

Österreichische Bundesbahnen



V3

---

# Betriebsvorschrift

(Ausgabe 1997)

Genehmigt vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr mit  
Zl. 221.006/3-VI/21/97

Genehmigte Änderungen:

<b>Änderung</b>	<b>genehmigt mit GZ</b>	<b>vom</b>
1. Änderung	221.009/2-II/C/121/01	06.09.2001
2. Änderung	221.006/1-II/C/121/02	24.01.2002
	221.006/2-II/Sch2/02	02.10.2002
3. Änderung	221.006/1-II/Sch2/03	11.02.2003
4. Änderung	221.009/20-II/Sch2/03	16.10.2003
5. Änderung	221.006/9-II/Sch2/03	19.09.2003
6. Änderung	221.006/12-II/Sch2/04	30.04.2004
	221.006/13-II/Sch2/04	30.04.2004
	221.006/15-II/Sch2/04	12.05.2004
	221.006/14-II/Sch2/04	07.07.2004
7. Änderung	BMVIT-222.110/0001-II/SCH2/2004	12.11.2004
	BMVIT-222.110/0006-II/SCH2/2004	25.11.2004
	BMVIT-222.110/0007-II/SCH2/2004	25.11.2004

## Verzeichnis der Änderungen:

Lfd. Nr.der Eintra- gung	Enthalten im Informationsblatt des GB – Netz (IdN)			Gegenstand	Gültig ab	durchgeführt (Unterschrift, Datum)
	Stück	aus	RL			
-	8.	1997	87	Neuaufgabe		
1	4	2001		1. Änderung	1.1.2002	
2	4	2002		2. Änderung	15.12.2002	
3	2	2003		3. Änderung	01.07.2003	
4	4	2003		4. Änderung	14.12.2003	
5	4	2003		5. Änderung	01.03.2004	
6	2	2004		6. Änderung	01.06.2004	
7	4	2004		7. Änderung	01.02.2005	



**Abkürzungen**

BT / N	=	Geschäftsbereich Netz
Betra	=	Betriebs- und Bauanweisung
Bf-Do / Bsb	=	Betriebsstellenbeschreibung
BL	=	Betriebslenkung
DB	=	Dienstbehelf
Dispoliste	=	Dispositionsliste
DV	=	Dienstvorschrift
EVU	=	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EK	=	Eisenbahnkreuzung (auch nichtöffentlicher Eisenbahnübergang)
EKSA	=	Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage
EKÜS	=	EK-Überwachungssignal
Fdl	=	Fahrdienstleiter
Indusi / PZB	=	Induktive Zugbeeinflussung / Punktförmige Zugbeeinflussung
KI	=	Kleinwagen
La	=	Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten
LÜ	=	Lademaßüberschreitung
LZB	=	Linienzugbeeinflussung
mdl/fmdl	=	mündlich/fernmündlich
RIC	=	Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr
RID	=	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
RIV	=	Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr
Sifa	=	Sicherheitsfahrhaltung
SKI	=	Schwerkleinwagen
StL	=	Streckenliste
Tfz	=	Triebfahrzeug
Tfzf	=	Triebfahrzeugführer
UIC	=	Internationaler Eisenbahnverband
Vmax	=	Höchstgeschwindigkeit
VzG	=	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Zgf	=	Zugführer
ZSB	=	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift
Zub	=	Zugbegleiter, Zugbegleitmannschaft
ZVÜ / ZBL	=	Zentrale Verkehrsüberwachung / Zentrale Betriebslenkung

**Inhaltsverzeichnis**

Verzeichnis der Änderungen .....	B
Abkürzungen.....	C
Inhaltsverzeichnis .....	D
<b>ABSCHNITT I: ALLGEMEINES</b> .....	101
§ 1 Allgemeine Bestimmungen.....	101
§ 2 Begriffe .....	102
§ 3 Mitarbeiter.....	105
§ 4 Weichen, Sperrschuhe, Signale .....	108
§ 5 Signalabhängigkeit, Abhängigkeit .....	110
<b>ABSCHNITT II: VERSCHUBDIENST</b> .....	201
§ 10 Allgemeines .....	201
§ 11 Verschubaufsicht, Verschubleiter, Verschieber .....	203
§ 12 Schub auf Hauptgleisen .....	206
§ 13 Sonderbestimmungen für bestimmte Schubarten.....	207
§ 14 Kuppeln.....	210
§ 15 Bremsen .....	210
§ 16 Sichern der Fahrzeuge .....	211
<b>ABSCHNITT III: BILDEN DER ZÜGE</b> .....	301
§ 21 Allgemeines .....	301
§ 22 Länge der Züge .....	302
§ 23 Wagenzuggewicht .....	302
§ 24 Belastung der Tfz .....	302
§ 25 Anwendung der Bremsen.....	304
§ 26 Bremsberechnung .....	305
§ 27 Einreihen von nichtarbeitenden Tfz und Schneeräumfahr- zeu- gen sowie von Fahrzeugen mit Zug- und Stoßeinrich- tungen besonderer Bauart .....	308
§ 28 Einreihen von Wagen mit Gefahrgütern.....	308
§ 29 Einreihen von Wagen mit langer Ladung .....	309
§ 30 Außergewöhnliche Fahrzeuge .....	309
<b>ABSCHNITT IV: FAHRDIENST I. D. BETRIEBSSTELLEN</b> .....	401
§ 35 Allgemeines .....	401
§ 36 Verständigung der Züge, schriftliche Aufträge.....	402
§ 37 Änderungen im Zugverkehr.....	404
§ 38 Zugmeldeverfahren .....	407
§ 39 Fahrstraßenprüfung und -sicherung.....	412
§ 40 Bedienung der Anlagen und Signale.....	417
§ 41 Regelung der Zugfahrten .....	418
§ 42 Gleiswechselbetrieb .....	420
§ 43 Einfahrgleise, Einfahr- und Ausfahränderungen .....	420
§ 44 Haltepunkt, grenzfreie Einfahrt.....	422
§ 45 Abfertigung .....	423
§ 46 Außerplanmäßiges Anhalten, Ausfall von Aufenthalt.....	425
§ 47 Verspätungen, Vorsprungfahren .....	426
§ 48 Kreuzungen , Vorfahren .....	428
§ 49 Überlange Züge.....	429
§ 50 Fehlende Signalabhängigkeit, fehlende Abhängigkeit.....	430

§ 51 Untaugliche Signale .....	431
§ 52 Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal .....	434
§ 53 Achszählgrundstellungstaste .....	434
§ 54 Sicherheit der Reisenden .....	435
§ 55 Fahren auf dem falschen Gleis .....	436
§ 56 Dienstruhe .....	438
ABSCHNITT V: FAHRDIENST BEIM ZUG .....	501
§ 60 Allgemeines .....	501
§ 61 Zugbegleiter .....	501
§ 62 Züge ohne Zub .....	502
§ 63 Vorbereitung der Fahrt .....	504
§ 64 Fahrt des Zuges .....	505
§ 65 Signalbeachtung .....	505
§ 66 Fahrgeschwindigkeit .....	506
§ 67 Aufschreibungen beim Zug .....	507
§ 68 Geschobene Züge .....	507
§ 69 Nachschieben .....	508
§ 70 Fahren auf Sicht .....	509
§ 71 Sonderbestimmungen .....	510
ABSCHNITT VI: NEBENFAHRTEN .....	601
§ 75 Allgemeines .....	601
§ 76 Belastung, Bremsen .....	602
§ 77 Nebenfahrten im Bahnhof .....	603
§ 78 Nebenfahrten auf der freien Strecke .....	604
§ 79 SKI-Fahrten .....	607
§ 80 Sonderbestimmungen .....	607
ABSCHNITT VII: GLEISSPERREN .....	701
§ 85 Allgemeines .....	701
§ 86 Sperre von Streckengleisen .....	701
§ 87 Sperre von Bahnhofgleisen .....	702
§ 88 Sonderfälle .....	703
ABSCHNITT VIII: BESONDERES .....	801
§ 91 Streckenbegeher .....	801
§ 92 Geschäftsführer .....	802
§ 93 Fahrten bei abgeschalteter Fahrleitung .....	804
§ 94 Zurückschieben, Zugtrennung .....	806
§ 95 Völlig gestörte Verständigung .....	807
§ 96 Baugleis, zeitweise eingleisiger Betrieb .....	808
§ 97 Gefahrsfälle, außergewöhnliche Ereignisse .....	809
ANLAGEN UND ANHÄNGE .....	I
Anlage 1: Abkürzungen für handschriftliche Eintragungen .....	II
Anlage 2: Verzeichnis der Drucksorten .....	VIII
Anlage 3: Hinweisschilder .....	IX
Anlage 4: Kenntnis der Bestimmungen .....	X
Anlage 5: Stichwortverzeichnis .....	XI
Anhang I: Verschiebebeschränkungen .....	XXI
Anhang II: Wagen mit Gefahrenzettel .....	XXII

## Abschnitt I: Allgemeines

### § 1 Allgemeine Bestimmungen

- (1) Die Betriebsvorschrift gilt auf allen von den ÖBB betriebenen Strecken. *Ergänzende oder abweichende Bestimmungen für Selbstblock und elektrische Stellwerke sind in Schrägschrift gedruckt; erforderlichenfalls können einzelne dieser Bestimmungen auch für andere Sicherungsanlagen notwendig sein (Bsb).* Geltungs-  
bereich
- (2) Für bestimmte Betriebsformen (z.B. Fernbedienung, Zugleitbetrieb, Betrieb auf Schmalspurbahnen, Nahverkehr) bestehen ergänzende Vorschriften. Für Bahnen mit besonderen Betriebsverhältnissen (z.B. Zahnradbahnen) werden besondere Vorschriften erlassen.
- (3) Stimmen bei Sicherungsanlagen einzelne Bestimmungen dieser Vorschrift mit den technischen Gegebenheiten nicht voll überein, so muß eine Bedienungsvorschrift (Bedienungsanweisung) erstellt sein, welche die erforderlichen Anordnungen enthält.
- (4) Die Betriebsvorschrift legt die Bestimmungen zu Wahrung der Betriebssicherheit fest. Darüber hinaus ist das Ziel bestimmt, das zu erreichen gilt; die Vorgangsweise zum Erreichen des Zieles ist nicht für jeden Einzelfall vorgeschrieben. Sind Betriebsfälle nicht oder nicht eingehend behandelt, muß getrachtet werden - innerhalb der Rahmenbestimmung dieser Vorschrift - jene Vorgangsweise zu wählen, welche die im Einzelfall günstigsten und besten Ergebnisse erbringt. Inhalt,Rahmen  
vorschrift
- (5) Jede Tätigkeit nach dieser Vorschrift ist ausführender Betriebsdienst.

**§ 2 Begriffe**Bahnanlagen,  
Bahnhöfe

(1) Bahnanlagen sind

a) Bahnhöfe

sind Betriebsstellen, in denen Züge beginnen, enden oder einander ausweichen können. Bahnhöfe werden von Einfahrsignalen oder Trapeztafeln begrenzt; bei örtlichen Schwierigkeiten legt N andere Grenzen fest (Bsb). Bahnhöfe sind - ausgenommen bei Fernbedienung oder während einer Dienstruhe - mit Fdl (Geschäftsführer) besetzt.

1. Befehlsbahnhöfen obliegt in den zugewiesenen Strecken (Befehlsbereich) die Anordnung bestimmter betrieblicher Maßnahmen (Bsb).
2. Unterwegsbahnhöfe sind die von einem Zug zwischen Ausgangs- und Endbahnhof berührten Bahnhöfe.

Betriebs-  
stellen der  
freien Strecke

b) Betriebsstellen der freien Strecke

1. Abzweigstellen sind Betriebsstellen, wo
  - vom(n) Streckengleis(en) ein anderes Gleis, das signalmäßig in beiden Richtungen befahren werden kann, abzweigt.
  - auf mehrgleisigen Strecken sich die Anzahl der Streckengleise ändert.

2. In Überleitstellen können Züge auf mehrgleisigen Strecken das Streckengleis wechseln.

ZSB

Für die Betriebsabwicklung auf Streckenabschnitten mit Überleitstellen gelten Sonderbestimmungen (s. ZSB).

3. In Anschlußstellen zweigt vom Streckengleis ein Ladegleis (Ladestelle) oder ein Anschlußgleis (Anschlußbahn) ab. Kann der Blockabschnitt für einen Zug freigegeben werden ("Einsperren" der Nebenfahrt oder direkte Ein- und Ausfahrt als Zugfahrt), heißt die Betriebsstelle Ausweichanschlußstelle.

4. Blockstellen begrenzen Blockabschnitte. Blockposten sind besetzte Blockstellen. *Selbstblockstellen sind Blockstellen mit zugeschalteten Signalen (Selbstblocksignalen).*

5. Haltestellen sind Betriebsstellen, in denen personenbefördernde Züge planmäßig halten dürfen.

6. Schrankenposten obliegt die Bedienung von EKSA.

Sonstige  
Anlagen

c) Sonstige Anlagen wie Traktionsstandorte, Unterwerke.

- (2) Mit einer Betriebsstelle können auch die Aufgaben anderer Betriebsstellen verbunden sein.
- (3) Blockabschnitte sind Gleisabschnitte der freien Strecke, in die ein Zug nur einfahren darf, wenn sie - ausgenommen beim Fahren auf Sicht - von Fahrzeugen frei sind. **Blockabschnitte**
- (4) Zugfolgestellen regeln die Folge der Züge und begrenzen Blockabschnitte. Hierzu zählen Bahnhöfe, Blockstellen, Überleitstellen und Abzweigstellen. **Zugfolgestellen**
- (5) Hauptgleise sind die für Zugfahrten vorgesehenen Bahnhofgleise, Nebengleise alle übrigen Bahnhofgleise. Die Fortsetzung der Streckengleise im Bahnhof sind die durchgehenden Hauptgleise. Wegen Gleisbezeichnung s. ZSB. **Gleise**  
**ZSB**
- (6) Wegen Sicherung der EK s. ZSB. **EK, ZSB**
- (7) Regelfahrzeuge dürfen bei Zug-, Verschub- und Nebenfahrten, Nebenfahrzeuge (KI) grundsätzlich nur bei Verschub- und Nebenfahrten verwendet werden. SKI dürfen unter bestimmten Voraussetzungen wie Regelfahrzeuge behandelt werden (siehe auch ZSB). **Fahrzeuge**  
**ZSB**
- (8) Zu den Regelfahrzeugen zählen Tfz und Wagen. Wegen Bezeichnung der Regel- und Nebenfahrzeuge s. ZSB. **ZSB**
- Zu den Tfz zählen Lokomotiven und Triebwagen. Triebwagen sind Tfz mit Plätzen zur Beförderung von Reisenden.
- Triebzüge sind Fahrzeuggruppen aus Trieb-, Zwischen- und Steuerwagen, die im Betrieb in der Regel nicht getrennt werden. Wendezüge sind Fahrzeuggruppen, bei welchen die Steuerung der Lokomotive von einem Steuerwagen erfolgen kann. Wendezüge sind Triebzügen gleichzuhalten.
- (9) Züge sind Tfz, die allein oder mit anderen Fahrzeugen auf die freie Strecke übergehen. N kann anordnen, daß Fahrten innerhalb von Bahnhöfen als Zugfahrten durchzuführen sind (Bsb). **Züge**
- (10) Jeder Zug wird mit einer Zugnummer bezeichnet. Für die Bezeichnung von Vor- und Nachzügen gilt **Zugnummer**
- a) bei Stammzügen mit höchstens dreistelliger Zugnummer  
Vorzüge werden durch die Zahl 10,  
erste Nachzüge durch die Zahl 11 und  
zweite Nachzüge durch die Zahl 12  
vor der Zugnummer des Stammzuges bezeichnet
- b) bei allen übrigen Zügen vergibt die Betriebslenkung eine

	besondere Zugnummer; auf den Fahrplan muß hingewiesen werden.
Fahrplan	<p>(11) Kein Zug darf ohne Fahrplan verkehren. Bezüglich Fahrplanbehelfe s. DB 639.</p> <p>Es gibt</p> <p>a) Regelzüge; sie verkehren nach den im Bildfahrplan enthaltenen Regeltrassen (s. DB 639) täglich oder an bestimmten Tagen,</p> <p>b) Bedarfszüge; sie werden nach den im Bildfahrplan mit "A" bezeichneten Angebotstrassen (s. DB 639) in Verkehr gesetzt. Regelzüge an Tagen ihres fahrplanmäßigen Nichtverkehrs sowie Vor- und Nachzüge zählen zu den Bedarfszügen, sie zählen jedoch nicht zu den im DB 639 definierten Angebotstrassen.</p> <p>c) Sonderzüge; werden nach besonders erstellten Fahrplänen (Fahrplananordnung, Beta) in Verkehr gesetzt.</p>
Zugart	(12) Züge werden betrieblich in personenbefördernde (P) und nicht personenbefördernde Züge (nP) – gem. DB 639 – unterschieden.
Richtung 1 und 2	(13) Richtung 1 ist die Richtung gegen den Endpunkt, Richtung 2 gegen den Anfangspunkt der Strecke (s. StL). Für die betriebliche Bezeichnung der Bahnseite (rechts oder links) ist die Richtung 1 maßgebend.
Verständigung	(14) Die Verständigung kann mit Signalen, schriftlich, fmdl (s. DV V 16) oder mdl erfolgen, wobei unter fmdl Verständigung auch die Verwendung von Funkgeräten (s. DV V 15) und Lautsprecheranlagen verstanden wird. Eine bestimmte Verständigungsart ist nur in Einzelfällen vorgeschrieben. Festgelegte Wortlaute müssen verwendet werden. Aufträge und Meldungen werden - falls nichts anderes vorgeschrieben ist - wiederholt. Lautsprecheranlagen dürfen nicht für Meldungen und Aufträge, für die in dieser Vorschrift ein Wortlaut vorgeschrieben ist, sowie für die Bekanntgabe der Stellung von Signalen verwendet werden; im übrigen ist die Anwendung von Lautsprecheranlagen in der Bsb geregelt.

**§ 3 Mitarbeiter**

- |     |   |   |
|-----|---|---|
| (1) | Selbständig dürfen Mitarbeiter den ausführenden Betriebsdienst nur versehen, wenn sie die erforderliche Tauglichkeit (s. DV P 32) und Befähigung nachgewiesen haben. Auszubildende Mitarbeiter dürfen nur unter Aufsicht und Verantwortung des Diensthabenden arbeiten.   | Tauglichkeit,<br>Befähigung   |
| (2) | Für die Tätigkeit auf einem bestimmten Dienstposten muß die Verwendbarkeit erworben (festgestellt) werden. Die Dauer der erforderlichen Einschulung wird nach den Erfordernissen des Dienstpostens festgelegt. Die Verwendbarkeit geht verloren, wenn der Mitarbeiter 3 Monate lang auf dem betreffenden Dienstposten nicht Dienst versehen hat.  | Verwend-<br>barkeit   |
| (3) | <p>a) Tffz, Beimänner, Zgf und Schaffner müssen die jeweils erforderliche Streckenkenntnis haben. Die Streckenkenntnis umfaßt die Kenntnis der für Zugfahrten und den zugehörigen Tffz-Fahrten erforderlichen Anlagen und die dafür erforderlichen örtlichen Bestimmungen. Nähere Bestimmungen sind für Tffz, Beimänner, Zub in besonderen Dienstanweisungen festgelegt.</p> <p>b) Für Tffz von Verschub-Tffz, örtliche Mitarbeiter des Verschubdienstes, Mitarbeiter beim Fahrverschub und bei Nah- und Verschubgüterzügen ist überdies Ortskenntnis notwendig. Die Ortskenntnis umfaßt die Kenntnis der für Verschubfahrten erforderlichen Anlagen und den dafür erforderlichen Bestimmungen.</p> <p>c) Strecken- und Ortskenntnis gehen verloren, wenn der Mitarbeiter länger als 1 Jahr die Strecke nicht befahren hat bzw. in der betreffenden Betriebsstelle nicht Dienst versehen hat.</p> | Strecken-<br>kenntnis<br><br>Ortskenntnis                           |
| (4) | Für jeden Mitarbeiter muß das oberste Gebot die höchste Sicherheit für die ihm anvertrauten Menschen und Werte sein. Soweit nicht besondere Aufträge vorliegen, handeln Mitarbeiter im ausführenden Betriebsdienst im Rahmen der Vorschriften in eigener Verantwortung. Die zugeteilten Vorschriften und Behelfe müssen am Dienstposten aufliegen bzw. im erforderlichen Umfang mitgeführt werden. Betriebliche Aufgaben gehen allen anderen Arbeiten voran.  | Sicherheit-<br>sprinzip<br><br>Vorrang<br>betrieblicher<br>Aufgaben |
| (5) | Alle Mitarbeiter müssen gemeinsam danach streben, Unregelmäßigkeiten zu verhindern und bereits entstandene Unregelmäßigkeiten zu beseitigen oder zumindest in ihren Auswirkungen zu mildern.  |   |

- Alkohol, Suchtgifte**
- (6) Die Folgen einer Fehlhandlung können im ausführenden Betriebsdienst besonders schwerwiegend sein. Als Vorbedingung für richtiges Arbeiten muß gelten:
- beim Dienstantritt ausgeruht zu sein und nicht unter Einfluß von Alkohol bzw. Suchtgiften zu stehen,
  - während des Dienstes weder Alkohol noch Suchtgifte - auch nicht in geringsten Mengen - zu sich zu nehmen.
- Abzug vom Dienst**
- (7) Bei grober Unzuverlässigkeit oder bei betriebsgefährlicher Unkenntnis der Vorschriften wird der Mitarbeiter vom Dienst abgezogen. Vor Wiedenzulassung kann die Ablegung einer Nachprüfung vorgeschrieben werden. Bei Alkohol- oder Suchtgiftgenuß während des Dienstes oder bei Verdacht auf Beeinträchtigung durch Alkohol oder Suchtgifte muß dem Mitarbeiter die weitere Dienstleistung untersagt werden; die Feststellung erfolgt nach DV V 26 (Unfallmappe). Bestätigt sich der Verdacht, wird der Mitarbeiter auf die Dauer von 6 Monaten vom ausführenden Betriebsdienst abgezogen. Dem Mitarbeiter wird eine Bewährungsfrist in der Dauer von 3 Jahren gesetzt. Bei einem neuerlichen Alkohol- oder Suchtgiftanstand während der Bewährungsfrist - wobei Anstände auch dann zählen, wenn sie nicht im ausführenden Betriebsdienst gesetzt werden - verliert der Mitarbeiter die Befähigung für den ausführenden Betriebsdienst; eine Wiedenzulassung ist nicht vorgesehen.
- Bahnhofsvorstand**
- (8) Der Bahnhofsvorstand leitet und überwacht den Betriebsdienst im Bahnhof; ihm können auch mehrere Bahnhöfe unterstellt sein.
- Bf-Do**
- (9) Für jeden Bahnhof muß eine Bf-Do erstellt sein (s. DB 600). Beim Fdl und auch wichtigen Dienstposten des Verschub-, Stellwerks- und Zugbegleitdienstes liegt ein Auftragsbuch auf, worin der Bahnhofsvorstand wichtige Anordnungen vorübergehender Bedeutung bekanntgibt.
- Fahrdienstleiter**
- (10) Der Fdl regelt unter eigener Verantwortung innerhalb seines Bereiches den Betriebsdienst und erledigt - soweit hierfür nicht andere Mitarbeiter vorgesehen sind (Bf-Do) - die damit zusammenhängenden Geschäfte. Er trägt als Dienstabzeichen die rote Kappe; Ausnahmen für Dienstposten ohne persönlichen Kontakt mit Kunden und Zugmannschaften enthält die Bf-Do. *Für Selbstblockstellen ist der Fdl zuständig, der die Selbstblocksignale stellt, steuert oder überwacht.*
- Geschäftsführer**
- (11) Geschäftsführer sind Mitarbeiter mit eingeschränkten Fdl-Befugnissen (s. § 92).

- |  |                                    |
|--|------------------------------------|
| (12) Weichenwärter sind die zur Weichenbedienung, Stellwerkswärter die zur Bedienung von Stellwerksanlagen bestimmten Mitarbeiter.   | Weichen-,<br>Stellwerks-<br>wärter |
| (13) Streckenwärter sind Bahnwärter (Wärter von Block-, Schranken-, Lehn- und Lawinenposten, Halte- und Ladestellenwärter), Bewacher von EK sowie bei Gefährdeten Rotten mit Fernsprechanschluss zu den benachbarten Fdl der Örtlich Aufsichtsführende bzw. Sicherungsposten (s. auch ÖBB 40). Zu den Schrankenwärtern (Streckenwärtern) zählen auch jene Mitarbeiter des Bahnhofes, die EKSA auf der freien Strecke bedienen.   | Strecken-<br>wärter                |
| (14) Für Streckenbegeher bestehen Sonderbestimmungen (s. § 91).  | Streckenbe-<br>geher               |
| (15) Zugmannschaft ist die gesamte Mannschaft des Zuges, einschließlich der Lotsen. Zur Tfz-Mannschaft zählen Tzfz und Beimann (Lokomotivheizer). Zur Zub zählen Zgf und Schaffner.  | Zugmann-<br>schaft                 |
| (16) Vor Dienstantritt melden sich die Mitarbeiter des Bahnhofes bei dem in der Bsb bestimmten Vorgesetzten persönlich, Ausnahmen siehe Bsb. Streckenwärter melden sich fmdl bei den benachbarten Fdl. Wegen Meldung der Zub s. § 61, der Tfz-Mannschaften s. DV M 22.   | Meldung vor<br>Dienstantritt       |
| (17) Bei durchgehendem Dienst darf der Mitarbeiter den Dienstposten erst dann verlassen, wenn er den Dienst an den Übernehmenden persönlich übergeben hat. Dem Übernehmer muß alles mitgeteilt werden, was zur sicheren und ungestörten Weiterführung des Dienstes notwendig ist; besonders betrifft dies Unregelmäßigkeiten im Betrieb oder an den Anlagen sowie alle getroffenen Maßnahmen. Wegen Form und Inhalt der schriftlichen Dienstübergabe s. Bsb.   | Dienstüber-<br>gabe                |
| (18) Für das Verlassen des Dienstpostens ist die Zustimmung des unmittelbar Vorgesetzten erforderlich; Streckenwärter benötigen hierfür die Zustimmung der benachbarten Fdl. Der Tzfz darf im Bahnhof sein Tfz nur im Einvernehmen mit dem Fdl verlassen.  | Verlassen des<br>Dienstpostens     |
| (19) Aufträge müssen kurz, aber so klar erteilt werden, dass ein Missverständnis ausgeschlossen ist. Wer nicht zur Regelung, Leitung und Überwachung des ausführenden Betriebsdienstes bestimmt ist, darf keine betrieblichen Aufträge erteilen. Glaubt der Mitarbeiter, dass der erhaltene Auftrag den Vorschriften widerspricht, muss er den Vorgesetzten darauf aufmerksam machen. Beharrt dieser auf der Ausführung seines Auftrages, so muss dem - über Verlangen des Mitarbeiters schriftlich zu wiederholenden - Auftrag so weit entsprochen werden, als er nicht strafgesetzlichen Bestimmungen widerspricht oder offensichtlich betriebsgefährlich ist. | Aufträge                           |

- |   |  |
|---|--|
| Sicherheit und Ordnung  | (20) Alle Mitarbeiter müssen im Bereich der Bahnanlagen für Sicherheit und Ordnung sorgen; nötigenfalls müssen Sicherheitsorgane zum Einschreiten veranlasst werden. Wegen Eisenbahnaufsichtsorganen s. DV A 62.   |
| Aufenthalt in Diensträumen, Bahnanlagen und Fahrzeugen<br>ZSB | (21) In den Diensträumen dürfen sich nur die dort Beschäftigten aufhalten, andere Personen nur in der sachlich unbedingt notwendigen Dauer. Wegen Betretens der nicht allgemein benutzbaren Bahnanlagen, Mitfahrt auf Tfz oder in Gepäckwagen siehe ZSB. |

#### § 4 Weichen, Sperrschuhe, Signale

- |   |   |
|---|---|
| Bezeichnung, orts- und fernbedient<br>DV S 40 | (1) Wegen Bezeichnung der Weichen und Signale s. DV S 40. Weichen und Sperrschuhe können von Hand aus an Ort und Stelle bedient (ortsbedient) oder von einem Stellwerk gestellt werden (fernbedient). Bestimmte Weichen können zur Nahbedienung freigegeben werden.   |
| Grundstellung                                 | (2) Grundstellung der Signale ist Halt; für <i>Selbstblocksignale</i> , Deckungssignale und bei Dienstruhe kann die Grundstellung Frei vorgesehen sein. Die Grundstellung der Sperrschuhe ist der aufgelegte Zustand (Ausnahmen siehe Bsb). Die Grundstellung der Weichen ist im Lageplan angegeben, außerdem ist sie bei ortsbedienten Weichen am Stellgewicht, bei fernbedienten Weichen an der Hebel- bzw. Schalterstellung erkennbar. <i>Für Weichen in elektrischen Stellwerken ist in der Regel keine Grundstellung festgelegt. Ist ausnahmsweise eine Grundstellung vorgesehen, ist dies im Lageplan und am Gleisbild angegeben.</i> |
| Bedienung                                     | (3) Weichen, Sperrschuhe und Signale dürfen nur von den dazu bestimmten Mitarbeitern bedient werden (Bsb). Beim Umstellen muss immer die jeweilige Endlage erreicht werden. Fernbediente Weichen, deren Auffahren im Stellwerk nicht erkennbar ist, müssen vor jeder Zufahrt umgestellt und erforderlichenfalls wieder zurückgestellt werden. Weichen und Sperrschuhe dürfen nicht bedient werden, wenn sie nicht - bis zu ihren Grenzmarken - frei sind. Knapp vor dem Befahren dürfen die Weichen und Sperrschuhe nicht mehr umgestellt werden (wegen Ausnahmen bei Abrollanlagen s. Bsb).  |

- (4) Für die richtige Weichenstellung ist der Bediener verantwortlich. Beim Vershub dürfen Weichen - *ausgenommen in Vershubstraßen* und wenn es die Sicherungsanlage verlangt - weder verriegelt noch gesperrt sein; die Reihenfolge der Bedienung ist immer zum Vershubteil hin (Ausnahmen s. Bsb). Bedienung beim Vershub
  
- (5) Hilfssperren verhindern das versehentliche Bedienen fernbedienter Einrichtungen. *Bei Weichen, die fahrstraßenweise einlaufen können, muß das versehentliche Umstellen verhindert werden*  
  - a) *durch Einzelsperrung,*
  - b) *wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, durch Hilfssperren an der Weichentaste oder an der Weichengruppen- und Weichenhilfstaste. Selbststellbetrieb ist auszuschalten, es dürfen keine Fahrstraßen - ausgenommen Ersatzstraßen - gebildet werden,*
  - c) *wenn die Vorgangsweise nach b) betrieblich unzweckmäßig ist, durch Anbringung von Handverschlüssen.*Hilfssperren
  
- (6) Weichen müssen nach den Bestimmungen der ZSB gepflegt werden. Weichenpflege ZSB
  
- (7) Das Auffahren von Weichen ist verboten, falls dies nicht ausdrücklich zugelassen ist (Bsb). Ein versehentliches Auffahren muss sofort dem Fdl gemeldet werden, die Weiche darf nur in Auffahrrichtung - mit besonderer Vorsicht - verlassen werden. Vor einem neuerlichen Befahren wird die Weiche mehrmals umgestellt und an Ort und Stelle auf offensichtliche Mängel überprüft. Auffahren von Weichen
  
- (8) Bestehen Zweifel über die Befahrbarkeit, so darf die Weiche bis zur Besichtigung durch zuständige technische Mitarbeiter nicht befahren werden. Mängel

- Handverschlüsse** (9) Handverschlüsse sind Weichenschlösser, Zungensperren, Weichenblockaden und Schlösser an Sperrschuhen. Wegen Verwendung von Zweitschlüsseln siehe DV S 50.
- Weichenzwingen** (10) Weichenzwingen sind nicht sperrbare Einrichtungen zum Festhalten der anliegenden Weichenzunge. Sie dürfen nur vorübergehend verwendet werden und müssen so rasch wie möglich durch Handverschlüsse ersetzt werden.
- Flankenschutz-einrichtungen** (11) Flankenschutz-einrichtungen sollen verhindern, daß Fahrzeuge in den Fahr- bzw. Schutzweg von Zügen oder in den Verschubweg gelangen. Es gibt Schutzweichen, Sperrschuhe, Haupt-, Schutz- und Verschubsignale.

### § 5 Signalabhängigkeit, Abhängigkeit

- Signalabhängigkeit** (1) Weichen bzw. Flankenschutz-einrichtungen sind signalabhängig, wenn sie zwangsläufig in der erforderlichen Stellung festgehalten werden, solange sich das zugehörige Signal in Freistellung befindet, bei den durch diese Fahrt in Haltstellung gelangten Signalen, solange die Fahrstraße (Teilfahrstraße) noch nicht aufgelöst ist.
- Abhängigkeit** (2) Ortsbediente Weichen auf der freien Strecke sind abhängig, wenn der zugehörige Bedienungsschlüssel zwangsläufig festgehalten wird, solange sich ein Ausfahrtsignal (Selbstblocksignal) in Freistellung (ausgenommen bei Anwendung der Blocküberbrückung – siehe §50 Abs. 3) befindet oder ein besetzter Blockabschnitt angezeigt wird.
- (3) Weichen auf der freien Strecke können auch signalabhängig sein (z.B. von einem Deckungssignal - s. StL).

§§ 6 - 9 bleiben frei

## Abschnitt II: Vershubdienst

### § 10 Allgemeines

- |     |  |                                     |
|-----|--|-------------------------------------|
| (1) | Verschub sind - beabsichtigte - Fahrzeugbewegungen, die nicht zu den Zugfahrten zählen. Nach dem Anhalten eines Zuges in einer Betriebsstelle sind alle Bewegungen bis zur Aus- und Weiterfahrt Verschubfahrten, ausgenommen der Zug wurde mit Haupt- oder Schutzsignalen angehalten. Die beim Verschub behandelten Fahrzeuggruppen heißen Verschubteile.  | Begriffe                            |
| (2) | Verschubweg sind die beim Verschub befahrenen Gleisabschnitte und Weichen. Verschubstraße ist der gesicherte Verschubweg.  | Verschubweg,<br>Verschub-<br>straße |
| (3) | Zeigt ein Verschubsignal, das für mehrere Gleise gültig ist, "Verschubverbot", so ist die Stelle, bis zu der verschoben werden darf, in der Bsb festgelegt. Sind Schutz-, Verschub- oder Sperrsignale untauglich, müssen Verschubleiter, Tfz und Mitarbeiter an der Spitze hievon verständigt werden. Über den Standort dieser Signale - bei untauglichen Verschubsignalen, die für mehrere Gleise gültig sind, über die in der Bsb bezeichnete Stelle - sowie über den Standort eines Hauptsignals ohne Verschubsignal darf nur nach Erhalt eines mdl (fmdl) Auftrages des Verschubleiters gefahren werden, den dieser nach Zustimmung des Signalbedieners für jeden einzelnen Fall gesondert erteilen muß. | Signale                             |
| (4) | Wegen Verschub über EK s. ZSB.   | Verschub über<br>EK ZSB             |
| (5) | Nach Möglichkeit soll Verschub mit mehreren Tfz - ausgenommen solche mit Vielfachsteuerung - vermieden werden.   | Tfz                                 |
| (6) | Beim Verschub wird auf Sicht gefahren. Die Geschwindigkeit muß je nach den Sichtverhältnissen so bemessen werden, daß vor Hindernissen angehalten werden kann. Die Geschwindigkeit darf 40 km/h nicht übersteigen (siehe auch DV V 15 § 4).  | Geschwin-<br>digkeit                |
| (7) | Auf Gleisen, die in die Fahrstraße eines Zuges münden oder sie schneiden, darf in der gefährdenden Richtung nicht verschoben werden. Grundsätzlich wird ein Verschub nicht als gefährdender Verschub angesehen, wenn die Zugfahrt gegen ihn durch Flankenschutzeinrichtungen gesichert ist; Ausnahmen siehe Bsb. In der Bsb ist festgelegt, was als gefährdender Verschub gilt. <i>So lange gefährdender Verschub nicht eingestellt ist, darf Selbstbetrieb nicht eingeschaltet sein.</i>  | Gefährdender<br>Verschub            |

- Verschub einstellen**
- (8) Für die rechtzeitige Anordnung, den gefährdenden Verschub einzustellen, ist der Fdl verantwortlich; besonders muß er dabei darauf achten, daß gefährdender Verschub aus Bereichen kommen kann, die an der Fahrstraßenprüfung nicht mitwirken. Wird das Signal "Verschub einstellen" verwendet, wiederholt der Tzf - über Aufforderung des Verschubleiters - dieses Signal, wenn der Verschub eingestellt ist.
- Verschub mit elektrischen Tzf**
- (9) Wird mit elektrischen Tzf verschoben, muß darauf geachtet werden, daß abgeschaltete Fahrleitungsabschnitte samt ihren Trennstellen nicht mit angehobenen Stromabnehmern befahren werden. Ladegleisschalter dürfen nur auf die unbedingt notwendige Dauer eingeschaltet sein; Ausnahmen siehe Bsb bzw StL.
- Muß mit gesenkten Stromabnehmern und Schwung gefahren werden, ist die Verschubfahrt zu begleiten. In diesem Fall wird dem Tzf Verschubweg und -ziel vom Verschubleiter verbindlich bekanntgegeben; der Verschubweg muß von Hindernissen frei sein.
- Mit Personen besetzte Wagen**
- (10) Muß mit Wagen verschoben werden, in denen sich Personen befinden, ist größte Vorsicht geboten; der rechtzeitigen Verständigung kommt große Bedeutung zu. Sind Wagen mit Reisenden besetzt, müssen alle Außentüren geschlossen sein; Stirntüren bei aufgehobenem Übergang werden abgesperrt, die Wagen müssen beaufsichtigt werden.
- Wagen mit Großzettel Nr. 1- 9 Anhang II**
- (11) Für Wagen, an denen die im RID vorgeschriebenen Großzettel (Placard) Nr. 1 - 9 angebracht sind gelten die im Anhang II festgelegten Bestimmungen.
- Verschub in Ladegleisen**
- (12) Auf Ladegleisen müssen alle Lademannschaften, die sich in und auf den Wagen oder auf dem Ladeplatz befinden, vom bevorstehenden Verschub verständigt sein. Türen müssen geschlossen oder gesichert sein, Straßenfahrzeuge und Ladegeräte müssen so weit entfernt werden, daß sie nicht gefährdet werden. Sind Ladegleise mit Fahrleitung überspannt, müssen offene Wagen, Kesselwagen und Wagen mit öfnungsfähigem Dach mindestens 3 m innerhalb des Streckentrenners bereitgestellt werden.

**§ 11 Verschubaufsicht, Verschubleiter, Verschieber**

- (1) Im Bahnhof obliegt die Verschubaufsicht dem Fdl, soweit nicht andere Mitarbeiter des Bahnhofes hierfür vorgesehen sind (Bf-Do). In Betriebsstellen ohne Fdl obliegt die Verschubaufsicht dem Verschubleiter. Für einfache Verschiebewegungen (z.B. Kleinwagen, Handvershub) in bestimmten Bereichen können andere Mitarbeiter vorgesehen sein (Bf-Do). Führt der Fdl die Verschubaufsicht nicht selbst durch, ist der verschubaufsichtsführende Mitarbeiter an seine Anordnungen gebunden. Verschub-  
aufsicht
- (2) Der verschubaufsichtsführende Mitarbeiter regelt den Verschubdienst in seinem Bereich. Er ordnet die Verschubarbeiten, ihre Reihenfolge und Einordnung in den Zugverkehr an und bestimmt die zeitliche und räumliche Ausdehnung des Verschubes; arbeiten mehrere Verschubteile gleichzeitig, grenzt er ihre Aufgaben und Bereiche ab und trifft die dazu erforderlichen Anordnungen. Er verständigt bei Abweichungen im Schaltzustand der Fahrleitung die betroffenen Verschubleiter. Er unterrichtet die Verschubleiter über jene örtlichen Besonderheiten, die nicht in der Bf-Do stehen. Soweit dies seine anderen Arbeiten zulassen, überwacht er die Durchführung des Verschubes. Aufgaben der  
Verschub-  
aufsicht
- (3) Für bestimmte Bahnhöfe sind ständige Verschubleiter vorgesehen (Bf-Do), hierzu zählt auch der Verschubleiter beim Fahrvershub. Verschubleiter
- In Betriebsstellen ohne ständigen Verschubleiter wird die Verschubleitung durch den zuständigen Fdl bestimmt.
- Für Fahrten unbegleiteter Tfz ist der Stellwerks-(Weichen-)wärter bzw. der Fdl Verschubleiter.
- Beim Handvershub, Vershub mit Kraftfahrzeugen und mit mechanischen Verschubeinrichtungen dürfen auch andere Mitarbeiter mit der Verschubleitung beauftragt werden (Bf-Do).
- Verschubaufsichtsführende Mitarbeiter dürfen jederzeit die Verschubleitung übernehmen.
- (4) Der Verschubleiter darf zur Beschleunigung des Verschubes die Leitung einfacher Verschiebewegungen (z.B. Tfz-Fahrten, Überstellen eines Verschubteiles mit höchstens 12 Achsen unbesetzter Wagen) einem Verschieber verantwortlich übertragen. Übertragen  
der Verschub-  
leitung

- (5) Verschubleiter dürfen auf die Dauer einer begründeten Verhinderung (z.B. Aufschreiben der beizugebenden Wagen) die gesamte Durchführung des Vershubes einem als Verschubleiter geprüften Verschieber verantwortlich übertragen.
- Bekanntgabe an den Tzfz** (6) Der jeweilige Verschubleiter muß dem Tzfz bekanntgegeben werden.
- Fehlende Ortskenntnis** (7) Grundsätzlich dürfen Verschubleiter, Tzfz und Verschieber ohne Ortskenntnis nicht verwendet werden. Ist ein Verschub unvermeidbar (z.B. Abstellen eines Schadwagens) und sind Mitarbeiter mit Ortskenntnis nicht verfügbar, muß der verschubaufsichtsführende Mitarbeiter den Verschubleiter von allen zur Durchführung des Vershubes erforderlichen örtlichen Besonderheiten informieren; der Verschubleiter informiert dann Tzfz und Verschieber.
- Aufgaben des Verschubleiters** (8) Der Verschubleiter führt in eigener Verantwortung den Verschub durch. Er legt die sicherste, zweckmäßigste und rascheste Arbeitsweise fest und weist den Verschiebern die Arbeiten zu. Er verständigt Stellwerks-(Weichen-)wärter, Tzfz und Verschieber über die bevorstehenden Fahrten. Ist kein Verschubfunk vorhanden und erfordert die Vershubbewegung keine besondere Vorsicht, genügen für den Tzfz Hand-Vershubsignale als Verständigung. Verständigungen über örtliche Besonderheiten und Abweichungen im Schaltzustand gibt der Verschubleiter im erforderlichen Umfang weiter. Er sorgt für das Vorhandensein genügend gebrauchsfähiger Hemmschuhe und Sicherungsmittel sowie für die Bedienung und Erprobung der erforderlichen Bremsen.
- Mitarbeiter an der Spitze** (9) Befindet sich der Tzfz nicht auf dem vordersten Fahrzeug, muß der Verschubleiter einen geeigneten Verschieber als Mitarbeiter an der Spitze einteilen, der sich beim vordersten Fahrzeug so aufhalten muß, daß er den Verschubweg gut überblicken und dem Verschubleiter Hand-Vershubsignale geben kann. Bei gezogenen Verschubteilen und Tzfz-Fahrten muß der Tzfz grundsätzlich den jeweils vordersten Führerstand besetzen. Ist es betrieblich günstiger, darf beim Richtungswechsel der Wechsel des Führerstandes unterbleiben, wenn ein Mitarbeiter an der Spitze gestellt wird.
- Signalbeachtung** (10) Für die Beachtung und Befolgung der Signale ist der an der Spitze des Verschubteiles befindliche Mitarbeiter verantwortlich. Der Verschubleiter ist bei der Einleitung des Vershubes mitverantwortlich.

- (11) Für die Beobachtung des Verschubweges auf Hindernisse und richtige Weichenstellung ist der an der Spitze des Verschubteiles befindliche Mitarbeiter allein verantwortlich.
- Beobachtung des Verschubweges
- Wird dem an der Spitze befindlichen Mitarbeiter der Verschubweg bekanntgegeben, darf er auf die richtige Weichenstellung vertrauen.
- Bei Weichen ohne Signalkörper in Verschubstraßen sind Tzfz und Mitarbeiter an der Spitze von der Verantwortung für die richtige Stellung der Weichen enthoben.*
- (12) Hand-Verschubsignale an den Tzfz gibt der Verschubleiter, nötigenfalls darf er Verschieber zur Signalübermittlung beauftragen. Werden Signale übermittelt, muß der Tzfz hievon verständigt sein. Hand-Verschubsignale entfallen
- Hand-Verschubsignale
- a) unter bestimmten Voraussetzungen bei Verschubfunk (s. DV V 15 und Bf-Do),
- b) wenn sich der Verschubleiter beim Tzfz befindet und sich mit ihm mdl verständigen kann,
- c) bei geschobenen Verschubfahrten unter Verwendung des Luftbremskopfes und gleichzeitiger Verständigung mittels Funk. Die Übermittlung der Aufträge an den Tzfz erfolgt mdl durch den Verschubleiter bzw. Verschieber am jeweiligen Führerstand.
- Mit der Signalabgabe darf begonnen werden, wenn die Vorbeifahrt an den ortsfesten Signalen gestattet ist und die vom Verschubteil zuerst befahrene Weiche richtig steht. *Bei Verschubstraßen genügt die Freistellung des Signals.*
- (13) Ist der Verschub beendet, überzeugt sich der Verschubleiter, daß abgestellte Fahrzeuge grenzfrei und gesichert – gegebenenfalls hinter Schutzweichen und Sperrschuhen - stehen, EK und deren Sichtraum frei sind (Bf-Do), die von seinen Mitarbeitern bedienten Weichen und Sperrschuhe in Grundstellung stehen, zur Nahbedienung freigegebene Weichen und Signale zurückgegeben sind und Sicherungsmittel an den vorgesehenen Stellen hinterlegt sind.
- Aufgaben nach beendetem Verschub
- (14) Verschieber sind für die ordnungsgemäße Durchführung der ihnen übertragenen Arbeiten verantwortlich. Unregelmäßigkeiten beheben sie nach Möglichkeit selbst oder melden sie dem Verschubleiter.
- Verschieber

### § 12 Vershub auf Hauptgleisen

Benützung  
von  
Hauptgleisen

- (1) Für die - auch nur vorübergehende - Benützung von Hauptgleisen zum Vershub ist die Zustimmung des Fdl erforderlich, der auch rechtzeitig die Räumung der benützten Hauptgleise anordnet.

Vershub  
Richtung freie  
Strecke

- (2) Vershubbewegungen auf Einfahrgleisen dürfen sich nur bis zur Vershubhalttafel erstrecken (siehe jedoch Abs. 4). Auf Ausfahr Gleisen ohne Vershubhalttafel darf über die Ausfahrweiche hinaus bis höchstens 100 m zum nächsten Blocksignal - gleichgültig für welche Fahrtrichtung - bzw. bis zum nächsten Bahnhof verschoben werden. In Bahnhöfen mit Trapeztafeln - wenn keine Vershubhalttafeln aufgestellt sind - darf nur bis zur Grenzmarke der Einfahrweiche verschoben werden (s. jedoch Abs. 4).
- (3) Stimmt bei Richtungsbetrieb der Fdl einer Zug- oder Nebenfahrt auf dem falschen Gleis zu, muß er den Vershubleiter mdl (fmdl) beauftragen

Vershubhalttafel des Nachbargleises beachten !

Tfzf und Mitarbeiter an der Spitze müssen verständigt werden.

Vershub über  
Vershubhalt-  
tafel bzw.  
Grenzmarke  
der  
Einfahrweiche

- (4) Vershub über die Vershubhalttafel, bei Bahnhöfen ohne Einfahrsignal über die Grenzmarke der Einfahrweiche, bedarf der Zustimmung des Fdl.
- a) Grundsätzlich muß der zu benützende Blockabschnitt von Fahrzeugen frei sein. Nähert sich bereits eine Zug- oder Nebenfahrt, muß sie beim Einfahrsignal vom bevorstehenden Vershub über die Vershubhalttafel verständigt werden. Nähert sich eine Fahrt einem Bahnhof ohne Einfahrsignal, muß der Stillstand bei der Trapeztafel abgewartet werden, eine besondere Verständigung entfällt.
- b) Der Fdl verfügt, daß in den zu benützenden Blockabschnitt keine Zug-, Vershub- oder Nebenfahrt einfahren darf. Die so beauftragte Zugfolge stellt bringt Hilfssperren gemäß DV S 51-55, 58 und Warnschild an. *Ist die benachbarte Zugfolge ein Bahnhof, muß Selbststellbetrieb ausgeschaltet sein. Bei Selbstblock muß der zuständige Fdl das den Blockabschnitt deckende Selbstblocksignal einzelsperren.*

Der Fdl erteilt die Zustimmung mit zeitlicher Begrenzung; ist der zu benützende Blockabschnitt besetzt, muß er den Vershubleiter hievon verständigen.

- (5) Der Verschiebler verständigt - gegebenenfalls mit Hinweis auf die Besetzung des Blockabschnittes - Tzfz (für jedes Überfahren gesondert), Mitarbeiter an der Spitze und Stellwerks-(Weichen-)wärter. Es darf dann wie auf Ausfahrgeleisen verschoben werden (s. Abs. 2). Nach Beendigung des Verschiebes in Richtung freie Strecke und Rückkehr innerhalb der Grenzen nach Abs. 2 gibt der Verschiebler dem Fdl die Zustimmung zurück, der dann die getroffenen Maßnahmen aufhebt. Der Verschiebler trägt die Verantwortung, daß keine Fahrzeuge auf der freien Strecke zurückbleiben.

### § 13 Sonderbestimmungen für bestimmte Verschiebarten

- (1) Abstoßen und Abrollen beschleunigt den Verschieb, erfordert aber höchste Aufmerksamkeit und Vorsicht. **Abstoßen, Abrollen**
- (2) a) Abstoßen und Abrollen ist verboten **Verbote**
- auf Streckengleise,
  - im Gefälle von mehr als 10 ‰ oder gegen ein solches Gefälle, Ausnahmen siehe Bf-Do und StL.
- b) Beim Abstoßen und Abrollen ist Entrollschutz erforderlich **Entrollschutz**
- gegen Drehscheiben und Schiebebühnen,
  - im Gefälle von mehr als 2,5 ‰ oder gegen ein solches Gefälle (Bf-Do, StL).
- Als Entrollschutz gilt
- wenn die Wagen mit Handbremse angehalten werden oder
  - wenn im Gleis mindestens ein doppelt gesicherter Wagen steht.
- Für Abrollanlagen gelten diese Einschränkung nicht; die Bedingungen sind in der Bedienungsanweisung festgelegt (Bf-Do). **Abrollanlagen**
- (3) Bestimmte Fahrzeuge dürfen entweder nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen abgestoßen oder abgerollt werden (Vorsichtswagen); sie sind im Anhang I festgelegt. Die jeweils einzuhaltende Stufe des Anhanges I hängt von der technischen Ausrüstung der Betriebsstelle ab (Bf-Do, StL). **Vorsichtswagen**
- (4) Vor einem Anprall anlaufender Fahrzeuge müssen besonders geschützt werden: **Anprallschutz**

- Vorsichtswagen,
- Wagen mit dem Signal "Fahrzeug darf nicht bewegt werden" oder "An die Vorheizanlage angeschlossen",
- mit Personen besetzte Züge und Wagen,
- Züge während der Bremsprobe,
- Wagen auf Ladegleisen.

Als Anprallschutz gilt

- wenn die anrollenden Wagen mit Handbremse angehalten werden oder
- wenn in mindestens 10 m Abstand ein doppelt gesicherter Wagen aufgestellt ist.

In Verschiebbereichen (siehe Bf-Do) müssen die zu schützenden Wagen und Züge auch dann geschützt werden, wenn in das betreffende Gleis gar nicht abgestoßen oder abgerollt werden soll. *Es genügt das Einzelsperren der Zugangsweichen in abweisender Stellung* oder das Auflegen von zwei Hemmschuh in gleicher Höhe 10 m vor den zu schützenden Wagen.

- |                   |  |
|-------------------|--|
| Tfz-Fahrten       | (5) Mit Personen besetzte Wagen, Kranwagen, Tiefladewagen, Meßwagen, Unterrichtswagen, Speise- und Salonwagen sowie Wagen, die mit Pferden und Rindern beladen sind, dürfen sich beim Abstoßen auch nicht in dem Vershubteil befinden, der beim Tfz verbleibt.   |
| Begleitung        | (6) Planmäßige Tfz-Fahrten sind bei größeren Anlagen in der Tfz-Fahrordnung oder Bedienungsanweisung festgelegt, sonst müssen sie vom verschubaufsichtsführenden Mitarbeiter angeordnet werden.  |
| Auftrag zur Fahrt | (7) Tfz-Fahrten werden grundsätzlich nicht begleitet. Ist die Begleitung vorgeschrieben, ist dies in Bf-Do und StL angegeben; der Vershubleiter darf Begleitung jederzeit anordnen. Für begleitete Tfz-Fahrten gelten die folgenden Sonderbestimmungen nicht, sie werden wie gewöhnliche Vershubteile behandelt. |
|                   | (8) Der Auftrag zur Fahrt unbegleiteter Tfz wird erteilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) mdl oder fmdl durch Verschubaufsicht, Fdl, Stellwerks-(Weichen-)wärter. Die Stelle, bis zu der gefahren werden darf, - erforderlichenfalls mit Wegangabe - muß im Auftrag angegeben werden.</li> </ul>       |

## b) durch Signale

- Schutzsignal,
- Verschubsignal ohne Verschubsignalzusatz,
- Hand-Verschubsignal,
- Hornsignal "Weiche ist umgestellt" (Bf-Do).

Diese Aufträge gelten bis zum nächsten, die Weiterfahrt verbotenden Signal. Nähern sich mehrere Tzf einem Signal bzw. stehen mehrere Tzf vor einem Signal, so gilt der Auftrag nur für das jeweils vorderste Tzf.

## c) in der Tzf-Fahrordnung.

- (9) Unbegleitete Tzf dürfen Fahrzeuge mitführen, wenn die Führung von der Spitze aus erfolgt. Die Fahrzeuge dürfen diesfalls nicht mit Reisenden besetzt sein (ausgenommen Vorziehen ganzer Züge). Sofern die örtlichen Verhältnisse es erfordern, sind zusätzliche Maßnahmen, z.B. Vorsorgen vor Beginn der Fahrt, in der Bf-Do geregelt. **Mitnahme von Fahrzeugen**
- (10) Das Vorziehen ganzer Züge darf nach den Bestimmungen für Fahrten unbegleiteter Tzf durchgeführt werden. Eine mdl bzw. fmdl Verständigung des Tzf über eine Weiterfahrt als Verschiebung ist immer erforderlich. Personenbefördernde Züge fahren nach dem Anhalten am letzten Bahnsteig ihres Zuglaufes immer als Verschiebung weiter. **Vorziehen ganzer Züge**
- Wegen Vorziehens ganzer Züge bei der Abfertigung siehe auch § 45 Abs. 8.
- (11) Die besonderen Sicherheitsmaßnahmen beim Handverschieben sind in der Bf-Do festgelegt. Bahnfremde dürfen herangezogen werden; der Einsatz bahnfremder Verschiebleiter bedarf der Zustimmung von BT. **Handverschieben**
- (12) Beim Verschieben mit Kraftfahrzeugen darf nur in Schrittschwindigkeit gefahren werden. Das verwendete Seil muß mindestens 5 m, die Druckstange mindestens 3,5 m lang sein. Die besonderen Sicherheitsmaßnahmen sind in der Bf-Do festgelegt. Der Verschiebleiter unterrichtet den Lenker des Kraftfahrzeuges über seine Tätigkeit. Wegen Straßenrollerverkehr s. DV KWD 21. Der Einsatz bahnfremder Verschiebleiter bedarf der Zustimmung von BT. **Verschieben mit Kraftfahrzeugen**
- (13) Erforderliche Regelungen für den Einsatz mechanischer Verschiebeinrichtungen durch Bahnkunden siehe Bf-Do. Der Einsatz bahnfremder Verschiebleiter bedarf der Zustimmung von BT. **Mechanische Verschiebeinrichtungen**

**§ 14 Kuppeln**

- |                           |  |
|---------------------------|--|
| Arten der Kupplung        | (1) Beim Verschub brauchen nur die jeweils benötigten Kupplungen verbunden sein; bei Zügen müssen alle vorhandenen Kupplungen verbunden und die zugehörigen Absperrhähne geöffnet sein. Beim Kuppeln wird die Schraubenkupplung als erste verbunden bzw. als letzte getrennt. Gegabelte Leitungen werden nur einmal verbunden. |
| zSB                       | Wegen Kupplungen besonderer Bauart s. ZSB.   |
| Nicht benützte Kupplungen | (2) Nicht benützte Kupplungen werden in den vorgesehenen Halterungen verwahrt, Schraubenkupplungen spätestens bei der Zugbildung.<br>(3) Fahrzeuge, an die angefahren wird, müssen gem. § 16 gesichert sein.   |
| Kuppeln der Tfz           | (4) Vor dem Kuppeln der Tfz werden die Luftabsperrhähne der Hauptluftleitung und Hauptluftbehälterleitung kurz geöffnet.<br>(5) Bei Zügen sind nach Berühren der Pufferscheiben im geraden Gleis noch zwei volle Spindelumdrehungen zu machen.   |
| Anzeige nach dem Kuppeln  | (6) Nach dem Kuppeln zeigen die Verschieber dem Verschubleiter durch Hochhalten der Hand - bei Dunkelheit mit weißem Licht - die Fertigstellung an.  |
| Mitarbeiter zum Kuppeln   | (7) Grundsätzlich kuppeln Mitarbeiter des Bahnhofes (Bf-Do, StL). Ist hierfür niemand vorgesehen, kuppelt ein Zub. Bei Zügen ohne Zub kuppelt der Tfzf, bei mehreren Tfz der Führer, an dessen Tfz heran- oder von dem weggefahren wird.   |

**§ 15 Bremsen**

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| Verwendung der Luftbremse  | (1) Grundsätzlich muß die Luftbremse verwendet werden; Ausnahmen müssen in der Art des durchzuführenden Verschubes begründet sein (z.B. Heranfahren zum Abstoßen). Wegen Erprobung der Bremsen s. DV M 26.   |
| Zahl der gebremsten Achsen | (2) Bei einem Verschubteil müssen mindestens gebremst sein:<br>a) grundsätzlich 1/5 der Wagenachsen (normale Bremsung). In Neigungen über 10 ‰ muß die Anzahl der Achsen verdoppelt werden (starke Bremsung).<br>b) können die Werte nach a) nicht aufgebracht werden, darf bis zur Hälfte der gebremsten Achsen zurückgegangen werden (schwache Bremsung). Der Tfzf muß verständigt werden.<br><br>Die Achsen des Verschub-Tfz zählen als gebremste Achsen. Ausnahmen genehmigt BT. |

- (3) Beim Abstoßen und Abrollen dürfen mit einem Hemmschuh höchstens aufgefangen werden: **Hemmschuhe**
- a) 12 Achsen, wenn sich an der Spitze ein beladener Wagen befindet,
- b) 8 Achsen, wenn sich an der Spitze ein leerer Wagen befindet.
- Beim Abstoßen und Abrollen von Reisezugwagen dürfen mit einer bedienten Handbremse bis zu drei 4-achsige unbesetzte Reisezugwagen abgebremst werden.
- Wegen Verwendung der Hemmschuhe siehe ZSB. **ZSB**
- (4) Bei geschobenen luftgebremsten Verschubteilen kann die durchgehende Bremse mit einem Luftbremskopf unabhängig vom Tzf durch den an der Spitze befindlichen Mitarbeiter betätigt werden. Der Tzf ist von der Verwendung des Luftbremskopfes zu verständigen. Wegen Beschreibung der Funktion s. DV M 26. **Luftbremskopf**
- (5) Die Bremsbedienung bei Gleisbremsen ist in der Bedienungsanweisung angegeben. **Gleisbremsen**
- (6) Nach beendetem Verschub müssen alle Hemmschuhe, die nicht benötigt werden, von den Schienen entfernt und an den vorgesehen Stellen aufbewahrt werden. **Entfernen der Hemmschuhe**

### § 16 Sichern der Fahrzeuge

- (1) Beim Verschub werden Fahrzeuge gesichert, wenn sie unbeabsichtigt in Bewegung geraten können (Gefälle, Wind, etc.); endgültig abgestellte Fahrzeuge müssen gesichert sein. **Fahrzeuge, die zu sichern sind**
- (2) Bei einer Wagengruppe mit mindestens 5 gebremsten Wagen genügt bis zu einer Stunde die Luftbremse als Sicherung; sonst werden Handbremsen, Hemmschuhe, sperrbarer Klemmkeil und Unterlagskeile verwendet. **Arten der Sicherung**
- (3) Stehen mehrere Fahrzeuge auf einem Gleis, werden sie gruppenweise gekuppelt
- a) in Neigungen bis 2,5 ‰ muß für je ca. 300 m Länge der zu sichernden Wagengruppe eine Handbremse angezogen oder ein Hemmschuh in Richtung Gefälle unterlegt werden. Wird nicht mit Handbremsen gesichert, muß zusätzlich ein Hemmschuh Richtung Steigung verwendet werden.

b) in Neigungen über 2,5 bis 5 ‰ ist die Anzahl der Sicherungsmittel zu verdoppeln. Die Sicherung Richtung Steigung entfällt.

c) in größeren Neigungen bestimmt die Bf-Do Art und Ausmaß der Sicherung.

(4) Hemmschuhe und Unterlagskeile werden auf der Verschieberseite grundsätzlich von den äußersten Achsen beginnend unterlegt. Die zu Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbrückwaagen und Sperrschuhen nächststehenden Achsen dürfen nicht unterlegt werden.

**Zusätzliche Anordnungen**

(5) Zusätzliche Anordnungen für bestimmte Bahnhöfe (z.B. auf Steilstrecken) sowie Erleichterungen für Abrollanlagen siehe Bf-Do.

**Unbesetzte Betriebsstellen**

(6) In unbesetzten Betriebsstellen - auch in Bahnhöfen während der Dienstruhe - müssen bei auf Gleisen ohne Schutzweichen bzw. Sperrschuhe abgestellten Fahrzeugen (ausgenommen Tfz) die jeweils äußersten Fahrzeuge nach außen mit sperrbaren Klemmkeilen gesichert werden. Ausnahmen genehmigt BT.

**Verantwortung**

(7) Für die Sicherung ist der Mitarbeiter verantwortlich, der die Fahrzeuge abstellt.

Die Sicherung von Tfz und Triebzügen obliegt ausschließlich dem Tzfz (siehe DV M 22).

§§ 17 - 20 bleiben frei

## Abschnitt III: Bilden der Züge

### § 21 Allgemeines

- (1) Die Zugbildung erfolgt nach
- a) den Zugbildeplänen A und B,
  - b) der zu jedem Fahrplanwechsel neu aufgelegten Dienstanzweisung über die Güterzugbildung.

Zugbildepläne  
Dienstanzweisung über die  
Güterzugbildung

Die Zusammensetzung der Sonderzüge wird besonders angeordnet.

- (2) Beim Bilden der Züge muss darauf geachtet werden, daß
- a) nur Fahrzeuge eingereiht werden, die zur Beförderung mit dem Zug zugelassen sind und deren Beschaffenheit und Zustand der Ladung nicht offensichtlich Mängel aufweisen.
  - b) lose oder bewegliche Fahrzeugteile ordnungsgemäß festgelegt bzw. verwahrt, seitwärts aufschlagende Wagentüren und -klappen - bei leeren Wagen auch Schiebetüren - sowie bewegliche Wagendächer und -wände geschlossen, Spannketten hochgestellter Rungen verbunden und verstellbare Pufferträger richtig gestellt und verriegelt sind.

Allgemeine  
Regeln

Bestehen bei der Beurteilung von Wagengebrechen oder von Mängeln in der Beladung Zweifel, so entscheidet dort, wo Wagenmeister nicht verfügbar sind, der Tzfz.

- (3) Die Fahrzeug-Vmax der einzureihenden Fahrzeuge muss mindestens der Fahrplan-Vmax des Zuges entsprechen. Trifft dies in unvermeidlichen Fällen nicht zu, so darf die Vmax des Zuges mit Genehmigung der Betriebslenkung herabgesetzt werden. Die Verständigung des Zuges erfolgt mit A-Befehl, sofern die Ursache für die Herabsetzung nicht ausschließlich beim führenden Tfz liegt. Bei alleinverkehrenden elektrischen Tfz ohne taugliche E-Bremse oder Diesel-Tfz ohne taugliche H-Bremse wird in Gefällen über 15 ‰ die erforderliche Herabsetzung der Geschwindigkeit durch den Tzfz bekanntgegeben.

Fahrzeug-  
Vmax

- (4) Tfz und auf eigenen Rädern rollende Schneeräumfahrzeuge fremder Bahnen dürfen - soweit sie nicht gemäß Fahrplanhilfstafel zugelassen sind - nur mit Genehmigung der beteiligten Geschäftsbereiche befördert werden. Wagen ausländischer Bahnen dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn sie das "RIC"- oder das "RIV"-Zeichen oder ein Vereinbarungszeichen mit dem Kennzeichen "A" tragen. Sonst ist die Genehmigung der beteiligten Geschäftsbereiche erforderlich.

Fremde  
Fahrzeuge

**§ 22 Länge der Züge**

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Grundsatz                        | (1) Die Wagenzuglänge darf höchstens 700 m, bei personenbefördernden Zügen höchstens 450 m betragen; Ausnahmen genehmigt die ZBL. Für den Übergang auf fremde Bahnen gelten besondere Bestimmungen. |
| Zuglänge aufgrund der Gleislänge | (2) Die aufgrund der Länge der Bahnhofgleise größtmögliche Zuglänge ist für jeden Bahnhof besonders angegeben (Bsb, StL). Wegen überlanger Züge siehe § 49 Abs. 1 und 2.                            |
| Bahnsteig                        | (3) Wegen Berücksichtigung der Bahnsteiglänge siehe § 49 Abs. 3 und 4.  |

**§ 23 Wagenzuggewicht**

- |              |  |
|--------------|--|
| Begriff      | (1) Wagenzuggewicht ist die Summe der Eigengewichte aller beförderten Fahrzeuge (Wagenzug) und der Gewichte ihrer Ladungen. Die Gewichte arbeitender Tfz - ausgenommen Triebwagen - bleiben unberücksichtigt (s. jedoch § 26 Abs. 5)<br><br>Nichtarbeitende (geschleppte) Tfz zählen zum Wagenzug. |
| Ermittlungen | (2) Die Ermittlung des Wagenzuggewichtes erfolgt nach den Bestimmungen des DB 610.   |

**§ 24 Belastung der Tfz**

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| Regelbelastung                    | (1) Regelbelastung ist jenes Wagenzuggewicht, das ein Tfz einer bestimmten Reihe in den errechneten Fahrzeiten (siehe Dispolisten) befördern kann. Sie ist in den Belastungstafeln angegeben; ist eine Tfz-Reihe nicht aufgenommen, so ist ihre Belastung bei der Zugleitung zu erfragen.   |
| Überschreitung der Regelbelastung | (2) Ist das Wagenzuggewicht größer als die Regelbelastung, darf die Regelbelastung auch überschritten werden; bei personenbefördernden Zügen sowie Expres-, Schnell- und Eilgüterzügen ist hierfür die Zustimmung der Zugleitung erforderlich. Das Ausmaß der zu erwartenden Fahrzeitüberschreitung kann mit der Dispoliste festgestellt werden. Die maximale Belastung darf nicht überschritten werden. Die in Betracht kommenden Bahnhöfe werden in der Zuganzeige verständigt. |
| Weitere Tfz                       | (3) Ist die zu erwartende Fahrzeitüberschreitung nicht tragbar oder würde die maximale Belastung überschritten werden, müssen weitere arbeitende Tfz beigegeben werden. Bei Güterzügen sollen weitere arbeitende Tfz - ausgenommen verfügte Tfz - wenigstens zur Hälfte ihrer Regelbelastung ausgelastet sein.  |
| Anzahl und Reihung der Tfz        | (4) a) Grundsätzlich sind arbeitende Tfz möglichst an der Zugspitze zu reihen. Bei Überschreitung der Grenzbelastung  |

ziehender Tfz darf mit Zwischen-Tfz gefahren werden, wobei dieses so zu reihen ist, daß das Gewicht des nachfolgenden Wagenzuges die Grenzbelastung ziehender Tfz möglichst erreicht.

Höchstens zulässig sind 3 Tfz an der Zugspitze und 1 Zwischen-Tfz.

- b) auf Strecken mit Nachschiebebetrieb (siehe StL) soll angestrebt werden,
- das zweite Tfz als Nachschiebe-Tfz,
  - das dritte Tfz als Vorspann-Tfz

einzusetzen. Es soll weiters angestrebt werden, das Nachschiebe-Tfz auch bei der Talfahrt beim Zug zu belassen. Von dieser Regelung darf aus technischen oder betrieblichen Gründen abgewichen werden.

Gleichzeitig dürfen höchstens 3 Tfz an der Zugspitze und 1 Nachschiebe-Tfz (oder 2 Tfz in Vielfachsteuerung) verwendet werden.

Der Einsatz eines weiteren Nachschiebe-Tfz ist mit Zustimmung der ZBL zulässig.

In Ausnahmefällen (z.B. Umleitungsverkehr) dürfen bis zu 3 Züge vereinigt verkehren.

- |     |   |  |
|-----|---|--|
| (5) | Zügen - ausgenommen nachgeschobenen Zügen - darf ein Tfz (oder 2 Tfz in Vielfachsteuerung) das nur Leistung für die Eigenbewegung abgibt, am Zugschluß beigegeben werden.   | Tfz am Zugschluß                           |
| (6) | Werden mehrere arbeitende Tfz verwendet, so ergibt die Summe ihrer Regelbelastungen das zulässige Wagenzuggewicht. Ziehende Tfz dürfen mit Rücksicht auf die Zugeinrichtung nicht über die Grenzlast ziehender Tfz belastet werden (siehe Fahrplanhilfstafel).  | Regelbelastung bei Verwendung mehrerer Tfz |
| (7) | Bei Triebwagenzügen dürfen arbeitende Triebwagen an beliebiger Stelle gereiht werden. Triebwagenzüge sind in der Regel aus Triebzügen, Trieb-, Zwischen-, Steuer- und Beiwagen zu bilden. Andere Wagen dürfen nur beigegeben werden, wenn es im Zugbildeplan vorgesehen oder von der Zugleitung angeordnet ist. | Triebwagenzüge                             |
| (8) | Bei nicht voll leistungsfähigen Tfz ist der Ausfall von Fahrmotoren von der Lok-Einsatzleitung bzw. vom zuständigen Traktionsstandort - in unvorhergesehenen Fällen vom Tfzf - dem Fdl rechtzeitig bekanntzugeben. Das Ausmaß der verminderten  | Verminderte Belastung                      |

Belastung wird gemäß DV M 22 Anlage 04 ermittelt. In der Zuganzeige ist auf den Schaden hinzuweisen.

### § 25 Anwendung der Bremsen

- |  |   |
|--|---|
| Ein- und aus-<br>zuschaltende<br>Bremsen | (1) Alle tauglichen und die als mindertauglich geltenden selbstlösenden Bremsen sind einzuschalten. Auszuschalten sind die als untauglich gekennzeichneten Bremsen und jene Bremsen, bei denen die Unbrauchbarkeit erkennbar ist.   |
| Anzuwendende Bremsstellung               | (2) Alle Züge müssen - ausgenommen im Störfall - luftgebremst geführt werden, wobei die Bremsen grundsätzlich in die jeweils wirksamste Stellung zu bringen sind; Ausnahmen für grenzüberschreitende Züge genehmigt die ZBL. Bremsen in Bremsstellung R dürfen mit Bremsen in Bremsstellung G nur dann gleichzeitig wirken, wenn sie nicht auf Bremsstellung P umgestellt werden können. Die Beförderung geschleppter bzw. abgeschleppter Tfz, sowie von Reisezugwagen mit der Anschrift ee ohne Energieversorgung durch die Zugsammelschiene, hat soweit möglich in der Bremsstellung P zu erfolgen.   |
| Vmax                                     | (3) Die Vmax darf bei Zügen mit <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrzeugen nur in Bremsart R/P ..... 160 km/h</li> <li>- Fahrzeugen in Bremsstellung G ..... 100 km/h</li> <li>- Fahrzeugen mit bedienten Handbremsen..... 50 km/h</li> </ul> nicht überschreiten. Ist dabei die Vmax des Zuges herabzusetzen, erfolgt die Verständigung mit A-Befehl.<br><br>Die Vmax alleinverkehrender Tfz darf 120 km/h nicht überschreiten.   |
| ZSB                                      | Wegen Vmax über 140 km/h siehe ZSB.   |
| Schlußbremswagen<br>Nachlaufer           | (4) Das letzte Fahrzeug eines Zuges muß eine bediente Bremse haben (Schlußbremswagen). Ausnahmsweise darf Zügen bis 100 km/h ein Nachlaufer beigegeben werden. Nachlaufer ist ein an den Schlußbremswagen gekuppeltes ungebremstes Fahrzeug, das weder mit Reisenden besetzt, noch mit einem der Großzettel (Placard) Nr. 1 - 9 gekennzeichnet sein darf. Wenn möglich, muß die Hauptluftleitung des Nachlaufers mit dem Zug gekuppelt werden.<br><br>Alleinverkehrenden elektrischen Tfz ohne taugliche E-Bremse oder Diesel-Tfz ohne taugliche H-Bremse dürfen in Gefällen über 15 ‰ Nachlaufer nicht beigegeben werden.<br><br>Bei geschobenen Zügen ist bezüglich des ersten Fahrzeuges sinngemäß vorzugehen. |

§ 26 Bremsberechnung

- (1) Der Bremsweg eines Zuges darf bei Schnellbremsung aus Sicherheitsgründen bestimmte Längen nicht überschreiten. Diese Längen können zwischen 400 und 1500 m betragen; sie sind - jeweils auf volle 100 m gerundet - in den Dispolisten angegeben. Für EKÜS sind Längen ab 200 m zulässig. Bremsweglänge
- (2) Das Bremsgewicht ist das Maß für die Bremsleistung eines Fahrzeuges oder Zuges. Das erforderliche Verhältnis des Bremsgewichtes zum Wagenzuggewicht ist in Hundertteilen in den Bremstafeln angegeben (Brems Hundertstel). Bremsgewicht  
Brems Hundertstel
- (3) Die für einen Zug erforderlichen Brems Hundertstel sind im Kopf des Fahrplanes angegeben; sie müssen im Zug vorhanden sein (siehe jedoch Abs. 5). Erforderliche  
Brems Hundertstel

Grundsätzlich sind Züge so zu bilden, daß der Wagenzug für sich und die arbeitenden Tfz einzeln die erforderlichen Brems Hundertstel aufbringen. In unvermeidlichen Fällen (z.B. Ausschalten von Bremsen, bei verminderter Bremsleistung des Tfz oder des Wagenzuges) ist nach Abs. 5 vorzugehen.

- (4) Das vorhandene Bremsgewicht ist die Summe aus Bremsgewichten der bedienten Bremsen des Wagenzuges und der Triebwagen. Die vorhandenen Brems Hundertstel werden mit Formel Vorhandenes  
Bremsgewicht  
, vorhandene  
Brems Hundertstel

$$\text{Vorhandene Brems Hundertstel} = \frac{\text{Vorhandenes Bremsgewicht} \times 100}{\text{Wagenzuggewicht}}$$

in ganzen Hundertteilen ermittelt; das Ergebnis ist arithmetisch zu runden.

- (5) Werden beim Zug ausnahmsweise die erforderlichen Brems Hundertstel nicht aufgebracht oder meldet der Tffz, daß bei seinem Tfz die erforderlichen Brems Hundertstel nicht erreicht werden, so wird zuerst eine neuerliche Bremsberechnung durchgeführt, bei der die Dienstgewichte und Bremsgewichte – ausgenommen Bremsgewichte der E-Bremse - aller beim Zug befindlichen arbeitenden Tfz berücksichtigt werden. Werden dabei die erforderlichen Brems Hundertstel erreicht, sind weitere Maßnahmen nicht erforderlich. Mangel an  
Brems Hundertstel

Werden die erforderlichen Brems Hundertstel auch dann nicht erreicht, so ist dies dem Fdl zu melden. Kann der Mangel nicht beseitigt werden oder ist die Beseitigung des Mangels wegen der damit verbundenen Verzögerung unzumutbar, so darf der Zug mit Genehmigung der Zugleitung verkehren. Die ermit- Maßnahmen  
des Fdl

telten Bremswert der gemeinsamen Bremsberechnung und die Bremswert jenes Teiles (Wagenzug, Tzf), bei dem der Mangel auftritt, sind gegenüberzustellen. Für das Setzen betrieblicher Maßnahmen ist der jeweils höhere Wert maßgebend. Der Fdl prüft mit der Dispoliste, ob durch den Mangel an Bremswert eine Herabsetzung der Vmax erforderlich wird. Trifft dies zu, so ist dem Zug die noch zulässige Geschwindigkeit mit A-Befehl vorzuschreiben.

Bei Lokzügen und Triebwagenzügen muß sinngemäß vorgegangen werden.

**Steilstrecke**

Bei nicht personenbefördernden Zügen darf für die Talfahrt auf Steilstrecken (siehe StL) das Dienstgewicht und das Bremsgewicht der Druckluftbremse jener Tzf angerechnet werden, die mit einer tauglichen E-Bremse ausgerüstet sind (siehe Fahrplanhilftafeln).

Wird durch den Mangel an Bremswert eine Verminderung der Geschwindigkeit erforderlich, so ist diese grundsätzlich auf die Werte herabzusetzen, welche die Dispoliste mit den niedrigsten Bremswert vorsieht.

Tritt der Mangel erst während der Talfahrt auf, darf bis zu den Mindestbremswerten herabgesetzt werden. Die Geschwindigkeit darf dann 20 km/h nicht überschreiten, in jedem Bahnhof müssen 10 Minuten Kühlpause eingehalten werden. Die Vorschreibung erfolgt mit A-Befehl.

**Mindestbremswert**

- (6) Bei einem Zug (Zugteil) müssen stets so viele Bremswert vorhanden sein, daß im jeweils maßgebenden Gefälle noch mit 20 km/h gefahren werden kann (Mindestbremswert). Die Mindestbremswert sind in der StL angegeben und gelten für beide Fahrtrichtungen.

**EK-Überwachungssignal**

- (7) Muß bei EKÜS mit einer Bremsweglänge von 200 m bzw. 300 m mit den Mindestbremswert gefahren werden, darf in diesem Bereich die Geschwindigkeit 10 km/h nicht überschreiten. Die Vorschreibung erfolgt mit A-Befehl. Zusätzlich ist dem Tzf das Anhalten vor der EK mit V-Befehl vorzuschreiben.

**Berechnung**

- (8) Wegen Berechnung des Bremsgewichtes siehe DB 610.

**Festhaltebremsgewicht**

- (9) Bei nicht personenbefördernden Zügen - ausgenommen Personenwagenleer- und Dienstpersonenzügen - ist zu prüfen, ob die zum Festhalten des Zuges im Stillstand notwendigen Handbremsen vorhanden sind.

Das hierzu erforderliche Handbremsgewicht wird als Festhaltebremsgewicht bezeichnet und mit der Formel

Festhaltebremsgewicht =	$\frac{\text{Wagenzuggewicht} \times \text{Festhaltebrems Hundertstel}}{100}$
----------------------------	---

ermittelt. Die Festhaltebrems Hundertstel sind in der StL angegeben.

Kann das Festhaltebremsgewicht nicht mit Handbremsen aufgebracht werden, dürfen zur Deckung des Fehlbetrages die auf den Lokomotiven vorhandenen Hemmschuhe herangezogen werden. Grundsätzlich sind Lokomotiven mit 4 Hemmschuhen ausgerüstet. Abweichungen sind in den Fahrplanhilfstafeln angegeben. Die Verständigung des Zuges erfolgt im Zugzettel (siehe DB 610).

- (10) Die Brems Hundertstel der Tfz sind am Führerstand angeschrieben und in den Fahrplanhilfstafeln angegeben. Bei arbeitenden Tfz überprüft der Tzf, ob die erforderlichen Brems Hundertstel aufgebracht werden. Ist dies nicht der Fall, meldet er den Mangel dem Zgf (Zugvorbereiter) bzw. dem Fdl. Bei nicht personenbefördernden Zügen in Steilstrecken ist der Ausfall der E-Bremse immer zu melden. Für die weitere Vorgangsweise gilt Abs. 5.
- (11) Der Führer des führenden Tfz ist mit A-Befehl zu verständigen  
a) wenn Handbremsen bedient werden  
b) wenn mehr als die Hälfte der bedienten Bremsen des Wagenzuges einlöslich sind.

Brems Hundertstel bei Tfz

Dem Führer des führenden Tfz muß die Länge des Wagenzuges sowie die Anzahl der Wagen mit Scheibenbremsen und mit Kunststoffbremssohlen mdl mitgeteilt werden.

- (12) Bei Zügen, die ausschließlich aus Triebwagen bzw. Triebzügen zusammengesetzt sind, entfällt die Bremsberechnung, wenn alle beim Zug vorhandenen Bremsen tauglich und eingeschaltet sind. Bei Ausfall von Bremsen oder Beigabe anderer Fahrzeuge als Triebwagen oder Triebzügen ist die Bremsberechnung durchzuführen. Die E-Bremse darf auch bei Mangel an Brems Hundertstel angerechnet werden.
- (13) Werden bei Zügen auf der freien Strecke oder in einer nicht mit Fdl besetzten Betriebsstelle durch Ausfall von Bremsen oder aus anderen Gründen die erforderlichen Brems Hundertstel nicht mehr erreicht bzw. tritt eine Bremsstörung auf der freien Strecke auf, so darf die Fahrt ausnahmsweise ohne Bremsberechnung

Entfall der Bremsberechnung

Ausfall von Bremsen

bis zum nächsten mit Fdl besetzten Bahnhof fortgesetzt werden, wenn noch mindestens die Hälfte der Fahrzeuge des Zuges taugliche Bremsen hat. Die Bestimmungen über den Schlußbremswagen brauchen nicht beachtet werden. Die Geschwindigkeit darf 20 km/h nicht überschreiten. Im nächsten mit Fdl besetzten Bahnhof ist anzuhalten und nach Abs. 5 vorzugehen.

### § 27 Einreihen von nichtarbeitenden Tfz und Schneeräumfahrzeugen sowie von Fahrzeugen mit Zug- und Stoßeinrichtungen besonderer Bauart.

Nicht arbeitende Tfz

- (1) Nichtarbeitende (geschleppte) Tfz geben keine Leistung für die Beförderung ab. Sie sind grundsätzlich hinter das Zug-Tfz zu reihen; in unvermeidlichen Fällen dürfen sie im Zug oder am Zugschluß gereiht werden.

Nicht arbeitende Schneeräumfahrzeuge

- (2) Nichtarbeitende Schneeräumfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen, dürfen nur mit Güterzügen und als letztes Fahrzeug befördert werden (siehe auch DV B 29).

ZSB

- (3) Wegen Fahrzeugen mit Zug- und Stoßvorrichtung besonderer Bauart siehe ZSB.

### § 28 Wagen mit Großzetteln (Placards)

Reihung, Einstellung in Züge

Für Wagen, an denen die im RID vorgeschriebene Großzettel (Placard) Nr. 1 - 9 angebracht sind, gelten die im Anhang II festgelegten Bestimmungen.

Anhang II

§ 29 Einreihen von Wagen mit langer Ladung

- (1) Zwei oder mehr Wagen, über die dieselbe Ladung reicht, dürfen nur Zügen bis 100 km/h Vmax beigegeben werden. Solche Wagen-  
gruppen müssen von Wagen, die mit Personen besetzt sind, durch mindestens einen Schutzwagen getrennt sein. Die Reihung unmittelbar hinter Tfz ist nur zulässig, wenn ein gegebenenfalls unmittelbar vorher befindlicher Führerstand nicht besetzt ist. Als Schutzwagen gilt ein Wagen, dessen Stirnwände oder Ladung höher sind, als die Ladung der Wagen-  
gruppe. Reihung all-  
gemein
- (2) Paarweise beladene Schemelwagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, dürfen nur Zügen bis 60 km/h Vmax beigegeben werden. Einem Zug dürfen höchstens 5 Wagenpaare, grundsätzlich am Zugende, beigegeben werden; wird die zulässige Zahl der Schemelwagenpaare nicht erreicht, so dürfen für jedes weniger eingestellte Schemelwagenpaar vier andere Wagenachsen angehängt werden. Ein Schemelwagenpaar gilt als Schlußbremswagen, wenn auch nur ein Wagen eine bediente Bremse hat; erforderlichenfalls darf ein Schlußbremswagen folgen. Bei nachgeschobenen Zügen sind solche Schemelwagenpaare an das Nachschiebe-Tfz anzuhängen. Schemelwa-  
gen, die nur  
durch die La-  
dung oder zu-  
sätzlich mit  
Steifkupplung  
verbunden  
sind
- (3) Leere Schemelwagen müssen mit der Schraubenkupplung verbunden sein. Leere Sche-  
melwagen

§ 30 Außergewöhnliche Fahrzeuge

- (1) Außergewöhnliche Fahrzeuge sind solche, die den Bedingungen der Übersicht über die Streckenklassen nicht entsprechen oder deren Begrenzung das zulässige Lademaß (RIV, Anl. II) überschreitet, sowie Wagen, die aufgrund einer besonderen oder fehlenden Anschrift Beförderungsbeschränkungen unterliegen. Begriff
- (2) Außergewöhnliche Fahrzeuge sind in der Regel personenbefördernden Zügen nicht beizugeben. Müssen sie ausnahmsweise personenbefördernden Zügen beigegeben werden, so müssen sie hinter die Reisezugwagen gereiht werden. Reihung
- (3) Nähere Bestimmungen über die Beförderung außergewöhnlicher Fahrzeuge sind im § 71 Abs. 3 - 6, festgelegt. Beförderung
- (4) Ein umzuleitender Zug muß überprüft werden, ob Wagen auf der Umleitungsstrecke von den Bestimmungen des Abs. 1 betroffen sind. Sinngemäß muß vorgegangen werden, wenn außergewöhnliche Fahrzeuge in Zügen abweichend vom vereinbarten Beförderungsweg befördert werden. Umleitungen

§§ 31 - 34 bleiben frei

## Abschnitt IV: Fahrdienst i. d. Betriebsstellen

### § 35 Allgemeines

- |     |   |  |  |
|-----|---|--|--|
| (1) | Für die gesamte Betriebsabwicklung im Bahnhof ist der Fdl zuständig (siehe § 3 Abs. 10). Sind mehrere Fdl gleichzeitig eingeteilt, sind ihre Aufgabenbereiche in der Bsb abgegrenzt.  | Fdl  |  |
| (2) | Sind dem Fdl Mitarbeiter für den Fernsprechverkehr beigegeben (Bsb), muss er die Abgabe jeder Meldung anordnen.   | Mitarbeiter<br>des Fdl   |  |
| (3) | Fdl, Stellwerks-(Weichen-)wärter und Streckenwärter erwarten die Züge und beobachten sie während der Fahrt (siehe ZSB). Ausnahmen bei örtlichen Schwierigkeiten genehmigt die Bsb.  | Zugbeobach-<br>tung<br>ZSB   |  |
| (4) | Ist bei Arbeiten im Gefahrenbereich von Bahnanlagen auf der freien Strecke die Anmeldung einer Gefährdeten Rotte erforderlich, hat der Örtlich Aufsichtsführende bzw. Sicherungsposten den Fdl der Nachbarbahnhöfe die Lage der Arbeitsstelle unter Angabe der benachbarten Betriebsstellen (Bf, Üst, Abzw und Blockstellen), auf mehrgleisigen Abschnitten das Arbeitsgleis sowie seinen Namen bekannt zu geben. Sie zählen zu den Streckenwätern.<br><br>Ist bei Arbeiten im Gefahrenbereich von Bahnanlagen im Bahnhof die Anmeldung einer Gefährdeten Rotte erforderlich, hat der Örtlich Aufsichtsführende den Fdl die Lage der Arbeitsstelle, auf mehrgleisigen Abschnitten das Arbeitsgleis sowie seinen Namen bekannt zu geben. Sie zählen zu den Mitarbeitern des Bahnhofes. Die Art der Verständigung vereinbaren Fdl und Örtlich Aufsichtsführender. | Gefährdete<br>Rotte auf der<br>freien Strecke<br><br>Gefährdete<br>Rotte im<br>Bahnhof |  |
| (5) | Das Hinweisschild "Gefährdete Rotte" ist anzubringen (siehe DV S 41, 50-56, 58). <i>Selbststellbetrieb muss ausgeschaltet sein.</i> Gefährdete Rotten im Bahnhof müssen vor Zulassung jeder Fahrt auf dem Arbeitsgleis - über Verlangen des Örtlich Aufsichtsführenden auch auf den Nachbargleisen - verständigt werden.  |  |  |
| (6) | Nach Abschluss der Arbeiten bzw. bei Arbeitsunterbrechungen erfolgt die Abmeldung beim Fdl, bei Arbeiten auf der freien Strecke bei beiden Fdl.   |  |  |

### § 36 Verständigung der Züge, schriftliche Aufträge

- |                                |   |
|--------------------------------|---|
| mdl oder fmdl<br>Verständigung | (1) Die mdl oder fmdl Verständigung eines Zuges richtet sich an den Führer des führenden Tfz. Erfordert ein Auftrag die Verständigung des Zgf oder der Führer weiterer Tfz, so sorgt der den Auftrag Erteilende hierfür, gegebenenfalls unter Mitwirkung der Zugmannschaft.   |
| Schriftliche<br>Aufträge       | (2) Zur Erteilung schriftlicher Aufträge an die Zugmannschaft werden verwendet <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten (La)</li> <li>b) Allgemeiner Befehl (A-Befehl)</li> <li>c) Besonderer Befehl (B-Befehl)</li> <li>d) Vorsichtsbefehl (V-Befehl)</li> <li>e) Sammelbefehl; dieser kann A-, B- und V-Befehl ersetzen. Befehle müssen auch dann befolgt werden, wenn ausnahmsweise nicht das vorgeschriebene Befehlsmuster verwendet wird.</li> </ul>   |
| Ausfertigung                   | (3) Befehle fertigen Fdl und Blockwärter aus. Sammelbefehle fertigt der Fdl einfach aus und diktiert dann die Vorschreibung dem Tfz (Zgf). Der Fdl darf Mitarbeitern des ausführenden Betriebsdienstes - für jeden Einzelfall gesondert - den Auftrag zur Befehlsausfertigung erteilen; die Vorgangsweise bei der Verwendung des Sammelbefehls wird sinngemäß angewendet.   |
| ZSB                            | (4) Befehle werden so weit wie möglich in bestimmten Befehlsbahnhöfen (siehe ZSB) bzw. im Ausgangsbahnhof beigegeben.   |
|                                | (5) Befehle werden grundsätzlich zweifach ausgefertigt. Erfordert ein Auftrag die Verständigung des Zgf oder der Führer weiterer Tfz, wird die Anzahl der Ausfertigungen entsprechend erhöht.   |
|                                | (6) Beim Ausfertigen sind nur Abkürzungen nach Anlage 1 zulässig. Sind mehrere Vorschreibungen auf einem Befehlsmuster zu machen, muss die Reihenfolge der Eintragungen dem Zuglauf entsprechen. Bei Verwendung mehrerer Vordrucke werden in einem A-Befehl die Vorschreibungen - unter Einbeziehung etwa erforderlicher Befehlsmuster - fortlaufend nummeriert; die Nummer wird eingeringelt. Bei Verwendung von Befehlsmustern mit Vordruck muss für jede Vorschreibung ein gesondertes Befehlsmuster verwendet werden. Bei der fortlaufenden Nummer der Vorschreibungen, die auf anderen Befehlsmustern vermerkt sind, wird ein entsprechender Hinweis angebracht (z.B. ②-A-Befehl, ④- V-Befehl); im Kopf des Befehlsmusters, auf das hingewiesen wird, wird die fortlaufende Nummer eingetragen und eingeringelt. |

(7) Folgende Vorschriften werden nicht in die Nummerierung einbezogen:

- Herabsetzung der Vmax (z.B. Mangel an Bremsleistung, Fahrzeug-Vmax),
- Änderung des Fahrplanes bei besonderer Zugnummer
- Verständigung über die Zugart
- Vorsprungfahren (Vorzüge zu personenbef. Zügen),
- Umlegen von Zügen,
- Vorschriften für außergewöhnliche Fahrzeuge (siehe § 71).

Für jede einzelne der genannten Vorschriften muß ein gesondertes Befehlsmuster verwendet werden.

(8) Die Nummerierung der Vorschriften entfällt, wenn eine Befehlsbeigabe nach Ausfolgung der nummerierten Befehle erforderlich wird und wenn Befehle ausnahmsweise nicht in den grundsätzlich hierfür vorgesehenen Bahnhöfen (siehe Abs. 4) beigegeben werden.

(9) Vorschriften gelten auf zweigleisigen Strecken grundsätzlich auf beiden Streckengleisen. Bei Gleiswechselbetrieb darf erforderlichenfalls der Zusatz "gilt nur auf dem Regelgleis (Gegengleis)" vorgeschrieben werden.

(10) Sind im Buchfahrplan Alternativstrecken dargestellt, werden Befehle für beide Strecken ausgestellt. Die Vorschrift ist mit der Streckennummer zu kennzeichnen.

Alternativ-  
strecken

(11) Befehle folgt der Fdl bzw. der Blockwärter - im Auftrag des Fdl auch ein Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes - dem Führer des führenden Tzf aus. Erfordert ein Auftrag die Verständigung des Zgf oder der Führer weiterer Tzf, sorgt der Fdl für die Ausfolgung der Gleichschriften.

Ausfolgung

(12) Den Empfang bestätigt der Führer des führenden Tzf auf der bei der ausfertigenden Stelle verbleibenden Gleichschrift; Lotsen fertigen mit.

Empfangsbe-  
stätigung

(13) Der Tzgf verständigt seinen Beimann vom Befehlsinhalt. Der Zgf verständigt die Schaffner vom Inhalt der La und der Befehle im erforderlichen Umfang.

Verständigung

(14) Bei Tzgf-(Zgf-)wechsel werden noch gültige Befehle gegen Bestätigung im Übergabe-(Einschreib-)buch übergeben. Bei Tzf-Wechsel, Beigabe oder Abstellen weiterer Tzf übergibt der Tzgf noch gültige Befehle dem Führer des nunmehr führenden Tzf gegen Bestätigung im Übergabebuch bzw. veranlaßt beim

Übergabe  
noch gültiger  
Befehle

Fdl die Ausfertigung weiterer Gleichschriften. Ist die direkte Übergabe nicht möglich, so muß bei Zügen mit Zgf dieser, sonst der Zugvorbereiter (Fdl) zur Vermittlung herangezogen werden. Die Übergabe wird jeweils im Übergabe-(Einschreib)-buch oder im Befehlsblock bestätigt.

Vollzugs-  
meldung

- (15) Vollzugsmeldung ist erforderlich
- an den anfordernden Bahnhof
  - an die unmittelbar beteiligten Bahnhöfe bei In- und Außerkraftsetzung einer La-Vorschreibung, sowie bei fernschriftlich verfügten Vorschreibungen.
- Aus der Vollzugsmeldung muß der Befehlsinhalt erkennbar sein.

Widerruf

- (16) Schriftliche Aufträge dürfen nur schriftlich oder beim Signalfernsprecher widerrufen werden.

### § 37 Änderungen im Zugverkehr

Grundsatz

- (1) Alle beteiligten Mitarbeiter müssen über den Zugverkehr unterrichtet sein; Änderungen werden daher rechtzeitig bekanntgegeben.

Einleitung  
Absage

- (2) Bedarfs- und Sonderzüge werden eingeleitet; Regelzüge sowie bereits eingeleitete Bedarfs- und Sonderzüge müssen, wenn sie nicht benötigt werden, abgesagt werden.

Fahrpläne

- (3) Zur Einleitung von Bedarfszügen sind geeignete Angebotstrassen, bzw. Trassen von Regelzügen an Tagen ihres fahrplanmäßigen Nichtverkehrs oder Vor- und Nachzüge zu verwenden. Die Fahrplanangaben des Stammzuges gelten auch für seine Vor- und Nachzüge. Die Fahrpläne für Sonderzüge werden in der Regel mit Fahrplananordnung oder Betra bekanntgegeben.

- (4) Einleitungen und Absagen führen die Befehlsbahnhöfe für ihren Bereich durch; andere ermächtigte Bahnhöfe siehe Bsb. Einleitungen und Absagen werden soweit möglich um 0.00 Uhr, sonst so früh wie möglich gegeben.

Wortlaut der  
Einleitung  
(Absage)

- (5) Einleitungen (Absagen) werden mit folgendem Wortlaut gegeben:

<p>Einleitung (Absage) von ..... (Bahnhof) Heute (morgen) verkehrt (unterbleibt) von .....bis..... (Zug)</p>
--

Zusätzlich wird erforderlichenfalls angegeben:

- die Zugart [personenbefördernd (P) oder nicht personenbefördernd (nP)]

- bei Zügen mit besonderen Zugnummern der Fahrplan.

... nach (Muster) fahrplan ....., Abfahrt um ..... Uhr

Die Fdl der übrigen Bahnhöfe errechnen die Verkehrszeiten selbst.

- bei Vor- und Nachzügen, die nicht durch Voranstellen der Zahlen 10, 11 oder 12 bezeichnet sind

... ist Vorzug (Nachzug) ..... (Zug)

- bei Dienstzügen die Zweckbestimmung,
- bei umgelegten Zügen

... mit Fracht des Zuges .....

- bei Sonderzügen die Nummer der Fahrplananordnung bzw. Betra.
- die Qualitätsstufe und der Besteller.

Ändert sich bei Zügen mit einer besonderen Zugnummer innerhalb des Zuglaufes der Fahrplan, so ist der Tzfz mit A-Befehl davon zu verständigen.

Ändert sich bei Zügen die Zugart, so ist der Tzfz ebenfalls mit A-Befehl zu verständigen.

- (6) Nach der Einleitung bzw. Absage verständigt der Fdl die Mitarbeiter des Bahnhofes (siehe Bsb) und die beteiligten vorgelegenen Streckenwärter mit der Zugankündigung

Zugankündigung

Zugankündigung von ..... (Bahnhof)  
Heute (morgen) verkehrt (unterbleibt) ..... (Zug)

Bei Vor- bzw. Nachzügen, die nicht durch Voranstellen der Zahlen 10, 11 oder 12 bezeichnet sind, wird zugefügt

... ist Vorzug (Nachzug) ..... (Zug)

Bei Sonderzügen müssen die Verkehrszeiten, den Streckenwärtern die Fahrplangeschwindigkeit im jeweiligen Bahnhofsabstand (Buchfahrplan bzw. gedruckter Faplo), den Schrankenwärtern überdies die kürzeste Annäherungszeit zur jeweiligen EK (siehe Bsb) bekannt gegeben werden.

- (7) In bestimmten Bahnhöfen (Bsb) wird der Merkkalender geführt. Er dient als Unterlage für die Einleitung und Absage und für die Abgabe der Zugankündigung.

Merkkalender

- Merktafel**
- (8) Merktafeln befinden sich in der Fahrdienstleitung, auf Stellwerken, Weichen-, Block- und Schrankenposten. Eingeleitete (abgesagte) bzw. angekündigte Züge des laufenden Tages werden auf der Merktafel mit den Verkehrszeiten sowie den sonst notwendigen Angaben angeschrieben. Die Zugnummern abgesagter Züge werden durchgestrichen. Am unteren Rand der Merktafel werden Besonderheiten (z.B. Gefährdete Rotten, gesperrte Gleise) vorgemerkt. Züge, die längere Zeit täglich einzuleiten oder abzusagen sind, dürfen - außerhalb der täglichen zeitlichen Reihenfolge - in einer eigenen Spalte der Merktafel angeschrieben werden.
- Darüber hinausgehende Anwendungsmöglichkeiten der Merktafel siehe Bsb.
- Streckenwärter nicht verständigt**
- (9) Konnten Streckenwärter vom Verkehr eines Zuges nicht verständigt werden (siehe Abs. 6), muß der Zug zum Fahren auf Sicht (siehe § 70) beauftragt werden; bei Schrankenwärttern und Bewachern von EK ist außerdem wie bei gestörten EKSA (siehe ZSB) vorzugehen.
- ZSB**
- Sonstige Abweichungen**
- (10) Alle sonstigen Abweichungen im Zugverkehr, z.B. Verspätungen, Vorsprungfahren, Änderung der Reihenfolge, Änderung der Qualitätsstufe, des Bestellers oder der Zugart, geänderte Zugbildung, Abweichungen von der Geschwindigkeit oder den planmäßigen Halten müssen den Beteiligten rechtzeitig bekanntgegeben werden.
- Zuganzeige**
- (11) Befehls- bzw. Ausgangsbahnhöfe geben für den Befehlsbereich möglichst kurz nach der Ab-(Durch-)fahrt eines Zuges die Zuganzeige mit den Angaben
- Zugnummer
  - recht, (+.....), (-.....)
  - Wagenzuggewicht
  - Zuglänge (einschließlich Tfz)
  - Anzahl der Wagen
  - Tfz-Nummer
  - Besonderheiten.
- Die Zuganzeige wird immer eingetragen; Besonderheiten jedoch nur so weit, als der jeweilige Bahnhof betroffen ist.
- (12) Erleichterungen bei der Verständigung über den Zugverkehr genehmigt N (Bsb).

**§ 38 Zugmeldeverfahren**

- (1) Die Züge dürfen einander - ausgenommen beim Fahren auf Sicht - nur im Blockabstand folgen. Auf eingleisigen Strecken, bei Gleiswechselbetrieb und beim Fahren auf dem falschen Gleis müssen Gegenzugfahrten verhindert werden. Zur Sicherstellung dieser Gebote dient das Zugmeldeverfahren. **Fahren im Blockabstand**  
**Gegenzugfahrten**
- (2) Die Züge werden voraus- oder abgemeldet und rückgemeldet; muß der Gegenzugverkehr berücksichtigt werden, auch angeboten und angenommen. **Zugmeldungen**
- (3) Bei tauglichem Streckenblock wird nur voraus- bzw. abgemeldet; bei tauglicher Zugnummernmeldeanlage entfällt das Abmelden.
- (4) Angeboten wird von Bahnhof zu Bahnhof - frühestens 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit - jedenfalls aber vor Zulassung der Zugfahrt mit den Worten **Anbieten**

Wird ..... (Zug) angenommen?

Angenommen wird mit den Worten

**Annehmen**

..... (Zug) darf kommen.

- (5) Grundsätzlich wird erst angeboten, wenn der letzte Gegenzug eingetroffen und rückgemeldet bzw. für den letzten vorausgefahrenen Zug die Rückmeldung eingelangt ist. Um Verspätungen zu vermeiden, darf jedoch frühestens 2 Minuten vorher angeboten werden. Angeboten wird dann mit den Worten **Zeitpunkt**  
**Bedingte Annahme**

Wenn ..... (Zug) in ....., wird ..... (Zug) angenommen?

Angenommen wird mit den Worten

Wenn ..... (Zug) in ....., darf ..... (Zug) kommen.

- (6) Anbieten und Annehmen werden nicht wiederholt.
- (7) Steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, wird die Annahme mit den Worten verweigert: **Verweigerung**

Nein, warten!

- (8) Die Rückmeldung bestätigt, daß der Zug den Blockabschnitt vollständig geräumt hat und von der Nachbarzugfolge gestelle gedeckt ist. Sie wird gegeben, wenn der Zug mit Schlußsignal an der Signalzugschlußstelle vorbeigefahren ist, das Hauptsignal Halt zeigt und dort weder Ersatz- noch Vorsichtssignal einge- **Rückmeldung**

schaltet ist. Bei bedingter Annahme braucht der letzte Gegenzug erst rückgemeldet werden, wenn der bedingt angenommene Zug abgefahren ist.

- (9) *Bei Selbstblock muß das Vorhandensein des Schlußsignals nur bei eingeführtem fmdl Rückmelden festgestellt werden, wenn die Blockabschnittsprüfung nicht durchgeführt werden kann.*

Rückmeldung  
in Bahnhöfen  
ohne Einfahr-  
signal

- (10) In Bahnhöfen ohne Einfahrsignal darf die Rückmeldung abgegeben werden
- sobald der Zug wieder ausgefahren ist oder
  - für einen Folgezug eine andere Fahrstraße gestellt ist oder
  - der Zug mit Schlußsignal eingefahren ist und der Folgezug vom Anhalten vor der Trapeztafel verständigt ist oder
  - ein Zug der Gegenrichtung auf dasselbe Streckengleis ausfahren soll.

Wortlaut der  
Rückmeldung

- (11) Die Züge werden von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle mit den Worten rückgemeldet

..... (Zug) hier ..... (Zugfolgestelle)

Bestätigt wird mit den Worten

..... (Zug) in ..... (rückmeldende Stelle)

Wiederholt wird nicht.

Fmdl Rück-  
melden bei  
Streckenblock

- (12) Trotz vorhandenem Streckenblock muß fmdl rückgemeldet werden

- wenn gelb gekennzeichnete Verschlüsse an Blockeinrichtungen fehlen oder beschädigt sind, ausgenommen bei gegenteiligen Eintragungen im Arbeitsbuch,
- wenn es im Störungs- oder Arbeitsbuch verlangt ist,
- beim Erkennen einer Unregelmäßigkeit,
- wenn an einem untauglichen Hauptsignal - ausgenommen Einfahrsignal - vorbeigefahren werden muß,
- vor Anwendung der Blocküberbrückung*
- nach einem unerlaubten Vorbeifahren an einem haltzeigenden Hauptsignal,
- vor dem Befahren des falschen Gleises,
- vor Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal,
- in Sonderfällen bei bestimmten Streckenblockbauarten (siehe DV S 58).

Grundsätzlich muß bei eingleisigem Betrieb, bei Gleiswechselbetrieb und beim Fahren auf dem falschen Gleis auch angeboten und angenommen werden. In den Fällen d), f), h), i) und dann, wenn es im Störungs- oder Arbeitsbuch gestattet ist, kann auf das Anbieten und Annehmen verzichtet werden, wenn

- seit der letzten Zugfahrt kein Richtungswechsel erfolgt ist und
  - der Richtungspfeil Ausfahrt weißes oder rotes Dauerlicht zeigt und
  - in keinem Richtungspfeil für dasselbe Gleis Blinklicht besteht und
  - der Richtungspfeil Einfahrt vom selben Gleis dunkel ist.
- (13) Das fmdl Rückmelden führt der Fdl jenes Bahnhofes ein, in dem der Anlaß hiefür auftritt. Liegt der Anlaß bei einem Blockposten, ist hiefür der Fdl des dem Anfangspunkt näherliegenden Bahnhofes, *bei Selbstblockstellen der zuständige Fdl*, verantwortlich. Grundsätzlich muß im gesamten Bahnhofabstand fmdl rückgemeldet werden. *Kann bei Selbstblock das den betroffenen Blockabschnitt deckende Signal einzelgesperrt werden, so braucht das fmdl Rückmelden nur von diesem Signal bis zum nächsten tauglichen Hauptsignal eingeführt werden.* Für Züge, die das falsche Gleis befahren, braucht das fmdl Rückmelden nicht eigens eingeführt werden. Das Einführen des fmdl Rückmeldens wird im Zugmeldevormerk eingetragen.
- (14) Das Hinweisschild "Rückmelden" wird nach den Bestimmungen der DV S 41, 51-55, 58 angebracht. *Selbststellbetrieb ist auszuschalten.* Der Streckenblock muß bedient werden, soweit dies möglich und zulässig ist. Ausgenommen bei Selbstblock muß zuerst fmdl rückgemeldet werden und dann rückgeblockt werden. Für die Zugfolge gilt nur das fmdl Rückmelden.
- (15) *Die fmdl Rückmeldung darf durch die Blockabschnittsprüfung ersetzt werden, wenn der Zug durch das den Blockabschnitt begrenzende Hauptsignal gedeckt ist. Erfolgt die Blockabschnittsprüfung für den Nachbarbahnhof, so ist die Meldung in den Zugmeldevormerk, Spalte Bemerkungen, einzutragen (z.B. "9.05 v Hg: 41 frei"). Wegen Bedienung der Achszählgrundstellungstaste siehe § 53.*
- (16) Das fmdl Rückmelden hebt der Fdl auf, der es eingeführt hat, nachdem ein Zug den Abschnitt, für den es eingeführt wurde, bei einwandfrei arbeitendem Streckenblock befahren hat, wobei die Bedingungen der DV S 58 eingehalten werden müssen. Das Aufheben des fmdl Rückmeldens wird im Zugmeldevormerk eingetragen.
- (17) Vorausmeldung ist die Bekanntgabe der voraussichtlichen Ab-(Durch-)fahrtszeit vor Zulassung der Zugfahrt.

Einführen des  
fmdl  
Rückmeldens

Blockab-  
schnitts-  
prüfung

Aufheben des  
fmdl Rück-  
meldens

Vorausmelden

- (18) Vorausgemeldet wird
- wenn sich auf der freien Strecke von Schrankenwärter zu bedienende EKSA befinden (Bf-Do),
  - wenn EK bewacht werden,
  - auf Dauer der Anmeldung einer Gefährdeten Rotte auf der freien Strecke,
  - wenn es angeordnet wird.

Sonst wird abgemeldet. Ergänzende Bestimmungen (z.B. Mindestzeiten für die Vorausmeldung für bestimmte EK) siehe Bf-Do.

Einführen des Vorausmeldens

- (19) In den Fällen nach Abs. 18 b) und c) führt der Fdl des dem Anfangspunkt nähergelegenen Bahnhofes das Vorausmelden ein und hebt es bei Wegfall des Grundes wieder auf. Das Hinweisschild "Vorausmelden" wird nach den Bestimmungen der DV S 41, 51-55, 58, sonst am Zugmeldefernsprecher angebracht. Einführen und Aufheben werden im Zugmeldevormerk eingetragen.

- (20) *Solange vorausgemeldet wird, darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein.*

Zeit der Vorausmeldung

- (21) Die Vorausmeldung muß so rechtzeitig gegeben werden, daß ein Durchfahrzug - wenn nötig - außerplanmäßig angehalten werden kann; erforderlichenfalls dürfen zwei Züge gleichzeitig vorausgemeldet werden. Können Schrankenwärter, Bewacher von EK oder Gefährdete Rotten nicht erreicht werden, so muß der Zug außerplanmäßig angehalten werden. Bei Gefährdeten Rotten muß der Zug zum Fahren auf Sicht beauftragt werden; wegen des weiteren Vorgehens bei Schrankenwärttern und Bewachern von EK siehe ZSB.

ZSB

Wortlaut

- (22) Für die Vorausmeldung wird der Wortlaut

..... (Zug) voraussichtlich ab (durch) .....(Betriebsstelle) ..... (Minuten)

verwendet.

- (23) Züge werden grundsätzlich von Bahnhof zu Bahnhof vorausgemeldet; beteiligte Streckenwärter müssen mithören.

Abmelden  
Zeit der Abmeldung

- (24) Die Abmeldung kann vor bzw. nach Durchführung der Zugfahrt erfolgen. Wird vor Durchführung der Zugfahrt abgemeldet, ist die voraussichtliche Ab-(Durch-)fahrtszeit, wird nach Durchführung der Zugfahrt abgemeldet, ist die tatsächliche Ab-(Durch-)fahrtszeit bekanntzugeben.

- (25) Für die Abmeldung wird der Wortlaut Wortlaut
- ..... (Zug) ab (durch) ..... (Minute)
- verwendet.
- (26) Die Züge werden grundsätzlich von Bahnhof zu Bahnhof abgemeldet; beteiligte Blockwärter müssen mithören.
- (27) Weicht die Ab-(Durch-)fahrtszeit von der vorausgemeldeten Zeit ab, so ist diese sofort nachzumelden. Abweichungen von der abgemeldeten Zeit sind richtigzustellen. Nachmeldung
- (28) Beim Zugmeldeverfahren bestehen Sonderbestimmungen für das Fahren auf dem falschen Gleis (siehe § 55). Sonderbestimmungen
- (29) Fdl und Blockwärter tragen die Zugmeldungen in den Zugmeldevormerk, die übrigen Mitarbeiter in den Vorausmeldevormerk ein. Zugmeldevormerk
- Grundsätzlich entfällt die Führung des Zugmeldevormerks bei tauglichem Zugzeitdrucker (Bf-Do). Unbedingt einzutragen sind jedoch*
- a) alle fmdl gegebenen Zugmeldungen,
  - b) Einführen und Aufheben des fmdl Rückmeldens sowie des Vorausmeldens
  - c) NO-Fahrten
  - d) Sperre von Streckengleisen.
- Wird der Zugmeldevormerk nicht geführt, muß der Verspätungsvormerk geführt werden. Ausnahmen siehe Bf-Do.* Verspätungsvormerk

**§ 39 Fahrstraßenprüfung und -sicherung**Begriff  
Fahrweg

- (1) Der Fahrweg eines Zuges umfaßt
- a) bei einfahrenden haltenden Zügen den Gleisabschnitt von der Verschubhalttafel (Trapeztafel) bis zum Ende des Einfahrgleises,
  - b) bei Zügen, die innerhalb eines durch Zwischen- oder Schutzsignale unterteilten Bahnhofes fahren (vorrückende Züge) den Gleisabschnitt vom Zugschluß bis zum Ende des Einfahrgleises,
  - c) bei ausfahrenden Zügen den Gleisabschnitt vom Zugschluß bis zur Höhe der Verschubhalttafel (Trapeztafel).

Bei Zügen, die in einem durch Zwischen- oder Schutzsignale unterteilten Bahnhof mehrere Abschnitte befahren und bei Durchfahrzügen setzen sich die Fahrwege aus a), b) und c) entsprechend zusammen.

Ende des  
Einfahrgleises

- (2) Das Ende des Einfahrgleises ist das jeweils ersterreichte der folgenden Signale
- a) Ausfahrtsignal,
  - b) haltzeitiges Zwischensignal,
  - c) haltzeitiges Schutzsignal,
  - d) Signal Fahrwegende,
  - e) Sperrsignal an Stumpfgleisabschlüssen.

Kann in Ausnahmefällen das Ende des Einfahrgleises nicht mit Signalen bestimmt werden, ist dem Zug das Ende des Einfahrgleises mit A-Befehl (B-Befehl, La), fmdl am Signalfernsprecher oder mdl beim Einfahrtsignal bekanntzugeben.

In Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal ist auch eine auf der Ausfahrseite liegende Weichenspitze oder Grenzmarke Ende des Einfahrgleises.

Schutzweg

- (3) An den Fahrweg kann ein Schutzweg anschließen (Bf-Do); bei Zughilfsstraßen und Ersatzstraßen entfällt der Schutzweg. Im Schutzweg und in diesen hinein sind weder Zug- noch Verschubfahrten zugelassen.

Begriff  
Fahrstraße

- (4) Fahrstraße ist der gesicherte Fahrweg, falls vorgesehen einschließlich des Schutzweges und Flankenschutzes. Es gibt
- a) Zugstraßen:  
Fahrstraßen, für die Signalfreistellung vorgesehen ist,
  - b) Zughilfsstraßen:  
Fahrstraßen, für die Signalfreistellung nicht vorgesehen ist,

- c) Ersatzstraßen:  
Fahrstraßen, die mit Ersatzmaßnahmen gesichert sind (siehe Abs. 11).

Besonders muß darauf geachtet werden, daß Sicherungsanlagen Zugstraßen und Zughilfsstraßen in der Regel erst ab dem Startsignal sichern.

- (5) Zugfahrten dürfen nur über Fahrstraßen zugelassen werden. Bevor eine Zugfahrt zugelassen wird, muß daher die Fahrstraßenprüfung durchgeführt werden.

Dazu gehört

- a) die Prüfung, ob der Fahrweg samt seinen Grenzmarken frei ist,  
b) die Prüfung, ob gefährdeter Verschub eingestellt ist,  
c) die Herstellung bzw. Überprüfung der richtigen Stellung der Weichen und Flankenschutzrichtungen sowie - soweit vorgesehen - ihre Sicherung.

*Bei Selbststellbetrieb entfällt die Fahrstraßenprüfung.*

- (6) Die Prüfung auf Freisein muß der Verantwortliche selbst durchführen. Er muß dabei - auch bei schwierigen Verhältnissen und ungünstiger Witterung - den gesamten zu prüfenden Bereich einwandfrei einsehen. Bei der Prüfung auf Freisein muß auch auf Hindernisse neben oder über dem Gleis geachtet werden, die die Zugfahrt gefährden könnten.

Prüfung auf Freisein

Ein Abschnitt gilt jedoch ohne besondere Prüfung als frei, wenn ein Zug (Nebenfahrt), der diesen Abschnitt durchfahren hat, mit Schlußsignal eingetroffen ist oder nach erfolgter Vollständigkeitsprüfung rückgemeldet wurde. Diese Erleichterung gilt nur, wenn im betreffenden Abschnitt nicht verschoben wurde und nur, wenn die Witterung (z.B. Sturm) nicht Hindernisse befürchten läßt.

Bei besonders schwierigen Verhältnissen darf der für die Fahrstraßenprüfung Verantwortliche einen Weichenwärter, Mitarbeiter des Verschubdienstes, Zub oder KI-Führer zur Fahrstraßenprüfung für den Einzelfall beauftragen, wobei die Wortlaute nach Abs. 14 und 15 verwendet werden. Ist dies nicht möglich, sind die Züge zum Fahren auf Sicht zu beauftragen.

- (7) *Gelangt bei Zugstraßen das Signal in die Freistellung, ist keine Prüfung auf Freisein erforderlich. Sonst darf die Prüfung auf Freisein am Gleisbild vorgenommen werden, solange die Gleisfreimeldeanlage tauglich ist. Bei ausfahrenden und vorrückenden*

Taugliche Gleisfreimeldeanlage

den Zügen muß darauf geachtet werden, daß der Bereich von der Zugspitze zum Startsignal von der Gleisfreimeldeanlage nicht geprüft wird. Dieser Bereich gilt als frei, wenn von der Ein- bis zur Aus-(Weiter-)fahrt dort nicht verschoben wurde.

Untaugliche  
Gleisfrei-  
meldeanlage

- (8) Ist die Gleisfreimeldeanlage untauglich, muß nach Abs. 6 vorgegangen werden. Wird der untaugliche Bereich nicht gesperrt, müssen Zugfahrten durch Hilfssperren verhindert werden; Selbststellbetrieb ist auszuschalten. Die Gleisfreimeldeanlage gilt auch als untauglich, wenn eine Zugstraße nicht durch den Zug aufgelöst wurde, außer bei Fahrrücknahme. Die Anlage gilt wieder als tauglich, wenn der Ordnungszustand hergestellt ist und ein Zug den Bereich bei ordnungsgemäß wirkender Anlage befahren hat.

Besonder-  
heiten bei  
alleinver-  
kehrenden Tzf  
(SKI)

Meldet im Bereich einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen der Tzf (Skl-Führer) eines alleinverkehrenden Tzf (SKI) die Verwendung von Streusand beim Anhalten, muß das ordnungsgemäße Wirken der Anlage geprüft werden. Wird der Besetztzustand nicht angezeigt, so ist

- a) im Bahnhof die Gleisfreimeldeanlage dieses Gleisabschnittes untauglich,  
b) bei einem Streckengleisabschnitt das fmdl Rückmelden einzuführen; Blockabschnittsprüfung ist diesfalls nicht zulässig. Wird nach Weiterfahrt des Tzf (SKI) der Besetztzustand wieder angezeigt, dürfen die Maßnahmen gem. a) und b) aufgehoben werden. Bei Selbstblock ohne mögliche Einzelsperrung des Selbstblocksignals ist diese Vorgangsweise nicht gestattet.

Richtige  
Weichen-  
stellung

- (9) Die Weichen und Flankenschutzeinrichtungen des Fahrweges werden gestellt, falls vorgeschrieben auch verriegelt. Bei Weichen, die fahrstraßenweise einlaufen, erfolgt das Herstellen der richtigen Stellung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen durch das Bilden von Zugstraßen oder Zughilfsstraßen. Weichen im Schutzweg werden nur gestellt (Ausnahmen siehe Bf-Do).
- (10) Gelangt bei Zugstraßen das Signal in Freistellung, so sind alle zugehörigen signalabhängigen Einrichtungen gesichert. Die zu einer Zughilfsstraße gehörenden Einrichtungen sind gesichert, wenn die Zughilfsstraße festgelegt, zumindest aber verschlossen werden kann. Bei bloß verschlossenen Zughilfsstraßen müssen Hilfssperren gemäß DV S 41, 51-55, 58 angebracht sein.

- (11) Ist die Bildung von Zugstraßen und Zughilfsstraßen nicht vorgesehen oder nicht mehr möglich, müssen Ersatzstraßen gebildet werden.
- Ersatzstraßen
- a) Sind Sperrenpläne vorhanden, werden Weichen und Flankenschutzeinrichtungen nach diesen Plänen gestellt und gegen die Spitze befahrene Weichen auch gesichert. Bei fernbedienten Weichen müssen Maßnahmen gemäß der jeweiligen Bedienungsvorschrift (Hilfssperren dgl.) gesetzt werden, bei ortsbedienten Weichen muß der entsprechende Schlüssel vorhanden sein. Fehlt die Ordnungsüberwachung, müssen an gegen die Spitze befahrenen Weichen Handverschlüsse angebracht werden. Ausnahmen, z.B. für Weichen mit beweglichen Herzstücken, siehe Bf-Do.
- b) *Selbststellbetrieb wird ausgeschaltet, zur Nahbedienung freigegebene Weichen werden - gegebenenfalls bereichsweise (Bf-Do) - zurückgegeben. Vorerst wird versucht, die Ersatzstraße durch Aneinanderreihen von Verschiebstraßen zu bilden. Ist dies nicht möglich, werden die Weichen in die erforderliche Stellung gebracht und einzelgesperrt. Ist Einzelspernung nicht möglich, müssen die Weichen mit Hilfssperren gesichert werden.*
- c) *Auf die Stellung und Sicherung von Flankenschutzeinrichtungen wird verzichtet; doch müssen sich Signale, die Fahrten in den beabsichtigten Fahrweg zulassen, in Haltstellung befinden. Werden mehrere Fahrstraßen gleichzeitig gebildet, dürfen keinesfalls zwei Fahrstraßen über dieselbe Gleiskreuzung oder in dasselbe Bahnhofgleis zugelassen werden.*
- (12) Um bei ortsbedienten Weichen die Kreuzungsabwicklung zu beschleunigen, darf in der Bf-Do angeordnet werden,
- Erleichterungen bei ortsbedienten Weichen
- a) daß Weichen im Schutzweg des Kreuzungszuges bereits für den Gegenzug gesichert sind bzw. Weichen im Schutzweg des Gegenzuges noch von der Einfahrt des Kreuzungszuges gesichert bleiben,
- b) daß bei einfachen Verhältnissen die Weichenschlüssel für gegen die Spitze befahrene Weichen im Fahrweg des Gegenzuges in Verwahrung des Mitarbeiters bleiben, der diese Weichen sichert und nach der Spitze befahrene Weichen stellt. Der Mitarbeiter, der die Weichen stellt und gegebenenfalls sichert, zeigt den Vollzug dem Fdl mit dem Signal "Abfahrbereit" an.

- Prüfbereiche** (13) Ist der Bahnhof in mehrere Prüfbereiche eingeteilt, sind die Bereiche und ihre Verantwortlichen in der Bf-Do angegeben. Die Grenzen der Prüfbereiche sind auf einem Lageplan dargestellt, der auf jeder an der Fahrstraßenprüfung beteiligten Stelle aufliegt.
- Anordnung** (14) Der Fdl ordnet die Fahrstraßenprüfung
- blockmäßig,
  - schriftlich,
  - mdl oder fmdl
- an (Bf-Do). Die mdl Anordnung wird nicht verbucht. Als Wortlaut wird verwendet

..... (Zug) befährt (fährt aus) Gleis ..... Fahrstraße prüfen!

Bei Gleiswechselbetrieb, Fahren auf dem falschen Gleis und bei vorrückenden Zügen gilt der Wortlaut

..... (Zug) fährt von Gleis ..... nach Gleis ..... Fahrstraße prüfen!

Die Eintragung erfolgt im Fahrstraßenprüfvormerk.

- Vollzugsmeldung** (15) Der Fdl muß die Vollzugsmeldung aller an der Fahrstraßenprüfung Beteiligten abwarten, bevor er die Zugfahrt zuläßt. Als Vollzugsmeldung wird - je nach der gegebenen Anordnung - der Wortlaut

Fahrstraße für ..... (Zug) auf (aus) Gleis .....geprüft.  
oder

Fahrstraße für .....(Zug) von Gleis .....nach Gleis ..... geprüft.

verwendet. Die Eintragung erfolgt im Fahrstraßenprüfvormerk.

**Kennzeichnung  
besetzter  
Hauptgleise**

- (16) Wird ein Hauptgleis voraussichtlich länger als 10 Minuten besetzt, so müssen sofort Hinweisschilder "Gleis ..... besetzt" und Hilfssperren gemäß der jeweiligen Bedienungsvorschrift von allen Mitarbeitern, denen ein Prüfbereich zugewiesen ist, angebracht werden.  
Erforderlichenfalls darf diese Zeit
- verkürzt werden, oder
  - angeordnet werden, daß nur das Hinweisschild verwendet wird, oder
  - daß die Hilfssperren durch Sondereinrichtungen ersetzt werden (Bf-Do).
- Bei tauglichen Gleisfreimeldeanlagen entfällt jede Kennzeichnung besetzter Hauptgleise.*

**§ 40 Bedienung der Anlagen und Signale**

- (1) Sicherungsanlagen müssen bedient werden, soweit sie bedienbar sind und sofern ihre Bedienung nicht ausdrücklich untersagt ist. Sämtliche Anlagen dürfen nur von dazu bestimmten Mitarbeitern bedient werden (Bsb). **Grundsatz**
- (2) Stellt der Fdl die Hauptsignale seines Bereiches nicht selbst, bedarf jedes Freistellen eines gesonderten Auftrages, der blockmäßig oder fmdl gegeben wird; der Auftrag darf an keine Bedingung geknüpft werden. Der Fdl muß sich von der Erfüllung seines Auftrages überzeugen (Bsb). Fmdl gegebene Aufträge und Vollzugsmeldungen werden im Fahrstraßenprüfvermerk eingetragen. **Freistellen der Hauptsignale**
- (3) Hauptsignale müssen - wenn nicht zwingende Gründe entgegenstehen - so rechtzeitig freigestellt werden, daß der Zug das zugehörige Vorsignal bereits in Freistellung antrifft. Ausfahr- und Zwischensignale ohne Vorsignal müssen für Durchfahrzüge vor dem Einfahrsignal freigestellt werden; bei untauglichen Hauptsignalen gilt dies sinngemäß. Bei ausfahrenden und vorrückenden Zügen darf auf Gleisen, die durch Schutzsignale unterteilt sind, das Schutzsignal vor dem zugehörigen Hauptsignal gestellt werden.
- (4) Das Stellen einer Zugstraße vor Räumung des Blockabschnittes ist dann zulässig, wenn nicht fmdl Rückmelden eingeführt ist. Bei Bahnhofgleisen, die durch Haupt- oder Schutzsignale unterteilt sind, gilt dies sinngemäß.
- (5) Nach Ausfahrt eines Zuges muß sich das Ausfahrtsignal erst wieder in Haltstellung befunden haben (das Ersatz- oder Vorsichtssignal wieder erloschen sein), bevor eine Zugfahrt gleicher Richtung auf dasselbe Gleis zugelassen werden darf. Für vorrückende Züge gilt dies sinngemäß.
- (6) Erhält der Stellwerkswärter den blockmäßigen Auftrag zum Freistellen eines Haupt-(Schutz-)signals auf besetztes oder kurzes Gleis, auf ein anderes als das im Zugverzeichnis festgelegte Gleis oder auf das Gegengleis, ohne hierüber verständigt zu sein, darf er dem Auftrag erst nachkommen, wenn der Sachverhalt aufgeklärt ist. Aufträge und Vollzugsmeldungen über das Belassen eines Vorsignals in Stellung "Vorsicht" werden im Fahrstraßenprüfvermerk eingetragen. **Verständigung über Abweichungen**
- (7) Die Signalzugschlußstellen sind im "Verzeichnis der Zugschlußstellen" angegeben. Hat ein Zug diese Stelle vollständig überfahren, wird das Haupt-(Schutz-)signal - falls dies nicht **Signalzugschlußstelle**

zugbewirkt geschieht - auf Halt gestellt; gegebenenfalls wird die Bedienungseinrichtung zurückgelegt.

- |   |  |
|---|--|
| Fahrstraßen-<br>zugschluß-<br>stelle,<br>Auflösen der<br>Fahrstraße | (8) Die Fahrstraßenzugschlußstellen sind im "Verzeichnis der Zugschlußstellen" angegeben. Hat ein Zug diese Stelle vollständig überfahren, wird die Fahrstraße aufgelöst, wenn nicht besetzte Weichen weiter unter Verschuß gehalten werden müssen. <i>Die Fahrstraßen (Teilfahrstraßen) werden zugbewirkt aufgelöst.</i>  |
| Haltverfügung   | (9) Verfügt der Fdl, daß ein Blockabschnitt nur mit seiner Zustimmung befahren werden darf, werden Warnschild und Hilfssperren gemäß DV S 41, 51-55, 58 angebracht. <i>Selbststellbetrieb wird ausgeschaltet. Einzelsperrung eines Selbstblocksignals bzw. Zielsperrung der Ausfahrt ersetzen Warnschild und Hilfssperren.</i>   |
| Fahrrück-<br>nahme  | (10) Muß ein bereits freizeigendes Hauptsignal zurückgestellt werden und befindet sich der Zug bereits im Blockabschnitt vor diesem Signal, muß - ausgenommen bei Gefahr - der Zug vor der Rückstellung verständigt werden. Bei Ausfahr-, Zwischen- und Schutzsignalen gilt dies sinngemäß. Befindet sich das Vorsignal am Standort des rückgelegenen Hauptsignals, müssen mindestens 2 Abschnitte vor dem rückzustellenden Hauptsignal frei sein. |

#### § 41 Regelung der Zugfahrten

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| Grundsatz               | (1) Der Zugverkehr ist so zu regeln, daß Zugverhaltungen und Behinderungen möglichst vermieden werden. Aufträge der Betriebslenkungsstellen (ZBL, BL) sind bindend. Auf Dispo-Strecken macht der Fdl den Disponenten erforderlichenfalls auf sich abzeichnende Behinderungen aufmerksam. |
| Dispositions-<br>hilfen | (2) Hilfsmittel beim Disponieren sind vor allem Fahrplanbehelfe und Dispolisten. Es muß immer damit gerechnet werden, daß Züge die planmäßigen Fahrzeiten kürzen. Grundlage jeder Disposition ist genaue Kenntnis über den Lauf der Züge.  |
| Reglement               | (3) Bei Abweichungen vom Tagessoll ist das vorgegebene Reglement von N zu beachten (siehe Handbuch Betriebsmanagement).  |
| Umlagen von<br>Zügen    | (4) Stark verspätete oder mit großem Vorsprung fahrende Züge sollen in einen entsprechenden Fahrplan umgelegt werden. Der Zug wird mit A-Befehl verständigt.   |

- (5) Zugfahrten dürfen durch Verschub- und Nebenfahrten nicht behindert werden, falls nicht besondere Gründe zu einer anderen Vorgangsweise zwingen. Behinderung von Zugfahrten
- (6) Zugfahrten, deren Fahr- und Schutzwege getrennt voneinander verlaufen, dürfen gleichzeitig zugelassen werden. Schutzwege dürfen einander berühren. Ist ein Sperrenplan vorhanden, sind die Fahrausschlüsse dort angegeben. Erforderlichenfalls wählt der Fdl, um Fahrausschlüsse zu vermeiden, Zugstraßen ohne Schutzweg. Gleichzeitig zugelassene Zugfahrten
- (7) Bei Zugfahrten, die einander ausschließen, sollen Ein- und Vorrückfahrten vor den Ausfahrten durchgeführt werden. Eine Zugfahrt darf zugelassen werden, sobald sie durch die vorangegangene Zugfahrt nicht mehr behindert wird. Berührt der Schutzweg für eine Zugfahrt den Fahrweg einer anderen Zugfahrt, muss vor Zulassung der zweiten Fahrt der Stillstand des ersten Zuges *bzw. die automatische Schutzwegauflösung* abgewartet werden. Fahrausschlüsse
- (8) Sollen Züge vor der Trapeztafel anhalten, ist dies im Buchfahrplan (Fahrplan für Sonderzüge) mit dem Zeichen  vorgeschrieben; sonst werden die Züge mit A-Befehl verständigt Trapeztafel

Vor Trapeztafel des Bahnhofes ..... anhalten!

Kann der Halt vor der Trapeztafel entfallen, werden die Züge mit A-Befehl verständigt

Halt vor Trapeztafel des Bahnhofes .....entfällt!

Ein vor der Trapeztafel haltender Zug setzt seine Fahrt fort, wenn er das Signal "Kommen" wahrgenommen hat. Das Signal "Kommen" gibt der Fdl (Geschäftsführer) selbst oder ein im Bahnhof befindliches Tfz (KI) in seinem Auftrag; es darf durch einen mdl (fmdl) Auftrag ersetzt werden.

**§ 42 Gleiswechselbetrieb**

- Begriff** (1) Bei Gleiswechselbetrieb können Streckengleise signalmäßig in beiden Richtungen befahren werden. Streckenabschnitte mit Gleiswechselbetrieb sind mit Anführung des Regelgleises in der StL angegeben.
- Grundsatz** (2) Grundsätzlich befahren Züge das Regelgleis. Im Einvernehmen der beiden Fdl darf das Gegengleis befahren werden.
- Gleisangabe bei Zugmeldungen** (3) Bei allen Zugmeldungen wird nach der Zugnummer
- ..... auf Gleis .....
- ZSB** eingefügt. Das befahrene Streckengleis wird im Zugmeldevormerk bzw. Vorausmeldevormerk eingetragen (siehe jedoch ZSB).
- Kreuzungen, Vorfahren** (4) Die Änderung von Kreuzungen oder Vorfahren entfällt. Die Disposition obliegt den beiden Fdl, auf Dispo-Strecken im Rahmen der Aufträge des Disponenten.
- Untaugliche Signale** (5) Sind Hauptsignale untauglich, bleibt die wahlweise Gleisbenützung weiter zulässig.
- Verständigung der Züge** (6) Züge werden vom Befahren des Gegengleises nur dann verständigt, wenn
- die Ausfahrt,
  - die Weiterfahrt in Überleitstellen bzw. Abzweigstellen,
  - der Gleiswechsel
- bei untauglichem Hauptsignal erfolgt.
- Die Verständigung erfolgt mit A-Befehl (La).
- Zug ..... fährt zwischen ..... (Bahnhof, Überleitstelle)  
und ..... (Bahnhof, Überleitstelle) auf dem Gegengleis.
- Anhalten in Haltestellen** (7) Züge, die planmäßig in Haltestellen ohne Inselbahnsteig halten, dürfen nur dann das Gegengleis befahren, wenn das Regelgleis nicht benützt werden kann. Wegen Sicherung der Reisenden siehe § 54.

**§ 43 Einfahrgleise, Einfahr- und Ausfahränderungen**

- Grundsatz** (1) Bei der Festlegung der Einfahrgleise soll darauf Bedacht genommen werden, dass Ein- und Ausfahrten mit Geschwindigkeitsbeschränkung Fahrzeitverluste und damit Verzögerungen des Zuglaufes verursachen. Nach Möglichkeit soll das durchgehende Hauptgleis befahren werden; dies gilt vor allem für Durchfahrzüge.

- (2) Die Einfahr-(Ausfahr-)gleise der Regelzüge sind im Zugverzeichnis festgelegt. Für Bedarfs- und Sonderzüge legt der Fdl das Gleis fest; er verständigt hievon die Mitarbeiter des Bahnhofes im erforderlichen Umfang, falls nicht das durchgehende Hauptgleis befahren wird.
- (3) In Verschiebebahnhöfen darf statt eines Einfahr-(Ausfahr-)gleises eine bestimmte Gleisgruppe festgelegt werden (Bsb); das jeweilige Gleis ordnet dann der Fdl an.
- (4) Einfahr- und Ausfahränderungen verfügt der Fdl; er verständigt hievon die Mitarbeiter des Bahnhofes, Mitarbeiter fremder Dienststellen, bahnfremde Stellen und Reisende im erforderlichen Umfang.  
Die Eintragung kann auch im Fahrstraßenprüfvermerk erfolgen.
- (5) Der Zug wird nur dann verständigt, wenn in einem Bahnhof mit Formeinfahr-(Zwischen-)vorsignalen ohne Geschwindigkeitsvorangeiger eine Einfahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich ist. Ist der Zug nicht schon durch den Buchfahrplan bzw. Fahrplan für Sonderzüge (←) verständigt, erfolgt der Auftrag
  - a) mit A-Befehl (La),
  - b) durch Belassen des Einfahr-(Zwischen-)vorsignals in Stellung "Vorsicht",
  - c) durch Anhalten beim Einfahr-(Zwischen-)signal.
- (6) Als kurz gilt ein Einfahrgleis, das um mehr als 1/3 kürzer als das durchgehende Hauptgleis ist (Bsb); bei Gleisen, die durch Zwischen- oder Schutzsignale unterteilt sind, gilt dies für jeden einzelnen Abschnitt sinngemäß. Die Geschwindigkeit beträgt höchstens 30 km/h. Ist der Zug nicht schon durch den Buchfahrplan bzw. Fahrplan für Sonderzüge verständigt (□), erfolgt der Auftrag
  - a) durch den Geschwindigkeitsanzeiger mit der Kennziffer "3" bzw. "2"
  - b) mit A-Befehl (La), siehe jedoch Abs. 7
  - c) fmdl mit Signalfernsprecher oder mdl beim Signal bzw. bei der Trapeztafel.
- (7) Als besetzt gilt ein Einfahrgleis, dass nicht in der ganzen Länge des Fahrweges, einschließlich seiner Grenzmarken, frei oder befahrbar ist; bei Gleisen, die durch Zwischen- oder Schutzsignale unterteilt sind, gilt dies sinngemäß. Ab dem deckenden Signal (ab der Trapeztafel) muss auf Sicht gefahren werden, wobei die Geschwindigkeit höchstens 30 km/h betragen darf. Ist der Zug nicht schon durch den Buchfahrplan bzw. Fahrplan für Sonderzüge verständigt (■), erfolgt der Auftrag

Einfahr-(Ausfahr-)gleise

Einfahr- und Ausfahränderungen

Verständigung der Züge

Kurzes Gleis

Besetztes Gleis

- a) durch Vorsichtssignal,
- b) mit V-Befehl,
- c) fmdl mit Signalfernsprecher oder mdl beim Signal bzw. bei der Trapeztafel.

Bei Einfahrt auf ein besetztes kurzes Gleis mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h entfällt die gesonderte Verständigung über das kurze Gleis.

Der Fdl verständigt die Mitarbeiter des Bahnhofes im erforderlichen Umfang.

#### § 44 Haltepunkt, grenzfreie Einfahrt

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| Personenbefördernde Züge      | (1) Personenbefördernde Züge, die planmäßig - ausgenommen Betriebsaufenthalte - halten, müssen so zum Stillstand kommen, dass die Reisenden möglichst leicht und sicher die Wagen erreichen bzw. verlassen können und Ladearbeiten möglich sind. Auf Bahnsteigzugänge ist soweit wie möglich Rücksicht zu nehmen. Zur besseren Orientierung können Orientierungstafeln (z.B. Längenangaben) am Bahnsteigdach, Masten u. dgl. angebracht sein. In Betriebsstellen mit dem Signal "Haltepunkt" (siehe StL) hält der Tzfz mit der Zugspitze beim ersten erreichten Signal "Haltepunkt" an. Ist das Anhalten mit A-Befehl vorgeschrieben, wird dies einem planmäßigen Halt gleichgehalten. |
| Übrige Züge                   | (2) Alle übrigen Züge, Züge mit Betriebsaufenthalten, sowie Züge, die außerplanmäßig angehalten werden, fahren bis zum jeweiligen Ende des Einfahrgleises (siehe § 39 Abs. 2).   |
| Vorzeitiges Anhalten          | (3) Muss ein Zug vor dem Ende des Einfahrgleises angehalten werden, so kann <ul style="list-style-type: none"> <li>a) der Haltepunkt mit A-Befehl vorgeschrieben werden oder</li> <li>b) der Haltepunkt mit der Haltscheibe gekennzeichnet werden. Das Vorsignal zum deckenden Hauptsignal muss in diesem Fall in Stellung "Vorsicht" belassen werden. Ist dies nicht möglich, muss der Zug beim deckenden Hauptsignal angehalten werden.</li> </ul>   |
| Grenzfrie Einfahrt            | (4) Zugspitze und Zugschluss eines im Bahnhof haltenden Zuges müssen grenzfrei stehen. Von diesem Grundsatz darf nur bei überlangen Zügen und bei Zügen, die nur kurz anhalten (z.B. zur Befehlsbeigabe) abgewichen werden.  |
| Nicht grenzfrei stehende Züge | (5) Stehen Züge nicht grenzfrei, sind Fdl und Stellwerks-(Weichen-)wärter dafür verantwortlich, dass gefährdende Fahrten unterbleiben. Weichen unter dem Zug werden <i>einzelgesperrt</i>  |

oder mit Hilfssperren gesichert, sofern sie nicht noch verschlossen sind.

- (6) Muß ein Zug über das Ende des Einfahrgleises hinaus vorziehen, geht die Zugfahrt ab dem Ende des Einfahrgleises aufenthaltslos in eine Verschubfahrt über. Hierzu wird der Zug durch den Zuruf "Vorziehen" oder mit der Verständigungstafel beauftragt; am Ende des Einfahrgleises müssen die erforderlichen Hand-Verschubsignale gegeben werden. Diesfalls ist die Vorbeifahrt am haltzeigenden Signal gestattet. Vorziehen
- (7) Erfolgt die Meldung der grenzfreien Einfahrt nicht durch die Sicherungsanlage, muß sich der Fdl selbst von der grenzfreien Einfahrt überzeugen. Ist dies nicht möglich, so wird die grenzfreie Einfahrt Meldung der grenzfreien Einfahrt
- a) durch den Stellwerks-(Weichen-)wärter mdl (fmdl) gemeldet (Bf-Do),
- b) durch einen Zub mdl (fmdl) gemeldet (StL, Bf-Do).

Als Wortlaut wird

..... (Zug) grenzfrei mit Schlußsignal

verwendet. Die Eintragung kann auch im Fahrstraßenprüfvermerk erfolgen.

#### § 45 Abfertigung

- (1) Im Bahnhof darf kein Zug ohne Zustimmung des Fdl abfahren. Zustimmung des Fdl
- Die Zustimmung wird erteilt
- a) durch Freistellen des Ausfahr-, Zwischen- oder Schutzsignals,
- b) bei untauglichen Signalen durch die Erlaubnis zur Vorbeifahrt mit Ersatz- oder Vorsichtssignal,
- c) mdl oder fmdl durch einen Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes mit dem Wortlaut

..... (Zug) darf abfahren!

Die mdl oder fmdl Erlaubnis zur Vorbeifahrt an untauglichen Signalen ist gleichzeitig mit der Zustimmung gemäß c) zu erteilen.

Wird die Zustimmung zur Abfahrt nach a) bzw. b) erteilt, darf nur ein Zug vor dem betreffenden Signal zur Abfahrt bereitstehen. Stehen mehrere Züge zur Abfahrt bereit, müssen vor Zustimmung zur Fahrt jene Züge verständigt werden, für die die Zustimmung zur Abfahrt nicht gilt.

Erteilt der Fdl den Abfahrauftrag selbst, beinhaltet dieser die Zustimmung zur Abfahrt.

Die Zuständigkeit für die Abfertigung ist in der StL geregelt.

- (2) Die Zustimmung zur Abfahrt entfällt
- bei Dienstruhe,
  - in Haltestellen im Bahnhof, die sich nach dem Ausfahrtsignal befinden.

Abfahrauftrag

- (3) Ein Abfahrauftrag ist notwendig
- a) bei personenbefördernden Zügen, die - auch nur zum Teil - im Bahnsteigbereich stehen,
  - b) bei allen übrigen Zügen, wenn es die StL bestimmt (Bf-Do)
  - c) wenn es mit A-Befehl (La) vorgeschrieben ist.

Den Abfahrauftrag erteilt grundsätzlich der Zgf; in Einzelfällen mit gesondertem Auftrag der an der Spitze befindliche Zub. Erteilt der Fdl den Abfahrauftrag selbst, ist dies in der StL und Bf-Do angegeben.

Vorrücken

In Betriebsstellen, in denen die für den Abfahrauftrag notwendige Erteilung der Zustimmung nicht einwandfrei möglich ist (z.B. Sicht auf das die Zustimmung erteilende Signal nicht möglich und keine technischen Hilfsmittel dafür vorhanden), ist in der StL die Anmerkung „Vorrücken“ vorgesehen.

Der Auftrag „Vorrücken“ wird anstelle des Abfahrauftrages mdl oder über UIC-Kabel vom Zgf an den Tzfz erst gegeben, wenn alle sonstigen Voraussetzungen für den Abfahrauftrag vorliegen. Er beinhaltet keine Information über die Stellung des nächsterreichbaren Haupt- oder Schutzsignals. Die Fahrt erfolgt als Zugfahrt. Der Tzfz muß damit rechnen, daß das nächsterreichbare Signal auch einen Haltbegriff zeigen kann. Ab der Sicht auf das Signal darf die Fahrt - unter Voraussetzung der Zulässigkeit - ohne neuerlichen Auftrag fortgesetzt werden (siehe jedoch § 45 Abs. 3a).

- (4) Ist kein Abfahrauftrag notwendig und muß der Zgf den Zug verlassen, muß er dies sowie seine Abfahrtsbereitschaft dem Führer des führenden Tzfz anzeigen.

Voraussetzungen

- (5) Der Fdl darf die Zustimmung zur Abfahrt bzw. den Abfahrauftrag erst erteilen, wenn er sich überzeugt hat, daß
- a) alle Voraussetzungen für die sichere Durchführung der Zugfahrt erfüllt sind (z.B. Fahrstraßenprüfung, Zugmeldeverfahren),

- b) erforderliche Verständigungen durchgeführt sind,
  - c) zumindest das erste vom Zug erreichte Signal die Fahrt gestattet. Steht das führende Tzf über das Ausfahrtsignal hinaus, muß dem Tzf die Freistellung dieses Signals mitgeteilt werden. Bei Untauglichkeit des Signals müssen die erforderlichen Maßnahmen getroffen sein,
  - d) sonstige Anordnungen befolgt wurden (Bf-Do).
- (6) Vor Erteilung des Abfahrauftrages muß die Abfahrbereitschaft des Zuges festgestellt werden.
  - (7) Die Abfahrt eines personenbefördernden Zuges darf nicht vor der öffentlich verlautbarten planmäßigen Abfahrtszeit erfolgen.
  - (8) Ein als Schubfahrt vorziehender Zug braucht beim nächsten Haupt-(Schutz-)signal nicht mehr anhalten, wenn die sonstigen Voraussetzungen - auch Zustimmung zur Abfahrt - erfüllt sind.

#### § 46 Außerplanmäßiges Anhalten, Ausfall von Aufenthalten

- (1) Züge dürfen außerplanmäßig nur angehalten werden, wenn zwingende Gründe hierfür vorliegen; sonst ist die Zustimmung der Zuggleitung erforderlich. Grundsatz
- (2) Je nach Zweckmäßigkeit und Ausrüstung der Betriebsstellen mit Signalen kann der Zug angehalten werden Vorgang beim Anhalten
  - a) mit A-Befehl. Das Anhalten wird einem planmäßigen Aufenthalt gleichgesetzt. Soll ein Zug auf der Strecke anhalten, muß dies immer mit A-Befehl vorgeschrieben werden; erforderlichenfalls ist in diesem Fall auch die Erteilung des Abfahrauftrages vorzuschreiben,
  - b) mit dem Ausfahr-(Zwischen-)vorsignal "Vorsicht" und dem Ausfahr-(Zwischen-)signal "Halt". In Bahnhöfen ohne Ausfahrsvorsignal gilt das Einfahrsvorsignal auch für das Ausfahrtsignal. In Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal muß eine Haltscheibe aufgestellt werden.
- (3) Muß der Zug bei der Trapeztafel anhalten, wird er dort vom außerplanmäßigen Anhalten mdl verständigt. Ist dem Zug das Anhalten vor der Trapeztafel nicht vorgeschrieben, muß er möglichst weit vor der Trapeztafel mit Gefahrensignal angehalten und mdl verständigt werden. Besonderheiten bei Trapeztafeln
- (4) Aufenthalte dürfen entfallen, wenn sich der Fdl überzeugt hat, daß sie nicht benötigt werden; öffentlich verlautbarte Aufenthalte personenbefördernder Züge dürfen jedoch nicht entfallen. Ausfall von Aufenthalten

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| Vorgangsweise                     | (5) Der Zug wird zur Durchfahrt beauftragt <ul style="list-style-type: none"> <li>a) mit A-Befehl,</li> <li>b) in Bahnhöfen mit Ausfahrtsignalen durch Freistellung des Ausfahr-(Zwischen-)signals. Ist dieses Signal untauglich, genügt das Ersatz-(Vorsichts-)signal bzw. das Signal "Vorbeifahrt erlaubt" als Durchfahrauftrag,</li> <li>c) in Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal, wenn dem einfahrenden Zug vom Fdl das Signal "Abfahrt" gegeben wird.</li> </ul> |
| Betriebsaufenthalt                | Der Durchfahrauftrag nach b) und c) gilt für personenbefördernde Züge nur bei Betriebsaufenthalten.  |
| Bedarfsaufenthalt                 | (6) Bedarfsaufenthalte können bei personenbefördernden Zügen vorgesehen werden, wenn eine eindeutige Verständigung (z.B. mdl., fmdl., Haltewunschtaaste, ...) des Tzfz gewährleistet ist. Der Zug gilt weiterhin als Durchfahrzug.   |
| Verhalten bei Bedarfsaufenthalten | (7) Personenbefördernde Züge müssen in Betriebsstellen mit Bedarfsaufenthalt so langsam einfahren, daß sie anhalten können, sobald am Bahnsteig Reisende wahrgenommen werden. Wollen Reisende aussteigen, verständigen die Zub den Tzfz, ausgenommen bei Haltewunschtaaste.  |

#### § 47 Verspätungen, Vorsprungfahren

- |                    |  |
|--------------------|--|
| Grundsatz          | (1) Zugverspätungen verschlechtern das Verkaufsangebot; verspätete Züge können überdies den sicheren Betriebsablauf beeinflussen. Es muß daher alles darangesetzt werden, Verspätungen zu verhindern und bereits entstandene Verspätungen zu vermindern (siehe auch § 66 Abs. 2). Erforderlichenfalls werden die Aufenthalte in den Betriebsstellen gekürzt; für Postladearbeiten und Ladearbeiten bei Ladezügen muß aber - wenn nötig - die planmäßig vorgesehene Aufenthaltszeit zur Verfügung stehen. |
| Verspätungsanzeige | (2) Verspätungen von 10 min oder mehr zeigt der Bahnhof, in dem sie entstehen oder erreicht werden, den vorgelegenen Bahnhöfen der Befehlsstrecke an; die Befehlsbahnhöfe geben die Anzeige erforderlichenfalls weiter. Sinngemäß ist vorzugehen, wenn sich die Verspätung voraussichtlich um 10 min vergrößert oder um 5 min vermindert. Eine Verspätungsanzeige muß spätestens zur planmäßigen Abfahrzeit des Zuges gegeben werden.  |

- (3) Die Fdl verständigen die Mitarbeiter des Bahnhofes und die vorgelegenen Streckenwärter im erforderlichen Umfang. Die Verständigung des Lok-Einsatzleiters regeln Bahnhof und Zugleitung im gegenseitigen Einvernehmen (Bsb). Gegebenenfalls werden auch Post-, Zoll-, Grenzkontrollstellen und Mitarbeiter der Schlaf- und Speisewagendienste verständigt.
- (4) Zur Information der Reisenden werden voraussichtliche Verspätungen bereits ab 5 Minuten bekannt gegeben; die Grenzen nach Abs. 2 gelten sinngemäß. Bei Verspätungen ab 20 Minuten werden die Reisenden in geeigneter Form auch über die Ursache unterrichtet. Die Vorgangsweise richtet sich nach der technischen Ausrüstung der Betriebsstelle. **Verständigung der Reisenden**
- (5) Die Fdl müssen sich auch aus eigenem nach dem Zuglauf erkundigen. **Zuglauferkundigung**
- (6) Das Fahren mit Vorsprung kann ein geeignetes Mittel sein, um letzten Endes einen planmäßigen Zuglauf zu erreichen. Personenbefördernde Züge dürfen nicht vor der öffentlich verlautbarten Abfahrtszeit abfahren (siehe jedoch Abs. 8). Reiseleiter oder Transportführer müssen einer vorzeitigen Abfahrt zugestimmt haben; Personen (z.B. Begleiter, Bundesheerangehörige) müssen verständigt sein. **Vorsprungfahren**
- (7) Ist das Vorsprungfahren nicht durch den Tzfz (siehe § 66 Abs.2) entstanden, muss es zwischen den beteiligten Fdl vereinbart werden. Ordnet der Disponent ein Vorsprungfahren an, entfällt die Vereinbarung. Der Fdl verständigt die Mitarbeiter des Bahnhofes und die vorgelegenen Streckenwärter im erforderlichen Umfang. Wegen Verständigung des Lok-Einsatzleiters siehe Bsb. Gegebenenfalls werden auch Post-, Zoll-, Grenzkontrollstellen und Mitarbeiter der Schlaf- und Speisewagendienste verständigt. **Vereinbarung**
- (8) Personenbefördernden Vorzügen wird das Ausmaß des Vorsprungs mit A-Befehl vorgeschrieben; die Vereinbarung entfällt. Solche Züge dürfen im Ausmaß des angeordneten Vorsprungs vor der planmäßigen Abfahrtszeit abfahren. **Vorzüge**

**§ 48 Kreuzungen , Vorfahren**

- Begriff** (1) Bei einer Kreuzung weichen Züge entgegengesetzter Fahrtrichtung, bei einem Vorfahren gleicher Fahrtrichtung einander aus, wenn diese Züge dasselbe Streckengleis benützen.
- Planmäßige Kreuzungen und Vorfahren** (2) Planmäßige Kreuzungen und Vorfahren sind für Regelzüge und Bedarfszüge grundsätzlich im Bildfahrplan, für Sonderzüge in der Fahrplananordnung festgelegt. Sind Kreuzungen und Vorfahren nicht festgelegt, ist nach Abs. 4 vorzugehen. Für Vor- und Nachzüge gelten die Kreuzungen und Vorfahren des Stammzuges; für Sonderzüge ohne besonderen Fahrplan legen die Fdl Vorfahren und Kreuzungen erforderlichenfalls im gegenseitigen Einvernehmen fest, sofern nicht der Disponent Weisungen erteilt.
- Ändern der Kreuzungen und Vorfahren** (3) Bei Abweichungen vom planmäßigen Verkehr ist das Ändern der Kreuzungen und Vorfahren ein Teil der Disposition, wobei das vorgegebene Reglement (siehe §41) der Züge und die Platzverhältnisse ausschlaggebend sind. Die Änderung darf nur innerhalb einer Dispo-Strecke, sonst innerhalb eines Befehlsbereiches, erfolgen.
- (4) Der Bahnhof, der die Kreuzung oder das Vorfahren durchführen soll, verfügt die Änderung aus eigenem oder stimmt ihr auf formlose Anfrage des bisher vorgesehenen Kreuzungs- oder Vorfahrbahnhofes zu. Als Wortlaute werden verwendet

..... (Zug) kreuzt mit ..... (Zug) in .....(Betriebsstelle)

bzw.

..... (Zug) fährt dem ..... (Zug) in ..... (Betriebsstelle) vor.

Müssen Züge kreuzen oder vorfahren, ohne daß dies planmäßig festgelegt ist, handeln Abzweig- und Ausgangsbahnhöfe sowie Übergangsbahnhöfe von zwei- auf eingleisige Strecken sinngemäß. Werden Bedarfs- oder Sonderzüge eingeleitet und sind andere Züge bereits über den planmäßigen Kreuzungs- oder Vorfahrbahnhof hinausgefahren, handelt der jeweils nächste von diesen Zügen berührte Bahnhof sinngemäß.

- (5) Der Disponent kann die Änderung von Kreuzungen oder Vorfahren mit den Wortlaut nach Abs. 4 verfügen; die Zustimmung entfällt diesfalls.
- (6) Bahnhöfe, die zwischen bisher vorgesehenem und neuem Kreuzungs- oder Vorfahrbahnhof liegen, müssen von der Änderung verständigt werden.

- (7) Der Fdl verständigt die Mitarbeiter des Bahnhofes von den Änderungen im erforderlichen Umfang. Verständigung der Mitarbeiter d. Bahnhofes
- (8) Ändert sich für Streckenwärter die Reihenfolge der Züge, gibt dies der Fdl, der den ersten Zug in der geänderten Reihenfolge abläßt, mit dem Wortlaut Geänderte Reihenfolge

Reihenfolge: ..... (Zug), ..... (Zug)

bekannt. Bei schwierigen Betriebsverhältnissen ist es gestattet, nur jene Züge anzusagen, deren Reihenfolge bereits bekannt ist. Die Reihenfolge muß dann lückenlos immer mit den nächsten Zügen bekanntgegeben werden, bis der letzte außerhalb der planmäßigen Reihenfolge verkehrende Zug mit angesagt werden kann.

- (9) Züge werden von Kreuzungen und Vorfahren grundsätzlich nicht verständigt. Steht ein Zug vor einem Gruppenausfahr-(Zwischen-)signal, das für einen anderen Zug freigestellt werden muß, ist der Führer des führenden Tz vor der Freistellung dieses Signals zu verständigen. Verständigung der Züge

### § 49 Überlange Züge

- (1) Überlang ist ein Zug, dessen Länge die Aufnahmefähigkeit eines Bahnhofes (StL) überschreitet. Bevor ein Befehls-(Ausgangs-)bahnhof die Fahrt eines überlangen Zuges zuläßt, muß er die Zustimmung des Disponenten einholen; die betroffenen Bahnhöfe werden in der Zuganzeige verständigt. Auf Strecken ohne Disponenten muß die Zustimmung aller betroffenen Bahnhöfe des Bereiches eingeholt werden. Andere Bahnhöfe, in denen ein Zug überlang wird, handeln sinngemäß. Begriff
- (2) Sind bei Kreuzungen nicht beide Einfahrten gleichzeitig zulässig, muß der überlange Zug - falls nicht zwingende Gründe ein anderes Vorgehen verlangen - als letzter Zug einfahren.
- (3) Grundsätzlich dürfen personenbefördernde Züge nicht länger als die Bahnsteigkanten der Haltebahnhöfe und Haltestellen (Bsb, StL) sein. Personenbefördernde Züge
- (4) Müssen längere personenbefördernde Züge gebildet werden, verständigt der Bahnhof, der den Zug bildet, die betroffenen Haltebahnhöfe. Die betroffenen Bahnhöfe müssen alle Möglichkeiten ausschöpfen (z.B. Einfahränderungen, Vorziehen), um alle Personenwagen an die Bahnsteigkante zu bringen. Ist das nicht möglich oder ist der Zug für den Bahnsteig einer Haltestelle zu lang, werden die Zub beauftragt, die Reisenden von den gebotenen Ausstiegsmöglichkeiten zu

verständigen. Für ständig wiederkehrende Fälle trifft die Betriebslenkung Anordnungen.

### § 50 Fehlende Signalabhängigkeit, fehlende Abhängigkeit

Fehlende  
Signalabhän-  
gigkeit

- (1) Die Signalabhängigkeit kann von der technischen Einrichtung her fehlen oder aufgehoben sein
- bei untauglichen Signalen sowie bei Ausfahrten ohne Ausfahrtsignal,
  - wenn ein mit dem roten Kreis gekennzeichnete Verschuß fehlt,
  - wenn es im Störungs- oder Arbeitsbuch vermerkt ist,
  - bei Verwendung von Zweitschlüsseln nach den Bestimmungen der DV S 50,
  - wenn ein Weichenverschuß, ein Weichenantrieb, ein Weichenriegel, ein Handverschuß oder ein Teil, der die Abhängigkeit innerhalb eines Stellwerkes oder zwischen den Stellwerken (Befehlswerken) herstellt, nicht ordnungsgemäß wirkt.

Im allgemeinen ist die Signalabhängigkeit im ganzen Bahnhof aufgehoben; im Fall a) beschränkt sich dies aber auf den zugehörigen Weichenbereich. Bei Bauarbeiten kann die Signalabhängigkeit nur für bestimmte Bahnhofteile oder Fahrstraßen aufgehoben werden (Arbeitsbuch).

Zulässige  
Geschwindig-  
keit

- (2) Fehlt die Signalabhängigkeit, darf die Geschwindigkeit im betroffenen Bereich 40 km/h nicht überschreiten. Fehlt die Signalabhängigkeit von der technischen Einrichtung her, ist die Geschwindigkeit bereits im Buchfahrplan begrenzt; sonst wird die Geschwindigkeit erforderlichenfalls mit Signalen, mit A-Befehl (La) oder fmdl (mdl) am Signalfernsprecher herabgesetzt.

Fehlende  
Abhängigkeit

- (3) Die Abhängigkeit einer ortsbedienten Weiche auf der freien Strecke kann von der technischen Einrichtung her fehlen oder aufgehoben sein
- bei untauglichen Ausfahr-(Selbstblock-)signalen sowie bei Ausfahrten ohne Ausfahrtsignal,
  - bei Anwendung der Blocküberbrückung,
  - wenn ein mit dem gelben Quadrat gekennzeichnete Verschuß fehlt,
  - wenn es im Störungs- oder Arbeitsbuch vermerkt ist,
  - bei Verwendung von Zweitschlüsseln nach DV S 50.

Maßnahmen

- (4) Fehlt die Abhängigkeit, muß sich der Fdl vor Zulassung einer Zugfahrt vergewissern, daß er selbst oder der Nachbar-Fdl im Besitz des entsprechenden Schlüssels ist. Dieser ist auch dann

im Besitz eines Fdl, wenn er in einem Festlegeschloß (besonderen Blockwerk) festgehalten wird, solange diese Einrichtung tauglich ist und die Festhaltung an der Sicherungsanlage festgestellt werden kann. Erforderlichenfalls muß vor Zulassung der Zufahrt die Meldung

Schlüssel für ..... (Betriebsstelle) in meiner Verwahrung / festgehalten

eingeholt werden. Muß angeboten und angenommen werden, wird diese Meldung mit der Annahme verbunden.

- (5) Muß der Bedienungsschlüssel einem Zug mitgegeben werden, wird die Übergabe an den Zgf und die Rückgabe an den Fdl dem Nachbar-Fdl frndl gemeldet. Maßnahmen nach Abs. 2 bzw. 6 sind dann nicht erforderlich. Sonderfälle
- (6) a) Muß ausnahmsweise eine Zufahrt zugelassen werden, obwohl der Bedienungsschlüssel nicht gemäß Abs. 4 im Besitz eines der beiden Fdl ist, wird der Zug mit A-Befehl beauftragt, vor der Weiche anzuhalten, ihre richtige Lage zu prüfen und dann die Weiche mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren. Fehlender Schlüssel
- b) Bleibt beim Einsperren gemäß § 78 Abs.16 der Bedienungsschlüssel beim KI-Führer (Verschubleiter), ist der Wortlaut

Schlüssel für ..... (Betriebsstelle) in meiner Verwahrung.

der Freimeldung zuzufügen. Die Weiche darf mit höchstens 40 km/h befahren werden; erforderlichenfalls wird die Geschwindigkeit mit A-Befehl herabgesetzt.

### § 51 Untaugliche Signale

- (1) Als untauglich gelten Signale, die nicht bedient (frei- oder haltgestellt) werden können oder dürfen. Erlöschene Lichtsignale sind untauglich. Begriff
- (2) Untaugliche Signale sollen sich möglichst in der Haltstellung befinden. Kann dies nicht erreicht werden, wird nach DV S 50 §§ 44 und 52 bzw. nach DV S 51 § 52 vorgegangen. Kennzeichnung
- (3) Liegt das untaugliche Hauptsignal unter Streckenblockverschluß, muß die Rückmeldung für den letzten vorausgefahrenen Zug eingeholt werden. Das Einholen der Rückmeldung ist nicht notwendig, wenn Einholen der Rückmeldung
- a) auf demselben Streckengleis zuletzt ein Zug der Gegenrichtung eingetroffen ist,

- b) das Hauptsignal zurückgefallen ist oder ein Hauptsignal auf dasselbe Streckengleis unmittelbar vorher zurückgestellt wurde (Fahrrücknahme).
- (4) *Selbststellbetrieb muß zurückgenommen werden.* Das Einholen der Rückmeldung darf durch die Blockabschnittsprüfung (siehe § 38 Abs. 15) ersetzt werden; sonst muß die Rückmeldung bei der nächsten besetzten Zugfolge eingeholt werden.
- Verständigung** (5) Der Zug muß vom untauglichen Signal verständigt werden
- mit Ersatz- oder Vorsichtssignal,
  - mit A-Befehl (B-Befehl, La),
  - fmdl am Signalfernsprecher,
  - mdl durch den Fdl (Blockwärter) oder einen von ihm beauftragten Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes.
- Erlaubnis zur Vorbeifahrt** (6) Sind alle Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt (z.B. Zugmeldeverfahren, Fahrstraßenprüfung), wird dem Zug die Erlaubnis zur Vorbeifahrt erteilt
- mit Ersatz- oder Vorsichtssignal,
  - mit Signal "Vorbeifahrt erlaubt",
  - fmdl am Signalfernsprecher,
  - mdl durch den Fdl (Blockwärter) oder einen von ihm beauftragten Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes.
- Wortlaute** (7) Für die schriftliche Verständigung gelten - je nach Möglichkeit zur Abgabe des Signals "Vorbeifahrt erlaubt" - die Wortlaute

..... signal des ..... (Betriebsstelle) untauglich.  
Auf Signal "Vorbeifahrt erlaubt" achten, bei Fehlen anhalten!

oder

..... signal des ..... (Betriebsstelle) untauglich.  
Fahrterlaubnis einholen!

bei fmdl bzw. mdl Verständigung gilt der Wortlaut

..... signal untauglich. Vorbeifahrt erlaubt!

Ist die Vorbeifahrt noch nicht gestattet

..... signal untauglich. Zug wartet!

Erteilt der Zgf den Abfahrauftrag, muß er entsprechend verständigt werden.

- (8) Sind in einem Bahnhof mehrere Signale untauglich, so darf am Standort eines Signals dieses Bahnhofes die Verständigung und Erlaubnis zur Vorbeifahrt an den anderen untauglichen

Signalen des gleichen Bahnhofes erteilt werden. Dies gilt sinngemäß auch für im Ausfahrweg liegende untaugliche Signale bei im Bahnhof haltenden Zügen.

- (9) Bei Zügen auf der freien Strecke kann die Verständigung und Erlaubnis zur Vorbeifahrt auch fmdl oder durch einen vom zuständigen Fdl beauftragten Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes nicht am Standort des betreffenden Signals erfolgen, wenn die Sicht auf dieses Signal gewährleistet ist.
- (10) Kann ein Formhauptsignal nicht auf Halt gestellt werden, muß die rückgelegene Zugfolgestelle verständigt werden. Eine Zugfahrt auf das betroffene Signal hin darf nur zugelassen werden, wenn der Zug schriftlich nach Abs. 7 verständigt ist. Kann ein Formvorsignal nicht in Stellung "Vorsicht" gebracht werden, darf eine Zugfahrt auf das betroffene Signal hin nur zugelassen werden, wenn der Zug mit A-Befehl verständigt ist.

Haltstellung von Formsignalen nicht möglich

..... vorsignal des ..... (Betriebsstelle) untauglich. Vorsichtsstellung annehmen!

In unvermeidlichen Fällen darf die Verständigung beim rückgelegenen Hauptsignal fmdl (mdl) erfolgen.

- (11) Wird ein Signal wieder tauglich und sind schriftlich von der Untauglichkeit dieses Signals verständigte Züge noch ausständig, so wird je nach Vorschreibung vorgegangen.
  - a) Das Signal wird freigestellt und zusätzlich wird das Signal "Vorbeifahrt erlaubt" gegeben.
  - b) Das Signal wird vorerst nicht freigestellt. Der Zug wird am Signalfernsprecher verständigt

Wieder taugliche Signale

..... signal wieder tauglich!

Dann wird das Signal freigestellt.

- (12) *Kann bei Selbstblocksignalen das Ersatz-(Vorsichts-)signal nicht bedient werden, so dürfen die Züge mit A-Befehl (B-Befehl) oder fmdl beauftragt werden*

Änd 01/2002

Blocksignal(e) und Vorsignal(e) der Selbstblockstelle(n) ..... ausnahmsweise nicht beachten!

Solange so verständigte Züge den betroffenen Bahnhofabstand noch nicht verlassen haben, scheidet die Selbstblockstelle als Zugfolgestelle aus.

Untaugliche  
Geschwindig-  
keitsanzeiger

- (13) Bei Fahrten, für die sonst ein Geschwindigkeitsanzeiger mit der Ziffer "2" oder "3" aufleuchtet, darf das Ersatz- oder Vorsichtssignal nur verwendet werden, wenn der Zug mit A-Befehl (La) von der Geschwindigkeitsverminderung verständigt wurde. Sonst muß der Zug beim Signal angehalten und fmdl entsprechend beauftragt werden (siehe jedoch § 43 Abs. 7).

Blocküber-  
brückte  
Signale

Änd  
12/2002

- (14) Kann ein untaugliches Signal mit Blocküberbrückung in die Freistellung gebracht werden, ist vor Betätigung der Blocküberbrückung nach den Absätzen (3) und (4) vorzugehen  
*Selbststellbetrieb muß nicht zurückgenommen werden*

### § 52 Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal

Zugmeldever-  
fahren

- (1) Muß ausnahmsweise in Bahnhöfen mit Ausfahrtsignalen ein Gleis benützt werden, für das kein Ausfahrtsignal vorhanden ist wird beim Zugmeldeverfahren wie bei untauglichem Ausfahrtsignal vorgegangen.

Verständigung

- (2) Der Zug wird mit A-Befehl verständigt

Zug fährt ohne Ausfahrtsignal aus!

Der Befehl darf erst ausgefolgt werden, wenn alle Voraussetzungen für den Abfahrauftrag bzw. für die Zustimmung zur Abfahrt gegeben sind.

Verhalten der  
Zugmann-  
schaft

- (3) Hauptsignale im Ausfahrweg werden nicht beachtet. Weichen im Ausfahrweg dürfen mit höchstens 40 km/h befahren werden.  
(4) Ist für bestimmte Fahrten, für die kein Ausfahrtsignal vorhanden ist, ein Zwischensignal vorgesehen, übernimmt dieses die Funktion des Ausfahrtsignals.

### § 53 Achszählgrundstellungstaste

Grundsatz

- (1) *Bleibt nach erfolgter Fahrt ein mit Achszählern ausgerüsteter Block-(Gleis-)abschnitt rot ausgeleuchtet, so ist nach Überprüfung, ob der betreffende Abschnitt frei von Fahrzeugen ist, die Ordnungsstellung durch Bedienen der Achszählgrundstellungstaste herzustellen.*

Freie Strecke

- (2) *Bleibt auf der freien Strecke ein Blockabschnitt rot ausgeleuchtet, muß vor Bedienung der Achszählgrundstellungstaste die Vollständigkeit des letzten vorausgefahrenen Zuges festgestellt werden. Zusätzlich muß überprüft werden, ob sich keine Neben- oder Verschiebfahrten im betreffenden Abschnitt befinden.*

Vollständig-  
keitsmeldung

*Das fmdl Rückmelden muß nicht eingeführt werden, wenn die Feststellung der Vollständigkeit mit einer Vollständigkeitsmeldung erfolgt.*

*Stößt das Einholen der Vollständigkeitsmeldung auf örtliche Schwierigkeiten, ist*

- a) *der betreffende Zug bei einem Block-(Deckungs-)signal oder in einer Haltestelle zur Prüfung der Vollständigkeit zu beauftragen, oder*
- b) *die Vollständigkeit des Zuges durch einen Streckenwärter festzustellen, oder*
- c) *der nächstfolgende Zug zu beauftragen, den betreffenden Abschnitt auf Sicht zu durchfahren (Bf-Do).*

*Wird nach c) die Vollständigkeit festgestellt, berechtigt der Auftrag zum Fahren auf Sicht zur Bedienung der Achszählgrundstellungstaste.*

*In Abzweigstellen und Überleitstellen ist sinngemäß vorzugehen, jedoch darf die Stellung von Weichen in den betroffenen Gleisabschnitten nicht verändert werden.*

- (3) *Bleibt in einem Bahnhof ein Gleisabschnitt rot ausgeleuchtet, so ist grundsätzlich nach § 39 Abs. 6 vorzugehen. Der betreffende Abschnitt gilt jedoch ohne besondere Prüfung als frei, wenn für den letzten vorausgefahrenen Zug eine Vollständigkeitsmeldung eingeholt werden kann. Zusätzlich muß überprüft werden, ob sich keine Neben- oder Verschubfahrten im betreffenden Abschnitt befinden. Die Stellung von Weichen in den betroffenen Gleisabschnitten darf nicht verändert werden.* *Bahnhof*

#### **§ 54 Sicherheit der Reisenden**

- (1) *Bahnbenützer müssen vor gefährdenden Fahrten geschützt werden. Beim Ein- und Aussteigen soll den Reisenden soweit wie möglich Hilfe geleistet werden.* *Grundsatz*
- (2) *Zugfahrten dürfen auf Gleisen, die Reisende überschreiten müssen, grundsätzlich nicht zugelassen werden. Durch entsprechende Aufstellung der Züge, durch Einfahrregelungen, äußerstenfalls durch Anhalten der Züge beim Einfahr-(Zwischen-)signal kann dies erreicht werden. Ist eine gefährdende Fahrt unvermeidbar, darf sie - je nach den örtlichen Gegebenheiten - nur zugelassen werden, wenn*
  - a) *die Reisenden verständigt sind,*
  - b) *die Übergänge bewacht werden,*
  - c) *der Zug verständigt wird, vorsichtig und unter Abgabe von Achtungssignalen zu fahren.**Zugfahrten*
- (3) *Bei Verschub- und Nebenfahrten wird sinngemäß nach Abs. 2 vorgegangen.* *Verschub- und Nebenfahrten*

- Benützung des Gegengleises bzw. des falschen Gleises**
- (4) Wird erkannt, daß Reisende die vorgesehenen Übergänge nicht benützen oder auf der falschen Seite aussteigen, müssen sie gewarnt werden. Die Tätigkeit der Eisenbahnaufsichtsanstalt ist in der DV A 62 geregelt.
  - (5) Reisende, die auf- oder abspringen wollen, werden durch Zuruf gewarnt, nicht aber gewaltsam am Auf- und Abspringen gehindert.
  - (6) Benützt ein Zug, der in Haltestellen anhält, auf zweigleisigen Strecken nicht das vorgesehene Streckengleis (Gleiswechselbetrieb, Fahren auf dem falschen Gleis), müssen die Reisenden in den Haltestellen verständigt werden.  
 War die Verständigung der Reisenden in unbesetzten Haltestellen nicht möglich, werden die Züge schriftlich mit A-Befehl (B-Befehl) verständigt.

In .... (Haltestelle) wartende Reisende konnten nicht verständigt werden.

Die Verständigung der Reisenden übernimmt diesfalls die Zub. Der Verkehr muß so geregelt werden, daß Zugbegegnungen und Parallelfahrten im Haltestellenbereich vermieden werden. Bei Inselbahnsteigen entfallen Verständigungen und Sicherheitsvorkehrungen.

**§ 55 Fahren auf dem falschen Gleis**

- Begriff** (1) Müssen Züge bei Richtungsbetrieb das für die Gegenrichtung bestimmte Streckengleis benützen, fahren sie auf dem falschen Gleis.
- Anordnung** (2) Das Fahren auf dem falschen Gleis ordnet der Fdl an, der die Fahrten auf das falsche Gleis zulassen muß. Es darf nur angewendet werden
- a) aufgrund einer Betra,
  - b) bei Sperre des richtigen Gleises,
  - c) bei Spannungslosigkeit auf dem richtigen Gleis,
  - d) beim Liegenbleiben eines Zuges auf dem richtigen Gleis.
- Die Zustimmung des Nachbar-Fdl ist erforderlich.
- Kreuzungen** (3) Die Änderung von Kreuzungen entfällt; die beiden Fdl regeln den Verkehr im gegenseitigen Einvernehmen.
- Verständigung** (4) Die beteiligten Mitarbeiter des Bahnhofes (siehe Bf-Do) und die beteiligten Streckenwärter müssen vom Fahren auf dem falschen Gleis verständigt werden. Konnte eine Arbeiterrotte vom

**Abschnitt IV**

Einführen bzw. Aufheben des Fahrens auf dem falschen Gleis nicht verständigt werden, muß der Zug zum Fahren auf Sicht beauftragt werden (siehe § 70).

- (5) Alle Züge sind anzubieten und anzunehmen; bei Zügen, die das falsche Gleis befahren sollen, wird zugefügt: **Zugmeldevorfahren**

..... auf dem falschen Gleis .....

Die Züge fahren im Blockabschnitt. *Ist bei Selbstblock die Blockabschnittsprüfung nicht möglich oder nicht zulässig, fahren die Züge im Abstand der besetzten Zugfolgestellen.*

- (6) Der Zugmeldevormerk darf gewechselt werden. Einführen und Aufheben des Fahrens auf dem falschen Gleis muß in beide Zugmeldevormerke eingetragen werden. **Zugmeldevormerk**

- (7) Sind Block- und Einfahrtsignale für das falsche Gleis aufgestellt, werden sie bedient; sonst gelten die Signale des richtigen Gleises als untauglich. Wegen Bedienung von Deckungssignalen siehe Bf-Do und StL. **Signalbeachtung**

- (8) Wird die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an einem untauglichen Signal mit dem Signal "Vorbeifahrt erlaubt" gegeben, muß darauf geachtet werden, daß sich nicht zwei Züge (Nebenfahrten) gleicher Fahrtrichtung nähern. Ist dies der Fall, gibt der Signalgeber Gefahrensignal und erteilt dem in Betracht kommenden Zug (Nebenfahrt) die Erlaubnis zur Vorbeifahrt mdl.

- (9) Ersatz-(Vorsichts-)signal darf nur eingeschaltet werden, wenn sich nicht gleichzeitig zwei Züge (Nebenfahrten) gleicher Fahrtrichtung im Blockabschnitt vor dem untauglichen Signal befinden. Führt dies zu Schwierigkeiten, darf einer der beiden Züge (Nebenfahrten) verständigt werden

..... signal des ..... (Betriebsstelle) untauglich.  
Fahrterlaubnis einholen. Ersatz-(Vorsichts-)signal darf nicht beachtet werden!

Die Verständigung der Züge erfolgt mit A-Befehl (B-Befehl), bei liegengebliebenen Zügen auch fmdl. Für den anderen Zug (Nebenfahrt) darf dann das Ersatz-(Vorsichts-)signal bedient werden.

- (10) Der Fdl, der einen Zug auf dem falschen Gleis angenommen hat, bringt Hilfssperren gemäß DV S 41, 51-55, 58 an. **Hilfssperren**

- (11) Die Bf-Do bestimmt, wie bei bestimmten Gefahrenpunkten vorzugehen ist (z.B. nicht verriegelte Weichen, Bahnhofstreckentrennung im Ausfahr Gleis). **Gefahrenpunkte**

**Verständigung der Züge** (12) Die Züge werden mit B-Befehl (La) verständigt, wobei die Eintragungen nach dem Befehlsmuster (Bf-Do) vorgenommen werden.

### § 56 Dienstruhe

- Begriff** (1) Bahnhöfe und Blockposten können zeitweise unbesetzt bleiben (Dienstruhe). Dienstruhe bestimmt die Betriebslenkung im "Verzeichnis der Betriebsstellen mit Dienstruhe". Dieses ist in den Bahnhöfen der jeweiligen Strecke, erforderlichenfalls auch in Zugausgangs- und Befehlsbahnhöfen außerhalb der Strecke aufgelegt.
- Verzeichnis** (2) Das Verzeichnis enthält:  
a) Beginn und Ende der Dienstruhe (mit/ohne planmäßigen Zugverkehr),  
b) Stellung der Signale,  
c) besondere Maßnahmen.
- Einstellung des Dienstes** (3) Der Dienst darf eingestellt werden, wenn der letzte, vor der Dienstruhe verkehrende Zug eingetroffen oder rückgemeldet ist (Ausnahmen genehmigt BT). Bahnhöfe warten die Einstellungsmeldung der Streckenwärter ab. Die Einstellung wird den nächsten im Dienst befindlichen Fdl gemeldet.
- Fahrstraßenprüfung** (4) Während der Dienstruhe müssen Fahrten auf den durchgehenden Hauptgleisen auf geprüften und gesicherten Fahrstraßen erfolgen können. Bei örtlichen Besonderheiten oder wenn ausnahmsweise andere Gleise vorgesehen sind, trifft die Betriebslenkung die nötigen Anordnungen (Bf-Do, Verzeichnis).
- Zugfolgestellen  
Signalbedien-  
nung** (5) Bahnhöfe mit Dienstruhe scheiden als Zugfolgestellen aus.  
(6) Haupt- und Schutzsignale der in Betracht kommenden Fahrstraßen können  
a) freizeigen oder  
b) mit Signal „Dienstruhe“ gekennzeichnet sein. Diesfalls befindet sich das Vorsignal in Stellung „Vorsicht“.

Die Dienstruhe mit planmäßigem Zugverkehr wird dem Zug (der Nebenfahrt) mit dem Signal - DIENSTRUHE - angezeigt, und zwar

- in Bahnhöfen nach a) und in Bahnhöfen mit Trapeztafel:

Das Signal - DIENSTRUHE - (Bahnsteigsignal) wird gut sichtbar (Bf-Do) im Bahnsteigbereich oder in der Nähe des Aufnahmsgebäudes angebracht.

- in Bahnhöfen nach b):

Das Signal - DIENSTRUHE - (Signalkennzeichnung) wird an Haupt- und Schutzsignalen und das Signal - DIENSTRUHE - (Bahnsteigsignal) wird gut sichtbar (Bsb) im Bahnsteigbereich oder in der Nähe des Aufnahmsgebäudes angebracht.

Für Blockposten gilt dies sinngemäß.

- |      |  |   |
|------|--|---|
| (7)  | Werden in einer Betriebsstelle mit Dienstruhe Haupt- bzw Schutzsignale untauglich oder fehlt das Signal - DIENSTRUHE – an den Haupt- bzw Schutzsignalen, ist der Zug (die Nebenfahrt) von der Dienstruhe und der Erlaubnis zur Vorbeifahrt an Haupt- bzw Schutzsignalen zu verständigen.   | Vorbeifahrt an Haupt- bzw Schutzsignalen, fehlendes Signal "Dienstruhe" |
| (8)  | Fehlt in einer Betriebsstelle das im Bahnsteigbereich oder in der Nähe des Aufnahmsgebäudes aufzustellende Signal - DIENSTRUHE - (Bahnsteigsignal), sind für die Weiterfahrt entsprechende Weisungen einzuholen.   |   |
| (9)  | Bei Entfall des Aufenthaltes ist der Zug schriftlich zur Durchfahrt zu beauftragen.  | Zuständigkeit   |
| (10) | Für die Bedienung der Schranken- und Lichtzeichenanlagen muß vorgesorgt werden, solange planmäßig Züge verkehren; sonst ist wie bei gestörten EKSA vorzugehen.   | Sicherung der EK  |
| (11) | Die Wiederaufnahme des Dienstes wird den benachbarten, im Dienst befindlichen Fdl gemeldet. Der den Dienst aufnehmende Mitarbeiter muß dabei über alle Besonderheiten unterrichtet werden, die zur sicheren und ungestörten Weiterführung des Dienstes notwendig sind.   | Wiederaufnahme des Dienstes   |
| (12) | Bei Dienstruhe in Zugend- und Ausgangsbahnhöfen erfolgt die Regelung des Dienstes durch die N - Regionalleitung. Den Mitarbeitern werden die Regelungen in einem Merkblatt bekanntgegeben.   |   |
| (13) | Für die ausnahmsweise Durchführung von Zug- oder Nebenfahrten auf Strecken (-abschnitten) mit Dienstruhe ohne planmäßigen Zugverkehr (zum planmäßigen Zugverkehr zählen auch Fahrten aufgrund einer Fahrplananordnung) gilt der Anhang 1 zur Streckenliste. Dieser ist der Zugmannschaft bei Fahrten während der Dienstruhe auszufolgen und mit A-Befehl vorzuschreiben. |   |

Ist von dieser Situation nur eine Betriebsstelle betroffen (z.B. verspäteter Dienstantritt), können die betreffenden Angaben des Anhanges 1 zur Streckenliste mit A- und erforderlichenfalls V-Befehl vorgeschrieben werden.

§§ 57 - 59 bleiben frei

## Abschnitt V: Fahrdienst beim Zug

### § 60 Allgemeines

- |  |                                       |  |
|--|---------------------------------------|--|
| (1) Für Regelzüge werden Tfz, Tfz-Mannschaften und Zub nach den Dienstplänen eingeteilt. Wegen Absage von Regelzügen im Güterverkehr siehe Dienstanweisung über die Güterzubildung.  | Erfordernisse für Regelzüge           |  |
| (2) Zusätzliche Leistungen bei Regelzügen, wie Stellung eines leistungsfähigeren Tfz, zusätzliche Tfz, zusätzliche Zub, fordert der Fdl bei der Lok-Einsatzleitung bzw. beim Fahrmeister an.   | Zusätzliche Leistungen bei Regelzügen |  |
| (3) Wird die Führung von Bedarfs- oder Sonderzügen angeordnet, enthält die Anordnung auch Verfügungen über die Erfordernisse; sonst muß die Führung solcher Züge rechtzeitig bei der Zugleitung angefordert werden. Nähere Bestimmungen über die Führung von Bedarfszügen im Güterverkehr siehe Dienstanweisung über die Güterzubildung. | Bedarfs- oder Sonderzüge              |  |
| (4) Änderungen und Besonderheiten teilt die Lok-Einsatzleitung bzw. der Fahrmeister dem betroffenen Fdl mit.   | Änderungen und Besonderheiten         |  |
| (5) In betrieblichen Fragen untersteht die gesamte Zugmannschaft dem Fdl. Tfz-Mannschaft und Schaffner sind an betriebliche Weisungen des Zgf gebunden.  | Unterstellung                         |  |

### § 61 Zugbegleiter

- |  |                  |  |
|--|------------------|--|
| (1) Züge, die zur Personenbeförderung bestimmt sind – ausgenommen Militärzüge -, müssen mit einem Zgf besetzt werden (siehe jedoch § 62 Abs. 1 und 11). Andere Züge werden mit einem Zgf besetzt, wenn dies notwendig oder zweckmäßig ist. Die Besetzung mit Schaffnern wird mit einer Dienstanweisung geregelt. | Besetzung        |  |
| (2) Am Beginn der Vorbereitzeit melden sich Schaffner beim Zgf, der Zgf persönlich beim Fdl. In der Abschlußzeit bzw. nach der Übergabe des Zuges meldet sich der Zgf persönlich beim Fdl ab. Fahrgastfahrende Zub melden sich beim Zgf.   | Melden           |  |
| (3) Der Platz des Zgf ist grundsätzlich an der Zugspitze.  | Platz des Zgf    |  |
| (4) Der Zgf ist für Sicherheit und Ordnung beim Zug verantwortlich. Er trägt als Dienstabzeichen die blaue Kappe mit rotem Steg und/oder das rote Namensschild mit Funktionsbezeichnung.   | Aufgaben des Zgf |  |

- |                     |   |
|---------------------|---|
| Schaffnerbereich    | (5) Der Zgf weist den Schaffnern ihre Bereiche zu; Zugteile, die er keinem Schaffner zuweist, beaufsichtigt er selbst.  |
| Verlassen des Zuges | (6) Schaffner dürfen den Zug nur mit Zustimmung des Zgf verlassen, der im Einvernehmen mit dem Fdl handelt.   |
| Verständigung       | (7) Dem Zgf muß alles mitgeteilt werden, was sein Eingreifen erfordert oder die Reisenden des Zuges betrifft; für die Verständigung der Reisenden sorgt der Zgf .                             |
| Anstände            | (8) Anstände und Unregelmäßigkeiten, die von den Schaffnern nicht selbst behoben werden können, melden sie dem Zgf, der die nötigen Maßnahmen selbst trifft oder beim nächsten Fdl veranlaßt. |
| Zgf allein          | (9) Ist der Zgf allein beim Zug, so kann ihm zur Beschleunigung der Arbeiten ein Zughelfer beigegeben werden (Bf-Do). Der Zughelfer handelt immer im Auftrag des Zgf.                         |

### § 62 Züge ohne Zub

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| Grundsatz                    | (1) Grundsätzlich dürfen alle Züge - ausgenommen personenbefördernde Züge - ohne Zub geführt werden. Postzüge ohne Ladetätigkeit in Unterwegsbahnhöfen dürfen ohne Zub geführt werden und werden wie Güterzüge behandelt.   |
| Übernahme der Zgf-Aufgaben   | (2) Die Zgf-Aufgaben obliegen <ol style="list-style-type: none"> <li>a) dem Zugvorbereiter im Ausgangsbahnhof bis zur Feststellung der Abfahrbereitschaft sowie im Endbahnhof nach Stillstand des Zuges. Bei Lastwechsel und in Grenz-(Übergangs-)bahnhöfen gilt dies sinngemäß.</li> <li>b) sonst dem Führer des Zug-Tfz. Sind Zugvorbereiter nicht vorgesehen, übernimmt der Fdl deren Aufgaben.</li> </ol>   |
| Aufgaben des Zugvorbereiters | (3) Verläßt das Tfz den Zug, obliegt die Sicherung des Wagenzuges den Mitarbeitern des Bahnhofes. Verbleibt das Tfz am Zug, so ist der Zgf, bei Zügen ohne Zub der Führer des Zug-Tfz im Einvernehmen mit dem Fdl für die Durchführung der Sicherung verantwortlich.<br>(4) Hat der Zugvorbereiter die Fahrt des Zuges nach den Bestimmungen des § 63 vorbereitet, übergibt er dem Führer des Zug-Tfz die gebündelten Zugpapiere beim Tfz, stellt die Abfahrbereitschaft des Zuges fest und meldet dies dem Fdl.<br>(5) Laständerungen dürfen nur vorgesehen werden, wenn für die Durchführung der Verscharbeiten vorgesorgt wurde. |

- (6) Bei Laständerungen und im Endbahnhof werden die Zugpapiere beim Tfz abgeholt.
- (7) Bei Lokzügen entfallen grundsätzlich die Aufgaben des Zugvorbereiters. Lokzüge dürfen aus höchstens 20 Tfz bestehen. Die Aufgaben des Zgf übernimmt der Führer des führenden Tfz. Werden Wagen (SKI) beigegeben, wird der Zug wie ein Güterzug behandelt. **Lokzüge**
- (8) Bei Personenwagenleerzügen, die ausschließlich aus Triebwagen bzw. Triebzügen gebildet sind, für die nach § 26 Abs. 12 die Bremsberechnung entfällt, beschränken sich die Aufgaben des Zugvorbereiters auf die Feststellung und Meldung der Abfahrbereitschaft. **Personenwagenleerzüge**
- Sind mehrere Tfz beim Zug, übernimmt die Zgf-Aufgaben der Führer des führenden Tfz.
- (9) Hilfszüge werden wie Güterzüge behandelt. In der Unfallmappe des Ausgangsbahnhofes des Hilfszuges sind die Zugpapiere vorbereitet. **Hilfszüge**
- (10) Beim Fahrvershub obliegen die Aufgaben des Zugvorbereiters dem mitfahrenden Vershubleiter, falls nicht ein eigener Zugvorbereiter gestellt wird. **Fahrvershub**
- (11) Auf vom Geschäftsbereich PV bestimmten Strecken dürfen personenbefördernde Züge ohne Zub geführt werden, wenn folgende Bedingungen eingehalten werden: **personenbefördernde Züge**
- Züge dürfen nur aus Triebwagen und Triebzügen bestehen; ein Fahrzeug, das nicht zur Personenbeförderung bestimmt ist, darf am Zugschluß beigegeben werden,
  - eine automatische Türschließenrichtung muß vorhanden und tauglich sein,
  - bei allen planmäßigen Halten muß der Tffz den gesamten Zug entweder direkt überblicken oder mit technischen Hilfsmitteln überwachen können,
  - Innen- und Außenlautsprecher müssen vorhanden sein.

**§ 63 Vorbereitung der Fahrt**

- Grundsatz** (1) Der Zug wird nach den Sicherheitsvorschriften und den Erfordernissen des Kundendienstes gebildet (siehe Abschnitt III). Bei der Vorbereitung der Fahrt überprüft die Zub den Wagenzug; der Tzf ist für sein Fahrzeug verantwortlich.
- Zugaufnahme** (2) Die Aufnahme des Wagenzuges besorgt der Zgf selbst, wenn ihm nicht eine fertige Wagenliste oder ein EDV-Ausdruck übergeben wird. Bei der Zugaufnahme muß auch auf die richtige Stellung der Absperrhähne und Umstellrichtungen und auf die Einhaltung der Reihungsbestimmungen geachtet werden.
- ZSB** Für die Übermittlung zugspezifischer Daten zur Eingabe in den Zugdatensteller siehe ZSB.
- Bremsberechnung, Bremsprobe** (3) Die Bremsberechnung obliegt dem Zgf. War eine Bremsprobe durchzuführen, muß er - wenn er sie nicht selbst durchführt - auf die Meldung "Bremsprobe beendet" achten.
- Überprüfung des Bereiches** (4) Im zugewiesenen Bereich (siehe § 61 Abs. 5) überprüft jeder Zub bzw. Zugvorbereiter
- den ordnungsgemäßen Kuppelzustand,
  - Vorhandensein bzw. Einschalten des Schlußsignals,
  - ob sich nicht unter den Fahrzeugen Hemmschuhe oder andere Hindernisse befinden,
  - die Wagen und ihre Ladung auf offensichtlich erkennbare Mängel,
  - die Wagenverschlüsse,
  - die Verwahrung loser Bestandteile,
  - das Zusammenhängen nichtbenützter Ketten,
  - die Handbremsen, die als Festhaltebremsen verwendet werden.
- Abfahrbereitschaft** (5) Nach Durchführung aller Arbeiten und Meldungen meldet der Zgf dem Fdl den Zug abfahrbereit.
- (6) Wird in Unterwegsbahnhöfen der Wagenzug geändert, wird, so weit nötig, sinngemäß vorgegangen.

**§ 64 Fahrt des Zuges**

- (1) Die Zub müssen sich in ihrem Bereich aufhalten, sofern dem nicht zwingende Gründe entgegenstehen.
- (2) Beim Herannahen der Abfahrtszeit stellen die Zub ohne Aufforderung die Abfahrtsbereitschaft her und wenden ihre Aufmerksamkeit dem zu, der den Abfahrauftrag erteilen wird. **Abfahrt**
- (3) Beim Anfahren achtet die Zugmannschaft je nach den gegebenen Möglichkeiten auf Unregelmäßigkeiten, wie offengebliebene Türen, auf- oder abspringende Reisende, Gefahrensignale usw.
- (4) Während der Fahrt gehen die Zub - auch nach beendeter Revision - mehrmals durch die ihnen zugewiesenen Personenwagen. Sie achten dabei auf die Sicherheit. Nötigenfalls fordern sie die Unterstützung des Zgf an. **Während der Fahrt**
- (5) Die Beleuchtung der Personenwagen muß bei Dunkelheit und bei der Durchfahrt durch Tunnels eingeschaltet sein.

**§ 65 Signalbeachtung**

- (1) Für die Beachtung und Befolgung der Signale ist der Führer des führenden Tzf verantwortlich. Ein auf dem führenden Tzf mitfahrender Lotse oder Beimann trägt die gleiche Verantwortung. **Grundsatz**
- (2) Nach Möglichkeit beobachtet der Führer des führenden Tzf Strecke und Fahrleitung, um bei außergewöhnlichen Ereignissen rasch reagieren zu können. Er achtet auch darauf, ob dem Zug Signale gegeben werden. **Zusätzliche Aufgaben**
- (3) Ein Einfahr-(Zwischen-)vorsignal in Stellung „Vorsicht“ kann - neben der eigentlichen Signalbedeutung - den Auftrag  
 - zum außerplanmäßigen Anhalten,  
 - zum vorzeitigen Anhalten  
 bedeuten. Der Auftrag gilt vom zugehörigen bis zum nächsten Hauptsignal des Bahnhofes. Formsignale in Stellung „Vorsicht“ können überdies den Zug von einer Einfahränderung mit Geschwindigkeitsbeschränkung verständigen. Mit einem Signal können gleichzeitig mehrere Aufträge gegeben werden. **Vorsicht**
- (4) Das Anhalten bei einem Einfahr-(Zwischen-)signal kann alle Aufträge nach Abs. 3 bedeuten.
- (5) Wird der Zug mit einem Haupt-(Schutz-)signal angehalten, meldet sich der Führer des führenden Tzf über Zugfunk oder beim Signalfernsprecher. Bei Einfahr-(Zwischen-)Formsignalen

und bei Trapeztafeln zeigt er das Anhalten überdies mit dem Signal "Achtung" an.

Außerbetriebnahme eines Haupt-, Schutz- und Vorsignals

- (6) Von Haupt-, Schutz- und Vorsignalen „außer Betrieb“ ist der Zug mit A-Befehl (La) zu verständigen. Wird trotz Verständigung ein mit dem Signal „Signal außer Betrieb“ zu kennzeichnendes Haupt-(Schutz-) signal ohne Signal „Signal außer Betrieb“ angetroffen oder ist ein solches Haupt-(Schutz-) signal mit einem Signal „Signal außer Betrieb“ gekennzeichnet und der Zug nicht verständigt, so ist - unbeschadet der Stellung des Signals - anzuhalten. Die Weiterfahrt darf erst nach Feststellung des Sachverhaltes und eindeutiger Weisung erfolgen (Dienststrafe siehe § 56). Betreffen die genannten Unregelmäßigkeiten ein Vorsignal, so ist dieses - ohne Rücksicht auf seine tatsächliche Stellung - als in Stellung "Vorsicht" anzusehen.

### § 66 Fahrgeschwindigkeit

Grundsatz

- (1) Die Fahrgeschwindigkeit richtet sich nach dem Ziel, die planmäßigen Verkehrszeiten einzuhalten.

Fahrplangeschwindigkeit

- (2) Bei verspäteten Zügen muß die Fahrzeit bis zum Erreichen der Fahrplangeschwindigkeit gekürzt werden. Sind Fahrzeitüberschreitungen zu erwarten, so wird auch bei nicht verspäteten Zügen die Fahrzeit gekürzt. Die Fahrplangeschwindigkeit darf nie überschritten werden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

- (3) Von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Langsamfahrstellen werden die Züge schriftlich verständigt.

Fahrzeughöchstgeschwindigkeit

- (4) Die Fahrzeug-Vmax des führenden Tzf muß vom Tzf selbst beachtet werden.
- (5) Mit Genehmigung von N darf bei Probefahrten die Fahrzeug-Vmax sowie die örtlich zulässige Geschwindigkeit überschritten werden.

**§ 67 Aufschreibungen beim Zug**

- (1) Hinsichtlich Aufschreibungen beim Zug siehe DB 610.
- (2) Wird kein EDV-Zugzettel übergeben, fertigt der Zgf für den Ausgangsbahnhof sowie für jeden an der Änderung der Zusammensetzung des Zuges beteiligten Bahnhof einen Zugzettel aus und übergibt ihn dem Fdl. BT kann Abweichungen anordnen. Zugzettel
- (3) Die Einsendung der Unterlagen ist im DB 610 geregelt.

**§ 68 Geschobene Züge**

- (1) An der Spitze eines geschobenen Zuges muß sich ein geeigneter Mitarbeiter (z.B. Verschieber, KI-Führer) befinden. Bei planmäßigen Fahrten soll das erste Fahrzeug zur Mitfahrt, zur Anbringung des Spitzensignals, zur Notbremsung mit der Luftbremse (z.B. Luftbremskopf) und zur Abgabe von Achtungssignalen eingerichtet sein. Mitarbeiter an der Spitze
- Die Notbremseinrichtung im Einstiegsraum der Fahrverschubwagen ist einem Luftbremskopf gleichzusetzen.
- Kann der Mitarbeiter an der Spitze nicht am ersten Fahrzeug mitfahren, so muß er dem Zug vorausgehen.
- (2) Dem Mitarbeiter an der Spitze obliegt die Signalbeachtung und - sofern die Möglichkeit besteht - die Notbremsung mit der Luftbremse und die Abgabe von Achtungssignalen. Signalbeachtung
- Steht der Mitarbeiter an der Spitze mit dem Tzf in Funkverbindung, werden Vorgangsweise und Wortlaute wie bei geschobenen Verschubteilen angewendet (siehe DV V 15 § 4); sonst gibt der Mitarbeiter an der Spitze Hand-Verschubsignale zur Regelung der Fahrt im erforderlichen Ausmaß.
- (3) Die Vmax geschobener Züge ist mit 25 km/h, bei Verwendung eines Luftbremskopfes mit 40 km/h begrenzt. Vmax
- (4) Muß über EK ohne EKSA geschoben werden und ist zu deren Sicherung die Abgabe von Achtungssignalen vorgeschrieben, gilt für den Bereich 200 m vor der EK bis zum Erreichen dieser mit der Zugspitze:
- a) Ist die Abgabe von Achtungssignalen vom ersten Fahrzeug aus nicht möglich:
- Vmax 25 km/h,
  - Bei geschobenen Wagenzuglängen über 200 m ist die EK zu bewachen.

- b) Ist die Abgabe von Achtungssignalen und eine Notbremsung mit der Luftbremse vom ersten Fahrzeug aus nicht möglich:
- Vmax 20 km/h,
  - Bei geschobenen Wagenzuglängen über 200 m ist die EK zu bewachen.

Abgabe Signal "Achtung" vom 1. Fahrzeug möglich	Notbremsung mit Luftbremse vom 1. Fahrzeug möglich	Vmax im Bereich 200 m vor EK bis zur EK
ja	ja	40 km/h
nein	ja	25 km/h
nein	nein	20 km/h
ja	nein	25 km/h

- (5) Beim Schieben aus dem Bahnhof mit angekuppelter Diesellokomotive bei Fahrten mit abgeschalteter Fahrleitung sind die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 sinngemäß anzuwenden.
- (6) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 finden keine Anwendung auf
- Triebzüge und Triebwagenzüge mit führendem Steuerwagen
  - Schneeräumfahrten,
  - Fahrten mit maschinentechnischen Meßwagen.

### § 69 Nachschieben

- |                |  |
|----------------|--|
| Zulässigkeit   | (1) Nachschiebe-Tfz dürfen verwendet werden <ul style="list-style-type: none"> <li>- wenn es die StL vorsieht,</li> <li>- in Notfällen.</li> </ul> Die StL kann nähere Bestimmungen enthalten. |
| Kuppeln        | (2) Grundsätzlich wird das Nachschiebe-Tfz an den Zug gekuppelt. Im Bahnhofbereich darf auch mit nicht angekuppeltem Nachschiebe-Tfz gefahren werden (Bf-Do und StL).                          |
| Funkverbindung | (3) Ausgenommen in Notfällen, müssen sämtliche Tfz mit tauglichen Zugfunkeinrichtungen ausgerüstet sein. Die Funkkanäle sind in der StL angegeben.   |
| Verständigung  | (4) Der Zug wird vom Nachschieben und von der Reihe des Nachschiebe-Tfz mdl oder fmdl verständigt.   |
| Anfahren       | (5) Die Vorgangsweise beim Anfahren ist in der DV V 15 geregelt.   |

- (6) Bei Ausfall der Funkverbindung während der Fahrt und in Notfällen werden die Signale "Lösen" und "Achtung" verwendet. **Verständigungen**
- (7) Im Stillstand verständigt der Führer des führenden Tzf die anderen Tzf vom Inhalt der Befehle.
- (8) Während der Fahrt sagt der Führer des führenden Tzf Vorsignale in Stellung "Vorsicht" und plötzlich auftretende Schwierigkeiten bei der Führung des Zuges an.

### § 70 Fahren auf Sicht

- (1) Wird das Fahren auf Sicht angeordnet, muss jederzeit mit Fahrhindernissen gerechnet werden. **Begriff**
- (2) Die Geschwindigkeit muss so geregelt werden, dass der Zug vor einem Hindernis sicher angehalten werden kann und beträgt maximal 40 km/h. **Geschwindigkeit**
- (3) Das Fahren auf Sicht darf nur in jenen Fällen angeordnet werden, die in den Betriebsvorschriften bzw. DV EL 52 Anlage 14 vorgesehen sind. Das Fahren im Blockabstand sowie die Sicherung der Fahrstraße bleiben davon unberührt. **Anwendung**
- (4) Die Anordnung kann erfolgen  
 - durch das Zeichen "■" im Buchfahrplan,  
 - mit Vorsichtssignal,  
 - mit Vorsichtsbefehl,  
 - fmdl. **Anordnung**
- (5) Wird die Anordnung mit Vorsichtssignal erteilt, gilt sie bis zum nächsten Haupt- bzw. Schutzsignal. Bei schriftlicher und fmdl Anordnung muss der Bereich, in dem auf Sicht gefahren werden muss, abgrenzt sein

Fahren auf Sicht zwischen ..... (Bahnhof) und ..... (Bahnhof)  
 von ..... (km) bis ..... (km).  
 Grund .....

oder

Fahren auf Sicht im ..... (Bahnhof)  
 vom ..... (Signal) bis ..... (Signal oder Haltepunkt).  
 Grund .....

**§ 71 Sonderbestimmungen**

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| Grundsatz                  | (1) Treten außergewöhnliche Situationen auf, ist Ruhe und Besonnenheit von besonderer Bedeutung. Vor allem muss getrachtet werden, Gefährdungen zu verhindern; erforderlichenfalls wird dann Hilfe geleistet oder angefordert und schließlich der Vorfall gemeldet. Zur schriftlichen Meldung wird die Meldekarte verwendet.   |
| Gefährliche Güter          | (2) Wagen mit gefährlichen Gütern sind in der Wagenliste besonders bezeichnet. Bei Unfällen oder beim Austritt von Ladegut kann nach der Wagenanschrift oder der Bezeichnung eine Gefahr erkannt werden. Bei Kesselwagen kann außerdem Ladegut und Gefährdungsgrad abgelesen werden. Bei der erforderlichen Meldung werden diese Angaben mitgegeben; die entsprechenden Weisungen erteilt dann der Fdl.  |
| Außergewöhnliche Fahrzeuge | (3) Außergewöhnliche Fahrzeuge sind als solche bezettelt und in der Wagenliste besonders bezeichnet. Für die Beförderung gelten vier Stufen <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <u>Stufe A</u>: ohne besondere Maßnahmen,</li> <li>b) <u>Stufe B</u>: Begegnungsverbot mit Zügen, die ebenfalls außergewöhnliche Fahrzeuge - ausgenommen solche nach Stufe A und B - befördern,</li> <li>c) <u>Stufe C</u>: Begegnungsverbot mit Zügen, die ebenfalls außergewöhnliche Fahrzeuge - ausgenommen solche nach Stufe A - befördern,</li> <li>d) <u>Stufe D</u>: Begegnungsverbot mit allen Zügen und Fahrzeugen auf Nachbargleisen.</li> </ul> <p>Die Einstufung des außergewöhnlichen Fahrzeuges und erforderlichenfalls zusätzliche Maßnahmen werden in einem "Schnellbrief-LÜ" bekannt gegeben.</p> |
|                            | (4) Schnellbriefe-LÜ werden pro Fahrplanjahr mit 1 beginnend fortlaufend nummeriert und in einer Sammelmappe aufbewahrt. Im Einführungsersaß zum Fahrplan kann die Betriebslenkung die Gültigkeit bestimmter Schnellbriefe-LÜ verlängern.  |
|                            | (5) Außergewöhnliche Fahrzeuge müssen instradiert werden. Bestimmte Züge können planmäßig zur Beförderung außergewöhnlicher Fahrzeuge vorgesehen sein. Anstelle der Instradierung tritt dann die Anführung der Zugnummern im Einführungsersaß zum Fahrplan mit Angabe der entsprechenden Schnellbriefe-LÜ. Diesfalls dürfen die Zugnummern - auch Vor- und Nachzüge - nicht für andere Züge verwendet werden, das  |

Umlegen solcher Züge ist nicht zulässig. Jede andere Abweichung vom Schnellbrief-LÜ oder von der Instradierung bedarf der Zustimmung der Zugleitung (ZVÜ).

- (6) Für die Einhaltung der im Schnellbrief-LÜ verfügten Maßnahmen sorgt der Fdl. Bei Zügen mit Fahrzeugen der Stufen B, C, D muß vor Zulassung der Fahrt die Zustimmung des Nachbarbahnhofes eingeholt werden. Den Zügen werden die erforderlichen Maßnahmen mit A-Befehl vorgeschrieben.
- (7) Die Verwendung von Mitarbeitern ohne Streckenkenntnis ist nur in Ausnahmefällen (z.B. plötzlich nötige Umleitung) zulässig.
- Fahrt ohne Streckenkenntnis
- a) Einem Tzfz ohne Streckenkenntnis muß ein streckenkundiger Tzfz als Lotse beigegeben werden.
- b) Einem Zgf ohne Streckenkenntnis muß ein streckenkundiger Zub als Lotse beigegeben werden.
- c) Schaffner ohne Streckenkenntnis werden vor Beginn der Fahrt vom Zgf entsprechend unterwiesen.
- Nötigenfalls werden den Mitarbeitern ohne Streckenkenntnis die erforderlichen Unterlagen (Buchfahrplan, StL, usw.) übergeben.
- (8) Werden betriebsgefährdende Mängel an Fahrzeugen erkannt oder auch nur vermutet, muß der Fdl verständigt werden, der die Untersuchung der Wagen in Wagenmeisterbahnhöfen durch einen Wagenmeister, sonst durch den Tzfz veranlaßt. Auf der freien Strecke entscheidet der Tzfz.
- Fahrzeuggebrechen
- (9) Treten Abfahrtshindernisse auf, müssen sie so rasch wie möglich dem Fdl gemeldet werden, der für deren Behebung sorgt.
- Abfahrtshindernisse
- (10) Muß ein Zug auf der freien Strecke unvorhergesehen anhalten und erfolgt das Anhalten nicht mit einem Hauptsignal, stellt die Zugmannschaft so rasch wie möglich die Ursache fest. Der Zgf, bei Zügen ohne Zub der Tzfz, verständigt nach Durchführung der für die Sicherheit erforderlichen Maßnahmen den vorgelegenen Bahnhof, der die dazwischengelegenen Betriebsstellen der freien Strecke verständigt.
- Anhalten auf der freien Strecke
- (11) Vor der Weiterfahrt muß die Zustimmung des vorgelegenen Fdl eingeholt werden, der vor Erteilen der Zustimmung die dazwischengelegenen Betriebsstellen verständigt. Ist die Verständigung nicht möglich, darf auf Sicht bis zum nächsten Fernsprecher gefahren werden; bei dazwischengelegenen EK ist dabei wie bei gestörten EK vorzugehen.

Anhalten im  
Bahnhof

- (12) Kommt ein Zug im Bahnhof - ausgenommen bei Dienstruhe - unvorhergesehen zum Stillstand und erfolgt das Anhalten nicht mit einem Haupt- oder Schutzsignal, darf nur auf Weisung des Fdl weitergefahren werden.
- Unrichtiger Fahrweg** (13) Bemerkt die Zugmannschaft, daß der Zug einen unrichtigen Fahrweg benützt, muß der Zug sofort angehalten werden. Die Weiterfahrt erfolgt nach Weisung des Fdl.
- Nichtbeachten eines planmäßigen Aufenthaltes** (14) Wird ein planmäßiger Halt nicht beachtet, muß der, der dies bemerkt, den Zug sofort anhalten.

§§ 72 - 74 bleiben frei

## Abschnitt VI: Nebenfahrten

### § 75 Allgemeines

- (1) KI sind Nebenfahrzeuge; sie dürfen bei Nebenfahrten verwendet werden. Bestimmte SKI dürfen auch in Züge eingereiht werden. Wegen Bezeichnung der Nebenfahrzeuge siehe ZSB. ZSB
- (2) Zur Durchführung von Nebenfahrten - im Bahnhof und auf der freien Strecke - ist ein KI-Führer erforderlich. Für die Durchführung von SKI-Fahrten (siehe § 79) ist ein SKI-Führer notwendig. KI-Führer und SKI-Führer müssen als solche geprüft sein. Bei Nebenfahrten alleinverkehrender Tfz übernimmt der Tfzf die Aufgaben des KI-Führers. KI-Führer  
SKI-Führer
- (3) Grundsätzlich ist der KI-Führer für die Fahrt allein verantwortlich. Fehlen ihm die Voraussetzungen für die Bedienung des Fahrzeuges, muß ihm ein KI-Fahrer beigegeben werden. KI-Fahrer müssen als solche geprüft sein. Wird mit Tfz und Wagen gefahren, übernimmt der Tfzf die Aufgaben gem. Abs.4. Bei bahnfremden Baufahrzeugen können bahnfremde KI-Fahrer verwendet werden. KI-Fahrer
- (4) Der KI-Fahrer bzw. Tfzf ist verantwortlich für
  - die Durchführung erforderlicher Bremsproben. Der KI-Führer bleibt jedoch dafür verantwortlich, daß erforderliche Bremsproben durchgeführt werden,
  - die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit und der vorgeschriebenen Fahrzeit,
  - die Signalbeachtung und die Beobachtung der Strecke
  - die Abgabe von Signalen,
  - die Einhaltung der Vorschriften der Fahrtanweisung.
- (5) KI-Führer und KI-Fahrer müssen streckenkundig, bei Fahrten im Bahnhof auch ortskundig sein (siehe § 3 Abs. 3). Fehlt ausnahmsweise dem KI-Fahrer die Streckenkenntnis, übernimmt der KI-Führer auch die Aufgaben des Lotsen; diesfalls ist er gemäß Abs. 4 mitverantwortlich. Fehlt ausnahmsweise die Ortskenntnis, darf wie beim Verschub vorgegangen werden (siehe § 11 Abs. 7).

§ 76 Belastung, Bremsen

- Anhänge-  
lasten (1) KI dürfen andere KI, mit Zug- und Stoßeinrichtungen für Regelfahrzeuge ausgerüstete KI dürfen auch Regelfahrzeuge befördern. Die zulässigen Anhängelasten sind am KI angeschrieben (siehe ZSB).
- ZSB
- Anhängelast  
handgebremst (2) Wird die Anhängelast handgebremst, dürfen nur
  - 4 KI oder
  - 6 Achsen Regelfahrzeuge befördert werden. In Neigungen über 15 ‰ dürfen nur zwei Achsen Regelfahrzeuge befördert werden.
- Handgescho-  
bene KI (3) Von Hand dürfen nur höchstens 4 KI gleichzeitig bewegt werden.
- Schlußbremse (4) Das erste und letzte Fahrzeug einer Nebenfahrt muß eine bediente Bremse haben (Schlußbremse); auf die Bedienung der in Richtung Steigung gelegenen Schlußbremse darf verzichtet werden.
- Nebenfahrten  
im Bahnhof (5) Für Nebenfahrten im Bahnhof gelten die Bestimmungen über Bremsen beim Verschub sinngemäß (siehe § 15).
- Nebenfahrten  
auf der freien  
Strecke,  
SKI-Fahrten (6) Für Nebenfahrten auf der freien Strecke sowie für SKI-Fahrten finden die in den Dispolisten angegebenen Bremsweglängen Anwendung.
- Bremsbe-  
rechnung (7) Vor jeder Fahrt führt der KI-Führer die Bremsberechnung durch
  - a) er ermittelt das Gesamtgewicht durch Zusammenzählen der Eigengewichte und der Gewichte der Ladungen aller eingesetzten Fahrzeuge,
  - b) er ermittelt das vorhandene Bremsgewicht durch Zusammenzählen der Bremsgewichte aller eingesetzten Fahrzeuge,
  - c) er errechnet die vorhandenen Brems Hundertstel nach der Formel

$\text{Vorhandene Brems Hundertstel} = \frac{\text{Vorhandenes Bremsgewicht} \times 100}{\text{Gesamtgewicht}}$
---

in ganzen Hundertteilen; das Ergebnis ist arithmetisch zu runden.

Werden Regelfahrzeuge befördert und ist der KI-Führer nicht zum Zgf- oder Zugvorbereiterdienst ermächtigt, ermittelt der Fdl oder in seinem Auftrag ein Zugvorbereiter Gesamt- und Bremsgewicht der Regelfahrzeuge und teilt die Summen dem KI-Führer mit.

- (8) Im Kopf des Auszuges aus dem VzG sind - jeweils für einen Befehlsbereich und nach Geschwindigkeiten abgestuft - die erforderlichen Brems Hundertstel angegeben; sie müssen aufgebracht werden. Erforderlichenfalls wird eine niedrigere Geschwindigkeit gewählt. Sinngemäß ist das Verzeichnis der Brems Hundertstel bei Verwendung des Grundspaltenblocks des Buchfahrplanes anzuwenden. Brems Hundertstel
- (9) Das Ergebnis der Bremsberechnung trägt der KI-Führer in der Fahrtanweisung ein. Die Bremsberechnung muß wiederholt werden, wenn die Zusammensetzung oder das Gewicht geändert wird oder ein anderer Befehlsbereich befahren werden soll.
- (10) Bei alleinverkehrenden Tfz entfällt die Bremsberechnung. Bei alleinverkehrenden motorisierten KI genügt der Vergleich der vorhandenen mit den erforderlichen Brems Hundertstel.
- (11) Der KI-Fahrer erprobt - gegebenenfalls gemeinsam mit dem KI-Führer - die Bremsen nach dem auf dem KI aufliegenden Anhang II zur DV M 26. Bremsprobe

### § 77 Nebenfahrten im Bahnhof

- (1) Nebenfahrten, die innerhalb des Bahnhofes verbleiben, werden ohne Fahrtanweisung durchgeführt. Solche Fahrten werden beim verschubaufsichtsführenden Mitarbeiter mdl oder fmdl beantragt. Antrag zur Fahrt
- (2) Nebenfahrten, die innerhalb des Bahnhofes verbleiben, werden nach den Bestimmungen für Tfz-Fahrten beim Verschub durchgeführt. Durchführung der Fahrt
- (3) Geschobene Fahrten dürfen ohne Mitarbeiter an der Spitze durchgeführt werden, wenn der KI-Führer den Verschubweg und die für seine Fahrt gültigen Signale einwandfrei beobachten kann. Für einen Mitarbeiter an der Spitze muß die antragstellende Dienststelle sorgen.
- (4) *Gleisfreimeldeanlagen werden nur von SKI mit höchstens einem KI-Anhänger verlässlich beeinflusst. Müssen andere Nebenfahrten zugelassen werden, ist die Gleisfreimeldeanlage untauglich.* Gleisfreimeldeanlagen
- Abschnitte, in denen sich solche Fahrten befinden, werden durch Hilfssperren und Hinweisschilder gemäß DV S 51-56 gekennzeichnet; sie dürfen von Zügen erst wieder befahren werden, wenn die vollständige Räumung festgestellt wurde.*
- Wegen zusätzlicher Sicherung der befahrenen Weichen siehe DV S 51-56.*

**§ 78 Nebenfahrten auf der freien Strecke**

Fahrten, die als Nebenfahrten durchgeführt werden

- (1) Als Nebenfahrten werden durchgeführt
- a) Fahrten ohne Tfz,
  - b) Fahrten mit Tfz
    - Bedienungsfahrten für Anschlußstellen, wenn diese Betriebsstellen nicht mit Hauptsignalen und Zugstraßen ausgerüstet sind,
    - Fahrten bis zu und ab einem Punkt der freien Strecke (z.B. Arbeitszüge),
    - Fahrten in gesperrte Streckengleise,
    - bestimmte Fahrten auf Anordnung BT.

Antrag zur Fahrt

- (2) Den Antrag zur Fahrt stellt der KI-Führer mdl oder fmdl beim Fdl. Soll die Fahrt auf der freien Strecke beginnen, wird sie beim Fdl des rückgelegenen Bahnhofes beantragt. Beim Antrag gibt der KI-Führer an:
- Fahrtziel (gegebenenfalls Weiterfahrt),
  - Art des Fahrzeuges (Tfz, SKI oder KI),
  - Art und Zahl der mitgeführten Fahrzeuge (gezogen oder geschoben),
  - Vmax (niedrigste Geschwindigkeit aus Fahrzeug-Vmax und Bremsberechnung),
  - Gleisbesetzungsdauer.

NO-Fahrten

- (3) Nebenfahrten werden unterschieden in
- a) NO-Fahrten
    - der gesamte Bahnhofabstand des befahrenen Streckengleises wird bis zur Freimeldung belegt. Die Begrenzung bis zu und ab einer Überleitstelle ist zulässig.
    - Haupt- und Schutzsignale werden nur gemäß DV S 41, 51-55, 58 bedient.

NM-Fahrten

- b) NM-Fahrten
  - es wird nur der jeweils benützte Blockabschnitt belegt;
  - Haupt- und Schutzsignale sowie Streckenblock werden bedient.

Der Fdl entscheidet, wie die Nebenfahrt durchgeführt wird.

- (4) Nebenfahrten werden mit "N" bezeichnet und - täglich mit 1 beginnend - für jeden Bahnhofabstand fortlaufend numeriert. Der Fdl vereinbart die Nebenfahrt mit dem Nachbar-Fdl mit den

Angaben nach Abs. 2 und 3 und gegebenenfalls das zu befahrende Streckengleis. Nebenfahrten haben - falls nichts anderes angeordnet ist - Rang nach Zugfahrten.

- (5) Der Fdl kündigt die Nebenfahrt den Mitarbeitern des Bahnhofes und den Streckenwärtern im erforderlichen Umfang an. Konnten Streckenwärter nicht verständigt werden, muß die Nebenfahrt zum Fahren auf Sicht beauftragt werden, bei Schrankenwärtern ist außerdem wie bei gestörten EKSA (siehe ZSB) vorzugehen. **Ankündigung**
- (6) Die Ankündigung einer NO-Fahrt wird im Zugmeldevormerk eingetragen. Hilfssperren gemäß DV S 41, 51-55, 58 und Hinweisschilder werden angebracht. **ZSB  
NO-Fahrt**
- (7) Die Ankündigung einer NM-Fahrt wird sinngemäß wie eine Zugankündigung eingetragen, das Zugmeldeverfahren für Züge wird sinngemäß angewendet. Hilfssperren und Hinweisschilder entfallen. **NM-Fahrt**
- (8) Der Fdl fertigt die Fahrplanweisung in Durchschrift aus und übergibt das Original dem KI-Führer. In weiteren von der Nebenfahrt berührten Bahnhöfen wird sinngemäß vorgegangen. Wird die Fahrt fmdl beantragt, fertigt der Fdl eine bei ihm aufliegende Fahrplanweisung aus und diktiert dem KI-Führer die Angaben. Vorschriften, die Züge mit schriftlichen Befehlen erhalten würden, müssen in die Fahrplanweisung aufgenommen werden; erforderlichenfalls muß die Vollzugsmeldung gegeben werden. **Fahrplanweisung**
- (9) Die Zustimmung zur Abfahrt wird nach den Angaben der StL erteilt. Der KI-Führer übergibt dem KI-Fahrer die Fahrplanweisung und erteilt den Abfahrtauftrag. **Abfahrt**
- (10) Bei Nebenfahrten gelten Signale wie bei Zugfahrten. **Verhalten während der Fahrt**
- (11) Die Fahrgeschwindigkeit richtet sich nach
- der örtlich zulässigen Geschwindigkeit nach dem Auszug aus dem VzG bzw. Grundspaltenblock des Buchfahrplanes,
  - nach den Angaben der Fahrplanweisung aufgrund der Fahrzeug-Vmax und dem Ergebnis der Bremsberechnung.
- Die Geschwindigkeitsbeschränkungen für geschobene Züge müssen sinngemäß beachtet werden (siehe § 68). Für die Stellung des Mitarbeiters an der Spitze gilt § 77 Abs. 3 sinngemäß. **Geschwindigkeit geschobener Nebenfahrten**

- Die Geschwindigkeit geschobener Nebenfahrten mit Nebenfahrzeugen ohne Verwendung des Luftbremskopfes darf 40 km/h betragen, wenn die Sicht
- auf die Spitze der Nebenfahrt,
  - auf den Fahrweg,
  - auf die für die Fahrt maßgeblichen Signale eindeutig gewährleistet ist. Die Geschwindigkeit solcher Fahrten über EK ohne EKSA, zu deren Sicherung die Abgabe von Achtungssignalen vorgeschrieben ist, ist
  - bei Abgabe der Achtungssignale vom ersten Fahrzeug aus mit 25 km/h,
  - sonst mit 20 km/h begrenzt.
- (12) Die Bestimmungen über fehlende Signalabhängigkeit bzw. Abhängigkeit gelten für Nebenfahrten sinngemäß.
- (13) Im Bahnhöfen muß ohne besondere Vorschreibung immer auf Sicht gefahren werden. Wird mit gesenkten Stromabnehmern und Schwung gefahren, muß der betreffende Abschnitt frei sein.
- (14) Fahrten, die durch den Fahrauftrag des Fdl nicht gedeckt sind, müssen fmdl beim rückgelegenen Fdl beantragt werden, der die Änderung vereinbart und ankündigt.
- Freimeldung** (15) Nach dem Eintreffen einer NO-Fahrt gibt der Fdl die Freimeldung. Die Voraussetzungen für die Abgabe der Freimeldung sind den Voraussetzungen zur Abgabe der Rückmeldung gleich.
- Freimeldung in Ausweichanschlußstellen** (16) Ob Nebenfahrten in Ausweichanschlußstellen eingesperrt werden dürfen, bestimmt die Bf-Do. Nach dem Räumen des Streckengleises und der Bedienung der Sicherungsanlage gibt der KI-Führer die Freimeldung, die den Fdl auch das Freisein des Streckengleises bestätigt. Für die Bedienung der Sicherungsanlage und die Schlüsselgebarung ist in der Ausweichanschlußstelle ein Merkblatt ausgehängt. Mit Genehmigung von BT dürfen Nebenfahrten auch in Betriebsstellen der freien Strecke eingesperrt werden, die nicht Ausweichanschlußstellen sind. Wegen abhängiger Weichen siehe § 50 Abs.6.
- Wortlaut** (17) Für die Freimeldung wird der Wortlaut der Rückmeldung sinngemäß verwendet.
- Eintragung** (18) Die Freimeldung wird wie eine Rückmeldung eingetragen; Hilfsperrern und Hinweisschilder werden entfernt. Die Ankunftszeit trägt der KI-Führer selbst in die Fahrplanweisung ein.

**§ 79 SKI-Fahrten**

- |     |  |                        |
|-----|--|------------------------|
| (1) | SKI-Fahrten sind Nebenfahrten, die - innerhalb einer Befehlsstrecke - auch über mehrere Bahnhöfe durchgeführt werden. Solche Fahrten dürfen nur mit SKI durchgeführt werden. Ob andere Fahrzeuge mitgeführt werden dürfen, ist am SKI angegeben (siehe ZSB). | SKI-Fahrten<br><br>ZSB |
| (2) | SKI-Fahrten sind nicht zulässig<br>- auf gesperrten Streckengleisen,<br>- bei völlig gestörter Verständigung,<br>- wenn Unterwegaufenthalte - ausgenommen betrieblich bedingte Aufenthalte - notwendig sind.   | Verbote                |
| (3) | Soweit im folgenden nichts anderes bestimmt ist, werden SKI-Fahrten wie NM-Fahrten behandelt.  | Grundsatz              |
| (4) | Für SKI-Fahrten ist eine besondere Fahrtenweisung erforderlich.  | Fahrtenweisung         |
| (5) | SKI-Fahrten werden mit SKI und der Fahrzeugnummer bezeichnet (z.B. SKI X 534.17).  | Bezeichnung            |
| (6) | SKI-Fahrten werden zwischen allen beteiligten Fdl vereinbart.  | Vereinbarung           |
| (7) | Über Vorschreibungen in der Fahrtenweisung muß erforderlichenfalls Vollzugsmeldung gegeben werden.   | Vollzugsmeldung        |
| (8) | SKI-Fahrten werden in Bahnhöfen Zugfahrten gleichgehalten. Ohne besondere Vorschreibung fahren SKI-Fahrten nicht auf Sicht.  |                        |
| (9) | Muß zurückgeschoben werden oder ist eine Fahrt in Teilen notwendig, muß - nach Weisung des zuständigen Fdl - die Fahrt als NO-Fahrt fortgesetzt werden.  |                        |

**§ 80 Sonderbestimmungen**

- |     |   |                     |
|-----|---|---------------------|
| (1) | SKI dürfen - sofern die Anschrift am SKI dies gestattet - in Züge eingereiht werden. Die Einreihung und die Einstellungsbedingungen (z.B. Reihung am Schluß) werden den beteiligten Bahnhöfen fernschriftlich oder in der Zuganzeige bekanntgegeben. Nachschieben oder Schieben ist nicht zulässig. Der Zug wird nur verständigt, wenn bei der Beförderung besondere Maßnahmen erforderlich sind; die Verständigung erfolgt mit A-Befehl. | Einreihung in Zügen |
|-----|---|---------------------|

- Mehrere Nebenfahrten im selben Blockabschnitt** (2) Sollen mehrere Nebenfahrten gleichzeitig im selben Blockabschnitt verkehren, müssen sie als NO-Fahrten durchgeführt werden. Die Nebenfahrten müssen voneinander verständigt sein und zum Fahren auf Sicht beauftragt werden. Die Verständigung erfolgt in der Fahratanweisung; erforderlichenfalls diktiert der Fdl dem KI-Führer die entsprechenden Angaben zur Eintragung in die Fahratanweisung. Kann eine auf der freien Strecke befindliche Nebenfahrt nicht erreicht werden, dürfen weitere Nebenfahrten nur in freie Blockabschnitte zugelassen werden.
- Nachfahren nach Zügen** (3) KI (SKI) alleinverkehrend oder mit angehängten Nebenfahrzeugen bzw. maximal 4 angehängten Regelfahrzeugen mit höchstens 8 Achsen, als NO-Fahrten dürfen Zügen bei Tag und sichtigem Wetter unmittelbar nachfahren. Ob dies in Blockabschnitten mit Tunnel zulässig ist, bestimmt die Bf-Do. Die Nebenfahrt wird in der Fahratanweisung vom vorausfahrenden Zug verständigt und zum Fahren auch Sicht beauftragt. Beteiligte Streckenwärter werden verständigt.
- Zweiwegefahrzeuge** (4) Zweiwegefahrzeuge werden als KI behandelt, Fahrten von Zweiwegefahrzeugen sind NO-Fahrten.
- Trennung auf der Strecke** (5) Ergibt sich die Notwendigkeit, Nebenfahrten auf der freien Strecke zu trennen, wird die Fahrt als NO-Fahrt durchgeführt. Jedes getrennt aufgestellte Fahrzeug bzw. jede Fahrzeuggruppe muß handgebremst sein und bewacht werden. In Neigungen muß sich der motorisierte KI bzw. das Tzf am tiefsten Punkt befinden. Die Trennung ist nur innerhalb eines Bereiches zweier benachbarter Blockabschnitte zulässig. Das Schlußsignal verbleibt beim letzten Fahrzeug. Der KI-Führer ist dafür verantwortlich, daß keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückbleiben.
- Geräte innerhalb einer Arbeitsstelle** (6) Für Geräte, die in wenigen Sekunden aus dem Gleis gehoben werden können und die innerhalb einer durch Sicherungsposten gedeckten Arbeitsstelle verkehren, sind weder KI-Führer noch Fahratanweisung oder Zustimmung der Fdl erforderlich.

§§ 81 - 84 bleiben frei

## Abschnitt VII: Gleissperren

### § 85 Allgemeines

- (1) Die Sperre eines Gleises ist eine Schutzmaßnahme, wenn das Gleis nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen befahren werden darf. **Begriff**
- (2) Ein Gleis wird gesperrt
- wenn es eine unbefahrbare Stelle aufweist,
  - bei außergewöhnlichen Ereignissen - auch Naturereignissen
  - wenn die Befahrbarkeit des Gleises zweifelhaft ist
  - bei Zugtrennung (siehe § 94),
  - bei fehlendem Schlußsignal (siehe § 97),
  - bei Streckenverladung (siehe § 88).
- (3) Für Bauarbeiten, die eine besondere Betriebsregelung erfordern, werden zusätzliche Anordnungen in einer Beta festgelegt (siehe DB 601). **Betra**

### § 86 Sperre von Streckengleisen

- (1) Streckengleise können zur Gänze oder blockabschnittsweise gesperrt werden. **Bereich**
- (2) Zuständig für alle im Zusammenhang mit der Gleissperre zu treffenden Maßnahmen ist **Zuständigkeit**
- grundsätzlich der Fdl des dem Anfangspunkt nähergelegenen Bahnhofes
  - jener Fdl, bei dem sich die Notwendigkeit für eine Gleissperre ergibt.
- Ausnahmen bestimmt die Bf-Do.
- (3) Der zuständige Fdl sperrt das Gleis im Einvernehmen mit dem Nachbar-Fdl mit den Worten **Vorgang der Sperre**

Gleis ..... zwischen ..... und ..... gesperrt.

Die beteiligten Mitarbeiter des Bahnhofes und die Streckenwärter müssen verständigt werden. Die den gesperrten Abschnitt begrenzenden Zugfolgenstellen bringen Hilfssperren nach DV S 41, 51-55, 58 an. Beide Fdl bringen das Warnschild an.

- (4) Werden während der Sperre Arbeiten durchgeführt, werden **Arbeiten**
- Örtlich Aufsichtsführende dem zuständigen Fdl bekanntgegeben. Der Fdl trifft die Maßnahmen im Einvernehmen mit dem örtlich Aufsichtsführenden. Wegen Betriebsaufsicht siehe DB 601.

Fahrten (5) In einem gesperrten Streckengleis dürfen nur NO-Fahrten verkehren. Vor Zulassung der Fahrt ist das Einvernehmen mit dem Nachbar-Fdl herzustellen.

Voraussetzungen für die Aufhebung (6) Die Gleissperre darf aufgehoben werden, wenn
- das Gleis geräumt ist,
- nach Bauarbeiten Örtlich Aufsichtsführende Befahrbarkeit und Freisein des Gleises gemeldet haben,
- nach außergewöhnlichen Ereignissen - auch Natureignissen - die Befahrbarkeit des Gleises festgestellt worden ist.

Der zuständige Fdl ist verantwortlich, daß die Voraussetzungen für die Aufhebung der Gleissperre gegeben sind.

Aufhebung (7) Der zuständige Fdl hebt die Sperre mit den Worten auf

Sperre des Gleises ..... zwischen ..... und ..... aufgehoben.

Alle beteiligten Mitarbeiter müssen verständigt werden.

Eintragung (8) Sperrmeldungen und die Benachrichtigung der beteiligten Mitarbeiter werden in den Zugmeldevormerk eingetragen, die Gleisspalte wird rot eingerahmt.

§ 87 Sperre von Bahnhofgleisen

Vorgangsweise (1) Die Sperre eines Bahnhofgleises verfügt der Fdl. Die beteiligten Mitarbeiter - bei Arbeiten auch Örtlich Aufsichtsführende - müssen verständigt werden.

(2) Muß das gesperrte Gleis nicht befahren werden, werden die Zugangsweichen in abweisender Stellung einzelgesperrt oder mit Hilfssperren gemäß DV S 51-56 gesichert, bei ortsbedienten Weichen werden Handverschlüsse angebracht. Ist dies in Einzelfällen (z.B. Flankenschutz) nicht möglich, wird das Gleis in Höhe der Grenzmarken durch Haltscheiben gedeckt; das Warnschild ist anzubringen.

Fahrten (3) Muß das gesperrte Gleis befahren werden, sind vor unbefahrbaren Stellen provisorische Gleisabschlüsse zu errichten, die mit der Haltscheibe gekennzeichnet werden; das Warnschild ist anzubringen. Zufahrten werden wie Einfahrten auf besetzte Gleise behandelt.

- (4) Bevor eine Gleissperre aufgehoben wird, muß Aufhebung
- nach Arbeiten der Örtlich Aufsichtsführende Befahrbarkeit und Freisein des Gleises gemeldet haben,
  - nach außergewöhnlichen Ereignissen - auch Naturereignissen - die Befahrbarkeit des Gleises festgestellt worden sein.

### § 88 Sonderfälle

- (1) Streckenverladungen genehmigt die Betriebslenkung. Das Streckengleis wird gesperrt, die erforderlichen Fahrten sind NO-Fahrten. Streckenverladung
- (2) Bei den abzustellenden Wagen müssen Handbremsen nach den Festhaltebremsen vorhanden sein.
- (3) a) Die abgestellten Wagen müssen von einem geeigneten Mitarbeiter (z.B. Vershubmitarbeiter, KI-Führer) bewacht werden, der die Wagen abkuppelt, sichert und deckt. Im Bereich der Ladezone dürfen Wagen unter seiner Aufsicht bewegt werden, wenn die Bremsen nach den Mindestbremsen bedient werden können.
- b) Bewachung und Deckung dürfen entfallen, wenn die abgestellten Wagen beidseitig mit sperrbaren Klemmkeilen gesichert werden, deren Schlüssel bis zum Abholen der Wagen vom Fdl eines Nachbarbahnhofes verwahrt werden.

§§ 89 - 90 bleiben frei



## Abschnitt VIII: Besonderes

### § 91 Streckenbegeher

- (1) Welche Streckengleise durch Streckenbegeher begangen werden, ist in Dienstplänen bestimmt. Der Streckenbegeher führt ein Dienstbuch.
- (2) Vor jeder Begehung muss sich der Streckenbegeher beim Fdl **Anmeldung** grundsätzlich persönlich melden, wobei er
- das zu begehende Streckengleis
  - den zu begehenden Abschnitt
  - den beabsichtigten Zeitraum
- bekannt gibt. Beginnt die Begehung auf der freien Strecke, ist sinngemäß nach Abs. 5 vorzugehen. Der Fdl verständigt den Nachbar Fdl und die beteiligten Streckenwärter. Alle Beteiligten bringen das Warnschild oder Hinweisschild "Streckenbegeher" an und schreiben die Angaben an der Merktafel an.
- (3) Der Fdl trägt die Anmeldung im Dienstbuch des Streckenbegeher ein und vermerkt **Verständigungen**
- a) abgesagte und eingeleitete Züge mit den Angaben der Zugankündigung
  - b) Nebenfahrten
  - c) Züge auf dem Gegengleis bzw. auf dem falschen Gleis
  - d) mit Vorsprung fahrende Züge.
- Verspätungen gibt er dem Streckenbegeher nachrichtlich bekannt.
- (4) Grundsätzlich dürfen nur Fahrten zugelassen werden, für die nach Abs. 3 keine Verständigung des Streckenbegeher erforderlich war, oder von denen der Streckenbegeher verständigt werden konnte. **Zulässige Fahrten**
- Muss aus zwingenden Gründen dennoch eine Fahrt zugelassen werden, sind die Züge (Nebenfahrten) zum Fahren auf Sicht und zur Abgabe von Achtungssignalen zu beauftragen.
- (5) Der Streckenbegeher muss sich während der Begehung von jedem Fernsprecher aus beim rückgelegenen Fdl melden, der erforderlichenfalls nachträgliche Verständigungen nach Abs. 3 durchführt. Der Streckenbegeher trägt selbst in das Dienstbuch ein. **Nachträgliche Verständigung**
- (6) Nach Abschluss der Begehung meldet sich der Streckenbegeher beim Fdl ab, der hievon den Nachbar-Fdl und die beteiligten Streckenwärter verständigt. **Abmeldung**

**§ 92 Geschäftsführer**

**Geschäftsführerbahnhöfe  
Aufgaben des Geschäftsführers**

- (1) Geschäftsführerbahnhöfe sind in der StL angegeben.
- (2) Geschäftsführer versehen den Gesamtdienst im Bahnhof. Grundsätzlich haben sie die Aufgaben des Fdl, soweit nicht im folgenden Einschränkungen bestimmt sind. Auf Abweichungen von den allgemein gültigen Bestimmungen wird besonders hingewiesen.
- (3) Fdl-Aufgaben, die der Geschäftsführer nicht wahrnehmen darf, obliegen - sofern nicht beide Nachbar-Fdl im Einvernehmen handeln - dem Fdl des rückgelegenen Bahnhofes. Der Geschäftsführer meldet den Nachbar-Fdl alle Besonderheiten, die Einfluss auf die Betriebsabwicklung haben.

**Verlassen des Dienstpostens**

- (4) Für das Verlassen seines Dienstpostens benötigt der Geschäftsführer die Zustimmung der Nachbar-Fdl.

**Aufgaben beim Verschieben**

- (5) Die Verschiebeaufsicht obliegt dem Verschiebleiter. Verständigungen über örtliche Besonderheiten und über Abweichungen im Schaltzustand führt immer der Geschäftsführer durch.

**Aufgaben beim Bilden der Züge**

- (6) Sämtliche Aufgaben nach Abschnitt III übernimmt der jeweils in Betracht kommende Fdl bzw. die Verschiebeaufsicht.

**Gefährdete Rotten**

- (7) Gefährdete Rotten melden sich beim Geschäftsführer und bei den Nachbar-Fdl an und ab.

**Schriftliche Befehle**

- (8) Schriftliche Befehle fertigt der Geschäftsführer grundsätzlich nur im Auftrag eines Nachbar-Fdl aus; bei völlig gestörter Verständigung handelt er in eigener Verantwortung.

**Zugankündigung**

- (9) Die Zugankündigung gibt der Fdl bis zum Nachbar-Fdl; er darf den Geschäftsführer dazu in Ausnahmefällen beauftragen. Kann der Geschäftsführer den Auftrag nicht ausführen, verständigt er den Fdl, der den Auftrag erteilt hat, der dann alle weiteren Maßnahmen trifft.

**Zugmeldevorfahren**

- (10) Angeboten und angenommen wird vom Fdl-Bahnhof, Geschäftsführer hören mit. Den Wortlauten wird eingefügt:

- bei Zügen, die im Geschäftsführerbahnhof kreuzen

..... bei Kreuzung mit ..... (Zug) in ..... (Bahnhof)

- bei Zügen, die im Geschäftsführerbahnhof vorfahren

..... bei Vorfahren mit ..... (Zug) in ..... (Bahnhof)

- bei Nebenfahrten

..... bei Nebenfahrt ..... (Nr)

- bei gesperrten Streckengleisen

..... bei Sperre des Gleises ..... (Bahnhof) bis ..... (Bahnhof)

Bei Zügen, die im Geschäftsführerbahnhof ausgehen, übernimmt der rückgelegene Fdl-Bahnhof das Anbieten und Annehmen, vor Erteilung der Zustimmung zur Abfahrt muß der Geschäftsführer dem vorgelegenen Fdl-Bahnhof die Abfahrbereitschaft des Zuges melden.

- (11) Ab- bzw. Vorausmelden und Rückmelden obliegen auch dem Geschäftsführer. Können Schrankenwärter, Bewacher von EK oder Gefährdete Rotten nicht erreicht werden, verständigt der Geschäftsführer den rückgelegenen Bahnhof. Der Fdl trifft dann die erforderlichen Maßnahmen.
- (12) Die gesamte Disposition obliegt den Fdl. Verspätungsanzeigen, Vereinbarungen und Verständigungen über Vorsprungfahrten führen die Fdl durch. **Disposition**
- (13) Das Ändern von Kreuzungen oder Vorfahren obliegt - auch für Geschäftsführerbahnhöfe - den Nachbar-Fdl; Geschäftsführer müssen verständigt werden. **Kreuzungen, Vorfahren**
- (14) Zugvorbereitertaufgaben dürfen Geschäftsführern nicht übertragen werden. **Zugvorbereiter**
- (15) Nebenfahrten im eigenen Bahnhof regelt der Geschäftsführer unter eigener Verantwortung. Nebenfahrten auf der freien Strecke regeln die Nachbar-Fdl im gegenseitigen Einvernehmen. Geschäftsführer müssen verständigt sein. Die Freimeldung gibt auch der Geschäftsführer. **Nebenfahrten**
- (16) Die Sperre eines Bahnhofgleises obliegt dem Geschäftsführer; er muß jedoch beide Nachbar-Fdl verständigen. Die Sperre von Streckengleisen regeln die Nachbar-Fdl im gegenseitigen Einvernehmen, Geschäftsführer müssen verständigt werden. **Gleissperren**

**§ 93 Fahrten bei abgeschalteter Fahrleitung**

Grundsatz

(1) Gleise mit abgeschalteter Fahrleitung dürfen von Tfz mit angehobenen Stromabnehmern nicht befahren werden. Je nach den Neigungsverhältnissen kann der Abschnitt mit Schwung, durch Rollenlassen oder mit Hilfe von Diesel-Tfz befahren werden. Die betroffenen Züge werden schriftlich oder beim Signalfernsprecher fmdl verständigt. Der Fdl verständigt die Mitarbeiter des Bahnhofes im erforderlichen Umfang.

Schwung-  
fahren

(2) Soll mit Schwung oder durch Rollenlassen gefahren werden, muß dieser Bereich genau begrenzt werden. Der Bereich wird  
a) auf der freien Strecke mit der kilometrischen Lage der Stromabnehmersignale bzw. der Trennstellen  
b) im Bahnhof mit der kilometrischen Lage der Stromabnehmersignale, sonst mit den begrenzenden Haupt-(Schutz-)signalen bzw. mit dem Haltepunkt angegeben.

(3) Als Wortlaut der Verständigung wird verwendet

Fahrleitung abgeschaltet!  
Stromabnehmer senken  
Schwungfahren  
a) zwischen ..... (Betriebsstelle)UND ..... (Betriebsstelle)  
von km ..... bis km .....  
b) im Bahnhof .....  
von km ..... bis km .....  
ab ..... (Signal) bis ..... (Signal, Haltepunkt)

erforderlichenfalls

Stromabnehmersignale fehlen

(4) Steht der Zug nach dem Anhalten wieder unter dem unter Spannung stehenden Teil der Fahrleitung, ist es zulässig, den Auftrag zum Heben der Stromabnehmer durch den Fdl oder einen von ihm Beauftragten mdl (fmdl) zu geben.

Schieben aus  
dem Bahnhof

(5) Werden Züge aus dem Bahnhof geschoben, so wird das Diesel-Tfz grundsätzlich nicht angekuppelt. Als Wortlaut zur Verständigung wird verwendet

Fahrleitung abgeschaltet!  
Stromabnehmer senken  
Schieben mit Diesel-Tfz bis .....

erforderlichenfalls

Stromabnehmersignale fehlen

Die Verständigung des schiebenden Diesel-Tfz darf durch den Fdl auch mdl (fmdl) erfolgen.

Das Anfahren erfolgt sinngemäß wie bei nachgeschobenen Zügen (siehe § 69 Abs. 6 und 7, DV V 15).

Nach Erreichen der unter Spannung stehenden Fahrleitung braucht der Zug nicht mehr anhalten.

- (6) Sinkt der Druck im Hauptluftbehälter des führenden Tfz während des Aufenthaltes unter 5 Bar, bremst der Tfz den Zug voll ein und meldet dies dem Fdl. Das Diesel-Tfz muß dann angekuppelt, die Hauptluftleitung aufgeladen werden. Dem Zug wird dann das Anhalten nach Erreichen der unter Spannung stehenden Fahrleitung vorgeschrieben.
- (7) Werden Züge mit Diesel-Tfz in den Nachbarbahnhof gezogen, so wird als Wortlaut zur Verständigung verwendet

Ziehen in den Nachbarbahnhof

Fahrleitung abgeschaltet!  
Stromabnehmer senken  
VON ..... (Betriebsstelle, km) bis ..... (Betriebsstelle, km)

erforderlichenfalls

Stromabnehmersignale fehlen.

- (8) Droht einem Zug unmittelbar Gefahr, und ist die Gefahr anders nicht abzuwehren, so wird die Fahrleitung mit Notabschaltung spannungslos gemacht.
- (9) Bemerkt der Tfz den Ausfall der Fahrleitungsspannung während der Zugfahrt, so darf die Fahrt nur bis zum nächsten Fernsprecher und nur nach den Bestimmungen über das Fahren auf Sicht (siehe § 70) fortgesetzt werden.

Notabschaltung

Ausfall der Fahrleitungsspannung

**§ 94 Zurückschieben, Zugtrennung**

- Liegenbleiben** (1) Bleibt ein Zug auf der freien Strecke liegen und kann er seine Fahrt aus eigener Kraft nicht fortsetzen, verständigt der Zgf, bei Zügen ohne Zub der Tfzf - nach Durchführung der für die Sicherheit erforderlichen Maßnahmen - den vorgelegenen Bahnhof, der die dazwischenliegenden Betriebsstellen der freien Strecke verständigt.
- Hilfs-Tfz** (2) Die Fahrt des Hilfs-Tfz wird dem Zgf (Tfzf) mitgeteilt. Befindet sich beim liegengebliebenen Zug kein Zub, so wird - soweit möglich - dem Hilfs-Tfz ein Mitarbeiter des Verschubdienstes oder ein Zub beigegeben.
- (3) Die Fahrt des Hilfs-Tfz erfolgt ab dem letzten Bahnhof als NO-Fahrt, ab dem letzten deckenden Hauptsignal überdies nach den Bestimmungen des Fahrens auf Sicht. Für die Beendigung der NO-Fahrt gilt § 78 Abs.16-18, sinngemäß.
- Weiterfahrt** (4) Erfolgt die Weiterfahrt des liegengebliebenen Zuges in der ursprünglichen Fahrtrichtung, wird nach § 71 Abs.11 vorgegangen.
- Zurückziehen** (5) Wird der liegengebliebene Zug in den rückgelegenen Bahnhof durch das Nachschiebe- oder Hilfs-Tfz zurückgezogen, treffen beide Fdl die Anordnungen im gegenseitigen Einvernehmen. Die Voraus-(Ab-)meldung wird widerrufen, die Betriebsstellen der freien Strecke müssen verständigt werden. Bei der Rückfahrt dürfen 20 km/h nicht überschritten werden. Die Fahrt wird mit der Rückmeldung beendet.
- Zurückschieben** (6) Muß der liegengebliebene Zug in den rückgelegenen Bahnhof zurückschieben, treffen beide Fdl die Anordnungen im gegenseitigen Einvernehmen. Die Voraus-(Ab-)meldung wird widerrufen, die Betriebsstellen der freien Strecke müssen verständigt werden. Die Rückfahrt erfolgt nach den Bestimmungen des § 68. Die Geschwindigkeit ist mit 20 km/h begrenzt. Die Fahrt wird mit der Rückmeldung beendet.
- Zugtrennung** (7) Wird eine Zugtrennung festgestellt, darf die Fahrt vorerst nicht fortgesetzt werden. Jeder plötzliche Druckabfall in der Hauptluftleitung muß bis zur Klärung der Ursache als Zugtrennung angesehen werden.
- (8) Im abgetrennten Zugteil sind alle vorhandenen Handbremsen anzuziehen. Auf Steilstrecken oder beim Fehlen von Handbremsen müssen die beim Zug vorhandenen Hemmschuhe zum Sichern verwendet werden.

- (9) War die Wiedervereinigung nicht möglich, muß der Fdl verständigt werden. Zu diesem Zweck darf bis zum nächsten Fernsprecher, keinesfalls aber über das nächste Hauptsignal (Trapeztafel) gefahren werden. Der zuständige Fdl sperrt das Streckengleis, er ist für die Räumung verantwortlich. Soll der abgetrennte Zugteil zurückgelassen werden, muß er von einem Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes bewacht werden. Fahrt in Teilen
- (10) Für die Weiterfahrt des vorderen Zugteiles ist eine neuerliche Bremsberechnung erforderlich. Bei Zügen ohne Zub darf nach § 26 Abs. 13 vorgegangen werden. Wird der hintere Zugteil durch ein Nachschiebe-Tfz in den rückgelegenen Bahnhof gezogen, gilt dies für beide Zugteile.
- (11) Weitere Fahrten zur Räumung des Streckengleises werden als NO-Fahrten durchgeführt.
- (12) Der zuständige Fdl darf die Sperre des Streckengleises erst aufheben, wenn die vollständige Räumung des Gleises festgestellt werden konnte.

### § 95 Völlig gestörte Verständigung

- (1) Völlig gestörte Verständigung ist die Unterbrechung aller fmdl Verbindungen zwischen zwei besetzten Zugfolgestellen. Streckenblock ersetzt die fmdl Verbindung nicht. Begriff
- (2) Ist die fmdl Verbindung nur nach einer Seite unterbrochen und kann der Nachbarbahnhof über den gestörten Abschnitt hinweg die nächste besetzte Zugfolgestelle erreichen, dürfen alle fmdl Gespräche ausnahmsweise vermittelt werden. Die folgenden Bestimmungen dieses Paragraphen brauchen dann nicht beachtet werden.
- (3) Im gestörten Abschnitt sind nicht mehr zulässig Verbote
- a) die Führung von Bedarfs- und Sonderzügen, die noch nicht eingeleitet und angekündigt sind,
  - b) die Führung von Nebenfahrten, die noch nicht angekündigt sind,
  - c) Vorsprungfahrten, das nicht vereinbart und angekündigt werden konnte,
  - d) Befahren des Gegengleises bzw. des falschen Gleises, das nicht vereinbart und angekündigt werden konnte.
- Vereinbarungen und Ankündigungen dürfen schriftlich erfolgen (fernschriftlich, mit Boten oder früher verkehrenden Zügen).

- (4) Auf eingleisigen Strecken müssen die zuletzt vorgesehenen Kreuzungen eingehalten werden, es sei denn, Änderungen konnten schriftlich (fernschriftlich, durch Boten oder früher verkehrende Züge) vereinbart werden.
- Verständigung der Züge und Nebenfahrten** (5) Der Fdl (Blockwärter) verständigt die Züge und Nebenfahrten
- a) vom Fahren auf Sicht bis zum nächsten besetzten Bahnhof  
b) wenn nicht vorausgemeldet werden kann, von gestörten EK und Gefährdeten Rotten. Fernüberwachte EK gelten als gestört.
- Die erste Zug- bzw. Nebenfahrt bei völlig gestörter Verständigung ist darüberhinaus vom Anhalten bei allen besetzten Zugfolgestellen, Schrankenwärter, Bewacher von EK und Gefährdeten Rotten bis zum nächsten besetzten Bahnhof und zur Verständigung der Fdl und Streckenwärter zu beauftragen.
- Bahnhöfe, Abzweigstellen** (6) In Bahnhöfen und Abzweigstellen dürfen Zugfahrten erst zugelassen werden, wenn mit Sicherheit bekannt ist, um welchen Zug es sich handelt. Erforderlichenfalls müssen sich nähernde Züge beim Einfahr- (Zwischen-, Deckungs-)signal angehalten werden.
- Schrankenwärter, Gefährdete Rotten** (7) Trotz der vorgesehenen Schutzmaßnahmen, versuchen Schrankenwärter die EKSA rechtzeitig zu bedienen. Gefährdete Rotten beenden ihre Arbeit und verlassen den Gefahrenbereich; der Örtlich Aufsichtsführende verbleibt beim Fernsprecher.
- Aufhebung** (8) Nach Behebung der Störung hebt der Fdl des dem Anfangspunkt nächstliegenden Bahnhofes alle getroffenen Schutzmaßnahmen auf.

### § 96 Baugleis, zeitweise eingleisiger Betrieb

- Begriff Baugleis** (1) Soll ein Streckengleis außer Betrieb genommen werden, wird das Streckengleis mit einer Beta als Baugleis erklärt. In dieser werden die notwendigen Anordnungen getroffen. Bei neu errichteten Streckengleisen ist bis zur Betriebsaufnahme sinngemäß vorzugehen.
- Fahrten auf dem Baugleis** (2) Bei Fahrten auf dem Baugleis müssen Verschubleiter, Tzfz und KI-Führer mit Beta bzw. einem Auszug beteiligt werden und über die Besonderheiten informiert sein.
- DB 601** Näheres siehe DB 601.

- (3) Auf zweigleisigen Strecken mit Richtungsbetrieb kann mit einer Betra zeitweise eingleisiger Betrieb angeordnet werden; in dieser werden die notwendigen Anordnungen getroffen. Zeitweise eingleisiger Betrieb
- (4) Sicherungsanlagen werden gegebenenfalls nach den jeweils geltenden Richtlinien den Erfordernissen des eingleisigen Betriebes angepaßt. Bildfahrplan und Zugverzeichnisse müssen für den eingleisigen Betrieb geändert werden.
- (5) Die Betriebsabwicklung erfolgt wie auf eingleisigen Strecken.
- (6) Züge werden mit A-Befehl (La) verständigt. Verständigung der Züge

### § 97 Gefahrenfälle, außergewöhnliche Ereignisse

- (1) Bei Gefahrenfällen und außergewöhnlichen Ereignissen ist Ruhe und Besonnenheit von besonderer Bedeutung. Vor allem muß getrachtet werden, Gefährdungen zu verhindern; erforderlichenfalls wird dann Hilfe geleistet oder angefordert und schließlich der Vorfall gemeldet. Grundsatz
- Näheres siehe DV V 26. DV V 26
- (2) Gefahren am Zug selbst können bei der Zugbeobachtung entdeckt werden (siehe ZSB). Genauer Beobachtung der Züge bei jeder sich bietenden Gelegenheit kommt große Bedeutung zu. Zugbeobachtung, ZSB
- (3) Bei Naturereignissen, die die Befahrbarkeit der freien Strecke beeinträchtigen können, müssen Züge zurückgehalten werden. Für besonders gefährdete Stellen ordnet die Betriebslenkung zusätzliche Bestimmungen an. Naturereignisse
- (4) Müssen im Gefahrsfall Züge angehalten werden, geschieht dies - soweit möglich - mit dem letzten deckenden Hauptsignal. Anhalten von Zügen
- Ist dies nicht mehr möglich, muß der Zug mit Zugfunk, durch Abschalten der Fahrleitung oder durch Streckenwärter angehalten werden.
- (5) Bei Naturereignissen und dann, wenn über den Verbleib von Zügen oder Nebenfahrten keine Nachricht erlangt werden kann, können Aufklärungsfahrten notwendig werden. Solche Fahrten werden als NO-Fahrten durchgeführt, die zum Fahren auf Sicht beauftragt werden. Aufklärungsfahrt
- (6) Wird ein Mitarbeiter der Zugmannschaft dienstuntauglich oder bleibt er bei der Abfahrt zurück, so wird wie folgt vorgegangen Dienstuntauglichkeit, Zurückbleiben des Zgf
- a) wird bemerkt, daß der Tzfz dienstuntauglich ist, muß der Zug sofort angehalten werden, falls er nicht ohnehin durch die

Sicherheitseinrichtungen des Tzf angehalten wurde. Die Weiterfahrt darf erst nach Eintreffen eines anderen Tzf erfolgen.

- b) wird bemerkt, daß der Zgf dienstuntauglich ist, oder ist er bei der Abfahrt seines Zuges zurückgeblieben, so wird der Zug im nächsten besetzten Bahnhof angehalten. Bei Zügen mit Aufenthalt auf der freien Strecke darf die Fahrt ab der nächsten Haltestelle nicht mehr fortgesetzt werden. Die Fahrt darf nur mit einem Zgf fortgesetzt werden.

Es muß alles darangesetzt werden, etwa notwendige Erste Hilfe zu leisten und ärztliche Versorgung der dienstuntauglichen Mitarbeiter zu veranlassen.

- (7) Trifft ein Zug ohne Zub nicht spätestens 20 Minuten nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit ein und kann über seinen Verbleib keine Gewißheit erlangt werden, so muß angenommen werden, daß der Tzf handlungsunfähig ist. Der in Fahrtrichtung vorgelegene Bahnhof veranlaßt alles zur Aufklärung und Hilfeleistung Erforderliche. Nötigenfalls sind bahnfremde Stellen heranzuziehen.
- Fehlendes Spitzensignal** (8) Fehlt an einem Zug (SKI-Fahrt) das Spitzensignal oder ist es unvollständig, muß der Tzf den Zug im nächsten besetzten Bahnhof anhalten. Fdl und Streckenwärter, die den Mangel bemerken, veranlassen das Anhalten im nächsten besetzten Bahnhof.
- (9) Kann der Mangel nicht behoben werden, darf die Fahrt mit einem oder zwei Lichtern fortgesetzt werden. Der Zug wird mit A-Befehl beauftragt, Bahnhofabstände mit EK ohne technische Sicherung mit höchstens 60 km/h zu befahren; Fdl, Mitarbeiter des Bahnhofes und Streckenwärter werden fmdl verständigt.
- Fehlendes Schlußsignal** (10) Bei fehlendem oder nicht erkanntem Schlußsignal muß Zugtrennung angenommen werden. Der rückgelegene Blockabschnitt und alle Blockabschnitte bis zum Bahnhof, der den Zug anhält, werden gesperrt. *Bei tauglicher Gleisfreimeldeanlage entfällt die Sperre des Gleises.*
- (11) Dem nächsten besetzten Bahnhof wird das Fehlen des Schlußsignals vorgemeldet. Der Zug wird angehalten und die Vollständigkeit überprüft. Bei Zugtrennung siehe § 94. Ist der Zug vollständig, veranlaßt der Fdl die Aufhebung der Gleissperren.

- (12) Kann das Schlussignal nicht ersetzt werden, darf mit behelfsmäßiger Kennzeichnung nur über die unbedingt notwendige Strecke gefahren werden. Fdl, Mitarbeiter des Bahnhofes und Streckenwärter werden fmdl verständigt.
- (13) Wurde ein haltzeigendes Haupt- oder Schutzsignal unerlaubt überfahren, muss der Zug sofort angehalten werden. Die Weiterfahrt ist unter Beachtung des Abs. 14 nur mit Zustimmung des zuständigen Fdl zulässig, der gegebenenfalls das fmdl Rückmelden einführt und die Rückmeldung für den letzten vorausgefahrenen Zug einholt.
- (14) Befinden sich zwischen der Zugspitze und dem unerlaubt überfahrenen Signal Weichen unter dem Zug, so ist vor der Zustimmung zur Weiterfahrt jedenfalls die Übereinstimmung der tatsächlichen Stellung des Zuges und der tatsächlichen Stellung der Weichen mit der Anzeige an der Sicherungsanlage zu überprüfen. Zur Überprüfung der Stellung der Weichen kann auch die Zugmannschaft herangezogen werden.

Überfahren  
haltzeigender  
Haupt- oder  
Schutzsignale



Anlagen und Anhänge

**Anlage 1: Abkürzungen für handschriftliche Eintragungen**

- A -	
Abfahrt	Abf
Abhängigkeit	Abh
abgegeben	abg
Abstand	Abst
Abzweigstelle, Abzweigung	Abzw
Achse	Ax
Anhänger	Anh
Ankunft	Ank
Anschluß	Anschl
Arbeiterrotte	AR
aufgehoben	aufg
Ausfahrtsignal	AS
Ausfahrvorsignal	AVS
Ausfahrt	Ausf
außerplanmäßig	apl
Ausweichanschlußstelle	Awanst
- B -	
Bahnhof	Bf
Bahnmeister	Bm
Bahnwärter	Bw
Baustelle wandert	Baust wand
befahren	bef
Befehl	Bef
beginnt	beg
benachrichtigt	ben
besetzt	bes
Betriebsstelle	BSt
bis auf weiteres	baw
Blockabschnitt	BA
Blockposten	Bl
Blocksignal	BS
Blockvorsignal	BVS
Blockwärter	Blw
Bremse	Br
Bremsprobe	Brpr

- D -	
Deckungssignal	DS
Deckungsvorsignal	DVS
Dienstruhe	Dr
dringlich, dringend	dring
durch	d
- E -	
Einfahrtsignal	ES
Einfahrtvorschalt	EVS
Einfahrt	Einf
eingeführt	eingef
eingelangt	eingel
eingestellt	eingest
Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage	EKSA
EK-Überwachungssignal	EKÜS
Elektro, elektrisch	E
Elektromeister	Elm
- F -	
Fahrleitungsmeister	FIm
Fahrplan	Fpl
Fahrplananordnung	Faplo
Fahrzeit	Fz
Fahrzeitüberschreitung	Fü
Fernmeldemeister	Fm
fmdl Rückmelden	Rm
Fernsprecher	F
Frachtenbahnhof	Fbf
Funk	Fk

- G -	
Gefährdender Vers Schub	Gef V
Gegengleis	GGI
Gefährdete Rotte	Gef R
Geschäftsführer	Gf
gesichert	ges
gesperrt	gesp
gestört	gest
Gleis	GI
- H -	
Haltepunkt	Hp
Haltestelle	Hst
Halte- und Ladestelle	H-Lst
Hauptbahnhof	Hbf
Hilfssperre	Hsp
Hinweisschild	Hwsch
- K -	
Kilometer pro Stunde	km/h
Kreuzung, kreuzt mit	X
- L -	
Ladestelle	Lst
Langsamfahrstelle	Lf-Stelle
laufend	lfd
Lichtzeichenanlage	LZA
Lokomotive	Lok
Lokzug	Lz

- M -	
Meter	m
Minute	' od. min
Mitarbeiter	M
des ausführenden Betriebsdienstes	Betr M
des Vershubdienstes	V M
des Bahnhofes	Bf M
- N -	
Nachschiebe-Tfz	N-Tfz
Nachzug	Nz
Nebenfahrt	N
Nummer	Nr
- P -	
Personenbahnhof	Pbf
planmäßig	plm
Posten	P
- R -	
recht	r
Regelgleis	RGl
Reihe	R
Reihenfolge	Rf
Richtung	Ri
Rückmelden, Rückmeldung	Rm
- S -	
Schaffner	S
Schrankenposten	Schrp
Schrankenwärter	Schrw
Schutzsignal	Sch
Selbstblocksignal	Sbl-Sig
Selbstblockstelle	Sbl
signalabhängig	sigabh
Signalabhängigkeit	Sigabh
Signal	Sig

Signalmeister	Sm
Signalwerkführer	Swf
Stellwerk	Stw
Stellwerkswärter	Stww
Strecke	Str
Streckenwärter	Strw
Streckenbegeher	Strb
- T -	
Tonnen	t
Triebwagen	Twg
Triebzug	Tz
- U -	
Überleitstelle	Üst
und	u
untauglich	untgl
unterbleibt	untbl
- V -	
verkehrt	verk
Verschiebebahnhof	Vbf
Verschubaufsicht	Vaufs
Verschubfunk	Vfk
Verschubleiter	VI
Verschubsignal	V
verspätet	+
verständigen, verständigt	verst.
Vorfahrt, fährt vor	⊙
voraussichtlich	vsl
Vorsignal	VS
Vorspann-Tfz	V-Tfz
Vorsprung	-
Vorzug	Vz
- W -	
Wagen	Wg
Wagenmeister	Wgm
Wagenmeisterfunk	Wgmfk
Wagenrevisor	WgR

Wagentechnische Untersuchung	Wgu
Weiche	W
Weichenüberwachungssignal	WÜS
Weichenwärter	Ww
<b>- Z -</b>	
Zug	Z
Zugankündigung	ZA
Zugbegleiter, Zugbegleitmannschaft	Zub
Zugfunk	Zfk
Zughelfer	Zh
Zug-Tfz	Z-Tfz
Zugvorbereiter	Zv
zuständig	zust
zwischen	zw
Zwischensignal	ZS
Zwischen-Tfz	Zw-Tfz
Zwischenvorsignal	ZVS

Außerdem dürfen Zuggattungen sowie Verkehrstage nach DB 639 abgekürzt werden und die Abkürzungen dieser Vorschrift verwendet werden.

**Anlage 2: Verzeichnis der Drucksorten**

V3-01	Zugverzeichnis für Mitarbeiter des Bahnhofes
V3-02	Zugverzeichnis für Streckenwärter
V3-03	Triebfahrzeugfahrordnung
V3-05	A-Befehl
V3-06	B-Befehl
V3-07	V-Befehl
V3-08	Merkkalender
V3-10	Zugmeldevormerk für eingleisige Strecken
V3-11	Zugmeldevormerk für Blockposten
V3-12	Zugmeldevormerk für zweigleisige Strecken
V3-13	Zugmeldevormerk für mehrere zusammenlaufende Strecken
V3-14	Verzeichnis der Zugschlußstellen
V3-16	Sammelbefehl
V3-17	Zugdaten
V3-18	Zugmeldevormerk für Strecken mit Gleiswechselbetrieb
V3-19	Zugzettel
V3-20	Fahrtanweisung für Nebenfahrten
V3-21	Fahrtanweisung für SKI-Fahrten
V3-25	Verspätungsvormerk
V3-26	Fahrplan für Schrankenposten
V3-27	Vorausmeldevormerk
V3-29	Internationale Wagenliste für Reisezüge
V3-30	Internationale Wagenliste für Reisezüge
V3-32	Internationale Wagenliste für Güterzüge
V3-33	Vorausmelde-/Fernsprechvormerk
V3-40	Dienstübergabebuch, einfach
V3-41	Dienstübergabebuch, erweitert
V3-54	Fahrstraßenprüfvormerk
V3-55	Fahrstraßenprüfvormerk
V3-56	Fahrstraßenprüfvormerk
V3-70	Auftragsbuch
V3-71	Auftragsbuch
V3-94	Rollzettel

Nähere Angaben siehe DB 602.

**Anlage 3: Hinweisschilder**

<b>Rückmelden</b>	Grund = rot Schrift = weiß	fmdl Rückmelden eingeführt
<b>Vorausmelden</b>	Grund = rot Schrift = weiß	Vorausmelden eingeführt
<b>Gefährdete Rotte</b>	Grund = rot Schrift = weiß	Gefährdete Rotte
<b>Gleis 1 besetzt</b>	Grund = rot Schrift = weiß	Besetzte Hauptgleise. Mit Nummernbezeichnung bis Gleis 6,
<b>Gleis besetzt</b>	Grund = rot Schrift = weiß	darüber ohne Nummernbezeichnung (in Verbindung mit einer Gleisnummertafel). Für jedes besetzte Hauptgleis ein Schild
<b>NO-Fahrt</b>	Grund = rot Schrift = weiß	Für jede NO-Fahrt ein Schild
<b>KI</b>	Grund = rot Schrift = weiß	Für Nebenfahrten im Bahnhof
	Rand = weiß Grund = rot	Warnschild
	entspricht dem Signal	"Halt für Fahrzeuge mit angeho-benem Stromabnehmer"
<b>Streckenbegeher</b>	Grund = rot Schrift = weiß	Streckenbegeher

Bei bestimmten Sicherungsanlagen sind verkleinerte Ausführungen - eventuell gemeinsam mit einer Hilfssperre bzw. mit unterschiedlicher Buchstabengröße - zulässig.

**Anlage 4: Kenntnis der Bestimmungen**

wird als innerbetriebliche Unterlage aufgelegt

**Anlage 5: Stichwortverzeichnis****A**

Abfahrauftrag .....	<b>424</b> ; 432; 434; 505; 605
Abfahrbereitschaft .....	424; <b>425</b> ; 502; 503; 505; 803
Abfertigung .....	D; 209; <b>423</b> ; 424
Abhängigkeit .....	D; <b>110</b> ; 430; 606
Abmelden .....	407; <b>410</b>
Abmeldung .....	401; <b>410</b> ; <b>411</b> ; 801
Abrollen .....	<b>207</b> ; 211
Absage .....	<b>404</b> ; 405; 501
Abstoßen .....	<b>207</b> ; 208; 210; 211
Abweichungen im Zugverkehr .....	406
Abzug vom Dienst .....	106
Abzweigstellen .....	<b>102</b> ; 103; 420; 435; 808
Achszählgrundstellungstaste .....	E; <b>434</b> ; 435
Alkohol .....	106
Anbieten .....	<b>407</b> ; 408; 803

**Ä**

Änderungen im Zugverkehr .....	D; 404
--------------------------------	--------

**A**

Anhängelast .....	602
Ankündigung .....	605
Annehmen .....	<b>407</b> ; 408; 803
Anprallschutz .....	207; <b>208</b>
Antrag zur Fahrt .....	603; <b>604</b>
Aufenthalt .....	<b>425</b> ; 439; 512; 805; 810
Aufenthalt in Diensträumen .....	108
Aufgaben des Zgf .....	<b>501</b> ; 503
Aufheben des fmdl Rückmeldens .....	<b>409</b> ; 411
Aufhebung .....	<b>702</b> ; 703; 808; 811
Auftrag zur Fahrt unbegleiteter Tfz .....	208
Aufträge .....	D; 104; 105; <b>107</b> ; 205; 209;
.....	402; 404; 417; 418; 420; 505
Ausfahrgleis .....	437

Ausfahrt ohne Ausfahrtsignal .....	E; 408; <b>434</b>
Außergewöhnliche Fahrzeuge .....	D; <b>309</b> ; 510
Außerplanmäßiges Anhalten .....	D; 425

**B**

Bahnanlagen .....	<b>102</b> ; 108; 401
Bahnhofdienststörung .....	<b>C</b> , siehe Bf-Do
Bahnhofvorstand .....	106
Bahnseite .....	104
Bahnsteiglänge .....	302
Baugleis .....	E; <b>808</b>
Bedarfsaufenthalt .....	426
Befehlsausfertigung .....	402
Befehlsbahnhöfe .....	<b>102</b> , 404; 426
Befehlsbeigabe .....	403; 422
Befehlsmuster .....	<b>402</b> ; 403; 438
Begleitung .....	208
Belastung der Tfz .....	D; <b>302</b>
Benützung von Hauptgleisen .....	206
Beobachtung des Verschubweges .....	205
Besetztes Gleis .....	421
Betriebssicherheit .....	101
Betriebsstellen der freien Strecke .....	<b>102</b> ; 511; 606; 806
Bf-Do .....	C; 101; 102; 103; 104; <b>106</b> ; 107; 108; 109; ..... 201; 202; 203; 205; 207; 208; 209; 210; 212; 302; 401; 404; ..... 405; 406; 410; 411; 412; 414; 415; 416; 417; 421; 423; 424; 425; ..... 427; 429; 435; 436; 437; 438; 439; 502; 508; 606; 608; 701
Blockabschnittsprüfung .....	408; 409; 414; 432
Blocküberbrückung .....	110, 408, 430, 434
Bremsberechnung .....	D; 305; 306; 307; 503; 504; ..... 602; 603; 604; 605; 807
Bremsgewicht .....	305; 306; 602
Bremshundertstel .....	305; 306; 307; 403; 602; 603
Bremsstörung .....	307

**D**

Dienstantritt .....	106; 107; 439
Dienstruhe .....	E; 102; 108; 212; 424; 438; 439; 506; 512
Dienstübergabe .....	107

**E**

Einfahränderung..... 505  
 Einfahrgleis ..... 421  
 Einführen des fmdl Rückmeldens..... 409  
 Einleitung ..... **404**; 405  
 Einreihen von nichtarbeitenden Tfz.....D; 308  
 Entrollschutz..... 207  
 Ersatzstraße..... 415  
 Ersatzstraßen.....109; 412; **413**; 415

**F**

Fahrdienstleiter ..... C; 422  
 Fahren auf dem falschen Gleis ..... E; 407; 408; 411; 416; 436  
 Fahren auf Sicht..... E; 103; 407; 410; 413; 427; 435; 437  
 ..... **509**; 605; 608; 801; 805; 808; 809  
 Fahrgeschwindigkeit..... E; **506**; 605  
 Fahrleitung ..... E; 202; 203; 505; 508; **804**; 805; 809  
 Fahrleitungsspannung..... **805**  
 Fahrplan ..... **104**; 301; 403; 405; 418; 419; 421; 422; 428  
 ..... 510; III; VIII  
 Fahrplangeschwindigkeit..... 405; **506**  
 Fahrstraße..... 110; 201; 408; **412**; 416; 418; 509  
 Fahrstraßenprüfung..... D; 202; **412**; 413; 416; 424; 432  
 Fahrtanweisung.....601; **603**; 605; 606; 607; 608  
 Fahrtrichtung .....206; **428**; 437; 806; 810  
 Fahrtrücknahme ..... **414**; 432  
 Fahrvershub ..... 105; **203**; 503  
 Fahrweg ..... 109; **412**; 413; 415; 419; 512; 606  
 Fehlende Abhängigkeit..... 430  
 Fehlende Signalabhängigkeit ..... D; **430**  
 Fehlendes Schlußsignal ..... 810  
 Fehlendes Spitzensignal ..... 810  
 Festhaltebremsgewicht ..... 307  
 Flankenschutzeinrichtungen..... **110**; 201; 413; 414; 415  
 Freimeldung .....431; 604; **606**; 803  
 Freistellen der Hauptsignale..... 417  
 Fremde Fahrzeuge..... 301

**G**

Gefährdete Rotte.....**401**; 406; 410; 802; 803; 808

Gefährliche Güter.....	510
Geschäftsführer .....	E; 102; 106; 419; <b>802</b> ; 803
Geschobene Züge .....	E; 507
Geschwindigkeit geschobener Nebenfahrten.....	606
Geschwindigkeitsanzeiger .....	421; 434
Gleisbezeichnung .....	103
Gleisfreimeldeanlage .....	<b>413</b> ; <b>414</b> ; 603; 810
Gleisfreimeldeanlage untauglich .....	<b>414</b> ; 603
Gleissperre.....	<b>701</b> ; 702; 703
Gleiswechselbetrieb .....	D; 403; 407; 408; 416; <b>420</b>
Grenzfremde Einfahrt.....	422
I Großzettel (Placard).....	202; <b>308</b>
Grundstellung der Signale.....	108
Güterzüge .....	<b>104</b> ; 502; 503

<b>H</b>
----------

Haltepunkt .....	D; <b>422</b> ; 509; 804
Haltestellen .....	<b>102</b> ; 429; 435; 436; 810
Haltverfügung.....	418
Handverschluß.....	430
Handvershub.....	203; <b>209</b>
Hauptgleis(e).....	<b>103</b> ; 416; 420; 421
Hemmschuhe .....	204; <b>211</b> ; 212; 307; 504; 806
Hilfssperren .....	<b>109</b> ; 206; 414; 415; 416; 418; 423; 437;
.....	603; 605; 606; 701; 702

<b>I</b>
----------

Indusi .....	C
--------------	---

<b>K</b>
----------

Kleinwagen .....	C; 103, 203, <b>601</b> , 602, 603, 604, 608
Kreuzung.....	<b>428</b> ; 802; IV
Kuppeln.....	D; <b>210</b> ; 508
Kupplungen.....	210
Kurzes Gleis.....	421

<b>L</b>
----------

Liegenbleiben.....	436; <b>806</b>
--------------------	-----------------

**M**

Merkkalender ..... 405  
Merktafel ..... **405**; 406; 801  
Mindestbrems Hundertstel ..... 306  
Mitarbeiter ..... D; **105**; 106; 107; 108; 109;  
    . 201; 203; 204; 205; 206; 207; 208; 210; 211; 212; 401; 403; 404;  
    . 405; 411; 413; 415; 421; 422; 423; 427; 429; 432; 433; 436; 439;  
    ..... 507; 603; 701; 702; 703; 804; 806; 807; 810; 811

**N**

Nachläufer ..... 304  
Nachmeldung ..... 411  
Nachschieben ..... E; **508**; 607  
Nachzug ..... 405  
Nebenfahrt(en) ..... 206; 413; 437; 438; 439;  
    ..... **601**; 602; 604; 605; 606; 608; 803; 808  
Nebenfahrten auf der freien Strecke ..... E; 602; **604**; 608; 803  
Nebenfahrten im Bahnhof ..... E; **602**; 603  
Nebenfahrzeuge ..... **103**; 601  
Nebengleise ..... 103

**Ö**

Örtlich Aufsichtsführender ..... 401

**O**

Ortsbediente Weichen ..... 110  
Ortskenntnis ..... **105**; 204; 601

**P**

Personenbefördernde Züge ..... **104**; 209; 422; 426; 427  
Platz des Zgf ..... 501

**R**

Rangordnung der Züge ..... **418**; 428  
Regelbelastung ..... 302

Regelfahrzeuge ..... **103**; 602  
 Regelung der Zugfahrten ..... D; 418  
 Regelzüge ..... **104**; 404; 421; 428; 501  
 Reihung der Tfz ..... 302  
 Richtung 1 ..... 104  
 Rückmeldung ..... **407**; 408; 409; 431; 432; 606; 806; 811

**S**

Sammelbefehl ..... 402  
 Schemelwagen ..... 309  
 Schieben aus dem Bahnhof ..... **508**; 804  
 Schlußbremswagen ..... **304**; 308; 309  
 Schrankenposten ..... **102**; 405  
 Schrankenwärter ..... **410**; 803; 808  
 Schriftliche Aufträge ..... **402**; 404  
 Schutzwagen ..... 309  
 Schutzweg ..... 110; **412**; 414; 415; 419  
 Schwungfahren ..... 804  
 Selbstblockstelle ..... 433  
 Selbststellbetrieb ..... 109; 201; 206; 401; 410; 413; 414; 415; 418; 432  
 Sicherheit der Reisenden ..... E; **435**  
 Sicherheit und Ordnung ..... **108**; 501  
 Sichern der Fahrzeuge ..... D; **211**  
 Sicherung der EK ..... **103**; 439  
 Sicherung des Wagenzuges ..... 502  
 Signalabhängigkeit ..... D; **110**; 430; 606  
 Signalbeachtung ..... E; **204**, **505**; 507; 601  
 Signalzugschlußstelle ..... 407  
 Sonderzüge ..... **104**; 301; 403; 404; 419; 421; 422; 428; 501  
 Sonstige Anlagen ..... 102  
 Sperre von Bahnhofgleisen ..... E; 702  
 Sperre von Streckengleisen ..... E; 411; **701**; 803  
 Sperrschuhe ..... D; **108**; 110; 205; 212  
 Stellwerkswärter ..... **107**; 417  
 Straßenrollerverkehr ..... 209  
 Streckenbegeher ..... E; 107; **801**  
 Streckenkenntnis ..... **105**; 511; 601  
 Streckenverladung ..... 701  
 Streckenwärter ..... **107**; 401; 405; 406; 410; 427; 429; 435; 436; 438  
 ..... 605; 608; 701; 801; 808; 809; 810; 811; VI; VIII  
 Suchtgifte ..... 106

**T**

Tauglichkeit ..... 105  
 Tfz ..... C; D; **103**; 105; 107; 108; 201; 202; 203; 204; 208; 209  
 ..... 210; 212; 301; 302; 303; 304; 305; 306; 307; 308; 309  
 ..... 402; 403; 406; 414; 419; 424; 425; 429  
 ..... 501; 502; 503; 505; 506; 508; 509; 601; 603; 604; 608  
 ..... 804; 805; 806; 807; 810  
 Tfz am Zugschluß ..... 303  
 Trapeztafel anhalten ..... **419**; 425  
 Triebwagenzüge ..... **303**; 508  
 Triebzüge ..... **103**; 508

**Ü**

Übergabe noch gültiger Befehle ..... 403  
 Überlange Züge ..... D; **429**  
 Überleitstellen ..... **102**; 103; 420; 435  
 Überprüfung des Bereiches ..... 504  
 Überschreitung der Grenzbelastung ..... 302

**U**

Umlegen von Zügen ..... **403**; 418  
 Umleitungsverkehr ..... 303  
 Unbegleitete Tfz ..... 209  
 Unrichtiger Fahrweg ..... 512  
 Untaugliche Signale ..... D; 420; **431**; 439  
 untauglichen Versubsignalen ..... 201  
 Unterwegsbahnhöfe ..... 102

**V**

Verlassen des Dienstpostens ..... **107**; 802  
 Verlassen des Zuges ..... 502  
 Verminderte Belastung ..... 303  
 Verschieber ..... D; 203; 204; **205**; 210; 507  
 Vershub ..... D; 103; 105; 106; 109; **201**  
 ..... 202; 203; 204; 205; 206; 207; 209; 210; 211  
 ..... 413; 419; 435; 601; 602; 603; 802  
 Vershub auf Hauptgleisen ..... D; **206**  
 Vershub beendet ..... 205  
 Vershub in Ladegleisen ..... 202

Verschub mit elektrischen Tfz .....	202
Verschub mit Kraftfahrzeugen .....	203; <b>209</b>
Verschub über die Verschubhalttafel .....	206
Verschubaufsicht.....	D; <b>203</b> ; 208; 802
Verschubleiter ....	D; 201; 202; <b>203</b> ; 204; 205; 206; 207; 208; 209; 210 .....431; 503; 802; 808
Verschubstraße.....	201
Verschubweg .....	110; <b>201</b> ; 202; 204; 205; 603
Verspätungen.....	D; 406; 407; <b>426</b> ; 427; 801
Verspätungsanzeige .....	426
Verspätungsvormerk .....	411
Verständigung .....	D; E; <b>104</b> ; 202; 204; 205; 206; 209 .....; 301; 304; 307; 401; 402; 403; 406; 417 ..... 420; 421; 422; 426; 427; 429; 432; 433; 434; 436; 437; 438 ... 502; 506; 508; 511; 607; 608; 801; 802; 804; 805; 807; 808; 809
Verständigung der Reisenden.....	<b>427</b> ; 436; 502
Verständigung der Züge.....	D; <b>402</b> ; 420; 421; 429; 437; 438; 808; 809
Verweigerung .....	407
Verwendbarkeit .....	105
Verwendung der Hemmschuhe.....	211
Verwendung der Luftbremse .....	210
Verwendung des Luftbremskopfes.....	205; <b>211</b> ; 606
Völlig gestörte Verständigung .....	E; 807
Vollständigkeitsmeldung.....	<b>434</b> ; 435
Vollzugsmeldung .....	<b>404</b> ; 416; 605; 607
Vorausmeldevormerk .....	<b>411</b> ; 420
Vorausmeldung .....	<b>409</b> ; 410
Vorbereitezeit .....	501
Vorbereitung der Fahrt .....	E; <b>504</b>
Vorfahren .....	D; 420; <b>428</b> ; 429; 802; 803
Vorhandene Brems Hundertstel.....	305
Vorhandenes Bremsgewicht .....	<b>305</b> ; 602
Vorrang betrieblicher Aufgaben.....	105
Vorrücken.....	424
Vorsichtswagen.....	E; <b>207</b> ; 208
Vorsprung.....	418; <b>427</b> ; 801
Vorsprungfahren .....	D; 403; 406; 426; <b>427</b> ; 803; 807
Vorzeitiges Anhalten .....	422
Vorziehen .....	<b>209</b> ; <b>423</b> ; 429
Vorziehen ganzer Züge .....	209
vorziehender Zug .....	425
Vorzug.....	<b>404</b> ; 405
Vorzügen.....	427

**W**

I	Wagen mit Großzettel .....	308
	Wagengebrechen .....	301
	Wagenzuggewicht .....	D; <b>302</b> ; 303; 305; 307; 406
	Wagenzuglänge .....	302
	Weichen .....	D; 107; <b>108</b> ; 109; 110
	..... 201; 204; 205; 207; 208; 401; 405; 413; 414; 415; 418; 423	
	..... 434; 435; 437; 604; 606; 702	
	Weichenmängel .....	109
	Weichenwärter .....	<b>107</b> ; 413
	Weichenzwingen .....	110
	Widerruf .....	404
	widerrufen .....	404; <b>806</b>
	Wiederzulassung .....	106

**Z**

Zugankündigung .....	<b>405</b> ; 605; 801; 802
Zuganzeige .....	302; 304; <b>406</b> ; 429; 607
Zugaufnahme .....	504
Zugbegleiter .....	C; E; <b>501</b>
Zugbeobachtung .....	809
Zugbildepläne .....	301
Zugbildung .....	210; <b>301</b> ; 406
Züge .....	D; E; 102; <b>103</b> ; 104; 208; 209; 301; 302; 303; 304; 305; 308
... 401; 402; 405; 407; 408; 409; 410; 411; 412; 413; 417; 418; 419	
... 420; 421; 422; 423; 425; 426; 427; 428; 429; 433; 435; 436; 437	
..... 438; 439; 501; 502; 503; 506; 507; 510; 601; 605; 607	
..... 801; 802; 804; 805; 808; 809	
Züge ohne Zub .....	E; <b>502</b> ; 503
Zugfahrten .....	D; 103; 105; 201; <b>413</b> ; 414; 418; 419; 435
..... 605; 607; 702; 808	
Zugfolgestellen .....	<b>103</b> ; 438; 701; 807; 808
Zughilfsstraße .....	414
Zughilfsstraßen .....	412; 413; <b>414</b> ; 415
Zuglänge .....	<b>302</b> ; 406
Zugmannschaft .....	<b>107</b> ; 402; 439; 501; 505; 511; 512; 810
Zugmeldeverfahren .....	D; <b>407</b> ; 411; 424; 432; 434; 605
Zugmeldevormerk .....	409; 410; <b>411</b> ; 420; 437; 605; 702
Zugmeldungen .....	<b>407</b> ; 411; 420
Zugnummer .....	<b>103</b> ; 104; 406; 420
Zugstraßen .....	<b>412</b> ; 413; 414; 415; 419; 604
Zugtrennung .....	E; 701; <b>806</b> ; 810; 811

Zugvorbereiter.....	307; 403; 502; 503; 504; 602; 803
Zugzettel .....	307; 507
Zurückschieben.....	E; 806
Zurückziehen .....	806
Zustimmung zur Abfahrt.....	423; 424; 425; 434; 605; 803
Zweckbestimmung .....	104

**Anhang I: Verschiebeinschränkungen****Stufe 1: Allgemeine Verschiebeinschränkungen**

## a) Abstoßen und Abrollen verboten

- Wagen, die mit Personen besetzt sind,
- Reisezugwagen
- Triebfahrzeuge und Triebzüge,
- Schneeräumgeräte auf eigenen Rädern rollend,
- Wagen die mit Rangierzettel Nr. 15 oder mit dem Zeichen  gekennzeichnet sind.

Darüber hinausgehende Einschränkungen für den Abrollbetrieb auf Grund technischer Vorgaben sind in der Bsb angegeben.

## b) Bergverbotswagen

- Wagen, die mit dem Zeichen  gekennzeichnet sind,
- Wagen, die mit dem Zettel  gekennzeichnet sind.

Ob ein Ablaufbergverbot besteht (mit Angabe des Kuppen-/Muldenradius) ist in der Bsb angegeben.

## c) Wagen, die mit der Handbremse angehalten werden müssen

- Wagen, die mit dem Zettel/Zeichen  gekennzeichnet sind.

Abweichungen für den Abrollbetrieb auf Grund technischer Vorgaben sind in der Bsb angegeben.

**Stufe 2: Örtliche Verschiebeinschränkungen**

Alle örtlichen Abweichungen von der Stufe 1 für den Abrollbetrieb sind in der Dienstanweisung über die Güterzubereitung enthalten.

Wagen mit offensichtlich erkennbaren technischen bzw. beladetechnischen Mängeln, sowie teilbeladene Wagen sind, wenn verschoben werden muß „**Besonders Vorsichtig**“ zu behandeln.

**Anhang II: Wagen mit Großzetteln (Placards)**

(1) Schutzabstand bei Zug- und Vershubfahrten:

Wagen mit Großzetteln Nr. 1, 1.5 oder 1.6 müssen von Wagen mit Großzetteln Nr. 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 durch einen Schutzabstand getrennt werden.

Der Schutzabstand wird hergestellt durch:

- zwei zweiachsige Wagen die keinen Großzettel Nr. 1, 1.5 1.6, 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 tragen



- oder einen vier- oder mehrachsigen Wagen der keinen Großzettel Nr. 1, 1.5 1.6, 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 trägt.



  oder 	2 zweiachsige Wagen oder 1 vier- oder mehrachsiger Wagen die keine Großzettel 1, 1.5, 1.6, 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 tragen	      
--	---	---

(2) Einstellung in Züge:

Grundsätzlich dürfen Wagen mit Großzetteln Nr. 1 - 9 nicht in personenbefördernde Züge eingestellt werden. Wagen mit Bahn-Express-Sendungen - ausgenommen Wagen mit Großzetteln Nr. 1, 1.5 oder 1.6 - dürfen jedoch in personenbefördernde Züge eingestellt werden.

(3) Wagen mit Groß- bzw. Tankcontainern:

Die Abs. 1 und 2 gelten sinngemäß auch für Wagen, die mit Groß- bzw. Tankcontainern beladen sind, die diese Großzettel tragen.

