

und gemäß Verteiler Richtlinie 408

20.10.2014

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

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

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

Die verwendeten Abkürzungen sind am Schluss des Dokuments erläutert.

---

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

## 1. Grundsätze der Weiterentwicklung

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

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

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

## 2. Neue Struktur der Richtlinie 408

Die folgende Abbildung zeigt die ab 13.12.2015 gültige Struktur:

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

### 2.1 Modulgruppe 408.01 - 06

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

### 2.2 Modulgruppe 408.11 - 16

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

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

---

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

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

---

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

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

---

### **2.5 Modulgruppe 408.48**

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

---

### **2.6 Modulgruppe 408.58**

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

---

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

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

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

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

## 2.8 Modulgruppe 408.91 - 99

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

## 2.9 Erläuterungsschreiben

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

## 3. Netzzugangsrelevantes Regelwerk

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

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

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

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

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

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

---

#### 4.1 Örtliche Richtlinien (Status quo)

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

---

#### 4.2 Angaben für das Streckenbuch

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

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

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

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

---

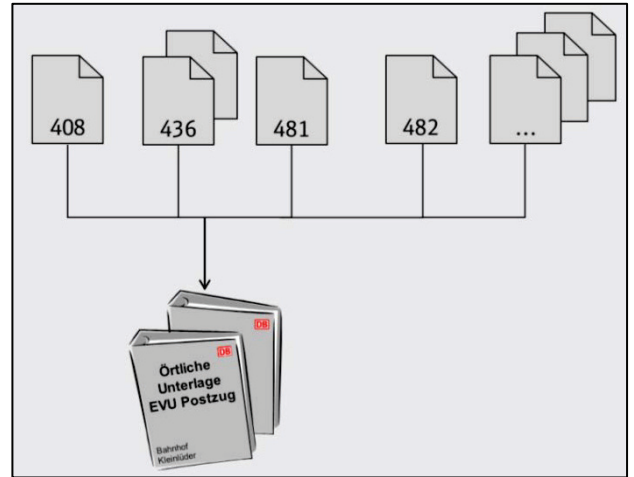
#### 4.3 Betriebsstellenbuch

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

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

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

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

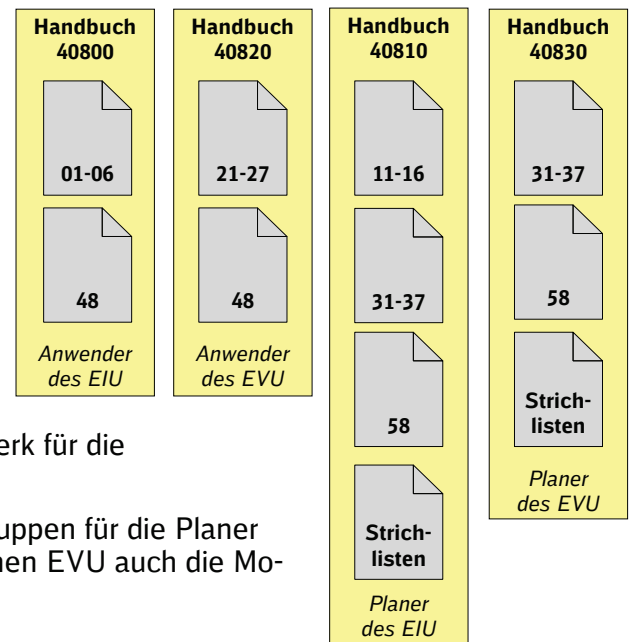


**5. Handbücher und Druck**

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

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

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



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

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

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

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

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

### Abkürzungen

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

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

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

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Bormet  
(Leiter Betriebsverfahren)

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





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

## 1 Verzeichnis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	408.21 - 27	13.12.2015	Neuherausgabe	
2	408.21 - 27	11.12.2016	Aktualisierung 01	
3	408.21 - 27	10.12.2017	Aktualisierung 02	
* 4	408.21 - 27	15.12.2019	Aktualisierung 03	

## **2 Richtlinien**

- 408.21 Züge fahren - Allgemeines - \*  
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265 31631 \*
- 408.22 Züge fahren - Regelfall -  
Fachautor: Dietmar Homeyer, (069) 265 31632
- 408.23 Züge fahren - Regelfall - \*  
Fachautor: Toralf Große, (069) 265 31633
- 408.24 Züge fahren - Besonderheiten - \*  
Fachautor: Jürgen Niebuer, (069) 265 42205
- 408.25 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb - \*  
Fachautor: Toralf Große, (069) 265 31633
- 408.26 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen - \*  
Fachautor: Jürgen Niebuer, (069) 265 42205
- 408.27 Züge fahren - Bilden der Züge - \*  
Fachautor: Jürgen Niebuer, (069) 265 42205



07.10.2014

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

**Übergang der Gültigkeit**

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

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

...

## Fahrdienstvorschrift

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

### Geltung

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

### Nummerierung der Module

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

### Leseransprache

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

### Modul 408.2100 – Übersicht der Aktualisierungen, Modulübersicht

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

### Modul 408.2101 – Inhalt und zusätzliche Regeln

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

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

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

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

#### **Modul 408.2101A01 – Begriffe**

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

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

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

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

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

- Betriebsstelle
- Betriebsstellenbuch
- örtliche Zusätze
- Streckenbuch
- Übermittlungscodes

neu aufgenommen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

neu: Modul 408.2131, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0131 1, Satz 1
2	408.0131 2

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

**Modul 408.2202 – Aufträge oder Meldungen**

neu: Modul 408.2202, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0202 1
2	408.0202 2
3	408.0202 3

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

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

neu: Modul 408.2212, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0212 1
2	408.0212 2

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

### Modul 408.2301 – Ohne Streckenkenntnis fahren

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

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

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

### Modul 408.2321 – Zug vorbereiten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

#### Modul 408.2341 – Fahrt des Zuges

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Modul 408.2411 – Befehle

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Änderungen im Einzelnen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Befehl 5 ist so gestaltet, dass er auch bei eingleisigen Strecken verwendet werden kann, wenn kein Befehl 5.1 oder 5.2 angekreuzt wird.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zusammengefasst.

Die Spalte "und Zmst" wurde in

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

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

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

zusammengefasst.

Die bisherige Spalte "bis km oder Sig" wurde in

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

umbenannt.

---

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

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

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

<b>12.6</b> *) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.
---

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

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

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

Im Unterschriftenteil ist "Zf" als Empfänger entfallen.

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

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

- Besondere Regeln für diktierte Befehle:

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

- Besondere Regeln für auszuhändigende Befehle:

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

Die Befehle der Rückseite im Einzelnen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ausfüllanleitung Befehl 2:

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

Die Ausfüllanleitung für die zweite Spalte unterscheidet zwei Fälle:

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



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

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

### Modul 408.2415 – Vordruck Fahrplan-Mitteilung

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

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

### Modul 408.2415V01 – Fahrplan-Mitteilung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Modul 408.2441 – Nachschieben**

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

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

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

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

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

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

### Modul 408.2445 – Geschobene Züge

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<b>neu: 408.2491 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0491

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

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

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

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

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

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

### Modul 408.2541 – Gefahrdrohende Umstände

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

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

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

### Modul 408. 2552 – Offene Türen

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

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

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

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

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln.

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

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

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

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

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

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

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

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

Redaktionelle Anpassungen aufgrund der Trennung der Regeln.

#### Modul 408. 2572 – Zug zurücksetzen

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

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

#### Modul 408.2581 - Verhalten bei Gefahr

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

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

#### Modul 408.2591 – Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb

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

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

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

#### Modul 408.2651 Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

<b>neu: 408.2681 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0691

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

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

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

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

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

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

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

**Modul 408.2721 – Brems Hundertstel fehlen**

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

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

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

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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

Gemäß Verteiler Ril 408.21 - 27

Rainer Meffert  
Telefon 069 -265-31631  
rainer.meffert@deutschebahn.com  
Zeichen I.NPB 4 Me Orr 408.2100Z01

04.12.2015

## **Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.21 – 27, Aktualisierung 1, Erläuterungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 1 der Richtlinie 408.21 - 27 gilt ab 11.12.2016. Sie enthält folgende geänderte bzw. neue Module:

408.2100Z01 (neu)	408.2341A02	408.2475	408.2652 (neu)
408.2101A01	408.2411V01	408.2481	408.2653 (neu)
408.2321	408.2441	408.2488	408.2681
408.2331	408.2445	408.2531	408.2691
408.2341	408.2451	408.2572	
408.2341A01	408.2454 (neu)	408.2591	
	408.2456	408.2651	

## **Erläuterungen**

### **Allgemein**

In den Modulen sind Zeilen mit Textänderungen am Rand durch „\*“ gekennzeichnet; wenn Textweggefallen ist, ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt. Neue Module sind nicht durch Sternchen gekennzeichnet.

Bei Änderungen eines Anhangs, Vordrucks oder Zusatzes ändert sich automatisch auch das Gültigkeitsdatum im jeweiligen Grundmodul. Daher sind diese im Inhaltsverzeichnis ebenfalls mit dem Gültigkeitsdatum 11.12.2016 dargestellt, ohne dass es eine Änderung im jeweiligen

...

Grundmodul gegeben hat. Grundmodule ohne Änderungen werden im Rahmen der Aktualisierung 01 nicht mitgeliefert.

In die Aktualisierung sind folgende Ausnahmen eingearbeitet, die zum 11.12.2016 ungültig werden:

- 201 - ETCS
- 202 - zulässige Geschwindigkeit bei Abfahrt auf Kennlicht
- 203 - Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen

### **Modul 408.2101A01 - Begriffe**

Die Begriffe *Grenzsignal*, *IS*, *NP*, *Override EOA*, *PT*, *SB*, *SH*, *UN* und *Zufahrtsicherungssignal* sind neu aufgenommen. Eine Definition dieser Begriffe ist erforderlich, da hierzu Regeln gegeben sind.

Die Begriffe *FS*, *IS*, *NL*, *NP*, *OS*, *PT*, *SB*, *SF*, *SH*, *SR*, *TR* und *UN* wurden mit dem in Klammern gesetzten englischen Begriff ergänzt. Die Begriffsdefinitionen der ETCS-Betriebsarten sind damit in den Richtlinien 408, 482.72 und 483.0701 identisch.

In den Definitionen der Begriffe *Abzweigstellen*, *Bahnhöfe*, *Bahnhofsteile* sowie *Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke* wird jeweils das Signal Ne 14 den dort bisher ausschließlich erwähnten Hauptsignalen gleichgestellt. Hintergrund: EBO § 14 (1) lässt zu, dass „Signalen am Fahrweg [...] entsprechende Anzeigen im Führerraum gleichgestellt“ sind und diese „die Signale am Fahrweg ersetzen“ dürfen. Da bei Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Betriebsstellen nicht mit Einfahr- bzw. Blocksignalen ausgerüstet sind, wären die bisherigen Definitionen ohne die Ergänzung unvollständig.

Beim Begriff *Aufgehobene Signalabhängigkeit* wurde ergänzt, dass der Fahrmelder einer virtuellen Blockstelle dem Hauptsignal entspricht. Dies ist erforderlich, weil es aufgehobene Signalabhängig auch bei ETCS-Level 2 ohne Signale geben kann.

Beim Begriff *Fahrtstellung eines Hauptsignals* wurde ergänzt, dass bei einer virtuellen Blockstelle der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrmelder entspricht. Damit entspricht dies der bereits bei *Zugfahrt mit besonderem Auftrag* gegebenen Ergänzung.

Bei *Gewöhnlicher Halteplatz* wurde für Reisezüge mit Betriebshalt und Güterzüge ergänzt, dass diese neben dem bereits bisher erwähnten Halt gebietenden Signal auch möglichst nahe an einen LZB-Halt bzw. ETCS-Halt heranfahren müssen.

Die Definition „TR“ wurde erweitert. Neben dem bisher genannten Überfahren eines ETCS-Haltes gibt es noch weitere Anlässe, die zu einem Wechsel in die Betriebsart TR führen. Diese sind in einfacher Form in der Formulierung „oder in bestimmten Störsituationen“ zusammengefasst. Die bestimmten Störsituationen zählt BTSF<sup>1</sup> 0000.0358 wie folgt auf:

- „Anliegen einer absoluten PZB-Zwangsbremung bis zum Stillstand
- wegen 2000 Hz-PZB-Beeinflussungen oder
- Überfahren eines LZB-Haltes beim Wechsel von Level STM<sup>2</sup> PZB nach Level 2, Level 1 oder Level 0
- Überfahren eines Signalstandortes bei Fahrt unter Tf-Verantwortung ohne Befehlstastenbedienung

<sup>1</sup> Betrieblich-Technische Systemfunktionen

<sup>2</sup> = NTC

- Wechsel nach Level 1 oder Level 2 ohne gültige Fahrterlaubnis
- Widersprüchliche Baliseninformation.“

Zusätzlich wurde der sich aus den Ausnahme 203 zu Ril 408.21 - 27 ergebende Begriff „Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen“ redaktionell übernommen.

#### **Modul 408.2321 – Zug vorbereiten**

Abschnitt 3 ist neu und regelt die manuelle Wahl des ETCS-Levels. Da in der Anfangszeit von ETCS nur wenige Strecken mit ETCS ausgerüstet sind, gilt: Der Triebfahrzeugführer muss in der Regel EZCS-Level NTC PZB/LZB wählen. Eine manuelle Wahl des ETCS-Levels 2 ist nur auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale und den angrenzenden Betriebsstellen erforderlich. Daher ist die manuelle Levelwahl für den ETCS-Level 2 nur bei den Signalen und Betriebsstellen, die mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ausgerüstet sind bzw. an eine solche Strecke angrenzen, im Streckenbuch bekannt gegeben.

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

In Abschnitt 3 Absatz (4) ist der Unterabsatz c) neu. Er ist erforderlich, weil ETCS bei mehreren Zügen vor demselben Signal demjenigen Zug die Fahrterlaubnis erteilt, dessen Triebfahrzeugführer als erster „Start“ bedient. Wenn der Triebfahrzeugführer „Start“ erst bedient, wenn er die zusätzliche mündliche Zustimmung erhalten hat, ist sichergestellt, dass dem jeweils ersten Zug die zutreffende Fahrterlaubnis korrekt zugeordnet wird.

Für den Fall, dass der zweite Zug bereits ETCS-geführt ist, muss der Triebfahrzeugführer dieses Zuges auf die Aufforderung des Fahrdienstleiters hin in ETCS-Betriebsart SB wechseln und dem Fahrdienstleiter den Wechsel bestätigen. Diese Situation kann z. B. eintreten, wenn vor einen ETCS-geführten Zug ein zweiter Zug als Rangierfahrt bereitgestellt wurde, der als erster Zug abfahren soll.

#### **Modul 408.2341 – Fahrt des Zuges**

Abschnitt 1 Absatz (1) c) wurde redaktionell so umformuliert, dass die Regeln zur Gültigkeit der Signale bzw. zur Release Speed in drei Anstrichen als jeweils abgeschlossene Sätze dargestellt sind.

Die Formulierungsänderung in Abschnitt 1 Absatz (1) d) stellt klar: Nur innerhalb einer Strecke mit ETCS-Level 2 gelten in ETCS-Betriebsart SR Hauptsignale usw. nicht, weil die den Signalen Ne 14 zugeordneten Balisen mit der Information „Halt, wenn in SR“ nicht schaltbar sind. Umkehrschluss: Sollte ein Zug außerhalb einer ETCS-Strecke in ETCS-Betriebsart SR fahren, muss der Triebfahrzeugführer die genannten Signale beachten. Diese Situation kann im Störfall dann eintreten, wenn am Ende einer mit ETCS ausgerüsteten Strecke ein automatischer Levelwechsel nicht stattgefunden hat, der Triebfahrzeugführer irrtümlich einen Befehl zur Weiterfahrt an der ETCS-Bk erhalten hat und anschließend der hinter dem Grenzsignal angeordneten Grenzdatenpunkt (Balise) den Wechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB nicht kommandiert. In diesem Fall muss der Triebfahrzeugführer bei der Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart SR Hauptsignale usw. beachten, weil er sich nicht mehr auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 befindet. Außerdem muss er vor dem nächsten Hauptsignal – auch bei Fahrtstellung – anhalten (siehe Modul 408.2653 4).

Die Regel in Abschnitt 2 Absatz (2) b) ist neu. Sie ist notwendig, um das Verhalten des Triebfahrzeugführers bei der Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ bzw. „Entering OS“ während der Aufnahme in die ETCS-Betriebsart FS oder OS zu beschreiben. ETCS zeigt dem Triebfahrzeugführer die Textmeldung an, wenn beim Wechsel nach ETCS-Level 2 zwar alle Restriktionen vor dem Zug in den Führungsgrößen berücksichtigt sind, aber

rückwärtige Restriktionen noch nicht. Es ist deshalb erforderlich, dem Triebfahrzeugführer detailliert vorzugeben, was er unter „rückwärtigen Restriktionen“ zu verstehen hat. Hierzu gehören:

- Niedrigere Geschwindigkeiten nach Fahrplan und La; diese können sich dann restriktiv auswirken, wenn bei einem Zusammenlauf zweier Strecken der Zug aus der Strecke mit der niedrigeren zulässigen Geschwindigkeit auf eine Strecke mit höherer zulässiger Geschwindigkeit fährt und nach ETCS-Level 2 wechselt, bevor er einen Weg zurückgelegt hat, der seiner Zuglänge entspricht. In diesem Fall zeigen die Führungsgrößen bereits den höheren Wert, obwohl der Triebfahrzeugführer noch die Regel beachten muss, dass er die Geschwindigkeit seines Zuges erst erhöhen darf, wenn er mit der Zuglänge an dem im Fahrplan dargestellten Ort des Geschwindigkeitswechsels vorbeigefahren ist.
- Geschwindigkeitsbeschränkungen im anschließenden Weichenbereich nach Modul 301.0002 5 und nach Modul 408.2455 4 (1); diese berücksichtigt ETCS noch nicht, obwohl der Triebfahrzeugführer noch die Regel beachten muss, dass er die Geschwindigkeit seines Zuges erst erhöhen darf, wenn er mit der Zuglänge am Ende des Weichenbereiches vorbeigefahren ist.

Es ist weiterhin erforderlich, dem Triebfahrzeugführer vorzugeben, wie lange er die Regel beachten muss: Da beide in Führungsgrößen nicht dargestellten Restriktionen sich auf die Zuglänge beziehen, muss der Triebfahrzeugführer die Restriktionen ab dem Ort des Levelwechsels, also ab der Anzeige des wirksamen ETCS-Levels 2, noch so lange beachten, bis er eine Wegstrecke zurückgelegt hat, die seiner Zuglänge entspricht. Diese Vorgabe stellt sicher, dass der Triebfahrzeugführer die Regel auch dann beachtet, wenn ETCS die Textmeldung nicht während der gesamten Zeitdauer anzeigt. In der Regel gilt: ETCS kann nur eine begrenzte Zahl von Textmeldungen anzeigen, neu eingehende Textmeldungen schieben bereits dargestellte Textmeldungen nach oben.

Der letzte Satz im bisherigen Abschnitt 2 Absatz 4 wird redaktionell als eigener Abschnitt 2 Absatz (5) mit Randstichwort und einleitendem Satz formatiert. Die Nummerierung der folgenden Absätze verschiebt sich entsprechend.

Abschnitt 2 Absatz (6) c) (bisher Absatz (5) c) ist aus folgenden Gründen entfallen:

Die Regelung ist nicht mehr erforderlich, weil für den auslösenden Anwendungsfall eine örtliche Lösung – Signalisierung mit Signal Zs 3 – gefunden wurde.


Die Regelung hätte bei zahlreichen Situationen zu unnötigen Geschwindigkeitsreduktionen geführt.

Wenn der Triebfahrzeugführer die Stellung des folgenden Hauptsignals bereits während der Fahrt im anschließenden Weichenbereich erkennt, hätte die Regelung dazu führen können, dass der Triebfahrzeugführer zu früh beschleunigt.

Diese Regeländerung war bereits vorab mit Ausnahme 202 bekanntgegeben worden. Ausnahme 202 entfällt deshalb zum 11.12.2016.

Abschnitt 6 Absatz (4) ist aus Ausnahme 203 zu Ril 408.21 – 27 übernommen worden. Die Regel lässt zu, dass der Triebfahrzeugführer – Abweichend von Absatz 1 – während der Fahrt eine Zugvollständigkeitsmeldung geben darf, wenn es im Streckenbuch zugelassen ist.

**Modul 408.2341A01- Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans**

In Abschnitt 4 Absatz (5) f) wurde beim Zeichen  die Beschreibung redaktionell dahingehend geändert, dass es das Ende einer von der Infrastruktur vorgegebenen Oberstrombegrenzung anzeigt.

Abschnitt 4 Absatz (6) c) erläutert neu, dass eine Gruppe von Hauptsignalen mit der gleichen Verwendung durch das am durchgehenden Hauptgleis stehende Hauptsignal stellvertretend dargestellt ist. Der Begriff „Verwendung“ bezieht sich hierbei auf Modul 301.0101 Abschnitt 1 Absatz (3), wonach Hauptsignale als Einfahr-, Zwischen- oder Ausfahrtsignale usw. verwendet werden.


Weiterhin ist erläutert, dass die Hauptsignale der anderen Gleise in Klammern dargestellt sind, wenn sich im durchgehenden Hauptgleis kein Hauptsignal befindet.

In Abschnitt 4 Absatz (6) d) Nr. 1 ist die Erläuterung für abweichende Darstellung von Hauptsignalen im durchgehenden Hauptgleis eines Bahnhofs entfallen. Stattdessen regelt der neue Abschnitt 4 Absatz (6) d) Nr. 3 die Darstellung von Hauptsignalen im Bahnhof, die nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis angeordnet sind. Wenn das Zeichen „←“ in der Führerraumanzeige abgebildet ist, stehen alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend. Wenn in der Führerraumanzeige einzelne Signale mit dem Zeichen „←“ und einer Gleisbezeichnung dargestellt sind, ist das bezeichnete Hauptsignal im genannten Gleis abweichend aufgestellt. Wenn der Eintrag in Klammern gesetzt ist, ist am durchgehenden Hauptgleis kein Hauptsignal vorhanden.

**Modul 408.2341A02- Erläuterungen zum Buchfahrplan**

Im Abschnitt 5 a) wurde „oder im Bahnhof am durchgehenden Hauptgleis“ gestrichen, da die Regeln für die abweichende Aufstellung von Hauptsignalen im Bahnhof im dritten Anstrich gegeben sind. Abschnitt 5 a) erläutert neu, dass eine Gruppe von Hauptsignalen mit der gleichen Verwendung durch das am durchgehenden Hauptgleis stehende Hauptsignal stellvertretend dargestellt ist. Der Begriff „Verwendung“ bezieht sich hierbei auf Modul 301.0101 Abschnitt 1 Absatz (3), wonach Hauptsignale als Einfahr-, Zwischen- oder Ausfahrtsignale usw. verwendet werden.

Der 3. Anstrich im Abschnitt 5 a) ist neu. Der neue Anstrich enthält die Regeln für die Darstellung der abweichenden Standorte von Hauptsignalen im Bahnhof. Wenn das Zeichen „←“ im Buchfahrplan dargestellt ist, sind alle Hauptsignale einer Gruppe abweichend nicht unmittelbar rechts oder über dem Gleis angeordnet. Wenn im Buchfahrplan einzelne Hauptsignale mit dem Zeichen „←“ und einer Gleisbezeichnung dargestellt sind, ist das genannte Hauptsignal am genannten Gleis abweichend aufgestellt. Wenn der Eintrag in Klammern gesetzt ist, ist am durchgehenden Hauptgleis kein Hauptsignal vorhanden.

In Abschnitt 5 t) wurde beim Zeichen  die Beschreibung redaktionell dahingehend geändert, dass es das Ende einer von der Infrastruktur vorgegebenen Oberstrombegrenzung anzeigt.

In Abschnitt 9 ist im ersten Textabsatz der letzte Satz entfallen, ebenso Abschnitt 9 g). Hintergrund: Umleitungsfahrpläne werden nicht mehr angewendet. Stattdessen wird der Ersatzfahrplan angewendet.

**Modul 408.2411V01 – Vordruck Befehl**

In der Ausfüllanleitung des Befehlsvordruckes sind im Abschnitt „Besondere Regeln für bestimmte Befehle“ zu Befehl 2, Spalte 1 zwei Ergänzungen erforderlich:

- Der Eintrag „ETCS-Halt“ wird – zusammen mit einer Kilometerangabe in Spalte 2 - benötigt, um einem Zug, dessen Fahrerlaubnis nach dem Halten auf die Spitze des Zuges gekürzt wurde, die Weiterfahrt zuzulassen, weil der Fahrdienstleiter in diesem Fall keine ETCS-Blockstelle mit einer Signalbezeichnung angeben kann.
- Der Eintrag „Ne 14“ wird – zusammen mit der Signalbezeichnung in Spalte 2 - benötigt, um signalgeführten Zügen in folgenden Situationen die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 zulassen zu können: Züge in der Betriebsart IS bzw. SH (geschobene Züge, zurücksetzende Züge, Züge bei gestörtem ETCS) sowie Sperrfahrten KI, die keine ETCS-Ausrüstung haben.

Der so geänderte Vordruck wurde netzweit bereits bei den Druckexemplaren zur Neuherausgabe (Vordruck 408.0411V01/408.2411V01) bei der Neuherausgabe der Richtlinie 408 zum 13.12.2015 angewendet. Es sind deshalb keine Regeln zum Aufbrauchen erforderlich.

### **Modul 408.2441 - Nachschieben**

Abschnitt 1 Absatz (3) a wurde um die Vorgabe erweitert, dass der Triebfahrzeugführer beim Nachschieben Fahrzeugeinrichtungen der PZB und LZB „gemäß Bedienregelwerk für Zugbeeinflussungsanlagen“ ab oder ausschalten muss. Damit ist dem bisher ausschließlich genannten Abschalten das ebenfalls mögliche Ausschalten gleichgestellt. Details regelt das Bedienregelwerk für Zugbeeinflussungsanlagen. Die Änderung steht im Zusammenhang mit der Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit bei gestörter PZB von 100 km/h auf 50 km/h. Eine neue Fahrzeug-Software lässt es hierbei zu, die PZB beim Nachschieben auszuschalten und dennoch gleichzeitig den Fahrtverlauf aufzuzeichnen. Damit ist es technisch möglich, nach wie vor mit der nach EBO § 40 Absatz 5 zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h ungekuppelt nachzuschieben und gleichzeitig den Fahrtverlauf des Schiebetriebfahrzeuges aufzuzeichnen.

Abschnitt 1 Absatz (6) wurde redaktionell umformuliert: Der Absatz (6) regelt ausschließlich die zulässige Geschwindigkeit für nachgeschobene Züge und gibt diese in der in EBO § 40 Absatz 5 vorgegebenen Reihenfolge – 60 km/h für ungekuppeltes Nachschieben, 80 km/h für gekuppeltes Nachschieben – wieder.

Die Regel zur zulässigen Geschwindigkeit für ein zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug ist im neuen Absatz (7) mit eigenem Randstichwort wiedergegeben. Die Nummerierung des folgenden Absatzes verschiebt sich dementsprechend von (7) auf (8).

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

Bei ETCS dürfen geschobene Züge nicht in der ETCS-Betriebsart SR fahren: In ETCS-Betriebsart SR bestünde die Möglichkeit, dass der Zug in die ETCS-Betriebsart FS wechselt. Hierbei wären die angezeigten Führungsgrößen um den Betrag der geschobenen Zuglänge falsch; außerdem könnte ein in ETCS-Betriebsart FS fahrender Zug sich selbst zwangsbremsen. Geschobene Züge müssen deshalb bei ETCS gemäß Abschnitt 1 Absatz (6) in ETCS-Betriebsart SH fahren, weil aus dieser Betriebsart heraus ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Betriebsart OS oder FS nicht stattfinden kann.

Auch für geschobene Züge gilt: Züge dürfen einander nur im Abstand der Zugfolgestellen folgen [EBO § 39 (3)] und die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges darf nur zugelassen werden, wenn sein Fahrweg frei ist [EBO § 39 (4)]. Hierzu ist es erforderlich, dass die durch Signale Ne 14 gekennzeichneten ETCS-Blockstellen auch für in ETCS-Betriebsart SH geschobene Züge gelten. Die neue Regel in Abschnitt 3 Absatz (3) gibt dies vor.

### **Modul 408.2451 – Einfahrten in teilweise besetzte Gleise ohne Zielsignal**

Das Modul enthält folgende redaktionelle Änderungen:



- Da das Modul nur aus einem Abschnitt besteht, wurde aus der bisherigen Abschnittsüberschrift das Randstichwort des Absatzes (1).
- Absatz (1) beschränkt sich auf den Grundsatz, dass Einfahrten in teilweise besetzte Gleise ohne Zielsignal zum Vereinigen von Zugteilen zulässig sind. Die Details zu planmäßigen und außerplanmäßigen Einfahrten folgen in den Absätzen (2) und (3). Der Verweis auf Modul 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5) wurde präzisiert, da nur der zweite Satz für Einfahrten in teilweise besetzte Gleise gilt. Außerdem wurde der Verweis nach vorne gezogen, da Modul 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5) keine Aussagen zu Zielsignalen macht.
- Absatz (3) ist neu und regelt, dass der Fahrdienstleiter bei einer außerplanmäßigen Einfahrt den beteiligten Triebfahrzeugführern die erforderlichen Weisungen erteilt.

**Modul 408.2454 – Wechsel der ETCS-Betriebsart – (neu)**

Das ETCS-Fahrzeuggerät stellt auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale indirekt über die ETCS-Zentrale Flankenschutz in den ETCS-Betriebsarten FS oder OS her. Alle anderen ETCS-Betriebsarten gewähren auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale keinen indirekten Flankenschutz. Wenn der Triebfahrzeugführer aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere ETCS-Betriebsart wechseln muss, weil er z. B. bei einem Fahrtrichtungswechsel vornimmt, muss er den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter prüft, ob der Wechsel aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS heraus den Flankenschutz für benachbarte Zugstraßen in Bahnhöfen, auf Abzweigstellen oder unmittelbar vor diesen Betriebsstellen verletzt. Wenn keine Flankenschutzverletzung durch den Wechsel in eine andere ETCS-Betriebsart eintreten kann, stimmt der Fahrdienstleiter dem Wechsel der ETCS-Betriebsart mündlich zu. Dies ist nicht erforderlich, wenn der Triebfahrzeugführer für den Wechsel der ETCS-Betriebsart einen Befehl erhalten hat. In diesem Fall muss der Fahrdienstleiter vor der Übermittlung des Befehls prüfen, ob eine Flankenschutzverletzung besteht.

**Modul 408.2456 – Zugfahrt mit besonderem Auftrag**

In Abschnitt 6 Absatz (1) b) wurden 2 Hinweise aufgenommen:

„Der Triebfahrzeugführer kann eine im Fahrplan oder La zugelassene höhere Geschwindigkeit als 40 km/h nur fahren, wenn die fahrzeugseitige Überwachung dies zulässt.

Bei Annäherung an ein Signal Ne 14 kann ETCS auch eine niedrigere Geschwindigkeit als 40 km/h überwachen.“

Diese Hinweise stellen für den Triebfahrzeugführer klar, dass zwischen den Angaben im Fahrplan und der fahrzeugseitigen Überwachung Unterschiede bestehen können.

Beispiel:

Auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 und Hauptsignalen ist für signalgeführte Züge mit PZB im Fahrplan eine zulässige Geschwindigkeit von 160 km/h angegeben. ETCS überwacht in der ETCS-Betriebsart SR dennoch eine Geschwindigkeit von 40 km/h.

In Abschnitt 6 Absatz (1) c) wurde ein zweites Kriterium ergänzt, welches die in den Absätzen (1) a) und b) gegebenen Vorgaben zur zulässigen Geschwindigkeit einer mit Befehl zugelassenen und vom Fahren auf Sicht befreiten Zugfahrt beendet: Neben dem bisher vorgegebenen Wechsel in die ETCS-Betriebsart FS beendet auch ein Wechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB die Geschwindigkeitsvorgaben der Unterabsätze a) und b). Diese Situation kann eintreten, wenn der Fahrdienstleiter vor dem Grenzsinal einen manuellen Levelwechsel nach NTC PZB/LZB anordnet.

Abschnitt 6 Absatz (1) d) stellt klar: Bei einem Wechsel von ETCS-Betriebsart SR nach OS hat die ETCS-Betriebsart OS Vorrang vor einem Befehl 13, mit dem der Fahrdienstleiter den Trieb-

fahrzeugführer vom Fahren auf Sicht befreit hat. Diese Klarstellung ist erforderlich, weil sich dies aus dem Grundsatz des Vorranges des Befehls „vor entsprechenden Signalen oder Führerraumanzeigen“<sup>3</sup> nicht eindeutig herleiten lässt, insbesondere weil der Verweis nach Modul 408.2331 bezüglich der zulässigen Geschwindigkeit nicht vollständig zum Fahren auf Sicht passt. Die Klarstellung entspricht der Vorgabe der TSI Betrieb<sup>4</sup> in Abschnitt 6.39, die eine Befreiung vom Fahren auf Sicht ausschließlich für die ETCS-Betriebsart SR vorsieht.

In Absatz (2) gilt der 2. Anstrich neu „in allen anderen Fällen“. Damit gilt die Regel neben dem bisher ausschließlich erwähnten Übergang in die ETCS-Betriebsart SR insbesondere auch dann, wenn am Ende einer mit ETCS ausgerüsteten Strecke noch vor dem Grenzsignal ein Wechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB stattfindet.

In Absatz (2) stellt die Ergänzung, wonach ein mit Befehl 12 erteilter Auftrag, auf Sicht zu fahren, „in allen Fällen gültig“ bleibt, klar: Der in Modul 408.2411 Abschnitt 1 Absatz (2) vorgegebene Grundsatz des Vorranges des Befehles vor Signalen oder Führerraumanzeigen gilt auch, wenn bei einer Fahrt in der ETCS-Betriebsart SR ein Wechsel in die ETCS-Betriebsart FS stattfindet. Der Triebfahrzeugführer muss auch hier - entsprechend den Angaben im Befehl - weiter auf Sicht fahren.

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

Abschnitt 2 gibt Regeln für Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen. Wenn auf diesen Strecken unvorhergesehene Arbeiten an der ETCS-Streckeneinrichtung stattfinden müssen, kann die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Wenn das führende Fahrzeug am Grenzsignal zum Bereich mit gestörter ETCS-Streckeneinrichtung nicht in den ETCS-Level NTC PZB/LZB kommandiert wird, zeigt das ETCS-Fahrzeuggerät am Grenzsignal einen ETCS-Halt an. Der Triebfahrzeugführer muss sich beim Fahrdienstleiter melden. Das weitere Vorgehen ist davon abhängig, ob das führende Fahrzeug über eine Zugbeeinflussung PZB/LZB verfügt oder nicht.

- Absatz (1) regelt den Fall, dass das führende Fahrzeug über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt. In diesem Fall beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10, den ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen und erteilt Befehl 10.1. Dieser Befehl wird ungültig, wenn bei der Weitefahrt ein Wechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet. Dieser Levelwechsel kann am Ende des Bereiches mit der gestörten ETCS-Streckeneinrichtung stattfinden oder wenn die Störung bereits behoben wird, während der Zug den gestörten Bereich durchfährt.
- Absatz (2) regelt den Fall, dass das führende Fahrzeug nicht über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt. In diesem Fall beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10, ETCS-Level 0 zu wählen und erteilt Befehl 10.1. Der Triebfahrzeugführer muss daraufhin Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren. Da in der ETCS-Betriebsart UN die Zugbeeinflussung nicht wirkt, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h (EBO § 40 (2) Nr. 1). ETCS überwacht lediglich die Einhaltung dieser höchst zulässigen Geschwindigkeit. Dieser Befehl wird ungültig, wenn bei der Weitefahrt ein Wechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet. Dieser Levelwechsel kann am Ende des Bereiches mit der gestörten ETCS-Streckeneinrichtung stattfinden oder wenn die Störung bereits behoben wird, während der Zug den gestörten Bereich durchfährt.

---

<sup>3</sup> Modul 408.2411 1 (2)

<sup>4</sup> Vollständiger Titel: Anlage A zur technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ angenommen durch die Verordnung (EU) 2015/995 der Kommission vom 8. Juni 2015

Für den vergleichbaren Fall einer streckenseitigen ETCS-Störung gibt Modul 408.2653 5 inhaltsgleiche Regeln vor.

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

Abschnitt 6 ist neu in zwei Absätze unterteilt: Absatz (1) erhält die bisherige Regel zur Gültigkeit der Signale bei mehreren Sperrfahrten. Der neue Absatz (2) regelt die Gültigkeit des Signals Ne 14 für Kleinwagenfahrten: Kleinwagen sind nicht mit Zugbeeinflussung ausgerüstet. Sie befinden sich deshalb in keiner ETCS-Betriebsart – ein Signal Ne 14 würde mit seiner Bedeutung „Halt für Züge in ETCS-Betriebsart SR“ [Modul 301.1401 10 (1)] für eine Kleinwagenfahrt keinen Haltbegriff darstellen. Dies ist aber erforderlich, damit der Fahrdienstleiter die jeweilige Sperrfahrt KI erst dann zulassen kann, wenn die Bedingungen hierfür erfüllt sind. Deshalb gibt die neue Regel vor, dass der Triebfahrzeugführer an Signalen Ne 14 auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nur auf Befehl 2 vorbeifahren darf. Für Strecken mit ETCS-Level 2 und Hauptsignalen ist die Regel nicht erforderlich, da dort Signale Ne 14 immer zusammen mit einem Hauptsignal aufgestellt sind und die Hauptsignale auch für Kleinwagenfahrten gelten.

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

In Abschnitt 2 Absatz (1) wurde die Aufzählung mit Anstrichen in eine Aufzählung mit Kleinbuchstaben umgewandelt. In Abschnitt 2 Absatz (1) c) wurde „vor einem Signal Ne 1“ ergänzt. Dadurch ist die Stelle genau so benannt, wie im Befehl 7 angegeben. Am Ende des Absatzes (1) wurde folgender Hinweis ergänzt: In den Fällen nach Abschnitt 2 Absatz (1) b) und c) kann der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer auffordern, den Zugschluss so lange eingeschaltet bzw. angebracht zu lassen, bis der Fahrdienstleiter eine Räumungsprüfung durchführen kann.

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

Die Absätze (1) und (2) der bisherigen Regeln wurden redaktionell zum neuen Absatz (1) zusammengefasst. Die einzelnen Anwendungsfälle der Regel sind dabei in den Unterabsätzen a) bis l) aufgelistet.

Die in Absatz (1) aufgelisteten Fälle, in denen der Triebfahrzeugführer sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen muss, wurden um die neuen Unterabsätze k) und l) erweitert. Grund: Bei einer Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN muss der Triebfahrzeugführer sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen und nach Modul 408.2653 Abschnitt 6 gemeinsam mit ihm feststellen, ob die Zwangsbremmung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist. Wenn die Zwangsbremmung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, gelten die Regeln in Modul 408.2531. Auch nach einer Zwangsbremmung in ETCS-Level 0<sup>5</sup> in der ETCS-Betriebsart UN erhält der Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt Befehl 2, wenn diese an einem Hauptsignal eingetreten ist, das Fahrtstellung oder Kennlicht zeigt. Der Fall einer unzulässigen Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal ist unabhängig von einer gleichzeitig eintretenden Zwangsbremmung bei ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN im inhaltlich bereits vorhandenen Unterabsatz a) geregelt.

Infolge der redaktionellen Zusammenfassung der bisherigen Absätze (1) und (2) wurde der bisherige Absatz (3) zum neuen Absatz (2).

Der neue Absatz (3) gilt für die Situation eines in Level 0 oder mit gestörter PZB fahrenden Zuges. Bei einem angekündigten Wechsel nach ETCS-Level 2 kann es vorkommen, dass der

---

<sup>5</sup> Eine Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 kann z. B. bei einem Balisenlesefehler an einer Funkaufbaubalise eintreten.

Triebfahrzeugführer seinen Zug nach einer unzulässigen Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Grenzsinal ohne Zwangsbremmung anhält, den Fahrdienstleiter verständigt und Befehl 2 zur Weiterfahrt erhält. Hierbei wird die Fahrerlaubnis, die im ETCS-Fahrzeuggerät bereits vorhanden ist, aber dem Triebfahrzeugführer vor dem Ort des Levelwechsels noch nicht angezeigt wird, nicht gelöscht. Wenn der Fahrdienstleiter aber z. B. bei einer Fehlleitung einen anderen Fahrweg eingestellt hat, kann der Fall eintreten, dass der Zug einen Fahrweg befährt, der nicht zur vorher übertragenen Fahrerlaubnis passt. Dieser Fehler offenbart sich technisch erst, nachdem das ETCS-Fahrzeuggerät bei der Weiterfahrt auf dem neuen Fahrweg mindestens zwei Balisengruppen des alten Fahrwegs nicht gefunden hat und den Zug dann zwangsbremst. Die Zwangsbremmung findet somit erst hinter der fahrwegbestimmenden Weiche statt. Bis dahin könnte der Zug bereits so stark beschleunigt haben, dass er die für die Weiche bzw. den anschließenden Fahrweg zulässige Geschwindigkeit überschreitet. Um diese Situation zu vermeiden, muss der Triebfahrzeugführer nach Befehlserhalt Override EOA bedienen, um die ursprüngliche Fahrerlaubnis zu löschen.

Der neue Absatz 4 gilt für die Situation, dass der Triebfahrzeugführer unzulässig an einem Halt zeigenden Grenzsinal beim Levelwechsel von Level NTC PZB/LZB nach Level 2 vorbeigefahren ist und der Zug nach dem Ort des Levelwechsel in der ETCS-Betriebsart TR zum Halten kommt und dem Triebfahrzeugführer nach Bestätigung der ETCS-Betriebsart TR der Level NTC PZB/LZB angezeigt wird. Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer dann für die Weiterfahrt einen Befehl 2 mit der Weisung nach der unzulässigen Vorbeifahrt am Grenzsinal weiterzufahren und einen Befehl 10.1 mit der Weisung, 2000 m mit 40 km/h zu fahren. Der Befehl 10.1 muss erteilt werden, damit eventuelle rückwärtige Geschwindigkeitsrestriktionen z. B. wegen einer durch Signal Zs 3 angeordneten Geschwindigkeitseinschränkung, zu kompensieren. Den Befehl 10.1 gibt der Fahrdienstleiter anstelle des Befehls 2.1, weil der Triebfahrzeugführer in dieser Situation bei der Weiterfahrt an keinem mehr für ihn gültigen Hauptsignal vorbeifährt.

#### **Modul 408.2572 – Zug zurücksetzen**

Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale sind nur retroreflektierende Signale Ne 14 vorhanden. Die Spitze eines zurücksetzenden Zuges muss deshalb immer besetzt sein. D. h.: Es ist nicht zulässig, bei Zügen mit einer Gesamtlänge bis zu 100 m auf einen Mitarbeiter an der Spitze des Zuges zu verzichten. Abschnitt 1 Absatz (2) a) wurde um diese Vorgabe erweitert.

Die Regeln in Absatz (2) c) sind neu. Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ist die Wahl der ETCS-Betriebsart davon abhängig, ob sich das führende Fahrzeug (Triebfahrzeug oder Steuerwagen) des zurücksetzenden Zuges an der Spitze des Zuges befindet oder das Triebfahrzeug des zurücksetzenden Zuges sich nicht an der Spitze befindet bzw. von der Spitze aus gesteuert wird.

Ein Zug, der nicht von der Spitze aus gesteuert wird bzw. dessen arbeitendes Triebfahrzeug sich nicht an der Spitze des Zuges befindet, ist ein geschobener Zug. Geschobene Züge dürfen nicht in der ETCS-Betriebsart SR fahren: In ETCS-Betriebsart SR bestünde die Möglichkeit, dass der Zug in die ETCS-Betriebsart FS wechselt. Hierbei wären die angezeigten Führungsgrößen um den Betrag der geschobenen Zuglänge falsch; außerdem könnte ein in ETCS-Betriebsart FS fahrender Zug sich selbst zwangsbremsen. Zurücksetzende Züge, deren Triebfahrzeug sich nicht an der Spitze des Zuges befindet bzw. die nicht von der Spitze aus gesteuert werden, müssen deshalb in ETCS-Betriebsart SH fahren, weil aus dieser Betriebsart heraus ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Betriebsart OS oder FS nicht stattfinden kann. Signale Ne 14 sind gemäß Ril 301.1401 10 (1) lediglich ein Haltbegriff für Züge in der ETCS-Betriebsart SR. Auch für zurücksetzende Züge gilt: Züge dürfen einander nur im Abstand der Zugfolgestellen folgen [EBO § 39 (39)] und die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges darf zugelassen werden, wenn sein Fahrweg frei ist [EBO § 39 (4)]. Hierzu ist es erforderlich, dass die

durch Signale Ne 14 gekennzeichneten Blockstellen auch für zurücksetzende Züge in Betriebsart SH gelten.

Wenn das Triebfahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ETCS-Level 2 wählen (Absatz (2) c) zweiter Anstrich). Dies stellt sicher, dass der zurücksetzende Zug mindestens in die ETCS-Betriebsart SR wechselt. Für einen in ETCS-Betriebsart SR zurücksetzenden Zug gelten die durch Signale Ne 14 gekennzeichneten Blockstellen. Dies stellt auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale sicher, dass Züge einander im Abstand der Zugfolgestellen folgen.

### **Modul 408.2591 – Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb**

Im Abschnitt 1 gilt die neue Nr. 3 für einen in ETCS-Level 2 fehlgeleiteten Zug. Bei ETCS-Level 2 kann es – z. B. wenn der Zug zwischen Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 und der fahrwegbestimmenden Weiche zum Halten gekommen ist – vorkommen, dass das ETCS-Fahrzeuggerät weiterhin die ursprünglichen Führungsgrößen anzeigt, obwohl der Fahrdienstleiter den Fahrweg mit dem korrekten Ziel neu eingestellt hat. Wenn der Triebfahrzeugführer nach Befehlserhalt weiterfahren würde, würden die weiterhin angezeigten ursprünglichen Führungsgrößen nicht zum neu eingestellten Fahrweg passen und der Zug könnte bei der Weiterfahrt schneller als zulässig fahren. Außerdem würde eine Weiterfahrt mit den ursprünglich angezeigten Führungsgrößen dazu führen, dass ETCS den Zug hinter der fahrwegbestimmenden Weiche zwangsbremst, nachdem das ETCS-Fahrzeuggerät auf dem neuen Fahrweg mindestens zwei Balisengruppen des alten Fahrwegs nicht gefunden hat. Da der Triebfahrzeugführer in dieser Situation nicht vor dem Ende einer Fahrterlaubnis hält, ist es erforderlich, ihm vorzugeben, vor der Weiterfahrt Override EOA zu betätigen, damit das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart SR wechselt und damit die nicht zutreffenden, ursprünglichen Führungsgrößen löscht. Der Fahrdienstleiter lässt sich vom Triebfahrzeugführer das Bedienen von Override EOA bestätigen und erteilt ihm anschließend Befehl 14.35, mit dem er den zuerst erteilten Befehl 14.6 zurückzieht.

Im Abschnitt 1 gilt die neue Nummer 4 für die Situation eines in ETCS-Level 0 oder mit gestörter PZB fahrenden Zuges. Hier kann es bei einem angekündigten Wechsel nach ETCS-Level 2 an einem Grenzsignal vorkommen, dass der Triebfahrzeugführer eine Fehlleitung erkennt und deswegen seinen Zug anhält, nachdem er am Fahrt zeigenden Grenzsignal vorbeigefahren ist. In dieser Situation ist der Triebfahrzeugführer nicht unzulässig am Halt zeigenden Grenzsignal vorbeigefahren und es hat kein Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR stattgefunden, d. h. der Zug ist nicht zwangsgebremst. Der Triebfahrzeugführer verständigt den Fahrdienstleiter und erhält Befehl 1 oder 3 zur Weiterfahrt. In dieser Situation wird die Fahrterlaubnis, die im ETCS-Fahrzeuggerät bereits vorhanden ist, aber dem Triebfahrzeugführer vor dem Ort des Levelwechsels noch nicht anzeigt, nicht gelöscht. Wenn der Fahrdienstleiter den dem Fahrplan bzw. dem Auftrag des Zuges entsprechenden Fahrweg eingestellt hat, kann der Fall eintreten, dass die vorher übertragene Fahrterlaubnis nicht zum geänderten Fahrweg passt. Dieser Fehler offenbart sich technisch erst, nachdem das ETCS-Fahrzeuggerät bei der Weiterfahrt auf dem neuen Fahrweg mindestens zwei Balisengruppen des alten Fahrwegs nicht gefunden hat und den Zug dann zwangsbremst. Die Zwangsbremmung findet somit erst hinter der fahrwegbestimmenden Weiche statt. Bis dahin könnte der Zug bereits so stark beschleunigt haben, dass er die für die Weiche bzw. den anschließenden Fahrweg zulässige Geschwindigkeit überschreitet. Um diese Situation zu vermeiden, muss der Triebfahrzeugführer nach Befehlserhalt Override EOA bedienen, um die ursprüngliche Fahrterlaubnis zu löschen. Diese Regel steht im Zusammenhang mit der neuen Regel in Modul 408.2531 (3), welche den Fall der unzulässigen Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Grenzsignal gleichartig regelt.

**Module 408.2651, 408.2652 (neu), 408.2653 (neu) – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – Allgemeiner Hinweis**

Die bisher zusammengefasst in Modul 408. 2651 gegebenen Regeln für Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB, LZB sowie ETCS – werden redaktionell auf 3 Module aufgeteilt:

- 408.2651 Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB
- 408.2652 Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – LZB
- 408.2653 Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS

Inhaltliche Änderungen sind bei den Erläuterungen zu den einzelnen Modulen beschrieben.

**Modul 408.2651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB**

Die Regeln in Abschnitt 1 wurden mit einem neu eingefügten 2. Anstrich um die Angabe des Bahnübergangs ergänzt. Hintergrund: Die DB Netz AG rüstet nicht signalabhängige, wärterbediente Bahnübergänge zur Erhöhung der Sicherheit mit Gleismagneten 2000 Hz nach. Diese liegen im Bremswegabstand vor dem Bahnübergang, sind bei offenen Schranken wirksam und bei geschlossenen Schranken unwirksam. Die Gleismagnete sind nach Modul 301.9001 Abschnitt 16 mit einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ gekennzeichnet. Auf diesem Orientierungszeichen ist die kilometrische Lage des zugehörigen Bahnüberganges angegeben, sodass der Triebfahrzeugführer diese dem Fahrdienstleiter im Störfall nennen kann. Die Störung kann in zwei Varianten auftreten:

- Es tritt keine Zwangsbremung ein, obwohl der Triebfahrzeugführer anschließend offene Schranken feststellt.
- Es tritt eine Zwangsbremung ein, obwohl der Bahnübergang gesichert ist. Diesen Fall kann der Triebfahrzeugführer nicht von einem Fall nach Abschnitt 3 Absatz (1) b unterscheiden, bei dem eine Zwangsbremung bestimmungsgemäß eintritt, weil z. B. der Bahnübergang infolge Dienstunfähigkeit des Schrankenwärters nicht gesichert ist. Der Fahrdienstleiter wird deshalb in diesem Fall dem Triebfahrzeugführer nach Abschnitt 3 Absatz (2) Befehl 8 erteilen und der Weiterfahrt des Zuges mündlich zustimmen.

Der bisherige Abschnitt 3 ist redaktionell neu gegliedert:

<b>Neu – Absatz, Unterabsatz usw.</b>	<b>Alt:</b>
(1)	1. Absatz, Satz 1
(1) a), 1. und 2. Anstrich	1. Absatz, Satz 2
(1) a), 3. Anstrich	- (neu)
(1) b)	- (neu)
(1) c)	1. Absatz, Satz 3
(2) a)	2. Absatz, Satz 1
(2) b)	2. Absatz, Satz 2
(3)	- (neu)

Der neue Abschnitt 3 Absatz (1) gibt den Grundsatz für das Verhalten des Triebfahrzeugführers bei einer PZB-Zwangsbremung inhaltsgleich wieder: Der Triebfahrzeugführer muss in allen

Fällen sofort den Fahrdienstleiter verständigen und gemeinsam mit ihm feststellen, wo die Zwangsbremmung eingetreten ist.

Der neue Abschnitt 3 Absatz (1) a) gibt im 1. und 2. Anstrich die bisherigen Regeln für eine Zwangsbremmung an einem Hauptsignal oder einem Sperrsignal inhaltsgleich wieder. Neu hinzugekommen ist die Vorgabe im 3. Anstrich „an einem Signal Ne 1“. Diese gilt für PZB-Zwangsbremmungen in Situationen, bei denen der Triebfahrzeugführer an einem mit Befehl 7 vor einem Signal Ne 1 vorgeschriebenen Halt vorbeigefahren ist bzw. wenn eine Zwangsbremmung an einem Signal Ne 1 bei zulässiger Fahrt mit Befehl 1 oder Befehl 6 z. B. infolge nicht zeitgerechter Befehlstastenbedienung eingetreten ist.

Im neuen Abschnitt 3 Absatz (1) b) wurden Regeln für Triebfahrzeugführer nach dem Eintritt einer PZB-Zwangsbremmung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ ergänzt. Die Regeln geben dem Triebfahrzeugführer vor, unter welchen Bedingungen er die Fahrt fortsetzen darf: Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 zur Sicherung des Bahnübergangs und stimmt anschließend der Weiterfahrt mündlich zu.

Der neue Abschnitt 3 Absatz (1) c) gibt die bisher im ersten Textabsatz als 3. Satz dargestellte Regel wieder. Da die Regel zu einer PZB-Zwangsbremmung am Orientierungszeichen „PZB-BÜ“ neu hinzugekommen ist, gilt Absatz (1) c) „an einer anderen als den in den Unterabsätzen a) oder b) genannten Stelle“.

Auch die als Abschnitt 3 Absatz (2) folgende Regel für den Fall, dass der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten den Fahrdienstleiter nicht verständigen kann, wurde redaktionell an das neue Orientierungszeichen „PZB-BÜ“ angepasst: Der Triebfahrzeugführer darf – wie bisher – nur „in einem Fall nach Absatz (1) c)“ [Unterabsatz a)] oder wenn die PZB-Zwangsbremmung an einem Hauptsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild eingetreten ist [Unterabsatz b)], auf Sicht weiterfahren. Das heißt: Bei einer Zwangsbremmung an einem Orientierungszeichen „PZB-BÜ“ darf der Triebfahrzeugführer nicht auf Sicht weiterfahren, wenn er nach dem Anhalten den Fahrdienstleiter nicht erreicht.

Für ETCS wurde die Regel in Abschnitt 3 Absatz (3) ergänzt: Im Streckenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein. Diese Regeln gelten für die am Anfang einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale verlegten 2000 Hz-Gleismagnete, die verhindern sollen, dass ein nicht mit ETCS ausgerüsteter Zug irrtümlich in eine solche Strecke einfährt. Die korrespondierende Regel für den Aufsteller des Streckenbuches gibt Modul 408.1651. Die korrespondierenden Regeln für den Planer des Eisenbahnverkehrsunternehmens gibt Modul 408.3651.

Abschnitt 4 der bisher geltenden Regeln ist in das neue Modul 408.2651 überführt worden.

Die Abschnitte 5 und 6 der bisher geltenden Regeln sind in das neue Modul 408.2653 überführt worden.

#### **Modul 408.2652 (neu) – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – LZB**

Das neue Modul gibt die bisher in Modul 408.2651 Abschnitt 4 geltenden Regeln zu LZB-Störungen in einem eigenen Modul wieder. Da das Modul nur aus einem Abschnitt besteht, ist die bisherige Abschnittsüberschrift Randstichwort des Absatzes (1) geworden.

#### **Modul 408.2653 (neu) – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS**

Das neue Modul gibt die bisher in Modul 408.2651 in den Abschnitten 5 und 6 geltenden Regeln zu ETCS-Störungen in einem eigenen Modul wieder. Inhaltliche Änderungen sind nachfolgend erläutert.

Wegen der zahlreichen Änderungen enthält dieses Modul keine Änderungsmarkierungen („\*“).

neu: Modul 408.2653, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul , Abschnitt, Absatz usw.
1	408.2651 5 (1)
1(1)	408.2651 5 (1) a)
1(2)	408.2651 5 (1) b)
1(3) (neu)	-
1(4) (neu)	-
1(5)	408.2651 5 (1) c)
1(5) 1. bis 3. Anstrich	408.2651 5 (1) c) Nr. 1 bis Nr. 3
2, einleitender Abschnittstext	408.2651 5 (2), einleitender Satz
2(1)	408.2651 5 (2) a) letzter Satz 6
2 (2) einleitender Satz	408.2651 5 (2) b)
2 (2) 1. Anstrich (neu)	-
2 (2) 2. Anstrich	408.2651 5 (3)
3 (neu)	-
4 (neu)	-
5 (neu)	-
6 (neu)	-

Abschnitt 1 listet die Anlässe für eine gestörte bzw. ausgeschaltete ETCS-Fahrzeugeinrichtung auf. Dies ist sinnvoll, weil es für den Triebfahrzeugführer zu Beginn einer der genannten Situationen schwierig ist, zu erkennen, ob es sich um eine behebbare bzw. nicht behebbare Störung handelt. Neu hinzugekommen ist die ETCS-Betriebsart SF (4. Anstrich) sowie die Aussage, dass der Triebfahrzeugführer das ETCS-Fahrzeuggerät „zur Störungsbeseitigung“ vorübergehend ausschalten muss (5. Anstrich). „Störungsbeseitigung“ umfasst hierbei sowohl Störungen am ETCS-Fahrzeuggerät als auch andere Störungen, zu deren Beseitigung der Triebfahrzeugführer das ETCS-Fahrzeuggerät ausschalten muss bzw. bei denen sich das ETCS-Fahrzeuggerät mit ausschaltet.

Abschnitt 1 Absatz (1) ergänzt bei der aus der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung übernommenen Vorgabe zur Anforderung eines Ersatztriebfahrzeuges, dass hierzu „Regeln seines Eisenbahnverkehrsunternehmens“ gelten. Dies lässt den Eisenbahnverkehrsunternehmen den notwendigen Spielraum für die Vorgabe des Zeitpunktes, zu dem der Triebfahrzeugführer ein Ersatztriebfahrzeug anfordern muss, z. B. sofort oder erst nach dem Versuch, die Störung zu beseitigen.

Abschnitt 1 Absatz (2) regelt, dass der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen muss, wenn er aus einem im einleitenden Abschnittstext genannten Anlass auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 angehalten hat und weiterfahren muss. Im Zusammenhang mit dem oben neu aufgenommenen Anlass „vorübergehendes Abschalten des ETCS-Fahrzeuggerätes zur Störungsbeseitigung“ ergibt sich: Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen,



bevor er seine Arbeiten zur Störungsbeseitigung beginnt. Hintergrund: Auf Strecken mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale stellt das ETCS-Fahrzeuggerät zusammen mit der ETCS-Zentrale in den ETCS-Betriebsarten FS oder OS Flankenschutz sicher, wenn das Fahrzeug einen Gleisabschnitt vor einem Signal Ne 14 belegt. Steht der Zug mit einer Fahrzeugstörung vor einem Signal Ne 14, wird bei einem Wechsel der Betriebsart die Information über die ETCS-Zentrale an die Stellwerkslogik übertragen. Die Stellwerkslogik erkennt den Verlust der ETCS-Betriebsart FS oder OS und prüft, ob benachbarte Fahrstraßen diese Information bisher als Flankenschutz benötigt haben. Ist dies der Fall, quittiert das Stellwerk den Verlust des Flankenschutzes mit der Kürzung oder Rücknahme der Fahrerlaubnis. Die Fahrt in der benachbarten Fahrstraße wird dadurch zwangsgebremst (TR). Der Fahrdienstleiter hat im korrespondierenden Modul 408.0653 die Aufgabe, vor Anordnung des Levelwechsels zu prüfen, dass keine benachbarten Fahrstraßen betroffen sind.

In den Regeln für den Triebfahrzeugführer sind erstmals auch Beispielbefehle aufgenommen worden.

Nachdem der Triebfahrzeugführer vom Fahrdienstleiter Befehl 10 und Befehl 14.6 erhalten hat, darf er das Fahrzeuggerät neu starten. Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter vom Ergebnis der Neustarts des Fahrzeuggerätes verständigen. Vom Ergebnis dieses Neustartes ist das weitere Vorgehen abhängig; dieses ist in den Absätzen (3) bis (5) beschrieben:

- Zu Abschnitt 1 Absatz (3): Im günstigsten Fall wechselt das Fahrzeuggerät nach einem Neustart in die Betriebsart FS oder OS. Wenn das Fahrzeuggerät in die Betriebsart FS oder OS wechselt, muss der Fahrdienstleiter den Befehl 14.6 „Bleiben Sie halten“ durch den Befehl 14.35 zurückziehen, da das Fahrzeuggerät eine gültige Fahrerlaubnis anzeigt und der Befehl 14.6 Vorrang vor den Führerraumanzeigen hat.
- Zu Abschnitt 1 Absatz (4): Wenn das Fahrzeuggerät nach dem Neustart in die Betriebsart SR wechselt, zeigt das Fahrzeuggerät einen ETCS-Halt an. Der Triebfahrzeugführer erhält aus diesem Grund zwei Befehle zur Weiterfahrt. Einen Befehl 14.35, der den Befehl 14.6 zurückzieht sowie einen Befehl 2 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt. Der Zug fährt signalgeführt weiter.
- Zu Abschnitt 1 Absatz (5): Wenn das Fahrzeuggerät nach einem Neustart weder in die ETCS-Betriebsart FS, OS noch SR wechselt, muss der Triebfahrzeugführer zum Räumen der Strecke die ETCS-Betriebsart IS wählen und nach Möglichkeit die PZB aktivieren. Hierzu erhält er vom Fahrdienstleiter Befehl 14.35 sowie Befehl 10 und 10.1 zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug. Je nachdem, ob der Triebfahrzeugführer die PZB aktivieren konnte bzw. auf welchen Strecken er weiterfährt, gelten im Anschluss folgende Regeln zur zulässigen Geschwindigkeit:
  - 1. Anstrich: Mit wirksamer PZB gelten auf Strecken mit Hauptsignalen die Regeln für signalgeführte Züge. Dabei muss der Triebfahrzeugführer insbesondere die Geschwindigkeitsangaben im Fahrplan und in der La beachten.
  - 2. Anstrich: Wenn der Triebfahrzeugführer auf Strecken mit Hauptsignalen die PZB nicht aktivieren konnte, fährt der Zug ohne Zugbeeinflussung. Der Triebfahrzeugführer darf mit höchstens 50km/h weiterfahren (EBO § 40 (2) Nr.1) und muss dabei die Regeln für signalgeführte Züge beachten.
  - 3. Anstrich: Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ist streckenseitig keine PZB vorhanden. Aus diesem Grund ist es unerheblich, ob der Triebfahrzeugführer die PZB aktivieren konnte oder in der ETCS-Betriebsart IS weiterfährt. In ETCS-Betriebsart IS überwacht ETCS keine Geschwindigkeit. An Signalen Ne 14 darf der Triebfahrzeugführer über die in Modul 301.1401 Abschnitt 10 Absatz (1) vorgegebene Bedeutung hinaus nur

auf Befehl vorbeifahren. Hintergrund: Auch für Züge in der Betriebsart IS gilt: Züge dürfen einander nur im Abstand der Zugfolgestellen folgen [EBO § 39 (3)] und die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges darf nur zugelassen werden, wenn sein Fahrweg frei ist [EBO § 39 (4)]. Weil der Triebfahrzeugführer an den nicht aktiv leuchtenden Signalen Ne 14 ggf. anhalten muss, ist die zulässige Geschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt.

Die Regeln für den Ausfall der ETCS-Funkübertragung enthält Abschnitt 2. Dieser Abschnitt fasst die bisher in Abschnitt 5 Absatz (2) für den fahrzeugseitigen Ausfall und in Abschnitt 6 für den streckenseitigen Ausfall gegebenen Regeln zusammen. Hintergrund: Der Ausfall der Funkübertragung kann streckenseitig oder fahrzeugseitig bedingt sein, ohne dass die genaue Ursache erkennbar ist. Ist der Ausfall der Funkübertragung streckenseitig verursacht, ist es nicht sinnvoll, ein Ersatztriebfahrzeug anzufordern, da auch das Ersatztriebfahrzeug keine Funkverbindung mit der ETCS-Zentrale aufbauen könnte. Die bisherige Regel zum Anfordern eines Ersatztriebfahrzeugs ist daher entfallen und durch einen Hinweis ersetzt worden.

Abschnitt 2 Absatz (1): Zur Weiterfahrt erhält der Triebfahrzeugführer auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehl 2. Das ETCS-Fahrzeuggerät befindet sich in der Betriebsart SR, so dass der Zug an allen Signalen Ne 14 nur mit Befehl vorbeifahren darf. ETCS überwacht die Geschwindigkeit des Zuges fahrzeugseitig auf 40 km/h.

Der Abschnitt 2 Absatz (2) gibt die Regeln für einen Ausfall der ETCS-Funkübertragung auf Strecken mit ETCS Level 2 und Hauptsignalen. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter zunächst mitteilen, ob das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt. Ist dies der Fall, kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die Weiterfahrt im ETCS-Level NTC PZB/LZB mit Befehl 10 und 10.1 anordnen. Der Zug fährt signalgeführt weiter und hat eine wirkende Zugbeeinflussung.

Wenn das führende Fahrzeug auf Strecken mit ETCS Level 2 mit Hauptsignalen nicht über PZB/LZB verfügt, muss der Zug ohne wirkende Zugbeeinflussung weiterfahren. Die Weiterfahrt ist nur im ETCS Level 0 in der Betriebsart UN möglich. Die Höchstgeschwindigkeit des Zuges beträgt 50 km/h (EBO § 40 (2) Nr. 1).

Der neue Abschnitt 3 enthält Regeln, für den Fall, dass ein automatischer Wechsel nach ETCS-Level 2 an einem Zufahrtsicherungssignal nicht stattgefunden hat. Um auszuschließen, dass ein Zug bzw. ein Fahrzeug ohne ETCS-Fahrzeugausrüstung auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale einfährt, sind für das Zufahrtsicherungssignal besondere Regeln erforderlich. Der Fahrdienstleiter wird in der Regel einen Levelwechsel bzw. dessen Unterbleiben am Zufahrtsicherungssignal nicht wahrnehmen. Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen. Das Gespräch zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter klärt, ob das Triebfahrzeug über eine ETCS-Fahrzeugausrüstung verfügt. Wenn das Triebfahrzeug über ein ETCS-Fahrzeuggerät verfügt, beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10, ETCS-Level 2 zu wählen. Bei einem manuellen Levelwechsel wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart TR. Der Triebfahrzeugführer darf nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR nur mit Befehl weiterfahren. Der Befehl 10 für den manuellen Levelwechsel und der Befehl 2 zur Weiterfahrt nach TR sind immer erforderlich. Nach Erhalt der Befehle 2 und 10 bedient der Triebfahrzeugführer die Starttaste des ETCS-Fahrzeuggerätes.

- Wenn die ETCS-Zentrale dem ETCS-Fahrzeuggerät eine gültige und vertrauenswürdige Position zuweist, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart FS oder OS und der Triebfahrzeugführer kann weiterfahren und am dunkelgeschalteten Zufahrtsicherungssignal vorbeifahren.
- Wenn ETCS dem Triebfahrzeugführer nach dem Bedienen der Starttaste die ETCS-Betriebsart SR ankündigt, muss er erneut den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienst-

leiter erteilt dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 2 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Bk (Zufahrtsicherungssignal). Die Regel wurde bewusst so gegeben, um auszuschließen, dass der Triebfahrzeugführer den Befehl 2 für die Weiterfahrt nach TR als Auftrag zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt, der nach Wechsel des Fahrzeuggerätes in die ETCS-Betriebsart SR angezeigt wird, missversteht.

Die Regeln in Abschnitt 4 sind für den Fall getroffen, dass ETCS keinen automatischen Wechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB vor dem Grenzsinal (Ausstiegsgrenzsinal) kommandiert hat. ETCS führt in diesem Fall den Zug bis zu einem ETCS-Halt vor dem Grenzsinal. Der Triebfahrzeugführer erkennt die Unregelmäßigkeit daran, dass trotz Fahrtstellung des Grenzsinales bzw. trotz eines Signale Zs 1, Zs 8 oder Zs 7 am Grenzsinal der Levelwechsel unterblieben ist und muss deshalb den Fahrdienstleiter darüber verständigen, dass der Levelwechsel nicht stattgefunden hat. Der Fahrdienstleiter ordnet einen Wechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB mit Befehl 10 an und erteilt zusätzlich Befehl 10.1. Dieses Vorgehen ist erforderlich, damit ein Zug, der sich infolge eines unterbliebenen automatischen Levelwechsels weiterhin in ETCS-Level 2 in der Betriebsart FS, OS oder SR befindet, noch vor dem Grenzsinal in die ETCS-Betriebsart NTC PZB/LZB wechselt. Damit wird der Zug noch vor dem Grenzsinal zum signalgeführten Zug, der Triebfahrzeugführer fährt entsprechend der Stellung des Grenzsinales weiter und die PZB überwacht die Weiterfahrt des Zuges bereits ab dem Grenzsinal.

Im Abschnitt 5 sind Regeln für Störungen der ETCS-Streckeneinrichtung auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen gegeben. Wenn die ETCS-Streckeneinrichtung auf diesen Strecken gestört ist, kann die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Wenn das führende Fahrzeug am Grenzsinal zum Bereich mit gestörter ETCS-Streckeneinrichtung nicht in den ETCS-Level NTC PZB/LZB kommandiert wird, wird am Grenzsinal auf dem ETCS-Fahrzeuggerät ein ETCS Halt angezeigt. Der Triebfahrzeugführer muss sich beim Fahrdienstleiter melden. Das weitere Vorgehen ist davon abhängig, ob das führende Fahrzeug über eine Zugbeeinflussung PZB/LZB verfügt oder nicht.

- Absatz (1) regelt den Fall, dass das führende Fahrzeug über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt. In diesem Fall beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10, den ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen und erteilt zusätzlich Befehl 10.1. Dieser Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Wechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet. Dieser Levelwechsel kann am Ende des Bereiches mit der gestörten ETCS-Streckeneinrichtung stattfinden oder wenn die Störung bereits behoben wird, während der Zug den gestörten Bereich durchfährt.
- Absatz (2) regelt den Fall, dass das führende Fahrzeug nicht über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt. In diesem Fall beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10, ETCS-Level 0 zu wählen und erteilt zusätzlich Befehl 10.1. Der Triebfahrzeugführer muss daraufhin Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren. Da in der ETCS-Betriebsart UN die Zugbeeinflussung nicht wirkt, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h (EBO § 40 (2) Nr. 1). ETCS überwacht lediglich die Einhaltung dieser höchst zulässigen Geschwindigkeit. Dieser Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Wechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet. Dieser Levelwechsel kann am Ende des Bereiches mit der gestörten ETCS-Streckeneinrichtung stattfinden oder wenn die Störung bereits behoben wird, während der Zug den gestörten Bereich durchfährt.

Für den vergleichbaren Fall von unvorhergesehenen Arbeiten an der ETCS-Streckeneinrichtung gibt Modul 408.2475 2 inhaltsgleiche Regeln vor.

Der neue Abschnitt 6 regelt Zwangsbremungen im ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN. Diese Zwangsbremungen können durch Balisenlesefehler z. B. an Funkaufbaubalisen auftreten. Für die Zwangsbremungen in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN gelten dieselben Regeln wie für PZB-Zwangsbremungen. Deshalb sind die Regeln inhaltsgleich mit den für PZB geltenden Regel in Modul 408.0651 Abschnitt 3.

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

In Abschnitt 2 Absatz (2) wurde für Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale eine erweiterte Regel zur zulässigen Geschwindigkeit bei Fahrt mit überbrückter Notbremse aufgenommen. Hintergrund: Bei ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ist in der Geschwindigkeitsspalte des Fahrplans die zulässige Geschwindigkeit für die ETCS-Betriebsart SR eingetragen. Diese beträgt derzeit 40 km/h. Diese Geschwindigkeit ist für den dem Verfahren der Notbremsüberbrückung zugrunde liegenden größten anzunehmenden Unfall „Brand im Zug“ zu niedrig. Bei einem brennenden Zug ist es sinnvoll, außerhalb eines Tunnels anzuhalten. Hierbei sollte der Triebfahrzeugführer einerseits den Tunnel möglichst schnell verlassen können, damit sich der Brand im Zug während der Fahrt durch den Tunnel nicht allzu lange weiter ausbreiten kann, andererseits muss der Triebfahrzeugführer eine Geschwindigkeit wählen, die es ihm ermöglicht, den Halteort außerhalb des Tunnels sicher zu bestimmen. Die hierzu passende Geschwindigkeit war bisher die „im Fahrplan zugelassene Geschwindigkeit“: Diese beträgt typischerweise 160 km/h, kann aber in Abhängigkeit von Brems- und Neigungsverhältnissen auch - leicht - eingeschränkt sein. Diesem Gedanken trägt der neu eingeführte Pauschalwert von 140 km/h für ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Rechnung: Er ermöglichte es dem Triebfahrzeugführer, den Tunnel möglichst schnell zu verlassen, berücksichtigt aber gleichzeitig pauschal, dass brems- und neigungsabhängige Einschränkungen vorhanden sein können. Dem Pauschalwert liegt hierbei ein Gefälle von 25 ‰ und ein Bremsvermögen von mindestens 135 Bremsmeterswerten zu Grunde.

### **Modul 408.2691 – Sonstige technische Unregelmäßigkeiten**

In Abschnitt 4 ist der Unterabsatz d) der bisherigen Regeln entfallen. Ein Triebfahrzeugführer, der nach Ausfall der Führerraumanzeigen der Fahrplanangaben mit einem Ersatzfahrplan fährt, muss nicht mehr auf Sicht fahren, wenn der Fahrdienstleiter die Zugfahrt an einem Einfahr- oder Zwischensignal mit Zs 1 oder Befehl zulässt bzw. in Höhe des Einfahrsignals mit Signal Sh 1 oder Befehl. Die Regel war erforderlich, weil im Ersatzfahrplan nicht alle Einfahrten im Stumpfgleise, besonders kurze Stumpfgleise, teilweise besetzte Gleise bzw. Gleise mit verkürztem Durchrutschweg dargestellt sein können. Sie kann entfallen, weil die korrespondierenden Regeln<sup>6</sup> für Fahrdienstleiter so geändert wurden, dass er dem Triebfahrzeugführer bei Einfahrt in ein Stumpfgleis mit besonderem Auftrag Befehl 12 mit dem Grund Nr. 4, 5 oder 6 vorgibt.

### **Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.21 - 27 - Züge fahren und Rangieren**

Mit der Aktualisierung 1 zur Ril 408 - Fahrdienstvorschrift - werden folgende Ausnahmegenehmigungen ungültig:

- 201 - ETCS
- 202 - Zulässige Geschwindigkeit bei Abfahrt auf Kennlicht
- 203 - Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen

Mit freundlichen Grüßen

---

<sup>6</sup> Modul 408.0451 sowie die sich aus Modul 408.1451 ergebenden Einträge im Betriebsstellenbuch

DB Netz AG

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

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



Gemäß Verteiler Ril 408.21 - 27

04.07.2016

## Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.21 – 27, Aktualisierung 2, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 2 der Richtlinie 408.21 - 27 gilt ab 10.12.2017. Sie enthält folgende geänderte, entfallende bzw. neue Module:

408.2100	408.2101Z11 (gesondert bestellbar)	408.2411A01 (neu)	408.2553
408.2100Z02 (neu)	408.2101Z21 (gesondert bestellbar)	408.2411V01	408.2572
408.2101	408.2341	408.2435	408.2591
408.2101A01	408.2341A01	408.2445	408.2653
408.2101A02	408.2341A02 entfällt	408.2456	408.2681
	408.2411	408.2487	408.2691

## Erläuterungen

### Allgemein

In den Modulen sind Zeilen mit Textänderungen am Rand durch „\*“ gekennzeichnet. Wenn Text weggefallen ist, ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt. Neue Module sind nicht durch Sternchen gekennzeichnet.

### 408.2100 – Verzeichnis der Aktualisierungen

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

### **Modul 408.2101 – Inhalt und zusätzliche Regeln**

Nach Abschnitt 3 genehmigt die „regelwerksverantwortliche Stelle des Infrastrukturbetreibers“ Ausnahmen von den Regeln. Diese neutrale Formulierung ist aus folgenden Gründen erforderlich:

- Innerhalb der DB Netz AG sind auch die Regionalnetze regelwerksverantwortliche Stellen.
- Andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Betreiber von Bahnanlagen, die die Ril 408 als Lizenznehmer nutzen, dürfen für ihre eigene Infrastruktur Ausnahmen genehmigen.

### **Modul 408.2101A01 – Begriffe**

Der Begriff „Blockstelle“ wurde erweitert: Auf Strecken mit ETCS-Level 2 sind Einfahrten auf Zugdeckungssignal möglich. Das Zugdeckungssignal gilt auch für den Triebfahrzeugführer eines in der ETCS-Betriebsart SR fahrenden Zuges. In der ETCS-Betriebsart SR ist der Zug signalgeführt und der Triebfahrzeugführer muss das Zugdeckungssignal beachten. Wenn das Zugdeckungssignal Kennlicht zeigt, dürfte der Triebfahrzeugführer daran vorbeifahren. Die am Zugdeckungssignal verlegte Balisengruppe mit der Information „Stop if in SR“ würde eine Zwangsbremmung einleiten. Um dies zu vermeiden, werden Zugdeckungssignale bei ETCS-Level 2 mit Signalen Ne 14 ausgerüstet und sind damit auch Blockstellen für Züge in der ETCS-Betriebsart SR.

Der Begriff „Kontaktstelle“ wurde erweitert und neu gegliedert. Die bisherige Begriffsdefinition ist im neuen Unterabsatz a) enthalten. Die Begriffsdefinition im Unterabsatz b) ist neu: Die Definition beschreibt die Aufgaben einer Betriebsstelle, die Meldungen zum Arbeitsende und zum Arbeitsbeginn sowie während der unterbrochenen Arbeitszeit entgegennimmt.

### **Modul 408.2101A02 – Abkürzungen**

Im Modul wurden vier neue Abkürzungen aufgenommen. Dies sind:

- „a“ für „auf“
- „u“ für „und“
- „v“ für „von“ sowie
- „zw“ für „zwischen“.

„u“ darf hiernach sowohl für „unbesetzt“ als auch für „und“ verwendet werden. Dies ist möglich, weil die jeweilige Bedeutung aus dem Zusammenhang heraus erkennbar ist. Die neuen Abkürzungen erleichtern das Ausstellen von Befehlen.

### **Zusatz 408.2101Z11 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Berlin im Streckenbuch**

Der Zusatz wird im Rahmen der Aktualisierung 2 angepasst, z. B. wird der bisherige Verweis zur Darstellung der Führerraumanzeige zum Buchfahrplan in die Richtlinie 497.0001 verschoben.

Redaktionell sind Änderungen der „Sonderbestimmungen für das Streckennetz der Berliner S-Bahn“ eingeflossen.

### **Zusatz 408.2101Z21 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Hamburg im Streckenbuch**

Der Zusatz wird im Rahmen der Aktualisierung 2 angepasst.



## Modul 408.2341 – Fahrt des Zuges

Abschnitt 1 wurde wie folgt neu gegliedert:

Neu: Abschnitt – Absatz usw.	Alt: Abschnitt – Absatz usw.
1 (1)	1 (1) a)
1 (2)	1 (1) b)
1 (3)	1 (1) c)
1 (3) a)	(1) c), 1. Anstrich
1 (3) b)	1 (1) c), 2. Anstrich
1 (3) c) – neu	-
1 (3) d)	1 (1) c), 3. Anstrich
1 (4)	1 (1) d)
1 (5)	1 (2)

In Abschnitt 1 haben die einzelnen Absätze Randsichtwörter erhalten.

In Abschnitt 1 Absatz (2) wird redaktionell klargestellt: Bei den Führerraumanzeigen handelt es sich um Anzeigen der LZB bzw. des ETCS.

In Abschnitt 1 Absatz (3) b) wurde ergänzt, dass bei der Anzeige von Führungsgrößen durch Befehl oder La angeordnet werden kann, dass Lf- oder EI-Signale gelten. Die Regel für die Überwachungssignale ist entfallen, weil diese auch bei Anzeigeführung immer gültig sind und die in der Führerraumanzeige angezeigte Textmeldung mit dem Hinweis, das Überwachungssignal zu beachten, lediglich unterstützend wirkt.

Abschnitt 1 Absatz (3) c) ist neu und regelt die Gültigkeit von Signalen beim Übergang eines anzeigeführten Zuges zu einem signalgeführten Zug. Hintergrund: Nach Abschnitt 1 Absatz (1) muss der Triebfahrzeugführer u. a. Signale am Fahrweg beobachten. Die in Abschnitt 1 Absatz (3) a) und b) genannten Signale gelten bei anzeigeführten Zügen nicht. Beim Übergang eines anzeigeführten Zuges zu einem signalgeführten Zug besteht die Besonderheit, dass der Triebfahrzeugführer die Signale wieder beachten muss. Dieser Übergang kann nicht punktgenau festgesetzt werden: Da die Anzeigeführung an einem bestimmten Punkt endet, muss der Triebfahrzeugführer sich bereits vorher auf das anschließend von ihm erwartete Verhalten einstellen. Es ist deshalb erforderlich, dass der Triebfahrzeugführer noch während der Anzeigeführung Signale beachtet, da diese für sein anschließendes Verhalten maßgeblich sind. Deshalb gibt die o. g. Regel dem Triebfahrzeugführer vor, dass Signale nach Ankündigung des Übergangs zu einem signalgeführten Zug abweichend von Unterabsatz a) und b) bereits während der Anzeigeführung gelten. Lediglich dunkelgeschaltete Signale gelten – wie bisher – bis zum Ende der Anzeigeführung nicht, da der Triebfahrzeugführer diese Signale sonst nach Modul 408.2661 als erloschene Signale behandeln müsste.

Die von LZB oder ETCS geforderte Bestätigung des Wechsels von Anzeige- zu Signalführung ist ausschließlich eine technisch geforderte Bedienhandlung ohne betriebliche Relevanz bezüglich des Zeitpunktes der Bedienung. Somit ist es unerheblich, ob der Triebfahrzeugführer den Übergang vom anzeigeführten zum signalgeführten Zug zeitgerecht oder nachträglich quittiert.

Abschnitt 1 Absatz (4) ist infolge der erweiterten Begriffsdefinition „Blockstelle“ (s. Erläuterungen zu 408.2101A01) neu formuliert.

In Abschnitt 2 Absatz 1 wurde der letzte Satz redaktionell vom Passiv in Aktiv geändert.

In Abschnitt 2 Absatz (2) a) wird redaktionell klargestellt: Bei den Führerraumanzeigen handelt es sich um Anzeigen der LZB bzw. des ETCS.

In Abschnitt 2 Absatz (3) wurde der Verweis auf die Erläuterungen auf das neue Modul 408.2341A01 angepasst.

### **Modul 408.2341A01 – Erläuterungen zu den Fahrplanangaben**

Allgemein:

Das neue Modul gibt die in den bisherigen Modulen

- 408.2341A01 – Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans und
- 408.2341A02 – Erläuterungen zum Buchfahrplan

gegebenen Erläuterungen und Regeln zusammengefasst wieder. Deshalb entfällt das bisherige Modul 408.2341A02 (s. u.). Das neue Modul 408.2341A01 enthält keine „\*“.

Hintergrund: Die DB Netz AG übergibt als Infrastrukturbetreiber Fahrplandaten an die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die übergebenen Fahrplandaten als Fahrplan an ihre Triebfahrzeugführer weitergeben. Hierzu bietet die DB Netz AG den gedruckten Buchfahrplan zur unmittelbaren Weitergabe an Triebfahrzeugführer an. Das neue Modul gibt im Sinne des oben Gesagten Erläuterungen und Bedeutung der einzelnen Fahrplanangaben vor und ordnet die jeweiligen Daten den Kopfangaben und den einzelnen Spalten zu.

Zu den Änderungen im Einzelnen:

Die Gliederung des Abschnitts 2 in Unterabsätze wurde der Reihenfolge der Angaben im Kopf des Fahrplans angepasst. Der bisherige Unterabsatz j) mit den beiden Unterpunkten 1. und 2. wurde zum neuen Unterabsatz d), da diese Angaben im Buchfahrplan direkt hinter der Baureihennummer der arbeitenden Triebfahrzeuge stehen.

Untersatz e) ist neu. Angaben zur Zuggattung werden ab dem Fahrplanjahr 2017 im Kopf des Fahrplans enthalten sein.

In den Unterabsätzen f) und g) wurden die bisher gemeinsam genannten Kopfangaben „Last“ und „Zusammensetzung der Einheit bei Triebwagen“ redaktionell getrennt.

Abschnitt 3 – Kilometrierungsspalten - fasst die in den bisherigen Absätzen 3 und 6 des Moduls 408.2341A02 gegebenen Regeln zur Spalte 1 und 3b redaktionell zusammen.

Abschnitt 4 Absatz (1) stellt klar: Die in der Geschwindigkeitsspalte angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten beziehen sich auf in der Kilometrierungsspalte genannte Abschnitte. Es ist unerheblich, dass es sich dabei um „Gleisabschnitte auf der freien Strecke und in den Bahnhöfen“ handelt. Die Aussage zur Geltung der zulässigen Geschwindigkeit wurde redaktionell klargestellt und inhaltlich erweitert: Die Geltung für signalgeführte Züge ist in einem eigenen Satz geregelt. Für anzeigegeführte Züge wurde klargestellt, dass die Geltung durch Befehl bzw. die La angeordnet werden kann. Hinzugefügt wurde die Aussage, dass der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeitsspalte auch beachten muss, „wenn ETCS bei ETCS-Level 2 die Textmeldung „Aufnahme in FS“, „Entering FS“, „Aufnahme in OS“ oder „Entering OS“ anzeigt“. Diese Vorgabe stimmt mit der in Modul 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (2) gegebenen Regel überein.

In Abschnitt 4 Absatz (3) ist die Aussage entfallen, dass eine unterschiedliche Geschwindigkeit für das Regelgleis oder Gegengleis *auf Abzweigstellen* bereits ab der durch „¥“ oder „<¥>“ gekennzeichneten Stelle gilt: Eine Abzweigstelle ist eine Bahnanlage der freien Strecke; die Besonderheit besteht weiterhin nur in Bahnhöfen zwischen der durch „¥“ oder „<¥>“ gekennzeichneten Stelle und der Bahnhofsgränze.

In Abschnitt 4 Absatz (6) sind die Signale Lf 4 (DV 301) und Lf 5 (DV 301) entfallen. Die genannten Signale sind auf den Strecken der DB Netz AG durch Signale Lf 6 und Lf 7 ersetzt worden.

In Abschnitt 5 Absatz (1) ist die Aussage zur Geltung der in der Textspalte angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten für signalgeführte und anzeigegeführte Züge an die Aussage in Abschnitt 4 Absatz (1) angepasst worden.

Abschnitt 5 Absatz (2) f) spricht in Anlehnung an Ril 301.0101 Abschnitt 1 Absatz (3) von der „Verwendungsart“ eines Hauptsignals anstelle der bisher genannten „Funktion“.

Abschnitt 5 Absatz (2) u) wurde die Erläuterung redaktionell wieder auf den vormaligen Wortlaut „Ende der Elektrifizierung“ angepasst. Das Symbol wird in den Fahrplanangaben nur an Stellen verwendet an denen die Elektrifizierung endet.

In Abschnitt 5 Absatz (2) x) wurde ergänzt, dass das Symbol für ein alleinstehendes Signal Ne 14 „hinter der Signalverwendungsart“ angegeben ist.

In Abschnitt 6 Absatz (1) weist der Klammervermerk „(alternative Fahrwege)“ darauf hin, dass lediglich die alternativen Fahrwege eingeschoben sind. „eingeschoben“ hat hierbei das bisherige „aufgeführt“ ersetzt, um den Bezug zum in Absatz (2) genannten „Einschub“ klarer herauszustellen. Im ersten Satz hat „Querstriche“ die bisher genannten „waagerechten Striche“ ersetzt, um den Bezug zu den im zweiten Satz genannten „Querstrichen“ klarer herauszustellen.

### **Hinweis zum entfallenden Modul 408.2341A01 – Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans**

Die im bisherigen Modul 408.2341A01 gegebenen „Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans“ sind in Ril 408 als Schnittstellenregel entfallen: Das bisherige Modul hat das nicht netzzugangsrelevante Produkt „Elektronischer Buchfahrplan“ beschrieben. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die weiterhin das Produkt Elektronischer Buchfahrplan nutzen, finden die Erläuterungen hierzu in Richtlinie 497.0001.

### **Entfallendes Modul 408.2341A02 – Erläuterungen zum Buchfahrplan**

Das bisherige Modul 408.2341A02 entfällt. Der Inhalt ist im neuen Modul 408.2341A01 wiedergegeben (s. o.).

### **Modul 408.2411 – Befehle**

In Abschnitt 2 Absatz (2) d) wurde ergänzt, dass der Triebfahrzeugführer auch Ort, Datum und Übermittlungsart eintragen muss. Damit stimmt diese Vorgabe mit dem neu als Modul 408.2411A01 vorgegebenen „Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls“ überein. Außerdem wurde am Ende des Absatzes (2) ein Verweis auf das neue Modul 408.2411A01 aufgenommen (s. u.).

In Abschnitt 5 Absatz (2) stellt eine Ergänzung klar: Wenn der Fahrdienstleiter einen Befehl 14.1 - 14.9 zurückzieht und der Standort des Zuges von den Angaben im Kopf der Rückseite

abweicht, muss der Triebfahrzeugführer den Standort formlos an einer geeigneten Stelle vermerken.

### **Modul 408.2411A01 – Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls (neu)**

Das neue Modul fasst die einzelnen Handlungsschritte beim Diktieren eines Befehls in einem Ablaufschema zusammen. Es ist inhaltsgleich zu dem für Fahrdienstleiter geltenden Modul 408.0411A01.

### **Modul 408.2411V01 – Vordruck Befehle**

In der Ausfüllanleitung wurde der Abschnitt „Besondere Regeln für diktierte Befehle“ an die Klarstellung in Modul 408.2411 Abschnitt 5 Absatz (2) angepasst: Der Fahrdienstleiter muss beim Zurückziehen eines Befehls 14.1 - 14.9 einen abweichenden Standort des Zuges als im Kopf der Rückseite angegeben formlos an geeigneter Stelle vermerken.

Vorhandene Vordrucke dürfen aufgebraucht werden.

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

Abschnitt 1 Absatz (4) wurde redaktionell angepasst. Der Klammervermerk mit dem Hinweis auf das Betriebsstellenbuch wurde gestrichen. Örtliche Regeln sind für Triebfahrzeugführer im Streckenbuch enthalten. Im Betriebsstellenbuch werden den Mitarbeitern des Eisenbahninfrastrukturunternehmens die Strecken bekanntgegeben, die für Züge deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-L“, „-D“ oder „-K“ ergänzt ist, zugelassen sind.

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

Abschnitt 1 Absatz (4) wurde neu gegliedert. Die bisher in Absatz 4 Nr. 1 enthaltene Regel ist in Absatz (4) überführt. Der Verweis auf Modul 408.2572 Abschnitt 1 a) in Absatz (4) Nr. 2 ist entfallen, da neu beim Zurücksetzen die Signale am Fahrweg gelten und daher die Spitze eines zurücksetzenden Zuges immer besetzt sein muss.

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

Abschnitt 1 Absatz 3 ist neu und steht im Zusammenhang mit der neuen Definition „Blockstelle“ in Modul 408.2101A01 (s. o.). Die neue Regel gibt vor, dass bei ETCS-Level 2 in der Betriebsart SR ein Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einer ETCS-Bk auch die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal mit derselben Signalbezeichnung zulässt. Diese Vorgabe ist erforderlich, weil der Triebfahrzeugführer nach Erhalt eines Befehles „Override EOA“ wählt, worauf das Fahrzeug in die ETCS-Betriebsart SR wechselt bzw. in dieser Betriebsart verbleibt. In ETCS-Betriebsart SR ist der Zug signalgeführt. Damit ist ein Halt zeigendes Signal neben dem Signal Ne 14 für den Triebfahrzeugführer formal gültig. Es ist deshalb sinnvoll, den Befehl 2 auch für das Halt zeigende Signal mitgelten zu lassen, um Irritationen des Triebfahrzeugführers zu vermeiden.

In Abschnitt 4 Absatz (1) ist im dritten und sechsten Textabsatz „Überleitstelle“ entfallen, da Regeln für Abzweigstellen auch für Überleitstellen gelten. Weiterhin ist im dritten Textabsatz die Regel für Anschlussstellen mit Hauptsignal entfallen und stattdessen neu im vierten und fünften Textabsatz zweigeteilt wiedergegeben: Bei der Einfahrt in eine Anschlussstelle mit Hauptsignal gilt die Geschwindigkeit bis zum folgenden Haltsignal. Bei der Ausfahrt aus einer Anschlussstelle mit Hauptsignal gilt die Geschwindigkeit wie bisher bis zur letzten Weiche im Fahrweg.

Abschnitt 6 Absatz (1) ist in Aufbau und Gliederung an Abschnitt 4 Absatz (1) angepasst worden. Hierzu ist der bisherige Unterabsatz a) in die neuen Unterabsätze a) und b) aufgeteilt worden: Unterabsatz a) nennt lediglich die zulässige Geschwindigkeit. Unterabsatz b) schreibt vor, wie weit die zulässige Geschwindigkeit in einem Bahnhof, auf einer Abzweigstelle sowie bei der Einfahrt und bei der Ausfahrt aus einer Anschlussstelle mit Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 gilt. Überleitstellen sind auch hier entfallen, da die Regeln für Abzweigstellen auch für Überleitstellen gelten. Die Nummerierung der folgenden Unterabsätze verschiebt sich entsprechend.

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

In Abschnitt 2 Absatz (2) wurde im Wortlaut der Zustimmung zur Abfahrt des Zuges auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke der Passus „... um (Uhrzeit)...“ gestrichen. Dadurch wurde ein Gleichklang mit dem Wortlaut im Fahrdienstleitermodul 408.0487 Abschnitt 1 Absatz (4) hergestellt. Die Erwähnung der Uhrzeit ist in der Meldung nicht notwendig, weil die aktuelle Uhrzeit des Empfangs dieser Meldung ohnehin im Fernsprechbuch nachzuweisen ist. Die planmäßige Abfahrtszeit auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke ist dem Triebfahrzeugführer anhand seines Fahrplans bekannt und nicht abhängig von der Uhrzeit der Abgabe der Meldung durch den Fahrdienstleiter. Betrieblich darf der Zug frühestens nach der Zustimmung durch den Fahrdienstleiter abfahren.

#### **Modul 408.2553 – Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen**

In Abschnitt 2 Absatz (1) a) wurde „Triebfahrzeug“ durch „Triebfahrzeugführer“ redaktionell ersetzt.

In Abschnitt 3 wurde ergänzt, dass der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Fahrzeugnummer und die am Fahrzeug angebrachte UN-Nummer und in den Beförderungspapieren enthaltene UN-Nummern mitteilen muss, wenn das auszusetzende Fahrzeug eine orangefarbene Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr und UN-Nummern trägt. Die Regel stellt sicher, dass während des Aufenthalts des Fahrzeugs die gesetzliche Verpflichtung zur Information der zuständigen Behörden beim Austritt von Gefahrgut erfüllt wird.

#### **Modul 408.2572 – Zug zurücksetzen**

In Abschnitt 1 Absatz (2) a) ist die bisherige Regel entfallen, wonach Züge mit einer Gesamtlänge von bis zu 100 m ohne Mitarbeiter an der Spitze zurücksetzen dürfen. Hintergrund: Für zurücksetzende Züge gelten die Signale (s. u.) und die Unterscheidung zwischen ETCS Level 2 ohne Hauptsignale und sonstigen Strecken ist zugunsten einer Vereinfachung entfallen.

Die Regel in Abschnitt 1 Absatz (2) b), 2. Satz wurde redaktionell vom Passiv in Aktiv umgestellt. Inhaltlich ist die bisherige Regel für den Zusatz „Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht“ im Befehl 14 entfallen. Dies bedeutet im Umkehrschluss: Die Signale am Fahrweg des zurücksetzenden Zuges gelten.

In Abschnitt 1 Absatz 2 ist der Unterabsatz d) neu: Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss ein mit ETCS ausgerüstetes Triebfahrzeug sich in der ETCS-Betriebsart SH befinden, wenn es sich nicht an der Spitze des zurücksetzenden Zuges befindet oder von der Spitze aus gesteuert wird. Zurücksetzende Züge, deren Triebfahrzeug sich nicht an der Spitze des zurücksetzenden Zuges befindet oder die von der Spitze aus gesteuert werden, dürfen nicht in der ETCS-Betriebsart SR fahren: In ETCS-Betriebsart SR bestünde die Möglichkeit, dass der Zug in die ETCS-Betriebsart FS wechselt. Hierbei wären die angezeigten Führungsgrößen um den Betrag der Zuglänge des zurücksetzenden Zuges falsch; außerdem könnte ein

in ETCS-Betriebsart FS fahrender Zug sich selbst zwangsbremsen. Zurücksetzende Züge, deren Triebfahrzeug sich nicht an der Spitze des zurücksetzenden Zuges befinden oder von der Spitze aus gesteuert werden, müssen deshalb in ETCS-Betriebsart SH fahren, weil aus dieser Betriebsart heraus ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Betriebsart OS oder FS nicht stattfinden kann.

Abschnitt 2 Absatz (2) wurde redaktionell geändert. Die Regel wurde in die aktive Tätigkeitsform gebracht.

Abschnitt 3 wurde redaktionell in die Absätze (1) und (2) unterteilt. Absatz 1 enthält die bisher im Abschnitt 3 enthaltene Regel für die Meldung des Triebfahrzeugführers an den Fahrdienstleiter, dass der Triebfahrzeugführer das Zurücksetzen beendet hat. Die Regel wurde ergänzt: Der Triebfahrzeugführer muss auch eine Zugvollständigkeitsmeldung an den Fahrdienstleiter geben. Der Fahrdienstleiter darf aufgrund der korrespondierenden Regel in Modul 408.0572 nach Beendigung des Zurücksetzens Blockeinrichtungen in Grundstellung bringen. Die Meldung des Triebfahrzeugführers über das Beenden des Zurücksetzens beinhaltet keine Aussage darüber, ob der Zug vollständig zurückgesetzt hat. Für die Grundstellung der Blockeinrichtungen muss der Fahrdienstleiter eine Zugvollständigkeitsmeldung erhalten. Erst wenn der Fahrdienstleiter die Meldung über das Beenden des Zurücksetzens und die Zugvollständigkeitsmeldung erhalten hat, darf er Blockeinrichtungen in Grundstellung bringen.

Abschnitt 3 Absatz (2) ist neu und ist die korrespondierende Regel für den Triebfahrzeugführer aus Modul 408.0572 Abschnitt 6 Absatz (2) in Verbindung mit 408.0571 Abschnitt 7 Absatz (3). Hintergrund: Wenn nur ein Zugteil zurückgesetzt wird, muss der Fahrdienstleiter für die Räumungsprüfung durch Vergleichen der Meldungen der Triebfahrzeugführer mit einer Liste (z. B. Wagenliste) feststellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden. Dies gilt auch, wenn mehrere Zugteile zurückgesetzt werden.

### **Modul 408.2591 – Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb**

Abschnitt 1 Nr. 1 regelt neu, dass der Triebfahrzeugführer beim Erkennen einer Fehlleitung seinen Zug möglichst vor dem fahrwegbestimmenden Signal anhalten muss; wenn dies nicht möglich ist, muss er sofort anhalten. Somit muss der Triebfahrzeugführer seinen Zug nicht mehr in allen Fällen sofort anhalten. Hintergrund: Vor dem fahrwegbestimmenden Signal liegt noch keine Fehlleitung vor. Ein sofortiges Anhalten vor dem fahrwegbestimmenden Signal könnte bei großer Zielvorausschau bei anzeigegeführten Zügen dazu führen, dass der Zug im Zuständigkeitsbereich eines anderen Fahrdienstleiters anhält. Außerdem könnte ein sofortiges Anhalten dazu führen, dass ein Zug seinen gewöhnlichen Halteplatz am Bahnsteig nicht vollständig erreicht bzw. nicht vollständig verlässt. Außerdem könnten Reisende bei einer Schnellbremsung unnötig gefährdet werden.

### **Modul 408.2653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS**

In Abschnitt 1, 1. Anstrich wurde der Rechtsschreibfehler korrigiert.

In Abschnitt 1, 3. Anstrich ersetzt „Balisenantenne“ redaktionell das bisher verwendete „Balisenlesegerät“. Damit ist der Sprachgebrauch einheitlich mit Richtlinie 483.0701.

In Abschnitt 1 Absatz 2 wurde das Beispielbild redaktionell modifiziert: Bei den dargestellten Befehlen wurde „Vordruck 1 von 2“ und „Vordruck 2 von 2“ ergänzt, um klarzustellen, dass der Fahrdienstleiter die auf zwei Vordrucken zu übermittelnden Befehle mit fortlaufender Nummerierung übermittelt. Der Inhalt beider Befehle bleibt unverändert.

In Abschnitt 4 wurde redaktionell ergänzt, dass der Fahrdienstleiter zusätzlich zum Befehl 10 einen Befehl 10.1 erteilt. Dadurch stimmt der Regelungstext mit dem Beispiel überein.

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

In Abschnitt 5 Absatz (3) wurde redaktionell geändert und an die Formulierung in VDV-Schrift 757 bzw. Ril 915 angepasst.

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

Abschnitt 4 ist neu gegliedert und berücksichtigt, dass neben der Führerraumanzeige des Fahrplans auch die Führerraumanzeige der La-Angaben ausfallen kann. Die Abschnittsüberschrift wurde entsprechend angepasst.

Der neue Absatz (1) gibt den bisherigen Grundsatz wieder, wonach der Triebfahrzeugführer den Zug anhalten muss. Durch die Erweiterung des einleitenden Satzes gilt dieser Grundsatz jetzt auch für den Ausfall der Führerraumanzeige der La-Angaben.

Absatz (2) regelt neu, dass der Triebfahrzeugführer die Leitstelle seines EVU und die Betriebszentrale verständigen muss. Hintergrund: Die geänderten Regeln der Ril 420.0242 geben vor, dass das EVU die Verantwortung für die Aushändigung der für den aktuellen Verkehrstag gültigen Fahrplan-Angaben und La-Angaben trägt. Die Richtlinie 420.0242 gilt nicht für Triebfahrzeugführer. Daher enthält das Modul 408.2691 die korrespondierende Regel.

Absatz (3) ist neu und regelt die Weiterfahrt auf Anordnung der Betriebszentrale mit Fahrplan-Mitteilung. Die Weiterfahrt mit Fahrplan-Mitteilung ist nur zulässig, wenn dem Triebfahrzeugführer gültige La-Angaben vorliegen. Der Bereichsdisponent der Betriebszentrale lässt sich deshalb vom Triebfahrzeugführer bestätigen, dass ihm gültige La-Angaben vorliegen, bevor er die Weiterfahrt mit Fahrplan-Mitteilung anordnet.

Absatz (4) regelt die Weiterfahrt auf Anordnung der Betriebszentrale ohne Fahrplan-Mitteilung. Der Triebfahrzeugführer muss die Spalte 40 km/h des Ersatzfahrplans anwenden. Hiermit besteht eine Regel, die die Weiterfahrt auch bei Ausfall der Führerraumanzeige der La-Angaben ermöglicht. Die Betriebszentrale prüft deshalb, ob La-Angaben vorliegen, die eine Weiterfahrt ausschließen, z. B. abweichende Signalstandorte von Hauptsignalen oder vorübergehend eingerichteter Gleiswechselbetrieb. Wenn solche La-Angaben vorliegen, darf die Betriebszentrale die Weiterfahrt ohne Fahrplan-Mitteilung nicht anordnen.

Absatz (5) regelt die Weiterfahrt für den Fall, dass der Triebfahrzeugführer weder die Leitstelle seines Eisenbahnverkehrsunternehmens noch die Betriebszentrale erreichen kann. Da in diesem Fall die Betriebszentrale nicht prüfen kann, ob La-Angaben vorliegen, die eine Weiterfahrt ausschließen, ist eine Voraussetzung für die Weiterfahrt, dass dem Triebfahrzeugführer gültige La-Angaben vorliegen (Nr. 1). Der Triebfahrzeugführer muss – wie bisher – bei der Weiterfahrt die Spalte 40 km/h des Ersatzfahrplans anwenden (Nr. 2) und darf nur bis zu einem Bahnhof weiterfahren, auf dem er die Betriebszentrale erreichen kann (Nr. 3).

#### **Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.21 - 27 - Züge fahren und Rangieren**

/.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

10/10

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

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



03.12.2018

**Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, 408.21 – 27, Aktualisierung 3, Erläuterungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 3 zu 408.21 - 27 gilt ab 15.12.2019. Sie enthält folgende geänderte, entfallende bzw. neue Richtlinien:

408.2100	408.2341	408.2456	408.2591
408.2100Z03 (neu)	408.2341A01	408.2458	408.2652
408.2101A01	408.2415V01	408.2488	408.2653
408.2101A02	408.2435	408.2531	408.2661
408.2331	408.2445	408.2561	408.2671
	408.2451	408.2572	

**Erläuterungen****Allgemein**

In den Richtlinien sind Zeilen mit Textänderungen am Rand durch „\*“ gekennzeichnet. Wenn Text weggefallen ist, ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt. Neue Richtlinien sind nicht durch Sternchen gekennzeichnet.

Wenn in einer Richtlinie ein Verweis auf eine andere Richtlinie der Richtlinienfamilie 408 enthalten ist, wird diesem Verweis nicht mehr „Modul“ bzw. „Ril“ vorangestellt. Wenn im Text auf andere Richtlinien z.B. Ril 301 verwiesen wird, wurde „Modul“ durch „Richtlinie“ ersetzt.

## **408.2100 – Verzeichnis der Aktualisierungen**

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

### **408.2101A01 – Begriffe**

Die Definition „Flankenschutzraum“ wurde erweitert: Flankenschutzraum ist neu, auch der Raum zwischen einem Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg. Hintergrund: Das Signal Ne 14 ist keine Flankenschutzeinrichtung. Das Stellwerk prüft aber den Raum zwischen Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg. Deshalb muss auch der Fahrdienstleiter bei einer Abschnittsprüfung feststellen, dass der Raum zwischen Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg frei ist. Um zu vermeiden, dass der Fahrdienstleiter beim Anwenden der Regel nach 408.0231 3 (1) irrtümlich annimmt, dass er den Raum zwischen Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg nicht prüfen müsse, war es erforderlich, die Definition wie oben beschrieben zu erweitern.

Neu aufgenommen wurde die Definition des Begriffes „Abstellen“.

### **408.2101A02 – Abkürzungen**

Die Bedeutung der Abkürzung VMZ wurde redaktionell der Richtlinie 483 und der Bedeutung der einzelnen Buchstaben angepasst:

V = Geschwindigkeit

M = Maximal

Z = Zug.

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

Abschnitt 3 Absatz (4) c) wurde „bei ETCS“ ergänzt durch „ETCS-Level 2“. Die geänderte Regel lautet: „Bei ETCS Level 2 darf der Triebfahrzeugführer [...], wenn der Fahrdienstleiter ihm die zusätzliche mündliche Zustimmung nach b) gegeben hat.“ Hintergrund: Auch bei ETCS-Level 1 LS können mehrere Züge zur Abfahrt bereitstehen, die am selben Signal zugelassen werden sollen. Für den Triebfahrzeugführer gelten bei ETCS-Level 1 LS die Regeln für signalgeführte Züge. Bei ETCS-Level 1 LS erfolgt die Datenübertragung über im Gleis verlegte Balisen. Deshalb darf der Triebfahrzeugführer seines in ETCS-Level 1 LS verkehrenden Zuges die Start-Taste betätigen, ohne die zusätzliche mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters nach Unterabsatz b) erhalten zu haben.

### **408.2341 – Fahrt des Zuges**

Der bisherige Abschnitt 1 Absatz (3) a) wurde redaktionell in die neuen Unterabsätze a) und b) gegliedert. Unterabsatz d) ist neu eingefügt.

Der neue Abschnitt 1 Absatz (3) Unterabsatz a) regelt ausschließlich, dass Hauptsignale nicht gelten. Neu ist: Halt gebietende Signale sind hiervon ausgenommen, d. h. der Triebfahrzeugführer muss bei einem Signal Hp 0 anhalten, wenn dieses Halt gebietet, auch wenn ihm die Führerraumanzeige die Vorbeifahrt an dieser Stelle erlaubt. Die Formulierung „Halt gebietet“ anstelle von „Hp 0“ wurde gewählt, weil z. B. ein Signal Hp 0 zusammen mit einem Signal Zs 1 nicht Halt gebietet, sondern die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal erlaubt. Da aber Zusatzsignale (s. u.) nach wie vor nicht gelten, galt es zu verhindern, dass ein Triebfahrzeugführer bei einem Signal Hp 0 + Zs 1 anhält, obwohl ihm die Führerraumanzeige einen hierzu

passenden Auftrag „E 40“ (LZB) bzw. eine Fahrerlaubnis in ETCS-Betriebsart FS mit 40 km/h anzeigt. Dasselbe gilt sinngemäß auch für die Kombination von Signal Hp 0 + Zs 7 bzw. Signal Hp 0 + Zs 8. Eine entsprechende Aussage enthält der neue Unterabsatz f). Diese Änderung hat folgende Hintergründe:

- Der Triebfahrzeugführer kann bei einem Signal Hp 0 nicht eindeutig erkennen, ob dieses an einem – bisher nicht gültigen – Hauptsignal gezeigt wird oder an einem – bereits bisher gültigen – Sperrsignal (auch Zugdeckungssignal).
- Der Triebfahrzeugführer kann ein Signal Hp 0 nicht eindeutig vom Nachtzeichen des Signales Sh 2 unterscheiden.
- Beim Fahren auf Sicht ergibt es sich klarer als bisher, dass der Triebfahrzeugführer vor einem Signal Hp 0 zeigendem Hauptsignal halten muss.
- Bei einem störungsbedingtem Haltfall eines Hauptsignals oder bei einer bewussten Rücknahme durch den Fahrdienstleiter kann es sein, dass die LZB oder ETCS die entsprechende Kürzung der Fahrerlaubnis erst mit einer Zeitverzögerung in der Führerraumanzeige anzeigt. Der Triebfahrzeugführer kann unabhängig von der eintretenden technischen Reaktion selbst auf das Halt gebietende Signal reagieren.

Der neu nummerierte Abschnitt 1 Absatz (3) Unterabsatz b) gibt die bisherigen Regeln zur Nicht-Geltung von Vorsignalen und Zusatzsignalen unverändert wieder. Die bisherigen Regeln zur Nicht-Geltung von Langsamfahrsignalen wurden in den Unterabsätzen b) und c) aufgeteilt. Im Unterabsatz b) sind die Signale Lf 6 und Lf 7 aufgeführt, weil diese Signale bei vorübergehenden Langsamfahrstellen nicht aufgestellt sind und die Geschwindigkeitsbeschränkung bei diesen Signalen deshalb nicht mit Befehl angeordnet wird.

Der neu nummerierte Abschnitt 1 Absatz (3) Unterabsatz c) regelt, dass Signale, die eine vorübergehende Langsamfahrstelle signalisieren, nur gelten, wenn es in einem Befehl angeordnet wurde. Die Anordnung der vorübergehenden Langsamfahrstelle in der La ist entfallen, weil die entsprechende Langsamfahrstelle dann in die LZB eingegeben bzw. in ETCS aktiviert ist.

Die neu nummerierten Unterabsätze d) und e) des Abschnittes 1 Absatz (3) regeln die Gültigkeit der Signale EI 1v und EI 1 bis EI 5 getrennt für Strecken mit LZB und ETCS. Hintergrund: Bei LZB kann der Fahrdienstleiter eine Fahrleitungs-Schutzstrecke oder einen Schwungfahrabschnitt nicht als Restriktion in die LZB eingeben. Die Anordnung erfolgt mit Befehl oder La. Bei ETCS ist die Eingabe bzw. Aktivierung einer Restriktion Fahrleitungs-Schutzstrecke oder Schwungfahrabschnitt möglich und wird dann dem Triebfahrzeugführer im MFD angezeigt. Die Anordnung mit Befehl erfolgt nur in bestimmten Situationen (z. B. wenn der Fahrdienstleiter die Restriktion aus Zeitgründen noch nicht aktivieren konnte).

Durch die Aufzählung der Signale EI 1v und EI 1 bis EI 5 in den Unterabsätzen d) und e) wurde die Gültigkeit des Signals EI 6 zum Ausdruck gebracht.

Nachrichtlich: Bewusst nicht aufgenommen wurde eine Regel zur Nicht-Gültigkeit der Signale BÜ 4 – Pfeiftafel - und Pf 2 – Pfeiftafel vor Bahnübergängen (DV 301): Die LZB kann diese Signale nicht in der Führerraumanzeige darstellen; ETCS stellt diese Signale in der Führerraumanzeige dar. Somit besteht in diesem Fall bei ETCS eine Doppelregelung, die sich zur sicheren Seite hin auswirkt. Bei einer ausschließlichen Regelung für ETCS-geführte Züge wäre es zu einer uneinheitlichen Regel gekommen. Auch wegen der Seltenheit der Anwendung wurde deshalb auf eine Nennung dieser Signale verzichtet.

Abschnitt 1 Absatz (3) Unterabsatz f) ist neu. Er regelt, dass bei einer Kombination eines Signals Hp 0 mit einem Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 abweichend von a) – wie bisher – die Führungsgrößen gelten.

Im neu nummerierten Abschnitt 1 Absatz (3) Unterabsatz g) wurde der bisherige Verweis „a) und b)“ redaktionell geändert in „a) bis e)“.

Im neu nummerierten Abschnitt 1 Absatz (3) Unterabsatz h) wurde die bisherige Regel zum Verhalten des Triebfahrzeugführers bei Anzeige Release Speed präzisiert. Eine vergleichbare Regel ist in 408.2455 Abschnitt 1 Absatz (1) beim Halten eines Zuges enthalten. Der Triebfahrzeugführer darf mit Release Speed bis zum Hauptsignal, Signal Ne 14, Blockkennzeichen oder Gleisabschluss bei Anzeige V-soll 0 km/h bzw. Zielentfernung 0 m weiterfahren.

In Abschnitt 2 Absatz (2) wurde im 2. Anstrich der Verweis auf 408.2456 4 (1) redaktionell richtiggestellt.

Abschnitt 2 Absatz (2) Unterabsatz c) ist neu. Er enthält eine vergleichbare Textmeldung wie Unterabsatz b). Die neue Textmeldung gibt dem Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit beim Übergang von ETCS Level 2 nach ETCS Level NTC PZB/LZB vor. Beim Wechsel von ETCS Level 2 nach ETCS Level NTC PZB/LZB werden nach dem Levelwechsel rückliegende Geschwindigkeitsbeschränkungen (z. B. Langsamfahrstellen) nicht mehr überwacht. Eine Überwachung ist notwendig, wenn der Abstand vom Ort des Levelwechsels und dem Ende der rückgelegenen Geschwindigkeitsbeschränkung kleiner als die Zuglänge ist. Deshalb erhält der Triebfahrzeugführer die Textmeldung. Der Triebfahrzeugführer muss beim angekündigten Levelwechsel (Übergang zum signalgeführten Zug) zusätzlich zu den Außensignalen (z. B. Langsamfahrsignale) die vorgegebene Geschwindigkeit der Textmeldung beachten.

In Abschnitt 2 Absatz (6) wurde „Zur Abfahrt eines Zuges ...“ redaktionell in „Bei Abfahrt eines Zuges...“ geändert.

In Abschnitt 2 Absatz (6) a) wurde redaktionell „auf Bahnhöfen“ und „des Zuges“ gestrichen, weil diese Aussage bereits in Abschnitt 1 Absatz (6) enthalten ist.

Abschnitt 2 Absatz (6) c) ist neu. Nach 408.2321 darf der Triebfahrzeugführer an im Streckenbuch genannten Hauptsignalen abfahren, wenn der Fahrdienstleiter durch Kennlicht am Hauptsignal zustimmt. Die Regel betrifft Züge, die nach planmäßigen Halt am Bahnsteig (gewöhnlicher Halteplatz) abfahren sollen, wenn das folgende Hauptsignal Kennlicht zeigt. Nach Halt eines Zuges am gewöhnlichen Halteplatz Bahnsteig (408.0101A01) endet nach Richtlinie 301 Abschnitt 5 Absatz (1) der anschließende Weichenbereich. Der Zug könnte mit zu hoher Geschwindigkeit am Bahnsteig abfahren bzw. folgende abzweigende Weichen befahren. Deshalb gibt der neue Absatz 6 c) dem Triebfahrzeugführer die zugelassene Geschwindigkeit von 40 km/h vor. Der Triebfahrzeugführer muss diese Geschwindigkeit bei einer Ausfahrt (Ausfahrtsignal zeigt Kennlicht) bis zur letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch ¥ gekennzeichneten Stelle beachten. Bei einer Abfahrt am Zwischensignal (Zwischensignal zeigt Kennlicht) muss der Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit von 40 km/h bis zum nächsten Hauptsignal fahren.

Abschnitt 6 - Melden – wurde um einen weiteren Fall erweitert, in denen der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer beauftragen darf, Feststellungen zu treffen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Im Einzelnen:

- Im Absatz (1) sind die dort geregelten Fälle „GM, ZM, HM“ für Grenzzeichenfreimeldung, Zugvollständigkeitsmeldung bzw. Haltmeldung bereits im Randstichwort genannt, um sie von den in den Absätzen (4) bis (6) neu hinzugekommenen Fällen besser unterscheidbar zu machen. Die bisher in Absatz (4) gegebene Regel, dass der Triebfahrzeugführer für Zugfahrten,

deren Zuggattungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist, die ZM auch während der Fahrt geben darf, wenn dies im Streckenbuch zugelassen ist, ist an das Ende des Absatzes (1) redaktionell verschoben worden, da sich die Regel ausschließlich auf in Absatz 1 geregelte Fälle von Zugvollständigkeitsmeldungen bezieht.

- In Absatz (2) sind die dort geregelten Fälle „GM, ZM, HM“ ebenfalls bereits im Randstichwort genannt. Außerdem wurden die bisher verwendeten Begriffe „Aufforderung“ (im Randstichwort) bzw. „auffordern“ (im Text) ersetzt durch „Auftrag“ bzw. „beauftragen“, um eine redaktionell einheitliche Wortwahl im Sinne des Moduls 408.2202 zu erzielen.
- In Absatz (3) wurde im Randstichwort redaktionell „ZM“ ergänzt, da sich der vorgeschriebene Wortlaut ausschließlich auf Zugvollständigkeitsmeldung bezieht.
- Die bisher in Absatz (4) gegebene Regel ist redaktionell in den Absatz (1) verschoben worden (s. o.). Der neu aufgenommene Inhalt des Absatzes (4) ist lediglich formal neu und regelt, dass der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer beauftragen darf, das Freisein eines Weichenabschnittes festzustellen und ihm das Ergebnis zu melden. Da der Triebfahrzeugführer die einzelnen Gleisfreimeldeabschnitte einer Betriebsstelle und ihre jeweiligen Grenzen nicht kennt, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer hierzu im erforderlichen Umfang einweisen, indem er ihm die Lage des zu prüfenden Abschnittes und dessen Grenzen beschreibt. Inhaltlich ist die Regel nicht neu, da es entsprechende Regeln<sup>1</sup> für Fahrdienstleiter bereits gibt und es für das Rangieren in 408.4815 Abschnitt 2 für Weichen bereits eine auch für Triebfahrzeugführer geltende, vergleichbare Regel gibt. Die formale Aufnahme in die für das Fahren von Zügen geltenden Regeln bewirkt, dass das Prüfen des Freiseins eines Weichenabschnittes Gegenstand der Aus- bzw. Fortbildung sowie Prüfung von Triebfahrzeugführern wird. Somit darf der Triebfahrzeugführer im Interesse der Leichtigkeit des Bahnbetriebes nach entsprechender Einweisung durch den Fahrdienstleiter auch formal die entsprechenden Feststellungen treffen.

#### **408.2341A01 – Erläuterungen zu den Fahrplanangaben**

An mehreren Stellen wurde das Signal Lf 4 gestrichen, weil das Signal Lf 4 auf Strecken der DB Netz AG durch das Signal Lf 6 ersetzt wurde.

In Abschnitt 5 Absatz (2) b) wurden die bisher in Form einer Aufzählung gegebenen Erläuterungen des Fahrplans für

- Gruppen von Hauptsignalen mit gleicher Verwendung, redaktionell in den Unterabsatz c) verschoben,
- besetzte Blockstellen, die über Zugfunk, Betriebsart E, erreichbar sind, redaktionell in Unterabsatz d) verschoben,
- Hauptsignale, Vorsignale..., die sich auf eingleisigen Strecken, auf zweigleisigen Strecken am Regelgleis nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis, sondern links vom Gleis befinden, redaktionell in Unterabsatz e) verschoben,
- Hauptsignale, Vorsignale, ..., die sich auf zweigleisigen Strecken am Gegengleis nicht unmittelbar links neben oder über dem Gleis, sondern rechts vom Gleis befinden, redaktionell in den Unterabsatz f) verschoben und

---

<sup>1</sup> Nachrichtlich: Für Fahrdienstleiter geregelt in 408.0131 2 (2) und 408.0233 2 (1).

- Hauptsignale im Bahnhof, die nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis angeordnet sind, sondern links vom Gleis befinden, redaktionell in den Unterabsatz g) verschoben.

Die bisher in Abschnitt 5 Absatz (2) c) bis z) gegebenen Erläuterungen sind deshalb neu in Absatz (2) i) bis ee).

In Abschnitt 5 Absatz (3) a) Nr. 4 wurde der Verweis nach Absatz (2) m) und (2) n) wegen der redaktionellen Änderungen in Absatz (2) geändert in Absatz (2) s) und (2) t).

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

Im Vordruck unter Fahrplan-Mitteilung 2 wurde über der Tabelle der Text des zweiten Anstrichs „- wegen Fahrzeugen mit bauartbedingt niedrigerer Geschwindigkeit“ gestrichen. Der Grund hierfür liegt in einer Prozessänderung bei der Kommunikation dieser Gründe. Notwendige fahrzeugbedingte Geschwindigkeitsreduzierungen – bauartbedingt oder infolge von Störungen – werden über interne Prozesse seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ermittelt und der Betriebszentrale (BZ) mitgeteilt. Das EVU richtet nach den Regeln der Richtlinie 420 einen sog. *Antrag auf Abweichung von der Zugcharakteristik an den Bereichsdisponenten der BZ* und informiert den Triebfahrzeugführer. Die Erteilung einer Fahrplan-Mitteilung an den Triebfahrzeugführer in diesen Fällen ist somit nicht mehr erforderlich. Die alten Vordruck dürfen aufgebraucht werden.

#### **408.2435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeugen vorgesehenen Maßen abweichen**

In Abschnitt 1 Absatz (3) c) und Absatz (4) wurden außergewöhnliche Fahrzeuge mit den Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB und außergewöhnliche Züge um das Suffix „-E“ ergänzt. Dabei handelt es sich um Züge, die für den Einsatz von Doppelstockfahrzeugen mit dem Lichtraumprofil DE 3 zugelassen sind.

Die Änderung der in 408.2435 wurde nach Beendigung des Stellungnahmeverfahrens durchgeführt, weil das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Bescheid vom 10.07.2018 streckenbezogenen Fahrzeuge zugelassen hat, die das Lichtraumprofil DE 3 erfüllen. Diese Fahrzeuge müssen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit dem neuen Suffix „-E“ angemeldet werden.

#### **408.2445 – Geschobene Züge**

In Abschnitt 3 Absatz (7) wurde ein fehlerhafter Verweis korrigiert.

#### **408.2451 – Einfahrt in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg**

Die Richtlinie wurde um allgemeine Vorgaben zur Einfahrt in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in Gleise ohne ausreichenden Durchrutschweg erweitert. Die Richtlinienüberschriftüberschrift ist entsprechend neutraler formuliert.

Abschnitt 1 ist neu und fasst redaktionell zusammen, welche betrieblichen Anweisungen bzw. technische Einrichtungen dem Triebfahrzeugführer mitteilen, dass der Einfahrtweg in ein Stumpfgleis, teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis ohne ausreichenden Durchrutschweg führt. „Betriebliche Anweisungen“ und „technische Einrichtungen“ lehnt sich in der Wortwahl an die gesetzliche Vorgabe in EBO § 39 (4), Satz 2 an, wonach „[...] wenn der Einfahrtweg in einem Stumpfgleis oder besetzten Gleis endet, [...] die Sicherheit durch betriebliche Anweisungen oder technische Einrichtungen gewährleistet sein [muss]“. Die Regel geht nur auf die

technischen Einrichtungen ein, aus denen sich für den Triebfahrzeugführer eine betriebliche Weisung ergibt. Dies ist z. B. bei den unten beschriebenen Signalen der Fall: Sie sind als Signale eine technische Einrichtung, sind aber aufgrund ihrer Bedeutung für den Triebfahrzeugführer eine betriebliche Anweisung. Auf technische Einrichtungen, aus denen sich für den Triebfahrzeugführer keine betriebliche Anweisung herleitet, geht die Regel nicht ein, z. B. auf Bremsprellböcke.

Im Einzelnen:

- Gemäß a) kann sich am Fahrweg ein Signal Zs 3 mit der Kennziffer 1, 2 oder 3 befinden. Diese Vorgabe bezieht sich auf Richtlinie 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5), wo detailliert vorgegeben ist, welche Bedeutung die o. g. Kennziffern haben.
- Gemäß b) kann sich am Fahrweg ein Signal Zs 13 befinden. Diese Vorgabe bezieht sich auf die in Richtlinie 301.0301 Abschnitt 13 in den Absätzen (1) und (3) beschriebene Bedeutung und Anwendung des Signals.
- Gemäß c) kann im Fahrplan des Zuges das Zeichen „┌“ sein. Diese Vorgabe bezieht sich auf die Erläuterung des Zeichens „┌“ in 408.2341A01 Abschnitt 5 Absatz (2) h) sowie in Abschnitt 5 Absatz (3) c).
- Gemäß d) kann im Fahrplan des Zuges eine Fußnote auf eine Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal nach Abschnitt 2 hinweisen. Diese Vorgabe bezieht sich auf die Erläuterung der entsprechenden Fußnote in 408.2341A01 Abschnitt 8 Absatz (2) b).
- Gemäß e) kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 mit Grund 4, 5 oder 6 erteilen. Diese Vorgabe bezieht sich auf die entsprechenden Gründe gemäß 408.2411V01 – Rückseite.
- Gemäß f) kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.2 oder 14.3 erteilen. Diese Vorgabe bezieht sich auf die entsprechenden Befehle in 408.2411V01 – Rückseite.
- Gemäß g) kann der Fahrdienstleiter die Zugfahrt mit Signal Zs 7 zulassen. Diese Vorgabe bezieht sich auf die in Richtlinie 301.0301 Abschnitt 8 vorgegebene Bedeutung des Signals Zs 7 sowie auf das in 408.2561 Abschnitt 1 näher beschriebene Verhalten des Triebfahrzeugführers beim Fahren auf Sicht, wonach dieser u. a. vor einem Haltsignal anhalten muss – und damit auch vor einem Halt zeigenden Zugdeckungssignal oder einem Signal Sh 2 als Abschlussignal eines Stumpfgleises gemäß Richtlinie 301.0601 Abschnitt 4 Absatz (3), 2. Anstrich. Hintergrund: Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass der Fahrdienstleiter einen Befehl 12 nach e) oder einen Befehl 14 nach f) durch ein Signal Zs 7 ersetzen darf.
- Gemäß h) kann der Zug einen LZB-Vorsichtsauftrag erhalten. Diese Vorgabe bezieht sich auf die in 408.2456 Abschnitt 5 Absatz (2) in Verbindung mit 408.2561 Abschnitt 1 beschriebene Verhalten des Triebfahrzeugführers beim Fahren auf Sicht. Hintergrund: Wo es im Betriebsstellenbuch für den Fahrdienstleiter zugelassen ist, einen Befehl 12 nach e) oder einen Befehl 14 nach f) durch ein Signal Zs 7 zu ersetzen, kann die LZB hieraus für den Triebfahrzeugführer einen LZB-Vorsichtsauftrag herleiten, z. B. im Fall einer Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein Gleis, dessen Durchrutschweg besetzt ist.
- Nach i) kann der Zug eine Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS erhalten. Diese Vorgabe bezieht sich auf das in 408.2456 Abschnitt 6 Absatz (2) in Verbindung mit 408.2561 Abschnitt 1 beschriebene Verhalten des Triebfahrzeugführers beim Fahren auf Sicht. Hintergrund:

Im Bahnhof Erfurt leitet ETCS aus einer Einfahrt in ein Gleis mit Zugdeckungssignal eine Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS ab Bahnsteiganfang her. In diesem Fall muss der Triebfahrzeugführer beim Fahren auf Sicht vor dem Halt zeigenden Zugdeckungssignal anhalten. Außerdem: Wo es im Betriebsstellenbuch für den Fahrdienstleiter zugelassen ist, einen Befehl 12 nach e) oder einen Befehl 14 nach f) durch ein Signal Zs 7 zu ersetzen, kann ETCS hieraus für den Triebfahrzeugführer eine Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS herleiten, z. B. im Fall einer Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein Gleis, dessen Durchschwerg besetzt ist.

Abschnitt 2 gibt die bisher ohne Abschnittsüberschrift gegebenen Regeln zur Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal inhaltsgleich wieder.

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

In Abschnitt 1 Absatz (1) a) wurde die Möglichkeit des Zulassens der Fahrt mit Signal Sh 1 in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle ergänzt. Diese Option fehlte bislang, stellt aber eine zulässige Signalisierung dar.

Abschnitt 4 Absatz (2) regelt neu, dass auch bei ETCS ein durch Signal Zs 7 erteilter Auftrag, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren, weiter gilt, auch wenn der signalgeführte Zug zum anzeigegeführten Zug wird. Die Regel ist somit für LZB und ETCS gleich.

Abschnitt 6 Absatz (1) d) verweist bei einem Wechsel von ETCS-Betriebsart SR nach ETCS-Level NTC PZB/LZB auf „Abschnitt 4 Absatz (1)“. Der Triebfahrzeugführer muss demnach dieselben Geschwindigkeiten beachten wie der Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges bei einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag, d. h. weiter mit 40 km/h fahren bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bis zum ¥-Zeichen.

Abschnitt 6 Absatz (2) regelt neu, dass ein durch Befehl oder durch eine ETCS-Fahrerlaubnis in ETCS-Betriebsart OS erteilter Auftrag, auf Sicht zu fahren, auch bei einem Wechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB bis zum nächsten Hauptsignal gilt.

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

Die Richtlinie wurde neu gegliedert und erweitert.

Abschnitt 1 Absatz (1) gibt vor, dass der Fahrdienstleiter Befehl 14.6 („Bleiben Sie halten“) erteilen kann. Befehl 14.6 ist zum Beispiel erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter bei einem ETCS-geführten Zug ein Hauptsignal auf Halt stellen und im Anschluss die Fahrstraße auflösen will. Befehl 14.6 ist neu auch erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter eine teilweise befahrene Fahrstraße auflösen muss, z.B. weil ein Zug liegengeblieben ist. Beim Auflösen einer teilweise befahrenen Fahrstraße ist Befehl 14.6 auch für Züge ohne ETCS Fahrzeuggerät erforderlich. Der Triebfahrzeugführer kann und muss nicht erkennen, ob eine Fahrstraße bereits teilweise befahren wurde. Deshalb gibt Absatz (1) vor, dass der Befehl 14.6 erteilt werden kann und nicht erteilt werden muss.

Gemäß Abschnitt 1 Absatz (2) darf der Triebfahrzeugführer erst weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter Befehl 14.6 mit Befehl 14.35 zurückgezogen hat.

Abschnitt 2 regelt zusätzlich zu Abschnitt 1 die Vorgehensweise bei einem LZB-geführten Zug. Der Fahrdienstleiter fordert den Triebfahrzeugführer auf, die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer bestätigt die Ausführung.

Abschnitt 3 regelt zusätzlich zu Abschnitt 1 die Vorgehensweise bei einem ETCS-geführten Zug oder bei einem Zug mit angekündigtem Levelwechsel nach ETCS Level 2.



Abschnitt 3 Absätze (1) und (2) geben vor, dass der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragt, ob der Zug ETCS-geführt ist oder der Levelwechsel angekündigt ist. Der Fahrdienstleiter kann in diesem Fall zusätzlich Befehl 14 mit dem Wortlaut „Bedienen Sie Override EOA“ erteilen. Diesen Befehl erteilt der Fahrdienstleiter, wenn er eine teilweise befahrene Fahrstraße eines ETCS-geführten Zuges oder eines Zuges mit angekündigtem Levelwechsel auflösen muss, z.B. wenn der Zug liegengeblieben ist. Der Triebfahrzeugführer kann nicht erkennen, ob er eine Fahrstraße bereits teilweise befahren hat. Deshalb gibt Absatz (2) vor, dass der Fahrdienstleiter einen Befehl 14 erteilen kann. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Bedienung Override EOA bestätigen. Erst danach darf der Fahrdienstleiter die teilweise befahrene Fahrstraße auflösen. Die Bedienung Override EOA ist erforderlich, da ETCS die Fahrterlaubnis nach dem Auflösen der Fahrstraße nicht in jeder Situation auf die Zugspitze kürzt. Durch die Bedienung Override EOA erfolgt ein Wechsel in die ETCS Betriebsart SR bzw. wird die ursprüngliche ETCS Fahrterlaubnis gelöscht.

Eine weitere Besonderheit besteht bei ETCS, wenn der Fahrdienstleiter ein vor dem Zug stehendes Zugdeckungssignal auf Halt stellen muss, weil er die Fahrstraße zwischen Zugdeckungssignal und dem Zielsignal auflösen muss. Die Haltstellung des Zugdeckungssignals führt nicht zu einer entsprechenden Kürzung der Fahrterlaubnis, da die ETCS-Zentrale die Signalstellung des Zugdeckungssignals nicht kennt. Deshalb muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 14.6 („Bleiben Sie halten.“), Befehl 14 erteilen mit dem Wortlaut „Bedienen Sie Override EOA.“ Die Bedienung von Override EOA kürzt den noch vorhandenen Rest einer Fahrterlaubnis. Hintergrund: Der Fahrdienstleiter kann bei einem Halt zeigenden Zugdeckungssignal nicht erkennen, dass bei einer nicht gekürzten Fahrterlaubnis technisch eine Situation „Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit“ vorliegt. Es bestünde die Möglichkeit, dass eine Fahrterlaubnis für einen Zug, der vor dem Zugdeckungssignal haltenden Zug rangiert wurde, nicht bei diesem Zug ankommt, sondern bei dem dahinter stehenden Zug. Dies wird durch die Bedienung von Override EOA technisch verhindert. Der Fahrdienstleiter übermittelt den Befehl 14 als zusätzlichen Befehl mit einem eigenen Übermittlungscode, da dies das anschließende Zurückziehen (s. u.) des zuvor erteilten Befehles 14.6 handwerklich erleichtert. Der Fahrdienstleiter lässt sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen, dass dieser Override EOA bedient hat. Dies ist zwar nicht die Voraussetzung für die Haltstellung des Zugdeckungssignals, gibt dem Fahrdienstleiter aber die Gewissheit, dass er den Gleisabschnitt vor dem Zugdeckungssignal mit einem anderen Zug belegen kann und eine anschließend erteilte Fahrterlaubnis auch an diesem Zug übertragen wird. Durch das Betätigen von Override EOA löscht der Triebfahrzeugführer eine eventuell noch vorhandene Fahrterlaubnis, da ETCS nicht in allen Situationen eine Fahrterlaubnis auf die Spitze des Zuges kürzt, wenn der Fahrdienstleiter eine teilweise befahrene Fahrstraße vor einem haltenden Zug hilfsweise auflöst. Selbst wenn der Fahrdienstleiter anschließend denselben Fahrweg einstellt, wäre eine noch vorhandene Fahrterlaubnis nicht aus dem dann aktuell eingestellten und gesicherten Fahrweg hergeleitet. Das Bedienen von Override EOA stellt demnach sicher, dass der Triebfahrzeugführer entsprechend des zur Weiterfahrt erteilten Befehls nach den Regeln einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag handelt, und zwar so lange, bis ein automatischer Wechsel in die ETCS-Betriebsart FS oder OS stattfindet. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Betätigung von Override EOA bestätigen. Die Bestätigung ist für den Fahrdienstleiter eine zusätzliche Voraussetzung dafür, dass er anschließend den Befehl 14.6 zurückziehen darf. Die Bestätigung bewirkt demnach, dass nicht bereits ein einfacher menschlicher Fehler (Vergessen der Override-EOA-Betätigung durch den Triebfahrzeugführer) zu einer kritischen Situation führt.

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

Mit Bescheid vom 04.12.2017 hat das Eisenbahn-Bundesamt unter dem Geschäftszeichen 58413-554aüb/059-3400#323 den sofortigen Vollzug der Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und

Betriebsordnung (EBO) §§ 4 (2), 4 (7), 34 (1), 39 (2) und 42 (2) in Bezug auf die Regeln zum Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt außerhalb von Bahnhöfen gemäß 408.0488 angeordnet.

Der Bescheid sieht vor, den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt auf der Strecke auszu-schließen. Ausgenommen sind Zugfahrten zur Bedienung von Anschlussstellen oder zur Einfahrt in ein Baugleis, wenn die entsprechenden zusätzlichen Regeln dazu gegeben wurden.

In Bezug auf EBO § 42 (2) vertritt das EBA die Ansicht, dass der Gesetzgeber für Ausnahmefälle das Rangieren unter gewissen Bedingungen und im notwendigen Umfang auf der Strecke zu-lässt. Der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt auf der Strecke ist ab sofort weiterhin zulässig zum Zwecke der Bedienung von Anschlussstellen gemäß EBO § 4 Absatz 7 und in ana-loger Anwendung zum Zwecke der Einfahrt in Baugleise. Für beide Betriebs-situationen werden den Betriebspersonalen schriftliche Vorgaben (z. B. Betra, Betriebsstellenbuch) gemacht. Diese schriftlichen Vorgaben ergänzen und präzisieren das untergesetzliche Regelwerk, so dass das EBA insgesamt von einem materiell sicheren Verhalten der für das Regelwerk verantwortlichen Stellen der DB Netz AG ausgeht.

Die Anwendung der bisherigen Regeln in 408.0488 Abschnitt 2 Absatz (1) b) und c), 408.2488 Abschnitt 2 Absatz (1) b) und c) sowie in 408.4812 Abschnitt 2 Absatz (1) Absatz b) und c) wird daher nur noch in Bezug auf Einfahrten in Baugleise zugelassen und ist neu in 408.0488 Abschnitt 2 Absatz (1) c), 408.2488 Abschnitt 2 Absatz (1) c) sowie in 408.4812 Abschnitt 2 Absatz (1) c) geregelt.

Darüber hinaus ist der Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt analog nur an gewöhnlichen Halteplätzen oder vor einem Halt zeigenden Signal innerhalb von Bahnhöfen zulässig. Auch da-hingehend haben wir die Regeln der betreffenden Richtlinie präzisiert.

Die Regeln der Ausnahmegenehmigung 224 wurden inhaltlich in die Richtlinie 408.2488 über-führt.

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

In Absatz (1) wurde Unterabsatz k) neu eingefügt; die bisherigen Unterabsätze k) und l) werden dadurch zu Unterabsatz l) und m). Der neue Unterabsatz k) regelt, dass der Triebfahrzeugführer auch bei einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und der Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“ sofort anhalten und sofort den Fahrdienstleiter verständigen muss. Hinter-grund: Mit Inbetriebnahme des VDE 8.1 können auf dem Netz sowohl Fahrzeuge mit der Sys-temversion Baseline 2 als auch Baseline 3 verkehren. Triebfahrzeuge mit der Systemversion Baseline 2 können nicht auf Strecken mit der Systemversion Baseline 3 verkehren, da die Fahr-zeuggeräte die Informationen der Balisen der Systemversion Baseline 3 nicht richtig verarbeiten können.

Bezüglich des Wechsels in die ETCS-Betriebsart TR entspricht der neue Unterabsatz dem bis-herigen Unterabsatz j), die Kombination mit der Textmeldung erfordert jedoch zusätzliche Re-geln, die der neue Absatz (5) gibt (s. u.).

Absatz (5) ist neu. Er regelt das weitere Vorgehen, wenn auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 zusätzlich zum Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR die Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“ angezeigt wird:

Nach Unterabsatz a) muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln seines EVU ein Ersatz-triebfahrzeug anfordern.

Wenn der Triebfahrzeugführer ohne Ersatztriebfahrzeug mit dem Zug weiterfahren muss, erhält er nach Unterabsatz b) zusätzlich zum Befehl 2 vom Fahrdienstleiter einen Befehl 10 zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug und Befehl 10.1.

Unterabsatz c) regelt die Aufgaben des Triebfahrzeugführers **vor** der Weiterfahrt.

- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Triebfahrzeugführer ETCS-Betriebsart IS wählen.
- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss der Triebfahrzeugführer 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.

Unterabsatz d) regelt die Aufgaben des Triebfahrzeugführers **bei** der Weiterfahrt.

- Nach Unterabsatz d), 1. Anstrich darf der Triebfahrzeugführer bei der Weiterfahrt auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale mit höchstens 40 km/h fahren. Er muss so vorsichtig fahren, dass er vor Signalen Ne 14 anhalten kann. An Signalen Ne 14 darf der Triebfahrzeugführer nur auf Befehl vorbeifahren.
- Gemäß des 2. Anstrichs darf der Triebfahrzeugführer mit wirksamer PZB bei der Weiterfahrt auf einer Strecke mit Hauptsignalen mit der für signalgeführte Züge zulässigen Geschwindigkeit fahren.
- Ohne wirksame PZB darf der Triebfahrzeugführer auf einer Strecke mit Hauptsignalen mit höchstens 50 km/h fahren (3. Anstrich).

Diese Vorgaben sind inhaltsgleich mit der Regel in 408.2653 Abschnitt 1 Absatz (5).

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

Abschnitt 1 Absatz (3) regelt neu die Gültigkeit der Signale Hp 0, wenn der Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges auf Sicht fahren muss. Hintergrund: Bei ETCS-Level 2 ist die Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis mit einem Zugdeckungssignal als Ziel der Einfahrtstraße möglich. Im Entwicklungsstadium von ETCS in der Variante C kennt die ETCS-Zentrale das Zugdeckungssignal nicht. Die ETCS-Zentrale erteilt eine Fahrerlaubnis bis zum nächsten Hauptsignal und kommandiert das ETCS-Fahrzeuggerät etwa in Höhe Bahnsteiganfang in die ETCS-Betriebsart OS mit einer  $v_{\max}$  20 km/h. Der Triebfahrzeugführer hätte das haltzeigende Zugdeckungssignal bereits wegen der Regeln in Absatz (1), dass er beim Fahren auf Sicht vor Haltsignalen sicher anhalten kann, beachten müssen. Diese Regel hat dem Systemgutachter zu ETCS-Level 2 nicht ausgereicht. Deshalb wurde für ETCS explizit geregelt, dass die Signale Hp 0 für den Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges gelten. Durch die Regel ist auch sichergestellt, dass bei einer Einfahrt mit Ziel Zugdeckungssignal und nicht belegtem Gleisabschnitt hinter dem Zugdeckungssignal (in Fahrtrichtung des Zuges gesehen), der Triebfahrzeugführer trotz einer Fahrerlaubnis in ETCS über das Zugdeckungssignal hinaus und freiem Gleisabschnitt vor dem Signal Hp 0 zeigenden Zugdeckungssignal anhält.

Im zweiten Satz wird geregelt, dass der Triebfahrzeugführer an einem Hp 0 zeigenden Signal an dem das Signal Zs 7 gezeigt wird, vorbeifahren darf, wenn ETCS eine Fahrerlaubnis in der ETCS Betriebsart OS anzeigt. Hintergrund: Das ETCS-Fahrzeuggerät kann dem Triebfahrzeugführer eine Fahrerlaubnis in der ETCS Betriebsart OS anzeigen, obwohl an einem Signal Hp 0 das Signal Zs 7 gezeigt wird. Der Triebfahrzeugführer würde ohne die Ergänzung an einem Signal Hp 0 mit angezeigten Signal Zs 7 wegen des Signals Hp 0 nicht vorbeifahren, weil er damit eine widersprüchliche Signalisierung angezeigt bekäme. Durch die Regel wird der Widerspruch aufgelöst.

#### **408.2572 – Zug zurücksetzen**

In Abschnitt 1 Absatz (2) c) wurde beim 2. Anstrich in der 3. Zeile „...ETCS-Level 2 ohne Haupt-signale Level 2 wählen.“ redaktionell geändert in „ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ETCS-Le-vel 2 wählen.“

Im Abschnitt 1 Absatz (2) c) wurde beim 2. Anstrich die Regel für die Wahl der RBC-Kontaktda-ten geändert. Hintergrund: Die neuen ETCS-Fahrzeuggeräte verfügen über eine RBC-Kurz-wahlfunktion, die das Fahrzeug automatisch mit der zuständigen ETCS-Zentrale verbindet. Nur wenn diese Funktion auf dem ETCS-Fahrzeuggerät nicht zur Verfügung steht, muss der Trieb-fahrzeugführer die RBC-Kontaktdaten manuell eingeben.

#### **408.2591 – Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb**

Abschnitt 1 Absatz (1) Nr. 3 regelt neu, dass der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Be-fehl 14.6 „Bleiben Sie halten“ erteilen kann. Die Regel ist vergleichbar mit 408.2458 Abschnitt 1 Absatz (1). Hintergrund: Der Fahrdienstleiter erteilt den Befehl nur, bevor er eine teilweise be-fahrene Fahrstraße auflöst. Diese Situation kann z. B. eintreten, wenn der fehlgeleitete Zug zw-ischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, und der fahrwegbestimmenden Wei-che zum Halten kommt. Für die Weiterfahrt des Zuges kann dann das Auflösen der teilweise befahrenen Fahrstraße erforderlich werden, um anschließend Weichen umzustellen. Vor dem Auflösen der teilweise befahrenen Fahrstraße erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugfüh-rer Befehl 14.6 „Bleiben Sie halten“. Der Befehl 14.6 ist im Fall des Auflösens einer teilweise be-fahrenen Fahrstraße für alle Züge (auch wenn die Fahrzeuge keine ETCS-Ausrüstung haben) erforderlich.

Wenn der Zug noch vor dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, zum Halten gekom-men ist und der Fahrdienstleiter die noch nicht befahrene Fahrstraße auflösen muss, erteilt er nur an einen ETCS-geführten Zug oder einen Zug, bei dem ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist Befehl 14.6 „Bleiben Sie halten“.

Abschnitt 1 Absatz (1) Nr. 4 gibt vor, dass der Triebfahrzeugführer erst weiterfahren darf, wenn der Fahrdienstleiter Befehl 14.6 mit Befehl 14.35 zurückgezogen hat.

Abschnitt 1 Absatz (2) gibt inhaltsgleich die bisherigen Regeln wieder.

Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 3 -alt- wurde redaktionell umformuliert im Abschnitt 1 Absatz (3): Wenn der Fahrdienstleiter Befehl 14 mit dem Wortlaut „Bedienen Sie Override EOA“ erteilt, muss der Triebfahrzeugführer Override EOA bedienen und dies dem Fahrdienstleiter bestäti-gen. Der Triebfahrzeugführer darf weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt zuge-lassen hat und den Befehl 14.6 mit Befehl 14.35 zurückgezogen hat. Dies hat folgenden Hinter-grund: Durch eine technische Weiterentwicklung ist es möglich, dass nach einer Fehlleitung die Fahrerlaubnis eines Zuges auf die Zugspitze gekürzt wird. Dies ist der Fall, wenn der Zug in ei-nem ausreichenden Abstand vor der fahrwegbestimmenden Weiche zum Halten gekommen ist und der Fahrdienstleiter die Fahrstraße vor dem Zug hilfsweise auflöst, um die fahrwegbestim-mende Weiche in die zutreffende Lage umstellen zu können. In diesem Fall ist es technisch er-forderlich, dass der Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt Override EOA bedient, da ETCS die neue, zum richtigen Fahrweg passende Fahrerlaubnis nicht an das Fahrzeug überträgt. Wenn der Zug bereits dicht vor der fahrwegbestimmenden Weiche zum Halten gekommen ist, kürzt ETCS die Fahrerlaubnis nicht auf die Zugspitze. In diesem Fall muss der Triebfahrzeugführer wie bisher Override EOA bedienen, um die nicht zutreffende Fahrerlaubnis zu löschen. Die neue Formulierung deckt beide Fälle ab.

#### **408.2652 – Weiterfahrt nach LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals bei LZB-Fahrt**

Im neuen Abschnitt 2 wird eine Regel aufgenommen, die die Konfliktsituation auflöst, bei der die Führerraumanzeige der LZB nach einem LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals den LZB-Auftrag „LZB-Fahrt“ anzeigt und das Hauptsignal weiterhin einen Haltbegriff zeigt. Auslöser für diesen Fall sind mögliche Übertragungsfehler zwischen dem LZB-Fahrzeugggerät und dem LZB-Streckenrechner bei bestimmten ungünstigen Standortkonstellationen zwischen LZB-Fahrzeugantenne und Linienleiterschleife im Zusammenhang mit fehlerhaft übertragenen Datenprotokollen. Dabei kann es vorkommen, dass der Fahrzeugrechner trotz Stillstand des Zuges vor dem Halt zeigenden Signal ein fehlerhaftes Datentelegramm an den Streckenrechner sendet, der dieses Telegramm als Fahrtbewegung auswertet und anschließend den LZB-Auftrag „LZB-Fahrt“ generiert. Da hinter dem Hauptsignal zu diesem Zeitpunkt (noch) kein Fahrweg eingestellt ist, kann das Hauptsignal keinen Fahrtbegriff zeigen oder eine Dunkelschaltung aktiviert werden. Es kommt zu der in der neuen Regel beschriebenen Diskrepanz zwischen dem angezeigten Signalbegriff und dem LZB-Auftrag „LZB-Fahrt“. Da nach den bisherigen Regeln in 408.2341 Abschnitt 1 Absatz (3) a) Hauptsignale nicht gelten, wenn die LZB Führungsgrößen anzeigt, könnte der Triebfahrzeugführer auf Grund des LZB-Auftrages „LZB-Fahrt“ trotz Halt zeigendem Hauptsignal abfahren. Die neue Regel stellt sicher, dass der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden muss, wenn die beschriebene Diskrepanz auftritt. Die vom Fahrdienstleiter angeordnete Bedienung des Störschalters führt zur vorübergehenden Entlassung aus der LZB. Die Weiterfahrt erfolgt dann zunächst als signalgeführter Zug, bis zur Wiederaufnahme in die LZB.

#### **408.2653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS**

Die Beispielbefehle in Abschnitt 1 Absätze (2) bis (5) sind neu. Die neuen Beispiele enthalten bei sonst unverändertem Inhalt den jeweiligen Übermittlungscode. Dadurch ist es leichter nachvollziehbar, in welcher Reihenfolge der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die Befehle übermittelt.

In Abschnitt 1 Absatz (5), 3. Anstrich wurde redaktionell „er“ geändert in „Triebfahrzeugführer“.

Der bisherige Abschnitt 4 wird neu Abschnitt 4 Absatz (1). Der Absatz beinhaltet unverändert die Regeln, wenn der Levelwechsel nach ETCS Level NTC PZB/LZB am Grenzsignal nicht stattgefunden hat.

Der neue Abschnitt 4 Absatz (2) gibt vor, welche Regeln der Triebfahrzeugführer anwenden muss, wenn das ETCS-Fahrzeugggerät in einer Textmeldung anzeigt, dass die PZB fehlt und für die Weiterfahrt ein Befehl erforderlich ist und wenn kein automatischer Levelwechsel nach ETCS Level 0 erfolgte. Hintergrund: Auf Strecken, die mit ETCS-Streckensoftware Baseline 3 ausgerüstet sind, erfolgt bei nicht betriebsbereiten NTC PZB/LZB kein automatischer Levelwechsel von ETCS Level 2 nach ETCS Level 0, wenn der Zug den mit ETCS ausgerüsteten Abschnitt verlässt. Der Triebfahrzeugführer muss den Zug anhalten und dem Fahrdienstleiter seinen Standort und die fehlende PZB mitteilen. Der Triebfahrzeugführer teilt dem Fahrdienstleiter mit, dass kein Levelwechsel nach Level 0 erfolgte. Der Fahrdienstleiter entscheidet zusammen mit der Betriebszentrale, wie weit der Zug in ETCS-Level 0 fahren darf und erteilt dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1. Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, muss er die Textmeldung bestätigen, ETCS-Level 0 wählen und in der ETCS-Betriebsart UN weiterfahren. Da die PZB nicht wirkt, beträgt die zulässige Geschwindigkeit bei der Weiterfahrt 50 km/h. Wenn der Zug bei der Weiterfahrt eine Strecke mit ETCS erreicht, ist es möglich, dass ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet. In diesem Fall wird der Befehl, ETCS-Level 0 zu wählen ungültig.

Der neue Abschnitt 5 Absatz (1) gibt vor, welche Regeln der Triebfahrzeugführer anwenden muss, wenn beim Verlassen der mit ETCS-Streckensoftware Baseline 2 ausgerüsteten Strecke das ETCS-Fahrzeuggerät automatisch und ohne Textmeldung nach ETCS Level 0 wechselt, weil kein betriebsbereites NTC PZB/LZB zur Verfügung steht. Der Triebfahrzeugführer verständigt die Betriebszentrale. Die Betriebszentrale teilt dem Triebfahrzeugführer mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf.

Der neue Abschnitt 5 Absatz (2) gibt vor, welche Regeln der Triebfahrzeugführer anwenden muss, wenn beim Verlassen des mit ETCS ausgerüsteten Abschnittes das ETCS-Fahrzeuggerät automatisch nach ETCS Level 0 wechselt und das ETCS Fahrzeuggerät in einer Textmeldung anzeigt, dass die PZB fehlt und für die Weiterfahrt ein Befehl erforderlich ist. Hintergrund: Auf Strecken, die mit ETCS-Streckensoftware Baseline 2 ausgerüstet sind erfolgt bei nicht betriebsbereiten NTC PZB/LZB ein automatischer Levelwechsel von ETCS Level 2 nach ETCS Level 0, wenn der Zug den mit ETCS ausgerüsteten Abschnitt verlässt. Wenn der Levelwechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB an einem Vorsignal erfolgen würde, zeigt das Fahrzeuggerät zusätzlich die Textmeldung „PZB fehlt – Befehl anfordern“ oder „PZB fehlt – Weiterfahrt nur, wenn Befehl erhalten“ an. Der Triebfahrzeugführer muss trotz automatischen Levelwechsels den Zug anhalten und dem Fahrdienstleiter seinen Standort und die fehlende PZB melden. Der Triebfahrzeugführer teilt dem Fahrdienstleiter mit, dass ein Levelwechsel bereits erfolgte. Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS Level 0 weiterfahren darf. Der Fahrdienstleiter erteilt zur Weiterfahrt Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1. Da die PZB nicht wirkt, beträgt die zulässige Geschwindigkeit bei der Weiterfahrt 50 km/h. Wenn der Zug bei der Weiterfahrt eine Strecke mit ETCS erreicht, ist es möglich, dass ein Levelwechsel nach ETCS Level 1 oder 2 stattfindet. In diesem Fall wird der Befehl, signalgeführt weiterzufahren, ungültig.

In Abschnitt 6 sind die bisherigen Regeln zum Verhalten bei einer Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 ersetzt worden durch die Vorgabe, dass der Triebfahrzeugführer bei einer Zwangsbremmung in Verbindung mit der Textmeldung „Lesefehler Balise“ weiterfahren darf und lediglich „nach Möglichkeit“ den Fahrdienstleiter verständigen muss. Die bisherige Regel, wonach der Triebfahrzeugführer sich in dieser Situation wie bei einer PZB-Zwangsbremmung verhalten muss, konnte entfallen, da der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit anhand der Textmeldung eindeutig zuordnen kann.



Abschnitt 7 ist neu und regelt den Fall eines nicht angekündigten Levelwechsels von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB. Ein solcher nicht angekündigter Levelwechsel kann stattfinden, wenn die ETCS-Zentrale nach einem Levelwechsel nach ETCS-Level 2 innerhalb von fünf Sekunden nach einem Signalhaltfall vom Fahrzeug keinen Positionsreport erhalten hat. In diesem Fall widerruft die ETCS-Zentrale den Levelwechsel nach ETCS-Level 2 und es findet ein nicht angekündigter Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB statt. Da das führende Fahrzeug als Folge des Levelwechsels nach ETCS-Level 2 die vorher empfangenen Beeinflussungen der PZB verloren hat, muss der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit des Zuges auf 40 km/h verringern und 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

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

In Absatz (1) wurde die Zeile unter c) um einen Zeichenabstand ausgerückt, da sich der Inhalt auf den Text der Buchstaben a) bis c) bezieht.

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

In Abschnitt 2 Absatz (1) wurde der neue Unterabsatz c) eingefügt. Der bisherige Unterabsatz c) ist daher redaktionell in den Unterabsatz d) verschoben worden. Auf Strecken mit ETCS kann

das ETCS-Fahrzeuggerät bei gestörten Bahnübergängen mit Überwachungssignalen die Textmeldung „Halt vor BÜ in km ....., Weiterfahrt nach Sicherung“ oder das Symbol „“ anzeigen. Wenn das ETCS-Fahrzeuggerät die Textmeldung oder das Symbol „“ anzeigt, muss der Triebfahrzeugführer den gestörten Bahnübergang nach den Regeln in 408.2671 sichern.

**Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.21 - 27 - Fahrdienstvorschrift**

- Ausnahme 215 - ETCS
- Ausnahme 224 Thema „Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt am Hauptsignal“
- Ausnahme 225 - Betriebliche Maßnahmen zur Weiterfahrt nach LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals bei LZB-Fahrt
- Ausnahme 220 Thema „Erläuterungen zu den Fahrplanangaben“

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.

Dirk Menne

(Leiter Betriebssteuerung)

i. A.

Heike Villioth-Ebert

(Fachautorin Ril 408)





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Inhalt und zusätzliche Regeln	408.2101 Seite 1

## 1 Inhalt

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

## 2 Zusätzliche oder abweichende Regeln, Streckenbuch

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

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

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

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

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

## \* 3 Ausnahmen

- \* Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich die regelwerksverantwortliche Stelle des Infrastrukturbetreibers.





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

## **Ablaufen, Abdrücken**

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

### \* **Abstellen**

- \* Züge und Triebfahrzeuge sind abgestellt, wenn sie nicht mit einem Triebfahrzeugführer 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 (Ausweichanschlussstellen).

## **Anzeigegeführt**

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

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

## **Arbeitendes Triebfahrzeug**

Ein ▶ Triebfahrzeug ist arbeitend, wenn es Antriebskraft erzeugt.

## **aS-Zug**

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

## **Aufdrücken**

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

## **Aufgehobene Signalabhängigkeit**

Signalabhängigkeit ist in folgenden Fällen aufgehoben:

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

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 Neigetchnik übertragen Balisen Informationen für die Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetchnik.

### **Bedarfshalt**

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

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

### **Beidrücken**

Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender ▶ Fahrzeuge zum Kuppeln.

### **Betriebshalt**

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

### **Betriebsstellen**

Betriebsstellen sind

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

### **Blockstellen**

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

Es gibt Blockstellen für ▶ signalgeführte Züge, 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.

## Einfahrweiche

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

## ETCS-Fahrterlaubnis

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

## ETCS-Halt

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

## 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.

## Fahrdienstleiter

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

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

Ein ▶ Bahnhof kann in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt sein.

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

## Fahrplanhalt

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

## Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt stellen

Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. Formulierungen wie „ein Hauptsignal auf Fahrt stellen“ umfassen jede Signalstellung eines Hauptsignals im Sinne der Richtlinie 301.0002 Abschnitt 1 g), die es dem Triebfahrzeugführer 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 Fahrmelder.

## Fahrzeuge

Fahrzeuge werden unterschieden nach ▶ Regelfahrzeugen und ▶ Nebenfahrzeugen.

## Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen

Regelfahrzeuge oder schwere Nebenfahrzeuge, welche die Gleisfreimeldeanlagen der 42 Hz-Gleisstrom-Technik (Bauform WSSB) während der Fahrt nicht zuverlässig erkennen können, werden als "Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 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, solange das Wartezeichen als Flankenschutz für eine Zugfahrt dient, und Signale Ra 11 a (DV 301).

## 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 ▶ anzeigegeführten ▶ 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-Fahrterlaubnis, die ETCS dem Triebfahrzeugführer mit ▶ Führungsgrößen und einem Symbol in der Führerraumanzeige anzeigt.

## **Gegengleis**

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

## **Geschobene Züge**

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

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

## **Gewöhnlicher Halteplatz**

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

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

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

Als Grenze zwischen den ▶ Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale bzw. die sie ersetzenden 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, 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 abgeschaltet ist. Es sind keine Eingaben und Anzeigen über die Fahrzeuginrichtung möglich. Der Zug kann ohne ▶ ETCS-Fahrterlaubnis 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 ▶ überwachenden 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.

### **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 Triebfahrzeugführer der Zuglokomotive bei Vorspann bzw. eines mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges wählen muss.

### **Notbremsüberbrückungsabschnitt**

Ein Notbremsüberbrückungsabschnitt ist ein durch NBÜ-Kennzeichen gekennzeichnete 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 Bedie-

nung 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 Richtlinie 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 Triebfahrzeugführer mit einem Symbol in der Führerraumanzeige angezeigt wird. ETCS überwacht die maximal zulässige Geschwindigkeit für Fahren auf Sicht und das Ende der ETCS-Fahrterlaubnis.

### **Override EOA**

Funktion im ETCS-Fahrzeuggerät, die es dem Triebfahrzeugführer ermöglicht, aus den ETCS-Betriebsarten FS oder OS 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 Triebfahrzeugführer im Stillstand die Betriebsart TR bestätigt hat.

### **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 nachfolgenden Fahrzeugbewegungen unterschieden:

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

### **Rangierfahrt**

Eine Rangierfahrt ist eine Fahrzeugbewegung beim ▶ Rangieren, bei der

- einzelne ▶ arbeitende ▶ Triebfahrzeuge oder

- eine Gruppe gekuppelter ▶ Fahrzeuge, von denen mindestens ein ▶ Fahrzeug ein ▶ arbeitendes ▶ Triebfahrzeug ist, bewegt werden.

### **Regelfahrzeuge**

Regelfahrzeuge werden unterschieden nach ▶ Triebfahrzeugen und ▶ Wagen.

### **Regelgleis**

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

### **Regelhalt**

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

### **Regelzüge**

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

### **Release Speed**

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

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

### **SB (Stand By)**

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

### **SF (System Failure)**

Betriebsart bei ETCS, in die die ETCS-Fahrzeugeinrichtung bei sicherheitsrelevanten Fehlern wechselt. Gleichzeitig leitet die ETCS-Fahrzeugeinrichtung eine Zwangsbremse 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-Fahrterlaubnis fahren kann und die ETCS dem Triebfahrzeugführer durch ein Symbol in der Führerraumanzeige anzeigt; die ▶ Fahrterlaubnis erhält der Triebfahrzeugführer durch einen Befehl bzw. beim Rangieren durch Zustimmung des Weichenwärters.

## **Signalgeführt**

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

## **Sollgeschwindigkeit**

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

## **Sperrfahrten**

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

## **SR (Staff Responsible)**

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

## **Strecken mit Stichstreckenblock**

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

## **TR (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.

## 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.

## Verlässensfeststellung

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

## Verschieben

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

## Versuchsfahrten

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

## Virtuelle Blockstelle

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

## **Wagen**

Wagen werden eingeteilt in

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

## **Weichenwärter**

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

Weichenwärter können an der Durchführung von Zugfahrten beteiligt sein.

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

## **Wendezüge**

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

## **Zielentfernung**

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

## **Zielgeschwindigkeit**

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

## **Zufahrtsicherungssignal**

Ein Zufahrtsicherungssignal ist das letzte Hauptsignal vor einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale.

## **Züge**

Züge sind auf die freie Strecke übergehende oder innerhalb eines ▶ Bahnhofs nach einem Fahrplan verkehrende einzeln fahrende ▶ Triebfahrzeuge oder Einheiten, die zusammengesetzt sein können aus ▶ arbeitenden Triebfahrzeugen oder arbeitenden ▶ Triebfahrzeugen und dem Wagenzug, in den ▶ Wagen oder nicht ▶ arbeitende Triebfahrzeuge eingestellt sind.

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

Züge werden in Reise- und Güterzüge eingeteilt.

## Züge des Gelegenheitsverkehrs

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

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

## Zugfahrt mit besonderem Auftrag

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

## Zugfolgeabschnitte

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

## Zugfolgestellen

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

## Zugmeldestellen

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

## Zugpersonal

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





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

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

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

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

elektrisch	el
elektrische Lokomotive	Ellok
Europäische Zugbeeinflussung („European Train Control System“)	ETCS
Fahrdienstleiter	Fdl
Fahrplan	Fpl
Fahrplan für Zugmeldestellen	FfZ
Fahrplananordnung	Fplo
Fahrplan-Mitteilung	Fplm
Fahrstraßenausschluss	X
Fahrweg	Fweg
Fahrwegprüfung	Fpr
Fahrzeug, Fahrzeuge	Fz
fernmündlich	fmdl
Fernsprecher	Fspr
Festbremsortungsanlage	FBOA
Frühhalt	Frühh
Gegengleis	Ggl
gesichert	ges
gesperrt	gesp
gestört	gest
gezeichnet	gez.
Gleis	Gl
Gleissperre	Gs
Gleiswechselbetrieb	GWB
Grenzlast	GL
* Grenzzeichenfreimeldung	GM
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	*
Mindestbremschwindigkeit	Mbr	
Minute(n)	Min	
mündlich	mdl	
Oberleitung	OI	
örtliche Aufsicht	öA	
örtliche Zusätze	öz	
Ortsstellbereich	OB	
Plan, planmäßig	Pl, pl	
Posten	P	
Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB	
Radsatz (Achse)	X	
Räumungsprüfung	Rp	
Räumungsprüfung auf Zeit	Rpz	
Rangierbegleiter	Rb	
Rangierfahrt	Rf	
Regelgleis	Rgl	
Reisendenübergang	RÜ	
Reisezug	Rz	
Richtung	Ri	
Rückfahrt	Rückf	
Rückmelden, Rückmeldung	R	
Rückmeldeposten	RMP	
Schiebetriebfahrzeug	Sch-Tfz	

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

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

Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten	La
zuständig	zust
zwischen	zw
Zwischensignal	Zsig
Zwischenvorsignal	Zvsig







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

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

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

Weitere Feiertage sind:

In den Bundesländern	Heilige Drei Könige, 06.01.	Fronleichnam	Mariä Himmelfahrt, 15.08.	Reformationstag	Allerheiligen	Buß- und Betttag
Baden-Württemberg	X	X			X	
Bayern	X	X	(K)		X	
Brandenburg				X		
Hessen		X				
Mecklenburg-Vorpommern				X		
Nordrhein-Westfalen		X			X	
Rheinland-Pfalz		X			X	
Saarland		X	X		X	
Sachsen		(1)		X		X
Sachsen-Anhalt	X			X		
Thüringen		(2)		X		

X = Feiertag,  
(K) = Feiertag in Gemeinden mit überwiegend katholischer Bevölkerung,  
(1) = Feiertag in den vom Staatsministerium des Innern durch Rechtsverordnung bestimmten Gemeinden im Landkreis Bautzen und im Westlausitzkreis,  
(2) = Feiertag in den vom Innenminister durch Rechtsverordnung festgelegten Gemeinden mit überwiegend katholischer Bevölkerung.

Mo	=	Zug verkehrt montags.
Di	=	Zug verkehrt dienstags.
Mi	=	Zug verkehrt mittwochs.
Do	=	Zug verkehrt donnerstags.
Fr	=	Zug verkehrt freitags.
Sa	=	Zug verkehrt samstags.
So	=	Zug verkehrt sonntags.
31.10. usw.	=	Zug verkehrt an dem angegebenen Tag.
⊗	=	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

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

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





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

## **1 Grundstellung**

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

## **2 Umstellverbot**

Unter Fahrzeugen dürfen Weichen oder Gleissperren nicht umgestellt werden.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Aufträge und Meldungen</b>	<b>408.2202</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Bezeichnen der Züge

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

## 2 Einseitig gerichtete Sprechrichtung (Lautsprecher) verwenden

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

Meldungen dürfen über einseitig gerichtete Sprechrichtungen nicht gegeben werden.

## 3 Wiederholen

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

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

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

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







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

## 1 Gewöhnliche Fahrtrichtung auf zweigleisigen Bahnen

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

## 2 Mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung

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





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

## 1 Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren

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

## 2 Ortskenntnis des Triebfahrzeugführers

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





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug vorbereiten	408.2321 Seite 1

## 1 Außergewöhnliche Sendungen, außergewöhnliche Fahrzeuge

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

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

## 2 An den Fahrdienstleiter melden

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

## \* 3 Manuelle ETCS-Levelwahl

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





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

## 1 Grundsatz

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

## 2 Arten der Zustimmung

- (1) Bei einem signalgeführten Zug stimmt der Fahrdienstleiter der Abfahrt wie folgt zu: **Signalgeführter Zug**
- durch Fahrtstellung des Hauptsignals,
  - durch Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal,
  - durch Befehl 3 oder 6 (3. Zeile),
  - durch Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8,
  - durch mündlichen 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 Triebfahrzeugführer, mit dem Wortlaut „Zug ... (Nr.) darf im Bahnhof ... (Bezeichnung des Bahnhofs) ausfahren“,
  - durch Kennlicht an einem Hauptsignal, soweit dies im Streckenbuch zugelassen ist.
- (2) Bei einem anzeigegeführten Zug oder einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR stimmt der Fahrdienstleiter der Abfahrt wie folgt zu: **Anzeigegeführter Zug und ETCS-Betriebsart SR**
- bei LZB durch Auftrag LZB-Fahrt, LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag,
  - bei ETCS-Level 1 und Level 2 durch eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS,
  - bei ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR durch die Textmeldung „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel ... [Signalbezeichnung]“,
  - Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle oder ETCS-Blockstelle, die an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal eingerichtet ist,
  - Befehl 3.

## 3 Besonderheiten

- (1) Wenn das Signal, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt, nicht sichtbar ist, gilt Folgendes: **Signal nicht sichtbar**
- Der Triebfahrzeugführer darf die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auch anhand eines Fahrtanzeigers feststellen.  
In diesem Fall gilt 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (6) b).
  - Bei unsichtigem Wetter oder wenn es wegen der örtlichen Verhältnisse im Streckenbuch vorgesehen ist, teilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeug-

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

In diesem Fall gilt 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (6) b).

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

**Gruppen-signal**

- (2) Bei Gruppensignalen gilt Folgendes:

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

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

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

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

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

**Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit**

- (4) Wenn in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt 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 Fahrdienstleiter die Zustimmung für den ersten Zug gibt, verständigt er den Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge, dass er die Zustimmung zusätzlich noch mündlich gibt.
- c) Bei ETCS-Level 2 darf der Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge die Start-Taste erst dann betätigen, wenn der Fahrdienstleiter ihm die zusätzliche mündliche Zustimmung nach b) gegeben hat. Wenn der zweite Zug bereits ETCS-geführt ist, muss der Triebfahrzeugführer dieses Zuges auf die Aufforderung des Fahrdienstleiters hin in ETCS-Betriebsart SB wechseln und dem Fahrdienstleiter den Wechsel bestätigen. \*
- 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 Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht erforderlich. **Gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal**
- (6) Wenn ein Zug in einem Bahnhof zwischen zwei Hauptsignalen an mehreren gewöhnlichen Halteplätzen hält und der Zug zuvor an einem Einfahr- oder Zwischensignal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nur am letzten gewöhnlichen Halteplatz erforderlich. Dies gilt sinngemäß auch, wenn ein Zug vom Gegengleis aus in einen Bahnhof eingefahren ist. Im Streckenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein. **Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen**
- (7) Im Streckenbuch kann vorgeschrieben sein, dass zusätzlich zur Zustimmung nach Abschnitt 2 eine besondere Zustimmung zur Abfahrt erforderlich ist. Hierbei ist angegeben, wer die besondere Zustimmung erteilt und wie diese erteilt wird. **Besondere Zustimmung bei höhen- gleichen Übergängen**





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

## 1 Strecke durch den Triebfahrzeugführer beobachten

- (1) Der Triebfahrzeugführer 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. **Streckenbeobachtung**
- (2) Der Triebfahrzeugführer eines anzeigegeführten Zuges muss außerdem die LZB- bzw. ETCS-Führerraumanzeigen beachten. **Führerraumanzeigen bei LZB und ETCS**
- (3) Wenn LZB oder ETCS Führungsgrößen anzeigen, gilt Folgendes: **Führungsgrößen**
- \* a) Hauptsignale gelten nicht, ausgenommen wenn sie Halt gebieten. An dunkelgeschalteten Hauptsignalen darf der Triebfahrzeugführer 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 Schwunghabschnitt 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 Schwunghabschnitt 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 Triebfahrzeugführer eines anzeigegeführten Zuges den Übergang zum signalgeführten Zug ankündigt. Dunkelgeschaltete Signale gelten bis zum Ende der Anzeigeführung nicht.
  - \* h) Wenn ETCS bei ETCS-Level 2 Release Speed anzeigt, darf der Triebfahrzeugführer bei Anzeige V-soll 0 km/h bzw. Zielentfernung 0 m mit Release Speed bis zum zugehörigen Hauptsignal, 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 Triebfahrzeugführer mit Release Speed weiterfahren
- (4) Bei ETCS-Level 2 darf der Triebfahrzeugführer in ETCS-Betriebsart SR an einem Signal Ne 14 ausschließlich auf Befehl 2 vorbeifahren. **ETCS-Betriebsart SR**
- (5) Der Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs, das nicht an der Spitze des Zuges fährt, muss auf die Signale des Triebfahrzeugführers an der Spitze des Zuges achten. Er darf mit gehobenem Stromabnehmer nur fahren, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges ihm EI-Signale oder entsprechende Aufträge von LZB oder ETCS übermitteln kann oder wenn er EI-Signale selbst wahrnehmen kann. Außerdem muss er auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten und sich an der Beobachtung der Strecke betei-
- Triebfahrzeugführer nicht an der Spitze**

gen, 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 Bremschwindigkeit angibt, müssen die im Zug vorhandenen Bremschwindigkeit mindestens so hoch sein wie die in der La angegebenen Bremschwindigkeit. Bei Zügen, in deren Fahrplan eingetragen ist „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, gelten die im Fahrplan angegebenen Mindestbremschwindigkeit als im Zug vorhanden, wenn mindestens 90 % der Achsen des Zuges gebremst sind.

Der Triebfahrzeugführer 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 Triebfahrzeugführer muss niedrigere Geschwindigkeiten nach Fahrplan und La weiter beachten (Absatz (1)).
  - Der Triebfahrzeugführer muss Geschwindigkeitsbeschränkungen im anschließenden Weichenbereich nach Richtlinie 301.0002 5 und nach 408.2456 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 Triebfahrzeugführer die in der Textmeldung vorgegebene Geschwindigkeit über den Ort des Levelwechsels hinaus beachten, bis der Zug am Grenzsinal vorbeigefahren ist. \*
  - „Maximal ...km/h bis Ende Lfst einhalten“ anzeigt, muss der Triebfahrzeugführer 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 Triebfahrzeugführer abweichende Textmeldungen bekannt.

- |  |  |
|--|--|
| (3) Erläuterungen zu den Fahrplanangaben enthält 408.2341A01.  | <b>Erläuterungen</b>                           |
| (4) Die zulässigen Geschwindigkeiten können eingeschränkt sein durch <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Signale,</li> <li>b) die für besondere Betriebsverhältnisse und für Unregelmäßigkeiten gegebenen Regeln,</li> <li>c) Befehl oder Fahrplan-Mitteilung,</li> <li>d) den Fahrplan bei einem anzeigegeführten Zug beim Übergang zu einem signalgeführten Zug,</li> <li>e) Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge,</li> <li>f) Regeln im Abhilfetext zur Störungsbehebung im Display des Führerraums.</li> </ul> | <b>Einschränkungen</b>                         |
| (5) Wenn mehrere Einschränkungen gleichzeitig zutreffen, gilt: Die jeweils niedrigste Geschwindigkeit ist die zulässige Geschwindigkeit des Zuges.   | <b>Mehrere Einschränkungen</b>                 |
| * (6) Bei Abfahrt eines Zuges auf einem Bahnhof gilt:  | <b>Abfahrt auf einem Bahnhof</b>               |
| * a) Die mit Hauptsignal oder mit Signal Zs 3 angezeigte Geschwindigkeit gilt bereits bei der Abfahrt.   |  |
| * b) Wenn der Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges bei der Abfahrt das Signal nicht selbst sehen kann, muss er bis zum Erkennen der Stellung des Signals mit höchstens 40 km/h und so vorsichtig fahren, dass der Zug ggf. rechtzeitig zum Halten kommt.  |  |
| * c) Wenn der Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt durch Kennlicht erhalten hat, muss er bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bei einer Ausfahrt bis zur letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle mit höchstens 40 km/h fahren.   |  |
| (7) Bei Abfahrt auf einem Haltepunkt oder einer Haltestelle zwischen Vor- und Hauptsignal muss der Triebfahrzeugführer bis zum Erkennen der Stellung des Hauptsignals so vorsichtig fahren, dass der Zug bei Haltstellung rechtzeitig zum Halten kommt.  | <b>Abfahrt auf Haltepunkt oder Haltestelle</b> |

### 3 Am gewöhnlichen Halteplatz halten

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

### 4 Fahrt auf Signal Hp 2 ohne Vorankündigung

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

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

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

## 5 Bahnübergänge sichern

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

- vor einem Bahnübergang, bei dem der Anfang der Einschaltstrecke durch Signal Bü 2 oder Bü 3 gekennzeichnet ist, anhalten und den Bahnübergang nach 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 Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten des Zuges
- a) und dem Lösen der Bremse Spitze oder Schluss des Zuges grenzzeichenfrei melden,
  - b) eine Zugvollständigkeitsmeldung für den eigenen Zug abgeben oder
  - c) das Halten melden
- muss.

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

**GM, ZM, HM -  
nach Auftrag**

- (2) Der Fahrdienstleiter darf den Triebfahrzeugführer beauftragen, für den eigenen Zug eine Grenzzeichenfreimeldung, Zugvollständigkeitsmeldung oder Haltmeldung zu geben, wenn der Zug hält. \*

**Wortlaut ZM**

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

**Freisein von  
Weichen**

- (4) Der Fahrdienstleiter darf den Triebfahrzeugführer beauftragen, das Freisein eines Weichenabschnittes festzustellen und ihm das Ergebnis zu melden. Der Fahrdienstleiter weist den Triebfahrzeugführer hierzu ein, indem er ihm die Lage des zu prüfenden Abschnittes und dessen Grenzen durch Nennung markanter Punkte beschreibt. Der Triebfahrzeugführer meldet das Ergebnis der Prüfung unter Nennung der vom Fahrdienstleiter genannten markanten Punkte. Wenn der Triebfahrzeugführer 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 Triebfahrzeugführer die Prüfung ablehnt, ist dem Fahrdienstleiter der Grund anzugeben. \*

## 7 Bedarfshalt vormelden

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







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Erläuterungen zu den Fahrplanangaben</b>	<b>408.2341A01</b> <b>Seite 1</b>

## 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 KI“ 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 Triebfahrzeugführer muss Reisezüge im Schnellgang fahren. Wenn er einen Reisezug ausnahmsweise im Langsamgang fahren muss, ist angegeben z. B. „von ... bis ... LG“.
  2. Wenn bei Güterzügen, die im Schnellgang gefahren werden, ein Klammervermerk für den Langsamgang angebracht ist, sind die im Fahrplan angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten (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 Triebfahrzeugführer 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) Mindestbremsleistung.
- 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 Brems Hundertstel ausgerechnet werden“.
- r) Streckenabschnitte, auf denen der Zug mit der angegebenen Last nachgeschoben werden muss.

### 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 Triebfahrzeugführer 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:												
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td style="border: none;">82,9</td></tr> <tr><td style="border: none;">-----</td></tr> <tr><td style="border: none;">170,0</td></tr> </table>	82,9	-----	170,0	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td style="border: none;">48,2</td></tr> <tr><td style="border: none;">-----</td></tr> <tr><td style="border: none;">48,2</td></tr> <tr><td style="border: none;">+ 0</td></tr> <tr><td style="border: none;">-----</td></tr> <tr><td style="border: none;">48,2</td></tr> <tr><td style="border: none;">+ 6</td></tr> <tr><td style="border: none;">-----</td></tr> <tr><td style="border: none;">48,4</td></tr> </table>	48,2	-----	48,2	+ 0	-----	48,2	+ 6	-----	48,4
82,9													
-----													
170,0													
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 anzeigegeführte 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) Wenn die zulässige Geschwindigkeit durch weiße Schrift auf schwarzem Grund (invers) dargestellt ist, wird sie nicht durch Signale angezeigt.
- (3) 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.	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr><td style="border: none;">140</td></tr> <tr><td style="border: none;">-----</td></tr> <tr><td style="border: none;">&lt; 120 &gt;</td></tr> </table>	140	-----	< 120 >
140				
-----				
< 120 >				

Unterschiedliche Geschwindigkeitsangaben für das Regel- oder Gegengleis gelten auf Bahnhöfen bereits ab der Stelle, die in der Textspalte mit „¥“ oder „<¥>“ gekennzeichnet ist.

- (4) 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.
- (5) 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 Stellemit der Spitze erreicht hat.
- (6) 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 anzeigegeführte 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, alleinstehende Signale Ne 14, Sperrsignale am Gegengleis in Höhe eines Einfahrsignals, 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 Einfahrsignals, 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“<sup>▽</sup>, „Zvsig“<sup>▽</sup>, „Avsig“<sup>▽</sup> oder „Bkvsig“<sup>▽</sup> muss der Triebfahrzeugführer 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<sup>\*</sup> 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 Einfahrsignale, „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<sup>\*</sup> 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<sup>\*</sup>
- 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 Triebfahrzeugführer eines elektrischen Triebfahrzeugs, bei dem mit dem Ausschalten die angerechnete dynamische Bremse unwirksam wird, beachten, wenn das Signal El 1 oder El 4 gezeigt wird. Der Triebfahrzeugführer muss die Angabe so lange beachten, bis er den Hauptschalter wieder eingeschaltet hat.
- o) Sägelinien stellen die maßgebende Neigung für das Sichern eines Zuges<sup>\*</sup> 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 Triebfahrzeugführer muss den Zug vor dem Bahnübergang anhalten. Es bedeuten:

„Schranke“

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

\*

„ET“

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

\*

„AutomET“

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

\*

„HET“

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

\*

„AutomHET“

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

\*

„Posten“

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

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

„Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)






und anschließend

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

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







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

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

- 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 „Sprechwunschaste“ oder „Hörer F-Taste“. Das Ende der Zugfunkversorgung ist dargestellt mit „- ZF-Ende -“.
- v) „Betriebsbremsung“ ist an der Stelle dargestellt, an der der Triebfahrzeugführer \*  
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 Kennbuchstaben \*  
staben, 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  stellt den Beginn eines Streckenabschnittes dar, an \*  
dem der Triebfahrzeugführer die Zugsammelschiene ausschalten muss,



wenn die zentrale Energieversorgung von Reisezugwagen durch Diesellokomotive mit einer anderen Frequenz als 22 Hz oder 60 Hz betrieben wird.

- \* bb) Das Zeichen  stellt das Ende eines Streckenabschnittes nach Unterabsatz aa) dar. Der Triebfahrzeugführer darf die Zugsammelschiene wieder einschalten.
- \* cc) Das Zeichen „“ hinter der Signalverwendungsart stellt ein allein stehendes Signal Ne 14 dar, z. B. „Esig  Großbrennbach“.
- \* dd) Der Beginn eines Streckenabschnittes, der mit ETCS ausgerüstet ist, ist durch „“ dargestellt. Das Ende eines Streckenabschnittes, der mit ETCS ausgerüstet ist, ist durch „“ dargestellt.
- \* ee) Ein ETCS-Levelwechsel ist durch „“ 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 Ausfahrtsignal,
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 Mindestbremshunderten.

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 Triebfahrzeugführer 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:
- 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“.
  - 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
- Abfahrtszeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof oder nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,
  - 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.
  - „Halt“ 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 Ausfahrtsignal ist bei planmäßig durchfahrenden Zügen statt einer Ankunftszeit „H“ oder „U“ eingetragen.

1. „H“ bedeutet: Der Triebfahrzeugführer muss mit dem Zug am gewöhnlichen Halteplatz halten. Der Triebfahrzeugführer darf ohne Halt durchfahren, wenn er Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag erhalten hat oder durch Befehl 14 beauftragt wurde, auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren.
  2. „U“ bedeutet: Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Zug ohne Halt durchfahren.
- f) Im Ersatzfahrplan sind in den Spalten 4a bis 4d die Fahrzeiten der Züge vom Streckenbeginn bis zur jeweiligen Betriebsstelle angegeben.
- g) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt.
- h) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit abfahren.
- i) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden.

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

- (1) Hinweiszeichen „\*“, „\*1“ oder „\*2“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,  
*Hinweis: Fußnoten sind nur in den Text-, Ankunfts- und Abfahrtsspalten möglich.*
- (2) Fußnoten am unteren Rand geben
- a) Fortsetzungshinweise,
  - b) Anweisungen z. B. über Umleitungen unter erleichterten Bedingungen, für Überleitstellen, zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen oder zum Sperren der Wirbelstrombremse.
  - c) 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, Mindestbremsleistung oder Traktionsart, Beachtung eines Ergänzungsfahrplans.

## 9 Musterdarstellungen

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

**Fahrzeitenheft (FzH)**

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

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 -	0,0		
		Adorf			7.55
		⊙ 600A			
		Asig	0,3		
		¥, (¥)	0,9		
		Bksig	5,5		
		Bk Grün			7.58
		EI 1, (EI 1)	7,5		
9,2		Bkvsig ▽			
	60 (90)				
		Bksig Ri S	9,7		
10,2		Abzw Tessin	10,2		8.01
10,2	100		10,2		
		¥	10,7		
12,8					
	80				
13,0		Bkvsig ▽			
	100				
		Bksig	13,7		
		Bk Heide	13,8		05
		Esig	19,2		
		Schönhausen	20,0 +	8.12	8.22
		Asig	20,3		
		¥, (¥)	20,8		
		Esig	23,6		
		Langmoor <sup>1)</sup>	24,4	28	8.56
24,6		Asig	24,6		
	80				
		¥, (¥)	25,2		
			26,0		
28,1		Üs ▽			
		Esig	32,5		
		Hörsel	33,3	9.00	
<sup>1)</sup> 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
	110	120	140	160	<b>Betriebsstelle</b>	Lage in km	110	120	140	160
	km/h						km/h			
<b>ab km</b>	km/h	km/h	km/h	km/h			Min	Min	Min	Min
<b>-0,0</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	Pz-Strecke - ZF GSM-R - - Pz-Strecke - Bft Du-Wedau Ⓢ 600A	0,6				
					Bft Du-Wedau Pbf Zvsig ∇, Zsig Zsig Bft Du-Wedau Bissingheim Einmündung auf Regelweg		0,6	0,3	0	0
	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	- ZF GSM-R - Bft Du-Wedau <sup>1)</sup> Ⓢ 600A Zsig Bft Du-Wedau Bissingheim	5,3				
						6,5				
						6,6	1	1	1	1

### 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 - Adorf ⊙ 600A Asig ¥, (¥)	0,0		7.55
4,6					
	75 (90)	Bkvsig ▾			
4,8					
	90	Bksig Bk Grün El 1, (El 1) Bkvsig ▾	5,5 7,5		7.58
9,2					
	60 (95)	Bksig Ri S, Ri. Schönhausen Abzw Tessin	9,7		
10,2			10,2		8.01
10,2	95	¥	10,2 10,7		
12,8					
	80	Bkvsig ▾			
13,0					
	95	Bksig Bk Heide	13,7 13,8		05
18,4					
	80	Evsig ▾			
18,5					
	95	Esig Schönhausen	19,2 20,0 +	8.12	8.22

gedruckt: 13.9.18

Zugnummer: 69361

Seite 1





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

## 1 Abstellen

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

## 2 Festlegen

Abgestellte Züge oder Zugteile sind festzulegen.

## 3 Auf der freien Strecke trennen oder Fahrzeuge abstellen

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





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Befehle</b>	<b>408.2411</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

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

## 2 Übermitteln

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

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

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

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

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

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

- e) Der Triebfahrzeugführer muss verschriebene Vordrucke durchstreichen.
- Die Abläufe beim Diktieren eines Befehles sind in Modul 408.2411A01 schematisch dargestellt.

**Aushändigen**

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

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

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

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

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

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

Übermittlungscode: <i>FGER-009</i>			
<i>Groß Gerau</i> <small>(Ort)</small>	<i>22.02.2015</i> <small>(Datum)</small>	<i>0</i> <small>(Uhr)</small>	<i>55</i> <small>(Minuten)</small>
<i>gez. Laut</i> <small>(Fahrdienstleiter)</small>	<i>Brandau, Tf</i> <small>erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)</small>		
<i>i. A. Bayer</i> <small>bei fmdl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....</small>			

### 3 Verständigen

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

### 4 Behandeln durch den Triebfahrzeugführer

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

### 5 Befehle zurückziehen

- (1) Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl nur durch einen anderen Befehl zurückziehen. Dieser Befehl muss den Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls nennen. Wenn er mehrere Befehle auf einem oder mehreren Vordrucken erteilt hatte, muss er alle Befehle zurückziehen. **Grundsatz**
- (2) Der Fahrdienstleiter diktiert dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35. Der Trieb- **Diktieren**

fahrzeugführer muss den Befehl 14.35 auf dem zurückziehenden Befehl ausfertigen und hierzu den Befehlskopf und zweiten Unterschriftenteil der Rückseite verwenden. Wenn der Fahrdienstleiter einen Befehl 14.1 - 14.9 zurückzieht und der Standort des Zuges von den Angaben im Kopf der Rückseite abweicht, muss der Triebfahrzeugführer den Standort formlos an einer geeigneten Stelle vermerken. Anschließend muss er den zurückgezogenen Befehl durchkreuzen.

- Aushändigen** (3) Wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 14 aushändigt mit dem Wortlaut „Befehl ... (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls) ist zurückgezogen.“, muss der Triebfahrzeugführer den zurückgezogenen Befehl durchkreuzen und auf dem durchkreuzten Befehl vermerken: „Zurückgezogen mit Befehl ... (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)“.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls</b>	<b>408.2411A01</b> <b>Seite 1</b>

<b>Fahrdienstleiter</b>	<b>Triebfahrzeugführer</b>
Ruft Triebfahrzeugführer über Zugfunk	Meldet sich mit Funktion „Tf“, Zugnummer und bei Bedarf mit Ortsangabe
Meldet sich mit Funktion und Ort, teilt Triebfahrzeugführer mit, dass er Befehl diktieren will, fordert Tf auf, den Standort des Zuges zu melden, wenn der Zug hält	Wenn der Zug hält, gibt Triebfahrzeugführer den Standort des Zuges so genau wie möglich an
Trägt gemeldeten Standort in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks ein	
Diktiert <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vordrucknummerierung</li> <li>- Kopfzeile einschließlich Standort</li> <li>- anzukreuzende Befehle</li> <li>- zutreffenden Inhalt</li> <li>- Übermittlungscode</li> </ul> Weist darauf hin, dass nicht Zutreffendes im Kopf und in den angekreuzten Teilen zu streichen ist. Benutzt Buchstabiertafel für Signalbezeichnungen, spricht Zahlen bei Bedarf gruppen- oder ziffernweise.	Fertigt Befehl entsprechend des Diktats aus: Ankreuzen, Text eintragen, nicht zutreffenden Text streichen
	Leitet Wiederholung ein mit „Ich wiederhole: ...“ Wiederholt Kopfzeile, zutreffenden Inhalt und Übermittlungscode wörtlich anhand seines Eintrages.
Korrigiert ggf. nicht inhaltsgleiche Wiederholung mit „Ich berichtige: ...“	Korrigiert ggf. falsch Verstandenes und wiederholt erneut.
Bestätigt richtige Wiederholung mit „richtig“.	Nennt seinen Namen
Vermerkt Name und Tätigkeit „Tf“ des Triebfahrzeugführers im Feld „erhalten“, kreuzt Übermittlungsart „ZF“ an	
Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort <sup>1</sup> , Datum, Uhrzeit ein und unterzeichnet. Nennt Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und seinen Namen	Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und Namen des Fdl mit Zusatz „gez.“ ein, unterzeichnet mit Zusatz „i. A.“
Befehl ist übermittelt	Befehl ist gültig.



<sup>1</sup> Soweit nicht vorgedruckt





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

V408.0411V01 / V408.2411V01 Befehl A4q Bk 50 12.16

<b>9</b>		Schaffen Sie die LZB von Zmst ..... bis Zmst ..... ab.	
<b>10</b>		Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart	
<b>10.1</b>		Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.	
<b>11</b>		Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigee und Langsamfahrsignale.	
<b>12</b>		Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:	
		auf Sicht	
		auf Sicht	
		auf Sicht	
		auf Sicht	
<b>12.1</b>		Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an.....	
<b>12.2</b>		Geben Sie bei Annäherung an den BÜ / RÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ / RÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat.	
<b>12.3</b>		Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an.....	
<b>12.4</b>		PZB - am ..... sig ..... in km ..... - ständig wirksam / unwirksam.	
<b>12.5</b>		Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.	
<b>12.6</b>		*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.	
<b>12.7</b>		Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.	
<b>13</b>		Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen ..... und ..... entbunden.	
<b>14</b>			
<b>Übermittlungscode:</b>			
		(Ort) ..... (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten) .....	
		(Fahrdissteller) ..... emalten (Name, Triebfahrzeugführer) .....	
		bei fmdl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....	

**Befehle** Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt KI -  
**14.1** - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt  
**14.35** Standort: ..... in Rg/Gg/GI ..... (Gf-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)  
 (km/Signal/Weiche)

**14.1** Rangieren im Bf/Bft ..... auf Einfahrgleis aus  
 Richtung ..... über Signal Ra 10/  
 Einfahrweiche Nr. .... hinaus bis ..... Uhr erlaubt.

**14.2** Sie fahren in ein - besonders kurzes - Stumpfgleis.

**14.3** Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrgeweg.

**14.4** Halten Sie an vor - gestörtem - .....  
 - auch bei Fahrstellung - ..... (Signal usw.)

**14.5** Fahren Sie bis zur gestörten - LZB-Bk / ETCS-Bk -  
 ..... mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch - bei LZB-Fahrt / ETCS-Fahrerlaubnis - an.

**14.6** Bleiben Sie halten.

**14.7** Sie dürfen Tritstufen in ..... nicht ausfahren.

**14.8** Stellen Sie VMZ 200 von ..... bis ..... ein.

**14.9** Sie dürfen sich aus der LZB entlassen.

**Übermittlungscode:** .....  
 ..... (Ort) ..... (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten)  
 ..... (Fahrtenleiter) ..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)  
 ..... bei fmdl. Übermittlung:  ZF /  andere .....  
**14.35** Befehl ..... ist zurückgezogen.  
 ..... (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)

**Übermittlungscode:** .....  
 ..... (Ort) ..... (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten)  
 ..... (Fahrtenleiter) ..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)  
 ..... bei fmdl. Übermittlung:  ZF /  andere .....

Grund Nr.	Anlass für Befehl 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2
-----------	----------------------	--

Gleisbelegung, Zugfolge		
1	Gleis kann besetzt sein	auf Sicht
2	Fahrzeuge im Gleis	auf Sicht
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	auf Sicht
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldstellen gestört	auf Sicht
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren	40 km/h

Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt	30 km/h
12	Reisendenübergang nicht gesichert	5 km/h

Arbeiten, La		
20	Bauarbeiten	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	auf Sicht
22	Zustand nach Bauarbeiten	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	auf Sicht
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 km/h und auf Sicht

Mängel an Bahnanlagen		
30	Mängel am Oberbau	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	auf Sicht
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.)	auf Sicht
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	auf Sicht
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5 km/h
37	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	auf Sicht

Besonderheiten am Zug		
40	Engstelle für Lü-Sendungen	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	*)
42	Spitzensignal unvollständig	40 km/h
43	Windwarnung	80 km/h

\*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

## Ausfüllanleitung

### Allgemeine Regeln:

Gültiges im Feld vor der Befehlsnummer ankreuzen.

Nicht zutreffendes im Kopf und in angekreuzten Teilen schräg durchstreichen.

### Besondere Regeln für diktierte Befehle:

Alle Befehle dürfen diktiert werden.

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

Beim Diktieren eines Befehles 14.35 den zweiten Unterschriftenteil verwenden. Wenn beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 - 14.9 der Standort des Zuges von den Angaben im Kopf der Rückseite abweicht, den Standort formlos an einer geeigneten Stelle vermerken.

### Besondere Regeln für auszuhändigende Befehle:

Nur Befehle 1 bis 14 dürfen dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.

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

### Besondere Regeln für bestimmte Befehle:

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

(Höhe) Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, Ts 2, Sh 2, Ne 1, Ne 14, LZB-Bk, ETCS-Bk, ETCS-Halt, LZB-Nothalt

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

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

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

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

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

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

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



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

## 1 Fahrplan-Mitteilung 1

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

## 2 Übermitteln

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

Der Triebfahrzeugführer muss den Wortlaut der Fahrplan-Mitteilung wiederholen.

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

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

## 3 Behandeln

Der Triebfahrzeugführer muss Fahrplan-Mitteilungen wie einen Befehl behandeln.





**Fahrplan -  
Mittteilung**

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

.....

Zuggattung/ Zuggattungsnummer	von	bis	über

1 fahren Sie nach folgenden Fahrplanangaben:

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

Bei Ersatzfahrplan: Zulässige Geschwindigkeit ..... km/h  
Bremsstellung .....

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

2

Sie müssen von [Bst] ..... bis [Bst] .....  
- wegen fehlender Bremsnummerstel (gilt nur, wenn Zug signalgeführt wird) -  
gültig bei ..... vorhandenen Bremsnummerstel in Bremsstellung .....

fahren

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

V408-0415V01 / V408-2415V01 Fahrplan-Mittteilung

3

Sie dürfen trotz fehlender Bremsnummerstel mit nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeiten von [Bst] ..... bis [Bst] ..... fahren.

Gültig bei ..... vorhandenen Bremsnummerstel in Bremsstellung .....

4

Sie dürfen mit höchstens der folgend genannten Geschwindigkeit fahren

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

5

Sie müssen bei Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer Folgendes beachten:

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

6

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

..... (Ort) ..... (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten)  
..... (Anordnende Stelle) ..... gez. (Name) ..... i. A. (Name)

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer  Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf des Vordrucks oder im angekreuzten Teil schräg durchstreichen.





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

## 1 Züge des Gelegenheitsverkehrs

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

## 2 Umleiten

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





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

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

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

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

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

**Kennzeichnung**

**Beförderungsanordnung, Fahrplananordnung**

- (7) Für Beförderungsanordnung und Fahrplananordnung gelten folgende Regeln:
- a) Außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge dürfen nur in Züge eingestellt werden oder außergewöhnliche Züge nur verkehren, wenn dies in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.

Die Beförderungsanordnung enthält die Beförderungsbedingungen, die Bezeichnung der Sendung oder des Fahrzeugs, den Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und bei außergewöhnlichen Zügen die Zugnummer. Beförderungstag und bei außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen auch die Züge können besonders bekannt gegeben werden.

- b) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen oder für häufig zu befördernde außergewöhnliche Fahrzeuge mit gleichen Beförderungsbedingungen können im Voraus Dauer-Beförderungsanordnungen oder Dauer-Fahrplananordnungen herausgegeben werden.

In einer ergänzenden Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung sind dann nur noch der Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und die Beförderungsbedingungen bekannt gegeben.

- c) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen (aS-Züge) zugelassen sein. Es sind Beförderungsbedingungen und Nummer der Beförderungsanordnung angegeben. Die Beförderungsbedingungen gelten auch dann, wenn im aS-Zug keine außergewöhnlichen Sendungen befördert werden.

Wenn es in der Beförderungsanordnung zugelassen ist, dürfen auch Sendungen, die nicht häufig vorkommen, in aS-Züge eingestellt werden.

**Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten**

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

## 2 Besondere Regeln für Schwerwagen

**Zwischenwagen**

- (1) In der Beförderungsanordnung kann angegeben sein, wieviele Zwischenwagen zwischen einem Schwerwagen und weiteren Schwerwagen oder Wagen, die über die Lastgrenze C 2 hinaus beladen sind, eingestellt werden müssen.

Als Zwischenwagen dürfen - sofern die Beförderungsanordnung nichts anderes vorschreibt - alle leeren Wagen und die bis höchstens zur Lastgrenze C 2 beladenen Wagen verwendet werden.

**Befehl 12**

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

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

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

### **4 Trittstufen ausfahren**

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





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

## 1 Allgemeines

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

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

**Geschwindigkeit, nachgeschobene Züge**

- (6) Die zulässige Geschwindigkeit für nachgeschobene Züge beträgt \*
- a) 60 km/h, wenn das Schiebetriebfahrzeug nicht mit dem Zug gekuppelt ist, \*
- b) 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 Triebfahrzeugführer die Druckkraft auf 120 kN (12 t) beschränken. Größere Druckkräfte können für bestimmte Streckenabschnitte oder Züge im Streckenbuch zugelassen sein.

**2 Nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug****Beenden des Nachschiebens**

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

**Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug**

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

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

**Befehl**

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

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





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

## 1 Allgemeines

- (1) Folgende Züge dürfen geschoben werden: **Zulässig**
- Züge zur Ver- und Entsorgung von Arbeitsstellen und zur Durchführung von Arbeiten an der Infrastruktur,
  - Züge nach und von Anschlussstellen sowie benachbarten Bahnhöfen, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind,
  - Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen, wenn es im Streckenbuch zugelassen ist oder
  - Züge in Störungsfällen.
- In den Angaben für das Streckenbuch kann das Schieben von Zügen verboten sein.
- (2) Schiebende Triebfahrzeuge müssen mit dem Zug gekuppelt sein. **Kuppeln**
- (3) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges muss mit einem Mitarbeiter besetzt sein. **Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze**
- (4) Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges darf verzichtet werden, wenn nur ein Fahrzeug geschoben wird und der Triebfahrzeugführer die Strecke nach 408.2341 Abschnitt 1 Absatz (1) beobachten kann. \*
- (5) Wenn der Triebfahrzeugführer zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen. **Befehl 14.9**
- (6) Für ETCS gilt Folgendes: **ETCS**
- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss das schiebende Triebfahrzeug in der ETCS-Betriebsart SH fahren.
  - Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen 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 **Signalhorn**
- auf Strecken mit Bahnübergängen ohne technische Sicherung, in den Fällen nach Abschnitt 1 Absatz (1) a) bis (1) c) oder
  - wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen.
- (3) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss einen Luftbremskopf verwenden, wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen. Das Streckenbuch oder eine Beta können die Verwendung des Luftbremskopfes vorschreiben. **Luftbremskopf**
- (4) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss in Funkverbindung mit dem Triebfahrzeugführer stehen, wenn er den Auftrag hat, Beschäftigte zu warnen. **Funk**

### 3 Aufgaben

#### Mitarbeiter an der Spitze des Zuges

- (1) Der Mitarbeiter an der Spitze des Zuges muss die Strecke nach den Regeln im Modul 408.2341 Abschnitt 1 Absatz (1) a) beobachten.
- (2) Erforderlichenfalls muss er
  - Haltaufträge geben
  - Signal Zp 1 geben (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 2 vorbeifahren.
- (4) Wenn der Triebfahrzeugführer den Mitarbeiter an der Spitze des Zuges unterrichtet hat, dass er Beschäftigte warnen muss, muss er Personen am und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.

#### Triebfahrzeugführer

- (5) Wenn der Triebfahrzeugführer 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 Triebfahrzeugführer 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 30 km/h, soweit nicht in Absatz (9) und (10) etwas anderes geregelt ist.
- (9) Über Bahnübergänge ohne technische Sicherung darf der Triebfahrzeugführer mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h fahren.
- (10) Im Störfall nach Abschnitt 1 Absatz (1) d) muss der Triebfahrzeugführer so langsam fahren, dass er jederzeit anhalten kann. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 10 km/h.



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

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

\* Folgende betriebliche Anweisungen bzw. technische Einrichtungen teilen dem  
 \* Triebfahrzeugführer mit, dass der Einfahrtsweg in ein Stumpfgleis, teilweise besetz-  
 \* tes 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 „I“.
- \* d) Im Fahrplan des Zuges weist eine Fußnote auf eine Einfahrt in ein teilweise  
 \* besetztes Gleis ohne Zielsignal nach Abschnitt 2 hin.
- \* e) Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 mit Grund 4,  
 \* 5 oder 6.
- \* f) Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.2 oder 14.3.
- \* g) Der Fahrdienstleiter lässt die Zugfahrt mit Signal Zs 7 zu.
- \* h) Der Zug erhält einen LZB-Vorsichtauftrag.
- \* i) Der Zug erhält eine 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 nach Richtlinie 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5), Satz 2 auch ohne Halt zeigendes Zielsignal zulässig. **Grundsatz**

(2) Für planmäßige Einfahrten gilt Folgendes: **Planmäßige Einfahrt**

- Der Triebfahrzeugführer des ersten einfahrenden Zugteils muss sicherstellen, dass nach dem Halt am gewöhnlichen Halteplatz in dem vorgesehenen Zielabschnitt das Signal Zg 2 an der Kuppelseite seines Zuges eingeschaltet bzw. angebracht ist.
- Der Triebfahrzeugführer des zweiten in das teilweise besetzte Gleis einfahrenden Zugteils muss auf den ersten haltenden Zugteil achten.

Der Fahrplan enthält Angaben für den ersten und zweiten Zugteil.

(3) Bei einer außerplanmäßigen Einfahrt erteilt der Fahrdienstleiter den beteiligten Triebfahrzeugführern die erforderlichen Weisungen. **Außerplanmäßige Einfahrt**





## Richtlinie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Fahrplanhalt ausfallen lassen</b>	<b>408.2452</b> <b>Seite 1</b>

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





## Richtlinie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Wechsel der ETCS-Betriebsart</b>	<b>408.2454</b> <b>Seite 1</b>

Wenn der Triebfahrzeugführer auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Haupt-signale aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere ETCS-Betriebsart wechseln muss und dafür keinen Befehl erhalten hat, muss er den Fahrdienstleiter verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf die ETCS-Betriebsart erst wechseln, wenn der Fahrdienstleiter mündlich zugestimmt hat.







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Halten, Weiterfahren nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle</b>	<b>408.2455</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Halten

- (1) Wenn ein Zug wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Halts halten muss, muss er möglichst nahe an das Signal, den LZB-Halt oder den ETCS-Halt heranfahren. Bei einem ETCS-Halt soll der Zug unabhängig von der Führerraumanzeige vor dem zugehörigen Hauptsignal, dem Signal Ne 14 oder dem Blockkennzeichen halten. Der Triebfahrzeugführer muss die Ursache des Halts beim Fahrdienstleiter erfragen, wenn sie ihm nicht bereits bekannt ist. Er muss den Fahrdienstleiter jedoch spätestens fünf Minuten nach dem Anhalten verständigen. **Haltstellung eines Signals, LZB-Halt oder ETCS-Halt**
- (2) Wenn ein Zug am Einfahrsignal eines Bahnhofs angehalten wird und im Fahrplan des Zuges in der Ankunftsspalte für diesen Bahnhof ein „H“ vorgeschrieben ist, muss der Triebfahrzeugführer sich sofort nach dem Anhalten beim Fahrdienstleiter melden. **„H“ im Fahrplan**

## 2 Weiterfahrt nach Halt

- (1) Ein Zug, der wegen eines Halt zeigenden Signals, eines LZB-Halts oder eines ETCS-Halts hält, darf weiterfahren, sobald das Signal oder die Führerraumanzeigen die Fahrt zulassen. **Haltsignal, LZB-Halt, ETCS-Halt**
- (2) Wenn ein Zug wegen eines Halt zeigenden Einfahr- oder Zwischensignals, an dem sich keine Vorsignalisierung befindet, gehalten hat, muss der Triebfahrzeugführer, nachdem der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt zugelassen hat, bis zum Erkennen der Stellung des Ausfahrsignals so vorsichtig fahren, dass er bei Haltstellung eines Zwischen- oder Ausfahrsignals vor diesem zum Halten kommt. **Einfahr- oder Zwischen-signal**
- (3) Wenn bei einem gestörten oder Halt zeigenden Lichtsignal mit weiß-gelb-weißem Mastschild keine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter möglich ist und der Triebfahrzeugführer deshalb nach Modul 301.0002 Abschnitt 8 Absatz (1) b) bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht weiterfährt, gilt Folgendes:
  - a) Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter so bald wie möglich, spätestens auf dem nächsten Bahnhof, über die Weiterfahrt verständigen.
  - b) Bei LZB gilt der Auftrag, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren, weiter, wenn der signalgeführte Zug zum LZB-geführten Zug wird. **Lichtsignal mit weiß-gelb-weißem Mastschild**

## 3 Halt vor der beabsichtigten Stelle

- (1) Wenn ein Zug in einem Bahnhof vor der beabsichtigten Stelle zum Halten gekommen ist und zum Signal, LZB-Halt bzw. ETCS-Halt oder zum gewöhnlichen Halteplatz vorziehen muss, darf der Triebfahrzeugführer dies bei Halt zeigendem Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt nur nach mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters tun. Der Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges muss auf mündliche Aufforderung des Fahrdienstleiters die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einschalten.
- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen.

<b>Züge fahren; Halten, Weiterfahren nach Halt, Halt vor der beabsichtigten Stelle</b>	<b>408.2455</b> <b>Seite 2</b>
--	-----------------------------------



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Zugfahrt mit besonderem Auftrag</b>	<b>408.2456</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Art des Auftrags

Der Fahrdienstleiter kann den Triebfahrzeugführer

- zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal,
- zur Fahrt, wenn ein Fahrweg benutzt werden muss, für den ein Hauptsignal nicht vorhanden ist,
- zur Fahrt bei LZB-Halt oder ETCS-Halt oder
- zur Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 in der ETCS-Betriebsart SR

wie folgt beauftragen:

- (1) Bei einem signalgeführten Zug beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch
  - a) Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Ts 3 oder Signal Sh 1 bei Einfahrt an einem Sperrsignal in Höhe des Einfahrsignals oder Weiterfahrt in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle beim Befahren des Gegengleises,
  - b) Befehl, und zwar Befehl 1, Befehl 2, Befehl 3 oder Befehl 6,
  - c) mündlichen Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist.
- (2) Bei einem anzeigegeführten Zug oder bei einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer
  - a) durch Befehl, und zwar Befehl 1, Befehl 2 oder Befehl 3,
  - b) bei LZB durch LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag
  - c) bei ETCS durch eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS oder FS; bei ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR auch durch eine Textmeldung mit dem Wortlaut „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel ... [Signalbezeichnung]“.
- (3) Bei ETCS Level 2 in der Betriebsart SR gilt der Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einer ETCS-Blockstelle auch zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal mit der gleichen Signalbezeichnung.

## 2 Vorbeifahrt an Sperrsignal

Zur Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2. Befehl 2 ist nicht erforderlich, wenn ein Zug an einem erloschenen Lichtsperrsignal, das durch ein weißes Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet ist, vorbeifahren soll.

Ein LZB-Ersatzauftrag an einer virtuellen Blockstelle gilt auch als Auftrag zur Vorbeifahrt an dem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem die virtuelle Blockstelle eingerichtet ist.

Bei einer Fahrt in ETCS-Betriebsart FS oder OS darf der Triebfahrzeugführer an einem Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist, vorbeifahren, wenn er folgende Textmeldung erhält: „Vorbeifahrt an ... [Bezeichnung des Signals] erlaubt.“

### 3 Vorbeifahrt an Wärterhaltscheibe

Zur Vorbeifahrt an einer Wärterhaltscheibe erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2.

### 4 Zulässige Geschwindigkeit für signalgeführte Züge

#### Allgemein

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

In einem Bahnhof gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug am folgenden Hauptsignal bzw. bei einer Ausfahrt an der letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle vorbeigefahren ist.

Auf einer Abzweigstelle gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg (im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichnet) vorbeigefahren ist.

Bei der Einfahrt in eine Anschlussstelle mit Hauptsignal gilt diese Geschwindigkeit bis zum folgenden Haltsignal.

Bei der Ausfahrt aus einer Anschlussstelle mit Hauptsignal gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg vorbeigefahren ist.

An Blocksignalen der freien Strecke - ausgenommen Abzweigstellen - gilt diese Geschwindigkeit, bis die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

#### Zs 7

- (2) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Signal Zs 7 zugelassen hat, muss der Triebfahrzeugführer nach 408.2561 Abschnitt 1 auf Sicht fahren und zusätzlich die Regeln in Absatz (1) beachten. \*

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 anzeigegeführten Zug wird. \*

#### Abfahrt

- (3) Die zulässige Geschwindigkeit für Zugfahrten, die der Fahrdienstleiter mit Befehl, Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder mündlichem Auftrag zugelassen hat, gilt auf Bahnhöfen bereits bei der Abfahrt des Zuges.

#### Fehlende Vor-signalinformation

- (4) Wenn ein Zug an einem Halt zeigenden oder gestörten

- Lichthauptsignal mit dunklem Lichtvorsignal oder
- Hauptsignal, das die Stellung „Halt erwarten“ zeigen kann,

vorbeifährt, muss der Triebfahrzeugführer bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2000 m - mit höchstens 40 km/h fahren.

### 5 Zulässige Geschwindigkeit für LZB-geführte Züge

#### Befehl, LZB-Ersatzauftrag, LZB-Gegengleis-fahrauftrag

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Befehl, LZB-Ersatzauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag zugelassen hat, beträgt die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h.

Diese Geschwindigkeit gilt, bis die Führerraumanzeige als V-soll eine andere Geschwindigkeit anzeigt.

#### LZB-Vorsicht-auftrag

- (2) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch einen LZB-Vorsichtauftrag zugelassen hat, muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln im Modul 408.2561 Abschnitt 1 bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht fahren.

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

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Befehl zugelassen hat und den Triebfahrzeugführer mit Befehl 13 vom Auftrag, auf Sicht zu fahren, befreit hat, gilt für die zulässige Geschwindigkeit Folgendes:

- a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 40 km/h.  
b) In einem Bahnhof gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle vorbeigefahren ist.

Auf einer Abzweigstelle gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg (im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichnet) vorbeigefahren ist.

Bei der Einfahrt in eine Anschlussstelle mit Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 gilt diese Geschwindigkeit bis zum folgenden Haltsignal.

Bei der Ausfahrt aus einer Anschlussstelle mit Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 gilt diese Geschwindigkeit, bis der Zug an der letzten Weiche im Fahrweg vorbeigefahren ist.

An Blockstellen der freien Strecke - ausgenommen Abzweigstellen - ist die zulässige Geschwindigkeit 40 km/h, bis die Spitze des Zuges daran vorbeigefahren ist.

- c) Danach muss der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeiten in Fahrplan und La beachten.

*Hinweise:*

*Der Triebfahrzeugführer kann eine im Fahrplan oder La zugelassene höhere Geschwindigkeit als 40 km/h nur fahren, wenn die fahrzeugseitige technische Überwachung dies zulässt.*

*Bei Annäherung an ein Signal Ne 14 kann ETCS auch eine niedrigere Geschwindigkeit als 40 km/h überwachen.*

- d) Die Geschwindigkeiten nach a) und b) muss der Triebfahrzeugführer 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).

\*  
\*

- e) Bei einem anschließenden Wechsel in die ETCS-Betriebsart OS hat diese Betriebsart Vorrang vor Befehl 13.

- (2) Wenn der Fahrdienstleiter die Fahrt durch

- einen Befehl zugelassen hat und den Triebfahrzeugführer nicht mit Befehl 13 vom Auftrag, auf Sicht zu fahren, befreit hat oder
- eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS zugelassen hat,

\*  
muss der Triebfahrzeugführer nach 408.2561 Abschnitt 1 Absatz (1) auf Sicht fahren. Dabei muss er ggf. niedrigere Geschwindigkeiten oder einen Halt in der Führerraumanzeige sowie niedrigere Geschwindigkeiten in Fahrplan und La beachten.

Der Auftrag, auf Sicht zu fahren, gilt

- bis ETCS eine ETCS-Fahrterlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS anzeigt,

- in allen anderen Fällen bis zum nächsten Hauptsignal<sup>1</sup> bzw. bis zum nächsten Signal Ne 14<sup>1</sup>. 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 Fahrdienstleiter Befehl 13 erteilt.

Ein mit Befehl 12 erteilter Auftrag zur Fahrt auf Sicht bleibt in allen Fällen gültig<sup>2</sup>, z. B. auch, wenn ETCS eine Fahrerlaubnis in der Betriebsart FS anzeigt.



---

<sup>1</sup> In diesem Fall gilt Modul 408.2561 Abschnitt 1 Absatz (2)

<sup>2</sup> Grundsatz des Vorranges des Befehls nach Modul 408.2411 Abschnitt 1 Absatz (2)

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen</b>	<b>408.2458</b> <b>Seite 1</b>

\*

## **1 Allgemein**

\*

(1) Wenn der Fahrdienstleiter die Zulassung einer Zugfahrt zurücknimmt, kann er dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 „Bleiben Sie halten“ erteilen.

\*

(2) Der Triebfahrzeugführer darf erst weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter den erteilten Befehl 14.6 mit Befehl 14.35 zurückgezogen hat.

\*

## **2 Auf Strecken mit LZB**

\*

(1) Der Fahrdienstleiter muss auf Strecken mit LZB beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist.

\*

(2) Wenn der Zug LZB-geführt ist muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigen.

\*

\*

\*

\*

**LZB ab- und wieder einschalten**

(3) Wenn der Triebfahrzeugführer anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen.

\*

**Befehl 14.9**

## **3 Auf Strecken mit ETCS**

\*

(1) Der Fahrdienstleiter muss auf Strecken mit ETCS beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist.

\*

\*

\*

**ETCS**

(2) Wenn der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist, kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zusätzlich einen Befehl 14 mit eigenem Übermittlungscode und dem Wortlaut „Bedienen Sie Override EOA“ erteilen. Wenn der Triebfahrzeugführer diesen Befehl erhalten hat, muss er Override EOA bedienen und dies dem Fahrdienstleiter bestätigen.

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*

\*







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
<b>Züge fahren; Auf dem Gegengleis fahren</b>	<b>408.2463</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis

- (1) Bei signalgeführten Zügen kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, erteilen durch **signalgeführte Züge**
- Signal Zs 6,
  - Signal Zs 8,
  - Befehl 4 oder
  - Befehl 5 bei Sperrfahrten und Schiebetriebfahrzeugen.

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

Auf Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, verständigt der Fahrplan den Triebfahrzeugführer über die Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis, soweit der Fahrdienstleiter die Fahrt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals zulässt.

- (2) Bei anzeigegeführten Zügen darf der Triebfahrzeugführer das Regelgleis oder das Gegengleis befahren, wenn ihm der Auftrag „LZB-Fahrt“ oder ein Fahrauftrag in ETCS-Betriebsart FS erteilt wird. Der Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, kann dem Triebfahrzeugführer außerdem durch LZB-Gegengleisfahrauftrag oder Befehl 4 erteilt werden. **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 signalgeführt fahren. Der Fahrdienstleiter verständigt den Triebfahrzeugführer davon mit Befehl 9 und mit Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“.

Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter bestätigen, dass er die LZB abgeschaltet hat.

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

## 2 ETCS-Streckeneinrichtung

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

- \* (1) Wenn das führende Fahrzeug über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt
- \* Folgendes:
  - \* - Wenn ein automatischer Levelwechsel nicht stattfindet, muss sich der
  - \* Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter bei ETCS-Halt melden.
  - \* - Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie
  - \* ETCS-Level NTC PZB/LZB“. Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl
  - \* erhalten hat, muss er ETCS-Level „NTC PZB/LZB“ wählen.
  - \* - Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel
  - \* nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.
- \* (2) Wenn das führende Fahrzeug nicht über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt,
- \* gilt Folgendes:
  - \* - Der Triebfahrzeugführer muss sich bei ETCS-Halt beim Fahrdienstleiter
  - \* melden.
  - \* - Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie
  - \* ETCS-Level 0“.
  - \* - Wenn der Triebfahrzeugführer 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.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Sperrfahrten durchführen</b>	<b>408.2481</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Als Sperrfahrten durchzuführende Zugfahrten

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

## 2 Ausdehnung der Sperrfahrten

- (1) Sperrfahrten dürfen **Grundsatz**
  - a) von einer Zugmeldestelle bis zur nächsten verkehren und dabei auf zweigleisiger Strecke das Regelgleis oder das Gegengleis befahren,
  - b) einen Teil der freien Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und dabei
    - auf einer Zugmeldestelle beginnen und auf demselben Gleis zur Zugmeldestelle zurückkehren oder auf der freien Strecke enden, oder
    - auf der freien Strecke beginnen und auf der freien Strecke oder auf einer Zugmeldestelle enden.

Für Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, kann in einer Beta etwas anderes bestimmt sein.
- (2) In ein gesperrtes Streckengleis dürfen mehrere Sperrfahrten eingelassen werden. **Mehrere Sperrfahrten**
- (3) Für Sperrfahrten, die auf Abzweigstellen verkehren oder Anschlussstellen bedienen, können im Streckenbuch oder in einer Beta ergänzende Regeln gegeben sein. **Abzweigstellen, Anschlussstellen**
- (4) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Baugleis**
- (5) Der Triebfahrzeugführer darf Fahrzeuge in ein Gleis einsetzen, wenn der Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, zugestimmt hat. **Fahrzeuge einsetzen**

## 3 Befehl 14.9

Wenn der Triebfahrzeugführer zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen.

## 4 Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen

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

## 5 Abfahrt

Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke erst abfahren, wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt mündlich gegeben hat.

## 6 Gültigkeit der Signale

Bei mehreren Sperrfahrten

- (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 Triebfahrzeugführer 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 2 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
- 30 km/h, jedoch
  - 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 Triebfahrzeugführer anhalten, bis die Schranken geschlossen sind. Wenn der Triebfahrzeugführer nach Abschnitt 9 bei der Rück- oder Weiterfahrt auf Sicht fahren muss, muss er auch bei geschlossenen Schranken zunächst anhalten. Wenn eine Verständigung mit dem Schrankenwärter nicht möglich ist, muss der Triebfahrzeugführer nach Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz (7) verfahren.
- (2) Für Sperrfahrten zum Bedienen von Anschlussstellen können Regeln im Streckenbuch gegeben sein.

## 9 Rück- oder Weiterfahrt

Bei Halt auf freier Strecke muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, der die Sperrfahrt abgelassen oder zugelassen hat, sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen und die Zustimmung einholen. Bis dies geschehen ist, muss der Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren.

## 10 Sperrfahrt beenden

- (1) Wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Ankunft aller Fahrzeuge melden.
- (2) Wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - endet, muss der Triebfahrzeugführer



- a) wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle abgefahren ist - dem Fahrdienstleiter dieser Zugmeldestelle oder
- b) wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke abgefahren ist - dem Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat,

melden, dass das Streckengleis von allen Fahrzeugen der Sperrfahrt und von ggf. abgestellten Fahrzeugen geräumt ist. Signaltechnische Einrichtungen zum Einschließen einer Sperrfahrt in einer Ausweichanschlussstelle darf der Triebfahrzeugführer erst nach der Meldung bedienen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen</b>	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 Fahrdienstleiter, der den Hilfszug ablässt, weist den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 - Grund Nr. 8 - an, die Strecke mit höchstens 50 km/h zu befahren. Mit Befehl 14 erhält der Triebfahrzeugführer die Weisung, durch die Bahnhöfe auf Sicht zu fahren. Außerdem nennt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer im Befehl 14 das erste zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle.

## 3 Bahnübergänge befahren

- (1) Für die Fahrt zum Einsatzort bezeichnet der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mit Befehl 14 die Bahnübergänge, deren technische Sicherung nicht wirkt oder nicht überwacht wird. Der Fahrdienstleiter weist den Triebfahrzeugführer an, die Bahnübergänge mit höchstens 10 km/h zu befahren und Wegebenutzer durch Signal Zp 1 zu warnen.
- (2) Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer eines Hilfszuges, der zum Heimatbahnhof zurückkehrt, für das Befahren der in Absatz (1) genannten Bahnübergänge Befehl 8.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen</b>	<b>408.2487</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Streckenbuch

Strecken, auf denen die Regeln dieses Moduls angewendet werden müssen, sind im Streckenbuch aufgeführt.

## 2 Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke

- (1) Im Streckenbuch ist zugelassen wenn das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke angewendet werden darf. Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Fällen die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beim Fahrdienstleiter einholen: **Zustimmung zur Abfahrt**

1. Der Fahrdienstleiter hat das Einholen der Zustimmung angeordnet.
2. Nach einem Personalwechsel des Triebfahrzeugführers auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke.

- (2) Um die Zustimmung zur Abfahrt beim Fahrdienstleiter anzufordern, muss der Triebfahrzeugführer folgenden Wortlaut verwenden: **Wortlaut**

\* „Darf Zug ... (Nummer) in ... (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren?“

Die Zustimmung des Fahrdienstleiters lautet:

\* „Zug ... (Nummer) darf in ... (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

Wenn der Fahrt ein Hindernis entgegensteht, verweigert der Fahrdienstleiter die Zustimmung mit dem Wortlaut:

„Nein, warten.“

- (3) Der Fahrdienstleiter erteilt die Zustimmung bis zu 10 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt.

- (4) Die Anordnung zum Einholen der Zustimmung und die entsprechenden Meldungen muss der Triebfahrzeugführer im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Modul 408.2487V01 dokumentieren. **Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock**

Im Streckenbuch sind Regeln zur Mitführung oder Aufbewahrung des Fernsprechbuchs gegeben.

- (5) Wenn der Triebfahrzeugführer den Vordruck nach Modul 408.2487V01 nicht führen kann, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden.

## 3 Unregelmäßigkeiten, Störungen

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss Zugverspätungen von 5 Minuten und mehr an den Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle melden. **Verspätungen**

- (2) Wenn Telekommunikationseinrichtungen völlig gestört sind und der Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beim Fahrdienstleiter einholen muss, darf der Zug auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke nicht abfahren. **Völlig gestörte Verständigung**



## Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Betriebsstelle am Ende der Stich-  
strecke .....

an der Stichstrecke von ..... nach .....

Begonnen ..... Abgeschlossen .....

Inhalt: ..... Seiten

### **Anleitung:**

1. Die Einträge sind vor der Abgabe bzw. sofort nach dem Empfang der Meldung vorzunehmen.
2. Die Wortlaute der Meldungen sind auf der Rückseite des Fernsprechbuches abgedruckt.
3. Nicht Zutreffendes ist zu streichen.
4. Beim Datumswechsel zwischen der Anordnung des Verfahrens und der Zustimmung ist beim Führen der Spalte 2 eine neue Zeile zu verwenden.





**Wortlaute bei der Anwendung des Verfahrens der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke**

**Anfrage zur Zustimmung**

„Darf Zug (Nummer) in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren?“

**Zustimmung**

„Zug (Nummer) darf in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

**Ablehnung**

„Nein, warten.“





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt</b>	<b>408.2488</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

- (1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal - bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal - nicht anhalten, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen.

Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen.

- (2) Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine Zugfahrt ist nicht zugelassen. In einer Beta können zusätzliche Regeln gegeben sein.

## 2 Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

- (1) In der Regel darf eine Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug

**Übergang mit Halt**

- 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 Beta oder im Streckenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein.

*Hinweis:*

- \* *In den Fällen nach b) und c) kann der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer beauftragen, das Schlussignal eingeschaltet bzw. angebracht zu lassen, damit er eine Räumungsprüfung durchführen kann.*

- (2) Ein Zug darf nach mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters nach planmäßigem Halt am Bahnsteig eines Bahnhofs als Rangierfahrt bis zum Halt zeigenden Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt vorziehen.

**Vorziehen nach Halt am Bahnsteig**

- \* (3) Eine Zugfahrt darf in Bahnhöfen am gewöhnlichen Halteplatz ohne Halt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

**Übergang ohne Halt**

1. Im Streckenbuch ist die Nummer des Zuges genannt.
2. Der Weichenwärter hat der Rangierfahrt durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Ra 12 (DV 301) am Halt zeigenden Hauptsignal zugestimmt.

Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.





## Richtlinie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Reisende sichern</b>	<b>408.2491</b> <b>Seite 1</b>

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





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt</b>	<b>408.2501 Seite 1</b>

## 1 Zugmeldestelle

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter einer benachbarten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder eines benachbarten örtlich besetzten Bahnhofsteils nach unterbrochener Arbeitszeit die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen hat, wird der Triebfahrzeugführer durch Befehl 14
1. beauftragt, am Einfahrsignal oder Blocksignal der noch nicht besetzten Zugmeldestellen zu halten und Weisung des dortigen Fahrdienstleiters für die Weiterfahrt einzuholen,
  2. beauftragt - wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht - mit höchstens 5 km/h auf Bahnhöfen ein- und - wenn der Zug weiterfahren soll - auszufahren bzw. auf Abzweigstellen weiterzufahren,
  3. verständigt, dass Haupt- und Sperrsignale der nicht besetzten Zugmeldestellen nicht gelten,
  4. verständigt, dass Signale der Blockstellen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, die dem Fahrdienstleiter zugeteilt sind, der die Arbeit nicht aufgenommen hat, nicht gelten,
  5. beauftragt, gegen die Spitze zu befahrende Weichen der bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vorhandenen Anschlussstellen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn die Zugfahrt über diese Weichen mit besonderem Auftrag zugelassen wird.
- (2) Soll ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fahrdienstleiter die Arbeit nicht aufgenommen hat,
1. enden, erhält der Triebfahrzeugführer zusätzlich zu den Weisungen nach Absatz (1) durch Befehl 14 den Auftrag, nach Halten am gewöhnlichen Halteplatz die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen, und - wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht - sich beim beauftragenden Fahrdienstleiter zu melden und ihm eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben,
  2. beginnen, erhält der Triebfahrzeugführer Weisungen nach Absatz (1) Nr. 3 bis Nr. 5 und durch Befehl 14 den Auftrag, auf der nicht besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 5 km/h auszufahren.

Bei Übermittlung des Befehls 14 wird dem Triebfahrzeugführer mündlich der Anlass mitgeteilt.

## 2 Blockstelle

Hat nach unterbrochener Arbeitszeit der Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die keine Zugmeldestelle ist, die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen, wird dem Triebfahrzeugführer durch den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle durch Befehl 14 mitgeteilt, dass das Blocksignal nicht gilt.

### **3 Bahnübergänge**

Für Bahnübergänge, bei denen die technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf den besetzten Betriebsstellen überwacht wird, erhält der Triebfahrzeugführer Befehl 8.

### **4 Befehle ohne Vordruck**

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

### **5 Betriebsstelle wieder besetzt**

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





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR</b>	<b>408.2531</b> <b>Seite 1</b>

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen:
  - a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal,
  - b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre,
  - c) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,
  - d) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt,
  - e) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt,
  - f) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt,
  - g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Halt,
  - h) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Nothalt,
  - i) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt,
  - j) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR,
  - \* k) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“,
  - \* l) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,
  - \* m) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt.
- (2) Für die Weiterfahrt erteilt der Fahrdienstleiter Befehl 2. Wenn der Zug zurücksetzen muss, gelten die Regeln in 408.2572.
- (3) Bei Fahrt in ETCS-Level 0 oder mit gestörter PZB-Fahrzeugeinrichtung gilt Folgendes: Wenn der Triebfahrzeugführer 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.
- (4) Wenn auf dem ETCS-Fahrzeuggerät nach einer unzulässigen Vorbeifahrt an einem haltzeigenden Grenzsinal in Richtung auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nach der Bestätigung der ETCS-Betriebsart TR der ETCS-Level NTC PZB/LZB angezeigt wird, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt Befehl 2 und 10.1.
- \* (5) Wenn auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 auf dem ETCS-Fahrzeuggerät beim Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR die Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“ angezeigt wird, gilt Folgendes:
  - \* a) Der Triebfahrzeugführer muss nach den Regeln seines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens ein Ersatztriebfahrzeug anfordern.

- b) Wenn der Triebfahrzeugführer ohne Ersatztriebfahrzeug mit dem Zug weiterfahren muss, erhält er zusätzlich zum Befehl 2 nach Absatz (2) vom Fahrdienstleiter einen Befehl 10 zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug und Befehl 10.1. \*
- c) Vor der Weiterfahrt gilt Folgendes: \*
- Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Triebfahrzeugführer ETCS-Betriebsart IS wählen. \*
  - Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen muss der Triebfahrzeugführer 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 Triebfahrzeugführer so vorsichtig fahren, dass er vor Signalen Ne 14 anhalten kann. An Signalen Ne 14 darf der Triebfahrzeugführer nur auf Befehl 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
<b>Züge fahren; Gleise erkunden</b>	<b>408.2541</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Gleise erkunden

(1) Allgemein gilt:

**Allgemeines,  
Sachverhalt,  
Fahrten**

- 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 Fahrdienstleiter es mit dem Triebfahrzeugführer vereinbart und es vertretbar erscheint, darf bei Tag und sichtigem Wetter oder in Tunnel bei eingeschalteter Tunnelbeleuchtung die Erkundung auch mit Reise- oder Güterzügen durchgeführt werden.

(2) Der Fahrdienstleiter weist den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 an, auf den betroffenen Gleisen auf Sicht zu fahren, sowie zusätzlich durch Befehl 12.1, das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an ihn zu melden.

**Befehl 12**

## 2 Gleise bei unterbrochener Arbeitszeit

(1) Wenn die Arbeitszeit unterbrochen ist, dürfen Gleise durch Fahrten mit Triebfahrzeugen oder Wendezügen nur erkundet werden, wenn sie nicht mit Reisenden besetzt sind.

(2) Hinsichtlich der Signale und Befehle gilt:

**Gültigkeit der  
Signale und  
Befehle**

- a) Für die Fahrt gelten nur Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestelle, auf der die Erkundungsfahrt beginnt, und der nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle.
- b) Der Fahrdienstleiter weist den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 an, bis zur nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 50 km/h zu fahren sowie auf den zu erkundenden Gleisen auf Sicht zu fahren, das Gleis zu erkunden und ihm das Ergebnis der Erkundung zu melden (Befehl 12.1).
- c) Im Befehl 12 schreibt der Fahrdienstleiter zusätzlich vor, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren und nennt außerdem das erste vom Triebfahrzeugführer zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle. Bei der Übermittlung des Befehls 12 verständigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mündlich über den Anlass (unterbrochene Arbeitszeit).

## 3 Befahren von vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen

Der Fahrdienstleiter kann sich vom Triebfahrzeugführer des Zuges, der ein Gleis mit möglicherweise vereisten Spurrillen zuerst befährt, die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges melden lassen.

Ist die Radsatzlast für diesen Zug nicht größer als 16 t, weist der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 11 - an, den Streckenabschnitt mit Spurrillen und die Bahnübergänge mit höchstens 30 km/h zu befahren.

#### **4 Eiszapfenbildung**

Wenn sich in Tunnel Eiszapfen bilden können, weist der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, durch Befehl 12 - Grund Nr. 33 - an, im Tunnel auf Sicht zu fahren.

#### **5 Melden**

Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter gefahrdrohende Umstände melden.

#### **6 Kritische Wettersituation (Sturmwarnung)**

Der Fahrdienstleiter kann Triebfahrzeugführer als Vorsichtsmaßnahme beauftragen, die Geschwindigkeit seines Zuges auf 80 km/h zu begrenzen. Hierzu wird folgender Wortlaut verwendet: „Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen ... (Betriebsstelle) und ... (Betriebsstelle) mit höchstens 80 km/h.“



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Offene Türen	408.2552 Seite 1

## 1 Reisezüge

- (1) Wenn in einem Reisezug nach außen aufschlagende Türen oder andere offene Außentüren von Personenwagen festgestellt oder gemeldet werden, muss sofort der Triebfahrzeugführer verständigt werden. **Verständigen**
- (2) Kann der Triebfahrzeugführer nicht verständigt werden, wird der Zug sofort angehalten. **Zug anhalten**
- (3) Der Triebfahrzeugführer muss bei offenen Außentüren im Reisezug den Zug in der Regel sofort durch eine Vollbremsung anhalten.

## 2 Güterzüge

Wenn in einem Güterzug nach außen aufschlagende Türen festgestellt oder gemeldet werden, ist der Zug sofort anzuhalten.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen	408.2553 Seite 1

## 1 Feststellen, Melden

### (1) Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten

**Maßnahmen  
bei Gefahr**

(z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammen, rotglühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funken am Radsatz, kreischendes Geräusch, rotglühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung)

festgestellt oder gemeldet werden, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.

### (2) Für Ortungsanlagen gilt:

**Anzeige durch  
Ortungs-  
anlagen**

a) Bei Anzeige eines Heißläufers oder „Feste Bremse - heiß“ durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage hält der Fahrdienstleiter den Zug in der Regel an einem Hauptsignal an.

b) Bei Anzeige eines Warmläufers oder „Feste Bremse - warm“ durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage hält der Fahrdienstleiter den Zug in einem Bahnhof an.

c) Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer vor dem Anhalten des Zuges die Art der Meldung, den betroffenen Radsatz und die betroffene Zugseite mit.

d) Der Triebfahrzeugführer soll bei einem Heißläufer oder bei der Meldung „Feste Bremse - heiß“ den Zug mit einer Vollbremsung anhalten.

## 2 Untersuchen

### (1) Nach dem Anhalten gilt:

**Allgemein**

\* a) Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit mit, sofern ihm diese nicht schon mitgeteilt worden ist.

b) Der Triebfahrzeugführer 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 Fahrdienstleiter die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

(2) Soll ein Zug mit einem durch Heißläuferortungsanlage angezeigten Heißläufer, der an einem Einfahrsignal angehalten wurde, im Bahnhof untersucht werden, darf der Triebfahrzeugführer den Zug nur mit Schrittgeschwindigkeit in den Bahnhof fahren.

**im Bahnhof**

### **3 Schäden an Fahrzeugen**

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

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





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug</b>	<b>408.2554</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Unregelmäßigkeiten am Stromabnehmern

- (1) Wenn bei einem Triebfahrzeug ein beschädigter gehobener Stromabnehmer festgestellt oder ein unruhiger Stromabnehmerlauf (z. B. heftig schwankende Oberleitung) beobachtet wird, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter melden, ob der Zug weiterfahren darf. **Triebfahrzeug**
- (2) Wenn bei einem fahrenden Zug ein Speisewagen mit gehobenem Stromabnehmer festgestellt wird, ist der Zug sofort anzuhalten. Nach dem Halt muss der Triebfahrzeugführer veranlassen, dass der Stromabnehmer gesenkt wird. Wenn dies nicht möglich ist, muss der Speisewagen auf dem nächsten Bahnhof ausgesetzt werden. **Speisewagen**

## 2 Feuer im Zug

- (1) Wenn während der Fahrt ein Fahrzeug in Brand gerät, ist der Zug so schnell wie möglich anzuhalten. Dabei soll der Triebfahrzeugführer möglichst nicht in Tunnel, an brandgefährdeten Stellen oder an Stellen, wo die Hilfeleistung erschwert ist, halten. **Erste Maßnahmen**
- (2) Auf elektrisch betriebenen Strecken ist das Halten auf freier Strecke möglichst abzukürzen. Brennende Fahrzeuge sind möglichst auf ein Gleis ohne Oberleitung oder ein Nebengleis zu fahren, jedoch nicht in unmittelbare Nähe der Oberleitungsmaste oder Quertragwerke. **Elektrisch betriebene Strecken**
- (3) Wenn ein Fahrzeug eines Zuges, der Reisende befördert, in Brand gerät und der Zug in einem Tunnel zum Halten kommt, muss der Triebfahrzeugführer den Zug räumen, sobald erkannt wird, dass der Brand nicht gelöscht werden kann. Dazu muss er - möglichst in Absprache mit dem Fahrdienstleiter - die Fluchtrichtung festlegen und für das Anschalten einer eventuell vorhandenen Tunnelbeleuchtung sorgen. Als Fluchtweg ist der Randweg neben dem haltenden Zug zu benutzen. **Tunnel**





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Auf Sicht fahren, Geschwindigkeit ermäßigen	408.2561 Seite 1

## 1 Auf Sicht fahren

- (1) Wenn ein Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren muss, darf er je nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass er den Zug vor einem Fahrthindernis oder Haltsignal sicher anhalten kann. Er darf höchstens 40 km/h fahren.
- (2) Wenn ein Triebfahrzeugführer bis zu einem Hauptsignal oder einem Signal Ne 14 auf Sicht fahren muss und wenn ab dort die Fahrt zugelassen ist, muss er noch 400 m über diese Signale hinaus auf Sicht fahren.
- \* (3) Wenn der Triebfahrzeugführer 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 Triebfahrzeugführer vorbeifahren, wenn ETCS ihm eine Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart OS anzeigt.

## 2 Geschwindigkeit ermäßigen

- (1) Wenn der Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges bei unsichtigem Wetter den Standort von Signalen nicht mit Sicherheit bestimmen kann, muss er die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen. **Unsichtiges Wetter**
- (2) Bei vermindertem Reibwert gilt: **Verminderter Reibwert**
  - a) Wenn der Triebfahrzeugführer verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene feststellt, muss er die Geschwindigkeit des Zuges entsprechend ermäßigen und die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.  
Die Meldung soll folgende Angaben enthalten:
    - Gleis von ... nach ...,
    - Strecken-km,
    - Steigungs- oder Gefälleabschnitt,
    - Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen.
  - b) Wenn ein Triebfahrzeugführer von einem Fahrdienstleiter über Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen verständigt worden ist, muss er auf dem betroffenen Streckenabschnitt Betriebsbremsungen durchführen und dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob sich der Bremsweg verlängert hat.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass</b>	<b>408.2571</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Ursache ermitteln

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

## 2 Hilfe anfordern

- (1) Das Anfordern von Hilfe über Zugfunk oder Streckenfernsprechverbindung ist durch Notruf einzuleiten.
- (2) Sich in der Nähe befindliche Mitarbeiter sind aufzufordern zu helfen.
- (3) Nachdem Hilfe angefordert worden ist, darf der Triebfahrzeugführer den Zug nur noch mit Zustimmung der benachbarten Zugmeldestellen bewegen.

## 3 Aufenthalt melden

Ist keine Hilfe erforderlich, dauert der Aufenthalt aber voraussichtlich länger als fünf Minuten, muss der Triebfahrzeugführer das Halten dem Fahrdienstleiter einer benachbarten Zugmeldestelle melden.

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

## 4 Zugtrennung

Nach einer Zugtrennung muss der Triebfahrzeugführer im abgetrennten Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigung anziehen, und zwar unabhängig davon, wie lange der Zugteil stehen bleibt. Die maßgebende Neigung kann anhand der Sägelinien im Fahrplan bestimmt werden.

## 5 Mit dem ganzen Zug weiterfahren

Kann ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat.

## 6 Mit einem Zugteil weiterfahren

- (1) Kann mit einem Zugteil weitergefahren werden, muss der Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt am stehen bleibenden Zugteil Feststellbremsen entsprechend der maßgebenden Neigung anziehen. Die maßgebende Neigung kann anhand der Sägelinien im Fahrplan bestimmt werden.
- (2) Für die Weiterfahrt eines Zugteils gelten die Regeln im Abschnitt 5 sinngemäß. Am weiterfahrenden Zugteil darf kein Schlussignal angebracht sein.

## **7 Mit mehreren Zugteilen getrennt weiterfahren**

Können mehrere Teile des Zuges getrennt weiterfahren, gelten die Regeln in den Abschnitten 5 und 6 sinngemäß.

## **8 Zugteil bleibt auf der freien Strecke stehen**

- (1) Soll ein Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt werden, muss der Triebfahrzeugführer bestätigen, dass eine Wagenliste beim Zug ist oder die Nummern aller Fahrzeuge des Zuges in der im Zug vorhandenen Reihenfolge in eine Liste eingetragen sind. Dies ist nicht erforderlich, wenn beim Fahrdienstleiter oder bei der Betriebszentrale eine Wagenliste vorhanden ist.
- (2) Nach Ankunft der Zugteile und Sperrfahrten müssen die Triebfahrzeugführer mit dem Fahrdienstleiter einen Listenabgleich durchführen, um festzustellen, dass keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen wurden.
- (3) Nach dem vorgenannten Listenabgleich ist das Schlussignal wieder anzubringen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug zurücksetzen	408.2572 Seite 1

## 1 Bedingungen

- (1) Der Fahrdienstleiter darf das Zurücksetzen eines Zuges anordnen, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen.
- (2) Ein Zug oder Zugteil darf zurücksetzen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
  - a) Das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils muss mit einem Mitarbeiter besetzt sein und die Verständigung zwischen diesem und dem Triebfahrzeugführer muss möglich sein. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter melden, wenn der Zug zum Zurücksetzen bereit ist.
  - b) Beim Zurücksetzen in einem Bahnhof muss der Fahrdienstleiter zugestimmt haben. Wenn ein Zug auf der freien Strecke oder von der freien Strecke aus in einen Bahnhof zurücksetzt, muss der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt haben. Der Fahrdienstleiter stimmt dem Zurücksetzen mit Befehl 14 zu und gibt im Befehl die Stelle an, bis zu der der Zug zurücksetzen darf.
  - c) 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 Triebfahrzeugführer 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 Hauptsignales stehen, darf der Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges nur auf Befehl 2 vorbeifahren.
  - d) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen 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.
  - e) Wenn der Triebfahrzeugführer zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen.

## 2 Geschwindigkeit

- (1) Triebfahrzeugführer oder Mitarbeiter an der Spitze des Zuges oder Zugteils müssen die in 408.2445 Abschnitt 3 gegebenen Regeln beachten.
- (2) Der Triebfahrzeugführer 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 Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

### **3 Zurücksetzen beendet**

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

### **4 Weiterfahrt**

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





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
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 Triebfahrzeugführer muss Signal Zp 5 geben, um andere in der Nähe befindliche Mitarbeiter aufmerksam zu machen und zur Hilfeleistung aufzufordern.

## 3 Nothaltauftrag

- (1) Bei Gefahr ist sofort zusätzlich zu den Maßnahmen nach Abschnitt 2 Nothaltauftrag zu geben. Wird der Nothaltauftrag fernmündlich gegeben, gelten folgende Wortlaute: **Wortlaute**
  - a) auf der Streckenfernsprechverbindung,  
„Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!  
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!  
Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden)“,
  - b) auf anderen Fernsprechverbindungen,  
„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!  
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!  
Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.  
oder  
„Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!  
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!  
Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.
- (2) Wenn ein Nothaltauftrag auf der Streckenfernsprechverbindung oder fernmündlich über Zugfunk gegeben wird, ist er durch Notruf einzuleiten. **Einleiten**
- (3) Wenn Zugfunk nicht verfügbar ist, ist der Nothaltauftrag - sofern möglich - über eine andere Fernsprechverbindung zu geben. Wenn hierzu ein Strecken- oder Signalfernsprecher benutzt wird, ist bei zweigleisiger Strecke der in Fahrtrichtung des Zuges gelegene zu verwenden. **Zugfunk nicht verfügbar**

- LZB-Nothalt** (4) Bei einem LZB-geführten Zug muss der Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Nothaltauftrag LZB-Nothalt geben und hiervon sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Hat der Triebfahrzeugführer den LZB-Nothalt bei Halt des Zuges gegeben, muss er ihn nach der Meldung an den Fahrdienstleiter zurücknehmen. Bei einem LZB-Nothalt während der Fahrt muss der Triebfahrzeugführer ihn nach Begegnung mit einem Zug im Nachbargleis, spätestens aber nach einer Fahrt von etwa 3000 m - im Tunnel möglichst am Tunnelende - zurücknehmen.
- Notruf** (5) Ein Triebfahrzeugführer, der eine durch Notruf eingeleitete Meldung nicht eindeutig aufnehmen oder verstehen kann, muss die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern und so lange auf Sicht weiter fahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt, dass er nicht betroffen ist oder bis er die Ursache des Notrufs mit dem Fahrdienstleiter geklärt hat.
- Nothaltauftrag unvollständig** (6) Der Triebfahrzeugführer muss einen Nothaltauftrag sofort ausführen, auch wenn er ihn unvollständig aufgenommen hat.

#### **4 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages**

- Ergänzende Meldungen** (1) Nach Abgabe des Nothaltauftrages gilt:
- a) Der Triebfahrzeugführer muss den Nothaltauftrag, soweit erforderlich, nach der Durchsage begründen und anschließend die Notrufverbindung beenden. Erst danach dürfen ergänzende Meldungen entgegengenommen und Rückfragen gestellt werden.
  - b) Der Fahrdienstleiter bestätigt den Empfang des Nothaltauftrages dem Abgebenden.
- Schutz gefährdeter Züge** (2) Der Triebfahrzeugführer muss die Gleise nach vorn beobachten. Bei Annäherung eines gefährdeten Zuges muss er Signal Sh 3 geben; erscheint dies nicht ausreichend, muss er Signal Sh 5 geben. Wenn der Triebfahrzeugführer das Fahrzeug verlässt, muss er bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.
- Beteiligte verständigen** (3) Wurde vom Triebfahrzeugführer ein Nothaltauftrag gegeben, verständigt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.
- Der Triebfahrzeugführer braucht Maßnahmen nach Absatz (2) nicht mehr durchzuführen, wenn der Fahrdienstleiter mitgeteilt hat, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

#### **5 Weiterfahrt**

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



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

## 1 Fehlleitung

### \* (1) Allgemein

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

1. Der Triebfahrzeugführer muss den Zug möglichst vor dem fahrbestimmenden Signal anhalten. Wenn dies nicht möglich ist, muss er den Zug sofort anhalten.

2. Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen und den Standort seines Zuges angeben. Danach muss er sich gemäß der Weisung des Fahrdienstleiters verhalten.

\* 3. Der Fahrdienstleiter kann dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 „Bleiben Sie halten“ erteilen.

\* 4. Der Triebfahrzeugführer darf erst weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter den erteilten Befehl 14.6 mit Befehl 14.35 zurückgezogen hat.

### \* (2) Auf Strecken mit LZB

\* 1. Der Fahrdienstleiter muss auf Strecken mit LZB beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug LZB-geführt ist.

\* 2. Wenn der Zug LZB-geführt ist muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mündlich anordnen, die LZB mit dem **LZB-Störschalter** ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigen.

\* 3. Wenn der Triebfahrzeugführer anschließend zur Entlassung aus der LZB die Befehlstaste bedienen muss, muss er den Fahrdienstleiter auffordern, ihm Befehl 14.9 zu erteilen. **Befehl 14.9**

### \* (3) Auf Strecken mit ETCS

\* 1. Der Fahrdienstleiter muss auf Strecken mit ETCS beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist. **ETCS**

\* 2. Wenn der Zug ETCS-geführt ist oder ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist, kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zusätzlich einen Befehl 14 mit eigenem Übermittlungscode und dem Wortlaut „Bedienen Sie Override EOA“ erteilen. Wenn der Triebfahrzeugführer diesen Befehl erhalten hat, muss er Override EOA bedienen und dies dem Fahrdienstleiter bestätigen.

## 2 Eisabwurf

Wenn bei kalter Witterung durch Flugschnee Eisstücke unter den Fahrzeugen entstehen können, muss der Triebfahrzeugführer auf den Strecken

- Hannover - Würzburg (einschließlich Nantenbacher Kurve),
- Mannheim - Stuttgart,

- Hannover - Berlin,
- Hamburg - Berlin

bei Zugbegegnungen auf herabfallende Eisstücke achten und, wenn er feststellt, dass Eisstücke herabfallen, dies, bzw. eine Mitteilung über Poltern und Schlagen an Fahrzeugen, sofort der Betriebszentrale melden. Auf den genannten Strecken darf der Zug dann nicht schneller als 200 km/h fahren.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB</b>	<b>408.2651</b> <b>Seite 1</b>

## 1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung an einer PZB-Streckeneinrichtung feststellt oder vermutet, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden. Er muss - 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 Triebfahrzeugführer gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1, Lf 4 (DV 301) oder Lf 6 und dem Signal Lf 2, Lf 5 (DV301) oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.

## 2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

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

## 3 PZB-Zwangsbremung

- (1) Wenn ein Zug infolge einer PZB-Zwangsbremung zum Halten gekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer sofort den Fahrdienstleiter verständigen. **Grundsatz**
- \* Der Triebfahrzeugführer muss gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter feststellen, wo die Zwangsbremung eingetreten ist.
  - \* a) Wenn die Zwangsbremung an
    - \* - einem Hauptsignal,
    - \* - einem Sperrsignal oder
    - \* - einem Signal Ne 1
 eingetreten ist, gelten die Regeln im Modul 408.2531. Dies gilt auch, wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt.
  - \* b) Wenn die Zwangsbremung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ eingetreten ist, erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Weisung zur Sicherung des Bahnübergangs. Danach darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.
  - \* c) Wenn die Zwangsbremung an einer anderen als der in den Unterabsätzen a) oder b) genannten Stelle eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters weiterfahren.

- Verständigung nicht möglich** (2) Wenn der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten den Fahrdienstleiter nicht verständigen kann, gilt Folgendes: \*
- a) Wenn eine PZB-Zwangsbremung den Zug auf der freien Strecke angehalten hat, darf der Triebfahrzeugführer in einem Fall nach Absatz (1) c) auf Sicht weiterfahren, bis er den Fahrdienstleiter verständigen kann, höchstens bis zum nächsten Hauptsignal. \*
  - b) Für die Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremung an einem Lichtsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild gelten die Regeln in Modul 408.2455 Abschnitt 2 Absatz (3). \*
- (3) Im Streckenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein. \*



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - LZB</b>	<b>408.2652</b> <b>Seite 1</b>

## 1 LZB-Übertragungsausfall

- (1) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Ganzblockmodus darf der Zug signalgeführt weiterfahren. Hierzu muss der Triebfahrzeugführer 2000 m mit höchstens 160 km/h gefahren sein und alle Signale am Fahrweg beachtet haben; andernfalls muss er 2000 m mit höchstens 40 km/h zur Beobachtung der Signale weiterfahren. Er muss den Fahrdienstleiter verständigen. **Ganzblockmodus**
- (2) Bei einem LZB-Übertragungsausfall im Teilblockmodus muss der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten des Zuges den Fahrdienstleiter verständigen. Er muss den Standort der Spitze des Zuges angeben. Hält der Zug vor einem Hauptsignal oder einem Blockkennzeichen, muss er dies als Standort angeben. Andernfalls gilt als Standort das erste Hektometerzeichen, das sich nach dem Anhalten vor der Spitze des Zuges befindet. Um den Standort der Spitze seines Zuges festzustellen, darf der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten bis vor das nächste Hauptsignal, Blockkennzeichen oder Hektometerzeichen - höchstens jedoch noch 200 m - mit 20 km/h vorziehen. Für die Weiterfahrt als signalgeführter Zug ist ein Befehl 10 und 10.1 erforderlich. **Teilblockmodus**
- (3) Wenn der Zug vor einem Hauptsignal hält und das Hauptsignal in Fahrtstellung ist, bleibt die Fahrstellung des Hauptsignals gültig. Wenn das Hauptsignal nicht in Fahrtstellung ist, wird ein Befehl 2, 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 Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen. **Zug wieder anzeigegeführt**  
 Wenn der Fahrdienstleiter Fahren auf Sicht angeordnet hatte, bleibt dieser Auftrag gültig.

## \* 2 Weiterfahrt nach LZB-Halt am Standort eines Hauptsignals bei LZB-Fahrt

- \* Wenn der Zug an einer LZB-Blockstelle, deren Standort durch ein Hauptsignal gekennzeichnet ist, aufgrund eines LZB-Haltes zum Halten gekommen ist, gilt Folgendes:
- \* (1) Zeigt die Führerraumanzeige den LZB-Auftrag "LZB-Fahrt" (Vsoll > 0 km/h) darf der Triebfahrzeugführer nur dann ab- oder weiterfahren, wenn der am Hauptsignal gezeigte Signalbegriff diesem LZB-Auftrag nicht widerspricht.
- \* Falls die LZB-Führerraumanzeige den LZB-Auftrag "LZB-Fahrt" und das am Standort der LZB-Blockstelle befindliche Hauptsignal den Signalbegriff Hp 0 zeigt, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen und nach dessen Anweisungen handeln.

- (2) Der Fahrdienstleiter ordnet dem Triebfahrzeugführer mündlich an, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigen. \*
- (3) Wenn in der Folge zur Entlassung aus der LZB die Bedienung der Befehlstaste erforderlich ist, muss der Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter einen Befehl 14.9 anfordern. \*
- (4) Anschließend erteilt der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Fahrt. \*





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS</b>	<b>408.2653</b>
	<b>Seite 1</b>

## 1 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört oder ausgeschaltet

Auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 gelten bei den nachfolgend aufgezählten Anlässen die Regeln in den Absätzen (1) bis (5).

- 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 Betriebsart „SF“ an.
  - Der Triebfahrzeugführer muss das ETCS-Fahrzeuggerät zur Störungsbeseitigung vorübergehend ausschalten.
- (1) Der Triebfahrzeugführer muss nach den Regeln seines Eisenbahnverkehrsunternehmens ein Ersatztriebfahrzeug anfordern, wenn die Störung auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale eingetreten ist.

*Hinweis: Wenn auch das NTC PZB/LZB gestört ist, gilt Modul 408.2651.*

Wenn der Triebfahrzeugführer mit dem Zug weiterfahren muss, gilt Folgendes:

- (2) Der Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen und den Standort der Spitze des Zuges angeben. Wenn der Zug vor einem Hauptsignal, einem Signal Ne 14 oder einem Blockkennzeichen hält, muss er dieses als Standort angeben. Andernfalls gilt als Standort das erste Kilometer- oder Hektometerzeichen, das sich nach dem Anhalten vor der Spitze des Zuges befindet. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass er wegen eines Anlasses nach Absatz (1) einen Befehl 10 benötigt, der ihm erlaubt in die ETCS-Betriebsart IS oder NP zu wechseln. Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 14.6. und Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Betriebsart IS oder NP“.

Beispiel	
Vordruck 1 von 2	
<input checked="" type="checkbox"/>	14.6 Bleiben Sie halten.
Vordruck 2 von 2	
<input checked="" type="checkbox"/>	10 <del>Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart.....</del> IS oder NP
<input type="checkbox"/>	10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

Wenn der Triebfahrzeugführer diese Befehle erhalten hat, muss er das ETCS-Fahrzeuggerät neu starten. Das Ergebnis des Neustarts muss er dem Fahrdienstleiter mitteilen.

*Hinweis: Je nach Ergebnis weiter mit Absatz (3), (4) oder (5).*

- (3) Wenn der Triebfahrzeugführer die Störung beheben konnte und das ETCS-Fahrzeuggerät in die Betriebsart FS oder OS wechselt, darf er weiterfahren, nachdem er Befehl 14.35 erhalten hat.

**Beispiel**

X	14.35	Befehl <b>ABCD-001</b> ..... ist zurückgezogen. <small>(Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)</small>
---	-------	---

- (4) Wenn der Triebfahrzeugführer die Störung beheben konnte und das ETCS-Fahrzeuggerät in die Betriebsart SR wechselt, darf er weiterfahren, nachdem er Befehl 14.35 und Befehl 2 für die Weiterfahrt erhalten hat.

**Beispiel**

1. Befehl:

X	14.35	Befehl <b>ABCD-001</b> ..... ist zurückgezogen. <small>(Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)</small>
---	-------	---

2. Befehl:

X	2	Sie dürfen - <del>vorbeifahren</del> - weiterfahren <del>nach Vorbeifahrt / TR - am / an / in</del>		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst
			km 56,2	
	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		

X	13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen <b>km 56,2</b> ..... und <b>ETCS-Bk 22A</b> ..... entbunden.		
---	----	---	--	--

- (5) Wenn der Triebfahrzeugführer die Störung nicht beheben konnte und das ETCS-Fahrzeuggerät in Betriebsart IS schalten musste, muss er, wenn möglich, die PZB aktivieren. Er darf weiterfahren, nachdem er vom Fahrdienstleiter Befehl 14.35, Befehl 10 und Befehl 10.1 für die Weiterfahrt als signalgeführter Zug erhalten hat.

**Beispiel**

1. Befehl:

X	14.35	Befehl <b>ABCD-001</b> ..... ist zurückgezogen. <small>(Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)</small>
---	-------	---

2. Befehl:

Vordruck 1 von 2

X	10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie <del>ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart</del> .....		
---	----	---	--	--

X	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.		
---	------	---	--	--

Vordruck 2 von 2

X	2	Sie dürfen - <del>vorbeifahren</del> - <del>weiterfahren</del> <del>nach Vorbeifahrt / TR - am / an / in</del>		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst
		Ne 14	22A63	Bf Rechtsheim
	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		

Bei der Weiterfahrt als signalgeführter Zug gilt:

- 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 Triebfahrzeugführer so vorsichtig fahren, dass er vor Signalen Ne 14 anhalten kann. An Signalen Ne 14 darf der Triebfahrzeugführer nur auf Befehl vorbeifahren. \*

*Hinweis: Die Betriebszentrale gibt dem Triebfahrzeugführer den Bahnhof bekannt, bis zu dem der Zug weiterfahren darf.*

Bei Ausfall der ETCS-Funkübertragung gilt Abschnitt 2.

## 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 Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter einen Befehl 2 zur Vorbeifahrt bei ETCS-Halt anfordern.
- (2) Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit ETCS und Hauptsignalen befindet, muss sich der Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter bei ETCS-Halt melden und mitteilen, ob das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt.
  - Wenn das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, erhält der Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1. Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level „NTC PZB/LZB“ wählen bzw. die Rückfallebene PZB/LZB aktivieren.
  - Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, erhält der Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1. Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level 0 wählen und in der Betriebsart UN weiterfahren. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

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

*Hinweis: 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 Triebfahrzeugführer muss den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter beauftragt den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10,

ETCS-Level 2 zu wählen.

Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/>	10 <del>Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ETCS-Betriebsart.....?</del> 2
<input type="checkbox"/>	10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

2. Wenn der Triebfahrzeugführer Befehl 10 erhalten hat, muss er ETCS-Level 2 wählen. Wenn er ETCS-Level 2 nicht wählen konnte, gelten die Regeln in Abschnitt 1. Wenn der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 wählen konnte, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart TR. Der Triebfahrzeugführer muss zur Weiterfahrt einen Befehl 2 anfordern.

Beispiel							
<input checked="" type="checkbox"/>	2 Sie dürfen - <del>vorbeifahren</del> - weiterfahren nach <del>Vorbeifahrt</del> / TR - <del>an</del> / an / in						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Signal usw.</th> <th>Bezeichnung / km</th> <th>Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>km 23,4</td> <td>Bf Beheim</td> </tr> </tbody> </table>	Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst		km 23,4	Bf Beheim
Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst					
	km 23,4	Bf Beheim					

3. Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl 2 erhalten hat, muss er „Start“ betätigen. Wenn ETCS ihm anschließend Betriebsart SR ankündigt, muss er den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter erteilt ihm Befehl 2 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Blockstelle.

Beispiel							
<input checked="" type="checkbox"/>	2 Sie dürfen - vorbeifahren - <del>weiterfahren</del> nach <del>Vorbeifahrt</del> / TR - <del>an</del> / an / in						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Signal usw.</th> <th>Bezeichnung / km</th> <th>Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ETCS-Bk</td> <td>01P302</td> <td>Bf Erfurt</td> </tr> </tbody> </table>	Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst	ETCS-Bk	01P302	Bf Erfurt
Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst					
ETCS-Bk	01P302	Bf Erfurt					
<input checked="" type="checkbox"/>	13 Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen <del>Erfurt</del> und <del>Großbrenb</del> entbunden.						

Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl 2 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Bk erhalten hat, darf er die ETCS-Betriebsart SR bestätigen, Override EOA aktivieren und an der ETCS-Blockstelle vorbeifahren.

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

**Grenzsignal**

- (1) Wenn am Ende einer ETCS-Strecke ein Levelwechsel nach NTC PZB/LZB vor dem Grenzsignal nicht stattgefunden hat, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter erteilt Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1. Wenn der Triebfahrzeugführer zur manuellen Levelwahl das ETCS-Fahrzeuggerät aus- und wieder einschalten muss<sup>1</sup>, gilt Abschnitt 1 nicht. Der Triebfahrzeugführer 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.

<sup>1</sup> Siehe Ril 483.0701 Abschnitt 16 Absatz (2)

Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/> 10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart..... NTC PZB/LZB
<input checked="" type="checkbox"/> 10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

- \* (2) Wenn das ETCS-Fahrzeuggerät in einer Textmeldung anzeigt, dass die PZB **mit Textmel-**
- \* fehlt und für die Weiterfahrt ein Befehl erforderlich ist und wenn kein automa- **dung**
- \* tischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 erfolgte, gilt Folgendes:
- \* a) Der Triebfahrzeugführer muss anhalten und dem Fahrdienstleiter seinen
- \* Standort und die fehlende PZB melden.
- \* b) Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass kein
- \* Levelwechsel nach ETCS Level 0 stattgefunden hat.
- \* c) Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer mit, bis zu welchem
- \* Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf. Zur Weiterfahrt in ETCS-
- \* Level 0 erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit
- \* dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1.
- \* d) Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, muss er die Text-
- \* meldung bestätigen, 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.

## 5 Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 hat stattgefunden

- \* (1) Wenn ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 0 erfolgt, muss der **ohne Textmel-**
- \* Triebfahrzeugführer die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale **dung**
- \* teilt dem Triebfahrzeugführer mit, bis zu welchem Bahnhof er in ETCS-Level 0
- \* weiterfahren darf.
- \* (2) Wenn das ETCS-Fahrzeuggerät in einer Textmeldung anzeigt, dass die PZB **mit Textmel-**
- \* fehlt und für die Weiterfahrt ein Befehl erforderlich ist und ein automatischer **dung**
- \* Levelwechsel nach ETCS-Level 0 erfolgte, gilt Folgendes:
- \* a) Der Triebfahrzeugführer muss anhalten und dem Fahrdienstleiter seinen
- \* Standort und die fehlende PZB melden.
- \* b) Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass ein au-
- \* tomatischer Levelwechsel nach ETCS Level 0 stattgefunden hat.
- \* c) Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer mit, bis zu welchem
- \* Bahnhof er in ETCS-Level 0 weiterfahren darf. Zur Weiterfahrt in ETCS-
- \* Level 0 erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit
- \* dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1.
- \* d) Wenn der Triebfahrzeugführer 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 Triebfahrzeugführer beim Fahrdienstleiter bei ETCS-Halt melden.
  - Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“. Wenn der Triebfahrzeugführer den Befehl erhalten hat, muss er ETCS-Level „NTC PZB/LZB“ wählen.
  - Der Befehl wird ungültig, wenn bei der Weiterfahrt ein Levelwechsel nach ETCS-Level 1 oder 2 stattfindet.
- (2) Wenn das führende Fahrzeug nicht über ETCS-Level NTC PZB/LZB verfügt, gilt Folgendes:
  - Der Triebfahrzeugführer muss sich bei ETCS-Halt beim Fahrdienstleiter melden.
  - Der Triebfahrzeugführer erhält Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“.
  - Wenn der Triebfahrzeugführer 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 Zwangsbremmung in Verbindung mit der Textmeldung „Balisenlesefehler“ eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer weiterfahren und muss nach Möglichkeit den Fahrdienstleiter 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 Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit des Zuges auf 40 km/h verringern und 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

□

## Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Signalbild erloschen oder nicht zweifelsfrei erkennbar, Signal nicht beleuchtet</b>	<b>408.2661 Seite 1</b>

- (1) Wenn
- a) das Signalbild eines Lichtsignals vollständig oder teilweise erloschen ist oder
  - b) ein zu beleuchtendes Signal nicht beleuchtet ist oder
  - c) der Triebfahrzeugführer ein Signalbild nicht zweifelsfrei erkennen kann,
- \* muss der Triebfahrzeugführer die Bedeutung annehmen, welche die größere Vorsicht erfordert.
- (2) Im Einzelnen gilt:
- a) Wenn das Nachtzeichen eines Hauptsignals, Vorsignals oder eines Signals Lf 1 vollständig oder teilweise erloschen ist, gilt das Tageszeichen.
  - b) Vor Lichtsignalen, die durch weiß-rot-weiße oder weiß-gelb-weiß-gelb-weiße Mastschilder gekennzeichnet sind, muss der Triebfahrzeugführer bei erloschenem Signalbild halten.
- (3) Der Triebfahrzeugführer muss Unregelmäßigkeiten nach den Absätzen (1) oder (2) dem Fahrdienstleiter melden.








Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen	408.2671 Seite 1

## 1 Offene Schranken

Wenn der Triebfahrzeugführer unerwartet offene Schranken oder Halbschranken bemerkt, muss er Signal Zp 1 geben. Wenn er erkennt, dass am Bahnübergang ein Zusammenprall droht, muss er sofort eine Schnellbremsung durchführen. Er muss die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

## 2 Bahnübergang sichern

(1) Der Triebfahrzeugführer muss einen Bahnübergang in folgenden Fällen sichern: **Allgemeine Regeln**

- a) Der Fahrdienstleiter hat die Sicherung durch Befehl 8 angeordnet.
- \* b) Richtlinie 301 schreibt die Sicherung vor.
- \* c) Das ETCS-Fahrzeuggerät zeigt die Textmeldung „Halt vor BÜ in km ...., Weiterfahrt nach Sicherung“ oder 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 Fahrtstellung, Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 gezeigt.

(2) Ist vor dem nach Absatz (1) zu sichernden Bahnübergang zusätzlich zur BÜ-Kennzeichentafel eine BÜ-Ankündetafel aufgestellt, muss der Triebfahrzeugführer **Mehrere Bahnübergänge sichern**

- a) alle folgenden Bahnübergänge sichern, vor denen zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel aufgestellt ist und
- b) den nächsten Bahnübergang sichern, vor dem eine Bü-Kennzeichentafel aufgestellt ist.

Dies gilt auch, wenn vor diesen Bahnübergängen Überwachungssignale Signal Bü 1 zeigen.

- Streckenbuch** (3) Im Streckenbuch können abweichende Regelungen enthalten sein.
- Anhalten** (4) Der Triebfahrzeugführer muss vor dem Bahnübergang anhalten, auch wenn die Schrankenbäume gesenkt sind oder die Straßensignale rot blinken oder leuchten.
- Eingeschlossene Wegebenutzer** (5) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass Wegebenutzer zwischen den Schranken eingeschlossen sind, gilt Folgendes:
- a) Bei Bahnübergängen mit Ausfahrsschrankenöffnungsschalter (AOS) muss er die Ausfahrsschranken öffnen und, nachdem die Wegebenutzer den Bahnübergang verlassen haben, wieder schließen. Wenn er bei einem Bahnübergang mit Überwachungssignal anschließend ein Signal Bü 1 aufnehmen kann, muss er den Bahnübergang nicht nach den Absätzen (6) bis (8) sichern.  
Bahnübergänge mit Ausfahrsschrankenöffnungsschalter sind im Streckenbuch genannt.
  - b) Bei Bahnübergängen ohne Ausfahrsschrankenöffnungsschalter muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen.
- Technisch sichern** (6) Bei technischer Sicherung gilt Folgendes:
- a) Der Triebfahrzeugführer muss den Bahnübergang technisch sichern. Die technische Sicherung muss er wie folgt einschalten:
    - 1. Bedienen der Hilfseinschalttaste (HET):
      - Das erste Fahrzeug muss vor dem Standort der HET halten.
      - Der Triebfahrzeugführer muss die am befahrenen Gleis - vom Zug aus gesehen - vor dem Bahnübergang befindliche HET bedienen.
    - 2. Automatisches Einschalten durch Befahren einer Zugeinwirkungsstelle:  
Zum automatischen Einschalten muss der Triebfahrzeugführer mit dem ersten Fahrzeug bis an das Schild „Automatik HET“ heranfahren.
  - b) Der Triebfahrzeugführer darf den Bahnübergang erst befahren, wenn nach dem Bedienen der HET bzw. nach dem Befahren der Zugeinwirkungsstelle festgestellt wurde, dass eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind.
  - c) Für Sperrfahrten, die aus einer Einschaltstrecke ohne Befahren des zugehörigen Bahnübergangs zum Ausgangsbahnhof zurückkehren, kann das Bedienen der Unwirksamkeitstaste (UT) an diesem Bahnübergang angeordnet sein.
- Technisch sichern nicht möglich** (7) Wenn der Triebfahrzeugführer die technische Sicherung nach Absatz (6) nicht einschalten kann, muss er vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Bei einem geschobenen Zug muss der Mitarbeiter auf dem Fahrzeug an der Spitze die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf der Triebfahrzeugführer mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang

fahren. Wenn das erste Fahrzeug die Straßenmitte erreicht hat, muss er den Bahnübergang schnellstens räumen.

- (8) Wenn bei einem Bahnübergang mit Schranken bei Annäherung die Schranken bereits geschlossen sind und der Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten festgestellt hat, dass keine Hilfseinschalttaste vorhanden ist oder sich keine Bedienungsstelle am Bahnübergang befindet, darf er den Bahnübergang befahren. Er muss dabei die Schranken beobachten. Wenn sich die Schranken öffnen, bevor das erste Fahrzeug die Straßenmitte erreicht hat, muss der Triebfahrzeugführer die Wegebenebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. **Besonderheit bei geschlossenen Schranken**
- (9) Der Triebfahrzeugführer muss Unregelmäßigkeiten an Bahnübergängen mit Überwachungssignalen wie folgt melden: **Melden**
- a) Wenn ein Überwachungssignal oder ein Überwachungssignalwiederholer Signal Bü 0 zeigt, muss der Triebfahrzeugführer dies dem Fahrdienstleiter melden, es sei denn, die Sicherung des Bahnübergangs ist gemäß Absatz (1) c) nicht erforderlich.
- b) Wenn ein Triebfahrzeugführer bei einem Bahnübergang mit Hilfseinschalttaste (HET) die HET nach den Regeln in Absatz (6) nicht bedienen konnte, muss er dies dem Fahrdienstleiter melden.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben</b>	<b>408.2681</b>
	<b>Seite 1</b>

## 1 Bremsen bei Gefahr

Wenn der Triebfahrzeugführer erkennt, dass eine Gefahr droht, die durch Anhalten des Zuges abgewendet oder gemindert werden kann, ist sofort eine Schnellbremsung oder Notbremsung durchzuführen. Bei ungenügender Bremswirkung muss mit allen Mitteln versucht werden, erreichbare Handbremsen anzuziehen. Das Gleiche gilt, wenn der Triebfahrzeugführer Signal Zp 5 gibt.

## 2 Bremsen aus dem Zug

- (1) Wenn die Druckluftbremse aus dem Zug betätigt wird, muss der Triebfahrzeugführer die Bremsung sofort unterstützen. **Bremsung unterstützen**
- (2) Für das Überbrücken der Notbremse gilt Folgendes: **Notbremse überbrücken**

- a) Wenn in einem Zug mit wirksamer Notbremsüberbrückung eine Notbremse betätigt wird, muss der Triebfahrzeugführer die Bremsung unterstützen, wenn er außerhalb eines Tunnels oder am nächsten planmäßigen Halt innerhalb eines Tunnels zum Halten kommt. Andernfalls muss er die Notbremsung überbrücken und höchstens mit der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit weiterfahren. Bei ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Triebfahrzeugführer 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 Triebfahrzeugführer die Bremsung sofort unterstützen und den Zug anhalten, auch wenn nur ein Teil des Zuges am Bahnsteig zum Halten kommt.

In Abschnitten mit NBÜ-Kennzeichen muss der Triebfahrzeugführer zum Halten außerhalb eines Tunnels bis zum ersten Hektometerzeichen ohne NBÜ-Kennzeichen weiterfahren und dort eine Bremsung einleiten.

Falls die Notbremse bei der Weiterfahrt noch einmal betätigt wird, muss er diese nochmals überbrücken.

- b) Der Triebfahrzeugführer muss Zugbegleiter und Reisende über eine Notbremsüberbrückung informieren, und zwar:
- bei Zügen des Nah- und Stadtschnellverkehrs mit dem Wortlaut „Achtung, es wurde eine Notbremse gezogen. Der Zug hält an der nächsten geeigneten Stelle an.“
  - bei Zügen des Fernverkehrs mit dem Wortlaut „Achtung Zugbegleiter, Schaltschrankanzeige oder Display beachten!“

Anschließend muss er den Fahrdienstleiter verständigen.

- c) Der Triebfahrzeugführer wird vom Zugbegleiter umgehend darüber verständigt, in welchen Wagen und aus welchem Grund die Notbremse betätigt wurde.

- d) Bei Zügen ohne Zugbegleitpersonal muss der Triebfahrzeugführer die unter c) genannten Maßnahmen des Zugbegleitpersonals beim nächsten zulässigen Halten selbst durchführen.
- e) Kommt der Zug trotz Notbremsüberbrückung im Tunnel außerhalb eines planmäßigen Haltes zum Halten, muss der Triebfahrzeugführer:
1. die Reisenden über Lautsprecher verständigen, dass die Fahrt unmittelbar fortgesetzt wird,
  2. Signal Zp 1 geben, wenn die Weiterfahrt möglich ist, und
  3. anhalten, sobald der Zug den Tunnel verlassen oder den nächsten planmäßigen Halt im Tunnel erreicht hat.

Wenn vermutet werden muss, dass bei dem Halt im Tunnel Reisende den Zug verlassen haben, ist unverzüglich der Fahrdienstleiter zu verständigen.

### **3 Notbremsüberbrückung bei Bremsprobe nicht wirksam**

Wenn bei Zügen, die nach den Angaben im Fahrplan mit Notbremsüberbrückung fahren sollen, bei der Bremsprobe festgestellt wird, dass die Notbremsüberbrückung - auch die Sprechverbindung zwischen Triebfahrzeug und Wagenzug - nicht wirkt, ist wie folgt zu verfahren:

Es ist die Betriebszentrale zu verständigen. Der Zug darf bis zum letzten planmäßigen Haltbahnhof vor dem Streckenabschnitt fahren, für den nach den Angaben im Fahrplan die Notbremsüberbrückung wirken muss. Dort darf der Zug auf mündliche Weisung des Zugbegleiters an den Triebfahrzeugführer weiterfahren oder es ist die Weisung der Betriebszentrale einzuholen.

### **4 Notbremsüberbrückung nicht vorhanden**

Die Betriebszentrale darf anordnen, dass ein mit Reisenden besetzter Zug ohne Notbremsüberbrückung über eine Strecke mit Notbremsüberbrückungsabschnitten umgeleitet wird, wenn in diesem Zug die Bedingungen nach Abschnitt 3 erfüllt werden.

### **5 Ausfall von Bremseinrichtungen**

- (1) Wenn nach dem Ausfall von Bremseinrichtungen die Mindestbremsleistung nicht mehr erreicht werden, muss der Triebfahrzeugführer die Weisung der Betriebszentrale einholen.

Wenn der Triebfahrzeugführer die Betriebszentrale nicht verständigen kann, darf der Zug bis zum nächsten Haltbahnhof fahren. Bei der Fahrt muss der Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit des Zuges nach den Vorgaben seines Eisenbahnverkehrsunternehmens ermäßigen.

- (2) Wenn die Druckluftbremse eines Zuges nicht mehr ordnungsgemäß bedient werden kann, muss der Triebfahrzeugführer nach dem Halten eine Feststellbremse anziehen und prüfen, ob die Druckluftbremse wirkt.

- (3) Wenn der Zug bei wirkender Druckluftbremse länger als 60 Minuten hält und die Nachspeisung der Hauptluftleitung nicht gewährleistet ist, muss der Triebfahrzeugführer entsprechend der maßgebenden Neigung Feststellbremsen anziehen. \*



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen</b>	<b>408.2691</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Pfeifeinrichtung

Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung der Pfeifeinrichtung feststellt, muss er die Geschwindigkeit des Zuges auf 80 km/h herabsetzen. Vor Bahnübergängen, vor denen zu pfeifen ist, muss er anhalten. Er darf die Bahnübergänge unter Beobachtung des Verkehrs mit Schrittgeschwindigkeit befahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss er mit dem Zug den Bahnübergang schnellstens räumen. Die Störung muss er der Betriebszentrale melden.

## 2 Sicherheitsfahrschaltung

Wenn der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges eine Störung der Sicherheitsfahrschaltung, der Fahr- und Stillstandsüberwachungseinrichtung oder der Einrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Fahrzeugs feststellt, muss er die Störung der Betriebszentrale melden. Der Zug darf mit höchstens 50 km/h weiterfahren, bis ein Triebfahrzeugbegleiter gestellt wird.

## 3 Bedienung vom hinteren Führerraum aus

Wenn der Triebfahrzeugführer das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise nicht vom vorderen Führerraum aus bedienen kann, darf er den Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h fahren, wenn er das Fahrzeug vom hinteren Führerraum aus bedienen kann und sich im vorderen Führerraum ein Mitarbeiter befindet, der den Zug anhalten kann. Der Triebfahrzeugführer muss die Störung der Betriebszentrale melden.

## \* 4 Führerraumanzeige des Fahrplans oder der La-Angaben

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

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

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

## 5 Schlussignal nicht vollständig

Wenn der Triebfahrzeugführer, nachdem der Zug vorbereitet ist, feststellt, dass bei einem Reisezug als Schlussignal nur ein Zeichen vorhanden ist, darf - wenn er das Schlussignal nicht vervollständigen kann - der Zug mit einem Zeichen des Schlusssignals bis zum Endbahnhof fahren.

## 6 Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung

**erloschen**

- (1) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an seinem Zug erloschen ist, muss er den Zug anhalten und zwar
- a) sofort, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es im Streckenbuch bestimmt ist,
  - b) auf dem nächsten Bahnhof in den übrigen Fällen.

Nachdem sein Zug hält, muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

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

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

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

**unvollständig**

- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an seinem Zug unvollständig ist, muss er den Zug anhalten und zwar
- a) auf dem nächsten Bahnhof, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es im Streckenbuch bestimmt ist,
  - b) auf dem nächsten Haltbahnhof in allen übrigen Fällen.

Nachdem der Zug hält, muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden.

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

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

Der Fahrdienstleiter kann dem Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf Nebenbahnen Weisungen durch Befehle 12 - Grund Nr. 42 - und 14 erteilen.

□



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge</b>	<b>408.2701</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Auszuschließende Fahrzeuge

- (1) Fahrzeuge, deren Begrenzung oder Ladung die für die zu befahrenden Strecken maßgebenden Begrenzungslinien oder Lademaße überschreiten oder die nur unter bestimmten Bedingungen befördert werden dürfen, dürfen in Züge in der Regel nicht eingestellt werden, wenn keine Genehmigung zum Einstellen vorliegt. **Begrenzungslinie oder Lademaß überschritten**

Es dürfen jedoch eingestellt werden:

- Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“ in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-L“ ergänzt ist,
- Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-D“ ergänzt ist,
- Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist.
- offene beladene Autotransportwagen, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung durch „-K“ ergänzt ist

- (2) Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges, dürfen nur mit Genehmigung der Betriebszentrale eingestellt werden. Der Triebfahrzeugführer muss der Betriebszentrale die Geschwindigkeit des Fahrzeugs mitteilen, dessen zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die zulässige Geschwindigkeit des Zuges, bei mehreren Fahrzeugen die niedrigste. **Geschwindigkeit**

- (3) In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.

## 2 Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen

Wagen, die entgleist oder wegen betriebsgefährdender Mängel ausgesetzt waren, dürfen nur mit Genehmigung einer Fachkraft in Züge eingestellt werden. **Entgleiste oder ausgesetzte Fahrzeuge**

## 3 Überschreiten von Last oder Länge

Wenn eine im Fahrplan angegebene Last oder Länge überschritten werden soll, muss die Weisung der Betriebszentrale eingeholt werden.





## Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Stärke oder Länge der Züge	408.2711 Seite 1

Ein Zug darf in der Regel höchstens 250 Achsen stark sein. In einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung dürfen bis zu 252 Achsen zugelassen sein.

Ein Zug darf höchstens 740 m lang sein.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Bremsen im Zug, Mindestbrems Hundertstel	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 Bauartabweichung nicht an anderer Stelle im Zug laufen kann.

## 3 Mindestbrems Hundertstel

Die für einen Zug erforderlichen Brems Hundertstel (Mindestbrems Hundertstel) sind im Fahrplan angegeben.

## 4 Brems Hundertstel fehlen

- (1) Sind die im Zug vorhandenen Brems Hundertstel nicht mindestens so hoch wie die Mindestbrems Hundertstel, muss der Triebfahrzeugführer
  - a) die Betriebszentrale verständigen und ihr die fehlenden und die im Zug vorhandenen Brems Hundertstel und die Bremsstellung des Zuges bekannt geben,
  - b) nach Möglichkeit anhand der Fahrplanangaben feststellen, für welche Streckenabschnitte Brems Hundertstel fehlen. Er muss der Betriebszentrale die betroffenen Streckenabschnitte und den letzten Haltbahnhof vor dem jeweils betroffenen Streckenabschnitt mitteilen.
- (2) Die Betriebszentrale gibt mit Fahrplan-Mitteilung Weisung für die Streckenabschnitte, auf denen Brems Hundertstel fehlen.



