegzulegen.

2.6 Befehl widerrufen

Für das Widerrufen von Befehlen gilt:

Befehl	Widerrufen durch	Besonderheiten
Alle	Befehl 4	Wenn mehrere Befehle auf einem oder mehreren Vordrucken erteilt wurden, müssen alle Befehle widerrufen werden.
3	Befehle 1, 2 oder 7	Kein Befehl 4 erforderlich.

Die Vordrucke eines widerrufenen Befehls sind durchzukreuzen.

2.7 Vorbeifahrt am ETCS-Halt auf Strecken mit ETCS-Level 2

Ein Befehl 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt wird ungültig, wenn dem Tf wieder Führungsgrößen angezeigt werden. Dies gilt auch, wenn die Vorbeifahrt an mehreren ETCS-Halten zugelassen wurde.

2.8 Vordruck 408.2411V01

- Befehle müssen grundsätzlich auf Vordruck 408.2411V01 ausgefertigt werden.
- Ist der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, muss der Wortlaut des Vordrucks angewendet werden.
- Der Fdl darf dem Tf Befehle 1 mit Befehlen 8 oder 95 mit Auftrag 95.95 ohne Vordruck aushändigen.
- Der Fdl darf dem Tf Aufträge des Befehls 8 im Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilen.
- Der Fdl kennzeichnet jeden Befehlsvordruck mit einer eindeutigen Kennung. Wenn Befehle auf mehreren Vordrucken erteilt werden, kennzeichnet der Fdl nur den letzten Vordruck mit einer eindeutigen Kennung.

2.9 Besonderheiten Befehl 32

Wenn der Fdl den Tf mit Befehl 32 beauftragt, vor einem Hauptsignal anzuhalten, gilt Folgendes:

- Der Tf muss auch bei Fahrstellung des Hauptsignals oder Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 anhalten.
- Der Tf darf nur mit Befehl 1 oder bei Signal Zs 12 mit mündlichem Auftrag weiterfahren.

2.10 Ausfüllanleitung 408.2411A01

Der Aufbau des Vordrucks 408.2411V01 und die Ausfüllanleitung sind in Anhang 408.2411A01 dargestellt.

3 Örtliche Regeln im Streckenbuch

Keine

4 Befehle

Die Ril 408.2411 behandelt die Befehle insgesamt, weshalb an dieser Stelle auf die Nennung einzelner Befehle verzichtet wird.

5 Geschwindigkeiten

Etwaige Geschwindigkeiten ergeben sich aus dem konkreten Befehl und den darin enthaltenen Aufträgen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Ausfüllanleitung Befehle 1 - 9 und 21 - 95	408.2411A01 Seite 1

Aufbau des Vordrucks und für alle Befehle gültige Regeln

Der Vordruck setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- Kopfzeile
- Befehle
- Fußzeile

Der Vordruck ist beidseitig bedruckt. Auf der einen Seite finden sich die Befehle 1-9. Auf der anderen Seite finden sich die Befehle 21 bis 95.

Die Vordrucke dürfen nur einseitig beschrieben werden.

Jedes Feld ist durch eine Zahl, Buchstabe oder Kombination aus beidem bezeichnet.

Felder deren Bezeichnung mit einem „x.“ beginnt, sind auf dem Vordruck mehrfach vorhanden.

Sind mehrere Befehle erforderlich, dürfen die Befehle 1-9 und 21-95 auf einem oder mehreren Vordrucken kombiniert werden. Auftrag x.25 und Befehl 6 dürfen nicht kombiniert werden.

Der Tf muss die Befehle nach der Reihenfolge auf dem Vordruck abarbeiten können. Sind mehrere Befehle gleichzeitig zu erteilen, müssen ggf. mehrere Vordrucke verwendet werden. Die Reihenfolge ist auch einzuhalten, wenn vom Vordruck abgewichen wird.

Die Kopfzeile ist auf dem ersten und die Fußzeile auf dem letzten verwendeten Vordruck auszufüllen.

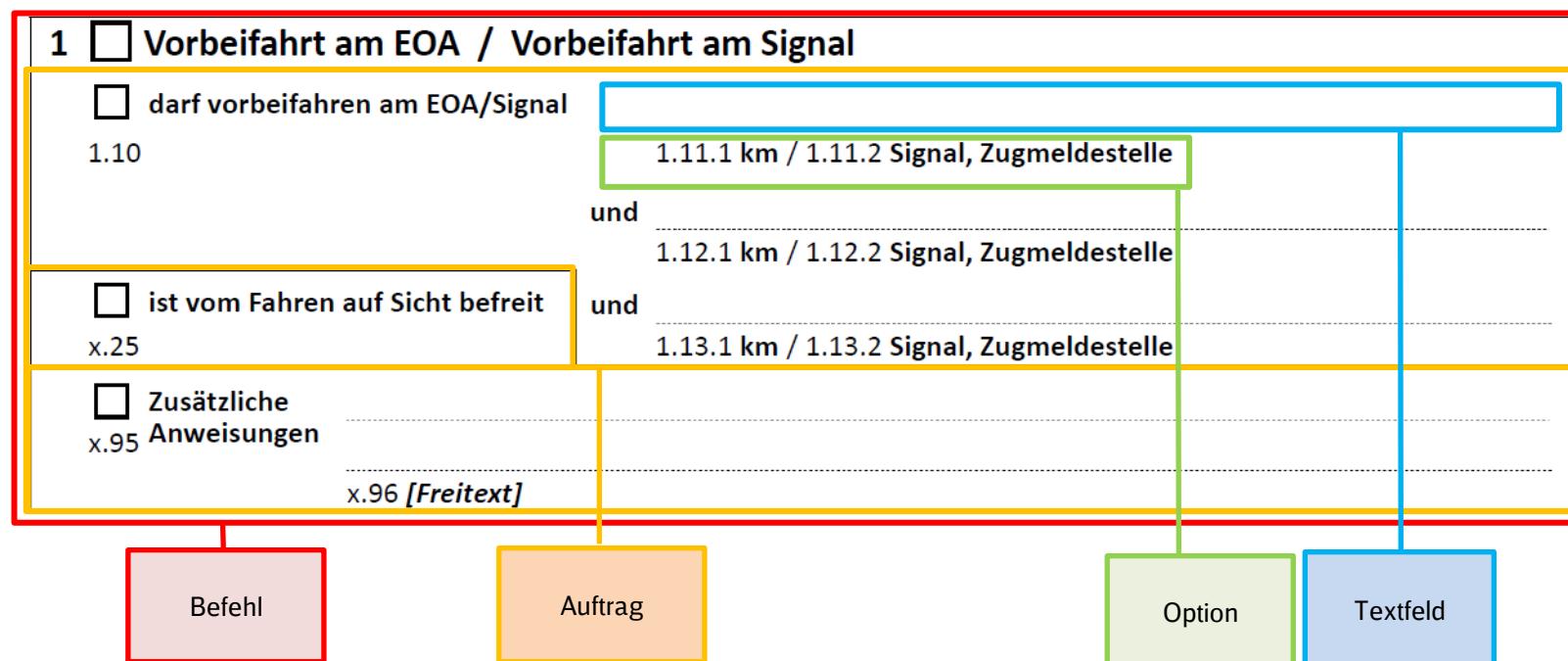
Wenn Befehle als Kopie oder Durchschrift ausgefertigt werden, muss der Inhalt auf allen Ausfertigungen zweifelsfrei nachvollziehbar sein. Der Tf erhält den Vordruck im Original und der Aushändigende behält die Kopie bzw. Durchschrift.

Namen von Betriebsstellen dürfen beim Ausfüllen wie folgt abgekürzt werden:

- Tf: Abkürzung gemäß Buchfahrplan oder Führerraumanzeige des Fahrplans
- Fdl: Abkürzung gemäß Streckenbuch

Aufbau der Befehle

Ein Befehl enthält immer einen Auftrag an den Tf. Zur Anpassung an die Situation enthalten die Aufträge Optionen und Textfelder. Aufträge sind durch einen Rahmen voneinander abgegrenzt. Innerhalb eines Auftrags kann es weitere Aufträge geben, durch die der Inhalt präzisiert wird. In die Textfelder der Optionen wird der für den Auftrag zutreffende Inhalt eingetragen.



Zu beachtende Befehle werden durch Ankreuzen des Kästchens hinter der Nummer kenntlich gemacht.

Zu beachtende Aufträge werden durch Ankreuzen des Kästchens über der Nummer kenntlich gemacht.

Sind mehrere Optionen möglich, sind die nicht zutreffenden durchzustreichen.

Einzutragende Angaben zu Signalen (dies gilt sinngemäß auch für Blockkennzeichen):

- Verwendung und Bezeichnung (z. B. Sbk 9, LZB-Bk A).
- Zugelassene Abkürzungen:
Höhe Esig, Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, Ts 2, Ts 3, Sh 2, Ne 1, Ne 14, LZB-Bk, ETCS-Bk

Einzutragende Angaben zu Zugmeldestellen:

- Art und Namen (z. B. Bf Kleinstadt)
- Zugelassene Abkürzungen:
Bf, Bft, Abzw, Üst

Kopfzeile

„Befehle 1-9“
oder
„Befehle 21-95“

Kennzeichnung der Vordruckseite.

„A Zugnummer“

Eintrag der Zugnummer. Für Schiebetriebfahrzeuge mit der vorangestellten Abkürzung „Sch-Tfv“.

Befehle 21 - 95

A Zugnummer

von

E Anzahl der Vordrucke

„E Anzahl der Vordrucke“

Eintragen der Anzahl der Vordrucke.
Beispiele:
Ein Vordruck: „1 von 1“

Zwei Vordrucke:

Auf dem ersten Vordruck: „1 von 2“

Auf dem zweiten Vordruck: „2 von 2“

Befehle 1-9: „C Standort des Zuges“

oder

Befehle 21-95: „C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung“

Beim Diktieren des Befehls:

Eintragen des gemeldeten Standorts des Zuges/der Rabt.

Bei Aushändigen des Befehls:

Standort des Zuges beim Aushändigen.

Die Angabe setzt sich zusammen aus:

Signal, Weiche oder km und Gleisbezeichnung mit Betriebsstelle oder Angabe **Regelgleis (Rgl) bzw. Gegengleis (Ggl.) von Betriebsstelle nach Betriebsstelle** (Betriebsstelle - Betriebsstelle).

C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung

D Standort des Anweisenden

„D Standort des Anweisenden“

Einzutragen ist der Ortsname des Standorts des Anweisenden.

Beispiel:

Befehle 1 - 9

4711

A Zugnummer

1 von **1**

E Anzahl der Vordrucke

Esig A in Rgl Erle - Kleinstadt

C Standort des Zuges

Kleinstadt

D Standort des Anweisenden

Fußzeile

„V Name Triebfahrzeugführer“

Tf: Nur beim Aushändigen auf der Kopie/Durchschrift zu unterschreiben und Name in Druckbuchstaben einzutragen.

V Name Triebfahrzeugführer

„B Datum“

Das aktuelle Datum ist einzutragen, nachdem die Wiederholung des Befehls mit „Richtig“ bestätigt wurde oder unmittelbar bevor der Befehl ausgehändigt wird.

B Datum

„Y Uhrzeit“

Die aktuelle Uhrzeit ist einzutragen, nachdem die Wiederholung des Befehls mit „Richtig“ bestätigt wurde oder unmittelbar bevor der Befehl ausgehändigt wird.

Y Uhrzeit

W Name Anweisender

„W Name Anweisender“

Anweisender: Immer den Namen in Druckbuchstaben eintragen und die Funktion, wenn er kein Fdl ist. Wenn er den Befehl zum Aushändigen an einen anderen Mitarbeiter diktiert mit dem Zusatz „an ... (Name und Funktion des Mitarbeiters)“.

Mitarbeiter, dem der Befehl zum Aushändigen diktiert wird:
Immer mit „gez. ... (Name des Fdl) i. A. ... (Unterschrift und Name in Druckbuchstaben, ggf. Funktion des Mitarbeiters) unterzeichnen.“

Z Eindeutige Kennung

„Z Eindeutige Kennung“

Immer auf dem letzten verwendeten Vordruck einzutragen.

Beispiel; Fdl diktiert Befehl an Tf (Perspektive Fdl):

08.05.2024

17:40

V Name Triebfahrzeugführer
Rasch

B Datum

Y Uhrzeit
YKL-666-4711

W Name Anweisender

Z Eindeutige Kennung

Beispiel; Tf hat Befehl entsprechend des Diktats ausgefertigt (Perspektive Tf):

08.05.2024

17:40

V Name Triebfahrzeugführer

B Datum

Y Uhrzeit

W Name Anweisender

YKL-666-4711

Z Eindeutige Kennung

Beispiel; Fdl diktiert Befehl einem anderen Mitarbeiter gemäß Streckenbuch, der diesen aushändigt (Perspektive Fdl):

06.03.2024

16:01

V Name Triebfahrzeugführer

B Datum

Y Uhrzeit

Rasch, an Schuster Schrw P 26

YDO-318-815

W Name Anweisender

Z Eindeutige Kennung

Beispiel; Mitarbeiter gemäß Streckenbuch (Schrankenwärter) hat Befehl im Auftrag des Fdl ausgefertigt und ausgehändigt (Perspektive Schrankenwärter):

Dederichs, Dederichs

06.03.2024

16:01

V Name Triebfahrzeugführer

B Datum

Y Uhrzeit

gez. Rasch i. A. Schuster, Schuster Schrw P 26

YDO-318-815

W Name Anweisender

Z Eindeutige Kennung

Befehl 1

„1 Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„1.10 darf vorbeifahren am EOA/Signal“

Immer anzukreuzen und zutreffende Optionen zwingend auszufüllen.

„1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle“

Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals. Bei Signalen einer Zugmeldestelle oder km innerhalb einer Zugmeldestelle auch deren Art und Name (z.B. „Esig F, Bf Kleinstadt“).

1 Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal

darf vorbeifahren am EOA/Signal

1.10

1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle

und

1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle

und

1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle

ist vom Fahren auf Sicht befreit

x.25

Zusätzliche Anweisungen

x.95

x.96 [Freitext]

„x.95 Zusätzliche Anweisungen“

Anzukreuzen, wenn Eintragungen in „x.96“ erforderlich sind.

„x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit“

Anzukreuzen, wenn der Fdl den Tf vom Fahren auf Sicht befreien kann. Nur für ETCS geführte Züge oder bei ETCS-Level 2 für Züge in ETCS-Betriebsart SR.

„x.96 [Freitext]“

Hier dürfen auch Aufträge der Befehle 21-95 eingetragen werden.

Beispiel:

1 Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal

darf vorbeifahren am EOA/Signal

1.10

Esig F, Bf Kleinstadt

~~1.11.1 km~~ / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle

und

Sperrsig 1 II, Bf Kleinstadt

~~1.12.1 km~~ / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle

ist vom Fahren auf Sicht befreit

x.25

und

1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle

Zusätzliche
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext]

Befehl 2**„2 Weiterfahren - Trip / nach Vorbeifahrt“**

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen wurde“

Anweisung für einen ETCS-geführten Zug, nach einem Wechsel in TR in SR weiterzufahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen wurde.

„x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit“Anzukreuzen, wenn der Fdl den Tf vom Fahren auf Sicht befreien kann.
Nur für ETCS-geführte Züge oder bei ETCS-Level 2 für Züge in ETCS-Betriebsart SR.

2	<input type="checkbox"/> Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt
	<input type="checkbox"/> darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen wurde 2.10
	<input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25

 Zusätzliche Anweisungen
x.95

x.96 [Freitext]

„x.95 Zusätzliche Anweisungen“

Anzukreuzen, wenn Eintragungen in „x.96“ erforderlich werden.

„x.96 [Freitext]“

Einzutragen ist der Wortlaut „Weiterfahren nach Vorbeifahrt in ... (km)“ oder „Weiterfahren nach Vorbeifahrt an ... (Verwendung und Bezeichnung des Signals und ggf. Zugmeldestelle)“.

Hier dürfen auch Aufträge der Befehle 21-95 eingetragen werden.

Beispiel:

2 <input checked="" type="checkbox"/> Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt		
<input type="checkbox"/> darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen 2.10 wurde	<input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25	
<input checked="" type="checkbox"/> Zusätzliche x.95 Anweisungen	Weiterfahren nach Vorbeifahrt an Asig P3, Bf Rommersbach	
x.96 [Freitext]		

Befehl 3

„3 Verbleiben im Stillstand“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„3.15 „Fahrt beenden“ durchführen“

Bei ETCS-geführten Zügen, wenn nach einem Wechsel in ETCS-Betriebsart TR zurückgesetzt werden muss.

3	<input checked="" type="checkbox"/> Verbleiben im Stillstand	<input type="checkbox"/> 3.10 Verbleiben im Stillstand	<input type="checkbox"/> 3.15 "Fahrt beenden" durchführen	<input type="checkbox"/> 3.20 Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen
----------	---	--	---	--

„3.10 Verbleiben im Stillstand“

Immer anzukreuzen.

„3.20 Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen“

Anzukreuzen, wenn die Überwachung durch das ETCS-Fahrzeuggerät beendet werden soll.

Beispiel:

3 <input checked="" type="checkbox"/> Verbleiben im Stillstand		
<input checked="" type="checkbox"/> Verbleiben im Stillstand 3.10	<input type="checkbox"/> "Fahrt beenden" durchführen 3.15	<input checked="" type="checkbox"/> Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen 3.20

Befehl 4**„4 Widerruf eines Befehls“**

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

4	<input type="checkbox"/> Widerruf eines Befehls
<input type="checkbox"/> Befehl	wird widerrufen
4.10	4.11 eindeutige Kennung

„4.10 Befehl“
Immer anzukreuzen.

„4.11 eindeutige Kennung“
Eindeutige Kennung der zu widerrufenden Befehlsvordrucke eintragen.

Beispiel:

4	<input checked="" type="checkbox"/>	Widerruf eines Befehls	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Befehl	YBRF-123-4711 wird widerrufen
	4.10	4.11	eindeutige Kennung

Befehl 5

„5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

Eine durch Befehl 5 zu ordnende Geschwindigkeitsbeschränkung und der Auftrag auf Sicht zu fahren, dürfen in Befehl 6 kombiniert werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen.

„x.42.1 km/h“

Hier ist die niedrigste zu beachtende Geschwindigkeitsbeschränkung einzutragen. Es dürfen mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen zusammengefasst werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen.

Die Präposition „zwischen“ oder „in“ ergibt sich aus den Eintragungen in den Textfeldern zu den Optionen „x.43“ bzw. „x.43“ und „x.44“.

„x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung“

Immer anzukreuzen.

5 Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung

Geschwindigkeitsbeschränkung

x.41

x.42.1 km/h

zwischen/in

x.43 Zugmeldestelle

„x.43 Zugmeldestelle“

Name und Art der Zugmeldestelle, in oder ab der die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

x.44 Zugmeldestelle

von

x.47.1 km / x.47.2 Signal

bis

und

„x.48.1 km / x.48.2 Signal“

Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.

Zusätzliche Anweisungen

x.95

x.96 [Freitext]

„x.44 Zugmeldestelle“

Name und Art der Zugmeldestelle, bis zu der die Anordnungen des Befehls 5 gelten.

„x.95 Zusätzliche Anweisungen“

Anzukreuzen, wenn Eintragungen in „x.96“ erforderlich sind.

„x.96 [Freitext]“

Eintragen „Grund Nr. [Nummer des Grundes]“

Es sind alle zu beachtenden Gründe anzugeben.

Hier dürfen auch Gründe, die nicht in der Tabelle vorgegeben sind und Aufträge der Befehle 21-95 eingetragen werden.

„x.47.1 km / x.47.2 Signal“

Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.

Beispiel:

5 <input checked="" type="checkbox"/> Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung			
<input checked="" type="checkbox"/> Geschwindigkeitsbeschränkung x.41	20 zwischen/in x.42.1 km/h	Bf Erle	und x.43 Zugmeldestelle
Bf Kleinstadt x.44 Zugmeldestelle	von 32,900 x.47.1 km / x.47.2 Signal	bis 32,900 x.48.1 km / x.48.2 Signal	
<input checked="" type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen x.95	Grund Nr. 19 x.96 [Freitext]		

Befehl 6

„6 Fahren auf Sicht“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. immer anzukreuzen.

„6.40 Fahren auf Sicht“

Immer anzukreuzen.

„x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung“

Muss die Geschwindigkeit zusätzlich zum Auftrag auf Sicht zu fahren, auf unter 40 km/h reduziert werden, ist dieser Auftrag anzukreuzen. Dies gilt auch bei einer Kombination mit Geschwindigkeitsbeschränkungen des Befehls 5.

„x.42.1 km/h“

Hier ist die niedrigste zu beachtende Geschwindigkeit einzutragen. Es dürfen mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen zusammengefasst werden, wenn sich diese auf denselben Abschnitt beziehen.

„x.43 Zugmeldestelle“

Name und Art der Zugmeldestelle, in oder ab der die Anordnungen des Befehls 6 gelten. Die Präposition „zwischen“ oder „in“ ergibt sich aus den Eintragungen in den Textfeldern zu den Optionen „x.43“ bzw. „x.43“ und „x.44“.

„x.44 Zugmeldestelle“

Name und Art der Zugmeldestelle, bis zu der die Anordnungen des Befehls 6 gelten.

6 Fahren auf Sicht

Fahren auf Sicht [und]

6.40

Geschwindigkeitsbeschränkung

x.41

zwischen/in

x.43 Zugmeldestelle

x.42.1 km/h

und

x.44 Zugmeldestelle

von

x.47.1 km / x.47.2 Signal

bis

x.48.1 km / x.48.2 Signal

Strecke aus folgendem Grund prüfen

x.90

x.91 [Freitext]

Ergebnis melden an

x.92 [Freitext]

Zusätzliche Anweisungen

x.95

x.96 [Freitext]

„x.95 Zusätzliche Anweisungen“

Anzukreuzen, wenn Eintragungen in „x.96“ erforderlich sind.

„x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen“

Anzukreuzen, wenn der Tf Gleise erkunden soll und das Ergebnis dem Fdl melden muss.

„x.91 [Freitext]“

Eintragen „Grund Nr. [Nummer des Grundes]“, wenn das Ergebnis an den Fdl gemeldet werden muss.

„x.96 [Freitext]“

Eintragen „Grund Nr. [Nummer des Grundes]“ wenn das Feld „x.90“ nicht angekreuzt wurde.

Es sind alle zu beachtenden Gründe anzugeben.

Hier dürfen auch Gründe, die nicht in der Tabelle vorgegeben sind und Aufträge der Befehle 21-95 eingetragen werden.

„x.47.1 km / x.47.2 Signal“

Beginn der Fahrt auf Sicht und ggf. Geschwindigkeitsbeschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.

„x.48.1 km / x.48.2 Signal“

Ende der Fahrt auf Sicht und ggf. Geschwindigkeitsbeschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.

„x.92 [Freitext]“

Nennen des Fdl, dem der Tf das Ergebnis melden muss.

Beispiel:

6 <input checked="" type="checkbox"/> Fahren auf Sicht
<input checked="" type="checkbox"/> Fahren auf Sicht [und] <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsbeschränkung
6.40 x.41 x.42.1 km/h
zwischen/in Bf Schwabdorf und x.43 Zugmeldestelle x.44 Zugmeldestelle
von Esig A bis Asig N3 x.47.1 km / x.47.2 Signal x.48.1 km / x.48.2 Signal
<input checked="" type="checkbox"/> Strecke aus folgendem Grund Nr. 31 Ergebnis melden an Fdl Bruchfelden x.90 x.91 [Freitext] x.92 [Freitext]
<input type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen x.95 x.96 [Freitext]

Befehl 7

„7 Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Dieser Befehl wird auf Anforderung des Tf erteilt. Immer anzukreuzen.

„7.10 darf in SR starten“

Immer anzukreuzen.

„7.20 darf vorbeifahren am EOA“

Anzukreuzen, wenn der Fdl die Vorbeifahrt am nächsten Signal Ne 14 zulassen muss bzw. darf.

7	<input type="checkbox"/> Starten in SR
	<input type="checkbox"/> darf in SR starten 7.10
	<input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25

„x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit“

Anzukreuzen, wenn der Fdl den Tf vom Fahren auf Sicht befreien kann.
Nur für ETCS-geführte Züge oder bei ETCS-Level 2 für Züge in ETCS-Betriebsart SR.

„7.21 Signal, Zugmeldestelle“

Eintragen der Signalbezeichnung des nächsten Signals Ne 14. Bei Signalen einer Zugmeldestelle auch deren Art und Name (z.B. „ETCS-Bk 3601, Bf Kleinstadt“).

Beispiel:

7 <input checked="" type="checkbox"/> Starten in SR	
<input checked="" type="checkbox"/> darf in SR starten 7.10	<input checked="" type="checkbox"/> darf vorbeifahren am EOA 7.20
<input checked="" type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25	ETCS-Bk 12345 7.21 Signal, Zugmeldestelle

Befehl 8

„8 BÜ sichern“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen. Der Fdl darf den Inhalt des Befehls 8 durch Befehl 95 - Auftrag 95.95 erteilen.

„8.50 muss halten vor BÜ zwischen / in“

Immer anzukreuzen. Die Präposition „zwischen“ oder „in“ ergibt sich aus den Eintragungen in den Textfeldern zu den Optionen „x.43“ bzw. „x.43“ und „x.44“.

„x.43 Zugmeldestelle...und“

Name und Art der Zugmeldestelle vor dem ersten genannten BÜ oder in der der BÜ liegt.

8 BÜ sichern

muss halten vor BÜ zwischen/in

8.50

x.43 Zugmeldestelle

und

x.44 Zugmeldestelle

in

und

und

8.51.1 km

8.52.1 km

8.53.1 km

und

und

und

8.54.1 km

8.55.1 km

8.56.1 km

und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist

„x.44 Zugmeldestelle“

Name und Art der Zugmeldestelle hinter dem letzten genannten BÜ.

„ 8.51.1 km;8.52.1 km;8.53.1 km;8.54.1 km; 8.55.1 km;8.56.1 km“

Hier wird der jeweilige km des zu sichernden BÜ eingetragen.

Beispiel:

8 BÜ sichern

muss halten vor BÜ zwischen/in **Bf Schwabdorf** und
8.50 x.43 Zugmeldestelle
x.44 Zugmeldestelle in **27,600** und 8.51.1 km und 8.52.1 km und 8.53.1 km
und 8.54.1 km und 8.55.1 km und 8.56.1 km und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist

Befehl 9

„9 Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„9.40 Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen / in“

Immer anzukreuzen.

Die Präposition „zwischen“ oder „in“ ergibt sich aus den Eintragungen in den Textfeldern zu den Optionen x.43“ bzw. „x.43“ und „x.44“.

9 Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung

Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in

9.40

x.43 Zugmeldestelle und

von

x.44 Zugmeldestelle

x.47.1 km / x.47.2 Signal

bis

x.48.1 km / x.48.2 Signal

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert

ja [oder] nein

9.67

nein

9.68

“x.44 Zugmeldestelle“

Name und Art der Zugmeldestelle, die hinter dem Ende der Fahrstromeinschränkung liegt.

„9.70 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer“

Anzukreuzen, wenn mit gesenktem Stromabnehmer gefahren werden muss.

„9.75 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter“

Anzukreuzen, wenn mit ausgeschaltetem Hauptschalter gefahren werden muss.

“x.43 Zugmeldestelle“

Name und Art der Zugmeldestelle in oder ab der die Fahrstromeinschränkung gilt.

x.48.1 km / x.48.2 Signal“

Ende der Fahrstromeinschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.

„x.47.1 km / x.47.2 Signal“

Beginn der Fahrstromeinschränkung. Einzutragen ist eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals.

„Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert [9.67 ja] [oder] [9.68 nein]“

Ist der Bereich der Fahrstromeinschränkung durch El-Signale gekennzeichnet, wird Kästchen „9.67“ angekreuzt ansonsten Kästchen „9.68“.

Beispiel:

9 <input checked="" type="checkbox"/> Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung	
<input checked="" type="checkbox"/> Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in	Bf Astadt und x.43 Zugmeldestelle
9.40	von 79,970 bis 80,330
Bf Beheim	x.44 Zugmeldestelle x.47.1 km / x.47.2 Signal x.48.1 km / x.48.2 Signal
Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert	<input checked="" type="checkbox"/> ja [oder] <input type="checkbox"/> nein 9.67 9.68
<input checked="" type="checkbox"/> Fahren mit gesenktem Stromabnehmer	<input type="checkbox"/> Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter 9.70 9.75

Befehl 21

„21 Einfahrt / Weiterfahrt“

Nummer und Bezeichnung des Befehls.
Immer anzukreuzen.

„21.10 darf in / darf auf der“

Immer anzukreuzen.

Ob „durf in“ oder „durf auf der“, ergibt sich aus der Art der Zugmeldestelle in dem Textfeld zu Option 21.11.

21 Einfahrt / Weiterfahrt

darf in/auf der

21.10

21.11 Zugmeldestelle

einfahren [oder]

weiterfahren

21.12

21.13

“21.11 Zugmeldestelle“

Name und Art der Zugmeldestelle.

„21.12 einfahren“

Anzukreuzen, wenn eingefahren werden soll.

„21.13 weiterfahren“

Anzukreuzen, wenn weitergefahren werden soll.

Beispiel:

21	<input checked="" type="checkbox"/> Einfahrt / Weiterfahrt		
	<input checked="" type="checkbox"/> darf in/auf der	Bf Linksdorf	<input checked="" type="checkbox"/> einfahren [oder] <input type="checkbox"/> weiterfahren
21.10		21.11 Zugmeldestelle	21.12

Befehl 22

„22 Ausfahrt aus dem Bf / Bft“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

22	<input type="checkbox"/>	Ausfahrt aus dem Bf/Bft	
	<input type="checkbox"/>	darf aus dem	ausfahren
22.10		22.11 Bf / 22.12 Bft	

„22.10 darf aus dem ... ausfahren“

Immer anzukreuzen.

„22.11 Bf / 22.12 Bft“

Name des Bf oder Bft.

Beispiel:

22 Ausfahrt aus dem Bf/Bft

darf aus dem

Kleinstadt

ausfahren

22.10

22.11 Bf / ~~22.12 Bft~~

Befehl 23

„23 Fahren auf dem Gegengleis“

Nummer und Bezeichnung des Befehls.
Immer ankreuzen.

23 Fahren auf dem Gegengleis

fährt auf dem
Gegengleis von

23.10

23.11 Zugmeldestelle

bis

23.12 Zugmeldestelle

„23.10 fährt auf dem Gegengleis von“
Immer anzukreuzen.

„23.11 Zugmeldestelle“

Name und Art der Zugmeldestelle, von der aus im
Gegengleis gefahren werden soll.

„23.12 Zugmeldestelle“

Name und Art der Zugmeldestelle, bis zu der im
Gegengleis gefahren werden soll.

Beispiel:

23 Fahren auf dem Gegengleis

fährt auf dem
Gegengleis von
23.10

Bf Linksdorf
23.11 Zugmeldestelle

bis Bf Rechtsheim
23.12 Zugmeldestelle

Befehl 24**„24 Zurückkehrende Fahrten“**

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„24.11 fährt“

Anzukreuzen bei Sperrfahrten.

„24.12 schiebt nach“

Anzukreuzen bei nicht gekuppelten Schiebetriebfahrzeugen.

„24.13 Zugmeldestelle in Richtung“

Art und Name der Zugmeldestelle auf der die Fahrt beginnt.

24 Zurückkehrende Fahrten

fährt [oder] schiebt nach von 24.11 24.12 24.13 Zugmeldestelle in Richtung

bis 24.14 Zugmeldestelle 24.15 km / 24.16 Signal und kehrt zurück

Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis 24.20 24.30 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis

„24.14 Zugmeldestelle bis“

Name und Art der in Fahrtrichtung nächstgelegenen Zugmeldestelle.

„24.15 km / 24.16 Signal und kehrt zurück“

Stelle (km oder Verwendung und Bezeichnung eines Signals) bis zu der gefahren werden darf.

„24.30 Hinfahrt auf dem Gegengleis, Rückfahrt auf dem Regelgleis“

Nur auf zweigleisigen Strecken anzukreuzen.

„24.20 Hinfahrt auf dem Regelgleis, Rückfahrt auf dem Gegengleis“

Nur auf zweigleisigen Strecken anzukreuzen.

Beispiel:

24 Zurückkehrende Fahrten

fährt [oder] schiebt nach von **Bf Dortheim** in Richtung

24.11

24.12

24.13 Zugmeldestelle

Bf Kleinstadt

24.14 Zugmeldestelle

bis **42,000**

und kehrt zurück

24.15 km / 24.16 Signal

 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis

24.20

24.30

Befehl 25

„25 Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis“
Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„25.10 darf vom Gegengleis ab“
Anzukreuzen für die Weiterfahrt auf einer Abzw oder Üst.

„25.11 km“
Kilometer ab dem weitergefahrene werden darf.

„25.12 Abzw / 25.13 Üst“
Name der Abzw oder Üst.

25	<input type="checkbox"/> Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis	<input type="checkbox"/> darf vom Gegengleis ab	auf der	weiterfahren
25.10		25.10	25.11 km	25.12 Abzw / 25.13 Üst
25.20	<input type="checkbox"/> darf vom Gegengleis ab	auf der		weiterfahren
25.30	<input type="checkbox"/> darf vom Gegengleis ab	in den	einfahren [und] <input type="checkbox"/> ausfahren	25.34
		25.31 km	25.32 Bf / 25.33 Bft	

„25.21 km“
Kilometer ab dem weitergefahrene werden darf.

„25.22 Abzw / 25.23 Üst“
Name der Abzw oder Üst.

„25.20 darf vom Gegengleis ab“
Anzukreuzen für die Weiterfahrt auf einer weiteren Abzw oder Üst.

„25.31 km“
Kilometer ab dem eingefahren werden darf.

„25.32 Bf / 25.33 Bft“
Name des Bf oder Bft.

„25.34 ausfahren“
Anzukreuzen, wenn die eingefahrene Zugfahrt auch ausfahren soll.

„25.30 darf vom Gegengleis ab“
Anzukreuzen für die Einfahrt in und ggf. Ausfahrt aus einem Bf bzw. Bft.

Beispiel:

25 Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis

<input type="checkbox"/>	darf vom Gegengleis ab	auf der	weiterfahren
25.10	25.11 km	25.12 Abzw / 25.13 Üst	
<input type="checkbox"/>	darf vom Gegengleis ab	auf der	weiterfahren
25.20	25.21 km	25.22 Abzw / 25.23 Üst	
<input checked="" type="checkbox"/>	darf vom Gegengleis ab	123,456 in den Beheim	einfahren [und] <input checked="" type="checkbox"/> ausfahren
25.30	25.31 km	25.32 Bf / 25.33 Bft	25.34

Befehl 26

„26 Halten auf dem Gegengleis“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„26.10 muss auf dem Gegengleis halten“

Immer anzukreuzen.

„26.11 vor Ne 1“

Ankreuzen, wenn ein Signal Ne 1 vorhanden ist.

„26.12 in Höhe des“

Anzukreuzen, wenn kein Signal Ne1 vorhanden oder das Signal am Gegengleis erloschen ist.

„26.13 Signal“

Verwendung und Signalbezeichnung.

26	<input type="checkbox"/>	Halten auf dem Gegengleis			
	<input type="checkbox"/>	muss auf dem Gegengleis halten	<input type="checkbox"/>	vor Signal Ne 1	[oder]
26.10			26.11		26.12
	<input type="checkbox"/>	in	des/der		26.13 Signal
		26.14 km		26.15 Zugmeldestelle	

„26.14 km...“

Kilometerangabe zu 26.11 bzw. 26.12. Der Artikel „des“ oder „der“ ergibt sich aus der Eintragung in Option 26.15.

„26.15 Zugmeldestelle“

Art und Name der Zugmeldestelle.

Beispiel:

26 Halten auf dem Gegengleis

muss auf dem Gegengleis halten vor Signal Ne 1 [oder] in Höhe des **Esig F**

26.10

26.11

26.12

26.13 Signal

in **36,050**

des/der **Bf Kleinstadt**

26.14 km

26.15 Zugmeldestelle

Befehl 27

„27 LZB abschalten“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

27 LZB abschalten

muss die LZB von
27.10

27.11 Zugmeldestelle

bis

27.12 Zugmeldestelle

abschalten

„27.10 muss die LZB von“
Immer anzukreuzen.

„27.11 Zugmeldestelle“

Art und Name der Zugmeldestelle,
ab der die LZB abzuschalten ist.

„27.12 Zugmeldestelle“

Art und Name der Zugmeldestelle,
bis zu der die LZB abzuschalten ist.

Beispiel:

27	<input checked="" type="checkbox"/>	LZB abschalten		
	<input checked="" type="checkbox"/>	muss die LZB von Bf Adorf	bis Bf Cestadt	abschalten
27.10		27.11 Zugmeldestelle	27.12 Zugmeldestelle	

Befehl 28

„28 Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„28.10 muss ETCS-Level“

Anzukreuzen, wenn ein bestimmtes ETCS-Level vorgegeben werden muss.

„28.20 muss ETCS-Betriebsart“

Anzukreuzen, wenn eine bestimmte ETCS-Betriebsart vorgegeben werden muss.

28 <input type="checkbox"/> Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart	
<input type="checkbox"/> muss ETCS-Level 28.10	wählen 28.11 ETCS-Level
<input type="checkbox"/> muss ETCS-Betriebsart 28.20	wählen 28.21 ETCS-Betriebsart

„28.11 ETCS-Level“

Eintrag des ETCS-Levels.

„28.21 ETCS-Betriebsart“

Eintrag der ETCS-Betriebsart.

Beispiel:

28 Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart

<input checked="" type="checkbox"/> muss ETCS-Level 28.10	0 wählen 28.11 ETCS-Level	<input type="checkbox"/> muss ETCS-Betriebsart 28.20	wählen 28.21 ETCS-Betriebsart
--	------------------------------	---	----------------------------------

Befehl 29

„29 Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„29.10 darf signalgeführt weiterfahren“

Anzukreuzen, wenn Zug nach Anzeigeführung signalgeführt weiterfahren muss.

„29.20 muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren“

Anzukreuzen, wenn der Tf zur Beachtung aller Signale am Fahrweg und wegen eventuell rückwärtiger Geschwindigkeitsrestriktionen 2000m mit höchstens 40 km/h fahren muss.

29	<input type="checkbox"/> Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h
29.10	<input type="checkbox"/> darf signalgeführt weiterfahren
29.20	<input type="checkbox"/> muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren

„29.30 muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren“

Anzukreuzen, wenn dem Tf bei einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag keine Vorsignalinformationen vorliegen.

Beispiel:

29 Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h

darf signalgeführt weiterfahren

29.10

muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren

29.20

muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren

29.30

Befehl 30

„30 Aus der LZB entlassen“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

30 Aus der LZB entlassen

darf sich aus der LZB entlassen
30.10

„30.10 darf sich aus der LZB entlassen“

Immer anzukreuzen.

Beispiel:

30 Aus der LZB entlassen

darf sich aus der LZB entlassen

30.10

Befehl 31**„31 Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche“**

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„31.10 darf im“

Immer anzukreuzen.

„31.11 Bf / 31.12 Bft“

Name des Bf oder Bft, in dem über das Signal Ra 10 oder die Einfahrweiche hinaus rangiert werden soll.

31	<input checked="" type="checkbox"/> Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche
31.10	<input type="checkbox"/> darf im
	31.11 Bf / 31.12 Bft
31.13 Zugmeldestelle	über <input type="checkbox"/>
	Signal Ra 10
31.16 Nr. Einfahrweiche	[oder] <input type="checkbox"/>
	Einfahrweiche
hinaus bis	<input type="checkbox"/>
31.17 Uhrzeit	rangieren

„31.15 Einfahrweiche“

Anzukreuzen, wenn kein Signal Ra 10 vorhanden ist und über die Einfahrweiche hinaus rangiert werden soll.

„31.13 Zugmeldestelle“

Art und Name der Zugmeldestelle, in deren Richtung rangiert werden soll.

„31.17 Uhrzeit“

Eintrag der Uhrzeit, bis zu der die Rangierfahrt wieder in den Bf bzw. Bft zurückgekehrt sein muss.

„31.14 Signal Ra 10“

Anzukreuzen, wenn über das Signal Ra 10 hinaus rangiert werden soll.

„31.16 Nr. Einfahrweiche“

Eintrag Nr. der Einfahrweiche, wenn Auftrag 31.15 angekreuzt wurde.

Beispiel:

31	<input checked="" type="checkbox"/>	Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche
	<input checked="" type="checkbox"/>	darf im Kleinstadt auf Einfahrgleis aus Richtung
31.10		31.11 Bf / 31.12 Bft
Bf Cellburg		über <input checked="" type="checkbox"/> Signal Ra 10 [oder] <input type="checkbox"/> Einfahrweiche
31.13 Zugmeldestelle		31.14
		31.15
31.16 Nr. Einfahrweiche		hinaus bis 19:35 rangieren
		31.17 Uhrzeit

Befehl 32

„32 Anhalten“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

32 Anhalten

muss anhalten vor

32.10

32.11 Stelle vor der anzuhalten ist

„32.10 muss anhalten vor ...“

Immer anzukreuzen.

„32.11 Stelle vor der anzuhalten ist“

Einzutragen ist die Stelle vor der anzuhalten ist (z. B. eine Kilometerangabe oder die Verwendung und Bezeichnung eines Signals. Bei Signalen einer Zugmeldestelle auch deren Art und Name (z.B. „Esig F, Bf Kleinstadt“).

Beispiel:

32	<input checked="" type="checkbox"/>	Anhalten
	<input checked="" type="checkbox"/>	muss anhalten vor Esig A, Bf Linksdorf
32.10		32.11 Stelle vor der anzuhalten ist

Befehl 33

„33 gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„33.11 LZB-Bk / 33.12 ETCS-Bk“

Eintrag der Bezeichnung der LZB-Blockstelle bzw. der ETCS-Blockstelle. Bei Signalen einer Zugmeldestelle auch deren Art und Name (z.B. „A 201, Bf Rechtsheim“).

33 gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk

muss bis zur gestörten

33.10

mit höchstens der im Fahrplan

33.11 LZB-Bk / 33.12 ETCS-Bk

angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei LZB-Fahrt/ETCS-Fahrterlaubnis anhalten

„33.10 muss bis zur gestörten“

Immer anzukreuzen.

Beispiel:

33 gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk

muss bis zur gestörten **A 201, Bf Rechtsheim** mit höchstens der im Fahrplan

33.10

33.11 LZB-Bk / ~~33.12 ETCS-Bk~~

angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei LZB-Fahrt/ETCS-Fahrterlaubnis anhalten

Befehl 34

„34 VMZ einstellen“

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

34 VMZ einstellen

muss VMZ von bis einstellen
34.10 34.11 km/h 34.12 Zugmeldestelle 34.13 Zugmeldestelle

„34.10 muss VMZ“

Immer anzukreuzen.

„34.11 km/h“

Maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges, die der Tf bei der Zugdateneingabe berücksichtigen muss.

„34.12 Zugmeldestelle“

Art und Name der Zugmeldestelle, ab der die neuen Zugdaten gelten.

„34.13 Zugmeldestelle“

Art und Name der Zugmeldestelle, ab der die bisherigen Zugdaten wieder gelten.

Beispiel:

34	<input checked="" type="checkbox"/>	VMZ einstellen				
	<input checked="" type="checkbox"/>	muss VMZ	200	von	Bf Adorf	bis
34.10		34.11 km/h		34.12 Zugmeldestelle	34.13 Zugmeldestelle	einstellen

Befehl 95**„95 Zusätzliche Anweisungen“**

Nummer und Bezeichnung des Befehls. Immer anzukreuzen.

„95.10 muss bis zur Langsamfahrstelle...“

Anzukreuzen bei angegebenen Zügen.

95	<input type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen
	<input type="checkbox"/> muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten
95.10	<input type="checkbox"/> muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat
95.20	<input type="checkbox"/> muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen
95.30	<input type="checkbox"/> muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben
95.40	<input type="checkbox"/> PZB in/am
95.50	95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle
95.53	<input checked="" type="checkbox"/> ständig wirksam
95.54	<input type="checkbox"/> unwirksam
95.95	<input type="checkbox"/> muss folgende Anweisungen beachten
95.96 [Freitext]	

„95.20 muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp1...“

Anzukreuzen.

„95.50 PZB in/am“

Anzukreuzen.

„95.95 muss folgende Anweisungen beachten“

Anzukreuzen, wenn Eintragungen in 95.96 erforderlich sind.

„95.96 [Freitext]“

Eintrag des Auftragstextes.

„95.30 muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp1...“

Anzukreuzen.

„95.40 muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp1 ...“

Anzukreuzen.

„95.54 unwirksam“

Anzukreuzen, wenn PZB unwirksam.

„95.53 ständig wirksam“

Anzukreuzen, wenn PZB ständig wirksam.

„95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle“

Einzutragen ist bei Haupt- oder Sperrsignalen die Verwendung und Bezeichnung des Signals und in allen anderen Fällen die kilometrische Lage der PZB-Streckeneinrichtung. Bei Signalen einer Zugmeldestelle auch deren Art und Name (z. B. „Esig F, Bf Kleinstadt“).

Beispiel:

95 <input checked="" type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen	
95.10	<input type="checkbox"/> muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten
95.20	<input type="checkbox"/> muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat
95.30	<input type="checkbox"/> muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen
95.40	<input type="checkbox"/> muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben
95.50	<input checked="" type="checkbox"/> PZB in/am Esig A, Bf Kleinstadt <input checked="" type="checkbox"/> ständig wirksam <input type="checkbox"/> unwirksam 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle 95.53 95.54
95.95	<input type="checkbox"/> muss folgende Anweisungen beachten
95.96	[Freitext]

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Diktat eines Befehls	408.2411A02 Seite 1

1 Wortlaute

Beim Diktat eines Befehls, müssen die Regeln zur Kommunikation nach Ril 408.0056 und folgende Wortlaute verwendet werden:

Situationsbeschreibung	Verwendete Wortlaute
Aufforderung, das Verfahren „Befehlsübermittlung“ vorzubereiten	„Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“
Bestätigung, dass ein Befehl diktiert werden kann	„Bereit für Verfahren Befehlsübermittlung“
Befehlsübermittlung ist abgeschlossen	„Verfahren Befehlsübermittlung beendet“
Abbrechen eines Befehlsdiktats	„Verfahren Befehlsübermittlung abbrechen“
Es wird ein Fehler während des Diktats erkannt und deshalb dazu aufgefordert die Befehlsübermittlung neu zu beginnen	„Fehler, neues Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten“
Der Diktierende berichtigt einen Fehler beim Wiederholen	„Falsch, ich wiederhole ...“
Das Befehlsdiktat oder eine nicht vollständig verstandene Meldung soll wiederholt werden	„Bitte wiederholen“

2 Ablaufschema

Fahrdienstleiter	Triebfahrzeugführer
Ruft Tf über Zugfunk	Meldet sich mit „Hier ist Zug ... [Zugnummer] ... [Standort]“
Meldet sich mit „Zug ... [Zugnummer] Hier ist [Bezeichnung des Arbeitsplatzes] Verfahren Befehlsübermittlung vorbereiten.“ Fragt ggf. nach, in welcher Zugbeeinflussung der Zug verkehrt.	
Trägt gemeldeten Standort in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks ein	Wenn der Zug hält, meldet sich der Tf mit „Hier ist Zug ... [Zugnummer] ... [Standort]. Bereit für Verfahren Befehlsübermittlung“. Teilt ggf. mit, ob der Zug signalgeführt, LZB-geführt oder ETCS-geführt ist. Bei ETCS gibt er zusätzlich an, in welchem ETCS-Level und in welcher ETCS-Betriebsart sich der Zug befindet.
Gibt an welche Seite des Vordrucks auszufüllen ist „.... [Befehle 1-9 oder Befehle 21-95]“ und diktiert Inhalt: - „[Schiebetriebfahrzeug] ... [Zugnummer]“ - „Standort des Zuges ... [Standort des Zuges]“ - „Standort des Anweisenden ... [Standort des Anweisenden]“ - „Vordruck ... von ... [Anzahl der Vordrucke]“ - „Befehl ... [Nummer des Befehls] ankreuzen“ - „Auftrag ... [Nummer des Auftrages] ankreuzen“ - „.... [Inhalt des Auftrags], - „Eindeutige Kennung ... [Eindeutige Kennung]“-	Fertigt Vordruck entsprechend des Diktats aus: - Kreuzt Befehle und Aufträge an - Trägt Inhalte ein - streicht nicht zutreffende Optionen durch
	Wiederholt das Diktat „Ich wiederhole: ... [Inhalt des Diktats]“
Korrigiert ggf. nicht inhaltsgleiche Wiederholung mit „Falsch, Ich wiederhole: ... [Korrigierter Inhalt]“	Fertigt Vordruck entsprechend des Diktats neu aus.
	Wiederholt das Diktat erneut und beginnt am Anfang des Vordrucks „Ich wiederhole: ... [Inhalt des Diktats]“
Bestätigt richtige Wiederholung mit „richtig“. Nennt: - [Datum], ... [Uhrzeit]. Verfahren Befehlsübermittlung beendet“	Füllt Felder B und Y aus.
Befehl ist übermittelt	Befehl ist gültig.

Befehle 1 - 9

A Zugnummer	C Standort des Zuges																																																																																																					
E Anzahl der Vordrucke	D Standort des Anweisenden																																																																																																					
1 <input type="checkbox"/> Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal <input type="checkbox"/> darf vorbeifahren am EOA/Signal 1.10 1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle und 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle <input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit und x.25 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle																																																																																																						
2 <input type="checkbox"/> Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt <input type="checkbox"/> darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrtlaubnis empfangen <input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit 2.10 wurde <input type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen x.95 Anweisungen x.96 [Freitext]																																																																																																						
3 <input type="checkbox"/> Verbleiben im Stillstand <input type="checkbox"/> Verbleiben im Stillstand <input type="checkbox"/> "Fahrt beenden" durchführen <input type="checkbox"/> Vorhandene ETCS-Fahrtlaubnis löschen 3.10 3.15 3.20																																																																																																						
4 <input type="checkbox"/> Widerruf eines Befehls <input type="checkbox"/> Befehl 4.11 eindeutige Kennung 5 <input type="checkbox"/> Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsbeschränkung x.42.1 km/h x.43 Zugmeldestelle x.41 zwischen/in von bis x.44 Zugmeldestelle x.47.1 km / x.47.2 Signal x.48.1 km / x.48.2 Signal																																																																																																						
6 <input type="checkbox"/> Fahren auf Sicht <input type="checkbox"/> Fahren auf Sicht [und] <input type="checkbox"/> Geschwindigkeitsbeschränkung 6.40 x.41 x.42.1 km/h zwischen/in und x.43 Zugmeldestelle von bis x.47.1 km / x.47.2 Signal x.48.1 km / x.48.2 Signal																																																																																																						
7 <input type="checkbox"/> Starten in SR <input type="checkbox"/> darf in SR starten 7.10 <input type="checkbox"/> ist vom Fahren auf Sicht befreit x.25 8 <input type="checkbox"/> BÜ sichern <input type="checkbox"/> muss halten vor BÜ zwischen/in 8.50 und x.43 Zugmeldestelle und 8.54.1 km 8.55.1 km 8.56.1 km 9 <input type="checkbox"/> Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung <input type="checkbox"/> Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in 9.40 und x.43 Zugmeldestelle von x.47.1 km / x.47.2 Signal bis x.48.1 km / x.48.2 Signal Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert <input type="checkbox"/> ja [oder] 9.67 <input type="checkbox"/> nein 9.68 <input type="checkbox"/> Fahren mit gesenktem Stromabnehmer 9.70 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter 9.75																																																																																																						
W Name Anweisender V Name Triebfahrzeugführer B Datum Y Uhrzeit																																																																																																						
2 Eindeutige Kennung <table border="1"> <thead> <tr> <th>Grund Nr.</th> <th>Anlass</th> <th>v in km/h</th> <th>Anlass</th> <th>v in km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10</td> <td>Gleis kann besetzt sein</td> <td>29</td> <td>Mängel am Oberbau</td> <td>)*</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>Personen im Gleis / Kinder am Gleis</td> <td>30</td> <td>Verdacht auf Oberleiterbeschädigen (auch im benachbarten Gleis)</td> <td>FaS</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>Fahrzeuge im Gleis</td> <td>31</td> <td>Verdacht auf Unwetterbeschädigen (Erdursprünge, Sturmschäden etc.)</td> <td>FaS</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>Mehrere Sperrfahrten unterwegs</td> <td>32</td> <td>Einfahrt in einen Stumpfgleis</td> <td>FaS</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>Einfahrt in ein Stumpfgleis</td> <td>33</td> <td>Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis</td> <td>FaS</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis</td> <td>34</td> <td>PZB-Sprecheneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>16</td> <td>Kein Durchrittschweg</td> <td>35</td> <td>Weichen außer Abhangigkeit</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>Auf der Strecke ruht die Arbeit</td> <td>36</td> <td>Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>18</td> <td>Reiszug muss ausnahmsweise über Güterzuglinie fahren</td> <td>37</td> <td>Reisende nicht über Bahnsteigänderung gesichtet</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>19</td> <td>Bahnübergang nicht ausreichend gesichert</td> <td>38</td> <td>Haltladevorortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>Spurzellen nicht von Eis und Schnee befreit</td> <td>39</td> <td>Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich</td> <td>)*</td> </tr> <tr> <td>21</td> <td>Reisendenumgang nicht gesichert</td> <td>40</td> <td>Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert</td> <td>FaS</td> </tr> <tr> <td>22</td> <td>Bauarbeiten</td> <td>41</td> <td>Engstelle für Lü-Sendungen</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis</td> <td>42</td> <td>Engstelle für Lü-Sendungen</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>24</td> <td>Zustand nach Bauarbeiten</td> <td>43</td> <td>Engstelle für Lü-Sendungen</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>Arbeitsstelle nicht benachrichtigt</td> <td>44</td> <td>Engstrecke Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwellenwagen</td> <td>)*</td> </tr> <tr> <td>26</td> <td>Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber La</td> <td>45</td> <td>Spitzensignal unvollständig</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>27</td> <td>Beschäftigte im gesperrten Gleis</td> <td>46</td> <td>Windwarnung</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>Verdacht auf Mängel am Oberbau</td> <td>47</td> <td>Schwunghaftrabschnitt</td> <td>140</td> </tr> </tbody> </table>			Grund Nr.	Anlass	v in km/h	Anlass	v in km/h	10	Gleis kann besetzt sein	29	Mängel am Oberbau)*	11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis	30	Verdacht auf Oberleiterbeschädigen (auch im benachbarten Gleis)	FaS	12	Fahrzeuge im Gleis	31	Verdacht auf Unwetterbeschädigen (Erdursprünge, Sturmschäden etc.)	FaS	13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	32	Einfahrt in einen Stumpfgleis	FaS	14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	33	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	FaS	15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	34	PZB-Sprecheneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50	16	Kein Durchrittschweg	35	Weichen außer Abhangigkeit	50	17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung	5	18	Reiszug muss ausnahmsweise über Güterzuglinie fahren	37	Reisende nicht über Bahnsteigänderung gesichtet	200	19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	38	Haltladevorortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200	20	Spurzellen nicht von Eis und Schnee befreit	39	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich)*	21	Reisendenumgang nicht gesichert	40	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS	22	Bauarbeiten	41	Engstelle für Lü-Sendungen	10	23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	42	Engstelle für Lü-Sendungen	10	24	Zustand nach Bauarbeiten	43	Engstelle für Lü-Sendungen	10	25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	44	Engstrecke Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwellenwagen)*	26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber La	45	Spitzensignal unvollständig	40	27	Beschäftigte im gesperrten Gleis	46	Windwarnung	80	28	Verdacht auf Mängel am Oberbau	47	Schwunghaftrabschnitt	140
Grund Nr.	Anlass	v in km/h	Anlass	v in km/h																																																																																																		
10	Gleis kann besetzt sein	29	Mängel am Oberbau)*																																																																																																		
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis	30	Verdacht auf Oberleiterbeschädigen (auch im benachbarten Gleis)	FaS																																																																																																		
12	Fahrzeuge im Gleis	31	Verdacht auf Unwetterbeschädigen (Erdursprünge, Sturmschäden etc.)	FaS																																																																																																		
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	32	Einfahrt in einen Stumpfgleis	FaS																																																																																																		
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	33	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	FaS																																																																																																		
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	34	PZB-Sprecheneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50																																																																																																		
16	Kein Durchrittschweg	35	Weichen außer Abhangigkeit	50																																																																																																		
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung	5																																																																																																		
18	Reiszug muss ausnahmsweise über Güterzuglinie fahren	37	Reisende nicht über Bahnsteigänderung gesichtet	200																																																																																																		
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	38	Haltladevorortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200																																																																																																		
20	Spurzellen nicht von Eis und Schnee befreit	39	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich)*																																																																																																		
21	Reisendenumgang nicht gesichert	40	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS																																																																																																		
22	Bauarbeiten	41	Engstelle für Lü-Sendungen	10																																																																																																		
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	42	Engstelle für Lü-Sendungen	10																																																																																																		
24	Zustand nach Bauarbeiten	43	Engstelle für Lü-Sendungen	10																																																																																																		
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	44	Engstrecke Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwellenwagen)*																																																																																																		
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber La	45	Spitzensignal unvollständig	40																																																																																																		
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis	46	Windwarnung	80																																																																																																		
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau	47	Schwunghaftrabschnitt	140																																																																																																		
FaS = Auftrag zum Fahren auf Sicht x.96 [Freitext]																																																																																																						
x.95 Anweisungen x.96 [Freitext]																																																																																																						

Befehle 21 - 95

A Zugnummer	C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung	
E Anzahl der Vordrucke	D Standort des Anweisenden	
21 <input type="checkbox"/> Einfahrt / Weiterfahrt		
<input type="checkbox"/> darf in/auf der	<input type="checkbox"/> einfahren [oder] <input type="checkbox"/> weiterfahren	
21.10 21.11 Zugmeldestelle	21.12 21.13	
22 <input type="checkbox"/> Ausfahrt aus dem Bf/Bt		
<input type="checkbox"/> darf aus dem	<input type="checkbox"/> ausfahren	
22.10 22.11 Bf / 22.12 Bt	23.10 23.11 Zugmeldestelle	
23 <input type="checkbox"/> Fahren auf dem Gegengleis		
<input type="checkbox"/> fährt auf dem Gegengleis von	<input type="checkbox"/> schiebt nach von	<input type="checkbox"/> in Richtung
24.11 24.12	24.13 Zugmeldestelle	24.14 Zugmeldestelle
<input type="checkbox"/> Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis	<input type="checkbox"/> Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis	<input type="checkbox"/> 24.15 km / 24.16 Signal
24.20	24.30	und kehrt zurück
25 <input type="checkbox"/> Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis		
<input type="checkbox"/> darf vom Gegengleis ab	<input type="checkbox"/> auf der	<input type="checkbox"/> weiterfahren
25.10 25.11 km	25.12 Abzw / 25.13 Üst	25.10 niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führungsumanzeige und Langsamfahrsignale beachten
<input type="checkbox"/> darf vom Gegengleis ab	<input type="checkbox"/> auf der	<input type="checkbox"/> muss bei Annäherung an den Bü/RÜ Signal Zb 1 geben und Bü/RÜ schnellstens Fäumen.
25.20 25.21 km	25.22 Abzw / 25.23 Üst	95.20 wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat
<input type="checkbox"/> darf vom Gegengleis ab	<input type="checkbox"/> in den	<input type="checkbox"/> muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen
25.30 25.31 km	25.32 Bf / 25.33 Bft	95.30 das Gleis nicht verlassen
<input type="checkbox"/> in	<input type="checkbox"/> des/der	<input type="checkbox"/> einfahren [und] <input type="checkbox"/> ausfahren
26.14 km	26.15 Zugmeldestelle	95.34 <input type="checkbox"/> muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben
26 <input type="checkbox"/> Halten auf dem Gegengleis		95.40 <input type="checkbox"/> PZB in/am
<input type="checkbox"/> muss auf dem Gegengleis halten	<input type="checkbox"/> vor Signal Ne 1 [oder] <input type="checkbox"/> in Höhe des	<input type="checkbox"/> 95.50 95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle
26.10 26.11	26.12 26.13 Signal	95.95 <input type="checkbox"/> muss folgende Anweisungen beachten
27 <input type="checkbox"/> LZB abschalten		
<input type="checkbox"/> muss die LZB von	<input type="checkbox"/> bis	<input type="checkbox"/> abschalten
27.10 27.11 Zugmeldestelle	27.12 Zugmeldestelle	
28 <input type="checkbox"/> Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart		
<input type="checkbox"/> muss ETCS-Level	<input type="checkbox"/> wählen	<input type="checkbox"/> muss ETCS-Betriebsart
28.10 28.11 ETCS-Level	28.20 28.21 ETCS-Betriebsart	wählen
29 <input type="checkbox"/> Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h		
<input type="checkbox"/> darf signalgeführt weiterfahren	<input type="checkbox"/> muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren	
29.10 29.20		
<input type="checkbox"/> muss zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren		
29.30		
V Name Triebfahrzeugführer	B Datum	Y Uhrzeit
W Name Anweisender	Z Endeute Kennung	

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrplan-Mitteilung	408.2415 Seite 1

1 Elektronische Übermittlung

Die Fahrplan-Mitteilung wird entweder durch die Betriebszentrale digital an die zuständige Stelle des Eisenbahnverkehrsunternehmens übermittelt und dem Tf von dort aus bereitgestellt oder über die Führerraumanzeige des Fahrplans übermittelt.

2 Auf Richtigkeit prüfen

Nach Erhalt der Fahrplan-Mitteilung muss der Tf prüfen, ob sich diese auf seinen Zug und dessen vorgesehenen Laufweg bezieht.

3 Verständigung anderer Tf

Der Tf an der Spitze des Zuges muss den Tb vom Inhalt der Fahrplan-Mitteilung unterrichten. Darüber hinaus muss er sicherstellen, dass andere Tf über deren Inhalte unterrichtet werden, wenn der Inhalt für deren Verhalten von Bedeutung ist.

4 Fahrzeug- oder Tf-Wechsel

Der übernehmende Tf muss in geeigneter Weise über das Vorliegen einer Fahrplan-Mitteilung informiert sein.

5 Erledigte Fahrplan-Mitteilung

Der Tf muss eine erledigte Fahrplan-Mitteilung in geeigneter Weise von seiner digitalen Anzeige entfernen oder eine ausgedruckte Fahrplan-Mitteilung weglegen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen	408.2431 Seite 1

1 Züge des Gelegenheitsverkehrs

- (1) Der Tf muss dem Fdl auf Anfrage mitteilen, in welcher Bremsstellung sein Zug **Bremsstellung** zu fahren ist.
- (2) Der Tf darf einen Zug fahren, wenn ihm die für den Zug geltenden Fahrplan-angaben bekannt gegeben sind. **Fahrplan-angaben**
- (3) Die Angaben dürfen nur schriftlich - auch durch Angabe von Fahrplanheft oder Vergleichsfahrplan - bekannt gegeben oder mit Fahrplan-Mitteilung übermittelt werden. Für Sperrfahrten dürfen die Angaben der Fahrplan-Mitteilung durch Eintrag in den Befehl 95 mit Auftrag 95.95 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 Er-satzzug, 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. **Versuchsfahr-ten**

2 Umleiten

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



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

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.
- (3) Außergewöhnliche Fahrzeuge sind
- * a) Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-A“ ergänzt ist,
 - * b) Fahrzeuge, die bauartbedingt Restriktionen beim Befahren von Brücken unterliegen und in Züge eingestellt sind, deren größte zulässige Geschwindigkeit über 120 km/h beträgt und deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-B“ ergänzt ist,
 - * c) Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 2), die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-D“ ergänzt ist,
 - * d) Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 3), die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-E“ ergänzt ist,
 - * e) offene beladene Autotransportwagen, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-K“ ergänzt ist,
 - * f) Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-L“ ergänzt ist oder
 - * g) andere Fahrzeuge, die in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung als außergewöhnliche Fahrzeuge bezeichnet sind.
- (4) Außergewöhnliche Züge sind Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-B“, „-D“, „-E“, „-K“ oder „-L“ ergänzt ist, wenn sie auf Strecken verkehren, die für diese Züge nicht zugelassen sind.
- (5) 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.

- Beförderungs-
anordnung,
Fahrplanano-
rdnung**
- (6) Für Beförderungsanordnung und Fahrplananordnung gelten folgende Regeln:
- 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.

- 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.

- 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 Unregelmäßigkeiten**

- (7) 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 Fdl ausgesetzt werden. Dies gilt auch bei außergewöhnlichen Sendungen, wenn Veränderungen der Sendung festgestellt werden. Eine ausgesetzte Sendung oder ein ausgesetztes Fahrzeug darf nur weiterbefördert 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, wie viele 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 5

- (2) Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, erhält der Tf Befehl 5 mit Grund Nr. 40.

*

3 Besondere Regeln für Lü-Sendungen

- (1) Mit Rücksicht auf Nachbargleise kommen für die Beförderung von Lü-Sendungen folgende Arten in Betracht
- 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:
- * a) Wenn eine Lü-Sendung an einer Engstelle vorbeigeleitet werden muss, erhält der Tf des Zuges nach der Beförderungsanordnung Befehl 5 mit Grund Nr. 39 und 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 Tf Weisungen geben muss, erhält der Tf nach der Beförderungsanordnung Befehl 95 mit Auftrag 95.95.
 - * c) In der Beförderungsanordnung kann angeordnet sein, dass die Fachkraft für einen Streckenabschnitt im Führerraum des Triebfahrzeugs mitfährt und dem Tf die Weisungen für das Vorbeileiten an allen Engstellen dieses Abschnitts gibt. In diesem Fall erhält der Tf Befehl 95 mit Auftrag 95.95: „Sie müssen zwischen ... (Zugmeldestelle) und ... (Zugmeldestelle) an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren“.

**Vorbeileiten
an Gegenstände**

**Nachbar-
gleise, Beför-
derungsarten**



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Nachschieben	408.2441 Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Für die Zugbildung gelten folgende Einschränkungen:
- a) Bevor ein Zug außerplanmäßig nachgeschoben wird, muss der Tf feststellen, dass sich folgende Fahrzeuge nicht im Zug befinden:
 - Fahrzeuge, deren Zug- und Stoßeinrichtungen Nachschieben nicht zu lassen,
 - Fahrzeuge, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind,
 - Wagen, deren Ladungen über mehrere Wagen reichen, wenn die einzelne Ladung länger als 60 m ist; dies gilt nicht für Langschieneintransportheiten, 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.
- (3) Für die Zugbeeinflussung gelten folgende Regeln:
- a) Der Tf eines Schiebetriebfahrzeuges muss beim Nachschieben Fahrzeugeinrichtungen der PZB und LZB gemäß den Regeln für das Bedienen für Zugbeeinflussungsanlagen ab- oder ausschalten.
 * Wenn der Tf zum Entlassen aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen. Bei einem Schiebetriebfahrzeug, das von der freien Strecke zurückkehrt, muss er die LZB bis zur Rückkehr in einen Bahnhof abgeschaltet lassen.
 - b) Bei Strecken, die mit ETCS ausgerüstet sind, muss das Schiebetriebfahrzeug in ETCS-Betriebsart NL fahren. Das Nachschieben in ETCS-Betriebsart NL ist nur mit gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug zulässig.
- (4) Wenn der Tf eines nachgeschobenen Zuges einen Befehl erhält, der auch für das Verhalten des Tf des Schiebetriebfahrzeugs Bedeutung hat (z. B. Halt zur Sicherung eines Bahnübergangs, Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit, Fahrt mit gesenkten Stromabnehmern), muss der Tf an der Spitze des Zuges den Tf des Schiebetriebfahrzeugs vom Inhalt des Befehls verständigen. Wenn dies nicht möglich ist, muss er dem Fdl mitteilen, dass er den Befehl auch dem Tf des Schiebetriebfahrzeugs übermitteln muss.

- Ansetzen an den Zug**
- (5) Es gilt Folgendes:
- Der Tf des Schiebetriebfahrzeugs muss das Schiebetriebfahrzeug vor der Abfahrt an den Zug setzen.
 - Wenn die Betriebszentrale das außerplanmäßige Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug angeordnet hat, teilt sie dies dem Fdl mit. Wenn der Tf des Schiebetriebfahrzeugs das Fahrzeug an den Zug gesetzt hat, muss er dies dem Fdl melden.
- Geschwindigkeit, nachgeschobene Züge**
- (6) Die zulässige Geschwindigkeit für nachgeschobene Züge beträgt
- 60 km/h, wenn das Schiebetriebfahrzeug nicht mit dem Zug gekuppelt ist,
 - 80 km/h, wenn das Schiebetriebfahrzeug mit dem Zug gekuppelt ist.
- Geschwindigkeit, zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug**
- (7) Die zulässige Geschwindigkeit für Schiebetriebfahrzeuge, die von der freien Strecke aus zurückkehren, beträgt 50 km/h.
- Druckkraft**
- (8) 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 Tf 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.
- (2) Wenn sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt hat, muss der Tf es sofort anhalten. Wenn er erkennt, dass während des Abbremsens ein Bahnübergang befahren wird, muss er mehrmals Signal Zp 1 geben.
- Der Tf 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 Fdl einholen. Bei der Fahrt zum Ansetzen an den Zug muss er auf Sicht fahren.
- Befehl**
- (3) Der Tf 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 24, *
 - auf zweigleisigen Strecken Befehl 24 und - soweit der Fdl die Einfahrt nicht * durch Fahrstellung eines Hauptsignals, Signal Zs 1, Signal Zs 7, Signal Ts * 3 oder Signal Sh 1 zulässt - Befehl 25 oder Befehl 26. *
- Wo regelmäßig mit Triebfahrzeugen nachgeschoben wird, die nicht mit dem Zug gekuppelt sind, darf auf den Befehl verzichtet werden (Streckenbuch).



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Geschobene Züge	408.2445 Seite 1

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.
- Im 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 nur ein Fahrzeug geschoben wird und der Tf die Strecke nach Ril 408.2341 Abschnitt 1 Absatz (1) beobachten kann.
- * (5) Wenn der Tf zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen. Befehl 30
- (6) Für ETCS gilt Folgendes: ETCS
- a) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss das schiebende Triebfahrzeug in der ETCS-Betriebsart SH fahren.
 - b) Auf Strecken mit
 - ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen oder
 - ETCS-Level 1 LS
muss ein mit ETCS ausgerüstetes schiebendes Triebfahrzeug in der ETCS-Betriebsart SH fahren.

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
 - 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.Signalhorn
- (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

- Funk (4) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss in Funkverbindung mit dem Tf stehen, wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen.

3 Aufgaben

- Mitarbeiter an der Spitze des Zuges (1) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss die Strecke nach den Regeln in Ril 408.2341 Abschnitt 1 Absatz (1) beobachten. *

- (2) Erforderlichenfalls muss er
- Haltaufträge geben
- Signal Zp 1 geben (Richtlinie 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 Signalhorn blasen (Richtlinie 301.1501 Abschnitt 1 Absatz (3)).

- (3) An Signalen Ne 14, die nicht am Standort eines Hauptsignales stehen, darf der geschobene Zug nur auf Befehl 1 vorbeifahren. *

- (4) Wenn der Tf 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 (5) Wenn der Tf den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen, muss er den Mitarbeiter an der Spitze des Zuges hierüber unterrichten.

- (6) Er muss sich an der Streckenbeobachtung beteiligen und auf die Aufträge des Mitarbeiters an der Spitze des Zuges achten.
(7) Wenn der Tf nach Abschnitt 1 Absatz (4) 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.

- (8) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt grundsätzlich 30 km/h.
a) Über Bahnübergänge ohne technische Sicherung darf der Tf mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h fahren. Der Fdl teilt dem Tf die Lage der Bahnübergänge ohne technische Sicherung im Auftrag 95.95 des Befehls 95 mit.

- b) Im Störungsfall muss der Tf so langsam fahren, dass er jederzeit anhalten kann. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 10 km/h.

□

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Einfahrten in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg, Einfahrten in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal	408.2451 Seite 1

1 Einfahrt in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg

Folgende betriebliche Anweisungen bzw. technische Einrichtungen teilen dem Tf mit, dass der Einfahrweg in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg führt:

- a) Am Fahrweg befindet sich ein Signal Zs 3 mit der Kennziffer 1, 2 oder 3.
- b) Am Fahrweg befindet sich ein Signal Zs 13.
- c) Im Fahrplan des Zuges ist das Zeichen „J“.
- d) Im Fahrplan des Zuges weist eine Fußnote auf eine Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal nach Abschnitt 2 hin.
- * e) Der Fdl erteilt dem Tf Befehl 5 mit Grund Nr. 14, 15 oder 16.
- * f) Der Fdl erteilt dem Tf Befehl 95 mit Auftrag 95.95:
 - „Fährt in ein Stumpfgleis.“ oder
 - „Fährt in ein besonders kurzes Stumpfgleis.“ oder
 - „Fährt in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg.“
- g) Der Fdl lässt die Zugfahrt mit Signal Zs 7 zu.
- h) Der Zug erhält einen LZB-Vorsichtsauftrag.
- * i) Der Zug erhält eine ETCS-Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS.

2 Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal

- (1) Wenn Zugteile vereinigt werden sollen, sind Einfahrten in teilweise besetzte Gleise auch ohne Halt zeigendes Zielsignal zulässig, wenn die Einfahrt mit Fahrstellung eines Hauptsignals und Signal Zs 3 mit Kennziffer 1 oder 2 zugelassen werden kann.

Grundsatz

- (2) Für planmäßige Einfahrten gilt Folgendes:

Planmäßige Einfahrt

- Der Tf 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 Tf 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.

- (3) Bei einer außerplanmäßigen Einfahrt erteilt der Fdl den beteiligten Tf die erforderlichen Weisungen.

Außerplanmäßige Einfahrt

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrplanhalt ausfallen lassen	408.2452 Seite 1

- (1) Wenn der Fdl einen Fahrplanhalt ausfallen lassen muss, beauftragt er den Tf. **Fdl**
Der Fdl muss den Tf nicht beauftragen, wenn im Fahrplan ein Betriebshalt vorgeschrieben ist.
- (2) Wenn der Tf feststellt, dass ein Fahrplanhalt nicht benötigt wird, muss er beim **Tf** Fdl nachfragen, ob der Fahrplanhalt ausfallen darf. Er muss nicht nachfragen, wenn im Fahrplan ein Betriebshalt oder Bedarfshalt vorgeschrieben ist.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Wechsel der ETCS-Betriebsart	408.2454 Seite 1

* **1 Manueller Wechsel aus ETCS-Betriebsart FS oder OS in andere ETCS-Betriebsart**

Auf den ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitten der Strecke Unterleiterbach – Leipzig/Halle gilt Folgendes:

Wenn der Tf aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere ETCS-Betriebsart wechseln muss und dafür keinen Befehl erhalten hat, muss er den Fdl verständigen. Der Tf darf die ETCS-Betriebsart erst wechseln, wenn der Fdl mündlich zugestimmt hat.

* **2 Bestätigung des manuellen Wechsels in ETCS-Betriebsart NL; ETCS-Betriebsart NL beenden**

- * (1) Wenn der Tf einer Zuglokomotive bei Vorspann bzw. eines mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges in die ETCS-Betriebsart NL wechselt, muss er den Tf an der Spitze des Zuges darüber verständigen.
- * (2) Wenn der Tf einer Zuglokomotive bei Vorspann bzw. eines mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges die ETCS-Betriebsart NL beendet, muss er den Tf an der Spitze des Zuges darüber verständigen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.2455 Seite 1

1 Art des Auftrags

Der Fdl kann den Tf

- 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,
- * - zur Weiterfahrt nach einem LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus,
- * - zur Fahrt in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR nach Beenden des ETCS-Startlaufs oder
- zur Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 in der ETCS-Betriebsart SR

wie folgt beauftragen:

- (1) Bei einem signalgeführten Zug (außer Züge in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR) durch

Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8
Signal Ts 3
Signal Sh 1 bei Einfahrt an einem Sperrsignal in Höhe des Einfahrtsignals oder Weiterfahrt in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle beim Befahren des Gegengleises
Befehl 1
Befehl 2
* Befehl 21
* Befehl 22
* Befehl 25
Mündlichen Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist

- (2) Bei einem LZB-geführten Zug durch

LZB-Ersatzauftrag
LZB-Vorsichtauftrag
LZB-Gegengleisfahrauftrag
Befehl 1
Befehl 2
* Befehl 21
* Befehl 22

- (3) Bei einem ETCS-geführten Zug oder einem Zug in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR durch

Eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS	
Eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS	
In ETCS-Betriebsart SR durch eine Textmeldung mit dem Wortlaut: „Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk ... [Signalbezeichnung]“	*
Befehl 1	*
Befehl 2	*
Befehl 7	*
Befehl 21	*
Befehl 22	*

- (4) Bei ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR gilt der Befehl 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 zur Vorbeifahrt an einer ETCS-Blockstelle auch zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal mit der gleichen Signalbezeichnung.

Befehl 7 zum Starten in ETCS-Betriebsart SR

- (5) Wenn nach Beenden des ETCS-Startlaufs in ETCS-Level 2 die ETCS-Betriebsart SR angekündigt wird oder das ETCS-Fahrzeuggerät in ETCS-Betriebsart SB verbleibt, muss der Tf beim Fdl einen Befehl 7 anfordern.
Befehl 7 ist nicht erforderlich, wenn der Fdl der Abfahrt bereits durch eine Textmeldung zugestimmt hat.

ETCS-Halt an der Spitze des Zuges

- (6) Befindet sich in ETCS-Level 2 der ETCS-Halt an der Spitze des Zuges, jedoch nicht unmittelbar an einer ETCS-Blockstelle, muss der Tf beim Fdl einen Befehl 1 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt anfordern.

2 Vorbeifahrt an Sperrsignal

Zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal erteilt der Fdl Befehl 1. Befehl 1 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 Tf an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist, vorbeifahren, wenn er folgende Textmeldung erhält: „Vorbeifahrt an Sperrsig ... [Bezeichnung des Signals] erlaubt.“

3 Vorbeifahrt an Wärterhaltscheibe

Zur Vorbeifahrt an einer Wärterhaltscheibe erteilt der Fdl Befehl 1.

4 Zulässige Geschwindigkeit für signalgeführte Züge (außer für Züge in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR)

*

*

- (1) Die zulässige Geschwindigkeit einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag beträgt **Allgemein** 40 km/h.

Betriebsstelle	Die Geschwindigkeit gilt bis...
Bahnhof	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.
Abzweigstelle	der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg (im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichnet) vorbeigefahren ist.
Einfahrt in eine Anschlussstelle mit Hauptsignal	zum folgenden Haltsignal.
Ausfahrt aus einer Anschlussstelle mit Hauptsignal	der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg vorbeigefahren ist.
An Blocksignalen der freien Strecke (ausgenommen Abzweigstellen)	die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

*

Wenn der Fdl die Fahrt durch Signal Zs 7 zugelassen hat, gilt Folgendes:

*

*

*

*

*

Der Tf muss die zulässige Geschwindigkeit einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag weiter beachten, falls der Auftrag zum Fahren auf Sicht endet, bevor der Zug an der in der Tabelle genannten Stelle vorbeigefahren ist.

- (2) Bei LZB und ETCS gilt der durch Signal Zs 7 erteilte Auftrag, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren, weiter, wenn der signalgeführte Zug zum anzeigen geführten Zug wird.

Zs 7 und Aufnahme in LZB/ETCS

- Abfahrt** (3) Die zulässige Geschwindigkeit für Zugfahrten, die der Fdl 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-
signalinforma-
tion** (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 Tf 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-Gegen-
gleisfahrau-
trag** (1) Wenn der Fdl 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 Fdl die Fahrt durch einen LZB-Vorsichtauftrag zugelassen hat, muss der Tf bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht fahren.

*

6 Zulässige Geschwindigkeit für ETCS-geführte Züge oder für Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR

- (1) Wenn der Fdl die Fahrt durch Befehl zugelassen hat und den Tf mit Auftrag x.25 vom Fahren auf Sicht befreit hat, gilt für die zulässige Geschwindigkeit Folgendes:
- a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 40 km/h.

*

*

*

Betriebsstelle	Die Geschwindigkeit gilt bis...
Bahnhof	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.
Abzweigstelle	der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg (im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichnet) vorbeigefahren ist.
Einfahrt in eine Anschlussstelle mit Hauptsignal bzw. Signal Ne 14	zum folgenden Haltsignal.
Ausfahrt aus einer Anschlussstelle mit Hauptsignal bzw. Signal Ne 14	der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg vorbeigefahren ist.
An Blocksignalen der freien Strecke (ausgenommen Abzweigstellen)	die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

- * b) Danach muss der Tf die Geschwindigkeiten in Fahrplan und La beachten.
 - * c) Die Geschwindigkeiten nach a) muss der Tf so lange beachten, bis die Führerraumanzeige wieder ETCS-Betriebsart FS anzeigt, bei einem Wechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB gilt Abschnitt 4 Absatz (1).
 - * d) Bei einem anschließenden Wechsel in die ETCS-Betriebsart OS hat diese Betriebsart Vorrang vor Auftrag x.25.
- (2) Wenn der Fdl die Fahrt durch
- * - einen Befehl zugelassen hat und den Tf nicht mit Auftrag x.25 vom Fahren auf Sicht befreit hat oder
 - * - eine ETCS-Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS zugelassen hat,
 - * muss der Tf 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 ETCS-Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS anzeigt,
 - * - in allen anderen Fällen bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bis zum nächsten Signal Ne 14. Dies gilt auch, wenn dort bzw. davor ein Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB oder ein Übergang in ETCS-Betriebsart SR stattfindet und der Fdl Auftrag x.25 erteilt.
- * Ein Befehl 6 bleibt in allen Fällen gültig.

□

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Halten, Weiterfahren nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle	408.2456 Seite 1

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, Sperrsignal, Signal Ne 14 oder Blockkennzeichen halten. Der Tf muss die Ursache des Halts beim Fdl erfragen, wenn sie ihm nicht bereits bekannt ist. Er muss den Fdl jedoch spätestens fünf Minuten nach dem Anhalten verständigen.
- (2) Wenn ein Zug am Einfahrtsignal eines Bahnhofs angehalten wird und im Fahrplan des Zuges in der Ankunftspsalte für diesen Bahnhof ein „H“ vorgeschrieben ist, muss der Tf sich sofort nach dem Anhalten beim Fdl melden.

Haltstellung
eines Signals,
LZB-Halt oder
ETCS-Halt

„H“ im Fahr-
plan

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 Führerraumanzeige die Fahrt zulassen.
- (2) Wenn ein Zug wegen eines Halt zeigenden Einfahr- oder Zwischensignals, an dem sich keine Vorsignalisierung befindet, gehalten hat, muss der Tf, nachdem der Fdl die Weiterfahrt zugelassen hat, bis zum Erkennen der Stellung des Ausfahrtsignals so vorsichtig fahren, dass er bei Haltstellung eines Zwischen- oder Ausfahrtsignals vor diesem zum Halten kommt.
- (3) Wenn bei einem gestörten oder Halt zeigenden Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild keine Verständigung mit dem Fdl möglich ist und der Tf deshalb nach Ril 301.0002 Abschnitt 8 Absatz (1) b) bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht weiterfährt, gilt Folgendes:
- a) Der Tf muss den Fdl 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.

Haltsignal,
LZB-Halt,
ETCS-Halt

Einfahr- oder
Zwischen-
signal

Lichtsignal mit
weiß-gelb-
weiß-gelb-wei-
ßem Mast-
schild

3 Vorziehen nach mündlicher Zustimmung

- (1) Wenn ein Zug in einem Bahnhof zum Halten gekommen ist und zum Signal, LZB-Halt bzw. ETCS-Halt oder zum gewöhnlichen Halteplatz vorziehen muss, darf der Tf dies bei Halt zeigendem Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt nur nach mündlicher Zustimmung durch den Fdl. Der Tf eines LZB-geführten Zuges muss auf mündliche Aufforderung des Fdl die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einschalten.
- * (2) Wenn der Tf anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	408.2458 Seite 1

1 Allgemein

- * (1) Wenn der Fdl die Zulassung einer Zugfahrt zurücknimmt, kann er dem Tf Befehl 3 erteilen.
- * (2) Der Tf darf erst weiterfahren, wenn der Fdl den erteilten Befehl 3 widerrufen hat.

2 Auf Strecken mit LZB

- * (1) Der Fdl muss beim Tf nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist. **Nachfrage Fdl**
- (2) Wenn der Zug LZB-geführt ist muss der Fdl dem Tf mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Tf muss dem Fdl die Ausführung bestätigen. **LZB ab- und wieder einschalten**
- (3) Wenn der Tf anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen. **Befehl 30**

3 Auf Strecken mit ETCS-Level 2

- * (1) Der Fdl muss beim Tf nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist. **Nachfrage Fdl**
- (2) Wenn der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist, kann der Fdl dem Tf zusätzlich einen Befehl 3 mit Auftrag 3.20 erteilen. Wenn der Tf anschließend Override EOA bedient hat, muss er dies dem Fdl bestätigen. **Override EOA**



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen	408.2462 Seite 1

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
Züge fahren; Auf dem Gegengleis fahren	408.2463 Seite 1

1 Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis

- (1) Bei signalgeführten Zügen kann der Fdl dem Tf den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, erteilen durch **signalgeführte Züge**

- Signal Zs 6,
- Signal Zs 8,
- * - Befehl 23 oder
- * - Befehl 24 bei Sperrfahrten und Schiebetriebfahrzeugen.

Beim Bedienen von Anschlussstellen darf dem Tf der Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis im Fahrplan des Zuges erteilt werden.

- * Auf Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, wird bei Fahrtstellung des Hauptsignals auf einen gesonderten Auftrag zur Fahrt oder Weiterfahrt auf dem Gegengleis verzichtet, wenn im Fahrplan die Angabe „ohne Zs 6“ vorhanden ist.

- (2) Bei anzeigegeführten Zügen darf der Tf das Regelgleis oder das Gegengleis befahren, wenn ihm der Auftrag „LZB-Fahrt“ oder eine ETCS-Fahrerlaubnis in den ETCS-Betriebsarten FS oder OS erteilt wird. Der Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, kann dem Tf außerdem durch LZB-Gegengleisfahrauftrag oder Befehl 23 erteilt werden. **anzeigegeführte 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
Züge fahren; Arbeiten an der LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtung	408.2475 Seite 1

1 LZB-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der LZB-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalge-

- * führt fahren. Der Fdl beauftragt den Tf mit Befehl 27 die LZB abzuschalten und
- * Befehl 29 mit Auftrag 29.10 zur signalgeführten Weiterfahrt des Zuges.

Der Tf muss dem Fdl bestätigen, dass er die LZB abgeschaltet hat.

Auf der Zugmeldestelle, bis zu der die LZB abzuschalten ist, muss der Tf zum Wiedereinschalten der LZB anhalten.

* 2 ETCS-Level 2-Streckeneinrichtung

- * Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der ETCS-Level 2-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale auf Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

- (1) Wenn das fahrende Fahrzeug über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:

- Wenn ein automatischer Levelwechsel nicht stattfindet, muss sich der Tf beim Fdl bei ETCS-Halt melden.
- * - Der Tf erhält Befehl 28 mit dem Auftrag, ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen.
- * - Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

- (2) Wenn das fahrende Fahrzeug nicht über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:

- Der Tf muss sich bei ETCS-Halt beim Fdl melden.
- * - Der Tf erhält Befehl 28 mit dem Auftrag, ETCS-Level 0 zu wählen.
- Wenn der Tf den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.
- Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.
- Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sperrfahrten durchführen	408.2481 Seite 1

1 Als Sperrfahrten durchzuführende Zugfahrten

- (1) Folgende Zugfahrten müssen als Sperrfahrt durchgeführt werden:
 1. Zugfahrten, die Rückwärtsbewegungen durchführen müssen,
 2. Kleinwagenfahrten (Sperrfahrt Kl),
 3. Schneeräumfahrten.
- (2) Der Tf muss dem Fdl des Zuganfangsbahnhofes mitteilen, dass er eine Sperrfahrt nach Absatz (1) durchführt.

2 Ausdehnung der Sperrfahrten

- (1) Sperrfahrten dürfen
 - 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 Betra 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 Betra ergänzende Regeln gegeben sein. **Abzweigstellen, Anschlussstellen**
- (4) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Baugleis**
- (5) Der Tf darf Fahrzeuge in ein Gleis einsetzen, wenn der Fdl, der das Gleis gesperrt hat, zugestimmt hat. **Fahrzeuge einsetzen**

* 3 Befehl 30

Wenn der Tf zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen.

4 Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen

Im Streckenbuch oder in einer Betra 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 Fdl dem Tf die Zustimmung zur Abfahrt mündlich gegeben hat.

6 Gültigkeit der Signale

Bei mehreren Sperrfahrten

- (1) 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 Tf der jeweils ersten Sperrfahrt.

Signale Ne 14 für Kleinwagenfahrten

- (2) Kleinwagenfahrten dürfen an Signalen Ne 14 auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nur auf Befehl 1 vorbeifahren. *

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.

Schneeräumfahrt

- (3) Abweichend von Absatz (1) ist die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt die in der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs angegebene Geschwindigkeit.

Kleinwagenfahrt

- (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 Tf anhalten, bis die Schranken geschlossen sind. Wenn der Tf 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 Tf nach Ril 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7) verfahren.
- (2) Für Sperrfahrten zum Bedienen von Anschlussstellen können Regeln im Streckenbuch gegeben sein.
- (3) Wenn bei einer geschobenen Sperrfahrt Bahnübergänge ohne technische Sicherung befahren werden, teilt der Fdl dem Tf die Lage der Bahnübergänge durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 mit. *

9 Rück- oder Weiterfahrt

Bei Halt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl 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 Tf auf Sicht fahren.

10 Mehrere Sperrfahrten in einem Gleis auf Strecken mit ETCS-Level 2

Der Fdl fragt bei den Tf nach, ob der Zug mit ETCS ausgerüstet ist und sich in ETCS-Betriebsart SH befindet.

Wenn der Zug mit ETCS ausgerüstet ist und sich nicht in ETCS-Betriebsart SH befindet, muss der Tf nach mündlicher Aufforderung durch den Fdl in die ETCS-Betriebsart SH wechseln und den Wechsel bestätigen.

11 Sperrfahrt beenden

- (1) Wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.
- (2) Wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - endet, muss der Tf
 - 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 Fdl, 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 Tf erst nach der Meldung bedienen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen	408.2485 Seite 1

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 Fdl, der den Hilfszug ablässt, weist den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 17 an, die Strecke mit höchstens 50 km/h zu befahren. Im Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erhält der Tf die Weisung, durch die Bahnhöfe auf Sicht zu fahren. Außerdem nennt der Fdl dem Tf im Befehl 95 mit Auftrag 95.95 das erste zu beachtende Einfahrtsignal bzw. Blocksiegel einer Abzweigstelle.

3 Bahnübergänge befahren

- * (1) Für die Fahrt zum Einsatzort bezeichnet der Fdl dem Tf durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 die Bahnübergänge, deren technische Sicherung nicht wirkt oder nicht überwacht wird. Der Fdl weist den Tf an, die Bahnübergänge mit höchstens 10 km/h zu befahren und Verkehrsteilnehmer durch Signal Zp 1 zu warnen.
- (2) Der Fdl erteilt dem Tf eines Hilfszuges, der zum Heimatbahnhof zurückkehrt, für das Befahren der in Absatz (1) genannten Bahnübergänge Befehl 8.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen	408.2487 Seite 1

1 Streckenbuch

Strecken, auf denen die Regeln dieser Richtlinie 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 Tf muss in folgenden Fällen die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beim Fdl einholen:
 - 1. Der Fdl hat das Einholen der Zustimmung angeordnet.
 - 2. Nach einem Personalwechsel des Tf auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke.
- (2) Um die Zustimmung zur Abfahrt beim Fdl anzufordern, muss der Tf folgenden **Wortlaut** Wortlaut verwenden:
„Darf Zug ... (Nummer) in ... (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren?“
Die Zustimmung des Fdl lautet:
„Zug ... (Nummer) darf in ... (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“
Wenn der Fahrt ein Hindernis entgegensteht, verweigert der Fdl die Zustimmung mit dem Wortlaut:
„Nein, warten.“
- (3) Der Fdl erteilt die Zustimmung bis zu 10 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt.
- (4) Die Anordnung zum Einholen der Zustimmung und die entsprechenden Meldungen muss der Tf im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach 408.2487V01 dokumentieren.
Im Streckenbuch sind Regeln zur Mitführung oder Aufbewahrung des Fernsprechbuchs gegeben.
- (5) Wenn der Tf den Vordruck nach 408.2487V01 nicht führen kann, muss er dies dem Fdl melden.

Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

3 Unregelmäßigkeiten, Störungen

- Verspätungen** (1) Der Tf muss Zugverspätungen von 5 Minuten und mehr an den Fdl der angrenzenden Zugmeldestelle melden.
- Völlig gestörte Verständigung** (2) Wenn Telekommunikationseinrichtungen völlig gestört sind und der Tf die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beim Fdl einholen muss, darf der Zug auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke nicht abfahren.

□

Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke
.....

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 Fernsprechbuchs 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
Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	408.2488 Seite 1

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
 - a) am gewöhnlichen Halteplatz in Bahnhöfen,
 - b) vor einem Halt zeigenden Signal in Bahnhöfen,
 - c) vor einem Halt zeigenden Signal zum Zwecke der Einfahrt in ein Baugleis,
 - d) vor einem Signal Ne 1 oder in Höhe eines Einfahr- oder Blocksignals am Gegengleis zum Zwecke der Einfahrt in ein Baugleis oder
 - e) 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.

Hinweis:

In den Fällen nach b) und c) kann der Fdl den Tf beauftragen, das Schlussignal eingeschaltet bzw. angebracht zu lassen, damit er eine Räumungsprüfung durchführen kann.

- (2) Ein Zug darf nach mündlicher Zustimmung des Fdl nach planmäßigem Halt am Bahnsteig eines Bahnhofs als Rangierfahrt bis zum Halt zeigenden Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt vorziehen.
- (3) Eine Zugfahrt darf in Bahnhöfen am gewöhnlichen Halteplatz ohne Halt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 1. Im Streckenbuch ist die Nummer des Zuges genannt.
 2. Der Ww 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.

Übergang mit Halt

Vorziehen nach Halt am Bahnsteig

Übergang ohne Halt

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Reisende sichern	408.2491 Seite 1

Wo höhengleiche Übergänge von Reisenden betreten werden können, sind im Streckenbuch Regeln gegeben, wenn das Zugpersonal Aufgaben zur Sicherung wahrnehmen muss.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	408.2501 Seite 1

1 Zugmeldestelle

- (1) Wenn der Fdl einer benachbarten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder eines benachbarten örtlich besetzten Bahnhofsteils nach unterbrochener Arbeitszeit die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen hat, wird der Tf durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95
 - 1. beauftragt, am Einfahrtsignal oder Blocksignal der noch nicht besetzten Zugmeldestellen zu halten und Weisung des dortigen Fdl für die Weiterfahrt einzuholen,
 - 2. beauftragt - wenn er den Fdl 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 Fdl 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 Fdl die Arbeit nicht aufgenommen hat,
 - 1. enden, erhält der Tf zusätzlich zu den Weisungen nach Absatz (1) durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 die Anweisung, nach Halten am gewöhnlichen Halteplatz die Weisung des Fdl einzuholen, und - wenn er den Fdl nicht erreicht - sich beim beauftragenden Fdl zu melden und ihm eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben,
 - 2. beginnen, erhält der Tf Weisungen nach Absatz (1) Nr. 3 bis Nr. 5 und durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 die Anweisung, auf der nicht besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 5 km/h auszufahren.
 - * Bei Übermittlung des Befehls 95 mit Auftrag 95.95 wird dem Tf mündlich der Anlass mitgeteilt.

2 Blockstelle

- Hat nach unterbrochener Arbeitszeit der Fdl einer Blockstelle, die keine Zugmeldestelle ist, die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen, wird dem Tf durch den
- * Fdl der benachbarten Zugmeldestelle durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 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 Tf Befehl 8.

4 Befehle ohne Vordruck

Befehle nach Abschnitt 1, Abschnitt 2 oder Abschnitt 3 darf der Fdl auch ohne Vordruck geben.

5 Betriebsstelle wieder besetzt

Wenn sich ein Tf am Einfahrtsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle meldet, kann der Fdl ihm mitteilen, dass die Zugmeldestelle inzwischen besetzt ist und dass die von der benachbarten Zugmeldestelle ausgestellten Befehle für die Weiterfahrt nicht mehr gelten.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR; Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen	408.2531 Seite 1

* 1 Verständigung des Fdl nach Anhalten des Zuges

Der Tf muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fdl verständigen:

- a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal,
- b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre,
- c) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,
- d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt,
- e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt,
- f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt,
- * g) PZB-Zwangsbremsung an einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“,
- * h) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Halt,
- i) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt,
- j) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR,
- k) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „ETCS-Streckenausrüstung nicht kompatibel“,
- l) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,
- m) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt.

* 2 Weiterfahrt nach Verständigung des Fdl

- * (1) Für die Weiterfahrt erteilt der Fdl Befehl 2. Falls der Zug zurücksetzen muss, ist das Erteilen eines Befehls 2 nicht notwendig.
- (2) Bei Fahrt in ETCS-Level 0 oder mit gestörter PZB-Fahrzeugeinrichtung gilt Folgendes: Wenn der Tf nach einem angekündigten Wechsel nach ETCS-Level 2 unzulässig an einem Halt zeigenden Signal vorbeigefahren ist und kein Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR stattgefunden hat, muss er nach Erhalt des Befehles 2 Override EOA bedienen. Dies gilt auch, wenn nach der unzulässigen Vorbeifahrt der Wechsel nach ETCS-Level 2 stattgefunden hat.
- (3) Wenn auf dem ETCS-Fahrzeuggerät nach einer unzulässigen Vorbeifahrt an einem haltzeigenden Grenzsignal in Richtung auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 nach der Bestätigung der ETCS-Betriebsart TR der ETCS-Level NTC PZB/LZB angezeigt wird, muss der Tf den Fdl verständigen. Der Fdl erteilt dem Tf für die Weiterfahrt Befehl 2 und Befehl 29 mit Auftrag 29.20.

- (4) Wenn auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 auf dem ETCS-Fahrzeuggerät beim Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR die Textmeldung „ETCS-Streckenausrüstung nicht kompatibel“ angezeigt wird, gilt Folgendes:
- a) Der Tf muss nach den Regeln seines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens ein Ersatztriebfahrzeug anfordern.
 - b) Wenn der Tf ohne Ersatztriebfahrzeug mit dem Zug weiterfahren muss, erhält er zusätzlich zum Befehl 2 vom Fdl einen Befehl 29 zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug und Auftrag 29.20.
 - c) Vor der Weiterfahrt gilt Folgendes:
 - Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Tf ETCS-Betriebsart IS wählen.
 - Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss der Tf möglichst ETCS-Level NTC PZB/LZB wählen, wenn dies nicht möglich ist, muss er ETCS-Level 0 wählen, und wenn dies ebenfalls nicht möglich ist, ETCS-Betriebsart IS.
 - d) Bei der Weiterfahrt gilt Folgendes:
 - Auf der Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Zug mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 40 km/h fahren. Dabei muss der Tf so vorsichtig fahren, dass er vor Signalen Ne 14 anhalten kann. An Signalen Ne 14 darf der Tf nur auf Befehl 1 vorbeifahren.
 - Mit wirksamer PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit fahren.
 - Ohne wirksame PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 50 km/h fahren.

□

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Gleise erkunden	408.2541 Seite 1

1 Gleise erkunden

(1) Allgemein gilt:

- a) 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.
- b) 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.
- c) Wenn der Fdl es mit dem Tf 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.

Allgemeines,
Sachverhalt,
Fahrten

- * (2) Der Fdl weist den Tf mit Befehl 6 Grund Nr. 31 an, auf den betroffenen Gleisen auf Sicht zu fahren, sowie zusätzlich durch Auftrag x.90, das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an ihn zu melden. **Befehl 6**

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:

- a) Für die Fahrt gelten nur Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestelle, auf der die Erkundungsfahrt beginnt, und der nächsten mit einem Fdl besetzten Zugmeldestelle.

Gültigkeit der
Signale und
Befehle

- * b) Der Fdl weist den Tf durch Befehl 5 Grund Nr. 17 an, bis zur nächsten mit einem Fdl besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 50 km/h zu fahren sowie mit Befehl 6 Grund Nr. 31 auf den zu erkundenden Gleisen auf Sicht zu fahren, das Gleis zu erkunden und ihm das Ergebnis der Erkundung zu melden (Befehl 6 mit Auftrag x.90).

- * c) Im Befehl 6 schreibt der Fdl zusätzlich vor, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren und nennt außerdem das erste vom Tf zu beachtende Einfahrtsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle. Bei der Übermittlung des Befehls 6 verständigt der Fdl den Tf mündlich über den Anlass (unterbrochene Arbeitszeit).

3 Befahren von vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen

Der Fdl kann sich vom Tf 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 Fdl den Tf durch Befehl 5 mit Grund Nr. 20 an, den Streckenabschnitt mit Spurrillen und die Bahn- * übergänge mit höchstens 30 km/h zu befahren.

4 Eiszapfenbildung

Wenn sich in Tunnel Eiszapfen bilden können, weist der Fdl den Tf des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, durch Befehl 6 Grund Nr. 32 an, im Tunnel auf Sicht zu * fahren.

5 Melden

Der Tf muss dem Fdl gefahrdrohende Umstände melden.

6 Kritische Wettersituation (Sturmwarnung)

Der Fdl kann Tf 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 Tf verständigt werden. **Verständigen**
- (2) Kann der Tf nicht verständigt werden, wird der Zug sofort angehalten. **Zug anhalten**
- (3) Der Tf 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
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen	408.2553 Seite 1

1 Feststellen, Melden

- (1) Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten (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 klicken des Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung) festgestellt oder gemeldet werden, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.
- (2) Für Ortungsanlagen gilt:
- a) Bei Anzeige eines Heißläufers oder „Feste Bremse - heiß“ durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage hält der Fdl den Zug in der Regel an einem Hauptsignal an.
 - b) Bei Anzeige eines Warmläufers oder „Feste Bremse - warm“ durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage hält der Fdl den Zug in einem Bahnhof an.
 - c) Der Fdl teilt dem Tf vor dem Anhalten des Zuges die Art der Meldung, den betroffenen Radsatz und die betroffene Zugseite mit.
 - d) Der Tf soll bei einem Heißläufer oder bei der Meldung „Feste Bremse - heiß“ den Zug mit einer Vollbremsung anhalten.

Maßnahmen bei Gefahr

Anzeige durch Ortungsanlagen

2 Untersuchen

- (1) Nach dem Anhalten gilt:
- a) Der Fdl teilt dem Tf die Unregelmäßigkeit mit, sofern ihm diese nicht schon mitgeteilt worden ist.
 - b) Der Tf muss
 1. den Zug nach der Unregelmäßigkeit absuchen,
 2. 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,
 3. dem Fdl die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.
- (2) Soll ein Zug mit einem durch Heißläuferortungsanlage angezeigten Heißläufer, der an einem Einfahrtsignal angehalten wurde, im Bahnhof untersucht werden, darf der Tf den Zug nur mit Schrittgeschwindigkeit in den Bahnhof fahren.

Allgemein

im Bahnhof

3 Schäden an Fahrzeugen

Der Tf muss Fahrzeuge mit Mängeln, die den Bahnbetrieb gefährden können, aus dem Zug aussetzen.

Wenn das auszusetzende Fahrzeug die orangefarbene Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr und UN-Nummern trägt, muss der Tf dem Fdl die Fahrzeugnummer sowie die am auszusetzenden Fahrzeug angebrachten und in den Beförderungspapieren enthaltenen UN-Nummern mitteilen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	408.2554 Seite 1

1 Unregelmäßigkeiten an 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 Tf muss dem Fdl 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 Tf 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 Tf möglichst nicht in Tunneln, 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 Tf den Zug räumen, sobald erkannt wird, dass der Brand nicht gelöscht werden kann. Dazu muss er - möglichst in Absprache mit dem Fdl - 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
Züge fahren; Fahren auf Sicht, Geschwindigkeit ermäßigen	408.2561 Seite 1

* 1 Fahren auf Sicht

- * (1) Beim Fahren auf Sicht muss der Tf vorsichtig fahren und seine Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen anpassen. Er muss den Zug vor einem anderen Fahrzeug, Haltsignal oder Hindernis auf der Infrastruktur sicher anhalten können. Dies gilt nicht für ein unerwartetes Hindernis, welches in den Bremsweg des Zuges gelangt. **Definition Geschwindigkeit**
- * (2) Der Tf darf höchstens 40 km/h fahren. **400 m Regel**
- (3) Wenn ein Tf 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.
- (4) Wenn der Tf eines ETCS-geführten Zuges auf Sicht fahren muss, gelten Signale Hp 0. An einem Signal Hp 0, an dem das Signal Zs 7 gezeigt wird, darf der Tf vorbeifahren, wenn ihm eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS angezeigt wird. **Signal Hp 0**
- (5) Der Tf muss in der ETCS-Betriebsart SR auf Sicht fahren, wenn der Fdl den Tf nicht mit Auftrag x.25 vom Fahren auf Sicht befreit hat. **ETCS-Betriebsart SR**

2 Geschwindigkeit ermäßigen

- (1) Wenn der Tf 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 verminderter Reibwert gilt:
 - a) Wenn der Tf verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene feststellt, muss er die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen und die Unregelmäßigkeit dem Fdl melden.
Die Meldung soll folgende Angaben enthalten:
 - Gleis von ... nach ...,
 - Strecken-km,
 - Steigungs- oder Gefälleabschnitt,
 - Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen.
 - b) Wenn ein Tf von einem Fdl über Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen verständigt worden ist, muss er auf dem betroffenen Streckenabschnitt Betriebsbremsungen durchführen und dem Fdl mitteilen, ob sich der Bremsweg verlängert hat.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	408.2571 Seite 1

1 Ursache ermitteln

Hält ein Zug unvorhergesehen, außer wegen Haltstellung eines Signals, LZB-Halts oder ETCS-Halts, muss der Tf die Ursache umgehend ermitteln.

2 Hilfe anfordern

- (1) Das Anfordern von Hilfe über Zugfunk oder Streckenfernspreechverbindung ist durch Notruf einzuleiten.
- (2) Sich in der Nähe befindliche Mitarbeiter sind aufzufordern zu helfen.
- (3) Nachdem Hilfe angefordert worden ist, darf der Tf 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 Tf das Halten dem Fdl einer benachbarten Zugmeldestelle melden.

Wenn dies nicht möglich ist, muss der Tf, nachdem der Anlass beseitigt ist, die Meldung bei der Weiterfahrt nachholen. Der Tf muss bis dahin auf Sicht fahren.

4 Zugtrennung

Nach einer Zugtrennung muss der Tf 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 Tf den Fdl, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Tf darf nur weiterfahren, wenn der Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat.

6 Mit einem Zugteil weiterfahren

- (1) Kann mit einem Zugteil weitergefahren werden, muss der Tf 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 Schlusssignal 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 Tf 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 Fdl oder bei der Betriebszentrale eine Wagenliste vorhanden ist.
- (2) Nach Ankunft der Zugteile und Sperrfahrten müssen die Tf mit dem Fdl einen Listenabgleich durchführen, um festzustellen, dass keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen wurden.
- (3) Nach dem vorgenannten Listenabgleich ist das Schlusssignal wieder anzu bringen.

9 Zug bleibt bei ETCS-Level 2 im Bahnhof oder auf freier Strecke liegen

Wenn der Fdl den Tf eines Zuges dessen führendes Fahrzeug mit ETCS-ausgerüstet ist, mündlich auffordert, wegen Einfahrt eines Hilfsfahrzeugs in die ETCS-Betriebsart SB zu wechseln, gilt Folgendes:

- a) Der Tf muss in die ETCS-Betriebsart SB wechseln. Der Fdl fordert den Tf auf die ETCS-Betriebsart SB solange beizubehalten, bis das Hilfsfahrzeug vor dem liegegebliebenen Zug zum Halten gekommen ist.
- b) Der Tf muss dem Fdl den Wechsel bestätigen. Wenn sich der Zug bereits in der ETCS-Betriebsart SB befindet, muss der Tf dem Fdl dies bestätigen.
- c) Wenn der Wechsel in die ETCS-Betriebsart SB nicht möglich ist, muss der Tf den Fdl verständigen. Er muss nach mündlicher Anordnung des Fdl in die ETCS-Betriebsart IS oder NP wechseln, wenn sich das Fahrzeug nicht bereits in ETCS-Betriebsart IS oder NP befindet. Der Tf muss dem Fdl die ETCS-Betriebsart IS oder NP bestätigen und so lange beibehalten, bis das Hilfsfahrzeug vor dem liegegebliebenen Zug zum Halten gekommen ist.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug zurücksetzen	408.2572 Seite 1

1 Bedingungen

- (1) Der Fdl 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 Tf muss möglich sein. Der Tf muss dem Fdl melden, wenn der Zug zum Zurücksetzen bereit ist.
 - * b) Auf Strecken mit ETCS muss der Fdl nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR Befehl 3 mit Auftrag 3.15 erteilt haben.
 - * c) Beim Zurücksetzen in einem Bahnhof muss der Fdl zugestimmt haben. Wenn ein Zug auf der freien Strecke oder von der freien Strecke aus in einen Bahnhof zurücksetzt, muss der Fdl der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt haben. Der Fdl erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 und gibt im Befehl die Stelle an, bis zu der der Zug zurücksetzen darf.
 - d) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale gilt Folgendes:
 - Das Triebfahrzeug des zurücksetzenden Zuges muss sich in der ETCS-Betriebsart SH befinden, wenn es sich nicht an der Spitze des zurücksetzenden Zuges befindet oder wenn es nicht von der Spitze aus gesteuert wird.
 - Wenn das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Tf auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ETCS-Level 2 wählen. Wenn am ETCS-Fahrzeuggerät die RBC-Kurzwahl nicht zur Verfügung steht, muss er diejenigen RBC-Kontaktdaten wählen, die für den Bahnhof gelten, in dessen Richtung er zurücksetzt.
 - * - An Signalen Ne 14, die nicht am Standort eines Hauptsignals stehen, darf der Tf eines signalgeführten Zuges auf Befehl 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 vorbeifahren.
 - * e) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen und auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS muss sich ein mit ETCS ausgerüstetes Triebfahrzeug in der ETCS-Betriebsart SH befinden, wenn es sich nicht an der Spitze des zurücksetzenden Zuges befindet oder wenn es nicht von der Spitze aus gesteuert wird.
 - * f) Wenn der Tf zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen.

2 Geschwindigkeit

- (1) Tf oder Mitarbeiter an der Spitze des Zuges oder Zugteils müssen die in Ril 408.2445 Abschnitt 3 gegebenen Regeln beachten.
- (2) Der Tf muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann; eine Geschwindigkeit von 10 km/h darf er dabei nicht überschreiten. Befindet sich der Tf auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

3 Zurücksetzen beendet

- (1) Der Tf muss die Beendigung des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des Zuges dem Fdl melden.
- (2) Wenn ein Zugteil zurückgesetzt wurde, gelten die Regeln in Ril 408.2571 Abschnitt 8 Absatz (2) sinngemäß.

4 Weiterfahrt

Nach dem Zurücksetzen auf freier Strecke gelten für die Weiterfahrt die Regeln in Ril 408.2571 Abschnitt 5 sinngemäß. Der Tf muss bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Verhalten bei Gefahr	408.2581 Seite 1

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 Tf 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:
 - a) auf der Streckenfernspreechverbindung,
 - * „Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten!
 - * Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten!
 - * Hier (Tätigkeit/Bezeichnung des Arbeitsplatzes und Name des Meldenden)“,
 - b) auf anderen Fernsprechverbindungen,
 - * „Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!
 - * Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!
 - * Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden/Bezeichnung des Arbeitsplatzes) / Hier Zug (Nummer)“.
 - oder
 - * „Mayday, mayday, mayday, Zug (Nummer) sofort anhalten!
 - * Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, Zug (Nummer) sofort anhalten!
 - * Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden/Bezeichnung des Arbeitsplatzes) / Hier Zug (Nummer)“.
- (2) Wenn ein Nothaltauftrag auf der Streckenfernspreechverbindung oder fernmündlich über Zugfunk gegeben wird, ist er durch Notruf einzuleiten.
- (3) Wenn Zugfunk nicht verfügbar ist, ist der Nothaltauftrag - sofern möglich - über eine andere Fernsprechverbindung zu geben. Wenn hierzu ein Strecken- oder Signalfernspreecher benutzt wird, ist bei zweigleisiger Strecke der in

Fahrtrichtung des Zuges gelegene zu verwenden.

- Notruf** (4) Der Tf muss bei Eingang eines Notrufes die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern. Wenn dem Notruf kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, muss der Tf so lange auf Sicht weiterfahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt, dass er nicht betroffen ist oder bis er die Ursache des Notrufs mit dem Fdl geklärt hat.
- Nothaltauftrag unvollständig** (5) Der Tf 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 Tf 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 Fdl bestätigt den Empfang des Nothaltauftrages dem Abgebenden.
- Schutz gefährdeter Züge** (2) Der Tf 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 Tf das Fahrzeug verlässt, muss er bei Dunkelheit oder unsichtbarem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.
- Beteiligte verständigen** (3) Wurde vom Tf ein Nothaltauftrag gegeben, verständigt der Fdl den Tf, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.
Der Tf braucht Maßnahmen nach Absatz (2) nicht mehr durchzuführen, wenn der Fdl mitgeteilt hat, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

5 Weiterfahrt

Der Tf eines Zuges, der wegen drohender Gefahr angehalten worden ist, darf nur mit Zustimmung des Fdl weiterfahren.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb	408.2591 Seite 1

1 Fehlleitung

(1) Allgemein

Wenn der Tf erkennt, dass sein Zug fehlgeleitet wird, gilt Folgendes:

- 1. Der Tf muss den Zug möglichst vor dem fahrwegbestimmenden Signal anhalten. Wenn dies nicht möglich ist, muss er den Zug sofort anhalten.
- 2. Der Tf muss den Fdl verständigen und den Standort seines Zuges angeben. Danach muss er sich gemäß der Weisung des Fdl verhalten.
- * 3. Der Fdl kann dem Tf Befehl 3 erteilen.
- * 4. Der Tf darf erst weiterfahren, wenn der Fdl den erteilten Befehl 3 widerrufen hat.

(2) Auf Strecken mit LZB

- * 1. Der Fdl muss beim Tf nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist. **Nachfrage Fdl**
- * 2. Wenn der Zug LZB-geführt ist muss der Fdl dem Tf mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Tf muss dem Fdl die Ausführung bestätigen. **LZB-Störschalter**
- * 3. Wenn der Tf anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste **Befehl 30** bedienen muss, muss er den Fdl auffordern, ihm Befehl 30 zu erteilen.

(3) Auf Strecken mit ETCS-Level 2

- * 1. Der Fdl muss beim Tf nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist. **Nachfrage Fdl**
- * 2. Wenn der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist, kann der Fdl dem Tf zusätzlich einen Befehl 3 mit Auftrag 3.20 erteilen. Wenn der Tf anschließend Override EOA bedient hat, muss er dies dem Fdl bestätigen. **Override EOA**

2 Eisabwurf

Wenn bei kalter Witterung durch Flugschnee Eisstücke unter den Fahrzeugen entstehen können, muss der Tf 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
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB	408.2651 Seite 1

1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

- (1) Wenn der Tf eine Störung an einer PZB-Streckeneinrichtung feststellt oder vermutet, muss er dies dem Fdl melden. Er muss - soweit er dies feststellen kann - Folgendes angeben:
- das Signal, an dem sich die gestörte Einrichtung befindet oder die Lage der gestörten Einrichtung,
 - den Bahnübergang, vor dem sich die gestörte Einrichtung befindet,
 - 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 Tf gemeinsam mit dem Fdl feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1 oder Lf 6 und dem Signal Lf 2 oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.
- * (2) Eine durch Befehl 5 mit Grund Nr. 33 angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h muss nicht beachtet werden, wenn der Zug im betroffenen Abschnitt anzeigegeführt ist. **Anzeigegeführte Züge**

2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

Eine Störung an der PZB-Fahrzeugeinrichtung muss der Tf der Betriebszentrale melden. Ein signalgeführter Zug darf mit 50 km/h weiterfahren.

3 PZB-Zwangsbremsung

- (1) Wenn ein Zug infolge einer PZB-Zwangsbremsung zum Halten gekommen ist, muss der Tf sofort den Fdl verständigen. Der Tf muss gemeinsam mit dem Fdl feststellen, wo die PZB-Zwangsbremsung eingetreten ist.
- a) Wenn die PZB-Zwangsbremsung an
- einem Hauptsignal,
 - einem Sperrsignal,
 - einem Signal Ne 1 oder
 - einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“
- eingetreten ist, gelten die Regeln in Ril 408.2531. Dies gilt auch, wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt.
- * b) Wenn die PZB-Zwangsbremsung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ eingetreten ist, erteilt der Fdl dem Tf Befehl 8 zur Sicherung des Bahnübergangs. Danach darf der Tf mit mündlicher Zustimmung des Fdl weiterfahren.
- c) Wenn die PZB-Zwangsbremsung an einer anderen als der in den Unterabsätzen a) oder b) genannten Stelle eingetreten ist, darf der Tf mit mündlicher Zustimmung des Fdl weiterfahren. **Andere Stellen**

- (2) Wenn der Tf nach dem Anhalten den Fdl nicht verständigen kann, gilt **Verständigung nicht möglich** Folgendes:
- a) Wenn eine PZB-Zwangsbremsung den Zug auf der freien Strecke angehalten hat, darf der Tf in einem Fall nach Absatz (1) c) auf Sicht weiterfahren, bis er den Fdl verständigen kann, höchstens bis zum nächsten Hauptsignal.
 - b) Für die Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremsung an einem Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild gelten die Regeln in Ril 408.2456 * Abschnitt 2 Absatz (3).
- (3) Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

□

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - LZB	408.2652 Seite 1

1 LZB-Übertragungsausfall

- (1) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Ganzblockmodus darf der Zug signalgeführt weiterfahren. Hierzu muss der Tf 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 Fdl verständigen. Ganzblock-modus
 - (2) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus muss der Tf nach dem Anhalten des Zuges den Fdl verständigen. Er muss den Standort der Spitze des Zuges angeben. Hält der Zug 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 Tf 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 sind die Befehle 1, 6 mit Grund Nr. 10 und 29 mit Auftrag 29.10 erforderlich. Teilblock-modus
 - (3) Wenn der Zug vor einem Hauptsignal hält und das Hauptsignal in Fahrtstellung ist, bleibt die Fahrtstellung des Hauptsignals gültig. Wenn das Hauptsignal nicht in Fahrtstellung ist, wird ein Befehl 1, bei LZB-Halt weiterzufahren, ungültig. Halt vor Hauptsignal
 - (4) 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 Tf muss den Fdl verständigen. Zug wieder anzeigen ge-führt
- * Der durch den Fdl angeordnete Auftrag auf Sicht zu fahren, bleibt weiterhin gültig.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS-Level 2	408.2653 Seite 1

1 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört oder ausgeschaltet

- (1) Auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 gelten bei den nachfolgend aufgezählten Anlässen die Regeln in den Absätzen (2) bis (9).
 - Die Funktionsprüfung des ETCS-Fahrzeuggerätes ist fehlerhaft verlaufen.
 - Das ETCS-Display ist gestört.
 - Eine Störung der Balisenantenne ist nicht behebbar.
 - Das ETCS-Fahrzeuggerät zeigt die ETCS-Betriebsart SF an.
 - Der Tf muss das ETCS-Fahrzeuggerät zur Störungsbehandlung vorübergehend ausschalten.
- * (2) Wenn auch das NTC PZB/LZB gestört ist, gilt Ril 408.2651.
- * Bei Ausfall der ETCS-Funkübertragung gilt Abschnitt 2.
- * (3) Der Tf muss nach den Regeln seines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens ein Hilfsfahrzeug anfordern, wenn die Störung auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale eingetreten ist.
- * (4) Wenn der Tf mit dem Zug weiterfahren muss, gilt Folgendes:

Der Tf muss den Fdl 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. Der Tf muss dem Fdl mitteilen, dass er wegen eines Anlasses nach Absatz (1) einen Befehl 28 benötigt, der ihm erlaubt in die ETCS-Betriebsart IS oder NP zu wechseln. Der Tf erhält Befehl 3 und Befehl 28.

Wenn der Tf diese Befehle erhalten hat, muss er das ETCS-Fahrzeuggerät neu starten.

Das Ergebnis des Neustarts muss er dem Fdl mitteilen.

- * Je nach Ergebnis weiter mit Absatz (5), (6), (7), (8), oder (9).
- * (5) Wenn der Tf die Störung beheben konnte, das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart FS oder OS wechselt und die ETCS-Zentrale
 - eine ETCS-Fahrerlaubnis erteilt, darf er weiterfahren, nachdem er Befehl 4 erhalten hat oder
 - keine ETCS-Fahrerlaubnis erteilt, muss er Befehl 1 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt beim Fdl anfordern.
- * (6) Wenn der Tf die Störung beheben konnte und das ETCS-Fahrzeuggerät die ETCS-Betriebsart SR ankündigt oder in der ETCS-Betriebsart SB verbleibt, muss er zum Weiterfahren Befehl 7 beim Fdl anfordern.
- * (7) Wenn der Tf die Störung beheben konnte und der Zug vor einem Grenzsignal am Ende einer ETCS-Strecke mit ETCS-Level 2 hält, muss der Tf sinngemäß nach Abschnitt 4 Absatz (1) oder Absatz (2) handeln und darf weiterfahren, nachdem er Befehl 4 erhalten hat.

ETCS-Betriebsart FS oder OS

ETCS-Betriebsart SR

Grenzsignal

- | | |
|---|---|
| ETCS-Level
NTC PZB/LZB | (8) Wenn der Tf die Störung beheben konnte und beim ETCS-Startlauf ETCS- *
Level NTC PZB/LZB wählen muss, gilt Folgendes:
<ul style="list-style-type: none"> - Der Tf erhält Befehl 4, Befehl 29 mit den Aufträgen 29.10 und 29.20. * - Wenn das fahrende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, erhält der Tf Be- fehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level 0 zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag * 29.20. Wenn der Tf die Befehle 28 und 29 erhalten hat, muss er ETCS- * Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren. Die zulässi- ge Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. |
| ETCS-
Betriebsart IS
oder NP | (9) Wenn der Tf die Störung nicht beheben konnte und das ETCS-Fahrzeuggerät * in ETCS-Betriebsart IS oder NP schalten musste, gilt Folgendes:
<ul style="list-style-type: none"> - In der ETCS-Betriebsart IS muss der Tf, wenn möglich, die Rückfallebene * PZB/LZB aktivieren. Er darf weiterfahren, nachdem er vom Fdl Befehl 4 * und Befehl 29 mit den Aufträgen 29.10 und 29.20 für die Weiterfahrt als * signalgeführter Zug erhalten hat. - In der ETCS-Betriebsart NP darf der Tf nicht weiterfahren. <p>Bei der Weiterfahrt als signalgeführter Zug gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit wirksamer PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit fahren. - Ohne wirksame PZB darf der Zug auf Strecken mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 50 km/h fahren. - Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Zug mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit, höchstens mit 40 km/h fahren. Dabei muss der Tf so vorsichtig fahren, dass er vor Signalen Ne 14 anhalten kann. An Signalen Ne 14 darf der Tf nur auf Befehl 1 vorbeifah- * ren. - Die Betriebszentrale gibt dem Tf den Bahnhof bekannt, bis zu dem der Zug * weiterfahren darf. |

2 Ausfall der ETCS-Funkübertragung

Wenn ein Zug infolge eines Ausfalls der ETCS-Funkübertragung zum Halten kommt gilt Folgendes:

- (1) Wenn der Zug sich auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale befindet, muss der Tf beim Fdl einen Befehl 1 zur Vorbeifahrt bei ETCS-Halt * anfordern.
- (2) Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit ETCS und Hauptsignalen befindet, muss sich der Tf beim Fdl bei ETCS-Halt melden und mitteilen, ob das fahrende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt.
 - Wenn das fahrende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, erhält der Tf Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen und Befehl 29 * mit Auftrag 29.20 oder Befehl 1 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt. Wenn der Tf die Befehle 28 und 29 erhalten hat, muss er ETCS-Level „NTC * PZB/LZB“ wählen.

- * - Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, erhält der Tf Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level 0 zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20 oder Befehl 1 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt. Wenn der Tf die Befehle 28 und 29 erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Der Zug darf in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nicht einfahren.

- * (3) Bei einem fahrzeugseitigen Ausfall entscheiden die Betriebszentrale und die Leitstelle des EVU über den weiteren Einsatz des Fahrzeuges.

3 Automatischer Levelwechsel vor Zufahrtsicherungssignal hat nicht stattgefunden

- (1) Wenn ein führendes Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, aber vor einem Zufahrtsicherungssignal ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gilt Folgendes:

- * 1. Der Tf muss den Fdl verständigen. Der Fdl beauftragt den Tf mit Befehl 28 ETCS-Level 2 zu wählen.
- * 2. Wenn der Tf Befehl 28 erhalten hat, muss er ETCS-Level 2 wählen.

Wenn er ETCS-Level 2 nicht wählen konnte, gelten die Regeln in Abschnitt 1.

- * Wenn der Tf ETCS-Level 2 wählen konnte, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart TR. Der Tf muss zur Weiterfahrt einen Befehl 2 anfordern.

- * 3. Wenn der Tf den Befehl 2 erhalten hat, muss er „Start“ betätigen. Wenn anschließend keine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS erteilt wird, muss er den Fdl verständigen. Der Fdl erteilt ihm Befehl 1 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Blockstelle.

- * Wenn der Tf den Befehl 1 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Blockstelle erhalten hat und ETCS die ETCS-Betriebsart SR ankündigt, darf er die ETCS-Betriebsart SR bestätigen. ETCS kann auch in der ETCS-Betriebsart SB verbleiben (ETCS-Betriebsart SR wurde nicht angekündigt). Der Tf darf in beiden Situationen Override EOA aktivieren und an der ETCS-Blockstelle vorbeifahren.

4 Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB hat nicht stattgefunden

- (1) Wenn am Ende einer ETCS-Strecke ein Levelwechsel nach NTC PZB/LZB vor dem Grenzsignal nicht stattgefunden hat, muss der Tf den Fdl verständigen. Der Fdl erteilt Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag 29.20. Der Tf muss vor dem ersten nicht mit Signal Ne 14 gekennzeichneten Hauptsignal anhalten, wenn das ETCS-Fahrzeuggerät trotz manueller Levelwahl weiterhin den ETCS-Level 2 anzeigt.

Grenzsignal

- (2) Wenn ein manueller Levelwechsel nach ETCS-Level 0 nicht stattgefunden hat und das ETCS-Fahrzeuggerät in einer Textmeldung anzeigt, dass die PZB fehlt und ein Befehl erforderlich ist, gilt Folgendes:

Manueller Levelwechsel hat nicht stattgefunden

- a) Der Tf muss anhalten und dem Fdl seinen Standort und die fehlende PZB melden.

- b) Der Tf muss dem Fdl mitteilen, dass kein Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat.
- c) Der Fdl teilt dem Tf mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf. Zur Weiterfahrt in ETCS-Level 0 erteilt der Fdl dem Tf Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level 0 zu wählen und Befehl 29 mit Auftrag * 29.20.
- d) Wenn der Tf den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.
- e) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.
- f) Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

**Manueller Le-
velwechsel hat
stattgefunden**

- (3) Wenn ein manueller Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und das ETCS-Fahrzeuggerät bei der Weiterfahrt in einer Textmeldung anzeigt, dass die PZB fehlt oder dass die PZB fehlt und für die Weiterfahrt ein Befehl erforderlich ist, darf der Tf weiterfahren.

5 Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 hat stattgefunden

**Keine Text-
meldung**

- (1) Wenn ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und keine Textmeldung angezeigt wird, muss der Tf die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale teilt dem Tf mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf.

**Textmeldung
wegen fehlend-
er PZB**

- (2) Wenn ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und in einer Textmeldung anzeigt wird, dass die PZB fehlt, muss der Tf die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale teilt dem Tf mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf.

**Textmeldung
wegen fehlend-
er PZB und
Befehl**

- (3) Wenn ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat und in einer Textmeldung anzeigt wird, dass die PZB fehlt und für die Weiterfahrt ein Befehl erforderlich ist, gilt Folgendes:
 - a) Der Tf muss anhalten und dem Fdl seinen Standort und die fehlende PZB melden.
 - b) Der Tf muss dem Fdl mitteilen, dass ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 stattgefunden hat.
 - c) Der Fdl teilt dem Tf mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf. Zur Weiterfahrt in ETCS-Level 0 erteilt der Fdl dem Tf Befehl 29 mit den Aufträgen 29.10 und 29.20.
 - d) Wenn der Tf den Befehl erhalten hat, darf er in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.
 - e) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.
 - f) Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

6 ETCS-Streckeneinrichtung gestört

Bei gestörter ETCS-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale auf Strecken, die mit Hauptsignalen ausgerüstet sind, anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

- (1) Wenn das führende Fahrzeug über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:
 - Wenn ein automatischer Levelwechsel nicht stattfindet, muss sich der Tf beim Fdl bei ETCS-Halt melden.
 - * - Der Tf erhält Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen. Wenn der Tf 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.
- (2) Wenn das führende Fahrzeug nicht über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:
 - Der Tf muss sich bei ETCS-Halt beim Fdl melden.
 - * - Der Tf erhält Befehl 28 mit dem Auftrag ETCS-Level 0 zu wählen.
 - Wenn der Tf den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren.
 - Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.
 - Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.

7 Lesefehler Balise

Wenn im ETCS-Level 0 oder ETCS-Level NTC PZB/LZB eine Zwangsbremse in Verbindung mit der Textmeldung „Balisenlesefehler“ eingetreten ist, darf der Tf weiterfahren und muss nach Möglichkeit den Fdl verständigen.

8 Nicht angekündigter Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB

Wenn nach einem Wechsel nach ETCS-Level 2 ein nicht angekündigter Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB stattfindet, muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges auf 40 km/h verringern und 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen	408.2671 Seite 1

1 Offene Schranken

Wenn der Tf 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 Fdl melden.

2 Bahnübergang sichern

- (1) Der Tf muss einen Bahnübergang in folgenden Fällen sichern:

Allgemeine Regeln

- a) Der Fdl hat die Sicherung durch Befehl 8 angeordnet.
- * b) Die Richtlinien 301 schreiben die Sicherung vor.

c) Das ETCS-Fahrzeuggerät zeigt das Symbol  an.

d) 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 Fahrstellung, 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 Tf

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 Tf muss vor dem Bahnübergang anhalten, auch wenn die Schrankenbäume gesenkt sind oder die Straßensignale rot blinken oder leuchten.
Eingeschlossene Verkehrsteilnehmer	(5) Wenn der Tf feststellt, dass Verkehrsteilnehmer zwischen den Schranken eingeschlossen sind, gilt Folgendes: a) Bei Bahnübergängen mit Ausfahrtschrankenöffnungsschalter (AOS) muss er die Ausfahrtschranken öffnen und, nachdem die Verkehrsteilnehmer 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 Ausfahrtschrankenöffnungsschalter sind im Streckenbuch genannt. b) Bei Bahnübergängen ohne Ausfahrtschrankenöffnungsschalter muss der Tf den Fdl verständigen.
Technisch sichern	(6) Bei technischer Sicherung gilt Folgendes: a) Der Tf 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 Tf 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 Tf mit dem ersten Fahrzeug bis an das Schild „Automatik HET“ heranfahren. b) Der Tf 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 Tf die technische Sicherung nach Absatz (6) nicht einschalten kann, muss er vor der Weiterfahrt die Verkehrsteilnehmer durch Signal Zp 1 warnen. Bei einem geschobenen Zug muss der Mitarbeiter auf dem Fahrzeug an der Spitze die Verkehrsteilnehmer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf der Tf 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 Tf 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 Tf die Verkehrsteilnehmer durch Signal Zp 1 warnen.
- (9) Wenn ein Überwachungssignal oder ein Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 0 zeigt, muss der Tf dies dem Fdl melden, es sei denn, die Sicherung des Bahnübergangs ist gemäß Absatz (1) d) nicht erforderlich.
- (10) Wenn ein Tf bei einem Bahnübergang mit Hilfseinschalttaste (HET) die HET nach den Regeln in Absatz (6) nicht bedienen konnte, muss er dies dem Fdl melden.

**Besonderheit
bei geschlos-
senen
Schranken****Melden**

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben	408.2681 Seite 1

1 Bremsen bei Gefahr

Wenn der Tf 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 Tf Signal Zp 5 gibt.

2 Bremsen aus dem Zug

- (1) Wenn die Druckluftbremse aus dem Zug betätigt wird, muss der Tf 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 Tf 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. Bei ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Tf bei überbrückter Notbremse mit höchstens 140 km/h 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 Tf 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 Tf 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 Tf muss Reisende über eine Notbremsüberbrückung informieren. Dies ist nicht erforderlich, wenn die Reisenden beim Betätigen der Notbremse durch eine automatische Durchsage informiert werden.

Anschließend muss er den Fdl verständigen.

- c) Der Tf wird vom Zugbegleiter umgehend darüber verständigt, in welchen Wagen und aus welchem Grund die Notbremse betätigt wurde.
- d) Bei Zügen ohne Zugbegleitpersonal muss der Tf 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 Tf:
 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 Fdl 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 Tf 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 Mindestbremshundertstel nicht mehr erreicht werden, muss der Tf die Weisung der Betriebszentrale einholen.

Wenn der Tf die Betriebszentrale nicht verständigen kann, darf der Zug bis zum nächsten Haltbahnhof fahren. Bei der Fahrt muss der Tf 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 Tf nach dem Halten eine Feststellbremse anziehen und prüfen, ob die Druckluftbremse wirkt.
- (3) Wenn der Zug bei wirkender Druckluftbremse länger als 60 Minuten hält und die Nachspeisung der Hauptluftleitung nicht gewährleistet ist, muss der Tf entsprechend der maßgebenden Neigung Feststellbremsen anziehen.

□

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	408.2691 Seite 1

1 Pfeifeinrichtung

Wenn der Tf 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 Tf 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 Tb gestellt wird.

3 Bedienung vom hinteren Führerraum aus

Wenn der Tf 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 Tf muss die Störung der Betriebszentrale melden.

4 Führerraumanzeige des Fahrplans oder der La-Angaben

Wenn die Führerraumanzeige des Fahrplans oder der La-Angaben ausfällt, gilt Folgendes:

- (1) Der Tf muss den Zug anhalten.
- (2) Der Tf muss die Leitstelle seines Eisenbahnverkehrsunternehmens und die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale kann die Weiterfahrt mit oder ohne Fahrplan-Mitteilung anordnen.
- (3) Wenn der Tf auf Anordnung der Betriebszentrale mit Fahrplan-Mitteilung weiterfährt, müssen ihm gültige La-Angaben vorliegen.
- (4) Wenn der Tf auf Anordnung der Betriebszentrale ohne Fahrplan-Mitteilung weiterfährt, muss er die Spalte „40 km/h“ des Ersatzfahrplans anwenden.
- (5) Wenn der Tf weder die Leitstelle seines Eisenbahnverkehrsunternehmens noch die Betriebszentrale erreichen kann, darf er unter folgenden Voraussetzungen weiterfahren:
 1. Dem Tf müssen die gültigen La-Angaben vorliegen.
 2. Der Tf muss die Spalte 40 km/h des Ersatzfahrplans anwenden.

3. Der Tf darf nur bis zu einem Bahnhof weiterfahren, auf dem er die Betriebszentrale erreichen kann.

5 Schlusssignal nicht vollständig

Wenn der Tf, nachdem der Zug vorbereitet ist, feststellt, dass bei einem Reisezug als Schlusssignal nur ein Zeichen vorhanden ist, darf - wenn er das Schlusssignal 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 Tf 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 Tf die Unregelmäßigkeit dem Fdl melden.

Er muss versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fdl den Zug angehalten hat.

Wenn der Tf das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen kann, muss er dem Fdl mitteilen, ob das Nachtzeichen erloschen oder unvollständig ist.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter darf der Tf mit erloschenem Nachtzeichen nicht weiterfahren.

unvollständig

- (2) Wenn der Tf 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 Tf die Unregelmäßigkeit dem Fdl melden.

Er muss versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fdl den Zug angehalten hat.

Wenn der Tf das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen kann, muss er dies dem Fdl mitteilen. Er darf bis zu dem Bahnhof weiterfahren, auf dem das Signal in Ordnung gebracht werden kann.

Befehle 5 und 95 auf Nebenbahnen

Der Fdl kann dem Tf für die Weiterfahrt bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf Nebenbahnen Befehl 5 mit Grund Nr. 41 erteilen und ihm durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 Anweisungen zum Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung geben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge	408.2701 Seite 1

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.
- Es dürfen jedoch eingestellt werden:
- * - Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“ ergänzt ist,
 - * - Fahrzeuge, die bauartbedingt Restriktionen beim Befahren von Brücken unterliegen in Züge, deren größte zulässige Geschwindigkeit über 120 km/h beträgt und deren Zuggattungsbezeichnung durch „-B“ ergänzt ist,
 - * - Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 2) in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-D“ ergänzt ist,
 - * - Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 3) in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-E“ ergänzt ist,
 - * - offene beladene Autotransportwagen, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung durch „-K“ ergänzt ist,
 - * - Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“ in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-L“ ergänzt ist,
 - * - Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist.
- (2) Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges, dürfen nur mit Genehmigung der Betriebszentrale eingestellt werden. Der Tf muss der Betriebszentrale die Geschwindigkeit des Fahrzeugs mitteilen, dessen zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges, bei mehreren Fahrzeugen die niedrigste.
- (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.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Bremsen im Zug, Mindestbremshundertstel	408.2721 Seite 1

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 Bau-

- * artabweichung nicht an anderer Stelle im Zug laufen kann und das vorletzte Fahrzeug eine wirkende Bremse hat.

3 Mindestbremshundertstel

Die für einen Zug erforderlichen Bremshundertstel (Mindestbremshundertstel) sind im Fahrplan angegeben.

4 Bremshundertstel fehlen

- (1) Sind die im Zug vorhandenen Bremshundertstel nicht mindestens so hoch wie die Mindestbremshundertstel, muss der Tf
 - a) die Betriebszentrale verständigen und ihr die fehlenden und die im Zug vorhandenen Bremshundertstel und die Bremsstellung des Zuges bekannt geben,
 - b) nach Möglichkeit anhand der Fahrplanangaben feststellen, für welche Streckenabschnitte Bremshundertstel 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 Bremshundertstel fehlen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Zusätzliche oder abweichende Regeln	408.4801 Seite 1

* 1 Zusätzliche oder abweichende Regeln und örtliche Zusätze

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln können

- in örtlichen Zusätzen (diese können im Streckenbuch EIU, in örtlichen Unterlagen für Mitarbeiter des EVU oder in den Angaben für das Streckenbuch EVU enthalten sein),
- im Auftragsbuch (EIU),
- in einer Betra,
- in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung oder
- in Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken gegeben sein.

Zusätzliche
oder abweichende Regeln

Wenn Regeln in örtlichen Zusätzen gegeben sein können, ist darauf hingewiesen.

(2) In örtlichen Zusätzen sind enthalten:

Örtliche Zusätze

- a) Anlagen, Einrichtungen der Betriebsstellen und für Bahnhöfe und Anschlussstellen die maßgebende Neigung, wenn sie größer ist als 2,5 % (1:400).
- b) maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen,
- c) durchgehende Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn, deren Bezeichnung ergänzt ist,
- d) Bahnhöfe, die in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt sind,
- e) Fdl, denen auf eingleisigen Strecken selbsttätige Blockstellen des automatischen Streckenblocks zugeteilt sind,
- f) Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen.

2 Ausnahmen

* Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich die regelwerksverantwortliche Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU).



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Verkehrstage	408.4801A01
	Seite 1

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.

*

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.
⊗	=	Programmzug 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 eingeklammert 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

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter	408.4801A02
	Seite 1

Ril	Bezeichnung	Fdl	gilt für			
			Ww	Tf	Rb, Ran- gierer	Andere Mitarbei- ter, die nach Ril 408.4851 Gleise sperren
*	408.0051 Aufbau und Zweck	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.0054 Abkürzungen	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.0055 Begriffe	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.0056 Kommunikation	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.4801 Zusätzliche oder abweichende Regeln	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.4801A01 Verkehrstage	ja	ja	ja	ja	ja
*	408.4801A02 Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter	ja	ja	ja	ja	ja
	408.4802 Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	ja	ja	ja	ja	ja
	408.4811 Allgemeines	ja	ja	ja	ja	
	408.4812 Besonderheiten	ja	ja	ja	ja	
	408.4813 Vorbereiten	ja	ja	ja	ja	
	408.4814 Durchführen - Regelfall	ja	ja	ja	ja	
	408.4815 Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale	ja	ja	ja	ja	
	408.4816 Durchführen - Übergänge sichern	ja	ja	ja	ja	
	408.4817 Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen	ja	ja	ja	ja	
	408.4818 Durchführen - Abstoßen oder Ablaufen	ja	ja	ja	ja	
	408.4821 Fahrzeuge aufhalten			ja	ja	
	408.4831 Fahrzeuge abstellen und festlegen			ja	ja	
	408.4841 Auf Hauptgleisen rangieren	ja	ja	ja	ja	
	408.4851 Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	ja				ja



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	408.4802 Seite 1

1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

Tätigkeiten beim Rangieren darf selbstständig nur verrichten, wer für die Tätigkeit geprüft und mit ihrer Ausführung beauftragt ist. Auszubildende Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten beim Rangieren nur unter Aufsicht und Verantwortung des mit der Ausführung beauftragten Mitarbeiters verrichten.

Tätigkeiten beim Rangieren verrichten

- Ww,
- Tf,
- Fdl, soweit auf Hauptgleisen rangiert wird.

2 Tätigkeiten übertragen oder von anderen ständig verrichten

Aufgrund von Regeln der Ril 408.4801 - 4851 dürfen Tätigkeiten des Ww oder Tf

- anderen Mitarbeitern übertragen werden oder
- ständig verrichtet werden vom Rb oder Rangierer.

3 Tätigkeiten abgrenzen

Wenn mehrere Mitarbeiter auf Betriebsstellen Tätigkeiten beim Rangieren gemeinsam verrichten, ist ihre Verantwortung in örtlichen Zusätzen abgegrenzt.

4 Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit

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

Mitarbeiter dürfen Ton-, Funk-, Fernseh- oder Datenverarbeitungsgeräte nur betreiben, wenn dies für das Verrichten der ihnen übertragenen Tätigkeiten erforderlich ist.

5 Melden bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist in örtlichen Zusätzen bestimmt, ob und wo sie sich bei Aufnahme und zum Schluss der Arbeit melden müssen.

6 Arbeitsübergabe, Arbeitsübernahme

- * (1) Mitarbeiter auf Betriebsstellen müssen Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme mit Unterschrift, ihrem Namen in Druckbuchstaben und genauer Zeitangabe in der in örtlichen Zusätzen bestimmten Unterlage bescheinigen. Sie müssen alle der Betriebsabwicklung dienenden Unterlagen übergeben. **Allgemein**

Bei Arbeitsübergabe muss der übergebende Mitarbeiter den übernehmenden Mitarbeiter auf Besonderheiten hinweisen. Der übernehmende Mitarbeiter muss die Unterlagen und das Auftragsbuch sofort nach Arbeitsaufnahme einsehen.

- Arbeitsplatz verlassen**
- (2) Mitarbeiter auf Betriebsstellen dürfen bei durchgehender Arbeitszeit ihren Arbeitsplatz nur verlassen, wenn die Arbeitsübernahme vom übernehmenden Mitarbeiter bescheinigt worden ist. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.

7 Unterbrochene Arbeitszeit

Bei unterbrochener Arbeitszeit muss der Beginn und das Ende der Unterbrechung den in örtlichen Zusätzen genannten Stellen mitgeteilt werden.

Die zu übergebenden Unterlagen müssen an der in örtlichen Zusätzen bestimmten Stelle hinterlegt werden.

8 Verlassen des Stellwerks

Ein Mitarbeiter, der einem Fdl zugeteilt ist, darf während der Arbeitszeit den Stellwerksraum nur verlassen, wenn der Fdl zugestimmt hat.

9 Uhrzeitvergleich

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist in örtlichen Zusätzen geregelt, wann und wie sie die Uhrzeit vergleichen müssen.

10 Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ

Beim Umstellen der Uhren auf Betriebsstellen zu Beginn und Ende der mitteleuropäischen Sommerzeit (MESZ) gelten folgende Regeln:

- Persönliche Uhren**
- (1) Die Mitarbeiter müssen am Tag der Umstellung und am folgenden Tag eine richtig zeigende Uhr tragen.
- Beginn der MESZ**
- (2) Beim Beginn der MESZ gelten folgende Regeln:
- Am Tag des Beginns der MESZ müssen die Mitarbeiter die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 2.45 Uhr) vorgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen haben.
 - Mit Zeigersprung der Bahnuhren von 1.59 Uhr auf null Minuten gilt die MESZ 3.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige der persönlichen Uhr.
- Ende der MESZ**
- (3) Beim Ende der MESZ gelten folgende Regeln:
- Die Stunde von 2.00 Uhr bis 3.00 Uhr erscheint bei Beendigung der MESZ doppelt, wobei die erste Stunde (MESZ) als 2A, die zweite Stunde - mittel-europäische Zeit (MEZ) - als 2B bezeichnet wird. Diese Bezeichnung ist bei Aufträgen und Meldungen, die eine Stundenangabe enthalten, sowie bei den entsprechenden Einträgen in die Unterlagen der Stundenbezeichnung hinzuzufügen, z.B. 2A Uhr Minuten bzw. 2B Uhr Minuten.
 - Am Tag der Beendigung der MESZ müssen die Mitarbeiter die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 0.45 Uhr) zurückgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen haben.

- c) Mit Zeigersprung der Bahnuhren von 2A.59 Uhr auf null Minuten gilt die MEZ 2B.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige der persönlichen Uhr.
- (4) Auf Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit gelten die Bestimmungen sinngemäß am Tag der Arbeitsaufnahme nach der Zeitumstellung. **Unterbrochene Arbeitszeit**
- (5) Während der Umstellung der Bahnuhren weisen selbsttätig schreibende oder druckende Geräte mit Zeitausdruck eine falsche Uhrzeit aus. Es sind Maßnahmen zu treffen, wie sie bei Störung dieser Geräte vorgeschrieben sind. Nach Abschluss des Umstellvorgangs der Bahnuhren ist ein Probendruck durchzuführen. Wenn dabei Übereinstimmung mit der richtigen Uhrzeit festgestellt wird, gelten die Geräte wieder als ordnungsgemäß wirkend. **Geräte mit Zeitausdruck**
- (6) Wenn nach Abschluss der Umstellmaßnahmen Uhren mit abweichender Zeitanzeige angetroffen werden, gilt die Anzeige der persönlichen Uhr. **Unregelmäßigkeiten**



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Allgemeines	408.4811 Seite 1

1 Tf, Rb

In der Regel rangiert der Tf. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra dürfen Aufgaben des Tf einem Rb übertragen sein. Der Tf darf Aufgaben einem Rb übertragen.

Aufgaben übertragen

2 Besetzen der Triebfahrzeuge

Arbeitende Triebfahrzeuge müssen beim Rangieren mit einem Tf besetzt sein. Muss der Tf Fahrweg und Signale beobachten, muss er sich bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen im vorderen Führerraum aufhalten. Sind arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.

Arbeitende Triebfahrzeuge besetzen

3 Verständigen

- (1) Es gilt Folgendes:
 - a) Mündliche Aufträge und Meldungen müssen vom Empfänger wiederholt werden. Die Wiederholung muss alle wesentlichen Angaben enthalten.
 - b) Bei fernmündlicher Verständigung, muss jedes Wiederholen mit den Worten „Ich wiederhole“ eingeleitet werden.
 - c) Die Richtigkeit der Wiederholung ist vom Mitarbeiter, der den Auftrag oder die Meldung gegeben hat, mit dem Wort „Richtig“ zu bestätigen.
- (2) Aufträge oder Meldungen über einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen müssen zweimal gegeben werden. Die zweite Durchsage ist mit den Worten „Ich wiederhole“ einzuleiten.
- (3) Bei Fragen müssen in der Antwort alle wesentlichen Angaben der Frage enthalten sein.
- (4) Die Regeln für die Verständigung über Rangierfunk sind in der Richtlinie 481 Rangierfunk gegeben.
- (5) Aufträge, Fahrzeugbewegungen auszuführen, darf der Rb nur erteilen, wenn er nach Ril 408.4814 Abschnitt 4 Absatz (1) den Fahrweg beobachtet. Aufträge zum Halten muss der Tf stets ausführen, auch wenn sie nicht vom Rb gegeben werden.
- (6) Wenn der Rb den Fahrauftrag nicht über Rangierfunk erteilt, muss er mit dem Tf eine Rangierseite vereinbaren, sofern sie nicht in örtlichen Zusätzen bestimmt ist.

Einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen

Fragen

Rangierfunk

Aufträge

Während der Fahrt

Wird die Sichtverbindung zwischen Tf und Rb unterbrochen, muss der Tf die Geschwindigkeit ermäßigen, wird die Sichtverbindung nicht alsbald wieder hergestellt, muss der Tf anhalten.

Wird dem Tf die Aufnahme der Rangiersignale erschwert, muss der Rb einen oder mehrere Rangierer zur Weitergabe der Signale bestimmen.

4 Rangieren in Ortsstellbereichen

Besonderheiten

- (1) Besonderheiten (z. B. gestörte Bahnübergangssicherung, niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) sind dem Tf von der in Absatz (3) a) genannten Stelle bekanntzugeben.

Besonderheiten bekannt geben

(2) Besonderheiten dürfen von der Bekanntgabe ausgenommen werden, wenn:

- Gleise mit abgeschalteter oder gestörter Oberleitung mit Fahrleitungssignalen oder
- Besonderheiten in Gleisen, z.B. durch Wärterhaltscheiben gekennzeichnet sind.

Zuständige Stelle

(3) Es gilt Folgendes:

- a) Bevor der Tf in einen Ortsstellbereich hineinfährt, muss er sich bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen. Die zuständige Stelle bzw. die Unterlagen werden in örtlichen Zusätzen genannt.
- b) Bei Arbeitsaufnahme oder nach einer Arbeitsunterbrechung in einem Ortsstellbereich muss sich der Tf bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen (örtliche Zusätze). Die zuständige Stelle bzw. die Unterlagen werden in örtlichen Zusätzen genannt.

Unregelmäßigkeiten

(4) Der Tf muss Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen an die in örtlichen Zusätzen genannte zuständige Stelle melden.

Zusätzliche Regeln

(5) In örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein, z.B. Beschreibung des Ortsstellbereiches, dessen Grenzen und weitere örtliche Regeln.

5 Verhalten bei Gefahr oder Unregelmäßigkeiten

Gefahr

(1) Wenn eine Gefahr droht, muss in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.

Bei Gefahr müssen Fahrzeuge angehalten werden, soweit nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird. Eine Gefahr muss auch für Nachbargleise angenommen werden, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können.

(2) Bei Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen sind folgende Regeln zu beachten:

Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen

a) Wird ein Mangel am Oberbau gemeldet oder festgestellt, müssen Maßnahmen bei Gefahr getroffen werden.

- Der Tf muss den Mangel dem Ww mitteilen.
- Der Ww muss für das Sperren des Gleises sorgen.

Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen

b) Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten (z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammen, rot glühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funken am Radsatz, kreischendes Geräusch, rot glühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klierrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlägen, lose Wagendecken, verschobene Ladung, nach außen aufschlagende Türen, Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer) festgestellt oder solche Unregelmäßigkeiten gemeldet werden, müssen Maßnahmen bei Gefahr getroffen werden.

Nach dem Anhalten muss der Tf die Unregelmäßigkeit dem Ww mitteilen.

Der Tf muss – auch wenn er eine Unregelmäßigkeit selbst festgestellt hat – die Fahrzeuge nach der Unregelmäßigkeit absuchen und dem Ww die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

- c) Hält eine Rangierfahrt unvorhergesehen, außer wegen Haltstellung eines **Sonstiges Signals**, muss der Tf die Ursache umgehend ermitteln.
- d) Wenn an einem Halt zeigenden Signal unzulässig vorbeigefahren worden ist, muss sofort angehalten und nach dem Anhalten sofort der Ww verständigt werden. Dies gilt auch bei einer PZB-Zwangsbremsung an einem Signal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt.

6 Nachweis

- (1) Vorgänge, Aufträge oder Meldungen sind schriftlich nachzuweisen, wenn dies in den Regeln der Richtlinien 408.4801 – 4851 oder in örtlichen Zusätzen angeordnet ist. In örtlichen Zusätzen ist vorgeschrieben, in welchen Unterlagen der schriftliche Nachweis zu führen ist.
- * (2) Es dürfen Abkürzungen nach Ril 408.0054 verwendet werden. Abkürzungen dürfen zusammengesetzt werden.

7 Örtliche Besonderheiten

Örtliche Besonderheiten sind in örtlichen Zusätzen bekannt gegeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Besonderheiten	408.4812 Seite 1

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 angehalten werden, 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.
- (3) Für den Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt, die eine Anschlussstelle verlässt, sind zusätzliche Regeln in örtlichen Zusätzen gegeben.

Übergang am Signal

Baugleis

Anschlussstelle

2 Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen

- (1) Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen sind für Ww in örtlichen Zusätzen genannt, und zwar auf Strecken, die zugelassen sind für Züge, deren Zuggattungsbezeichnung ergänzt ist durch
- „-L“ für Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“,
 - * - „-D“ für Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB, Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 2),
 - * - „-W“ für Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse,
 - * - „E“ für Fahrzeuge der Baureihen 85 4010 und 85 4110, Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 3).

- (2) In örtlichen Zusätzen sind Bahnhofsgleise genannt, die von Schneeräumfahrten – außer Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind – nicht befahren werden dürfen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Vorbereiten	408.4813
	Seite 1

1 Verständigen

(1) Es gilt Folgendes:

a) Verständigung durch Tf:

1. Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Tf den Ww über Ziel, Zweck und Besonderheiten (z. B. Lü-Sendung, außergewöhnliche Länge, Kleinwagenfahrt, Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse, Fahrzeuge der BR 85 4010 und 85 4110, Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 2) oder Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs (Lichtraumprofil DE 3)) der Fahrzeugbewegung verständigen.

*
*
*

Wenn dem Tf Ziel oder Zweck der Fahrzeugbewegung nicht bekannt ist, muss er diese mit dem Ww vereinbaren.

2. Der Tf muss den Ww nicht über Ziel und Zweck verständigen,

Verzicht

- wenn es sich um regelmäßige wiederkehrende Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges (z. B. Vorziehen von Fahrzeugen zum Kuppeln von Zugteilen, Abstellen von Fahrzeugen, Fahrten von und zum Zug) handelt,
- wenn ein Triebfahrzeug zum Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen aufdrücken muss oder nach dem Entkuppeln geringfügig vorziehen soll, damit die Fahrzeuge getrennt stehen,
- wo für das Beidrücken Förderanlagen oder von einem Ablaufrechner gesteuerte Lokomotiven verwendet werden,
- wo in Einfahrstumpfgleisen einzeln oder zu zweien fahrende Triebfahrzeuge (auch Einheiten, die aus Triebwagen, Triebköpfen, Steuerwagen oder Mittelwagen gebildet sind) eines angekommenen Zuges dem ausfahrenden Zug oder den als Rangierfahrt wegfahrenden Fahrzeugen ohne Zustimmung des Ww nachfahren dürfen,
- wo einzelne Wagen oder Wagengruppen beim Beladen oder Entladen ohne Zustimmung des Ww verschoben werden dürfen,
- wenn im Baugleis rangiert werden soll.

b) Bevor der Tf Fahrzeuge in ein Gleis - außer in ein Baugleis - einsetzt, muss er den Ww verständigen.

c) Bevor der Tf im Baugleis rangiert oder Fahrzeuge in ein Baugleis einsetzt, muss er die in der Betra genannte Person verständigen. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

d) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Tf verständigen:

1. beteiligte Rangierer über Ziel und Zweck der Fahrzeugbewegung und über Besonderheiten, die beim Durchführen der Fahrzeugbewegung zu beachten sind,
2. andere Tf, die Fahrzeugbewegungen durchführen, wenn eine gegenseitige Gefährdung eintreten kann.

- e) Vor dem Bewegen von Fahrzeugen oder vor dem Heranfahren an Fahrzeuge muss der Tf Personen, die sich an oder in diesen Fahrzeugen befinden, verständigen. Es können zusätzliche Regeln gegeben sein.

Rb

- (2) Verständigung durch Rb:

- Der Rb muss die Verständigung nach Absatz (1) durchführen, wenn ihm diese Aufgaben übertragen worden sind.
- Wenn der Rb den Ww nach Absatz (1) a) verständigt, muss er den Tf über Ziel und Zweck der Fahrzeuggbewegung und über Besonderheiten, die bei der Fahrzeuggbewegung zu beachten sind, verständigen.

Ww

- (3) Verständigung durch Ww:

- Der Ww muss dem Tf Besonderheiten (z. B. gestörte Bahnübergangssicherung, erloschenes Signal, abgeschaltete oder gestörte Oberleitung, besonderer Fahrweg, vorübergehend niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) mitteilen, die beim Durchführen der Bewegung zu beachten sind. Er muss die Besonderheiten dem Rb mitteilen, wenn er ihn über Ziel und Zweck verständigt hat.

Wenn eine Rangierfahrt in ein gesperrtes Gleis eingelassen werden soll, in dem der Tf Beschäftigte warnen muss, muss der Ww dies dem Tf mitteilen; hierbei muss er die Lage der Arbeitsstelle angeben.

- Bei regelmäßiger wiederkehrenden Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges (z. B. Vorziehen von Fahrzeugen zum Kuppeln von Zugteilen, Abstellen von Fahrzeugen, Fahrten von und zum Zug) muss der Ww den Tf verständigen, wenn sich der Zweck der Fahrt geändert hat oder vom Ziel abgewichen werden soll.

- Der Ww muss verständigen

- den benachbarten Ww, wenn eine Rangierfahrt über den eigenen Rangierbezirk hinaus durchgeführt werden soll,
- den Schrankenwärter, wenn ein Bahnübergang befahren werden soll.

- Beim Rangieren im Baugleis muss der Ww keine Besonderheiten nach a) mitteilen und nicht nach b) oder c) verständigen. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

2 Fahrbereitschaft feststellen

Allgemein

- (1) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Tf Folgendes feststellen:

- Gemeinsam zu bewegende Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein, ausgenommen beim Beidrücken oder an Trennstellen abzustoßender oder ablaufender Fahrzeuge.
- Die Bremsen müssen gelöst sein.
- Die zu bewegenden Fahrzeuge dürfen nicht durch Hemmschuhe oder Radvorleger festgelegt sein.
- Mitfahrende müssen verständigt sein.
- Außentüren von Reisezugwagen müssen geschlossen sein.
- Soweit erforderlich muss die Bremsprobe ausgeführt oder die besetzten Handbremsen auf ihre Wirksamkeit geprüft sein.

- g) Beim Abstoßen oder Ablaufen müssen die erforderlichen Hemmschuhe zum Anhalten der Wagen gebrauchsfähig an den vorgesehenen Stellen bereitliegen.
- (2) Zusatanlagen sind Privatgleisanschlüsse, Ladestraßen, Laderampen, Lagerplätze, Anlagen des Kombinierten Verkehrs, Güterhallen, Lademittelstützpunkte, Gleise und Ladestellen für die Post, Übergabegleise für private Eisenbahnen, Gleise für Zoll- und Grenzbehandlung, Anschlüsse der DB AG mit Ladetätigkeit, Gleiswaagen, Lademaße, Entseuchungsanlagen, Ladeanlagen „Auto im Reisezug“, Gleise für Ladetätigkeit von Dienstleistern, Schadwagen- und Werkstattgleise, Wasch- und Reinigungsanlagen sowie besondere Gleise, die der Betriebspflege von Reisezugwagen dienen. **Zusatanlagen**
- Bevor auf Zusatanlagen Fahrzeuge bewegt werden, muss der Tf außerdem Folgendes feststellen:
- Ladearbeiten müssen eingestellt und Personen, die sich zum Be- und Entladen im Wagen befinden, ausgestiegen sein.
 - Lose Fahrzeugteile müssen ordnungsgemäß festgelegt und bewegliche Fahrzeugeinrichtungen richtig gestellt und verriegelt und Wagendecken befestigt sein.
 - Der lichte Raum muss frei sein; hierzu gehört auch das Entfernen von an Fahrzeugen angeschlossenen Ver- oder Entsorgungseinrichtungen.
- (3) Die Feststellungen nach den Absätzen (1) oder (2) muss der Rb treffen, wenn **Rb** ihm diese Aufgaben übertragen worden sind.

3 Zustimmen

- (1) Es gilt Folgendes:

- Bevor Fahrzeuge bewegt werden, ist in der Regel die Zustimmung des **Ww Allgemein** erforderlich.
- Der **Ww** darf die Zustimmung erst geben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 - Die Beteiligten nach Abschnitt 1 Absatz (3) müssen verständigt sein.
 - Zugfahrten oder andere Fahrzeugbewegungen dürfen nicht gefährdet werden.
 - Der Fahrweg muss eingestellt sein.
 - Vor dem Rangieren an der Spitze eines Zuges muss der **Ww** die Erlaubnis des **Fdl** einholen. Beim Rangieren an der Spitze eines angezeigeführten Zuges darf der **Fdl** die Erlaubnis nur erteilen, wenn er alle für den Zug von der LZB oder von ETCS dunkel geschalteten Hauptsignale in Haltstellung gebracht hat und, wenn es der **Tf** bei LZB gefordert hat, der Zug Befehl 30 erhalten hat.
 - Der **Ww** muss vor dem Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, den **Fdl** verständigt haben und dieser muss ihm bestätigt haben, dass er das Rangieren durch Befehl 31 erlaubt hat.

*

Die Nummer der Einfahrweiche in Einfahrgleisen ohne Signal Ra 10 ist in örtlichen Zusätzen genannt.

Wenn eine Rangierfahrt über den Rangierbezirk eines **Ww** hinaus durchgeführt werden soll, müssen die beteiligten **Ww** zugestimmt haben. Stimmen

nicht alle beteiligten Ww zu, darf die Fahrt nur bis zu einem neu vereinbarten Ziel stattfinden.

Wenn bei Gleisbildstellwerken mit Weichenlaufkette keine Rangierstraße vorhanden ist, muss der Ww die Weichenlaufkette abschalten oder sperren. Wenn dies nicht möglich ist, muss er die für das Einstellen des Fahrwegs benötigten Weichen gegen Umstellen einzeln sperren.

Wenn bei Gleisbildstellwerken keine Rangierstraße vorhanden ist, muss der Ww bei der Bauform GS II eine Zughilfsstraße, bei den Bauformen GS II Sp 64b oder GS III Sp 68 eine Zugstraße mit Signalbedienungsausschaltung benutzen. Wenn dies nicht möglich ist, muss er die Weichenlaufkette abschalten oder sperren oder die benötigten Weichen, Gleissperren und Kreuzungen bedienungsmäßig ausschalten oder gegen Umstellen sperren.

- c) Der Ww darf Fahrzeugbewegungen, die nach örtlichen Zusätzen nach Ril 408.4841 Abschnitt 6 Absatz (1) während einer Zugfahrt verboten sind, nur zustimmen, wenn der Fdl bestätigt hat, dass die Zugfahrt nicht zugelassen ist und für die in örtlichen Zusätzen genannten Signale, mit denen die Zugfahrt zugelassen wird, Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sind. Bei Relaisstellwerken muss der Fdl an der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs eine Hilfssperre anbringen.
- d) Der Ww kann zustimmen
 - 1. durch Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) - in örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein -,
 - 2. mündlich oder
 - 3. durch Hochhalten eines Arms oder einer weißleuchtenden Handleuchte, wenn er nicht durch ein Signal oder mündlich zustimmen kann.

Verzicht

- (2) Eine Zustimmung des Ww ist in folgenden Fällen nicht erforderlich:
 - a) Der Tf soll mit einer regelmäßig wiederkehrenden Rangierfahrt zum Kuppeln von Zugteilen vorziehen.
 - b) In Einfahrstumpfgleisen sollen einzeln oder zu zweien fahrende Triebfahrzeuge (auch Einheiten, die aus Triebwagen, Triebköpfen, Steuerwagen oder Mittelwagen gebildet sind) eines angekommenen Zuges dem ausfahrenden Zug oder den als Rangierfahrt wegfahrenden Fahrzeugen nachfahren. Die hierfür zugelassenen Gleise sind in örtlichen Zusätzen genannt.
 - c) Ein Triebfahrzeug soll zum Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen aufdrücken oder nach dem Entkuppeln geringfügig vorziehen, damit die Fahrzeuge getrennt stehen.
 - d) Für das Beidrücken werden Förderanlagen oder von einem Ablaufrechner gesteuerte Lokomotiven verwendet.
 - e) Einzelne Wagen oder Wagengruppen sollen beim Beladen oder Entladen verschoben werden; die hierfür zugelassenen Gleisabschnitte sind in örtlichen Zusätzen angegeben.
 - f) Im Baugleis soll rangiert werden.

Sonderfälle

- (3) Es gelten folgende Sonderfälle:
 - a) Beim Wechsel der Fahrtrichtung ist für die Weiterfahrt stets eine neue Zustimmung erforderlich.

- b) Beim Ablaufen ist nur eine Zustimmung vor Beginn des Ablaufens erforderlich.
 - c) Fahrzeuge dürfen in ein Gleis - außer in ein Baugleis - eingesetzt werden, wenn der Ww zugestimmt hat.
 - d) Beim Rangieren im Baugleis oder beim Einsetzen von Fahrzeugen in ein Baugleis stimmt die in der Betra genannte Person mündlich zu. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.
- (4) Der Ww darf dem Rangieren in einem Gleis, das zur Sicherung von Personen **Verbot** gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt ist, nicht zustimmen.

4 Wechsel in ETCS-Betriebsart SH

Der Tf darf auf Strecken mit ETCS in ETCS-Betriebsart IS oder NP wechseln, wenn der Wechsel in ETCS-Betriebsart SH nicht möglich ist.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Durchführen - Regelfall	408.4814 Seite 1

1 Bestätigen durch den Rb

Wenn der Rb Aufgaben des Tf wahrnimmt, muss er die Ausführung der Aufgaben **Betätigen** dem Tf bestätigen.

Erteilt der Rb Fahrauftrag, braucht er die Ausführung der in Abschnitt 2 Nr. 1 bis 3 genannten Aufgaben nicht zu bestätigen.

2 Fahrauftrag

Der Rb darf Fahrauftrag erteilen, wenn:

Bedingungen

1. die Beteiligten verständigt worden sind,
2. die Fahrbereitschaft festgestellt worden ist und
3. die Zustimmung des Ww gegeben ist.

Der Fahrauftrag darf durch Rangiersignal oder mündlich erteilt werden. Beim Wechsel der Fahrtrichtung muss stets ein neuer Fahrauftrag erteilt werden.

3 Geschwindigkeiten

(1) Es gilt Folgendes:

- a) Beim Rangieren muss der Tf die Geschwindigkeit so regeln, dass er **Stellen**
- vor Halt gebietenden Signalen,
 - vor Fahrzeugen,
 - vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern (örtliche Zusätze oder Betra) oder
 - an der beabsichtigten Stelle anhalten kann.
- b) Die Geschwindigkeit, mit der höchstens gefahren werden darf, beträgt **Geschwindigkeiten** 25 km/h, beim Rangieren im Baugleis 20 km/h. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra kann eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben sein.
- (2) In örtlichen Zusätzen sind Regeln für das Befahren von Gleisbögen mit einem **Gleisbogen** Radius von weniger als 150 m gegeben.

4 Fahrweg beobachten

- (1) Bei jeder Fahrzeugbewegung muss der Tf den Fahrweg und seine Signale **Tf** beobachten und darauf achten, dass
1. der Fahrweg frei ist,
 2. Weichen - soweit ein bestimmter Fahrweg vereinbart wurde und Weichensignale vorhanden sind -, Gleissperren, Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbremsen und sonstige Einrichtungen richtig gestellt sind,
 3. die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei sind,
 4. sich dem Fahrweg kein Fahrzeug in gefährdender Weise nähert,

5. kein Fahrzeug unbeabsichtigt über ein Grenzzeichen oder Isolierzeichen am anderen Ende des Gleises gelangt,
 6. Bahnübergänge gesichert sind,
 7. ein Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer nur in einen Fahrweg mit Oberleitung eingelassen wird und diese weder abgeschaltet noch gestört ist.
- (2) In Ablaufanlagen mit technischen Einrichtungen zur Überwachung des Bedrückens können zu Absatz (1) Nr. 5 in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.
- Beschäftigte warnen** (3) Wenn in einem Baugleis rangiert wird oder der Tf mitgeteilt hat, dass in einem gesperrten Bahnhofsgleis Beschäftigte gewarnt werden müssen, gilt Folgendes:
1. Die Spitze der Rangierfahrt muss mit mindestens einem weißen Licht gekennzeichnet sein.
 2. Die Rangierfahrt muss luftgebremst durchgeführt werden.
 3. Die Rangierfahrt muss von der Spitze aus gesteuert sein oder die Spitze der Rangierfahrt muss mit einem Rb besetzt sein. Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze darf verzichtet werden, wenn
 - nur ein Fahrzeug geschoben wird und
 - der Tf den Fahrweg beobachten kann und
 - eine Person unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt das Freisein des Fahrwegs von Beschäftigten direkt vor dem ersten Fahrzeug feststellt.
 4. Wenn sich der Tf an der Spitze der Rangierfahrt, aber nicht im Führerraum befindet, muss er mit einem Signalhorn ausgerüstet sein. Wenn ein Rb die Spitze der Rangierfahrt besetzt, muss dieser in Funkkontakt mit dem Tf stehen, einen Luftbremskopf verwenden und mit einem Signalhorn ausgerüstet sein.
 5. Der Tf darf mit höchstens 20 km/h fahren.
 6. Der Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt muss Personen an und im Gleis mit Signal Zp 1 warnen.
 7. Die Rangierfahrt muss vor im Gleis befindlichen Personen anhalten, wenn diese das Gleis nicht verlassen.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

- (4) Es gilt Folgendes:

Rb a) Aufgaben nach Absatz (1) darf der Rb nur wahrnehmen, wenn

- sie ihm übertragen worden sind und
- der Tf die Aufgaben selbst nicht wahrnimmt.

b) Beim Rangieren im Baugleis muss der Rb Signal Zp 1 nach Ril 301.0901 geben.

c) Wenn der Rb nicht gleichzeitig den Fahrweg mit seinen Signalen beobachten und Verbindung zum Tf halten kann, darf er eine dieser Aufgaben einem Rangierer übertragen.

- (5) Beim Rangieren mit Lü-Sendungen muss der Tf oder Rb feste Gegenstände am Gleis, Fahrzeuge in Nachbargleisen und die Sendungen selbst beobachten. Ein in der Beförderungsanordnung ausgesprochenes Verbot des Fahrtichtungswechsels gilt nicht.

5 Freien Fahrweg ansagen

- (1) Es gilt Folgendes:

a) Mit Rangierfahrten, bei denen Bedingungen

- sich der Tf an der Spitze in einem Führerraum befindet,
- alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen sind und alle brauchbaren Bremsen eingeschaltet sind und
- festgestellt wurde, dass alle eingeschalteten Druckluftbremsen ordnungsgemäß wirken oder

b) mit allein oder zu zweien fahrenden Triebfahrzeugen (außer Kleinwagen) darf bis zu 40 km/h gefahren werden, wenn der Ww den freien Fahrweg angesagt hat.

Bei der Beobachtung des Fahrwegs darf damit gerechnet werden, dass die Bedingungen nach Abschnitt 4 Absatz (1) Nr. 1 und 2 erfüllt sind.

- (2) Der Ww darf den freien Fahrweg ansagen, wenn Bedingungen

1. dies in örtlichen Zusätzen zugelassen ist,
2. er den Fahrweg bis zu dem Signal eingestellt hat, das Ziel oder Zwischenziel der Rangierfahrt ist und
3. er festgestellt hat, dass der Fahrweg frei von Fahrzeugen ist.

Die Ansage des freien Fahrwegs lautet: „Fahrweg bis (Bezeichnung des Signals) frei“. Einseitig gerichtete Sprecheinrichtungen dürfen für die Ansage nicht verwendet werden.

- (3) Wenn die Voraussetzungen für die Ansage des freien Fahrwegs bei bestimmten Rangierfahrten in bestimmten Gleisen vor Zulassung der Fahrt stets gegeben sind, kann in örtlichen Zusätzen bestimmt sein, dass auf die Ansage verzichtet wird. örtliche Zusätze

6 Gleiswaagen befahren

In örtlichen Zusätzen ist angegeben, wenn

- a) nicht mit gebremsten Fahrzeugen über Gleiswaagen gefahren werden darf, oder
- b) Hemmschuhe nicht auf, unmittelbar vor oder hinter Gleiswaagen zum Anhalten von Fahrzeugen aufgelegt werden

dürfen.

7 Stärker geneigte Gleise befahren

Beim Rangieren in Gleisen, die auch nur teilweise im Gefälle von mehr als 2,5 % (1:400) liegen oder an die sich ein solches Gefälle anschließt, müssen die in örtlichen Zusätzen gegebenen Regeln beachtet werden.

8 Ablaufberge befahren

- Ausrundungs-
radien** Güterwagen mit dem Zeichen  dürfen keinen Ablaufberg befahren, dessen Ausrundungsradius 250 m oder kleiner ist. Alle übrigen Fahrzeuge mit dem Zeichen  dürfen keinen Ablaufberg befahren.
- Fahrzeuge mit einer Zahl unter dem Zeichen, z. B. , dürfen Ablaufberge mit einem Ausrundungsradius unter dem angegebenen Wert nicht befahren.

9 Während der Fahrt entkuppeln

Es ist verboten, während der Fahrt zu entkuppeln, mit dem vorderen Teil der Rangierfahrt vorzufahren und zwischen ihm und dem folgenden Teil eine Weiche umzustellen. In örtlichen Zusätzen können Ausnahmen zugelassen sein.

10 Baugleis verlassen

Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine andere Rangierfahrt ist nicht zugelassen.

11 Verschieben

- Menschen** (1) Es gilt Folgendes:
- Durch Menschen dürfen Fahrzeuge nur in solcher Zahl und mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, dass sie durch Menschenkraft, durch die Fahrzeugbremsen oder andere Bremsmittel beherrscht werden.
 - Personen, die nicht zum Rangierpersonal gehören, dürfen beim Verschieben nur helfen, wenn der Tf oder Rb zugestimmt hat. Die Personen müssen über die von ihnen wahrzunehmenden Aufgaben unterrichtet werden.
- Kraftfahrzeuge usw.** (2) Mit Kraftfahrzeugen, Spillanlagen, Seilwinden oder Wagenschiebern dürfen Fahrzeuge nur bewegt werden, wenn es in örtlichen Zusätzen zugelassen ist.
- Baugleis** (3) Im Baugleis dürfen keine Fahrzeuge verschoben werden.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale	408.4815 Seite 1

1 Grundstellung von Weichen, Gleissperren oder Sperrsignalen

Ist bei Gleisbildstellwerken für Weichen oder Gleissperren ausnahmsweise eine **Grundstellung** erforderlich, ist dies in örtlichen Zusätzen bestimmt.

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

2 Weiche oder Gleissperre umstellen

Bevor eine Weiche oder Gleissperre umgestellt wird, ist festzustellen, dass die **Umstellen** Weiche oder Gleissperre nicht mit Fahrzeugen besetzt ist. Der Bediener darf einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, die Feststellung zu treffen.

3 Reihenfolge beim Stellen von Weichen oder Gleissperren

Beim Stellen fengestellter Weichen oder Gleissperren für Rangierfahrten - ausgenommen auf Rangierstraßen - muss zuerst die in Fahrtrichtung entfernteste und zuletzt die der Rangierfahrt am nächsten liegende Weiche oder Gleissperre gestellt werden. Dies gilt auch für das Abstoßen, sofern in örtlichen Zusätzen nicht Ausnahmen zugelassen sind.

Reihenfolge

4 Umstellverbot von Weichen

Weichen im Baugleis dürfen in der Regel nicht umgestellt werden.

Verbot

Folgende Sperren sind anzubringen bzw. einzugeben:

Maßnahmen

- a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk: Hilfssperre an den Hebeln der Weichen.

b) Im Relaisstellwerk

- Einzelsperrung der Weichen.
- Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener an den Tasten der Weichen Hilfssperren anbringen.

Zusätzlich muss der Bediener - wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.

- Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Rangierstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Rangierstraßen.

- Bedienungsausschaltung der Weichen.

c) Im Elektronischen Stellwerk Einzelsperrung der Weichen.

- d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln geben sein.

Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen müssen durch Handverschluss gesichert werden.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

5 Stellen durch Rangierpersonal

Stellen

Ortsgestellte Weichen oder Gleissperren müssen vom Rangierpersonal bedient werden. Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen und Gleissperren dürfen nur mit Zustimmung des zuständigen Bedieners umgestellt werden.

6 Ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss befahren

Weichenhebel

Wenn ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss gegen die Spitze befahren werden sollen, muss der Weichenhebel während des Befahrens kräftig niedergedrückt werden. Steht beim Befahren mehrerer solcher Weichen nur ein Mitarbeiter zur Verfügung, muss er die erste Weiche entsprechend bedienen und die anderen Weichen beaufsichtigen.

7 Rangierfahrten mit Reisenden

Nicht gesicherte Fahrwege

Werden bei Rangierfahrten mit Reisenden besetzte Fahrzeuge nicht auf durch Fahrstraßenhebel gesicherten Fahrwegen oder nicht auf Rangierstraßen bewegt, dürfen in diesem Stellwerksbezirk bzw. Stelltischbereich keine Weichen oder Gleissperren umgestellt werden. In örtlichen Zusätzen können Ausnahmen zugelassen sein.

8 Handverschluss

Anlässe

- (1) Beim Rangieren müssen Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, durch Handverschluss gesichert werden, wenn
 - a) sie abgebunden und nicht mit Hebelgewichten versehen sind,
 - b) die Überwachungseinrichtung einer elektrisch gestellten Weiche eine Störung anzeigt und der Stellstrom nicht abgeschaltet ist oder
 - c) eine Fachkraft dies bei Arbeiten vorgeschrieben hat.
- (2) Ist eine Weiche mit Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert, darf sie mit höchstens 5 km/h befahren werden.

9 Verschlüsse an Weichen gestört

EZMG-Stellwerke

- (1) Wenn bei EZMG-Stellwerken an einer Weiche der Innenverschluss oder eine Stellstange nicht in Ordnung sind, darf die Weiche nur befahren werden, wenn beide Weichenzungen durch Handverschluss gesichert sind.
- (2) Bei EZMG-Stellwerken dürfen abgebundene Weichen ohne Weichenverschluss nur befahren werden, wenn sie durch Handverschluss oder eine andere Vorkehrung örtlich gesichert sind.

10 Zungenvorrichtung

Verschlüsse nicht in Ordnung

- (1) Weichen, deren Zungen- oder Herzstückverschlüsse nicht in Ordnung sind, dürfen nur befahren werden, wenn sie durch Handverschlüsse gesichert sind oder eine Fachkraft andere Vorkehrungen zur Sicherung getroffen hat.
- (2) Weichen mit unvollständiger Zungenvorrichtung müssen in der befahrenen Stellung durch Handverschluss gesichert werden.

11 Gestörte Gleissperren

Gestörte Gleissperren müssen vom Bediener überblickt und gegen unberechtigten Eingriff geschützt werden. Ist das nicht möglich, darf auf dem Gleis, in dem die Gleissperre liegt, keine Fahrt stattfinden.

12 Weichensignal oder Signal einer Gleissperre gestört

Ein Weichensignal oder Signal einer Gleissperre, das der Bewegung der Weiche bzw. der Gleissperre nicht folgt, ist zu verdecken.

13 Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen durch Sperre sichern

Wenn Weichen oder Gleissperren gestört sind oder wenn verhindert werden muss, dass Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen umgestellt werden, muss der Bediener folgende Sperren anbringen bzw. eingeben:

- a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk: Hilfssperre an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale bzw. an der Bedienungseinrichtung der Wartezeichen.
- b) Im Relaisstellwerk:
 - Einzelsperrung der Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen.
 - Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale anbringen.
Zusätzlich muss der Bediener - wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.
 - Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Rangierstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Rangierstraßen oder die Weichen durch Handverschluss sichern.
 - Bedienungsausschaltung der Weichen.
- c) Im Elektronischen Stellwerk: Einzelsperrung der Weichen, Wartezeichen, Gleissperren oder Sperrsignale.
- d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen müssen durch Handverschluss gesichert werden.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

14 Weichen umkurbeln

Ein Bediener einer Weiche mit elektrischem Antrieb darf einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, die Weiche umzukurbeln.

Anderer Mitarbeiter

15 Auffahren von Weichen

- (1) Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Wurden sie dennoch aufgefahren, dürfen sie nur in Auffahrtrichtung geräumt werden. Rückfallweichen dürfen

aufgefahren werden, ausgenommen von Kleinwagenfahrten.

- Gefahr** (2) Wird eine Weiche aufgefahren, die zu einer Fahrstraße gehört, auf der ein Zug erwartet wird, sind Maßnahmen wie bei Gefahr zu treffen.

16 Flachkreuzungen

- Flachkreuzungen** Für Flachkreuzungen sind die Bestimmungen für Weichen sinngemäß anzuwenden.

17 Vorbeifahrt an Signalen

- Ortsfeste Signale** (1) Ortsfeste Signale gelten für Rangierfahrten nur, wenn sie sich in der beabsichtigten Fahrtrichtung vor der Spitze der Rangierfahrt befinden.

- Wechsel der Fahrtrichtung** (2) Wo Hauptsignale, Sperrsignale oder Wartezeichen vorhanden sind, ist, wenn es möglich ist, beim Wechsel der Fahrtrichtung bis hinter ein Signal der Gegenrichtung zu fahren.

- Mündliche Zustimmung** (3) Kann das Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) nicht gezeigt werden, muss der Bediener die Zustimmung zur Vorbeifahrt am
 - Hauptsignal,
 - Sperrsignal,
 - Wartezeichen oder
 - Signal Ne 14, welches nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal aufgestellt ist,mündlich erteilen, wenn die Rangierfahrt vor dem Signal hält.

- Gültigkeit der Signale** (4) Für Rangierfahrten im Baugleis oder für Rangierfahrten, die in ein Baugleis fahren, können in einer Betra Signale für nicht gültig erklärt sein.

18 Signale auf Halt stellen

- Gefahr** Bei Gefahr müssen die Signale am Fahrweg sofort auf Halt gestellt werden. Sonst dürfen Signale auf Halt gestellt werden, wenn der Bediener zuvor den Tf oder Rb verständigt hat und die Fahrzeuge halten.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Durchführen - Übergänge sichern	408.4816 Seite 1

1 Bahnübergänge sichern

- (1) Vor dem Befahren von Bahnübergängen sind die Schranken zu schließen und bei Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen die zusätzlichen Regeln in örtlichen Zusätzen oder in einer Betra gegebenen Weisungen zu beachten. **Technische Sicherung**
- (2) Ist die technische Sicherung ausgefallen, muss vor dem Bahnübergang angehalten werden. **Technische Sicherung ausgefallen**

Wenn ein Rb anwesend ist, darf der Tf mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch den Rb als Posten gesichert ist und Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss der Bahnübergang schnellstens geräumt werden.

Wenn der Bahnübergang durch einen Posten oder den Rb gesichert wird, hat der Posten/Rb folgende Aufgaben: **Sicherung durch Posten**

- Der Posten trägt mindestens eine Warnweste.
- Der Posten stellt sich auf Höhe der Andreaskreuze am Rand der Straßenfahrbahn gut sichtbar für den Straßenverkehr auf und hält ausreichend Abstand zum Gleis, in der Regel denselben Abstand wie Andreaskreuze, mindestens aber 3,0 m von Gleismitte.
- Der Posten beobachtet den Straßenverkehr und entscheidet, in welcher Fahrtrichtung und von welcher Seite des Gleises er zuerst den Straßenverkehr anhält.
- Der Posten darf die Straße nur bei einer ausreichend großen Lücke zwischen Fahrzeugen betreten oder wenn der Verkehr bereits zum Stillstand gekommen ist.
- Der Posten gibt die Zeichen
 - „Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)
 - und anschließend
 - „Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme).
- Der Posten muss die Zeichen bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte geben. Für das Geben der Tageszeichen muss er – soweit vorhanden – eine rotweiße Signalfahne benutzen.
- Wenn der Posten den Straßenverkehr aus mehreren Richtungen anhalten muss, muss er bei der ersten Fahrtrichtung das Anhalten des Fahrzeugs eindeutig erkennen.
- Den Fahrer dieses Fahrzeugs muss er zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der nächsten Fahrtrichtung zuwendet.

Beim Überqueren der Straßenfahrbahn achtet er darauf, dass er durch den Straßenverkehr nicht gefährdet wird.

Er fordert die Verkehrsteilnehmer auch für die nächste Fahrtrichtung in der oben beschrieben Weise zum Anhalten auf.

Der Posten muss die Postensicherung so lange aufrechterhalten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf er den Bahnübergang verlassen.

Sicherung durch Tf

Wenn kein Rb anwesend ist, muss der Tf vor der Weiterfahrt die Wegebenuutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf er mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss der Bahnübergang schnellstens geräumt werden.

Bahnübergang nicht technisch gesichert

(3) Ist der Bahnübergang nicht technisch gesichert, muss der Bahnübergang nach Absatz (2) gesichert werden, soweit nicht in örtlichen Zusätzen eine andere Art der Sicherung zugelassen ist.

2 Andere Übergänge

- (1) Vor höhengleichen Übergängen zu den Bahnsteigen muss der Tf Rangierfahrten anhalten, wenn Reisende gefährdet werden können. Soweit erforderlich, muss der Tf die Reisenden vor der Weiterfahrt warnen. In örtlichen Zusätzen können andere Maßnahmen zur Sicherung von Reisenden vorgeschrieben sein.
- (2) Für die Sicherung der Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen, gelten die Regeln in örtlichen Zusätzen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen	408.4817 Seite 1

1 Ladestellen mit Oberleitung

(1) Es gilt Folgendes:

- a) Die Oberleitung von Ladegleisen darf nur eingeschaltet werden, wenn diese von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden müssen. Sie darf erst eingeschaltet werden, wenn der Tf alle im Gleisbereich Tätigen verständigt hat und sie die Plätze verlassen haben, von denen aus eine gefährliche Annäherung an unter Spannung stehende Teile der Oberleitung unbeabsichtigt möglich wäre. Die Oberleitung darf nicht zu einer vorher vereinbarten Zeit eingeschaltet werden.
- b) Der Rb muss die im Gleisbereich Tätigen verständigen, wenn ihm diese Aufgabe übertragen worden ist.

Bedingungen für das Einschalten

(2) Es gilt Folgendes:

- a) Weichen für die Fahrt in das Ladegleis dürfen erst umgestellt werden, wenn die Oberleitung eingeschaltet ist. Sobald das elektrische Triebfahrzeug das Ladegleis nach der Bedienung wieder verlassen oder im Ladegleis stehend den Stromabnehmer gesenkt hat, müssen die Weichen zurückgestellt werden. Danach muss die Oberleitung wieder abgeschaltet und der Dreikant-Steckschlüssel verwahrt werden. Erst dann darf die Erlaubnis gegeben werden, das Ladegeschäft fortzusetzen.
- b) Der Rb muss die Oberleitung ein- bzw. ausschalten oder die Weichen umstellen bzw. zurückstellen, wenn ihm diese Aufgaben übertragen worden sind. Es gelten die Regeln nach a) und nach Absatz (1) a).

Reihenfolge der Handlungen

(3) Der Bediener muss ferngestellte Zugangsweichen in abweisende Stellung bringen. Er muss folgende Sperren anbringen bzw. eingeben:

Zugangsweichen sichern

- a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk: Hilfssperre am Hebel der Zugangsweiche.

b) Im Relaisstellwerk:

- Einzelsperrung der Zugangsweiche.
- Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener eine Hilfssperre an der Taste der Zugangsweiche anbringen.

Zusätzlich muss der Bediener - wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.

- Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Rangierstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Rangierstraßen oder die Zugangsweiche durch Handverschluss sichern.

- Bedienungsausschaltung der Zugangsweiche.

- c) Im Elektronischen Stellwerk: Einzelsperrung der Zugangsweiche.

- d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln geben sein.

Eine durch „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Zugangsweiche muss durch Handverschluss gesichert werden.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

2 Umschlaggleise

Für das Bedienen von Umschlaggleisen können in örtlichen Zusätzen Regeln gegeben sein.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Durchführen - Abstoßen und Ablaufen	408.4818 Seite 1

1 Zugelassen – Verboten

- (1) Fahrzeuge dürfen nur in Gleise abgestoßen werden oder ablaufen, die in örtlichen Zusätzen zugelassen sind. **Zulassen**
- (2) Es ist verboten, Fahrzeuge in Gleise abzustoßen oder ablaufen zu lassen, in denen Fahrzeuge stehen, an oder in denen gearbeitet wird. In örtlichen Zusätzen können Ausnahmen zugelassen sein. **Ausnahmen**
- (3) Über Bahnübergänge oder Übergänge für Reisende dürfen Fahrzeuge nur abgestoßen werden oder ablaufen, wenn die Bahnübergänge oder Übergänge gesichert sind. **Bahnübergang**

2 Fahrzeuggruppen, Wageneinheiten oder Gelenkwagen

Fahrzeuggruppen, Wageneinheiten oder Gelenkwagen dürfen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, wenn

Aufhalten durch Hemmschuhe

- bei Fahrzeuggruppen die Radsatzlast des ersten Fahrzeugs,
- bei Wageneinheiten oder Gelenkwagen die Last des ersten Radsatzes (kann die Last nicht festgestellt werden, gilt statt dieser das auf einen Radsatz entfallende Eigengewicht des Wagens)

nicht kleiner ist als die mittlere Radsatzlast der Fahrzeuggruppe, der Wageneinheit oder des Gelenkwagens. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.

3 Abstände der Fahrzeuge

Beim Abstoßen oder Ablaufen dürfen die Fahrzeuge einander nur in solchen Abständen folgen, dass die Weichen rechtzeitig umgestellt werden und Fahrzeuge die Weichen grenzeichenfrei räumen können, bevor nachfolgende Fahrzeuge für die Fahrt auf dem anderen Zweig der Weiche eintreffen.

Abstoßen oder Ablaufen nachfolgender Fahrzeuge

Vor und nach den unter Abschnitt 5 Absatz (1) Spalten 3 b und 3 c aufgeführten Fahrzeugen soll ein größerer Abstand bleiben. Dieser darf in Ablaufenanlagen mit automatischer Geschwindigkeitsregelung entfallen (örtliche Zusätze).

4 Güterwagen mit einem Achsstand von mehr als 14 m

- (1) Für das Ablaufen von Drehgestellgüterwagen mit einem Achsstand der inneren Achsen von mehr als 14 m gelten folgende Regeln:
- Wenn Sperreinrichtungen an Weichen unwirksam sein können, sind in örtlichen Zusätzen Regeln gegeben.
 - Bei Ablaufenanlagen mit automatischer Laufwegsteuerung dürfen die Fahrzeuge nur ablaufen, wenn die automatische Laufwegsteuerung ausgeschaltet ist. In örtlichen Zusätzen kann das Ablaufen mit eingeschalteter automatischer Laufwegsteuerung zugelassen sein.
- (2) Drehgestellgüterwagen sind durch das Zeichen  gekennzeichnet. Die Zahl unter dem Zeichen gibt den Abstand der inneren Achsen an.

Achsstand größer als 14 m

5 Einschränkungen beim Abstoßen oder Ablaufen

(1) Es gilt folgende Übersicht:

1	2	3			4	
		a	b	c	a	b
Nr.	Für die in den Zeilen 1 bis 16 genannten Fahrzeuge müssen die in den Spalten 3 und 4 gegebenen Regeln beachtet werden, wenn für die jeweilige Zeile in Spalte 3 oder 4 ein „X“ eingetragen ist.	verboten	erlaubt, wenn das Fahrzeug durch Handbremse angehalten wird.	Handbremse oder zwei Hemmschuhe angehalten wird.	Andere Fahrzeuge dürfen auf diese Fahrzeuge nicht abgestoßen werden oder ablaufen.	Schützen gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge durch ein Fahrzeug mit angezogener Handbremse oder durch zwei Hemmschuhe erforderlich.
1	Lokomotive	X				X
2	Triebfahrzeuge außer Lokomotiven	X			X	
3	Reisezugwagen	X			X	
4	Steuer-, Mittel- oder Beiwagen	X			X	
5	Fahrzeuge	mit der Anschrift „Abstoßen und Ablaufen lassen verboten“	X			X
6		mit der Anschrift „Vorsichtig rangieren“			X	X
7		mit drei roten Dreiecken	X		X	
8		mit zwei roten Dreiecken		X		X
9		mit einem roten Dreieck			X	X
10	Kesselwagen	mit der Anschrift „Chlor“	X		X	
11		mit orangefarbenem Längsstreifen		X		X
12		mit Großzettel Nr. 6.1 (giftige Stoffe) oder Nr. 8 (ätzende Stoffe)			X	X
13	Fahrzeuge	mit gelber Fahne (Signal Fz 2)	X		X	
14		mit einer Ladung von mehr als 60 m Länge		X		X
15		die noch nicht fertig be- oder entladen sind		X		X
16		mit verschobener Ladung		X		X

- (2) Hat ein Fahrzeug mehrere Merkmale, muss es nach dem Merkmal behandelt werden, das die größte Vorsicht erfordert.
- (3) Die in Spalte 2 genannten Merkmale können auch durch ein Datenverarbeitungssystem angezeigt werden.

6 Gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge schützen

Angehaltene Wagen müssen durch einen Hemmschuh gegen unerwartet nachlaufende Wagen geschützt werden, soweit diese nicht nach Abschnitt 5 Absatz (1) Spalte 4 b geschützt werden müssen. Für ablaufende Wagen, die mit Handbremse angehalten werden und für Rangierfahrten muss der aufgelegte Hemmschuh entfernt werden.

Nachlaufende Wagen

7 Abweichende Regeln

- (1) Es dürfen andere Fahrzeuge auf Fahrzeuge mit drei roten Dreiecken und dem Nebenzettel > 100 t abgestoßen werden oder ablaufen. **Abweichungen**
- (2) In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln zu den Angaben im Abschnitt 5 Absatz (1) Spalten 3 oder 4 gegeben sein.

8 Vor dem Beidrücken anhalten

Bevor mit Fahrzeugen nach Abschnitt 5 Absatz (1) Spalte 3 an andere Fahrzeuge oder mit anderen Fahrzeugen an Fahrzeuge nach Abschnitt 5 Absatz (1) Spalte 3 herangefahren wird, muss angehalten und dann erst beigedrückt werden. Dies entfällt, wenn für das Beidrücken Förderanlagen oder Lokomotiven verwendet werden, deren Geschwindigkeit rechnergesteuert oder durch den Tf ständig überwacht werden (örtliche Zusätze). Die Geschwindigkeit während des Beidrückens darf 5 km/h nicht überschreiten.

Ausnahmen



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Fahrzeuge aufhalten	408.4821 Seite 1

1 Bremsen

- (1) Wenn Druckluftbremsen benutzt werden, muss festgestellt werden, dass die Bremsen ordnungsgemäß wirken. Wirksamkeit der Bremsen
- (2) Bei Rangierfahrten in einem Baugleis müssen alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen und alle brauchbaren Bremsen eingeschaltet sein. Das erste und letzte Fahrzeug muss eine wirkende Bremse haben. Mindestens 80 % der Fahrzeuge müssen gebremst sein. Bremsen im Baugleis
- (3) Ohne bediente Handbremse dürfen höchstens 10 Achsen gleichzeitig abgestoßen werden. In stärkeren Wagengruppen muss für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedient werden. In örtlichen Zusätzen können andere Werte vorgeschrieben sein. Abstoßen
- (4) Es gilt Folgendes:
 - a) Beim Abdrücken ist in den vom Triebfahrzeug geschobenen Wagengruppen keine wirkende Bremse erforderlich. In örtlichen Zusätzen können andere Regeln gegeben sein. Abdrücken, Ablaufen
 - b) Ohne bediente Handbremse dürfen höchstens 6 Achsen, bei Leerwagengruppen höchstens 10 Achsen, gleichzeitig ablaufen. In stärkeren Wagengruppen muss für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedient werden. In örtlichen Zusätzen können andere Werte vorgeschrieben sein.
 - c) Bei Ablaufanlagen mit Gleisbremsen oder Einrichtungen zur kontinuierlichen Geschwindigkeitsregelung kann in örtlichen Zusätzen für eine ablaufende Wagengruppe eine größere Achsenzahl ohne bediente Handbremse zugelassen sein.

2 Hemmschuhe

- (1) Bevor Fahrzeuge abgedrückt oder abgestoßen werden, muss der Rangierer, der Hemmschuhe auslegt, seinen Platz im Auffangbereich einnehmen und sich überzeugen, dass die zu verwendenden Hemmschuhe vollzählig und in Ordnung sind. Vollzählig und in Ordnung
- (2) Hemmschuhe müssen in solchem Abstand ausgelegt werden, dass die bewegten Wagen mit Sicherheit vor den im Gleis stehenden Wagen zum Stillstand kommen. Abstand
- (3) Wenn zwei Hemmschuhe ausgelegt werden, sind diese entweder auf derselben Schiene hintereinander oder verteilt auf beide Schienen versetzt angeordnet auszulegen. Dabei muss der hintere Hemmschuh für den Ablauf so aufgelegt werden, dass ein ausreichender Bremsweg vorhanden ist. Der zweite Hemmschuh muss möglichst entfernt werden, wenn der erste wirkt. Zwei Hemmschuhe
- (4) Die Wirkungsweise des Hemmschuhs muss überwacht werden. Springt er ab, muss möglichst ein zweiter ausgelegt werden. Der Hemmschuhlegervormann muss verständigt werden. Wirkungsweise
- (5) Ein Hemmschuh ist, wenn das Fahrzeug von ihm abgerollt ist, möglichst sofort abzunehmen und - sofern er nicht gleich wieder verwendet wird - an den dafür bestimmten Platz zu legen. Entfernen

3 Luftbremskopf

Luftbremskopf Ein Luftbremskopf muss verwendet werden, wenn der Rb den Fahrweg und die Signale beobachtet, und zwar

- a) bei Rangierfahrten im Baugleis stets,
- b) in anderen Fällen, wenn es in örtlichen Zusätzen angeordnet ist.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Fahrzeuge abstellen und festlegen	408.4831 Seite 1

1 Abstellen

- (1) Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grenzzeichen, einem Übergang oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt muss berücksichtigt werden, dass die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen. **Vor freizuhaltenden Abschnitten**
- (2) Im Baugleis dürfen Sie Fahrzeuge nur abstellen, wenn es in der Betra zugelassen ist. **Im Baugleis**

2 Festlegen

- (1) Abgestellte Fahrzeuge müssen so festgelegt werden, dass sie nicht über ein Grenzzeichen, ein Hauptsignal, Sperrsignal, eine Gleissperre oder einen Übergang entlaufen oder an Fahrzeuge anstoßen, an oder in denen gearbeitet wird. **Umfang**
- (2) Sind in einem Gleis mehr als ein Fahrzeug oder mehr als eine Fahrzeuggruppe abgestellt, müssen die dem Grenzzeichen, dem Hauptsignal, Sperrsignal, der Gleissperre oder dem Übergang am nächsten abgestellten Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen festgelegt werden. Dabei sind auch weitere im Gleis abgestellte Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen zu berücksichtigen.
- (3) Für das Festlegen der Fahrzeuge ist der Tf verantwortlich, wenn er die Fahrzeuge abstellt. Der Rb ist verantwortlich, wenn ihm diese Aufgabe übertragen worden ist. **Zuständigkeit**



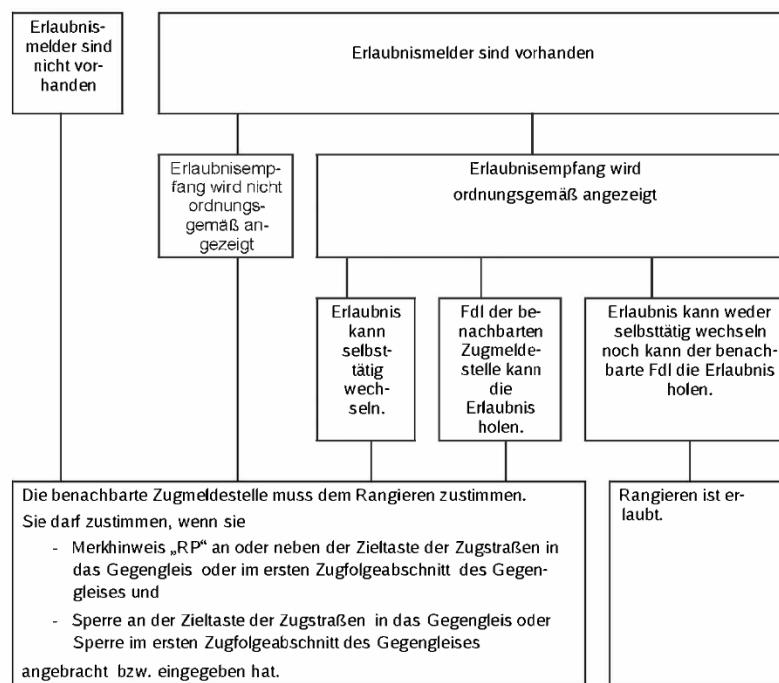
Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Hauptgleise	408.4841 Seite 1

1 Vorwissen des Fdl

Hauptgleise dürfen nur mit Vorwissen des Fdl zum Rangieren benutzt oder mit Fahrzeugen besetzt werden. Hauptgleise müssen für Zugfahrten rechtzeitig geräumt werden. **Hauptgleise**

2 Auf dem Ausfahrgleis rangieren

- (1) Auf Bahnhöfen zweigleisiger Strecken soll, wenn kein Ausziehgleis benutzt werden kann, nach Möglichkeit auf dem Ausfahrgleis rangiert werden. **Ausziehgleis**
- (2) Bei selbsttätigem Streckenblock darf der Ww dem Rangieren in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage in der Regel nur zustimmen, wenn der Fdl ihm bestätigt hat, dass der Ausfahrblockabschnitt geräumt ist. Wenn der Blockabschnittsmelder rot leuchtet, weil der Blockabschnitt gestört oder ausnahmsweise noch nicht von einem zuvor ausgefahrenen Zug geräumt ist, gilt Folgendes: Der Fdl darf das Rangieren zulassen, wenn er Merkhinweis und Sperre nach den folgenden Regeln angebracht bzw. eingegeben hat:
 - a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fdl Merkhinweis „RP“ und Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale anbringen. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.
 - b) Im Relaisstellwerk muss der Fdl Merkhinweis „RP“ an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen oder im ersten Zugfolgeabschnitt anbringen. Der Fdl muss eine Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt.
 - c) Bei Elektronischen Stellwerken muss der Fdl Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass der Fdl einen anderen Merkhinweis verwenden muss oder er den Merkhinweis an einer anderen Einrichtung eingeben muss.
 - d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.
- (3) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist darf in der Regel auf dem Ausfahrgleis rangiert werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: **Gleiswechselbetrieb**



Die o. g. Bedingungen müssen nicht erfüllt werden, wenn das Gleis zum Bau-
gleis erklärt ist.

- | | |
|--|--|
| Zentralblock
Selbsttätiger Streckenblock
örtliche Zusätze | <p>(4) Wenn bei Zentralblock in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage rangiert werden soll, muss der zuständige Fdl, der ggf. rechtzeitig zu verständigen ist, das erste Zentralblocksignal in Ausfahrrichtung sperren.</p> <p>(5) Wenn bei selbsttätigem Streckenblock in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage rangiert wurde und danach Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung sind, dürfen diese in Grundstellung gebracht werden, nachdem der Tf oder der beauftragte Rb die Rückkehr aller Fahrzeuge gemeldet hat. War der Blockabschnitt bei Zulassung der Rangierfahrt noch mit einem Zug besetzt, muss bei diesem Zug eine Einzelräumungsprüfung durchgeführt werden.</p> <p>(6) In örtlichen Zusätzen ist bestimmt, welcher Gleisabschnitt im Ausfahrgleis freizuhalten ist, solange ein Zug das Gegengleis befährt oder die Rückkehr eines Schiebetriebfahrzeugs von der freien Strecke zu erwarten ist.</p> |
|--|--|

3 Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren

- | | |
|---|--|
| Einfahrgleis
Maßnahmen | <p>(1) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus ist nur mit schriftlicher Erlaubnis des Fdl gestattet. Der Fdl muss sich vorher vergewissern, dass die benachbarte Zugfolgestelle, bei automatischem Streckenblock die benachbarte Zugmeldestelle, keinen Zug abgelassen hat und zustimmt.</p> <p>(2) Bevor der Fdl der benachbarten Zugfolgestelle, bei automatischem Streckenblock der benachbarten Zugmeldestelle, zustimmt, muss er Merk Hinweis und Sperre nach folgenden Regeln anbringen bzw. eingeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fdl Merk Hinweis „RP“ und Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der |
|---|--|

Hauptsignale anbringen. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.

b) Im Relaisstellwerk gilt Folgendes:

1. Wenn die Zugfolgestelle eine Zugmeldestelle ist,
 - muss der Fdl Merkhinweis „RP“ an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen oder im ersten Zugfolgeabschnitt anbringen.
 - muss der Fdl eine Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt,
 - darf dort Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fdl muss an der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs eine Hilfssperre anbringen.
2. Wenn die Zugfolgestelle ein selbsttägiges Blocksignal ist, muss der Fdl Merkhinweis „RP“ neben der Signaltaste anbringen. Er muss das selbsttägige Blocksignal sperren.

c) In Elektronischen Stellwerken gilt Folgendes:

1. Wenn die Zugfolgestelle eine Zugmeldestelle ist, muss der Fdl Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis.
 2. Bei einem selbsttägigen Blocksignal oder einer virtuellen Blockstelle der freien Strecke muss der Fdl Merkhinweis „RP“ im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttägigen Blocksignal bzw. der virtuellen Blockstelle oder an der in örtlichen Zusätzen genannten Stelle eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis. Auf Strecken mit ETCS ist dies für virtuelle Blockstellen nur zulässig, wenn diese mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet sind; andernfalls gilt Nr. 1.
- d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.
- (3) Bei selbsttätigem Streckenblock, ausgenommen bei automatischem Streckenblock, erteilt der Fdl die Zustimmung, dem das Hauptsignal oder die durch Signal Ne 14 gekennzeichnete virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts zugeteilt ist. Er darf nur zustimmen, wenn der Zugfolgeabschnitt, in den rangiert werden soll, geräumt ist.

Selbsttägiger Streckenblock

Der Fdl muss ein selbsttägiges Blocksignal oder eine virtuelle Blockstelle der freien Strecke, die die Fahrt in diesen Abschnitt sichern, sperren¹. Der Fdl muss Merkhinweis „RP“ neben der Signaltaste, im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttägigen Blocksignal bzw. der virtuellen Blockstelle oder an der in örtlichen Zusätzen genannten Stelle anbringen bzw. eingeben. Auf Strecken mit ETCS ist dies für virtuelle Blockstellen nur zulässig, wenn diese mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet sind; andernfalls gilt Absatz (2) c) Nr. 1. Für Elektronische Stellwerke kann in örtlichen Zusätzen angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

Bei automatischem Streckenblock erteilt der Fdl der benachbarten Zugmeldestelle die Zustimmung. Er darf nur zustimmen, wenn der Zugfolgeabschnitt, in

¹ Dies gilt nicht für Elektronische Stellwerke; hier ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkhinweis „RP“.

den rangiert werden soll und alle anderen Zugfolgeabschnitte bis zur benachbarten Zugmeldestelle geräumt sind.

- Befehl 31** (4) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus wird mit Befehl 31 zugelassen. Bei Aushändigung wird der Empfang nicht * bescheinigt. Der Befehl darf dem Tf über Funk diktiert werden, wenn das Triebfahrzeug hält.

- keine Grundstellung** (5) Sind nach Rückkehr der Rangierfahrt Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung, muss sinngemäß nach Abschnitt 2 Absatz (5) verfahren werden.

4 Sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden, Melden

- Fahrzeuge** (1) Beim Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis muss der Tf oder ein beauftragter Rb sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden.

- Bestätigung** (2) Der Ww muss sich vom Tf bestätigen lassen, dass das Rangieren
a) auf dem Ausfahrgleis über den letzten Abschnitt der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage, sonst über die Höhe des Einfahrsignals der Gegenrichtung hinaus oder
b) auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus,
beendet ist und sich alle Fahrzeuge im Fall a) innerhalb der Grenzen der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage bzw. im Bahnhof, im Fall b) vor Signal Ra 10 bzw. der ersten Einfahrweiche befinden. In örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein.

- Unterrichten** (3) Hat die benachbarte Zugfolgestelle - bei automatischem Streckenblock die Zugmeldestelle - dem Rangieren zugestimmt, muss diese über die Räumung des Gleises unterrichtet werden.

5 Hauptgleise freihalten

- Allgemein** (1) Der Fahrweg eines Zuges einschließlich Durchrutschweg darf beim Rangieren nicht berührt werden, sobald eine Zugfahrt zugelassen oder eine Zustimmung oder Gleisfreimeldung für sie gegeben ist.

- Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal** (2) Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal muss der Fahrweg 10 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft eines Zuges geräumt sein, wenn nicht in örtlichen Zusätzen etwas anderes bestimmt ist.

6 Rangierverbot

- Örtliche Zusätze, Betra** (1) Rangieren ist verboten, wenn eine Zugfahrt gefährdet werden kann. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra sind die während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote genannt. In den in Ril 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (2) a), c), d), e) und f) genannten Fällen ist Rangieren erlaubt. Im Fall nach Ril 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (2) b) gilt der ausfahrende Zug durch einzeln oder zu zweien nachfahrende Triebfahrzeuge eines angekommenen Zuges als nicht gefährdet.

- Fahrzeugbewegungen einstellen** (2) Der Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, muss anordnen, dass gefährdende Fahrzeugbewegungen eingestellt werden; der Tf oder beauftragte Rb muss dies bestätigen. Das Rangieren darf erst fortgesetzt werden, wenn der Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, zugestimmt hat.

7 Abstellverbot

Zwischen einer Flankenschutzeinrichtung und dem Grennzeichen einer Weiche **Verbot** oder Kreuzung im Fahrweg dürfen beim Rangieren keine Fahrzeuge abgestellt werden. In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

8 Lü-Sendungen

Vor dem Rangieren mit Lü-Sendungen oder dem Abstellen einer solchen Sendung auf Hauptgleisen oder auf den ihnen benachbarten Nebengleisen muss die Zustimmung des Fdl eingeholt werden. Lü-Sendungen dürfen auf Gleisabschnitten, die in Hauptgleise einmünden, nicht zwischen dem Grennzeichen der einmündenden Weiche und dem Ende des an die Weiche anschließenden Weichenbogens - bei anschließender Kreuzung nicht bis zum Nachbargleis - abgestellt werden. Für Gleise, die im Bogen liegen, wird der freizuhaltende Abschnitt in örtlichen Zusätzen genannt.

Rangieren mit
Lü-Sendungen

9 Mit Kleinwagenfahrten auf Gleisen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage rangieren

- (1) Solange Gleise mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage von Kleinwagenfahrten besetzt sind, sind folgende Merkhinweise und Sperren anzubringen bzw. einzugeben:

a) Der Bediener muss Merkhinweis „KL“

- im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk am Hebelschild des zugehörigen Fahrstraßenhebels,
- im Relaisstellwerk im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt,
- im Elektronischen Stellwerk im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt anbringen bzw. eingeben.

Für Elektronische Stellwerke kann in örtlichen Zusätzen angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

b) Der Bediener muss

- im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk Hilfssperre am zugehörigen Fahrstraßenhebel in Grundstellung anbringen,
- im Relaisstellwerk Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraße anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Zielsperreng der betroffenen Zugstraßen eingeben.

Selbststellbetrieb dürfen nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. An der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs ist eine Hilfssperre erforderlich.

c) Im Elektronischen Stellwerk ergibt sich die Sperrwirkung aus dem Merkhinweis „KL“ nach a).

d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln geben sein.

Merkhinweis und Sperre dürfen entfernt werden, wenn durch Hinsehen festgestellt wurde oder der Tf bestätigt hat, dass die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte nicht mit Kleinwagen besetzt sind.

- Gleisfreimeldeabschnitte mit Weichen oder Gleissperren**
- (2) Kleinwagen dürfen Gleisfreimeldeabschnitte mit Weichen oder Gleissperren befahren, wenn in Stellwerken
- ohne Weichenlaufkette an der Stelleinrichtung der Weiche bzw. Gleissperre eine Sperre angebracht ist.
 - mit Weichenlaufkette die Weiche bzw. Gleissperre einzeln gesperrt ist, oder wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, die Weichenlaufkette gesperrt und an der Stelleinrichtung der Weiche bzw. Gleissperre eine Sperre angebracht ist. Kann an der Stelleinrichtung keine Sperre angebracht oder die Weichenlaufkette nicht gesperrt werden, darf während der Rangierfahrt in der Betriebsstelle keine andere Fahrzeugbewegung zugelassen und keine Bedienung vorgenommen werden.
- örtliche Zusätze**
- (3) In örtlichen Zusätzen können ergänzende Regeln gegeben sein.

10 Wechsel in ETCS-Betriebsart SH

Auf den in örtlichen Zusätzen genannten Betriebsstellen darf der Tf nur nach mündlicher Zustimmung des Fdl in ETCS-Betriebsart SH wechseln. *

Sanden

Wenn der Tf dem Ww meldet, dass er oder eine automatische Sandstreueinrichtung gesandet hat, muss der Ww dem Fdl die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte mitteilen.

11 Sanden mitteilen

Die Zustimmung nach Abschnitt 3 Absatz (1) und die Unterrichtung über die Räumung des Gleises nach Abschnitt 4 Absatz (3) müssen nachgewiesen werden.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	408.4851 Seite 1

1 Gleise in einem Bahnhof sperren

- (1) Gleise in einem Bahnhof - auch Abschnitte von Gleisen oder Weichen - müssen in der Regel vom Fdl gesperrt werden, wenn:
- a) sie unbefahrbar geworden sind,
 - b) auf Grund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet wird,
 - c) Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis durchgeführt werden,
 - d) auf Antrag oder Anweisung Personen durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden sollen oder
 - e) Fahrzeuge - ausgenommen Kleinwagen - in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt werden sollen.

Die Sperrung ist auch erforderlich, wenn

- Kleinwagen in Gleise mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt oder eingelassen werden, in denen sich bereits weitere Fahrzeuge - außer Kleinwagen befinden oder
- Fahrzeuge - außer Kleinwagen - in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingelassen werden, in den sich bereits Kleinwagen befinden.

Die Grenzen für die Gleissperrung sind festzulegen (z. B. Grenzzeichen von Weichen, Signale, markante Punkte).

Für das Sperren von Nebengleisen kann in örtlichen Zusätzen ein anderer Mitarbeiter bestimmt sein.

- (2) Es gilt Folgendes:

- a) Der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, muss für das Abriegeln des gesperrten Gleises sorgen. Ein gesperrtes Gleis ist abriegelt, wenn: **Maßnahmen Abriegeln**

- Zugangsweichen in abweisender, Gleissperren in aufgelegter Stellung sind oder
- Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Sperrsignale in Haltstellung sind oder Signale Ra 11a (DV 301), die die Fahrt in das gesperrte Gleis verbieten, vorhanden sind.

- b) Wo die Maßnahmen nach Absatz (2) a) nicht durchgeführt werden können, hat der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, Wärterhaltscheiben aufzustellen oder aufstellen zu lassen.

- c) In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra kann das Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen oder der Gleissperren angeordnet sein.

- (3) Das Gleis ist mit den Worten zu sperren: „... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... gesperrt. Sicherungsmaßnahmen durchgeführt.“ **Wortlaut**

- (4) Das Bewegen von Fahrzeugen im gesperrten Gleis eines Bahnhofs ist Rangieren. **Befahren**

- Aufheben** (5) Der Mitarbeiter, der das Gleis gesperrt hat, darf die Sperrung eines Gleises aufheben, nachdem er
- festgestellt hat oder ihm gemeldet worden ist, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und er dies nachgewiesen hat,
 - wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind - die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum) nachgewiesen hat,
 - wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll - die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum) nachgewiesen hat und
 - wenn ein gesperrtes Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern befahren worden ist oder in das Gleis Fahrzeuge eingesetzt worden sind - durch eine Abschnittsprüfung festgestellt hat, dass das Gleis frei ist und dies nachgewiesen hat.
- Wortlaut** (6) Die Sperrung des Gleises ist aufzuheben mit den Worten: „... (Betriebsstelle) Sperrung Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... aufgehoben. Sicherungsmaßnahmen aufgehoben“.
- Merkhinweis** (7) Der Bediener muss Merkhinweis „X“ wie folgt anbringen bzw. eingeben:
- Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale.
 - Im Relaisstellwerk an den Tasten im gesperrten Gleis, am gesperrten Gleis oder an der gesperrten Weiche.
 - Im Elektronischen Stellwerk im gesperrten Gleis oder an der gesperrten Weiche. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.
 - Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln geben sein.
- Sperre** (8) Für das Anbringen bzw. Eingeben von Sperren gilt Folgendes:
- In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken muss der Bediener Hilfssperre an den Hebeln der Zugangsweichen, der Gleissperren und Sperrssignale sowie Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung anbringen.
 - In Relaisstellwerken muss der Bediener Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen. Außerdem gilt folgendes:
 - In einem Stellwerk ohne Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren oder Sperrssignale anbringen.
 - In einem Stellwerk mit Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf muss der Bediener die Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrssignale einzeln sperren.Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten. An den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrssignale muss der Bediener Hilfssperren anbringen.

Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder der Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er die Weichen durch Handverschluss sichern.

- c) In Elektronischen Stellwerken ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkhinweis „X“ nach Absatz (7) c).
- d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln geben sein.
- (9) Sperrung, Anlass für die Sperrung und Aufheben der Sperrung müssen den Beteiligten mitgeteilt werden. **Benachrichtigen**
- (10) Bei Schneeräumfahrten müssen in der Regel auch die benachbarten Gleise gesperrt werden. In örtlichen Zusätzen können Ausnahmen zugelassen sein. In den gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen. **Schneeräumfahrten**
- (11) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und die Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden. **Nachweis**

2 Baugleis

- (1) Wenn es in einer Betra angeordnet ist, darf ein gesperrtes Gleis oder Abschnitte davon, nach dem die in der Betra genannte Person zugestimmt hat, mit folgenden Worten zum Baugleis erklärt werden:
„.... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... ist Baugleis“ **Erklären**
- (2) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Befahren**
- (3) Wenn ein Gleis zum Baugleis erklärt worden ist, muss der nach Abschnitt 1 Absatz (7) angebrachte bzw. eingegebene Merkhinweis gegen den Merk hinweis „BGL“ ausgetauscht werden. **Merkhinweis**
- (4) Erklären eines Gleises zum Baugleis muss Beteiligten mitgeteilt werden.
- (5) Erklären eines Gleises zum Baugleis und Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden. **Nachweis**

3 Oberleitung

- (1) Gleise, deren Oberleitung ausgeschaltet oder - ohne den Regellichaum für Gleise ohne Oberleitung einzuschränken - gestört ist, müssen nicht gesperrt werden. Sie dürfen aber nicht von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden. **Grundsatz**
- (2) Der Mitarbeiter, der für das Sperren von Gleisen zuständig ist, muss Beteiligte benachrichtigen. **Beteiligte benachrichtigen**
- (3) Für Merk hinweise gilt Folgendes: **Merk hinweis**
 - * a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Bediener Merk hinweis  an den Hebeln der Weichen anbringen, die in die Gleise der betroffenen Schaltgruppen führen.
 - b) im Relaisstellwerk muss der Bediener Merk hinweis  an den betroffenen Gleisen oder Gleisabschnitten anbringen.

- c) Im Elektronischen Stellwerk muss der Bediener Merkhinweis „F“ in den betroffenen Gleisen oder Gleisabschnitten eingeben. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

- d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen abweichende Regeln gegeben sein.

Der Merkhinweis ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Einrichtungen kenntlich gemacht ist.

Sperren

- (4) Für Sperren gilt folgendes:

- a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fdl Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale anbringen.

- b) Im Relaisstellwerk muss der Fdl Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre in den betroffenen Gleisabschnitten anbringen.

- c) Im Elektronischen Stellwerk ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkhinweis „F“.

- d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen Regeln gegeben sein.

Nachweis

- (5) Nichtbefahrbarkeit und Wiederbefahrbarkeit der Gleise durch Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer und die Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden.



DB InfraGO AG
Eisenbahnbetriebsverfahren Bahnbetrieb

DB InfraGO AG | I.IBB 31
Adam-Riese-Straße 11-13 | 60327 Frankfurt am Main

Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

www.dbinfrago.com

05.12.2024

Neuherausgabe Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift; Grundsatzrichtlinien 408.0051 – 0056, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Neuherausgabe zu den Grundsatzrichtlinien 408.0051 – 0056 gilt ab 14.12.2025.

Sie enthält folgende Richtlinien:

—
—
—
—
408.0051
408.0054
408.0055
408.0056

und die Zusätze

408.0054Z31
408.0055Z31
408.0056Z31

Übergang der Gültigkeit

Die Richtlinien werden neu eingeführt.

Erläuterungen

Kennzeichnung von inhaltlichen Änderungen

In den Richtlinien sind Zeilen mit inhaltlichen Textänderungen am Rand durch „*“ gekennzeichnet. Bei entfallenen Texten ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt. Nicht gekennzeichnet ist die geänderte Leseransprache und Änderung von Betriebsstellenbuch zu Streckenbuch.

Leseransprache

Für die Leseransprache werden neu nur noch die Abkürzungen „Fdl“ (Fahrdienstleiter), „Tf“ (Triebfahrzeugführer) und „Ww“ (Weichenwärter) verwendet.

Allgemein

Mit dieser Neuausgabe werden Richtlinien neu eingeführt, die für alle Anwendergruppen der Fahrdienstvorschrift gelten. Die neue Richtlinienfamilie heißt „Grundsatzrichtlinien“

Grundsatzrichtlinien und Gestaltungsvorgaben

Die Richtlinien haben die Nummern 408.0051, 408.0054, 408.0055 und 408.0056. Die Richtliniennummern 408.0052 und 408.0053 bleiben zunächst frei und werden in einer zukünftigen Aktualisierung in Kraft gesetzt.

Die Richtlinien 408.0051, 408.0054, 408.0055 und 408.0056 sowie die Zusätze 408.0054Z31, 408.0055Z31, 408.0056Z31 wurden nach neuen Gestaltungsvorgaben verfasst. Mit diesen Gestaltungsvorgaben wird eine einheitliche Struktur und die Nennung von Schutzz Zielen eingeführt. Zudem wird die Komplexität der Formulierungen reduziert und das Verständnis der Regelungen durch den vermehrten Einsatz von Tabellen und Grafiken unterstützt. Die Umarbeitung der vorhandenen Regeln stellt einen aufwendigen Prozess dar, wodurch die Umstellung der Richtlinien erst nach und nach erfolgen wird.

Das Ziel ist es, den Anwendenden ein einfaches Lesen und Aufnehmen der Regeln zu ermöglichen. Damit wird erstmals gezielt auf die „Menschlich-Organisatorischen-Faktoren“ eingegangen.

Die folgenden drei Vorgaben werden bei der Gestaltung der Fahrdienstvorschrift beachtet:

- klare Verständlichkeit der Information
- gute Übersichtlichkeit
- leichte Erfassbarkeit

Der Zweck und die Schutzziele werden zum Beginn der Richtlinie aufgeführt. Die Anwendenden sollen den Zweck der Regel und ihre Schutzziele verstehen, um daraus notwendige Handlungen ableiten zu können. Neu ist auch, dass zu Beginn der Regeln immer die Zielgruppe, also der Personenkreis, für den die Regel gilt, genannt ist.

Zur besseren Übersichtlichkeit wird die Aufzählungstiefe auf die zweite Ebene (2.x) begrenzt. Überschriften sollen „sprechend“ formuliert werden. Aus ihnen müssen die Anwendenden auf den Inhalt der Abschnitte schließen können.

Unpräzise Überschriften wie „Allgemeines“, „Grundsätze“ und „Sonstiges“ werden nicht mehr verwendet.

Die Abschnitte werden nach Möglichkeit chronologisch oder gemäß Prozessfluss sortiert. Jeder Abschnitt umfasst immer nur einen Inhalt. Die Regelungen werden für die digitale Veröffentlichung schon so geschrieben, dass sie möglichst gut filterbar sind.

Fließtexte sind schwerer als andere Darstellungsformen nach relevanten Inhalten zu sichten, zu verstehen und zu merken. Daher wird der Fließtext minimiert und eine einfache und kompakte Sprache verwendet.

Ril 408.0051 – Grundsätze; Aufbau und Zweck

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0051	

In Absatz 1 wird der neue Aufbau der Fahrdienstvorschrift ausführlich erklärt und zusätzliche, für alle Richtlinien der Familie 408 gültige, Informationen gegeben. Die Struktur und Zuordnung der Richtlinien in Handbüchern war bisher nur in den Erläuterungen der Neuausgabe der Fahrdienstvorschrift im Jahr 2015 beschrieben. Eine verbindliche Information für alle Anwendenden der Fahrdienstvorschrift über den Aufbau und Zuordnung war bisher nicht gegeben. Durch die neue Richtlinie wird allen Anwendenden die Möglichkeit gegeben die Zusammenhänge der Richtlinienfamilie 408 besser zu erkennen.

In Absatz 2.1 wurden die Erläuterung des Aufbaus der Fahrdienstvorschrift in Anlehnung an die Erläuterungen der Neuausgabe der Fahrdienstvorschrift 2015 neu aufgenommen.

In Absatz 2.2 wurde die Zusammensetzung der Handbücher der Fahrdienstvorschrift aufgenommen.

In Absatz 2.3 wird darauf hingewiesen, dass bei Nennung der DB InfraGO AG der Geschäftsbereich Fahrweg gemeint ist.

In Absatz 2.4 wird das Piktogramm  neu eingeführt. Es gibt einen zusätzlichen Hinweis auf Regeln im Streckenbuch.

In Absatz 2.5 wird der Aufbau der Richtlinien 408.0051 - 0056, 408.01 - 06 und 408.21 - 27 erklärt.

In Absatz 2.6 erfolgt ein Hinweis auf die Fundstellen der Erläuterungen der Richtlinienänderungen.

In Absatz 2.7 erfolgt ein Hinweis auf die Steuerungslogik und Wirksamkeitsmethode. Dieser Abschnitt ist nur für Mitarbeitende der DB InfraGO AG relevant.

In Abschnitt 3 werden grundsätzlich die Verweise auf örtliche Regeln im Streckenbuch aus dem Abschnitt 2 wiederholt. In dieser Richtlinie sind keine örtlichen Regelungen vorhanden.

Ril 408.0054 – Grundsätze; Abkürzungen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0054	

Die Anhänge 408.0101A02, 408.2101A02 und 408.4801A02 wurden aufgelöst. Die Abkürzungen finden sich nun gesamthaft in der Grundsatzrichtlinie 408.0054. Einzelne Abkürzungen wurden gestrichen, wenn sie im allgemeinen Sprachgebrauch verwendet werden bzw. nicht praxisgerecht waren. Es wurden neue nützliche Abkürzungen aufgenommen.

Zusatz 408.0054Z31

Der Zusatz wurde entsprechend der Gestaltung der Richtlinie 408.0054 angepasst.

Ril 408.0055 – Grundsätze; Begriffe

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0055	408.0101A01-W-103

Beim Begriff „Grenzsignal“ wurde das Vorsignal hinzugefügt. Grenzsignale können auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS auch Vorsignale sein.

Hinzugefügt wurde der Begriff „LS (Limited Supervision)“. Die ETCS-Betriebsart LS kommt nur bei ETCS-Level 1 zum Einsatz.

Beim Begriff „Override EOA“ wurde die ETCS-Betriebsart LS eingefügt. Override EOA (vergleichbar mit der PZB-Befehlstaste) bedient der Tf zum Beispiel auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS, wenn in der ETCS-Betriebsart LS an einem Hauptsignal mit besonderem Auftrag vorbeigefahren werden soll.

Die Begriffe wurden aus der Ausnahme 241 (EVU) bzw. der zugehörigen Weisung 408.0101A01-W-103 (EIU) übernommen.

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0055	-

Die Anhänge 408.0101A01, 408.2101A01 und 408.4801A01 wurden aufgelöst. Die Begriffe finden sich nun gesamthaft in der Grundsatzrichtlinie 408.0055.

Der Begriff „Bezeichnung des Arbeitsplatzes“ wurde neu aufgenommen. Dies resultierte aus einer Vorgabe der TSI OPE, da sich Mitarbeiter auf Betriebsstellen mit ihren Zuständigkeitsbereichen identifizieren müssen.

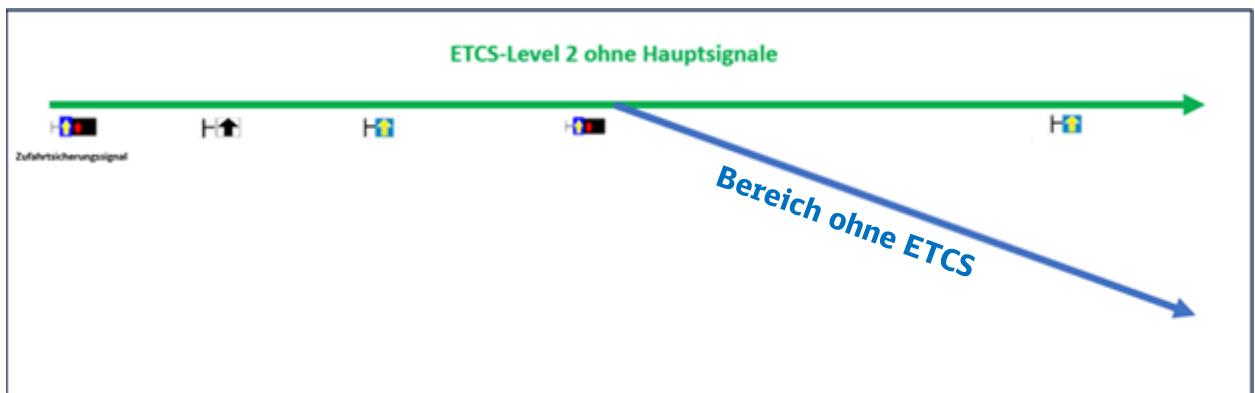
Der Begriff „Dynamischer Schriftanzeiger“ wurde aus dem aufgelösten Anhang 408.0101A01 übernommen. Der Begriff war vorher nicht Bestandteil des aufgelösten Anhangs 408.2101A01.

Der Begriff EOA wurde aufgenommen. Nach den Vorgaben der technischen Spezifikation für Interoperabilität (TSI) wird der Begriff EOA auch außerhalb von ETCS angewendet.

Der Begriff Release Speed wurde um das Sperrsignal erweitert. Sperrsignale können das Ende der Fahrerlaubnis (EOA) überwachen bzw. eine Release Speed berücksichtigen.

Der Begriff „Zufahrtsicherungssignal“ wurde erweitert. Nach den Regeln zur Ausrüstung von Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale kann innerhalb der Strecke ohne Hauptsignale ein direkter Ausstieg aus ETCS-Level 2 erfolgen. Für diesen Ausstieg ist ein Hauptsignal erforderlich.

Beispiel:



Der Begriff „ETCS-Fahrerlaubnis“ wurde inhaltlich präzisiert.

Der Begriff „ETCS-Halt“ ist in der Erklärung EOA enthalten.

Der Begriff „ETCS-Zentrale“ wurde nach den Vorgaben der TSI OPE präzisiert, weil die ETCS-Zentrale auch als RBC (Radio Block Centre) bezeichnet wird.

Der Begriff „Gelenkwagen“ wurde aus dem aufgelösten Anhang 408.4801A01 übernommen.

Der Begriff „Rangierabteilung“ wurde nach den Vorgaben der TSI OPE neu aufgenommen. Die Aufnahme ist erforderlich, weil in den Vorgaben für die Befehle gemäß TSI OPE die Angabe des Standorts der Rangierabteilung gefordert wird.

Der Begriff „Rangierfahrt“ wurde nach den Vorgaben der TSI OPE inhaltlich präzisiert.

Der Begriff „RBC“ wurde nach den Vorgaben der TSI OPE präzisiert, weil RBC auch als ETCS-Zentrale bezeichnet wird.

Der Begriff „SH“ wurde inhaltlich geändert, aufgrund der Abgrenzung zum Begriff ETCS-Fahrerlaubnis, weil dieser nur bei Anzeigeführung verwendet wird.

Der Begriff „SR“ wurde inhaltlich geändert, aufgrund der Abgrenzung zum Begriff ETCS-Fahrerlaubnis, weil dieser nur bei Anzeigeführung verwendet wird.

Der Begriff „Standort des Zuges“ wurde neu aufgenommen, weil die TSI OPE vorschreibt, dass Triebfahrzeugführer bei Meldungen den Standort bzw. die Position ihres Zuges angeben müssen.

Der Begriff „Triebfahrzeugführer“ wurde aus Gründen der Einheitlichkeit der Beschreibung von Mitarbeitern im Bahnbetrieb neu aufgenommen.

Der Begriff „Vorspann“ wurde neu aufgenommen, da der Begriff in der Richtlinie 408.2454 verwendet wird.

Der Begriff „Wageneinheiten“ wurde aus dem aufgelösten Anhang 408.4801A01 übernommen.

Der Begriff „Züge“ wurde zur Vervollständigung der Begriffsbeschreibung erweitert.

Zusatz 408.0055Z31

Der Zusatz wurde entsprechend der Gestaltung der Richtlinie 408.0055 angepasst.

408.0056 – Grundsätze; Kommunikation

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0056	408.0202

Richtlinie 408.0202/408.2202 wurde außer Kraft gesetzt und die Inhalte in die Ril 408.0056 überführt.

Abschnitt 1

„Zweck, Schutzziele und Zielgruppe“

Hier wird der Zweck der Regeln innerhalb der Richtlinie erläutert. Weiter wird beispielhaft dargestellt, was durch die Regeln verhindert werden soll und somit die Schutzziele der Richtlinie erklärt.

Absatz 2.1

„Sprachgebrauch“

Es wurden die Regeln zur Sprechdisziplin aus den Richtlinien 481 inhaltsgleich wiederholt.

„Aufträge und Meldungen“

Die Regeln wurden mit gleichem Inhalt aus der Richtlinie 408.0202 übernommen. Zur besseren Übersichtlichkeit wurde der Inhalt neu als Tabelle dargestellt.

Neu sind die Wortlaute „Stopp“ und „Weiter“. Hierbei handelt es sich um eine Übernahme der geläufigen Praxis. Häufigster Anwendungsfall wird ein Diktat sein. Ist der Diktierende schneller als die Schreibgeschwindigkeit des Empfängers, unterbricht dieser mit „Stopp“ den Diktieren-den. Hat er den Schreibrückstand aufgeholt, signalisiert er mit „Weiter“, dass das Diktat fortgesetzt werden kann.

Absatz 2.2

„Identifikation von Fdl und Tf“

Die Wortlaute wurden an die Vorgaben der TSI OPE angepasst. Für die den Standort des Zu-ges und die Bezeichnung des Arbeitsplatzes gibt es nun in 408.0055 jeweils eine Definition.

Absatz 2.3

„Plausibilitätsprüfung Standort des Zuges“

Diese Regelung wurde aus Ril 408.0202 übernommen und abgewandelt. Als Folge aus dem Zugunglück bei Dieburg muss der Fdl den gemeldeten Standort des Zuges mit seinen Aufzeichnungen und Meldeanzeigen vergleichen. Ergibt sich bei dieser Prüfung auf Plausibilität eine grobe Abweichung zwischen dem gemeldeten und erwarteten Standort, hat der Fdl nun die Aufgabe, den Sachverhalt gemeinsam mit dem Tf zu klären. Führt dies nicht zum Erfolg, hat der Fdl Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.

Absatz 2.4

„Bezeichnung der Züge“

Der Inhalt wurde aus 408.0202/4082202 übernommen und die Darstellung zur besseren Lesbarkeit angepasst.

Absatz 2.5

„Einseitig gerichtete Sprechverbindung (Lautsprecher)“

Der Inhalt wurde aus 408.0202/4082202 übernommen und zur besseren Lesbarkeit leicht überarbeitet.

Absatz 2.6

„Wechselsprechverbindung“

Die Regeln wurden aus der Richtlinie 408.0202 inhaltlich gleich übernommen. Zur besseren Übersichtlichkeit wurde der Inhalt neu als Tabelle dargestellt. Aufgrund der Vorgaben der TSI OPE wurde der Wortlaut „Ende“ aufgenommen. Mit diesem Wortlaut wird das Ende eines Gespräches verkündet.

Absatz 2.7

„Andere mit Angaben von Aufträgen/Meldungen beauftragen“

Der Inhalt wurde aus 408.0202 übernommen und die Darstellung zur besseren Lesbarkeit angepasst.

Absatz 2.8

„Buchstabiertafel“

Bisher fand sich die Buchstabiertafel nur in den Richtlinien 481.xxxx. Da es sich um eine Verfahrensregel handelt, findet sich die Buchstabiertafel jetzt auch in der Fahrdienstvorschrift. Durch die Umsetzung der TSO OPE wird nur noch das internationale phonetische Alphabet verwendet. Die Vorgaben der TSI OPE sehen vor, dass die Aussprache der Worte des phonetischen Alphabets auf Englisch zu erfolgen haben. Zur Unterstützung ist die Aussprache als Lautschrift und als deutsche Schreibweise vorgegeben. Die Buchstabiertafel ist immer anzuwenden, wenn einzelne Buchstaben gesprochen werden. Die Aussprache der Umlaute wurde für die Einheitlichkeit in Deutschland, Österreich und Schweiz auf Ärger, Öse und Übel geändert. Die Aussprachen für „Ch“ und „Sch“ sind nicht mehr vorhanden. Ein „ß“ wird als „Eszett“ buchstabiert.

Absatz 2.9

„Zahlen“

Bisher gab es keine Vorgaben zur Aussprache von Zahlen. Dies Ändert nun die TSI OPE. Die Vorgabe ist, dass Zahlen immer ziffernweise auszusprechen sind. Diese Vorgabe hat keine Einschränkung. Das bedeutet, dass beispielsweise auch die Uhrzeit und das Datum bei einem Befehlsdiktat als einzelne Ziffern genannt werden.

19:31 Uhr muss nach dieser Vorgabe wie folgt diktiert werden:

„Eins, Neun, Punkt, Drei, Eins“ oder
„Eins, Neun, Doppelpunkt, Drei, Eins“

Der 29.02.2025 muss so diktiert werden:

„Zwo, Neun, Punkt, Null, Zwo, Punkt, Zwo, Null, Zwo, Fünf“

Um es dem Empfänger eines Diktats von Zahlen leichter zu machen, empfiehlt sich das Blockweise sprechen beizubehalten. Beispielsweise:

„Zwo, Neun, (kurze Pause) Eins, (kurze Pause) Acht, Fünf“

Abschnitt 3

„Örtliche Regeln im Streckenbuch“

In diesem Abschnitt werden alle Regelwerkspassagen aus Absatz 2.x wiederholt in dem auf mögliche Regelungen in den Streckenbüchern hingewiesen wird. Um eine Zuordnung machen zu können ist der Abschnitt 3 in EIU und EVU unterteilt.

Zusatz 408.0056Z31

Der Zusatz wurde entsprechend der Gestaltung der Richtlinie 408.0056 angepasst.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

gez. Christian Ehrhardt

Leiter Grundlagen und Verfahren
Bahnbetrieb

gez. Julian Huth

Experte Fahrdienstvorschrift

05.12.2024

Neuherausgabe Richtlinienfamilie 408 - Fahrdienstvorschrift; Richtliniengruppe 408.21 – 27, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Neuherausgabe zu den Richtlinien 408.21 – 27 gilt ab 14.12.2025.

Sie enthält folgende Richtlinien und dazugehörige Anhänge sowie Vordrucke:

408.2101	408.2441	408.2501	408.2711
408.2101A01	408.2445	408.2531	408.2721
408.2111	408.2451	408.2541	
408.2131	408.2452	408.2552	
408.2212	408.2454	408.2553	
408.2301	408.2455	408.2554	
408.2321	408.2456	408.2561	
408.2331	408.2458	408.2571	
408.2341	408.2462	408.2572	
408.2341A01	408.2463	408.2581	
408.2351	408.2475	408.2591	
408.2411	408.2481	408.2651	
408.2411A01	408.2485	408.2652	
408.2411A02	408.2487	408.2653	
408.2411V01	408.2487V01	408.2671	
408.2415	408.2488	408.2681	
408.2431	408.2488	408.2691	
408.2435	408.2491	408.2701	

Für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin sind folgende Zusätze enthalten:

408.2212Z31	408.2341Z31	408.2455Z31	408.2591Z31
408.2301Z31	408.2431Z31	408.2456Z31	408.2651Z31
408.2321Z31	408.2451Z31	408.2458Z31	408.2681Z31
408.2331Z31	408.2452Z31	408.2561Z31	408.2691Z31

Übergang der Gültigkeit

Die bisherigen Richtlinien 408.21 – 27 sowie die Zusätze 31 werden mit Ablauf des 13.12.2025 ungültig und sind wegzulegen.

Erläuterungen

Kennzeichnung von inhaltlichen Änderungen

In den Richtlinien sind Zeilen mit inhaltlichen Textänderungen am Rand durch „*“ gekennzeichnet. Bei entfallenen Texten ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt. Nicht gekennzeichnet ist die geänderte Leseransprache.

Leseransprache

Für die Leseransprache der handelnden Personen, werden neu nur noch die Abkürzungen „Tf“ (Triebfahrzeugführer), „Tb“ (Triebfahrzeuggbegleiter), „Ww“ (Weichenwärter) und „Fdl“ (Fahrdienstleiter) verwendet.

Allgemein

Mit der Neuherausgabe zur Fahrdienstvorschrift - Richtlinien 408 - erfolgt im Wesentlichen die Umsetzung der EU-Durchführungsverordnung 2019/773 TSI OPE (technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“) mit der letzten Änderung zur Durchführungsverordnung 2023/1693 vom 08.09.2023.

Die wesentlichen Änderungen umfassen folgende Punkte:

- die Einführung der europäischen und nationalen Befehle
- weitere Harmonisierung und Änderungen der ERTMS-Betriebsgrundsätze und - Vorschriften (ERTMS - European Rail Traffic Management System)
- Harmonisierung der Kommunikationsgrundsätze, auch bei der Übermittlung von Befehlen
- Verbindliche Einführung - internationales phonetisches Alphabet
- Verbindliche Einführung - ziffernweise Nennung von Zahlen

Wenn in einer Richtlinie ein Verweis auf eine andere Richtlinie der Richtlinienfamilie 408 enthalten war, wird diesem Verweis „Ril“ vorangestellt. Verweise denen noch „Modul“ vorangestellt war, werden durch „Ril“ ersetzt. Wenn die Rede vom Plural „Richtlinien“ ist, wird „Richtlinien“ ausgeschrieben. Gleiches gilt für Verweise auf andere Richtlinien.

Für eine bessere Nachvollziehbarkeit werden die geänderten Richtlinien, Abschnitte, Absätze usw. neben der Erläuterung zusätzlich in tabellarischer Form dargestellt.

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.

Änderung der Befehlsnummern

Durch den neu eingeführten Befehlsvordruck ergeben sich innerhalb der Richtliniengruppe 408.21-27 mehrere redaktionelle Änderungen der Befehlsnummern sowie der Nummerierung der Gründe. Diese werden nicht konsequent in der Erläuterung zu jeder einzelnen Richtlinie aufgeführt, sondern in der Erläuterung zum geänderten Vordruck 408.2411V01 in tabellarischer Form dargestellt.

Neue Gestaltungsvorgaben

Die Richtlinie 408.2411 wurde nach neuen Gestaltungsvorgaben verfasst. Mit diesen Gestaltungsvorgaben wird unter anderem eine einheitliche Struktur eingeführt. Zudem wird die Komplexität der Formulierungen reduziert und die Verständlichkeit der Regelungen durch den vermehrten Einsatz von Tabellen und Grafiken unterstützt. Die Umarbeitung der vorhandenen Regeln stellt einen aufwendigen Prozess dar, wodurch die Umstellung der Richtlinien erst nach und nach erfolgen wird.

Das Ziel ist es, den Anwendenden ein einfaches Lesen und Aufnehmen der Regeln zu ermöglichen. Damit wird erstmals gezielt auf die „Menschlich-Organisatorischen-Faktoren“ eingegangen.

Die folgenden drei Vorgaben werden bei der Gestaltung der Fahrdienstvorschrift beachtet:

- klare Verständlichkeit der Information
- gute Übersichtlichkeit
- leichte Erfassbarkeit

Das „warum“ und „wer“ wird zum Beginn der Richtlinie aufgeführt. Die Anwendenden sollen den Zweck der Regel und deren Schutzziele verstehen, um daraus notwendige Handlungen ableiten zu können. Weiterhin muss eindeutig erkennbar sein, wer Anwendender der Regel ist.

Der Regelungstext zu einem Sachverhalt wird nur noch bis zur zweiten Ebene (2.x) weiter untergliedert. Eine dritte Gliederungsebene (2.x.y) ist nicht mehr vorgesehen. Weitere unnummerierte Zwischenüberschriften sind zulässig.

Überschriften sollen „sprechend“ formuliert werden. Die Anwendenden müssen aus der Überschrift auf den Inhalt des Kapitels schließen können.

Unpräzise Überschriften wie „Allgemeines“, „Grundsätze“ und „Sonstiges“ werden nicht mehr verwendet.

Die Abschnitte werden chronologisch oder gemäß Prozessfluss sortiert. Sie umfassen immer nur einen Inhalt. Die Regelungen werden für die digitale Veröffentlichung schon so geschrieben, dass sie möglichst gut filterbar sind.

Fließtexte sind schwerer als andere Darstellungsformen nach relevanten Inhalten zu sichten, zu verstehen und zu merken. Daher wird der Fließtext minimiert und eine einfache und kompakte Sprache verwendet.

Ril 408.2100 – Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.21 – 27; Richtlinien

Das Verzeichnis enthält keine Regeln und ist somit kein Teil des Regelwerks. Es wird nur noch als nicht verbindlicher Bestandteil den Handbüchern hinzugefügt.

Ril 408.2101 – Zusätzliche oder abweichende Regeln

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
Titel: Züge fahren; Zusätzliche oder abweichende Regeln	Titel: Züge fahren; Inhalt und zusätzliche Regeln
408.0051	408.2101 1
408.2101 1	408.2101 2
408.2101 2	408.2101 3

Der Titel wurde aufgrund der Übernahme des Abschnitts 1 in die Ril 408.0051 angepasst.

In Abschnitt 2 wurde der Begriff „Infrastrukturbetreiber“ durch „Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)“ ersetzt.

Anhang 408.2101A01 – Verkehrstage

Die Anhänge 408.2101A01 „Begriffe“ und 408.2101A02 „Abkürzungen“ wurden aufgelöst und in die Grundsatzrichtlinien 408.0054 „Abkürzungen“ und 408.0055 „Begriffe“ überführt. Daher wurde die Nummerierung des bisherigen Anhanges 408.0101A03 auf 408.0101A01 angepasst.

In Abschnitt 1 wurde die Tabelle „Weitere Feiertage“ gestrichen, da Feiertage aus den Informations- und Nachrichtenmedien ersichtlich sind.

Ril 408.2202 – Aufträge und Meldungen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.0056	408.2202

Die bisherige Ril 408.2202 entfällt und deren Inhalte werden neu in der Grundsatzrichtlinie zur Kommunikation 408.0056 geregelt.

Ril 408.2321 – Zug vorbereiten

Abschnitt 4 „Zugnummer prüfen bei ETCS-Level 2“

In der Abschnittsüberschrift wurde das ETCS-Level 2 ergänzt, damit der Leser den Abschnitt auf Anhieb thematisch eingrenzen kann. Unter Nr. 3 wurden zwei Textmeldungen gestrichen, weil die ETCS-Zentrale diese Textmeldungen nicht sendet.

Ril 408.2331 - Zustimmung des Fdl zur Abfahrt auf einem Bahnhof

Abschnitt 2 „Arten der Zustimmung“

Der neue Absatz (1) stellt in einer tabellarischen Ansicht die Arten der Zustimmung des Fdl für signalgeführte Züge dar. Die Zustimmung für Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR ist ausgenommen. Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR sind nicht anzeigengeführt, werden aber zur besseren Trennung der Zugbeeinflussungen gemeinsam mit der Zustimmung für ETCS-geführte Zügen in Absatz (3) aufgelistet.

Absatz (2) berücksichtigt neu die Arten der Zustimmung für LZB-geführte Züge. Bei der Zustimmung mit Befehl 1 wird die Formulierung von „Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle, die an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal eingerichtet ist“ an die Regeln für den Fdl in Ril 408.0331 angepasst und zu „Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs“ geändert.

Absatz (3) stellt die Arten der Zustimmung für ETCS-geführte Züge oder Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR dar. Bei der ETCS-Fahrterlaubnis in den Betriebsarten FS oder OS entfällt das vorangestellte Level 1 oder 2. Durch die vorherige Formulierung konnte missverstanden werden, dass die Zustimmung des Fdl in ETCS-Level 1 durch ETCS-Betriebsart OS erfolgt. Diese wird allerdings in ETCS-Level 1 nicht verwendet. Bei der Zustimmung zur Abfahrt mit Textmeldung wurden zwei Textmeldungen gestrichen, weil diese von der ETCS-Zentrale nicht gesendet werden.

Neu aufgenommen ist die Zustimmung des Fdl durch den neuen Befehl 7 mit Auftrag 7.20. Der Auftrag 7.20 des Befehls 7 wird hier aufgeführt, da eine Erteilung des Befehls 7 ohne den Auftrag 7.20 keine Zustimmung zur Vorbeifahrt an einer ETCS-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs darstellt.

Abschnitt 3 „Besonderheiten“

Der Absatz (3) b) wurde aufgrund des neuen Befehlsvordruckes angepasst. Befehl 2 wird durch Befehl 1 oder 7 ersetzt. Des Weiteren wurde präzisiert, welche Signalbezeichnung in den Befehl eingetragen wird.

Ril 408.2341 – Fahrt des Zuges

Abschnitt 1 „Strecke durch den Tf beobachten“

In Absatz (3) h) wurde das Sperrsignal aufgenommen, da ETCS-Halte bei ETCS-geführten Zügen in ETCS-Level 2 zukünftig auch an Sperrsignalen eingerichtet sein können.

In Absatz (4) a) wurde der Befehl 2 durch den neuen Befehlsvordruck durch Befehl 1 oder 7 mit Auftrag 7.20 ersetzt. Der Auftrag 7.20 des Befehls 7 wird hier aufgeführt, da eine Erteilung des Befehls 7 ohne den Auftrag 7.20 keine Zustimmung zur Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 darstellt.

Im Absatz (4) b) wurden zwei Textmeldungen gestrichen, weil diese von der ETCS-Zentrale nicht gesendet werden.

Abschnitt 2 „Zulässige Geschwindigkeit“

In Absatz (2) b) zweiter Anstrich wurde der Verweis angepasst, da die ehemalige Richtlinie 408.2456 neu zur Richtlinie 408.2455 wird. Hintergründe dazu sind in den Erläuterungen zur Richtlinie 408.2455 wiedergegeben.

In Absatz (6) c) wurde die Formulierung bei einer Zustimmung zur Abfahrt durch Kennlicht an die Richtlinie 408.2455 Abschnitt 4 Absatz (1) erste Tabellenzeile angepasst. Die bisherige Formulierung hätte dem Tf suggerieren können, dass er die zulässige Geschwindigkeit seines Zuges schon bei Erreichen des nächsten Hauptsignals bzw. der letzten Weiche im Fahrweg mit der Spitze des Zuges hätte erhöhen dürfen.

Anhang 408.2341A01 – Erläuterungen zu den Fahrplanangaben

Abschnitt 4 „Angaben in der Geschwindigkeitsspalte (Buchfahrplan Spalte 2)“

Die Regel für den Levelwechsel von ETCS-Level 2 zu ETCS-Level NTC PZB/LZB zur zulässigen Geschwindigkeit auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale wurde zu einem neuen Absatz (2) formatiert, um eine inhaltliche Trennung zum Absatz (1) zu gewährleisten. Die alten Absätze (2) bis (6) werden zu neuen Absätzen (3) bis (7).

Abschnitt 5 „Angaben in den Textspalten (Buchfahrplan Spalte 3a und Spalte 3c)“

In Absatz (2) a) wurde die vorangestellte Begrifflichkeit „allein stehende“ beim Signal Ne 14 gestrichen. Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale können Sperrsignale am Standort des Signals Ne 14 vorhanden sein. Das Signal Ne 14 ist dadurch nicht allein stehend.

In Absatz (2) s) „Posten“ wurde der Begriff „Wegebenutzer“ durch „Verkehrsteilnehmer“ ersetzt und an die Vorgaben der DGUV-I angepasst.

In Absatz (2) ff) wurde aufgenommen, dass Blockkennzeichen mit dem Eintrag „Bkz (Nr.)“ als Fahrplanangabe dargestellt werden. In der Aktualisierung 5 (gültig ab Dezember 2024) wurde lediglich die Abkürzung „Bkz“ im Anhang 408.2101A02 aufgenommen. Durch die Auflösung des Anhangs 408.2101A02 ist die Abkürzung neu in der Richtlinie 408.0054 (Grundsätze; Abkürzungen) enthalten.

Abschnitt 8 „Angaben in den Geschwindigkeits-, Kilometrierungs-, Text-, Ankunfts- und Abfahrtsspalten“

Bei Kleinbuchstabe c) wurde beim Anstrich „Bahnsteigabfahrt (verkehrliche Abfahrt)“ die Schreibweise der betrieblichen und verkehrlichen Abfahrtszeit an die Schreibweise der Begriffe in Ril 408.0055 angepasst.

Ril 408.2411 – Befehle

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2411 1	-
408.2411 2 2.1	408.2411 1 (2)
408.2411 2 2.2	408.2411 2
408.2411 2 2.3	408.2411 2 (2) a) - e)
408.2411 2 2.4	408.2411 3
408.2411 2 2.5	408.2411 4
408.2411 2 2.6	408.2411 5
408.2411 2 2.7	-
408.2411 2 2.8	408.2411 1 (3)
408.2411 2 2.9	-
408.2411 2 2.10	-
408.2411 3	-
408.2411 4	-
408.2411 5	-

Die Richtlinie 408.2411 wurde nach neuen Gestaltungsvorgaben neu erstellt. Zum Teil wurden Inhalte der alten Richtlinie in Anhang 408.2411A01 bzw. 408.2411A02 verschoben. Im Einzelnen wird nur auf die inhaltlichen Verfahrensänderungen in der Richtlinie 408.2411 eingegangen.

Abschnitt 2 „Regelung“

Absatz 2.1 „Vorrang eines Befehls“

Im neuen Absatz 2.1 wurde der Verweis auf die zulässige Geschwindigkeit in Ril 408.2341 aufgelöst und die neue Formulierung an die Vorgaben der TSI OPE angepasst.

Absatz 2.2 „Übermitteln“

In Anstrich 1. wurde neu zusammengefasst, dass der Zug beim Aushändigen und Diktieren halten muss. Dies wurde vorher doppelt geregelt.

Anstrich 2. wurde erweitert, da die TSI OPE vorschreibt, dass sich der Fdl bei mehreren nebeneinander bestehenden ETCS-Leveln vergewissern muss, in welchem ETCS-Level sich der betreffende Zug befindet, bevor er dem Tf Anweisungen erteilt.

Absatz 2.3 „Diktieren“

In Absatz 2.3 wird neu auf den Anhang 408.2411A02 verwiesen. Es wird klargestellt, dass verschriebene Vordrucke durchzustreichen und zu entsorgen sind.

Absatz 2.4 „Verständigen“

Der Absatz wurde inhaltsgleich vom alten Abschnitt 3 übernommen.

Absatz 2.5 „Handhaben durch den Tf“

Die Begrifflichkeit „Behandeln“ in der Absatzüberschrift wurde zum thematisch besser passenden „Handhaben“ umformuliert.

Absatz 2.6 „Befehl widerrufen“

Die TSI OPE macht zum Widerrufen eines Befehls die Vorgabe, dass ein erteilter Befehl durch einen Befehl 4 widerrufen werden kann, in dem ausdrücklich auf die eindeutige Kennung des zu widerrufenden Befehls Bezug genommen wird. Abweichend davon kann ein europäischer Befehl 3 auch durch einen europäischen Befehl 1, 2 oder 7 widerrufen werden, ohne dass ein eigener europäischer Befehl 4 erforderlich ist.

Absatz 2.7 „Vorbeifahrt am ETCS-Halt auf Strecken mit ETCS-Level 2“

Die Regeln sind neu aufgenommen und wurden aus der Richtliniengruppe 408.01-06 als Verfahrensregel für Tf angepasst übernommen. Wenn ein Zug, beispielsweise infolge eines Ausfalls der ETCS-Funkübertragung, zum Halten kommt und sich auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale befindet, muss der Tf einen Befehl zur Vorbeifahrt bei ETCS-Halt anfordern. Sollte der Fdl die Vorbeifahrt an einem oder mehreren ETCS-Halten zulassen und der Zug wird im Fahrtverlauf wieder ETCS geführt, wird durch die Regel klargestellt, dass der Befehl zur Vorbeifahrt an einem oder mehreren ETCS-Halten ungültig wird. Bis dato wurde dies dem Tf als Freitext im alten Befehl 14 mit dem Wortlaut „Befehl 2 wird ungültig, wenn

Führungsgrößen wieder angezeigt werden“ mitgeteilt. Die neu aufgenommene Regel soll auch im Hinblick auf den neuen Befehl 7 nach ursprünglichem Beginn der Zugfahrt in ETCS-Betriebsart SR einer Verunsicherung des Tf entgegenwirken, wenn dieser bei einer angezeigten ETCS-Fahrterlaubnis in den ETCS-Betriebsarten OS oder FS noch einen Befehl zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt vorliegen hat.

Absatz 2.8 „Vordruck 408.2411V01“

Im Absatz 2.8 finden sich neu die Vorgaben zum Vordruck 408.2411V01. Es wird klargestellt, dass Befehle grundsätzlich auf Vordruck 408.2411V01 ausgefertigt werden müssen. Ausnahmen, z.B. wenn der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden ist, sind fortführend aufgeführt. Des Weiteren wurde im fünften Anstrich klargestellt, dass nicht jeder Befehl an sich auf einem Befehlsvordruck mit einer eindeutigen Kennung (vorher Übermittlungscode) gekennzeichnet wird. Durch die vorherige Formulierung „Der Fahrdienstleiter kennzeichnet jeden Befehl mit einem Übermittlungscode“ hätte missverstanden werden können, dass der Fdl mehrere Befehle auf einem Vordruck mit einer eindeutigen Kennung kennzeichnen würde.

Absatz 2.9 „Besonderheiten Befehl 32“

Der Absatz 2.9 ist neu aufgenommen und resultiert aus den Änderungen der Formulierung im neuen Befehl 32. Bisher wurde der Tf durch Befehl 14.4 beauftragt, vor einem gestörten Hauptsignal anzuhalten, wenn beispielsweise die Haltstellung dieses Signals nicht möglich war. Durch den Zusatz „auch bei Fahrstellung“ wurde präzisiert, dass der Tf auch bei Fahrstellung des betroffenen Hauptsignals (z.B. Signalbegriff Ks 1 am Zsig) anhalten muss. Bei Sperrsignalen und anderen Anwendungsfällen im Befehl 14.4 wurde der Zusatz „auch bei Fahrstellung“ gestrichen. Die neue Systematik der Befehle sieht kein Streichen innerhalb der Aufträge mehr vor, es werden lediglich nicht zutreffende Optionen gestrichen. Zur Kompensation wird im neuen Abschnitt geregelt, dass der Tf auch bei Fahrstellung des Hauptsignals oder Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8 anhalten muss, wenn er mit Befehl 32 beauftragt wird vor einem Hauptsignal anzuhalten. Die Signale Zs 1, Zs 7 und Zs 8 werden separat aufgeführt, da diese keine Fahrstellung eines Hauptsignals darstellen. Es kann allerdings vorkommen, dass ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht selbsttätig erlischt und das Löschen durch den Bediener ebenfalls nicht möglich ist. Im zweiten Anstrich der neuen Regel wurde aufgenommen, dass der Tf nach dem Anhalten nur mit Befehl 1 oder bei Signal Zs 12 mit mündlichem Auftrag weiterfahren darf.

Abschnitte 3 bis 5

Die Abschnitte 3 bis 5 sind neu und resultieren aus den Gestaltungsvorgaben Fahrdienstvorschrift. Der zukünftige Aufbau der Richtlinien wird in Richtlinie 408.0051 Abschnitt 2 Absatz 2.5 beschrieben.

Anhang 408.2411A01 „Ausfüllanleitung Befehle 1 - 9 und 21 -95“

Es wird ausführlich erklärt, wie der Befehl auszufüllen ist und wie die Befehle aufgebaut sind. Zu jedem Befehl wurde ein Beispiel aufgenommen.

Anhang 408.2411A02 „Diktat eines Befehls“

Es wurden die Wortlaute gemäß TSI OPE für die Übermittlung von Befehlen aufgenommen. Damit erfolgt eine weitere Standardisierung der Kommunikation und dies soll zur Handlungssicherheit bei den Anwendern beitragen.

Vordruck 408.2411V01 – Vordruck Befehle

Der Befehlsvordruck wurde gemäß den Vorgaben aus der TSI OPE und den nationalen Anforderungen angepasst. Dabei wurde auch für die nationalen Anwendungsfälle die Systematik der Befehle gemäß TSI OPE übernommen. Mit den Befehlen erfolgt die direkte Ansprache des Zuges, die Formulierungen der Befehle wurden dahingehend angepasst. Im Folgenden wird der alte Befehlsvordruck dem neuen Befehlsvordruck in tabellarischer Übersicht gegenübergestellt.

Kopfzeile des Befehls		
Alter Befehlsvordruck	Neuer Befehlsvordruck	Erläuterung
„Vordruck ... von ...“	„E Anzahl der Vordrucke“ als Textfeld	Die Eintragung erfolgt neu in Feld E z. B. „1 von 1“ für einen Vordruck.
Angabe (Streichoption) „Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt -Sperrfahrt KI - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt“	Vorgabe entfällt	-
Textfeld für Zugnummer	Textfeld „A Zugnummer“	Eintrag der Zugnummer. Bei Schiebetriebfahrzeugen wird die Abkürzung „Sch-Tfz“ vorangestellt.
„Standort“	„C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung“ als Textfeld	Angabe „km/Signal/Weiche“ und Gleisbezeichnung werden in Feld C gebündelt. Auf Vordruckseite Befehle 1-9 nur „C Standort des Zuges“.
„(Ort)“	„D Standort des Anweisenden“ als Textfeld	Dieser war im alten Befehl Teil des Unterschrifteils.

Fußzeile des Befehls		
Alter Befehlsvordruck	Neuer Befehlsvordruck	Erläuterung
„Übermittlungscode“	„Z Eindeutige Kennung“ als Textfeld	Der bisherige Übermittlungscode wird neu als eindeutige Kennung bezeichnet. Die eindeutige Kennung wird neu vom Anweisenden eines Befehls

		durch die Zugnummer des Zuges, dem der Befehl erteilt wird, ergänzt. Dadurch wird sichergestellt, dass in dem Zeitraum eines Fahrplantages jede eindeutige Kennung nur einmal vorkommt.
„(Datum)“	„B Datum“ als Textfeld	-
„(Uhr) (Minuten)“	„Y Uhrzeit“ als Textfeld	Stunden und Minuten werden in einem Textfeld gebündelt.
„(Fahrdienstleiter)“	„W Name Anweisender“ als Textfeld	Wird nur noch beim Aushändigen übermittelt und die Funktion wird zusätzlich dort eingetragen, wenn der Aushändigende nicht der zuständige Fdl ist.
„Erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)“	„V Name Triebfahrzeugführer“ als Textfeld	Wird nur noch beim Aushändigen durch den Tf als Bestätigung des Empfangs ausgefüllt. Die Bescheinigung erfolgt mit Unterschrift und Namen in Druckbuchstaben.
Textfeld für Mitarbeiter, die Befehle im Auftrag des Fdl ausfertigen	entfällt	-
Übermittlungsart „ZF/andere“	entfällt	Die Übermittlungsart wird bei der Übermittlung von Befehlen nicht mehr angegeben.
Der Befehl 14.35 und der zweite Unterschriften teil gemäß Vordruck Befehle 14.1-14.35 entfällt, weil für das Widerrufen eines Befehls immer ein neuer Vordruck verwendet werden muss.		

Befehlsnummer		
Alt	Neu (ggf. mit Nummer des Auftrages)	Erläuterung
1	21	-
1.1	29 (mit Auftrag 29.30)	-
2	1 für die Vorbeifahrt am EOA/Signal.	Die Tabelle mit der Einteilung „Signal usw.; Bezeichnung / km; Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst“

	2 für die Weiterfahrt nach TR/Vorbeifahrt.	entfällt. Durch die Vorgaben der TSI OPE werden die Befehle für die Vorbeifahrt und die Weiterfahrt nach Vorbeifahrt/TR getrennt.
2.1	29 (mit Auftrag 29.30)	-
3	22	-
3.1	29 (mit Auftrag 29.30)	-
4	23	-
5	24	-
5.1	24 (mit Auftrag 24.20)	-
5.2	24 (mit Auftrag 24.30)	-
6	25	Zeilen 3 und 4 des alten Befehl 6 wurden in Auftrag 25.30 zusammengefasst.
6.1	29 (mit Auftrag 29.30)	-
7	26	-
8	8	-
9	27	-
10	28 und 29	Die Streichoptionen „Fahren Sie signalgeführt weiter/Wählen Sie ETCS-Level/ETCS-Betriebsart“ werden zur besseren inhaltlichen Aufteilung neu in den Aufträgen 28.10, 28.20 und 29.10 gegeben.
10.1	29 (mit Auftrag 29.20)	-
11	95 (mit Auftrag 95.10)	-
12	5 und 6	Befehl 12 entfällt, da die TSI OPE für dessen Inhalte zwei verschiedene Befehle vorgibt. Dadurch werden Geschwindigkeitsbeschränkungen und das Fahren auf Sicht durch verschiedene Befehle angeordnet.
12.1	6 (mit Auftrag x.90)	-
12.2	95 (mit Auftrag 95.20)	-
12.3	6 (mit Auftrag x.90)	-
12.4	95 (mit Auftrag 95.50 und Auftrag 95.53 für „ständig wirksam“ oder Auftrag 95.54 für „unwirksam“)	-

12.5	95 (mit Auftrag 95.30)	-
12.6	entfällt	Neu über Verfahrensregel in Ril 408.2651 und über Klammervermerk bei Grund Nr. 33 abgedeckt.
12.7	Befehl 95 (mit Auftrag 95.40)	-
13	(Auftrag x.25 in Kombination mit Befehl 1, 2 oder 7)	Aufgrund der Vorgaben der TSI OPE wird kein Abschnitt mehr vorgegeben, für den der Auftrag erteilt wird.
14	Befehl 95 mit Auftrag 95.95	-
14.1	31	-
14.2	entfällt	Wird neu als Freitext in Befehl 95 mit Auftrag 95.95 gegeben.
14.3	entfällt	Wird neu als Freitext in Befehl 95 mit Auftrag 95.95 gegeben.
14.4	32	-
14.5	33	-
14.6	3	Die TSI sieht für den Auftrag „Verbleiben im Stillstand“ den Befehl 3 vor.
14.6	Befehl 3 mit Auftrag 3.15	Der neue Auftrag 3.15 bezieht sich auf den Abschnitt „Fahrt beenden“ in der Richtlinie 483.0701. Der Abschnitt regelt, wie das ETCS-Fahrzeuggerät die Überwachung beendet.
14.6	Befehl 3 mit Auftrag 3.20	Der neue Auftrag 3.20 bezieht sich auf den Absatz „Override betätigen“ in der Richtlinie 483.0701. Der Abschnitt regelt, in welchen Fällen der Tf Override EOA betätigen muss.
14.7	entfällt	Keine Befehlserteilung seit dem Entfall der Regeln zum Erteilen des Befehls 14.7 im Rahmen der Aktualisierung 04.
14.8	34	Die Vorgedruckte maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges entfällt, um den Befehl auch für andere Vorgaben nutzbar zu machen, welche bisher mit

		Befehl 14 erteilt wurden. Zum Beispiel Befehl 14 mit dem Wortlaut „VMZ 250 von ... bis ... einstellen“ beim Umleiten von Reisezügen auf tunnelreichen Schnellfahrstrecken.
14.9	30	-
14.35	4	Neuer Befehl nach TSI OPE zum Widerruf eines Befehls.
-	7	Neuer Befehl nach TSI OPE zum Starten in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR nach Beenden des ETCS-Startlaufs.
-	9	Neuer Befehl nach TSI OPE für das Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung. Ersetzt den aktuellen Befehl 14 für Schwungfahrabschnitte.
<p>Die Gründe werden neu auf dem Vordruck Befehle 1-9 unterhalb der Fußzeile abgebildet.</p> <p>So muss der Anwender das Blatt nicht wenden, um den Inhalt des Befehls vollständig aufzunehmen.</p> <p>Die Gründe werden aufgrund der Prämisse, dass Zahlen ziffernweise genannt werden müssen, ausschließlich zweistellig abgebildet, um Verwechslungen bei der Übermittlung zu verhindern.</p> <p>Die Nummerierung der Gründe beginnt mit Nr. 10 fortlaufend bis Grund Nr. 43.</p> <p>Neu aufgenommen wurden die Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nr. 11 - Personen im Gleis / Kinder am Gleis Nr. 28 - Verdacht auf Mängel am Oberbau Nr. 43 - Schwungfahrabschnitt 		

Ril 408.2415 – Fahrplan-Mitteilung

<u>neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.</u>	<u>alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.</u>
408.2415 1	408.2415 2 (4)
408.2415 2	408.2415 3 (1)
408.2415 3	408.2415 3 (2)
408.2415 4	408.2415 3 (3)
408.2415 5	408.2415 3 (4)

Wesentliche Grundsätze zur Erstellung und Übermittlung sowie der Vordruck der Fahrplan-Mitteilung waren bis dato in der Ril 408.0415/2415 verankert. Der Fdl hat den Vordruck allerdings meistens nicht mehr in eigener Zuständigkeit, sondern weisungsgebunden durch die BZ verwendet. Die primären Anwendenden des Verfahrens sind vor allem die Disponenten der Betriebszentralen. Aus diesem Grund wurden die Grundsätze der Fahrplan-Mitteilung in die Richtlinie 420 (Betriebsleitstellen) verlagert. Der Vordruck 408.0415V01/2415V01 ist entfallen. Die Übermittlung der Fahrplan-Mitteilung erfolgt nur noch über die BZ selbst. Diese kann als PDF-Datei an die zuständige Stelle des EVU übermittelt werden oder dem Tf über die Führerraumanzeige des Fahrplans übermittelt werden. In Ril 408.2415 bleiben die Verfahrensregeln in den neuen Abschnitten 1 – 5 bestehen.

Abschnitt 5 „Erledigte Fahrplan-Mitteilung“

Es wurde präzisiert, dass der Tf eine erledigte Fahrplan-Mitteilung in geeigneter Weise von seiner digitalen Anzeige entfernen muss oder eine ausgedruckte Fahrplan-Mitteilung weglegen muss. Dies lässt offen, ob dem Tf die Fahrplan-Mitteilung elektronisch oder ausgedruckt durch seine zuständige Stelle bereitgestellt wird.

Ril 408.2431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen

Abschnitt 1 „Züge des Gelegenheitsverkehrs“ und 2 „Umleiten“

Absatz (3) wurde dahingehend geändert, dass die Angaben der Fahrplan-Mitteilung für alle Sperrfahrten (nicht nur für unvorhergesehene Sperrfahrten) durch Eintrag im Befehl bekanntgegeben werden können. Hintergrund: Durch den Entfall des Vordrucks Fahrplan-Mitteilung (408.0415V01/408.2415V01) wäre es für den Fdl nicht mehr möglich, Fahrplanangaben für vorhergesehene Sperrfahrten (z. B. im Rahmen einer Betra) bekanntzugeben. Da es aber weiterhin möglich sein soll, dass der Fdl Fahrplanangaben auch für vorhergesehene Sperrfahrten übermitteln darf, wurde der Absatz entsprechend angepasst.

Ril 408.2435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2435 1 (5)	408.2435 1 (6)
408.2435 1 (6)	408.2435 1 (7)
408.2435 1 (7)	408.2435 1 (8)

Abschnitt 1 „Allgemeines“

Die Reihenfolge der Auflistung der außergewöhnlichen Fahrzeuge in Absatz (3) wurde alphabetisch neu angeordnet.

In Absatz (3) Kleinbuchstabe a) wurden die Wagen der Bauart Nummernreihe 116 gestrichen, da diese nicht mehr eingesetzt werden.

In Absatz (3) Kleinbuchstabe c) und d) wurde konkretisiert, dass Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs nur als außergewöhnliches Fahrzeug gelten, wenn diese mit dem

Lichtraumprofil DE 2 oder DE 3 zugelassen sind und die entsprechende Ergänzung zur Zuggattungsbezeichnung fehlt. Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dazu verpflichtet, im Rahmen der Trassenanmeldung bei der DB InfraGO AG die zu beachtenden Besonderheiten der Fahrzeuge zu nennen und anzugeben, wenn diese die Bezugslinie G 1 oder G 2 nach Anlage 7 oder 8 der EBO überschreiten. Außerdem sind sie verpflichtet, die Besonderheiten der Fahrzeuge im Rahmen der Trassenanmeldung durch einen Zusatz zur Zuggattungsbezeichnung zu ergänzen (z. B „-D“ für Doppelstockfahrzeuge, wenn diese mit dem Lichtraumprofil DE 2 zugelassen sind). Nach der alten Formulierung „Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs“ ohne entsprechende Angabe des jeweiligen Lichtraumprofils hätten Doppelstockfahrzeuge, welche das Regelprofil (G2) gemäß §22 EBO einhalten, nur mit Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung verkehren dürfen. Aufgrund der Einhaltung des Regelprofils ist für diese Fahrzeuge allerdings keine Ergänzung „-D“ oder „-E“ als Zusatz zur Zuggattungsbezeichnung erforderlich. Die Formulierung für Doppelstockfahrzeuge mit dem Lichtraumprofil DE 3 wurde entsprechend angepasst und harmonisiert. Außerdem wurde aufgrund der Vorgaben zu Trassenanmeldungen das Suffix „-B“ für Fahrzeuge mit Brückenrestriktionen aufgenommen.

Die Reihenfolge der Auflistung der außergewöhnlichen Züge in Absatz (4) wurde alphabetisch neu angeordnet.

Die Regeln im alten Absatz (5) wurden durch den Entfall der Vorgaben zum Ausfahren von Trittstufen gestrichen.

Ril 408.2445 – Geschobene Züge

Abschnitt 1 „Allgemeines“

Absatz (6) b) ist neu formatiert und es wurde ergänzt, dass auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS ein mit ETCS ausgerüstetes schiebendes Triebfahrzeug in ETCS-Betriebsart SH fahren muss.

Abschnitt 3 „Aufgaben“

In Abschnitt 3 Absatz (1) wurde ein Verweis geändert.

In Absatz (8) wurde die Formatierung geändert. Absatz (8) regelt neu grundsätzlich die zulässige Geschwindigkeit. Absatz (8) a) und b) geben Abweichungen von der zulässigen Geschwindigkeit wieder. Außerdem wurde eine Ergänzung in Absatz (8) a) aufgenommen. Aufgrund einer Anordnung des Eisenbahn-Bundesamtes wurde in den Regeln für Fahrdienstleiter neu geregelt, dass der Fahrdienstleiter die Triebfahrzeugführer von geschobenen Zugfahrten durch Befehl über die Lage von Bahnübergängen ohne technische Sicherung verständigen muss. Zur Einheitlichkeit der Richtlinie von Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer wird die Richtlinie 408.2445 entsprechend angepasst.

In Absatz (8) b) wurde ein Verweis gestrichen. Es ergibt sich aus Abschnitt 1 Absatz (1) d), dass Züge in Störungsfällen gemeint sind.

Ril 408.2451 – „Einfahren in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg, Einfahren in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal“**Abschnitt 1 „Einfahrt in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg“**

Kleinbuchstabe f) wird aufgrund des geänderten Befehlsvordruckes hinsichtlich der Befehlsnummer angepasst. Die alten Befehle 14.2 und 14.3 entfallen auf dem Vordruck und werden zukünftig durch Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilt. Es wurden drei neue Anstriche aufgenommen, da der Fahrdienstleiter abhängig von der Vorgabe beim alten Befehl 14.2 ein „besonders kurzes“ Stumpfgleis im Befehl streichen konnte. Die Formulierungen wurden entsprechend den Wortlauten des neuen Befehlsvordruckes angepasst.

Bei Kleinbuchstabe i) wurde der Begriff „Fahrerlaubnis“ in „ETCS-Fahrerlaubnis“ angepasst und damit an die Formulierung gemäß Ril 483.0701 angepasst.

Abschnitt 2 „Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal“

In Absatz (1) wurde ein Verweis zur Richtlinie 301 aufgelöst.

Ril 408.2454 – Wechsel der ETCS-Betriebsart**Abschnitt 1 „Manueller Wechsel aus ETCS-Betriebsart FS oder OS in andere ETCS-Betriebsart“**

Die bisherigen Regeln wurden in einen neuen Abschnitt 1 verschoben.

Abschnitt 2 „Bestätigung des manuellen Wechsels in ETCS-Betriebsart NL; ETCS-Betriebsart NL beenden“

Die neuen Regeln wurden aufgrund von Vorgaben aus der TSI OPE aufgenommen. Dadurch wird sichergestellt, dass auf allen Triebfahrzeugen die richtige ETCS-Betriebsart gewählt wurde.

Ril 408.2455 – Zugfahrt mit besonderem Auftrag

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2455	408.2456
408.2455 1 (1)	408.2456 1 (1)
408.2455 1 (2)	408.2456 1 (2)
408.2455 1 (3)	408.2456 1 (3)
408.2455 1 (4)	408.2456 1 (3)
408.2455 1 (5)	-
408.2455 1 (6)	-
408.2455 6 (1) a)	408.2456 6 (1) a) - b)
408.2455 6 (1) b)	408.2456 6 (1) c)
408.2455 6 (1) c)	408.2456 6 (1) d)

408.2455 6 (1) d

408.2456 6 (1) e

Die Richtliniennummer 408.2456 wird in 408.2455 geändert, um die Nummerierung mit den Regeln für Fdl zu harmonisieren. In der Richtliniengruppe 408.01-06 finden sich die Regeln zur Zugfahrt mit besonderem Auftrag in Ril 408.0455.

Abschnitt 1 „Art des Auftrages“

In Anstrich 4. wurde die Weiterfahrt nach einem LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus neu aufgenommen. Diese wird neu zu einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag. Hintergründe dazu werden ausführlich in den Erläuterungen zu Ril 408.2652 wiedergegeben.

In Anstrich 5. wurde die Fahrt in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR nach Beenden des ETCS-Startlaufs neu als Zugfahrt mit besonderem Auftrag aufgenommen. Einer Zugfahrt, welche durch Befehl 7 zugelassen wird, muss nicht immer Auftrag 7.20 erteilt werden.

Beispiel: Eine Sperrfahrt soll auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 einen liegengebliebenen Zug in den Bahnhof hereinholen. Nach dem Halt auf freier Strecke und dem Herstellen der Voraussetzungen für die Rückfahrt der Sperrfahrt wird dem Tf nach dem ETCS-Startlauf die ETCS-Betriebsart SR angekündigt und er fordert einen Befehl 7 beim Fdl an. Der Beginn einer Zugfahrt mit Befehl 7 erfolgt folglich immer als Zugfahrt mit besonderem Auftrag, unabhängig davon, ob der Fdl die Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 mit Auftrag 7.20 zulässt oder nicht.

Die Art des Auftrags wurde in Absatz (1) bis (3) aufgeteilt in signalgeführte Züge (1), LZB-geführte Züge (2) und ETCS-geführte Züge sowie Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR (3). Zur besseren Übersicht für den Anwender wurde eine tabellarische Darstellung aufgenommen. Für eine bessere inhaltliche Trennung der Zugbeeinflussungen LZB und ETCS wurden die Arten des Auftrages für diese voneinander gelöst.

Im Absatz (2) wurden zwei Textmeldungen gestrichen, weil diese von der ETCS-Zentrale nicht gesendet werden.

Im Absatz (5) wurden aufgrund von Vorgaben der TSI OPE neue Regeln zum Starten eines Zuges in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR gegeben. Diese geben vor, dass der Tf Befehl 7 anfordern muss, wenn nach den Vorbereitungsarbeiten (z.B. Zugdateneingabe ETCS) „Start“ betätigt wurde und damit der ETCS-Startlauf beendet wurde. Die Regeln beziehen sich explizit darauf, dass nach dem Beenden des ETCS-Startlaufes kein Wechsel in die ETCS-Betriebsart FS oder OS erfolgt und der Zug in der ETCS-Betriebsart SR fahren muss. Der Zug muss in ETCS-Betriebsart SR fahren, wenn die ETCS-Betriebsart SR angekündigt wird oder das ETCS-Fahrzeuggerät in der ETCS-Betriebsart SB verbleibt. Die Anforderung eines Befehls 7 ist also z.B. nicht erforderlich, wenn nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR, anschließender Übermittlung eines Befehls 2 und folgender Betätigung von „Start“ die ETCS-Betriebsart SR angekündigt wird, weil hier kein ETCS-Startlauf erfolgte, sondern lediglich die ETCS-Betriebsart PT nach Erhalt des Befehls 2 verlassen wurde.

Im zweiten Satz des Absatzes wird klargestellt, dass Befehl 7 nicht erforderlich ist, wenn der Fdl der Abfahrt bereits durch eine Textmeldung zugestimmt hat. Nach Anzeige der Textmeldung

„Sie dürfen ohne Bedienen Override EOA vorbeifahren an ETCS-Bk ... [Signalbezeichnung]“ (siehe 408.2331) darf der Tf die angekündigte ETCS-Betriebsart SR bestätigen und abfahren.

Im Absatz (6) ist neu geregelt, dass der Tf zur Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt an der Spitze des Zuges Befehl 1 anfordern muss.

Beispiele:

- Auf Grund eines Balisenlesefehlers kürzt die ETCS-Zentrale die ETCS-Fahrterlaubnis auf die Spitze des Zuges.
- Wenn die ETCS-Zentrale dem ETCS-Fahrzeuggerät nach dem Bedienen von „Start“ eine gültige und vertrauenswürdige Position zuweist, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart FS oder OS. Infolge einer technischen Weiterentwicklung ist es möglich, dass die ETCS-Zentrale trotz des Wechsels in die Betriebsart FS oder OS keine ETCS-Fahrterlaubnis erteilt und der Tf zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt an der Spitze des Zuges Befehl 1 anfordern muss („... darf vorbeifahren am EOA/Signal ... km ...“). Die ETCS-Zentrale erteilt trotz des Wechsels in die ETCS-Betriebsart FS oder OS z. B. keine ETCS-Fahrterlaubnis, wenn an der folgenden ETCS-Blockstelle keine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS erteilt werden kann.

Abschnitt 4 „Zulässige Geschwindigkeit für signalgeführte Züge (außer für Züge in ETCS-Level in der ETCS-Betriebsart SR)“

In Absatz (1) wurde die zulässige Geschwindigkeit einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag in einer übersichtlicheren, tabellarischen Auflistung aufgenommen.

Der erste Satz der bisherigen Regeln in Absatz (2) wird unterhalb der Tabelle in Absatz (1) präzisiert und die vorherigen Verweise werden aufgrund der Gestaltungsvorgaben Fahrdienstvorschrift und zum besseren Leseverständnis des Anwenders aufgelöst. Es gibt Situationen, in denen der Auftrag zum Fahren auf Sicht vollständig abgefahrener wurde, gleichzeitig aber noch eine Geschwindigkeitsbeschränkung für die Zugfahrt mit besonderem Auftrag besteht.

Beispiel:

Der Fdl lässt die Fahrt eines Zuges mit einer Zuglänge von 600 Metern am Einfahrtsignal des Bahnhofs Beheim mit Signal Zs 7 zu. Der Tf fährt bis zum nächsten Hauptsignal (Zwischensignal) auf Sicht, an welchem der Signalbegriff Hp 1 signalisiert wird. Hp 1 lässt die Fahrt zu. Nachdem der Tf noch 400 Meter über das Zwischensignal hinaus auf Sicht gefahren ist, muss er noch die Regeln in 408.2455 Abschnitt 4 Absatz (1) der ersten Tabellenzeile beachten. Im Beispiel Bahnhof Beheim gilt die zulässige Geschwindigkeit einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag, bis der Zug am folgenden Hauptsignal vorbeigefahren ist. Aufgrund der Zuglänge von 600 Metern gilt für den Tf noch für weitere 200 Meter eine zulässige Geschwindigkeit von 40 km/h, bis er mit dem gesamten Zug am Zwischensignal vorbeigefahren ist.

In Absatz (2) wurde der Randvermerk thematisch angepasst. Der Absatz regelt neu ausschließlich die Zulassung einer Zugfahrt mit Signal Zs 7 und die Aufnahme eines signalgeführten Zuges in die Anzeigeführung (LZB/ETCS).

Abschnitt 5 „Zulässige Geschwindigkeit für LZB-geführte Züge“

In Absatz (2) wurde der nicht erforderliche Verweis auf Richtlinie 408.2561 gestrichen. Der Verweis ist nicht notwendig, da Tf die Regeln in Ril 408.2561 grundsätzlich beachten müssen. Immer wenn der Tf bis zu einem Hauptsignal auf Sicht fahren muss (also auch bei einem LZB-Vorsichtauftrag) und wenn ab dort die Fahrt zugelassen ist, muss er noch 400 Meter über das Hauptsignal hinaus auf Sicht fahren.

Abschnitt 6 „Zulässige Geschwindigkeit für ETCS-geführte Züge oder für Züge in ETCS-Level 2 in der ETCS-Betriebsart SR“

Kleinbuchstabe a) wird verändert und enthält neu sowohl die zulässige Geschwindigkeit als auch eine tabellarische Darstellung der Betriebsstellen.

Bei Kleinbuchstabe b) wurden die Hinweise gestrichen. Diese ergeben sich aus den Regeln der Richtlinie 483.0701.

Bei Kleinbuchstabe c) wurde der Verweis angepasst.

In Absatz (2) 1. Anstrich wurde der Befehl 13 durch Auftrag x.25 ersetzt und die Formulierung an den Wortlaut des neuen Auftrages x.25 angepasst.

Außerdem wurden zwei nicht notwendige Verweise auf Richtlinie 408.2561 gestrichen. Der Verweis ist nicht notwendig, da Tf die Regeln in Ril 408.2561 grundsätzlich beachten müssen. Immer wenn der Tf 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 Meter über das Hauptsignal hinaus auf Sicht fahren.

Befehl 12 wurde durch Befehl 6 ersetzt und das Beispiel wurde gestrichen. Der Verweis auf Ril 408.2411 wurde aufgelöst, da die Regeln der Ril 408.2455 an dieser Stelle nicht klarstellen müssen, warum ein erteilter Befehl 6 weiterhin gültig bleibt.

Ril 408.2456 – Halten, Weiterfahren nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2456	408.2455

Die Richtliniennummer 408.2455 wird in 408.2456 geändert, um die Nummerierung mit den Regeln für Fdl zu harmonisieren.

Abschnitt 1 „Halten“

In Absatz (1) wurde das Sperrsignal aufgenommen, da ETCS-Halte bei ETCS-geführten Zügen in ETCS-Level 2 zukünftig auch an Sperrsignalen eingerichtet sein können.

Ril 408.2458 – Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen**Abschnitt 1 „Allgemein“**

In Absatz (2) wurde die Befehlsnummer des alten Befehls 14.35 gestrichen. Die Vorgaben der TSI OPE sehen mehrere Möglichkeiten vor, wie ein erteilter Befehl 3 widerrufen werden kann. Dies wird allgemein in Ril 408.2411 geregelt.

Abschnitt 2 „Auf Strecken mit LZB“

In Absatz (1) wurde die Formulierung „auf Strecken mit LZB“ im ersten Satz gestrichen. Dies ergibt sich aus der Abschnittsüberschrift. Als neuer Randvermerk wurde die Nachfrage des Fdl aufgenommen, da dieser vor dem Zurücknehmen der Zulassung einer Zugfahrt aktiv beim Tf nachfragen muss, ob der Zug LZB-geführt ist.

Abschnitt 3 „Auf Strecken mit ETCS-Level 2“

Die Abschnittsüberschrift wurde durch den Zusatz „Level 2“ ergänzt und somit präzisiert, dass die Regeln nur auf Strecken mit ETCS-Level 2 gelten.

In Absatz (1) wurde die Formulierung „auf Strecken mit ETCS“ im ersten Satz gestrichen. Dies ergibt sich aus der Abschnittsüberschrift. Als neuer Randvermerk wurde die Nachfrage des Fdl aufgenommen, da dieser vor dem Zurücknehmen der Zulassung einer Zugfahrt aktiv beim Tf nachfragen muss, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist.

In Absatz (2) wurde der Randvermerk „Override EOA“ zur besseren Darstellung der Thematik aufgenommen. Zudem ergeben sich zukünftig Änderungen hinsichtlich der Befehlseerteilung. Wenn der Fdl eine teilweise befahrene Fahrstraße für einen ETCS-geführten Zug auflösen muss, erteilt er dem Tf zusätzlich zum Befehl 3 („Verbleiben im Stillstand“) Auftrag 3.20 („Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen“). Der Auftrag 3.20 wurde aufgrund der Vorgaben der TSI OPE neu aufgenommen. Bestehen bleibt die Regel, dass der Tf dem Fdl die Bedienung von Override EOA bestätigen muss. Die Weiterfahrt des Zuges lässt der Fdl mit Befehl 21 (Abzweigstelle, Weiterfahrt im Bahnhof) oder Befehl 22 (Ausfahrt aus dem Bahnhof) zu. Der erteilte Befehl 3 wird durch Befehl 4 auf einem separaten Vordruck widerrufen.

Ril 408.2463 – Auf dem Gegengleis fahren

In Absatz (1) wurde der letzte Unterabsatz zu Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind neu formuliert, weil durch den Fahrplan selbst keine Verständigung erfolgt. Es wurde präzisiert, dass auf einen gesonderten Auftrag zur Fahrt oder Weiterfahrt auf dem Gegengleis verzichtet wird, wenn im Fahrplan die Angabe „ohne Zs 6“ vorhanden ist.

Ril 408.2475 – Arbeiten an der LZB- oder ETCS-Streckeneinrichtung

Abschnitt 2 „ETCS-Level 2-Streckeneinrichtung“

Zur Klarstellung, dass die enthaltenen Regeln nur für Strecken mit ETCS-Level 2 gelten, wurden die Abschnittsüberschrift und der einleitende Satz geändert. Die Regeln in Abschnitt 2 setzen voraus, dass der Fdl Restriktionen (z.B ETCS-Sperren) eingeben kann. Auf Strecken ohne ETCS-Level 2 kann der Fdl keine Restriktionen eingeben.

In Absatz (1) wurde der zweite Satz beim zweiten Anstrich gestrichen, da dieser nicht notwendig war. Für den Tf ergibt sich aus dem Inhalt des Befehls 28 mit Auftrag 28.10, dass er das ETCS-Level NTC PZB/LZB wählen muss.

Der Wortlaut des alten Befehls 10 wurde an die Formulierungen des neuen Befehlsvordruckes angepasst. Deshalb wird die Anrede „Sie“ auch in den Absätzen (1) und (2) gestrichen.

Ril 408.2481 – Sperrfahrten durchführen

Abschnitt 8 „Verhalten an Bahnübergängen“

Der Absatz (3) wurde neu aufgenommen. Aufgrund einer Anordnung des Eisenbahn Bundesamtes wurde in der Richtlinie 408.0481 im Rahmen der Aktualisierung 4.4 des Handbuches 40800 (Regeln für Fdl) neu geregelt, dass der Fahrdienstleiter die Triebfahrzeugführer von geschobenen Sperrfahrten durch Befehl 14 über die Lage von Bahnübergängen ohne technische Sicherung verständigen muss. Zur Einheitlichkeit der Richtlinie von Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer wird die Richtlinie 408.2481 entsprechend angepasst.

Ril 408.2485 – Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen

In Abschnitt 3 Absatz (1) wurde der Begriff „Wegebenutzer“ durch „Verkehrsteilnehmer“ ersetzt. Anpassung an die DGUV-I.

**Ril 408.2531 – Unzulässiges Vorbeifahren; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR;
Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen**

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
Titel: Ril 408.2531 Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR; Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen	Titel: Ril 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
408.2531 1 a) bis m)	408.2531 (1) a) bis n)
408.2531 2	408.2531 (2) bis (5)
408.2531 2 (1)	408.2531 (2)
408.2531 2 (2)	408.2531 (3)
408.2531 2 (3)	408.2531 (4)
408.2531 2 (4)	408.2531 (5)

Der Titel der Richtlinie 408.2531 wurde geändert, da er thematisch nicht mehr zu den aufgelisteten Situationen passte. Der alte Titel implizierte, dass der Tf eines signalgeführten Zuges immer unzulässig an Haltsignalen vorbeigefahren sei. Eine PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrstellung zeigt, ist eine zulässige Vorbeifahrt und kann nicht als Vorbeifahrt am Haltsignal deklariert werden. Mit der neuen Formulierung „Unzulässiges Vorbeifahren“ werden sowohl Halt zeigende Signale als auch Stellen, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre, mit einbegriffen. PZB-Zwangsbremsungen und Zwangsbremsungen in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN werden unter dem Begriff „Zwangsbremsung durch Zugbeeinflussung in bestimmten Situationen“ zusammengefasst.

Zur besseren Übersicht der Richtlinie entstehen zwei neue Abschnitte, welche thematisch die Verständigung des Fdl nach Anhalten des Zuges und die Weiterfahrt nach der Verständigung des Fdl voneinander trennen.

Abschnitt 1 „Verständigung des Fdl nach Anhalten des Zuges“

Der alte Kleinbuchstabe h) wurde gestrichen, da auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet sind und diese nicht über die Funktionalität des LZB-Nothaltes verfügt. Der alte Kleinbuchstabe n) wurde aufgrund der Sortierung nach Zugbeeinflussung nach Kleinbuchstabe g) verschoben.

Abschnitt 2 „Weiterfahrt nach Verständigung des Fdl“

In Absatz (1) wurde der Verweis auf Ril 408.2572 aufgelöst und klargestellt, dass das Erteilen eines Befehls 2 nicht notwendig ist, wenn der Zug zurücksetzen muss.

In Absatz (4) wurde der Wortlaut der Textmeldung an den Wortlaut der Textmeldung in Abschnitt 1 Kleinbuchstabe k) angepasst.

In Absatz (4) wurde bei Kleinbuchstabe d) präzisiert, welchen Befehl der Tf zur Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 benötigt. Dies verleiht dem Tf, gerade im Hinblick auf den neuen Befehl 7, mehr Handlungssicherheit.

Ril 408.2561 – Fahren auf Sicht, Geschwindigkeit ermäßigen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
Titel: Züge fahren; Fahren auf Sicht, Geschwindigkeit ermäßigen	Titel: Züge fahren; Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen
408.2561 1 (2)	408.2561 1 (1)
408.2561 1 (3)	408.2561 1 (2)
408.2561 1 (4)	408.2561 1 (3)
408.2561 1 (5)	408.2561 1 (4)

Abschnitt 1 „Fahren auf Sicht“

Die Abschnittsüberschrift wurde an die Vorgaben der TSI OPE angepasst, welche das Betriebsverfahren als „Fahren auf Sicht“ titelt. Die Begrifflichkeit ist somit auch zwischen dem Richtlinientitel in Ril 408.2561 und dem Befehlsvordruck 408.2411V01 (Auftrag x.25 „ist vom Fahren auf Sicht befreit“) angepasst.

Absatz (1) wurde aufgrund der Vorgaben der TSI OPE inhaltlich angepasst und mit einem neuen Randvermerk „Definition“ gekennzeichnet. Durch die Übernahme der Vorgaben aus der TSI OPE wird präzisiert, dass der Tf trotz all der gebotenen Vorsicht und der Anpassung der Geschwindigkeit entsprechend den Sichtverhältnissen, nur vor solchen Hindernissen auf der Infrastruktur sicher anhalten können muss, denen er sich im Rahmen der möglichen Wahrnehmung nähert. Das sichere Anhalten kann bei einem unerwarteten Hindernis nicht vorausgesetzt werden. Dies ist bspw. der Fall, wenn ein Baum unmittelbar vor der Spitze des Zuges in das Gleis fällt oder Personen unmittelbar vor der Spitze des Zuges in den Gleisbereich treten, ohne dass der Tf diese vorher in seinem Blickfeld wahrnehmen konnte und nicht damit rechnen konnte, weil er beispielsweise keinen Befehl 95 mit Auftrag 95.30 erhalten hat.

Absatz (2) ist neu und regelt die unveränderte Geschwindigkeit beim Fahren auf Sicht. Dadurch wird die Definition vom Fahren auf Sicht von der Geschwindigkeit getrennt.

In Absatz (4) wurde der Begriff „ETCS-Fahrterlaubnis“ an die Formulierung der Richtlinie 483.0701 angepasst.

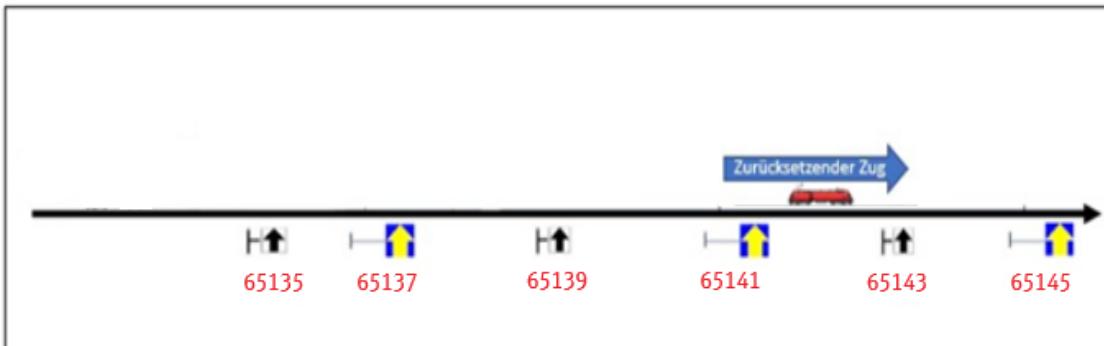
Ril 408.2572 – Zug zurücksetzen

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2572 1 (2) b)	-
408.2572 1 (2) c)	408.2572 1 (2) b)
408.2572 1 (2) d)	408.2572 1 (2) c)
408.2572 1 (2) e)	408.2572 1 (2) d)
408.2572 1 (2) f)	408.2572 1 (2) e)

Abschnitt 1 „Bedingungen“

In Absatz (2) b) wurde eine neue Bedingung für das Zurücksetzen eines Zuges aufgenommen. Hiernach muss der Tf entsprechend den Vorgaben der technischen Spezifikation für Interoperabilität Operation (TSI OPE) nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR vor dem Zurücksetzen des Zuges mit Befehl 3 und Auftrag 3.15 angewiesen werden, im Stillstand zu verbleiben und die Fahrt zu beenden. „Fahrt beenden“ bedeutet im Sinne der Richtlinie für das Bedienen von ETCS-Fahrzeugeinrichtungen das Beenden der Überwachung durch das ETCS-Fahrzeuggerät (z.B. Wechsel in die ETCS-Betriebsart SB). Ein Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR vor dem Zurücksetzen eines Zuges kann z.B. vorkommen, wenn auf Grund einer drohenden Gefahr der Fdl ein Signal auf Halt stellte und eine Vorbeifahrt am ETCS-Halt erfolgte.

Beispiel Zug muss Zurücksetzen und startet in ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR:



95 Zusätzliche Anweisungen

- muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und
95.10 niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten
- muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn
95.20 erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat
- muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis
95.30 nicht verlassen
- muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben
95.40

95.50 PZB in/am	<input type="checkbox"/> ständig wirksam	<input type="checkbox"/> unwirksam
	95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle	95.53	95.54

- muss folgende Anweisungen beachten
95.95

Sie dürfen zurücksetzen bis Signal 65 N 1 Bahnhof Saubachtal.

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

95.96 [Freitext]

7 Starten in SR

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> darf in SR starten
7.10 | <input checked="" type="checkbox"/> darf vorbeifahren am EOA ETCS-Bk 65145
7.20 |
| | |
| | |
| | |
- ist vom Fahren auf Sicht befreit
x.25

In Absatz (2) e) wurde ergänzt „und auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS“. Damit gelten für das Zurücksetzen eines Zuges auf Strecken mit ETCS-Level 1 LS die gleichen Regeln wie auf Strecken, die mit ETCS-Level 2 ausgerüstet sind. Der Tf muss die ETCS-Betriebsart SH wählen, wenn sich das Triebfahrzeug nicht an der Spitze befindet oder von der Spitze aus gesteuert wird.

Ril 408.2581 – Verhalten bei Gefahr

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
-	408.2581 3 (4)
408.2581 3 (4)	408.2581 3 (5)
408.2581 3 (5)	408.2581 3 (6)

Abschnitt 3 „Nothaltauftrag“

In Absatz (1) a) und b) wird der Wortlaut für alle Fernsprechverbindungen einheitlich angepasst. Gemäß den Vorgaben der TSI OPE werden die Nothaltaufträge künftig mit „Mayday, mayday, mayday“ eingeleitet.

Der alte Absatz (4) wird gestrichen, da auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG inzwischen alle LZB-Strecken mit LZB L72CE ausgerüstet sind und diese nicht über die Funktionalität des LZB-Nothaltes verfügt.

Ril 408.2591 – Sonstige Unregelmäßigkeit im Bahnbetrieb

Abschnitt 1 „Fehlleitung“

In Absatz (1) Nr. 4 wurde die Befehlsnummer des alten Befehls 14.35 ersatzlos gestrichen. Die Vorgaben der TSI OPE sehen mehrere Möglichkeiten vor, wie ein erteilter Befehl 3 widerrufen werden kann. Dies wird allgemein in Ril 408.2411 geregelt.

In Absatz (2) Nr. 1 wurde die Formulierung „auf Strecken mit LZB“ im ersten Satz gestrichen. Dies ergibt sich aus der Absatzüberschrift. Als neuer Randvermerk wurde die Nachfrage des Fdl aufgenommen, da dieser vor dem Zurücknehmen der Zulassung einer Zugfahrt aktiv beim Tf nachfragen muss, ob der Zug LZB-geführt ist.

In Absatz (3) wurde der Zusatz „Level 2“ ergänzt und somit präzisiert, dass die Regeln nur auf Strecken mit ETCS-Level 2 gelten.

In Absatz (3) Nr. 1 wurde die Formulierung „auf Strecken mit ETCS“ im ersten Satz gestrichen. Dies ergibt sich aus der Absatzüberschrift. Als neuer Randvermerk wurde die Nachfrage des Fdl aufgenommen, da dieser vor dem Zurücknehmen der Zulassung einer Zugfahrt aktiv beim Tf nachfragen muss, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist.

In Absatz (3) Nr. 2 wurde der Randvermerk Override EOA zur besseren Darstellung der Thematik aufgenommen. Zudem ergeben sich zukünftig aufgrund des geänderten Befehlsvordruckes Änderungen hinsichtlich der Befehlserteilung. Wenn der Zug zwischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt und der fahrwegbestimmenden Weiche ohne Zwangsbremse zum Halten gekommen ist, erteilt der Fdl dem Tf zusätzlich zum Befehl 3 „Verbleiben im Stillstand“ Auftrag 3.20 „Vorhandene ETCS-Fahrerlaubnis löschen“. Bestehen bleibt die Regel, dass der Tf dem Fdl die Bedienung von Override EOA bestätigen muss. Die Weiterfahrt des Zuges lässt der Fdl mit Befehl 21 (Abzweigstelle, Weiterfahrt im Bahnhof) oder Befehl 22 (Ausfahrt aus dem Bahnhof) zu. Der erteilte Befehl 3 wird durch Befehl 4 widerrufen.

Ril 408.2651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
408.2651 1 (1)	408.2651 1
408.2651 1 (2)	-

Abschnitt 1 „PZB-Streckeneinrichtung gestört“

In Absatz (1) wurden im letzten Satz die Signale Lf 4 und Lf 5 (DV 301) gestrichen, da diese auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG nicht mehr aufgestellt sind.

Absatz (2) wurde neu aufgenommen und beinhaltet eine neue Verfahrensregel, welche den alten Befehl 12.6 ersetzt. Diese regelt, dass Tf anzeigegeführter Züge eine durch Befehl 5 mit Grund Nr. 33 angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund einer gestörten PZB-Streckeneinrichtung nicht beachten müssen. Bisher regelte die Ril 408.0651, dass der Fdl bei einer gestörten PZB-Streckeneinrichtung die Geschwindigkeitsangabe im Befehl 12 mit einem „*“ versehen und Befehl 12.6 erteilen musste, wenn der betroffene Abschnitt mit LZB oder ETCS ausgerüstet ist. Die neue Regel wird in Ril 408.2651 aufgenommen, da der Tf beurteilen kann, ob sein Zug anzeigegeführt ist oder nicht. Durch seine Qualifizierung und die Regeln für das Bedienen der Zugbeeinflussungsanlagen ist ihm bewusst, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung für eine gestörte PZB-Streckeneinrichtung als anzeigegeführter Zug keine Relevanz hat.

Der Grund Nr. 33 wurde auf dem Befehlsvordruck mit einem Klammervermerk als Ergänzung zur Verfahrensregel ergänzt.

Abschnitt 3 „PZB-Zwangsbremsung“

In Absatz (1) b) wurde zur besseren Übersicht der Randvermerk „PZB BÜ“ aufgenommen. Außerdem wurde die Weisung zur Sicherung des Bahnübergangs präzisiert und durch Befehl 8 ersetzt.

In Absatz (1) c) wurde der Randvermerk „Andere Stellen“ aufgenommen.

In Absatz (2) b) wurde ein Verweis angepasst.

Ril 408.2652 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – LZB**Abschnitt 1 „LZB-Übertragungsausfall“**

Absatz (2) regelt die Weiterfahrt nach LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus neu. Die Zustimmung zur Weiterfahrt des Zuges erfolgt - resultierend aus einer Anforderung des Eisenbahn-Bundesamtes - mit Befehl 1 („...durf vorbeifahren am EOA... km...“) und damit als Zugfahrt mit besonderem Auftrag. Die Anweisung zur signalgeführten Weiterfahrt erhält der Tf zusätzlich mit Befehl 29 (alternativ Eintragung des Auftrages 29.10 im Auftrag x.95 des Befehls 1). Darüber hinaus wird der Triebfahrzeugführer - resultierend aus einer Anforderung des Eisenbahn-Bundesamtes - mit Befehl 6 angewiesen, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.

In Absatz (3) wurde ein Rechtschreibfehler berichtigt.

Absatz (4) stellt klar, dass der mit Befehl 6 angeordnete Auftrag auf Sicht zu fahren auch gültig bleibt, wenn der Zug wieder anzeigengeführt ist. Dies ist auf die Anweisung des Eisenbahn-Bundesamtes und den Vorrang eines Befehls vor entsprechenden Signalen oder Führerraumanzeigen (Ril 408.2411) zurückzuführen.

Abschnitt 2 „Weiterfahrt nach LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals bei LZB-Fahrt“

Der alte Abschnitt 2 wurde ersatzlos gestrichen. Die aus der Ausnahmegenehmigung Nr. 225 übernommenen Regeln zur Kompensation des L72 Fehlers sind aufgrund der abgeschlossenen Migration zur Bauform LZB L72 CE entfallen.

Ril 408.2653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS-Level 2

<u>neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.</u>	<u>alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.</u>
Abschnitt 1 Absatz (2)	Hinweis zu Absatz (3)
Abschnitt 1 Absatz (3)	Abschnitt 1 Absatz (2)
Abschnitt 1 Absatz (4)	Abschnitt 1 Absatz (3)
Abschnitt 1 Absatz (5)	Abschnitt 1 Absatz (4)
Abschnitt 1 Absatz (6)	Abschnitt 1 Absatz (5)
Abschnitt 1 Absatz (7)	Abschnitt 1 Absatz (6)
Abschnitt 1 Absatz (8)	Abschnitt 1 Absatz (7)
Abschnitt 1 Absatz (9)	Abschnitt 1 Absatz (8)

Abschnitt 1 „ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört oder ausgeschaltet“

Absatz (2) wurde neu eingefügt. Der Hinweis auf das gestörte NTC PZB/LZB am Ende des ehemaligen Absatzes (2) wurde entfernt und wird als Regel im neuen Absatz (2) gegeben.

Auf Grund des neuen Absatzes (2) ändert sich die Nummerierung wie folgt:

Der ehemalige Absatz (2) ist neu Absatz (3).

Der ehemalige Absatz (3) ist neu Absatz (4).

Der ehemalige Absatz (4) ist neu Absatz (5). Er wurde in zwei Anstriche aufgeteilt. Im ersten Anstrich wurde aufgenommen, dass der Tf nach Beheben der Störung und Erhalt des Befehls 4 weiterfahren darf, wenn die ETCS-Zentrale eine ETCS-Fahrerlaubnis erteilt. Im zweiten Anstrich wurde aufgenommen, dass die ETCS-Zentrale nach Beheben der Störung keine ETCS-Fahrerlaubnis erteilt. Der Tf muss Befehl 1 anfordern (siehe 408.2455 Abschnitt 1 Absatz (6)). Hintergrund: Wenn die ETCS-Zentrale dem ETCS-Fahrzeuggerät nach dem Betätigen von „Start“ eine gültige und vertrauenswürdige Position zuweist, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart FS oder OS. Infolge einer technischen Weiterentwicklung ist es möglich, dass die ETCS-Zentrale trotz des Wechsels in die ETCS-Betriebsart FS oder OS keine ETCS-Fahrerlaubnis erteilt. Der Tf muss dann zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt an der Spitze des Zuges Befehl 1 anfordern („...darf vorbeifahren am EOA/Signal km ...“). Der Befehl 1 ermöglicht dem Tf Override EOA zu bedienen, in die ETCS-Betriebsart SR zu wechseln und am ETCS-Halt an der Spitze des Zuges vorbeizufahren.

Die ETCS-Zentrale erteilt trotz des Wechsels in die ETCS-Betriebsart FS oder OS z. B. keine ETCS-Fahrterlaubnis, wenn an der folgenden ETCS-Blockstelle keine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS erteilt werden kann.

Befehl 4 zum Widerrufen des Befehls 3 ist nicht erforderlich, weil nach Ril 408.2411 Befehl 3 durch Befehl 1 widerrufen wird.

Der ehemalige Absatz (5) ist neu Absatz (6). Es wurde ergänzt, dass eine Weiterfahrt in der ETCS-Betriebsart SR auch erfolgen kann, wenn diese zuvor nicht angekündigt wird. Dies ist der Fall, wenn nach Betätigen von „Start“ die ETCS-Zentrale die ETCS-Betriebsart SR nicht ankündigt, das ETCS-Fahrzeuggerät in ETCS-Betriebsart SB verbleibt und der Tf Override EOA anstelle von „Start“ bedienen muss. Die Zustimmung erhält der Tf auf Anforderung (siehe Ril 408.2455 Abschnitt 1 Absatz (5)) durch Befehl 7. Befehl 4 zum Widerrufen des Befehls 3 ist nicht erforderlich, weil nach Ril 408.2411 Befehl 3 durch Befehl 7 widerrufen wird.

Der ehemalige Absatz (6) ist neu Absatz (7).

Der ehemalige Absatz (7) ist neu Absatz (8).

Der ehemalige Absatz (8) ist neu Absatz (9).

Der ehemalige Hinweis am Ende des Absatzes (9) wird neu als Anstrich am Ende des Absatzes eingefügt.

Abschnitt 2 „Ausfall der ETCS-Funkübertragung“

Das Aktivieren der Rückfallebene PZB/LZB wurde von Absatz (2) nach Abschnitt 1 Absatz (9) verschoben.

Beim Wechsel in die Rückfallebene PZB/LZB wird das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart IS oder NP geschaltet. Der Wechsel in die ETCS-Betriebsart IS oder NP und folglich die Aktivierung der Rückfallebene PZB/LZB muss Inhalt des Abschnittes 1 sein. Abschnitt 2 behandelt den Ausfall der ETCS-Funkübertragung.

Absatz (3) wurde neu eingefügt. Der Hinweis zur Entscheidung über den weiteren Einsatz des Fahrzeugs am Ende des ehemaligen Absatzes (2) wurde entfernt und wird als Regel im neuen Absatz (3) gegeben.

Abschnitt 3 „Automatischer Levelwechsel vor Zufahrtsicherungssignal hat nicht stattgefunden“

In Absatz (1) Nr. 3 wurde klargestellt, dass eine Weiterfahrt in der ETCS-Betriebsart SR auch erfolgen kann, wenn diese zuvor nicht angekündigt wurde (siehe Erläuterung zu Abschnitt 1 Absatz (6)). Die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Zufahrtsicherungssignal erhält der Tf durch Befehl 1.

Ril 408.2671 – Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen

Der Begriff „Wegebenutzer“ wurde an mehreren Stellen durch „Verkehrsteilnehmer“ ersetzt und an die Vorgaben der DGUV-I angepasst.

Abschnitt 2 „Bahnübergang sichern“

In Absatz (1) wurde der Verweis auf die Richtlinien 301 angepasst.

Ril 408.2691 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

Abschnitt 6 „Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung“

In Absatz (2) wird durch einen neuen Randvermerk übersichtlicher dargestellt, dass der letzte Satz nur für Nebenbahnen gilt. Außerdem wird klarer formuliert, welche Anweisungen der Fdl durch den Befehl 95 mit Auftrag 95.95 erteilt.

Ril 408.2701 – Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge

Abschnitt 1 „Auszuschließende Fahrzeuge“

Es wurde konkretisiert, dass Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs trotz Überschreitung der maßgebenden Begrenzungslinie in Züge eingestellt werden dürfen, wenn diese mit dem Lichtraumprofil DE 2 oder DE 3 zugelassen sind und die entsprechende Ergänzung zur Zuggattungsbezeichnung ergänzt ist. Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dazu verpflichtet, im Rahmen der Trassenanmeldung bei der DB InfraGO AG die zu beachtenden Besonderheiten der Fahrzeuge zu nennen und anzugeben, wenn diese die Bezugslinie G 1 oder G 2 nach Anlage 7 oder 8 der EBO überschreiten. Außerdem sind sie verpflichtet, die Besonderheiten der Fahrzeuge im Rahmen der Trassenanmeldung durch einen Zusatz zur Zuggattungsbezeichnung zu ergänzen (z. B. „-D“ für Doppelstockfahrzeuge, wenn diese mit dem Lichtraumprofil DE 2 zugelassen sind). Nach der alten Formulierung „Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs“ ohne entsprechende Angabe des jeweiligen Lichtraumprofils hätten Doppelstockfahrzeuge, welche das Regelprofil (G2) gemäß §22 EBO einhalten, nicht in Züge eingestellt werden dürfen, da diese keine Ergänzung zur Zuggattungsbezeichnung aufweisen. Aufgrund der Einhaltung des Regelprofils ist für diese Fahrzeuge allerdings keine Ergänzung „-D“ oder „-E“ als Zusatz zur Zuggattungsbezeichnung erforderlich. Die Formulierung für Doppelstockfahrzeuge mit dem Lichtraumprofil DE 3 wurde entsprechend angepasst und harmonisiert. Außerdem wurde aufgrund der Vorgaben zu Trassenanmeldungen das Suffix „-B“ für Fahrzeuge mit Brückenrestriktionen aufgenommen. Des Weiteren wurden Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 mit aufgenommen, da diese auch in der Ril 408.2435 als außergewöhnliche Fahrzeuge definiert sind. Im Umkehrschluss dürfen diese Fahrzeuge nur in Züge eingestellt werden, wenn deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“ ergänzt ist.

Ril 408.2721 – Bremsen im Zug, Mindestbremshundertstel**Abschnitt 2 „Abweichung“**

Die Regelung wurde mit den Regeln in Richtlinie 915.0101-915.0107 / VDV-Schrift 757 Teil B harmonisiert. Gemäß EBO §35 „Bremsen der Züge“ muss das letzte oder vorletzte Fahrzeug eines Zuges eine wirkende Bremse haben. Durch die Harmonisierung der Regeln wird auch in der Fahrdienstvorschrift präzisiert, dass bei Güterzügen und Triebfahrzeugfahrten ein Fahrzeug ohne wirkende Bremse nur am Schluss laufen darf, wenn zusätzlich zu den bisher geregelten Fällen (Mangel, Bauartabweichung) das vorletzte Fahrzeug eine wirkende Bremse hat.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

gez. Christian Ehrhardt

Leiter Grundlagen und Verfahren
Bahnbetrieb

gez. Julian Huth

Experte Fahrdienstvorschrift

05.12.2024

Neuherausgabe Richtlinienfamilie 408 - Fahrdienstvorschrift; Richtliniengruppe 408.48

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Neuherausgabe zu den Richtlinien 408.48 gilt ab 14.12.2025.

Sie enthält folgende Richtlinien und dazugehörige Anhänge sowie Zusätze:

408.4801	408.4812	408.4818
408.4801A01	408.4813	408.4821
408.4801A02	408.4814	408.4831
408.4802	408.4815	408.4841
408.4811	408.4816	408.4851
408.4811Z31	408.4817	

Übergang der Gültigkeit

Die bisherigen Richtlinien 408.48 sowie die Zusätze 31 werden mit Ablauf des 13.12.2025 ungültig und sind wegzulegen.

Erläuterungen

Kennzeichnung von inhaltlichen Änderungen

In den Richtlinien sind Zeilen mit inhaltlichen Textänderungen am Rand durch „*“ gekennzeichnet. Bei entfallenen Texten ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt. Nicht gekennzeichnet ist die geänderte Leseransprache.

Leseransprache

Für die Leseransprache der handelnden Personen, werden neu nur noch die Abkürzungen „Ww“ (Weichenwärter), „Tf“ (Triebfahrzeugführer), „Rb“ (Rangierbegleiter) und „Fdl“ (Fahrdienstleiter) verwendet.

Allgemein

Das „Betriebsstellenbuch“ wird neu als „Streckenbuch EIU“ umbenannt. Die betriebliche Unterlage „Angaben für das Streckenbuch“ wird neu als „Angaben für das Streckenbuch EVU“ umbenannt. Grundlage hierfür sind die Vorgaben der TSI OPE. Auf diese Änderungen wird in den folgenden Erläuterungstexten zu den jeweils betroffenen Richtlinien nicht mehr hingewiesen.

Wenn in einer Richtlinie ein Verweis auf eine andere Richtlinie der Richtlinienfamilie 408 enthalten war, wird diesem Verweis die Kurzbezeichnung „Ril“ vorangestellt. Verweise denen noch „Modul“ vorangestellt war, werden durch „Ril“ ersetzt. Wenn die Rede vom Plural „Richtlinien“ ist, wird „Richtlinien“ ausgeschrieben. Gleiches gilt für Verweise auf andere Richtlinien.

Ril 408.4801 – Zusätzliche oder abweichende Regeln

neu: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Richtlinie, Abschnitt, Absatz usw.
Titel: Züge fahren; Zusätzliche oder abweichende Regeln	Titel: Züge fahren; Inhalt und zusätzliche Regeln
408.0051	408.4801 1
408.4801 1	408.4801 2
408.4801 2	408.4801 3

Der Titel wurde aufgrund der Übernahme des Abschnitts 1 in die Ril 408.0051 angepasst.

In Abschnitt 2 wurde der Begriff „Infrastrukturbetreiber“ durch „Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)“ ersetzt.

Anhang 408.4801A01 – Verkehrstage

Der bisherige Anhang 408.4801A01 „Begriffe“ wurde aufgelöst und in die Grundsatzrichtlinie 408.0055 überführt. Daher wurde die Nummerierung des bisherigen Anhanges 408.4801A03 in Anhang 408.4801A01 geändert.

In Abschnitt 1 wurde die Tabelle „Weitere Feiertage“ gestrichen, da Feiertage aus den Informations- und Nachrichtenmedien ersichtlich sind.

Anhang 408.4801A02 – Gültigkeit der Richtlinien für Mitarbeiter

Der bisherige Anhang 408.4801A02 „Abkürzungen“ wurde aufgelöst und in die Grundsatzrichtlinie 408.0054 überführt. Daher wurde die Nummerierung des bisherigen Anhanges 408.4801A04 in Anhang 408.4801A02 geändert.

In der Tabelle wurden die Richtlinien 408.0051, 408.0054, 408.0055 und 408.0056 neu aufgenommen.

408.4802 – Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich

Im Abschnitt 6 Absatz (1) wurde festgelegt, dass aufgrund der besseren Nachvollziehbarkeit die Mitarbeiter neben ihrer Unterschrift auch ihren Namen in Druckbuchstaben vermerken müssen.

408.4811 - Allgemeines

In Abschnitt 6 Absatz (2) wurde der Verweis auf die Richtlinie 408.0054 geändert.

408.4812 - Besonderheiten**Abschnitt 2 Absatz (1)**

Lesen Sie die Erläuterungen zu den geänderten Regeln in den Richtlinien 408.0435 und 408.2435 jeweils im Abschnitt 1 Absatz (3).

408.4813 - Vorbereiten

Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr. 1

Lesen Sie die Erläuterungen zu den geänderten Regeln in den Richtlinien 408.0435 und 408.2435 jeweils im Abschnitt 1 Absatz (3).

408.4841 - Hauptgleise

Abschnitt 3

In der bisherigen Regel in Absatz (4) wurde die Nummer des Befehls geändert. Lesen hierzu die Erläuterungen zu den geänderten Regeln in den Richtlinien 408.0411 bzw. 408.2411.

Abschnitt 10

Die Abschnittsüberschrift wurde durch eine Ergänzung des Begriffs „Betriebsart SH“ in „ETCS-Betriebsart SH“ präzisiert.

408.4851 – Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört

Abschnitt 3

Die Regeln in Abschnitt 3 Absatz (3) a) wurden ergänzt und gelten somit auch für elektromechanische Stellwerke.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Fahrweg

gez. Christian Ehrhardt

gez. Julian Huth

Leiter Grundlagen und Verfahren
Bahnbetrieb

Experte Fahrdienstvorschrift