

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Fahrdienstvorschrift; Richtlinien 408.01 - 06 und 408.48</b>	<b>40800</b> <b>Seite I</b>

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

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

Zielgruppen, für welche dieses Handbuch erarbeitet wurde:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

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

## **Impressum**

### **Chefanwender**

DB Netz AG

I.NPB 4(V)

Rainer Meffert

Theodor-Heuss-Allee 7

60486 Frankfurt am Main

Tel. Intern (955) 31631 / Extern (069) 265 31631

## Inhaltsverzeichnis

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
408.0020Z00	Züge fahren und Rangieren; Erläuterungen zur Neuherausgabe; Grundsätze	13.12.2015
408.0100	Züge fahren; Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.01 - 06; Modulgruppen	10.12.2017
408.0100Z00	Züge fahren; Erläuterungen zur Neuherausgabe	13.12.2015
408.0100Z01	Züge fahren; Erläuterungen zur Aktualisierung 01	11.12.2016
408.0100Z02	Züge fahren; Erläuterungen zur Aktualisierung 02	10.12.2017
408.0101	Züge fahren; Inhalt und zusätzliche Regeln	10.12.2017
408.0101A01	Züge fahren; Begriffe	10.12.2017
408.0101A02	Züge fahren; Abkürzungen	10.12.2017
408.0101A03	Züge fahren; Verkehrstage	13.12.2015
408.0101A04	Züge fahren; Gültigkeit der Module für Mitarbeiter	11.12.2016
408.0111	Züge fahren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	10.12.2017
408.0131	Züge fahren; Grundstellung der Weichen usw., Umstellverbot, Flachkreuzungen	13.12.2015
408.0202	Züge fahren; Aufträge und Meldungen	13.12.2015
408.0203	Züge fahren; Vorgänge, Aufträge und Meldungen nachweisen	13.12.2015
408.0203V11	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für eingleisige Strecken	13.12.2015
408.0203V12	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für eingleisige Strecken - Einlage	11.12.2016
408.0203V21	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken	13.12.2015
408.0203V22	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken (Einlage)	13.12.2015
408.0203V31	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt links	13.12.2015
408.0203V32	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt links (Einlage)	13.12.2015
408.0203V33	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt rechts	13.12.2015
408.0203V34	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken; Gemeinschaftsstrecke liegt rechts (Einlage)	13.12.2015
408.0203V41	Züge fahren; Vordruck Fernsprechbuch	13.12.2015
408.0211	Züge fahren; Fahrordnung im Bahnhof	13.12.2015
408.0212	Züge fahren; Fahrordnung auf der freien Strecke	13.12.2015
408.0221	Züge fahren; Zugmeldungen	10.12.2017
408.0231	Züge fahren; Fahrweg prüfen	10.12.2017
408.0232	Züge fahren; Fahrweg sichern	10.12.2017
408.0233	Züge fahren; Fahrweg prüfen und sichern - Mitarbeiter, Melden, Nachweis -	13.12.2015
408.0241	Züge fahren; Räumungsprüfung - Allgemeines	13.12.2015
408.0242	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken ohne Streckenblock	13.12.2015
408.0243	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock -	10.12.2017
408.0244	Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock	10.12.2017
408.0251	Züge fahren; Hauptsignale bedienen	11.12.2016
408.0261	Züge fahren; Zugfahrten durchführen	11.12.2016
408.0262	Züge fahren; Züge beobachten	13.12.2015
408.0301	Züge fahren; Nicht ausreichende Ortskenntnis	13.12.2015
408.0321	Züge fahren; Zug vorbereitet melden	13.12.2015
408.0331	Züge fahren; Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	11.12.2016

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
408.0351	Züge fahren; Abstellen melden	13.12.2015
408.0401	Züge fahren; Anordnungen über den Zugverkehr	13.12.2015
408.0401V01	Züge fahren; Vordruck Anordnungen über den Zugverkehr	13.12.2015
408.0402	Züge fahren; Merkhinweise anbringen bzw. eingeben	10.12.2017
408.0403	Züge fahren; Sperren anbringen bzw. eingeben	10.12.2017
408.0411	Züge fahren; Befehle	10.12.2017
408.0411A01	Züge fahren; Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls	10.12.2017
408.0411V01	Züge fahren; Vordruck Befehle	10.12.2017
408.0411V02	Züge fahren; Vordruck; Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt	13.12.2015
408.0415	Züge fahren; Fahrplan-Mitteilung	13.12.2015
408.0415V01	Züge fahren; Vordruck Fahrplan-Mitteilung	13.12.2015
408.0421	Züge fahren; Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen	10.12.2017
408.0423	Züge fahren; Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen	13.12.2015
408.0431	Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen	13.12.2015
408.0435	Züge fahren; Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	13.12.2015
408.0441	Züge fahren; Nachschieben - nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug	13.12.2015
408.0445	Züge fahren; Geschobene Züge	11.12.2016
408.0451	Züge fahren; Geschwindigkeiten im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen	11.12.2016
408.0452	Züge fahren; Fahrplanhalt ausfallen lassen	13.12.2015
408.0453	Züge fahren; Ausfahrt verhindert	13.12.2015
408.0454	Züge fahren; Wechsel der ETCS-Betriebsart	11.12.2016
408.0455	Züge fahren; Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen	11.12.2016
408.0458	Züge fahren; Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	11.12.2016
408.0461	Züge fahren; Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen	13.12.2015
408.0462	Züge fahren; Von der Fahrordnung der freien Strecke abweichen	13.12.2015
408.0463	Züge fahren; Auf dem Gegengleis fahren	11.12.2016
408.0471	Züge fahren; Gleise sperren	10.12.2017
408.0474	Züge fahren; Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	13.12.2015
408.0475	Züge fahren; Arbeiten an technischen Einrichtungen	10.12.2017
408.0481	Züge fahren; Sperrfahrten durchführen	11.12.2016
408.0485	Züge fahren; Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen	13.12.2015
408.0487	Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen	11.12.2016
408.0487V01	Züge fahren; Vordruck Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock	11.12.2016
408.0487V02	Züge fahren; Vordruck Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock Fahrdienstleiter	13.12.2015
408.0488	Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	11.12.2016
408.0491	Züge fahren; Reisende sichern	13.12.2015
408.0492	Züge fahren; Sonstige Besonderheiten	11.12.2016
408.0501	Züge fahren; Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	11.12.2016
408.0521	Züge fahren; Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	13.12.2015
408.0531	Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR	11.12.2016
408.0541	Züge fahren; Gefahrdrohende Umstände	11.12.2016
408.0551	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zügen	13.12.2015



Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
408.0552	Züge fahren; Offene Türen	13.12.2015
408.0553	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen	10.12.2017
408.0554	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	13.12.2015
408.0561	Züge fahren; Verminderter Reibwert	13.12.2015
408.0571	Züge fahren; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	13.12.2015
408.0572	Züge fahren; Zug zurücksetzen	10.12.2017
408.0581	Züge fahren; Verhalten bei Gefahr	10.12.2017
408.0591	Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeit im Bahnbetrieb	11.12.2016
408.0601	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutzrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln	10.12.2017
408.0611	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Signalen	13.12.2015
408.0621	Züge fahren; Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört	13.12.2015
408.0622	Züge fahren; Einrichtungen des Streckenblocks gestört	10.12.2017
408.0625	Züge fahren; Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört	10.12.2017
408.0631	Züge fahren; Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört	11.12.2016
408.0632	Züge fahren; Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich	13.12.2015
408.0633	Züge fahren; Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel nicht möglich	11.12.2016
408.0641	Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	10.12.2017
408.0651	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB	11.12.2016
408.0652	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - LZB	11.12.2016
408.0653	Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS	10.12.2017
408.4800	Rangieren; Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.48; Modulgruppen	10.12.2017
408.4800Z00	Rangieren; Erläuterungen zur Neuherausgabe	13.12.2015
408.4800Z01	Rangieren; Erläuterungen zur Aktualisierung 01	11.12.2016
408.4800Z02	Rangieren; Erläuterungen zur Aktualisierung 02	10.12.2017
408.4801	Rangieren; Inhalt und zusätzliche Regeln	10.12.2017
408.4801A01	Rangieren; Begriffe	10.12.2017
408.4801A02	Rangieren; Abkürzungen	10.12.2017
408.4801A03	Rangieren; Verkehrstage	13.12.2015
408.4801A04	Rangieren; Gültigkeit der Module für Mitarbeiter	13.12.2015
408.4802	Rangieren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	11.12.2016
408.4811	Rangieren; Allgemeines	13.12.2015
408.4812	Rangieren; Besonderheiten	11.12.2016
408.4813	Rangieren; Vorbereiten	11.12.2016
408.4814	Rangieren; Durchführen - Regelfall	13.12.2015
408.4815	Rangieren; Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale	11.12.2016
408.4816	Rangieren; Durchführen - Übergänge sichern	13.12.2015
408.4817	Rangieren; Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen	11.12.2016
408.4818	Rangieren; Durchführen - Abstoßen und Ablaufen	10.12.2017
408.4821	Rangieren; Fahrzeuge aufhalten	13.12.2015
408.4831	Rangieren; Fahrzeuge abstellen und festlegen	13.12.2015
408.4841	Rangieren; Auf Hauptgleisen rangieren	10.12.2017
408.4851	Rangieren; Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	10.12.2017

**Vorwort**

Das Handbuch 40800 beinhaltet die Richtlinien 408.01 - 06 und 408.48. Die Richtlinien sind Bestandteil der Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG (FV-DB). Die Aktualisierung des Handbuches erfolgt durch die Aktualisierung der jeweils enthaltenen Richtlinien.



und gemäß Verteiler Richtlinie 408

20.10.2014

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

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

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

Die verwendeten Abkürzungen sind am Schluss des Dokuments erläutert.

---

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

## 1. Grundsätze der Weiterentwicklung

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

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

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

## 2. Neue Struktur der Richtlinie 408

Die folgende Abbildung zeigt die ab 13.12.2015 gültige Struktur:

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

### 2.1 Modulgruppe 408.01 - 06

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

### 2.2 Modulgruppe 408.11 - 16

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

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

---

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

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

---

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

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

---

### **2.5 Modulgruppe 408.48**

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

---

### **2.6 Modulgruppe 408.58**

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

---

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

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

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

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

## 2.8 Modulgruppe 408.91 - 99

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

## 2.9 Erläuterungsschreiben

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

## 3. Netzzugangsrelevantes Regelwerk

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

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

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

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

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

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

---

#### 4.1 Örtliche Richtlinien (Status quo)

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

---

#### 4.2 Angaben für das Streckenbuch

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

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

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

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

---

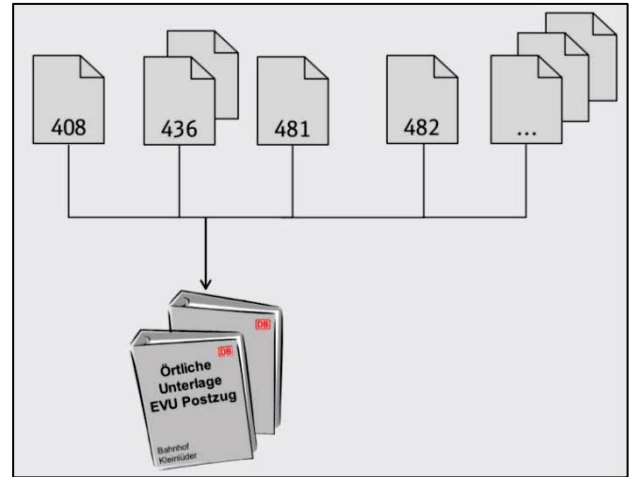
#### 4.3 Betriebsstellenbuch

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

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

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

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

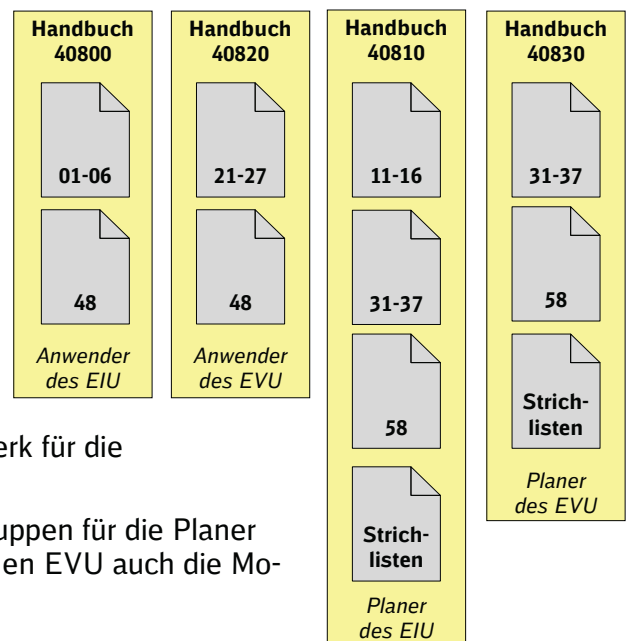


**5. Handbücher und Druck**

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

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

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



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

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

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



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

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

### Abkürzungen

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

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

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

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Bormet  
(Leiter Betriebsverfahren)

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





## **2 Modulgruppen**

- 408.01 Züge fahren - Allgemeines -  
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265 31633
- 408.02 Züge fahren - Regelfall -  
Fachautor: Dietmar Homeyer, (069) 265 31632
- 408.03 Züge fahren - Regelfall -  
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265 31633
- 408.04 Züge fahren - Besonderheiten -  
Fachautor: Dirk Enders, (069) 265 31636
- 408.05 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb -  
Fachautorin: Heike Villioth-Ebert, (069) 265 31633
- 408.06 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen -  
Fachautor: Dirk Enders, (069) 265 31636



07.10.2014

**Neuherausgabe Richtlinie 408; hier: Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.01 – 06, Erläuterungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die neue Richtlinie 408.01 - 06 gilt ab 13.12.2015. Sie enthält folgende Module:

408.0100	408.0233	408.0421	408.0487V02
408.0101	408.0241	408.0423	408.0488
408.0101A01	408.0242	408.0431	408.0491
408.0101A02	408.0243	408.0435	408.0492
408.0101A03	408.0244	408.0441	408.0501
408.0101A04	408.0251	408.0445	408.0521
408.0101Z11	408.0261	408.0451	408.0531
408.0101Z21	408.0262	408.0452	408.0541
408.0111	408.0301	408.0453	408.0551
408.0131	408.0321	408.0455	408.0552
408.0202	408.0331	408.0458	408.0553
408.0203	408.0351	408.0461	408.0554
408.0203V11	408.0401	408.0462	408.0561
408.0203V21	408.0401V01	408.0463	408.0571
408.0203V31	408.0402	408.0471	408.0572
408.0203V41	408.0403	408.0474	408.0581
408.0211	408.0411	408.0475	408.0591
408.0212	408.0411V01	408.0481	408.0601
408.0221	408.0411V02	408.0485	408.0611
408.0231	408.0415	408.0487	408.0621
408.0232	408.0415V01	408.0487V01	408.0622

...

408.0625	408.0632	408.0651
408.0631	408.0641	

### **Übergang der Gültigkeit**

Die Richtlinie (Ril)

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

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

### **Fahrdienstvorschrift**

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

### **Geltung**

Die neue Richtlinie 408.01 - 06 enthält ausschließlich Regeln für das Fahren von Zügen. Diese beschreiben sowohl interne Prozesse der Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) als auch Prozesse, die Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in der Zusammenarbeit mit Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beachten müssen. Die neue Richtlinie 408.01 - 06 gilt ab 13.12.2015. Sie gilt für Mitarbeiter der DB Netz AG, welche Aufgaben als Infrastrukturbetreiber wahrnehmen: Fahrdienstleiter und Weichenwärter. Im Modul 408.0101A04 ist aufgelistet, welche Regeln für Fahrdienstleiter bzw. Weichenwärter gelten.

Zugmelder sind als Anwender nicht mehr genannt. Wo Zugmelder eingesetzt sind, müssen deren Aufgaben und Zuständigkeiten im Betriebsstellenbuch beschrieben sein.

Die örtliche Aufsicht ist nicht mehr als Mitarbeiter des EIU genannt, da die Hauptaufgabe der örtlichen Aufsicht, nämlich das Abfertigen von Zügen, eine interne Aufgabe der EVU ist. Dies schließt nicht aus, dass örtliche Aufsichten weiterhin auch für EIU tätig sind. Soweit örtliche Aufsichten EIU-Aufgaben wahrnehmen sollen, können diese in jedem Einzelfall im Betriebsstellenbuch beschrieben werden.

### **Nummerierung der Module**

Die Nummerierung der Module der Richtlinie 408.01 - 06 orientiert sich grundsätzlich an der Nummerierung der bisherigen Richtlinie 408.01 - 09. Die für das Fahren von Zügen geltenden Regeln der bisherigen Modulgruppe 408.09 („Züge fahren und Rangieren, Besonderheiten“) sind entweder in bestehende Module 408.01 - 06 eingeordnet worden oder unter einer neuen Modulnummer in die Module 408.01 - 06 überführt worden. Detaillierte Angaben zu diesen und weiteren Änderungen ergeben sich aus den Übersichten „neu - alt“, die den Erläuterungen der einzelnen Module jeweils vorangestellt sind.

### **Leseransprache**

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

## Beispiele für Befehle, Gründe für Befehle 12

In einzelnen Modulen sind Beispiele für Befehle aufgenommen worden. Aus Platzgründen ist hierbei in den meisten Fällen jeweils nur ein Ausschnitt ohne Befehlskopf und Unterschriftenteil dargestellt. Beispiele für Befehlskopf und Unterschriftenteil sind im Modul 408.0411 dargestellt.

„Beispiel“ bedeutet, dass typische Fälle ohne Anspruch auf vollständige Darstellung aller weiteren denkbaren Varianten wiedergegeben werden.

Bei Befehlen 12 (bisher: 9) sind in den einzelnen Modulen die jeweils zutreffenden Gründe angegeben.

### EZMG-Stellwerke

Wegen ihrer geringen Anzahl sind alle besonderen Regeln für EZMG-Stellwerke entfallen. Den betroffenen Anwendern werden diese künftig im Betriebsstellenbuch bekanntgegeben.

### Erläuterungen zu den Änderungen

#### Modulgruppe 408.01 – Züge fahren

Die bis zum 12.12.2015 gültige Richtlinie 408 hat Regeln für das Züge fahren und Rangieren gegeben. Dementsprechend hat die bisherige Modulgruppe 408.01 die Überschrift „Züge fahren und Rangieren – Allgemeines“. Die ab 13.12.2015 gültige Ril 408 – Fahrdienstvorschrift – gibt in den Modulgruppen 408.01 – 06 ausschließlich Regeln für das Züge fahren. Regeln für das Rangieren werden in der eigenständig bestellbaren Modulgruppe 408.48 gegeben. Entsprechend dieser Aufteilung lautet die Überschrift der ab 13.12.2015 gültigen Modulgruppe 408.01 nur noch „Züge fahren“.

#### Modul 408.0100 – Übersicht der Aktualisierung und Modulübersicht

neu: Modul 408.0100, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	Vorspannseiten zur Ril 408

#### Modul 408.0101 – Inhalt und zusätzliche Regeln

neu: Modul 408.0101, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0101 1
2	408.0101 2
3 (1)	408.0102, 1. Regel zur Definition „Betriebsstellen“
3 (2)	408.0102, 4. Regel zur Definition „Betriebsstellen“
3 (3)	408.0102, Regel zur Definition „Durchgehende Hauptgleise“
3 (4)	408.0102, 1. Regel zur Definition „Fahrdienstleiter“
3 (5)	408.0102, 2. Regel zur Definition „Fahrdienstleiter“
3 (6)	408.0102, Regel zur Definition „Gewöhnlicher Halteplatz“

neu: Modul 408.0101, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
3 (7)	408.0102, Regel zur Definition „Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke“
3 (8)	408.0102, Regel zur Definition „Selbststellbetrieb, Zuglenkung“
3 (9)	408.0102, Regel zur Definition „Zugfolgestellen“
3 (10)	408.0102, Regel zur Definition „Zugmeldestellen“
4	408.0101 3

In Abschnitt 1 ist die Begriffserklärung „Bahnbetrieb“ entfallen. „Bahnbetrieb“ ist neu in Anhang 408.0101A01 erläutert. Da die Modulgruppen 408.01 – 06 ausschließlich Regeln für das Fahren von Zügen geben, beschränkt sich die in Abschnitt 1 gegebene grundlegende Inhaltsangabe auf „Regeln für das Fahren von Zügen“.

In Abschnitt 2 wurden die Hinweise auf die Möglichkeiten, zusätzliche und abweichende Regeln bekanntzugeben, neutral zusammengefasst. „Betriebsstellenbuch“ ersetzt die bisherigen „Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen“. „Betriebsstellenbuch“ ist das Pendant des durch die TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung für Triebfahrzeugführer vorgegebenen „Streckenbuches“: „Betriebsstellenbuch“ passt sowohl als neutraler Überbegriff zur Definition der Betriebsstellen im Sinne von Bahnhöfen, Blockstellen, Abzweigstellen usw. als auch zu den in der Definition unter b) genannten „Stellen in den Bahnhöfen oder auf der freien Strecke, die der unmittelbaren Regelung und Sicherung der Zugfahrten und des Rangierens dienen.“

Abschnitt 3 gibt die bisher in den Definitionen im bisherigen Modul 408.0102 enthaltenen Verweise auf das Betriebsstellenbuch (bisher: Örtliche Richtlinien) wieder. Dies bewirkt, dass aus den Begriffsdefinitionen heraus keine Verweise mehr auf das Betriebsstellenbuch erforderlich sind.

#### **Modul 408.0101A01 – Begriffe**

neu: Modul 408.0101A01, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0102 (Details s. u.)

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

#### **Modul 408.0101A02 – Abkürzungen**

neu: Modul 408.0101A02, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0103



Das bisherige Modul 408.0103 wurde als Anhang Nummer 2 zu Modul 408.0101 neu herausgegeben und verschiedene Abkürzungen neu aufgenommen.

**Modul 408.0101A03 – Verkehrstage**

neu: Modul 408.0101A03, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0104

In den Modulen wurde Landkreis Zittau-Löbau geändert in Westlausitzkreis.

**Modul 408.0101A04 – Gültigkeit der Module für Mitarbeiter**

neu: Modul 408.0101A04, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	Vorspannseiten zur Ril 408

**408.0101Z11 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Hamburg in den örtlichen Zusätzen zur Ril 408.01 - 06**

Das Modul wird vsl. zu 12/2014 veröffentlicht (nach der Bekanntgabe der Grundmodule der Ril 408.01 - 06).

**408.0101Z21 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Berlin in den örtlichen Zusätzen zur Ril 408.01 - 06**

Das Modul wird vsl. zu 12/2014 veröffentlicht (nach der Bekanntgabe der Grundmodule der Ril 408.01 - 06).

**Modul 408.0111 – Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich**

neu: Modul 408.0111, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0111

In Abschnitt 1 ist der Zugführer aus der Aufzählung der Mitarbeiter, die Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten, entfallen. Dies schließt nicht aus, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin Zugführer einsetzen. Damit enthält die Aufzählung die Mitarbeiter, deren Aufgaben die Modulgruppen 408.01 - 06 beschreibt bzw. die an der Schnittstelle zum Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den in Richtlinie 408.01 - 06 genannten Mitarbeitern zusammenarbeiten.

In Abschnitt 2 sind Weichenwärter, Triebfahrzeugführer und Zugführer aus der Aufzählung der Mitarbeiter im Bahnbetrieb, deren Tätigkeit aufgrund von Regeln dieser Richtlinie anderen Mitarbeitern übertragen werden dürfen (bisher: 1. Anstrich), entfallen, da die Modulgruppe 408.01 - 06 deren Aufgaben nicht mehr beschreibt. Vollkommen entfallen ist die Aufzählung der Mitarbeiter, die aufgrund von Regeln dieser Richtlinie Aufgaben des Fahrdienstleiters ständig verrichten (bisher: 2. Anstrich): Die bisher dort genannten Rangierbegleiter, Rangierer, Triebfahrzeugbegleiter, Zugschaffner, Zugvorbereiter und örtliche Aufsicht sind keine Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens; für den bisher dort genannte Zugmelder gibt die Modul-

gruppe 408.01 - 06 keine eigenständigen Regeln mehr. Wo Zugmelder eingesetzt sind, kann deren Verantwortung nach Abschnitt 3 im Betriebsstellenbuch von der Tätigkeit des Fahrdienstleiters abgegrenzt werden. Dies gilt sinngemäß auch für örtliche Aufsichten, die Aufgaben des EIU wahrnehmen.

#### **Modul 408.0131 – Umstellen der Weichen usw., Umstellverbot, Flachkreuzungen**

<b>neu: Modul 408.0131, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0131

#### **Modul 408.0202 – Aufträge oder Meldungen**

<b>neu: Modul 408.0202, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0202

#### **Modul 408.0203 - Vorgänge, Aufträge oder Meldungen nachweisen**

<b>neu: Modul 408.0203, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0203

#### **Modul 408.0203V11 - Vordruck Zugmeldebuch für eingleisige Strecken**

<b>neu: Modul 408.0203V11, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0203V11

#### **408.0203V21 - Vordruck Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken**

<b>neu: Modul 408.0203V21, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0203V21

#### **408.0203V31 - Vordruck Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken**

<b>neu: Modul 408.0203V31, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0203V31

#### **408.0203V41 - Vordruck Fernsprechbuch**

<b>neu: Modul 408.0203V41, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0203V41

### Modul 408.0211 – Fahrordnung im Bahnhof

neu: Modul 408.0211, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0211 1 (1)
1 (2)	408.0211 1 (2) a)
1 (3)	408.0211 1 (2) b)
1 (4)	408.0211 1 (2) c)
2	408.0211 2

Abschnitt 1 Absatz (4) beschränkt sich darauf anzugeben, wie ein Betriebshalt und ein Bedarfs-halt im Fahrplan für Zugmeldestellen gekennzeichnet sind. Ob und unter welchen Bedingungen diese Halte ausfallen dürfen, ergibt sich aus der Begriffsdefinition in Modul 408.0101A01 und aus den Regeln in Modul 408.0452.

### Modul 408.0212 – Fahrordnung auf der freien Strecke

neu: Modul 408.0212, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0212

### Modul 408.0221 - Zugmeldungen

neu: Modul 408.0221, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0221 1
2	408.0221 2
3 (1)	408.0221 3 (1)
3 (2)	408.0221 3 (2)
3 (3)	408.0221 3 (3) a)
3 (4)	408.0221 3 (3) b)
3 (5)	408.0221 3 (3) c)
3 (6)	408.0221 3 (4)
3 (7)	408.0221 3 (5)
3 (8)	408.0221 3 (6)
4	408.0221 4

### Modul 408.0231 – Fahrweg prüfen

neu: Modul 408.0231, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0231

**Modul 408.0232 – Fahrweg sichern**

neu: Modul 408.0232, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0232

**Modul 408.0233 – Fahrweg prüfen und sichern – Mitarbeiter, Melden, Nachweis**

neu: Modul 408.0233, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0233

**Modul 408.0241 – Räumungsprüfung - Allgemeines**

neu: Modul 408.0241, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0241 1
2	408.0241 2
3	408.0241 3
4 a)	408.0241 4 a)
4 b)	408.0241 4 b), 408.0241 4, letzter Absatz, 408.0241 5
5	408.0241 6
6	408.0241 7

Die in den bisherigen Regeln an zwei verschiedenen Stellen, und zwar

1. Abschnitt 4, letzter Absatz und
2. Abschnitt 5

gegebenen Hinweise auf Örtliche Richtlinien zu Abschnitt 4 b) wurden unmittelbar als Nachsatz zu Abschnitt 4 b) zusammengefasst.

**Modul 408.0242 – Räumungsprüfung – Strecken ohne Streckenblock**

neu: Modul 408.0242, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0242

**Modul 408.0243 – Räumungsprüfung – Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock**

Übersicht Neu - Alt

neu: Modul 408.0243, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
---	------------------------------------

<b>neu: Modul 408.0243, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0243

### **Modul 408.0244 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock**

<b>neu: Modul 408.0244, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0244

In Abschnitt 6 Absatz (1) a) und b) Nr. 3 ist nicht mehr der Zugführer, sondern der Triebfahrzeugführer Ansprechpartner des Fahrdienstleiters für die Abgabe einer Zugvollständigkeitsmeldung.

### **Modul 408.0251 – Hauptsignale bedienen**

<b>neu: Modul 408.0251, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0251

### **Modul 408.0261 – Zugfahrten durchführen**

<b>neu: Modul 408.0261, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0261

### **Modul 408.0262 – Züge beobachten**

<b>neu: Modul 408.0262, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0262

### **Modul 408.0301 – Nicht ausreichende Ortskenntnis des Zugpersonals**

<b>neu: Modul 408.0301, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0301 6 Satz 2

Im Modul ist nur noch die Regel aus dem alten Abschnitt 6 verblieben, wobei statt des Weichenwärters der Fahrdienstleiter als Ansprechpartner benannt wird (entsprechend der TSI-Vorgaben).

### **Modul 408.0321 Zug vorbereitet melden**

<b>neu: Modul 408.0321, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1	408.0321 3

Im Modul ist nur noch die Regel aus dem alten Abschnitt 3 verblieben, wobei nun der Ansprechpartner des Fahrdienstleiters grundsätzlich der Triebfahrzeugführer ist.

**Modul 408.0331 – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof**

neu: Modul 408.0331, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0331 1
2 a), Text	408.0331 2 a) 408.0331 2 c)
2 a), Hinweis, 1. Anstrich	408.0331 2 f)
2 a), Hinweis, 2. Anstrich	408.0331 2 g)
2 a), Hinweis, 3. Anstrich	408.0331 2 h)
2 b)	408.0331 2 i)
2 c)	408.0331 2 b)
2 d)	408.0331 2 b)
2 e)	408.0331 2 b)
2 f)	408.0331 2 b)
2 g)	408.0331 2 d)
2 h)	408.0331 2 e)
3 (1)	408.0331 3 (1) b)
3 (2)	408.0331 3 (2)
3 (3)	408.0331 3 (4)
3 (4)	408.0331 3 (5)
3 (5)	408.0331 3 (6)
3 (6)	408.0331 3 (7)
3 (7) (neu)	-

Abschnitt 1 gibt den weiterhin gültigen Grundsatz redaktionell vereinfacht wieder: Ein Zug darf auf einem Bahnhof nur abfahren, wenn der Fahrdienstleiter der Abfahrt zugestimmt hat. Da sich die Zustimmung zur Abfahrt nicht mehr an die Zugaufsicht richtet, sondern an den Triebfahrzeugführer, ist die Aussage zur Zugaufsicht als Empfängerin der Zustimmung entfallen.

Abschnitt 2 zählt die Arten der Zustimmung aus Sicht des Fahrdienstleiters auf. Dies führt zu folgender neuen Gliederung:

Unterabsatz a) fasst alle Arten der Zustimmung zusammen, die der Fahrdienstleiter mit Signalen bzw. dem Fahrtmelder einer virtuellen Blockstelle gibt. Da der Fahrdienstleiter aus Signalen abgeleitete Aufträge der LZB oder von ETCS nicht eigenständig gibt, sind die bisher als eigene Punkte aufgezählten Arten der Zustimmung LZB-Fahrt, LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag,

LZB-Gegengleisfahrauftrag, ETCS-Fahrterlaubnis in der Betriebsart FS oder OS sowie die Textmeldung bei ETCS Level 2 in Betriebsart SR lediglich noch als Hinweis genannt.

Im Anschluss an die Signale wird in Unterabsatz b) das Kennlicht an Hauptsignalen genannt, soweit es im Betriebsstellenbuch (alt: den Örtlichen Richtlinien) zugelassen ist.

Die Befehle wurden von Unterabsatz b) in die Unterabsätze c) bis f) verschoben. Im Einzelnen:

- Unterabsatz c) nennt den Befehl 2 für einen signalgeführten Zug. Hierbei wurde präzisiert, dass lediglich ein Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal eine Zustimmung zur Abfahrt darstellt. Im Umkehrschluss ergibt sich daraus: Befehle 2 zur Vorbeifahrt an anderen Signalen, z. B. Sperrsignal, sind keine Zustimmung zur Abfahrt auf einem Bahnhof.
- Unterabsatz d) nennt die Befehle 3 und 6 für signalgeführte Züge. Der Klammervermerk „(3. Zeile)“ weist darauf hin, dass beim Befehl 6 nur die dritte Zeile eine Zustimmung zur Abfahrt beinhaltet.
- Unterabsatz e) nennt den Befehl 2 für einen anzeigegeführten Zug. Hierbei wurde präzisiert, dass lediglich Befehle 2 zur Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle oder ETCS-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs eine Zustimmung zur Abfahrt darstellen: Diese Blockstellen haben für anzeigegeführte Züge die Funktion eines Zwischen- oder Ausfahrtsignals, selbst wenn sie an einem Sperrsignal eingerichtet sein sollten.
- Unterabsatz f) nennt den Befehl 3 für einen anzeigegeführten Zug. Hierbei wurde „zur Ausfahrt bei LZB-Halt bzw. ETCS-Halt“ ergänzt, um den zutreffenden Wortlaut leichter herleitbar zu machen. Befehl 6 ist hier nicht erwähnt, weil dieser für anzeigegeführte Züge nicht zutrifft (s. Modul 408.0463 Abschnitt 10 Absatz (3) b) und Abschnitt 11 Absätze (1) und (2)).
- Unterabsatz g) gibt den bisher unter d) genannten mündlichen Auftrag, wenn an einem Hauptsignal ein Signal Zs 12 vorhanden ist, wieder.
- In Unterabsatz h) wurde für Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal der mündliche Auftrag an die örtliche Aufsicht ersetzt durch die fernmündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters an den Triebfahrzeugführer. Für die fernmündliche Zustimmung gilt ein fester Wortlaut, der sich am Text des Befehles 3 orientiert. Die Forderung, die Zustimmung fernmündlich zu geben, stellt sicher, dass das Gespräch aufgezeichnet wird, soweit der verwendete Zugfunk dies vorsieht. Wenn der Fahrdienstleiter die Zustimmung nicht fernmündlich geben kann, darf er sie auch unmittelbar mündlich geben.

In Abschnitt 3 Absatz (1) ist der bisherige Unterabsatz a) weggefallen, da die Zugaufsicht nicht mehr angesprochen wird. Die Bedeutung des Fahrtanzeigers für den Triebfahrzeugführer ergibt sich unmittelbar aus Ril 301.

Die folgenden Regeln wurden aufgrund der Trennung der Regeln in Ril 408 für Mitarbeiter von EIU und EVU teils entfernt und sprachlich angepasst.

Abschnitt 3 Absatz (7) ist neu und wurde aufgenommen, um bei höhengleichen Übergängen, bei denen ein Reisendensicherer bisher als örtliche Aufsicht durch zeitgerechtes Erteilen eines Abfahrauftrages die Abfahrt des Zuges auf seine Sicherungsfunktionen abstimmen konnte, einen adäquaten Ersatz zu haben: Bei entsprechendem Bedarf kann im Betriebsstellenbuch vorgeschrieben sein, dass zusätzlich zur Zustimmung nach Abschnitt 2 eine besondere Zustim-

mung zur Abfahrt erforderlich ist. Die besondere Zustimmung kann der Reisendensicherer durch Signal Zp 9 oder mündlich erteilen. Damit stehen hier die gleichen Mittel zur Verfügung wie bei Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal.

**Modul 408.0351 – Zug oder Zugteil abstellen (alt)/Abstellen melden (neu)**

neu: Modul 408.0351, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0351 2 (1)

Von den bisherigen Regeln verbleibt für den Fahrdienstleiter nur noch die Information, dass ihm das Abstellen von Zügen oder Zugteilen zu melden ist.

**Modul 408.0401 –Anordnungen über den Zugverkehr**

neu: Modul 408.0401, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0401

**Modul 408.0401V01 – Vordruck Anordnungen über den Zugverkehr**

neu: Modul 408.0401V01, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0401V01

**Modul 408.0402 – Merkhinweise anbringen bzw. eingeben**

neu: Modul 408.0402, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
408.0402 Abschnitt 1 - mechanische oder elektro-mechanische Stellwerke	408.0402 Spalte 2
408.0402 Abschnitt 2 - Gleisbildstellwerke - Relaisstellwerke	408.0402 Spalte 3
408.0402 Abschnitt 3 - Gleisbildstellwerke Elektronische Stellwerke	408.0402 Spalte 3

Das Modul wurde neu gegliedert: Statt der bisherigen inhaltlichen Gliederung in zwei Spalten besteht das neue Modul aus drei Abschnitten. Diese sind dadurch entstanden, dass die bisherige Spalte „Gleisbildstellwerk“ aufgeteilt wurde in den neuen Abschnitt 2 „Gleisbildstellwerke – Relaisstellwerke“ und den neuen Abschnitt 3 „Gleisbildstellwerke – Elektronische Stellwerke“. Dies erlaubt es, die Unterschiede dieser Stellwerksbauformen besser darzustellen bzw. die zutreffenden Regeln einfacher zu erkennen. Die Nummerierung der einzelnen Merkhinweise bleibt in allen Abschnitten die gleiche. Somit ist nach wie vor aus den einzelnen Modulen heraus jeweils nur ein Verweis auf das Modul 408.0402 erforderlich, der sich dann in jedem Abschnitt – soweit zutreffend – wiederfindet.



Im Abschnitt 2 sind die Regeln für EZMG-Stellwerke entfallen. Sie wurden durch einen Hinweis ersetzt, dass im Betriebsstellenbuch für EZMG-Stellwerke abweichende Regeln gegeben sein können.

Merkinweis Nr. 14 „!“ ist in allen Abschnitten neu aufgenommen worden.

Merkinweis Nr. 15 „BEF“ ist in allen Abschnitten neu aufgenommen worden.

### **Modul 408.0403 – Sperren anbringen bzw. eingeben**

<b>neu: Modul 408.0403, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
408.0403 Abschnitt 1 - mechanische oder elektro-mechanische Stellwerke	408.0403 Spalte 2
408.0403 Abschnitt 2 - Gleisbildstellwerke - Relaisstellwerke	408.0403 Spalte 3
408.0403 Abschnitt 3 - Gleisbildstellwerke - Elektronische Stellwerke	408.0403 Spalte 3

Das Modul wurde neu gegliedert: Statt der bisherigen inhaltlichen Gliederung in zwei Spalten besteht das neue Modul aus drei Abschnitten. Diese sind dadurch entstanden, dass die bisherige Spalte „Gleisbildstellwerk“ aufgeteilt wurde in den neuen Abschnitt 2 „Gleisbildstellwerke – Relaisstellwerke“ und den neuen Abschnitt 3 „Gleisbildstellwerke – Elektronische Stellwerke“. Dies erlaubt es, die Unterschiede dieser Stellwerksbauformen besser darzustellen bzw. die zutreffenden Regeln einfacher zu erkennen. Die Nummerierung der einzelnen Merkinweise bleibt in allen Abschnitten die gleiche. Somit ist nach wie vor aus den einzelnen Modulen heraus jeweils nur ein Verweis auf das Modul 408.0403 erforderlich, der sich dann in jedem Abschnitt – soweit zutreffend – wiederfindet. Wenn ein Verweis in einem bestimmten Abschnitt nicht zutrifft, ist dieser dort durch „bleibt frei“ gekennzeichnet.

In Abschnitt 2 wurde bei den Sperren Nr. 1, 8, 10, 11, 12, 15 und 19 für Nummernstellpulte klargestellt, dass die einzugebenden Sperren keine frei wählbare Alternative zu den anzubringenden Hilfssperren sind, sondern verpflichtend: Nur eine eingegebene Sperre wirkt sowohl bei Bedienung am Stelltisch bzw. an der Stellwand als auch bei Bedienung vom Nummernstellpult aus.

In Abschnitt 2 sind die Regeln für EZMG-Stellwerke entfallen. Sie wurden durch einen Hinweis ersetzt, dass im Betriebsstellenbuch für EZMG-Stellwerke abweichende Regeln gegeben sein können.

In Abschnitt 2 Nr. 12 wurde analog der Regeln in Abschnitt 1 Nr. 12 klargestellt, dass Hilfssperren an den Tasten der Zugangsweichen erforderlich sind bzw. dass Zugangsweichen einzeln zu sperren sind.

In Abschnitt 3 erlaubt die neue Gliederung, in der Mehrzahl der Fälle auf eine besondere Sperre zu verzichten, da sich die Sperrwirkung bereits aus einem Merkinweis ergibt. Diese Fälle sind durch „bleibt frei“ und einem Hinweis auf den jeweiligen Merkinweis, der die Sperrwirkung erzeugt, gekennzeichnet. Eigenständige Regeln verbleiben nur an den Stellen, an denen z. B. Weichen gegen Umstellen oder Signale in Haltstellung zu sperren sind. Bei Sperre Nr. 9 ist der in den bisherigen Regeln für Elektronische Stellwerke geltende Hinweis auf eine in den Örtli-

chen Richtlinien genannte Stelle entfallen bzw. nicht durch einen Hinweis durch das Betriebsstellenbuch ersetzt worden: Die entsprechende Sperrwirkung ergibt sich hier aus den ggf. im Betriebsstellenbuch vorgegebenen Regeln zum Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2.

Sperre Nr. 19 ist in allen drei Abschnitten neu. Sie dient dazu, in allen Fällen, bei denen Befehle erforderlich sind, ein irrtümliches Bedienen von Zugstraßen zu verhindern.

### Modul 408.0411 - Befehle

neu: Modul 408.0411, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0411

Abschnitt 2 Absatz (1) a) lässt neu zu, dass im Betriebsstellenbuch abweichende Regeln zum Ort der Befehlsübermittlung gegeben sein können. Abweichende Regeln zum Ort der Befehlsübermittlung können bei Befehlen 2 erforderlich werden, um die freie Durchfahrt von Zügen auf Steigungsabschnitten sicherzustellen. Die Regeln, die der Ersteller des Betriebsstellenbuches hierbei beachten muss, sind in Modul 408.1411 gegeben.

Abschnitt 2 Absatz (8) lässt neu zu, dass der Ausfertiger eines Befehls Namen von Betriebsstellen abkürzen darf, wenn dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist. Dies ermöglicht es, nicht nur die bisher verwendeten Abkürzungen „wie im Buchfahrplan“ zuzulassen, sondern auch die (bis zu) 5stelligen Abkürzungen nach Modul 100.0002. Da Fahrdienstleiter und andere Ausfertiger eines Befehls nicht Anwender des Moduls 100.0002 sind und die Anwendung dieses ca. 460 Seiten starken Moduls in der Praxis unzweckmäßig wäre, gibt das Betriebsstellenbuch dem Ausfertiger eines Befehls die örtlich benötigten Betriebsstellennamen, ihre 16stelligen Kurznamen sowie ihre 5stelligen Abkürzungen in einer Tabelle vor.

Bei einem Befehl, den er dem Triebfahrzeugführer diktiert, darf der Ausfertiger die (bis zu) 5stellige Abkürzung nach Modul 100.0002 in seinen Vordruck eintragen. Beim Diktieren muss er den Langnamen oder den Kurznamen der Betriebsstelle angeben.

Bei einem Befehl, den er dem Triebfahrzeugführer aushändigt, darf der Ausfertiger den Kurznamen (16stellige Bezeichnung der Örtlichkeit) der Betriebsstelle nach Modul 100.0002 eintragen.

Der Kurzname entspricht der bereits bisher zulässigen Abkürzung „wie im Buchfahrplan“.

Abschnitt 2 Absatz (10) sieht für das Übermitteln mehrerer Befehle mit gleichem Inhalt neu den Vordruck 408.0411V02 vor. Dieser Vordruck ist so gestaltet, dass er zusammen mit dem zugehörigen Befehl aufbewahrt werden kann.

Abschnitt 5 regelt das Zurückziehen eines Befehles neu: Die Regel berücksichtigt, dass im neuen Befehlsvordruck der Text zum Zurückziehen eines Befehles auf der Rückseite als Befehl 14.35 vorgedruckt ist. Der Fahrdienstleiter darf einen diktierten Befehl zum Zurückziehen unmittelbar auf der Rückseite des zurückzuziehenden Befehls ausfertigen. Anschließend muss er seine Ausfertigung des zurückgezogenen Befehles durchkreuzen. Nur bei einem Befehl, den er dem Triebfahrzeugführer aushändigt, muss er - wie bisher - zusätzlich auf der Rückseite des zurückgezogenen Befehls das Zurückziehen vermerken. Wenn der Fahrdienstleiter einen von

mehreren Befehlen mit gleichem Inhalt zurückzieht, muss er Befehl 14.35 auf einem eigenen Vordruck ausfertigen und statt der Ausfertigung des zurückzuziehenden Befehles den Übermittlungsvermerk auf dem Vordruck 408.0411V02 durchkreuzen und das Zurückziehen dort vermerken.

### Modul 408.0411V01 – Vordruck Befehl

neu: Modul 408.0411V01, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Vordruck	408.0412V01

Das Modul gibt den neuen Befehlsvordruck wieder. Dieser ersetzt den unter der Vordrucknummer 408.0412V01 herausgegebenen bisherigen Befehlsvordruck. Der neue Befehlsvordruck wird als Schnittstellenvordruck sowohl von Fahrdienstleitern als auch von Triebfahrzeugführern verwendet. Er ist deshalb sowohl unter der Vordrucknummer 408.0411V01 als auch unter der Vordrucknummer 408.2411V01 bestellbar.

#### Allgemein:

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

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

#### Die Änderungen im Einzelnen:

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

Im Befehlskopf wurde „Sperrfahrt KI“ ergänzt, um eine Sperrfahrt KI auch im Befehl entsprechend den Vorgaben in Modul 408.0202 Abschnitt 1 bezeichnen zu können.

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

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

Im Befehl 1 ist in der ersten Zeile der bisherige Text „ohne Hauptsignal – bei LZB-Halt/ETCSHalt“ entfallen: „Ohne Hauptsignal“ passt nicht zum neuen Begriff „Zugfahrt mit besonderem Auftrag“. Dass der Befehl 1 für Zugfahrten mit besonderem Auftrag verwendet wird, ergibt sich aus Modul 408.0455 1. Das Wort „im“ wurde eingefügt. Dies ermöglicht es, den Befehl auch für eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag einzusetzen, die bereits in den Bahnhof eingefahren ist, aber nicht ausfahren soll, z. B. wenn ein Zug in Höhe eines Zwischensignals hält und in Richtung Ausfahrtsignal fahren soll.

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

Um Platz für zum Ausfüllen zu gewinnen, wurden im Befehl 2 die ausführlichen Vorgaben zum Ausfüllen der Spalten in die Ausfüllanleitung verschoben und durch kurze Hinweise ersetzt. Für die erste Spalte lautet der Kurzhinweis „Signal usw.“, für die zweite Spalte „Bezeichnung/km“. In der Spalte 3 sind die Wörter „des“ und „der“ entfallen, weil sie für eine eindeutige Benennung der Betriebsstelle nicht erforderlich sind. „des“ oder „der“ muss deshalb nicht in die darunter liegenden Felder übertragen werden. Dies schafft Platz zum Eintragen langer Betriebsstellenamen. Außerdem ist der in der Breite gewonnene Platz überwiegend der Spalte 3 zugutegekommen.

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

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

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

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

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

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

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

Der neue Befehl 11 ermöglicht es, auf einer Strecke mit LZB oder ETCS den zusätzlich zu einem Befehl 12 (bisher: Befehl 9) erforderlichen Auftrag nach Modul 408.0492 Abschnitte 4 - 6 durch Ankreuzen zu geben. Da der Fahrdienstleiter einen Befehl 11 immer nur zusammen mit einem Befehl 12 angeordnet werden muss und vor diesem auszuführen ist, sind beide Befehle automatisch in der Reihenfolge der Ausführung sortiert.

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

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

Im Befehl 12 (bisher: 9) wurden die beiden einleitenden Zeilen des bisherigen Befehles sowie die Grundangabe in die Tabelle eingearbeitet. Dies eröffnet folgende Möglichkeiten:

- Der Fahrdienstleiter kann in einem einzigen Befehl 12 mehrere unterschiedliche Geschwindigkeiten bzw. das Fahren auf Sicht sowie unterschiedliche Gründe zeilenweise vorgeben.
- Außerdem ist es einfach möglich, in einer Zeile des Befehls 12 für denselben Abschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung und das Fahren auf Sicht zusammengefasst anzuordnen oder mehrere Geschwindigkeitsbeschränkungen zusammenzufassen: Der Fahrdienstleiter muss in diesen Fällen die jeweils niedrigste Geschwindigkeit in die erste Spalte eintragen bzw. er darf bei einer Kombination einer oder mehrerer Geschwindigkeitsbeschränkungen mit dem Auftrag auf Sicht zu fahren, nur eine Geschwindigkeit kleiner als 40 km/h in die erste Spalte eintragen. Außerdem muss er in der letzten Spalte alle Gründe angeben. Die hierbei zu beachtenden Regeln sind in der Ausfüllanleitung auf dem Blockrücken dargestellt.

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

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

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

zusammengefasst. Die Spalte "und Zmst" wurde in

<b>und</b> <b>Bf / Bft / Abzw / Üst</b>
--

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

<b>in / von</b> <b>km / Sig</b>
------------------------------------

zusammengefasst. Die bisherige Spalte "bis km oder Sig" wurde in

<b>bis</b> <b>km / Sig</b>
-------------------------------

umbenannt.

Die Zusammenfassung hat sowohl Platz für die neuen Spalten geschaffen als auch mehr Platz in den verbleibenden Spalten. Die Möglichkeiten zum Ausfüllen bleiben erhalten. Darüber hinaus kann der Fahrdienstleiter zusätzlich durch einen Eintrag "in Abzw" dem Triebfahrzeugführer eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgeben, deren Grenzen innerhalb einer Abzweigstelle liegen. Dies gilt auch für Überleitstellen. Bei Bahnhöfen besteht - wie bei den anderen Befehls-teilen bereits realisiert - die Möglichkeit, zwischen Bf und Bft zu unterscheiden. Der Ersatz der bisherigen Zmst durch die konkreteren Bf/Bft/Abzw sowie Üst entspricht der Begriffsbestimmung in Modul 408.0101A01.

Befehl 12.6 ist neu und gibt den nach Modul 408.0651 Abschnitt 1 Absatz (1) Nr. 3 vorgegebenen Text

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

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

Befehl 12.7 ist vorsorglich als Platzhalter aufgenommen worden. Er soll angewendet werden, wenn die betrieblichen Regeln in Kraft treten, die Maßnahmen beschreiben, wenn Reisende am Bahnsteig nicht über einen Gleiswechsel informiert werden können, der auch einen Bahnsteigwechsel zur Folge hat.

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

Im Unterschriftenteil ist "Zf" als Empfänger entfallen.

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

Auf der Rückseite sind neu die Befehle 14.1 bis 14.9 sowie 14.35 aufgenommen sowie der Unterschriftenteil wiederholt dargestellt. Befehl 14.35 hat einen eigenen Unterschriftenteil erhalten (s. u.). Gemeinsames Merkmal der auf der Rückseite aufgenommenen Befehlstexte ist: Diese



Befehle werden in der Regel alleine erteilt und immer diktiert. Deshalb gibt die Ausfüllanleitung Folgendes vor:

- Besondere Regeln für diktierte Befehle:

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

- Besondere Regeln für auszuhändigende Befehle:

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

Die Befehle der Rückseite im Einzelnen:

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

Die Befehle 14.2 bis 14.3 geben Texte vor, die bei der Einfahrt in ein Gleis mit verkürztem Einfahrtsweg, in ein besonders kurzes Stumpfgleis bzw. in ein Stumpfgleis erforderlich sein können, und zwar in den Fällen, bei denen die Hauptsignale mit einem Signal Zs 13 ausgerüstet sind. Die entsprechenden Anwendungsregeln ergeben sich aus Einträgen im Betriebsstellenbuch zu Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (3) und Abschnitt 2.

Befehl 14.4 gibt Texte vor, die in verschiedenen Situationen beim Vorschreiben des Halteortes eines Zuges mit Befehl erforderlich werden. Die zutreffenden Fundstellen sind: 408.0451 3 c), 408.0453 1 (1) c), 408.0611 1 (2) b), 408.0611 8 (2).

Befehl 14.5 gibt den Text vor, der für einen anzeigegeführten Zug erforderlich ist, wenn ein Hauptsignal nach Vorbeifahrt eines Zuges nicht auf Halt gestellt werden konnte. Fundstelle: 408.0611 1 (2) b).

Befehl 14.6 gibt den nach Modul 408.0458 für ETCS geforderten Text „Bleiben Sie halten“ als Ankreuzfeld vor.

Befehl 14.7 gibt den nach Modul 408.0435 Abschnitt 4 vorgegebenen Text als Ankreuzfeld mit variablem Textbestandteil vor.

Befehl 14.8 gibt den Befehlstext vor, der beim Umleiten nicht druckertüchtiger Züge auf Schnellfahrstrecken erforderlich ist, um unzulässig hohe Begegnungsgeschwindigkeiten zu vermeiden. Fundstellen: 408.0431 2 (3) a), 408.0541 6 (1)

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

Befehl 14.35 gibt den nach Modul 408.0411 Abschnitt 5 vorgegebenen Wortlaut zum Zurückziehen von Befehlen als Ankreuzfeld mit variablem Textbestandteil und eigenem Unterschriftenfeld vor. Wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35 diktiert, muss er auf dem zurückziehenden Befehl geschrieben werden.

Der wiederholte Unterschriftenteil ermöglicht es, auch Befehle 14.1 bis 14.9 einfach zurückziehen. Wenn beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 - 14.9 der Zug einen abweichenden Standort hat als im Kopf angegeben, ist dieser formlos am Rand zu vermerken.

Die bisher auf der Rückseite links aufgelisteten Gründe für Befehle 9 (neu: Befehle 12) werden auf die rechte Seite verlagert. Folgende Gründe sind neu aufgenommen:

- Grund 37 „Heißläuferortungsanlage gestört“ für Befehle nach Modul 408.0641 Abschnitt 5 Absatz (2).
- Grund 38 „Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich“ für Befehle nach Modul 408.0632 Abschnitt 1 Nr. 2
- Grund 39 „Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert“ (vorsorglich aufgenommen).

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

Ausfüllanleitung Befehl 2:

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

Die Ausfüllanleitung für die zweite Spalte unterscheidet zwei Fälle:

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

Aufbrauchen: Wegen der umfangreichen Änderungen dürfen die bisherigen Befehlsvordrucke 408.0412V01 nicht aufgebraucht werden. Die neuen Befehlsvordrucke dürfen nicht vorab verwendet werden.

### **Modul 408.0411V02 – Vordruck Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt**

<b>neu: Modul 408.0411V02, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul (neu)	-

Der neue Vordruck trägt Anregungen und Vorschlägen Rechnung, eine einheitliche Möglichkeit einer Dokumentation für mehrere diktierte Befehle mit gleichem Inhalt zu schaffen. Während die



bisherigen Vorschläge stets vorsahen, eine solche tabellarische Übersicht auf dem freien Teil der Befehlsrückseite abzdrukken, bietet das Modul 408.0411V02 nun einen separaten Vordruck an. Dies wurde notwendig, da der neue Befehlsvordruck keinen Platz mehr auf der Rückseite vorsieht. Die eindeutige Zuordnung des an mehrere Züge zu übermittelnden Befehls ergibt sich aus dem für jeden Befehl einmalig vergebenen Übermittlungscode, der in der Kopfzeile des Nachweises zu vermerken ist. Die Spalten 1 bis 6 dienen der Dokumentation fernmündlich zu übermittelnder Befehle mit gleichem Inhalt. In den Spalten 7 und 8 lässt sich entweder die Bestätigung der Übermittlung an eine andere Stelle nachweisen oder der Eingang einer Bestätigung. Die Spalte 9 bietet die Möglichkeit nach Modul 408.0411 Abschnitt 5 zurückgezogene Befehle nachzuweisen. In Modul 408.0411 Abschnitt 2 Absatz (10) sind Ausfüllbeispiele für die verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten dargestellt.

#### Modul 408.0415 – Fahrplan-Mitteilung

neu: Modul 408.0415, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0415 1 (1)
1 (2)	408.0415 1 (2)
1 (3) a)	408.0415 1 (3) a)
1 (3) b)	408.0415 1 (3) b)
1 (3) c)	408.0415 1 (3) c)
1 (3) d)	408.0415 1 (3) d)
1 (3) e) neu	-
2 (1) a)	408.0415 2 (1) a)
2 (1) b) 1.	408.0415 2 (1) b) 1.
2 (1) b) 2.	408.0415 2 (1) b) 2.
2 (2)	408.0415 2 (2)

#### Modul 408.0415V01 – Fahrplan-Mitteilung (Vordruck)

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

Der Vordruck Fahrplan-Mitteilung nach Modul 408.0415V01 wurde überarbeitet. In der Kopfzeile wurde die bislang fehlende Bezeichnung „Sperrfahrt-KI“ ergänzt und es wurde eine neue Freizeile für die Angabe des Verkehrstages bzw. des Gültigkeitstages der Fahrplan-Mitteilung aufgenommen. Neben der Zuggattung sieht die Tabelle in der Kopfzeile künftig auch die Angabe der Zuggattungsnummer vor.

In Fahrplan-Mitteilung Nr. 1 wurde in Spalte 1 der Begriff des Fahrplanheftes in den allgemein gebräuchlichen Begriff des Buchfahrplans umgewandelt. Neben den Besonderheiten bietet die letzte Spalte der Tabelle künftig auch die Möglichkeit, die in der Führerraumanzeige des Fahrplans hinterlegte Strukturnummer des jeweils gültigen Fahrplans vorzugeben. Unter der Tabelle wurde „oder Z-Plan“ gestrichen, weil es sich bei diesem Plan ohnehin um einen Fahrplan, mit dem zuvor in der Tabelle bekanntgegebenen Angaben handelt. Im letzten Satz wurde in Bezug auf das Umleiten von Zügen die zulässige Geschwindigkeit in *die „größte zulässige Geschwindigkeit“* präzisiert. Sie ist ausschlaggebend um zu beurteilen, ob die Bremsstellung des bisherigen Fahrplans auch für die Umleitungsstrecke unverändert berücksichtigt werden darf.

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

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

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

**Modul 408.0421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Züge benachrichtigen**

neu: Modul 408.0421, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0421

**Modul 408.0423 – Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen**

neu: Modul 408.0423, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0423

**Modul 408.0431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen**

neu: Modul 408.0431, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.

neu: Modul 408.0431, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1) - (3)	408.0431 1 (1) - (3)
1 (4) (neu)	-
2 (1) - (2)	408.0431 2 (1) - (2)
2 (3) a)	408.0431 2 (3)
2 (3) b) - c) (neu)	-
2 (4)	408.0431 2 (4)
3	408.0431 3

Allgemein: In Anlehnung an den Sprachgebrauch der Richtlinie 402 wurde „Sonderzüge“ ersetzt durch „Züge des Gelegenheitsverkehrs“.

In Abschnitt 1 Absatz (1) b) ist die Beschränkung entfallen, dass der Fahrdienstleiter bei unvorhergesehenen Fahrten nur Bremsstellung G bekanntgeben darf. Er muss stattdessen beim Triebfahrzeugführer die im Zug verfügbare Bremsstellung erfragen.

Abschnitt 1 Absatz (4) ist neu und schafft für den Fahrdienstleiter eine „Fundstelle“ dafür, dass für Versuchsfahrten abweichende Regeln in einer Fahrplananordnung gegeben sein können.

Abschnitt 2 Absatz (3) a) regelt, dass der Fahrdienstleiter für den Befehlstext „Stellen Sie VMZ 200 ein von ... bis ...“ statt dem bisher genannten Befehl 11 den neuen Befehl 14.8 verwenden muss. Dort ist der zu übermittelnde Wortlaut weitgehend vorgegedruckt und muss nur durch die begrenzenden Betriebsstellen ergänzt werden.

In Abschnitt 2 Absatz (3) sind die Unterabsätze b) und c) neu und fordern, dass der Selbststellbetrieb ausgeschaltet sein muss sowie Merkhinweis „BEF“ und entsprechende Sperren eingegeben sein muss, solange der Fahrdienstleiter Befehle 14.8 erteilen muss.

### **Modul 408.0435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen**

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

neu: Modul 408.0435, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (6)	408.0435 1 (7)
1 (7)	408.0435 1 (8)
1 (8)	408.0435 1 (9)
1 (9)	408.0435 1 (10)
2	408.0435 2 (1) 408.0435 2 (2)
3 (1)	408.0435 3 (1)
3 (2)	408.0435 3 (2)
3 (3)	408.0435 3 (3)
3 (4)	408.0435 3 (4)
3 (5)	408.0435 3 (5)
3 (6)	408.0435 3 (6)
4	408.0435 4 (1) 408.0435 4 (2)
5 neu	-
6 neu	-

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

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

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

In Abschnitt 1 Absatz (6) b) 2. Unterabsatz wurde die bisherige Formulierung „und die Beförderungsbedingungen“ durch das Wort „abweichende“ ergänzt, da die grundlegend geltenden Bedingungen bereits in der Dauer-Beförderungsanordnung oder Dauer-Fahrplananordnung genannt sind.

In Abschnitt 1 Absatz (8) a) wird der Zusatz aufgenommen, wonach auch Regelzüge mit Dauer-Beförderungsanordnung oder Dauer-Fahrplananordnung in die Anordnungen über den Zugver-

kehr aufzunehmen sind, wenn von den in der Dauer-Beförderungsanordnung oder Dauer-Fahrplananordnung genannten Bedingungen durch eine gesonderte Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung abgewichen wird. Diese Regel schließt eine Lücke, die dazu hätte führen können, dass die mit einer Beförderungsanordnung bekanntgegebenen Bedingungen irrtümlich missachtet werden, weil Einträge in der Anordnung über den Zugverkehr nur bei Sonderzügen vorzunehmen sind, nicht aber bei Regelzügen, für die es bereits eine Dauer-Beförderungsanordnung gibt. Die bisherige Regeln in Abschnitt 1 Absatz (8) b) greift hier auch nicht, weil sie sich lediglich auf außergewöhnliche (Regel-) Züge bezieht, für die ausnahmsweise Besonderheiten gemäß einer Beförderungsanordnung zu beachten sind, die nicht zuvor bereits auf dem Wege einer Dauer-Beförderungsanordnung bekanntgegeben sind.

In Abschnitt 4 wurden Formulierungen redaktionell angepasst und der Verweis auf Befehl 14.7, der den festen Wortlaut für das Ausfahrverbot von Trittstufen enthält, aufgenommen.

#### **Modul 408.0441 – Nachschieben – nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug**

<b>neu: Modul 408.0441, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Gesamtes Modul	408.0441

#### **Modul 408.0445 – Geschobene Züge**

<b>neu: Modul 408.0445, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
(1)	408.0445 1 (1)
(2) (neu)	-

#### **Modul 408.0451 – Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen**

<b>neu: Modul 408.0451, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1 (1) a)	408.0451 1 (2) a) 1.
1 (1) b)	408.0451 1 (2) a) 2.
1 (1) c)	neu
1 (1) d)	neu
1 (1) e)	neu
1 (2)	408.0451 1 (2) b) 2.
1 (3)	neu
2	408.0451 1 (1)
3 a)	408.0451 2 a) erster Satz
3 b)	408.0451 2 a) zweiter Satz
3 c)	408.0451 2 b)

neu: Modul 408.0451, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
3 d)	408.0451 2 c)

Allgemein: Das Modul wurde so umgestaltet, dass es nur noch die Fälle unmittelbar regelt, die auf jedem Bahnhof vorkommen können. Alle Fälle, die nur auf bestimmten Bahnhöfen vorkommen können, werden den Anwendern neu im Betriebsstellenbuch bekanntgegeben. Dieses Vorgehen verkürzt und vereinfacht die Regeln einerseits; andererseits ermöglicht es bei den im Betriebsstellenbuch bekanntzugebenden Regeln, weitere Besonderheiten zu berücksichtigen, ohne dass nicht betroffene Anwender mit weiteren Regeln belastet werden.

Abschnitt 1 regelt die im Abschnitt 2 der bisher geltenden Regeln bekanntgegebene Einfahrt in ein teilweise besetztes oder gesperrtes Gleis bzw. in ein Gleis mit besetztem oder gesperrtem Durchrutschweg, und zwar ausschließlich für die Fälle, bei denen in die entsprechenden Gleise nicht signalmäßig<sup>1</sup> eingefahren werden kann. Absatz (1) zählt die Anwendungsfälle auf und nennt die hierfür jeweils zulässige Einfahrtgeschwindigkeit. Im Einzelnen gibt es folgende Fälle:

- Unterabsatz a) gibt wie bisher<sup>2</sup> für die Einfahrt in ein Gleis, das zum Teil besetzt oder gesperrt ist, eine Geschwindigkeit von 20 km/h vor. Hierbei hat die neue Formulierung „zum Teil gesperrt“ die bisherige Formulierung „aus anderen Gründen nur teilweise befahrbar“ abgelöst, da der Fahrdienstleiter ein Gleis – auch abschnittsweise – sperren muss, wenn es nicht befahrbar ist.
- Unterabsatz b) gibt wie bisher<sup>3</sup> für die Einfahrt in ein Gleis, dessen Durchrutschweg ganz oder teilweise besetzt, gesperrt oder aus anderen Gründen nicht ausreichend ist, eine Geschwindigkeit von 30 km/h vor. Bezüglich „gesperrt“ siehe 1. Anstrich. „Aus anderen Gründen nicht ausreichend“ trifft z. B. zu, wenn eine Weiche im Durchrutschweg gestört ist; diese Weiche ist weder besetzt, noch ist sie zu sperren.
- Die Unterabsätze c) und d) geben die bisher in Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) a) Nr. 3 geregelten Fälle wieder, in denen auf den „Durchrutschweg nach Modul 408.0231 Abschnitt 1 c) verzichtet“ wurde. Da sich aus dem bisher genannten Verweis mehrere Anwendungsfälle ergeben, sind diese in den neuen Regeln einzeln genannt, und zwar wie folgt: Unterabsatz c) regelt den Fall, bei dem der Einfahrtsweg nicht durch ein Haupt- oder Sperrsignal als Zielsignal begrenzt ist und der Einfahrtsweg durch eine Wärterhaltscheibe begrenzt ist. In diesem Fall ist die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erforderlich, wenn der Zug an der Wärterhaltscheibe vorbeifahren darf. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn der Fahrdienstleiter die Vorbeifahrt an der Wärterhaltscheibe mit Befehl 2 zulassen kann, weil er die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllt hat. Unterabsatz d) regelt den Fall, bei dem der Fahrdienstleiter dem Trieb-

<sup>1</sup> „Nicht signalmäßig“ ist hier so zu verstehen, dass keine besondere signaltechnische Schaltung für die Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis mit verkürztem Durchrutschweg vorhanden ist. Bei Stellwerken ohne Gleisfreimeldeanlage kann es daher vorkommen, dass der Fahrdienstleiter die Einfahrt eines Zuges durch ein Hauptsignal in Fahrtstellung zulässt, nachdem er die in Abschnitt 1 genannten Voraussetzungen geschaffen hat.

<sup>2</sup> in Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) a) Nr. 1

<sup>3</sup> In Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) a) Nr. 2

fahrzeugführer den Halteplatz nach Absatz (3) c) im Befehl 14.4 vorschreibt. Da Befehl 14.4 nach Abschnitt 3 d) nicht erforderlich ist, wenn die Voraussetzung für die Ausfahrt des Zuges bei der Zulassung der Zugfahrt erfüllt sind, ist hier eine Regel für einen Verzicht auf die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erforderlich.

- Unterabsatz e) ist neu und regelt einen Fall, der durch den bisherigen Verweis auf Modul 408.0231 Abschnitt 1 c) nicht abgedeckt war: Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist auch erforderlich, wenn ein Zug in ein Gleis einfahren soll, dessen Einfahrtsweg durch ein Sperrsignal begrenzt ist, für das kein Durchrutschweg definiert ist. Dies trifft dort zu, wo ein Sperrsignal vorhanden ist, auf das nicht signalmäßig eingefahren werden kann. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur dann erforderlich, wenn der Zug an dem Sperrsignal halten soll. Das bedeutet im Umkehrschluss: Wenn der Fahrdienstleiter die Vorbeifahrt des Zuges am Sperrsignal mit Befehl 2 zulassen kann oder das Sperrsignal Sh 1 zeigt, weil der Zug ausfahren darf (Befehl 3), ist die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht erforderlich.

Abschnitt 1 Absatz (2) gibt die bisher in Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) b) Nr. 2 dargestellte Regel wieder: Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer die nach Absatz (1) zutreffende Geschwindigkeit mit Befehl 12 (bisher Befehl 9) vorschreiben. Befehl 12 ist die einzige verbleibende Möglichkeit, da alle Fälle, in denen ein Zug signalmäßig in ein teilweise besetztes Gleis oder in ein Gleis mit verkürztem Durchrutschweg einfahren kann, nach den neuen Regeln im Betriebsstellenbuch gegeben werden.

In Abschnitt 1 Absatz (3) ersetzt der Verweis auf das Betriebsstellenbuch die bisher in Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) b) Nr. 1 geregelten Fälle.

Im neuen Abschnitt 2 ersetzt der Verweis auf das Betriebsstellenbuch die bisher in Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (1) geregelten Fälle, welche die Einfahrt eines Zuges in ein Stumpfgleis betreffen. Dies bedeutet: Nur die betroffenen Anwender erhalten die für sie zutreffenden Regeln im Betriebsstellenbuch.

Abschnitt 3 gibt die bisher in Abschnitt 2 gegebenen Regeln wieder. Im Einzelnen gilt: Abschnitt 3 a) gibt die bisher in Abschnitt 2 a) im ersten Satz gegebene Regel wieder. Abschnitt 3 b) gibt die bisher in Abschnitt 2 a) im zweiten Satz gegebene Regel wieder. Abschnitt 3 c) gibt die bisher in Abschnitt 2 b) gegebene Regel wieder. Abschnitt 3 d) gibt die bisher in Abschnitt 2 c) gegebene Regel wieder.

### Modul 408.0452 Fahrplanhalt ausfallen lassen

neu: Modul 408.0452, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1, Satz 1, 1. Anstrich	408.0452 1, 2. Anstrich
1, Satz 1, 2. Anstrich	408.0452 1, 3. Anstrich
1, Satz 2 (neu)	-
2 (1)	408.0452 2 a)
2 (2)	408.0452 2 b)

In Abschnitt 1 ist der erste Anstrich der bisher geltenden Regel entfallen, wonach ein Fahrplanhalt ausfallen darf, wenn er den Reisenden nicht bekannt gegeben ist. Dies ist deshalb erforderlich, weil es aufgrund von Infrastruktureinschränkungen oder behördlichen Anordnung zwingend erforderlich werden kann, einen den Reisenden bekanntgegebenen Halt ausfallen zu lassen. Abschnitt 1 Satz 2 ist neu und gibt eine für den Fahrdienstleiter geltende Regel bekannt, wonach die Betriebszentrale den Ausfall von Fahrplanhalten anordnen darf. Dies kann der Fall sein, wenn z. B. ein Eisenbahnverkehrsunternehmen den Ausfall eines Fahrplanhaltes wegen Überbesetzung eines Reisezuges bei der Betriebszentrale beantragt hat.

In Abschnitt 2 Absatz (1) ist der Ansprechpartner des Fahrdienstleiters nicht mehr der bisher genannte Zugführer, sondern der Triebfahrzeugführer. Im zweiten Satz ist der bisher genannte Bedarfshalt nicht mehr als Ausnahmetatbestand genannt: Der Fahrdienstleiter muss demnach den Triebfahrzeugführer verständigen, wenn ein Bedarfshalt infolge einer Infrastruktureinschränkung ausfallen muss (Beispiel: Infolge einer Weichenstörung kann ein Bahnsteiggleis nicht angefahren werden), da dieser ein vom Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellter Halt ist, der den Reisenden bekanntgegeben ist.

Abschnitt 2 Absatz (2) nennt dem Fahrdienstleiter neu den Triebfahrzeugführer anstelle des bisher genannten Zugführers als Ansprechpartner.

#### **Modul 408.0453 – Ausfahrt verhindert**

<b>neu: Modul 408.0453, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Gesamtes Modul	408.0453

#### **Modul 408.0455 – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen**

<b>neu: Modul 408.0455, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1 (1)	408.0455 1 (1)
1 (2)	408.0455 1 (2)
1 (3) neu	-
2 (1)	408.0455 2 (1)
2 (2)	408.0455 2 (2)
2 (3) a)	408.0455 2 (3)
2 (3) b)	
2 (4)	408.0455 2 (4)
3 a)	408.0455 3 a)
3 b)	408.0455 3 b)
3 c)	408.0455 3 c)
3 d)	408.0455 3 d)
4 (1)	408.0455 4



neu: Modul 408.0455, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
4 (2) (neu)	-

### Modul 408.0458 - Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen

neu: Modul 408.0458, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0458 1
2	408.0458 2
3 (1)	408.0458 3 (1)
3 (2)	408.0458 3 (3)
3 (3)	408.0458 3 (4)
3 (4)	408.0458 3 (5)
4	408.0458 4
5 (1)	408.0458 5 (1)
5 (2) neu	
5 (3)	408.0458 5 (2)
6	408.0458 6

Abschnitt 3 Absatz (2) der bisherigen Fassung ist entfallen: Eine netzweite Umfrage hat ergeben, dass es keine Betriebsstellen mehr gibt, bei denen ein Zugmelder die Räumungsprüfung auf Entblocken des Befehlsabgabefeldes hin ohne Mitwirkung des Fahrdienstleiters bestätigen darf.

### Modul 408.0461 – Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen

neu: Modul 408.0461, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0461

### Modul 408.0462 – Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen

neu: Modul 408.0462, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0462

### Modul 408.0463 – Auf dem Gegengleis fahren

neu: Modul 408.0463, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0463 1

neu: Modul 408.0463, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
2	408.0463 2
3	408.0463 3
4 (1) a)	408.0463 4 (1) a)
4 (1) b)	408.0463 4 (1) b), 1. Anstrich
4 (1) c)	408.0463 4 (1) b), 2. Anstrich, 1. Satz
4 (2)	408.0463 4 (2)
4 (3)	408.0463 4 (3)
5	408.0463 5
6	408.0463 6
7	408.0463 7
8	408.0463 8
9	408.0463 9
10	408.0463 10
11	408.0463 11
12	408.0463 12
13	408.0463 13
14	408.0463 14
15	408.0463 15
16	408.0463 16

In Abschnitt 4 Absatz (1) c) (bisher: Abschnitt 4 Absatz (1) b)), 2. Anstrich) ist der letzte Satz der bisherigen Regel entfallen. Dieser Satz beinhaltete ein Bedienungsverbot für Hauptsignale und Streckenblock. In Bezug auf den Streckenblock ist das Verbot nicht erforderlich, weil ein bedienbarer Streckenblock für das Gegengleis bei nicht vorhandenem Gleiswechselbetrieb nicht vorhanden ist. In Bezug auf das Bedienen von Hauptsignalen ist das Verbot für die Zugmeldestelle am Anfang des Gegengleises nicht erforderlich: Wenn Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, können Hauptsignale nicht bedient werden. Auf der benachbarten Zugmeldestelle am Ende des Gegengleises können Hauptsignale am Gegengleis angeordnet sein, deren Bedienung möglich und auch zulässig ist, wenn dort z. B. Gleiswechselbetrieb vorbereitet ist. Wenn bedienbare Hauptsignale vorhanden sind, ist es sinnvoll, diese nach Möglichkeit zu nutzen, da die signaltechnisch sichere Fahrtstellung höher zu bewerten ist als eine Fahrt, deren Sicherung verfahrensbasiert erfolgt. Das bisherige Verbot hatte die Nutzung vorhandener Signale jedoch verhindert.

In Abschnitt 10 Absatz (4) Nr. 2 wurde klargestellt: Die Regel, dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorzuschreiben, in Höhe des Blocksignals bzw. Einfahrsignals zu halten, gilt abweichend von Modul 408.0611.

In Abschnitt 11 Absatz (1) c) ist „für bestimmte Zugmeldestellen“ entfallen: Befehl 6 kann auch nur für bestimmte Gleise verboten sein, z. B. bei Einfahrt in ein Stumpfgleis nach Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (1).

In Abschnitt 11 Absatz (2) c) stellt ein ergänzender Satz klar: Befehl 1 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 2 nach Abschnitt 10 Absatz (4) Nr. 3 erteilt. Dies bedeutet: Wenn das Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals gestört ist, erhält der Triebfahrzeugführer zunächst Befehl 7 und für die anschließende Weiterfahrt oder Einfahrt ausschließlich Befehl 2; Befehl 1 konnte entfallen, weil die neuen, für den Triebfahrzeugführer geltenden Regeln zur zulässigen Geschwindigkeit<sup>4</sup> nicht mehr auf den anschließenden Weichenbereich nach Modul 301.0002 5 (1) verweisen und damit auch für die Vorbeifahrt an einem Sperrsignal alleine durch einen Befehl 2 eine eindeutige Geschwindigkeitsvorgabe besteht.

#### Modul 408.0471 – Gleise sperren

neu: Modul 408.0471, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1) a)	408.0902 1 (1) a)
1 (1) b)	408.0902 1 (1) b)
1 (1) c)	408.0902 1 (1) c)
1 (1) d)	408.0902 1 (1) d)
1 (1) e)	408.0902 1 (1) e)
1 (1) f)	408.0902 1 (1) f)
1 (1) g)	408.0902 1 (1) g)
Entfällt	408.0902 1 (1) h)
1 (1) h)	408.0902 1 (1) i)
1 (2)	408.0902 1 (2)
1 (3)	408.0902 1 (3)
1 (4)	408.0902 1 (4)
1 (5)	408.0902 1 (5)
1 (6)	408.0902 1 (6)
1 (7)	408.0902 1 (7)
1 (8) a) 1.	408.0902 1 (8) a) 1.
1 (8) a) 2.	408.0902 1 (8) a) 2.
1 (8) a) 3.	408.0902 1 (8) a) 3.
1 (8) a) 4.	408.0902 1 (8) a) 4.
Entfällt	408.0902 1 (8) a) 5.

<sup>4</sup> Modul 408.2456 4 (1)

neu: Modul 408.0471, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (8) b)	408.0902 1 (8) b)
1 (9)	408.0902 1 (9)
1 (10)	408.0902 1 (10)
1 (11)	408.0902 1 (11)
2	408.0902 2
3	408.0902 3
4	408.0481 2

In Abschnitt 1 Absatz (6) sowie in Abschnitt 1 Absatz (8) b) sind die Bestimmungen zur Meldung über die Sperrung von Gleisen sowie deren Aufhebung präzisiert worden. Es ist jetzt unzweifelhaft, dass der Fahrdienstleiter, der Gleise sperrt bzw. deren Sperrung aufhebt, die Meldungen hierzu mit dem Fahrdienstleiter einer anderen Zugmeldestelle austauscht.

In Abschnitt 2 Absatz (2) e) ersetzt eine konkrete Beschreibung des Abschnittes zwischen Einfahrsignal und Signal Ra 10 bzw. Rangierhalttafel usw. den bisherigen „Durchrutschweg hinter dem Einfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle“: Hinter Einfahrsignalen oder Blocksignalen gibt es keinen Durchrutschweg, sondern einen Gefahrpunktabstand. Dieser entspricht aus Anwendersicht der o. g. neuen Beschreibung.

In Abschnitt 3 Absatz (1) ist die Regel zur Erklärung eines gesperrten Gleises zum Baugleis präzisiert worden. Es ist klar herausgestellt, dass der erklärende Fahrdienstleiter dies mit einem Fahrdienstleiter einer anderen Zugmeldestelle, dem 4-Augen-Prinzip folgend, tun muss.

In Abschnitt 4 wurde die Regel ergänzt, wonach in Gleisen, die zum Schutz von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt wurden, nunmehr keinerlei Bewegungen von Schienenfahrzeugen mehr durchgeführt werden dürfen. Die bisherige Regel in Modul 408.0481 Abschnitt 2 sah dieses Verbot nur für Sperrfahrten vor. Zugfahrten, die vor einer unvorhergesehenen Sperrung in ein Gleis eingelassen wurden, durften dieses gesperrte Gleis als Zug- und nicht als Sperrfahrt ohne Einschränkung verlassen, auch wenn das betroffene Gleis zum Schutz von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt wurde. Personen, die sich in solchen Gleisen aufhalten, müssen immer darauf vertrauen können, dass jegliche Bewegungen von Schienenfahrzeugen für die Dauer dieser konkreten Form der Gleissperrung ausgeschlossen sind. Das Verbot des Bewegens von Schienenfahrzeugen in Gleisen, die zum Schutz von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt wurden, ist allumfassend und stellt einen wirksameren Schutz der betroffenen Personen dar als die bisherige Regel.

#### **Modul 408.0474 – Oberleitung ausgeschaltet oder gestört**

neu: Modul 408.0474, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0903 1
2 (1)	408.0903 2 (1)

neu: Modul 408.0474, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
2 (2)	408.0903 2 (2)
2 (3)	408.0903 2 (3) a) 408.0903 2 (3) b)
3	408.0903 3

### Modul 408.0475 – Arbeiten an technischen Einrichtungen

neu: Modul 408.0475, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0475 1
2	408.0475 2
3	408.0901 3 408.0911 4 b)
4	408.0475 3
5	408.0475 4
6	408.0475 5
7	408.0475 6
8 (1)	408.0475 7 (1)
8 (2)	408.0475 7 (2), Regeln für LZB
8 (3)	408.0475 7 (2), Regeln für ETCS

In Abschnitt 8 sind in den Absätzen (2) und (3) die bisher zusammengefasst dargestellten Regeln für vorübergehende Langsamfahrstellen bei LZB und ETCS getrennt wiedergegeben: Bei LZB können vorübergehende Langsamfahrstellen vorab eingegeben und später aktiviert werden; deshalb gelten die Regeln bei ETCS für das Aktivieren von vorübergehenden Langsamfahrstellen.

### Modul 408.0481 – Sperrfahrten durchführen

neu: Modul 408.0481, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0481

Die Regel über das Verbot von Sperrfahrten in Gleisen, die zur Sicherung von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt wurden, wurde erweitert und nach Modul 408.0471 Abschnitt 4 verschoben. Diese Maßnahme leitet sich aus der Tatsache ab, dass in Modul 408.0471 die fachliche Nähe zu der anlassbezogenen Gleissperre eher gegeben ist.

**Modul 408.0485 – Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen**

neu: Modul 408.0485, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0485

**Modul 408.0487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen**

neu: Modul 408.0487, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul neu	-

Mit der Einführung neuer Module für Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock werden erstmals besondere Regeln für die Erfordernisse des Betriebs von Stichstrecken gegeben, die im sogenannten Ein-Zug-Betrieb unter blocktechnischer Sicherung betrieben werden und nicht dem Zugleitbetrieb zugerechnet werden. Diese Regeln ergänzen die übrigen Bestimmungen der Ril 408 dort, wo der Betrieb von Strecken mit Stichstreckenblock dies im Besonderen erfordert. Der Betrieb auf Strecken mit Stichstreckenblock basierte bislang auf allgemeinen Regeln der Ril 408 und einer Vielzahl nicht vergleichbarer örtlicher Betriebsanweisungen. Strecken mit Stichstreckenblock weisen die Besonderheit auf, dass Zugfahrten die Blockstrecke nicht zwischen zwei unterschiedlichen Blockstellen A und B befahren und von Blockstelle A vorgeblockt und dann von B zurückgeblockt werden. Die Blockstrecke beginnt und endet auf einer an die Stichstrecke angrenzenden Zugmeldestelle A. Die Blockstrecke wird von Zügen nach einem Fahrtrichtungswechsel auf einer Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zurück zur angrenzenden Zugmeldestelle zweimal befahren, aber nur einmal belegt. Erst nach vollständiger Räumung der Stichstrecke auf der angrenzenden Zugmeldestelle A wird die Blockstrecke durch Rückblock freigegeben. In der Praxis traten Probleme auf, z. B. beim Benachrichtigen von Arbeitsstellen oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, die von der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zur angrenzenden Zugmeldestelle zurückkehrten.

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

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

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

macht die Bestimmung des genauen Zeitpunktes der Benachrichtigung von Arbeitsstellen und Bahnübergangsposten über Zugfahrten unmöglich.

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

Neben dem Führen eines gesonderten Zugmeldebuches für Strecken mit Stichstreckenblock durch den Fahrdienstleiter (Modul 408.0487V01) bei Besonderheiten, Unregelmäßigkeiten und Störungen im Betriebsablauf gehören dazu künftig auch je ein Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock für Fahrdienstleiter (Modul 408.0487V02) und Triebfahrzeugführer (Modul 408.2487V01). Darin sind alle Meldungen im Zusammenhang mit dem vorübergehend angeordneten Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke wechselseitig zu dokumentieren. Der Fahrdienstleiter kann darin zusätzlich den Zeitpunkt für das Benachrichtigen von Arbeitsstellen (ARB) und Bahnübergangsposten (BÜP) nachweisen.

Das Rangieren außerhalb von Baugleisen ist auf Strecken mit Stichstreckenblock nur sehr eingeschränkt zulässig. Die Fälle beschränken sich auf:

1. das Umfahren von Zügen durch das Triebfahrzeug bei Fahrtrichtungswechsel auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke sowie
2. das Bedienen von Anschlussstellen.

Diese Restriktion ist den sehr einfachen betrieblichen Verhältnissen und den einhergehenden überschaubaren Betriebsprogrammen geschuldet, die auf diesen Strecken vorherrschen. Beim Umfahren von Zügen handelt es sich um einen einfachen Rangiervorgang, bei dem sich der Triebfahrzeugführer stets in räumlicher Nähe zu den vorübergehend abzuhängenden Fahrzeugen befindet und diese überblicken kann.

Anschlussstellen auf Strecken mit Stichstreckenblock werden ausschließlich durch Sperrfahrten bedient. Voraussetzung für das planmäßige Sperren von Gleisen ist es, dass zuvor das Freisein des zu sperrenden Blockabschnittes festgestellt wurde. Ein Zug, der die Strecke mit Stichstreckenblock befahren hat, muss diese folglich verlassen haben; die Strecke muss frei sein. Auf Strecken mit Stichstreckenblock kann der Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle

das Freisein der Strecke durch Auswertung der Meldeanzeigen eines ordnungsgemäß wirkenden Streckenblocks feststellen. Ggf. ist eine Einzelräumungsprüfung des zuletzt aus der Strecke ausgefahrenen Zuges durchzuführen und dies in Spalte 6 des Vordruckes nach Modul 408.0487V01 nachzuweisen.

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

#### **Modul 408.0487V01 – Vordruck Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock**

<b>neu: Modul 408.0487V01, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Gesamtes Modul neu	-

#### **Modul 408.0487V02 – Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock - Fahrdienstleiter -**

<b>neu: Modul 408.0487V02, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Gesamtes Modul neu	-

Der Vordruck nach Modul 408.0487V02 mit seinem spezifischen Spaltenaufbau ist erforderlich, um Aufträge und Meldungen im Zusammenhang mit der Zustimmung zur Abfahrt für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke durch den Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle zu dokumentieren. Das Verfahren ordnet der Fahrdienstleiter bei Bedarf oder auf Verlangen des Triebfahrzeugführers für jede Zugfahrt erneut an. Dabei werden feste Wortlaute verwendet, die auf Seite 3 aufgeführt sind. Eine kurze Anleitung zum Führen des Vordruckes findet sich auf Seite 1 bzw. dem Deckblatt des Vordruckes. Das genannte Verfahren wird immer dann angeordnet, wenn die Fahrt aus der Stichstrecke in Richtung der angrenzenden Zugmeldestelle an Bedingungen geknüpft ist bzw. geknüpft werden könnte.

#### **Modul 408.0488 – Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt**

<b>neu: Modul 408.0488, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1 (1)	408.0901 1 (1) a)
1 (2)	408.0901 1 (1) b)
1 (3) neu	-
2 (1)	408.0901 1 (2) a)



neu: Modul 408.0488, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
2 (2) neu	-
2 (3)	408.0901 1 (2) b)

Im Zuge der TSI-konformen Umgestaltung der Ril 408 wurde die Modulgruppe 09 aufgelöst. Die Inhalte des neu geschaffenen Moduls 408.0488 wurden aus dem bisherigen Modul 408.0901 Abschnitt 1 übernommen. Zusätzlich bestand Bedarf nach einer Präzisierung der Regeln an den Schnittstellen zu Baugleisen, Anschlussstellen oder in Fällen, bei denen Zugfahrten z. B. an Einfahrsignalen von Bahnhöfen oder Blocksignalen von Abzweigstellen in Rangierfahrten übergehen sollen. In Abschnitt 1 Absatz (2) wurde daher aufgenommen, dass in einer Betra zusätzliche Regeln gegeben sein können. Diese Regeln legen betriebliche Maßnahmen fest, nach denen eine Rangierfahrt beim Verlassen eines Baugleises in eine Zugfahrt übergehen kann. In Abschnitt 1 Absatz (3) wurde aufgenommen, dass im Betriebsstellenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein können, wenn Rangierfahrten beim Verlassen von Anschlussstellen in Zugfahrten übergehen sollen.

Abschnitt 2 Absatz (1) zählt abschließend Fälle auf, in denen es künftig zulässig ist, Zugfahrten in Rangierfahrten übergehen zu lassen. Damit erwähnt das Regelwerk erstmals, dass z. B. Sperrfahrten bei der Bedienung von Anschlussstellen ohne Hauptsignale nach dem Halt vor der Anschlussweiche als Rangierfahrt in den Anschluss einfahren. Auch in Fällen, bei denen Baugleise unmittelbar hinter dem Einfahrsignal bzw. in Höhe des Einfahrsignals eines Bahnhofs oder dem Blocksignal einer Abzweigstelle beginnen, kann es erforderlich sein, z. B. bei der Zuführung von Hilfszügen, Zugfahrten in Rangierfahrten übergehen zu lassen.

#### Modul 408.0491 – Reisende sichern

neu: Modul 408.0491, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0491

#### Modul 408.0492 – Sonstige Besonderheiten

neu: Modul 408.0492, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0492 1 (1)
1 (2)	408.0492 1 (2)
1 (3)	408.0492 1 (3)
1 (4)	408.0492 1 (4)
1 (5)	408.0102, Definition „Anschlussbahnhöfe“, Satz 2
2 (1)	408.0492 2 (1)
2 (2)	408.0492 2 (2)
3	408.0492 3
4	408.0492 4

neu: Modul 408.0492, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
5	408.0492 4
6	408.0492 4
7	408.0492 5
8	408.0492 6
9	408.0492 7

Die im Abschnitt 4 des bisherigen Modules 408.0492 gegebenen Regeln zu Langsamfahrstellen auf Strecken mit LZB oder ETCS wurden in drei Unterfälle aufgespalten: Der neue Abschnitt 4 gilt nur noch für Strecken mit LZB, der neue Abschnitt 5 gilt für mit ETCS ausgerüstete Strecken ohne Hauptsignale, der neue Abschnitt 6 gilt für Strecken, die mit PZB/LZB und ETCS ausgerüstet sind.

In Abschnitt 4 stellt die geänderte Abschnittsüberschrift und der einleitende Satz klar, dass die Regeln dieses Abschnittes immer dann gelten, wenn der Fahrdienstleiter auf einer Strecke mit LZB Befehle 12 (bisher: 9) erteilen muss. Damit stellt sich die Frage nicht mehr, ob alle Befehle 12 eine vorübergehende Langsamfahrstelle betreffen. Da der Fahrdienstleiter keine Geschwindigkeit vorgibt, wenn er mit einem Befehl 12 Fahren auf Sicht anordnet, gilt die neu formulierte Regel auch ausdrücklich für diese Situation.

Abschnitt 4 (2) b) Nr. 1 konnte vereinfacht werden: Der bisher in den Befehl 11 handschriftlich einzutragende Auftrag

„Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale.“

ist im neuen Befehlsvordruck als Befehl 11<sup>5</sup> vorgedruckt. Deshalb genügt die Aussage, dass der Fahrdienstleiter zusätzlich zum Befehl 12 einen Befehl 11 erteilen muss. Vorteil: Der Fahrdienstleiter - und der Triebfahrzeugführer beim Diktieren - muss diesen Befehl lediglich ankreuzen und durch die Platzierung vor dem Befehl 12 sind beide Befehle von vornherein in der Reihenfolge sortiert, in der sie der Triebfahrzeugführer ausführen muss.

Abschnitt 5 gibt die Regeln für Befehle 12 auf Strecken mit ETCS wieder. Hier bestehen folgende Besonderheiten:

1. Da bei ETCS Langsamfahrstellen vorab eingegeben und später aktiviert werden können, nennt die Regel „eingegeben und aktiviert“ als Bedingung für die Regeln in den Absätzen 1 und 2.
2. Bei Zügen, die in den Betriebsarten FS oder OS fahren, ist technisch sichergestellt, dass die Daten einer eingegebenen und aktivierten Langsamfahrstelle übertragen werden. Ein Befehl 12 ist daher nach Absatz (1) bei einer eingegebenen und aktivierten Langsamfahrstelle grundsätzlich nur erforderlich, wenn Züge nicht in der Betriebsart FS oder OS fahren. Der Fahrdienstleiter erkennt dies daran, dass er eine solche Zugfahrt mit Be-

<sup>5</sup> Die Gleichheit zur bisherigen Nummerierung ist zufällig.

fehl zulässt. Nur dann fährt die Zugfahrt in Betriebsart SR, in bestimmten Störsituationen auch in Betriebsart IS oder ggf. SH. Da in Betriebsart SR die technisch mögliche Geschwindigkeit beschränkt ist, ist ein Befehl 12 nur erforderlich, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als die für Betriebsart SR zulässige Geschwindigkeit. Die für SR zulässige Geschwindigkeit beträgt in Deutschland grundsätzlich 40 km/h. Deshalb nennt die Regel diesen Wert als obere Grenze für die Erfordernis eines Befehles 12. Beim Verfahren "Fahrt mit erhöhter SR-Geschwindigkeit" kann die technisch zulässige Geschwindigkeit in ETCS-Betriebsart SR abschnittsweise erhöht sein. In diesem Fall ist im Betriebsstellenbuch ein höherer Wert für die entsprechenden Abschnitte als obere Grenze für das Erfordernis eines Befehles 12 vorgegeben. In den Betriebsarten SH oder IS ist die technisch mögliche bzw. betrieblich zulässige Geschwindigkeit jeweils 40 km/h. Für diese Betriebsarten ist es deshalb nicht erforderlich, im Betriebsstellenbuch einen höheren Wert vorzugeben.

3. Da die Geschwindigkeit in ETCS-Betriebsart SR auf 40 km/h begrenzt ist, lässt Abschnitt 5 Absatz (2) a) zu, dass der Fahrdienstleiter alternativ auch nach b) vorgehen darf. Damit darf er auch eine anzuordnende Geschwindigkeit unter 160 km/h vom Ort der Befehlsübermittlung an anordnen, wo dies zweckmäßig ist.

Abschnitt 6 gibt die Regeln für Befehle 12 auf Strecken mit PZB/LZB und ETCS wieder. Diese entsprechen bezüglich der grundsätzlichen Notwendigkeit eines Befehles 12, der Geschwindigkeitsvorgaben sowie ihrer Gültigkeit beim Fahren auf Sicht den Regeln im Abschnitt 4. Für Langsamfahrstellen bei ETCS ist ergänzt, dass diese eingegeben und aktiviert sein müssen (s. Erläuterungen zu Abschnitt 5).

**Modul 408.0501 – Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt**

neu: Modul 408.0501, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0501

Die Regel in Abschnitt 1 Absatz (2) b) 2. wurde sprachlich genauer formuliert.

**Modul 408.0521 – Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle**

neu: Modul 408.0521, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0521

**Modul 408.0531 - Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR**

neu: Modul 408.0531, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0531 1 (1)
1 (2)	408.0531 1 (2)
2	408.0531 2 (1) - (4)

Abschnitt 2 Absatz (5) der bisherigen Regeln (Zurücksetzen) wurde nach Modul 408.0572 Abschnitt 1 Absatz (1) verschoben.

**Modul 408.0541 - Gefahrdrohende Umstände**

neu: Modul 408.0541, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1) a)	408.0541 1 (1) a) 1.
1 (1) b)	408.0541 1 (1) a) 2.
1 (1) c)	408.0541 1 (1) a) 3.
1 (2)	408.0541 1 (1) b)
2 (1)	408.0541 1 (2) a)
2 (2)	408.0541 1 (2) b)
2 (3)	408.0541 1 (2) c)
2 (4)	408.0541 1 (2) d)
2 (5)	408.0541 1 (2) e)
3 (1)	408.0541 2 a)
3 (2)	408.0541 2 b)
4	408.0541 3
5	408.0541 4
6	408.0541 5
7	408.0541 6
8	Ausnahmegenehmigung Nummer 104 zur Ril 408.01 - 09
9	408.0541 7

Abschnitt 1 wurde neu gegliedert: Der alte Absatz (2) (unterbrochene Arbeitszeit) wurde neuer Abschnitt 2, wodurch sich die folgenden Abschnittsnummern um eins erhöht haben. Die seit 01.04.2013 gültige Ausnahmegenehmigung Nummer 104 zur Ril 408.01 - 09 zu kritischen Wettersituationen wird nun als Abschnitt 8 im Modul geführt; die Ausnahmegenehmigung wird mit Inkrafttreten der Neuherausgabe der Ril 408 ungültig.

**Modul 408.0551 - Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zügen**

neu: Modul 408.0551, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0551

Das Modul enthält lediglich redaktionelle Anpassungen.

**Modul 408.0552- Offene Türen**

neu: Modul 408.0552, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0552 1 (1)
2	408.0552 2
3	408.0552 3

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln.

**Modul 408.0553- Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen**

neu: Modul 408.0553, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0553 1 (1)
2	408.0553 4

Die Regelungen bezüglich der Maßnahmen, die vom Bediener zu treffen sind, wenn Ortungsanlagen (HOA/FBOA) Meldungen anzeigen, sind seit dem 14.12.2014 in der Ril 484 getroffen. Diese betrifft die bisherigen Regelungen aus 408.0553 1 (2) a) - c) und 408.0553 2 (1) a) und 408.0553 2 (2). Daher konnten diese in der Neuherausgabe entfallen. Die übrigen Änderungen sind redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln.

**Modul 408.0554- Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug**

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

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln.

**Modul 408.0561 - Verminderter Reibwert**

neu: Modul 408.0561, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
(1)	408.0561 2 (2) a)
(2)	408.0561 2 (2) b)
(3)	408.0561 2 (2) c)
(4)	408.0561 2 (2) d)

Abschnitt 1 - Auf Sicht fahren - und Abschnitt 2 Absatz (1) - Unsichtiges Wetter - des bisherigen Moduls 408.0561 enthalten Regeln für den Triebfahrzeugführer und wurden daher nicht in das

Fahrdienstleitermodul übernommen. Es verbleiben nur die Regeln zum verminderten Reibwert. Der Modultitel wurde dementsprechend angepasst.

**Modul 408.0571- Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass**

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

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln.

**Modul 408.0572- Zug zurücksetzen**

neu: Modul 408.0572, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0531 2 (5)
2	408.0572 2
3	408.0572 3
4	408.0572 4
5	408.0572 5 (2)
6	408.0572 6
7	408.0572 7 erster Satz
8	408.0572 8

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln. Abschnitt 1 enthält den bisher in Modul 408.0531 Abschnitt 2 Absatz (5) vorgegebenen Grundsatz „Der Fahrdienstleiter darf das Zurücksetzen eines Zuges anordnen, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen“.

**Modul 408.0581 - Verhalten bei Gefahr**

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

neu: Modul 408.0581, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
4 (2)	408.0581 4 (3) a)
5	408.0581 5
6	408.0581 6

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln. In Abschnitt 3 Absatz (3) wurde die Parenthese „- sofern möglich -“ ergänzt, um die Mitarbeiter zu entlasten, wenn weder Zugfunk noch eine andere Fernsprechverbindung zur Abgabe eines Nothaltauftrages zur Verfügung stehen. Ist dies nicht möglich, gilt weiterhin der allgemeine Grundsatz, dass in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden muss, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern. Folglich kann auch ein Mobiltelefon genutzt werden, mit dem bei einer Rettungs- oder sonstigen Leitstelle zur Hilfe aufgerufen wird, z.B. auch Notruf an die 112.

#### **Modul 408.0591- Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb**

neu: Modul 408.0591, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0591 1
1 (1) - (4) neu	-
2	408.0591 2

Abschnitt 1 gibt für Bediener und Fahrdienstleiter Regeln für das Verhalten bei einer Fehlleitung vor: Da der Bediener eine Fehlleitung bereits anhand einer fehlerhaften Bahnhofsblockbedienung des Fahrdienstleiters erkennen kann, muss er in diesem Fall den Fahrdienstleiter verständigen. Sollte das Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, bereits in Fahrtstellung sein, muss der Bediener es – wie bereits bisher in Modul 408.0458 geregelt – sofort auf Halt stellen.

In den folgenden Absätzen gibt Abschnitt 1 erstmals weitere Maßnahmen bzw. Weisungen vor, die der Fahrdienstleiter nach dem Halt des Zuges treffen kann. Die aufgelisteten Maßnahmen beschränken sich auf typische Fälle und erheben bewusst keinen Anspruch auf Vollständigkeit, so sind z. B. das Kürzen überlanger Güterzüge oder das Zurückholen eines elektrisch bespannten Zuges aus einer Strecke ohne Oberleitung nicht erwähnt.

Wo immer möglich, verweisen die Regeln auf die Fundstellen, welche die infrage kommende Maßnahme ausführlich regeln. Hierbei sind die möglichen Weisungen in einer Reihenfolge sortiert, die sich am Halteort des fehlgeleiteten Zuges orientiert. Es ergeben sich drei Grundfälle:

1. Zug hält vor dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt.
2. Der Zug hält zwischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt und der fahrwegbestimmenden Weiche.
3. Der Zug hält hinter der fahrwegbestimmenden Weiche.

Bei Nr. 2 und Nr. 3 kann der Zug jeweils ohne bzw. mit Zwangsbremmung an die jeweilige Stelle gelangt sein.

Im Einzelnen ergeben sich aus der Kombination der oben genannten Fälle folgende Regeln:

- Absatz (1): Wenn der Zug vor dem fahrwegbestimmenden Signal hält, kann der Fahrdienstleiter dieses Signal – soweit noch nicht geschehen – auf Halt stellen und die Fahrstraße anschließend gemäß Modul 408.0458 auflösen und neu einstellen.
- Absätze (2) und (3): Wenn der Zug zwischen dem fahrwegbestimmenden Signal und der fahrwegbestimmenden Weiche hält, befindet er sich auf einem Teil des Fahrweges, den er auch bei richtig eingestellter Zugstraße befahren hätte. In diesem Fall ist es möglich, ihn nach (Einzel-)Auflösung, Neueinstellung und Sicherung des Fahrweges weiterfahren zu lassen.

Den Fall, dass der Triebfahrzeugführer das fahrwegbestimmende Signal bei Fahrtstellung passiert hat und vor der fahrwegbestimmenden Weiche angehalten hat, regelt Absatz (2):

Der Fahrdienstleiter muss sich zunächst vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass der Zug halten bleibt (Absatz (2) Nr. 1). Dies schließt aus, dass der Triebfahrzeugführer – ohne die Fehlleitung erkannt zu haben – aus einem anderen Grund hält und anschließend weiterfahren würde.

Auf Strecken mit LZB muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten (Absatz (2) Nr. 1, 1. Anstrich). Dies stellt sicher, dass die LZB dem Triebfahrzeugführer bei der Weiterfahrt keine unzutreffenden Führungsgrößen anzeigt.

Bei ETCS muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges mit Befehl 14.6 auffordern, halten zu bleiben (Absatz (2) Nr. 1, 2. Anstrich).

Anschließend muss der Fahrdienstleiter die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges schaffen (Absatz (2) Nr. 2). Nr. 2 beschränkt sich bewusst auf einen allgemeinen Hinweis: Die hierbei zu beachtenden Regeln betreffen zahlreiche Fundstellen, deren Aufzählung an dieser Stelle unzweckmäßig wäre. Insbesondere handelt es sich um das Auflösen der ursprünglichen Fahrstraße und deren Neueinstellung, Prüfen und Sichern, Räumungsprüfung, Benachrichtigen von Schrankenwärtern und Arbeitsstellen.

Absatz 2 Nr. 3 schreibt neu ausdrücklich vor, dass der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt des Zuges mit Befehl zulassen muss. Dies ist erforderlich, weil die Weiterfahrt des Zuges eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag ist. Sowohl Befehl 1 als auch Befehl 3 stellen sicher, dass dem Triebfahrzeugführer die Weiterfahrt als Zugfahrt mit besonderem Auftrag bewusst wird und er die vorher beobachtete Fahrtstellung des Signals, die auf den neuen Fahrweg nicht mehr zutrifft, ausblendet. Bei der Weiterfahrt auf Befehl ist die Geschwindigkeit des Zuges auf 40 km/h im anschließenden Weichenbereich begrenzt. Die Befehle 1.1 bzw. 3.1 stellen sicher, dass der Triebfahrzeugführer bei Bedarf über eine fehlende Vorsignalisierung informiert ist. Befehl 1 wurde unter anderem für die Anwendung bei einer Fehlleitung so erweitert, dass der Fahrdienstleiter auch die Weiterfahrt eines Zuges „im Bf“ zulassen kann, also eine Fahrt, die bisher weder durch „einfahren“ im Befehl 1 noch durch „ausfahren“ im Befehl 3 beschreibbar war. Das Zulassen der Weiterfahrt im Bahnhof kann erforderlich werden, wenn der Fahrdienstleiter einen planmäßig haltenden Zug irrtümlich in ein Gleis ohne Bahnsteig eingelassen hat. Der zweite abgebildete Befehl zeigt ein entsprechendes Beispiel.



Für den Fall, dass der Zug zwangsgebremst wurde, weil der Fahrdienstleiter das fahrwegbestimmende Signal vor der Vorbeifahrt des Zuges auf Halt gestellt hatte, verweist der Absatz (3) auf die Weiterfahrt mit Befehl 2 und ggf. Befehl 2.1 nach Modul 408.0531 - und damit auf bereits bekannte Regeln.

- Absatz (4) regelt die Fälle, bei denen der Zug hinter der fahrwegbestimmenden Weiche zum Halten gekommen ist. Es bestehen die Möglichkeiten, einen nicht zwangsgebremsten Zug auf dem ursprünglich nicht geplanten Fahrweg umzuleiten, die Weiterfahrt eines durch Zwangsbremmung zum Halten gekommenen Zuges mit Befehl 2 und ggf. 2.1 zuzulassen und diesen Zug außerdem umzuleiten oder den Zug zurückzusetzen, um ihm anschließend in die ursprünglich geplante Richtung leiten zu können. Für alle genannten Fälle gibt es Verweise auf bereits bekannte Regeln.

**Modul 408.0601 – Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutz-einrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln**

<b>neu: Modul 408.0601, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1 (1), einleitender Textabsatz	408.0231 2 (2), einleitender Textabsatz
1 (1) a)	408.0231 2 (2) a) Nr. 1
1 (1) b)	408.0231 2 (2) a) Nr. 1
1 (1) c)	408.0231 2 (2) a) Nr. 2, Satz 1
1 (1) d)	408.0231 2 (2) a) Nr. 2, Satz 1,
1 (1) e)	408.0231 2 (2) b) Nr. 1
1 (1) f)	408.0231 2 (2) b) Nr. 2
1 (1) g)	408.0231 2 (2) c) Nr. 1
1 (1) h)	408.0231 2 (2) c) Nr. 2
1 (1) i)	408.0231 2 (2) a) Nr. 2 in Bezug auf Signale
1 (1), abschließender Textabsatz	408.0231 2 (2), abschließender Textabsatz u. folgender 1. Anstrich
1 (2)	408.0231 2 (2), abschließender Textabsatz u. folgender 2. Anstrich
1 (3) a)	408.0231 2 (3) a)
1 (3) b)	408.0231 2 (3) b) Nr. 2
1 (4) neu	-
2 (1) a)	408.0601 1 (1) a)
2 (1) b)	408.0601 1 (1) b), ohne Klammer
2 (1) c)	408.0601 1 (1) b), Klammer
2 (1) d)	408.0601 1 (1) c)

<b>neu: Modul 408.0601, Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
2 (1), letzter Absatz	408.0601 1 (1) c) in Bezug auf EZMG-Stellwerke 408.0601 1 (1) d)
2 (2)	408.0911 3 (2)
2 (3)	408.0911 3 (3)
2 (4) neu	-
2 (5) neu	-
2 (6)	408.0601 1 (2)
3	408.0601 2, Satz 1
4	408.0601 4
5 (1)	408.0601 3 (4)
5 (2) a)	408.0231 2 (1) a (Details s. u.)
5 (2) b), 1. Anstrich	408.0231 2 (1) b Nr.2, 1. Anstrich
5 (2) b), 2. Anstrich	408.0231 2 (1) b Nr.2, 2. Anstrich
5 (2) c)	408.0231 2 (2), 1. Satz
5 (3) neu	-
5 (4) a)	408.0601 3 (5)
5(4) b) neu	-
5(4) c) neu	-
5(4) d) neu	-
5(4) e) neu	-
5(4) f) neu	-
5 (4) g) neu	-
5 (5)	408.0601 3 (2)
5 (6)	408.0601 3 (3)
5 (7)	408.0601 3 (1), mittlere Spalte
6, Satz 1	408.0601 5
6, Satz 2 neu	-
7	408.0911 1
8	408.0911 2
9	408.0911 4 a)

Abschnitt 1 ist neu und gibt die bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) gegebenen Regeln zum Feststellen der richtigen Stellung an der Außenanlage wieder. Im Einzelnen:

Abschnitt Absatz (1) a) und b) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) a) Nr. 1 gegebenen Regel. Redaktionell ist hierbei der bisherige Klammervermerk „(auch abgebunden)“ als eigenständiger Unterabsatz wiedergegeben. Als Pendant zur abge bundenen Weiche wurde in Unterabsatz b) die von ihrem Antrieb getrennte Weiche oder Gleissperre hinzugefügt. Dies stellt folgendes klar: Elektrisch ferngestellte Weichen, die von ihrem Antrieb getrennt sind, müssen bei Feststellen der richtigen Stellung genauso behandelt werden wie abge bundene mechanisch ferngestellte Weichen: In beiden Fällen handelt es sich um ferngestellte Weichen, die infolge des Trennens vom Antrieb bzw. durch das Abbinden wie ortsgestellte Weichen behandelt werden müssen.

Abschnitt 1 Absatz (1) c) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) a) Nr. 2 gegebenen Regel in Bezug auf Weichen. Redaktionell ist hierbei der zweite Satz der bisherigen Regel entfallen, da sich die Prüfung einer durch Handverschluss zu sichernden Weiche aus Abschnitt 1 e) ergibt. Inhaltlich ist die Geltung auf ferngestellte Weichen verallgemeinert worden. Damit sind auch Störungen an mechanisch ferngestellten Weichen eingeschlossen:

- Wenn der Stellhebel einer mechanisch ferngestellten Weiche die Endlage zwar erreicht, aber das Störzeichen sichtbar geworden ist, liegt eine aktive Störanzeige im Sinne des Moduls 482.9002 § 1 Absatz 6 vor.
- Wenn der Stellhebel einer mechanisch ferngestellten Weiche die Endlage nicht erreicht, entspricht dieser Zustand auch bei nicht sichtbarem Störzeichen sinngemäß der aktiven Störungsanzeige einer elektrisch ferngestellten Weiche, weil bei einer mechanisch ferngestellten Weiche kein Zeitkriterium zur Fehleroffenbarung bei außergewöhnlich langem Umstellvorgang analog der Störmeldung bei einer elektrisch ferngestellten Weiche existiert.

Abschnitt 1 Absatz (1) d) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) a) Nr. 2 im ersten Satz gegebenen Regel in Bezug auf Gleissperren. Für die Ergänzung, dass die Regel auch gilt, wenn der Stellhebel die Endstellung nicht erreicht hat, gilt die Erläuterung zu c) sinngemäß (s. o.).

Abschnitt 1 Absatz (1) e) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) b) Nr. 1 gegebenen Regel.

Abschnitt 1 Absatz (1) f) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) b) Nr. 2 gegebenen Regel.

Abschnitt 1 Absatz (1) g) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) c) Nr. 1 gegebenen Regel.

Abschnitt 1 Absatz (1) h) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) c) Nr. 2 gegebenen Regel.

Abschnitt 1 Absatz (1) i) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) a) Nr. 2 gegebenen Regel in Bezug auf die genannten Signale.

Abschnitt 1 Absatz (2) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) im letzten Satz gegebenen Regel zu EZMG-Stellwerken. Da diese Stellwerke nur in geringer Anzahl vor-

handen sind, verweist Modul 408.0601 an dieser Stelle auf das Betriebsstellenbuch. Dem Ersteller des Betriebsstellenbuches werden die bisherigen Inhalte in Modul 408.1601 vorgegeben.

Abschnitt 1 Absatz (3) a) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (3) a) gegebenen Regel.

Abschnitt 1 Absatz (3) b) entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (3) b) Nr. 2 gegebenen Regel. Nachrichtlich: Die bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (3) b) Nr. 1 gegebene Regel wurde nach Modul 408.0601 Abschnitt 2 Absatz (6) b) und c) verschoben (s. u.)

Abschnitt 1 Absatz (4) ist neu und stellt redaktionell klar, dass der Bediener nach den Regeln in Modul 408.0233 auch einen anderen Mitarbeiter mit dem Prüfen beauftragen darf oder muss. Siehe hierzu auch die Erläuterungen zu Abschnitt 2 Absatz (5).

Abschnitt 2 fasst die bisher in den Modulen 408.0601 und 408.0911 getrennt gegebenen Regeln zum Sichern von Weichen durch Handverschluss zusammen. Im Einzelnen:

Abschnitt 2 Absatz (1) gibt die bisher in Modul 408.0601 Abschnitt 1 Absatz (1) gegebenen Regeln zum Sichern von gegen die Spitze befahrenen Weichen und Schutzweichen durch Handverschluss wieder. Hierbei wurden die Regeln für EZMG-Stellwerke herausgelöst. Diese werden den betroffenen Anwendern neu im Betriebsstellenbuch gegeben. Die neuen Regeln sind redaktionell als Fließtext geschrieben. Redaktionell ist außerdem der bisherige Klammervermerk „(auch abgebunden)“ als eigenständiger Unterabsatz c) wiedergegeben, um klarzustellen, dass es sich vom Ursprung her um eine ferngestellte Weiche handelt, die durch das Abbinden wie eine ortsgestellte Weiche behandelt werden muss.

Abschnitt 2 Absatz (2) gibt die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 3 Absatz (2) gegebene Regel zum Sichern von Weichen wieder, deren Zungen- oder Herzstückverschluss nicht in Ordnung ist. Hierbei stellt ein ergänzender Satz klar: Weil die Weiche nur befahren werden darf, wenn sie durch Handverschlüsse gesichert ist, muss der Bediener sie so lange sperren, bis die Handverschlüsse angebracht sind. Ein Verweis auf Modul 408.0471 erübrigt die Wiederholung der hierbei zu beachtenden Regeln. Die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 3 Absatz (1) a) für Weichen mit defektem Innenverschluss oder Stellstange in EZMG-Stellwerken gegebene Regel wurde durch einen ergänzenden Hinweis auf das Betriebsstellenbuch ersetzt.

Abschnitt 2 Absatz (3) gibt die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 3 Absatz (3) gegebene Regel zum Sichern von Weichen mit unvollständiger Zungenvorrichtung durch Handverschluss wieder. Hierbei stellt ein ergänzender Satz klar: Weil die Weiche nur befahren werden darf, wenn sie durch Handverschlüsse gesichert ist, muss der Bediener sie so lange sperren, bis die Handverschlüsse angebracht sind. Ein Verweis auf Modul 408.0471 erübrigt die Wiederholung der hierbei zu beachtenden Regeln.

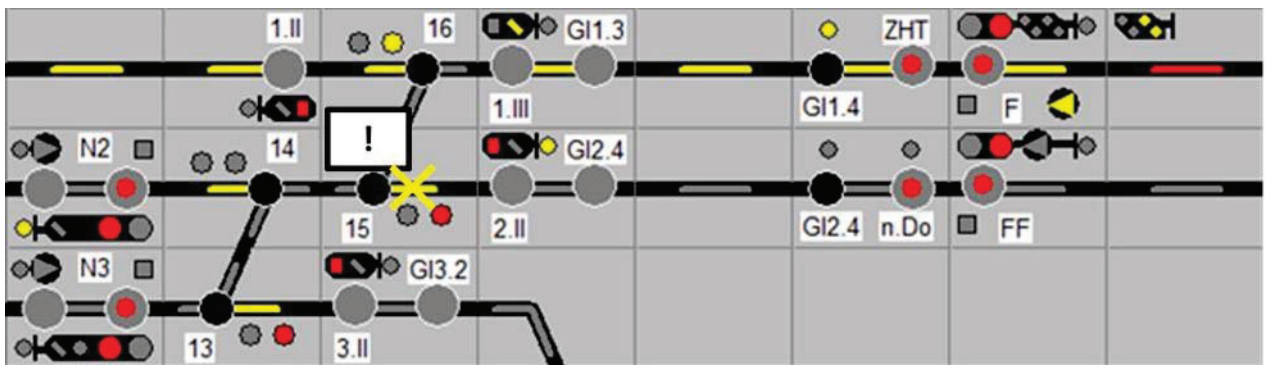
Abschnitt 2 Absatz (4) ist neu und verweist bezüglich der Anzahl der nach den Absätzen 1 bis 3 anzubringenden Handverschlüsse auf Modul 482.9001.

Abschnitt 2 Absatz (5) ist neu und stellt redaktionell klar, dass der Bediener nach den Regeln in Modul 408.0233 auch einen anderen Mitarbeiter mit dem Sichern einer Weiche durch Handverschluss beauftragen darf oder muss, wenn er den Handverschluss nicht selbst anbringen kann oder darf. Die Fälle, in denen der Bediener einen Handverschluss nicht selbst anbringen darf,

ergeben sich insbesondere aus Modul 482.9001 Abschnitt 5 Absatz (2), darüber hinaus sind örtliche Regelungen möglich.

Abschnitt 2 Absatz (6) gibt die bisher in Modul 408.0601 Abschnitt 1 Absatz (2) gegebenen Regeln zum Verzicht auf Handverschluss wieder. Fließtext ersetzt hierbei die bisherige tabellarische Darstellung. In den Unterabsätzen b) und c) wurde der bisherige Verweis auf „die Bedingungen nach Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (3) b) Nr. 1“ ersetzt durch den konkreten Auftrag, den die genannte Regel bisher vorgab: Der Bediener muss feststellen, dass die Zungen- und Herzstückverschlüsse in Ordnung sind. Die Vorgabe der konkreten Regel anstelle eines Verweises ist hier gerechtfertigt, weil die Regel nicht mehr Platz benötigt als der Verweis selbst. Außerdem wird ohne Querlesen klar, dass sich ein Verzicht auf Handverschluss niemals auf die Absätze (2) und (3) bezieht. Unterabsatz d) lässt neu allgemein zu, den Flankenschutz zusätzlich auch durch eine andere Flankenschutzeinrichtung herzustellen. Damit stehen neben den bereits zugelassenen Möglichkeiten zusätzlich folgende Flankenschutzeinrichtungen zur Verfügung: Weichen, Gleissperren und Signale Ra 11 (DS 301) mit Lichtsignal Sh 1, sofern technisch ausgeschlossen ist, dass das Signal Sh 1 erteilt werden kann, solange das Wartezeichen als Flankenschutz für eine Zugfahrt dient.

Beispiel: Für die gestörte Weiche 15 lässt sich durch das Sperren der Weiche 13 in Rechtslage Flankenschutz vor Fahrten aus Gleis 3 zusätzlich herstellen.



Abschnitt 3 gibt die bisher in Abschnitt 2 gegebene Regel zu gestörten Gleissperren wieder. Hierbei ist der letzte Satz entfallen, da das Sichern abgestellter Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegungen Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist. Eine entsprechende Regel gibt Modul 408.4831 Abschnitt 2 Absatz (1) vor.

Abschnitt 4 gibt im ersten Absatz die bisher in Modul 408.0601 Abschnitt 4 gegebenen Regeln zu abgeordneten Weichen, Gleissperren oder Riegeln wieder. Im zweiten Absatz ersetzt ein Hinweis auf das Betriebsstellenbuch die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 3 Absatz (1) b) unmittelbar gegebene Regel für EZMG-Stellwerke.

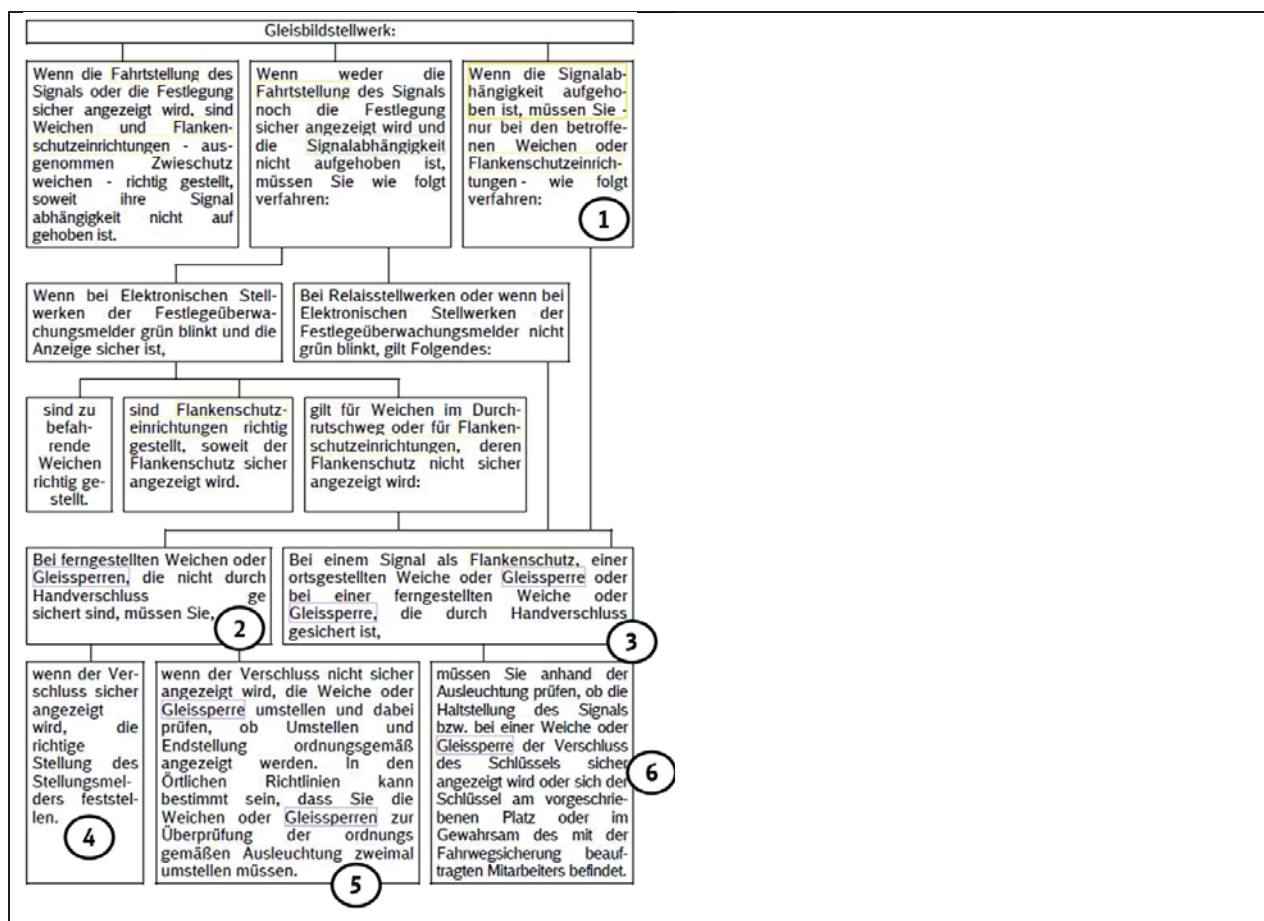
Abschnitt 5 gibt - wie bisher in Abschnitt 3 - die Regeln zur aufgehobenen Signalabhängigkeit wieder. Im Einzelnen ergeben sich hier folgende Änderungen:

Die im Absatz (1) der bisherigen Regeln gegebene Begriffsdefinition wurde in Modul 408.0101A01 überführt.

Abschnitt 5 Absatz (1) ist neu und ersetzt die bisher in Abschnitt 3 Absatz (4) gegebene Regel zur sinngemäßen Anwendung des Moduls 408.0233 Abschnitt 3 Absatz (3). Der dort vorgegebene Wortlaut des Auftrages „Zug (Nummer) fährt ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals nach/aus Gleis (Nummer)“ und die entsprechende Fahrwegsicherungsmeldung lassen sich in der Praxis nicht einfach „sinngemäß“ auf eine Zugfahrt bei aufgehobener Signalabhängigkeit übertragen: Eine Zugfahrt bei aufgehobener Signalabhängigkeit findet definitionsgemäß bei Fahrt zeigendem Hauptsignal statt. Hierbei ist der Bediener für Prüfung und Sicherung alleine zuständig. Auch muss der Fahrdienstleiter einen Auftrag zur Sicherung weder für einen bestimmten Zug noch für ein bestimmtes Gleis geben, da die Prüfung und Sicherung einer Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit nicht wiederholt werden muss, solange die Weiche in derselben Lage befahren wird [siehe Abschnitt 1 Absatz (1) e), bisher Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2) b) Nr. 1] und eine in einer bestimmten Lage gesicherte Weiche für Fahrten in oder aus unterschiedlichen Gleisen verwendet werden kann. Stattdessen gibt die neue Regel vor, dass der Bediener der Signalanlage, wenn er nicht selbst Fahrdienstleiter ist, dem Fahrdienstleiter eine aufgehobene Signalabhängigkeit mitteilen muss. Dies ist zum einen aus Sicherheitsgründen erforderlich: Der Fahrdienstleiter muss nach Abschnitt 5 Absatz (5) Befehle 12 erteilen. Dies kann er nur, wenn von der aufgehobenen Signalabhängigkeit im Fahrwegprüfbezirk eines anderen Bedieners weiß. Zum anderen steckt hinter der Mitteilung ein dispositiver Aspekt: Der Bediener muss eine Weiche bei aufgehobener Signalabhängigkeit nach jedem Umstellen erneut prüfen und sichern; es ist daher sinnvoll, dass der Fahrdienstleiter dies bei seinen dispositiven Vorgaben berücksichtigt und dem Bediener die erforderliche Lage vorgibt, um diese dann für möglichst viele Zugfahrten in derselben Lage zu verwenden. Da die Verständigung zwischen Bediener und Fahrdienstleiter stattfinden muss, bevor der Bediener mit dem Prüfen und Sichern beginnt, ist die Regel zur Verständigung als erster Absatz des Abschnittes 5 platziert.

Abschnitt 5 Absatz (2) ist neu und gibt redaktionell an der passenden Stelle die bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 gegebenen Regeln wieder, die der Bediener der Signalanlage bei der Prüfung einer Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit beachten muss. Die nachfolgende Grafik gibt die bisher geltende Regel in Modul 408.0231 Abschnitt 2 a) wieder; in die zutreffenden Felder des Ablaufdiagramms sind Zahlen eingearbeitet, die den Vergleich in den nachfolgenden Erläuterungen ermöglichen.





Der einleitende Satz in Absatz (2) gibt wie bisher in **1** und wie in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (1) b) Nr. 2 vor, dass sich die Prüfung bei aufgehobener Signalabhängigkeit auf die betroffenen Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen bezieht.

Im Einzelnen:

- Absatz (2) a) gibt die bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (1) a) unter **1** bis **6** gegebenen Regeln für Gleisbildstellwerke wieder, die auf die aufgehobene Signalabhängigkeit zutreffen.

Entfallen ist die bisherige Vorgabe in **1****2****4**, dass der Bediener der Signalanlage bei einer ferngestellten Weiche oder Gleissperre, die nicht durch Handverschluss gesichert ist, wenn der Verschluss angezeigt wird, die richtige Stellung des Stellungsmelders feststellen musste. Diese Vorgabe trifft auf aufgehobene Signalabhängigkeit nicht zu: Zugfahrten finden bei aufgehobener Signalabhängigkeit auf Hauptsignal statt. Der Bediener könnte dazu verleitet werden, den Verschluss dadurch zu erzeugen, dass er das Hauptsignal auf Fahrt stellt, obwohl die bisher anschließend vorgeschriebene Feststellung der richtigen Stellung anhand des Stellungsmelders eine Bedingung für die Zulassung der Zugfahrt durch Fahrtstellung des Hauptsignals war.

Absatz (2) a) 1. Anstrich gibt die bisher in ①②⑤ gegebene Regel zur „Blinklichtprüfung“ wieder. Hierbei beschreibt die Regel die Feststellungen konkreter als die bisherige Fassung: Der Fahrdienstleiter muss prüfen, ob der Stellungs- und Überwachungsmelder das Umstellen als Blinklicht und die Endstellung als Ruhelicht anzeigt.

Absatz (2) a) 2. bis 4. Anstrich gibt die bisher in ①③⑥ gegebene Regel wieder. Hierbei wurden redaktionell zusammengehörende Sachverhalte in je einem eigenen Anstrich wiedergegeben.

- Absatz (2) b) gibt die bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (1) b) Nr. 2 gegebenen Regeln wieder, soweit sie eine aufgehobene Signalabhängigkeit betreffen.

Hierbei gibt der 1. Anstrich die bisher in 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (1) b) Nr. 2 im ersten Anstrich gegebene Regel wieder und fordert zusätzlich, dass Stell- und Riegelhebel „in der richtigen Endstellung stehen“ müssen, das heißt zum einen in der Stellung, die der Verschlussplan fordert und zum anderen in der Endlage, also mit eingerasteter Handfalle. Diese Prüfung ist erforderlich, weil bei mechanischen Stellwerken das Nicht-Erreichen der Endlage nicht automatisch als Störung erkannt wird.

Der 2. Anstrich entspricht der bisher in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (1) b) Nr. 2 im zweiten Anstrich gegebene Regel.

- Absatz (2) c) entspricht dem bisherigen einleitenden Satz in Modul 408.0231 Abschnitt 2 Absatz (2). Er verweist bezüglich der Prüfung der richtigen Stellung an der Außenanlage auf Abschnitt 1.

Abschnitt 5 Absatz (3) verweist bezüglich des Sicherns einer Weiche, deren Signalabhängigkeit aufgehoben ist, auf Abschnitt 2.

Abschnitt 5 Absatz (4) ersetzt und erweitert die bisher in Abschnitt 3 Absatz (5) gegebene Regel zur Verwendung einer Sperre. Die bisherige Regel hatte lediglich gefordert, eine Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anzubringen bzw. einzugeben. Mit dieser Sperre sind die betroffenen Weichen, Riegel, Gleissperren oder Sperrsignale lediglich gegen Umstellen gesperrt. Die erweiterten Regeln erfüllen weitere Anforderungen, die durch Merkhinweise und Sperren sichergestellt werden müssen, und zwar

- auffällige Kennzeichnung der Besonderheit
- Verhinderung unzulässiger Bedienungen
- Verhinderung unzulässiger automatischer Abläufe
- Erinnerung an eine Besonderheit, die vor einer zulässigen Bedienung zu beachten ist

Im Einzelnen erfüllen die neuen Regeln die oben genannten Anforderungen wie folgt:

- Nach Unterabsatz a) muss der Bediener der Signalanlage den neuen Merkhinweis „!“ an der betroffenen Weiche, Gleissperre oder am Sperrsignal anbringen bzw. eingeben. Dieser Merkhinweis weist den Bediener auffällig auf die Besonderheiten bei Prüfung und Sicherung hin. In elektronischen Stellwerken hat der Merkhinweis „!“ Sperrwirkung: Er verhindert unzu-



lässige Bedienungen und unzulässige automatische Abläufe (Zuglenkung) und erinnert an die vor einer zulässigen Bedienung zu beachtende Besonderheit, indem er eine Sperrumgebung erzwingt, bevor die Weiche befahren werden kann.

Bei elektronischen Stellwerken können an Sperrsignalen keine Merkhinweise eingegeben werden. Deshalb gilt die Forderung hierfür nicht. Der Fahrdienstleiter kann stattdessen sofort die Haltstellung des Sperrsignals feststellen und es nach Unterabsatz e) sichern, indem er es sperrt.

Für elektronische Stellwerke wird der neue Merkhinweis „!“ als weitere Funktion spezifiziert. Bis zu dessen Realisierung kann der Fahrdienstleiter eine Kombination des Merkhinweises „\*“ mit dem Eintrag „!“ in der Kommunikationsanzeige und des Merkhinweises „ARB“ verwenden. Hierbei dient der Merkhinweis „\*“ der auffälligen Kennzeichnung und der Merkhinweis „ARB“ erzeugt die Sperrwirkung. Merkhinweis „ARB“ eignet sich insofern, weil er von seiner eigentlichen Aufgabe her auf der freien Strecke angewendet wird und somit bei der überwiegend im Bahnhof auftretenden aufgehobenen Signalabhängigkeit in der Regel nicht gleichzeitig in seiner ursprünglichen Funktion verwendet wird.

- Nach Unterabsatz b) muss der Fahrdienstleiter bei einem mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk Merkhinweis „!“ nach Modul 408.0402 Nr. 14 an den Befehlsabgabefeldern der betroffenen Zugstraßen anbringen, wenn er die betroffene Weiche, Gleissperre oder das betroffene Sperrsignal nicht selbst bedient. Der Fahrdienstleiter hat damit auch dann einen Merkhinweis, wenn er nicht Bediener der Weiche ist und somit Merkhinweis nach Unterabsatz a) nicht anbringen kann.
- Nach Unterabsatz c) muss der Bediener „Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben, bis die betroffene Weiche, die Gleissperre oder das Sperrsignal gesichert ist bzw. bis die Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss nach Abschnitt 2 Absatz (6) erfüllt sind.“ Diese Vorgabe verhindert unzulässige Bedienungen bei mechanischen, elektromechanischen und bei Relaisstellwerken. Sie berücksichtigt dabei die bei aufgehobener Signalabhängigkeit möglichen (Zwischen)zustände, in denen eine Weiche entweder (noch) nicht befahren oder als Flankenschutzeinrichtung verwendet werden darf bzw. erst nach Prüfung und ggf. Sicherung befahren werden oder als Flankenschutzeinrichtung verwendet werden darf.

Wenn z. B. Arbeiten bei aufgehobener Signalabhängigkeit in Zugpausen durchgeführt werden sollen, ist es nicht erforderlich, die betroffene Weiche zu prüfen und zu sichern. In diesem Fall verhindert die Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 ein irrtümliches Befahren bzw. die Verwendung der Weiche als Schutzweiche.

Wenn eine Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit vom Herzstück aus befahren werden soll, muss deren Stellung nach den Regeln in Abschnitt 5 Absatz (2) festgestellt werden. Eine Sicherung durch Handverschluss ist nicht erforderlich; der Bediener der Signalanlage sichert die Weiche durch Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 (s. Unterabsatz e)). Daraus folgt: Der Bediener der Signalanlage darf einen Teil der Sperren, nämlich diejenigen, die das Befahren der Weiche vom Herzstück her verhindern, entfernen, nachdem er die Feststellungen nach Abschnitt 5 Absatz (2) getroffen hat und die Weiche gesichert ist.

Wenn eine Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit gegen die Spitze befahren werden soll, muss deren Stellung nach den Regeln in Abschnitt 1 Absatz (1) d) an der Außenanlage festgestellt werden; außerdem muss die Weiche nach Abschnitt 2 Absatz (1) d) durch Handverschluss und nach Unterabsatz e) durch Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 gesichert sein. Daraus folgt: Der Bediener darf Sperren, die das Befahren der Weiche von der Spitze her verhindern, entfernen, sobald die Weiche geprüft und gesichert ist. Wenn der Bediener auch Fahrdienstleiter ist, verbleiben allerdings die Sperren nach Unterabsatz e) für die Fälle, bei denen er Befehl erteilen muss.

Wenn eine Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit Flankenschutzweiche ist, muss der Bediener deren Stellung nach den Regeln in Abschnitt 1 an der Außenanlage feststellen und sie nach Abschnitt 2 Absatz (1) d) durch Handverschluss und nach Unterabsatz e) durch Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 sichern bzw. der Bediener muss feststellen, dass die Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss nach Abschnitt 2 Absatz (6) erfüllt sind. Daraus folgt: Der Bediener darf Sperren, die das Einstellen einer Zugstraße verhindern, für welche die Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit Flankenschutzweiche ist, wieder entfernen, wenn die Weiche durch Handverschluss gesichert ist oder wenn er auf Handverschluss verzichten darf, weil er Flankenschutz beispielsweise durch eine andere Flankenschutzeinrichtung herstellen kann.

Eine Gleissperre, deren Signalabhängigkeit aufgehoben ist, muss der Bediener der Signalanlage nach Abschnitt 5 Absatz (2) prüfen und nach Unterabsatz e) (s. u.) sichern, indem er sie gegen Umstellen sperrt. Auch hier darf der Bediener Sperren, die das Einstellen einer Zugstraße verhindern, für welche die Gleissperre mit aufgehobener Signalabhängigkeit Flankenschutzeinrichtung ist, wieder entfernen, wenn die Gleissperre geprüft und gesichert ist.

Ein Sperrsignal, dessen Signalabhängigkeit aufgehoben ist, muss der Bediener der Signalanlage nach Abschnitt 5 Absatz (2) prüfen und nach Unterabsatz d) (s. u.) sichern, indem er es sperrt. Auch hier darf der Bediener Sperren, die das Einstellen einer Zugstraße verhindern, für welche das Sperrsignal mit aufgehobener Signalabhängigkeit Flankenschutzeinrichtung ist, wieder entfernen, wenn das Sperrsignal geprüft und gesichert ist.

Für Elektronische Stellwerke sind aus der Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 keine Maßnahmen erforderlich, weil sich die Sperrwirkung in Bezug auf das Befahren einer Weiche bereits aus dem Merkhinweis „!“ nach Unterabsatz a) ergibt. Die Besonderheiten in Bezug auf die Verwendung einer Weiche oder Gleissperre bzw. eines Sperrsignals mit aufgehobener Signalabhängigkeit als Flankenschutzeinrichtung regelt Unterabsatz d).

- Unterabsatz d) regelt eine Besonderheit bei Elektronischen Stellwerken: Die Sperrwirkung des Merkhinweises „!“ gemäß Unterabsatz a) besteht nur für das Befahren der Weiche, nicht für ihre Verwendung als Schutzweiche. Ebenso wenig besteht eine Sperrwirkung, wenn eine Gleissperre als Flankenschutzeinrichtung mit dem Merkhinweis „!“ gekennzeichnet ist. Deshalb schreibt Unterabsatz d) vor: Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „!“ nach Modul 408.0402 Nr. 14 an der Fahrwegweiche anbringen, für die die betroffene Weiche oder Gleissperre bzw. das betroffene Sperrsignal Flankenschutzeinrichtung ist. Dies ist so lange erforderlich, bis die betroffene Flankenschutzeinrichtung geprüft und gesichert ist bzw. bis die

Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss bei einer Schutzweiche erfüllt sind. Somit entsteht bei elektronischen Stellwerken durch die Kombination des während des gesamten Bestehens anzubringenden Merkhinweises „!“ nach Unterabsatz a) und des bis zur Sicherung der betroffenen Weiche durch Handverschluss usw. anzubringenden Merkhinweises „!“ nach Unterabsatz d) eine vergleichbare Wirkung wie für mechanische, elektromechanische und Relaisstellwerke nach Unterabsatz c).

- Nach Unterabsatz e) muss der Bediener der Signalanlage nach wie vor die bereits bisher vorgegebene Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben. Eine redaktionelle Umstellung stellt hierbei klar: Der Relativsatz („die Flankenschutzeinrichtungen sind,“) bezieht sich nur auf Gleissperren und Sperrsignale. Der Bediener der Signalanlage muss bei Weichen immer eine Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen oder eingeben, also auch dann, wenn diese ausschließlich Fahrwegweiche sein sollten. Dies ist erforderlich, weil das Sperren der Weiche gegen Umstellen auch bei einer Fahrwegweiche ein unzulässiges oder irrtümliches Umstellen ebenso verhindert wie ein unzulässiges automatisches Umstellen.
- Weiterhin muss der Fahrdienstleiter nach Unterabsatz f) für Zugstraßen, für die Befehle 12 nach Abschnitt 5 Absatz (5) erforderlich sind, Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. Dies erinnert den Fahrdienstleiter an seine Aufgabe, den Zügen Befehl 12 zu erteilen und erfüllt dadurch die o. g. Funktion „Erinnerung an vor einer zulässigen Bedienung zu beachtende Besonderheit“. Da bei einem Elektronischen Stellwerk der Merkhinweis „!“ nach Unterabsatz b) bereits die Sperrumgehung erzwingt, ist bei ESTW keine weitere Sperre erforderlich.
- Schließlich muss der Fahrdienstleiter nach Unterabsatz g) Selbststellbetrieb zurücknehmen und darf Fahrstraßen nicht eingespeichert haben und er muss bei Relaisstellwerken nach Modul 408.0403 Nr. 7 eine Hilfssperre an die Einschalttaste für den Selbststellbetrieb anbringen. Dies verhindert, dass Fahrstraßen selbsttätig einlaufen, bevor die Weiche mit aufgehobener Signalabhängigkeit geprüft und gesichert ist bzw. bevor der Fahrdienstleiter Befehl 12 erteilt hat.

Abschnitt 5 Absatz (5) gibt die bisher in Abschnitt 3 Absatz (2) gegebene Regel zur zulässigen Geschwindigkeit inhaltlich unverändert wieder. Redaktionell wurde die Besonderheit der Ausweichanschlussstellen vor den Verzicht auf Befehl 12 (bisher Befehl 9) platziert.

Abschnitt 5 Absatz (6) gibt die bisher in Abschnitt 3 Absatz (3) gegebene Regel zum Verbot gefährdender Fahrten inhaltlich unverändert wieder.

Abschnitt 6 gibt die bisher in Abschnitt 5 gegebene Regel zum Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung wieder. Befehl 12 – Grund Nr. 36 ist nicht erforderlich, wenn der Bediener die Weiche überblicken kann und gegen unberechtigten Eingriff schützt: Der Schutz gegen unberechtigten Eingriff<sup>6</sup> ersetzt die fehlende Sperrvorrichtung.

Abschnitt 9 gibt die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 4 gegebene Regel zum Sperren einer gestörten Weiche wieder. Neu ist hierbei, dass der Bediener die Weiche usw. zusätzlich durch Merkhinweis „!“ kennzeichnen muss.

---

<sup>6</sup> Vgl. EBO § 14 (10): Technische Sicherung oder Bewachung ist gleichrangig zugelassen.

### Modul 408.0611 – Unregelmäßigkeiten an Signalen

neu: Modul 408.0611, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0611 1
2	408.0611 2
3	408.0611 3
4	408.0611 4
5	408.0611 5
6	408.0611 6
7	408.0611 7
8 (1)	408.0611 8
8 (2) neu	-
9	408.0611 9

Abschnitt 8 Absatz (2) regelt neu die Besonderheiten, die der Fahrdienstleiter bei einem gestörten Sperrsignal beachten muss, das nach Modul 301.0002 Abschnitt 8 e) mit einem weißen Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet ist:

- Wenn ein Zug an einem erloschenen Signal halten soll, genügt es nicht, wenn der Fahrdienstleiter die Bestimmungen für Hauptsignale sinngemäß anwendet und den Triebfahrzeugführer lediglich mündlich über die Störung verständigt, da ein erloschenes Signal, das mit einem solchen Mastschild gekennzeichnet ist, für Züge keine Bedeutung hat. Der Fahrdienstleiter muss deshalb den Triebfahrzeugführer mit Befehl 14.4 anweisen, vor dem gestörten Signal zu halten. Das erloschene Signal mit seinem Mastschild und seiner Bezeichnung dient hierbei als markanter Punkt, den der Fahrdienstleiter im Befehl nennen muss.
- Umgekehrt ist es nicht erforderlich, für die Vorbeifahrt an einem erloschenen Signal, das mit einem weißen Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet ist, einen Befehl 2 zu erteilen.

### Modul 408.0621 – Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört

neu: Modul 408.0621, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0621

Das Modul wurde lediglich redaktionell überarbeitet.

### Modul 408.0622 – Einrichtungen des Streckenblocks gestört

neu: Modul 408.0622, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.

neu: Modul 408.0622, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0622

In Abschnitt 1 Absatz (4) wurde redaktionell klargestellt, dass die bisherige sinngemäße Anwendung der Regeln nach den Absätzen (2) bis (3) bei wiederholtem Eintritt der Störung das Einführen von Räumungsprüfung auf Zeit erfordert.

In Abschnitt 1 Absatz (2) wurden Bezüge auf die Fälle nach Modul 408.0463 Abschnitt 4 Absatz (2) sowie 408.0481 Abschnitt 6 Absatz (4) c) hergestellt. Auch nach Fahrten im Gegengleis und nach Sperrfahrten können Situationen eintreten, in denen die Grundstellung des selbsttätigen Streckenblocks nicht hergestellt werden kann. In diesen Fällen ist das Verfahren nach Absatz (2) ebenso anzuwenden.

#### **Modul 408.0625 – Gleisfreimeldeanlage im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört**

neu: Modul 408.0625, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0625 1
2	408.0625 2
3	408.0625 3
4	408.0911 5 (2)

Abschnitt 4 gibt die bisher in Modul 408.0911 Abschnitt 5 gegebenen Regeln wieder.

#### **Modul 408.0631 – Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört**

neu: Modul 408.0631, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.0631

#### **Modul 408.0632 – Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich**

neu: Modul 408.0632, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul neu	-

Der Betreiber von Bahnsteigen ist verpflichtet, Reisende auf dem Bahnsteig ab einer bestimmten örtlich festgelegten Geschwindigkeit vor Zugfahrten zu warnen. Es stehen ihm dabei sowohl technische als auch organisatorische Möglichkeiten zur Verfügung. Fallen technische Systeme zur Reisendenwarnung aus oder können organisatorische Maßnahmen nicht oder nicht zeitgerecht ergriffen werden, ist der Betreiber der Bahnsteige verpflichtet, dies der DB Netz AG unverzüglich zu melden. Es sind anderweitige Schutzmaßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, Reisende am Bahnsteig vor den Gefahren von Zugfahrten zu schützen. Hierzu wurden neue Regeln in Modul 408.0632 geschaffen, die in Abschnitt 1 abgestufte Maßnahmen für den Fall vorsehen, wenn der Betreiber der Bahnsteige seiner Verpflichtung einer Reisendenwarnung vorübergehend nicht nachkommen kann. Abschnitt 1 Absatz (1) sieht vor, dass durchfahrende

Züge, für die keine Notwendigkeit besteht, das betroffene Bahnsteiggleis zu benutzen, abweichend vom Fahrplan für Zugmeldestellen durch andere Gleise zu führen sind, an denen sich keine betroffenen Bahnsteige befinden. Stehen andere geeignete Gleise nicht zur Verfügung und müssen Züge durch die betroffenen Bahnsteiggleise gefahren werden, sind Triebfahrzeugführer nach Abschnitt 1 Absatz (2) mit Befehl 12 zu beauftragen, die im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra festgelegte Geschwindigkeit am Bahnsteig zu fahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer hierzu den neuen Grund Nr. 38 angeben. Die im Betriebsstellenbuch vorgegebene reduzierte Geschwindigkeit ergibt sich aus einer örtlich für jeden betroffenen Bahnsteig vom Betreiber dieser Einrichtungen durchgeführten Risikobetrachtung. Die daraus resultierenden Geschwindigkeiten werden dem Ersteller des Betriebsstellenbuches mitgeteilt und für den Fahrdienstleiter dort aufgenommen. Da das Erteilen von Befehlen stets auf ein notwendiges Maß beschränkt bleiben soll, ist in Abschnitt 1 Absatz (2) ein Ausnahmetatbestand enthalten, wonach der Fahrdienstleiter nach Möglichkeit durch eine ggf. vorhandene abweichende Fahrstraßenwahl eine unterhalb oder gleich der reduzierten Geschwindigkeit liegende signalisierte Geschwindigkeit am rückgelegenen Hauptsignal anzeigen kann, wenn dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist. Der Vorteil liegt in einem Sicherheitsgewinn, da nun die angeordnete Geschwindigkeit signalmäßig und durch die Zugbeeinflussung überwacht wird.

Um zu verhindern, dass der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt irrtümlich zulässt, ohne dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 erteilt zu haben, schreibt Abschnitt 1 Absatz (3) vor, dass er Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben muss.

Um zu verhindern, dass Zugstraßen während dieser vorübergehend eingeführten Maßnahme selbsttätig einlaufen, muss der Fahrdienstleiter nach Abschnitt 1 Absatz (4) Selbststellbetrieb ausschalten und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Es ist Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anzubringen. Meldet die dem Fahrdienstleiter im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra bekannt gegebene Stelle, dass das Warnen von Reisenden im notwendigen Umfang wieder möglich ist, so können die genannten betrieblichen Ersatzmaßnahmen entfallen.

### Modul 408.0641– Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

neu: Modul 408.0641, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0641 1 (1)
1 (2)	408.0641 1 (2)
1 (3) neu	-
1 (4) neu	-
2	408.0641 2
3 (1) - einleitender Satz	408.0641 3 (1), 1. Halbsatz
3 (1) a)	408.0641 3 (1), 2. Halbsatz
3 (1) b) neu	-
3 (1) c), einleitender Absatz	408.0641 3 (1), 2. und 4. Satz



neu: Modul 408.0641, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
3 (1) c) 1. Anstrich	408.0641 3 (1), 3. Satz
3 (1) c) 2. Anstrich	408.0641 3 (1), 5. Satz
3 (2)	408.0641 3 (2)
3 (3)	408.0641 3 (3)
3 (4)	408.0641 3 (4)
4	408.0641 4
5	408.0641 6
6	408.0641 7

Der neue Abschnitt 1 Absätze (3) und Absatz (4) schreiben das Anbringen bzw. Eingeben des neu eingeführten Merkhinweis „BEF“ sowie entsprechender Sperre vor. Weiterhin darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Dies stellt sicher, dass der Fahrdienstleiter vor Zulassung einer Fahrt in Richtung einer Stelle, die nur mit verminderter Geschwindigkeit befahrbar ist, an das Erteilen des Befehls 12 erinnert wird.

In Abschnitt 3 Absatz (1) sind die bisher hintereinander aufgeführten Maßnahmen in den Unterabsätzen a) und c) dargestellt. Unterabsatz b) ist neu und stellt klar: Ein Fahrdienstleiter, der den Ausfall oder die Störung der technischen Sicherung eines Bahnüberganges erkennt, muss den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle verständigen, wenn dieser Zugfahrten in Richtung des Bahnüberganges zulassen kann. Damit ergibt sich für den so verständigten Fahrdienstleiter eine klare Verantwortung: Ihm ist jetzt bekannt, dass die technische Sicherung ausgefallen oder gestört ist und er muss deshalb in eigener Verantwortung nach Unterabsatz c) den Triebfahrzeugführern Befehl 8 erteilen. Da er Befehl 8 in eigener Verantwortung erteilt, bestimmt er den Inhalt des Befehles und verwendet seinen eigenen Übermittlungscode. Als Folge dessen spricht Unterabsatz c) „Die Fahrdienstleiter“ in der Mehrzahl an. Außerdem ist Unterabsatz c) redaktionell neu gegliedert: Zuerst regelt er die Verständigung der Triebfahrzeugführer durch Befehl 8 und verweist für die Fälle, in denen ein Fahrdienstleiter einen Befehl 8 für mehrere Bahnübergänge ausstellen muss, auf das Betriebsstellenbuch (bisher Örtliche Richtlinien). Im Anschluss daran fasst er die beiden Fälle, in denen Befehl 8 nicht erforderlich ist, in einer Aufzählung zusammen.

Auch in Abschnitt 3 Absatz (2) sind die bisher hintereinander aufgeführten Maßnahmen in den Unterabsätzen a) und c) dargestellt. Auch hier regelt ein neuer Unterabsatz b) die Verständigung des Fahrdienstleiters der benachbarten Zugmeldestelle. Die Erläuterungen zu Abschnitt 3 Absatz (1) b) gelten sinngemäß.

Der bisherige Abschnitt 5, der Störungen an Heißläuferortungsanlagen oder Festbremsortungsanlagen beinhaltete, ist entfallen, da die Regelungen für diese Anlagen seit dem 14.12.2014 in den Modulen 484.0030 bzw. 484.1030 getroffen werden.

### **Modul 408.0651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung**

neu: Modul 408.0651, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
---	------------------------------------

neu: Modul 408.0651, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0651 1
1 (2) (neu)	-
1 (3) (neu)	-
1 (4) (neu)	-
1 (5) (neu)	-
2	408.0651 2
3	408.0651 3
4 (1)	408.0651 4
4 (2)	408.0651 5
5	408.0651 6
6 neu	-
7	408.0651 7

In Abschnitt 1 sind die Absätze (2) bis (5) neu und regeln Besonderheiten zu den Befehlen bei gestörter PZB-Streckeneinrichtung. Im Einzelnen:

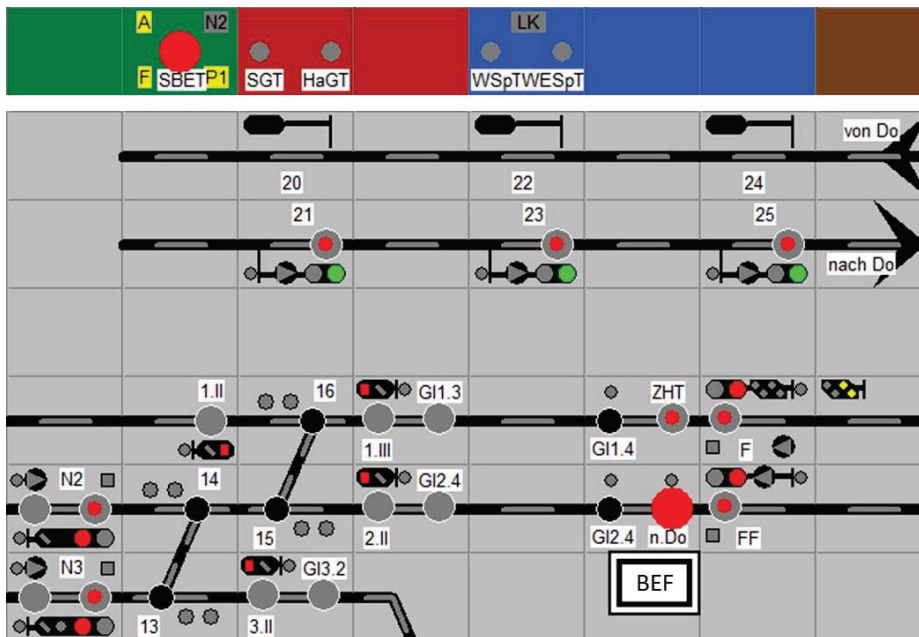
Absatz (2) fordert den Fahrdienstleiter auf, sich mit dem benachbarten Fahrdienstleiter abzustimmen, wenn er den im Befehl 12 zu nennenden Abschnitt nicht alleine bestimmen kann. Dies ist dort erforderlich, wo der Beginn oder das Ende des betroffenen Abschnittes in der Zuständigkeit eines anderen Fahrdienstleiters liegt.

Absatz (3) regelt Besonderheiten zum Ort der Befehlsübermittlung. Ergänzend zu der Grundregel in Modul 408.0411 2 (1) b) gilt: „Befehle 12 nach Absatz (1) müssen spätestens auf oder vor der Zugmeldestelle vor dem Anfang des betroffenen Abschnittes übermittelt werden.“ Diese Vorgabe ist erforderlich, weil sich eine Störung an der PZB-Streckeneinrichtung nicht auf die Stellwerkstechnik auswirkt und der Fahrdienstleiter somit z. B. an einem Selbstblocksignal nicht sicherstellen könnte, dass er dort den Zug zur Übermittlung des Befehles anhalten kann. Aus der Vorgabe ergeben sich zwei Möglichkeiten:

1. Der Fahrdienstleiter, dem die Störung bekannt wird, kann die Befehle entsprechend der Vorgabe selbst übermitteln. In diesem Fall gelten die Grundregeln nach Modul 408.0411 Abschnitt 2.



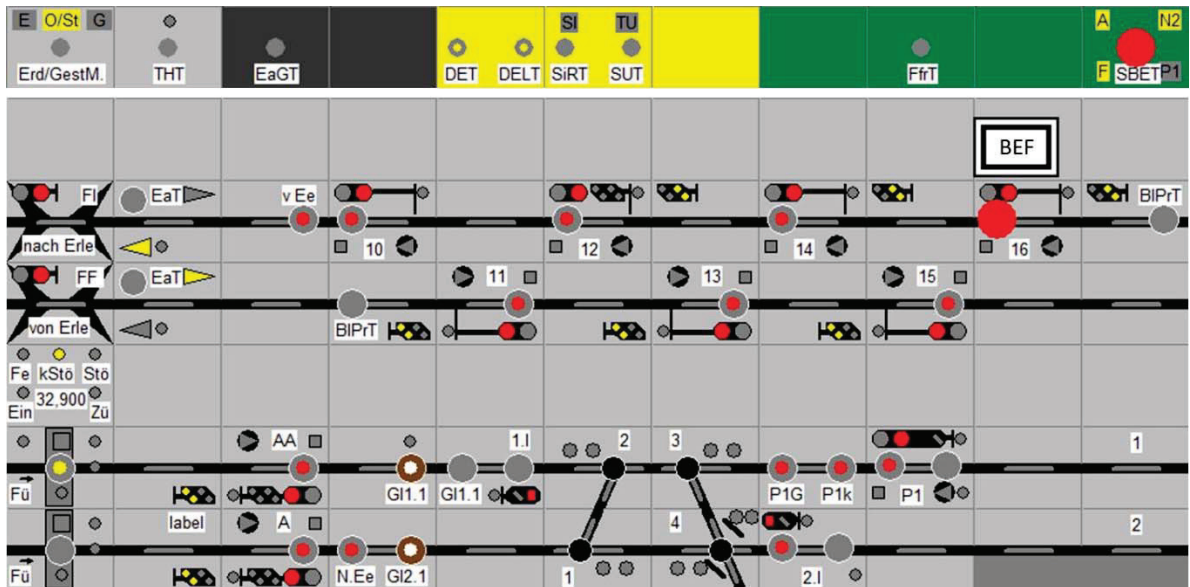
Beispiel:



Bei einer Störung der PZB-Streckeneinrichtung am Sbk 21 kann Fahrdienstleiter Kleinstadt den Befehl 12 selbst übermitteln. Nach den Regeln in Modul 408.0411 Abschnitt 2 kann er für Züge, die in Kleinstadt nicht planmäßig halten, einen anderen Fahrdienstleiter beauftragen, Befehle 12 für diesen Anlass in eigener Zuständigkeit auszufertigen. Bei ausbleibender Bestätigung kann er den Zug am Ausfahrtsignal anhalten [Modul 408.0411 Abschnitt 2 Absatz (1) b), letzter Satz].

2. Wenn der Fahrdienstleiter, dem die Störung bekannt wird, die Befehle nicht selbst übermitteln kann, muss er den Fahrdienstleiter der rückliegenden Zugmeldestelle beauftragen, die Befehle zu übermitteln. Der Fahrdienstleiter der rückliegenden Zugmeldestelle übermittelt die Befehle in eigener Zuständigkeit mit seinem eigenen Übermittlungscode. Er muss dem veranlassenden Fahrdienstleiter die Übermittlung nicht bestätigen, weil der veranlassende Fahrdienstleiter bei ausbleibender Bestätigung den Zug nicht anhalten könnte. Wenn unterschiedliche Inhalte für den Befehl 12 infrage kommen, stimmen sich die beteiligten Fahrdienstleiter jeweils ab. Unterschiedliche Inhalte kommen vor, wenn das Ende des Abschnittes nach 1 (1) in unterschiedlichen Gleisen (Bahnhof) oder in unterschiedlichen Strecken (Abzweigstelle) liegen kann.

Beispiel:



Bei einer Störung der PZB-Streckeneinrichtung am Einfahrsignal F (mit Vorsignal) des Bahnhofs Erle beauftragt der Fahrdienstleiter Erle den Fahrdienstleiter Kleinstadt, Zügen, die das Regelgleis Kleinstadt – Erle befahren, Befehl 12 zu erteilen. Der Beginn des im Befehl 12 vorzugebenden Abschnittes liegt am Sbk 10; das Ende liegt am Hauptsignal, das dem Einfahrsignal F folgt. Da je nach Einfahrgleis unterschiedliche Signale infrage kommen (Signal P1, P2, P3, ...), stimmen sich die beteiligten Fahrdienstleiter jeweils über den Inhalt ab. Fahrdienstleiter Kleinstadt hat den Selbststellbetrieb am Ausfahrtsignal P1 ausgeschaltet, Hilfssperren an der Selbststellbetriebseinschalttaste sowie an der Zieltaste der Ausfahrzugstraßen angebracht und dieser außerdem Merkhinweis „BEF“ angebracht (siehe Erläuterungen zu den Absätzen (4) und (5)).

Absatz (4) regelt neu, dass beim Fahrdienstleiter, der die Befehle nach Absatz (3) übermitteln muss, Selbststellbetrieb an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein darf, Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 N. 7 anbringen.

Absatz (5) regelt neu, dass der Fahrdienstleiter, der die Befehle nach Absatz (3) übermitteln muss, Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben muss.

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

Mit Neuherausgabe der Ril 408 - Fahrdienstvorschrift - werden folgende Ausnahmegenehmigungen ungültig:

- Nr. 104 (Kritische Wettersituationen (Sturmwarnungen), gültig ab 01.04.2013)
- Nr 105 (Ausn. 105) - Warnen v. Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich
- Nr 106 - Modul 408.0601; Aufgehobene Signalabhängigkeit; neue Regeln zu Merkhinweisen und Sperren
- Nr 107 - Modul 408.0483 "Auf dem Gegengleis fahren" - Signale Ne 1

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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



Gemäß Verteiler Ril 408. 01 - 06

DB Netz AG  
Zentrale  
Theodor-Heuss-Allee 7  
60486 Frankfurt am Main  
www.dbnetze.com/fahrweg

Rainer Meffert  
Telefon 69 265-31631  
rainer.meffert@deutschebahn.com  
Zeichen I.NPB 4 Me 408.0100Z01

04.10.2015

**Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.01 – 06, Aktualisierung 1; Erläuterungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 1 der Richtlinie 408.01 – 06 gilt ab 11.12.2016. Sie enthält folgende geänderte bzw. neue Module:

408.0100	408.0402	408.0475	408.0601
408.0100Z01	408.0403	408.0481	408.0622
408.0101	408.0411	408.0487	408.0631
408.0101A01	408.0411V01	408.0487V01	408.0633 (neu)
408.0101A04	408.0421	408.0488	408.0641
408.0111	408.0445	408.0492	408.0651
408.0231	408.0451	408.0501	408.0652 (neu)
408.0244	408.0454 (neu)	408.0531	408.0653 (neu)
408.0251	408.0455	408.0541	
408.0261	408.0458	408.0572	
408.0331	408.0463	408.0591	

...

## Erläuterungen

### Allgemein

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

In die Aktualisierung sind folgende Ausnahmen eingearbeitet:

- 201 - ETCS
- 202 - Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen
- 203 - Merkinweise und Sperren, Fehlerberichtung

### Modul 408.0101 – Inhalt und zusätzliche Regeln

Redaktionelle Berichtigung in Abschnitt 2 Absatz (1): „oder“ vom 3. Anstrich verschoben zum 5. Anstrich.

### Modul 408.0101A01 - Begriffe

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

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

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

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

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

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

Die Definition Kontaktstelle wurde ergänzt: Die bisherige Definition ist redaktionell im neuen Unterabsatz a) erhalten geblieben. Im neuen Unterabsatz b) ist beschrieben, dass eine Kontaktstelle auch eine Betriebsstelle sein kann, welche Meldungen zu Arbeitsende und Arbeitsbeginn bei unterbrochener Arbeitszeit entgegennimmt und welcher Besonderheiten während unterbrochener Arbeitszeit gemeldet werden. Siehe hierzu auch Erläuterungen zu Modul 408.0111 Abschnitt 7.

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

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

Zusätzlich wurde der sich aus den Ausnahmen 202 zu Ril 408.01 - 06 ergebende Begriff *Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen* redaktionell übernommen.

#### **Modul 408.0101A04 – Gültigkeit der Module für Mitarbeiter**

Vordruck „Fernsprechbuch“ – 408.0203V41 – gilt auch für Weichenwärter.

Die Gültigkeit des bisher fehlenden Modules 408.0631 wurde ergänzt.

Die Gültigkeit der neuen Module 408.0633, 408.0652 und 408.0653 wurde aufgenommen.

#### **Modul 408.0111- Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich**

Abschnitt 7 gibt erweiterte Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen bei unterbrochener Arbeitszeit: Mitarbeiter auf Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit müssen Beginn und Ende der Unterbrechung der im Betriebsstellenbuch genannten Kontaktstelle melden und sich bei Ende der unterbrochenen Arbeitszeit nach Besonderheiten erkundigen, bevor sie Zugfahrten zulassen. Dies stellt sicher, dass der Mitarbeiter der Kontaktstelle der Mitarbeiter der Betriebsstell mit unterbrochener Arbeitszeit über dringliche Hilfszüge oder Unregelmäßigkeiten, die während der unterbrochene Arbeitszeit eingetreten sind, unterrichten kann.

#### **Modul 408.0231 – Fahrweg prüfen**

In Abschnitt 3 Absatz (1) hat der in Modul 408.0101A01 definierte „Flankenschutzraum“ die bisherige Formulierung „zwischen Flankenschutzeinrichtung und Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg“ redaktionell ersetzt. In den Unterabsätzen a) und b) hat Fließtext das bisher verwendete Bild redaktionell ersetzt.

In Abschnitt 3 Absatz (8) a) wurde im Regelsatz das Wort „oder“ durch „und“ ersetzt. Hierdurch ist sichergestellt, dass sowohl ein Mitarbeiter als auch der Fahrdienstleiter die vorgeschriebenen Maßnahmen zu treffen haben.

In Abschnitt 3 Absatz (9) a) Nr. 1 hat der in Modul 408.0101A01 definierte „Flankenschutzraum“ die bisherige Formulierung „zwischen Flankenschutzeinrichtung und Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg“ redaktionell ersetzt. Die bisherigen Anstriche sind hierbei entfallen.

---

<sup>1</sup> = NTC

In Abschnitt 3 Absatz (9) b) Nr. 3 wurde beim ersten Anstrich für die Begrenzung des Fahrens auf Sicht das Signal Ne 14 als Alternative zum Hauptsignal zugelassen, da die Regel sonst auf Strecken mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale nicht anwendbar wäre. Im letzten Absatz stellt die Ergänzung „oder der Flankenschutzraum“ klar: Der Fahrdienstleiter darf den Triebfahrzeugführer auch dann beauftragen, auf Sicht zu fahren, wenn der Flankenschutzraum nicht als frei angezeigt ist. Umgekehrt ist Fahren auf Sicht so lange erforderlich, bis auch der Flankenschutzraum zusammen mit dem anderen Zweig der Weiche bzw. Kreuzung auf Sicht befahren wurde.

Die bisher als Abschnitt 3 Absatz 9 d) wiedergegebene Regel, wonach der Fahrdienstleiter anstelle einer mittelbaren Prüfung den Triebfahrzeugführer beauftragen darf, im Abschnitt nach Absatz (9) b) Nr. 3 auf Sicht zu fahren, hat eine eigene Absatznummer erhalten und ist neu als Abschnitt 9 Absatz (10) mit eigenem Randstichwort wiedergegeben. Dies stellt klarer heraus als bisher: Fahren auf Sicht ist immer als Alternative für eine Abschnittsprüfung zulässig – und nicht ausschließlich eine Maßnahme zum Einführen des mittelbaren Feststellens.

Abschnitt 3 Absatz (11) ist neu. Für Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung mit „-G“ ergänzt ist, können im Betriebsstellenbuch zusätzliche oder abweichende Regeln gegeben sein. Hintergrund:

Auf Gleisen mit einer Gleisfreimeldeanlage der Bauform WSSB (42 Hz-Gleisstromkreis, maximaler Achsnebenschlusswiderstand 60 mOhm) kann es vorkommen, dass beim Befahren durch Fahrzeuge mit einem ungünstigen Wert des Achsnebenschlusses das Besetztsein der Abschnitte der Gleisfreimeldeanlage nicht angezeigt wird.

Gleisabschnitte, die mit diesen 42 Hz-Gleisstromkreisen ausgerüstet sind, werden im Betriebsstellenbuch bekanntgegeben.

Die Zuggattungsbezeichnung der betroffenen Zugfahrten ist in den Fahrplanunterlagen durch „-G“ ergänzt.

Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung in den Fahrplanunterlagen durch „-G“ gekennzeichnet ist, dürfen in Gleisabschnitte mit 42 Hz-Gleisstromkreisen nur zugelassen werden, wenn die zusätzlichen oder abweichenden Regeln im Betriebsstellenbuch beachtet werden.

#### **Modul 408.0244 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock**

In Abschnitt 4 Absatz (6) ist die bisherige Grundaussage, wonach der Fahrdienstleiter eine Einzelräumungsprüfung durch die Feststellung ersetzen darf, dass das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes Fahrtstellung zeigt, redaktionell im neuen Unterabsatz a) dargestellt.

Der inhaltlich neue Unterabsatz b) fordert für Strecken ETCS, dass der Fahrdienstleiter zusätzlich feststellen muss, dass alle folgenden virtuellen Blockstellen bis zum nächsten Signal Ne 14 Fahrtstellung zeigen: Bei ETCS kann eine Fahrt mit besonderem Auftrag in den Betriebsarten FS, OS oder SR durchgeführt werden. Da ein Zug in der ETCS-Betriebsart SR signalgeführt ist und die virtuellen Blockstellen für diesen Zug nicht gelten, muss bei einer Einzelräumungsprüfung das Freisein bis zum nächsten für den Zug gültigen Signal festgestellt werden. Bei Zügen in der ETCS-Betriebsart SR ist dies das nächste Signal Ne 14. Die Regel gilt allgemein für Strecken mit ETCS, da auch bei mit Hauptsignalen ausgerüsteten Strecken Blockkennzeichen vorhanden sein können. Eine Fußnote weist darauf hin, dass bei Strecken mit ETCS und Hauptsignalen alle Hauptsignale mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet sind.

Diese Regel war bereits vorab mit Ausnahme Nr. 201 zu Ril 408.01 – 06 bekanntgegeben worden.



In Abschnitt 4 Absatz (8) a) ersetzt „Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal)“ die bisher genannten „selbsttätiges Blocksignal oder einer virtuellen Blockstelle“. Zusammen mit der Ergänzung, dass die Regel nicht für Abzweigstellen gilt, ist damit eine klarere Abgrenzung der Geltung für virtuelle Blockstellen von Abzweigstellen möglich. Die Regeln zum Sperren eines selbsttätigen Blocksignals sind nach Modul 408.0403 Nr. 9 verschoben worden. In Unterabsatz b) stellt ein korrespondierender Satz klar, dass die Regel auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes gilt.

Abschnitt 5 Absatz (5) a) und b) ist analog zu den Änderungen in Abschnitt 4 Absatz (8) angepasst worden (s. o.). Die Vorgabe, dass der Fahrdienstleiter ein selbsttätiges Blocksignal bis zur Fahrt des Kontrollzuges gesperrt lassen muss, ist an dieser Stelle entfallen, da dies in Abschnitt 5 Absatz 6 b) geregelt ist (s. u.)

Abschnitt 5 Absatz (6) b) regelt analog zur Änderung in Abschnitt 5 Absatz (5) a), dass der Fahrdienstleiter die Sperre nach Modul 408.0403 Abschnitt 2 Nr. 9 entfernen und unmittelbar nach Haltstellung durch den Kontrollzug wieder anbringen muss. Die Regel ist auf „Abschnitt 2“ begrenzt und gilt deshalb nur für Relaisstellwerke. Nur hier muss der Fahrdienstleiter ein selbsttätiges Blocksignal sperren und unmittelbar nach Haltstellung durch den Kontrollzug wieder sperren. In Elektronischen Stellwerken hingegen belässt der Fahrdienstleiter die sich aus dem Merkhinweis „RP“ ergebende Sperre und verwendet die Sperrumgehung, um die Fahrt des Kontrollzuges mit Fahrtstellung des Hauptsignals zuzulassen.

In Abschnitt 6 Absatz (1) d) ist der bisher als Grafik dargestellte Text redaktionell in Fließtext umgewandelt worden. Dies ermöglicht eine präzisere Zuordnung von Stichwörtern und führt auch bei der Suche in elektronischen Fassungen des Regelwerkes zu Treffern. Die bisherige Unterscheidung in Regeln „bei Einzelräumungsprüfung“ und „bei Räumungsprüfung auf Zeit“ ist entfallen, da die zusätzlichen Regeln für die Einzelräumungsprüfung lediglich inhaltsgleiche Wiederholungen der entsprechenden Regeln für Räumungsprüfung auf Zeit sind. Der Fahrdienstleiter wird dementsprechend bei Räumungsprüfung auf Zeit feststellen, dass die Regeln zu Merkhinweisen, Sperren und Selbststellbetrieb bereits erfüllt sind. Der bisher nicht nummerierte Inhalt des 3. und 4. Kastens der Übersicht hat die Nummer 4 erhalten (s.u.).

Abschnitt 6 Absatz (1) d) Nr. 1 und Nr. 2 ist analog zu den Regeln in Abschnitt 4 Absatz (8) angepasst worden (s. o.).

In Absatz (1) d) Nr. 4 wurde für den betroffenen Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge (1. Anstrich) die Züge in ETCS-Betriebsart SR ausgenommen. Stattdessen gelten für Züge in ETCS-Betriebsart SR dieselben Regeln wie für anzeigeführte Züge (2. Anstrich). Ein Zug in der ETCS Betriebsart SR ist signalgeführt. Die Blockkennzeichen gelten für diesen signalgeführten Zug nicht. Bei anzeigegeführten Zügen wird der Zugfolgeabschnitt durch die Blockkennzeichen begrenzt. Wenn ein Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nicht gegeben bzw. nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, muss der Fahrdienstleiter für den betroffenen Zugfolgeabschnitt Fahren auf Sicht anordnen. Für ETCS-geführte Züge ist dies der Zugfolgeabschnitt zwischen den begrenzenden Blockkennzeichen bzw. zwischen dem Blockkennzeichen und dem Signal Ne 14. Ein Zug, der in der ETCS-Betriebsart SR fährt, darf höchstens 40 km/h fahren. Der Triebfahrzeugführer muss auf Sicht fahren, wenn ihn der Fahrdienstleiter hiervon nicht mit Befehl 13 befreit. Daher kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines in ETCS-Betriebsart SR fahrenden Zuges die Begrenzung des durch Blockkennzeichen gekennzeichneten Zugfolgeabschnittes im Befehl unter Angabe der Bezeichnung der Blockkennzeichen vorgeben. Die Regel begrenzt das Fahren auf Sicht damit auf den unbedingt notwendigen Zugfol-

geabschnitt. Sollte ein ETCS-Betriebsartwechsel von SR nach FS z. B. wegen einer gestörten Funkübertragung nicht stattfinden, muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln in Modul 408.2456 Abschnitt 6 Absatz (2) bis zum nächsten Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 weiter auf Sicht fahren.

#### **Modul 408.0251 – Hauptsignale bedienen**

In Abschnitt 4 Absatz (2) wurde redaktionell ergänzt: Wenn in einem Gleisbildstellwerk eine Zugstraße nicht selbsttätig auflöst und der Fahrdienstleiter die Feststellungen nach Abschnitt 1 nicht durch Hinsehen treffen kann, gelten die Regeln nach Modul 408.0261 Abschnitt 5 Absatz (2). Das heißt: Der Fahrdienstleiter darf den Triebfahrzeugführer auffordern, ihm eine Grenzzeitenfreimeldung, eine Zugvollständigkeitsmeldung oder eine Haltmeldung zu geben.

#### **Modul 408.0261 – Zugfahrten durchführen**

In Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr. 4 wurde im zweiten Satz „oder in einer Betra“ ergänzt. Die Regel stimmt damit mit Modul 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (4) überein.

In Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr. 8 wurde der Satz im zweiten Anstrich durch „oder anderen Mitarbeiter“ ergänzt. Diese Ergänzung ermöglicht dem Fahrdienstleiter, die Nummern der Beförderungsanordnungen nicht nur ausnahmslos von einem Triebfahrzeugführer, sondern auch von einem anderen Mitarbeiter des EVU zur Kenntnis zu nehmen. Damit ist die Regel inhaltlich deckungsgleich mit der bereits für Triebfahrzeugführer geltenden Regel in Modul 408.2321 Abschnitt 1.

#### **Modul 408.0331 – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof**

In Abschnitt 3 Absatz (4) wurde für ETCS ein neuer Unterabsatz c) erforderlich: ETCS erteilt bei mehreren Zügen vor demselben Signal demjenigen Zug die Fahrerlaubnis, der bereits ETCS-geführt ist bzw. dessen Triebfahrzeugführer als erster „Start“ bedient. Der Wechsel in die ETCS-Betriebsart SB stellt sicher, dass zunächst nur der zuerst ausfahrende Zug eine ETCS-Fahrerlaubnis erhält. Die korrespondierende Regel für Triebfahrzeugführer ist in Modul 408.2341 3 (4) c) gegeben.

#### **Modul 408.0402 – Merkhinweise anbringen bzw. eingeben**

Im gesamten Modul wurden mehrere Verweise auf Fundstellen korrigiert und ergänzt.

#### **Modul 408.0403 – Sperren anbringen bzw. eingeben**

Im gesamten Modul wurden mehrere Verweise auf Fundstellen korrigiert und ergänzt.

In Abschnitt 2 – Relaisstellwerke – ersetzt „Einzelsperrung des selbsttätigen Blocksignals oder der Blockstelle für anzeigegeführte Züge“ das bisherige „bleibt frei“. Damit zählt das Sperren eines selbsttätigen Blocksignals als Sperre. Die Vorgabe muss an den 4 genannten Fundstellen nicht wiederholt werden.

#### **Modul 408.0411 - Befehle**

In den Regeln zum Ort der Befehlsübermittlung in Abschnitt 2 Absatz (1) a) wurde redaktionell klargestellt, dass der Fahrdienstleiter einen Befehl 1, 2, 3, 4, 5 oder 13 auch am **letzten** gewöhnlichen Halteplatz vor der genannten Stelle übermitteln darf.

In Abschnitt 2 Absatz (5) wurde das erste Beispielbild ausgetauscht; in der ursprünglichen Fassung war im dritten Beispiel irrtümlich „Triebfahrzeugführer“ gestrichen. Ebenso wurde das zweite, dritte und vierte Beispielbild ausgetauscht, weil in den dort dargestellten Befehlen ein Datum eingetragen war, zu dem die Neuherausgabe der Ril 408 noch nicht gültig war.

Auch die Beispiele in Abschnitt 2 Absatz (7) wurden wegen des Befehlsdatums getauscht.

In Abschnitt 2 Absatz (10) ist die Vorgabe entfallen, dass der Fahrdienstleiter inhaltsgeleiche, diktierete Befehle innerhalb einer Arbeitsschicht nur für den ersten Zug ausfertigen muss, wenn er diese „unmittelbar hintereinander“ übermittle. Da der Fahrdienstleiter die Befehle in den „Übermittlungsnachweis für diktierete Befehle mit gleichem Inhalt“ eintragen muss, ist es möglich, bei Bedarf auch mehrere Übermittlungsnachweise parallel zu führen. Das zweite Beispielbild wurde ausgetauscht, weil in der ursprünglichen Fassung irrtümlich Datumsangaben für eine über 3 Kalendertage dauernden Arbeitsschicht eingetragen waren.

In Abschnitt 3 Absatz (1) wurde redaktionell klargestellt, dass der Fahrdienstleiter bei der Verwendung mehrerer Vordrucke die Kopfzeilen nur im ersten Vordruck ausfüllen muss.

#### **408.0411V01 – Vordruck Befehl**

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

- Der Eintrag „ETCS-Halt“ wird benötigt, um einem in der ETCS-Betriebsart TR befindlichen Zug die Weiterfahrt auch in solchen Situationen zulassen zu können, in denen ein rückliegendes Signal Ne 14 oder ein Blockkennzeichen nicht angegeben werden kann, z. B. nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR als Systemreaktion auf einen Balisenlesefehler. Außerdem wird der Eintrag benötigt, um einem Zug, dessen Fahrterlaubnis nach dem Halten auf die Spitze des Zuges gekürzt wurde, die Weiterfahrt zuzulassen.
- Der Eintrag „Ne 14“ wird benötigt, um signalgeführten Zügen in folgenden Situationen die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 zulassen zu können: Züge in der Betriebsart IS bzw. SH (geschobene Züge, zurücksetzende Züge, Züge bei gestörtem ETCS) sowie Sperrfahrten KI, die keine ETCS-Ausrüstung besitzen.

Der so geänderte Vordruck wird in dieser Form bereits netzweit bei den Druckexemplaren zur Neuherausgabe des Vordrucks „Befehl“ (Vordruck 408.0411V01/408.2411V01) angewendet. Vorgaben zum Aufbrauchen sind daher nicht erforderlich.

#### **Modul 408.0421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen**

Die DB Netz AG hat mit der Aufsichtsbehörde vereinbart, wärterbediente nicht signalabhängige Schrankenanlagen der freien Strecke im Bremswegabstand vor dem Bahnübergang (Gefahrpunkt) mit PZB-Einrichtungen auszurüsten. Eine Folgeabhängigkeit zwischen der Bedieneinrichtung der Schrankenanlage und den 2000 Hz-Gleismagneten stellt sicher, dass die PZB Züge, die sich dem Bahnübergang bei offenen Schranken gefährlich nähern, durch eine PZB-Zwangsbremse rechtzeitig vor dem nicht gesicherten Bahnübergang anhält. Solche Bahnübergänge sind mit dem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ gemäß Modul 301.9001 Abschnitt 17<sup>2</sup> gekennzeichnet. In Abschnitt 1 Absatz (13) wurde ergänzt, dass der Fahrdienstleiter in Fällen, in denen er einen Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten nicht benachrichtigen kann oder der Schrankenwärter bzw. Bahnübergangsposten ihm nicht bestätigen kann, dass der Bahnübergang gesichert ist, dem Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 8 einen Befehl 12, Grund 34 i. V. m. Befehl 12.4 erteilen muss. Die zusätzlichen Befehle sind erforderlich, weil infolge des nicht gesicherten Bahnüberganges der 2000 Hz-Gleismagnet im Sinne einer Störung wirksam ist. Der Fahrdienstleiter muss deshalb den Triebfahrzeugführer mit dem Befehl 12.4 darauf hinweisen, dass der 2000 Hz-Gleismagnet ständig wirksam ist, damit letzterer in Höhe

<sup>2</sup> Ril 301 wird zeitgleich entsprechend geändert.

des Orientierungszeichens die Befehlstaste wegen des wirksamen PZB-Magnetes betätigt. Der Fahrdienstleiter darf auf einem Vordruck mehrere Befehle erteilen, wenn der Triebfahrzeugführer diese in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausführen kann. Andernfalls muss der Fahrdienstleiter mehrere Vordrucke verwenden (Modul 408.0411 Abschnitt 3 (1)). Da der Triebfahrzeugführer zuerst den Befehl 12 und danach den Befehl 8 ausführen muss, muss der Fahrdienstleiter zwei Befehlsvordrucke verwenden.

#### **Modul 408.0445 – Geschobene Züge**

Der Absatz (3) wurde für Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale neu aufgenommen. Geschobene Züge fahren in der ETCS-Betriebsart SH, weil aus dieser Betriebsart heraus ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Betriebsart OS oder FS nicht stattfinden kann. Signale Ne 14 sind gemäß Ril 301.1401 10 (1) lediglich ein Haltbegriff in der ETCS-Betriebsart SR. Auch für geschobene Züge gilt: Züge dürfen einander nur im Abstand der Zugfolgestellen folgen [EBO § 39 (3)] und die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges darf nur zugelassen werden, wenn sein Fahrweg frei ist [EBO § 39 (4)]. Hierzu ist es erforderlich, dass die durch Signale Ne 14 gekennzeichneten Blockstellen auch für in ETCS-Betriebsart SH geschobene Züge gelten. Die korrespondierende Regel für Triebfahrzeugführer steht in Modul 408.2445 (3).

#### **Modul 408.0451 - Geschwindigkeiten im Einfahrgeleis beschränken, Einfahrweg begrenzen**

Abschnitt 1 (2) redaktionelle Klarstellung: Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit durch Befehl 12 vorgeschrieben haben.

Abschnitt 1 (3) redaktionelle Klarstellung, auf welche Inhalte sich ergänzende Regeln im Betriebsstellenbuch beziehen können. Dies führt zu zutreffenden Überschriften im Betriebsstellenbuch.

Abschnitt 3 Absatz (3) b) lässt neu zu, dass der Fahrdienstleiter ausnahmsweise auf das Aufstellen einer Wärterhalteplatte am Ende des Einfahrweges verzichten darf, wenn ihm der Triebfahrzeugführer eines dort haltenden Zuges bestätigt hat, dass das Nachtzeichen des Signales Zg 2 als rotes Licht bzw. zwei rote Lichter eingeschaltet ist. Das rote Licht des Signals Zg 2 entspricht in seiner Qualität dem Nachtzeichen des Signals Sh 2.

#### **Modul 408.0454 – Wechsel der ETCS-Betriebsart– (neu)**

Im neuen Modul 408.0454 sind Regeln gegeben, wenn der Triebfahrzeugführer auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale aus den ETCS-Betriebsarten FS oder OS in eine andere ETCS-Betriebsart wechseln will und der Fahrdienstleiter diesem Wechsel nicht durch Befehl zugestimmt oder angeordnet hat. Dieser Fall tritt z. B. ein, wenn der Triebfahrzeugführer auf einer Betriebsstelle die Fahrrichtung wechselt und der Triebfahrzeugführer dazu am ETCS-Fahrergerät die ETCS-Betriebsart SB wählen muss. In der ETCS-Betriebsart SB wird der indirekte Flankenschutz über die ETCS-Zentrale nicht hergestellt. Deshalb muss der Fahrdienstleiter sicherstellen, dass vor Verlassen der ETCS-Betriebsarten FS oder OS der Flankenschutz in benachbarten Zugstraßen nicht gefährdet wird. Danach darf der Fahrdienstleiter dem Wechsel der Betriebsart mündlich zustimmen.

#### **Modul 408.0455 – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen**

In Abschnitt 1 Absatz (1) wurde an vier Stellen der Begriff „ETCS-Fahrerlaubnis“ redaktionell klargestellt.

In Abschnitt 2 Absatz (4) ist die Regel für Züge in der ETCS-Betriebsart SR ergänzt worden. Um alle Fälle der Zugfahrt mit besonderem Auftrag bei ETCS einheitlich zu regeln, ist es erforderlich, dem bisher genannten ETCS-geführten Zug den Zug in der ETCS-Betriebsart SR gleichzusetzen. Damit sind folgende Fälle umfasst:

- Der Fahrdienstleiter lässt dem Triebfahrzeugführer eines in ETCS-Betriebsart FS oder OS anzeigegeführten Zuges die Vorbeifahrt an einer ETCS-Bk auf Befehl zu. Der Triebfahrzeugführer bedient Override und wechselt von ETCS-Betriebsart FS oder OS nach SR.
- Der Fahrdienstleiter lässt dem Triebfahrzeugführer eines in ETCS-Betriebsart SR signalgeführten Zuges die Vorbeifahrt an einer ETCS-Bk auf Befehl zu. Der Triebfahrzeugführer bedient Override und bleibt in ETCS-Betriebsart SR.

Weiterhin wurde ergänzt, dass der Fahrdienstleiter Befehle 12 mit dem Auftrag, auf Sicht zu fahren, und Befehle 13 kombinieren darf. Dies ist sinnvoll, um Fahren auf Sicht auf ein unbedingt notwendiges Maß zu begrenzen, und zwar in den Fällen, bei denen das ETCS-Fahrzeuggestät länger in der ETCS-Betriebsart SR verbleibt als der Fahrdienstleiter Fahren auf Sicht mit Befehl 12 angeordnet hat.

In Abschnitt 2 Absatz (5) wurden besondere Regeln auf Strecken mit ETCS-Level 2 für die Vorbeifahrt an Grenzsignalen, die den Levelwechsel von ETCS-Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB kommandieren, gegeben. Diese Regeln müssen berücksichtigen, dass ein kommandierter automatischer Levelwechsel erst dann stattfindet, wenn das Grenzsinal eine Fahrtstellung zeigt oder Signal Hp 0 mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8. Wenn im Störfall ein kommandierter automatischer Levelwechsel unterbleibt, offenbart sich diese Störung erst dann, wenn das Grenzsinal eine Fahrtstellung zeigt oder Signal Hp 0 + Zs 1, Zs 7 oder Zs 8. Diese Störung ist in Modul 408.0653 Abschnitt 2 geregelt. Wenn der Fahrdienstleiter die Vorbeifahrt am Grenzsinal mit Befehl 2 zulassen muss, z. B. weil ein Signal Zs 1 nicht bedienbar ist, würde sich ein störungsbedingt unterbleibender Levelwechsel nicht offenbaren bzw. ein bereits angekündigter Levelwechsel findet nicht statt, wenn der Triebfahrzeugführer Override EOA bedient, nachdem er einen Befehl 2 erhalten hat. Es ist deshalb erforderlich, dass der Fahrdienstleiter einen manuellen Levelwechsel mit Befehl 10 und 10.1<sup>3</sup> anordnet und sich vom Triebfahrzeugführer den Levelwechsel bestätigen lässt, bevor er mit einem Befehl 2 die Vorbeifahrt an einem Grenzsinal zulässt. Dies geben die neuen Regeln in den Unterabsätzen a) - c) vor.

Unterabsatz d) verweist auf ergänzende Regeln im Betriebsstellenbuch. Diese sind erforderlich, wenn der Zug aus einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale heraus vor einem Grenzsinal hält und zwischen der rückgelegenen Zugmeldestelle und dem Grenzsinal keine Blockteilung besteht. In diesem Fall könnte der Levelwechsel zu einer Verletzung des Flankenschutzes auf der rückgelegenen Zugmeldestelle führen. Das Betriebsstellenbuch gibt dann die zu beachtenden Regeln vor.

Zu Abschnitt 3 Absatz (5): Zufahrtsicherungssignale sollen verhindern, dass ein nicht mit ETCS ausgerüsteter Zug in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale einfährt. Sie können in Richtung der mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ausgerüsteten Strecke keinen Fahrtbegriff zeigen. Im Regelfall wechselt der Zug noch vor dem Zufahrtsicherungssinal nach ETCS-Level 2 und fährt dann am dunkelgeschalteten Zufahrtsicherungssinal vorbei. Wenn ein automatischer Levelwechsel bis zum Zufahrtsicherungssinal nicht stattgefunden hat, kommt der Zug am Halt zeigenden Zufahrtsicherungssinal zum Halten. Die Ursache für die Haltstellung des Zufahrtsicherungssinals kann demnach auch darin bestehen, dass der automatische Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat. Der neue Abschnitt 3 Absatz (5) regelt deshalb, dass der Fahrdienstleiter sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen muss, dass sich der Zug in ETCS-Level 2 befindet, bevor er eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag an einem Zufahrtsicherungssinal in Richtung der ETCS-Strecke zulässt. Damit kann der Fahrdienstleiter ausschließen, dass der nicht vollzogene Levelwechsel nach ETCS-Level 2 zusätzliche bzw. alleinige Ursache für die Haltstellung des Zufahrtsicherungssinals ist. Wenn der Le-

---

<sup>3</sup> Befehl 10.1 ist wegen eventueller rückwärtiger Restriktionen im Fahrweg erforderlich.



velwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gelten Regeln in Modul 408.0653. Wenn das Triebfahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, darf der Fahrdienstleiter die Zugfahrt nicht zulassen. Die Regel gilt nicht für Kleinwagenfahrten, da diese nicht mit ETCS ausgerüstet sein müssen.

In Abschnitt 4 wurde die bislang gültige Regel, wonach ein für einen Zug einmal bedientes Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nach dem Erlöschen kein zweites Mal für denselben Zug bedient werden durfte, geändert. Der Fahrdienstleiter darf diese Signale, wenn Sie erlöschen, bevor der Zug daran vorbeigefahren ist, auch ein weiteres Mal bedienen, wenn er sichergestellt hat, dass er das Signal für denselben Zug bedient.

#### **Modul 408.0458 Abschnitt 4 Absatz (4) – Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen**

In Abschnitt 3 Absatz 4 wurde redaktionell klargestellt, dass der Fahrdienstleiter *zusätzlich* alle *folgenden* Hauptsignale auf Halt stellen muss, die LZB oder ETCS für den Zug dunkel geschaltet hatte.

In Abschnitt 4 Absatz (4) hat „ETCS-Fahrterlaubnis“ den bisherigen Begriff „Fahrterlaubnis“ redaktionell ersetzt. Siehe hierzu Erläuterungen zu 408.0101A01, Begriff „ETCS-Fahrterlaubnis“.

In Abschnitt 4 Absatz 5 wurde redaktionell klargestellt, dass der Fahrdienstleiter alle folgenden Hauptsignale, welche die LZB oder ETCS dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen muss.

Abschnitt 6 wurde in drei Absätze gegliedert. Hierbei wurde der bisherige Abschnitt 6 zum neuen Absatz (1). Die Absätze (2) und (3) sind neu und regeln, dass abweichend von Absatz (1) die Regeln in Abschnitt 3 Absatz (4) bzw. Abschnitt 4 Absatz (5) auch für Hauptsignale hinter einer virtuellen Blockstelle gelten, die der Fahrdienstleiter auf Halt stellt bzw. an der er eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag nicht durchführen will. Dies stellt klar: Der Fahrdienstleiter muss weitere virtuelle Blockstellen hinter der zurückzunehmenden Blockstelle nicht auf Halt stellen. Dies ist deshalb nicht erforderlich, weil an virtuellen Blockstellen keine dunkelgeschalteten Hauptsignale an der Außenanlage vorhanden sind, die für den Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges als erloschene Signale gelten würden.

#### **Modul 408.0463 – Auf dem Gegengleis fahren**

Der neue Abschnitt 10 Absatz (2) c lässt für ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale zu, dass der Fahrdienstleiter den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis durch ein virtuelles Signal Zs 1 erteilt. Die ETCS-Zentrale übermittelt das Signal Zs 1 als Fahrt in der ETCS-Betriebsart FS. Die korrespondierende Regel für den Triebfahrzeugführer im Modul 408.2463 Abschnitt 1 Absatz (2) gibt vor, dass er bei einem Fahrauftrag in ETCS-Betriebsart FS das Regel- oder das Gegengleis befahren darf.

Der Fahrdienstleiter darf bei ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis nicht durch Signal Zs 1 erteilen, da dort auch signalgeführte Züge verkehren können. Diese Aussage ist lediglich als Hinweis gegeben, da sich die Regel schon aus dem Grundsatz in Abschnitt 10 Absatz (1) ergibt.

Hiervon unberührt bleibt, dass der Fahrdienstleiter die Fahrt in das Gegengleis durch Signal Zs 1 zulassen darf, wenn er den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis durch Befehl 4 erteilt und dies nach Abschnitt 10 Absatz (3) c) im Betriebsstellenbuch zugelassen ist.

#### **Modul 408.0475 – Arbeiten an technischen Einrichtungen**

In Abschnitt 3 wurde ein Rechtschreibfehler korrigiert.

Aus den bisherigen Abschnitt 5 wurde Abschnitt 5 Absatz (1). In Abschnitt 5 Absatz (1) wurde der Begriff „ETCS-Sperrungen“ redaktionell geändert in „ETCS-Sperren“. Damit stimmt der

Sprachgebrauch mit dem Bedienungsregelwerk 482.72xx überein. Im 2. Anstrich und 3. Anstrich wurde „einrichten“ durch „aktivieren“ ersetzt und damit eine Übereinstimmung zum Sprachgebrauch des Bedienungsregelwerkes 482.72xx hergestellt. Der 3. Anstrich erwähnt neben der Möglichkeit, die Fahrt durch die Fahrtstellung eines Hauptsignals zuzulassen, auch die Zugfahrt mit besonderem Auftrag, auch für diese gelten dieselben Voraussetzungen. Der 4. Anstrich gilt nur noch für den Fall, wenn das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt; außerdem muss der Fahrdienstleiter zusätzlich Befehl 10.1 erteilen wegen eventueller rückwärtiger Restriktionen. Das Beispiel wurde entsprechend angepasst. Der 5. Anstrich ist neu und regelt, wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt. Dies ist erforderlich, weil auf ETCS-Strecken langfristig Triebfahrzeuge verkehren können, die nicht mehr über PZB/LZB verfügen. Der Fahrdienstleiter beauftragt den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10, ETCS-Level 0 zu wählen und erteilt zusätzlich Befehl 10.1 wegen eventueller rückwärtiger Restriktionen.

Abschnitt 5 Absatz (2) ist neu und regelt die Sperrung einer ETCS-Zentrale.

Abschnitt 8 Absatz (1) h ist neu. Unterabsatz h) regelt den Fall, dass der Fahrdienstleiter ETCS-Sperren aktiviert haben muss, bevor er dem Beginn der Arbeiten zustimmt. Dies ist der Fall, wenn die ETCS-Führung nach Umbaumaßnahmen oder Inbetriebnahmen mit Nebenbestimmungen nicht verwendet werden darf, da projektierte Daten im ETCS nicht mit dem Zustand der Infrastruktur übereinstimmen können. Eine nicht aktivierte ETCS-Sperre kann in diesen Fällen dazu führen, dass ein Zug mit falschen Führungsgrößen (zu hohe Geschwindigkeit oder zu große Zielentfernung) geführt wird.

### **Modul 408.0481 – Sperrfahrten durchführen**

Abschnitt 5 Absatz (3) c enthält eine neue Regel für Sperrfahrten, die nur einen Teil des Gegengleises befahren und auf dem Regelgleis zurückkehren. Diese lässt zu, dass der Fahrdienstleiter die Sperrfahrt mit Signal Zs 8 zulässt. Nach den Regeln in Modul 301.0301 Abschnitt 9 Absatz (3) gilt ein durch Signal Zs 8 erteilter Auftrag, das Gleis entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung zu befahren bis zum nächsten Bahnhof. Bislang wurde die Ansicht vertreten, dass diese Regel es nicht zulassen würde, Sperrfahrten auch dann mit Signal Zs 8 die Zustimmung zur Fahrt zu erteilen, wenn die Fahrt bereits vor dem nächsten Bahnhof enden und zum Ausgangsbahnhof oder eine etwa davor liegende Stelle zurückkehren würde. Daher musste eine zusätzliche Regel geschaffen werden, wonach der Fahrdienstleiter vor Zulassung der Sperrfahrt mit Signal Zs 8 dem Triebfahrzeugführer mit Befehlen 5 und 5.2 sowie ggf. mit Befehl 14 vorgeben muss, bis zu welchem Punkt der freien Strecke die Sperrfahrt verkehren soll und für die Rückfahrt. Die vorgenannten Befehle können hier nicht pauschal durch einen entsprechenden Fahrplan ersetzt werden, da der Fahrdienstleiter in der Praxis keine solchen Fahrpläne erteilen darf. Dies ist Aufgabe der Betriebszentrale. Sollen Sperrfahrten planmäßig, z. B. im Rahmen von Betraarbeiten, einen Teil eines Gegengleises befahren und auf dem Regelgleis zurückkehren, so können der Betra die nötigen Fahrplanangaben beigegeben sein, die der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer dann im Befehl übermitteln darf. Ein Verzicht auf die Befehle ist in diesem Zusammenhang jedoch nicht zulässig. Hintergrund dieser Regel ist das Bestreben, Zugfahrten, wenn möglich, weitestgehend mit vorhandenen Signalen zuzulassen, da das Übermitteln von Befehlen stets mit einem höheren Fehlerrisiko behaftet ist. Die Nutzung vorhandener Signale ist damit immer anzustreben und der Befehlserteilung vorzuziehen.

Abschnitt 9 erhält eine allgemeinere Überschrift – „Gültigkeit der Signale“ – und wird neu in zwei Absätze unterteilt. Absatz (1) erhält die bisherige Regel zur Gültigkeit der Signale bei mehreren Sperrfahrten und erhält hierzu ein entsprechendes Randstichwort. Der neue Absatz (2) regelt die Gültigkeit des Signals Ne 14 für Kleinwagenfahrten: Kleinwagen sind nicht mit Zugbeeinflussung ausgerüstet. Sie befinden sich deshalb in keiner ETCS-Betriebsart – ein Signal Ne 14 würde mit seiner Bedeutung „Halt für Züge in ETCS-Betriebsart SR“ [Modul 301.1401 10 (1)] für

eine Kleinwagenfahrt keinen Haltbegriff darstellen. Dies ist aber erforderlich, damit der Fahrdienstleiter die jeweilige Sperrfahrt KI erst dann zulassen kann, wenn die Bedingungen hierfür erfüllt sind. Deshalb gibt die neue Regel vor, dass der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zur Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehl 2 erteilen muss. Für Strecken mit ETCS-Level 2 und Hauptsignalen ist die Regel nicht erforderlich, da dort Signale Ne 14 immer zusammen mit einem Hauptsignal aufgestellt sind und die Hauptsignale auch für Kleinwagenfahrten gelten. Die korrespondierende Regel für Triebfahrzeugführer ist in Modul 408.2481 6 (2) enthalten.

Abschnitt 11 Absatz (3) ist neu und regelt das Vorgehen bei Sperrfahrten, die auf der freien Strecke den Abschnitt zwischen einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ und dem Bahnübergang befahren, den Bahnübergang aber nicht erreichen, so dass eine Sicherung des Bahnübergangs nicht erforderlich ist. In diesen Fällen befährt die Sperrfahrt den ständig wirksamen 2000 Hz-Gleismagneten an dem Orientierungszeichen. Um die Befehlstaste bedienen zu können, benötigt der Triebfahrzeugführer einen Befehl 12.4. Ein Befehl 12 Grund Nr. 34 ist nicht erforderlich, da es sich beim Befahren des ständig wirksamen 2000 Hz-Gleismagneten ursächlich nicht um eine Störung der PZB-Streckeneinrichtung handelt und die zulässige Geschwindigkeit einer Sperrfahrt bereits 50 km/h beträgt.

#### **Modul 408.0487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen**

In Abschnitt 1 Absatz 3 wurde ein Schreibfehler im Randstichwort korrigiert.

In Abschnitt 1 Absatz (4) wurde für den Fahrdienstleiter der Wortlaut „Nein, warten“ bei der Verweigerung der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke redaktionell ergänzt. In Modul 408.2487 Abschnitt 2 Absatz (2) ist dieser Wortlaut zwar vorgeschrieben, jedoch fehlte er im Fahrdienstleitermodul.

In Abschnitt 4 Absatz (3) wurde die Regel ergänzt, wonach das Freisein der Strecke für die Dauer von Gleissperrungen zur Durchführung von Arbeiten nicht immer gewährleistet sein muss. Die Betra kann hierzu künftig Regelungen treffen, wenn z. B. Arbeiten während der unterbrochenen Arbeitszeit durchgeführt werden sollen und sich während dieser Zeit Fahrzeuge auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke befinden.

#### **Modul 408.0487V01 - Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock**

Im Vordruck 408.0487V01 Zugmeldebuch für Strecke mit Stichstreckenblock (Einlage) fehlten in der Druckausgabe der Ril 408 in den Spalten 3, 4 und 5 unterhalb der Zeile U/M die senkrechten Trennlinien. Diese wurden ergänzt.

Der bisherige Vordruck kann aufgebraucht werden.

#### **Modul 408.0488 – Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt**

In Abschnitt 1 Absatz (4) wurde die Regel ergänzt, wonach der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt, die auf der freien Strecke beginnt und aus einer Rangierfahrt übergegangen ist, mündlich zulassen muss, wenn er keine Hauptsignale bedienen kann. Damit wird eine analoge Regel geschaffen, die auch bei Sperrfahrten vorsieht, dass der Fahrdienstleiter diese Fahrten mündlich zulässt. Der Triebfahrzeugführer darf darauf vertrauen, dass ihm eine solche Zulassung erteilt wird und er nicht ohne weiteres nach Verlassen einer Anschlussstelle oder eines Baugleises auf der freien Strecke in eine Zugfahrt übergeht.

In Abschnitt 2 Absatz (1) wurde die Aufzählung mit Anstrichen in eine Aufzählung mit Kleinbuchstaben umgewandelt, um im nachfolgenden Text Bezüge zu den einzelnen Passagen herstellen zu können. In Abschnitt 2 Absatz (1) c) wurde „vor einem Signal Ne 1“ ergänzt. Dadurch ist die Stelle genau so benannt, wie sie im Befehl 7 angegeben ist. Am Ende des Absatzes (1)



wurde Folgendes ergänzt: In den Fällen nach Abschnitt 2 Absatz (1) b) und c) muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer auffordern, den Zugschluss so lange eingeschaltet bzw. angebracht zu lassen, bis der Fahrdienstleiter eine Räumungsprüfung durchführen kann.

### **Modul 408.0492 – Sonstige Besonderheiten**

In Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 1 ist neu geregelt, dass der Befehl 11 nicht erforderlich ist, wenn der Fahrdienstleiter die Zugfahrt am Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes mit besonderem Auftrag zulässt. Wenn der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt, führt die LZB den Zug auf einen Halt bzw. auf eine maximal zulässige Geschwindigkeit von 40 km/h. In dieser Situation kann der Triebfahrzeugführer den Beginn der eigentlichen Geschwindigkeitsbeschränkung an derselben Stelle sicher bestimmen.

In Abschnitt 5 Absatz (2) a) ist neu geregelt, dass auf Strecken mit ETCS bei Langsamfahrstellen, die nicht in ETCS eingegeben und aktiviert sind, der Befehl 11 nicht erforderlich ist, wenn der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt am Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes mit besonderem Auftrag zulässt. Wenn der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt, führt ETCS den Zug auf einen Halt bzw. auf eine maximal zulässige Geschwindigkeit von 40 km/h. In dieser Situation kann der Triebfahrzeugführer den Beginn der eigentlichen Geschwindigkeitsbeschränkung an derselben Stelle sicher bestimmen

In Abschnitt 6 Absatz (2) b) Nr. 2 ist die Regel aus Abschnitt 5 Absatz (2) inhaltsgleich aufgenommen. Erläuterung hierzu siehe 408.0492 Abschnitt 5 Absatz (2) a).

In Abschnitt 9 Absatz (1) hat „ETCS-Fahrterlaubnis“ die bisher verwendete Formulierung „Fahrterlaubnis in ETCS“ redaktionell ersetzt. Siehe hierzu Erläuterungen zu 408.0101A01, Begriff „ETCS-Fahrterlaubnis“.

### **Modul 408.0501 – Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt**

In Abschnitt 1 Absatz (2) wurde die bei der Neuherausgabe irrtümlich vergessene Regel zu Merkhinweisen und Sperren wieder aufgenommen. Diese Änderung war bereits vorab mit Ausnahme 203 bekanntgegeben worden, die durch die Aufnahme entfällt.

### **Modul 408.0531 - Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR**

Zu Abschnitt 1: Bei einer Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN muss der Triebfahrzeugführer sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen und nach Modul 408.0653 Abschnitt 4 gemeinsam mit ihm feststellen, ob die Zwangsbremmung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist. Wenn die Zwangsbremmung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, gelten die Regeln in Modul 408.0531. Aus diesem Grund wurden die in Abschnitt 1 aufgelisteten Fälle, in denen der Triebfahrzeugführer sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen muss, um die neuen Unterabsätze k) und l) erweitert: Auch nach einer Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN erhält der Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt Befehl 2, wenn diese an einem Hauptsignal eingetreten ist, das Fahrtstellung oder Kennlicht zeigt. Der Fall einer unzulässigen Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal ist unabhängig von einer gleichzeitig eintretenden Zwangsbremmung bei ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN im bereits vorhandenen Unterabsatz a) geregelt. Redaktioneller Hinweis: Die bisher in 2 Absätzen teils als Aufzählung, teils als Fließtext dargestellten Situationen sind neu einheitlich als Aufzählung dargestellt. Die in den bisherigen Absätzen (1) und (2) dargestellten Situationen wurden dabei in einen Abschnittstext zusammengefasst, der die einzelnen Situationen als Unterabsätze a) bis l) gleichrangig auflistet.

Abschnitt 2 Absatz 4 ist neu. Die Regeln sind für den Fall gegeben, dass ein Zug unzulässig an einem Halt zeigenden Einstiegsgrenzsignal vorbeigefahren ist und nach der Vorbeifahrt hinter dem Ort des Levelwechsel in ETCS-Betriebsart TR zum Halten kommt. Wenn der Triebfahrzeugführer die ETCS-Betriebsart TR bestätigt hat, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät nicht in die ETCS-Betriebsart PT, sondern in die ETCS-Betriebsart NTC PZB/LZB. Der Triebfahrzeugführer verständigt den Fahrdienstleiter und teilt ihm mit, dass das ETCS-Fahrzeuggerät die ETCS-Betriebsart NTC PZB LZB anzeigt. Damit gelten die gleichen Regeln wie bei einer unzulässigen Vorbeifahrt eines signalgeführten Zuges mit wirksamer PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung. Bei der Weiterfahrt des Zuges wird das ETCS-Fahrzeuggerät aber wieder nach Level 2 kommandiert. Um eventuelle rückwärtige Geschwindigkeitsrestriktionen, welche die Zugbeeinflussung nicht „überwacht“, weiter zu beachten, ist ein Befehl für die Weiterfahrt mit 40 km/h erforderlich. Hier kann der Fall eintreten, dass der Zug an keinem für ihn gültigen Hauptsignal mehr vorbeifahren muss. Um die fehlende Überwachung der rückwärtigen Restriktionen zu kompensieren, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 2 für die Weiterfahrt nach unzulässiger Vorbeifahrt am Einstiegsgrenzsignal einen Befehl 10.1 mit der Weisung erteilen, 2000 m mit höchstens 40 km/h zu fahren.

Abschnitt 2 Absatz (6): Zufahrtsicherungssignale sollen verhindern, dass ein nicht mit ETCS ausgerüsteter Zug in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale einfährt. Sie können in Richtung der mit ETCS-Level 2 ausgerüsteten Strecke keinen Fahrtbegriff zeigen. Im Regelfall wechselt der Zug noch vor dem Zufahrtsicherungssignal nach ETCS-Level 2 und fährt dann am dunkelgeschalteten Zufahrtsicherungssignal vorbei. Wenn ein automatischer Levelwechsel bis zum Zufahrtsicherungssignal nicht stattgefunden hat, kommt der Zug am Zufahrtsicherungssignal zum Halten. Der Fahrdienstleiter ordnet dann einen manuellen Levelwechsel nach ETCS-Level 2 an (geregelt in Modul 408.0653 Abschnitt 2). Sollte der automatische Levelwechsel nach ETCS-Level 2 bis zum Zufahrtsicherungssignal nicht stattgefunden haben, weil das führende Fahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, darf der Fahrdienstleiter den Zug nicht in die ETCS-Strecke einlassen [Modul 408.0455 Abschnitt 3 Absatz (5)]. Auch bei einer PZB-Zwangsbremung an einem Zufahrtsicherungssignal ist sicherzustellen, dass der Zug für die Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale geeignet, also mit ETCS ausgerüstet ist. Dies stellt Abschnitt 2 mit dem neuen Absatz (5) sicher. Über die Grundregel hinaus, wonach bei einer PZB-Zwangsbremung Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter gemeinsam feststellen müssen, ob diese an einem Hauptsignal usw. eingetreten ist, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer auffordern, ihm mitzuteilen, ob das führende Fahrzeug mit ETCS-Level 2 ausgerüstet ist (Unterabsatz a). Wenn dies der Fall ist und ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gelten die Regeln in Modul 408.0653 Abschnitt 4; der Fahrdienstleiter ordnet einen manuellen Levelwechsel an (Verweis geregelt in Unterabsatz b). Wenn das führende Fahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Fahrdienstleiter den Zug zurücksetzen lassen oder auf die mit PZB ausgerüstete Strecke umleiten (Unterabsatz c).

#### **Modul 408.0541 – Gefahrdrohende Umstände**

Abschnitt 5 der bisherigen Regeln zum Thema Windwarnung ist entfallen. Die entsprechenden Regeln sind neu in Modul 484.0035 enthalten. Die Nummerierung der folgenden Abschnitte ändert sich entsprechend von 6 bis 9 in 5 bis 8.

#### **Modul 408.0572 – Zug zurücksetzen**

Durch Aufnahme von besonderen Regeln beim Zurücksetzen von Zügen auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale wurde der Abschnitt 4 in Absätze unterteilt. Als neue Regel ist in Absatz (2) aufgenommen worden, dass im Betriebsstellenbuch für das Zurücksetzen abweichende oder ergänzende Regeln gegeben sein können. Ergänzende oder abweichende Regeln

werden gegeben, wenn Streckenabschnitte nur einseitig oder nur im Regelgleis mit ETCS ausgerüstet sind (z. B. Bf Leipzig-Mockau - Bf Leipzig/Halle Flughafen).

Der neue Absatz (4) betrifft die besonderen Regeln für das Zurücksetzen von Zügen auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale. Wenn auf diesen Strecken das Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer beim Zurücksetzen auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ETCS-Level 2 wählen. Durch diese Levelwahl wird die ETCS-Betriebsart SR vorgegeben. Bei ETCS-Betriebsart SR gelten die am Fahrweg des zurücksetzenden Zuges stehenden Signale Ne 14. Diesen Signalen sind nicht schaltbare Balisen mit der Information „Halt, wenn in SR“ zugeordnet. Der Fahrdienstleiter muss deshalb die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 mit Befehl 2 zulassen.

Ein Zug, der nicht von der Spitze aus gesteuert wird bzw. dessen arbeitendes Triebfahrzeug sich nicht an der Spitze des Zuges befindet, ist ein geschobener Zug. Geschobene Züge dürfen nicht in der ETCS-Betriebsart SR fahren: In ETCS-Betriebsart SR bestünde die Möglichkeit, dass der Zug in die ETCS-Betriebsart FS wechselt. Hierbei wären die angezeigten Führungsgrößen um den Betrag der geschobenen Zuglänge falsch; außerdem könnte ein in ETCS-Betriebsart FS fahrender Zug sich selbst zwangsbremsen. Zurücksetzende Züge, deren Triebfahrzeug sich nicht an der Spitze des Zuges befindet bzw. die nicht von der Spitze aus gesteuert werden, müssen deshalb in ETCS-Betriebsart SH fahren, weil aus dieser Betriebsart heraus ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Betriebsart OS oder FS nicht stattfinden kann. Signale Ne 14 sind gemäß Ril 301.1401 10 (1) lediglich ein Haltbegriff für Züge in der ETCS-Betriebsart SR. Auch für zurücksetzende Züge gilt: Züge dürfen einander nur im Abstand der Zugfolgestellen folgen [EBO § 39 (3)] und die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges darf zugelassen werden, wenn sein Fahrweg frei ist [EBO § 39 (4)]. Hierzu ist es erforderlich, dass die durch Signale Ne 14 gekennzeichneten Blockstellen auch für zurücksetzende Züge in ETCS-Betriebsart SH gelten. Für den Fahrdienstleiter bedeutet dies, dass er auch in diesem Fall die Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 einheitlich mit Befehl 2 zulassen muss.

### **Modul 408.0591 - Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb (hier: Fehlleitung)**

Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 1 wurde für ETCS um folgende Vorgabe erweitert Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auch dann einen Befehl 14.6 erteilen, wenn ETCS einen Levelwechsel nach ETCS-Level 2 bereits angekündigt hat. Hintergrund: Bei einem angekündigten Levelwechsel ist die Fahrerlaubnis im Hintergrund bereits vorhanden. Im Zusammenwirken mit den erweiterten Regeln in Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 5 (s. u.) führt die Vorgabe dazu, dass der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer auch bei einem angekündigten Levelwechsel den Befehl 14.6 („Bleiben Sie halten.“) erst dann zurückziehen darf, nachdem ihm der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass dieser Override EOA bedient hat.

Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 5 wurde um zwei Vorgaben erweitert:

- Erster Anstrich: Die Vorgabe, dass der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 13 erteilen muss, wenn er das Freisein des Gleises feststellen kann, ist eine redaktionelle Wiederholung der Regel in Modul 408.0455 Abschnitt 2 Absatz (4). Die Regel trifft auch hier zu, weil der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt mit Befehl 1 oder Befehl 3 zulässt.
- Zweiter Anstrich: Der Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass dieser nach Erhalt des Befehles zur Weiterfahrt *Override EOA* bedient hat. Erst dann darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35 erteilen und damit den vorher erteilten Befehl 14.6 („Bleiben Sie halten“) zurückziehen. Hintergrund: Bei ETCS-Level 2 kann es - z. B. wenn der Zug zwischen Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 und der fahrwegbestimmenden Weiche zum Halten gekommen ist - vorkommen, dass das ETCS-Fahrzeuggerät weiterhin die ursprünglichen Führungsgrößen anzeigt,

obwohl der Fahrdienstleiter den ursprünglichen falschen Fahrweg aufgelöst und anschließend den Fahrweg mit dem korrekten Ziel neu eingestellt hat. Wenn der Triebfahrzeugführer nach Befehlserhalt weiterfahren würde, würden die weiterhin angezeigten ursprünglichen Führungsgrößen nicht zum neu eingestellten Fahrweg passen und der Zug könnte bei der Weiterfahrt schneller als zulässig fahren. Außerdem würde eine Weiterfahrt mit den ursprünglich angezeigten Führungsgrößen dazu führen, dass ETCS den Zug hinter der fahrwegbestimmenden Weiche zwangsbremst, weil er bis zum neuen Zielsignal mindestens zwei Balisengruppen des alten Fahrwegs vermisst. Da der Triebfahrzeugführer in dieser Situation nicht vor dem Ende einer Fahrterlaubnis hält, geben ihm die neuen korrespondierenden Regeln in Modul 408.2591 vor, vor der Weiterfahrt Override EOA zu betätigen, damit das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart SR wechselt und damit die nicht zutreffenden, ursprünglichen Führungsgrößen löscht. Die Aufforderung des Fahrdienstleiters an den Triebfahrzeugführer, ihm die Bedienung von Override EOA zu bestätigen, bevor er den Befehl 14.6 mit einem Befehl 14.35 zurückzieht, erhöht die Sicherheit des Verfahrens: Nicht ein menschlicher Fehler kann zu einer sicherheitlich kritischen Situation führen, sondern nur die Verkettung zweier menschlicher Fehler.

#### **Modul 408.0601 – Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln**

In Abschnitt 1 Absatz (1) und in Abschnitt 5 Absatz (2) wurde redaktionell klargestellt, dass der Bediener die jeweiligen Feststellungen „bei der Fahrwegprüfung“ treffen muss.

In Abschnitt 5 Absatz (4) c) wurde präzisiert, dass sich der Verzicht auf Handverschluss ausschließlich auf Schutzweichen nach Abschnitt 2 Absatz (6) d)<sup>4</sup> und e)<sup>5</sup> bezieht.

In Abschnitt 5 Absatz (4) d) wurde korrigiert bzw. präzisiert, dass sich der Verzicht auf Handverschluss ausschließlich auf Schutzweichen nach Abschnitt 2 Absatz (6) d)<sup>6</sup> und e)<sup>8</sup> bezieht.

#### **Modul 408.0622 – Einrichtungen des Streckenblocks gestört**

In Abschnitt 1 Absatz (1) a) ersetzt „Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal)“ die bisher genannten „selbsttätiges Blocksignal oder einer virtuellen Blockstelle“. Zusammen mit der Ergänzung, dass die Regel nicht für Abzweigstellen gilt, ist damit eine klarere Abgrenzung der Geltung für virtuelle Blockstellen von Abzweigstellen möglich. Die Regeln zum Sperren eines selbsttätigen Blocksignals sind nach Modul 408.0403 Nr. 9 verschoben worden. In Unterabsatz b) stellt ein korrespondierender Satz klar, dass die Regel auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes gilt.

Abschnitt 1 Absatz (3)<sup>9</sup> lässt neu allgemein zu, dass auf Strecken mit Blockkennzeichen der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge als betroffener Zugfolgeabschnitt gilt. Damit ist die Regel für signalgeführte Züge und anzeigegeführte Züge gleich. Der Fahrdienstleiter kann auch dem Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges im Befehl 12 die jeweiligen Blockkennzeichen in den Spalten „von“ und „bis“ angeben, weil diese in allen Fällen im Fahrplan des Zuges dargestellt sind. Voraussetzung ist, dass der Fahrdienstleiter für die nicht betroffenen

---

<sup>4</sup> andere Flankenschutzeinrichtung

<sup>5</sup> keine Fahrzeugbewegung

<sup>6</sup> bisher irrtümlich genannt: „(5)“

<sup>7</sup> andere Flankenschutzeinrichtung

<sup>8</sup> keine Fahrzeugbewegung

<sup>9</sup> analog zu 408.0244 Abschnitt 6 Absatz (1) d) Nr. 4

Teilblockabschnitte das Freisein der nicht betroffenen Teilblockabschnitte nach Modul 408.0244 Abschnitt 4 Absatz (5) oder (6) festgestellt hat.

In Abschnitt 1 Absatz (4)<sup>10</sup> wurde für den betroffenen Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge (1. Anstrich) die Züge in ETCS-Betriebsart SR ausgenommen. Stattdessen gelten für Züge in ETCS-Betriebsart SR dieselben Regeln wie für anzeigeführte Züge (2. Anstrich). Ein Zug in der ETCS Betriebsart SR ist signalgeführt. Die Blockkennzeichen gelten für diesen signalgeführten Zug nicht. Bei anzeigeführten Zügen wird der Zugfolgeabschnitt durch die Blockkennzeichen begrenzt. Wenn ein Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nicht gegeben bzw. nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, muss der Fahrdienstleiter für den betroffenen Zugfolgeabschnitt Fahren auf Sicht anordnen. Für ETCS-geführte Züge ist dies der Zugfolgeabschnitt zwischen den begrenzenden Blockkennzeichen bzw. zwischen dem Blockkennzeichen und dem Signal Ne 14. Ein Zug, der in der ETCS-Betriebsart SR fährt, darf höchstens 40 km/h fahren. Der Triebfahrzeugführer muss auf Sicht fahren, wenn ihn der Fahrdienstleiter hiervon nicht mit Befehl 13 befreit. Daher kann der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines in ETCS-Betriebsart SR fahrenden Zuges die Begrenzung des durch Blockkennzeichen gekennzeichneten Zugfolgeabschnittes im Befehl unter Angabe der Bezeichnung der Blockkennzeichen vorgeben. Die Regel begrenzt das Fahren auf Sicht damit auf den unbedingt notwendigen Zugfolgeabschnitt. Sollte ein ETCS-Betriebsartwechsel von SR nach FS z. B. wegen einer gestörten Funkübertragung nicht stattfinden, muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln in Modul 408.2456 Abschnitt 6 Absatz (2) bis zum nächsten Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 weiter auf Sicht fahren.

#### **Modul 408.0631 – Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört**

In Abschnitt 3 Absatz (2) a) wurde ein Schreibfehler korrigiert. Statt mit Befehl 12 – Grund Nr. 1 erhält der Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 – Grund Nr. 7 den Auftrag, bis zur nächsten Zugmeldestelle auf Sicht zu fahren.

In Abschnitt 3 Absatz (2) b) wurde ein Schreibfehler korrigiert. Statt dem Befehl 14.4 erhält der Triebfahrzeugführer mit Befehl 14 die in Ziffer 1. und 2. enthaltenen Aufträge.

Abschnitt 5 der bisherigen Regeln zum Thema Windwarnung ist entfallen. Die entsprechenden Regeln sind neu in Modul 484.0035 enthalten. Die Nummerierung des folgenden Abschnittes ändert sich entsprechend von 6 in 5.

#### **Modul 408.0633 – Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel nicht möglich (neu)**

Das neue Modul 408.0633 beinhaltet Regeln für den außerplanmäßigen Gleiswechsel auf Betriebsstellen mit außenliegenden Bahnsteigen, die zur Reisendeninformation mit DSA<sup>11</sup> ausgerüstet sind, an durchgehenden Hauptgleisen auf Strecken mit Geschwindigkeiten größer 120 km/h. Bei der Wahl der Geschwindigkeit sind Strecken mit Gleiswechselbetrieb, aber auch parallel verlaufende eingleisige Strecken erfasst, für die ein Gleiswechsel aus dispositiven Gründen erfolgen kann. Bei Streckengeschwindigkeiten bis zu 120 km/h sind keine besonderen betrieblichen Maßnahmen erforderlich. Die von den Maßnahmen betroffenen Betriebsstellen umfassen Haltepunkte und Bahnhöfe mit vergleichbaren Verhältnissen, wenn eine Reisendeninformation über einen notwendigen Bahnsteigwechsel nicht möglich ist. Die Regeln kompensieren bei haltepunktähnlichen Verhältnissen ein mögliches Fehlverhalten von Reisenden in

<sup>10</sup> analog zu Modul 408.0244 Abschnitt 6 Absatz (1) d) Nr. 4

<sup>11</sup> Dynamische Schriftanzeige



Verbindung mit schnellfahrenden Zügen. Im Betriebsstellenbuch sind die Betriebsstellen aufgeführt, für die in den genannten Fällen Züge mit Befehl 12, Grund Nr. 39 und Befehl 12.7 zu beauftragen sind, vom Beginn des betroffenen Bahnsteigs bis zu einem im Betriebsstellenbuch festgelegten Punkt hinter dem Ende des Bahnsteigs auf Sicht zu fahren. Für die Zeit, in der solche Fahrten mit Halt an dem betroffenen Bahnsteig zugelassen sind, sind auch Zügen im Regelgleis bzw. einem benachbarten durchgehenden Hauptgleis oder in dazwischenliegenden Streckengleisen, wenn dies durchgehende Hauptgleise sind, die entsprechenden Befehle zu erteilen. Zu betrachten sind auch Züge, die zu diesem Zeitpunkt am Haltepunkt durchfahren.

#### **Modul 408.0641 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen**

In Abschnitt 3 Absatz (1) d) wurden Regeln für Bahnübergänge mit wärterbedienten Schranken ergänzt, an denen das Orientierungszeichen „PZB-BÜ“ aufgestellt ist. Vor diesen Bahnübergängen sind im Gefahrenpunktabstand 2000 Hz-Gleismagnete verlegt. Diese Gleismagnete sind wirksam, wenn der zugehörige Bahnübergang gestört ist, weil der Schrankenwärter die Bedieneinrichtung zur Unwirksamkeitsschaltung dieser Gleismagnete nicht bedienen kann. Um dem Triebfahrzeugführer die Erlaubnis zu erteilen, diese dauerhaft wirksamen PZB-Gleismagnete durch Bedienen der Befehlstaste zu befahren, muss der Fahrdienstleiter ihm zusätzlich zum Befehl 8 Befehl 12 – Grund Nr. 34 - und 12.4 erteilen.

#### **Module 408.0651, 408.0652 (neu), 408.0653 (neu) – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – Allgemeiner Hinweis**

Die bisher zusammengefasst in Modul 408.0651 gegebenen Regeln für Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB, LZB sowie ETCS – werden redaktionell auf 3 Module aufgeteilt:

- 408.0651 Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB
- 408.0652 Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – LZB
- 408.0653 Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS

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

#### **Modul 408.0651 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – PZB**

Das Modul gibt ausschließlich Regeln für Unregelmäßigkeiten an der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) (s. o.). Dadurch hat sich die Kopfzeile in diesem Modul entsprechend geändert.

Auf Grund der Aufnahme von Regeln für gestörte PZB-Streckeneinrichtungen vor wärterbedienten Bahnübergängen mit Orientierungszeichen „PZB BÜ“ ergibt sich folgende neue redaktionelle Gliederung des Abschnittes 1:

<b>Neu Absatz, Unterabsatz usw.</b>	<b>Alt: Absatz, Unterabsatz usw.</b>
(1)	(1) 1., erster Absatz
(2)	(1) 1., zweiter Absatz
(2) a)	(1) 1., 1. Anstrich
(2) b)	(1) 2.
(2) c) (neu)	-
(2) d)	(1) 1., 2. Anstrich
(3)	(1) 3.

Neu Absatz, Unterabsatz usw.	Alt: Absatz, Unterabsatz usw.
(4) (neu)	-
(5)	(2)
(6)	(3)
(7)	(4)
(8)	(5)

In Abschnitt 1 Absatz (2) c) und in Abschnitt 1 Absatz (4) wurden Regeln für gestörte PZB-Streckeneinrichtungen vor wärterbedienten Bahnübergängen mit Orientierungszeichen „PZB BÜ“ ergänzt. Eine solche Störung führt dazu, dass der zugehörige Bahnübergang als nicht gesichert gilt. Dies resultiert aus der Gesamtheit der an solchen Bahnübergängen zusammenwirkenden sicherungstechnischen Komponenten. Wenn eine solche Komponente ausfällt, fehlt ein wesentlicher Bestandteil der Sicherung. Somit greifen die Regeln einer ersatzweisen Sicherung dieser Bahnübergänge durch Befehl 8. Da die PZB über keine Ausfalloffenbarung verfügt, wird im Weiteren von einer nicht vorhandenen PZB-Streckeneinrichtung für diesen Zweck ausgegangen. Als betroffener Abschnitt, für den der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer anweisen muss, mit höchstens 50 km/h zu fahren, gilt in diesem Fall der Zugfolgeabschnitt des betroffenen Bahnübergangs bis zum als nicht gesichert geltenden Bahnübergang. Der Fahrdienstleiter ordnet dies - entsprechend des Grundsatzes in Absatz (1) - mit Befehl 12 - Grund Nr. 34 - an und gibt zusätzlich Hinweis mit Befehl 12.4. Damit der Triebfahrzeugführer die beiden Befehle in der richtigen Reihenfolge ausführen kann, ist es erforderlich, dass der Fahrdienstleiter ihm Befehl 12 auf dem ersten und Befehl 8 auf dem zweiten von zwei Vordrucken übermittelt. Dies ist in einem Beispielbefehl entsprechend dargestellt.

Abschnitt 3 ist neu in vier Absätze untergliedert:

Abschnitt 3 Absatz (1) gibt die bisher im bisherigen Abschnitt 3 in Satz 1 und 2 dargestellten Regeln wieder. Hierbei wurde im 3. Anstrich das Signal Ne 1 ergänzt, da infolge der Nachrüstung von Gegengleisen mit PZB und Signalen Ne 1 in Höhe des Einfahrsignals eines Bahnhofs bzw. Blocksignals einer Abzweigstelle PZB-Zwangsbremungen auch an diesen Stellen eintreten können.

Im neuen Abschnitt 3 Absatz (2) wurden Regeln für Zwangsbremungen an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ ergänzt. Hier muss davon ausgegangen werden, dass es sich ursächlich um einen nicht gesicherten Bahnübergang handelt, bei dem die vorgelagerte PZB zur sicheren Seite hin gewirkt hat. Diese Zwangsbremungen sind in Folge dessen stets als gefährliches Ereignis im Zusammenhang mit Bahnübergängen einzustufen, zu melden und zu untersuchen. Der Zug darf auch hier nur weiterfahren, nachdem der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilt hat; zur Weiterfahrt genügt die mündliche Zustimmung. Liegt der PZB-Zwangsbremung keine Störung zu Grunde, kann auf das Erteilen der Befehle 12 i. v. m. 12.4 für nachfolgende Züge verzichtet werden. Im Regelfall wird der Fahrdienstleiter eine solche Störung jedoch nicht ausschließen können, so dass es stets erforderlich ist, so lange nach Abschnitt 1 Absatz (4) vorzugehen, bis eine Fachkraft-LST die ordnungsgemäße Funktion der Einrichtung feststellt.

Abschnitt 1 Absatz 3 gibt die im bisherigen Abschnitt 3 in Satz 3 gegebene Regel zur mündlichen Zustimmung zur Weiterfahrt in den Fällen wieder, bei denen eine Zwangsbremung „nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist“. Da sich die Regel auch auf Zwangsbrem-

sungen bezieht, die nicht an Signalen Ne 1 oder an Orientierungszeichen „PZB-BÜ“ eintreten, spricht sie neutral von „allen anderen Fällen“.

Die Regeln in Abschnitt 3 ergänzt der neue Absatz (4) um den Satz, dass im Betriebsstellenbuch ergänzende Regeln gegeben sein können. Diese Regeln gelten für die am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale verlegten 2000 Hz-Gleismagnete, die verhindern sollen, dass ein nicht mit ETCS ausgerüsteter Zug irrtümlich in eine solche Strecke einfährt. Die korrespondierende Regel für den Aufsteller des Betriebsstellenbuches gibt Modul 408.1651.

### **Modul 408.0652 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – LZB (neu)**

Das neue Modul gibt die bisher in Modul 408.0651 im Abschnitt 4 dargestellten Regeln zur Störung der LZB wieder.

Die sich aus der Verschiebung ergebenden redaktionellen Änderungen sind in folgender Tabelle dargestellt:

<b>Neu: Modul 408.0652 Abschnitt Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul 408.0651 Abschnitt Absatz usw.</b>
1	4 (1)
1 (1) bis 1 (5)	4 a) bis e)
2	4 (2)
2 (1) bis 2 (3)	4 (2) a) bis 4 (2) c)

### **Modul 408.0653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS (neu)**

Das neue Modul gibt die bisher in Modul 408.0651 Abschnitte 5 bis 7 gegebenen Regeln zu Unregelmäßigkeiten bei ETCS wieder. In das Modul sind Änderungen, die sich aus Ausnahme 201 ergeben, eingearbeitet. Als neues Modul enthält es keine Änderungsmarkierungen („\*“).

<b>neu: Modul 408.0653, Abschnitt, Absatz usw</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1, einleitender Abschnittstext	408.0651 5 einleitender Abschnittstext
1(1)	408.0651 5 a)
1(2)	408.0651 5 b)
1 (3)	408.0651 5 c)
1(4)	408.0651 5 d)
1(5) (neu)	-
1(6) a) einleitender Absatztext (neu)	-
1(6) a) (neu)	-
1 (6) b) (neu)	-
1(6) b) Nr. 1, 1. Anstrich	408.0651 6 (1)
1(6) b) Nr. 1, 2. Anstrich	408.0651 6 (2)



neu: Modul 408.0653, Abschnitt, Absatz usw	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1(6) b) Nr. 1, 3. Anstrich neu	408.0651 5 e)
1(6) b) Nr. 2, 1., 2. und 4. Anstrich (neu)	-
1(6) b) Nr. 2, 3. Anstrich	408.0651 6 (3)
2 (neu)	-
3 (neu)	-
4 (neu)	-
5, einleitender Abschnittstext	408.0651 7, einleitender Abschnittstext
5 (1)	408.0651 7 a)
5 (2)	408.0651 7 b)
5 (3)	408.0651 7 c)
5 (4)	408.0651 7 c)
5 (5) (neu)	-
6 (neu)	-

Abschnitt 1 Absatz (4) stellt durch die Ergänzung klar, dass die Räumungsprüfung für alle Zugfolgeabschnitte vor dem haltenden Zug bis zur Räumungsprüfstelle erforderlich ist. Bei einer ETCS-Fahrzeugstörung besteht die Möglichkeit, dass der Triebfahrzeugführer diese nicht beheben kann und das Triebfahrzeug sich bei der anschließenden Weiterfahrt nicht in der ETCS-Betriebsart FS oder OS befindet. Bei einer Weiterfahrt in den noch möglichen ETCS-Betriebsarten SR oder IS gelten die Blockkennzeichen nicht. Deshalb muss der Fahrdienstleiter für den Streckenabschnitt vor dem Zug eine Räumungsprüfung durchführen, bevor der Triebfahrzeugführer die Störung beheben darf.

Abschnitt 1 Absatz (5) ist neu. In den ETCS-Betriebsarten FS oder OS bietet die ETCS-Fahrzeugeinrichtung zusammen mit der ETCS-Zentrale Flankenschutz. Alle anderen ETCS-Betriebsarten gewähren keinen Flankenschutz. Eine gestörte ETCS-Fahrzeugeinrichtung kann keinen Kontakt zur ETCS-Zentrale aufbauen und befindet sich nicht in der Betriebsart FS oder OS. Die Stellwerkslogik fordert bei einem belegten Gleisabschnitt vor einem Signal Ne 14 zum Flankenschutz über die ETCS-Zentrale die Information, dass sich der Zug in der ETCS-Betriebsart FS oder OS befindet. Wenn die ETCS-Zentrale diese Information nicht an die Stellwerkslogik übermitteln kann, ist kein Flankenschutz hergestellt. Bei einer eingestellten Fahrstraße bis zu einem Fahrtbegriff überträgt die ETCS-Zentrale diese Information an die Stellwerkslogik. Diese nimmt einen vorhandenen Fahrtbegriff zurück (Signalhaltfall). ETCS kürzt die Fahrerlaubnis entsprechend. Dies kann zu einer Zwangsbremmung führen. Um dies zu verhindern, muss der Fahrdienstleiter prüfen, ob der Zug bei einem Wechsel in die Betriebsart SR, IS oder NP vor einem Signal Ne 14 steht, an dem ein ETCS-Halt für andere Fahrstraßen Flankenschutz bietet.

Abschnitt 1 Absatz (6) a) regelt, welche Maßnahmen der Fahrdienstleiter treffen muss. Diese Maßnahmen sind abhängig davon, in welche ETCS-Betriebsart die gestörte ETCS-Fahrzeugeinrichtung nach einem Neustart wechselt. Die nach dem Neustart möglichen ETCS-Betriebsarten und daraus abzuleitenden Maßnahmen beschreiben die Unterpunkte 1 bis 4. Die

Unterabsatznummer 1 behandelt den günstigsten Fall - ETCS-Betriebsart FS oder OS. Die Unterabsatznummer 4 den ungünstigsten Fall - ETCS-Betriebsart IS.

Abschnitt 1 Absatz (6) b) behandelt die ausgefallene ETCS-Funkübertragung (> 40 Sekunden). Die Regeln sind unterteilt in Ziffer 1 für Strecken mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale und Ziffer 2 mit Regeln für Strecken mit ETCS Level 2 und Hauptsignalen. Bei einem Ausfall der Funkübertragung findet der erforderliche Informationsaustausch zwischen der ETCS-Zentrale und dem ETCS-Fahrzeuggerät nicht mehr statt.

Wenn die Funkübertragung auf einer Strecke mit Hauptsignalen ausfällt, kann der Zug signalgeführt weiterfahren. Dazu muss der Triebfahrzeugführer den ETCS-Level NTC PZB/LZB wählen. Hierzu erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1. Der Zug fährt signalgeführt mit PZB weiter. Wenn das Fahrzeug nicht mit PZB ausgerüstet ist, muss der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 0 wählen. Hierzu erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1. Ein Zug in ETCS-Level 0 ist signalgeführt und fährt ohne wirksame Zugbeeinflussung. Daher gilt nach EBO § 40 (2) Nr. 1 eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h.

Wenn die Funkübertragung auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 *ohne* Hauptsignale ausfällt, leitet ETCS eine Zwangsbremse ein. Da die Dauer eines Funkübertragungsausfalles nicht vorhersehbar ist, darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer nach Vorliegen der Voraussetzungen einen Befehl für die Vorbeifahrt an mehreren ETCS-Halten erteilen. Bis der Zug die ETCS-Halte erreicht, kann sich die Funkübertragung wieder aufgebaut haben. ETCS zeigt dem Triebfahrzeugführer dann wieder Führungsgrößen an. Er hat aber einen Befehl 2, an ETCS-Halten (Ne 14) vorbeizufahren. Der Befehl hat nach den Regeln in Modul 408.2411 1 (2) Vorrang vor den Führerraumanzeigen. Der Triebfahrzeugführer hätte damit widersprüchliche Vorgaben. Um diesen Widerspruch aufzulösen, ordnet der Fahrdienstleiter mit Befehl 14 an, dass der Befehl 2 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt ungültig wird, wenn ETCS wieder Führungsgrößen anzeigt.

Ein Zug auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale befindet sich bei der Weiterfahrt nach einem Ausfall der ETCS-Funkübertragung in der ETCS-Betriebsart SR. In dieser Betriebsart zeigt ETCS keine Führungsgrößen an. In der ETCS-Betriebsart SR ist die Geschwindigkeit des Zuges fahrzeugseitig auf 40 km/h begrenzt. ETCS zeigt vorübergehende Langsamfahrstellen unter 40 km/h infolge der fehlenden Führungsgrößen nicht an. Deshalb muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Langsamfahrstellen unter 40 km/h bei Ausfall der ETCS-Funkübertragung durch Befehl 12 bekanntgeben.

Beim Ausfall der ETCS-Funkübertragung steht in der Regel auch das GSM-R-Netz für Sprach- und Datenfunk nicht zur Verfügung. Als Rückfallebene steht das National Roaming mit Nutzung von P-GSM D nach Modul 481.0205 zur Verfügung.

Abschnitt 2 regelt den streckenseitigen Ausfall der ETCS-Funkübertragung. Da es für die Anwender einerseits nicht immer erkennbar ist, ob ein Ausfall der Funkübertragung fahrzeug- oder streckenseitig verursacht ist und andererseits dieselben Maßnahmen wie bei einem fahrzeugseitigem Ausfall der ETCS-Funkübertragung zu treffen sind, genügt ein Verweis auf Abschnitt 1 Absätze (1) bis (5) und Absatz (6) b).

Die Regeln in Abschnitt 3 sind für den Fall getroffen, dass ETCS einen Wechsel von Level 2 nach ETCS-Level NTC PZB/LZB vor dem Grenzsinal (Ausstiegsgrenzsinal) nicht kommandiert hat. Nach der korrespondierenden Regel in Modul 408.2653 muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter darüber verständigen, dass der Levelwechsel nicht stattgefunden hat. Der Fahrdienstleiter muss dann einen manuellen Levelwechsel mit Befehl 10 und 10.1 anordnen.

Diese Regel stellt sicher, dass der Zug bereits vor dem Grenzsinal zum signalgeführten Zug im ETCS-Level NTC PZB/LZB wird und sich das weitere Verhalten des Triebfahrzeugführers dann aus der Signalstellung des Grenzsinals herleitet. Außerdem überwacht die PZB die Weiterfahrt des Zuges bereits ab dem Grenzsinal. Befehl 10.1 ist erforderlich, weil eventuell rückwärtige Restriktionen des Fahrweges weiter zutreffen können.

Abschnitt 4 beinhaltet Regeln für einen unterbliebenen automatischen Levelwechsel am Zufahrtsicherungssignal. Um auszuschließen, dass ein Zug bzw. ein Fahrzeug ohne ETCS-Fahrzeugausrüstung in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale einfährt, sind für das Zufahrtsicherungssignal besondere Regeln erforderlich. Der Fahrdienstleiter wird in der Regel einen automatischen Levelwechsel bzw. dessen Unterbleiben nicht wahrnehmen. Daher gibt die korrespondierende Regel in Modul 408.2653 dem Triebfahrzeugführer vor, sich beim Fahrdienstleiter zu melden. Das Gespräch zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter klärt, ob das Triebfahrzeug über eine ETCS-Fahrzeugausrüstung verfügt. Wenn das Triebfahrzeug über ein ETCS-Fahrzeuggerät verfügt, beauftragt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10, Level 2 zu wählen. Bei einem manuellen Levelwechsel wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart TR. Der Triebfahrzeugführer darf nach einem Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR nur mit Befehl weiterfahren. Der Befehl 10 für den manuellen Levelwechsel und der anschließende Befehl 2 zur Weiterfahrt nach TR sind immer erforderlich. Nach Erhalt des Befehls 2 bedient der Triebfahrzeugführer die Starttaste des ETCS-Fahrzeuggerätes.

- Wenn die ETCS-Zentrale dem ETCS-Fahrzeuggerät nach dem Bedienen der Starttaste eine gültige und vertrauenswürdige Position zuweist, wechselt das ETCS-Fahrzeuggerät in die ETCS-Betriebsart FS oder OS und der Triebfahrzeugführer kann weiterfahren und am dunkelgeschalteten Zufahrtsicherungssignal vorbeifahren.
- Wenn ETCS dem Triebfahrzeugführer nach dem Bedienen der Starttaste die ETCS-Betriebsart SR ankündigt, muss er erneut den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 2 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Bk (Zufahrtsicherungssignal). Die Regel wurde gegeben, um auszuschließen, dass der Triebfahrzeugführer den Befehl 2 für die Weiterfahrt nach TR bereits als Erlaubnis zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt, der nach Wechsel des Fahrzeuggerätes in die Betriebsart SR angezeigt wird, missversteht.

In Abschnitt 5 Absätze (2) und (3) wurde die Formulierung von ETCS-Sperrungen „einrichten“ in „aktivieren“ geändert. Erst wenn eine ETCS-Sperre aktiviert ist, wird sie auch auf das Fahrzeug übertragen.

Im Abschnitt 5 wurden die neuen Absätze (4) und (5) eingefügt. Wenn ETCS-Sperren aktiviert sind und der Levelwechsel nicht kommandiert wurde und der Zug am Hauptsignal deshalb einen ETCS-Halt erhält, muss der Fahrdienstleiter einen manuellen Levelwechsel mit Befehl anordnen. Der Wortlaut des Befehls ist abhängig davon, ob das führende Fahrzeug mit PZB/LZB ausgerüstet ist oder nicht. Absatz (4) enthält die Regeln für ein führendes Fahrzeug mit PZB/LZB-Ausrüstung. Wenn das führende Fahrzeug nicht über eine PZB/LZB-Ausrüstung verfügt, gelten die Regeln in Absatz (5) und die Weiterfahrt ist ohne Zugbeeinflussung nur im Level 0 möglich. Dabei ist zu beachten, dass die Fahrt nach EBO § 40 (2) Nr. 1 nur mit höchstens 50 km/h zulässig ist.

Der neue Abschnitt 6 regelt Zwangsbremungen im ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN. Diese Zwangsbremungen können durch Balisenlesefehler z. B. an Funkaufbaubalisen auftreten. Für die Zwangsbremungen in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN gelten dieselben

Regeln wie für PZB-Zwangsbremungen. Deshalb sind die Regeln inhaltsgleich mit den für PZB geltenden Regeln in Modul 408.0651 Abschnitt 3.

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

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

- 201 - ETCS; bekanntgegeben mit BM 2015-022
- 202 - Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen; bekanntgegeben mit BM 2015-033
- 203 - Merkhinweise und Sperren, Fehlerberichtung; bekanntgegeben mit BM 2015-064
- BM 2011-057 - Gewährleistung der Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel bei außen liegenden Bahnsteigen an durchgehenden Hauptgleisen zweigleisiger Strecken, auf denen Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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

20.06.2016

**Ril 408 – Fahrdienstvorschrift –, hier: Richtlinien 408.01 - 06, Aktualisierung 2, Erläuterungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 2 der Richtlinien 408.01 - 06 gilt ab 10.12.2017. Sie enthält folgende geänderte bzw. neue Richtlinien, Anhänge, Vordrucke und Zusätze:

408.0100	408.0101Z21 (ge-	408.0403	408.0581
408.0100Z02 (neu)	sondert bestell- bar)	408.0411	408.0601
408.0101	408.0111	408.0411A01 (neu)	408.0622
408.0101A01	408.0221	408.0411V01	408.0625
408.0101A02	408.0231	408.0421	408.0641
408.0101Z11 (ge-	408.0232	408.0471	408.0653
sondert bestell- bar)	408.0243	408.0475	
	408.0244	408.0553	
	408.0402	408.0572	

**Erläuterungen****Allgemein**

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

**408.0100 – Verzeichnis der Aktualisierungen**

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

...

### **Modul 408.0101 – Inhalt und zusätzliche Regelungen**

Nach Abschnitt 3 genehmigt nicht mehr die „DB Netz AG – Betriebsverfahren“, sondern die „regelwerksverantwortliche Stelle des Infrastrukturbetreibers“ Ausnahmen von den Regeln. Diese neutrale Formulierung ist aus folgenden Gründen erforderlich:

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

### **Modul 408.0101A01 – Begriffe**

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

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

### **Modul 408.0101A02 – Abkürzungen**

Im Modul wurden 4 neue Abkürzungen aufgenommen. Dies sind:

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

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

### **Modul 408.0101Z11 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Berlin im Betriebsstellenbuch**

Das Modul wird im Rahmen der Aktualisierung 2 angepasst, bspw. wird der Verweis zur Darstellung der Führerraumanzeige zum Buchfahrplan in die Richtlinie 497.0001 verschoben. Redaktionell sind Änderungen der „Sonderbestimmungen für das Streckennetz der Berliner S-Bahn“ eingeflossen.

### **Modul 408.0101Z21 - Zusätzliche Verweise der S-Bahn Hamburg im Betriebsstellenbuch**

Das Modul wird im Rahmen der Aktualisierung 2 angepasst.

### **Modul 408.0111 – Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich**

In Abschnitt 7 wurde ergänzt, dass die Mitarbeiter auf Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit bei der Meldung zum Beginn der Arbeitsruhe die Fahrzeugnummer eines ausgesetzten Fahrzeugs mit einer orangefarbenen Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr, die am Fahrzeug angebrachten und in den Beförderungspapieren enthaltenen UN-Nummern, Tag sowie Zugnummer mitteilen müssen. Die Mitarbeiter auf der Betriebsstelle mit unterbrochener Arbeitszeit und die Mitarbeiter der Kontaktstelle müssen die Meldung nachweisen. Hintergrund: Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die gesetzliche Verpflichtung die zuständigen Behörden beim Austritt von Gefahrgut mit den notwendigen Informationen zu versorgen. Bei einem ausgesetzten Fahrzeug kann dies durch den Zugriff auf das befördernde Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die hinterlegte Wagenliste nicht sichergestellt werden. Da die Kommunikationsmittel von Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit an die Kontaktstellen umgeschaltet werden, wird damit die gesetzliche Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erfüllt.

### **Modul 408.0221 – Zugmeldungen**

In Abschnitt 3 Absatz (7) ist in den für das Abmelden vorgeschriebenen Wortlauten das Wort „in“ entfallen, um eine Verwechslung mit dem Wortlaut der Rückmeldung zu vermeiden.

### **Modul 408.0231 – Fahrweg prüfen**

In Abschnitt 2 Absatz 1 wurde die Übersicht aufgrund von neuen Regeln der Richtlinie 482.2 geändert.

### **Modul 408.0232 – Fahrweg sichern**

In Abschnitt 2 wurde die Übersicht aufgrund von neuen Regeln der Richtlinie 482.2 geändert.

### **Modul 408.0243 – Räumungsprüfung – Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock**

Die Regeln im Abschnitt 5 Absatz (1) e) schreiben einen neuen Anlass für eine Räumungsprüfung vor. Wenn aufgrund des neu geregelten Anlasses Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigt werden muss, dürfen nach der neuen Regel im Abschnitt 6 Absatz (2) die Feststellungen nach Modul 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b) nicht durch eine Blockabschnittsprüfung ersetzt werden. Lesen Sie hierzu die Erläuterungen zu Modul 408.0581 Abschnitt 7.

### **Modul 408.0244 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock**

Abschnitt 4 Absatz (1) f) schreibt einen neuen Anlass für eine Einzelräumungsprüfung vor. Damit zusammenhängend wurde auch die Regel im Abschnitt 5 Absatz (1) b) ergänzt. Lesen Sie hierzu die Erläuterungen zu Modul 408.0581 Abschnitt 7.

Im Abschnitt 4 Absatz (4) 2. Unterabsatz wurde die Formulierung von „ein Zentralblockabschnitt“ aus redaktionellen Gründen in „der Zentralblockabschnitt“ umgewandelt.



Der bisherige Abschnitt 5 Absatz (6) a) wurde redaktionell in die neuen Unterabsätze a) und b) gegliedert.

In Abschnitt 5 Absatz (6) c) (bisher b) Nr. 1, 2 und 3 ist jeweils das Wort „ständig“ entfallen, weil die Regeln sowohl bei ständig als auch bei vorübergehend eingerichteten Gleiswechselbetriebe gelten. Deshalb genügt es, von „Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet“ (Nr. 1) bzw. von „Gleiswechselbetrieb eingerichtet“ (Nr. 2 und 3) zu sprechen. Hintergrund: Die Regeln im Modul 408.0244 Abschnitt 5 Absatz (1) enthalten Anlässe, wann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss. Diese können auch eintreten, wenn Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet wurde. Nachdem der Anlass weggefallen ist, müssen auch bei vorübergehend eingerichteten Gleiswechselbetriebe Kontrollzüge durchgeführt werden, um Räumungsprüfung auf Zeit aufheben zu können. Damit ist der Zusammenhang mit Modul 408.0463 Abschnitt 8 Absatz (1) b) richtig hergestellt.

Die Regel in Abschnitt 6 Absatz (1) d), letzter Unterabsatz, wurde geändert. Hierdurch wird dem Anwender vorgeschrieben, wann eine Räumungsprüfung durchzuführen ist, nach dem ein Zug den betroffenen Zugfolgeabschnitt auf Sicht befahren hat. Räumungsprüfung muss immer durchgeführt werden, wenn dies erforderlich ist. Bei Räumungsprüfung auf Zeit ist dies immer der Fall. Bei der Einzelräumungsprüfung muss festgestellt werden, ob einer der Anlässe nach 408.0244 Abschnitt 4 Absatz (1) vorliegt. Liegt ein Anlass vor, muss die Einzelräumungsprüfung durchgeführt werden.

#### **Modul 408.0402 – Merkhinweise anbringen bzw. eingeben**

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Merkhinweis Nr. 2 „RP“ die Fundstelle „408.0572 3“ geändert in „408.0572 1 (2) c“.

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Merkhinweis Nr. 11 „AP“ die neue Fundstelle „408.0625 1 (4)“ ergänzt.

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Merkhinweis Nr. 15 „BEF“ die neue Fundstelle „408.0641 4 (3)“ ergänzt.

#### **Modul 408.0403 – Sperren anbringen bzw. eingeben**

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Sperre Nr. 1 die neue Fundstelle „408.0625 1 (4)“ ergänzt.

In Abschnitt 1 Nummer 6 wurde unter 2. ergänzt, dass eine Hilfssperre auch an der Stelleinrichtung von ferngestellten Weichen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage, die vom Herzstück aus befahren werden, angebracht werden muss. Dies ist nur für Kleinwagenfahrten erforderlich. Hintergrund: Die Regeln nach Abschnitt 1 Nr. 6 gelten für den Fall, dass der Fahrstraßenhebel nicht umgelegt werden kann. Nach den bisherigen Regeln musste an der Stelleinrichtung der vom Herzstück aus befahrenen Weichen keine Hilfssperre angebracht werden. Wenn eine solche Weiche eine Gleisfreimeldeanlage hat, wird bei einer Kleinwagenfahrt das Umstellen der Weiche weder technisch verhindert noch kann der Bediener erkennen, ob die Weiche mit der Kleinwagenfahrt besetzt ist. Um ein unzeitiges Umstellen einer vom Herzstück aus befahrenen



Weiche zu verhindern, müssen diese durch eine Sperre an der Stelleinrichtung gesichert werden.

In Abschnitt 2 wurde bei Sperre Nr. 2 ergänzt, dass bei Kleinwagenfahrten zusätzlich zur bereits bisher erforderlichen Hilfssperre an der Einrichtung zur Rücknahme der Fahrstraße weitere Maßnahmen erforderlich sind. Diese entsprechen der Sperre Nr. 3, d. h. Weichen und Flankenschutzeinrichtungen müssen einzeln gesperrt werden; wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, müssen Hilfssperren an den Tasten der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen angebracht werden. Dies stellt sicher: Eine durch einen Kleinwagen besetzte Weiche lässt sich auch dann nicht umstellen, wenn die Fahrstraße infolge der nicht zuverlässigen Beeinflussung der Gleisfreimeldeanlage die Besetztanzeige eines Weichenabschnitts nicht bewirkt und deshalb zu früh auflöst.

Abschnitt 3 schreibt bei Sperre Nr. 2 statt dem bisherigen "bleibt frei" neu vor, dass bei Kleinwagenfahrten die zu befahrenden Weichen und Flankenschutzeinrichtungen einzeln zu sperren sind. Dies stellt sicher: Eine durch einen Kleinwagen besetzte Weiche lässt sich auch dann nicht umstellen, wenn die Fahrstraße infolge der nicht zuverlässigen Beeinflussung der Gleisfreimeldeanlage die Besetzung eines Weichenabschnitts nicht bewirkt und deshalb zu früh auflöst.

In Abschnitt 2 wurde bei Sperre Nr. 4 ergänzt, dass bei Kleinwagenfahrten auch an den Tasten der Weichen, die vom Herzstück aus befahren werden, eine Hilfssperre erforderlich ist. Bei Gleisbildstellwerken ohne Weichenlaufkette bzw. Weichenselbstlauf könnte es vorkommen, dass Weichen, die vom Herzstück aus befahren werden, wegen des unzuverlässigen Auslösens von Gleisschaltmitteln nicht als besetzt angezeigt werden und der Bediener folglich eine Weiche im Fahrweg umstellen könnte, weil er der Auffassung ist, die Weiche sei nicht mit Fahrzeugen besetzt.

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Sperre Nr. 8 die Fundstelle von „408.0572 3“ geändert in „408.0572 1 (2) c“.

In Abschnitt 2 Nr. 7 wurde die Fundstelle zu 408.0572 1 (2) c) geändert in 408.0572 1 (2) d). In Abschnitt 2 Nr. 7 wurde die neue Fundstelle 408.0625 1 (4) ergänzt.

In den Abschnitten 1, 2 und 3 wurde jeweils bei Sperre Nr. 19 die neue Fundstelle „408.0641 4 (3)“ ergänzt.

### **Modul 408.0411 – Befehle**

Die Regeln in Abschnitt 2 Absatz (1) a) in den Unterabsätzen 1 und 2, wonach der Fahrdienstleiter Befehle 1, 2, 3, 4, 5 oder 13 auch am letzten gewöhnlichen Haltplatz vor der Stelle übermitteln darf, von der ab der Befehl gilt, hätte nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes missverstanden werden können und eine Befehlsübermittlung wäre z. B. auch am gewöhnlichen Halteplatz auf einer rückliegenden Betriebsstelle zulässig gewesen. Dies ist – wie bisher – nicht gewollt. Deshalb sind die Regeln zur Befehlsübermittlung an einem gewöhnlichen Halteplatz im neuen Unterabsatz 6 zusammengefasst. Dieser regelt wie bisher, dass der Fahrdienstleiter Befehle 1, 2, 3, 4, 5 oder 13 an einen Triebfahrzeugführer, der mit dem Zug am letzten

gewöhnlichen Halteplatz vor einem Hauptsignal hält, übermitteln darf. Neu ist die Klarstellung: Der Fahrdienstleiter darf den Befehl nicht vor einem weiter zurückliegenden Hauptsignal übermitteln.

In Abschnitt 2 Absatz (5) stellt eine Ergänzung klar: Der Fahrdienstleiter muss den gemeldeten Standort des Triebfahrzeugführers in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks eintragen. Außerdem wurde ein Verweis auf das neue Modul 408.0411A01 aufgenommen (s. u.).

In Abschnitt 5 Absatz (2) stellt eine Ergänzung klar: Der Fahrdienstleiter muss beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 - 14.9 einen im Vergleich zum Kopf der Rückseite angegebenen abweichenden Standort des Zuges formlos an geeigneter Stelle vermerken.

#### **Modul 408.0411A01 – Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls (neu)**

Das neue Modul fasst die einzelnen Handlungsschritte beim Diktieren eines Befehls in einem Ablaufschema zusammen.

#### **Modul 408.0411V01 – Vordruck Befehle**

In der Ausfüllanleitung wurde der Abschnitt „Besondere Regeln für diktierte Befehle“ an die Klarstellung in Modul 408.0411 Abschnitt 5 Absatz (2) angepasst: Der Fahrdienstleiter muss beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 - 14.9 einen abweichenden Standort des Zuges als im Kopf der Rückseite angegeben formlos an geeigneter Stelle vermerken.

Vorhandene Vordrucke dürfen aufgebraucht werden.

#### **Modul 408.0421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen**

Lesen Sie zur geänderten Regel im Abschnitt 1 Absatz (7) die Erläuterungen zu Modul 408.0221 Abschnitt 3 Absatz (7).

#### **Modul 408.0471 – Gleise sperren**

In Abschnitt 2 Absatz (7) wurde der Wortlaut für eine Gleissperrung um die Angabe der Betriebsstelle ergänzt. Damit sollen insbesondere in Fernsteuerbereichen Verwechslungen der Betriebsstellen ausgeschlossen werden. Weiterhin wurde der Wortlaut für das Aufheben der Sperrung von Bahnhofsgleisen ergänzt. Mit dieser redaktionellen Änderung wurde Deckungsgleichheit zu der Regel in Modul 408.4851 Abschnitt 1 Absatz (6) hergestellt.

#### **Modul 408.0475 – Arbeiten an technischen Einrichtungen**

Abschnitt 7 wurde redaktionell vom Passiv auf Aktiv umgestellt.

In Abschnitt 8 Absatz (2) wurden die Regeln für die Eingabe von vorübergehenden Langsamfahrstellen in die LZB wie folgt präzisiert:

- Im einleitenden Textabschnitt ist bei der gemeinsam für alle Fälle geltenden Bedingungen redaktionell klargestellt worden, dass keine Zugfahrt in den Abschnitt „hinein“ zugelassen sein darf.
- Im Unterabsatz b) (bisher: zweiter Anstrich) wurden die Bedingungen für haltende Züge genauer vorgegeben: Züge müssen unmittelbar vor einem Halt zeigenden Signal bzw. einem LZB-Halt vor einem Bahnhof, in einem Bahnhof oder vor einer Abzweigstelle halten bzw. in einem Bahnhof am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor einem Halt zeigenden Signal bzw. LZB-Halt. Das hierbei eingefügte „Halt zeigende Signal“ macht die Regel auch für signalgeführte Züge gültig, die bei Weiterfahrt in die LZB-Führung aufgenommen werden könnten. Die Ergänzung „vor einem Bahnhof, in einem Bahnhof oder vor einer Abzweigstelle“ schließt andere Blockstellen der freien Strecke außer Abzweigstellen aus, weil Züge dort auch bei ausgeschaltetem Selbststellbetrieb oder Zuglenkung ohne Mitwirkung des Fahrdienstleiters weiterfahren könnten.
- Die Regel zum Ausschalten des Selbststellbetriebes bzw. der Zuglenkung wurde auf die betroffenen Signale beschränkt: Selbststellbetrieb und Zuglenkung sollen den Fahrdienstleiter im Regelbetrieb von Routinehandlungen entlasten. Würde er Selbststellbetrieb und Zuglenkung bei besonderen Betriebssituationen und Störungen generell ausschalten, müsste sich der Fahrdienstleiter nebenbei intensiver um den ungestörten Regelbetrieb kümmern und könnte seine Aufmerksamkeit weniger auf die Besonderheit oder Störung richten.

In Abschnitt 8 Absatz (3) wurden die Regeln zum Aktivieren von vorübergehenden Langsamfahrstellen in ETCS präzisiert. Die Änderungen sind inhaltsgleich zu Abschnitt 8 Absatz (2) (s. o.). Für LZB und ETCS gelten damit einheitliche Regeln.

### **Modul 408.0553 - Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen**

In Abschnitt 2 wurde ergänzt, dass der Fahrdienstleiter die Fahrzeugnummer, die UN-Nummern eines mit einer orangefarbenen Tafel gekennzeichneten ausgesetzten Fahrzeuges, Zugnummer und Tag nachweisen und die Fahrzeugnummer und die UN-Nummern der Notfalleitstelle mitteilen muss. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die gesetzliche Verpflichtung, die zuständigen Behörden beim Austritt von Gefahrgut mit den notwendigen Informationen zu versorgen. Bei einem ausgesetzten Fahrzeug kann dies durch den Zugriff auf das befördernde Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die hinterlegte Wagenliste nicht sichergestellt werden. Der Fahrdienstleiter weist deshalb die Angaben nach.

### **Modul 408.0572 – Zug zurücksetzen**

Abschnitt 1 Absatz (2) c) gibt die bisher in Abschnitt 3 gegebenen Regeln zu Merkhinweis und Sperre inhaltlich unverändert wieder. Die Nummerierung der bisherigen Abschnitte 4 bis 9 ändert sich deshalb in Abschnitt 3 bis 8.

In Abschnitt 1 Absatz (2) d) (bisher c) wurde die Regel zum Ausschalten des Selbststellbetriebes auf die betroffenen Signale beschränkt: Selbststellbetrieb soll den Fahrdienstleiter im Regelbetrieb von Routinehandlungen entlasten. Würde er Selbststellbetrieb bei besonderen Betriebssituationen und Störungen generell ausschalten, müsste sich der Fahrdienstleiter nebenbei intensiver um den ungestörten Regelbetrieb kümmern und könnte seine Aufmerksamkeit weniger auf die Besonderheit oder Störung richten.

Die Überschrift des Abschnittes 2 wurde geändert in „Signal- und Blockbedienung“. Der bisherige Abschnittstext wurde neu Absatz (1). Absatz (2) ist neu und regelt die Signalbedienung und Festlegung der Zentralblockabschnitte bei selbsttätigem Streckenblock analog wie bei zurückkehrenden Sperrfahrten. Diese Änderungen wurden erforderlich, weil neu für zurücksetzende Züge die Hauptsignale am Fahrweg gelten.

In Abschnitt 3 (bisher Abschnitt 4) ist der bisherige Absatz (3) entfallen. Der bisherige Absatz (4) wird zum Absatz (3). Damit gilt: Der Fahrdienstleiter hat auf allen Strecken, nicht nur auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale den Zusatz im Befehl 14 „Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht“ nicht mehr zu geben. Der bisherige Absatz (3) forderte den Zusatz im Befehl 14 auf eingleisiger Strecke oder auf Strecken, auf denen Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist. Auf zweigleisigen Strecken mit Befahren des Gegengleises mit Befehl oder Signal Zs 8 war der Zusatz nur zu geben, wenn am Gegengleis ein Hauptsignal angeordnet ist. Beim Befahren des Gegengleises mit Befehl ist am Gegengleis in Höhe des Einfahrsignals ein Signal Ne 1 angeordnet. Wird das Gegengleis mit Befehl 8 befahren, kann am Gegengleis in Höhe des Einfahrsignals auch ein Lichtsperrsignal angeordnet sein. Nach der bisherigen Regel musste der Triebfahrzeugführer diese Signale beachten. Durch den Wegfall des bisherigen Absatzes 3 gelten damit die Signale beim Zurücksetzen einheitlich.

In Abschnitt 3 Absatz (2) wurde für die Stelle, bis zu der zurückgesetzt werden darf der vorzuschreibende Wortlaut ergänzt. Der Entfall des Zusatzes „Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht“ und der vorgegebene Wortlaut für den Befehlstext ermöglicht eine eindeutige Bezeichnung der Stelle, bis zu der das Zurücksetzen erlaubt ist.

Abschnitt 5 (bisher Abschnitt 6) Absatz (1) wurde ergänzt, dass der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter neben der bereits bisher erforderlichen Meldung, dass das Zurücksetzen beendet ist, dem Fahrdienstleiter auch eine Zugvollständigkeitsmeldung geben muss. Diese Ergänzung ist erforderlich, weil der Fahrdienstleiter nach Abschnitt 7 Blockeinrichtungen in Grundstellung bringen darf, wenn das Zurücksetzen beendet ist, aber nur dann, wenn der Zug vollständig zurückgesetzt hat.

In Abschnitt 7 (bisher Abschnitt 8) wurde als Bedingung, dass der Fahrdienstleiter Blockeinrichtungen nach der Beendigung des Zurücksetzens in Grundstellung bringen darf, die Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers ergänzt (siehe Erläuterungen zu Abschnitt 5)

In Abschnitt 8 (bisher Abschnitt 9) wurde im Muster des Zugmeldebuches die Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers ergänzt.

### **Modul 408.0581 – Verhalten bei Gefahr**

Abschnitt 7 ist neu und regelt das bisher mit Sofortmaßnahme 04/2013 vorgegebene Verhalten des Fahrdienstleiters, wenn ihm ein Triebfahrzeugführer meldet, dass er oder eine automatische Sandstreueinrichtung gesandet hat. In einem solchen Fall kann es bei Abschnitten mit Gleisstromkreisen vorkommen, dass Fahrzeuge nicht angezeigt werden, weil sie auf dem Sand halten und der Achskurzschluss unterbleibt. Der Fahrdienstleiter muss deshalb prüfen, ob in den betroffenen Gleis- bzw. Streckenabschnitten eine Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkrei-

sen vorhanden ist. Wenn dies zutrifft, muss der Fahrdienstleiter ggf. den zuständigen Bediener verständigen. Danach muss der Fahrdienstleiter bzw. Bediener

- in Bahnhöfen und Abzweigstellen Modul 408.0625 Abschnitt 1 Absatz (4) anwenden,
- auf der freien Strecke Modul 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (1) d) bzw. 408.0244 Abschnitt 5 Absatz (1) b) anwenden.

Dies gilt auch dann, wenn der Fahrdienstleiter unmittelbar nach Eingang der Meldung feststellt, dass eine Besetzung angezeigt wird: Es besteht die Möglichkeit, dass die Besetzung von anderen Fahrzeugen ausgelöst wird, die den betroffenen Abschnitt verlassen, sodass nur das auf Sand haltende Fahrzeug übrig bleibt. Weiterhin besteht die Gefahr, dass erst die folgende Fahrt auf Sand anhält und deshalb dort der Achskurzschluss unterbleibt.

#### **Modul 408.0601 – Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln**

In Abschnitt 2 Absatz (1) a) wurde im zweiten Anstrich der Zusatz „... bzw. kann nicht geriegelt werden...“ ergänzt. Damit sind auch Weichen erfasst, die baulich zwar über einen Riegel verfügen, dieser sich jedoch nicht einlegen lässt. Da diese Weichen sich dann nicht riegeln lassen, müssen sie ebenfalls nur dann mit Handverschluss gesichert werden, wenn die Bedingungen des dritten Anstriches erfüllt sind, d. h. die Überwachungseinrichtung Störung zeigt, bzw. das Störzeichen sichtbar wird oder der Stellhebel die Endstellung nicht erreicht.

#### **Modul 408.0622 – Einrichtungen des Streckenblocks gestört**

In Modul 408.0622 wurde ein neuer Abschnitt 4 aufgenommen. Darin sind Regeln gegeben, wenn dem Fahrdienstleiter gemeldet wird, dass in einem Zugfolgeabschnitt, der mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ausgerüstet ist, gesendet wurde. Gleisfreimeldeanlagen dieser Bauform arbeiten mit Ruhestromkreisen, die zwischen den beiden Schienen hergestellt werden. Durch Achsbelegung erfolgt ein sog. Achskurzschluss zwischen diesen beiden Schienen. Dieser Kurzschluss bewirkt das Abfallen eines mono- oder bistabilen Relais (z. B. Stützrelais) im Stellwerk und erzeugt dabei eine Rotausleuchtung auf der Bedienoberfläche des Stellwerks (z. B. Stelltisch). Eine ordnungsgemäße Funktion dieser Anlage setzt voraus, dass der Schienenspiegel, das ist die Lauffläche auf der Schienenoberkante, blank und damit ausreichend leitfähig ist. Befindet sich auf diesem Spiegel eine Isolierschicht, wie sie z. B. durch Rost, Verunreinigungen oder durch Quarzsand, der von Fahrzeugen beim Sanden gestreut wird, entsteht, so wird die Leitfähigkeit an der Schienenoberfläche beeinträchtigt. Dies kann zu Fehl- oder ausbleibenden Detektionen beim Befahren dieser Gleise führen, weil die Isolierschicht zwischen den Laufflächen der Schienenräder und dem Schienenspiegel die Weiterleitung des Kurzschlussstromes verhindert. Dies kann im ungünstigsten Falle dazu führen, dass Belegungen von Zugfolgeabschnitten durch Regelfahrzeuge technisch nicht erkannt und nicht angezeigt werden. Dem Bediener werden solche Abschnitte dann möglicherweise als frei angezeigt, obwohl sie besetzt sind. Die Folge wären Betriebsgefährdungen. Obwohl die Gleisfreimeldeanlagen in diesen Fällen nicht als gestört gelten, so sind sie betrieblich zunächst als nicht ordnungsgemäß wirkend zu betrachten. Nach den Regeln der Ril 408 sind folglich betriebliche Ersatzmaßnahmen zu ergreifen, die eine Überprüfung der ordnungsgemäßen Funktion dieser Anlagen nach dem Eingang einer Meldung über das Sanden eines Fahrzeugs vorschreiben. In

Abschnitt 4 ist vorgeschrieben, dass der betroffene Zugfolgeabschnitt so lange als nicht ordnungsgemäß wirkend gilt, bis eine nachfolgende Fahrt diesen Abschnitt befahren hat und der Bediener während des Befahrens die ordnungsgemäße Belegung und die nachfolgende Grundstellung der Anlage beobachtet hat. Bei diesem Vorgang wird unterstellt, dass eine nachfolgende Fahrt die Isolierschicht durch das Überrollen der Räder und durch den Anpressdruck der Achsen eliminiert, so dass der Schienenspiegel anschließend wieder ausreichend blank und damit leitfähig ist. Für diese Fahrt ist eine Einzelräumungsprüfung durchzuführen und es sind Merkhinweis und Sperre entsprechend der Regeln in Abschnitt 1 Absatz (1) anzubringen bzw. einzugeben. Auf Grund ihrer zu geringen Achslasten dürfen Kleinwagen nicht für solche „Putzerfahrten“ verwendet werden. Zeigt die Anlage nach solchen Folgefahrten eine Ordnungsstellung an, so gilt sie ab diesem Zeitpunkt wieder als ordnungsgemäß wirkend. Eine Verständigung der Fachkraft Leit- und Sicherungstechnik ist nur erforderlich, wenn beobachtet wird, dass die Gleisfreimeldeanlage in der Folge nicht ordnungsgemäß arbeitet. In diesen Fällen ist Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen.

#### **Modul 408.0625 – Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört**

Abschnitt 1 Absatz (2) ist redaktionell neu gegliedert: Die Definition der Störung wurde von der Aussage zur Dauer der Störung getrennt. Letztere ist am Ende des Absatzes wiedergegeben.

Abschnitt 1 Absatz (4) ist neu. Hier sind die Regeln für den Fall gegeben, dass ein Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter gemeldet hat, dass er oder eine automatische Sandstreuungrichtung gesandet hat (siehe hierzu auch Erläuterungen zu Modul 408.0581) und Gleisabschnitte mit Gleisstromkreisen eines Bahnhofes oder einer Abzweigstelle betroffen sind. In diesem Fall gelten sinngemäß dieselben Regeln wie im Fall „länger als 24 Stunden nicht befahren“; die Regeln sind lediglich aus redaktionellen Gründen nicht zusammengefasst wiedergegeben, da es beim Anwendungsfall „Sanden“ keine Regeln im Betriebsstellenbuch gibt. Das heißt: Der Bediener verwendet die gleichen Merkhinweise und Sperren; er darf die folgende Zugfahrt erst zulassen, wenn in den betroffenen Abschnitten eine Abschnittsprüfung durchgeführt wurde. Bei der anschließenden Zugfahrt muss der Bediener feststellen, ob die betroffenen Abschnitte als besetzt angezeigt werden. Wenn dies zutrifft, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. Wenn ein Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, gilt Absatz (2), das heißt die Regeln für den Fall „nicht als besetzt angezeigt, obwohl besetzt“.

In Abschnitt 4 wurde die Regel redaktionell überarbeitet: Der Fahrdienstleiter muss erst nach einer erfolglosen Freiseinsfeststellung durch Hinsehen den Triebfahrzeugführer beauftragen, im betroffenen Weichenabschnitt auf Sicht zu fahren. Wenn durch Hinsehen festgestellt werden kann, dass die Weiche frei von Fahrzeugen ist, darf der Bediener sie umstellen. Damit gilt hier ein analoges Verfahren zur Abschnittsprüfung nach Abschnitt 3. Erst wenn das Freisein nicht durch Hinsehen festgestellt werden kann, gilt Abschnitt 4 Absatz b), wonach der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges mit Befehl 12 Grund Nr. 1 beauftragen muss, die Weiche auf Sicht zu befahren. Da Fahrdienstleiter oder Bediener nicht unbedingt selbst durch Hinsehen feststellen, ob die Weiche frei ist bzw. der Zug den Weichenabschnitt mit Schlussignal durchfahren hat, ist die Einleitung in Unterabsatz a) und b) sowie in b) Nr. 2 bewusst im Passiv formuliert.



### **Modul 408.0641 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen**

In Abschnitt 1 Absatz (3) wurde die Regel zum Ausschalten des Selbststellbetriebes auf die betroffenen Signale beschränkt: Selbststellbetrieb soll den Fahrdienstleiter im Regelbetrieb von Routinehandlungen entlasten. Würde er Selbststellbetrieb bei besonderen Betriebssituationen und Störungen generell ausschalten, müsste sich der Fahrdienstleiter nebenbei intensiver um den ungestörten Regelbetrieb kümmern und könnte seine Aufmerksamkeit weniger auf die Besonderheit oder Störung richten.

In Abschnitt 3 Absatz (1) b) wurde die Regel über das Verständigen benachbarter Fahrdienstleiter beim Ausfall der technischen Sicherung eines Bahnübergangs erweitert. Die bisherige Regel schränkte das Benachrichtigen auf Fahrdienstleiter benachbarter Zugmeldestellen ein. Die erweiterte Regel berücksichtigt auch Fälle, in denen Fahrdienstleiter benachbarter Zugfolgestellen („klassische“ Blockstelle) Züge in Richtung eines gestörten technisch gesicherten Bahnübergangs zulassen können. In diesen Fällen müssen die Befehle 8 auch von diesen Fahrdienstleitern übermittelt werden und zwar auch dann, wenn sie z. B. nicht den betr. Bahnübergang überwachen.

In Abschnitt 3 Absatz (3) wurde die Regel zum Ausschalten des Selbststellbetriebes auf die betroffenen Signale beschränkt: Selbststellbetrieb soll den Fahrdienstleiter im Regelbetrieb von Routinehandlungen entlasten. Würde er Selbststellbetrieb bei besonderen Betriebssituationen und Störungen generell ausschalten, müsste sich der Fahrdienstleiter nebenbei intensiver um den ungestörten Regelbetrieb kümmern und könnte seine Aufmerksamkeit weniger auf die Besonderheit oder Störung richten.

Abschnitt 4 Absatz (2) enthält folgende Änderungen zum Thema „Fahren mit gesenktem Stromabnehmer“:

- Unterabsatz a) ist neu und schreibt folgendes vor: Der Fahrdienstleiter muss die Triebfahrzeugführer - zusätzlich zum Befehl 14 - mit Befehl 12 beauftragen, mit 140 km/h zu fahren. Dies ist erforderlich, damit auch signalgeführte Züge mit dieser Geschwindigkeit fahren. Der Fahrdienstleiter musste diese Geschwindigkeit bisher lediglich bei LZB oder ETCS als Langsamfahrstelle eingeben und sie hatte sich so nur auf anzeigegeführte Züge ausgewirkt. Der Abschnitt, in dem der Fahrdienstleiter mit Befehl 12 die Geschwindigkeit von 140 km/h vorschreibt, muss - wie bisher bei der in die LZB oder in ETCS einzugebenden Langsamfahrstelle - 200 m vor dem Signal EI 3 beginnen. Neu ist: Bei einem Schwungfahrabschnitt, der in beide Richtungen befahren werden darf, endet der Abschnitt 200 m hinter dem Signal EI 3 der Gegenrichtung. Dies erreicht, dass auch Züge der Gegenrichtung rechtzeitig auf die für Signalbeobachtung und eventuelle Bremsung erforderliche Geschwindigkeit herunterbremsen. Diese Vorgabe nimmt in Kauf, dass ein Zug unnötigerweise noch hinter dem Schwungfahrabschnitt mit 140 km/h fahren muss: Sie führt zu einer einheitlichen und einfachen Regel für Richtung und Gegenrichtung und stimmt in beiden Richtungen mit der bei LZB und ETCS einzugebenden und aktivierenden Langsamfahrstelle überein.

Befehl 12 mit den o. g. Vorgaben ist auch erforderlich, wenn keine EI-Signale aufgestellt sind. Hierzu ist es erforderlich, dass die Fachkraft dem Fahrdienstleiter Beginn und Ende des Abschnittes vorgibt, da die Fachkraft weiß, wo sie EI-Signale aufstellen muss, damit der Triebfahrzeugführer diese nach den in Ril 301.1001 Abschnitt 7 Absatz (2) gegebenen Re-

gel<sup>1</sup> vorfindet. Damit bleibt es bei einem einheitlichen Inhalt des Befehls 12 auch dann, wenn die Fachkraft die EI-Signale noch nachträglich aufstellt.

- Aus den bisherigen Unterabsätzen a) bis c) werden neu die Unterabsätze b) bis d).
- In Unterabsatz b) (bisher a) gibt eine Ergänzung vor, dass der im Befehl 14 vorzugebende Schwungfahrabschnitt am kilometrischen Standort des Signals EI 4 beginnt und am kilometrischen Standort des Signals EI 5 endet. Dies beseitigt etwaige Unklarheiten zur sicheren Seite hin, wonach einerseits gemäß Ril 301.1001 Abschnitt 8 Absätze (3) und (4) das Signal EI 4 „den Beginn eines Gleisabschnitts, der nur mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden darf“, kennzeichnet und „am Signal [...] die Stromabnehmer völlig gesenkt sein [müssen]“ und andererseits gemäß Ril 301.1001 Abschnitt 8 Absatz 5 „das Signal [...] sich 30 m vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungs-Abschnitt [...] befindet“. Für den Fall, dass keine EI-Signale aufgestellt sind, gibt die Fachkraft dem Fahrdienstleiter Beginn und Ende des Schwungfahrabschnittes vor.
- Nach Unterabsatz d) (bisher c) muss der Fahrdienstleiter die Langsamfahrstelle bei ETCS neben dem Eingeben auch aktivieren. Diese Vorgabe berücksichtigt, dass es bei ETCS möglich ist, Langsamfahrstellen vorbereitend einzugeben und erst danach zu aktivieren; bei LZB hingegen führt die Eingabe einer Langsamfahrstelle immer sofort auch zu deren Aktivierung.

Der Fahrdienstleiter muss eine Langsamfahrstelle bei LZB und ETCS auch eingeben und aktivieren, wenn keine Lf-Signale aufgestellt sind. Dies wird dadurch erreicht, dass die Regel zur Länge der Langsamfahrstelle auf den in a) beschriebenen Befehl 12 referenziert. Damit stimmen der Geschwindigkeitswert sowie Beginn und Ende die Langsamfahrstelle in allen Fällen mit dem Befehl 12 überein. Die Vorgabe berücksichtigt insbesondere, dass der Fahrdienstleiter Langsamfahrstellen nicht richtungsbezogen eingeben und aktivieren kann.

Abschnitt 4 Absatz 3 ist neu und regelt das Anbringen bzw. Eingeben von Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15, Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 sowie das Ausschalten des Selbststellbetriebes für Situationen nach Absatz (1) oder (2). Merkhinweis und Sperre erinnern den Fahrdienstleiter daran, dass ein Befehl erforderlich ist und verhindern, dass die Zuglenkung Fahrstraßen einstellt, bevor er den erforderlichen Befehl übermittelt hat. Das Ausschalten des Selbststellbetriebes verhindert, dass der Selbststellbetrieb eine Fahrstraße einstellt, bevor der Fahrdienstleiter den erforderlichen Befehl übermittelt hat.

### **Modul 408.0653 – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS**

Abschnitt 1 Absatz (6) a) verzichtet auf eine genaue Auflistung der Fälle, in denen der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 und Befehl 10 mit dem Auftrag, in die ETCS-Betriebsart IS oder NP zu wechseln, erteilt. Es genügt, wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilt, dass er einen Befehl 10 benötigt. In Nr. 1 wurde sowohl der Text als auch das Beispielbild redaktionell modifiziert: Der Fahrdienstleiter übermittelt die Befehle 14.6 und 10 zusammenhängend. Beim Beispiel wurde hierzu „Vordruck 1 von 2“ und „Vordruck 2 von 2“ ergänzt. Der Inhalt beider Befehle bleibt unverändert.

---

<sup>1</sup> „Das Signal befindet sich in der Regel im halben Abstand des Bremswegs der Strecke vor dem „Bügel ab“-Signal (EI 4).“



**Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.01 - 06 - Züge fahren**

Mit der Aktualisierung 2 zur Ril 408 - Fahrdienstvorschrift - werden folgende Ausnahmegenehmigungen ungültig:

/

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Inhalt und zusätzliche Regeln</b>	<b>408.0101</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Inhalt

Die Modulgruppen 408.01 - 06 enthalten Regeln für das Fahren von Zügen.

## 2 Zusätzliche oder abweichende Regeln, Betriebsstellenbuch

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln können gegeben sein:

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

**Zusätzliche  
oder abwei-  
chende Re-  
geln**

Wenn Regeln im Betriebsstellenbuch gegeben sein können, ist darauf hingewiesen.

(2) Im Betriebsstellenbuch sind enthalten:

- a) Im Betriebsstellenbuch sind Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstellen genannt.
- b) Im Betriebsstellenbuch sind die maßgebenden Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen angegeben.
- c) Die durchgehenden Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn werden nach der Fahrtrichtung der Züge im Regelbetrieb bezeichnet. Im Betriebsstellenbuch kann die Bezeichnung ergänzt sein.
- d) Wenn ein Bahnhof in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt ist, sind diese im Betriebsstellenbuch beschrieben.
- e) Auf eingleisigen Strecken ist im Betriebsstellenbuch angegeben, welchem Fahrdienstleiter selbsttätige Blockstellen des automatischen Streckenblocks zugeteilt sind.
- f) Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln zum gewöhnlichen Halteplatz gegeben sein.
- g) Die Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke ist bei besonderen örtlichen Verhältnissen im Betriebsstellenbuch festgelegt.
- h) Darüber hinaus ist im Betriebsstellenbuch angegeben, ob
  - Selbststellbetrieb (Selbststellbetrieb für einzelne Zugstraßen),
  - Selbststellbetrieb (Signalselbststellbetrieb),
  - Selbststellbetrieb (Programmselbststellbetrieb),
  - Selbststellbetrieb (Durchfahrbetrieb),
  - Selbststellbetrieb (Zuglenkung mit Lenkziffer) oder

**Betriebsstel-  
lenbuch**

- Zuglenkung mit Lenkplan

vorhanden ist.

- i) Im Betriebsstellenbuch kann angeordnet sein, dass einzelne Zugfolgestellen für bestimmte Zeiten aus der Regelung der Zugfolge ausgeschaltet werden.
- j) Im Betriebsstellenbuch können andere Zugfolgestellen als Bahnhöfe, Abzweigstellen und Überleitstellen zu Zugmeldestellen erklärt sein.

### **3 Ausnahmen**

Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich die regelwerksverantwortliche Stelle des Infrastrukturbetreibers. Sie werden im Auftragsbuch bekannt gegeben.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Begriffe</b>	<b>408.0101A01</b> <b>Seite 1</b>

## **Ablaufen, Abdrücken**

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

## **Abstoßen**

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

## **Abzweigstellen**

Abzweigstellen sind ▶ Blockstellen der freien Strecke, wo ▶ Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können. Eine Abzweigstelle wird durch ihre Blocksignale bzw. Signale Ne 14 begrenzt.

## **Anschlussbahnhöfe**

Anschlussbahnhöfe haben besondere Aufgaben bei der Meldung der ▶ Züge.

## **Anschlussstellen, Ausweichanschlussstellen**

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

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

## **Anzeigegeführt**

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

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

## **Arbeitendes Triebfahrzeug**

Ein ▶ Triebfahrzeug ist arbeitend, wenn es Antriebskraft erzeugt.

## **aS-Zug**

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

## Aufdrücken

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

## Aufgehobene Signalabhängigkeit

Signalabhängigkeit ist in folgenden Fällen aufgehoben:

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

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

## Bahnanlagen

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

## Bahnbetrieb

Bahnbetrieb ist das Bewegen von Fahrzeugen.

Zum Bahnbetrieb gehören das Fahren von Zügen und das Rangieren.

## Bahnhöfe, Bahnhofsteile

Bahnhöfe sind ▶ Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo ▶ Züge beginnen, enden, halten, ▶ kreuzen, ▶ überholen oder wenden dürfen. Bahnhöfe können in Bahnhofsteile unterteilt sein. Bahnhofsteile können durch Zwischensignale bzw. Signale Ne 14 gegeneinander abgegrenzt sein.

## Balise, Balisengruppe

Eine Balise ist ein im Gleis angeordnetes Datenübertragungselement.

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

Bei Neigetchnik übertragen Balisen Informationen für die Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetchnik.

## Bedarfshalt

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

- der Triebfahrzeugführer ein Haltsignal oder ein blinkendes Signal Ne 5 erhält,
- der Triebfahrzeugführer Reisende bemerkt, die ein- oder aussteigen wollen,

- die Fahrgasthaltewunschrichtung dem Triebfahrzeugführer einen Haltewunsch anzeigt oder
- der Triebfahrzeugführer nicht verständigt wurde, dass der Halt ausfallen darf.

### **Beidrücken**

Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender ▶ Fahrzeuge zum Kuppeln.

### **Betriebshalt**

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

### **Betriebsstellen**

Betriebsstellen sind

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

### **Blockstellen**

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

- \* Es gibt Blockstellen für ▶ signalgeführte Züge, für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge und für Züge in ETCS-Betriebsart SR.

Blockstellen für ▶ signalgeführte ▶ Züge sind an Hauptsignalen eingerichtet.

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

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

### **Blockstrecken**

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

### **Deckungsstellen**

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

### **Durchgehende Hauptgleise**

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



## Einfahrweiche

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

## ETCS-Fahrterlaubnis

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

## ETCS-Halt

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

## ETCS-Zentrale

Zu einer ETCS-Zentrale gehören

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

## Fahrdienstleiter

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

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

Ein ▶ Bahnhof kann in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt sein.

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

## Fahrplanhalt

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

## Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt stellen

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

## Fahrzeuge

Fahrzeuge werden unterschieden nach ▶ Regelfahrzeugen und ▶ Nebenfahrzeugen.

### Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen

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

### Fehlleitung, fehlleiten

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

### Flankenschutzeinrichtungen

Flankenschutzeinrichtungen sind signaltechnische Einrichtungen, die Fahrten auf Fahrstraßen gegen Fahrzeugbewegungen schützen. Zu den Flankenschutzeinrichtungen gehören Weichen, Gleissperren, Sperrsignale, Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Signale Ra 11 (DS 301) mit Lichtsignal Sh 1, sofern technisch ausgeschlossen ist, dass das Signal Sh 1 erteilt werden kann, solange das Wartezeichen als Flankenschutz für eine Zugfahrt dient, und Signale Ra 11 a (DV 301).

### Flankenschutzraum

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

### Führungsgrößen

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

### FS (Full Supervision)

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

### Gegengleis

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

## Geschobene Züge

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

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

## Gewöhnlicher Halteplatz

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

Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit ▶ Betriebshalt oder eines Güterzuges ist möglichst nahe am Halt gebietenden Signal, vor dem LZB-Halt bzw. vor dem ETCS-Halt.

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

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

## Gleiswechselbetrieb

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

## Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke

Als Grenze zwischen den ▶ Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale bzw. die sie ersetzenden Signale Ne 14 oder Trapeztafeln, sonst die ▶ Einfahrweichen. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann die Grenze anderweitig festgelegt sein. Bahnhofsgleise und andere Anlagen neben den ▶ durchgehenden ▶ Hauptgleisen, die über die Grenze hinausreichen, gehören zu den Bahnhofsanlagen.

## Grenzsignal

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

## Halt zum Sichern eines Bahnüberganges

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

## Haltepunkte

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

## Haltestellen

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

## Hauptgleise

Hauptgleise sind die von ▶ Zügen planmäßig befahrenen Gleise.

## IS (Isolation)

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

## Kleinwagen

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

## Kleinwagenfahrten

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

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

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

## Kontaktstelle

Kontaktstelle ist

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

## Kreuzen

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

## Mitarbeiter

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

## Nachgeschobene Züge

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

## Nebenfahrzeuge

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

## Nebengleise

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

## NL (Non Leading)

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

## Notbremsüberbrückungsabschnitt

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

## NP (No Power)

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

## Ortsstellbereich

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

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

## OS (On Sight)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug auf Sicht fahren muss, und zwar mit einer ▶ ETCS-Fahrerlaubnis, die dem Triebfahrzeugführer mit einem Symbol in der

Führerraumanzeige angezeigt wird. ETCS überwacht die maximal zulässige Geschwindigkeit für Fahren auf Sicht und das Ende der ETCS-Fahrterlaubnis.

### **Override EOA**

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

### **Planmäßige Halte**

Ein planmäßiger Halt kann

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

### **PT (Post Trip)**

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

### **Rangieren**

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

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

### **Rangierfahrt**

Eine Rangierfahrt ist eine Fahrzeugbewegung beim ▶ Rangieren, bei der

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

bewegt werden.

### **Regelfahrzeuge**

Regelfahrzeuge werden unterschieden nach ▶ Triebfahrzeugen und ▶ Wagen.

## Regelgleis

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

## Regelhalt

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

## Regelzüge

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

## Release Speed

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

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

## SB (Stand By)

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

## SF (System Failure)

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

## Schneeräumfahrten

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

## Selbsttätige Blockstellen

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

## Selbststellbetrieb, Zuglenkung

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



## SH (Shunting)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug oder eine Rangierfahrt ohne ▶ ETCS-Fahrterlaubnis fahren kann und die ETCS dem Triebfahrzeugführer durch ein Symbol in der Führerraumanzeige anzeigt; die ▶ Fahrterlaubnis erhält der Triebfahrzeugführer durch einen Befehl bzw. beim Rangieren durch Zustimmung des Weichenwärters.

## Signalgeführt

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

## Sollgeschwindigkeit

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

## Sperrfahrten

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

## SR (Staff Responsible)

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

## Strecken mit Stichstreckenblock

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

## TR (Trip)

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

## Triebfahrzeuge

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

## Überholen

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

## Überleitstellen

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

## Überwachende Zugmeldestelle

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

## Umleiten

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

## UN (Unfitted)

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

## Verlassensfeststellung

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

## Verschieben

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

## Versuchsfahrten

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

## Virtuelle Blockstelle

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

## Wagen

Wagen werden eingeteilt in

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

### **Weichenwärter**

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

Weichenwärter können an der Durchführung von Zugfahrten beteiligt sein.

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

### **Wendezüge**

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

### **Zielentfernung**

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

### **Zielgeschwindigkeit**

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

### **Zufahrtsicherungssignal**

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

### **Züge**

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

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

Züge werden in Reise- und Güterzüge eingeteilt.

### **Züge des Gelegenheitsverkehrs**

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

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

### **Zugfahrt mit besonderem Auftrag**

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

### **Zugfolgeabschnitte**

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

### **Zugfolgestellen**

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

### **Zugmeldestellen**

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

### **Zugpersonal**

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



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Abkürzungen</b>	<b>408.0101A02</b> <b>Seite 1</b>

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

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

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

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

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



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

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

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





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Verkehrstage</b>	<b>408.0101A03</b> <b>Seite 1</b>

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

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

Weitere Feiertage sind:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Gültigkeit der Module für Mitarbeiter</b>	<b>408.0101A04</b> <b>Seite 1</b>

Modul	Titel	gilt für		
		Fahrdienst- leiter	Weichen- wärter	Anderer (einzeln genannt)
408.0101	Inhalt und zusätzliche Regeln	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101A01	Begriffe	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101A02	Abkürzungen	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101A03	Verkehrstage	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101A04	Gültigkeit der Module für Mitarbeiter	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0101Z11	Zusätzliche Verweise der S-Bahn Berlin	ja	ja	ja, alle Anderen nur S-Bahn Berlin
408.0101Z21	Zusätzliche Verweise der S-Bahn Ham- burg	ja	ja	ja, alle Anderen nur S-Bahn Hamburg
408.0111	Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0131	Umstellen der Weichen usw., Umstellver- bot, Flachkreuzungen	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0202	Aufträge oder Meldungen	ja	ja	ja, alle Anderen
408.0203	Vorgänge, Aufträge oder Meldungen nachweisen	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0203V11	Vordruck Zugmeldebuch	ja		
408.0203V21	Vordruck Zugmeldebuch	ja		
408.0203V31	Vordruck Zugmeldebuch	ja		
* 408.0203V41	Vordruck Fernsprechbuch	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0211	Fahrordnung im Bahnhof	ja	ja	
408.0212	Fahrordnung auf der freien Strecke	ja	ja	
408.0221	Zugmeldungen	ja	ja	
408.0231	Fahrweg prüfen	ja	ja	
408.0232	Fahrweg sichern	ja	ja	
408.0233	Fahrweg prüfen und sichern - Mitarbeiter, Melden, Nachweis	ja	ja	
408.0241	Räumungsprüfung - Allgemeines	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0242	Räumungsprüfung - Strecken ohne Stre- ckenblock	ja	ja	
408.0243	Räumungsprüfung - Strecken mit nicht- selbsttätigem Streckenblock	ja	ja	
408.0244	Räumungsprüfung - Strecken mit selbst- tätigem Streckenblock	ja	ja	Rückmeldeposten
408.0251	Hauptsignale bedienen	ja	ja	
408.0261	Zugfahrten durchführen	ja	ja	
408.0262	Züge beobachten	ja	ja	Meldeposten
408.0301	Nicht ausreichende Ortskenntnis	ja	ja	

Modul	Titel	gilt für		
		Fahrdienst- leiter	Weichen- wärter	Andere (einzeln genannt)
408.0321	Zug vorbereitet melden	ja		
408.0331	Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	ja		
408.0351	Abstellen melden	ja		
408.0401	Anordnungen über den Zugverkehr	ja	ja	
408.0401V01	Vordruck „Anordnungen über den Zugverkehr“	ja	ja	
408.0402	Merkinweise anbringen bzw. eingeben	ja	ja	
408.0403	Sperren anbringen bzw. eingeben	ja	ja	
408.0411	Befehle	ja	ja	
408.0411V01	Vordruck Befehl	ja	ja	
408.0411V02	Nachweis für die Übermittlung von diktierten Befehlen mit gleichem Inhalt	ja	ja	
408.0415	Fahrplan-Mitteilung	ja		
408.0415V01	Vordruck Fahrplan-Mitteilung	ja		
408.0421	Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen	ja	ja	Mitarbeiter, der sich auf Zugmeldungen meldet
408.0423	Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen	ja		
408.0431	Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen	ja		
408.0435	Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeugen vorgesehenen Maßen abweichen	ja	ja	
408.0441	Nachschieben - nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebtriebfahrzeug	ja	ja	
408.0445	Geschobene Züge	ja		
408.0451	Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen	ja		
408.0452	Fahrplanhalt ausfallen lassen	ja		
408.0453	Ausfahrt verhindert	ja		
408.0455	Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen	ja		
408.0458	Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	ja	ja	
408.0461	Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen	ja		
408.0462	Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen	ja	ja	
408.0463	Auf dem Gegengleis fahren	ja	ja	
408.0471	Gleise sperren	ja		Andere Mitarbeiter, die Nebengleise sperren



Modul	Titel	gilt für		
		Fahrdienst- leiter	Weichen- wärter	Andere (einzeln genannt)
408.0474	Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	ja		Andere Mitarbeiter, die nach Modul 408.0471 Nebengleise sperren
408.0475	Arbeiten an technischen Einrichtungen	ja	ja	
408.0481	Sperrfahrten durchführen	ja	ja	
408.0485	Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen	ja		
408.0487	Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen	ja		
408.0487V01	Vordruck Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock	ja		
408.0487V02	Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock	ja		
408.0488	Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	ja	ja	
408.0491	Reisende sichern	ja	ja	
408.0492	Sonstige Besonderheiten	ja	ja	
408.0501	Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	ja		
408.0521	Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	ja	ja	
408.0531	Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR	ja		
408.0541	Gefährdende Umstände	ja		
408.0551	Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zügen	ja	ja	Meldeposten
408.0552	Offene Türen	ja	ja	Meldeposten
408.0553	Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen	ja	ja	Meldeposten
408.0554	Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	ja	ja	Meldeposten
408.0561	Verminderter Reibwert	ja		
408.0571	Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	ja		
408.0572	Zug zurücksetzen	ja		
408.0581	Verhalten bei Gefahr	ja	ja	
408.0591	Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb	ja		
408.0601	Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen, Weichen, Gleissperren, Riegeln	ja	ja	
408.0611	Unregelmäßigkeiten an Signalen	ja	ja	
408.0621	Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört	ja	ja	
408.0622	Einrichtungen des Streckenblocks gestört	ja	ja	

Modul	Titel	gilt für		
		Fahrdienst- leiter	Weichen- wärter	Andere (einzeln genannt)
408.0625	Gleisfreimeldeeinrichtung im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört	ja	ja	
408.0631	Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört	ja		
408.0632	Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich	ja		
408.0633	Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel nicht möglich	ja		
408.0641	Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	ja	ja	
408.0651	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB	ja		
408.0652	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - LZB	ja		
408.0653	Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS	ja		



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	408.0111 Seite 1

## 1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten im Bahnbetrieb selbstständig nur verrichten, wenn sie für die Tätigkeit geprüft und mit ihrer Ausführung beauftragt sind. Auszubildende Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten im Bahnbetrieb nur unter Aufsicht und Verantwortung des mit der Ausführung beauftragten Mitarbeiters ausführen.

Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten

- Fahrdienstleiter
- Weichenwärter sowie
- Triebfahrzeugführer.

## 2 Tätigkeiten übertragen

Aufgrund von Regeln dieser Richtlinie dürfen Tätigkeiten des Fahrdienstleiters oder des Weichenwärters anderen Mitarbeitern übertragen werden.

## 3 Tätigkeiten abgrenzen

Wenn mehrere Mitarbeiter auf Betriebsstellen Tätigkeiten im Bahnbetrieb gemeinsam verrichten, ist ihre Verantwortung im Betriebsstellenbuch abgegrenzt.

## 4 Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit

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

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

## 5 Melden bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss

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

## 6 Arbeitsübergabe, Arbeitsübernahme

- (1) Mitarbeiter auf Betriebsstellen müssen Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme mit Unterschrift und genauer Zeitangabe in der im Betriebsstellenbuch bestimmten Unterlage bescheinigen. Sie müssen alle der Betriebsabwicklung dienenden Unterlagen übergeben. **Allgemein**

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

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

**Nachweis** (3) Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

Muster für Zugmeldebucheintrag																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	Regelgleis von						Regelgleis nach																
15.12.	→						→																
	← Gegengleis nach						← Gegengleis von																
→	.....Adorf.....						.....Cestadt.....						←										
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke							
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M							
4714			5	45			5	52			5	53						Vo Arbeitsaufnahme 5.35 Vogel					
4716			6	05			6	12			6	12											
4738			12	20			12	27			12	28						Vo / Sch überg 12.25 übern					
																		Vogel Schulz					
4784			19	20			19	27			19	28						überg 19.30 übern					
4786			19	45			19	52			19	53						He Schulz Heinze					
4792			23	05			23	12			23	13						Arbeitsschluss 23:30 Heinze					

(4) Beim ersten Eintrag nach Arbeitsaufnahme muss in Spalte „Meldungen und Vermerke“ das Namenszeichen eingetragen werden. Das Namenszeichen gilt auch für alle weiteren Einträge. Wenn mehrere Mitarbeiter Einträge in einer Zeile vornehmen, muss jeder Mitarbeiter in Spalte „Meldungen und Vermerke“ sein Namenszeichen anbringen.

## 7 Unterbrochene Arbeitszeit

Bei unterbrochener Arbeitszeit müssen die Mitarbeiter auf Betriebsstellen den Beginn und das Ende der Unterbrechung der im Betriebsstellenbuch genannten Kontaktstelle mitteilen. Die Mitarbeiter auf Betriebsstellen müssen bei der Meldung zum Beginn der unterbrochenen Arbeitszeit der Kontaktstelle die Fahrzeugnummer eines ausgesetzten Fahrzeugs mit einer orangefarbenen Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr, die am Fahrzeug angebrachten und in den Beförderungspapieren enthaltenen UN-Nummern, Tag sowie die Zugnummer mitteilen. Die Mitarbeiter auf der Betriebsstelle mit unterbrochener Arbeitszeit und die Mitarbeiter der Kontaktstelle müssen die Meldung nachweisen. \*

Bei Meldung zum Ende der Unterbrechung muss der Mitarbeiter den Mitarbeiter der Kontaktstelle nach Besonderheiten befragen, die während der unterbrochenen Arbeitszeit eingetreten sind. Erst danach darf er Zugfahrten zulassen.

Die zu übergebenden Unterlagen sind an der im Betriebsstellenbuch bestimmten Stelle zu hinterlegen.

## 8 Verlassen des Stellwerks

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

## 9 Uhrzeitvergleich

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist im Betriebsstellenbuch geregelt, wann und wie sie die Uhrzeit vergleichen müssen.

## 10 Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ

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

- (1) Die Mitarbeiter müssen am Tag der Umstellung und am folgenden Tag eine **Persönliche Uhren** richtig zeigende Uhr tragen.
- (2) Allgemein gilt: **Beginn der MESZ**
  - a) Am Tag des Beginns der MESZ muss die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 2.45 Uhr) vorgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen worden sein.
  - b) Mit Zeigersprung der Bahnuhr von 1.59 Uhr auf null Minuten gilt die MESZ 3.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige der persönlichen Uhr.
  - c) Fahrdienstleiter vergleichen um 3.00 Uhr MESZ mit Stellen, die sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand ihrer persönlichen Uhr. Die Übereinstimmung der Zeitanzeigen ist durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Uhren zeigen richtig nach MESZ“ nachzuweisen.
  - d) Fahrdienstleiter vergleichen nach dem Umstellen der Bahnuhren mit Stellen, die sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand der umgestellten Bahnuhren. Die Übereinstimmung der Zeitanzeigen ist durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Bahnuhren zeigen richtig nach MESZ“ nachzuweisen.
- (3) Allgemein gilt: **Ende der MESZ**
  - a) Die Stunde von 2.00 Uhr bis 3.00 Uhr erscheint bei Beendigung der MESZ doppelt, wobei die erste Stunde (MESZ) als 2A, die zweite Stunde - mitteleuropäische Zeit (MEZ) - als 2B bezeichnet wird. Diese Bezeichnung ist bei Aufträgen und Meldungen, die eine Stundenangabe enthalten, sowie bei den entsprechenden Einträgen in die Unterlagen der Stundenbezeichnung hinzuzufügen, z.B. 2A Uhr ... Minuten bzw. 2B Uhr ... Minuten.
  - b) Am Tag der Beendigung der MESZ muss die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 0.45 Uhr) zurückgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen worden sein.
  - c) Mit Zeigersprung der Bahnuhren von 2A.59 Uhr auf null Minuten gilt die MEZ 2B.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige der persönlichen Uhr.
  - d) Fahrdienstleiter vergleichen um 2B.00 Uhr MEZ mit Stellen, die sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand ihrer persönlichen

Uhr. Die Übereinstimmung der Zeitanzeigen ist durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Uhren zeigen richtig nach MEZ“ nachzuweisen.

- e) Fahrdienstleiter vergleichen nach dem Umstellen der Bahnuhren mit Stellen, die sie über Zugfahrten benachrichtigen müssen, die Uhrzeit anhand der umgestellten Bahnuhren. Die Übereinstimmung der Zeitanzeigen ist durch den Eintrag: „(Uhrzeit), Bahnuhren zeigen richtig nach MEZ“ nachzuweisen.

**Unterbrochene Arbeitszeit**

- (4) Auf Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit sind die Bestimmungen sinngemäß am Tag der Arbeitsaufnahme anzuwenden.

**Geräte mit Zeitausdruck**

- (5) Während der Umstellung der Bahnuhren weisen selbsttätig schreibende oder druckende Geräte mit Zeitausdruck eine falsche Uhrzeit aus. Es sind Maßnahmen zu treffen, wie sie bei Störung dieser Geräte vorgeschrieben sind. Nach dem Umstellen der Bahnuhren ist ein Probedruck durchzuführen. Wenn dabei Übereinstimmung mit der richtigen Uhrzeit festgestellt wird, gelten die Geräte wieder als ordnungsgemäß wirkend.

**Unregelmäßigkeiten**

- (6) Wenn nach Abschluss der Umstellung Uhren mit abweichender Zeitanzeige angetroffen werden, gilt die Anzeige der persönlichen Uhr.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Grundstellung der Weichen usw., Umstellverbot, Flachkreuzungen</b>	<b>408.0131 Seite 1</b>

## 1 Grundstellung

Wenn bei Gleisbildstellwerken für Weichen oder Gleissperren ausnahmsweise eine Grundstellung erforderlich ist, ist dies im Betriebsstellenbuch bestimmt.

Weichen, für die eine Grundstellung bestimmt ist, sowie Gleissperren, Riegel oder Sperrsignale müssen in Grundstellung stehen, wenn sie nicht in anderer Stellung gebraucht werden. Für Riegel können im Betriebsstellenbuch Ausnahmen zugelassen sein, solange im Stellwerksbezirk nicht rangiert wird.

## 2 Umstellverbot, Umstellen

- (1) Unter Fahrzeugen dürfen Weichen oder Gleissperren nicht umgestellt werden.
- (2) Bevor der Bediener eine Weiche oder Gleissperre umstellt, muss er feststellen, dass die Weiche oder Gleissperre nicht mit Fahrzeugen besetzt ist.  
Der Bediener darf einen anderen Mitarbeiter nach Einweisung beauftragen, die Feststellung zu treffen.

## 3 Flachkreuzungen

Für Flachkreuzungen gelten die Bestimmungen für Weichen sinngemäß.







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Aufträge und Meldungen	408.0202 Seite 1

## 1 Bezeichnen der Züge

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

## 2 Einseitig gerichtete Sprechrichtung (Lautsprecher) verwenden

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

Meldungen dürfen über einseitig gerichtete Sprechrichtungen nicht gegeben werden.

## 3 Wiederholen

- a) Der Empfänger muss Aufträge oder Meldungen mit festem Wortlaut wörtlich wiederholen.
- b) Bei Aufträgen oder Meldungen ohne festen Wortlaut muss der Empfänger alle wesentlichen Angaben wiederholen.
- c) Wenn Aufträge oder Meldungen eingetragen werden müssen, müssen sie zuerst eingetragen und dann wiederholt werden.
- d) Der Empfänger muss bei fernmündlicher Verständigung jede Wiederholung mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen. Wenn der Empfänger richtig wiederholt hat, muss der abgebende Mitarbeiter mit „Richtig“ bestätigen.
- e) Aufträge über einseitig gerichtete Sprechrichtungen müssen zweimal gegeben werden. Die zweite Durchsage muss mit den Worten „Ich wiederhole“ beginnen.
- f) Aufträge oder Meldungen zum Abwenden von Gefahr muss der Empfänger nicht wiederholen. Er muss unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen treffen, auch wenn er den Auftrag oder die Meldung unvollständig aufgenommen hat.

## 4 Fahrdienstleiter

Aufträge oder Meldungen, für die der Fahrdienstleiter zuständig ist, soll dieser selbst aufnehmen oder abgeben. Er darf einen anderen Mitarbeiter damit beauftragen, wenn dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist. Er muss den Auftrag für jeden Einzelfall besonders erteilen. Er darf den Auftrag nicht im Voraus allgemein oder bedingt erteilen. Zur Abgabe von Meldungen mit festem Wortlaut kann im Betriebsstellenbuch eine besondere Art zugelassen sein.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Vorgänge, Aufträge und Meldungen nachweisen	408.0203 Seite 1

## 1 Nachweisen

(1) Mitarbeiter auf einer Betriebsstelle müssen Aufträge, Meldungen oder Vorgänge, die die Durchführung der Züge betreffen, nachweisen und zwar

- wenn es Zugmeldungen sind,
- wenn dies in den Regeln der Module 408.0101 bis 408.0651 oder im Betriebsstellenbuch angeordnet ist oder
- wenn ein Mitarbeiter den Nachweis für erforderlich hält.

Für den Nachweis müssen folgende Unterlagen verwendet werden:

a) Zugmeldebuch, hierbei gilt:

Es ist nach der Anleitung auf der Titelseite des jeweiligen Vordrucks oder nach den Mustern in den Modulgruppen 408.0101 bis 408.0651 einzutragen. Die Mustereinträge beziehen sich jeweils auf den Bahnhof Beheim, soweit nichts Abweichendes angegeben ist. Einträge, für die keine Spalten vorgesehen oder keine Muster vorgegeben sind, sind an keine Form gebunden; sie dürfen auch quer über den Spaltenbau geschrieben werden. Als Ankunftszeit ist bei haltenden Zügen die Zeit, zu der der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten kommt, bei durchfahrenden Zügen die Durchfahrtszeit einzutragen. Als Ab- oder Durchfahrtszeit ist die nach Modul 408.0221 Abschnitt 3 Absatz (7) gemeldete Zeit einzutragen.

Wo Zugmeldungen durch selbsttätig wirkende Einrichtungen aufgezeichnet werden, ersetzen diese den Eintrag im Zugmeldebuch.

b) Fernsprechbuch, hierbei gilt:

Es ist einzutragen, wenn kein Zugmeldebuch geführt wird oder wenn zwar ein Zugmeldebuch geführt wird, aber für Einträge, für die keine Spalten vorgesehen sind, der Nachweis im Fernsprechbuch zweckmäßig ist.

c) Andere Unterlagen, hierbei gilt:

Es ist einzutragen, wenn es angeordnet ist.

(2) Vorbereitende Gespräche müssen nicht eingetragen werden.

(3) Es ist - außer bei Gefahr - unmittelbar vor Abgabe oder sofort nach Eingang einzutragen.

(4) Es darf nicht mit Bleistift eingetragen und nicht radiert werden. Irrtümlich vorgenommene Einträge müssen so durchgestrichen werden, dass sie lesbar bleiben.

## 2 Zugmeldebuch

a) Als Zugmeldebücher müssen in der Regel Vordrucke 408.0203V11 bis 408.0203V31 verwendet werden.

b) Im Betriebsstellenbuch können für Zugmeldebücher besondere Regeln gegeben sein

1. bei mehreren ineinander übergehenden Strecken,
2. in Fernstell- oder Fernsteuerbereichen,

3. für Eintragen der Stundenzahlen,
  4. für Eintragen der Zugschlussmeldung.
- c) Für selbsttätige Blockstellen oder virtuelle Blockstellen, die nicht zugleich Bahnhof oder Abzweigstelle sind, muss kein Zugmeldebuch geführt werden.

### **3 Fernsprechbuch**

- a) Als Fernsprechbuch muss in der Regel Vordruck 408.0203V41 verwendet werden.
- b) Im Betriebsstellenbuch können Regeln für das Fernsprechbuch gegeben sein.

### **4 Aufbewahren von Unterlagen**

Zugmeldebücher, Fernsprechbücher, Vordrucke, Anordnungen über den Zugverkehr, Befehle und Fahrplan-Mitteilungen müssen nach ihrem Abschluss bei der im Betriebsstellenbuch genannten Stelle aufbewahrt werden.



# Zugmeldebuch

## für die eingleisige Strecke

von ..... bis .....

Betriebsstelle .....

Begonnen am ....., abgeschlossen am ....., Inhalt: ..... Blätter

### Anleitung

#### 1. für Zugmeldestellen

Tragen Sie Meldungen oder Ankunftszeiten für jeden anschließenden Streckenabschnitt bis zur nächsten Zugmeldestelle auf einer besonderen Seite ein, und zwar in

Spalte 1: Nummer des ankommenden Zuges,

Spalte 2: Nummer des abgehenden Zuges,

Spalte 3: Zeit der Annahme,

Spalte 4: von der rückgelegenen Zugmeldestelle gemeldete Ab- oder Durchfahrzeit,

Spalte 5: für einen Zug der Spalte 1 Zeit der Ankunft (Durchfahrt);  
für einen Zug der Spalte 2 Zeit der Abfahrt (Durchfahrt oder die gemeldete Abfahrzeit),

Spalte 6: Zeit der Rückmeldung.

#### 2. für Blockstellen

Tragen Sie Meldungen bzw. Durchfahrtszeiten für die Abschnitte bis zu den beiden benachbarten Zugmeldestellen auf derselben Seite ein, und zwar in

Spalte 1: Zugnummer der einen Richtung,

Spalte 2: Zugnummer der anderen Richtung,

Spalte 3: kein Eintrag,

Spalte 4: Zeit der gemeldeten Abfahrt,

Spalte 5: Zeit der Durchfahrt, auf Blockstellen mit Haltepunkt bei haltenden Zügen Zeit der Abfahrt,

Spalte 6: Zeit der Rückmeldung von der vorgelegenen Zugfolgestelle;  
die Zeit der Rückmeldung an die rückgelegene Zugfolgestelle brauchen Sie nicht einzutragen.



# Zugmeldebuch

## für die zweigleisige Strecke

von ..... bis .....

Betriebsstelle .....

Begonnen am ....., abgeschlossen am ....., Inhalt: ..... Blätter

### Anleitung

Tragen Sie im Kopf die benachbarten Zugmeldestellen und ggf. dahinter in Klammern die Zugfolgestellen, die zurückmelden und an die Sie zurückmelden müssen, ein.

Tragen Sie in die Spalten 1 bis 9 Zugnummern, Ankunftszeiten oder Zeiten der Meldungen für die anschließenden Streckenabschnitte bis zur nächsten Zugmeldestelle ein, und zwar in

Spalte	bei einem Zug, der das Regelgleis befährt	bei einem Zug, der das Gegengleis befährt
1	Zugnummer	-
2	Annahme durch die eigene Zugmeldestelle	Annahme durch die vorgelegene Zugmeldestelle
3	Abfahrt durch die rückgelegene Zugmeldestelle	Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Zugmeldestelle
4	Abgabe der Rückmeldung	Eintreffen der Rückmeldung
5	Ankunft auf der eigenen Zugmeldestelle	
6	Annahme durch die vorgelegene Zugmeldestelle	Annahme durch die eigene Zugmeldestelle
7	Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Zugmeldestelle	Abfahrt durch die rückgelegene Zugmeldestelle
8	Eintreffen der Rückmeldung	Abgabe der Rückmeldung
9	-	Zugnummer

Die Zeitangaben in den Spalten 3 und 7 müssen Sie für jede Richtung in zeitlicher Reihenfolge eintragen.

Auf einer Blockstelle brauchen Sie Spalte 7 nur auszufüllen, wenn der Zug auf der Blockstelle hält.

(linke Seite)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag	<b>Regelgleis von</b> → Gegengleis nach ←				<b>Regelgleis nach</b> → Gegengleis von ←				
Zugnummer	Annahme	Abfahrt	Rück- meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück- meldung	Zugnummer	Meldungen und Vermerke
→	U	M	U	M	U	M	U	M	←

V408.0203V22 Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken (Einlage)

(rechte Seite)

10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	
		<b>Regelgleis nach</b> ← Gegengleis von →				<b>Regelgleis von</b> ← Gegengleis nach →			Tag	
Meldungen und Vermerke	Zugnummer	Rück- meldung	Abfahrt	Annahme	Ankunft	Rück- meldung	Abfahrt	Annahme	Zugnummer	
	→	U	M	U	M	U	M	U	M	←

V408.0203V22 Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken (Einlage)





# Zugmeldebuch

## für die zweigleisige Strecke

von ..... bis .....

Betriebsstelle .....

Begonnen am ....., abgeschlossen am ....., Inhalt: ..... Blätter

### Anleitung

Tragen Sie im Kopf die benachbarten Zugmeldestellen und ggf. dahinter in Klammern die Zugfolgestellen, die zurückmelden und an die Sie zurückmelden müssen, ein.

Tragen Sie in die Spalten 1 bis 9 Zugnummern, Ankunftszeiten oder Zeiten der Meldungen für die anschließenden Streckenabschnitte bis zur nächsten Zugmeldestelle ein, und zwar in

Spalte	bei einem Zug, der das Regelgleis befährt	bei einem Zug, der das Gegengleis befährt
1	Zugnummer	-
2	Annahme durch die eigene Zugmeldestelle	Annahme durch die vorgelegene Zugmeldestelle
3	Abfahrt durch die rückgelegene Zugmeldestelle	Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Zugmeldestelle
4	Abgabe der Rückmeldung	Eintreffen der Rückmeldung
5	Ankunft auf der eigenen Zugmeldestelle	
6	Annahme durch die vorgelegene Zugmeldestelle	Annahme durch die eigene Zugmeldestelle
7	Abfahrt (Durchfahrt) auf der eigenen Zugmeldestelle	Abfahrt durch die rückgelegene Zugmeldestelle
8	Eintreffen der Rückmeldung	Abgabe der Rückmeldung
9	-	Zugnummer

Die Zeitangaben in den Spalten 3 und 7 müssen Sie für jede Richtung in zeitlicher Reihenfolge eintragen.

(linke Seite)

1	2	3	4	5	6	7	8	6a	7a	8a	9	10
Tag	Regelgleis von → Gegengleis nach ←				Regelgleis nach → Gegengleis von ←			Regelgleis nach → Gegengleis von ←				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
V408.0203V32 Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende Strecken, Gemeinschaftsstrecke liegt links (Einlage)												

(rechte Seite)

10	9	8	7	6	5	4	3	2	4a	3a	2a	1
		Regelgleis nach ← Gegengleis von →				Regelgleis von ← Gegengleis nach →			Regelgleis von ← Gegengleis nach →			Tag
Meldungen und Vermerke	Zugnummer →	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Ankunft	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Rück-meldung	Abfahrt	Annahme	Zugnummer ←
		U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M	
V408.0203V32 Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken, Gemeinschaftsstrecke liegt links (Einlage)												

Vordrucke V408.0203V33 „Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken, Gemeinschaftsstrecke liegt rechts (Titel)“ und V408.0203V34 „Zugmeldebuch für zwei zusammenlaufende zweigleisige Strecken, Gemeinschaftsstrecke liegt rechts (Einlage)“ sind gleich aufgebaut.



# Fernsprechbuch

für .....

Begonnen am ....., abgeschlossen am .....

Inhalt: 80 Seiten

V408.0203V41 Fernsprechbuch A5



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Fahrordnung im Bahnhof</b>	<b>408.0211</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Fahrplan für Zugmeldestellen

- (1) Wo in Bahnhöfen für eine Richtung mehrere Zugstraßen vorhanden sind, ist die Benutzung der Gleise im Fahrplan für Zugmeldestellen vorgeschrieben. Bei Zuglenkung mit Lenkplan sind Angaben des Fahrplans für Zugmeldestellen im Zuglenkplan angegeben.

Wo ein Fahrdienstleiter Signalanlagen örtlich nicht besetzter Zugmeldestellen bedient, kann der Fahrplan für Zugmeldestellen auch Angaben für ferngestellte oder ferngesteuerte Zugmeldestellen enthalten.

- (2) Hinter der Zugnummer sind die Verkehrstage angegeben. Wenn keine Verkehrstage angegeben sind, verkehren die Züge täglich.
- (3) Bei Bedarfszügen ist vor der Zugnummer ein „B“ angegeben.
- (4) Ein „+“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Betriebshalt, ein „x“ vor der Ankunftszeit kennzeichnet einen Bedarfshalt.

## 2 Züge des Gelegenheitsverkehrs

Der Fahrdienstleiter bestimmt, welche Gleise ein Zug befährt, soweit es nicht schon angeordnet ist. Es gelten folgende Regeln:

- (1) Für durchfahrende Züge darf der Fahrdienstleiter nur die im Betriebsstellenbuch zugelassenen Zugstraßen benutzen.

Für durchfahrende Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h muss er Zugstraßen wählen, bei denen

- die Geschwindigkeit der Züge nicht eingeschränkt werden muss oder
- eine Geschwindigkeitsbeschränkung signalmäßig vorangekündigt wird.

- (2) Reisezüge dürfen in der Regel nur in Gleise fahren, die für Reisezüge zugelassen sind. Wenn ein Reisezug ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren muss, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 9 - anweisen, im Bahnhof mit höchstens 40 km/h zu fahren, soweit er nicht aus anderen Gründen mit höchstens 40 km/h fahren muss.

Beispiel							
X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	40	auf <del>Sicht</del>	im Bf Beheim		von Esig A 100	km 22,8	9

Reisezüge mit Halten zum Ein- oder Aussteigen darf der Fahrdienstleiter in der Regel nur in Gleise einlassen, deren Bahnsteige ausreichend lang sind.

- (3) Der Fahrdienstleiter darf anzeigegeführte Züge möglichst nicht von mit LZB oder ETCS ausgerüsteten Gleisen ablenken.
- (4) Bei Zuglenkung mit Lenkplan können Gleise, die ein Zug des Gelegenheitsverkehrs zu befahren hat, im Zuglenkplan angegeben sein.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Fahrordnung auf der freien Strecke</b>	<b>408.0212</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Gewöhnliche Fahrtrichtung auf zweigleisigen Bahnen

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

## 2 Mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung

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

## 3 Abzweigstellen

- (1) Auf Abzweigstellen ist die Fahrtrichtung oder die Benutzung der Gleise im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan vorgeschrieben.
- (2) Der Fahrdienstleiter bestimmt, welche Gleise ein Zug des Gelegenheitsverkehrs befährt, soweit es nicht schon angeordnet ist.

Bei Zuglenkung mit Lenkplan können Gleise, die ein Zug des Gelegenheitsverkehrs zu befahren hat, im Zuglenkplan angegeben sein.

Reisezüge dürfen in der Regel nur über Gleise fahren, die für Reisezüge zugelassen sind. Wenn ein Reisezug ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren muss, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 9 - anweisen, auf der Abzweigstelle mit höchstens 40 km/h zu fahren, soweit er nicht aus anderen Gründen mit höchstens 40 km/h fahren muss.

Beispiel							
X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	40	auf Sicht	auf Abzw Mitte		von Bksig A	km 26,7	9







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Zugmeldungen</b>	<b>408.0221</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

- (1) Es gibt folgende Zugmeldungen: **Arten**
- Anbieten und Annehmen,
  - Abmelden und
  - Rückmelden.
- (2) Zugmeldungen müssen auf der im Betriebsstellenbuch genannten Fernsprechverbindung gegeben werden. Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass Zugmeldungen unmittelbar mündlich gegeben werden dürfen. **Fernsprechverbindung**
- (3) Mitarbeiter einer Zugmeldestelle müssen sich mit „Fahrdienstleiter ... (Name der Betriebsstelle)“ melden. Bei der ersten Zugmeldung nach Arbeitsübernahme müssen diese ihren Namen nennen. Mitarbeiter einer anderen Betriebsstelle melden sich nur mit der Bezeichnung der Stelle, z. B. „Blockstelle Heide“. **Melden**
- Bei umfangreichen Namen von Betriebsstellen können im Betriebsstellenbuch Verkürzungen zugelassen sein.
- (4) Jede Zugmeldung muss mit dem Wort „Zugmeldung“ eingeleitet werden. Folgt der Annahme unmittelbar die Abmeldung, ist das Wort „Zugmeldung“ vor der Abmeldung nicht erforderlich. **Einleiten**
- (5) Es gilt Folgendes: **Angabe der Strecke**
- a) Bei parallel verlaufenden Strecken muss in der Zugmeldung zusätzlich die Strecke angegeben werden (Betriebsstellenbuch).
  - b) Wenn ein Zug auf Haltepunkten endet oder beginnt, muss in der Zugmeldung darauf hingewiesen werden.
- (6) Es gilt Folgendes: **Technische Meldeeinrichtungen**
- a) Wo auf den beteiligten Zugmeldestellen Zugmeldungen durch technische Meldeeinrichtungen gegeben werden, muss nicht mündlich angeboten, angenommen oder abgemeldet zu werden.
  - b) Züge müssen jedoch in folgenden Fällen nach den Regeln in den Abschnitten 2 bzw. 3 mündlich angeboten, angenommen oder abgemeldet werden:
    1. Die technischen Meldeeinrichtungen sind gestört.
    2. Rückmelden ist eingeführt oder bei Räumungsprüfung auf Zeit ist die Räumungsprüfung zu bestätigen.
    3. Für Zugmeldungen sind besondere Formen oder Zusätze angeordnet (z. B. für Sperrfahrten, „mit außergewöhnlichen Sendungen“, Lü-Sendungen „Cäsar“), außer wenn Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, für den Zusatz „auf dem Gegengleis“.
  - c) Wo Zugmeldungen durch technische Meldeeinrichtungen gegeben werden, können im Betriebsstellenbuch Regeln für das Rückmelden gegeben sein.
- (7) Es gilt Folgendes: **Zugmeldungen nicht erforderlich**
- a) Wo benachbarte Zugmeldestellen demselben Fahrdienstleiter zugeteilt

sind, müssen keine Zugmeldungen gegeben werden.

- b) Auf eingleisigen Stichstrecken kann im Betriebsstellenbuch zugelassen sein, dass keine Zugmeldungen gegeben werden.

## 2 Anbieten und Annehmen

- Grundsatz** (1) Es gilt Folgendes:
- a) Auf eingleisigen Strecken müssen Züge angeboten werden.
  - b) Auf zweigleisigen Strecken müssen Züge angeboten werden, wenn es
    - 1. in dieser Richtlinie,
    - 2. im Betriebsstellenbuch oder
    - 3. in einer Betra angeordnet ist.
- Anbietende Stelle** (2) Züge müssen von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle angeboten werden.
- Zeitpunkt** (3) Ein Zug darf frühestens fünf Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit angeboten werden.
- Bedingungen** (4) Ein Zug darf erst angeboten werden, wenn
- a) der letzte vorausgefahrene Zug auf der nächsten Zugfolgestelle,
  - b) der letzte aus der Gegenrichtung angenommene Zug auf der eigenen Zugmeldestelle angekommen ist.
- Mündlich Anbieten** (5) Wenn Zugmeldungen mündlich gegeben werden, gilt Folgendes:
- a) Ein Zug muss angeboten werden mit den Worten:  
„Wird Zug ... (Nummer) angenommen?“
  - b) Ein Zug muss angenommen werden mit den Worten:  
„Zug ... (Nummer) ja“.
- Annehmen**
- c) Wenn der Fahrt ein Hindernis entgegensteht, darf der Zug nicht angenommen werden. Der Zug muss abgelehnt werden mit den Worten:  
„Nein warten“.
- Ist der Hinderungsgrund weggefallen, darf der Zug angenommen werden mit den Worten:  
„Jetzt Zug ... (Nummer) ja“.
- Ablehnen**
- Wiederholen** d) Abweichend von den Regeln im Modul 408.0202 Abschnitt 3 muss beim Anbieten und Annehmen nur die Annahme wiederholt werden. Folgt der Annahme unmittelbar die Abmeldung, muss nur die Abmeldung wiederholt werden.
- (6) Wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug auch als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.
- (7) Von den Bestimmungen der Absätze (3) und (4) darf in folgenden Fällen abgewichen werden:

- a) Ein Zug darf bis zu zwei Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft des letzten aus der Gegenrichtung angenommenen Zuges angeboten und unmittelbar nach dessen Ankunft abgelassen werden.

In diesem Fall muss der Zug angeboten werden mit den Worten:

„Wird Zug ... (Nummer) angenommen, wenn Zug ... (Nummer des letzten Gegenzuges) in ... (Name der eigenen Zugmeldestelle)?"

Der Zug muss angenommen werden mit den Worten:

„Wenn Zug ... (Nummer des letzten Gegenzuges) in ... (Name der anbietenden Zugmeldestelle), darf Zug ... (Nummer des angebotenen Zuges) kommen“.

Die Bedingung muss im Zugmeldebuch in Spalte „Meldungen und Vermerke“ eingetragen werden, z. B. „Wenn Z 69136 in BES“.

Wenn für den letzten Gegenzug die Räumungsprüfung bestätigt werden muss, muss die Bestätigung erst nach Abfahrt des bedingt angenommenen Zuges gegeben werden.

- b) Bei ordnungsgemäß wirkendem Streckenblock darf ein Zug bis zu zwei Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft des letzten vorausgefahrenen Zuges auf der nächsten Zugfolgestelle angeboten werden. Der Zug darf abgelassen werden, sobald das Hauptsignal oder die virtuelle Blockstelle auf Fahrt gestellt werden kann.

In diesem Fall muss der Zug angeboten werden mit den Worten:

„Wird Zug ... (Nummer) angenommen, wenn Zug ... (Nummer des letzten vorausgefahrenen Zuges) in ... (Name der nächsten Zugfolgestelle)?"

Der Zug muss angenommen werden mit den Worten:

„Wenn Zug ... (Nummer des zuletzt angenommenen Zuges) in ... (Name der nächsten Zugfolgestelle), darf Zug ... (Nummer des angebotenen Zuges) kommen“.

Die Bedingung muss im Zugmeldebuch in Spalte „Meldungen und Vermerke“ eingetragen werden, z. B. „Wenn Z 69136 in BDH“.

### 3 Abmelden

- |  |  |
|--|--|
| (1) Züge müssen in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle abgemeldet werden. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann angeordnet sein, dass Züge an andere Zugfolgestellen abgemeldet werden müssen oder dass andere Zugfolgestellen Züge abmelden.                         | <b>Abmeldende Stelle</b>                         |
| (2) Ein Zug darf abgemeldet werden, wenn der letzte vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist. Bei ordnungsgemäß wirkendem Streckenblock darf ein Zug schon abgemeldet werden, bevor der letzte vorausgefahrte Zug auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist. | <b>Bedingungen</b>                               |
| (3) Züge müssen in der Regel bis zu fünf Minuten vorher mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abgemeldet werden. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann für den Zeitpunkt der Abmeldung eine Mindestzeit bestimmt sein.  | <b>Voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit</b> |
| (4) Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass mit der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abgemeldet werden darf. Es muss jedoch mit der voraus-  | <b>Tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit</b>     |

sichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit abgemeldet werden, wenn mit dem Abmelden Bahnübergangsposten benachrichtigt werden.

**Nach Anbieten** (5) Züge, die angeboten wurden, sollen möglichst unmittelbar im Anschluss an die Annahme abgemeldet werden.

**Abfahrtszeit, Durchfahrtszeit** (6) Als Abfahrtszeit gilt in der Regel der Zeitpunkt, zu dem der Zug am gewöhnlichen Halteplatz abfährt, als Durchfahrtszeit der Zeitpunkt, zu dem die Spitze des Zuges beim Fahrdienstleiter vorbeifährt. Das Betriebsstellenbuch kann nähere Weisungen enthalten.

**Wortlaut** (7) Beim Abmelden müssen folgende Wortlaute verwendet werden:

a) Beim Melden der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit:  
 „Zug ... (Nummer) ... (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab ... \* (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit)".

b) Beim Melden der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtszeit:  
 „Zug ... (Nummer) ... (Name der Zugmeldestelle) ab ... (Minute der Ab- oder Durchfahrtszeit)".

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

**Berichtigung, Rücknahme** (8) Wenn die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit abweicht, muss die Zugmeldung möglichst frühzeitig berichtigt werden.

Die Berichtigung muss abweichend von Abschnitt 1 Absatz (4) eingeleitet werden mit den Worten:

„Berichtigte Zugmeldung"

Wenn der Zug zunächst nicht abfährt und deshalb die Zugmeldung zurückgenommen wird, muss folgender Wortlaut verwendet werden:

„Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Zug ... (Nummer) wird zurückgenommen".

Die Berichtigung oder Rücknahme einer Zugmeldung muss im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachgewiesen werden:

Berichtigung, Rücknahme einer Zugmeldung																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	Regelgleis von						Regelgleis nach						Zugnummer	Meldungen und Vermerke									
<b>15.12.</b>	Gegengleis nach						Gegengleis von																
	Adorf						Cestadt																
Zugnummer	Annahme	Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft	Annahme	Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke										
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U			M									
4728			10	30			10	37			10	38											
4730			10	52			10	59															
			(10	48)																			
			Berichtigung einer Zugmeldung																				
4736			12	20									Lokschaden										
			Zurücknahme einer Zugmeldung																				

## **4 Rückmelden**

- (1) Die Rückmeldung ist die mündliche Bestätigung der Räumungsprüfung.
- (2) Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle muss die Züge an den Fahrdienstleiter zurückmelden, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt.
- (3) Die Rückmeldung lautet:  
„Zug ... (Nummer) in ... (Name der Räumungsprüfstelle)".





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Fahrweg prüfen</b>	<b>408.0231</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

Bevor auf einem Bahnhof oder einer Abzweigstelle eine Zugfahrt zugelassen wird, muss Folgendes festgestellt werden:

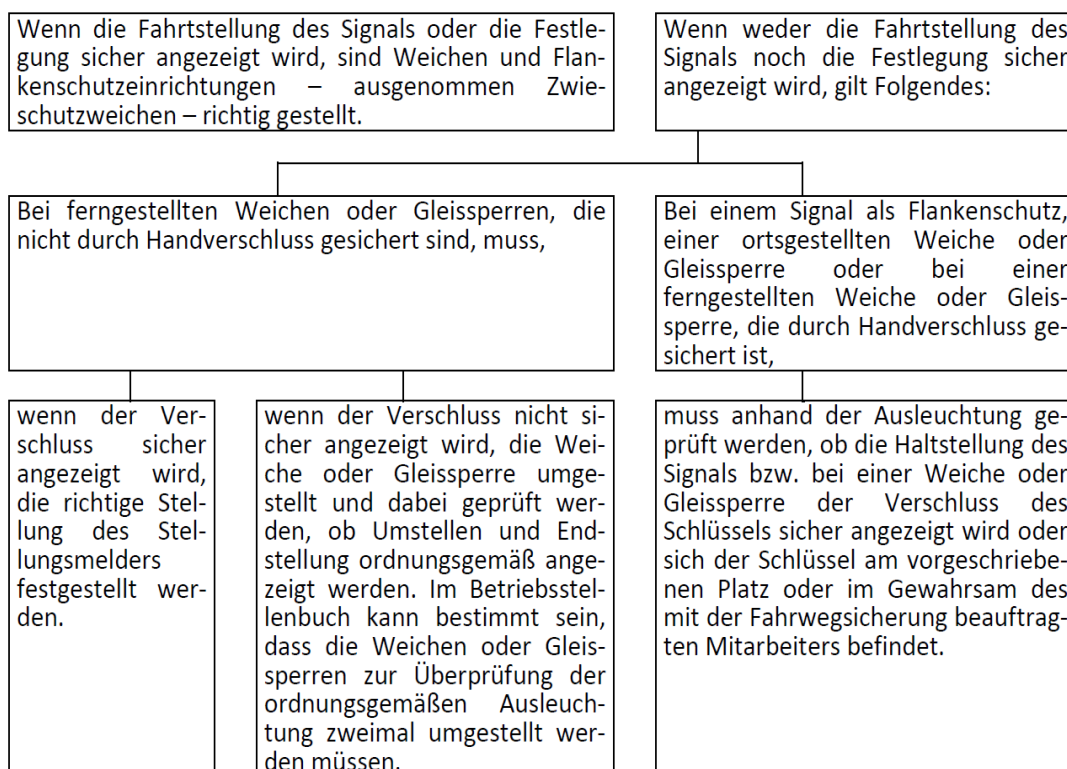
- (1) Die zu befahrenden Weichen, die Weichen im Durchrutschweg und die Flankenschutzeinrichtungen müssen richtig stehen. Dies gilt für Weichen von Anschlussstellen sinngemäß. **Richtige Stellung**
- (2) Der Fahrweg muss frei von Fahrzeugen sein. **Fahrweg frei von Fahrzeugen**
  - a) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs beginnt im Gleis hinter dem Einfahrsignal oder Blocksignal
    - am Signal Ra 10,
    - wo dieses nicht vorhanden ist, mit der ersten Weiche hinter dem Einfahrsignal oder Blocksignal oder,
    - wo die Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle zwischen Einfahrsignal oder Blocksignal und dem Signal Ra 10 oder der ersten Weiche beginnt, am ersten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage.
  - b) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs beginnt auf einem Bahnhof bei Einfahrt vom Gegengleis oder auf einer Abzweigstelle bei Weiterfahrt vom Gegengleis am ersten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle, sonst in Höhe des Einfahrsignals oder Blocksignals des Regelgleises. **Beginn bei Ein- oder Weiterfahrt vom Gegengleis**
  - c) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs endet bei eingleisiger Strecke im Gleis hinter dem Ausfahrtsignal oder Blocksignal **Ende, eingleisige Strecke**
    - am Signal Ra 10,
    - wo dieses nicht vorhanden ist, mit der letzten Weiche im Fahrweg, oder,
    - wo die Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle zwischen Signal Ra 10 oder der letzten Weiche im Fahrweg und dem Einfahrsignal oder Blocksignal endet, hinter dem letzten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage.
  - d) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs endet bei zweigleisiger Strecke bei Fahrten in das Regelgleis im Gleis hinter dem Ausfahrtsignal oder Blocksignal hinter dem letzten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle, sonst in Höhe des Einfahrsignals oder Blocksignals der Gegenrichtung. **Ende zweigleisige Strecke, Fahrt ins Regelgleis**
  - e) Der zu prüfende Teil des Fahrwegs endet bei zweigleisiger Strecke bei Fahrten in das Gegengleis im Gleis hinter dem Ausfahrtsignal oder Blocksignal **Ende zweigleisige Strecke, Fahrt ins Gegengleis**
    - am Signal Ra 10,
    - wo dieses nicht vorhanden ist, mit der letzten Weiche im Fahrweg, oder,
    - wo die Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs oder der Abzweigstelle zwischen Signal Ra 10 oder der letzten Weiche im Fahrweg und dem Einfahrsignal oder Blocksignal endet, hinter dem letzten Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage.

- |   |   |
|---|---|
| <b>Betriebsstellenbuch</b>                | Der zu prüfende Teil des Fahrwegs kann an einer im Betriebsstellenbuch genannten Stelle beginnen oder enden.  |
| <b>Durchrutschweg frei von Fahrzeugen</b> | (3) Der zugehörige Durchrutschweg muss frei von Fahrzeugen sein. Die Durchrutschwege sind im Betriebsstellenbuch angegeben.<br><br>Auf das Freihalten des Durchrutschweges darf verzichtet werden, wo ausnahmsweise der Einfahrweg nicht durch ein Haupt- oder Sperrsignal als Ziel-signal begrenzt ist oder in ein Nebengleis eingefahren werden muss. |
| <b>Einmündende Gleisabschnitte</b>        | (4) Die einmündenden Gleisabschnitte müssen bis zum Grennzeichen frei von Fahrzeugen sein. Es muss berücksichtigt werden, dass Züge oder Rangier-fahrten sich nach dem Anhalten strecken können.  |
| <b>Flankenschutzraum</b>                  | (5) Der Flankenschutzraum muss frei von Fahrzeugen sein. Zwischen einem Sig-nal als Flankenschutzeinrichtung und dem Grennzeichen dürfen Fahrzeuge eines eingefahrenen Zuges stehen, wenn an diesen nicht rangiert wird. In ei-ner Beta kann zugelassen sein, dass im Flankenschutzraum Fahrzeuge ste-hen dürfen.                                       |
| <b>Rangierverbot</b>                      | (6) Rangierverbote müssen beachtet werden.  |
| <b>Bahnübergänge</b>                      | (7) Bahnübergänge müssen gesichert sein, wenn es im Betriebsstellenbuch vor-geschrieben ist.  |

## 2 Richtige Stellung

Zur Feststellung, dass die zu befahrenden Weichen, die Weichen im Durchrutschweg oder die Flankenschutzeinrichtungen richtig stehen, gilt - soweit nicht nach Modul 408.0601 die richtige Stellung an der Außenanlage festgestellt werden muss oder Regeln für aufgehobene Signalabhängigkeit zu beachten sind - Folgendes:

### (1) Gleisbildstellwerk





- (2) Mechanisches oder elektromechanisches Stellwerk
- a) Wenn der Fahrstraßenhebel oder der Signalhebel umgelegt werden kann, sind Weichen und Flankenschutzeinrichtungen - ausgenommen Zwieschutzweichen - richtig gestellt.
  - b) Bei Zwieschutzweichen oder wenn der Fahrstraßenhebel bzw. der Signalhebel nicht umgelegt werden kann, muss geprüft werden, ob
    - die Stell- und Riegelhebel richtig stehen und die Überwachungseinrichtungen Ordnungsstellung zeigen und
    - die Schlüssel der Handverschlüsse sich am vorgeschriebenen Platz oder im Gewahrsam des mit der Fahrwegsicherung beauftragten Mitarbeiters befinden.

### 3 Frei von Fahrzeugen

- (1) Die Feststellungen, dass Fahrweg, Durchrutschweg einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen sowie der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind, müssen wie folgt getroffen werden: **Grundsatz**
- a) Wo eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, müssen die Feststellungen durch Auswerten der sicheren Anzeigen getroffen werden, soweit nicht eine Abschnittsprüfung vorgeschrieben ist. **selbsttätige Gleisfreimeldeanlage**

Wenn Anzeigen das Freisein nicht anzeigen, muss eine Abschnittsprüfung vorgenommen werden. Bei der Abschnittsprüfung muss durch Hinsehen an der Außenanlage festgestellt werden, dass im betroffenen Abschnitt bis zu den begrenzenden Weichen, Sperrsignalen, Wartezeichen, Hauptsignalen oder Signalen Ne 14 keine Fahrzeuge stehen. Im Betriebsstellenbuch sind die Grenzen der Gleisfreimeldeanlage angegeben.

Wurde vor Abfahrt eines Zuges vor der Zugspitze rangiert - ausgenommen nur mit dem Triebfahrzeug, das sich an der Spitze des Zuges befindet -, muss sichergestellt sein, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden.

Es muss festgestellt werden, dass im Fahrweg, Durchrutschweg oder in einmündenden Gleisabschnitten keine anderen Hindernisse vorhanden sind, soweit dies vom Standort aus möglich ist.
  - b) Wo keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, müssen die Feststellungen durch Hinsehen getroffen werden. **keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage**

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Es muss festgestellt werden, dass im Fahrweg, Durchrutschweg oder in einmündenden Gleisabschnitten keine anderen Hindernisse vorhanden sind, soweit dies vom Standort aus möglich ist.
- (2) Während unterbrochener Arbeitszeit müssen die für Durchfahrten eingestellten Fahrwege frei sein. In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein. **Unterbrochene Arbeitszeit**
- (3) Bei Lü Berta oder Lü Cäsar gelten folgende Regeln: **Lü Berta oder Lü Cäsar**
- a) Bevor eine Zugfahrt mit Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ zugelassen wird, müssen - abweichend von den Regeln in Absatz (1) - einmündende Gleisabschnitte über das Grenzzeichen hinaus bis zum Ende des an die Weiche anschließenden Weichenbogens, bei anschließender Kreuzung bis zum Nachbargleis frei von Fahrzeugen sein. Bevor andere Zugfahrten zugelassen werden, muss festgestellt werden, dass Lü-Sendungen „Berta“

oder „Cäsar“ nicht in diesem Gleisabschnitt stehen. Für Gleise, die im Bogen liegen, ist der freizuhaltende Gleisabschnitt im Betriebsstellenbuch angegeben.

b) Bei selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage ist im Betriebsstellenbuch geregelt, wie bei Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ verfahren werden muss.

**Versandung,  
Rostbildung,  
Verschmutzung**

(4) Im Betriebsstellenbuch ist geregelt, wie verfahren werden muss, wenn bei einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen in bestimmten Gleis- oder Weichenabschnitten Versandung, Rostbildung oder starke Verschmutzung eintreten kann und dadurch ein Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist.

**Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer**

(5) Ein Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer darf nur dann in einen Fahrweg eingelassen werden, wenn für den Fahrweg Oberleitung vorhanden und diese weder abgeschaltet noch gestört ist. Im Durchrutschweg darf die Oberleitung abgeschaltet sein.

**Kleinwagenfahrten**

(6) Kleinwagenfahrten dürfen auf Gleisen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage erst zugelassen werden, wenn Merkhinweis „KI“ nach Modul 408.0402 Nr. 1 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 angebracht bzw. eingegeben sind.

Merkhinweis und Sperre dürfen entfernt werden, wenn durch Hinsehen festgestellt wurde, dass die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte frei sind oder für die Kleinwagenfahrt eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung gegeben worden ist.

Für EZMG-Stellwerke können im Betriebsstellenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein.

(7) Wo auf Bahnhofsgleisen Streckenblock vorhanden ist, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.

**Maßnahmen bei besetzten Einfahrgleisen**

(8) Bei besetzten Einfahrgleisen gelten folgende Regeln:

a) Die Mitarbeiter, in dessen Fahrwegprüfbezirk ein Einfahrgleis besetzt wird, und der Fahrdienstleiter, müssen die im Betriebsstellenbuch genannten Maßnahmen sofort treffen, wenn das Gleis voraussichtlich 10 Minuten oder länger besetzt bleibt.

b) Wird ein Einfahrgleis auf einem Bahnhof besetzt, auf dem der Fahrdienstleiter auch andere Aufgaben wahrzunehmen hat und auf dem kein abhängiges Stellwerk an der Zulassung der Einfahrt beteiligt ist, müssen die Maßnahmen nach a) sofort getroffen werden, wenn das Gleis voraussichtlich drei Minuten oder länger besetzt bleibt.

**Mittelbar feststellen**

(9) Wenn mittelbar festgestellt wird, gelten folgende Regeln:

a) Eine Gleisfreimeldeanlage ist nicht vorhanden:

1. Wo keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, dürfen die Feststellungen, dass Fahrweg, Durchrutschweg, einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen sowie der Flankenschutzraum frei von Fahrzeugen sind, nach c) getroffen werden, soweit die Feststellungen nicht durch Hinsehen getroffen werden können.

2. Das mittelbare Feststellen muss, außer für Abschnitte, die ständig nicht eingesehen werden können, eingeführt und, wenn der Anlass weggefallen ist, aufgehoben werden. Ständig nicht einsehbare Abschnitte sind im Betriebsstellenbuch genannt.

3. Bevor das mittelbare Feststellen eingeführt werden darf, müssen die Feststellungen nach Nr. 1 durch Hinsehen getroffen werden.
4. Maßnahmen nach Absatz (8) müssen sofort getroffen werden.

b) Eine Gleisfreimeldeanlage ist vorhanden:

1. Wo eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, dürfen die Feststellungen der Abschnittsprüfung nach c) getroffen werden, soweit die Feststellungen nicht durch Hinsehen getroffen werden können.
2. Das mittelbare Feststellen muss eingeführt und, wenn der Anlass weggefallen ist, aufgehoben werden.
3. Bevor das mittelbare Feststellen eingeführt werden darf, muss in der Regel eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden.

Statt der Abschnittsprüfung darf der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer beauftragen, im betroffenen Abschnitt auf Sicht zu fahren, und zwar

- in einem Bahnhof bis zum nächsten Hauptsignal oder Signal Ne 14, bei Ausfahrten bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Bahnabschnitt der Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs ohne Weichen folgt (Betriebsstellenbuch), bis zu dessen Ende („bis km ...“),
- auf einer Abzweigstelle bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Abschnitt der Gleisfreimeldeanlage der Abzweigstelle ohne Weichen folgt (Betriebsstellenbuch), bis zu dessen Ende („bis km ...“).

Wenn Abschnitte mit Weichen, Kreuzungen oder der Flankenschutzraum betroffen sind, gilt dies so lange, bis alle Zweige der Weiche, Kreuzung oder der Flankenschutzraum von mindestens einem Zug befahren worden sind. Anschließend muss jeweils festgestellt werden, dass der Zug den Abschnitt oder den Flankenschutzraum mit Schlussignal verlassen hat. Die Feststellung muss nach den Regeln in c) Nr. 1 getroffen werden.

c) Wenn mittelbar geprüft wird, muss Folgendes festgestellt werden:

**Feststellen**

1. Der zuletzt gefahrene Zug muss den Fahrweg, Durchrutschweg bzw. bei Abschnittsprüfung den betroffenen Abschnitt mit Schlussignal durchfahren haben.

Wo Züge durch ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug nachgeschoben werden, muss geprüft werden, dass auch das Schiebetriebfahrzeug Fahrweg und Durchrutschweg bzw. den betroffenen Abschnitt freigefahren hat.

2. Bei Zügen, die zur Kreuzung oder Überholung im Bahnhof halten, müssen Zugspitze und Zugschluss grenzzeichenfrei stehen. Der Triebfahrzeugführer darf nach dem Anhalten des Zuges aufgefordert werden, eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug abzugeben oder zu melden, dass der Zug grenzzeichenfrei steht.
3. Bei Zügen, die im Fahrweg oder im betroffenen Abschnitt beginnen, enden oder halten oder wenn dort rangiert worden ist, muss vor Zulassen der nächsten Zugfahrt durch Hinsehen festgestellt werden, dass Fahrweg, Durchrutschweg und einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei von Fahrzeugen sind und dass im Flankenschutz-

raum - bei einer Abschnittsprüfung bis zu den begrenzenden Weichen, Sperrsignalen, Wartezeichen oder Hauptsignalen - keine Fahrzeuge stehen.

Darauf darf verzichtet werden

- bei haltenden Zügen, wenn an ihnen nicht rangiert worden ist; für sie gilt Nr. 1,
- bei Rangierfahrten, die den Fahrweg, Durchrutschweg oder betroffenen Abschnitt durchfahren, wenn diese den Fahrweg, Durchrutschweg bzw. betroffenen Abschnitt mit allen Fahrzeugen verlassen haben,
- bei Einfahrgleisen von Bahnhöfen mit Ablaufberg, wenn alle Wagen im betroffenen Gleis abgedrückt wurden und die Abdrücklokomotive dieses Gleis verlassen hat,

4. Im Fahrweg, Durchrutschweg oder im betroffenen Abschnitt darf kein Zug oder Zugteil abgestellt worden sein.

**Fahren auf Sicht**

(10) Wo eine Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, darf statt nach Absatz (9) c) mittelbar zu prüfen, der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer beauftragen, in dem in Absatz (9) b) Nr. 3 genannten Abschnitt auf Sicht zu fahren.

**„-G“**

(11) Für Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist, können im Betriebsstellenbuch für bestimmte Gleise zusätzliche oder abweichende Regeln gegeben sein.

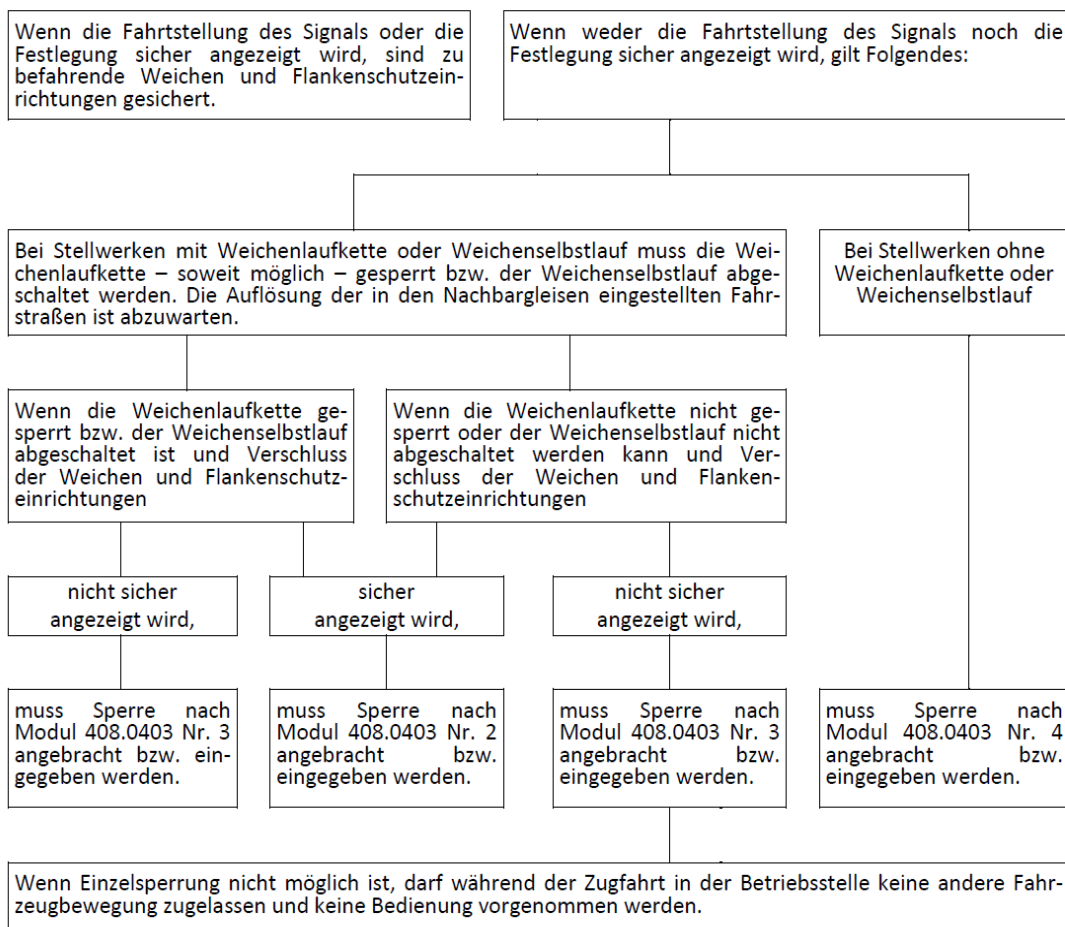


<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Fahrweg sichern</b>	<b>408.0232</b> <b>Seite 1</b>

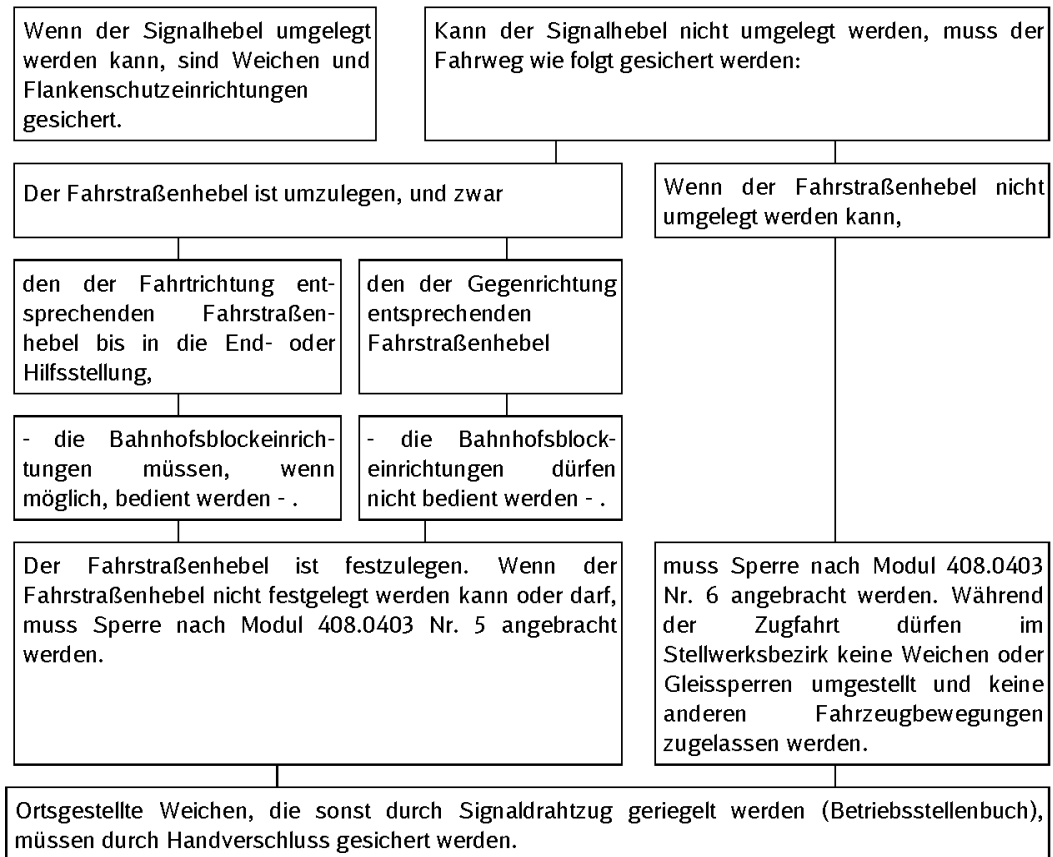
## 1 Grundsatz

Eine Zugfahrt darf erst zugelassen werden, wenn zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg und Flankenschutzeinrichtungen nach den Verschlussunterlagen und den Regeln in den Abschnitten 2 und 3 gesichert sind, soweit sie nicht nach den Regeln im Modul 408.0601 zu sichern sind.

## 2 Gleisbildstellwerk



### 3 Mechanisches oder elektromechanisches Stellwerk



### 4 Zugfahrten mit besonderem Auftrag

Bei Zugfahrten, die mit besonderem Auftrag zugelassen werden, gilt Folgendes:

**Dauer der Maßnahmen**

a) Die vorgeschriebenen Maßnahmen zur Sicherung des Fahrwegs sind so lange erforderlich, bis der Zug die Weichen durchfahren hat oder am gewöhnlichen Halteplatz - bei mehreren Halteplätzen am letzten gewöhnlichen Halteplatz im Fahrweg - zum Halten gekommen ist.

**Selbststellbetrieb oder Zuglenkung**

b) Am Signal oder der virtuellen Blockstelle, an der die Zugfahrt zugelassen werden soll, und an den im Betriebsstellenbuch genannten Signalen dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 muss angebracht werden.

**Rangierfahrtsignal**

c) Rangierfahrtsignale müssen sofort gelöscht bzw. bei Stellwerken der Bauform GS III Sp 68 vor dem Einspeichern bedienungsmäßig ausgeschaltet werden. Zuvor muss der Triebfahrzeugführer über für ihn nicht gültige Rangierfahrtsignale unterrichtet werden.

**Kleinwagenfahrten**

d) Für Kleinwagenfahrten darf der Fahrweg nicht festgelegt werden.

### 5 Unterbrochene Arbeitszeit

a) Während unterbrochener Arbeitszeit müssen Weichen für Durchfahrten in der Regel zur Fahrt über die durchgehenden Hauptgleise gestellt sein. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann eine andere Stellung bestimmt sein.

b) Im Betriebsstellenbuch ist für abzweigende Strecken die Stellung der Weichen bestimmt. In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

c) Der Fahrweg muss wie folgt gesichert werden:

1. Im Gleisbildstellwerk muss Hilfssperre nach Modul 408.0403 Nr. 3 angebracht werden.
2. Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der der Fahrtrichtung entsprechende Fahrstraßenhebel bis in die End- oder Hilfsstellung umgelegt und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 5 angebracht werden. Wenn der Fahrstraßenhebel nicht umgelegt werden kann, muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 6 angebracht werden.

Im Betriebsstellenbuch ist angeordnet, wie ortsgestellte Weichen gesichert werden müssen. In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrweg prüfen und sichern - Mitarbeiter, Melden, Nachweis -	408.0233 Seite 1

## 1 Prüfende und sichernde Mitarbeiter

- (1) Der Bediener muss die Feststellungen nach Modul 408.0231 Abschnitt 1 Absatz (1) treffen.
- (2) Es gilt Folgendes:
  - a) Feststellungen nach Modul 408.0231
    - Abschnitt 1 Absätze (2) bis (7) und
    - Abschnitt 3 Absätze (3), (4), (5), (6) oder (9)muss entweder der Fahrdienstleiter allein oder, wenn eine Betriebsstelle in mehrere Prüfbezirke eingeteilt ist (Betriebsstellenbuch), der Mitarbeiter, der für den einzelnen Bezirk bestimmt ist, treffen.
  - b) Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann ein anderer Mitarbeiter bestimmt sein.
- (3) Der Bediener muss Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen sichern.

## 2 Prüfen und Sichern durch andere Mitarbeiter

- (1) Wenn der zuständige Mitarbeiter ausnahmsweise Feststellungen nach Modul 408.0231 Abschnitt 1 nicht selbst treffen kann, darf er einen anderen Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragen, die Feststellungen zu treffen.
- (2) Kann der Bediener ausnahmsweise zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen nicht selbst sichern, darf ein anderer Mitarbeiter nach entsprechender Einweisung beauftragt werden, Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen zu sichern.
- (3) Wenn der zuständige Mitarbeiter oder Bediener ausnahmsweise bei zu befahrenden Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen von Anschlussstellen die Feststellungen nach Modul 408.0231 Abschnitt 1 nicht selbst treffen kann oder zu befahrende Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen nicht selbst sichern kann, darf er den Triebfahrzeugführer nach entsprechender Einweisung mit Befehl 14 beauftragen, vor der ersten Weiche der Anschlussstelle zu halten, die richtige Stellung der zu befahrenden Weichen und Flankenschutzeinrichtungen festzustellen und festzustellen, dass der Schlüssel in der Schlüsselsperre verschlossen ist.

## 3 Melden

- (1) Wenn ein zuständiger Mitarbeiter nach Abschnitt 2 andere Mitarbeiter ausnahmsweise beauftragt hat, muss er die Mitarbeiter auffordern, ihm mündlich zu melden, dass sie die erforderlichen Feststellungen getroffen bzw. die Einrichtungen gesichert haben.
- (2) Es gilt Folgendes:
  - a) Mitarbeiter, die keine Fahrdienstleiter sind, müssen Feststellungen nach Abschnitt 1 oder die Feststellung, dass zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen gesichert sind, dem Fahrdienstleiter in der Regel mündlich melden. Hat ein anderer Mitarbeiter

nach Abschnitt 2 andere Mitarbeiter beauftragt, darf er dem Fahrdienstleiter melden, dass die erforderlichen Feststellungen getroffen bzw. die Einrichtungen gesichert sind, sobald ihm der andere Mitarbeiter dies gemeldet hat.

- b) Treffen außer dem Fahrdienstleiter andere Mitarbeiter Feststellungen nach Abschnitt 1 oder sichern andere Mitarbeiter zu befahrende Weichen, Weichen im Durchrutschweg oder Flankenschutzeinrichtungen, darf der Fahrdienstleiter die Zugfahrt zulassen, wenn alle beteiligten Mitarbeiter die Feststellungen getroffen bzw. die genannten Einrichtungen gesichert und dies dem Fahrdienstleiter in der Regel mündlich gemeldet haben.
- c) Im Betriebsstellenbuch können abweichende oder ergänzende Regeln gegeben sein.
- (3) Wenn bei Zugfahrten mit besonderem Auftrag andere Mitarbeiter den Fahrweg prüfen oder sichern, muss der Fahrdienstleiter folgenden Auftrag geben:

Zug (Nummer) fährt ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals nach/aus Gleis (Nummer)“.

Beteiligte Mitarbeiter müssen den Fahrweg prüfen und sichern und dem Fahrdienstleiter melden:

„Fahrweg für Zug (Nummer) nach/aus Gleis (Nummer) gesichert“.

Auftrag und Meldung sind - soweit erforderlich - durch Zusätze, z. B. „in das Gegengleis“, „aus Richtung Bstadt“ zu ergänzen.

#### **4 Nachweis**

- (1) Einführen und Aufheben des mittelbaren Feststellens nach Modul 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) a) Nr. 2 oder Abschnitt 3 Absatz (9) b) Nr. 2 müssen nachgewiesen werden.
- (2) Mündlich erhaltene Meldungen nach Abschnitt 3 müssen nachgewiesen werden. Im Betriebsstellenbuch kann angeordnet sein, dass für Meldungen nach Abschnitt 3 Absatz (3) ein Eingangsnachweis für Fahrwegsicherungsmeldungen geführt werden muss. Es können Regeln für das Führen des Nachweises gegeben sein.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Allgemeines	408.0241 Seite 1

## 1 Zugfolgeabschnitt

Räumungsprüfung wird für einen Zugfolgeabschnitt durchgeführt.

## 2 Räumungsprüfung

- (1) Räumungsprüfung wird auf der Räumungsprüfstelle durchgeführt.
- (2) Welche Stelle Räumungsprüfstelle ist und in welchen Fällen eine Räumungsprüfung durchzuführen ist, ist in den Regeln für
  - Strecken ohne Streckenblock,
  - Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder
  - Strecken mit selbsttätigem Streckenblockbestimmt.

## 3 Zeitpunkt

Räumungsprüfung muss der Bediener des Hauptsignals auf der Räumungsprüfstelle durchführen, wenn der Zug, der den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, dort angekommen ist. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann zugelassen sein, dass ein Zugschlussmeldeposten an der Räumungsprüfung beteiligt ist.

## 4 Feststellungen

Bei der Räumungsprüfung muss Folgendes festgestellt werden:

- a) Der Zug ist an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 auf der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren.
- b) Der Zug hat mindestens ein Zeichen des Schlusssignals. Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.
- c) Das Hauptsignal bzw. der Melder der virtuellen Blockstelle der Räumungsprüfstelle zeigt Halt und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 ist erloschen. Haltstellung und Erlöschen der Signale müssen sicher angezeigt werden. An diesem Signal dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

## 5 Haltstellung prüfen

Die sichere Anzeige der Haltstellung des Hauptsignals muss am Signal selbst oder am Signalhaltmelder festgestellt werden. Dabei darf sich der Bediener nicht auf das Signlrücklicht verlassen.

## 6 Ergänzende oder abweichende Regeln

Für die Räumungsprüfung können in den Modulen 408.0101 bis 408.0651 ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken ohne Streckenblock	408.0242 Seite 1

## 1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugfolgestelle am Ende des Zugfolgeabschnitts.

## 2 Anwenden

Die Räumungsprüfung muss bei allen Zugfahrten durchgeführt werden.

## 3 Einfahrt melden

Wo der Fahrdienstleiter das Hauptsignal nicht selbst bedient, muss ihm der Bediener die Einfahrt der Züge melden. Die Meldung lautet:

„Zug (Nummer) mit Schluss eingefahren, Signal (Bezeichnung) auf Halt.“

Im Betriebsstellenbuch kann eine andere Art der Meldung zugelassen sein.

## 4 Bestätigen

Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle muss dem Fahrdienstleiter, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zugelassen hatte, die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen.

## 5 Bestätigung bleibt aus

Wenn der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle einen Zug nicht spätestens fünf Minuten nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit zurückmeldet, muss sich der Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt zugelassen hatte, nach dem Verbleib erkundigen. Wenn ihm der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle mitteilt, dass der Zug noch nicht angekommen ist oder aus besonderem Anlass nicht zurückgemeldet werden darf, muss er Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock -	408.0243 Seite 1

## 1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugfolgestelle am Ende des Zugfolgeabschnitts.

## 2 Anwenden

Die Räumungsprüfung muss bei allen Zugfahrten durchgeführt werden. Bei Relaisblock und Trägerfrequenzblock 71 mit Streckengleisfreimeldeanlage müssen die im Abschnitt 6 genannten Besonderheiten beachtet werden.

## 3 Bestätigen

Räumungsprüfung muss durch Rückblocken bestätigt werden. Bei Relaisblock wird in bestimmten Fällen zugbewirkt zurückgeblockt.

## 4 Bestätigung bleibt aus

Wenn ein Zug nicht spätestens fünf Minuten nach Ablauf der planmäßigen Fahrzeit zurückgeblockt wird, muss sich der Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt zugelassen hatte, nach dem Verbleib erkundigen. Wenn ihm der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle mitteilt, dass der Zug noch nicht angekommen ist oder aus besonderem Anlass noch nicht zurückgeblockt werden darf, muss er Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

## 5 Rückmelden

- (1) Die Räumungsprüfung muss der Fahrdienstleiter bei folgenden Anlässen **Anlässe** durch Rückmelden bestätigen:
- a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren.
  - b) Der Streckenblock wirkt nicht ordnungsgemäß, weil
    1. nicht vor- oder zurückgeblockt werden kann oder er die Bedienung nicht anzeigt,
    2. der Streckenblock nur mit Hilfseinrichtungen bedient werden kann,
    3. Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei werden.
  - c) Die mit gelbem Quadrat gekennzeichneten Verschlüsse fehlen oder sind gelöst, es sei denn, die Fachkraft hat die Verschlüsse gelöst.
  - d) Die Fachkraft hat das Rückmelden im Arbeits- und Störungsbuch angeordnet.
  - \* e) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesendet worden ist.

**Einführen**

- (2) Für das Einführen des Rückmeldens gelten folgende Regeln:
- Das Rückmelden muss der Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist. Beim Einführen des Rückmeldens muss er den Anlass angeben. Beim Einführen des Rückmeldens muss der Zug zurückgemeldet werden, der den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat. Ist der Anlass nach dem Aufheben einer Gleissperrung aufgetreten, muss der Zug zurückgemeldet werden, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat.
  - Der Fahrdienstleiter muss das Einführen des Rückmeldens im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch – Rückmelden einführen																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	Regelgleis von						Regelgleis nach																
15.12.	Gegengleis nach						Gegengleis von																
	Adorf						Cestadt																
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke							
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M							
4718			8	20	8	29	8	27			8	28					8.28 an FAD: R für Gl FAD - FBH, Rückblocken nicht möglich						

**Durchführen, Bedienen des Streckenblocks**

- (3) Für das Durchführen des Rückmeldens und das Bedienen des Streckenblocks gelten folgende Regeln:
- Auf eingleisigen Strecken und auf zweigleisigen Strecken mit Erlaubniswechsel müssen die Züge beider Fahrrichtungen zurückgemeldet werden.
  - Der Streckenblock ist zu bedienen, soweit dies möglich und zulässig ist. Wenn der Streckenblock bedient wird, ist zuerst zurückzumelden und danach zurückzublöcken.
  - Wo der Fahrdienstleiter den Streckenblock nicht selbst bedient, muss der Bediener die Einfahrt der Züge melden mit dem Wortlaut:  
 „Zug (Nummer) mit Schluss eingefahren, Signal ... (Bezeichnung) auf Halt.“  
 Der Fahrdienstleiter meldet hierauf den Zug zurück und beauftragt danach den Bediener zurückzublöcken.
  - Wo bei Relaisblock ein Zugschlussmeldeposten vorhanden ist, muss der Bediener das zugbewirkte Rückblocken sperren. Wenn dies nicht möglich ist, meldet der Zugschlussmeldeposten die Einfahrt der Züge nach c).

**Aufheben**

- (4) Das Rückmelden hebt die Stelle auf, die es eingeführt hat, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
- Alle Anlässe müssen weggefallen sein. Wenn das Rückmelden eingeführt war, weil Streckenblockeinrichtungen vorzeitig frei geworden sind oder bei Trägerfrequenzblock 71 eine Dauerstörung der Blockübertragungseinrichtung vorgelegen hat, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein.
  - Danach muss der Zugfolgeabschnitt von einem Kontrollzug befahren worden sein, und zwar



1. auf zweigleisigen Strecken ohne Erlaubniswechsel von einem Zug in der gewöhnlichen Fahrtrichtung,
2. auf eingleisigen Strecken oder zweigleisigen Strecken mit Erlaubniswechsel von je einem Zug in beiden Fahrtrichtungen.

Der Kontrollzug muss in den betroffenen Zugfolgeabschnitt auf Hauptsignal eingefahren und bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen vor- und zurückgeblockt worden sein.

- c) Der Fahrdienstleiter muss das Aufheben des Rückmeldens im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch - Rückmelden aufheben																
1	2			3		4	5	6			7	8		9	10	
Tag	Regelgleis von			Gegengleis nach				Regelgleis nach			Gegengleis von			Meldungen und Vermerke		
15.12.	Adorf							Cestadt								
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
4728			10	30	10	36	10	36			10	37				
															10.37 an FAD: R für GI FAD - FBH aufgeh	

- (5) Wo der Fahrdienstleiter den Streckenblock nicht selbst bedient, muss der Fahrdienstleiter dem Bediener das Einführen und Aufheben des Rückmeldens bekannt geben. **Verständigen**
- (6) Solange Züge zurückzumelden sind, muss der Fahrdienstleiter der Stelle, die die Zugfolge regelt, Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis, Sperre**
- (7) Für Besonderheiten beim Rückmelden auf Strecken mit Blockstellen, die keine Blockendstellen sind, enthält das Betriebsstellenbuch Weisungen. **Blockstelle mit Blockendstelle**

## 6 Besonderheiten bei Gleisfreimeldeanlage

Bei Relaisblock und Trägerfrequenzblock 71 mit Streckengleisfreimeldeanlage gelten folgende ergänzende oder abweichende Bestimmungen:

- (1) Räumungsprüfung ist erforderlich, wenn
  - a) sie aus Anlässen nach Abschnitt 5 Absatz (1) durch Rückmelden bestätigt werden muss,
  - b) nicht zugbewirkt zurückgeblockt wird oder
  - c) die Achszählgrundstellung für die Streckengleisfreimeldung hergestellt werden soll.
- (2) Die Feststellungen nach Modul 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b) dürfen durch Blockabschnittsprüfung ersetzt werden. Die Blockabschnittsprüfung ist nicht zulässig, wenn die Fachkraft die Räumungsprüfung im Arbeits- und Störungsbuch angeordnet hat oder Räumungsprüfung nach den Regeln im Abschnitt 5 Absatz (1) e) durch Rückmelden bestätigt werden muss. \*

- (3) Wenn die Rückmeldung nicht gegeben werden darf, weil das Schlussignal nicht mehr festgestellt werden kann, obwohl der Zug angekommen ist, muss der Triebfahrzeugführer des folgenden Zuges mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - beauftragt werden, im Zugfolgeabschnitt auf Sicht zu fahren.

<b>Beispiel</b>							
X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
		auf Sicht	zwischen Bf Linksdorf	und Bf Rechtsheim	von km 26,7	bis Esig A	1

- (4) Wenn Züge zurückgemeldet werden, muss das zugbewirkte Rückblocken gesperrt werden. Wenn dies nicht möglich ist, geht die Rückblockung vor der Rückmeldung ein.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock</b>	<b>408.0244</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Räumungsprüfstelle

Räumungsprüfstelle ist die Zugmeldestelle hinter dem Zugfolgeabschnitt. Im Betriebsstellenbuch kann eine andere Stelle als Räumungsprüfstelle bestimmt sein.

## 2 Einzelräumungsprüfung, Räumungsprüfung auf Zeit

Räumungsprüfung kann bei nur einem Zug (Einzelräumungsprüfung) oder bei allen Zügen für die Dauer eines Anlasses (Räumungsprüfung auf Zeit) erforderlich werden.

## 3 Bestätigen

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle nicht zugleich Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle ist, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt, muss er die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen. Wenn die Bestätigung nicht erforderlich ist, muss er die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen.

Muster Zugmeldebuch														
1	2			3	4	5		6		7	8	9	10	
Tag 15.12.	<b>Regelgleis von</b>  <b>Gegengleis nach</b> 							<b>Regelgleis nach</b>  <b>Gegengleis von</b> 						
	Adorf							Cestadt						
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rück-meldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke					
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M							
4786		19 43		19 50		19 51			19.52 Gl von FAD bis FBH					
									frei					

- (2) Im Betriebsstellenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

## 4 Einzelräumungsprüfung

- (1) Einzelräumungsprüfung wird bei folgenden Anlässen erforderlich:
  - a) Ein Zug soll mit besonderem Auftrag in einen Zugfolgeabschnitt fahren.
  - b) Ein Zug soll in einem Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge signalgeführt weiterfahren, dessen Ende gekennzeichnet ist durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke.
  - c) Ein Zug soll an einem LZB-Nothalt auf der freien Strecke oder hinter einem Ausfahrtsignal weiterfahren.

**Anlässe**

- d) Blockeinrichtungen sollen in die Grundstellung gebracht werden - ausgenommen der Zentralblockabschnitt soll aufgelöst werden, ohne dass eine Zugfahrt stattgefunden hat. Der Fahrdienstleiter darf diese Einzelräumungsprüfung durch Maßnahmen nach Modul 408.0622 Abschnitt 1 ersetzen.
- e) Für die Hilfsauflösung einer Fahrstraße ist im Betriebsstellenbuch Einzelräumungsprüfung vorgeschrieben.
- \* f) Eine Zugfahrt soll in einen Zugfolgeabschnitt mit Gleisstromkreisen zugelassen werden, in dem gesandet worden ist.

Im Betriebsstellenbuch können zu den Anlässen nach a) und b) ergänzende Regeln gegeben sein.

Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, wenn bei den Anlässen nach a) bis c) im Anschluss an die Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

Der Fahrdienstleiter muss den Anlass für die Einzelräumungsprüfung im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Anlass für Einzelräumungsprüfung																	
1	2		3		4		5		6		7		8		9	10	
Tag	Regelgleis von ← Gegengleis nach Adorf						Regelgleis nach ← Gegengleis von Cestadt										
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke	
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M			
4732			11	05			11	12			11	13	11	29		AzGr	
4734			11	22			11	29			11	30					

**Anlass nach einer Gleissperrung**

- (2) Wenn der Anlass für die Räumungsprüfung nach dem Aufheben einer Gleissperrung aufgetreten ist, muss der Fahrdienstleiter die Räumungsprüfung bei dem Zug durchführen, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat.

**Durchführung**

- (3) Wenn eine Räumungsprüfung zu bestätigen ist, muss der Fahrdienstleiter, bei dem der Anlass aufgetreten ist, den für die Räumungsprüfung zuständigen Fahrdienstleiter zur Abgabe der Rückmeldung auffordern. Dabei muss er den betroffenen Zug angeben.

**Blockabschnittsprüfung**

- (4) In Relaisstellwerken darf der Fahrdienstleiter bei Zentralblock mit Achszählern eine Einzelräumungsprüfung in den Fällen der Absätze (1) a), (1) b) oder (1) c) durch Blockabschnittsprüfung für den betroffenen Zugfolgeabschnitt ersetzen. Bei Blockabschnittsprüfung muss er Folgendes feststellen:
  - Der Zugfolgeabschnitt muss als frei angezeigt werden und
  - der Halt- oder Fahrtmelder des Hauptsignals am Ende des Zugfolgeabschnitts muss leuchten und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss dunkel sein.

\* Blockabschnittsprüfung ist nicht zulässig, wenn der Zentralblockabschnitt nicht aufgelöst ist, der Ausfahrsperrmelder leuchtet, der Blockabschnittsmelder rot leuchtet oder wenn im Betriebsstellenbuch nach Absatz (1) e) be-

stimmt ist, dass im Anschluss an eine Einzelräumungsprüfung Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss.

(5) Für das Auswerten von Anzeigen gelten folgende Regeln:

**Auswerten der Anzeige**

a) In Elektronischen Stellwerken darf der Fahrdienstleiter bei Zentralblock eine Einzelräumungsprüfung in den Fällen der Absätze (1) a), (1) b) oder (1) c) durch Auswerten der sicheren Anzeigen bis zum nächsten Hauptsignal bzw. bis zur nächsten durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle ersetzen.

b) Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass der Fahrdienstleiter eine Einzelräumungsprüfung durch das Auswerten der sicheren Anzeigen im betroffenen Zugfolgeabschnitt ersetzen darf. Dabei muss er Folgendes feststellen:

- Der Zugfolgeabschnitt muss als frei angezeigt werden und
- der Halt- oder Fahrmelder des Hauptsignals am Ende des Zugfolgeabschnitts muss leuchten und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss dunkel sein.

(6) Für das Auswerten der Fahrtstellung gilt Folgendes:

**Auswerten der Fahrtstellung**

a) Der Fahrdienstleiter darf eine Einzelräumungsprüfung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes eine Fahrtstellung zeigt.

b) Bei Strecken mit ETCS muss der Fahrdienstleiter zusätzlich zu a) feststellen, dass alle folgenden virtuellen Blockstellen bis zum nächsten Signal Ne 14 eine Fahrtstellung zeigen.<sup>1</sup>

Hierzu darf er die sichere Anzeige des Fahrmelders auswerten - ausgenommen bei Selbstblocksignalen - oder sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass das Selbstblocksignal in Fahrtstellung ist.

(7) Für den Nachweis der Prüfungen und Auswertungen nach den Absätzen (4) bis (6) und das Verständigen der Beteiligten gelten folgende Regeln:

**Nachweisen, Beteiligte verständigen**

a) Der Fahrdienstleiter muss die Blockabschnittsprüfung nach Absatz (4), das Auswerten der sicheren Anzeigen nach Absatz (5) oder das Auswerten der Fahrtstellung nach Absatz (6) nach folgendem Muster nachweisen und - soweit erforderlich - den Eintrag dem Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt in den betroffenen Zugfolgeabschnitt zulässt, mitteilen. Die Bestätigung der Räumungsprüfung durch Rückmelden ist nicht erforderlich.

---

<sup>1</sup> Hinweis: Auf Strecken mit ETCS und Hauptsignalen sind alle Hauptsignale mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet.

Muster Zugmeldebuch: Nachweis der Blockabschnittsprüfung usw.																	
1	2		3		4		5		6		7		8		9	10	
Tag	Regelgleis von				Regelgleis nach												
15.12.	Gegengleis nach				Gegengleis von												
	Adorf				Cestadt												
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke	
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M			
4786			19	43			19	50			19	51					
4788			19	55			20	02			20	03				Ausf. bei Halt zeigendem Asig	
																20.02 Gl von FBH bis Sbk 16 frei	

b) Der Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt in den betroffenen Zugfolgeabschnitt zulässt, muss die Meldung nach a) im Zugmeldebuch nachweisen. Diese ersetzt die Räumungsprüfung.

**Zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar**

(8) Wenn Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, aber nicht festgestellt werden kann, welcher Zug den Zugfolgeabschnitt zuletzt befahren hat, gilt Folgendes:

- Bei einer Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal) am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
- Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.
- Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- Der Fahrdienstleiter auf der Räumungsprüfstelle muss feststellen, dass die Bedingungen nach Modul 408.0241 Abschnitt 4 c) erfüllt sind.
- Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar

- bei Zentralblock mit Achszählern oder automatischem Streckenblock oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
- in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.

Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt

- für signalgeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
- für anzeigegeführte Züge der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

f) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen, dass er am Hauptsignal oder am Signal Ne 14 der Räumungsprüfstelle angehalten wird, um dort dem Fahrdienstleiter seine Zugnummer anzugeben.

- g) Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle darf die Einfahrt des Zuges auf der Räumungsprüfstelle erst zulassen, wenn der Triebfahrzeugführer die Nummer seines Zuges gemeldet hat.
- h) Bei diesem Zug muss er eine Einzelräumungsprüfung durchführen.

## **5 Räumungsprüfung auf Zeit**

- (1) Räumungsprüfung auf Zeit wird erforderlich, wenn **Anlässe**
  - a) sie nach Modul 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 4 und Absatz (5) eingeführt werden muss,
  - \* b) bekannt wird, dass ein Blockabschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist, z. B. beim Sanden nach Modul 408.0622 Abschnitt 4 Absatz (2) b) Nr. 2,
  - \* c) die Bedienung nach Abschnitt 4 Absatz (1) e) nicht ordnungsgemäß gewirkt hat oder
  - d) die Fachkraft die Räumungsprüfung vorgeschrieben hat.
- (2) Wenn auf eingleisigen Strecken zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte vorhanden sind und für einen der Zugfolgeabschnitte Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich ist, muss die Zugfolge für beide Fahrrichtungen an den Hauptsignalen bzw. den Signalen Ne 14 der Räumungsprüfstellen geregelt werden. Dies gilt auch, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, sobald ein Zug auf dem Gegengleis gefahren ist. **Zugfolge auf eingleisigen Strecken oder mit GWB**
- (3) Der Fahrdienstleiter darf dem Beginn von Arbeiten, die Räumungsprüfung auf Zeit erfordern, erst zustimmen, wenn sich die Blockeinrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts und aller folgenden Zugfolgeabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle in Grundstellung befinden oder eine Einzelräumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt wurde, der die Abschnitte zuletzt befahren hat. **Arbeiten**
- (4) Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle einführen, bei der der Anlass aufgetreten ist. **Einführen**

Wenn Räumungsprüfungen bestätigt werden müssen, muss der Fahrdienstleiter, bei dem der Anlass aufgetreten ist, dem beteiligten Fahrdienstleiter Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit, Zugfolgeabschnitt und Anlass mitteilen.

Der für die Räumungsprüfung zuständige Fahrdienstleiter muss die Züge un- aufgefördert zurückmelden.

Der Fahrdienstleiter muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rpz einführen																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	<b>Regelgleis von</b> ← Gegengleis nach → Adorf						<b>Regelgleis nach</b> ← Gegengleis von → Cestadt						Zugnummer	Meldungen und Vermerke									
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt									Rückmeldung			
→	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M								U	M	←	
4712			7	28			7	34			7	34											
4714			7	50			7	56			7	57	8	10					AzGr erfolglos				
4716			8	04			8	10			8	11	8	16					AzGr erfolglos				
4718			8	20			8	26			8	26	8	32					8.17 an FCS: Rpz für Blockabschnitt 112 eingeführt				

**Sperren selbsttätig wirkender Einrichtungen, Merkinweis, Sperre**

(5) Bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:

- a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal) am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.



Wenn der Fahrdienstleiter an einem selbsttätigen Blocksignal bzw. an einer virtuellen Blockstelle Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 9 nicht anbringen bzw. eingeben kann, muss er die Zugfolge am Hauptsignal oder an der durch Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle der rückgelegenen Zugmeldestelle regeln. Für dieses Signal gelten die Regeln unter b).

- b) Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.
- c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Wenn zwischen zwei Zugmeldestellen mehrere Zugfolgeabschnitte betroffen sind, muss der Fahrdienstleiter die Maßnahmen nach a) oder b) nur für das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle am Anfang des ersten betroffenen Zugfolgeabschnitts treffen.

- (6) Räumungsprüfung auf Zeit hebt die Stelle auf, die sie eingeführt hat, wenn **Aufheben** folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Alle Anlässe müssen weggefallen sein. \*
- b) Wenn Räumungsprüfung auf Zeit nach den Absätzen (1) a), (1) b) oder (1) c) eingeführt war, muss im Arbeits- und Störungsbuch außerdem das Ende der Arbeiten eingetragen sein. \*
- c) Danach muss ein Kontrollzug den Zugfolgeabschnitt befahren, und zwar \*
  - 1. auf zweigleisigen Strecken, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, in der gewöhnlichen Fahrtrichtung, \*
  - 2. auf eingleisigen Strecken ohne Erlaubnismelder oder Streckengleisen ohne Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, in beliebiger Fahrtrichtung, \*
  - 3. auf eingleisigen Strecken mit Erlaubnismelder oder Streckengleisen mit Erlaubnismelder, wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, \*
    - je ein Zug in beiden Fahrtrichtungen oder \*
    - ein Zug in beliebiger Fahrtrichtung, wenn nach diesem Zug die Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden kann. \*

Der Fahrdienstleiter muss die Fahrt des Kontrollzuges in den Zugfolgeabschnitt durch Fahrtstellung eines Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle zulassen. Der Kontrollzug muss den Zugfolgeabschnitt bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben. Hierzu muss der Fahrdienstleiter die Sperre nach Modul 408.0403 Abschnitt 2 Nr. 9 entfernen und unmittelbar nach Haltstellung durch den Kontrollzug wieder anbringen.

Der Fahrdienstleiter muss das Aufheben der Räumungsprüfung auf Zeit im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch; Rpz aufheben																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	Regelgleis von						Regelgleis nach																
15.12.	Gegengleis nach						Gegengleis von																
	Adorf						Cestadt																
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke							
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	←								
4720			8	25			8	31			8	32	8	38									
4722			8	47			8	53			8	54	9	00		9.01 an FCS: Rpz aufgeh.							
4724			9	03			9	09			9	10											

**Rückmeldeposten**

- (7) Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann zugelassen sein, dass bei Räumungsprüfung auf Zeit die Räumungsprüfung auf einer selbsttätigen Blockstelle durchgeführt wird, auf der ein Rückmeldeposten eingesetzt ist.

Der Fahrdienstleiter muss das Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit mit Rückmeldeposten und Bestätigung der Räumungsprüfung durch den Rückmeldeposten im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Rückmeldeposten																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	Regelgleis von						Regelgleis nach																
15.12.	Gegengleis nach						Gegengleis von																
	Adorf						Cestadt																
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rück-meldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke							
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	←								
4712			7	28			7	34			7	34											
4714			7	50			7	56			7	57	8	10		AzGr erfolglos							
4716			8	04			8	10			8	11	8	16		AzGr erfolglos							
4718			8	20			8	26			8	26	8	32		8.17 an FCS: Rpz für Blockabschn 112 eingeführt							
															8.35 an RMP am Sbk 114: Rpz für Blockabschn 112								
															8.36 an FCS: RMP am Sbk 114 eingesetzt, R durch FCS eingestellt								
4720			8	43			8	49			8	50			8.53 R von Sbk 114								
4722			8	58			9	04			9	05			9.08 R von Sbk 114								
4724			9	15			9	21			9	22			9.25 R von Sbk 114								
4726			9	24			9	30			9	31			9.28 an RMP am Sbk 114								
															und FCS: Rpz aufgeh								

**6 Feststellungen ersetzen**

**Anlässe**

- (1) Bei Einzelräumungsprüfung oder bei Räumungsprüfung auf Zeit gilt Folgendes:
- a) Der Fahrdienstleiter darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Modul 408.0241 Abschnitt 4 b)), ersetzen durch eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers für seinen Zug auf der Räumungsprüfstelle. Der Zug muss bei Abgabe der Zug-

- vollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.
- b) Der Fahrdienstleiter darf die Feststellungen, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist und dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (Modul 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b)), ersetzen durch
1. eine Zugschlussmeldung eines Zugschlussmeldepostens. Dem Zugschlussmeldeposten müssen die Züge bekannt sein, für die Zugschlussmeldungen zu geben sind,
  2. eine Zugschlussmeldung des Fahrdienstleiters der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle. Der Zug darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein,
  3. eine Zugvollständigkeitsmeldung des Triebfahrzeugführers für seinen Zug auf einer Betriebsstelle, die zwischen der Räumungsprüfstelle und der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle liegt. Der Zug muss bei Abgabe der Zugvollständigkeitsmeldung halten und darf nach dem Befahren des betroffenen Zugfolgeabschnitts nicht verändert worden sein.
- c) Der Fahrdienstleiter darf bei Elektronischen Stellwerken die Feststellung, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist, ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen und hinter dem Hauptsignal oder des Signals Ne 14 der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage als frei angezeigt ist. Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.
- d) Wenn der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung nach a) oder b) nicht gegeben werden kann oder nicht festgestellt werden kann, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist (Modul 408.0241 Abschnitt 4 a)), oder dies unzweckmäßig ist, gilt Folgendes:
1. Eine Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal) am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter sperren. Er muss Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 anbringen bzw. eingeben. Bei Elektronischen Stellwerken muss er die Blockstelle nicht sperren, wenn er Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 9 eingeben kann. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
  2. Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.
  3. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
  4. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den Zugfolgeabschnitt befahren soll, beauftragen auf Sicht zu fahren, und zwar

- bei Zentralblock mit Achszählern oder automatischem Streckenblock oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, im betroffenen Zugfolgeabschnitt,
- in allen übrigen Fällen im betroffenen und im nächsten Zugfolgeabschnitt.

Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt

- für signalgeführte Züge - außer für Züge in ETCS-Betriebsart SR - der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
- für anzeigegeführte Züge und für Züge in der ETCS-Betriebsart SR der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

\*  
\*  
\*

Bei Räumungsprüfung auf Zeit muss der Fahrdienstleiter bei diesem Zug eine Räumungsprüfung durchführen. Bei Einzelräumungsprüfung muss der Fahrdienstleiter nach den Regeln im Abschnitt 4 vorgehen.

**Wortlaut der Zugschlussmeldung, Nachweis**

(2) Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung lautet:

„Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen“.

Die Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung muss der Fahrdienstleiter im Zugmeldebuch nach folgendem Muster nachweisen:

Muster Zugmeldebuch: Nachweis Zugschlussmeldung bzw. Zugvollständigkeitsmeldung									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tag 15.12.	Regelgleis von ← Gegengleis nach Adorf				Regelgleis nach ← Gegengleis von Cestadt				
Zugnummer →	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke
	U M	U M	U M	U M	U M	U M	U M		
4754		15 18		15 34		15 35			15.42 von Tf: Z vollst in FCS ak



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Hauptsignale bedienen</b>	<b>408.0251</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Zuständigkeit

Hauptsignale muss der Fahrdienstleiter in der Regel selbst bedienen oder freigeben. Wenn es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist, darf er einen anderen Mitarbeiter beauftragen, Hauptsignale zu bedienen oder freizugeben. Er muss den Auftrag für jede Zugfahrt besonders erteilen.

## 2 Hauptsignale auf Fahrt stellen

- (1) Der Fahrdienstleiter muss Hauptsignale rechtzeitig auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn die Bedingungen erfüllt sind und ein Zug zu erwarten ist oder seine Abfahrt bevorsteht. Bei Selbststellbetrieb oder bei der Zuglenkung mit Lenkplan kommen die Hauptsignale selbsttätig in Fahrtstellung. Selbsttätige Blocksignale können selbsttätig in Fahrtstellung kommen. **Zeitpunkt**
- (2) Der Fahrdienstleiter muss den Auftrag, ein Hauptsignal auf Fahrt zu stellen, durch Bahnblock, Auftragsmelder oder mündlich erteilen. Er darf den Auftrag nicht an eine Bedingung knüpfen. Im Betriebsstellenbuch kann für den mündlichen Auftrag ein Wortlaut vorgeschrieben sein. **Auftrag**
- (3) Der Fahrdienstleiter darf das Einfahrsignal eines Bahnhofs oder das Blocksignal einer Abzweigstelle erst auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn durch die Abmeldung bekannt ist, welcher Zug kommt. **Einfahrt, Weiterfahrt**
- (4) Wenn ein Zug, für den im Fahrplan für Zugmeldestellen ein Betriebshalt oder ein Bedarfshalt angegeben ist, auf dem Bahnhof halten soll, darf der Fahrdienstleiter das Signal für die Ausfahrt erst auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist. **Ausfahrt**
- (5) Für Züge, die auf einem Bahnhof ohne Halt durchfahren sollen, darf der Fahrdienstleiter das Einfahrsignal bzw. das Zwischensignal vor dem Ausfahrtsignal auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn ein Ausfahrtsignal vorhanden und es wegen eines verkürzten Bremswegs im Betriebsstellenbuch nicht verboten ist. **Durchfahrt**
- (6) Es gilt Folgendes: **Gruppensignal**
  - a) Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt in ein Gleis, aus dem auf Gruppenausfahrtsignal ausgefahren werden kann, und die Ausfahrt aus einem anderen zum Gruppenausfahrtsignal gehörenden Gleis nicht gleichzeitig zulassen.
  - b) Der Fahrdienstleiter darf Durchfahrten auf Gruppenausfahrtsignal zulassen, wenn die zum Gruppenausfahrtsignal gehörenden Gleise durch hohe Sperrsignale abgeschlossen sind (Betriebsstellenbuch), sonst nur, wenn kein anderer Zug in diesen Gleisen abfahrtsbereit ist.
  - c) Bei einem Gruppenzwischensignal gelten die Bestimmungen unter a) und b) sinngemäß.

## 3 Hauptsignale auf Halt zurückstellen

- (1) Es gilt Folgendes: **Zeitpunkt**
  - a) Der Bediener muss ein Hauptsignal sofort auf Halt stellen, wenn er festgestellt hat, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle mit Schlussignal vorbeigefahren ist, soweit das Signal nicht selbsttätig in die Haltstellung

kommt. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.

Der Bediener darf bei Reisezügen auf das Erkennen des Schlussignals verzichten, wenn dies im Betriebsstellenbuch nach Modul 408.0241 Abschnitt 4 b) zugelassen ist.

Bei Hauptsignalen mit elektrischer Signalflügelkupplung muss der Bediener vor Zurücklegen des Signalhebels außerdem feststellen, dass das Signal selbsttätig in die Haltstellung gekommen ist.

b) Bei Gleisbildstellwerken und bei selbsttätigem Streckenblock kommen die Lichthauptsignale in der Regel selbsttätig in die Haltstellung. Werden die Hauptsignale nicht selbsttätig auf Halt gestellt, gelten die Regeln nach a).

**Vor weiterer  
Zugfahrt**

- (2) Nach Vorbeifahrt eines Zuges an einem Hauptsignal muss dieses Signal erst auf Halt gestellt oder der Melder eines für den Zug bedienten Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erloschen sein, bevor eine weitere Zugfahrt auf dieses Signal als Zielsignal zugelassen werden darf.

#### **4 Zugstraße auflösen**

- (1) Der Bediener darf die Einrichtung für die Fahrstraßenauflösung bedienen oder den Fahrstraßenhebel zurücklegen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz - wenn im Fahrweg mehrere gewöhnliche Halteplätze liegen, am letzten gewöhnlichen Halteplatz - oder am Zielsignal der Zugstraße zum Halten gekommen oder an der Fahrstraßen-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist. Danach muss der Bediener die Einrichtungen für den Befehlsempfang oder Zustimmungsempfang bedienen.
- (2) Bei Gleisbildstellwerken mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage werden Zugstraßen in der Regel hinter dem fahrenden Zug selbsttätig aufgelöst. Wenn eine Zugstraße nicht selbsttätig auflöst, gelten die Regeln nach Absatz (1). \*  
Wenn der Fahrdienstleiter die Feststellungen nicht durch Hinsehen treffen kann, gelten die Regeln nach Modul 408.0261 Abschnitt 5 Absatz (2). \* \*

#### **5 Durchrutschweg auflösen**

- (1) Der Bediener darf den Durchrutschweg auflösen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz - wenn im Fahrweg mehrere gewöhnliche Halteplätze liegen, am letzten gewöhnlichen Halteplatz - oder am Zielsignal der Zugstraße zum Halten gekommen ist.
- (2) Wenn der Bediener bei Gleisbildstellwerken den Durchrutschweg von Hand auflösen muss, muss er zuvor feststellen, dass der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz oder am Zielsignal der Zugstraße hält. Wo der Bediener nicht feststellen kann, dass der Zug hält, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.

#### **6 Zustimmungsempfang**

Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass Einrichtungen für den Zustimmungsempfang nicht nach jeder Zugfahrt bedient werden müssen.

#### **7 Zugschlussstellen**

Signal-Zugschlussstellen und Fahrstraßen-Zugschlussstellen sind im Betriebsstellenbuch oder in der Beta genannt.







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Zugfahrten durchführen</b>	<b>408.0261</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt zulassen

(1) Es gelten folgende Regeln:

a) Der Fahrdienstleiter darf eine Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt nur zulassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Wo für den zuletzt gefahrenen Zug die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nachzuweisen ist, muss diese eingetragen sein.
2. Wo der Zug anzubieten ist, muss die Annahme im Zugmeldebuch eingetragen sein.
3. Wo ein Streckengleis in beiden Richtungen befahren wird, muss der letzte aus der Gegenrichtung angenommene Zug angekommen sein.

Wo die beteiligten Zugmeldestellen demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, muss der letzte in die Gegenrichtung abgelassene Zug angekommen sein.

4. Wo Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten zu benachrichtigen sind, müssen diese benachrichtigt sein. Wo es im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra nach Modul 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (4) vorgeschrieben ist, muss der Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten bestätigt haben, dass der Bahnübergang gesichert ist.

\*

5. Bei Bahnübergangssicherungsanlagen mit Fernüberwachung darf dem Fahrdienstleiter keine Störung bekannt sein.

6. Wo Arbeitsstellen über Zugfahrten zu benachrichtigen sind, müssen sie benachrichtigt sein.

7. Wenn Befehle erforderlich sind, müssen sie dem Triebfahrzeugführer übermittelt sein.

8. Soweit sich im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befinden, darf die Fahrt nur zugelassen werden, wenn

- die Fahrt von der in der Beförderungsanordnung genannten Stelle oder der Betriebszentrale nicht verboten worden ist und
- auf der Betriebsstelle, auf der der Zug beginnt oder sich die Zusammensetzung des Zuges geändert hat, der Triebfahrzeugführer oder ein anderer Mitarbeiter die Nummern der Beförderungsanordnungen für die im Zug eingestellten außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeuge mitgeteilt hat und die Beförderungsanordnungen bei ihm vorliegen.

\*

\*

b) Durch Einschalten des Selbststellbetriebes oder der Zuglenkung mit Lenkplan an einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle lässt der Fahrdienstleiter im Voraus die Fahrt aller Züge in den anschließenden Zugfolgeabschnitt zu. Deshalb darf Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan eingeschaltet sein, solange keine Bedingungen nach a) Nr. 1 bis 4 oder Nr. 6 bis 8 zu erfüllen sind oder im Fall a) Nr. 5 keine Störung der Anlage bekannt ist.

Zuglenkung mit Lenkplan darf außerdem in folgenden Fällen eingeschaltet sein:

1. Eine Bedingung nach a) Nr. 1, 2 oder 4 ist zu erfüllen und der Fahrdienstleiter hat Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 eingegeben.
  2. Die Bedingung nach a) Nr. 3 ist zu erfüllen und
    - Zugfahrten werden durch Fahrtstellung eines Hauptsignals oder einer virtuellen Blockstelle zugelassen, oder
    - Zugfahrten werden mit besonderem Auftrag zugelassen und auf der benachbarten Zugmeldestelle ist Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 eingegeben.
  3. Im Fall nach a) Nr. 5 ist eine Störung der Anlage bekannt und der Fahrdienstleiter hat Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 eingegeben.
  4. Die Bedingung nach a) Nr. 6 ist zu erfüllen und der Fahrdienstleiter hat Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 10 eingegeben.
  5. Die Bedingung nach a) Nr. 7 ist zu erfüllen und der Fahrdienstleiter hat Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 eingegeben.
- (2) Bei Gleisbildstellwerken müssen die Bedingungen nach Absatz (1) a) vor dem Einstellen oder Einspeichern der Zugstraße auch dann erfüllt sein, wenn die Zugstraße bereits eingestellt oder eingespeichert werden kann, bevor der anschließende Zugfolgeabschnitt geräumt ist (Nachlaufen des Hauptsignals).

## **2 Fahrten gleichzeitig zulassen**

Die gleichzeitige Fahrt mehrerer Züge darf nur zugelassen werden, wenn ihre Fahrwege getrennt voneinander verlaufen. Ihre Durchrutschwege dürfen sich jedoch berühren.

## **3 Zugfahrten auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal**

Für die Durchführung der Züge auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal gilt Folgendes:

- (1) Wenn in der Ankunftsspalte des Fahrplans bei diesem Bahnhof ein „H“ angegeben ist und der Zug ohne Halt durchfahren soll, ist ihm Signal Zp 9 als Durchfahrauftrag zu geben. Den Auftrag hierzu erteilt der Fahrdienstleiter jeweils besonders, soweit er das Signal nicht selbst gibt.
- (2) Wenn in der Ankunftsspalte des Fahrplans oder in der Spalte „Fahrzeit von Streckenbeginn“ des Ersatzfahrplans bei einem Bahnhof ein „H“ angegeben ist und dieser Bahnhof zur Zeit der Zugfahrt unbesetzt ist, muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, der den Zug auf die Strecke ablässt, den Triebfahrzeugführer des Zuges durch Befehl 14 anweisen (Betriebsstellenbuch), auf diesem Bahnhof ohne Durchfahrauftrag durchzufahren.

## **4 Ausweichanschlussstellen bei selbsttätigem Streckenblock bedienen**

- (1) Fahrten zu oder von Ausweichanschlussstellen auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock müssen abgemeldet, auf eingleisiger Strecke oder dem Gegen Gleis angeboten und angenommen werden, wenn die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist. Zur Bedienung einer Ausweichanschlussstelle darf jeweils eine Fahrt unterwegs sein.
- (2) Wenn eine Einzelräumungsprüfung durchgeführt werden muss oder Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt ist, muss der Triebfahrzeugführer nach Ankunft des Zuges auf der Ausweichanschlussstelle aufgefordert werden, eine

Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben. Die Zugvollständigkeitsmeldung ersetzt die Räumungsprüfung für diesen Zug.

## **5 Meldungen des Triebfahrzeugführers**

- (1) Im Betriebsstellenbuch kann angegeben sein, dass der Triebfahrzeugführer
  - a) die Spitze des Zuges oder den Zugschluss grenzzeichenfrei meldet,
  - b) eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug gibt oder
  - c) das Halten des Zuges meldet.
- (2) Der Triebfahrzeugführer darf aufgefordert werden, Meldungen nach Absatz (1) für seinen Zug zu geben.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Züge beobachten</b>	<b>408.0262</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

Bediener eines Stellwerks, Meldeposten oder im Betriebsstellenbuch bestimmte Mitarbeiter müssen vorbeifahrende Züge beobachten, sofern dies nicht aus örtlichen Gründen unmöglich ist.

## 2 Gegenstand des Beobachtens

Es muss auf Folgendes geachtet werden:

- Signale am Zug,
- nach außen aufschlagende Türen und bei Personenwagen andere offene Außentüren,
- Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder an Ladungen,
- Feuer im Zug.





## Richtlinie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Nicht ausreichende Ortskenntnis</b>	<b>408.0301</b> <b>Seite 1</b>

Wenn der Triebfahrzeugführer außerplanmäßig rangieren muss und seine Ortskenntnis nicht ausreichend ist, muss er sich beim Weichenwärter oder der zuständigen Stelle erkundigen.







## Richtlinie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Zug vorbereitet melden</b>	<b>408.0321</b> <b>Seite 1</b>

Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung oder die Fahrtrichtung des Zuges ändert, muss der Triebfahrzeugführer oder ein anderer Mitarbeiter dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, es sei denn, dass der Fahrdienstleiter bereits die Zustimmung zur Abfahrt gegeben hat. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	408.0331 Seite 1

## 1 Grundsatz

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

## 2 Arten der Zustimmung

Der Fahrdienstleiter stimmt der Abfahrt wie folgt zu:

- a) durch Fahrtstellung des Hauptsignals bzw. Fahrtmelder der virtuellen Blockstelle, Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8,

*Hinweis:*

*Bei LZB wird hierdurch Auftrag LZB-Fahrt, LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag erzeugt.*

- \* *Bei ETCS-Level 1 und Level 2 wird hierdurch eine ETCS-Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS erzeugt.*

*Bei ETCS-Level 2 in ETCS-Betriebsart SR kann hierdurch die Textmeldung „Sie dürfen vorbeifahren an ETCS-Halt-Tafel ... [Signalbezeichnung]“ erzeugt werden.*

- b) durch Kennlicht bei Hauptsignalen, soweit dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist,
- c) bei einem signalgeführten Zug durch Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal,
- d) bei einem signalgeführten Zug durch Befehl 3 oder 6 (3. Zeile),
- e) bei einem anzeigegeführten Zug oder einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR durch Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einer LZB-Blockstelle oder ETCS-Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs,
- f) bei einem anzeigegeführten Zug oder einem Zug in der ETCS-Betriebsart SR durch Befehl 3,
- g) durch mündlichen Auftrag, wenn an einem Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist,
- h) auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal durch fernmündliche Zustimmung an den Triebfahrzeugführer mit dem Wortlaut „Zug ...(Nr.) darf im Bahnhof ...(Bezeichnung des Bahnhofs) ausfahren.“ Soweit der Fahrdienstleiter die Zustimmung nicht fernmündlich geben kann, darf er sie auch mündlich geben.

## 3 Besonderheiten

- (1) Bei unsichtigem Wetter, wenn es wegen der örtlichen Verhältnisse im Betriebsstellenbuch vorgesehen ist oder auf Anfrage des Triebfahrzeugführers muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mitteilen, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist, das Kennlicht eingeschaltet ist oder das Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedient wurde.

**Signal nicht sichtbar**

**Gruppen-signal**

- (2) Für Gruppensignale gelten folgende Regeln:
- a) Wenn an einem Gleis, das zu einem Gruppensignal gehört, kein Sperrsignal als Lichtsignal oder als hohes Formsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter zusätzlich zur Zustimmung nach Abschnitt 2 noch mündlich zustimmen. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.
  - b) Der Fahrdienstleiter darf die mündliche Zustimmung nicht über einseitig gerichtete Sprechereinrichtungen geben. Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass ein anderer Mitarbeiter die mündliche Zustimmung übermitteln darf. Die Weisung zur Übermittlung muss der Fahrdienstleiter für jeden Fall einzeln geben.

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

- (3) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ausnahmsweise über das Signal hinaus steht, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt und die Weiterfahrt an diesem Signal nicht bereits zugelassen war, gilt Folgendes:
- Der Triebfahrzeugführer teilt dem Fahrdienstleiter mit, dass die Spitze des Zuges über das Signal hinaus steht.
- a) Wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist, teilt der Fahrdienstleiter dies dem Triebfahrzeugführer mit.
  - b) Wenn das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden kann oder der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilt, dass er die Fahrtstellung nicht feststellen kann, gilt Folgendes:
    - 1. Der Fahrdienstleiter muss die Zustimmung durch Befehl 2 erteilen.
    - 2. Bei einem Ausfahrtsignal muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 2.1 zusätzlich beauftragen, bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren. Befehl 2.1 ist nicht erforderlich, wenn ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges die Stellung des folgenden Hauptsignals anzeigt oder der Zug in das Gegengleis ausfährt, wo kein Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist.

**Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit**

- (4) Wenn in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen, die am selben Signal zugelassen werden soll, gilt Folgendes:
- a) Die Zustimmung zur Abfahrt gilt nur für den ersten Zug. Dies gilt auch, wenn eine Rangierfahrt in eine Zugfahrt übergehen soll.
  - b) Bevor der Fahrdienstleiter die Zustimmung für den ersten Zug gibt, muss er den Triebfahrzeugführer des zweiten Zuges und evtl. weiterer Züge verständigen, dass er die Zustimmung zusätzlich noch mündlich gibt.
  - c) Bei ETCS darf der zweite Zug nicht ETCS-geführt sein, solange der erste Zug noch nicht abgefahren ist. Deshalb muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Zuges, der als zweiter Zug abfahren soll, fragen, ob sein Zug ETCS geführt ist. Dies ist nicht erforderlich, wenn der zweite Zug aus einer Teilung hervorgeht oder als Rangierfahrt bereitgestellt wurde. Wenn der zweite Zug bereits ETCS-geführt ist, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer auffordern, in die ETCS-Betriebsart SB zu wechseln und ihm den Wechsel zu bestätigen. \*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
Dies gilt sinngemäß auch für weitere Züge. \*
  - d) Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

- (5) Wenn ein gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal liegt und der Zug zuvor an diesem Signal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht erforderlich. **Gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal**
- (6) Wenn ein Zug in einem Bahnhof zwischen zwei Hauptsignalen an mehreren gewöhnlichen Halteplätzen hält und der Zug zuvor an einem Einfahr- oder Zwischensignal vorbeigefahren ist, ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nur am letzten gewöhnlichen Halteplatz erforderlich. Dies gilt sinngemäß auch, wenn ein Zug vom Gegengleis aus in einen Bahnhof eingefahren ist. Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein. **Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen**
- (7) Im Betriebsstellenbuch kann vorgeschrieben sein, dass zusätzlich zur Zustimmung des Fahrdienstleiters nach Abschnitt 2 eine besondere Zustimmung zur Abfahrt erforderlich ist. **Besondere Zustimmung bei höhengleichen Übergängen**





## Richtlinie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Abstellen melden</b>	<b>408.0351</b> <b>Seite 1</b>

Das Abstellen von Zügen oder Zugteilen ist dem Fahrdienstleiter zu melden.







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Anordnungen über den Zugverkehr	408.0401 Seite 1

## 1 Bestätigen

Der Bediener muss den Eingang von Anordnungen über den Zugverkehr oder die Berichtigung von Fahrplanunterlagen der im Betriebsstellenbuch genannten Stelle bestätigen. Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass er auf die Bestätigung verzichten darf, wenn der Absender eine automatische elektronische Empfangsbestätigung erhält.

## 2 Im Vordruck 408.0401V01 eintragen

Der Bediener muss Anordnungen über den Zugverkehr in Vordruck 408.0401V01 nach folgenden und im Betriebsstellenbuch gegebenen Regeln eintragen, soweit nicht im Betriebsstellenbuch auf das Eintragen verzichtet oder vorgeschrieben ist, die Anordnungen über den Zugverkehr in eine andere Unterlage einzutragen oder in Betriebszentralen elektronisch darzustellen.

- a) Der Bediener muss alle Anordnungen eintragen, die für das Verkehren der Züge von Bedeutung sind, z. B. Verkehren von Zügen des Gelegenheitsverkehrs, Ausfall von Zügen, Züge mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen. Umfangreiche Anordnungen, wie Be- tra oder das Erteilen von Befehlen oder Fahrplan-Mitteilungen, darf er quer über den Spaltenbau eintragen.
- b) Der Bediener muss Anordnungen mit Gültigkeitstag tageweise geordnet in einer Mappe „Anordnungen mit Gültigkeitstag“, Anordnungen ohne Gültigkeitstag nach ihrer Nummer geordnet in einer Mappe „Anordnungen ohne Gültigkeitstag“ aufbewahren.
- c) Der Bediener muss die Spalten 1 bis 8 ausfüllen
  - für Anordnungen mit Gültigkeitstag sofort nach Eingang der Anordnung,
  - für Anordnungen ohne Gültigkeitstag sofort nach Bekanntgabe des Gültigkeitstages.

Der Bediener muss bei fernmündlicher Bekanntgabe in Spalte 8 die Ein- gangszeit eintragen. Bei Bekanntgabe an Schrankenwärter muss er bei Zügen, die nicht in den Fahrplanunterlagen für Schrankenwärter enthalten sind und wo der Schrankenwärter nach Modul 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (4) nicht bestätigt, dass die Schranken geschlossen sind, die größte zuläs- sige Geschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt von der Zugmeldestelle bis zum Bahnübergang mitteilen.

Der Bediener muss nach Eintrag der ersten Anordnung in den Vordruck 408.0401V01 diesen in der Mappe „Anordnungen mit Gültigkeitstag“ unter dem im Vordruck eingetragenen Tag aufbewahren. Wenn der Vordruck für mehrere Tage geführt wird, muss er ihn unter dem Tag des jeweils ersten gültigen Eintrags aufbewahren.

- d) Die zu benachrichtigenden Betriebsstellen sind im Betriebsstellenbuch ge- nannt. Der Bediener muss die Stellen im Kopf der Spalte 9 (obere Hälfte) vortragen.
- e) In den Spalten 9 und 10 gilt die obere Hälfte für die bekanntgebende, die untere Hälfte für die zu benachrichtigende Betriebsstelle. Der Bediener

muss die jeweils nicht gültige obere oder untere Hälfte im Kopf des Vordrucks schräg durchstreichen.

- f) Der Bediener muss um Mitternacht die bis dahin vorliegenden, für den laufenden Tag gültigen Anordnungen den zu benachrichtigenden Betriebsstellen in zeitlicher Reihenfolge bekannt geben. Er muss später eingehende Anordnungen für diesen Tag sofort nach Eintrag bekannt geben. Er muss bei unterbrochener Arbeitszeit die Anordnungen nach Aufnahme der Arbeit sofort bekannt geben. Er muss die für den laufenden Tag gültigen Anordnungen in eine Mappe „Heute gültige Anordnungen“ einlegen.
- g) Der Bediener muss in Spalte 9 für jede im Kopf angegebene zu benachrichtigende Betriebsstelle die Zeit der Benachrichtigung eintragen.
- h) Der Bediener muss bei erledigten Einträgen die Zugnummer oder die Anordnung schräg durchstreichen.

### **3 Fahrplanänderungen**

Der Bediener muss Fahrplanänderungen so lange in den Vordruck 408.0401V01 eintragen, bis bei den zu benachrichtigenden Betriebsstellen die Fahrplanunterlagen berichtigt sind. Weitergehende Regeln sind im Betriebsstellenbuch gegeben. Der Fahrdienstleiter muss die erledigten Berichtigungen auf der Anordnung vermerken, mit der die Änderung bekannt gegeben wurde.











<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Merkhinweise anbringen bzw. eingeben</b>	<b>408.0402</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Mechanische und elektromechanische Stellwerke

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
1	<b>KL</b> (Kleinwagen) am Hebelschild der zugehörigen Fahrstraßenhebel.	0231 3 (6)
2	<b>RP</b> (Räumungsprüfung) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0242 5 0243 4 0243 5 (6) 0244 4 (8) a) 0244 4 (8) b) 0244 5 (5) a) 0244 5 (5) b) 0244 6 (1) d) Nr. 1 0244 6 (1) d) Nr. 2 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) 0455 3 d) Nr. 2 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0622 1 (1) a) 0622 1 (1) b) 0622 3
3	<b>BUE</b> (Bahnübergang) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0421 1 (2) (Betriebsstellenbuch) 0421 1 (3) 0641 3 (3)
4	<b>ARB</b> (Arbeitsstelle) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0423 2 (6)

\*

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
5	<b>NLF</b> (Gegengleis nicht befahren) am Hebelschild des der Gegenrichtung entsprechenden Fahrstraßenhebels für Ausfahrten in das Gegengleis.	0462 3 (2) c)
6	<b>LUE</b> (Lademaßüberschreitung) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0435 3 (3) b)
7	 (Gesperrt)   <b>BGL</b> (Baugleis) beim Baugleis beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0471 1 (9) 0471 3 (3)
8	 (Gesperrt)   <b>BGL</b> (Baugleis) beim Baugleis an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale.	0471 2 (5) 0471 3 (3)
9	 (Oberleitung abgeschaltet) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0474 2 (2) b)
10	 (Oberleitung abgeschaltet) an den Hebeln der Weichen, die in Gleise der betroffenen Schaltgruppe führen. Der Merkhinweis ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Einrichtungen kenntlich gemacht ist.	0474 2 (3) Nr. 2
11	<b>AP</b> (Abschnittsprüfung) am Hebelschild der zugehörigen Fahrstraßenhebel.	0475 6 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1)


\*

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Merkinweise erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
12	<p>↔ (Fahren auf dem Gegengleis)  beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die  - Befehlsabgabe  oder  - Fahrstraßenfestlegung,  wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.</p>	0463 14 (1) b) 0463 14 (2)
13	(bleibt frei)	
14	! (Betriebliche Bedingung) an der im Einzelfall genannten Einrichtung.	0601 5 (4) a) 0601 5 (4) b) 0601 9
15	<b>BEF</b> (Befehl erforderlich) beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0431 2 (3) c) 0541 1 (4) 0541 2 (7) 0541 3 (4) 0541 4(3) 0541 6 (3) 0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (4) 0641 4 (3) 0651 1 (5)

\*






Wenn Merkinweis nach Nr. 2, 3, 4, 6, 7, 9, 12, 14 oder 15 nicht an der Einrichtung beim Fahrdienstleiter angebracht werden kann, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.

## 2 Gleisbildstellwerke – Relaisstellwerke

Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
1	<b>KL</b> (Kleinwagen) im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.	0231 3 (6)
2	<b>RP</b> (Räumungsprüfung) - bei einer Zugmeldestelle an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt, - bei einem selbsttätigen Blocksignal neben der Signaltaste.	0242 5 0243 4 0243 5 (6) 0244 4 (8) a) 0244 4 (8) b) 0244 5 (5) a) 0244 5 (5) b) 0244 6 (1) d) Nr. 1 0244 6 (1) d) Nr. 2 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) 0455 3 d) Nr. 2 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0622 1 (1) a) 0622 1 (1) b) 0622 3
3	<b>BUE</b> (Bahnübergang) an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0421 1 (2) (Betriebsstellenbuch) 0421 1 (3) 0641 3 (3)
4	<b>ARB</b> (Arbeitsstelle) an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0423 2 (6)
5	<b>NLF</b> (Gegengleis nicht befahren) an oder neben der Zieltaste der - Zugstraßen in das Gegengleis, - Zughilfsstraßen in das Gegengleis oder im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.	0462 3 (2) c)
6	<b>LUE</b> (Lademaßüberschreitung) an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0435 3 (3) b)
7	 (Gesperrt) beim gesperrten Gleis	<b>BGL</b> (Baugleis) beim Baugleis
	an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0471 1 (9) 0471 3 (3)

\*






Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
8	 (Gesperrt) beim gesperrten Gleis - an den Tasten im Gleis, - im gesperrten Gleis - an der gesperrten Weiche.	<b>BGL</b> (Baugleis) beim Baugleis 0471 2 (5) 0471 3 (3)
9	 oder <b>F</b> (Oberleitung abgeschaltet) an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0474 2 (2) b)
10	 oder <b>F</b> (Oberleitung abgeschaltet) an den Tasten im Gleis oder im betroffenen Gleisabschnitt. Der Merkhinweis ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Einrichtungen kenntlich gemacht ist.	0474 2 (3) Nr. 2
11	<b>AP</b> (Abschnittsprüfung) im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.	0475 6 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1)
12	 oder <b>LF</b> (Fahren auf dem Gegengleis) an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0463 14 (1) b) 0463 14 (2)
13	 oder <b>LF</b> (Fahren auf dem Gegengleis) an oder neben der - Zieltaste der Zugstraßen oder Zughilfsstraßen, oder - Einfahrsignaltaste bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.	0463 14 (2)
14	<b>!</b> (Betriebliche Bedingung) an der im Einzelfall genannten Einrichtung.	0601 5 (4) a) 0601 9
15	<b>BEF</b> (Befehl erforderlich) an oder neben der Start- oder Zieltaste der Zugstraße bzw. im ersten Zugfolgeabschnitt.	0431 2 (3) c) 0541 1 (4) 0541 2 (7) 0541 3 (4) 0541 4(3) 0541 6 (3)0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (4) 0641 4 (3) 0651 1 (5)

\*

\*

Für EZMG-Stellwerke können im Betriebsstellenbuch abweichende Regeln gegeben sein.






### 3 Gleisbildstellwerke – Elektronische Stellwerke

Nr.	In Elektronischen Stellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.		
1	<b>KL</b> (Kleinwagen) im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.	0231 3 (6)		
2	<b>RP</b> (Räumungsprüfung) - bei einer Zugmeldestelle im ersten Zugfolgeabschnitt oder - bei einem selbsttätigem Blocksignal (auch virtuelle Blockstelle) im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttätigen Blocksignal oder an der in den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen bzw. im Betriebsstellenbuch genannten Stelle	0242 5 0243 4 0243 5 (6) 0244 4 (8) a) 0244 4 (8) b) 0244 5 (5) a) 0244 5 (5) b) 0244 6 (1) d) Nr. 1 0244 6 (1) d) Nr. 2 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) 0455 3 d) Nr. 2 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0622 1 (1) a) 0622 1 (1) b) 0622 3		
3	<b>BUE</b> (Bahnübergang) im ersten Zugfolgeabschnitt oder bei ESTW-Zentralblock in dem Zugfolgeabschnitt, in dem sich der Bahnübergang befindet.	0421 1 (2) (Betriebsstellenbuch) 0421 1 (3) 0641 3 (3)		
4	<b>ARB</b> (Arbeitsstelle) - bei Stellwerken ohne ESTW-Zentralblock im ersten Zugfolgeabschnitt, - bei Stellwerken mit ESTW-Zentralblock in dem Zugfolgeabschnitt, in dem sich die Arbeitsstelle befindet.	0423 2 (6)		
5	<b>NLF</b> (Gegengleis nicht befahren) im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.	0462 3 (2) c)		
6	<b>LUE</b> (Lademaßüberschreitung) im ersten Zugfolgeabschnitt.	0435 3 (3) b)		
7	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> (Gesperrt) beim gesperrten Gleis im ersten Zugfolgeabschnitt.</td> <td style="width: 50%; padding: 2px;"><b>BGL</b> (Baugleis) beim Baugleis</td> </tr> </table>	 (Gesperrt) beim gesperrten Gleis im ersten Zugfolgeabschnitt.	<b>BGL</b> (Baugleis) beim Baugleis	0471 1 (9) 0471 3 (3)
 (Gesperrt) beim gesperrten Gleis im ersten Zugfolgeabschnitt.	<b>BGL</b> (Baugleis) beim Baugleis			

\*

\*

\*

Nr.	In Elektronischen Stellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
8	 (Gesperrt) beim gesperrten Gleis - im gesperrten Gleis oder - an der gesperrten Weiche.	<b>BGL</b> (Baugleis) beim Baugleis 0471 2 (5) 0471 3 (3)
9	 oder <b>F</b> (Oberleitung abgeschaltet) im ersten Zugfolgeabschnitt.	0474 2 (2) b)
10	 oder <b>F</b> (Oberleitung abgeschaltet) im betroffenen Gleisabschnitt. Die Eingabe des Merkhinweises ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Bedienhandlungen kenntlich gemacht ist.	0474 2 (3) Nr. 2
11	<b>AP</b> (Abschnittsprüfung) im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt.	0475 6 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1)
12	 oder <b>LF</b> (Fahren auf dem Gegengleis) im ersten Zugfolgeabschnitt.	0463 14 (1) b) 0463 14 (2)
13	 oder <b>LF</b> (Fahren auf dem Gegengleis) im ersten Zugfolgeabschnitt des Gegengleises.	0463 14 (2)
14	<b>!</b> (Betriebliche Bedingung) an der im Einzelfall genannten Einrichtung. Wo Merkhinweis „!“ nicht eingegeben werden kann, muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „ARB“ eingeben und im Merkspeicher das betroffene Element mit dem Zusatz „!“ eintragen, z. B. „11W47 !“.	0601 5 (4) a) 0601 5 (4) d) 0601 9
15	<b>BEF</b> (Befehl erforderlich) im betroffenen Abschnitt des Bahnhofs oder - im ersten Zugfolgeabschnitt oder - bei ESTW-Zentralblock im betroffenen Zugfolgeabschnitt.	0431 2 (3) c) 0541 1 (4) 0541 2 (7) 0541 3 (4) 0541 4(3) 0541 6 (3) 0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (4) 0641 4 (3) 0651 1 (5)

Im Betriebsstellenbuch kann angegeben sein, dass der Fahrdienstleiter

- andere als in Nr. 1 bis Nr. 15 genannte Merkhinweise verwenden muss oder
- Merkhinweise an anderen als in Nr. 1 bis Nr. 15 angegebenen Einrichtungen anbringen bzw. eingeben muss.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Sperren anbringen bzw. eingeben</b>	<b>408.0403</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Mechanische und elektromechanische Stellwerke

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
1	Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung.	0231 3 (6) 0474 2 (3) Nr. 2 0475 6 0601 5 (4) c) 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1)
2	(bleibt frei)	
3	(bleibt frei)	
4	(bleibt frei)	
5	Hilfssperre am umgelegten Fahrstraßenhebel.	0232 3 0232 5 c) Nr. 2 0475 1 0621 2 (2)
6	Hilfssperre an den Stelleinrichtungen der <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ferngestellten Weichen, die gegen die Spitze befahren werden,</li> <li>2. ferngestellten Weichen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage, die vom Herzstück aus befahren werden - nur erforderlich bei Kleinwagenfahrten,</li> <li>3. Schutzweichen und Gleissperren,</li> <li>4. Riegel,</li> <li>5. Sperrsignale oder Signale für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten sowie Brückendeckungssignale, bei Schlüsselwerken an den entsprechenden Schlüsseln der Werkschlösser oder am Schloss selbst.</li> </ol>	0232 3 0232 5 c) Nr. 2 0492 3
7	(bleibt frei)	

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
8	Hilfssperre beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0242 5 * 0243 4 0243 5 (6) 0244 4 (8) b) 0244 5 (5) b) 0244 6 (1) d) Nr. 2 0261 1 (1) b) Nr. 1 0261 1 (1) b) Nr. 2 0261 1 (1) b) Nr. 3 0421 1 (2) (BeBu) 0421 1 (3), 3. Anstr. 0435 3 (3) b) 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) 0455 3 d) Nr. 2 0463 14 (1) b) 0463 14 (2), 1. Anstrich 0471 1 (9) 0474 2 (2) b) 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0601 5 (4) f) 0622 1 (1) b) 0622 3 0641 3 (3)
9	(bleibt frei)	
10	Hilfssperre beim Fahrdienstleiter an der Einrichtung für die - Befehlsabgabe oder - Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0423 2 (6)
11	(bleibt frei)	
12	Hilfssperre an den Hebeln der Zugangsweichen, der Gleissperren und Sperrsignale sowie Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung.	0471 2 (5)
13	Hilfssperre an den Hebeln der Weichen, Riegel, Gleissperren, Hauptsignale oder Sperrsignale bzw. an der Bedienungseinrichtung der Wartezeichen.	0475 3 0601 2 (6) d) 0601 5 (4) e) 0601 9
14	Hilfssperre an der Stelleinrichtung des Signals (bei gekuppelten Hebeln an beiden).	0475 2

\*

Nr.	In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
15	(bleibt frei)	
16	Hilfssperre bei nichtselbsttätigem Streckenblock an der Taste für das Rückblocken.	0551 2 (1) b) Nr. 5
17	Hilfssperre am Hebel des Signals (bei gekuppelten Hebeln an beiden).	0611 9 (1) 0611 9 (2)
18	Hilfssperre am Fahrstraßenhebel in Grundstellung.	0621 3 (2)
19	Hilfssperre beim Fahrdienstleiter für die Zugstraßen, für die ein Befehl erforderlich ist, an der Einrichtung für die <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="323 676 624 714">- Befehlsabgabe oder</li> <li data-bbox="323 719 667 757">- Fahrstraßenfestlegung,</li> </ul> wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale.	0261 1 (1) b) Nr. 5 0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (4) 0641 4 (3) 0651 1 (5)

\*

Wo eine Sperre nach Nr. 8 oder 10 nicht an der Einrichtung beim Fahrdienstleiter angebracht werden kann, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.

## 2 Gleisbildstellwerke – Relaisstellwerke

Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
1	Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Zielsperrung der betroffenen Zugstraßen.	0231 3 (6) 0474 2 (3) 0475 6 0601 5 (4) c) 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1)
2	Hilfssperre an der Einrichtung für die Rücknahme der Fahrstraße. Bei Kleinwagenfahrten zusätzlich Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen; wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, Hilfssperre an den Tasten der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.	0232 2
3	Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen. Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, Hilfssperre an den Tasten der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.	0232 2 0232 5 c) Nr. 1
4	Hilfssperre <ul style="list-style-type: none"> <li>- an der Einrichtung für die Rücknahme der Fahrstraße,</li> <li>- an den Tasten der Weichen, die gegen die Spitze befahren werden,</li> <li>- an den Tasten der Weichen, die vom Herzstück aus befahren werden - nur erforderlich bei Kleinwagenfahrten,</li> <li>- an den Tasten der Weichen im Durchrutschweg und</li> <li>- an den Tasten der Flankenschutzeinrichtungen.</li> </ul>	0232 2
5	(bleibt frei)	
6	(bleibt frei)	



Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
7	Hilfssperre an der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs.	0232 4 b) 0241 4 c) 0244 4 (8) c) 0244 5 (5) c) 0244 6 (1) d) Nr. 3 0421 1 (2) (BeBu) 0421 1 (3) 1. Anstr. 0423 2 (7) 0431 2 (3) b) 0435 1 (8) c) 0435 3 (3) c) 0441 1 (3) 0458 3 (2) 0463 1 (1) c) 0471 1 (5) c) 0471 2 (2) c) 0474 2 (1) 0475 6 0475 8 (2) 0492 9 (2) 0521 3 0541 1 (3) 0541 2 (6) 0541 4 (2) 0541 6 (2) 0551 2 (1) b) Nr. 7 0572 1 (2) d) 0601 5 (4) g) 0601 7 (2) 0611 1 (2) a) 0622 1 (1) c) 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1) 0632 1 (4) 0641 1 (3) 0641 3 (3) 0651 1 (4)

\*

\*

Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
8	Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolge- abschnitt.	0242 5 0243 4 0243 5 (6) 0244 4 (8) b) 0244 5 (5) b) 0244 6 (1) d) Nr. 2 0261 1 (1) b) Nr. 1 0261 1 (1) b) Nr. 2, 2. An- strich 0261 1 (1) b) Nr. 3 0421 1 (2) (Bebu) 0421 1 (3) 3. Anstr. 0435 3 (3) b) 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) 0455 3 d) Nr. 2 0463 14 (1) b) 0463 14 (2), 1. Anstrich 0471 1 (9) 0474 2 (2) b) 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0601 5 (4) f) 0622 1 (1) b) 0622 3 0641 3 (3) 0471 1 (9) 0474 2 (2) b)
9	Einzelsperrung des selbsttätigen Blocksignals oder der virtuel- len Blockstelle	0244 4 (8) a) 0244 5 (5) 0244 6 (1) d) Nr. 1 0622 1 (1) a)
10	Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolge- abschnitt.	0261 1 (1) b) Nr. 4 0423 2 (6)
11	Hilfssperre an der Zieltaste - der Zugstraßen in das Gegengleis, - der Zughilfsstraßen in das Gegengleis, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolge- abschnitt des Gegengleises.	0462 3 (2) c)

Nr.	In Relaisstellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
12	<p>Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen.</p> <p>Außerdem</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- im Stellwerk ohne Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf: Hilfssperre an den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren und Signale,</li> <li>- im Stellwerk mit Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf: Einzelsperrung der Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale.</li> </ul> <p>Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten; an den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale muss der Bediener Hilfssperren anbringen.</p> <p>Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen oder die Zugangsweichen durch Handverschluss sichern.</p>	0471 2 (5)
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einzelsperrung der Weichen, Gleissperren, Wartezeichen, Hauptsignale oder Sperrsignale.</li> <li>- Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale anbringen.</li> </ul> <p>Zusätzlich muss der Bediener - wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.</p> <p>Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen oder die Weichen durch Handverschluss sichern.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienungsausschaltung der Weichen, Kreuzungen, Gleissperren oder Signale.</li> </ul>	0475 3 0601 2 (6) d) 0601 5 (4) e) 0601 9
14	<p>Bedienungsausschaltung des Signals oder Hilfssperre an der Taste des Signals oder Einzelsperrung des Signals.</p>	0475 2

<b>Nr.</b>	<b>In Relaisstellwerken sind folgende Sperren erforderlich:</b>	<b>Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.</b>
15	Hilfssperre an der Zieltaste der Zughilfsstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Zielsperrung der Zugstraßen in das Gegengleis.	0463 14 (2), 2. Anstrich
16	Hilfssperre bei nichtselbsttätigem Streckenblock an der Taste für das Rückblocken.	0551 2 (1) b) Nr. 5
17	(bleibt frei)	
18	(bleibt frei)	
19	Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Gleisabschnitt der betroffenen Zugstraßen.	0261 1 (1) b) Nr. 5 0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (4) 0641 4 (3) 0651 1 (5)

\*

Für EZMG-Stellwerke können im Betriebsstellenbuch abweichende Regeln gegeben sein.

### 3 Gleisbildstellwerke – Elektronische Stellwerke

Nr.	In Elektronischen Stellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
1	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „KL“, „AP“ oder „!“)	0231 3 (6) 0474 2 (3) 0475 6 0601 5 (4) c) 0625 1 (1) 0625 1 (2) 0625 1 (3) 0625 1 (4) 0625 2 (2) b) 0625 3 (1)
2	Bei Kleinwagenfahrten Einzelsperrung der zu befahrenden Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.	0232 2
3	Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzeinrichtungen.	0232 2 0232 5 c) Nr. 1
4	(bleibt frei)	
5	(bleibt frei)	
6	(bleibt frei)	
7	(bleibt frei)	
8	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkhinweis „RP“, „BUE“, „LUE“, „↔“, „LF“ oder „X“)	0242 5 0243 4 0243 5 (6) 0244 4 (8) b) 0244 5 (5) b) 0244 6 (1) d) Nr. 2 0261 1 (1) b) Nr. 1 0261 1 (1) b) Nr. 2, 2. Anstrich 0261 1 (1) b) Nr. 3 0421 1 (2) (Bebu) 0421 1 (3) 3. Anstr. 0435 3 (3) b) 0441 2 (2) 0441 3 (8) a) 0455 3 d) Nr. 2 0463 14 (1) b) 0463 14 (2), 1. Anstrich 0471 1 (9) 0474 2 (2) b) 0501 1 (2) b) 0521 2 0551 2 (1) b) Nr. 5 0571 3 0572 1 (2) c) 0622 1 (1) b) 0622 3 0641 3 (3)

Nr.	In Elektronischen Stellwerken sind folgende Sperren erforderlich:	Fundstelle Modul 408..... Abschnitt, Absatz usw.
9	Einzelspernung des selbsttätigen Blocksignals oder der Blockstelle für anzeigegeführte Züge. Einzelspernung ist nicht erforderlich, wenn sich die Sperrwirkung aus einem im betroffenen Zugfolgeabschnitt gesetzten Merkinweis „RP“ ergibt.	0244 4 (8) a) 0244 5 (5) a) 0244 6 (1) d) Nr. 1 0622 1 (1) a)
10	Bleibt frei (Sperrwirkung ergibt sich aus Merkinweis „ARB“)	0261 1 (1) b) Nr. 4 0423 2 (6)
11	Bleibt frei - Sperrwirkung ergibt sich aus Merkinweis „NLF“	0462 3 (2) c)
12	Bleibt frei - Sperrwirkung ergibt sich aus Merkinweis „X“	0471 2 (5)
13	Einzelspernung der Weichen, Gleissperren, Wartezeichen, Hauptsignale oder Sperrsignale.	0475 3 0601 2 (6) d) 0601 5 (4) e) 0601 9
14	Einzelspernung des Signals.	0475 2
15	Bleibt frei - Sperrwirkung ergibt sich aus Merkinweis „↔“ bzw. „LF“	0463 14 (2)
16	(bleibt frei)	
17	(bleibt frei)	
18	(bleibt frei)	
19	Bleibt frei - Sperrwirkung ergibt sich aus Merkinweis „BEF“	0632 1 (3) 0633 1 (2) 0641 1 (3) 0641 4 (3) 0651 1 (5)

\*



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Befehle</b>	<b>408.0411</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

- (1) Der Fahrdienstleiter darf mit Befehlen Aufträge an Triebfahrzeugführer erteilen.
- (2) In der Regel muss Vordruck 408.0411V01 verwendet werden, soweit es nicht anders bestimmt ist. Wenn der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden ist, muss der Wortlaut des Vordrucks angewendet werden.

## 2 Übermitteln

- (1) Für den Ort der Befehlsübermittlung gelten folgende Regeln:

**Ort**

- a) Der Fahrdienstleiter soll Befehle 1, 2, 3, 4, 5 oder 13 in der Regel vor der Stelle übermitteln, von der ab der Befehl gilt, z. B. vor einem Hauptsignal. **Befehle 1, 2, 3, 4, 5, 13**

\* Der Fahrdienstleiter darf Befehle 2, 4 oder 5 auch übermitteln, wenn der Zug am rückliegenden Hauptsignal hält.

\* Der Fahrdienstleiter darf Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal sowie Befehle 4 oder 5 in Höhe des Einfahrtsignals übermitteln.

Der Fahrdienstleiter darf Befehl 2 zur Vorbeifahrt an einem Sperrsignal auch am rückliegenden Hauptsignal oder in Höhe des Einfahrtsignals übermitteln.

Der Fahrdienstleiter darf Befehl 3 am Einfahrtsignal, in Höhe des Einfahrtsignals oder am Zwischensignal übermitteln.

\* Wenn der Fahrdienstleiter nach den o. g. Regeln einen Befehl an einem Hauptsignal übermitteln darf, gilt dies auch, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor diesem Signal hält. Der Fahrdienstleiter darf den Befehl jedoch nicht vor einem weiter zurückliegenden Hauptsignal übermitteln.

Die o. g. Regeln für Hauptsignale gelten auch für virtuelle Blockstellen.

Im Betriebsstellenbuch können abweichende Regeln zugelassen sein.

- b) Der Fahrdienstleiter soll Befehle 8, 11, 12 oder 14 - wenn nichts anderes vorgeschrieben ist, beim letzten planmäßigen Halt übermitteln. Der Mitarbeiter, der den Befehl übermittelt, muss dem veranlassenden Fahrdienstleiter die Übermittlung bestätigen. Der Fahrdienstleiter muss die Bestätigung nachweisen. Wenn die Bestätigung ausbleibt, muss er den Zug anhalten. **Befehle 8, 11, 12, 14**

- (2) Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer Befehle wie folgt übermitteln:

**Übermittlungsarten**

- a) Er darf Befehle ohne Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer diktieren.
- b) Er darf Befehle einem anderen Mitarbeiter (Betriebsstellenbuch) diktieren, der den Befehl dem Triebfahrzeugführer aushändigt.
- c) Er darf Befehle ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer aushändigen oder durch Boten aushändigen lassen.

d) Er darf einen anderen Mitarbeiter (Betriebsstellenbuch) oder einen anderen Fahrdienstleiter für einen bestimmten Anlass beauftragen, Befehle 8, 11, 12 oder 14 in eigener Zuständigkeit auszufertigen.

**Weiterfahrt bei LZB-Halt oder ETCS-Halt**

(3) Der Fahrdienstleiter darf Befehle für die Weiterfahrt bei LZB-Halt an einer LZB-Blockstelle übermitteln, wenn der Triebfahrzeugführer ihm auf Anfrage bestätigt hat, dass der Zug LZB-geführt ist.

Der Fahrdienstleiter darf Befehle für die Weiterfahrt bei ETCS-Halt an einer ETCS-Blockstelle übermitteln, wenn der Triebfahrzeugführer ihm auf Anfrage bestätigt hat, dass der Zug in ETCS-Level 1 oder 2 ist oder in einem Fall nach Modul 408.0651 Abschnitt 5 f).

**Vorbereiten**

(4) Der Fahrdienstleiter darf Befehle vorbereiten. Bei einem Befehl, mit dem er eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt, darf er Uhrzeit und Unterschrift erst eintragen, wenn die Bedingungen nach Modul 408.0455 Abschnitt 3 erfüllt sind.

**Diktieren**

(5) Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer einen Befehl diktieren, wenn der Zug hält und der Triebfahrzeugführer ihm den Standort des Zuges gemeldet hat. Der Fahrdienstleiter muss den gemeldeten Standort des Zuges \* in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks eintragen.

Beispiel 1 - Standortmeldungen	
Zweigleisige Strecke, Regelgleis:	
<b>Befehle</b>	Triebfahrzeugführer Zug - <del>Spenfahrt</del> - Spenfahrt KI - <del>Schiebetriebfahrzeug für Zug</del> - Rangierfahrt ..... 123
<b>1 - 14</b>	Standort: <i>Sbk 23</i> ..... in <del>Bg</del> /Gg//Gl <i>Astadt - Beheim</i> <small>(km/Signal/Weiche) (Gf-Ir., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>
Zweigleisige Strecke, Gegengleis:	
<b>Befehle</b>	Triebfahrzeugführer Zug - <del>Spenfahrt</del> - Spenfahrt KI - <del>Schiebetriebfahrzeug für Zug</del> - Rangierfahrt ..... 2345
<b>1 - 14</b>	Standort: <i>Km 123,4</i> ..... in <del>Bg</del> /Gg//Gl <i>Astadt - Beheim</i> <small>(km/Signal/Weiche) (Gf-Ir., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>
Eingleisige Strecke:	
<b>Befehle</b>	Triebfahrzeugführer Zug - <del>Spenfahrt</del> - Spenfahrt KI - <del>Schiebetriebfahrzeug für Zug</del> - Rangierfahrt ..... 84567
<b>1 - 14</b>	Standort: <i>Km 34,8</i> ..... in <del>Bg</del> /Gg//Gl <i>Geheim - Hausen</i> <small>(km/Signal/Weiche) (Gf-Ir., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>
Bahnhof:	
<b>Befehle</b>	Triebfahrzeugführer Zug - <del>Spenfahrt</del> - Spenfahrt KI - <del>Schiebetriebfahrzeug für Zug</del> - Rangierfahrt ..... 67149
<b>1 - 14</b>	Standort: <i>Sig N 301</i> ..... in <del>Bg</del> /Gg//Gl <i>1 Hausen</i> <small>(km/Signal/Weiche) (Gf-Ir., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small>

Wenn der Fahrdienstleiter einen Befehl diktiert, muss er Namen und Tätigkeit des Mitarbeiters, der den Befehl ausfertigt, und die Übermittlungsart auf der rechten Seite des Unterschriftenteils des letzten verwendeten Vordrucks vermerken.



**Beispiel 2 - Fahrdienstleiter diktiert Befehl an Triebfahrzeugführer nach Abschnitt 2 Absatz (2) a):**

Übermittlungscode: <i>FGER-008</i>			
<i>Groß Gerau</i> (Ort)	<i>21.12.2016</i> (Datum)	<i>23</i> (Uhr)	<i>55</i> (Minuten)
<i>Enders</i> (Fahrdienstleiter)	<i>Brandau, Tf</i> erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....			

**Beispiel 3 - Fahrdienstleiter diktiert Befehl an Mitarbeiter nach Abschnitt 2 Absatz (2) b):**

Übermittlungscode: <i>FGER-009</i>			
<i>Groß Gerau</i> (Ort)	<i>22.12.2016</i> (Datum)	<i>03</i> (Uhr)	<i>46</i> (Minuten)
<i>Laut</i> (Fahrdienstleiter)	<i>Bayer, Schw P 26</i> erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
bei fmdl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input checked="" type="checkbox"/> andere <i>Fspr</i> .....			

Der Ausfertiger muss nach dem Diktieren die Wortlaute aller erteilten Befehle und den Übermittlungscode nach Absatz (12) wiederholen. Der diktierende Mitarbeiter muss die Richtigkeit der Wiederholung bestätigen.

Nachdem die Richtigkeit bestätigt worden ist, muss der Ausfertiger auf dem letzten verwendeten Vordruck den Namen des diktierenden Mitarbeiters mit dem Zusatz „gez.“ vermerken, die Uhrzeit eintragen und mit dem Zusatz „i. A.“ unterzeichnen. Wenn der diktierende Mitarbeiter es anordnet, muss der Ausfertiger das Wort „Fahrdienstleiter“ streichen und durch eine andere Bezeichnung ersetzen.

**Beispiel 4 - Mitarbeiter nach Abschnitt 2 Absatz (2) b) hat Befehl im Auftrag des Fahrdienstleiters ausgefertigt:**

Übermittlungscode: <i>FGER-009</i>			
<i>Groß Gerau</i> (Ort)	<i>22.12.2016</i> (Datum)	<i>03</i> (Uhr)	<i>46</i> (Minuten)
<i>gez. Laut</i> (Fahrdienstleiter)	..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
<i>i. A. Bayer</i>	bei fmdl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....		

\* Die Abläufe beim Diktieren eines Befehles sind in Modul 408.0411A01 schematisch dargestellt.  
\*

(6) Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl für eine Zugfahrt, die er mit besonderem Auftrag zulässt, einem Mitarbeiter nach Absatz (2) b) diktieren oder einem Boten übergeben, bevor der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist, wenn die Bedingungen nach Modul 408.0455 Abschnitt 3 erfüllt sind.

**Zeitpunkt**

(7) Dem Triebfahrzeugführer dürfen ausschließlich Befehle 1 bis 14 ausgehändigt werden, nicht Befehle 14.1 – 14.35. Wenn Befehle 14.1 bis 14.35 erforderlich

**Aushändigen**

sind, muss deren Inhalt im Befehl 14 dargestellt werden. Der Mitarbeiter, der Befehle aushändigt oder durch Boten aushändigen lässt, muss Befehle mit einer Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer die Urschrift aushändigen oder durch Boten aushändigen lassen. Beim Aushändigen des Befehls muss der Zug halten. Der Triebfahrzeugführer muss den Empfang auf der im Block bleibenden Durchschrift des letzten verwendeten Vordrucks bescheinigen. Wenn der Fahrdienstleiter es anordnet, muss der Aushändiger nach Absatz (2) b) oder der Bote dem Fahrdienstleiter anhand des Übermittlungscodes (Absatz (12)) bestätigen, dass er dem Triebfahrzeugführer den Befehl ausgehändigt hat; die Bestätigung der Aushändigung an den Fahrdienstleiter ist im Fernsprechbuch nachzuweisen. Der Fahrdienstleiter muss die Bestätigung im Vordruck 408.0411V02, im Zugmeldebuch oder im Fernsprechbuch nachweisen.

**Beispiel 1 - Fahrdienstleiter hat Befehl ausgefertigt, Tf hat Empfang auf Durchschrift bescheinigt (Abschnitt 2 Absatz (2) c):**

Übermittlungscode: <i>FWTH-008</i>			
<i>Wilsenroth</i> (Ort)	<i>21.12.2016</i> (Datum)	<i>23</i> (Uhr)	<i>55</i> (Minuten)
<i>Schulte</i> (Fahrdienstleiter)	<i>Lauten, Tf</i> erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
bei fmdl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....			

**Beispiel 2 – Mitarbeiter nach Abschnitt 2 Absatz (2) b) hat einen vom Fahrdienstleiter diktierten Befehl an Tf ausgehändigt, Tf hat Empfang auf Durchschrift bescheinigt:**

Übermittlungscode: <i>FGER-009</i>			
<i>Groß.Gerau</i> (Ort)	<i>22.12.2016</i> (Datum)	<i>03</i> (Uhr)	<i>46</i> (Minuten)
<i>gez. Laut</i> (Fahrdienstleiter)	<i>Brandau, Tf</i> erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)		
<i>i. A. Bayer</i> bei fmdl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....			

**Ausfüllen**

- (8) Der Mitarbeiter, der Befehle ausfertigt, darf Namen von Betriebsstellen abkürzen, wenn dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist. Er muss verschriebene Vordrucke durchstreichen.

**Befehle im Auftrag eines anderen Fahrdienstleiters in eigener Zuständigkeit ausfertigen**

- (9) Wer nach Absatz (2) d) Befehle im Auftrag eines anderen Fahrdienstleiters in eigener Zuständigkeit ausfertigt, muss Befehle nach den Regeln in den Absätzen (3) bis (8) übermitteln. Wenn er kein Fahrdienstleiter ist, muss er unter der Unterschriftenzeile des Befehls das Wort „Fahrdienstleiter“ streichen und seine Tätigkeit eintragen. Er muss die Übermittlung des Befehls dem Fahrdienstleiter bestätigen, der sie veranlasst hat. Beide müssen die Bestätigung anhand des Übermittlungscodes (Absatz (12)) nachweisen.

**Diktierte Befehle mit gleichem Inhalt**

- (10) Wenn der Fahrdienstleiter Befehle mit gleichem Inhalt für mehrere Züge durch Diktieren übermitteln muss, muss er innerhalb einer Arbeitsschicht den Befehl nur für den ersten Zug ausfertigen. Für jeden weiteren Zug muss er im Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt<sup>1</sup> die Zugnummer, den Standort, Name und Tätigkeit des Mitarbeiters, der den Befehl ausfertigt, Datum Uhrzeit und Übermittlungsart angeben. Nur in diesen Angaben dürfen sich die Befehle von der Erstaufbereitung unterscheiden.

<sup>1</sup> Vordruck 408.0411V02

**Beispiel 1**

Fahrdienstleiter Linksdorf diktiert mehrere Befehle mit gleichem Inhalt an Triebfahrzeugführer (408.0411 2 (2) a)  
**Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt**

für Befehl mit Übermittlungscode: FLD-362

Blatt 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zug Nr.	Standort	Name	Tätigkeit des MA	Datum Uhrzeit	Übermittlungsart	Übermittlung gemeldet an / von Stelle  Name	Uhrzeit	Befehl zurückgezogen (Uhrzeit, Namenszeichen)
12345	Sig N 301 Gl.1 Bf Linksdorf	Wittenberg	Tf	20.12.2015, 9.55	ZF			
23457	Sig N 303 Gl.3 Bf Linksdorf	Brandau	Tf	20.12.2015, 10.16	ZF			
<del>76543</del>	<del>Sig N 301 Gl.13 Bf Linksdorf</del>	<del>Jourdan</del>	<del>Tf</del>	<del>20.12.2015, 10.30</del>	<del>ZF</del>			<del>10.38 Me</del>

**Beispiel 2**

Fahrdienstleiter Linksdorf diktiert mehrere Befehle mit gleichem Inhalt jeweils an einen im Betriebsstellenbuch genannten anderen Mitarbeiter, der den Triebfahrzeugführern die Befehle aushändigt und dem Fahrdienstleiter anschließend die Aushändigung bestätigt (408.0411 2 (2) b) und 408.0411 2 (7)

**Übermittlungsnachweis für diktierte Befehle mit gleichem Inhalt**

für Befehl mit Übermittlungscode: FLD-392

Blatt .....

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zug Nr.	Standort	Name	Tätigkeit des MA	Datum Uhrzeit	Übermittlungsart	Übermittlung gemeldet an / von Stelle <u>P.26</u> Name	Uhrzeit	Befehl zurückgezogen (Uhrzeit, Namenszeichen)
12345		Mayerling	P 26	21.12.2016, 23.55	Fspr	Mayerling	23.58	
23456		Mayerling	P 26	22.12.2016, 0.15	Fspr	Mayerling	0.17	
35791		Mayerling	P 26	22.12.2016, 0.32	Fspr	Mayerling	0.35	

**Beispiel 3**

Fahrdienstleiter Linksdorf diktiert im Auftrag des Fahrdienstleiters Rechtsheim in eigener Zuständigkeit mehrere Befehle 8, 11, 12 oder 14 mit gleichem Inhalt an Triebfahrzeugführer und bestätigt anschließend die Übermittlung an Fahrdienstleiter Rechtsheim (408.0411 2 (2) d) und 408.0411 2 (9)

**Übermittlungsnachweis für diktierte Befehlen mit gleichem Inhalt**

für Befehl mit Übermittlungscode: FRH-333

Blatt 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zug Nr.	Standort	Name	Tätigkeit des MA	Datum Uhrzeit	Übermittlungsart	Übermittlung gemeldet an / von Stelle <u>Fdl Rechtsheim</u> Name	Uhrzeit	Befehl zurückgezogen (Uhrzeit, Namenszeichen)
12345	Sig N 301 Gl.1 Bf Linksdorf	Lichtwardt	Tf	22.12.2015, 16.27	ZF	Erlauer	16.29	
45677	Sig N 305 Gl.5 Bf Linksdorf	Goldmann	Tf	22.12.2015, 16.35	ZF	Erlauer	16.36	
56789	Sig N 301 Gl.1 Bf Linksdorf	Rieger	Tf	22.12.2015, 16.42	ZF	Erlauer	16.45	

- |                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Name der Betriebsstelle</b> | (11) Der Fahrdienstleiter muss im Übermittlungsvermerk als Ort Folgendes eintragen: <ul style="list-style-type: none"><li>- Bei Befehlen für örtlich besetzte Betriebsstellen oder für ferngesteuerte Betriebsstellen, die ausnahmsweise besetzt sind, deren Name,</li><li>- Bei Befehlen für ferngestellte oder ferngesteuerte Betriebsstellen den Namen der Betriebsstelle, bei der er seinen Arbeitsplatz hat.</li></ul>  |
| <b>Übermittlungscode</b>       | (12) Der Fahrdienstleiter, der den Inhalt eines Befehls bestimmt (Absatz (2), Satz 1) muss jeden Befehl mit einem Übermittlungscode seiner Betriebsstelle kennzeichnen. Der Übermittlungscode setzt sich zusammen aus einer im Betriebsstellenbuch vorgegebenen Abkürzung und einer laufenden dreistelligen Nummer, z. B. „FWTH-007“. Wenn ein Mitarbeiter Befehle im Auftrag eines anderen Fahrdienstleiters in eigener Zuständigkeit für mehrere Züge ausfertigt (Absatz (9)) oder wenn ein Mitarbeiter Befehle mit gleichem Inhalt an mehrere Züge durch Diktieren übermittelt (Absatz (10)), bleibt der Übermittlungscode gleich. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer den Übermittlungscode übermitteln. |

### 3 Besonderheiten

- (1) Der Fahrdienstleiter darf auf einem Vordruck mehrere Befehle erteilen, wenn der Triebfahrzeugführer diese in der im Vordruck angegebenen Reihenfolge ausführen kann. Andernfalls muss der Fahrdienstleiter mehrere Vordrucke verwenden. Diese muss er fortlaufend nummerieren (z.B. „Vordruck 1 von 3“, „Vordruck 2 von 3“, „Vordruck 3 von 3“), nur auf dem ersten Vordruck den Kopf ausfüllen und nur auf dem letzten Vordruck unterschreiben. Wenn der Fahrdienstleiter mehrere Vordrucke verwendet, darf er bei diktierten Befehlen Vorder- und Rückseite kombinieren, er darf diese hierbei jeweils nur einseitig beschreiben. Befehle mit unterschiedlichen Übermittlungs-codes darf der Fahrdienstleiter nicht zusammenfassen.
- (2) Der Fahrdienstleiter darf Befehle 2 nur erteilen, wenn ihm die Signale oder die virtuellen Blockstellen zugeteilt sind.
- (3) Der Fahrdienstleiter darf mit nur einem Befehl 2 die Vorbeifahrt an mehreren Signalen oder mehreren virtuellen Blockstellen zulassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
  1. Der Triebfahrzeugführer muss die Signale bzw. virtuellen Blockstellen in der im Befehl genannten Reihenfolge antreffen.
  2. Die Signale bzw. virtuellen Blockstellen - außer Sperrsignale - müssen unmittelbar aufeinander folgen.Im Betriebsstellenbuch können abweichende Regeln gegeben sein.
- (4) Der Fahrdienstleiter darf Befehle 6 und 7 für mehrere Zugmeldestellen erteilen, wenn der Triebfahrzeugführer diese Stellen in der im Vordruck genannten Reihenfolge antrifft und sie unmittelbar aufeinander folgen.
- (5) Der Fahrdienstleiter darf Befehle 2 mit 8 oder 14 ohne Vordruck aushändigen, wenn dies im Betriebsstellenbuch zugelassen ist, der Triebfahrzeugführer die Signale oder Bahnübergänge in der im Befehl genannten Reihenfolge antrifft und sie unmittelbar aufeinander folgen.
- (6) Der Fahrdienstleiter darf Aufträge des Befehls 8 durch Befehl 14 erteilen.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls</b>	<b>408.0411A01</b> <b>Seite 1</b>

<b>Fahrdienstleiter</b>	<b>Triebfahrzeugführer</b>
Ruft Triebfahrzeugführer über Zugfunk	Meldet sich mit Funktion „Tf“, Zugnummer und bei Bedarf mit Ortsangabe
Meldet sich mit Funktion und Ort, teilt Triebfahrzeugführer mit, dass er Befehl diktieren will, fordert Tf auf, den Standort des Zuges zu melden, wenn der Zug hält	Wenn der Zug hält, gibt Triebfahrzeugführer den Standort des Zuges so genau wie möglich an
Trägt gemeldeten Standort in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks ein	
Diktiert <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vordrucknummerierung</li> <li>- Kopfzeile einschließlich Standort</li> <li>- anzukreuzende Befehle</li> <li>- zutreffenden Inhalt</li> <li>- Übermittlungscode</li> </ul> Weist darauf hin, dass nicht Zutreffendes im Kopf und in den angekreuzten Teilen zu streichen ist. Benutzt Buchstabiertafel für Signalbezeichnungen, spricht Zahlen bei Bedarf gruppen- oder ziffernweise.	Fertigt Befehl entsprechend des Diktats aus: Ankreuzen, Text eintragen, nicht zutreffenden Text streichen
	Leitet Wiederholung ein mit „Ich wiederhole: ...“ Wiederholt Kopfzeile, zutreffenden Inhalt und Übermittlungscode wörtlich anhand seines Eintrages.
Korrigiert ggf. nicht inhaltsgleiche Wiederholung mit „Ich berichtige: ...“	Korrigiert ggf. falsch Verstandenes und wiederholt erneut.
Bestätigt richtige Wiederholung mit „richtig“.	Nennt seinen Namen
Vermerkt Name und Tätigkeit „Tf“ des Triebfahrzeugführers im Feld „erhalten“, kreuzt Übermittlungsart „ZF“ an	
Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort <sup>1</sup> , Datum, Uhrzeit ein und unterzeichnet. Nennt Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und seinen Namen	Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und Namen des Fdl mit Zusatz „gez.“ ein, unterzeichnet mit Zusatz „i. A.“
Befehl ist übermittelt	Befehl ist gültig.



<sup>1</sup> Soweit nicht vorgedruckt





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

<b>Vordruck</b> ..... von .....		<b>9</b>		Schaffen Sie die LZB von Zmst ..... bis Zmst ..... ab.	
<b>10</b>		<b>Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS Level/ ETCS-Betriebsart</b>		ab.	
<b>10.1</b>		Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.		ab.	
<b>11</b>		<b>Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigende und Langsamfahrsignale.</b>		ab.	
<b>12</b>		<b>Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:</b>		ab.	
<b>12.1</b>		Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an.....		ab.	
<b>12.2</b>		Geben Sie bei Annäherung an den BÜ / RÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ / RÜ schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat.		ab.	
<b>12.3</b>		Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an.....		ab.	
<b>12.4</b>		PZB - am ..... sig ..... in km ..... - ständig wirksam / unwirksam.		ab.	
<b>12.5</b>		Warnen Sie Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1. Halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen.		ab.	
<b>12.6</b>		*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird.		ab.	
<b>12.7</b>		Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1.		ab.	
<b>13</b>		<b>Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen</b> ..... <b>und</b> ..... <b>entbunden.</b>		ab.	
<b>14</b>				ab.	
<b>Übermittlungscode:</b>				ab.	
		(Ort)		(Datum)	
		(Fahrdensteier)		(Uhr)	
		emalten (Name, Triebfahrzeugführer)		(Minuten)	
		bei frndl. Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere			

V408.0411V01 / V408.2411V01 Befehl A4q Bk 50 12.16

**Befehle** Triebfahrzeugführer Zug - Sperrfahrt - Sperrfahrt KI -  
**14.1** - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt  
**14.35** Standort: ..... in Rg/Cg/Gl ..... (G/Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle) .....  
 (km/Signal/Weiche)

**14.1** Rangieren im Bf/Bft ..... auf Einfahrgleis aus .....  
 Richtung ..... über Signal Ra 10/  
 Einfahrweiche Nr. .... hinaus bis ..... Uhr erlaubt.  
 .....  
**14.2** Sie fahren in ein - besonders kurzes - Stumpfgleis.  
**14.3** Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrgeweg.  
**14.4** Halten Sie an vor - gestörtem - ..... (Signal usw.)  
 - auch bei Fahrstellung - .....  
**14.5** Fahren Sie bis zur gestörten - LZB-Bk / ETCS-Bk -  
 .....  
 mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch - bei  
 LZB-Fahrt / ETCS-Fahrerlaubnis - an.  
**14.6** Bleiben Sie halten.  
**14.7** Sie dürfen Trittstufen in ..... nicht ausfahren.  
**14.8** Stellen Sie VMZ 200 von ..... bis ..... ein.  
**14.9** Sie dürfen sich aus der LZB entlassen.  
**Übermittlungscode:** .....  
 ..... (Ort) ..... (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten)  
 ..... (Fahrtenleiter) ..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)  
 ..... bei fmdl. Übermittlung:  ZF /  andere .....  
**14.35** Befehl ..... ist zurückgezogen.  
 (Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)  
**Übermittlungscode:** .....  
 ..... (Ort) ..... (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten)  
 ..... (Fahrtenleiter) ..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer)  
 ..... bei fmdl. Übermittlung:  ZF /  andere .....

Grund Nr.	Anlass für Befehl 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2
<b>Gleisbelegung, Zugfolge</b>		
1	Gleis kann besetzt sein	auf Sicht
2	Fahrzeuge im Gleis	auf Sicht
3	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	auf Sicht
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldstellen gestört	auf Sicht
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren	40 km/h

<b>Bahnübergänge, Reisendenübergänge, Spurrillen</b>		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt	30 km/h
12	Reisendenübergang nicht gesichert	5 km/h

<b>Arbeiten, La</b>		
20	Bauarbeiten	*)
21	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	auf Sicht
22	Zustand nach Bauarbeiten	*)
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	auf Sicht
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La	*)
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 km/h und auf Sicht

<b>Mängel an Bahnanlagen</b>		
30	Mängel am Oberbau	*)
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	auf Sicht
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden usw.)	auf Sicht
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	auf Sicht
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört	50 km/h
35	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50 km/h
36	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5 km/h
37	Heißläuferungsanlage / FestbremSORungsanlage gestört	200 km/h
38	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	*)
39	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	auf Sicht

<b>Besonderheiten am Zug</b>		
40	Engstelle für Lü-Sendungen	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	*)
42	Spitzensignal unvollständig	40 km/h
43	Windwarnung	80 km/h

\*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

## Ausfüllanleitung

### Allgemeine Regeln:

Gültiges im Feld vor der Befehlsnummer ankreuzen.

Nicht zutreffendes im Kopf und in angekreuzten Teilen schräg durchstreichen.

### Besondere Regeln für diktierete Befehle:

Alle Befehle dürfen diktiert werden.

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

Beim Diktieren eines Befehles 14.35 den zweiten Unterschriftenteil verwenden. Wenn beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 - 14.9 der Standort des Zuges von den Angaben im Kopf der Rückseite abweicht, den Standort formlos an einer geeigneten Stelle vermerken.

### Besondere Regeln für auszuhändigende Befehle:

Nur Befehle 1 bis 14 dürfen dem Triebfahrzeugführer ausgehändigt werden.

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

### Besondere Regeln für bestimmte Befehle:

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

(Höhe) Esig, Zsig, Asig, Sperrsig, Bksig, Sbk, Dksig, Ts 2, Sh 2, Ne 1, Ne 14, LZB-Bk, ETCS-Bk, ETCS-Halt, LZB-Nothalt

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

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

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

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

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

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

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







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrplan-Mitteilung	408.0415 Seite 1

## 1 Fahrplan-Mitteilung 1

- (1) Mit Fahrplan-Mitteilung 1 darf der Fahrdienstleiter Fahrplanangaben bekannt geben.
- (2) In der Regel wird Vordruck 408.0415V01 verwendet, soweit es nicht anders bestimmt ist. Ist der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden, ist der Wortlaut des Vordrucks anzuwenden.
- (3) Es ist einzutragen:
  - a) Nummer des Buchfahrplans, in dem sich die Spalten 1 bis 3b befinden, nach denen der Zug fahren soll,
  - b) Nummer der Seite im Buchfahrplan, auf der die Betriebsstelle genannt ist, ab der der Zug nach dem Fahrplan fahren soll,
  - c) Nummer der Spalte oder Linie des Fahrplans, nach der der Zug fahren soll oder die Nummer des Zuges, dessen Fahrplan für den Zug gilt,
  - d) Namen der Betriebsstellen, zwischen denen die Fahrplanangaben gelten sollen, sowie Betriebsstellen mit planmäßigen Halten,
  - e) Strukturnummer aus dem Inhaltsverzeichnis des Ersatzfahrplans für den jeweiligen Zug.

## 2 Übermitteln

- (1) Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer eine Fahrplan-Mitteilung **Allgemein** wie folgt übermitteln:
  - a) Eine durch Fax bekannt gegebene Fahrplan-Mitteilung darf der Fahrdienstleiter
    1. dem Triebfahrzeugführer im Original aushändigen,
    2. ohne Durchschrift ausfertigen und einem örtlichen Mitarbeiter (Betriebsstellenbuch) diktieren oder durch Fax bekannt geben. Der örtliche Mitarbeiter muss die Fahrplan-Mitteilung nach den Regeln in Nr. 1 aushändigen, nach den Regeln in b) Nr. 2 ausfertigen und aushändigen oder nach den Regeln im Absatz (2) diktieren.
    3. ohne Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer nach den Regeln im Absatz (2) diktieren.
  - b) Der Fahrdienstleiter darf eine ihm diktierte Fahrplan-Mitteilung oder von ihm erteilte Fahrplan-Mitteilung 1
    1. nach den Regeln nach a) Nr. 2 oder 3 übermitteln,
    2. mit einer Durchschrift ausfertigen und dem Triebfahrzeugführer die Urschrift aushändigen.
- (2) Der Fahrdienstleiter darf die Fahrplan-Mitteilung dem Triebfahrzeugführer erst **Diktieren** diktieren oder aushändigen, wenn der Zug hält.

Der Ausfertiger muss den Wortlaut der Fahrplan-Mitteilung wiederholen.

- (3) Der diktierende Mitarbeiter muss die Richtigkeit der Wiederholung bestätigen. Nachdem die Richtigkeit der Wiederholung bestätigt worden ist, muss der Ausfertiger die anordnende Stelle und den Namen des diktierenden Mitarbeiters mit dem Zusatz „gez.“ vermerken, die Uhrzeit eintragen und mit dem Zusatz „i A.“ unterzeichnen.





**Fahrplan-Mitteilung**

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

Zugart/Zugartnummer	von	bis	über

1 fahren Sie nach folgenden Fahrplanangaben:

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

Bei Ersatzfahrplan: Zulässige Geschwindigkeit ..... km/h

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

2

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

- wegen Fahrzeugen mit bauartbedingt niedrigerer Geschwindigkeit - fahren

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

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

3

Sie dürfen trotz fehlender Bremsleistung mit nach Fahrplan zulässigen

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

4

Sie dürfen mit höchstens der folgend genannten Geschwindigkeit fahren

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

5

Sie müssen bei Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer Folgendes beachten:

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

6

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

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

(Anordnende Stelle) ..... gez. (Name) ..... i. A. (Name) .....

Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer  Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf des Vordrucks oder im angekreuzten Teil schräg durchstreichen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen</b>	408.0421 Seite 1

## 1 Regeln für Fahrdienstleiter von Zugmeldestellen

- |   |   |
|---|---|
| <p>(1) Allgemein gilt:</p> <p>a) Bevor der Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle eine Zugfahrt zulässt, muss er im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta genannte Blockstellen und Schrankenwärter benachrichtigen.</p> <p>b) Wenn ein Bahnübergangsposten dem Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle mitgeteilt hat, dass er einen Bahnübergang sichert, muss der Fahrdienstleiter den Bahnübergangsposten vor Zulassung einer Zugfahrt benachrichtigen.</p>   | <p><b>Grundsatz</b></p>   |
| <p>(2) Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann geregelt sein, dass Anrufschränken während längerer festgelegter Zugpausen offen gelassen werden dürfen.</p>  | <p><b>Anrufschränken in Zugpausen offen lassen</b></p>  |
| <p>(3) Der Fahrdienstleiter muss Bahnübergangsposten von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle benachrichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solange er Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen muss, darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre muss er nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.</li> <li>- Er muss dem Bahnübergangsposten mitteilen, wie er ihn benachrichtigt und ihn über bereits unterwegs befindliche Züge unterrichten.</li> <li>- Solange er Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen muss, muss er Merkhinweis „BUE“ nach Modul 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.</li> </ul> | <p><b>Benachrichtigungsabschnitt und Bedingungen bei Bahnübergangsposten, Merkhinweis, Sperre</b></p> |
| <p>(4) Der Fahrdienstleiter muss überwachen, dass sich Mitarbeiter meldepflichtiger Stellen und Bahnübergangsposten melden.</p> <p>Er muss überwachen, dass Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten, wo dies im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta vorgeschrieben ist, bestätigen, dass der Bahnübergang gesichert ist.</p>  | <p><b>Melden, Bestätigen, dass Bahnübergang gesichert ist</b></p>                                     |
| <p>(5) Wenn der Fahrdienstleiter Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten nicht einzeln benachrichtigt, darf er eine Benachrichtigung nicht mit einer Benachrichtigung für einen anderen Zug oder einer Mitteilung verbinden.</p>   | <p><b>Verbinden mit anderen Mitteilungen</b></p>  |
| <p>(6) Der Fahrdienstleiter leitet jede Benachrichtigung ein mit „Zugmeldung“.</p>  | <p><b>Einleiten</b></p>   |
| <p>(7) Wenn der Fahrdienstleiter nicht durch Abmelden benachrichtigt, muss er für die Benachrichtigung folgenden Wortlaut verwenden:</p>  | <p><b>Wortlaut</b></p>  |
| <p>* „Zug ... (Nummer) ... (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich ab ... (Minute der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit).“</p>   |   |
| <p>(8) Der Fahrdienstleiter muss Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten bis zu fünf Minuten vorher mit der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtszeit der Zugfahrt benachrichtigen. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann für den Zeitpunkt der Benachrichtigung eine Mindestzeit bestimmt sein.</p>   | <p><b>Voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit</b></p>   |

- Zulässige Geschwindigkeit** (9) Bei der Benachrichtigung von Bahnübergangsposten muss der Fahrdienstleiter die im Fahrplan angegebene zulässige Geschwindigkeit des Zuges mitteilen, wenn dies im Betriebsstellenbuch oder einer Betra bestimmt ist.
- Berichtigung, Rücknahme** (10) Weicht die tatsächliche Ab- oder Durchfahrtszeit um zwei Minuten oder mehr von der gemeldeten Zeit ab, muss der Fahrdienstleiter die Benachrichtigung möglichst frühzeitig berichtigen.
- Der Fahrdienstleiter leitet die Berichtigung abweichend von Absatz 6 ein mit:  
„Berichtigte Zugmeldung“.
- Wenn ein Zug zunächst nicht abfährt und er deshalb die Benachrichtigung zurücknimmt, muss er folgenden Wortlaut verwenden:  
„Berichtigte Zugmeldung, Abmeldung für Zug ... (Nummer) wird zurückgenommen“.
- Benachbarte Zugmeldestelle kann nicht benachrichtigt werden** (11) Wenn ein Fahrdienstleiter den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle nicht benachrichtigen kann, muss der Fahrdienstleiter der rufenden Zugmeldestelle dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen, wenn der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle Schranken bedient, die auf die Benachrichtigung hin geschlossen werden müssen (Betriebsstellenbuch zu Absatz (1)).
- Blockstelle kann nicht benachrichtigt werden** (12) Wenn ein Fahrdienstleiter den Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die nicht Bahnhof oder Abzweigstelle ist, nicht benachrichtigen kann, darf er die Zugfahrt zulassen; er soll möglichst den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen; ist der Fahrdienstleiter der Blockstelle zugleich Schrankenwärter (Betriebsstellenbuch zu Absatz (1)), muss der Fahrdienstleiter der rufenden Zugmeldestelle dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen.

(13) Wenn ein Fahrdienstleiter einen Schrankenwärter oder einen Bahnübergangsposten nicht benachrichtigen kann oder wenn ein Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten, wo dies vorgeschrieben ist, nicht bestätigen kann, dass der Bahnübergang gesichert ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen.

**Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten kann nicht benachrichtigt werden oder Bestätigung bleibt aus**

Für Bahnübergänge, vor denen ein Orientierungszeichen „PZB BÜ“ aufgestellt ist, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 8 mit Befehl 12 Grund 34 anweisen, im Zugfolgeabschnitt des betroffenen Bahnübergangs bis zu dem Bahnübergang mit höchstens 50 km/h zu fahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 12.4 erteilen.

Beispiel							
Vordruck 1 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	auf Sicht	zwischen Astadt	und Beheim	von ASig N 3	bis km 4,567	34
<input checked="" type="checkbox"/>	12.4	PZB - an ..... sig ..... - in km 3,567 ..... - ständig wirksam / unwirksam.					
Vordruck 2 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	8	Sie müssen - zwischen Zmst Astadt ..... und Zmst Beheim .....					
		- im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... halten vor BÜ in km 4,567 .....					
		/km ..... /km ..... /km ..... /km ..... /km .....					
		Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.					

Die vorgenannten Befehle sind nicht erforderlich, wenn ein Schrankenwärter, dessen Schranken bei nicht besetztem Posten in geschlossener Stellung verschlossen sind (Betriebsstellenbuch), sich nicht zur Arbeit meldet. Der Fahrdienstleiter muss den Schrankenwärter dann bei seiner Meldung zur Arbeit nachträglich benachrichtigen.

(14) Hat ein Anrufschrakenwärter, dessen Schranken während einer Zugpause offen gelassen werden dürfen, am Ende der Zugpause nicht gemeldet, dass die Schranken geschlossen sind, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen.

**Anrufschrakenwärter meldet Ende der Offenhaltung nicht**

(15) Wenn sich die zum Wiederholen verpflichtete Stelle (Betriebsstellenbuch zu Absatz (1)) nicht meldet, muss der Fahrdienstleiter, wenn weitere Gesprächsteilnehmer vorhanden sind, den Mitarbeiter der letzten in Fahrtrichtung des Zuges gelegenen Betriebsstelle auffordern, die Benachrichtigung zu wiederholen.

**Zum Wiederholen verpflichtete Stelle meldet sich nicht**

(16) Wenn ein Fahrdienstleiter nicht durch Abmelden benachrichtigt, muss er Benachrichtigungen in der Unterlage nachweisen, die im Betriebsstellenbuch genannt ist. Bei Bahnübergangsposten muss er Vorgänge nach Abschnitt 1 Absätze (1) und (4), jede Benachrichtigung des Bahnübergangspostens sowie Besonderheiten nach Abschnitt 1 Absatz (10) nach folgendem Muster nachweisen:

Muster																	
1	2		3		4		5		6		7		8		9	10	
Tag	<b>Regelgleis von</b> → ← <b>Gegengleis nach</b>						<b>Regelgleis nach</b> → ← <b>Gegengleis von</b>										
15.12.	.....Adorf.....						.....Cestadt.....										
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke	
→	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	←		
4756			15	34			15	40			15	41				15.45 von BÜP:BU in km	
																57,778 wird durch BÜP ges	
4758			15	47			15	53			15	54				BÜP 120 km/h	
4760			16	05			16	12			16	12				BÜP 120 km/h	
																16.20 von BÜP: BÜ in km	
																57,778 wird nicht mehr	
																durch BÜP ges	

## 2 Regeln für zu benachrichtigende Stellen

**Melden als  
Fahrdienst-  
leiter einer  
Blockstelle,  
Wiederholen**

(1) Der Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die nicht Bahnhof oder Abzweigstelle ist, muss sich bei einer Benachrichtigung melden, wenn er einzeln benachrichtigt wird oder es im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta vorgeschrieben ist. Er muss sich mit der Bezeichnung seiner Stelle melden, z. B. „Blockstelle Heide“. Zu benachrichtigende Stellen melden sich möglichst in der Reihenfolge der Betriebsstellen, wenn in einem Gespräch mehrere Mitarbeiter gleichzeitig benachrichtigt werden. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann eine andere als die fernmündliche Meldung vorgeschrieben sein. Der Fahrdienstleiter muss die Benachrichtigung wiederholen, wenn er einzeln benachrichtigt wird, wenn es im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta vorgeschrieben ist oder der Fahrdienstleiter hierzu auffordert.

**Strecken-  
fahrplan**

(2) Auf Blockstellen sind Angaben zu Regel- und Bedarfszügen in einem Streckenfahrplan (z. B. Muster nach Modul 408.1421V01) dargestellt.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen</b>	<b>408.0423</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

- (1) Der Fahrdienstleiter muss Arbeitsstellen auf der freien Strecke auf Antrag über Zugfahrten in nicht gesperrten Gleisen benachrichtigen. **Grundsatz**
- (2) Zuständig ist der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, der die Zugfahrten in Richtung Arbeitsstelle zulässt. Wenn sich die Arbeitsstelle jedoch bei ESTW-Zentralblock hinter einem selbsttätigen Blocksignal befindet, das zu einem Elektronischen Stellwerk gehört, ist der Fahrdienstleiter zuständig, dem das selbsttätige Blocksignal zugeteilt ist. **Zuständigkeit**
- (3) Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta
- a) sind die Zugmeldestellen bzw. bei ESTW-Zentralblock die selbsttätigen Blocksignale genannt, hinter denen das Benachrichtigen von Arbeitsstellen zulässig ist, **Zulässige Zugfolgeabschnitte**
- b) ist angegeben, ob das Benachrichtigen auch für Fahrten im Gegengleis zulässig ist. **Befahren des Gegengleises**

## 2 Voraussetzungen

- (1) Ein Antragsteller an der Arbeitsstelle beantragt das Benachrichtigen beim zuständigen Fahrdienstleiter. **Antrag**
- (2) Der Antragsteller an der Arbeitsstelle teilt dem Fahrdienstleiter mit,
- in welchem Gleis und in welchem Kilometer sich die Arbeitsstelle befindet,
  - für welche Gleise und für welche Fahrtrichtung eine Benachrichtigung erforderlich ist,
  - bei einem Elektronischen Stellwerk mit ESTW-Zentralblock zusätzlich die Bezeichnung des selbsttätigen Blocksignals, der Ausfahrtsignale oder Blocksignale der Abzweigstelle, hinter denen das Benachrichtigen erforderlich ist,
  - wann die Arbeiten beginnen und voraussichtlich enden.
- Beispiel für die Mitteilung von Gleisen und Fahrtrichtung bei einem Fahrdienstleiter, der für die Zugmeldestellen Astadt und Beheim zuständig ist: „Benachrichtigung erforderlich für Regelgleis Astadt - Beheim und Gegengleis Beheim - Astadt.“*
- (3) Zwischen Fahrdienstleiter und dem Meldeposten an der Arbeitsstelle muss eine zweiseitig gerichtete Einzelverbindung bestehen. **Einzelverbindung**
- Der Meldeposten an der Arbeitsstelle vereinbart mit dem Fahrdienstleiter die Art der Sprechverbindung und das Rufzeichen, die Rufnummer bzw. den Funkkanal der Arbeitsstelle.
- (4) Der Fahrdienstleiter darf höchstens eine Arbeitsstelle in zwei Gleisen bzw. zwei Fahrtrichtungen oder zwei Arbeitsstellen in je einem Gleis und in je einer Fahrtrichtung benachrichtigen. Sind zwei Arbeitsstellen zu benachrichtigen, muss der Fahrdienstleiter diesen ihre Bezeichnung mitteilen (z. B. „Arbeitsstelle 1“, „Arbeitsstelle 2“). **Höchstzahl der zu benachrichtigenden Arbeitsstellen**

- Außergewöhnliche Arbeitsbelastung** (5) Es darf keine außergewöhnliche Arbeitsbelastung nach Abschnitt 4 Absatz (2) vorliegen.
- Merkhinweis, Sperre** (6) Solange der Fahrdienstleiter Arbeitsstellen über Zugfahrten benachrichtigen muss, muss er
- bei derjenigen Zugmeldestelle, die Zugfahrten auf dem Regel- oder Gegengleis in Richtung Arbeitsstelle zulässt,
  - als Fahrdienstleiter, dem das selbsttätige Blocksignal zugeteilt ist - wenn sich die Arbeitsstelle bei ESTW-Zentralblock hinter einem selbsttätigen Blocksignal, das zu einem Elektronischen Stellwerk gehört -,
- Merkhinweis „ARB“ nach Modul 408.0402 Nr. 4 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 10 anbringen bzw. eingeben.
- Selbststellbetrieb** (7) Bei Relaisstellwerken darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und dürfen Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre muss der Fahrdienstleiter nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. Bei Elektronischen Stellwerken darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein, wenn sich die Arbeitsstelle im Zugfolgeabschnitt hinter einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle befindet.
- Räumung der Gleise** (8) Fahrzeuge müssen Gleise, für die das Benachrichtigen beantragt wurde, vor Beginn der Arbeiten bis zur nächsten Zugmeldestelle verlassen haben.
- Zustimmung** (9) Wenn die o. g. Voraussetzungen erfüllt sind, darf der Fahrdienstleiter dem Beginn der Arbeiten zustimmen.

### 3 Benachrichtigung

- Art und Zeitpunkt** (1) Bis zu fünf Minuten, bevor der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt am rückgelegenen
- Ausfahrtsignal,
  - Blocksignal einer Abzweigstelle oder
  - selbsttätigen Blocksignal - nur bei ESTW-Zentralblock in Elektronischen Stellwerken -
- zulässt, muss er die Arbeitsstellen einzeln benachrichtigen.
- Wortlaut** (2) Der Fahrdienstleiter muss den Meldeposten mit folgendem Wortlaut benachrichtigen:
- „Zug (Nummer) von (Name der letzten Zugmeldestelle vor der Arbeitsstelle) nach (Name der ersten Zugmeldestelle hinter der Arbeitsstelle)“.
- Bei einer Zugfahrt auf dem Gegengleis muss der Fahrdienstleiter den o. g. Wortlaut mit „auf dem Gegengleis“ ergänzen.
- Beispiel: „Zug 4809 von Beheim nach Astadt auf dem Gegengleis.“*
- Meldeposten** (3) An der Arbeitsstelle nimmt ein Meldeposten die Benachrichtigung entgegen.



## 4 Besonderheiten

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter den Meldeposten nicht benachrichtigen kann, muss er die Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 23 - anweisen, in der Arbeitsstelle auf Sicht zu fahren.

**Benachrichtigung nicht möglich**

Beispiel							
X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
		auf Sicht	zwischen Bf Beheim	und Bf Cestadt	von km 87,2	bis km 87,4	23

- (2) Der Fahrdienstleiter darf es ablehnen, Arbeitsstellen zu benachrichtigen, wenn er außergewöhnlich belastet ist, z.B. infolge einer Störung oder Unregelmäßigkeit. Wenn die außergewöhnliche Arbeitsbelastung erst auftritt, nachdem der Fahrdienstleiter mit dem Benachrichtigen begonnen hat, muss er der Arbeitsstelle mitteilen, dass er das Benachrichtigen beendet.

**Außergewöhnliche Arbeitsbelastung**

## 5 Ende der Benachrichtigung

Der Meldeposten an der Arbeitsstelle teilt dem Fahrdienstleiter mit, wenn die Benachrichtigung über Zugfahrten nicht mehr erforderlich ist.

## 6 Nachweis

Vorgänge nach Abschnitt 2 Absätze (1), (3), (4), (7) und (8), Abschnitt 3 Absatz (1), Abschnitt 4 und Abschnitt 5 muss der Fahrdienstleiter nach folgendem Muster nachweisen:

Muster																				
1	2			3		4		5		6		7		8		9		10		
Tag 13.12.	Regelgleis von Adorf → Gegengleis nach ←						Regelgleis nach Cestadt → Gegengleis von ←													
Zugnummer →	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer ←	Meldungen und Vermerke				
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M				
4720			8	43			8	49			8	50					8.55 von Arb in km 56,800			
	Abschnitt 2 Absatz 1						Abschnitt 2 Absatz 2						Ben für Rgl FBH - FCS							
	Abschnitt 2 Absatz 8						beantragt von 9.00				bis 11.00, Enders									
	Abschnitt 2 Absatz 9						8.56 GI FBH – FCS frei				Abschnitt 3 Absatz 1									
	Abschnitt 3 Absatz 1						8.57 an Arb in km 56,800				Beginn der Arb zugest									
4722			8	58			9	04			9	05					9.04 Arb ben			
4724			9	15			9	21			9	26					9.20 Arb meldet sich			
	Abschnitt 4 Absatz 1						nicht, Bef 12				Abschnitt 5									
	Abschnitt 5						10.50 von Arb: Arb in km				56,800 beendet, Enders									



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen</b>	<b>408.0431 Seite 1</b>

## 1 Züge des Gelegenheitsverkehrs

(1) Der Fahrdienstleiter darf verkehren lassen:

**Züge**

- a) unvorhergesehene Sperrfahrten,
- b) unvorhergesehene Fahrten (Betriebsstellenbuch),
- c) dringliche Hilfszüge,
- d) mit Zustimmung der Betriebszentrale
  - Reisezüge, die in zwei Teilen gefahren werden müssen, oder
  - Ersatzzüge.

Der Fahrdienstleiter muss beim Triebfahrzeugführer die im Zug verfügbare Bremsstellung erfragen.

(2) Der Fahrdienstleiter muss folgende Angaben bekanntgeben und folgende Stellen benachrichtigen:

**Angaben und zu benachrichtigende Stellen**

- a) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer und den Fahrdienstleitern des Zuganfangsbahnhofs, des Zugendbahnhofs und der Bahnhöfe, auf denen Triebfahrzeuge gewechselt werden, folgende Fahrplanangaben bekannt geben:
  - die Zugnummer, die Bezeichnung „Sperrfahrt KI“ bei Kleinwagenfahrten, Zuggattung, zulässige Geschwindigkeit, Verkehrstage, Zuganfangsbahnhof, Zugendbahnhof, Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Besonderheiten,
  - die Traktionsart, wenn ein Brennkrafttriebfahrzeug auf Strecken mit elektrischem Betrieb eingesetzt wird, bei Verwenden des Ersatzfahrplans oder wenn ein Reisezug in zwei Teilen gefahren wird.
- b) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Mindestbremswert, Bremsstellung und Spalten 1 bis 5 des Buchfahrplans bekannt geben.
- c) Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer die Angaben nur mit Fahrplan-Mitteilung 1 bekannt geben. Bei Triebfahrzeugfahrten darf er auf die Angabe der Ankunfts- und Abfahrtszeiten verzichten.

Für Sperrfahrten, die unvorhergesehen verkehren, darf der Fahrdienstleiter die Angaben der Fahrplan-Mitteilung durch Eintrag im Befehl 14 bekannt geben.

d) Der Fahrdienstleiter des Zuganfangsbahnhofs oder eines Anschlussbahnhofs muss den nächsten Anschlussbahnhof und die dazwischen gelegenen Bahnhöfe unterrichten.

Wenn der Triebfahrzeugführer den Ersatzfahrplan verwenden soll, muss der Fahrdienstleiter ihm Heft und Seite des Buchfahrplans sowie die zulässige Geschwindigkeit angeben.

Er muss die beteiligten örtlichen Stellen und die vorgelegenen Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof benachrichtigen.

e) Der Fahrdienstleiter darf beauftragt werden, Fahrplanangaben bekannt zu geben.

f) Wenn auf zweigleisiger Strecke ein Reisezug in zwei Teilen verkehrt, gelten für den zweiten Teil Fahr- und Haltezeiten des ersten Teils, verkehrt ein Ersatzzug, gelten die Fahr- und Haltezeiten des Stammzuges.

**Rettungszüge** (3) Für Rettungszüge auf bestimmten Strecken gelten die im Betriebsstellenbuch enthaltenen Einsatzaufträge.

**Versuchsfahrten** (4) Für Versuchsfahrten gelten abweichende Regeln, die in einer Fahrplananordnung bekanntgegeben sind.

## **2 Umleiten**

**Bekanntgeben** (1) Der Fahrdienstleiter darf beauftragt werden, Fahrplanangaben bekannt zu geben.

**Erleichterungen** (2) Im Betriebsstellenbuch können Umleitungen unter erleichterten Bedingungen zugelassen sein.

Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer keine Fahrplan-Mitteilung übermitteln.

Der Fahrdienstleiter der Betriebsstelle, auf der die Umleitung beginnt, muss die betroffenen Stellen verständigen. Er muss den Triebfahrzeugführer mündlich verständigen, wenn es im Betriebsstellenbuch angeordnet ist oder er die Fahrt mit besonderem Auftrag zulässt.

**Zulässige Geschwindigkeit mehr als 200 km/h** (3) Allgemein gilt:  
a) Die Betriebszentrale darf den Fahrdienstleiter beauftragen, Reisezügen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h, die umzuleitenden Reisezügen begegnen können, Befehl 14.8 zu erteilen mit dem Auftrag „Stellen Sie VMZ 200 von ... bis ... ein“.

**Selbststellbetrieb** b) Solange der Fahrdienstleiter Befehle 14.8 nach a) erteilen muss, gilt: An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

**Merkinweis, Sperre** c) Der Fahrdienstleiter muss Merkinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

**Wirbelstrombremse** (4) Wenn ein Zug umgeleitet werden soll, dessen Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist, darf der Fahrdienstleiter die Zugfahrt in die Umleitungsstrecke zulassen, wenn ihm der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass die Wirbelstrombremse auf der Umleitungsstrecke entweder

1. eingeschaltet sein darf, oder
2. sofern sie nicht eingeschaltet sein darf - gesperrt ist.

Die Bestätigung des Triebfahrzeugführers muss der Fahrdienstleiter nachweisen.

## **3 Ausfall von Zügen**

Der Fahrdienstleiter muss den Ausfall von Zügen so frühzeitig wie möglich bekannt geben. Wegen der zu benachrichtigenden Stellen und der Art der Bekanntgabe gelten die Regeln in Abschnitt 1 Absätze (1) und (2).



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen</b>	<b>408.0435</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

- (1) Wenn von den für Fahrzeuge vorgesehenen Maßen (Betriebsstellenbuch) abgewichen werden soll, wird unterschieden nach: **Begriffe**
- außergewöhnlichen Sendungen,
  - außergewöhnlichen Fahrzeugen,
  - außergewöhnlichen Zügen,
  - sonstigen Abweichungen.
- (2) Außergewöhnliche Sendungen sind: **Außergewöhnliche Sendungen**
- a) Schwerwagen,
  - b) Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen),
  - c) andere Sendungen, die nur unter besonderen Bedingungen befördert werden.
- (3) Außergewöhnliche Fahrzeuge sind: **Außergewöhnliche Fahrzeuge**
- a) Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 bzw. Wagen der Bauart-Nummernreihe 116, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-A“ ergänzt ist,
  - b) Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-L“ ergänzt ist,
  - c) Fahrzeuge mit den Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB, die in Züge eingestellt sind, deren Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-D“ ergänzt ist,
  - d) offene beladene Autotransportwagen, wenn diese in einen Reisezug eingestellt sind, dessen Zuggattungsbezeichnung nicht durch „-K“ ergänzt ist oder
  - e) andere Fahrzeuge, die in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung als außergewöhnliche Fahrzeuge bezeichnet sind.
- (4) Außergewöhnliche Züge sind Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-L“, „-D“ oder „-K“ ergänzt ist, wenn sie auf Strecken verkehren, die für diese Züge nicht zugelassen sind. Im Betriebsstellenbuch sind die zugelassenen Strecken genannt und es können zusätzliche Regeln gegeben sein. **Außergewöhnliche Züge**
- (5) Sonstige Abweichungen sind in folgenden Fällen gegeben: **Sonstige Abweichungen**
- beim Ausfahren von Trittstufen,
  - für Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-W“ ergänzt ist und
  - für Schneeräumfahrten.
- (6) Allgemein gilt: **Beförderungsanordnung, Fahrplananordnung**
- a) Der Fahrdienstleiter darf außergewöhnliche Sendungen, außergewöhnliche Fahrzeuge oder außergewöhnliche Züge nur verkehren lassen, wenn dies in einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.

Die Beförderungsanordnung enthält die Beförderungsbedingungen, die Bezeichnung der Sendung oder des Fahrzeugs, den Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und bei außergewöhnlichen Zügen die Zugnummer. Beförderungstag und bei außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen auch die Züge können besonders bekannt gegeben werden.

- b) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen oder für häufig zu befördernde außergewöhnliche Fahrzeuge mit gleichen Beförderungsbedingungen können im Voraus Dauer-Beförderungsanordnungen oder Dauer-Fahrplananordnungen herausgegeben werden.

In einer ergänzenden Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung sind dann nur noch der Beförderungstag, die zu benutzenden Züge und abweichende Beförderungsbedingungen bekannt gegeben.

- c) Für häufig vorkommende außergewöhnliche Sendungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen (aS-Züge) zugelassen sein. aS-Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „aS“ hinter der Zugnummer gekennzeichnet. Es sind Beförderungsbedingungen und Nummer der Beförderungsanordnung angegeben. Die Beförderungsbedingungen gelten auch dann, wenn im aS-Zug keine außergewöhnlichen Sendungen befördert werden.
- d) Die mit Dauer-Beförderungsanordnung bekannt gegebenen Züge, die aus Wagen mit automatischer Kupplung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind, sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „AK-Zug“ oder „AK-Schwerwagenzug“ und der Nummer der Beförderungsanordnung gekennzeichnet.
- e) Die mit Dauer-Beförderungsanordnung des Kombinierten Verkehrs (KV) bekannt gegebenen Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan durch den Zusatz „KV“, die Nummer der Dauer-Beförderungsanordnung und den Hinweis „Lü Anton“ gekennzeichnet.
- f) Außergewöhnliche Züge, Züge mit außergewöhnlichen Sendungen oder Züge mit außergewöhnlichen Fahrzeugen dürfen auf zweigleisigen Strecken das Gegengleis nur befahren, wenn dies die Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zulässt.

**Anordnungen  
über den Zug-  
verkehr**

- (7) Allgemein gilt:
- a) Züge, die außergewöhnliche Fahrzeuge oder außergewöhnliche Sendungen nach den Absätzen (6) a) oder (6) b) befördern, muss der Fahrdienstleiter mit Zugnummer und Bezeichnung der außergewöhnlichen Fahrzeuge oder der außergewöhnlichen Sendung in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen. Züge nach den Absätzen (6) c), (6) d) oder (6) e) muss er in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen, wenn sie als Züge des Gelegenheitsverkehrs bekannt gegeben werden oder wenn mit einer Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung Abweichungen zu einer Dauer-Beförderungsanordnung oder Dauer-Fahrplananordnung bekannt gegeben werden.
- b) Der Fahrdienstleiter muss außergewöhnliche Züge mit Zugnummer und Bezeichnung der Zuggattung in die Anordnungen über den Zugverkehr eintragen.
- c) Wenn außergewöhnliche Fahrzeuge häufig mit gleichen Beförderungsbedingungen befördert oder außergewöhnliche Züge häufig mit gleichen Beförderungsbedingungen durchgeführt werden, können die Beförderungs-

bedingungen im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan angegeben sein. Der Fahrdienstleiter muss dann in die Anordnungen über den Zugverkehr nichts eintragen.

- d) Bei Bedarfszügen, die nach dem Fahrplan für Zugmeldestellen oder nach dem Streckenfahrplan außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befördern oder außergewöhnliche Züge sind, muss der Fahrdienstleiter in die Anordnungen über den Zugverkehr nur den Beförderungstag und die Zugnummer eintragen.

(8) Allgemein gilt:

**Allgemeine Maßnahmen**

- a) Wenn ein Zug wegen außergewöhnlicher Sendungen oder außergewöhnlicher Fahrzeuge oder weil er ein außergewöhnlicher Zug ist, in den Anordnungen über den Zugverkehr eingetragen ist, muss der Fahrdienstleiter beim Abmelden

**Abmelden**

1. des Zuges mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen hinter der Zugnummer die Worte „mit außergewöhnlichen Sendungen“ bzw. „mit außergewöhnlichen Fahrzeugen“,
2. des außergewöhnlichen Zuges vor der Zugnummer die Worte „außergewöhnlicher Zug“

hinzufügen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

Muster																							
1	2			3			4			5	6			7			8			9	10		
Tag	Regelgleis von			Gegengleis nach			Regelgleis nach			Gegengleis von													
15.12.	Adorf			Cestadt																			
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke							
55896	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		an Send							

- b) Der Fahrdienstleiter muss sich vor Durchführung von Zügen mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen oder außergewöhnlicher Züge anhand der Beförderungsanordnung, der Fahrplananordnung oder der im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan vorhandenen Angaben über die Beförderungsbedingungen unterrichten und den an der Durchführung beteiligten örtlichen Mitarbeitern die Beförderungsbedingungen mitteilen.

**Bedingungen**

- c) Wenn für die Durchführung eines Zuges mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen oder eines außergewöhnlichen Zuges Beförderungsbedingungen zu erfüllen sind, dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan in der Regel nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

**Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan**

Wenn außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge nach Absatz (6) d) oder (6) e) durchgeführt werden, darf



- Zuglenkung mit Lenkplan eingeschaltet sein oder
- Selbststellbetrieb eingeschaltet sein, wenn auf jeder Zugstraße, die für den Zug selbsttätig eingestellt werden kann, die Beförderungsbedingungen erfüllt sind.

**Maßnahmen  
bei Unregel-  
mäßigkeiten**

- (9) Wenn Weisungen der Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung nicht eingehalten werden können, dürfen außergewöhnliche Züge nicht verkehren, bei außergewöhnlichen Fahrzeugen oder außergewöhnlichen Sendungen muss der Fahrdienstleiter das Aussetzen veranlassen. Dies gilt auch bei außergewöhnlichen Sendungen, wenn Veränderungen der Sendung festgestellt werden. Aussetzen oder Ausfall außergewöhnlicher Sendungen oder Fahrzeuge muss der Fahrdienstleiter der Betriebszentrale mitteilen. Eine ausgesetzte Sendung oder ein ausgesetztes Fahrzeug darf nur weiter befördert werden, wenn dies in einer zusätzlichen Weisung zur Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung zugelassen ist.

## **2 Besondere Regeln für Schwerwagen**

**Befehl 12**

Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 - Grund Nr. 41 - erteilen.

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

**Nachbargleise  
Beförderungs-  
arten**

- (1) Mit Rücksicht auf Nachbargleise kommen für die Beförderung von Lü-Sendungen folgende Arten in Betracht
- a) „Anton" ohne Maßnahmen,
  - b) „Berta" ohne Maßnahmen, siehe aber c),
  - c) „Cäsar" unter Ausschluss von Lü-Sendungen „Berta" oder „Cäsar" im Nachbargleis oder
  - d) „Dora" unter Sperrung des Nachbargleises.

**Ergänzende  
Anordnungen**

- (2) Allgemein gilt:
- a) Wenn im Betriebsstellenbuch nichts anderes bestimmt ist, gelten die für die freie Strecke angeordneten Beförderungsbedingungen auch in den begrenzenden Bahnhöfen zwischen letzter Weiche und Bahnhofsgrenze bzw. Bahnhofsgrenze und erster Weiche.
  - b) Der Fahrdienstleiter darf Züge mit Lü-Sendungen in Bahnhöfen nur über solche Gleise leiten, die dafür im Betriebsstellenbuch zugelassen und durch die Beförderungsanordnung oder Fahrplananordnung nicht ausgeschlossen sind.
  - c) Der Fahrdienstleiter darf Umfahrzugstraßen für Züge mit Lü-Sendungen nur einstellen, wenn es in der Lü-Anordnung zugelassen ist.
  - d) Im Betriebsstellenbuch kann angeordnet sein, dass der Fahrdienstleiter Züge mit Lü-Sendungen nur ab- oder durchlassen darf, wenn der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle zugestimmt hat.

**Bedingungen  
bei „Lü Cäsar“**

- (3) Allgemein gilt:
- a) Wenn die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fahrdienstleiter zugeeignet ist, muss der Fahrdienstleiter einen Zug mit einer Lü-Sendung „Cä-



- sar" auch auf zweigleisiger Strecke mit dem Zusatz „mit Lü Cäsar" anbieten. Dies gilt sinngemäß auch für das Nachbargleis einer parallel verlaufenden Strecke.
- b) Der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle muss Merkinweis „LUE“ nach Modul 408.0402 Nr. 6 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, und zwar
- vor Annahme des Zuges, wenn sie einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist,
  - vor Zulassung der Zugfahrt, wenn sie ihm selbst zugeteilt ist.
- c) Bei der benachbarten Zugmeldestelle dürfen bei einem Zug mit Lü-Sendung „Cäsar“ Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- d) Bei Arbeiten mit Fahrzeugen oder Baumaschinen im Nachbargleis darf der Fahrdienstleiter die Fahrt erst zulassen, wenn die Fachkraft gemeldet hat, dass die Fahrzeuge oder Baumaschinen nicht mehr als 1645 mm von Gleismitte in Anspruch nehmen.
- (4) Wenn die Beförderung mit Sperrung des Nachbargleises auf freier Strecke oder im Bahnhof angeordnet ist, muss der Fahrdienstleiter der für die Sperrung zuständigen Zugmeldestelle dafür sorgen, dass das zu sperrende Gleis von Fahrzeugen oder Baumaschinen geräumt ist, soweit nicht in der Beförderungsanordnung Ausnahmen zugelassen sind. **Sperrung von Gleisen bei „Lü Dora“**
- (5) Wenn in der Beförderungsanordnung die Abnahme von Signalteilen oder die Beseitigung von Einrichtungen usw. angeordnet ist, darf der Fahrdienstleiter des rückgelegenen Bahnhofs den Zug nur ab- oder durchlassen, wenn ihm die Ausführung gemeldet ist. **Feste Gegenstände, Abnehmen von Signalteilen usw. Vorbeileiten an Gegenständen**
- (6) Allgemein gilt:
- a) Wenn eine Lü-Sendung an einer Engstelle vorbeigeleitet werden muss, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Zuges nach der Beförderungsanordnung durch Befehl 12 - Grund Nr. 40 - anweisen, an der Engstelle mit höchstens 10 km/h zu fahren.
- b) Wenn eine Fachkraft beim Vorbeileiten einer Lü-Sendung an einer Engstelle dem Triebfahrzeugführer Weisungen geben muss, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer nach der Beförderungsanordnung Befehl 14 erteilen.
- c) Wenn in der Beförderungsanordnung das Vorbeileiten nach b) angeordnet ist, darf der Fahrdienstleiter des Bahnhofs vor der Engstelle den Zug erst ablassen, nachdem ihm bestätigt wurde, dass sich die Fachkraft im Zug oder an der Engstelle befindet.
- d) In der Beförderungsanordnung kann angeordnet sein, dass die Fachkraft für einen Streckenabschnitt im Führerraum des Triebfahrzeugs mitfährt und dem Triebfahrzeugführer die Weisungen für das Vorbeileiten an allen Engstellen dieses Abschnitts gibt. In diesem Fall muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, auf der die Fachkraft zusteigt, dem Triebfahrzeugführer Befehl 14 mit folgendem Wortlaut erteilen: „Sie müssen zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren“.

#### **4 Trittstufen ausfahren**

Wenn an bestimmten Bahnsteiggleisen (Betriebsstellenbuch) Trittstufen nicht ausgefahren werden dürfen, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines zum Aus- oder Einsteigen haltenden Zuges Befehl 14.7 erteilen mit dem Wortlaut: „Sie dürfen Trittstufen in (Betriebsstelle) nicht ausfahren“.

#### **5 Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen**

Auf Strecken, die für Züge mit der durch -L, -D oder -W ergänzten Zuggattungsbezeichnung zugelassen sind, sind Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen im Betriebsstellenbuch genannt.

#### **6 Schneeräumfahrten**

Im Betriebsstellenbuch ist angegeben, wo Bahnhofsgleise von Schneeräumfahrten mit Schneeräumern - außer Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind - nicht befahren werden dürfen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Nachschieben - nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug</b>	<b>408.0441</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeine Regeln

- (1) Planmäßig nachgeschobene Züge mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug sind im Fahrplan für Zugmeldestellen enthalten. Wenn die Betriebszentrale außerplanmäßiges Nachschieben mit einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug angeordnet hat, teilt sie dies dem Fahrdienstleiter mit. Wenn sich das nicht mit dem Zug gekuppelte Schiebetriebfahrzeug an den Zug gesetzt hat, meldet der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs dies dem Fahrdienstleiter. **Mitteilung**
- (2) Bei Zugmeldungen oder Benachrichtigungen für Züge mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug muss der Fahrdienstleiter hinter der Zugnummer den Zusatz „mit Schiebetriebfahrzeug, das nicht mit dem Zug gekuppelt ist“ anfügen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das Muster in Abschnitt 3 Absatz (2). **Zugmeldung, Benachrichtigung**
- (3) Wenn ein Zug mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug ab- oder durchgelassen werden soll, darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**
- (4) Wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines nachgeschobenen Zuges einen Befehl erteilt, der auch für das Verhalten des Triebfahrzeugführers des Schiebetriebfahrzeugs Bedeutung hat (z. B. Halt zur Sicherung eines Bahnübergangs, Herabsetzen der zulässigen Geschwindigkeit, Fahrt mit gesenkten Stromabnehmern), muss der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs vom Inhalt des Befehls verständigen. Ist dies nicht möglich, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter dies mitteilen. In diesem Fall muss der Fahrdienstleiter den Befehl auch dem Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeugs erteilen. **Befehle**

## 2 Schiebetriebfahrzeug bleibt bis zu einem Bahnhof am Zug

- (1) Züge, bei denen das nicht mit dem Zug gekuppelte Schiebetriebfahrzeug bis zu einem Bahnhof am Zug bleibt, muss der Fahrdienstleiter auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock zurückmelden. **Rückmelden**
- (2) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis, Sperre**

## 3 Schiebetriebfahrzeug kehrt von der freien Strecke zurück

- (1) Auf Strecken mit automatischem Streckenblock dürfen Schiebetriebfahrzeuge nicht von der freien Strecke aus zurückkehren. **Verbot**
- (2) Wenn ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug außerplanmäßig von der freien Strecke aus zurückkehren soll, muss der Fahrdienstleiter bei der Zugmeldung oder Benachrichtigung hinter der Zugnummer den Zusatz „mit Schiebetriebfahrzeug, das von (Ort, wo das Schiebetriebfahrzeug den

Zug verlässt) zurückfährt" anfügen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

Muster																			
1	2			3		4		5		6			7		8		9	10	
Tag	Regelgleis von			Regelgleis nach		Regelgleis nach		Regelgleis nach		Regelgleis nach			Regelgleis nach		Regelgleis nach				
15.12.	Gegengleis nach			Gegengleis nach		Gegengleis von		Gegengleis von		Gegengleis von			Gegengleis von		Gegengleis von				
	Adorf						Cestadt												
Zugnummer	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Ankunft	Annahme	Abfahrt	Rückmeldung	Zugnummer	Meldungen und Vermerke										
→	U	M	U	M	U	M	U	M	←										
55892		10	20	10	28	10	28			10	35								
Sch-Tfz													10	42	Sch-Tfz	fährt von km 56,8 zurück.			

**Befehle**

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

Beispiel für Befehl 5 - eingleisige Strecke	
X	5 Sie <del>fahren</del> schieben nach - von <u>Umbach</u> ..... in Richtung <u>Bubenheim</u> ..... bis <u>km 123,567</u> und kehren zurück.
	5.1 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis
	5.2 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis

Beispiel für Befehle 5 und 7 - zweigleisige Strecke	
X	5 Sie <del>fahren</del> / schieben nach - von <u>Edelsberg</u> ..... in Richtung <u>Langsdorf</u> ..... bis <u>km 234,678</u> und kehren zurück.
X	5.1 Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis
	5.2 Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis
X	7 Sie müssen auf dem Gegengleis - vor Signal Nr 1 / in Höhe des Esigleis - in km <u>229,123</u> ..... des Bf/Bt / der Abzw/Öst..... <u>Edelsberg</u> ..... halten.

Wo regelmäßig mit Triebfahrzeugen nachgeschoben wird, die nicht mit dem Zug gekuppelt sind, darf der Fahrdienstleiter auf den Befehl verzichten (Betriebsstellenbuch).

Bei Rückkehr auf dem Gegengleis darf der Fahrdienstleiter die Einfahrt in den Bahnhof mit Befehl 6 oder Befehl 1 zulassen, soweit er die Einfahrt nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals, Signal Zs 1, Signal Zs 7, Signal Ts 3 oder Signal Sh 1 zulassen kann.

**Beispiel für Befehl 1 – zweigleisige Strecke**

X	1	Sie dürfen - in den / am Bf / Bit - auf der Abzw / Ust Edelsberg ..... weiterfahren - einfahren.
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

(4) Allgemein gilt:

- a) Wenn das Schiebetriebfahrzeug von der freien Strecke aus zurückkehrt, muss der Fahrdienstleiter feststellen, dass es auf dem ersten bei der Rückfahrt erreichten Bahnhof angekommen ist und sich ein etwa für die Einfahrt bedientes Signal wieder in Grundstellung befindet.
- b) Der Fahrdienstleiter muss die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs an die erste vom Zug ohne Schiebetriebfahrzeug erreichte Zugmeldestelle und die dazwischen gelegenen Zugfolgestellen melden, bei selbsttätigem Streckenblock jedoch nur, wenn diese Stellen ihm nicht zugeteilt sind.
- c) Der Fahrdienstleiter meldet die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs mit den Worten:  
„Schiebetriebfahrzeug von Zug (Nummer) in (Name des Bahnhofs)".
- d) Wenn der Fahrdienstleiter einer beteiligten Zugfolgestelle bei dem Zug eine Räumungsprüfung durchführt, darf er diese erst bestätigen, wenn er die Meldung über die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs erhalten hat.

**Überwachen  
der Rückkehr**

(5) Allgemein gilt:

- a) Für die Zugfahrt darf der Fahrdienstleiter die Hauptsignale bedienen. Bei Zentralblock muss er die selbsttätigen Blocksignale unmittelbar nach der Vorbeifahrt des Zuges mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug in Haltstellung sperren. Nach Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs darf er die Signale wieder entsperren.
- b) Für das zurückkehrende Schiebetriebfahrzeug darf der Fahrdienstleiter bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Hauptsignale nicht bedienen.

**Signal-  
bedienung**

(6) Allgemein gilt:

- a) Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock muss der Fahrdienstleiter
  - 1. nach Ausfahrt eines Zuges mit Schiebetriebfahrzeug, das nicht mit dem Zug gekuppelt ist, das Anfangsfeld des Bahnhofs blocken,
  - 2. auf den vom Zug mit oder ohne Schiebetriebfahrzeug berührten Zugfolgestellen den Streckenblock zunächst nicht bedienen,
  - 3. auf der vom Zug ohne Schiebetriebfahrzeug erreichten Zugmeldestelle das Endfeld zunächst nicht blocken. Bei Relaisblock oder Trägerfrequenzblock 71 muss der Fahrdienstleiter das zugbewirkte Rückblocken sperren, wenn es die Anlage zulässt.

**Block-  
bedienung**

b) Nach Eingang der Meldung über die Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs nach Absatz (3) c) muss der Fahrdienstleiter die Blockbedienung für den Zug nachholen.

**Grundstellung  
selbsttätiger  
Blockein-  
richtungen**

(7) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Rückkehr des Schiebetriebfahrzeugs nicht in Grundstellung befinden, muss der Fahrdienstleiter in Grundstellung bringen, wenn bei dem Zug auf der ersten ohne Schiebetriebfahrzeug erreichten Zugmeldestelle eine Räumungsprüfung durchgeführt worden ist.

**Merkinweis,  
Sperr**

(8) Wenn das Schiebetriebfahrzeug von der freien Strecke aus zurückkehrt, muss der Fahrdienstleiter

a) auf dem letzten vom Zug mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug durchfahrenen Bahnhof Merkinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperr nach Modul 408.0403 Nr. 8,

b) auf den vom Zug mit nicht mit dem Zug gekuppeltem Schiebetriebfahrzeug berührten Abzweigstellen Merkinweis und Sperr nach den Angaben im Betriebsstellenbuch

anbringen bzw. eingeben.

#### **4 Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug**

Wenn sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt hat, muss der Triebfahrzeugführer das Schiebetriebfahrzeug sofort anhalten. Vor der Fahrt zum Ansetzen an den Zug muss der Triebfahrzeugführer die mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters einholen. Der Fahrdienstleiter darf die mündliche Zustimmung erteilen, wenn der nachzuschiebende Zug hält und er dem Triebfahrzeugführer des nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeugs die zur Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen und zur Sicherung von Bahnübergängen erforderlichen Befehle erteilt hat.

#### **5 Befehl 14.9**

Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges auf Anforderung Befehl 14.9 erteilen.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Geschobene Züge</b>	<b>408.0445</b> <b>Seite 1</b>

(1) Folgende Züge dürfen geschoben werden:

- a) Züge zur Ver- und Entsorgung von Arbeitsstellen und zur Durchführung von Arbeiten an der Infrastruktur,
- b) Züge nach und von Anschlussstellen sowie benachbarten Bahnhöfen, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind,
- c) Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen, wenn es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist oder
- d) Züge in Störungsfällen.

Im Betriebsstellenbuch kann das Schieben von Zügen verboten sein.

(2) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9 erteilen.

- \* (3) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines geschobenen Zuges für die Vorbeifahrt an einem Signal Ne 14 Befehl 2 erteilen.
- \*
- \*







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Geschwindigkeiten im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen	408.0451 Seite 1

## 1 Einfahrt in ein teilweise besetztes oder gesperrtes Gleis bzw. in ein Gleis mit besetztem oder gesperrtem Durchrutschweg usw.

(1) Allgemein gilt:

- a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 20 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, das zum Teil besetzt oder zum Teil gesperrt ist.
- b) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, dessen Durchrutschweg ganz oder teilweise besetzt, gesperrt oder aus anderen Gründen nicht ausreichend ist.
- c) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, dessen Einfahrweg durch eine Wärterhaltscheibe begrenzt ist (Abschnitt (3) a)). Diese Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht erforderlich, wenn der Zug an der Wärterhaltscheibe vorbeifahren darf (Befehl 2).
- d) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, bei dem der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Halteplatz im Befehl 14.4 vorschreibt (Abschnitt (3) c)).
- e) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h bei einer Fahrt in ein Gleis, dessen Einfahrweg durch ein Sperrsignal begrenzt ist, für das kein Durchrutschweg definiert ist. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur erforderlich, wenn der Zug an dem Sperrsignal halten soll.

Wenn mehrere Fälle gleichzeitig zutreffen, gilt die niedrigere Geschwindigkeit.

- (2) Der Fahrdienstleiter darf die Fahrt eines Zuges in ein Gleis nach Absatz 1 zulassen, wenn er dem Triebfahrzeugführer die zulässige Geschwindigkeit durch Befehl 12 (Grund Nr. 5 bzw. 6) vorgeschrieben hat. Befehl 12 ist nicht erforderlich, wenn der Zug aus anderen Gründen nur mit höchstens der zulässigen Geschwindigkeit fahren darf. Bei einem Sperrsignal als Zielsignal muss er auf Strecken mit LZB oder ETCS zusätzlich Befehl 14.4 erteilen mit folgendem Wortlaut: „Halten Sie an vor Sperrsignal ... (Bezeichnung des Signals, z. B. 20L201Y)“. Der Befehl muss auf dem letzten rückgelegenen Bahnhof oder vor Zulassen der Zugfahrt in das betroffene Gleis übermittelt werden.
- \* (3) Im Betriebsstellenbuch können zu Absatz (2) sowie für Einfahrten in Gleise mit Zugdeckungssignalen, in Gleise mit verkürztem Durchrutschweg oder in andere Gleise ergänzende Regeln gegeben sein.

## 2 Einfahrt in ein Stumpfgleis

Stumpfgleise und besonders kurze Stumpfgleise sowie die für die Zulassung einer Zugfahrt in diese Gleise geltenden Regeln sind im Betriebsstellenbuch genannt.

## 3 Einfahrweg begrenzen

- (1) Wenn ein Zug in ein Gleis einfahren soll, das nicht durch ein Hauptsignal oder Sperrsignal begrenzt oder das nicht in seiner ganzen Länge befahrbar ist, muss der Fahrdienstleiter den Zug in der Regel am Ende des Einfahrwegs durch eine Wärterhaltscheibe anhalten.

- (2) Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass Züge in ein teilweise besetztes Gleis ohne Zielsignal einfahren dürfen.
- (3) Wenn der Fahrdienstleiter den Zug ausnahmsweise nicht durch eine Wärterhaltscheibe am Ende des Einfahrwegs anhalten kann, weil z. B. ein Mitarbeiter zum Aufstellen des Signals nicht zur Verfügung steht, darf er die Zugfahrt zulassen, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
  - a) Wo es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist, hat der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer im Befehl 14.4 den Halteplatz vorgeschrieben.
  - b) Bei einem teilweise besetzten Gleis hat der Triebfahrzeugführer des dort haltenden Zuges dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass das Nachtzeichen des Signales Zg 2 als rotes Licht bzw. zwei rote Lichter eingeschaltet ist, und zwar an dem Ende seines Zuges, auf welches der einfahrende Zug zufährt.
- (4) Der Fahrdienstleiter muss die Maßnahmen nach (1) oder (3) a) nicht treffen, wenn die Bedingungen für die Ausfahrt des Zuges beim Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Fahrplanhalt ausfallen lassen</b>	<b>408.0452</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

Ein Fahrplanhalt darf ausfallen, wenn

- der Zug über eine Fahrstraße für Durchfahrten geleitet werden kann und
- für diese Fahrstraße ein Ausfahrtsignal vorhanden ist.

Darüber hinaus darf die Betriebszentrale den Ausfall von Fahrplanhalten anordnen.

## 2 Aufgaben

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter einen Fahrplanhalt ausfallen lassen muss, muss er den Triebfahrzeugführer verständigen. Er muss den Triebfahrzeugführer nicht verständigen, wenn im Fahrplan ein Betriebshalt vorgeschrieben ist. **Fahrdienstleiter**
- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass ein Fahrplanhalt nicht benötigt wird, muss er beim Fahrdienstleiter nachfragen, ob der Fahrplanhalt ausfallen darf. Er muss nicht nachfragen, wenn im Fahrplan ein Bedarfshalt vorgeschrieben ist. **Triebfahrzeugführer**





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Ausfahrt verhindert</b>	<b>408.0453</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

Steht der Ausfahrt eines Zuges aus einem Bahnhof, auf dem er planmäßig durchfahren soll, ein Hindernis entgegen,

(1) gilt Folgendes:

**Bahnhof mit Ausfahrtsignal**

a) Der Fahrdienstleiter muss den Zug auf einem Bahnhof mit Ausfahrtsignal am Einfahrtsignal anhalten, wenn

1. kein Ausfahrtsignal vorhanden ist und das Einfahrtsignal keine Vorsignalfunktion hat oder
2. das Bedienen des Einfahrtsignals vor dem Ausfahrtsignal wegen eines verkürzten Bremsweges im Betriebsstellenbuch nach Modul 408.0251 Abschnitt 2 Absatz (5) verboten ist.

Der Fahrdienstleiter darf das Signal auf Fahrt stellen oder freigeben, wenn der Zug davor zum Halten gekommen ist. Bei einem Zwischensignal muss er sinngemäß verfahren.

b) Wenn kein Einfahrtsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter den Zug durch Schutzsignal anhalten.

c) Wenn ein Zug bei Einfahrt in ein zu einem Gruppenausfahrtsignal gehörendes Gleis nicht bis zum Gruppenausfahrtsignal fahren darf und am Einfahrgleis kein Zwischensignal oder hochstehendes Sperrsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter den Halteplatz durch eine Wärterhaltscheibe kennzeichnen.

Wenn der Fahrdienstleiter den Halteplatz ausnahmsweise nicht durch eine Wärterhaltscheibe kennzeichnen kann, weil z. B. ein Mitarbeiter zum Aufstellen des Signals nicht zur Verfügung steht, darf er die Zugfahrt zulassen, wenn es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist und er dem Triebfahrzeugführer im Befehl 14 den Halteplatz vorgeschrieben hat.

d) Wenn ein Fahrdienstleiter auf einem Bahnhof mit mehreren nacheinander folgenden Hauptsignalen, deren Stellung nicht signalmäßig vorangekündigt wird,

- einen Zug an einem Zwischensignal oder am Ausfahrtsignal außerplanmäßig anhalten will bzw.
- einen planmäßig durchfahrenden Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit über 60 km/h abweichend statt des Signals Hp 1 das Signal Hp 2 erteilen will,

muss er den Zug am letzten Hauptsignal, dessen Stellung signalmäßig vorangekündigt wird, anhalten.

(2) Auf einem Bahnhof ohne Ausfahrtsignal muss der Fahrdienstleiter einen Zug, für den im Fahrplan für Zugmeldestellen statt der Ankunftszeit bei diesem Bahnhof ein „H“ vorgeschrieben ist, am Einfahrtsignal anhalten. Er darf das Signal auf Fahrt stellen oder freigeben, nachdem der Zug davor zum Halten gekommen ist und der Triebfahrzeugführer über die verhinderte Ausfahrt mündlich verständigt wurde. Er muss den Zug im Bahnhof durch Schutzsignal anhalten.

**Bahnhof ohne Ausfahrtsignal**

## **2 Ausnahmen**

Der Fahrdienstleiter muss einen Zug nicht nach Abschnitt 1 am Einfahrsignal bzw. Zwischensignal anhalten, wenn

- ein Halt in der La oder ein zusätzlicher Halt angeordnet ist oder
- im Betriebsstellenbuch für bestimmte Züge auf bestimmten Fahrwegen auf das Anhalten verzichtet ist, um das Halten schwerer Züge in Steigungen von 1:100 (10 %) und mehr zu vermeiden.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Wechsel der ETCS-Betriebsart</b>	<b>408.0454</b> <b>Seite 1</b>

Wenn der Triebfahrzeugführer auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hautsignale aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere ETCS-Betriebsart wechseln will, muss er den Fahrdienstleiter verständigen. Dies gilt nicht, wenn der Fahrdienstleiter für Wechsel aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere Betriebsart bereits einen Befehl erteilt hat.

Bevor der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer dem Wechsel aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere Betriebsart mündlich zustimmt, muss er sicherstellen, dass der haltende Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale

- in einem Bahnhof,
- auf einer Abzweigstelle bzw.
- unmittelbar vor oder hinter einem Bahnhof oder einer Abzweigstelle

keinen Flankenschutz für eine benachbarte Fahrstraße bietet. Zuglenkung mit Lenkplan darf an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein.







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen</b>	<b>408.0455</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Zulassen einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag

- (1) Der Fahrdienstleiter darf eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag nach folgender Übersicht zulassen:

	Zulassen der Zugfahrt durch	zulässig für		
		signalgeführter Zug	anzei­gege­führter Zug	
			bei LZB	bei ETCS
*	Signal Zs 1	ja <sup>1</sup>	ja, Tf erhält LZB-Ersatz­auftrag	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart FS
*	Signal Zs 7	ja <sup>2</sup>	ja, Tf erhält LZB-Vorsichtauftrag	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart OS
*	Signal Zs 8	ja <sup>3</sup>	ja, Tf erhält LZB-Gegengleisfahrauftrag	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart FS
*	Signal Sh 1 bei Einfahrt an einem Sperrsignal in Höhe des Einfahrsignals beim Befahren des Gegengleises	ja	ja, Tf erhält LZB-Fahrt	ja, Tf erhält ETCS-Fahrterlaubnis in Betriebsart FS
	Signal Ts 3	ja	nein	nein
	Befehl 1	ja	ja	ja
	Befehl 2	ja	ja	ja
	Befehl 3	ja	ja	ja
	Befehl 6	ja	nein	nein
	mündlicher Auftrag, wenn am Hauptsignal Signal Zs 12 vorhanden ist	ja	nein	nein

Wenn der Fahrdienstleiter die Zugfahrt durch Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Sh 1 oder Ts 3 zulässt, darf er das Signal schon bedienen oder den Auftrag schon erteilen, wenn sich der Zug dem Signal oder dem LZB-Halt bzw. ETCS-Halt nähert.

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

- (2) Wenn ein Zug an einem Halt zeigendem oder gestörtem Sperrsignal **Sperrsignal**

<sup>1</sup> In ETCS-Level 2, Betriebsart SR, nur dann, wenn ETCS eine Textmeldung sendet

<sup>2</sup> In ETCS-Level 2, Betriebsart SR, nur dann, wenn ETCS eine Textmeldung sendet

<sup>3</sup> In ETCS-Level 2, Betriebsart SR, nur dann, wenn ETCS eine Textmeldung sendet



- \* c) Danach darf der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Befehl 2 zur Vorbeifahrt am Grenzsinal erteilen.
- \* d) Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

### 3 Bedingungen

Der Fahrdienstleiter darf die Zugfahrt zulassen, wenn hierfür die Bedingungen erfüllt sind. Außerdem muss er Folgendes beachten:

- (1) Fahrten, die sich nach den Verschlussunterlagen ausschließen, darf er auf Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8, Sh 1, Ts 3, Befehl oder mündlichen Auftrag nicht gleichzeitig zulassen. **Gleichzeitige Fahrten**
- (2) Bei einem Hauptsignal, das mit einer Signalnottaste auf Halt gestellt werden kann (Betriebsstellenbuch), muss er feststellen, dass die Signalnottaste nicht bedient wurde oder dass das Hindernis beseitigt ist. **Signalnottaste**
- (3) Bei signalgesteuerten Bahnübergangssicherungsanlagen muss er festgestellt haben, dass der Bahnübergang gesichert ist. **Signalgesteuerte BÜ**
- (4) Auf Strecken, für die Erlaubniswechsel vorhanden ist, muss sich die Erlaubnis bei der Zugmeldestelle befinden, die die Zugfahrt zulässt, soweit der Wechsel der Erlaubnis nicht wegen Störung verhindert wird. **Erlaubniswechsel**

Zusätzlich gilt

- auf Strecken, wo die Erlaubnis selbsttätig wechseln kann (Zuglenkung mit Lenkplan),
- auf Strecken, wo sich der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle die Erlaubnis mit einer Erlaubnisholtaste zurückholen kann (Betriebsstellenbuch) oder
- auf Strecken ohne Erlaubnismelder, bei denen Zugfahrten in der Regel in beiden Richtungen mit Fahrtstellung eines Hauptsignals zugelassen werden

Folgendes:

1. Der Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt zulässt, muss den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle verständigen.
  2. Der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle muss Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, bis der Zug auf der Zugmeldestelle angekommen ist.
  3. Die Zugfahrt darf zugelassen werden, wenn der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle mitgeteilt hat, dass er Merkhinweis und Sperre angebracht bzw. eingeben hat.
- \* (5) Bevor der Fahrdienstleiter die Vorbeifahrt eines Zuges mit besonderem Auftrag an einem Zufahrtsicherungssignal in Richtung der ETCS-Strecke zulässt, muss ihm der Triebfahrzeugführer bestätigt haben, dass das Fahrzeug an der Spitze des Zuges in ETCS-Level 2 ist. Dies ist nicht erforderlich für Kleinwagenfahrten. Zufahrtsicherungssignale sind im Betriebsstellenbuch genannt.
  - \* Wenn das Triebfahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, darf der Fahrdienstleiter die Zugfahrt nicht zulassen.
  - \*
  - \*

#### **4 Mehrmaliges Bedienen eines Signales Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 \***

Der Bediener darf ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 für denselben Zug mehrmals bedienen, wenn er sich vor dem erneuten Bedienen durch Hinsehen oder anhand einer Standortmeldung des Triebfahrzeugführers vergewissert hat, dass es sich um denselben Zug handelt. \*

#### **5 Halt vor der beabsichtigten Stelle**

- (1) Wenn ein Zug in einem Bahnhof vor der beabsichtigten Stelle zum Halten gekommen ist und zum Signal, LZB-Halt bzw. ETCS-Halt oder zum gewöhnlichen Halteplatz vorziehen muss, muss der Fahrdienstleiter bei Halt zeigen dem Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt dem Vorziehen mündlich zustimmen. Er darf zustimmen, wenn die Zugstraße einschließlich Durchrutschweg gesichert ist; den Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges muss er außerdem mündlich auffordern, die LZB mit dem Störschalter ab- und wieder einzuschalten.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9<sup>4</sup> erteilen.



---

<sup>4</sup> Wortlaut: „Sie dürfen sich aus der LZB entlassen.“

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen	408.0458 Seite 1

## 1 Wann muss ein Hauptsignal auf Halt gestellt werden?

- (1) Der Bediener muss ein Hauptsignal sofort auf Halt stellen, wenn Gefahr droht, sofern nicht durch das Anhalten des Zuges die Gefahr vergrößert wird. **Gefahr**
- (2) Der Bediener muss ein Hauptsignal sofort auf Halt stellen, um zu vermeiden, dass ein Zug fehlgeleitet wird. Die Fahrstraße darf er jedoch erst auflösen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: **Fehlleitung**
  1. Der Zug muss zum Halten gekommen sein.
  2. Der Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass der Zug halten bleibt.
  3. Auf Strecken mit LZB oder ETCS muss der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist. Wenn der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist, gilt Folgendes:
    - Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigt haben.
    - Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges zusätzlich Befehl 14.6 erteilt haben mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten.“
- (3) Der Fahrdienstleiter muss ein Hauptsignal auf Halt stellen, bevor er eine Abmeldung oder Benachrichtigung eines Schrankenwärters, eines Bahnübergangspostens oder einer Arbeitsstelle zurücknimmt. **Benachrichtigung zurücknehmen**

## 2 Wann darf ein Hauptsignal auf Halt gestellt werden?

Der Fahrdienstleiter darf über die in Abschnitt 1 genannten Anlässe hinaus ein Hauptsignal in folgenden Fällen auf Halt stellen:

- (1) Bei einem haltenden Zug darf der Fahrdienstleiter ein Hauptsignal auf Halt stellen und die Fahrstraße auflösen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: **Haltender Zug**
  1. Der Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass der Zug halten bleibt.
  2. Auf Strecken mit LZB oder ETCS muss der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist. Wenn der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist, gilt Folgendes:
    - Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines LZB-geführten Zuges anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigt haben.
    - Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges zusätzlich Befehl 14.6 erteilt haben mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten.“

- Fahrender Zug** (2) Bei einem fahrenden Zug darf der Fahrdienstleiter auf Strecken ohne LZB und ohne ETCS ein Hauptsignal auf Halt stellen und die Fahrstraße auflösen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
1. Die Zugspitze darf noch nicht am rückgelegenen Hauptsignal vorbeigefahren sein.
  2. Der Zug darf auch den Zugfolgeabschnitt vor dem rückgelegenen Hauptsignal noch nicht besetzt haben, sofern das Vorsignal des zurückzunehmenden Hauptsignals am rückgelegenen Hauptsignal angeordnet ist oder das rückgelegene Hauptsignal Vorsignalfunktion hat.

Auf Strecken mit LZB oder ETCS darf der Fahrdienstleiter ein Hauptsignal bei einem fahrenden Zug nicht auf Halt stellen.

### **3 Besonderheiten**

- Haltstellung durch Bediener** (1) Wenn der Fahrdienstleiter ein Signal nicht selbst auf Halt stellen kann, muss er den Bediener des Signals hierzu beauftragen.

Wenn der Bediener das Signal zurückgenommen hat, muss er dem Fahrdienstleiter die Haltstellung melden. Strecken- oder Bahnhofsblock darf er nur nach Weisung des Fahrdienstleiters bedienen.

- Selbststellbetrieb, Zuglenkung mit Lenkplan** (2) Wenn der Fahrdienstleiter eine Fahrstraße auflösen will, nachdem er ein Hauptsignal auf Halt gestellt hat, dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Er muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

- Bedienen von Nottasten** (3) Für Signalnottasten gilt Folgendes:
- a) Wenn der Bediener ein Hauptsignal mit einer Signalnottaste auf Halt gestellt hat, muss er den Fahrdienstleiter sofort verständigen.
  - b) Signalnottasten, die zurückgestellt werden müssen, sind im Betriebsstellenbuch genannt. Der Bediener darf diese Signalnottasten nur auf Weisung des Fahrdienstleiters zurückstellen.

- Dunkelschaltung** (4) Der Fahrdienstleiter muss zusätzlich alle folgenden Hauptsignale, welche die LZB oder ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB oder ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.

### **4 Zulassung einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag zurücknehmen**

Wenn der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt, die er mit besonderem Auftrag zugelassen hat, nicht durchführen will, darf er die Sicherung des Fahrwegs erst aufheben oder eine andere Fahrt erst zulassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- (1) Der Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass der Zug halten bleibt, bis der Fahrdienstleiter die Weiterfahrt erneut zulässt.
- (2) Auf Strecken mit ETCS muss der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug ETCS-geführt ist. Er muss dem Triebfahrzeugführer

eines ETCS-geführten Zuges zusätzlich Befehl 14.6 erteilen mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten.“

- (3) Der Melder eines für den Zug bedienten Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss erloschen sein oder der Fahrdienstleiter muss einen Befehl zurückgezogen haben, mit dem er die Zugfahrt zugelassen hatte.
- (4) Der Triebfahrzeugführer muss bestätigt haben, dass ein LZB-Ersatzauftrag, ein LZB-Vorsichtauftrag, ein LZB-Gegengleisfahrauftrag oder bei ETCS-Level 2 eine ETCS-Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS oder OS in der Führerraumanzeige gelöscht ist.
- (5) Der Fahrdienstleiter muss alle folgenden Hauptsignale, welche die LZB oder ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB oder ETCS für den Zug auch Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.

Der Fahrdienstleiter muss entsprechend verfahren, wenn ein Zug vom Gegengleis nicht auf Signal Sh 1 oder Ts 3 einfahren soll.

## 5 Hauptsignal wieder auf Fahrt stellen, Befehl 14.9, Befehl 14.6 zurückziehen

- (1) Der Fahrdienstleiter darf ein Hauptsignal wieder auf Fahrt stellen, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind und die Anlage dies zulässt. **Signal wieder auf Fahrt stellen**
- (2) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9 erteilen, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllt sind. **Befehl 14.9**
- (3) Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl 14.6, mit dem er einen Triebfahrzeugführer eines ETCS-geführten Zuges beauftragt hatte, halten zu bleiben, zurückziehen, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllt sind. **Befehl 14.6 zurückziehen**

## 6 Signal Sh 1, virtuelle Blockstellen

- (1) Die Regeln in den Abschnitten 1 bis 5 gelten sinngemäß für Signale Sh 1 und virtuelle Blockstellen.
- \* (2) Abweichend von Absatz (1) gelten die Regeln in Abschnitt 3 Absatz (4) auch  
\* für Hauptsignale hinter einer virtuellen Blockstelle, die der Fahrdienstleiter auf  
\* Halt stellt.
- \* (3) Abweichend von Absatz (1) gelten die Regeln in Abschnitt 4 Absatz (5) auch  
\* für Hauptsignale hinter einer virtuellen Blockstelle, an welcher der Fahrdienst-  
\* leiter eine Zugfahrt, die er mit besonderem Auftrag zugelassen hat, nicht  
\* durchführen will.







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen	408.0461 Seite 1

## 1 Grundsatz

- a) Der Fahrdienstleiter darf vom Fahrplan für Zugmeldestellen abweichen.
- b) Beim Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen muss der Fahrdienstleiter die Regeln in Modul 408.0211 Abschnitt 2 und Modul 408.0212 Abschnitt 3 beachten. Er muss Mitarbeiter beteiligter Stellen unterrichten.

## 2 Bahnsteig nicht ausreichend lang

Wenn der Fahrdienstleiter einen Reisezug mit Halt zum Ein- oder Aussteigen ausnahmsweise in ein Gleis einlassen muss, dessen Bahnsteig nicht ausreichend lang ist, muss er zuvor den Triebfahrzeugführer verständigen.

## 3 Planmäßig durchfahrende Züge

Wenn einem planmäßig durchfahrenden Zug mit einer zulässigen Geschwindigkeit über 60 km/h an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal statt des Signals Hp 1 das Signal Hp 2 gezeigt werden kann, ohne dass es signalmäßig vorangekündigt wird, muss der Fahrdienstleiter die im Betriebsstellenbuch gegebenen Regeln beachten.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Von der Fahrordnung der freien Strecke abweichen</b>	<b>408.0462</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Anwenden

- (1) Auf zweigleisigen Strecken darf auf der freien Strecke auf dem Gegengleis gefahren werden.
- (2) Fahren auf dem Gegengleis ist zugelassen,
  - a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, wenn es der Beschleunigung des Bahnbetriebs dient,
  - b) wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend oder nicht eingerichtet ist,
    1. zwischen einer Anschlussstelle, einer Abzweigstelle (ausgenommen Überleitstelle) oder einem Bahnhof, die nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen sind und dem benachbarten Bahnhof,
    2. wenn der Zweck der Fahrt es erfordert (z. B. Arbeitszug, Hilfszug oder zurückkehrendes Schiebetriebfahrzeug) oder
    3. wenn das Regelgleis vorübergehend nicht befahren werden kann oder darf (z. B. gesperrtes Gleis, liegengebliebener Zug, ausgeschaltete Oberleitung).
- (3) Wo auf Abzweigstellen Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, gelten die Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis auch, wenn die Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind.

## 2 Gleichzeitige Fahrten derselben Fahrtrichtung

Regel- und Gegengleis dürfen gleichzeitig in derselben Fahrtrichtung befahren werden

- a) wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist und keine Bahnübergangsposten oder Arbeitsstellen über Zugfahrten zu benachrichtigen sind; wo Schrankenwärter vorhanden sind, können im Betriebsstellenbuch gleichzeitige Fahrten zugelassen sein, oder
- b) bei Zügen nach Abschnitt 1 Absatz (2) b) Nr. 1, Sperrfahrten, zurückkehrenden Schiebetriebfahrzeugen oder liegengebliebenen Zügen, die ihre Fahrt fortsetzen.

## 3 Verbot

- (1) Der Fahrdienstleiter darf auf Antrag Fahrten auf dem Gegengleis ausschließen.
- (2) Allgemein gilt:
  - a) Der Fahrdienstleiter darf dem Antrag zustimmen, wenn keine Fahrten auf dem Gegengleis zugelassen sind und er Fahrten auf dem Gegengleis ausschließen kann.
  - b) Nachdem der Fahrdienstleiter zugestimmt hat, darf er Fahrten auf dem Gegengleis nicht zulassen.

**Ausschluss  
von Fahrten  
auf dem Ge-  
gengleis**

- c) Solange Fahrten auf dem Gegengleis ausgeschlossen sind, muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „NLF“ nach Modul 408.0402 Nr. 5 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 11 angebracht bzw. eingegeben haben.
- d) Die Maßnahmen nach b) und c) darf der Fahrdienstleiter aufheben, nachdem ihm der Wegfall des Anlasses gemeldet wurde.
- e) Beginn und Ende des Ausschlusses von Fahrten auf dem Gegengleis muss der Fahrdienstleiter nachweisen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Auf dem Gegengleis fahren	408.0463 Seite 1

## 1 Einführen

- (1) Fahren auf dem Gegengleis muss der Fahrdienstleiter nach den folgenden Regeln einführen:
  - a) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss er Fahren auf dem Gegengleis nicht einführen, auch dann nicht, wenn er den Auftrag zum Fahren auf dem Gegengleis durch Signal Zs 8 oder Befehl erteilt.
  - b) Wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet ist, muss der Fahrdienstleiter der in der Beta genannten Zugmeldestelle Fahren auf dem Gegengleis einführen.
  - c) Wo kein Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, muss der Fahrdienstleiter sich mit den Fahrdienstleitern der beteiligten Zugmeldestellen verständigen, wenn er Zugfahrten auf dem Gegengleis durchführen will. Er muss Fahren auf dem Gegengleis bis zur nächsten Zugmeldestelle einführen. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein. Er muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- (2) Wenn der Fahrdienstleiter Fahren auf dem Gegengleis eingeführt hat, muss er beteiligte Stellen verständigen.
- (3) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, ist im Fahrplan für Zugmeldestellen und im Streckenfahrplan angegeben, welche Züge planmäßig auf dem Gegengleis verkehren. Wenn ein Zug außerplanmäßig das Gegengleis befahren soll, muss der Fahrdienstleiter beteiligte Stellen verständigen.

## 2 Abzweigstellen

Auf Abzweigstellen können im Betriebsstellenbuch zusätzliche Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 oder mit Befehl gegeben sein.

## 3 Reihenfolge

Der Fahrdienstleiter der für Gleissperrungen zuständigen Zugmeldestelle muss die Reihenfolge der Züge bestimmen. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann der Fahrdienstleiter einer anderen Zugmeldestelle bestimmt sein.

## 4 Zugfolge, Signal- und Blockbedienung

- (1) Für die Zugfolge gelten folgende Regeln:
  - a) Züge auf dem Regelgleis dürfen einander im Abstand der Zugfolgestellen folgen.
  - b) Wenn Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, dürfen Züge auf dem Gegengleis einander im Abstand der Zugfolgestellen folgen.
  - c) Wenn Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, dürfen Züge auf dem Gegengleis einander im Abstand der Zugmeldestellen folgen.
- (2) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die nach Beendigung einer Fahrt auf dem Gegengleis nicht in Grundstellung gekommen sind, darf der Fahrdienstleiter in

Grundstellung bringen, nachdem Räumungsprüfung nach Abschnitt 8 durchgeführt worden ist.

- (3) Bei Abgabe der Erlaubnis für einen Zug auf dem Gegengleis darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein.

## **5 Anbieten, Annehmen**

Wenn die benachbarte Zugmeldestelle einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist, muss der Fahrdienstleiter Züge nach folgenden Regeln anbieten und annehmen.

- (1) Wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, gilt Folgendes:
- a) Züge, die das Gegengleis befahren, muss der Fahrdienstleiter anbieten und annehmen mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“. Wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.
  - b) Züge, die das Regelgleis befahren, muss der Fahrdienstleiter in folgenden Fällen anbieten und annehmen:
    - Gleiswechselbetrieb ist vorübergehend eingerichtet; wenn keine mündlichen Zugmeldungen gegeben werden, gilt ein Zug als angenommen, wenn Erlaubnisempfang angezeigt wird.
    - Ein Erlaubnismelder ist nicht vorhanden und das Ausfahrtsignal oder Blocksinal einer Abzweigstelle konnte für den unmittelbar zuvor auf dem Gegengleis gefahrenen Zug nicht in eine Fahrtstellung gestellt werden.
    - Die Erlaubnis wurde für einen unmittelbar zuvor auf dem Gegengleis gefahrenen Zug nicht angezeigt.
- (2) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, muss der Fahrdienstleiter Züge, die das Regelgleis oder das Gegengleis befahren, anbieten und annehmen, bei Zügen auf dem Gegengleis mit dem Zusatz „auf dem Gegengleis“.
- (3) Der Fahrdienstleiter darf einen Zug nicht bedingt anbieten und annehmen (Modul 408.0221 Abschnitt 2 Absatz (7)).

## **6 Bedingungen für Annahme oder Zulassen der Zugfahrt**

- (1) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, darf der Fahrdienstleiter einen Zug auf dem Gegengleis erst annehmen oder die Zugfahrt erst zulassen, wenn bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte für die Fahrtrichtung des Zuges festgelegt sind.
- (2) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist und am Gegengleis ein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist, gilt: Der Fahrdienstleiter darf einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn er festgestellt hat, dass der Haltmelder des Hauptsignals oder Sperrsignals leuchtet. Wenn der Haltmelder nicht leuchtet, muss er die Regeln in Abschnitt 10 Absatz (4) beachten. Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss.
- (3) Wenn am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist und der Zug auf dem Gegengleis ohne Halt auf einer Abzweigstelle weiterfahren oder in einen Bahnhof einfahren soll, gilt: Der Fahrdienstleiter darf einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn auf der Abzweigstelle oder im

Bahnhof die Bedingungen für das Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind. Wenn die Zugmeldestellen anderen Fahrdienstleitern zugeteilt sind, müssen diese der Weiter- oder Einfahrt ohne Halt zustimmen; für hierzu erforderliche Fahrweg-sicherungsmeldungen gelten die Regeln in Modul 408.0233 Abschnitt 3 Absatz (3) sinngemäß.

Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss.

- (4) Der Fahrdienstleiter darf einen Zug auf dem Gegengleis annehmen, wenn er festgestellt hat, dass auch der im Betriebsstellenbuch genannte Gleisabschnitt im Ausfahrgeleis frei ist. Dies gilt auch für die Zulassung einer Zugfahrt, wenn der Zug nicht angeboten werden muss.

## **7 Abmelden, Benachrichtigen**

Der Fahrdienstleiter muss Züge, die auf dem Gegengleis fahren, abmelden, wenn die beteiligten Zugmeldestellen einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt sind. Er muss „auf dem Gegengleis“ zusetzen. Diesen Zusatz muss er auch beim Benachrichtigen von Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten verwenden.

## **8 Räumungsprüfung**

- (1) Wo Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet ist, gilt Folgendes:

**Gleiswechsel-  
betrieb vor-  
übergehend  
eingrichtet**

- a) Nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, muss der Fahrdienstleiter bei

**Einführen**

- selbsttätigem Streckenblock für die Züge beider Fahrrichtungen Räumungsprüfung durchführen,
- nichtselbsttätigem Streckenblock die Züge beider Fahrrichtungen zusätzlich zur Blockbedienung zurückmelden.

Dies gilt so lange, bis das Gleis in jeder Fahrtrichtung von einem Zug (Kontrollzug) befahren worden ist. Der Zug muss mit Hauptsignal in das Gleis eingefahren sein und es bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

- b) Nachdem Fahren auf dem Gegengleis eingeführt und anschließend das Gleis in jeder Fahrtrichtung von einem Kontrollzug befahren worden ist, muss der Fahrdienstleiter bei

**Durchführen**

- nichtselbsttätigem Streckenblock die Regeln im Modul 408.0243 beachten,
- selbsttätigem Streckenblock die Regeln im Modul 408.0244 beachten.

- c) Nachdem vorübergehend eingerichteter Gleiswechselbetrieb aufgehoben ist, muss der Fahrdienstleiter für Züge

**Aufheben**

- bei nichtselbsttätigem Streckenblock die Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen,
- bei selbsttätigem Streckenblock Räumungsprüfung durchführen.

Dies gilt so lange, bis beide Streckengleise in Regelrichtung von je einem Zug befahren worden sind. Der jeweilige Zug muss in das Gleis mit Haupt-

signal einfahren und es mit ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

**Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet**

- (2) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss der Fahrdienstleiter für Züge, die auf dem Regelgleis oder auf dem Gegengleis fahren, bei
- nichtselbsttätigem Streckenblock die Regeln im Modul 408.0243 beachten,
  - selbsttätigem Streckenblock die Regeln im Modul 408.0244 beachten.

**Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet**

- (3) Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, gilt Folgendes:
- a) Für Züge, die auf dem Gegengleis fahren, muss der Fahrdienstleiter Räumungsprüfung für das Streckengleis zwischen den benachbarten Zugmeldestellen durchführen. Bei selbsttätigem Streckenblock darf er statt der Räumungsprüfung die Räumung dadurch prüfen, dass er das Freisein aller Zugfolgeabschnitte zwischen den Zugmeldestellen nach Modul 408.0244 Abschnitt 4 Absätze (4) oder (5) feststellt. Bei Relaisblock mit Streckengleisfreimeldeanlage darf er die Regeln im Modul 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (2) sinngemäß anwenden. Er muss die Räumungsprüfung durch Rückmelden an den Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle bestätigen, der den Zug in das Gegengleis abgelassen hat, soweit ihm nicht beide Zugmeldestellen zugeteilt sind. Zwischengelegene Blockstellen muss er benachrichtigen.
- b) Für Züge, die auf dem Regelgleis fahren, gilt:
- Bei selbsttätigem Streckenblock muss der Fahrdienstleiter Räumungsprüfung durchführen, wenn anschließend ein Zug auf dem Gegengleis fahren soll. Er muss die Räumungsprüfung auf der Zugmeldestelle durchführen, auf der der Zug in das Gegengleis fahren soll. Er darf statt der Räumungsprüfung die Räumung dadurch prüfen, dass er das Freisein aller Zugfolgeabschnitte zwischen den Zugmeldestellen nach Modul 408.0244 Abschnitt 4 Absätze (4) oder (5) feststellt. Er muss die Räumungsprüfung nicht bestätigen.
  - Bei nichtselbsttätigem Streckenblock muss er, solange Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist, zusätzlich zur Blockbedienung zurückmelden. Bei Relaisblock mit Streckengleisfreimeldeanlage darf er die Regeln im Modul 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (2) sinngemäß anwenden.

## 9 Auf Sicht fahren

Wenn auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist, ein Zug auf Sicht fahren muss, weil die Räumungsprüfung nicht durchgeführt werden konnte, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - beauftragen, bis zur benachbarten Zugmeldestelle auf Sicht zu fahren.

## 10 Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis

**Grundsatz**

- (1) Der Fahrdienstleiter darf den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, in der Regel durch Signal Zs 6, Signal Zs 8, LZB-Auftrag „Fahrt“, LZB-Gegengleisfahrauftrag, Fahrauftrag in ETCS-Betriebsart FS oder Befehl 4 erteilen. Er darf den Auftrag für denselben Zug nicht gleichzeitig durch Signal Zs 6 und Signal Zs 8 erteilen.

**Ausnahmen**

- (2) Zu den Regeln in Absatz (1) gelten folgende Ausnahmen:



a) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, gilt für Abzweigstellen, deren Blocksignale nicht mit Signal Zs 6 ausgerüstet sind, Folgendes: Bei einer Zugfahrt, die der Fahrdienstleiter mit Fahrtstellung eines Hauptsignals zulässt, regelt der Fahrplan die Verständigung des Triebfahrzeugführers über die Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis. Wenn der Fahrdienstleiter eine Fahrt in das Gegengleis oder die Weiterfahrt im Gegengleis als Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt, muss er dem Triebfahrzeugführer Befehl 4 erteilen.

**Abzweigstellen ohne Signal Zs 6**

b) Der Auftrag, beim Bedienen von Anschlussstellen auf dem Gegengleis zu fahren, kann im Fahrplan erteilt sein.

**Anschlussstellen**

\* c) Bei ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale darf der Fahrdienstleiter den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis auch durch Signal Zs 1 erteilen.

**ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale**

\* *Hinweise:*

\* *Bei ETCS wird hierdurch eine Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart FS erzeugt.*

\* *Bei ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen darf der Fahrdienstleiter den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis nicht durch Signal Zs 1 erteilen.*

(3) Wenn der Fahrdienstleiter den Auftrag, auf dem Gegengleis zu fahren, durch Befehl 4 erteilt, muss er folgende Regeln beachten:

**Befehl 4**

a) Für signalgeführte Züge gilt:

1. Wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist und kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals vorhanden ist, darf er den Auftrag höchstens bis zum übernächsten Bahnhof erteilen, jedoch nicht weiter als bis zum ersten Bahnhof, der einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist.

2. Es gilt:

- Wo Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist oder
  - wo Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet ist und ein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals vorhanden ist,
- darf er den Auftrag bis zur nächsten Zugmeldestelle erteilen.

b) Bei anzeigegeführten Zügen darf er den Auftrag bis zur nächsten Zugmeldestelle erteilen.

c) Die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal, an einem LZB-Halt oder an einem ETCS-Halt muss er durch Befehl zulassen. Im Betriebsstellenbuch können abweichende Regeln gegeben sein.

<b>Beispiel für Befehl 4</b>	
X	4
Sie fahren auf dem Gegengleis von <u>Astadt</u> ..... bis <u>Beheim</u> .....	

(4) Wenn das Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals gestört ist, gilt Folgendes:

**Hauptsignal oder Sperrsignal gestört**

1. Der Fahrdienstleiter darf den Auftrag zum Befahren des Gegengleises ausschließlich durch Befehl 4 erteilen.
2. Abweichend von Modul 408.0611 muss er dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorschreiben, in Höhe des Blocksignals der Abzweigstelle oder in Höhe des Einfahrsignals zu halten.
3. Für die Vorbeifahrt am gestörten Signal muss der zuständige Fahrdienstleiter Befehl 2 erteilen.

**LZB-Auftrag kann nicht übermittelt werden**

- (5) Wenn der Fahrdienstleiter den LZB-Gegengleisfahrauftrag nicht durch Führeranzeigee übermitteln kann, muss er dem Triebfahrzeugführer Befehl 4 und Befehl 14 erteilen. Im Befehl 14 muss er vermerken: „LZB-Gegengleisfahrauftrag gestört“.

## 11 Weiterfahrt, Einfahrt, Halten

**Befehl 6**

- (1) Für Befehle 6 gelten folgende Regeln:
  - a) Wenn für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle oder Einfahrt in einen Bahnhof am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist, darf der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges durch Befehl 6 beauftragen,
    1. auf Abzweigstellen ohne Halt weiterzufahren,

<b>Beispiel</b>	
X	<p><b>6</b> Sie dürfen vom Gegengleis</p> <p>ab km <u>78,910</u> auf der Abzw/Üst <u>Dedorf</u> ..... weiterfahren,</p> <p><del>ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... weiterfahren,</del></p> <p><del>ab km ..... in den Bf/Bft ..... ein- und ausfahren,</del></p> <p><del>ab km ..... in den Bf/Bft ..... einfahren.</del></p>
X	<p><b>6.1</b> Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.</p>
X	<p><b>6</b> Sie dürfen vom Gegengleis</p> <p>ab km <u>89,012</u> auf der Abzw/Üst <u>Effenberg</u> ..... weiterfahren,</p> <p><del>ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... weiterfahren,</del></p> <p><del>ab km ..... in den Bf/Bft ..... ein- und ausfahren,</del></p> <p><del>ab km ..... in den Bf/Bft ..... einfahren.</del></p>
6.1	<p>Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.</p>

2. in den nächsten Bahnhof ohne Halt einzufahren,

Beispiel	
X	6 Sie dürfen vom Gegengleis
	<del>ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... weiterfahren,</del> <del>ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... weiterfahren,</del> <del>ab km ..... in den Bf/Bft ..... ein- und ausfahren,</del> ab km <u>123,456</u> in den Bf/Bft <u>Beheim</u> ..... einfahren.
	6.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

3. auf dem nächsten Bahnhof ohne Halt ein- und auszufahren, sofern dieser Bahnhof dem Fahrdienstleiter zugeteilt ist,

Beispiel	
X	6 Sie dürfen vom Gegengleis
	<del>ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... weiterfahren,</del> <del>ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... weiterfahren,</del> ab km <u>123,456</u> in den Bf/Bft <u>Beheim</u> ..... ein- und ausfahren, <del>ab km ..... in den Bf/Bft ..... einfahren.</del>
	6.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

Hinweis: In diesem Beispiel folgt Befehl 7.

4. soweit der Zug in den nächsten Bahnhof ohne Halt ein- und ausfahren soll - auf dem übernächsten Bahnhof ohne Halt einzufahren.

Beispiel	
X	6 Sie dürfen vom Gegengleis
	<del>ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... weiterfahren,</del> <del>ab km ..... auf der Abzw/Üst ..... weiterfahren,</del> ab km <u>123,456</u> in den Bf/Bft <u>Beheim</u> ..... ein- und ausfahren, ab km <u>126,789</u> in den Bf/Bft <u>Ceberg-Ostheim</u> ..... einfahren.
	6.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

- b) Der Fahrdienstleiter darf dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 6 erst übermitteln, wenn auf den im Befehl genannten Zugmeldestellen die Bedingungen für das Zulassen der Zugfahrt erfüllt sind. Wenn die Zugmeldestellen anderen Fahrdienstleitern zugeteilt sind, müssen diese der Weiter- oder Einfahrt ohne Halt zugestimmt haben; für hierzu erforderliche Fahrwegungsmeldungen gelten die Regeln in Modul 408.0233 Abschnitt 3 Absatz (3) sinngemäß.

c) Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl 6 nicht ausstellen, wenn es im Betriebsstellenbuch verboten ist.

(2) Für Befehle 7 gelten folgende Regeln:

**Befehl 7**

a) Wenn für die Weiterfahrt auf einer Abzweigstelle oder Einfahrt in einen Bahnhof am Gegengleis kein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorschreiben, vor dem Signal Ne 1 einer Abzweigstelle bzw. eines Bahnhofs zu halten. Wo ein Signal Ne 1 nicht aufgestellt ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 7 vorschreiben, in Höhe des Blocksignals einer Abzweigstelle bzw. in Höhe des Einfahrsignals eines Bahnhofs zu halten. Befehl 7 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter bei einem signalgeführten Zug nach Absatz (1) durch Befehl 6 auf den Halt verzichtet.

Beispiele	
X	7 Sie müssen auf dem Gegengleis - vor Signal Ne 1 / in Höhe des Esig/Bksig - ..... in km <u>123,456</u> des Bf/Bft / der Abzw/Üst <u>Beheim</u> ..... halten.
X	7 Sie müssen auf dem Gegengleis - vor Signal <del>Ne 1</del> / in Höhe des Esig/Bksig - <u>A</u> ..... in km <u>123,456</u> des Bf/Bft / der Abzw/Üst ..... <u>Beheim</u> ..... halten.
X	7 Sie müssen auf dem Gegengleis - vor Signal <del>Ne 1</del> / in Höhe des <del>Esig/Bksig</del> - <u>F</u> ..... in km <u>78,910</u> des Bf/Bft / der Abzw/Üst <u>Dedorf</u> ..... halten.

**Befehl 14**

b) Für den Halt vor anderen Stellen im befahrenen Gleis (Betriebsstellenbuch) muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14 erteilen.

**Befehl 1**

c) Wenn dem Triebfahrzeugführer mit Befehl 7 ein Halt auf dem Gegengleis vorgeschrieben wurde, muss der Fahrdienstleiter für die Weiterfahrt auf der freien Strecke oder für die Einfahrt in einen Bahnhof Befehl 1 erteilen. Befehl 1 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 2 nach Abschnitt 10 Absatz (4) Nr. 3 erteilt.

Beispiele	
X	1 Sie dürfen - <del>in den / im Bf / Bft</del> - auf der Abzw / <del>Üst</del> <u>Dedorf</u> ..... weiterfahren - einfahren.
X	1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
X	1 Sie dürfen - <del>in den / im Bf / Bft</del> - auf der Abzw / <del>Üst</del> <u>Effenberg</u> ..... weiterfahren - einfahren.
	1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
X	1 Sie dürfen - in den / <del>im Bf / Bft</del> - auf der Abzw / <del>Üst</del> <u>Ceberg-Ostheim</u> ..... weiterfahren - einfahren.
	1.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

**Reihenfolge der Weisungen**

(3) Der Fahrdienstleiter darf nur dann Weisungen mit Befehl 6 und 7 für mehrere Zugmeldestellen geben, wenn diese Stellen unmittelbar aufeinander folgen und der Triebfahrzeugführer sie in der im Befehlsvordruck vorgesehenen Reihenfolge antrifft.

## 12 Muster für Befehle

Im Betriebsstellenbuch sind Muster für Befehle für das Fahren auf dem Gegengleis und ggf. Weisungen hierzu gegeben.

## 13 Bahnübergänge

Für das Befahren von Bahnübergängen können im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra Regeln gegeben sein.

## 14 Merkhinweis, Sperre

- (1) Wenn Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist, gilt Folgendes:
  - a) Wenn die Erlaubnis bei der Stelle vorhanden ist, die den Zug auf das Gegengleis ablässt, muss der Fahrdienstleiter keinen Merkhinweis und keine Sperre anbringen.
  - b) Wenn die Erlaubnis nicht bei der Stelle vorhanden ist, die den Zug auf das Gegengleis ablässt, oder wenn eine Erlaubnis nicht vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, bei der die Erlaubnis angezeigt wird, oder, wenn eine Erlaubnis nicht vorhanden ist, der Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt nicht zulässt, Merkhinweis „↔“ bzw. „LF“ nach Modul 408.0402 Nr. 12 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben, bis der Zug angekommen ist.
- (2) Solange Fahren auf dem Gegengleis - außer bei Gleiswechselbetrieb - eingeführt ist, muss der Fahrdienstleiter
  - der Fahrten in das Regelgleis zulässt, Merkhinweis „↔“ bzw. „LF“ nach Modul 408.0402 Nr. 12 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben,
  - der Fahrten in das Gegengleis zulässt, Merkhinweis „↔“ bzw. „LF“ nach Modul 408.0402 Nr. 13 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 15 anbringen bzw. eingeben.

## 15 Aufheben

Wenn der Fahrdienstleiter Fahren auf dem Gegengleis eingeführt hat, darf er es wieder aufheben, wenn der Anlass weggefallen ist. Er muss beteiligte Stellen verständigen.

### 16 Nachweis

Einführen und Aufheben des Fahrens auf dem Gegengleis, die Verständigung der Beteiligten und Meldungen nach Abschnitt 6 Absatz (3) oder Abschnitt 11 Absatz (1) b) muss der Fahrdienstleiter nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt folgendes Muster:

Muster																							
10	9	8			7			6			5			4			3			2			1
		Regelgleis nach Gegengleis von <b>Adorf</b>						Regelgleis von Gegengleis nach <b>Cestadt</b>						Tag									
Meldungen und Vermerke		Zugnummer		Rückmeldung		Abfahrt		Annahme		Ankunft		Rückmeldung		Abfahrt		Annahme		Zugnummer					
		→		U M		U M		U M		U M		U M		U M		U M		←					
<b>selbsttätiger Streckenblock</b>																							
		4730				10 13				10 12				10 05				4727					
10.31 Gl von FCS bis FBH frei						10 32				10 31				10 25				4729					
erster Z 4730,10.55 Bet ben														ab 10.55									
11.10 Gl von FCS bis FBH frei		4732				11 10				11 09				11 03 11 02				4731					
erster Zug 4734						11 58				11 58				11 51 11 50				4733					
12.00 Bet ben						12 17				12 17				12 10				4735					
<b>nichtselbsttätiger Streckenblock</b>																							
		4730				10 13				10 12				10 05				4727					
erster Zug 4730,10.55 Bet ben						10 32				10 31				10 25				4729					
														ab 10.55									
11.10 Gl von FCS bis FBH frei		4732				11 10				11 09		11 10		11 03 11 02				4731					
erster Zug 4734						11 58				11 58		11 59		11 51 11 50				4733					
12.00 Bet ben						12 17				12 17				12 10				4735					



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Gleise sperren</b>	<b>408.0471</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Gleise der freien Strecke sperren - außer Gleise auf Abzweigstellen -

- (1) Der Fahrdienstleiter muss ein Gleis der freien Strecke bei folgenden Anlässen **Anlässe** sperren:
- a) Das Gleis ist unbefahrbar geworden.
  - b) Die Sperrung wird beantragt, weil aufgrund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet werden muss.
  - c) Ein Zug ist liegengeblieben oder ein Zugteil muss zurückgelassen werden.
  - d) Es sollen Fahrten eingelassen werden, die
    1. Anschlussstellen auf Strecken ohne Streckenblock oder mit nichtselbsttätigem Streckenblock bedienen,
    2. Rückwärtsbewegungen durchführen,
    3. Kleinwagenfahrten sind,
    4. Schneeräumfahrten sind.
  - e) Es sollen mehrere Fahrten in einen Zugfolgeabschnitt eingelassen werden.
  - f) Es sollen Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis durchgeführt werden.
  - g) Personen sollen auf Antrag oder Anweisung durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden.
  - h) Fahrzeuge sollen in das Gleis eingesetzt werden.
- Im Betriebsstellenbuch können weitere Anlässe genannt sein.
- (2) Anordnungen zur Durchführung des Bahnbetriebs können im Betriebsstellenbuch, in einer Betra, Fahrplananordnung oder Beförderungsanordnung gegeben sein. **Anordnungen**
- (3) Der Fahrdienstleiter darf ein Gleis in der Regel von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle oder von Zugmeldestelle bis zum Ende einer Stichstrecke sperren. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Betra kann das Sperren des Gleises von Zugfolgegestelle zu Zugfolgegestelle zugelassen sein. **Umfang**
- (4) Zuständig für das Sperren eines Gleises ist der Fahrdienstleiter der im Betriebsstellenbuch angegebenen Zugmeldestelle. In einer Betra kann der Fahrdienstleiter der anderen Zugmeldestelle als zuständig erklärt werden. **Zuständiger Fahrdienstleiter**
- (5) Allgemein gilt: **Voraussetzungen**
- a) Der Fahrdienstleiter darf ein Gleis in der Regel nur sperren, wenn folgende **Grundsatz** Voraussetzungen erfüllt sind:
    1. Der Zug, der zuletzt in das zu sperrende Gleis eingelassen wurde, hat dieses verlassen und bei diesem Zug ist auf Strecken ohne Streckenblock oder mit nichtselbsttätigem Streckenblock die Räumungsprüfung bestätigt worden.

2. Der Fahrdienstleiter der zuständigen Zugmeldestelle hat die Sperrung mit der anderen Zugmeldestelle vereinbart, wenn diese nicht ihm selbst zugeteilt ist; dies gilt auch für die einer Abzweigstelle benachbarten Zugmeldestellen, wenn von ihnen Züge in Richtung auf das zu sperrende Gleis abgelassen werden können.

**Ausnahme**

- b) Wenn ein Gleis nicht durchgehend befahren werden kann, darf der Fahrdienstleiter es sperren, ohne dass die Voraussetzungen nach a) erfüllt sind.

**Selbststellbetrieb**

- c) Wenn der Fahrdienstleiter ein Streckengleis sperrt, darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und dürfen Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen bzw. eingeben.

**Meldung**

- (6) Der Fahrdienstleiter der zuständigen Zugmeldestelle muss das Gleis mit dem Fahrdienstleiter der anderen Zugmeldestelle mit folgenden Worten sperren:  
„Gleis von ... nach ... gesperrt“.

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

**Schneeräumfahrten**

- (7) Bei Schneeräumfahrten muss der Fahrdienstleiter in der Regel auch die benachbarten Gleise sperren. Im Betriebsstellenbuch können Ausnahmen zugelassen sein. In den gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen.

**Aufheben**

- (8) Allgemein gilt:

**Bedingungen**

- a) Der Fahrdienstleiter, der die Sperrung ausgesprochen hat, darf diese aufheben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben oder es muss ihm gemeldet worden sein, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und er muss dies im Zugmeldebuch eingetragen haben.

2. Der Fahrdienstleiter muss außerdem im Zugmeldebuch eingetragen haben

- die Beendigung aller in das gesperrte Gleis abgelassenen oder auf freier Strecke begonnenen Sperrfahrten und die Ankunft aller etwa liegengebliebener Züge oder Zugteile,
- bei einer Gleissperrung nach Absatz (5) b) - die Ankunft aller Züge, die vor der Gleissperrung in den gesperrten Streckenabschnitt eingelassen worden sind,
- wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind - die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum),
- wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll - die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum).

3. Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass nach dem Bedienen einer Anschlussstelle der Anschluss Schlüssel auf der zuständigen Zugmeldestelle wieder eingeschlossen ist, der Zugführerschlüssel am Schlüsselbrett der zuständigen Zugmeldestelle hängt, vom Nachbarbahnhof gemeldet wurde, dass sich der Schlüssel dort befindet oder vom Triebfahrzeugführer gemeldet wurde, dass der Schlüssel in seinem Gewahrsam ist.



4. Bei einer Gleissperrung für eine Lü-Sendung muss der Fahrdienstleiter festgestellt haben, dass der Zug auf der Zugmeldestelle oder auf der im Betriebsstellenbuch nach Absatz (3) genannten Zugfolgestelle angekommen ist, die das gesperrte Gleis begrenzt.

Im Betriebsstellenbuch können weitere Bedingungen genannt sein.

- b) Der Fahrdienstleiter muss die Gleissperrung mit dem Fahrdienstleiter der anderen Zugmeldestelle mit folgenden Worten aufheben: **Meldung**

„Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben“.

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

- (9) Während der Gleissperrung müssen die Bediener auf den Zugmeldestellen Merkhinweis „X“ nach Modul 408.0402 Nr. 7 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. **Merkinweis, Sperre**
- (10) Die Meldungen über die Gleissperrung und ihre Aufhebung muss der Fahrdienstleiter an beteiligte Betriebsstellen sowie an Bahnübergangsposten richten, die über Zugfahrten benachrichtigt werden müssen. Er muss den Beteiligten den Anlass für die Gleissperrung mitteilen. **Beteiligte benachrichtigen**
- (11) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und Benachrichtigung der Beteiligten muss der Fahrdienstleiter nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt Muster im Modul 408.0481 Abschnitt 14. **Nachweis**

## 2 Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle sperren

- (1) Der Fahrdienstleiter muss Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle - auch Abschnitte von Gleisen oder Weichen - bei folgenden Anlässen sperren: **Anlässe**
- Ein Gleis ist unbefahrbar geworden.
  - Die Sperrung wird beantragt, weil auf Grund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet werden muss.
  - Im Nachbargleis soll eine Lü-Sendung „Dora“ durchgeführt werden.
  - Personen sollen auf Antrag oder Anweisung durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden.
  - Fahrzeuge - ausgenommen Kleinwagen - sollen in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt werden.
  - Eine Schneeräumfahrt soll verkehren.

Beim Sperren muss der Fahrdienstleiter jeweils die Grenzen für die Sperrung festlegen (z. B. Grennzeichen von Weichen, Signale, markante Punkte).

- (2) Allgemein gilt: **Maßnahmen**
- Abriegeln: **Abriegeln**
    - Der Fahrdienstleiter, der das Gleis sperrt, muss für das Abriegeln des gesperrten Gleises oder der Weiche sorgen. Ein gesperrtes Gleis oder eine gesperrte Weiche ist abriegelt, wenn
      - Zugangsweichen in abweisender, Gleissperren in aufgelegter Stellung sind oder

- Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Sperrsignale in Haltstellung sind oder Signale Ra 11a (DV 301), die die Fahrt in das gesperrte Gleis verbieten, vorhanden sind.

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Maßnahmen zum Abriegeln vorgeschrieben sein.

2. Wo die Maßnahmen nach Nr. 1 nicht durchgeführt werden können, hat der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, Wärterhaltscheiben aufzustellen oder aufstellen zu lassen.
3. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann das Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen oder der Gleissperren angeordnet sein.

**Betriebsstellenbuch**

- b) Bei Einfahrgleisen muss der Fahrdienstleiter die im Betriebsstellenbuch zu Modul 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (8) genannten Maßnahmen sofort treffen.

**Selbststellbetrieb**

- c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingeschleift sein. Sperre ist nach Modul 408.0403 Nr. 7 anzubringen.

**Ausfahrgleis**

- d) Ist bei Sperrung eines Ausfahrgleises ein Gleisabschnitt nach Modul 408.4841 Abschnitt 2 Absatz (5) betroffen, dürfen während der Gleissperre keine Zugfahrten auf dem Gegengleis durchgeführt werden.

**Einfahrgleis**

- e) Bei Sperrung eines Gleises zwischen Einfahrsignal und Signal Ra 10 bzw. der Einfahrweiche oder zwischen Blocksignal und der ersten Weiche einer Abzweigstelle muss der Fahrdienstleiter außerdem die Maßnahmen wie beim Rangieren über die Rangierhalttafel oder die Einfahrweiche nach Modul 408.4841 Abschnitt 3 treffen.

**Befahren**

- (3) Das Bewegen von Fahrzeugen im gesperrten Gleis eines Bahnhofs ist Rangieren.

**Aufheben**

- (4) Der Fahrdienstleiter, der die Gleissperre ausgesprochen hat, darf die Sperrung eines Gleises aufheben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
  - a) Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben oder es muss ihm gemeldet worden sein, dass alle Anlässe für die Gleissperre weggefallen sind und er muss dies im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben.
  - b) Wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind - muss der Fahrdienstleiter die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum) im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben.
  - c) Wenn ein gesperrtes Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern befahren worden ist oder in das Gleis Fahrzeuge eingesetzt worden sind, muss der Fahrdienstleiter durch eine Abschnittsprüfung festgestellt haben, dass das Gleis frei ist und dies im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben, und
  - d) wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll, muss der Fahrdienstleiter die Meldung der nach Beta zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum) im Zugmeldebuch oder Fernsprechbuch eingetragen haben.

**Merkinweis, Sperre**

- (5) Der Bediener muss Merkinweis „X“ nach Modul 408.0402 Nr. 8 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 12 anbringen bzw. eingeben.

**Benachrichtigen**

- (6) Sperrung, Anlass für die Sperrung und Aufheben der Sperrung muss der Fahrdienstleiter Beteiligten mitteilen.

- (7) Der Fahrdienstleiter sperrt das Gleis in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle mit den Beteiligten mit den Worten: „... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... gesperrt“.
- \* Die Sperrung des Gleises ist aufzuheben mit den Worten: „Sperrung ... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... aufgehoben“.
- (8) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und Benachrichtigung der Beteiligten muss der Fahrdienstleiter nachweisen. **Nachweis**
- (9) Bei Schneeräumfahrten muss der Fahrdienstleiter in der Regel auch die benachbarten Gleise sperren. Im Betriebsstellenbuch können Ausnahmen zugelassen sein. In den gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen. **Schneeräumfahrten**

### 3 Baugleis

- (1) Der nach Betra zuständige Fahrdienstleiter darf mit dem Fahrdienstleiter einer anderen benannten Betriebsstelle die gesperrten Gleise oder einzelne Abschnitte zum Baugleis erklären, nachdem die in der Betra genannte Person zugestimmt hat. Es ist folgender Wortlaut zu verwenden:  
„Gleis (Bezeichnung) ist Baugleis“ oder  
„Gleis von (Betriebsstelle oder km) bis (Betriebsstelle oder km) ist Baugleis“.  
Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein. **Erklären**
- (2) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Befahren**
- (3) Wenn ein Gleis zum Baugleis erklärt worden ist, müssen die Bediener auf den Zugmeldestellen den nach Abschnitt 1 Absatz (9) bzw. nach Abschnitt 2 Absatz (5) angebrachten Merkhinweis gegen den Merkhinweis „BGL“ austauschen. **Merkhinweis**
- (4) Das Erklären eines Gleises zum Baugleis muss der Fahrdienstleiter Beteiligten mitteilen. **Benachrichtigen**
- (5) Die Meldungen über das Erklären eines Gleises zum Baugleis und Benachrichtigung der Beteiligten müssen die Fahrdienstleiter nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt Muster im Modul 408.0481 Abschnitt 14. **Nachweis**

### 4 Verbot

In einem Gleis, das zur Sicherung von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt ist, dürfen keine Schienenfahrzeuge bewegt werden.







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Oberleitung ausgeschaltet oder gestört</b>	<b>408.0474</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

Gleise, deren Oberleitung ausgeschaltet oder - ohne den Regellichraum für Gleise ohne Oberleitung einzuschränken - gestört ist, muss der Fahrdienstleiter nicht sperren. Die Gleise dürfen aber nicht von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden.

## 2 Maßnahmen

- (1) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen bzw. eingeben. **Selbststellbetrieb**
- (2) Bei Gleisen der freien Strecke - außer Gleise auf Abzweigstellen - muss der Fahrdienstleiter
  - a) Beteiligte benachrichtigen und
  - b) Merkhinweis „“ oder „F“ nach Modul 408.0402 Nr. 9 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.**Gleise der freien Strecke - außer Gleise auf Abzweigstellen -**
- (3) Der Fahrdienstleiter muss bei Gleisen in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle in der Regel
  1. Beteiligte benachrichtigen und
  2. Merkhinweis „“ oder „F“ nach Modul 408.0402 Nr. 10 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben.**Gleise in einem Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle**

## 3 Nachweis

Nichtbefahrbarkeit und Wiederbefahrbarkeit der Gleise durch Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer und die Benachrichtigung der Beteiligten sind nachzuweisen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Arbeiten an technischen Einrichtungen</b>	<b>408.0475</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Zugeinwirkungen

Bei Arbeiten an Zugeinwirkungen, die auf eine Fahrstraßenfestlegung wirken, muss der Bediener Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 5 anbringen.

## 2 Signale

Wenn an Hauptsignalen, Vorsignalen, Sperrsignalen, Signalen für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten sowie Deckungssignalen gearbeitet wird, muss der Bediener Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 14 anbringen bzw. eingeben.

## 3 Weichen, Gleissperren, Riegel oder Sperrsignale durch Sperre sichern

Wenn ein Bediener verhindern muss, dass Weichen, Gleissperren, Riegel oder Sperrsignale umgestellt werden, muss er Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben.

## 4 LZB-Streckeneinrichtung

Bei unvorhergesehenen Arbeiten an der LZB-Streckeneinrichtung darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 9 und Befehl 10 mit dem Wortlaut „Fahren Sie signalgeführt weiter“ erteilen.

<b>Beispiel</b>	
X	<b>9</b> Schalten Sie die LZB von Zmst <i>Astadt</i> ..... bis Zmst <i>Beheim</i> ..... ab.
X	<b>10</b> Fahren Sie signalgeführt weiter/ <del>Wählen Sie ETCS-Level/ETCS-Betriebsart</del> .....
	<b>10.1</b> Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

Der Fahrdienstleiter darf das Hauptsignal für diese Züge erst auf Fahrt stellen, wenn der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass die LZB abgeschaltet ist. Bei einer seitlichen Einfahrt muss der Fahrdienstleiter die Befehle 9 und 10 vor der Einfahrt in die LZB-Strecke übermitteln.

Für Züge, die bereits LZB-geführt fahren, darf der Fahrdienstleiter die Befehle 9 und 10 erst übermitteln, wenn die Bedingungen nach Modul 408.0652 Abschnitt 1 Absatz (2) und (3) erfüllt sind.

## 5 ETCS-Streckeneinrichtung

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

Der Fahrdienstleiter

- muss ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 oder einen Befehl zurücknehmen,
- muss in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperren aktivieren,
- darf das Hauptsignal auf Fahrt stellen bzw. eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag durch Signal Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Befehl zulassen, nachdem in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperren aktiviert sind,
- muss Triebfahrzeugführern von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1 erteilen.

Beispiel	
X	10 <del>Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart</del> NTC PZB/LZB
X	10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

- muss Triebfahrzeugführern von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-level 0“ und Befehl 10.1 erteilen.

Beispiel	
X	10 <del>Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart</del> 0
X	10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

- (2) Wenn eine ETCS-Zentrale gesperrt werden soll, gilt Folgendes:
- Zugfahrten in den Bereich der betroffenen ETCS-Zentrale hinein dürfen nicht zugelassen sein,
  - Zugfahrten, die sich bereits im Bereich der betroffenen ETCS-Zentrale befinden, müssen diesen Bereich vor der Aktivierung der Sperre der ETCS-Zentrale verlassen haben oder vor einem Haltsignal bzw. ETCS-Halt angehalten haben.

## 6 Abschnittsprüfung

Wenn die Fachkraft Abschnittsprüfung vorgeschrieben hat, muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „AP“ nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre muss der Fahrdienstleiter nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen bzw. eingeben.

## 7 Ankündigen

Wenn die Fachkraft das Ankündigen der Bahnhofsblockbedienung vorgeschrieben hat, muss der Bediener nach Modul 408.0621 Abschnitt 1 Absatz (1) verfahren. \*

## 8 Zustimmung

**Arbeiten**

- (1) Der Fahrdienstleiter bzw. der Bediener darf dem Beginn von Arbeiten erst zustimmen, wenn er - soweit es nach den Angaben der Fachkraft in Betracht kommt -



- a) bei nichtselbsttätigem Streckenblock Rückmelden eingeführt hat,
- b) bei selbsttätigem Streckenblock festgestellt hat, dass die Bedingungen nach Modul 408.0244 Abschnitt 5 Absatz (3) erfüllt sind und Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt ist,
- c) Ankündigen eingeführt hat,
- d) die Abgabe der Meldungen über die Sicherung des Fahrwegs veranlasst hat,
- e) Maßnahmen zur Abschnittsprüfung getroffen hat,
- f) bei Arbeiten an der LZB oder an ETCS festgestellt hat, dass sich kein Zug in dem von der Fachkraft benannten Abschnitt befindet und eine Zugfahrt in diesen Abschnitt hinein nicht zugelassen ist,
- g) für das Anbringen der vorgeschriebenen Merkhinweise und Sperren gesorgt hat,
- h) erforderliche ETCS-Sperren aktiviert hat.
- (2) Der Fahrdienstleiter darf dem Eingeben von vorübergehenden Langsamfahrstellen in die LZB nur zustimmen oder Langsamfahrstellen in die LZB eingeben, wenn keine Zugfahrt in diesen Abschnitt hinein zugelassen ist und eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist: **Langsamfahrstellen, LZB**
- \* a) Im betroffenen Abschnitt befindet sich kein Zug.
- \* b) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden, halten, und zwar
- \* - unmittelbar vor einem Halt zeigenden Signal bzw. einem LZB-Halt vor einem Bahnhof, in einem Bahnhof oder vor einer Abzweigstelle oder
- \* - in einem Bahnhof am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor einem Halt zeigenden Signal bzw. LZB-Halt.
- c) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden, sind mit Befehl nach Modul 408.0492 Abschnitt 4 bzw. 6 beauftragt, höchstens mit der vorzuziehenden Geschwindigkeit zu fahren.
- \* An den betroffenen Signalen dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre muss der Fahrdienstleiter nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- (3) Der Fahrdienstleiter darf dem Aktivieren von vorübergehenden Langsamfahrstellen in ETCS nur zustimmen oder Langsamfahrstellen in ETCS aktivieren, wenn keine Zugfahrt in diesen Abschnitt hinein zugelassen ist und eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist: **Langsamfahrstellen, ETCS**
- \* a) Im betroffenen Abschnitt befindet sich kein Zug.
- \* b) Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden, halten, und zwar
- \* - unmittelbar vor einem Halt zeigenden Signal bzw. einem ETCS-Halt vor einem Bahnhof, in einem Bahnhof oder vor einer Abzweigstelle oder
- \* - in einem Bahnhof am letzten gewöhnlichen Halteplatz vor einem Halt zeigenden Signal bzw. ETCS-Halt.
- Züge, die sich im betroffenen Abschnitt befinden, sind mit Befehl nach Modul 408.0492 Abschnitt 5 bzw. 6 beauftragt, höchstens mit der vorzuziehenden Geschwindigkeit zu fahren.

An den betroffenen Signalen dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit \* Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre muss der Fahrdienstleiter nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Sperrfahrten durchführen</b>	<b>408.0481</b>
	<b>Seite 1</b>

## 1 Ausdehnung der Sperrfahrten

### (1) Sperrfahrten dürfen

**Grundsatz**

- a) von einer Zugmeldestelle bis zur Nächsten verkehren und dabei auf zweigleisiger Strecke das Regelgleis oder das Gegengleis befahren,
- b) einen Teil der freien Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und dabei
  - auf einer Zugmeldestelle beginnen und auf demselben Gleis zur Zugmeldestelle zurückkehren oder auf der freien Strecke enden, oder
  - auf der freien Strecke beginnen und auf der freien Strecke oder auf einer Zugmeldestelle enden.

Für Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, kann in einer Beta etwas anderes bestimmt sein.

Auf zweigleisigen Strecken mit automatischem Streckenblock ohne Erlaubniswechsel müssen Sperrfahrten, die auf dem Regelgleis beginnen, bis zur nächsten Zugmeldestelle durchfahren. Von der freien Strecke dürfen sie nur dann zurückkehren, wenn das Gleis nicht bis zur nächsten Zugmeldestelle befahrbar ist.

Auf Strecken mit automatischem Streckenblock mit Erlaubniswechsel dürfen Sperrfahrten, die von der freien Strecke zurückkehren oder auf freier Strecke enden, nur in entgegengesetzter Fahrtrichtung zur Erlaubnis abgelassen werden, außer, wenn sich die Erlaubnis nicht wechseln lässt. Bei Sperrfahrten, die auf der freien Strecke beginnen, muss die Erlaubnis der Fahrtrichtung entsprechen.

### (2) In ein gesperrtes Streckengleis dürfen mehrere Sperrfahrten eingelassen werden.

**Mehrere Sperrfahrten**

### (3) Für Sperrfahrten, die auf Abzweigstellen verkehren oder Anschlussstellen bedienen, können im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta ergänzende Regeln gegeben sein.

**Abzweigstellen, Anschlussstellen**

### (4) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren.

**Baugleis**

## 2 Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen

Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta kann zugelassen sein, dass auf der freien Strecke Sperrfahrten getrennt oder einzelne Fahrzeuge abgestellt werden dürfen.

## 3 Zugnummer

Bei unvorhergesehenen Fahrten muss der Fahrdienstleiter der ablassenden Zugmeldestelle die Zugnummer bei der Betriebszentrale erfragen. Unvorhergesehene Sperrfahrten fahren nach dem Ersatzfahrplan.

## 4 Zustimmung

- (1) Sperrfahrten dürfen nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters zugelassen werden, der das Gleis gesperrt hat.
- (2) Wenn eine Sperrfahrt auf einer Abzweigstelle beginnt, darf der Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, die Zustimmung erst erteilen, wenn die Fahrdienstleiter der der Abzweigstelle benachbarten Zugmeldestellen zugestimmt haben.
- (3) Eine Sperrfahrt, die auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - beginnt, darf nur der Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, zulassen.
- (4) Fahrzeuge dürfen in ein Gleis nur eingesetzt werden, wenn der Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat, zustimmt.

## 5 Signal- und Blockbedienung, Befehle

Für Signal- und Blockbedienung und das Erteilen von Befehlen gelten folgende Regeln:

**Befehl 14.9** (1) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9 erteilen.

**Strecken ohne Streckenblock** (2) Auf Strecken ohne Streckenblock muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - Hauptsignale bedienen. Sperrfahrten auf dem Gegengleis muss der Fahrdienstleiter

- Befehl 4 und Befehl 6,
- Befehl 4, Befehl 7 und Befehl 1,
- Befehl 5 und Befehl 6 oder
- Befehl 5, Befehl 7 und Befehl 1 und
- ggf. Befehl 14 nach Modul 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (2) b)

erteilen.

**Strecken mit Streckenblock - allgemein -** (3) Auf Strecken mit Streckenblock gilt in der Regel:

- a) Bei Fahrten bis zur nächsten Zugmeldestelle muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - Hauptsignale und Streckenblock bedienen, wenn die Fahrten im Abstand der Zugfolgestellen verkehren und unterwegs keine Rückwärtsbewegungen ausführen.

Die Regeln in Abschnitt 7 Absatz (2) gelten nicht. \*

Für Sperrfahrten auf dem Gegengleis gelten die Regeln im Modul 408.0463 Abschnitte 10 bis 13.

- b) Bei Fahrten auf einem Teil einer zweigleisigen Strecke, wenn die Sperrfahrt auf dem Regelgleis hin und auf dem Gegengleis zurückfährt, darf der Bediener für die Hinfahrt Hauptsignale nicht bedienen. Der Fahrdienstleiter muss Befehl 5 und 5.1 und, sofern für die Ein- oder Weiterfahrt vom Gegengleis kein für Züge gültiges Signal vorhanden ist, Befehl 6 oder Befehl 7 und ggf. Befehl 14 nach Modul 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (2) b) erteilen.

- c) Bei Fahrten auf einem Teil einer zweigleisigen Strecke, wenn die Sperrfahrt auf dem Gegengleis hin und auf dem Regelgleis zurückfährt, darf der Bediener Hauptsignale nicht bedienen.

Beim Hereinholen von Zügen oder Zugteilen muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - die für die Fahrtrichtung des Zuges geltenden Signale bedienen.

- \* Der Fahrdienstleiter darf die Sperrfahrt durch Signal Zs 8 zulassen. Er
- \* muss der Sperrfahrt Befehl 5 und 5.2 und ggf. Befehl 14 nach Modul
- \* 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (2) b) erteilen.

d) Bei Fahrten auf einem Teil einer eingleisigen Strecke darf der Bediener Hauptsignale nicht bedienen. Beim Hereinholen von Zügen oder Zugteilen muss der Bediener - ausgenommen für Kleinwagenfahrten - die für die Fahrtrichtung des Zuges geltenden Signale bedienen. Der Fahrdienstleiter muss der Sperrfahrt Befehl 5 erteilen.

- (4) Bei nichtselbsttätigem Streckenblock muss der Bediener abweichend von den im Absatz (3) gegebenen Regeln für Sperrfahrten - außer Kleinwagenfahrten -, die zum Ausgangsbahnhof zurückkehren, bei der Rückkehr das Einfahrsignal auf Fahrt stellen, wenn
- es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist oder
  - auf eingleisigen Strecken mit Trägerfrequenzblock 71 vor dem Ablassen der ersten Sperrfahrt die Erlaubnis mindestens einmal gewechselt worden ist.
- (5) Bei selbsttätigem Streckenblock gilt abweichend von den im Absatz (3) genannten Regeln:
- a) Der Bediener muss Hauptsignale - außer für Kleinwagenfahrten - auf Fahrt stellen, wenn es die Anlage zulässt. Für Kleinwagenfahrten muss er - soweit möglich - selbsttätige Blocksignale vor Zulassung der Fahrt sperren.
  - b) Der Bediener muss bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte soweit möglich für die Fahrtrichtung der Sperrfahrt festlegen, bevor der Fahrdienstleiter eine Sperrfahrt mit besonderem Auftrag zulässt.
  - c) Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Beendigung aller Sperrfahrten nicht in Grundstellung befinden, darf der Bediener in Grundstellung bringen, wenn der Fahrdienstleiter bei dem Zug, der den Zugfolgeabschnitt vor der Gleissperrung zuletzt befahren hat, eine Räumungsprüfung durchgeführt oder das Freisein des Sperrabschnittes vor dem Einlassen der ersten Sperrfahrt durch Blockabschnittsprüfung oder Auswerten der Anzeigen nach Modul 408.0244 Abschnitt 4 Absätze (4) oder (5) festgestellt hat.
- (6) Sperrfahrten, die während unterbrochener Arbeitszeit verkehren, erhalten Weisungen zur Fahrt abweichend von den Regeln in den Absätzen (1) oder (2) durch Befehl 14. Näheres ist in einer Beta geregelt.

**Nicht-selbsttätiger Streckenblock**

**Selbsttätiger Streckenblock**

**Sperrfahrten bei unterbrochener Arbeitszeit**

## **6 Räumungsprüfung**

- (1) Bevor der Fahrdienstleiter auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock eine Sperrfahrt zulässt, muss er in der Regel eine Räumungsprüfung durchführen, wenn ein Anlass nach Modul 408.0244 Abschnitt 4 Absatz (1) gegeben ist oder eine Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - beginnt.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss die Räumungsprüfung bei dem Zug durchführen, der den gesperrten Abschnitt zuletzt vor der Gleissperrung befahren hat.

- (3) Wenn die Räumungsprüfung nicht durchgeführt werden kann, darf der Fahrdienstleiter eine Sperrfahrt nur zulassen, wenn der Triebfahrzeugführer Befehl 12 nach Abschnitt 7 Absatz (1) a) erhalten hat.

## 7 Befehl 12

- (1) Der Fahrdienstleiter muss Sperrfahrten Befehl 12 wie anderen Zügen erteilen. Ferner muss der Fahrdienstleiter in folgenden Fällen für das gesperrte Gleis mit Befehl 12 Fahren auf Sicht anordnen:
- Auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock kann Räumungsprüfung nach Abschnitt 6 Absatz (3) nicht durchgeführt werden (Grund Nr. 1).
  - Im Gleis ist eine unbefahrbare Stelle vorhanden (Grund Nr. 21).
  - Im Gleis befinden sich Fahrzeuge (Grund Nr. 2).
  - Mehrere Sperrfahrten sollen in das Gleis eingelassen werden (Grund Nr. 3).
- (2) Eine weitere Sperrfahrt darf der Fahrdienstleiter erst zulassen, wenn die erste Sperrfahrt Befehl 12 nach Absatz (1) d) erhalten hat.
- (3) Wenn eine Sperrfahrt in ein Gleis eingelassen werden soll, in dem Beschäftigte zu warnen sind, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 - Grund Nr. 25 - anweisen, im gesperrten Gleis mit höchstens 20 km/h und auf Sicht zu fahren. Er muss zusätzlich Befehl 12.5 erteilen.

## 8 Abmelden, Abfahrt

- (1) Der Fahrdienstleiter muss Sperrfahrten abmelden. Die Stelle, von der die Sperrfahrt abfährt, muss er mit angeben.
- (2) Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke erst abfahren, wenn der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt mündlich gegeben hat.

## 9 Gültigkeit der Signale

Bei mehreren Sperrfahrten

- (1) Wenn mehrere Sperrfahrten vor einem Signal halten oder sich ihm nähern, gelten die Fahrtstellung der Hauptsignale oder die Signale Sh 1, Zs 1, Zs 7, Zs 8 oder Ts 3 nur für den Triebfahrzeugführer der jeweils ersten Sperrfahrt. \*

Signale Ne 14 bei Kleinwagenfahrten

- (2) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer einer Kleinwagenfahrt zur Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehl 2 erteilen. \*

## 10 Geschwindigkeit

Gezogene Sperrfahrt

- (1) Die zulässige Geschwindigkeit einer gezogenen Sperrfahrt ist 50 km/h.


Geschobene Sperrfahrt

- (2) Die zulässige Geschwindigkeit einer geschobenen Sperrfahrt ist
- 30 km/h, jedoch
  - 20 km/h beim Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung,

- (3) Abweichend von Absatz (1) ist die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt die in der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs angegebene Geschwindigkeit. **Schneeräumfahrt**
- (4) Die zulässige Geschwindigkeit einer Kleinwagenfahrt, die von einem Kleinwagen angetrieben wird, ist 25 km/h. **Kleinwagenfahrt**

**11 Bahnübergänge**

- (1) Bei Bahnübergängen mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung ist im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta bestimmt, wie zu verfahren ist, wenn Sperrfahrten - ausgenommen Kleinwagenfahrten - zwischen dem Einschaltpunkt und dem Bahnübergang halten müssen oder beginnen oder enden. **Zuggesteuert**
- (2) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer von Kleinwagenfahrten für das Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung Befehl 8 erteilen. Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta ist bestimmt, wie zu verfahren ist, wenn Kleinwagenfahrten zwischen dem Einschaltpunkt und dem Bahnübergang halten müssen bzw. beginnen oder enden. **Kleinwagenfahrten**
- \* (3) Bei Bahnübergängen, vor denen ein Orientierungszeichen „PZB BÜ“ aufgestellt ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 12.4 erteilen, wenn Sperrfahrten zwischen dem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ und dem Bahnübergang beginnen oder enden und die Sperrfahrt die PZB-Streckeneinrichtung am Orientierungszeichen befahren soll. **Orientierungszeichen „PZB-BÜ“**

<b>Beispiel</b>	
	12.4 PZB - <del>an</del> ..... <del>sig</del> ..... - in km <u>123,456</u> ..... - ständig wirksam / <del>unwirksam</del> .

**12 Rück- oder Weiterfahrt**

Bei Halt auf freier Strecke muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, der die Sperrfahrt abgelassen oder zugelassen hat, sobald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fahrdienstleiter muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.

**13 Sperrfahrt beenden**

- (1) Wenn eine Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Ankunft aller Fahrzeuge melden.
- (2) Wenn eine Sperrfahrt auf der freien Strecke - außer auf einer Abzweigstelle - endet, muss der Triebfahrzeugführer,
  - wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle abgefahren ist, dem Fahrdienstleiter dieser Zugmeldestelle,
  - wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke abgefahren ist, dem Fahrdienstleiter, der das Gleis gesperrt hat,

melden, dass das Streckengleis von allen Fahrzeugen der Sperrfahrt und von ggf. abgestellten Fahrzeugen geräumt ist. Signaltechnische Einrichtungen zum Einschließen einer Sperrfahrt in einer Ausweichanschlussstelle darf der Bediener erst nach der Meldung bedienen.

- (3) Der Fahrdienstleiter muss das Beenden der Sperrfahrt der benachbarten Zugmeldestelle - sofern sie einem anderen Fahrdienstleiter zugeteilt ist - sowie den beteiligten Betriebsstellen mit den Worten melden: „Sperrfahrt (Nummer) in (Name der Betriebsstelle/km ...) beendet, Gleis bleibt gesperrt“. Mit der Meldung über das Beenden der Sperrfahrt darf er die Meldung über die Aufhebung der Gleissperrung verbinden.

### 14 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Folgendes nachweisen:

- Abfahrt der Sperrfahrt,
- Meldung des Triebfahrzeugführers über die Ankunft aller Fahrzeuge, wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet,
- Meldung des Triebfahrzeugführers, dass das Streckengleis von allen Fahrzeugen der Sperrfahrt geräumt ist, wenn die Sperrfahrt auf der freien Strecke endet, und
- das Beenden der Sperrfahrt.

Für Einträge im Zugmeldebuch gilt folgendes Muster:																	
1	2		3		4		5		6		7		8		9	10	
Tag	Regelgleis von ← Gegengleis nach				Regelgleis nach ← Gegengleis von												
15.12.	Adorf				Cestadt												
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke	
→	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	←		
4728			10	30			10	36			10	37					
<i>Sperrf 80412</i>											Gesp	10.45				Arbeiten nach Betra 2312,	
4730			10	48			10	55			ab FBH	10.50				10.46 Bet ben	
4732			11	05			11	12									
											an FBH	11.57			<i>Sperrf 80412</i>	11.57 alle Fz in FBH,Lange,Tf	
																11.58 GI FBH - FCS befahrbar,	
																Groß	
											Sperr aufgeh	11.59				11.59 Bet ben	
	<b>Baugleis</b>																
4728			10	30			10	36			10	37					
											Gesp	10.45				Arbeiten nach Betra 2312,	
4730			10	48			10	55								10.46 Bet ben	
4732			11	05			11	12			Baugleis	10.50				10.51 Bet ben	





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit durchführen</b>	<b>408.0485 Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

Hilfszüge dürfen auf Strecken verkehren, auf denen die Arbeitszeit unterbrochen ist. Hilfszüge, die zum Heimatbahnhof zurückkehren, dürfen nur dann über diese Strecken fahren, wenn sonst die Rückkehr wesentlich verzögert würde.

## 2 Verständigung

- (1) Die Fahrdienstleiter der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen, müssen Hilfszüge vereinbaren, abmelden und zurückmelden.
- (2) Der Fahrdienstleiter, der einen Hilfszug abgelassen hat, muss nach dem Ende der unterbrochenen Arbeitszeit sofort die dazwischen gelegenen Zugmeldestellen verständigen, dass ein Hilfszug gefahren ist und ob dieser die Strecke geräumt hat oder noch unterwegs ist.
- (3) Der Fahrdienstleiter muss Vereinbarung und Meldungen nachweisen.

## 3 Signale bedienen

Die Fahrdienstleiter der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen, dürfen für die Aus- und Einfahrt des Hilfszuges Hauptsignale nicht bedienen. Für die Ausfahrt auf die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit ist keine Räumungsprüfung bei dem zuletzt gefahrenen Zug erforderlich.

## 4 Gültigkeit der Signale, Befehle

- (1) Für die Fahrt gelten nur die Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestellen, die die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit begrenzen.
- (2) Der Fahrdienstleiter, der den Hilfszug ablässt, muss den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 - Grund Nr. 8 - anweisen, die Strecke mit höchstens 50 km/h zu befahren. Im Befehl 14 muss er zusätzlich vorschreiben, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren. Außerdem muss er das erste vom Triebfahrzeugführer zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle nennen.

## 5 Bahnübergänge befahren

- (1) Für die Fahrt zum Einsatzort muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mit Befehl 14 die Bahnübergänge bezeichnen, deren technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht überwacht wird (Betriebsstellenbuch). Er muss die Weisung geben, die Bahnübergänge mit höchstens 10 km/h zu befahren und Wegebenutzer durch Signal Zp 1 zu warnen.
- (2) Dem Triebfahrzeugführer eines Hilfszuges, der zum Heimatbahnhof zurückkehrt, muss der Fahrdienstleiter für das Befahren der in Absatz (1) genannten Bahnübergänge Befehl 8 erteilen.
- (3) Die Bahnübergänge dürfen auch in einem vorbereiteten Beiblatt zum Befehl genannt werden.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen</b>	<b>408.0487</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Regelung und Sicherung der Zugfolge

- (1) Auf Strecken mit Stichstreckenblock darf sich in der Regel nur ein Zug befinden. **Ein-Zug-Betrieb**
- (2) Eine Strecke mit Stichstreckenblock gilt als frei, wenn der Fahrdienstleiter durch Auswertung der Meldeanzeigen des Streckenblocks oder eine Räumungsprüfung festgestellt hat, dass ein Zug vollständig auf der angrenzenden Zugmeldestelle angekommen ist. **Freisein der Strecke, Räumungsprüfung**
- (3) Das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke darf angeordnet werden, bei Halt des Zuges
  1. auf der angrenzenden Zugmeldestelle
  2. auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke,
 wenn es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist. **Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke**

Auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit muss das Verfahren nach Nr. 1 angeordnet werden, wenn die letzte Zugfahrt vor der unterbrochenen Arbeitszeit in die Stichstrecke fährt und während der unterbrochenen Arbeitszeit auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke verbleibt.
- (4) Für die Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke ist durch den Fahrdienstleiter folgender Wortlaut zu verwenden: **Wortlaut**

„Zug (Nummer) darf in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

\* Wenn der Fahrt ein Hindernis entgegensteht, verweigert der Fahrdienstleiter die Zustimmung mit dem Wortlaut:

\* „Nein, warten.“
- (5) Der Fahrdienstleiter darf die Zustimmung bis zu 10 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt erteilen.
- (6) Strecken, auf denen die Regeln dieser Module angewendet werden dürfen, sind im Betriebsstellenbuch aufgeführt.

## 2 Befehle

Müssen Befehle erteilt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Abfahrt für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke anordnen und die Zustimmung im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Modul 408.0487V02 nachweisen.

Der Fahrdienstleiter muss Befehle jeweils für Fahrten in die Stichstrecke und für Fahrten aus der Stichstrecke getrennt voneinander erteilen. Er darf Befehle für die Fahrt aus der Stichstrecke bereits vor der Fahrt in die Stichstrecke übermitteln.

In den Befehlsvordrucken ist die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke sinngemäß als Zugmeldestelle zu behandeln.

### **3 Zug- und Rangierfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock**

**Fahrt in die Stichstrecke** (1) Eine Fahrt in die Strecke mit Stichstreckenblock wird in der Regel mit Hauptsignal zugelassen; die Zulassung gilt bis zum Halt der zurückkehrenden Zugfahrt vor dem Einfahrsignal der angrenzenden Zugmeldestelle.

**Fahrt aus der Stichstrecke** (2) Für den ersten Zug nach unterbrochener Arbeitszeit auf der Stichstrecke, wenn dieser auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke beginnt, oder bei einem Personalwechsel des Triebfahrzeugführers auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke, wird durch den Triebfahrzeugführer eine Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke eingeholt. Eine Fahrt aus der Strecke mit Stichstreckenblock in die angrenzende Zugmeldestelle wird in der Regel mit Hauptsignal zugelassen.

**Rangieren** (3) Das Rangieren auf Strecken mit Stichstreckenblock außerhalb von Baugleisen ist nicht zulässig, ausgenommen das Umfahren von Zügen durch das Triebfahrzeug beim Fahrtrichtungswechsel auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke sowie beim Bedienen von Anschlussstellen.

Das Rangieren auf dem Einfahrgleis oder über die Einfahrweiche der angrenzenden Zugmeldestelle hinaus ist zulässig, wenn der Fahrdienstleiter zuvor das Freisein der Strecke festgestellt hat.

(4) Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche oder abweichende Regeln gegeben sein.

### **4 Sperren von Gleisen, Sperrfahrten**

**Zuständigkeit** (1) Der Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle ist für die Sperrung der Gleise einer Strecke mit Stichstreckenblock zuständig.

**Sperrabschnitt** (2) Es ist zulässig, die Strecke zwischen der angrenzenden Zugmeldestelle und der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke oder einzelne Abschnitte der freien Strecke zu sperren.

**Voraussetzung** (3) Müssen Gleise gesperrt werden, muss der Fahrdienstleiter vor der Sperrung nach Abschnitt 1 Absatz (2) in der Regel feststellen, dass die Strecke frei von Fahrzeugen ist. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein. \*

**Unvorhersehbare Sperrungen** (4) Bei unvorhergesehenen Sperrungen entfällt die Voraussetzung nach Absatz (3). Bei gleichzeitiger Streckenbelegung durch eine Zugfahrt muss der Fahrdienstleiter gegebenenfalls Maßnahmen bei Gefahr nach Modul 408.0581 treffen.

**Bedienung von Anst.** (5) Fahrten zur Bedienung von Anschlussstellen dürfen nur als Sperrfahrten durchgeführt werden.

### **5 Benachrichtigen von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen**

**Bahnübergangsposten** (1) Bei der Benachrichtigung von Bahnübergangsposten gilt Folgendes:

- Der Fahrdienstleiter muss Bahnübergangsposten auch über Züge benachrichtigen, die von der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zur angrenzenden Zugmeldestelle fahren.

- Für die Dauer der Benachrichtigung muss der Fahrdienstleiter für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke anordnen, dass die Zustimmung zur Abfahrt durch den Triebfahrzeugführer angefordert wird.
- Der Fahrdienstleiter muss Bahnübergangsposten vor dem Erteilen der Zustimmung zur Fahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke bzw. der Zulassung der Fahrt auf der angrenzenden Zugmeldestelle benachrichtigen.
- Einen Bahnübergangsposten muss der Fahrdienstleiter mit den Worten:  
„Zug (Nummer) in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke/angrenzende Zugmeldestelle) voraussichtlich ab (Minute der voraussichtlichen Abfahrtszeit)“  
benachrichtigen.

(2) Bei der Benachrichtigung von Arbeitsstellen gilt Folgendes:

**Arbeitsstellen**

- Der Fahrdienstleiter darf dem Beginn der Arbeiten erst zustimmen, wenn Fahrzeuge, die die Stichstrecke zuvor befahren haben, diese verlassen haben.
- Für die Dauer der Benachrichtigung muss der Fahrdienstleiter für die Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke anordnen, dass die Zustimmung zur Abfahrt durch den Triebfahrzeugführer angefordert wird.
- Die Benachrichtigung muss vor dem Erteilen der Zustimmung zur Fahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke bzw. der Zulassung der Fahrt auf der angrenzenden Zugmeldestelle erfolgen.
- Eine Arbeitsstelle ist mit den Worten:  
„Zug (Nummer) von (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke/angrenzenden Zugmeldestelle) nach (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke/angrenzende Zugmeldestelle)“  
zu benachrichtigen.

(3) Alle Aufträge und Meldungen im Zusammenhang mit dem Benachrichtigen von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen sind im Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Modul 408.0487V02 nachzuweisen.

**Nachweis**

## **6 Unregelmäßigkeiten, Störungen**

- (1) Sind Telekommunikationseinrichtungen völlig gestört und müssen Zustimmungen zur Abfahrt erteilt werden, sind weitere Zugfahrten nach Störungseintritt nicht zulässig.
- (2) Bei Störungen des Stichstreckenblocks ist die angrenzende Zugmeldestelle Räumungsprüfstelle.

**Völlig gestörte  
Verständigung**

**Räumungs-  
prüfstelle**

## **7 Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock**

Aufträge und Meldungen, die nicht für das Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Modul 408.0487V02 bestimmt sind, muss der Fahrdienstleiter im Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock nach Vordruck 408.0487V01 nachweisen.

**Nachweis**

## **8 Befehl 14**

Wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter meldet, dass er das Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock nicht führen kann, darf der Fahrdienstleiter die Wortlaute der Aufträge und Meldungen auch mit Befehl 14 übermitteln.



# Zugmeldebuch

## für die Strecke mit Stichstreckenblock

von ..... bis .....

Betriebsstelle .....

Begonnen am ....., abgeschlossen am ....., Inhalt: ..... Blätter

### Anleitung

Tragen Sie Meldungen oder Ankunftszeiten für den anschließenden Streckenabschnitt bis zur Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke auf einer besonderen Seite ein, und zwar in

Spalte 1: Nummer des abgehenden Zuges,

Spalte 2: Nummer des ankommenden Zuges,

Spalte 3: Abfahrt auf der angrenzenden Zugmeldestelle,

Spalte 4: Zeit der Ankunft auf der angrenzenden Zugmeldestelle,

Spalte 5: Zeit der Feststellung der Räumungsprüfung

V408.0487V01 Zugmeldebuch für Strecken mit Stichstreckenblock (Titel)





# Fernsprechbuch für Strecken mit Stichstreckenblock

Angrenzende Zugmeldestelle

.....

an der Stichstrecke von ..... nach .....

Begonnen .....

Abgeschlossen .....

Inhalt: ..... Seiten

## **Anleitung:**

1. Die Einträge sind vor der Abgabe bzw. sofort nach dem Empfang der Meldung vorzunehmen.
2. Die Wortlaute der Meldungen sind auf der Rückseite des Fernsprechbuches abgedruckt.
3. Nicht Zutreffendes ist zu streichen.
4. Beim Datumswechsel zwischen der Anordnung des Verfahrens und der Zustimmung ist beim Führen der Spalte 2 eine neue Zeile zu verwenden.



**Wortlaute bei der Anwendung des Verfahrens der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke**

**Anfrage zur Zustimmung**

„Darf Zug (Nummer) in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren?“

**Zustimmung**

„Zug (Nummer) darf in (Name der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke) abfahren.“

**Ablehnung**

„Nein, warten.“





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt</b>	<b>408.0488</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

- (1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal - bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal - nicht angehalten werden, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen. **Übergang am Signal**
- Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen.
- (2) Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine Zugfahrt ist nicht zugelassen. In einer Beta können zusätzliche Regeln gegeben sein. **Baugleis**
- (3) Für den Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt, die eine Anschlussstelle ohne Hauptsignale verlässt, sind im Betriebsstellenbuch zusätzliche Regeln gegeben. **Anschlussstelle**
- \* (4) Eine Zugfahrt, die nach dem Übergang aus einer Rangierfahrt auf der freien Strecke beginnt, darf nur mit mündlicher Zustimmung des Fahrdienstleiters zugelassen werden, wenn keine Hauptsignale bedient werden können. **Zustimmung**

## 2 Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

- (1) Eine Zugfahrt darf in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug **Übergang mit Halt**
- a) am gewöhnlichen Halteplatz,
- b) vor einem Halt zeigenden Signal,
- \* c) vor einem Signal Ne 1 oder in Höhe eines Einfahr- oder Blocksignals am Gegengleis oder
- \* d) vor einer auf der freien Strecke liegenden Anschlussweiche zum Zwecke der Bedienung einer Anschlussstelle ohne Hauptsignale
- zum Halten gekommen ist. Für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in ein Baugleis oder eine Anschlussstelle fährt, können in einer Beta oder im Betriebsstellenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein.
- \* In den Fällen nach b) und c) muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer beauftragen, den Zugschluss so lange eingeschaltet bzw. angebracht zu lassen, bis er eine Räumungsprüfung durchführen kann, wenn dies erforderlich ist.
- (2) Im Betriebsstellenbuch sind Regeln gegeben, wenn ein Zug nach planmäßigem Halt am Bahnsteig als Rangierfahrt bis zum Halt zeigenden Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt vorziehen darf. **Vorziehen nach Halt am Bahnsteig**
- (3) Eine Zugfahrt darf ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: **Übergang ohne Halt**
1. Im Betriebsstellenbuch sind die Nummer des Zuges und der Fahrweg der Rangierfahrt genannt.
  2. Der Weichenwärter stimmt der Rangierfahrt durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Ra 12 (DV 301) am Halt zeigenden Hauptsignal zu.

Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.



## Richtlinie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Reisende sichern</b>	<b>408.0491</b> <b>Seite 1</b>

Wo höhengleiche Übergänge von Reisenden betreten werden können, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Sonstige Besonderheiten</b>	<b>408.0492</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Zugverspätungen

- (1) Wenn der Fahrdienstleiter bei Verspätung eines Zuges Maßnahmen treffen muss, muss er sich, ohne eine Verspätungsmeldung abzuwarten, nach dem Lauf des Zuges erkundigen. **Erkundigen**

- (2) Der Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle, auf der die Verspätung eines Reisezuges erstmals 10 Minuten und mehr beträgt oder auf der sich eine gemeldete Verspätung um 10 Minuten und mehr ändert, muss die Verspätung unter Angabe des Grundes in der Regel fernmündlich allen Zugmeldestellen bis zum nächsten Anschlussbahnhof melden. **Züge, Meldungen**

Der Fahrdienstleiter eines Anschlussbahnhofs muss die Verspätung in gleicher Weise weiter melden, wobei er voraussichtliche Änderungen berücksichtigen muss.

Im Betriebsstellenbuch kann die Meldung kleinerer Verspätungen angeordnet oder eine andere Stelle mit den Meldungen beauftragt sein. Verspätungen von 30 Minuten und mehr muss der Fahrdienstleiter darüber hinaus auch den Stellen melden, die besondere Maßnahmen treffen müssen. Im Betriebsstellenbuch sind die Züge und Stellen bestimmt.

- (3) Der Fahrdienstleiter muss die Verspätungsmeldung möglichst frühzeitig, spätestens fünf Minuten nach der planmäßigen Ab- oder Durchfahrtszeit des Zuges geben. Wenn die Verspätung zu diesem Zeitpunkt noch nicht genau bekannt ist, muss er die Verspätung schätzen und als voraussichtliche Verspätung melden. Wenn die tatsächliche Verspätung um 10 Minuten und mehr abweicht, muss er diese möglichst nachmelden. **Zeitpunkt der Meldung**

- (4) Über Zugverspätungen muss der Fahrdienstleiter die beteiligten Stellen der Deutschen Bahn und ggf. auch andere Stellen (z. B. Grenzdienststellen) benachrichtigen. **Benachrichtigen**

- (5) Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, ob ein Bahnhof Anschlussbahnhof ist und es sind die benachbarten Anschlussbahnhöfe genannt.

## 2 Züge anhalten

- (1) Bei Unfällen, Bränden oder anderen allgemeinen Gefahren darf der Fahrdienstleiter Züge anhalten, um Hilfskräfte aufzunehmen oder abzusetzen. **Aufnahme von Hilfskräften**
- (2) Wenn die Betriebszentrale dem Fahrdienstleiter mitteilt, dass sie einen zusätzlichen Halt genehmigt hat, muss er den Zug in ein hierfür geeignetes Gleis einlassen. **Zusätzlicher Halt**

## 3 Weichen der Einfahrstraße bei der Ausfahrt sichern

Wenn ein Zug nach dem Anhalten an einem gewöhnlichen Halteplatz oder vor dem Zielsignal einer Zugstraße nicht vollständig an der Fahrstraßen-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist und bei der Ausfahrt noch Weichen der Einfahrstraße befährt, die nicht vom Ausfahrtsignal abhängig sind, muss der Bediener den Fahrstraßenhebel für die Einfahrt in umgelegter Stellung belassen. Wenn das nicht möglich ist und er den Fahrstraßenhebel bei der Ausfahrt nicht erneut umlegen kann, muss er Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 6 anbringen. Für die Fahrweg-

sicherungsmeldung gelten die Regeln im Modul 408.0233 Abschnitt 3 Absatz (3). Bei beginnenden Zügen muss er sinngemäß verfahren.

#### 4 Befehl 12 auf Strecken mit LZB

Wenn ein Fahrdienstleiter auf Strecken mit LZB Befehle 12 erteilen muss, muss er wie folgt vorgehen:

- (1) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges nicht mit LZB ausgerüstet ist, gilt Folgendes:

Der Fahrdienstleiter muss Befehl 12 nur erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als 160 km/h oder wenn er Fahren auf Sicht anordnen muss.

- (2) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit LZB ausgerüstet ist, gilt Folgendes:

a) Eine entsprechende Langsamfahrstelle ist in die LZB eingegeben: Der Fahrdienstleiter muss Befehl 12 nur erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als 160 km/h oder wenn er Fahren auf Sicht anordnen muss.

b) Die Langsamfahrstelle ist nicht in die LZB eingegeben:

1. Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit unter 160 km/h oder Fahren auf Sicht anordnen muss, muss er zusätzlich zum Befehl 12 einen Befehl 11 erteilen. Befehl 11 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter am Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt. \*  
\*  
\*
2. Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher anordnen muss, muss er Befehl 12 erteilen mit dem Auftrag, die anzuordnende Geschwindigkeit vom Ort der Befehlsübermittlung bis zur ersten Zugmeldestelle hinter dem Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung zu fahren.

#### 5 Befehl 12 auf Strecken mit ETCS

Wenn ein Fahrdienstleiter auf mit ETCS ausgerüsteten Strecken ohne Hauptsignale Befehle 12 erteilen muss, muss er wie folgt vorgehen:

- (1) Wenn eine entsprechende Langsamfahrstelle in ETCS eingegeben und aktiviert ist, muss er Befehl 12 nur in folgenden Fällen erteilen:

- Der Fahrdienstleiter muss Fahren auf Sicht anordnen.
- Der Fahrdienstleiter lässt die Zugfahrt auf Befehl zu und die anzuordnende Geschwindigkeit ist niedriger als 40 km/h. Im Betriebsstellenbuch kann eine abweichende Regel gegeben sein.

- (2) Wenn die Langsamfahrstelle nicht in ETCS eingegeben und aktiviert ist, gilt Folgendes:

a) Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit unter 160 km/h oder Fahren auf Sicht anordnen muss, muss er zusätzlich zum Befehl 12 einen Befehl 11 erteilen. Befehl 11 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter am Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt. Alternativ darf er auch nach b) vorgehen. \*  
\*  
\*

- b) Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher anordnen muss, muss er Befehl 12 erteilen mit dem Auftrag, die anzuordnende Geschwindigkeit vom Ort der Befehlsübermittlung bis zur ersten Zugmeldestelle hinter dem Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung zu fahren.

## 6 Befehl 12 auf Strecken mit PZB/LZB und ETCS

Wenn ein Fahrdienstleiter auf Strecken mit PZB/LZB und ETCS Befehle 12 erteilen muss, muss er wie folgt vorgehen:

- (1) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges weder mit LZB noch mit ETCS ausgerüstet ist, muss er Befehl 12 nur dann erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als 160 km/h oder wenn er Fahren auf Sicht anordnen muss.
- (2) Wenn das Fahrzeug an der Spitze des Zuges mit LZB oder ETCS ausgerüstet ist, gilt Folgendes:
  - a) Eine entsprechende Langsamfahrstelle ist in die LZB und in ETCS eingegeben und aktiviert: Der Fahrdienstleiter muss Befehl 12 nur erteilen, wenn die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als 160 km/h oder wenn er Fahren auf Sicht anordnen muss.
  - b) Die Langsamfahrstelle ist nicht in die LZB bzw. in ETCS eingegeben und aktiviert:
    1. Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit unter 160 km/h oder Fahren auf Sicht anordnen muss, muss er zusätzlich zum Befehl 12 einen Befehl 11 erteilen. Befehl 11 ist nicht erforderlich, wenn der Fahrdienstleiter am Beginn des im Befehl 12 genannten Abschnittes eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zulässt.
    2. Wenn der Fahrdienstleiter eine Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher anordnen muss, muss er Befehl 12 erteilen mit dem Auftrag, die anzuordnende Geschwindigkeit vom Ort der Befehlsübermittlung bis zur ersten Zugmeldestelle hinter dem Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung zu fahren.

\*  
\*  
\*

## 7 Änderung der Traktionsart

Wenn auf Strecken mit elektrischem Zugbetrieb ein Triebfahrzeug mit einer anderen Traktionsart gestellt wird, als im Fahrplan vorgesehen ist, muss der Fahrdienstleiter die beteiligten Stellen wie bei fernmündlicher Bekanntgabe eines Zuges des Gelegenheitsverkehrs verständigen.

## 8 Reihenfolge der Züge ändern

Wenn der Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle auf eingleisiger Strecke von der planmäßigen oder der zuletzt bekannt gegebenen Reihenfolge der Züge abweichen will, muss er die geänderte Reihenfolge mit den beteiligten Zugmeldestellen vereinbaren. Er muss die beteiligten Mitarbeiter auf den Betriebsstellen unterrichten.

## 9 Weiterfahrt nach Halt

### Selbsttätiges Blocksignal oder LZB- Blockstelle

- (1) Wenn sich ein Triebfahrzeugführer an einem selbsttätigen Blocksignal - außer bei automatischem Streckenblock - bei Haltstellung oder an einer Blockstelle für anzeigegeführte Züge bei LZB-Halt oder ETCS-Halt meldet und nicht sofort feststeht, dass der zugehörige Zugfolgeabschnitt noch durch einen Zug besetzt ist, muss der Fahrdienstleiter das Blocksignal oder die virtuelle Blockstelle sperren, bis der Zug weiterfahren darf.

Wenn er das selbsttätige Blocksignal oder die virtuelle Blockstelle nicht sperren kann, muss er den Triebfahrzeugführer mündlich anweisen, auch dann halten zu bleiben, wenn das Blocksignal Fahrt zeigt oder der Auftrag „LZB-Fahrt“ bzw. eine Fahrerlaubnis in ETCS erteilt ist, und zwar so lange, bis er der Weiterfahrt zusätzlich mündlich zugestimmt hat.

### Selbststell- betrieb, Zuglenkung

- (2) Wenn sich ein Triebfahrzeugführer wegen Haltstellung eines Einfahr-, Zwischen- oder Ausfahrsignals oder Blocksignals einer Abzweigstelle meldet und der Fahrdienstleiter nicht sogleich erkennt, dass die zugehörige Zugstraße oder der zugehörige Zugfolgeabschnitt noch besetzt ist, dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan für dieses Signal nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	408.0501 Seite 1

## 1 Zugmeldestelle

(1) Allgemein gilt:

**Allgemeines**

- a) Wenn der Fahrdienstleiter der benachbarten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder eines benachbarten örtlich besetzten Bahnhofsteils nach unterbrochener Arbeitszeit die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen hat, darf der Fahrdienstleiter Züge in der Regel ablassen, wenn er mit dem Fahrdienstleiter der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle oder des nächsten örtlich besetzten Bahnhofsteils die Reihenfolge der Züge vereinbart hat. Der Fahrdienstleiter muss die Zugmeldungen an diese Stelle geben.
- b) Wenn ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fahrdienstleiter die Arbeit nicht aufgenommen hat, enden oder beginnen soll und der Fahrdienstleiter der benachbarten besetzten Zugmeldestelle die Reihenfolge der Züge nicht mit der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vereinbaren kann, weil
  - sie nicht vorhanden ist oder
  - er für die nächste örtlich besetzte Zugmeldestelle selbst zuständig ist,muss er die Reihenfolge der Züge selbst bestimmen und im Zugmeldebuch nachweisen.
- c) Der Fahrdienstleiter muss Schrankenwärter oder örtlich besetzte Blockstellen verständigen (Betriebsstellenbuch). Das Befahren des Gegengleises ist nicht zugelassen.

(2) Zur Befehlserteilung gilt:

**Befehl 14**

- a) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer durch Befehl 14
  1. beauftragen, am Einfahrsignal oder Blocksignal der noch nicht besetzten Zugmeldestelle zu halten und Weisung des dortigen Fahrdienstleiters für die Weiterfahrt einzuholen,
  2. beauftragen - wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht - mit höchstens 5 km/h auf Bahnhöfen ein- und - wenn der Zug weiterfahren soll - auszufahren bzw. auf Abzweigstellen weiterzufahren,
  3. verständigen, dass Haupt- und Sperrsignale der nicht besetzten Zugmeldestellen nicht gelten,
  4. verständigen, dass Signale der Blockstellen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, die dem Fahrdienstleiter zugeteilt sind, der die Arbeit nicht aufgenommen hat, nicht gelten,
  5. beauftragen, gegen die Spitze zu befahrende Weichen der bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle vorhandenen Anschlussstellen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn die Zugfahrt über diese Weichen mit besonderem Auftrag zugelassen wird.

b) Wenn ein Zug auf der Zugmeldestelle, deren Fahrdienstleiter die Arbeit nicht aufgenommen hat,

1. enden soll, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer zusätzlich zu den Weisungen nach a) durch Befehl 14 beauftragen, nach Halt am gewöhnlichen Halteplatz die Weisung des Fahrdienstleiters einzuholen, und - wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreichen kann - sich beim beauftragenden Fahrdienstleiter zu melden und ihm eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben,
2. beginnen soll, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Weisungen nach a) Nr. 3 bis Nr. 5 erteilen und ihn durch Befehl 14 beauftragen, auf der nicht besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 5 km/h auszufahren.

Der Fahrdienstleiter muss Merkinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 eingeben bzw. anbringen. \*

Die in a) Nr. 1 und Nr. 4 genannten Signale und die in a) Nr. 5 genannten Weichen sind im Betriebsstellenbuch genannt.

Bei Übermittlung des Befehls 14 muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mündlich über den Anlass verständigen.

#### **Fahrwege**

- (3) Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, für welche Fahrtrichtung Fahrwege auf benachbarten Abzweigstellen oder Bahnhöfen mit Streckenverzweigungen eingestellt sind.

## **2 Blockstelle**

Wenn der Fahrdienstleiter einer Blockstelle, die keine Zugmeldestelle ist, nach unterbrochener Arbeitszeit die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen hat, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführern durch Befehl 14 mitteilen, dass das Blocksignal nicht gilt.

## **3 Bahnübergänge**

Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, bei welchen Bahnübergängen bis zur nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle die technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf den besetzten Betriebsstellen überwacht wird und für die der Fahrdienstleiter deshalb dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen muss.

## **4 Befehle ohne Vordruck**

- (1) Der Fahrdienstleiter darf Befehle nach Abschnitt 1 Absatz (2), Abschnitt 2 oder Abschnitt 3 auch ohne Vordruck geben (Betriebsstellenbuch). Wenn der Fahrdienstleiter Befehle ohne Vordruck gibt, muss der Triebfahrzeugführer Signale oder Bahnübergänge in der im Befehl genannten Reihenfolge antreffen.
- (2) Im Betriebsstellenbuch können Muster für Befehle ohne Vordruck enthalten sein.

## **5 Betriebsstelle wieder besetzt**

Wenn ein Fahrdienstleiter die Arbeit nach unterbrochener Arbeitszeit verspätet aufnimmt, muss er sich sofort bei den benachbarten Fahrdienstleitern erkundigen, ob diese einen Zug abgelassen haben. Wenn sich ein Triebfahrzeugführer am Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle meldet, muss der Fahrdienstleiter ihm mitteilen, dass die Zugmeldestelle inzwischen besetzt ist und dass die von der benachbarten Zugmeldestelle ausgestellten Befehle für die Weiterfahrt nicht mehr gelten. Der Fahrdienstleiter muss hiervon die Fahrdienstleiter verständigen, die die Zugfahrt vereinbart hatten.







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	408.0521 Seite 1

## 1 Allgemeine Maßnahmen

Wenn ein Zug zum Halten kommt, bevor er mit Zugschluss an der Signal-Zugschlussstelle eines Einfahr- oder Blocksignals vorbeigefahren ist, darf der Fahrdienstleiter das Signal nicht auf Halt stellen und die Räumungsprüfung nicht bestätigen. Der Bediener des Signals muss sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Der Fahrdienstleiter muss sofort den Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugfolgestelle verständigen.

## 2 Merkinweis, Sperre

Auf Strecken ohne Streckenblock muss der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugfolgestelle Merkinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

## 3 Selbststellbetrieb, Zuglenkung mit Lenkplan

Auf der rückgelegenen Zugfolgestelle dürfen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

## 4 Signal auf Halt stellen

Nachdem der Zug mit Zugschluss an der Signal-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist, ist das Signal auf Halt zu stellen und die Räumungsprüfung zu bestätigen.

## 5 Weichen umstellen

Wenn durch das Signal gesicherte Weichen umgestellt werden müssen, darf das Signal auf Halt gestellt und die Fahrstraße aufgelöst werden. Das Signal ist anschließend wieder auf Fahrt zu stellen, wenn es die Anlage zulässt.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in ETCS-Betriebsart TR</b>	<b>408.0531 Seite 1</b>

## 1 Aufgaben des Triebfahrzeugführers

- \* Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen:
- \* a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal,
- \* b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre,
- \* c) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,
- \* d) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt,
- \* e) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt,
- \* f) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt,
- \* g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Halt,
- \* h) Unzulässige Vorbeifahrt an einem LZB-Nothalt,
- \* i) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt,
- \* j) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR,
- \* k) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt,
- \* l) Zwangsbremung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt.

## 2 Aufgaben des Fahrdienstleiters

- (1) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer für die Weiterfahrt Befehl 2 erteilen, auch wenn er das Signal nachträglich bedient.

### Beispiel für Befehl 2

X	2	Sie dürfen <del>-vorbeifahren-</del> weiterfahren nach Vorbeifahrt / <del>TR</del> - am / <del>an</del> / <del>in</del>		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Abzw, Üst, Bf, Bft, Bk, Dkst
		<i>Esig</i>	<i>A</i>	<i>Bf Beheim</i>
	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		
X	2	Sie dürfen <del>-vorbeifahren-</del> weiterfahren nach Vorbeifahrt / <del>TR</del> - am / <del>an</del> / <del>in</del>		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Abzw, Üst, Bf, Bft, Bk, Dkst
		<i>Ne 1</i>	<i>Km 123,456</i>	<i>Bf Beheim</i>
	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		

**Voraussetzungen**

- (2) Der Fahrdienstleiter darf den Befehl erst übermitteln, wenn die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind. Dies gilt auch, wenn ihm der Triebfahrzeugführer mitgeteilt hat, dass eine Zwangsbremmung durch PZB an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder Kennlicht oder einem Sperrsignal, das Signal Sh 1, Ra 12 (DV 301) oder Kennlicht zeigt, eingetreten ist.

**Befehl 2.1**

- (3) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges zusätzlich zum Befehl 2 nach Absatz (1) mit Befehl 2.1 beauftragen, bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren, wenn ein Zug unzulässig
- an einem Ausfahr- oder Blocksignal vorbeigefahren ist,
  - an einer Stelle vorbeigefahren ist, an der nach Befehl zu halten war und der Zug aus einem Bahnhof ausfahren bzw. auf der freien Strecke weiterfahren soll.

Befehl 2.1 ist nicht erforderlich, wenn ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges dem Triebfahrzeugführer die Stellung des folgenden Hauptsignals anzeigt oder der Zug auf dem Gegengleis weiterfährt und Befehl 6 oder 7 erhält bzw. am Gegengleis ein Signal Ne 2 vorhanden ist.

**Beispiele für Befehle 2 mit 2.1**

X	2	Sie dürfen - <del>vorbeifahren</del> weiterfahren nach Vorbeifahrt / <del>IR</del> - am / an / in		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Abzw, Üst, Bf, Bft, Bk, Dkst
		Bksig	F	Abzw Dedorf
X	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		
X	2	Sie dürfen - <del>vorbeifahren</del> weiterfahren nach Vorbeifahrt / <del>IR</del> - am / an / in		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Abzw, Üst, Bf, Bft, Bk, Dkst
		Höhe Bksig	F in km 78,910	Abzw Dedorf
X	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.		

**Befehl 10.1**

- (4) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer eines Zuges, der unzulässig an einem Halt zeigenden Grenzsinal in Richtung auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale vorbeigefahren ist und nach der Bestätigung der ETCS-Betriebsart TR in den ETCS-Level NTC PZB/LZB gewechselt ist, für die Weiterfahrt zusätzlich zum Befehl 2 mit Befehl 10.1 beauftragen 2000 m mit höchstens 40 km/h zu fahren. \*

**Signal auf Fahrt stellen**

- (5) Der Fahrdienstleiter muss das Signal, an dem der Zug unzulässig vorbeigefahren ist, nachträglich auf Fahrt stellen, wenn es die Anlage zulässt. Das gilt bei nichtselbsttätigem Streckenblock für Einfahr- oder Blocksignale jedoch

nur, wenn bei der Weiterfahrt des Zuges noch mindestens eine Achse die Zugeinwirkung für den Streckenblock befährt.

- \* (6) Bei einer PZB-Zwangsbremmung an einem Zufahrtsicherungssignal vor einer **Zufahrtsiche-**
- \* Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale gilt für die Weiterfahrt in Rich- **rungssignal**
- \* tung der ETCS-Strecke Folgendes:
- \* a) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer fragen, ob das führende
- \* Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist,
- \* b) Wenn das führende Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, aber ein automati-
- \* scher Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gelten die
- \* Regeln in Modul 408.0653 Abschnitt 4,
- \* c) Wenn das führende Fahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, muss der
- \* Fahrdienstleiter den Zug zurücksetzen lassen oder ihn auf die mit PZB
- \* ausgerüstete Strecke umleiten.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Gefahrdrohende Umstände</b>	<b>408.0541</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Gleise erkunden

- (1) Allgemein gilt:
- Allgemeines, Sachverhalt, Fahrten**
- a) Wenn wetterbedingte oder andere gefahrdrohende Umstände (Stürme, Eisregen, extreme Schneehöhen, Hochwasser, Brände, Abfragen eines Notrufes nicht möglich, Tiere usw.) befürchten lassen, dass Gleise nicht ohne Gefahr befahren werden können, sind sie zu erkunden.
  - b) Für das Erkunden kommen insbesondere Kontrollgänge, Fahrten mit Straßenfahrzeugen entlang der Strecke oder Posten an der vermuteten Gefahrenstelle, ferner nicht mit Reisenden besetzte Fahrten mit Triebfahrzeugen oder Wendezügen in Betracht.
  - c) Wenn der Fahrdienstleiter es mit dem Triebfahrzeugführer vereinbart und es vertretbar erscheint, darf bei Tag und sichtigem Wetter oder in Tunnel bei eingeschalteter Tunnelbeleuchtung die Erkundung auch mit Reise- oder Güterzügen durchgeführt werden.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 - Grund Nr. 32 - anweisen, auf den betroffenen Gleisen auf Sicht zu fahren. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer zusätzlich durch Befehl 12.1 anweisen, das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an ihn zu melden. **Befehl 12**
- (3) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**
- (4) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis und Sperre**

## 2 Gleise bei unterbrochener Arbeitszeit erkunden

- (1) Wenn die Arbeitszeit unterbrochen ist, dürfen Gleise ausschließlich nach Abschnitt 1 Absatz (1) b) erkundet werden.
- (2) Der Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt, muss:
- Verständigung**
- a) die Erkundungsfahrt mit dem Fahrdienstleiter der nächsten besetzten Zugmeldestelle vereinbaren,
  - b) nach Ende der Arbeitsunterbrechung sofort die Zugmeldestellen, auf denen die Arbeit unterbrochen war, verständigen, dass eine Erkundungsfahrt gefahren ist und ob diese die Strecke geräumt hat oder noch unterwegs ist,
  - c) Vereinbarung und Meldungen nachweisen.
- (3) Der Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt und der Fahrdienstleiter der nächsten örtlich besetzten Zugmeldestelle, dürfen für die Aus- und Einfahrt der Erkundungsfahrt Hauptsignale nicht bedienen. Für die Ausfahrt ist keine Räumungsprüfung bei dem zuletzt gefahrenen Zug erforderlich. **Signale bedienen**
- (4) Hinsichtlich der Signale und Befehle gilt:
- Gültigkeit der Signale, Befehle**
- a) Für die Fahrt gelten nur Hauptsignale und Sperrsignale der Zugmeldestelle, auf der die Erkundungsfahrt beginnt und der nächsten mit einem Fahr-

dienstleiter besetzten Zugmeldestelle.

- b) Der Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt, muss den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 8 - anweisen, bis zur nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle mit höchstens 50 km/h zu fahren und durch Befehl 12 - Grund Nr. 32 - anweisen, auf den zu erkundenden Gleisen auf Sicht zu fahren und das Gleis zu erkunden und das Ergebnis der Erkundung an ihn zu melden (Befehl 12.1).

Der Fahrdienstleiter muss mit Befehl 12 zusätzlich vorschreiben, durch Bahnhöfe auf Sicht zu fahren. Außerdem muss der Fahrdienstleiter das erste vom Triebfahrzeugführer zu beachtende Einfahrsignal bzw. Blocksignal einer Abzweigstelle nennen.

- Bahnübergänge befahren** (5) Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, bei welchen Bahnübergängen bis zur nächsten mit einem Fahrdienstleiter besetzten Zugmeldestelle die technische Sicherung nicht wirkt oder bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf den besetzten Betriebsstellen überwacht wird und für die der Fahrdienstleiter, der die Erkundungsfahrt ablässt, dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen muss. Die Bahnübergänge dürfen auch in einem vorbereiteten Beiblatt zum Befehl genannt werden.
- Selbststellbetrieb** (6) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- Merkinweise und Sperre** (7) Der Fahrdienstleiter muss Merkinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

### 3 Befahren von vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen

- Sachverhalt** (1) Wenn nach Ablauf der im Betriebsstellenbuch nach Absatz (2) genannten Zeit kein Zug gefahren ist und Spurrillen auf freier Strecke oder auf Bahnübergängen nicht schnee- und eisfrei gemacht werden konnten, muss sich der Fahrdienstleiter vom Triebfahrzeugführer des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges melden lassen, soweit die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges nicht nach Absatz (2) im Betriebsstellenbuch angegeben ist.
- Ist die gemeldete oder die im Betriebsstellenbuch nach Absatz (2) angegebene Radsatzlast für diesen Zug nicht größer als 16 t, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 11 - anweisen, den Streckenabschnitt mit Spurrillen und die Bahnübergänge mit höchstens 30 km/h zu befahren.
- Betriebsstellenbuch** (2) Im Betriebsstellenbuch sind die betroffenen Streckenabschnitte, Bahnübergänge und Zeiten genannt. Es können Radsatzlasten der Fahrzeuge angegeben sein, die an der Spitze des Zuges fahren, und zusätzliche Regeln gegeben sein.
- Selbststellbetrieb** (3) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- Merkinweis und Sperre** (4) Der Fahrdienstleiter muss Merkinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.



## **4 Eiszapfenbildung**

- (1) Wenn sich in Tunnel Eiszapfen bilden können (Betriebsstellenbuch), muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Zuges, der das Gleis zuerst befährt, durch Befehl 12 - Grund Nr. 33 - anweisen, im Tunnel auf Sicht zu fahren. **Sachverhalt**
- (2) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**
- \* (3) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis und Sperre**

## **5 Geschlossene Schneedecke**

- (1) Die Betriebszentrale darf anordnen, dass Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h wegen geschlossener Schneedecke mit höchstens 200 km/h fahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.8 mit Wortlaut „Stellen Sie VMZ 200 von ... bis ... ein“ erteilen. **Sachverhalt**
- (2) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**
- (3) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis und Sperre**

## **6 Melden**

Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter gefahrdrohende Umstände melden.

## **7 Kritische Wettersituation (Sturmwarnung)**

Wenn der Fahrdienstleiter eine Sturmwarnung erhält, muss er während des angegebenen Zeitraums auf den im Betriebsstellenbuch genannten Streckenabschnitten die betroffenen Triebfahrzeugführer als Vorsichtsmaßnahme beauftragen, die Geschwindigkeit ihres Zuges auf 80 km/h zu begrenzen. Hierzu muss folgender Wortlaut verwendet werden: „Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen ... (Betriebsstelle) und ... (Betriebsstelle) mit höchstens 80 km/h.“ Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

## **8 Nachweis**

Der Fahrdienstleiter muss gefahrdrohende Umstände und getroffene Maßnahmen nachweisen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Signalen an Zügen	408.0551 Seite 1

## 1 Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung

- (1) Ein erloschenes Nachtzeichen ist den Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Wenn der Zug bis zum nächsten Bahnhof nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge befährt, ist er bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter sofort anzuhalten. **erloschen**

Nach dem Anhalten des Zuges muss der Triebfahrzeugführer das Signal in Ordnung bringen. Wenn das nicht möglich ist, darf der Zug bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter nicht weiterfahren.

Wenn der Zug weiterfahren darf, müssen die Fahrdienstleiter die Unregelmäßigkeit von Bahnhof zu Bahnhof melden und die jeweils dazwischen liegenden Betriebsstellen benachrichtigen.

- (2) Ein unvollständiges Nachtzeichen ist den Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof zu melden. Fahrdienstleiter müssen von Bahnhof zu Bahnhof bis zum nächsten Haltbahnhof melden und die jeweils dazwischen liegenden Betriebsstellen benachrichtigen. Wenn der Zug nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge befährt, muss der Fahrdienstleiter ihn bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf dem nächsten Bahnhof anhalten. **unvollständig**

Nach dem Anhalten des Zuges muss der Triebfahrzeugführer das Nachtzeichen in Ordnung bringen. Wenn das nicht möglich ist, darf der Zug bis zu dem Bahnhof fahren, auf dem das Nachtzeichen in Ordnung gebracht werden kann. Fahrdienstleiter müssen die Unregelmäßigkeit von Bahnhof zu Bahnhof melden und die jeweils dazwischen liegenden Betriebsstellen benachrichtigen.

Auf Nebenbahnen muss der Fahrdienstleiter bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter den Triebfahrzeugführer außerdem

- durch Befehl 12 - Grund Nr. 42 - anweisen, mit höchstens 40 km/h zu fahren, und
- durch Befehl 14 anweisen, auch vor den nicht mit Pfeiftafeln gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung wie bei unsichtigem Wetter Signal Zp 1 nach Modul 301.0901 Abschnitt 2 Absatz (4) zu geben.

Im Betriebsstellenbuch können für Nebenbahnen abweichende Regeln gegeben sein.

## 2 Schlussignal fehlt

- (1) Fehlt das Schlussignal, ist wie folgt vorzugehen:

- a) Auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock muss der Fahrdienstleiter die Betriebsstellen bis zum nächsten örtlich besetzten Bahnhof verständigen. Der Fahrdienstleiter dieses Bahnhofs muss die Meldung in gleicher Weise weitergeben. Der Zug ist auf dem nächsten geeigneten Bahnhof anzuhalten, damit das Schlussignal angebracht werden kann. **Strecken mit selbsttätigem Streckenblock**

**Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder ohne Streckenblock**

- b) Auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder ohne Streckenblock ist wie folgt zu verfahren:
1. Der Fahrdienstleiter muss die Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof und die Zugfolgestellen bis zur rückgelegenen Zugmeldestelle verständigen.
  2. Ausfahrtsignale sind sofort auf Halt zu stellen. Block- oder Einfahrtsignale sind in der Fahrtstellung zu belassen, sofern sie nicht selbsttätig in die Haltstellung kommen. Einfahrtsignale dürfen jedoch mit Genehmigung des Fahrdienstleiters auf Halt gestellt werden, wenn Weichen umgestellt werden müssen. Bei drohender Gefahr dürfen Bediener selbstständig handeln und den Fahrdienstleiter nachträglich verständigen.
  3. Der Zug darf zunächst nicht vorgeblockt werden, sofern nicht selbsttätig vorgeblockt wird.
  4. Die Räumungsprüfung für den betroffenen Zug ist zunächst nicht durchzuführen. Bei Relaisblock oder Trägerfrequenzblock 71 muss das zugbewirkte Rückblocken gesperrt werden, wenn es die Anlage zulässt.
  5. Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 und Nr. 16 anbringen bzw. eingeben.
  6. Der Fahrdienstleiter muss den Zug auf dem nächsten Bahnhof anhalten lassen.
  7. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Für Abzweigstellen können im Betriebsstellenbuch abweichende Regeln gegeben sein.

**Zug vollständig**

- (2) Wenn festgestellt wird, dass der Zug vollständig ist, muss das Schlussignal angebracht werden. Der Fahrdienstleiter muss die benachrichtigten Stellen verständigen, dass der Zug vollständig ist. Die Verständigung gilt für die Räumungsprüfung als Feststellung nach Modul 408.0241 Abschnitt 4 b). Die Signale dürfen auf Halt gestellt und das Vorgeblocken und die Bestätigung der Räumungsprüfung nachgeholt werden.

**Zug nicht vollständig**

- (3) Ist der Zug nicht vollständig, ist das Gleis zu sperren und nach Modul 408.0571 Abschnitt 7 vorzugehen.

### 3 Schlussignal zweifelhaft

Ist das Vorhandensein des Schlusssignals zweifelhaft, ist zunächst nach Abschnitt 2 vorzugehen und bei einer vorgelegenen Betriebsstelle nachzufragen. Die weiteren Maßnahmen ergeben sich aus den Feststellungen des Mitarbeiters dieser Betriebsstelle.

### 4 Nachweis

Feststellungen und Meldungen nach Abschnitt 1 Absatz (1), Abschnitt 2 Absatz (1) und (2) und Abschnitt 3 und getroffene Maßnahmen sind nachzuweisen.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Offene Türen</b>	<b>408.0552</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Reisezüge

- (1) Wenn in einem Reisezug nach außen aufschlagende Türen oder andere offene Außentüren von Personenwagen festgestellt oder gemeldet werden, ist sofort der Triebfahrzeugführer zu verständigen. **Verständigen**
- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer nicht verständigt werden kann, ist der Zug sofort anzuhalten. **Zug anhalten**

## 2 Güterzüge

Wenn in einem Güterzug nach außen aufschlagende Türen festgestellt oder gemeldet werden, ist der Zug sofort anzuhalten.

## 3 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Unregelmäßigkeiten und getroffene Maßnahmen nachweisen.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder Ladungen</b>	<b>408.0553</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Feststellen, Melden

Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten (z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammen, rotglühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funken am Radsatz, kreischendes Geräusch, rotglühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung) festgestellt oder gemeldet werden, sind, außer wenn eine Unregelmäßigkeit durch eine Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage angezeigt wird, Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.

**Maßnahmen  
bei Gefahr**

## 2 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Unregelmäßigkeiten und Maßnahmen nachweisen.

- \* Wenn ein Fahrzeug wegen Unregelmäßigkeiten ausgesetzt werden muss und das
- \* Fahrzeug eine orangefarbene Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr trägt, teilt der
- \* Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Fahrzeugnummer des ausgesetzten
- \* Fahrzeugs sowie die am Fahrzeug angebrachte und in den Beförderungspapieren
- \* enthaltene UN-Nummern mit. Der Fahrdienstleiter muss Fahrzeugnummer, UN-
- \* Nummern, die Zugnummer und Tag nachweisen.







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug</b>	<b>408.0554</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern

- (1) Wenn bei einem Triebfahrzeug ein beschädigter gehobener Stromabnehmer festgestellt oder unruhiger Stromabnehmerlauf (z. B. heftig schwankende Oberleitung) beobachtet wird, sind Maßnahmen bei Gefahr zu treffen. Der Fahrdienstleiter muss die Zentralschaltstelle verständigen und mit ihr die weiteren Maßnahmen vereinbaren. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter melden, ob der Zug weiterfahren darf. **Triebfahrzeug**
- (2) Wenn bei einem fahrenden Zug ein Speisewagen mit gehobenem Stromabnehmer festgestellt wird, ist der Zug sofort anzuhalten. Der Fahrdienstleiter muss die Zentralschaltstelle verständigen. Wenn der Stromabnehmer nicht gesenkt werden kann, muss der Triebfahrzeugführer veranlassen, dass der Speisewagen auf dem nächsten Bahnhof ausgesetzt wird. **Speisewagen**
- (3) Der Fahrdienstleiter muss Unregelmäßigkeiten und Maßnahmen nachweisen. **Nachweis**

## 2 Feuer im Zug

- (1) Wenn während der Fahrt ein Fahrzeug in Brand gerät, ist der Zug so schnell wie möglich anzuhalten. Dabei soll der Triebfahrzeugführer möglichst nicht im Tunnel, an brandgefährdeten Stellen oder an Stellen, wo die Hilfeleistung erschwert ist, halten. **Erste Maßnahmen**
- (2) Auf elektrisch betriebenen Strecken ist das Halten auf freier Strecke möglichst abzukürzen. Brennende Fahrzeuge sind möglichst auf ein Gleis ohne Oberleitung oder ein Nebengleis zu fahren, jedoch nicht in unmittelbare Nähe der Oberleitungsmaste oder Quertragwerke. **Elektrisch betriebene Strecken**
- (3) Wenn ein Fahrzeug eines Zuges, der Reisende befördert, in Brand gerät und der Zug in einem Tunnel zum Halten kommt und geräumt werden muss, muss der Triebfahrzeugführer - möglichst in Absprache mit dem Fahrdienstleiter - die Fluchtrichtung festlegen und für das Anschalten einer eventuell vorhandenen Tunnelbeleuchtung sorgen. **Tunnel**





## Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Verminderter Reibwert</b>	<b>408.0561</b> <b>Seite 1</b>

- (1) Wenn ein Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter verminderten Reibwert zwischen Rad und Schiene meldet, soll die Meldung folgende Angaben enthalten:
  - Gleis von ... nach ...,
  - Strecken-km,
  - Steigungs- oder Gefälleabschnitt,
  - Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer des nachfolgenden Zuges mitteilen, dass es zu Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen kommen kann.
- (3) Der Triebfahrzeugführer, der über Schwierigkeiten beim Anfahren oder Bremsen verständigt worden ist, führt auf dem betroffenen Streckenabschnitt Betriebsbremsungen durch und teilt dem Fahrdienstleiter mit, ob sich der Bremsweg verlängert hat.
- (4) Wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter Bremswegverlängerungen meldet, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des nachfolgenden Zuges hierüber verständigen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	408.0571 Seite 1

## 1 Hilfe anfordern

Wenn ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass hält und der Triebfahrzeugführer Hilfe angefordert hat, darf er den Zug nur noch mit Zustimmung der benachbarten Zugmeldestellen bewegen.

## 2 Aufenthalt melden

Wenn keine Hilfe erforderlich ist und der Aufenthalt aber voraussichtlich länger als fünf Minuten dauert, muss der Triebfahrzeugführer das Halten dem Fahrdienstleiter einer benachbarten Zugmeldestelle melden.

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

## 3 Beteiligte verständigen

Wenn einem Fahrdienstleiter das Halten eines Zuges nach Abschnitt 2 gemeldet oder wenn Hilfe angefordert worden ist, muss er die Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle und der beteiligten Blockstellen sowie die Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen verständigen. Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.

## 4 Mit dem ganzen Zug weiterfahren

- (1) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat.
- (2) Der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle darf der Weiterfahrt nur zustimmen, nachdem er die Fahrdienstleiter der vorgelegenen Zugmeldestelle und der beteiligten Blockstellen sowie die Schrankenwärter, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen unterrichtet hat.

## 5 Mit einem Zugteil weiterfahren

- (1) Wenn nur mit einem Zugteil weitergefahren werden kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter verständigen, dass Fahrzeuge stehen bleiben.
- (2) Für die Weiterfahrt eines Zugteils gelten die Regeln im Abschnitt 4 sinngemäß.

## 6 Mit mehreren Zugteilen getrennt weiterfahren

- (1) Können mehrere Teile des Zuges getrennt weiterfahren, gelten die Regeln in den Abschnitten 4 und 5 sinngemäß.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss bei der Betriebszentrale die Zugnummern erfragen.

- (3) Bevor der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle der Weiterfahrt eines zweiten oder weiteren Zugteils zustimmt, muss er deren Triebfahrzeugführer jeweils mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - anweisen, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.
- (4) Der Fahrdienstleiter der nächsten Zugmeldestelle muss die Räumung des Gleises zwischen den betroffenen Zugmeldestellen feststellen. Es gelten die Regeln im Abschnitt 7 Absatz (3) sinngemäß.

## **7 Zug oder Zugteil bleibt auf der freien Strecke stehen**

- (1) Wenn ein Zug auf der freien Strecke nicht aus eigener Kraft weiterfahren kann oder ein Zugteil auf freier Strecke stehen bleiben muss, muss der zuständige Fahrdienstleiter das Gleis sperren und die Räumung des Gleises veranlassen.
- (2) Wo beim Einlassen von Hilfsfahrzeugen Störungen an der Gleisfreimeldeanlage auftreten können, sind im Betriebsstellenbuch Regeln gegeben.
- (3) Für die Räumungsprüfung gelten folgende Regeln:
  - a) Für den betroffenen Zug darf keine Räumungsprüfung durchgeführt werden. Wenn die Meldungen über die Beendigung aller Sperrfahrten im Zugmeldebuch eingetragen sind und - wenn der Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt wurde - der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle den Vergleich nach c) durchgeführt hat, gilt die Räumung des Gleises als festgestellt.
  - b) Wenn der Zug in mehreren Teilen von der freien Strecke geholt werden soll, darf der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle der Weiterfahrt der Zugteile nur zustimmen, wenn für den betroffenen Zug
    - der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass eine Wagenliste beim Zug ist oder er die Nummern aller Fahrzeuge des Zuges in der im Zug vorhandenen Reihenfolge in eine Liste eingetragen hat oder
    - beim Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle oder bei der Betriebszentrale eine Wagenliste vorhanden ist.
  - c) Nach Ankunft der Zugteile und Sperrfahrten muss der Fahrdienstleiter durch Vergleichen der Meldungen der Triebfahrzeugführer mit einer der genannten Listen feststellen, dass keine Fahrzeuge auf der Strecke zurückgelassen wurden. Wenn dies nicht festgestellt werden kann oder nicht mit einer der genannten Listen verglichen werden kann, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges, der das Gleis nach der Sperrung befährt, mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - anweisen, im zuvor gesperrten Gleis auf Sicht zu fahren.
- (4) Nach Aufheben der Gleissperrung muss der Fahrdienstleiter bei nichtselbsttätigem Streckenblock das Rückblocken nachholen. Selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach Aufhebung der Sperrung nicht in Grundstellung befinden, dürfen in Grundstellung gebracht werden.

### 8 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Unregelmäßigkeiten und Maßnahmen nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:

Muster																		
10	9	8				7		6		5		4		3		2		1
Meldungen und Vermerke	Zugnummer	Regelgleis nach Gegengleis von Adorf						Regelgleis von Gegengleis nach Cestadt						Tag				
		Rückmeldung		Abfahrt		Annahme		Ankunft		Rückmeldung		Abfahrt		Annahme		Zugnummer		
		U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	←		
														12	14			53021
12.30 von Z 53021: Zugtrennung in km 57,3 Zugschluss in km 57,6, Nachbargleis nicht betroffen Herbert, Tf 12.31 Bet ben																		
12.46 von FCS: Ankuppeln des hinteren Zugteils nicht möglich, vorderer Zugteil fährt weiter 12.47 Bet ben																		
																		4737
																		53021 (vorderer Zugteil)
																		Sperf 99953
13.19 von FCS: Sperrf mit hinterem Zugteil fährt ab																		
13.25 Sperrf mit allen Fz in FBH, Meyer, Tf																		
																		53021(hinterer Zugteil) Sperrfahrt 99953
13.27 Bet ben																		
																		4741







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug zurücksetzen	408.0572 Seite 1

## 1 Bedingungen

- (1) Der Fahrdienstleiter darf das Zurücksetzen eines Zuges anordnen, wenn wichtige Gründe dafür vorliegen.
- (2) Der Fahrdienstleiter teilt dem Triebfahrzeugführer auf Anfrage mit, ob beim Zurücksetzen Bahnübergänge befahren werden, ausgenommen solche mit wärterbedienten Schranken. Danach darf der Fahrdienstleiter dem Zurücksetzen zustimmen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
  - a) Der Triebfahrzeugführer hat dem Fahrdienstleiter mitgeteilt, dass der Zug zum Zurücksetzen bereit ist.
  - b) Der Fahrdienstleiter muss
    - die vorgelegene Zugmeldestelle,
    - dazwischen gelegene Betriebsstellen oder Arbeitsstellen,
    - Betriebsstellen oder Arbeitsstellen, die zwischen dem Zug oder Zugteil und der Stelle liegen, bis zu der zurückgesetzt werden soll und
    - beteiligte örtliche Stellenbenachrichtigt haben.
  - \* c) Beim Zurücksetzen auf der freien Strecke müssen der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückgesetzt wird, und die Fahrdienstleiter der dazwischen gelegenen Zugfolgestellen Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
  - \* d) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Sperre ist nach Modul 408.0403 Nr. 7 anzubringen.
  - \* e) Der Fahrdienstleiter muss Strecke und Fahrweg für das Zurücksetzen geprüft und gesichert haben; vor dem Zurücksetzen auf einer Abzweigstelle muss auch der Fahrdienstleiter der nächsten Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückgesetzt wird, der Fahrt zugestimmt haben.
  - \* f) Er muss für alle technisch gesicherten Bahnübergänge, die nicht durch wärterbediente Schranken gesichert sind, dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 übermitteln haben.
  - \* g) Alle für den Zug von der LZB oder von ETCS dunkelgeschalteten Hauptsignale müssen auf Halt gestellt worden sein.
  - \* h) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer auf Anforderung Befehl 14.9 erteilt haben.

## \* 2 Signal- und Blockbedienung

- (1) Für den zurücksetzenden Zug oder Zugteil dürfen auf Strecken mit nicht-selbsttätigem Streckenblock die Hauptsignale nicht bedient werden.
- \* (2) Bei selbsttätigem Streckenblock gilt:

- a) Wenn es die Anlage zulässt, muss der Fahrdienstleiter Hauptsignale am Fahrweg des zurücksetzenden Zuges auf Fahrt stellen. \*
- b) Der Fahrdienstleiter muss bei Zentralblock die Zentralblockabschnitte soweit möglich für die Fahrtrichtung des zurücksetzenden Zuges festlegen, bevor er dem Triebfahrzeugführer die Zustimmung zum Zurücksetzen erteilt. \*

### 3 Zustimmung

- (1) Der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle muss beim Zurücksetzen auf freier Strecke zugestimmt haben.
- (2) Die Zustimmung zum Zurücksetzen muss der Fahrdienstleiter durch Befehl 14 erteilen. Er muss im Befehl die Stelle angeben, bis zu der der Zug zurücksetzen darf. Der Befehl 14 lautet: „Sie dürfen zurücksetzen bis km ... (Hektometerzeichen bis zu dem der Zug zurücksetzen darf) bzw. Signal ... (Signalbezeichnung des Signals an dem der Triebfahrzeugführer mit der Spitze des zurücksetzenden Zuges das Zurücksetzen beendet)“.
- Im Betriebsstellenbuch können ergänzende oder abweichende Regeln gegeben sein. \*
- (3) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer eines signalgeführten Zuges für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14, die nicht am Standort eines Hauptsignales stehen, Befehl 2 erteilen. \*

### 4 Geschwindigkeit

Beim Zurücksetzen muss der Zug so langsam fahren, dass er jederzeit anhalten kann, höchstens 10 km/h. Wenn sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des zurücksetzenden Zuges oder Zugteils befindet, ist die zulässige Geschwindigkeit 20 km/h.

### 5 Zurücksetzen beendet

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter melden, wenn er das Zurücksetzen beendet hat. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter eine Zugvollständigkeitsmeldung abgeben. \*
- (2) Wenn ein Zugteil zurückgesetzt wurde, muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, in deren Richtung zurückgesetzt wurde, feststellen, dass das Gleis bis zur vorgelegenen Zugmeldestelle geräumt ist. Es gelten die Regeln im Modul 408.0571 Abschnitt 7 Absatz (3) sinngemäß.

### 6 Weiterfahrt

Nach dem Zurücksetzen auf freier Strecke gelten für die Weiterfahrt die Regeln im Modul 408.0571 Abschnitt 4 sinngemäß.

### 7 Blockeinrichtungen

Wenn der Fahrdienstleiter die Meldung des Triebfahrzeugführers über die Beendigung des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des Zuges erhalten hat, darf er selbsttätige Blockeinrichtungen, die sich nach dem Zurücksetzen nicht in Grundstellung befinden, in Grundstellung bringen. \*

## 8 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss das Zurücksetzen nachweisen. Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das folgende Muster:[Hinweis: Der Eintrag in Spalte 10 wird noch um die durch den Tf abzugebende Zugvollständigkeitsmeldung ergänzt.]

Muster																		
1	2			3		4		5		6		7		8		9	10	
Tag	Regelgleis von									Regelgleis nach								
10.12.	Gegengleis nach									Gegengleis von								
	<i>Adorf</i>									<i>Cestadt</i>								
Zugnummer	Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Ankunft		Annahme		Abfahrt		Rückmeldung		Zugnummer	Meldungen und Vermerke		
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M				
4742			13	12			13	18			13	19				13.21 von FCS: Erdrutsch in		
																Km 56,3, Z 4742 angehalten		
																13.23 Bet ben		
							13	42							4742	13.30 Z setzt nach FBH zurück		
																13.42 Zurücksetzen beendet, Z		
																4742 vollständig in FBH, Lange, II		





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Verhalten bei Gefahr</b>	<b>408.0581</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

Wenn eine Gefahr droht, muss in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern. Im Betriebsstellenbuch können zusätzliche Regeln gegeben sein.

## 2 Züge anhalten

- (1) Bei Gefahr sind Züge anzuhalten, sofern nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird.
- (2) Wird ein Zug wegen einer Gefahr angehalten oder kommt ein Zug aus nicht erkennbarem Anlass zum Halten, so muss die Gefahr auch für Züge in Nachbargleisen angenommen werden, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können.

## 3 Nothaltauftrag geben

- (1) Bei Gefahr ist sofort zusätzlich zu den Maßnahmen nach Abschnitt 2 Nothaltauftrag zu geben. Wenn ein Nothaltauftrag fernmündlich gegeben wird, gelten folgende Wortlaute:
  - a) auf der Streckenfernsprechverbindung,
    - „Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!
    - Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!
    - Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden)“,
  - b) auf anderen Fernsprechverbindungen,
    - Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!
    - Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!
    - Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.
    - oder
    - „Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!
    - Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!
    - Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.
- (2) Wenn ein Nothaltauftrag auf der Streckenfernsprechverbindung oder fernmündlich über Zugfunk gegeben wird, ist er durch Notruf einzuleiten. **Einleiten**
- (3) Wenn Zugfunk nicht verfügbar ist, muss der Nothaltauftrag - sofern möglich - über eine andere Fernsprechverbindung gegeben werden. **Zugfunk nicht verfügbar**
- (4) Der Triebfahrzeugführer verständigt sofort den Fahrdienstleiter, wenn er LZB-Nothalt gegeben hat. **LZB-Nothalt**
- (5) Wenn ein Triebfahrzeugführer eine durch Notruf eingeleitete Meldung nicht eindeutig aufgenommen oder verstanden hat, muss er die Geschwindigkeit seines Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern und so lange auf Sicht **Notruf**

weiter fahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt, dass er nicht betroffen ist oder er die Ursache des Notrufs mit dem Fahrdienstleiter geklärt hat.

#### 4 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages

##### Ergänzende Meldungen

- (1) Nach Abgabe des Nothaltauftrages gilt:
- Der Nothaltauftrag ist, soweit erforderlich, nach der Durchsage zu begründen und anschließend die Notrufverbindung zu beenden. Erst danach dürfen ergänzende Meldungen entgegengenommen werden und Rückfragen gestellt werden.
  - Der Fahrdienstleiter muss den Empfang des Nothaltauftrages dem Abgebenden bestätigen.

##### Beteiligte ver- ständigen

- (2) Wurde vom Triebfahrzeugführer ein Nothaltauftrag gegeben, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer verständigen, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

#### 5 Weiterfahrt

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

#### 6 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Meldungen, Aufträge und Maßnahmen nachweisen.

#### 7 Sanden

Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass er oder eine automatische Sandstreuungseinrichtung gesandet hat, muss der Fahrdienstleiter anhand der Angaben des Triebfahrzeugführers (Betriebsstelle und Gleis bzw. Streckenkilometer) prüfen, ob in dem bzw. den betroffenen Gleisabschnitten bzw. Zugfolgeabschnitten eine Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen vorhanden ist. Wenn dies zutrifft, muss der Fahrdienstleiter ggf. den zuständigen Bediener verständigen. Für Fahrdienstleiter bzw. Bediener gilt - auch wenn eine Besetzung angezeigt wird - Folgendes:

- In Bahnhöfen und Abzweigstellen gilt Modul 408.0625 Abschnitt 1 Absatz (4).
- Auf der freien Strecke gilt Modul 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (1) d) bzw. Modul 408.0244 Abschnitt 5 Absatz (1) b).



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeit im Bahnbetrieb</b>	<b>408.0591</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Fehlleitung

Wenn der Bediener erkennt, dass ein Zug fehlgeleitet wird, muss er den Fahrdienstleiter verständigen. Wenn das Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, bereits in Fahrtstellung ist, muss er es sofort auf Halt stellen. Die weiteren Maßnahmen richten sich danach, wo sich der Zug befindet. Insbesondere kommen folgende Maßnahmen in Frage:

*Hinweis:*

*Eine Fehlleitung kann auch vom Triebfahrzeugführer gemeldet werden.*

- (1) Der Zug ist vor dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, zum Halten gekommen:

Weiterfahrt des vor dem Hauptsignal haltenden Zuges nach Haltstellung, Auflösung und Neueinstellung des Fahrweges mit Fahrtstellung des Hauptsignals nach den Regeln in Modul 408.0458.

- (2) Der Zug ist zwischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, und der fahrwegbestimmenden Weiche ohne Zwangsbremmung zum Halten gekommen:

1. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter bestätigt haben, dass der Zug halten bleibt. Auf Strecken mit LZB oder ETCS muss der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer nachfragen, ob der Zug LZB-geführt oder ETCS-geführt ist.

\*

\*

\*

- Wenn der Zug LZB-geführt ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer mündlich anordnen, die LZB mit dem LZB-Störschalter ab- und wieder einzuschalten. Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter die Ausführung bestätigt haben.

\*

\*

\*

\*

- Wenn der Zug ETCS-geführt ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 erteilen mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten“ (Beispiel siehe unten bei Nr. 5, zweiter Befehl). Dies gilt auch, wenn ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 angekündigt ist.

2. Der Fahrdienstleiter muss die Voraussetzungen für die Weiterfahrt des Zuges erfüllen.

3. Der Fahrdienstleiter lässt die Weiterfahrt des Zuges mit Befehl 1 (Abzweigstelle, Weiterfahrt im Bahnhof) und ggf. 1.1<sup>1</sup> oder Befehl 3 (Ausfahrt aus Bahnhof) und ggf. 3.1<sup>2</sup> zu.

<sup>1</sup> Modul 408.0455 2 (2)

<sup>2</sup> Modul 408.0455 2 (2)

**Beispiel für Befehle 1 und 3**

X	1	Sie dürfen - <del>in den / im Bf / Bft</del> - auf der Abzw / <del>Ust</del> Mainz-Kostheim ..... weiterfahren - <del>ein</del> fahren.
X	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
X	1	Sie dürfen - <del>in den / im Bf / Bft</del> - auf der Abzw / <del>Ust</del> Ingelheim ..... weiterfahren - <del>ein</del> fahren.
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
X	3	Sie dürfen aus dem Bf/Bft <u>Groß Gerau</u> ..... <b>ausfahren.</b>
X	3.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.

4. Bei LZB muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer auf \*  
Anforderung Befehl 14.9 erteilen. \*
5. Bei ETCS-geführten Zügen gilt zusätzlich zu Nr. 3 Folgendes: \*
  - Wenn der Fahrdienstleiter das Freisein des Gleises feststellen konnte, \*  
muss er Befehl 13 erteilen. \*
  - Nachdem der Fahrdienstleiter den Befehl zur Weiterfahrt übermittelt hat, \*  
muss er sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass \*  
dieser Override EOA betätigt hat. Anschließend muss der Fahrdienst- \*  
leiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.35 erteilen mit dem Wortlaut \*  
„Befehl ... (Übermittlungscode des Befehles 14.6) ist zurückgezogen.“ \*

**Beispiel für Befehl 1 und 13 als erster Befehl**

Vordruck 1 von 1

X	1	Sie dürfen - <del>in den / im Bf / Bft</del> - auf der Abzw / <del>Ust</del> Planena ..... weiterfahren - <del>ein</del> fahren.
	1.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
X	13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen <u>km 274,1</u> und <u>LHAD</u> ..... <b>entbunden.</b>



**Beispiel für Befehl 14.35, den der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer als zweiten Befehl übermittelt, nachdem ihm der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass er Override EOA bedient hat**

Vordruck 1 von 1

<b>Befehle</b>	Triebfahrzeugführer Zug - <del>Sperrfahrt - Sperrfahrt KI - Schiebetriebfahrzeug für Zug - Rangierfahrt</del> ..... 91930 Standort: km 274,1 ..... in Rgl/Ggl/Gf Abzw Planena (km/Signal/Weiche) ..... (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)
<input checked="" type="checkbox"/> 14.6	<del>bleiben Sie halten.</del>
Übermittlungscodes: LBZS UE NBS2-001 Leipzig ..... 13.12.2015 ..... 10 ..... 00 (Ort) ..... (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten) Große ..... Patzschke, Tf (Fahrdienstleiter) ..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....	
<input checked="" type="checkbox"/> 14.35	Befehl LBZS UE NBS2-001 ..... ist zurückgezogen. (Übermittlungscodes des zurückziehenden Befehls)
Übermittlungscodes: LBZS UE NBS2-003 Leipzig ..... 13.12.2015 ..... 10 ..... 12 (Ort) ..... (Datum) ..... (Uhr) ..... (Minuten) Große ..... Patzschke, Tf (Fahrdienstleiter) ..... erhalten (Name, Triebfahrzeugführer) bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....	

(3) Der Zug ist zwischen dem Hauptsignal, an dem die Fehlleitung beginnt, und der fahrwegbestimmenden Weiche durch Zwangsbremmung zum Halten gekommen:

Weiterfahrt des Zuges in die seinem Fahrplan entsprechende Richtung nach den Regeln in Modul 408.0531.

- (4) Der Zug ist hinter der fahrwegbestimmenden Weiche zum Halten gekommen:
- Umleitung des fehlgeleiteten, nicht zwangsgebremsten Zuges nach den Regeln in Modul 408.0431,
  - Weiterfahrt des durch Zwangsbremmung zum Halten gekommenen Zuges nach den Regeln in Modul 408.0531 in ursprünglich falsche Richtung in Verbindung mit Umleitung nach Modul 408.0431 oder
  - Zurücksetzen des fehlgeleiteten Zuges nach Modul 408.0572.

## 2 Eisabwurf

Wenn bei kalter Witterung durch Flugschnee Eisstücke unter den Fahrzeugen entstehen können, muss auf den Strecken

- Hannover - Würzburg (einschließlich Nantenbacher Kurve),
- Mannheim - Stuttgart,
- Hannover - Berlin und
- Hamburg - Berlin

der Triebfahrzeugführer bei Zugbegegnungen auf herabfallende Eisstücke achten und, wenn er feststellt, dass Eisstücke herabfallen, dies bzw. eine Mitteilung über Poltern und Schlagen an Fahrzeugen sofort der Betriebszentrale melden. Auf den genannten Strecken darf der Zug dann nicht schneller als 200 km/h fahren.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Sperrsignalen als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren, Riegeln</b>	<b>408.0601 Seite 1</b>

## 1 Richtige Stellung an der Außenanlage feststellen

(1) Der Bediener muss bei der Fahrwegprüfung die richtige Stellung in folgenden Fällen an der Außenanlage feststellen:

- a) Eine Weiche oder Gleissperre ist ortsgestellt und weder geriegelt noch durch Handverschluss gesichert.
- b) Eine ferngestellte Weiche oder Gleissperre ist von ihrem Antrieb getrennt bzw. abgebunden und weder geriegelt noch durch Handverschluss gesichert.
- c) Eine ferngestellte Weiche ist nicht durch Handverschluss gesichert und die Überwachungseinrichtung zeigt eine Störung an oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.
- d) Bei einer ferngestellten Gleissperre zeigt die Überwachungseinrichtung eine Störung an oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.
- e) Eine Weiche muss durch Handverschluss gesichert werden (Abschnitt 2 Absätze (1) bis (3)). Solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird, ist die Feststellung nur vor der ersten Zugfahrt erforderlich.
- f) Eine Weiche oder Gleissperre muss überblickt und gegen fremden Eingriff geschützt werden (Abschnitt 2 Absatz (6) b) und c) bzw. Abschnitt 3).
- g) Eine Weiche oder Gleissperre ist durch Riegeldrahtzug geriegelt und der Riegelhebel kann nicht umgelegt werden. Solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird oder die Gleissperre nicht erneut bedient wurde, ist die Feststellung nur vor der ersten Zugfahrt erforderlich.
- h) Eine Weiche oder Gleissperre ist durch Signaldrahtzug geriegelt und der Signalhebel kann nicht umgelegt werden oder der Signalflügel kommt trotz umgelegten Signalhebels nicht auf Fahrt. Solange die Weiche in derselben Stellung befahren wird oder die Gleissperre nicht erneut bedient wurde, ist die Feststellung nur vor der ersten Zugfahrt erforderlich.
- i) Bei einem Form-Hauptsignal, einem Form-Sperrsignal oder einem Wartezeichen als Flankenschutzeinrichtung zeigt die Überwachungseinrichtung eine Störung an oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.

Bei einem Stellwerk der Bauform GS II darf der Bediener die richtige Stellung im Stellwerk feststellen, wenn zwar die Ausleuchtung einer Weiche oder Gleissperre gestört ist, jedoch die Fahrstraßenfestlegung oder die Verschlussüberwachung der Fahrstraße angezeigt wird.

(2) Im Betriebsstellenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

(3) Außerdem gilt Folgendes:

- a) Bei der Feststellung nach Absatz (1) muss der Bediener außerdem prüfen, ob bei Weichen mit Mittelverschlüssen beide Zungen in ihrem gesamten Verlauf richtig liegen und bei Weichen mit beweglicher Herzstückspitze die Lage von Zungen und Herzstückspitze übereinstimmt.

b) Wenn bei Schutzweichen nach Abschnitt 2 Absatz (6) d) oder e) auf Handverschluss verzichtet wird, muss der Bediener die Feststellung nach Absatz (1) nicht treffen.

- (4) Wenn der Bediener die Feststellungen nach Absatz (1) bis (3) nicht selbst treffen kann oder darf, darf bzw. muss er einen anderen Mitarbeiter beauftragen (Modul 408.0233 Abschnitt 2 Absatz (2)).

## **2 Weichen durch Handverschluss sichern**

**Gegen die Spitze befahren, Schutzweichen**

- (1) Der Bediener muss gegen die Spitze befahrene Weichen und Schutzweichen in der Regel in folgenden Fällen durch Handverschluss sichern:

- a) Die Weiche ist
- ferngestellt und
  - nicht geriegelt bzw. kann nicht geriegelt werden und \*
  - die Überwachungseinrichtung zeigt Störung an bzw. das Störzeichen wird sichtbar oder der Stellhebel hat die Endstellung nicht erreicht.

b) Die Weiche ist ortsgestellt und nicht geriegelt.

c) Eine ferngestellte Weiche ist von ihrem Antrieb getrennt bzw. abgebunden und nicht geriegelt.

d) Die Signalabhängigkeit der Weiche ist aufgehoben.

Im Betriebsstellenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

**Verschluss nicht in Ordnung**

- (2) Eine Weiche, deren Zungen- oder Herzstückverschluss nicht in Ordnung ist, darf nur befahren werden, wenn sie durch Handverschlüsse gesichert ist. Bis dies geschehen ist, muss der Bediener der Signalanlage die Weiche nach Modul 408.0471 sperren.

Im Betriebsstellenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

**Zungenvorrichtung unvollständig**

- (3) Der Bediener muss eine Weiche mit unvollständiger Zungenvorrichtung in der befahrenen Stellung durch Handverschluss sichern. Bis dies geschehen ist, muss er die Weiche nach Modul 408.0471 sperren.

**Anzahl**

- (4) Die Anzahl der anzubringenden Handverschlüsse nach Absatz (1) bis (3) ergibt sich aus Modul 482.9001.

**Prüfen und Sichern durch andere Mitarbeiter**

- (5) Wenn der Bediener eine Weiche nicht selbst durch Handverschluss sichern kann oder darf, darf bzw. muss er einen anderen Mitarbeiter beauftragen (Modul 408.0233 Abschnitt 2 Absatz (2)).

**Verzicht auf Handverschluss**

- (6) Der Bediener darf in folgenden Fällen auf Handverschluss verzichten:
- a) Eine Weiche wird gegen die Spitze befahren und in einem Fall nach Absatz (1) a) wird zusätzlich die Fahrtstellung des Hauptsignals sicher angezeigt.
- b) Eine Weiche wird gegen die Spitze befahren und ist mechanisch ortsgestellt: Der Bediener muss die Weiche überblicken und gegen unberechtigten Eingriff schützen und festgestellt haben, dass die Zungen- und Herzstückverschlüsse in Ordnung sind.
- c) Eine Weiche ist Schutzweiche und ist mechanisch ortsgestellt: Der Bediener muss die Weiche überblicken und gegen unberechtigten Eingriff schützen.

zen und festgestellt haben, dass die Zungen- und Herzstückverschlüsse in Ordnung sind.

- d) Bei einer Schutzweiche stellt eine andere Flankenschutzeinrichtung den Flankenschutz zusätzlich her und dem Bediener wird dies sicher angezeigt. Der Bediener muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben.
- e) Eine Weiche ist Schutzweiche und auf dem Gleis, in dem sie liegt, findet keine Fahrzeugbewegung statt.

### **3 Gleissperren gestört**

Gestörte Gleissperren muss der Bediener überblicken und gegen unberechtigten Eingriff schützen können. Wenn dies nicht möglich ist, darf auf dem Gleis, in dem die Gleissperre liegt, keine Fahrzeugbewegung stattfinden.

### **4 Weichen, Gleissperren oder Riegel abgebunden**

Wenn Weichen, Gleissperren oder Riegel abgebunden sind, die zu einer Fahrstraße gehören, gilt Folgendes: Der Bediener darf das zugehörige Hauptsignal auf Fahrt stellen, wenn eine Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch dies für zulässig oder die Signalabhängigkeit für aufgehoben erklärt hat.

Im Betriebsstellenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

### **5 Signalabhängigkeit aufgehoben**

- (1) Wenn der Bediener nicht Fahrdienstleiter ist, muss er dem Fahrdienstleiter **Verständigung** eine aufgehobene Signalabhängigkeit mitteilen.

- (2) Bei aufgehobener Signalabhängigkeit muss der Bediener bei der Fahrwegprüfung bei den betroffenen Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen Folgendes prüfen: **Richtige Stellung prüfen**

a) Im Gleisbildstellwerk:

- Eine ferngestellte Weiche, die nicht durch Handverschluss gesichert ist, oder eine Gleissperre muss der Bediener umstellen. Dabei muss er prüfen, ob der Stellungs- und Überwachungsmelder das Umstellen als Blinklicht und die Endstellung als Ruhelicht anzeigt. Im Betriebsstellenbuch kann bestimmt sein, dass die Weiche oder Gleissperre hierzu zweimal umzustellen ist.
- Bei einem Signal als Flankenschutz muss der Bediener anhand der Ausleuchtung prüfen, ob die Haltstellung sicher angezeigt wird.
- Bei einer ortsgestellten Weiche oder Gleissperre muss der Bediener anhand der Ausleuchtung prüfen, ob der Verschluss des Schlüssels sicher angezeigt wird.
- Bei einer ferngestellten Weiche oder Gleissperre, die durch Handverschluss gesichert ist, muss der Bediener prüfen, ob sich der Schlüssel am vorgeschriebenen Platz oder im Gewahrsam des mit der Fahrwegsicherung beauftragten Mitarbeiters befindet.

b) In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken:

- Die Stell- und Riegelhebel müssen in der richtigen Endstellung stehen und die Überwachungseinrichtungen müssen Ordnungsstellung zeigen.
- Die Schlüssel der Handverschlüsse müssen sich am vorgeschriebenen Platz oder im Gewahrsam des mit der Fahrwegsicherung beauftragten Mitarbeiters befinden.

c) Für die Prüfung der richtigen Stellung an der Außenanlage gilt Abschnitt 1.

**Sichern durch  
Hand-  
verschluss**

(3) Für das Sichern von Weichen durch Handverschluss gilt Abschnitt 2.

**Merkinweise,  
Sperrn,  
Selbststellbe-  
trieb**

(4) Wenn die Signalabhängigkeit einer Weiche, Gleissperre oder eines Sperrsignals aufgehoben ist, gilt Folgendes:

- a) Der Bediener muss Merkinweis „!“ nach Modul 408.0402 Nr. 14 an der betroffenen Weiche, Gleissperre oder am Sperrsignal anbringen bzw. eingeben. Dies gilt bei Elektronischen Stellwerken nicht für Sperrsignale.
- b) Wenn bei einem mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk der Fahrdienstleiter die betroffene Weiche, Gleissperre oder das betroffene Sperrsignal nicht selbst bedient, muss er Merkinweis „!“ nach Modul 408.0402 Nr. 14 an den Befehlsabgabefeldern der betroffenen Zugstraßen anbringen.
- c) Der Bediener muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen, bis die betroffene Weiche, die Gleissperre oder das Sperrsignal gesichert ist bzw. bis die Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss einer Schutzweiche nach Abschnitt 2 Absatz (6) d) bzw. e) erfüllt sind.
- d) Bei Elektronischen Stellwerken gilt ergänzend zu a) Folgendes: Der Fahrdienstleiter muss Merkinweis „!“ nach Modul 408.0402 Nr. 14 an der Fahrwegweiche anbringen, für welche die betroffene Weiche oder Gleissperre bzw. das betroffene Sperrsignal Flankenschutzeinrichtung ist. Dies ist so lange erforderlich, bis die betroffene Flankenschutzeinrichtung gesichert ist bzw. bis die Bedingungen für einen Verzicht auf Handverschluss einer Schutzweiche nach Abschnitt 2 Absatz (6) d) bzw. e) erfüllt sind.
- e) Bei Gleissperren oder Sperrsignalen, die Flankenschutzeinrichtungen sind, und bei Weichen muss der Bediener Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben, wenn diese geprüft bzw. - wo erforderlich - mit Handverschluss gesichert sind.
- f) Wenn nach Absatz (5) Befehle erforderlich sind, muss der Fahrdienstleiter Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben.
- g) An den betroffenen Signalen dürfen Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Bei Selbststellbetrieb muss der Fahrdienstleiter Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

**Geschwindig-  
keit**

(5) Ist die Signalabhängigkeit zu befahrender Weichen aufgehoben, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 35 - anweisen, die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren.

Bei Weichen von Anschlussstellen ist Befehl 12 nur für Züge erforderlich, welche die Weichen gegen die Spitze befahren. Die Weichen sind im Betriebsstellenbuch nach Modul 408.0455 Abschnitt 2 Absatz (1) genannt.

### Beispiel für Befehl 12

X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	<del>auf Sicht</del>	im Bf Linksdorf		von Esig A 200	bis Asig N 201	35

Befehl 12 ist in folgenden Fällen nicht erforderlich:

- Der Fahrdienstleiter hat festgestellt, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La angegeben ist.
- Im Betriebsstellenbuch ist zugelassen, dass der Fahrdienstleiter auf den Befehl verzichtet, weil Züge aus anderen Gründen nur mit höchstens 50 km/h fahren dürfen.

**Verzicht auf Befehl 12**

- (6) Wenn die Signalabhängigkeit von Flankenschutzeinrichtungen aufgehoben ist, darf der Bediener Fahrzeugbewegungen nur zulassen, wenn diese die Zufahrt nicht gefährden können.
- (7) Im Betriebsstellenbuch können für EZMG-Stellwerke ergänzende Regeln gegeben sein.

**Verbot gefährdender Fahrten**

**EZMG-Stellwerke**

## 6 Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung

Wenn eine Weiche mit Handverschluss 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert ist, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 36 - anweisen, die Weiche mit höchstens 5 km/h zu befahren. Befehl 12 - Grund Nr. 36 - ist nicht erforderlich, wenn der Bediener die Weiche überblicken kann und gegen unberechtigten Eingriff schützt.

### Beispiele für Befehl 12

X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	5	<del>auf Sicht</del>	im Bf Linksdorf		von Esig A 200	bis Asig N 201	36

X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	5	<del>auf Sicht</del>	im Bf Linksdorf		von Esig A 200	bis Asig N 201	35, 36

## 7 Auffahren von Weichen

- (1) Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Wenn dies dennoch geschehen ist, dürfen sie nur in Auffahrtrichtung geräumt werden. Rückfallweichen dürfen aufgefahren werden, ausgenommen von Kleinwagenfahrten.
- (2) Wenn eine Weiche aufgefahren wird, die zu einer Fahrstraße gehört, auf der ein Zug erwartet wird, muss der Bediener Maßnahmen wie bei Gefahr treffen.

**Grundsatz**

**Gefahr**

Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan dürfen nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

## **8 Weichensignal oder Signal einer Gleissperre gestört**

Wenn ein Weichensignal oder Signal einer Gleissperre der Bewegung der Weiche bzw. der Gleissperre nicht folgt, muss der Bediener es verdecken.

## **9 Sperre**

Wenn Sperrsignale als Flankenschutzeinrichtungen, Weichen, Gleissperren oder Riegel gestört sind, muss der Bediener Merkhinweis „!“ nach Modul 408.0402 Nr. 14 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 13 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt bei elektronischen Stellwerken nicht für Sperrsignale.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Signalen	408.0611 Seite 1

## 1 Haltstellung eines Hauptsignals nicht möglich

Wenn ein Hauptsignal nach Vorbeifahrt eines Zuges nicht wieder auf Halt gestellt werden kann oder wenn es nicht vollständig in die Haltstellung kommt, gilt Folgendes:

- (1) Bei nichtselbsttätigem Streckenblock muss der Fahrdienstleiter Rückmelden einführen; der Streckenblock darf nicht bedient werden.
- (2) Außerdem gilt:
  - a) Eine Zugfahrt darf am letzten rückgelegenen Hauptsignal zugelassen werden, wenn für den anschließenden Gleisabschnitt und für den Gleisabschnitt hinter dem gestörten Hauptsignal das Freisein durch eine Räumungsprüfung bzw. Fahrwegprüfung festgestellt und ggf. bestätigt worden ist. Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan dürfen nicht eingeschaltet sein. Sperre ist nach Modul 408.0403 Nr. 7 anzubringen.
  - b) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer signalgeführter Züge am letzten rückgelegenen Hauptsignal durch Befehl 14.4 anweisen, am gestörten Signal auch bei Fahrtstellung zu halten.

### Beispiel

X	14.4	Halten Sie an vor - gestörtem - <i>Zsig T 1 Bf Rüsselsheim</i> ..... - auch bei Fahrtstellung - (Signal usw.)
---	------	--

Der Fahrdienstleiter muss Triebfahrzeugführern anzeigegeführter Züge an der letzten rückgelegenen Blockstelle durch Befehl 14.5 anweisen, bis zur gestörten Blockstelle höchstens mit der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit zu fahren und dort auch bei LZB-Fahrt bzw. ETCS-Fahrerlaubnis zu halten.

### Beispiel

X	14.5	Fahren Sie bis zur gestörten - LZB-Bk / <del>ETCS-Bk</del> - <i>A 201 Bf Rechtsheim</i> ..... mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch - bei LZB-Fahrt / <del>ETCS-Fahrerlaubnis</del> - an.
---	------	--

- c) Der Fahrdienstleiter
  - muss Triebfahrzeugführern signalgeführter Züge zur Vorbeifahrt am gestörten Signal Befehl 2 oder bei Signal Zs 12 mündlichen Auftrag erteilen.
  - muss Triebfahrzeugführern anzeigegeführter Züge zur Weiterfahrt an der Blockstelle für anzeigegeführte Züge Befehl 2 erteilen.
- (3) Wenn der Fahrdienstleiter das Freisein der Gleisabschnitte nach Absatz (2)
  - a) nicht feststellen kann oder der Abschnitt hinter dem gestörten Hauptsignal nicht geräumt werden kann (z. B. bei Stumpfgleisen), muss der Fahrdienstleiter die Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 14 durch Befehl 12 - Grund

Nr. 1 - anweisen, bis zum gestörten Signal bzw. bis zur gestörten virtuellen Blockstelle auf Sicht zu fahren. Dort muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführern zusätzlich Befehl 12 - Grund Nr. 1 - erteilen mit der Weisung, in dem nicht auf Freisein geprüften oder noch besetzten Gleisabschnitt auf Sicht zu fahren.

- (4) Wenn der Bediener die Störung erst bemerkt, wenn mit der Annäherung eines Zuges zu rechnen ist, muss er Maßnahmen bei Gefahr treffen.

## **2 Lichthauptsignal erloschen**

Wenn das Signalbild eines Lichthauptsignals erloschen ist, gilt Abschnitt 1 mit folgenden Abweichungen:

- a) Der Fahrdienstleiter muss die Triebfahrzeugführer nicht durch Befehl 14, sondern mündlich von der Störung verständigen.
- b) Der Fahrdienstleiter darf für die Vorbeifahrt am gestörten Signal Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 bedienen oder bei Signal Zs 12 mündlichen Auftrag erteilen.

## **3 Nachtzeichen erloschen**

Wenn dem Bediener bekannt wird, dass das Nachtzeichen eines Formhauptsignals vollständig oder teilweise erloschen ist, muss er die Züge am letzten rückgelegenen Hauptsignal anhalten und den Triebfahrzeugführer mündlich von der Unregelmäßigkeit verständigen.

## **4 Stellung „Halt erwarten“ nicht möglich**

Wenn dem Bediener bekannt wird, dass ein Vorsignal zu einem Halt zeigenden Hauptsignal nicht in Stellung „Halt erwarten“ kommt oder erloschen ist, muss er sinngemäß nach Abschnitt 3 verfahren.

## **5 Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erlischt nicht**

Wenn ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht selbsttätig erlischt, muss es der Bediener nach den Regeln in den Richtlinien 482.90XX löschen. Wenn der Bediener ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht löschen kann, muss er nach Abschnitt 1 verfahren.

## **6 Signal fällt vorzeitig auf Halt**

Wenn ein Hauptsignal vorzeitig auf Halt fällt, muss der Bediener prüfen, ob eine Signalnottaste bedient wurde. Der Bediener darf das Signal wieder auf Fahrt stellen, wenn es bedienbar ist und die Voraussetzungen für die Weiterfahrt erfüllt sind.

## **7 Signalflügelkupplung gestört**

Wenn bei elektrischer Signalflügelkupplung das Hauptsignal nicht selbsttätig in die Haltstellung kommt und auch beim Zurücklegen des Signalhebels der Hebelbewegung nicht folgt, muss der Bediener nach Abschnitt 1 verfahren.

## 8 Gestörtes Sperrsignal usw.

- (1) Für die Vorbeifahrt von Zügen an gestörten Sperrsignalen, Signalen für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten, an gestörten Zugdeckungssignalen oder Brückendeckungssignalen gelten die Bestimmungen für Hauptsignale sinngemäß.
- (2) Abweichend von Absatz (1) gilt für Lichtsperrsignale, die nach Modul 301.0002 Abschnitt 8 e) mit einem weißen Mastschild mit zwei schwarzen Punkten gekennzeichnet sind, Folgendes:
  - Wenn ein Zug an einem erloschenen Signal halten soll, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 14.4 anweisen, vor dem gestörten Sperrsignal zu halten. Wortlaut des Befehls 14.4: „Halten Sie an vor gestörtem Sperrsig ... (Bezeichnung des Signals)“

### Beispiel

X	14.4	Halten Sie an vor - gestörtem - <i>Sperrsig 33L902X</i> ..... - auch bei Fahrtstellung - (Signal usw.)
---	------	---

- Wenn ein Zug an einem erloschenen Signal nicht halten soll, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer nicht verständigen.

## 9 Reißen von Stelleleitungen

- (1) Wenn die Stelleitung eines Haupt- oder Vorsignals reißt, muss sich der Bediener überzeugen, dass sich das Hauptsignal in Haltstellung und das Vorsignal in Stellung „Halt erwarten“ befindet. Bis dahin muss er erforderlichenfalls nach Abschnitt 1 oder 4 verfahren. Er muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 17 anbringen. **Haupt- oder Vorsignale**
- (2) Wenn die Stelleitung eines Sperrsignals, eines Signals für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten oder eines Brückendeckungssignals reißt, muss sich der Bediener überzeugen, dass sich das Signal in Haltstellung befindet. Wenn das nicht der Fall ist, muss er das Gleis sofort durch eine Wärterhaltscheibe abriegeln und den Fahrdienstleiter benachrichtigen. Er muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 17 anbringen. **Sperrsignale, Ts-Signale oder Brückendeckungssignale**





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Einrichtungen des Bahnhofsblocks gestört	408.0621 Seite 1

## 1 Ankündigen

- (1) Der Fahrdienstleiter muss bei Störungen des Bahnhofsblocks anordnen, dass jedes Bedienen der betroffenen Bahnhofsblokeinrichtungen der beteiligten Stelle anzukündigen ist.
- (2) Der Fahrdienstleiter darf das Ankündigen der Bahnhofsblokbildienung wieder aufheben, nachdem eine Fachkraft die Beseitigung der Störung gemeldet hat.

## 2 Überwachungssiegel lösen

- (1) Der Bediener darf ein Überwachungssiegel nur auf Weisung des Fahrdienstleiters lösen.
- (2) Der Bediener darf Bahnhofsblokkfelder auch bei gelöstem Überwachungssiegel durch Bedienen des Blockfeldes blocken und entblocken. Solange Überwachungssiegel an Einrichtungen für die Befehls- oder Zustimmungsabgabe oder für die Fahrstraßenfestlegung fehlen, muss der Bediener bei allen Zugfahrten Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 5 anbringen.

## 3 Mit Hilfseinrichtung blocken oder entblocken

- (1) Wenn Bahnhofsblokkfelder nicht ge- oder entblockt werden können, darf der Bediener für jeden Einzelfall auf Anordnung des Fahrdienstleiters die Hilfseinrichtungen benutzen
  - zum Entblocken von Feldern, durch die Fahrstraßen festgelegt sind,
  - zum Blocken von Wechselstrom-Fahrstraßenfestlegefeldern.
- (2) Wenn ein Befehls- oder Zustimmungsempfangsfeld nicht geblockt werden kann, darf der Bediener bei Anlagen ohne Rückgabezwang auf das Entblocken des Befehls- oder Zustimmungsabgabefeldes mit der Hilfseinrichtung verzichten, wenn er den Befehl oder die Zustimmung vor Zulassung einer weiteren Zugfahrt mündlich gibt. Er muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 18 anbringen. Befehls- und Zustimmungsempfangsfelder ohne Rückgabezwang sind im Betriebsstellenbuch genannt.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Einrichtungen des Streckenblocks gestört</b>	<b>408.0622</b>
	<b>Seite 1</b>

## 1 Grundstellung bei selbsttätigem Streckenblock herstellen

- (1) Wenn Blockeinrichtungen des selbsttätigen Streckenblocks nicht ordnungsgemäß gewirkt haben, gilt Folgendes: **Bedingungen**

- a) Bei einer Blockstelle der freien Strecke (z. B. selbsttätiges Blocksignal) am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 9 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt nicht für Abzweigstellen.
- b) Bei einem Ausfahrtsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. Dies gilt auch bei einer virtuellen Blockstelle innerhalb eines Bahnhofs bzw. einer Abzweigstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes.
- c) Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Sperre muss er nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen,
- d) Der Fahrdienstleiter muss
  - eine Einzelräumungsprüfung für den zuletzt gefahrenen Zug durchführen
 oder
  - feststellen, dass der zuletzt gefahrene Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und den ersten Zug nach Eintritt der Störung mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - beauftragen, auf Sicht zu fahren (siehe Absätze (3) und (4)); diesen Befehl 12 darf er nicht durch Signal Zs 7, LZB-Vorsichtauftrag oder durch eine ETCS-Fahrterlaubnis in ETCS-Betriebsart OS ersetzen.

Danach darf er die Blockeinrichtungen nach den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen in Grundstellung bringen.

- (2) Wenn der Fahrdienstleiter Blockeinrichtungen nach Absatz (1) oder nach einer Fahrt im Gegengleis oder nach einer Sperrfahrt nicht in Grundstellung bringen konnte, obwohl er die in den Regeln für das Bedienen von Signalanlagen genannten Einrichtungen bedient hat, muss er wie folgt vorgehen: **Grundstellung kann nicht hergestellt werden**
1. Wenn er nach Absatz (1) d), erster Anstrich eine Einzelräumungsprüfung durchführen konnte, muss er den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befahren soll, mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - beauftragen, auf Sicht zu fahren (siehe Absätze (3) und (4)).
  2. Er muss
    - beim ersten Zug, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befährt, eine Einzelräumungsprüfung durchführen
 oder
    - feststellen, dass dieser Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und den zweiten Zug nach Eintritt der Störung mit Befehl 12

Grund Nr. 1 - beauftragen, auf Sicht zu fahren (siehe Absätze (3) und (4)); diesen Befehl 12 darf er nicht durch Signal Zs 7, LZB-Vorsichtauftrag oder durch eine Fahrerlaubnis in ETCS-Betriebsart OS ersetzen.

3. Danach darf er Blockeinrichtungen nach den Regeln für das Bedienen der Signalanlagen in Grundstellung bringen.
4. Wenn er Blockeinrichtungen nach Nr. 3 nicht in Grundstellung bringen konnte, obwohl er die in den Regeln für das Bedienen von Signalanlagen genannten Einrichtungen bedient hat, muss er Räumungsprüfung auf Zeit einführen.

**Befehl 12**

- (3) Der Abschnitt, in dem der Fahrdienstleiter Züge beauftragen muss, auf Sicht zu fahren, ist
  - bei Zentralblock mit Achszählern oder automatischem Streckenblock oder wenn bis zur nächsten Zugmeldestelle nur ein Zugfolgeabschnitt vorhanden ist, der betroffene Zugfolgeabschnitt,
  - in allen übrigen Fällen der betroffene und der nächste Zugfolgeabschnitt.
- (4) Auf Strecken mit Blockkennzeichen gilt als betroffener Zugfolgeabschnitt
  - für signalgeführte Züge - außer für Züge in der ETCS-Betriebsart SR - der Zugfolgeabschnitt für signalgeführte Züge,
  - für anzeigegeführte Züge und für Züge in der ETCS-Betriebsart SR der Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge.

**Nach Grundstellung tritt Störung erneut auf**

- (5) Wenn der Fahrdienstleiter Grundstellung nach Absatz (1) d) bzw. Absatz (2) Nr. 3 herstellen konnte, aber die Störung beim nächsten Zug erneut auftritt, muss er Räumungsprüfung auf Zeit einführen.

## **2 Rückblockung geht vorzeitig ein**

- a) Wenn die Rückblockung unerwartet früh eingeht, darf der Bediener das Hauptsignal zunächst nicht auf Fahrt stellen. Der Fahrdienstleiter muss feststellen, ob der zuletzt abgelassene Zug auf der vorgelegenen Zugfolgegestelle angekommen ist.
- b) Hat der zuletzt abgelassene Zug den betroffenen Zugfolgeabschnitt noch nicht geräumt, muss der Fahrdienstleiter Rückmelden einführen.

## **3 Erlaubniswechsel nicht möglich**

Wenn die Erlaubnis nicht abgegeben werden kann, muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle, bei der die Erlaubnis angezeigt wird, so lange Merkhinweis „RP“ nach Modul 408.0402 Nr. 2 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 angebracht bzw. eingegeben haben, bis der Zug angekommen ist.



#### 4 Unregelmäßigkeiten an Einrichtungen des Streckenblocks mit Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen

- \* (1) Wird dem Fahrdienstleiter gemeldet, dass in einem Zugfolgeabschnitt gesan- **Nach Sanden**  
\* det wurde, gelten die Einrichtungen des betroffenen Zugfolgeabschnitts als  
\* nicht ordnungsgemäß wirkend, wenn der Abschnitt mit einer Gleisfreimelde-  
\* anlage mit Gleisstromkreisen ausgerüstet ist.
- \* (2) Bei Zugfolgeabschnitten mit selbsttätigem Streckenblock gilt Folgendes: **Selbsttätiger**  
\* **Streckenblock**  
a) Der Fahrdienstleiter muss  
\* 1. die Maßnahmen nach Abschnitt 1 Absatz (1) a), b) und c) treffen,  
\* 2. eine Einzelräumungsprüfung durchführen.  
\* b) Nach der nächsten Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - gilt Folgendes:  
\* 1. Wenn festgestellt wird, dass der betroffene Zugfolgeabschnitt ord-  
\* nungsgemäß als besetzt angezeigt wird, gilt die Anlage als ordnungs-  
\* gemäß wirkend.  
\* 2. Wird der betroffene Zugfolgeabschnitt nicht ordnungsgemäß als besetzt  
\* angezeigt, muss der Fahrdienstleiter Räumungsprüfung auf Zeit einfüh-  
\* ren.
- \* (3) Bei Zugfolgeabschnitten mit Relaisblock gilt Folgendes: **Relaisblock**  
\* 1. Der Fahrdienstleiter muss Rückmelden einführen.  
\* 2. Wenn bei einer Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - festgestellt wird, dass  
\* der betroffene Zugfolgeabschnitt ordnungsgemäß als besetzt angezeigt  
\* wird, gilt die Anlage wieder als ordnungsmäßig wirkend. Der Anlass für das  
\* Rückmelden ist dann weggefallen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder in einer Abzweigstelle gestört</b>	<b>408.0625</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Gleisstromkreise

- (1) Wenn bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ein Abschnitt als besetzt angezeigt wird, obwohl er frei sein müsste, muss - auch wenn der Abschnitt inzwischen als frei angezeigt wird - eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden. **Als besetzt angezeigt, obwohl frei sein müsste**

Wenn der Abschnitt nach der Abschnittsprüfung von Fahrzeugen - außer Kleinwagenfahrten - durchfahren worden ist und danach nicht mehr als besetzt angezeigt wird oder wenn die Fachkraft die Beseitigung der Störung gemeldet hat, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend.

Für die Dauer der Störung ist Abschnittsprüfung erforderlich. Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

- \* (2) Eine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen gilt als gestört wenn ein Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, obwohl er besetzt ist. **Nicht als besetzt angezeigt, obwohl besetzt ist**

Für die Dauer der Störung ist Abschnittsprüfung erforderlich. Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

- \* Die Gleisfreimeldeanlage gilt so lange als gestört, bis die Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat.

- (3) Wenn bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ein Abschnitt länger als 24 Stunden nicht befahren worden ist - außer mit Kleinwagenfahrten -, gilt die Gleisfreimeldeanlage als nicht ordnungsgemäß wirkend. **Länger als 24 Stunden nicht befahren**

Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Der Fahrdienstleiter darf die nächste Zugfahrt zulassen, wenn im betroffenen Abschnitt eine Abschnittsprüfung durchgeführt wurde (Betriebsstellenbuch). Wenn bei der nächsten Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - die ordnungsgemäße Besetztanzeige des Abschnitts festgestellt wurde, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. Wenn der Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, ist nach Absatz (2) zu verfahren.

- \* (4) Bei einem Anlass nach Modul 408.0581 Abschnitt 7 gilt eine Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen als nicht ordnungsgemäß wirkend. **Nach Sanden**

- \* Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

Der Fahrdienstleiter darf die nächste Zugfahrt zulassen, wenn im betroffenen Abschnitt eine Abschnittsprüfung durchgeführt wurde. Wenn bei der nächsten Zugfahrt - außer Kleinwagenfahrt - die ordnungsgemäße Besetztanzeige des Abschnitts festgestellt wurde, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. Wenn der Abschnitt nicht als besetzt angezeigt wird, ist nach Absatz (2) zu verfahren. \*

## **2 Achszähler**

- (1) Wenn bei einer selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern ein Abschnitt als besetzt angezeigt wird, obwohl er frei sein müsste, muss eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden.

Wenn festgestellt wurde, dass sich im Abschnitt keine Fahrzeuge befinden und keine Fahrten in Richtung dieses Abschnitts zugelassen sind, darf die Achszählgrundstellung hergestellt werden. Wird danach der Abschnitt nicht mehr als besetzt angezeigt, gilt die Anlage wieder als ordnungsgemäß wirkend. Im Betriebsstellenbuch können abweichende Regeln gegeben sein.

- (2) Allgemein gilt:

a) Wenn der Abschnitt nach dem Bedienen der Einrichtung für die Achszählgrundstellung weiterhin als besetzt angezeigt wird, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des nächsten Zuges, der den betroffenen Abschnitt befahren soll, mit Befehl 12- Grund Nr. 1 - beauftragen, auf Sicht zu fahren, und zwar bis zum nächsten Hauptsignal, bei Ausfahrten bis zum Ende des anschließenden Weichenbereichs oder, wenn noch ein besonderer Bahnhofsabschnitt ohne Weichen folgt, bis zu dessen Ende (Betriebsstellenbuch zu Modul 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) b) Nr.3).

b) Wenn der Abschnitt nach dem Befahren durch den Zug nach a) als besetzt angezeigt wird, ist nach Absatz (1) vorzugehen. Wird der Abschnitt - nachdem die Maßnahmen nach Absatz (1) durchgeführt wurden - weiter als besetzt angezeigt, gilt die Gleisfreimeldeanlage als gestört, bis die Fachkraft die Beseitigung der Störung gemeldet hat.

Für alle folgenden Züge muss für die Dauer der Störung eine Abschnittsprüfung durchgeführt werden. Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

## **3 Fahrstraße nicht aufgelöst**

- (1) Wenn bei einer Fahrstraße nach dem Befahren - außer durch Kleinwagenfahrten - Abschnitte mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage nicht aufgelöst sind, obwohl sie nicht mehr als besetzt angezeigt werden und muss deshalb die Fahrstraße oder einzelne Abschnitte hilfswise aufgelöst werden, gelten diese Abschnitte als gestört. Der Bediener muss Merkhinweis „AP“ nach Modul 408.0402 Nr. 11 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anbringen bzw. eingeben. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Bediener muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

- (2) Vor weiteren Zugfahrten muss in den betroffenen Abschnitten Abschnittsprüfung durchgeführt werden. Dies gilt so lange, bis betroffene Abschnitte von

Fahrzeugen - außer Kleinwagen - durchfahren worden sind und dabei die ordnungsgemäße Besetztanzeige beobachtet worden ist. Weichen müssen dabei in der Stellung wie beim Auftreten der Störung befahren werden. Wenn bei Abschnitten einer Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen festgestellt wird, dass eine Besetzung nicht angezeigt wird, ist nach Abschnitt 1 Absatz (2) zu verfahren.

#### **4 Besetzt angezeigte bzw. nicht aufgelöste Weiche umstellen**

Wenn bei selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage ein Weichenabschnitt als besetzt angezeigt wird oder wenn der Weichenabschnitt nach dem Befahren nicht aufgelöst worden ist, obwohl er nicht mehr als besetzt angezeigt wird, gilt Folgendes:

- \* a) Wenn durch Hinsehen festgestellt werden kann, dass die Weiche frei von Fahrzeugen ist, darf der Bediener die Weiche umstellen. **Prüfen durch Hinsehen**
- \* b) Wenn nicht durch Hinsehen festgestellt werden kann, dass die Weiche frei von Fahrzeugen ist, darf der Bediener die Weiche umstellen, nachdem **Fahren auf Sicht**
  - \* 1. der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des Zuges, der die Weiche als nächster befahren soll, mit Befehl 12- Grund Nr. 1 - beauftragt hat, im Weichenabschnitt auf Sicht zu fahren und
  - \* 2. festgestellt wurde, dass dieser Zug den Weichenabschnitt mit Schluss-signal durchfahren hat.
- \* Bis die Feststellung nach Nr. 2 getroffen ist, darf die Weiche - nachdem der Zug sie befahren hat - nicht von anderen Fahrzeugen befahren werden.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört</b>	<b>408.0631</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Begriff

Die Verständigung zwischen Zugfolgestellen gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Telekommunikationseinrichtungen möglich ist, aber Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigt werden muss.

## 2 Vorzeitiges Ab- oder Durchlassen verboten

Wenn die Verständigung zwischen Zugfolgestellen völlig gestört ist, darf der Fahrdienstleiter Züge nicht vorzeitig ab- oder durchlassen.

## 3 Verständigung zwischen Zugmeldestellen völlig gestört

- (1) Wenn die Verständigung zwischen Zugmeldestellen völlig gestört ist, darf der Fahrdienstleiter einen Zug nur ablassen, wenn er annehmen kann, dass der vorausgefahrne Zug auf der nächsten Zugmeldestelle eingetroffen und kein Gegenzug auf demselben Gleis zu erwarten ist. Fahrten auf dem Gegengleis, Fahrten auf Strecken ohne Streckenblock, Fahrten entgegen der über die Streckenblockeinrichtung erteilten Erlaubnis oder Fahrten auf eingleisigen Strecken in Richtung auf eine Abzweigstelle darf der Fahrdienstleiter nicht zulassen. **Allgemeines**
- (2) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des abzulassenden Zuges durch **Auftrag durch Befehle 12 und 14**
  - \* a) Befehl 12 - Grund Nr. 7 - beauftragen, bis zur nächsten Zugmeldestelle auf Sicht zu fahren,
  - \* b) Befehl 14 beauftragen,
    1. am Einfahrsignal des nächsten Bahnhofs oder am Blocksignal der nächsten Abzweigstelle zu halten und den Fahrdienstleiter zu verständigen,
    2. wenn der Fahrdienstleiter nicht erreicht wird, in den Bahnhof mit höchstens 5 km/h einzufahren.
- (3) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des abzulassenden Zuges durch Befehl 2 beauftragen, **Mitteilung durch Befehl 2**
  - a) bei der Einfahrt an Halt zeigenden Hauptsignalen und Sperrsignalen des nächsten Bahnhofs vorbeizufahren und
  - b) an Halt zeigenden Signalen der zwischen den Zugmeldestellen gelegenen Blockstellen vorbeizufahren; er muss die Fahrdienstleiter der Blockstellen möglichst über die Zugfahrt unterrichten.

## 4 Verständigung mit einer Blockstelle völlig gestört

Ist die Verständigung mit einer Blockstelle der freien Strecke (außer Abzweigstelle) völlig gestört, scheidet sie für die Zufolge aus. Der Fahrdienstleiter muss die Triebfahrzeugführer der Züge durch Befehl 2 beauftragen am Halt zeigenden Blocksignal vorbeizufahren.

## **5 Bahnübergänge**

Bei völlig gestörter Verständigung muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführern der Züge Befehl 8 für im betroffenen Gleisabschnitt vorhandene Bahnübergänge erteilen, wenn

- a) deren Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten nicht benachrichtigt werden können, obwohl sie benachrichtigt werden müssten,
- b) deren Schranken von der benachbarten Zugmeldestelle bedient werden,
- c) sie mit signal- und zuggesteuerten Bahnübergangssicherungsanlagen (ausgenommen Bahnübergänge mit Überwachungssignal), deren Überwachungseinrichtung sich nicht beim ablassenden Fahrdienstleiter befindet ausgerüstet sind.

## **6 Nachweis**

Die Unregelmäßigkeit muss der Fahrdienstleiter nachweisen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich</b>	<b>408.0632 Seite 1</b>

## 1 Maßnahmen

Wenn eine im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta genannte Stelle dem Fahrdienstleiter meldet, dass das Warnen von Reisenden an bestimmten Bahnsteigen nicht möglich ist, gilt Folgendes:

- (1) Der Fahrdienstleiter muss durchfahrende Züge nach Möglichkeit abweichend vom Fahrplan für Zugmeldestellen in Gleise einlassen, an denen sich keine bzw. keine betroffenen Bahnsteige befinden.
- (2) Wenn der Fahrdienstleiter einen Zug in ein Gleis einlassen muss, an dem sich ein betroffener Bahnsteig befindet, muss er den Triebfahrzeugführer mit **Befehl 12** - Grund Nr. 38 - beauftragen, am Bahnsteig mit höchstens der im Betriebsstellenbuch oder in der Beta vorgegebenen Geschwindigkeit zu fahren.  
 Im Betriebsstellenbuch kann zugelassen sein, dass der Fahrdienstleiter in folgenden Fällen auf den **Befehl 12** verzichten darf: **Verzicht auf Befehl 12**
  - Der Fahrdienstleiter kann eine Zugstraße wählen, die dem Triebfahrzeugführer eine Geschwindigkeit signalisiert, die höchstens der im Betriebsstellenbuch oder in der Beta für den Bahnsteig vorgegebenen Geschwindigkeit entspricht.
  - Bei einer anzuordnenden Geschwindigkeit von 160 km/h oder höher ist eine entsprechende Langsamfahrstelle in die LZB bzw. in ETCS eingegeben.
- (3) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. **Merkhinweis, Sperre**
- (4) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. **Selbststellbetrieb**

## 2 Aufheben

Die im Betriebsstellenbuch oder in der Beta genannte Stelle meldet dem Fahrdienstleiter den Wegfall des Anlasses für die Maßnahmen nach Abschnitt 1.

## 3 Nachweis

Den Eingang der Meldung, wonach das Warnen von Reisenden an bestimmten Bahnsteigen nicht möglich ist, sowie die Meldung über das Aufheben aller Maßnahmen muss der Fahrdienstleiter im Fernsprechbuch nachweisen. **Fernsprechbuch**

Dabei muss er Folgendes vermerken:

1. Betriebsstelle, für die die Maßnahme gilt (Name und Gleisbezeichnung)
2. Meldende Stelle (Name und Uhrzeit)





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel nicht möglich</b>	<b>408.0633</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Maßnahmen

Im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta sind die Betriebsstellen und die zugehörigen Bahnsteige genannt, bei denen Maßnahmen erforderlich sind, wenn die Reisendeninformation für einen außerplanmäßigen Gleiswechsel, bei dem ein Bahnsteigwechsel erforderlich ist, nicht möglich ist.

### (1) Wenn

**Bedingungen**

- a) die im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta genannte Stelle dem Fahrdienstleiter meldet,
- b) die Betriebszentrale es anordnet oder
- c) der Fahrdienstleiter selbst feststellt,

dass die Reisendeninformation für einen außerplanmäßigen Gleiswechsel, bei dem ein Bahnsteigwechsel zwischen den im Betriebsstellenbuch genannten Bahnsteigen erforderlich ist, nicht möglich ist, gilt Folgendes:

Der Fahrdienstleiter muss bei Reisezügen, die außerplanmäßig das Regel- oder Gegengleis befahren sollen, dem Triebfahrzeugführer des haltenden Reisezuges Befehl 12, Grund Nr. 39 und Befehl 12.7 erteilen. Regeln hierzu sind im Betriebsstellenbuch oder in der Beta enthalten.

**Befehl 12**

Sind Befehle zu erteilen, gilt dies auch für Züge, die während dieser Zeit das benachbarte Bahnsteiggleis oder etwa dazwischenliegende Streckengleise befahren, so lange, bis zweifelsfrei festgestellt wurde, dass der im abweichenden Gleis haltende Reisezug den Bahnsteig verlassen hat.

- (2) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.
- (3) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein. Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.

**Merkhinweis, Sperre**

**Selbststellbetrieb**

## 2 Aufheben

Wenn die im Betriebsstellenbuch oder in der Beta genannte Stelle bzw. die Betriebszentrale meldet, dass der Anlass für die Maßnahmen nach Abschnitt 1 weggefallen ist, darf der Fahrdienstleiter die Maßnahmen aufheben.

**Wegfall der Maßnahmen**

## 3 Nachweis

Der Fahrdienstleiter muss Meldungen, Feststellungen und Maßnahmen nach den Abschnitten 1 und 2 im Fernsprechbuch nachweisen.

**Fernsprechbuch**

Dabei muss er Folgendes vermerken:

1. Betriebsstelle, für die die Maßnahme gilt (Name und Gleisbezeichnung)
2. Meldende Stelle (Name und Uhrzeit)





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen</b>	408.0641 Seite 1

## 1 Stelle mit verminderter Geschwindigkeit befahren

- (1) Wenn eine Fachkraft dem Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle gemeldet hat, dass eine Stelle im Gleis nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden darf, muss dieser den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle verständigen, der Zugfahrten in Richtung der Langsamfahrstelle zulassen kann.
- (2) Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass eine Stelle im Gleis nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden darf, muss er die Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 30 - anweisen, die Langsamfahrstelle mit der zulässigen Geschwindigkeit zu befahren.
- \* (3) An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- (4) Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

## 2 Mangel am Oberbau

- (1) Wenn dem Fahrdienstleiter ein Mangel am Oberbau gemeldet oder von ihm festgestellt wird, muss er Maßnahmen bei Gefahr treffen.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss für das Sperren des Gleises sorgen. Der Fahrdienstleiter muss das Gleis nicht sperren, wenn eine Fachkraft die Stelle im Gleis, an der der Mangel festgestellt wurde, für befahrbar erklärt hat.
- (3) Der Fahrdienstleiter muss die Meldung bzw. die Feststellung eines Mangels am Oberbau nachweisen.

## 3 Technische Bahnübergangssicherung ausgefallen oder gestört

- (1) Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass die technische Sicherung eines Bahnübergangs ausgefallen oder gestört und der Bahnübergang nicht gesichert ist, gilt Folgendes: **BÜ nicht gesichert**
  - a) Der Fahrdienstleiter muss Maßnahmen bei Gefahr treffen.
  - \* b) Er muss den benachbarten Fahrdienstleiter verständigen, der Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen kann.
  - \* c) Die Fahrdienstleiter, die Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen können, müssen den Triebfahrzeugführern Befehl 8 erteilen. Im Betriebsstellenbuch ist bestimmt, wenn ein Fahrdienstleiter Befehl 8 für mehrere Bahnübergänge ausstellen muss.  
 Befehl 8 ist nicht erforderlich
    - für Bahnübergänge mit Überwachungssignalen,
    - wenn vor dem Bahnübergang ein selbsttätiges Blocksignal mit Signal Zs 9 steht.

- d) Für Bahnübergänge, vor denen ein Orientierungszeichen „PZB BÜ“ aufgestellt ist, muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer zusätzlich zum Befehl 8 nach c) mit Befehl 12 Grund 34 anweisen, im Zugfolgeabschnitt des betroffenen Bahnübergangs bis zu dem Bahnübergang mit höchstens 50 km/h zu fahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 12.4 erteilen.

<b>Beispiel</b>							
Vordruck 1 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	auf Sicht	zw Astadt	u Beheim	v Asig N 3	bis km 4,567	34
<input checked="" type="checkbox"/>	12.4	PZB - am ..... sig ..... - in km <u>3,567</u> ..... - ständig wirksam / <del>unwirksam</del> .					
Vordruck 2 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	8	Sie müssen - zwischen Zmst <u>Astadt</u> ..... und Zmst <u>Beheim</u> ..... - im Bf/Bft/ auf Abzw/Üst ..... halten vor BÜ in km <u>4,567</u> ..... /km ..... /km ..... /km ..... /km ..... /km .....					
Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.							

**BÜ nicht ausreichend gesichert**

- (2) Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass ein Bahnübergang nicht ausreichend gesichert ist, gilt Folgendes:
- Der Fahrdienstleiter muss Maßnahmen bei Gefahr treffen.
  - Er muss den Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle verständigen, der Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen kann.
  - Die Fahrdienstleiter müssen die Triebfahrzeugführer der Züge durch Befehl 12 - Grund Nr. 10 - anweisen, den Bahnübergang mit höchstens 20 km/h zu befahren. Sie müssen dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 12.2 erteilen.

**Merkhinweise, Sperren, Selbststellbetrieb**

- (3) Solange Befehle nach Absatz (1) oder (2) erforderlich sind, müssen die Fahrdienstleiter, die Zugfahrten in Richtung des Bahnübergangs zulassen können, Merkinweis „BUE“ nach Modul 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 8 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. \*

**Eingeschlossene Wegebenutzer**

- (4) Wenn dem Fahrdienstleiter ein Triebfahrzeugführer, dem er Befehl 8 erteilt hatte, meldet, dass Wegebenutzer zwischen den Schranken eingeschlossen sind, muss er die Schranken öffnen, um den Wegebenutzern das Verlassen des Bahnübergangs zu ermöglichen.

#### 4 Oberleitung schadhaft

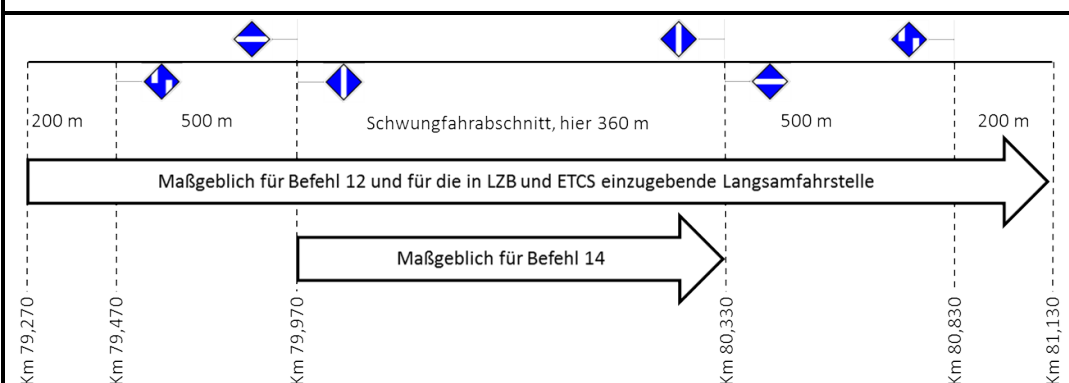
**Geringfügiger Schaden**

- (1) Wenn ein geringfügiger Schaden an der Oberleitung vermutet wird, darf der Fahrdienstleiter bei Tage und sichtigem Wetter den Triebfahrzeugführer eines Zuges durch Befehl 12 - Grund Nr. 31 - anweisen, das betroffene Gleis auf Sicht zu befahren. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 12.3 erteilen. Das Ergebnis muss er der Zentralschaltstelle mitteil-

len. Sie entscheidet, ob das Gleis wieder ohne Einschränkungen befahren werden darf.

- \* (2) Bei ausgeschalteter oder gestörter Oberleitung dürfen elektrisch beförderte Züge einen Gleisabschnitt, der nicht mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden darf, auf Weisung der Fachkraft mit Schwung durchfahren. Wenn die Triebfahrzeugführer nicht durch die La verständigt sind, gilt Folgendes: **Fahren mit gesenktem Stromabnehmer**
- \* a) Der Fahrdienstleiter muss die Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 beauftragen, mit höchstens 140 km/h zu fahren. Der mit 140 km/h zu befahrende Abschnitt beginnt 200 m vor dem Signal EI 3. Wenn der Schwungfahrabschnitt in beiden Richtungen befahren werden darf, endet der mit 140 km/h zu befahrende Abschnitt 200 m hinter dem Signal EI 3 der Gegenrichtung. Wenn der Schwungfahrabschnitt nur in eine Richtung befahren werden darf, endet der mit 140 km/h zu befahrende Abschnitt am Signal EI 5. Als Grund muss er im Befehl 14 „Schwungfahrabschnitt“ angeben. Wenn keine EI-Signale aufgestellt sind, gibt die Fachkraft dem Fahrdienstleiter Beginn und Ende des mit 140 km/h zu befahrenden Abschnittes vor.
- \* b) Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführern Befehl 14 mit folgendem Wortlaut erteilen:
- \* „Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im Bahnhof/Bahnhofsteil ... (Name) von km ... (Standort EI 4) bis km ... (Standort EI 5) fahren, EI-Signale - nicht - aufgestellt“
- \* oder
- \* „Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen ... (Zugmeldestelle) und ... (Zugmeldestelle) von km ... (Standort EI 4) bis km ... (Standort EI 5) fahren, EI-Signale - nicht - aufgestellt“.
- \* Wenn keine EI-Signale aufgestellt sind, gilt Folgendes:
- \* - Die Fachkraft gibt dem Fahrdienstleiter Beginn und Ende des Schwungfahrabschnittes vor.
- \* - Im Bahnhof darf der Fahrdienstleiter statt der Kilometerangaben auch markante Punkte (z. B. Hauptsignale mit ihren Bezeichnungen) nennen.
- \* c) In die Weisung nach b) muss der Fahrdienstleiter bei Zügen, die im betroffenen Abschnitt planmäßig halten und daher beim Anfahren nachgeschoben werden müssen, den Hinweis aufnehmen
- \* „Beim Anfahren nachgeschoben bis ....“.
- \* d) Auf Strecken mit LZB oder ETCS muss der Fahrdienstleiter zusätzlich zu den Maßnahmen nach a) bis c) in die LZB bzw. ETCS eine Langsamfahrstelle mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 140 km/h für den in a) genannten Gleisabschnitt eingeben und aktivieren.

**Beispiel für Befehl und die in LZB bzw. ETCS zu aktivierende Langsamfahrstelle bei einem in beiden Richtungen zu befahrenden Schwungfahrabschnitt**



X	12	<b>Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:</b>						
		km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
		140	auf Sicht	zw Astadt	u Beheim	v km 79,270	bis km 81,130	s. Bef 14
X	14	Grund: Schwungfahrabschnitt Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen Astadt und Beheim von km 79,970 bis km 80,330 fahren, EI-Signale aufgestellt.						

**Merkinweis,  
Sperrn,  
Selbststellbe-  
trieb**

- (3) Solange Befehle nach Absatz (1) oder (2) erforderlich sind, muss der Fahrdienstleiter Merkinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben. An den betroffenen Signalen darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 7 anbringen. \*

**5 Halt im Tunnel**

Wenn ein Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter davon verständigt hat, dass bei Halt des Zuges im Tunnel vermutlich Reisende den Zug verlassen haben, muss er die Gleise im Tunnel sperren und nach dem Verbleib der Reisenden forschen lassen.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - PZB</b>	<b>408.0651</b>
	<b>Seite 1</b>

## 1 PZB-Streckeneinrichtung gestört

- (1) Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass PZB-Streckeneinrichtungen gestört sind, muss er die Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 34 - anweisen, im betroffenen Abschnitt nach Absatz (2) mit höchstens 50 km/h zu fahren. Er muss zusätzlich Hinweis durch Befehl 12.4 geben. **Grundsatz**
- (2) Für den betroffenen Abschnitt gelten folgende Regeln: **Betroffener Abschnitt**
- a) An einem Hauptsignal, das allein steht und an dem die Stellung des nächsten Hauptsignals nicht angekündigt wird, erstreckt sich der betroffene Abschnitt vom rückliegenden Hauptsignal bis zum Hauptsignal mit der gestörten PZB-Einrichtung. **Allein stehendes Hauptsignal**

**Beispiel: 2000 Hz-Gleismagnet am allein stehenden Ausfahrtsignal N 2 des Bahnhofs Kleinstadt ist ständig wirksam**

X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	<del>auf Sicht</del>	im Bf Kleinstadt		von Esig A	bis Asig N 2	34
X	12.4	PZB - am ..... A.sig N 2 ..... - in km ..... - ständig wirksam / <del>unwirksam</del> .					

- b) Wenn der Triebfahrzeugführer eine Störung einer PZB-Streckeneinrichtung an Langsamfahrstellen mitgeteilt hat, muss der Fahrdienstleiter gemeinsam mit ihm feststellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1, Lf 4 (DV 301) oder Lf 6 und dem Signal Lf 2, Lf 5 (DV 301) oder Lf 7 ein Hauptsignal befindet.
- Wenn dies zutrifft, ist der betroffene Abschnitt der Zugfolgeabschnitt bzw. Gleisabschnitt vor und hinter dem Hauptsignal.
  - Wenn dies nicht zutrifft, gilt d).
- c) Bei einer Störung der PZB-Streckeneinrichtung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ gilt Abschnitt (4). **PZB BÜ**
- d) In allen anderen Fällen erstreckt sich der betroffene Abschnitt vom rückliegenden bis zum folgenden Hauptsignal. **Andere Fälle**

**Beispiel: 2000 Hz-Gleismagnet am Sbk 12 (Hauptsignal + Vorsignal) ständig unwirksam.**

X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	<del>auf Sicht</del>	zwischen Bf Kleinstadt	und Bf Erle	von Sbk 14	bis Sbk 10	34
X	12.4	PZB - am Sbk sig 12 ..... - in km ..... - ständig <del>wirksam</del> / unwirksam.					

**LZB, ETCS** (3) Wenn der betroffene Abschnitt mit LZB oder ETCS ausgerüstet ist, muss der Fahrdienstleiter im Befehl 12 die Geschwindigkeitsangabe mit einem „\*)“ versehen und Befehl 12.6 erteilen. \*

**Orientierungszeichen PZB-BÜ** (4) Wenn dem Fahrdienstleiter bekannt wird, dass die PZB-Streckeneinrichtung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ vor einem wärterbedienten Bahnübergang gestört ist, muss er die Triebfahrzeugführer mit Befehl 12 Grund Nr. 34 anweisen, im Zugfolgeabschnitt des betroffenen Bahnübergangs bis zu dem Bahnübergang mit höchstens 50 km/h zu fahren und Befehl 12.4 erteilen. Zusätzlich muss er Befehl 8 erteilen. \*

Beispiel							
Vordruck 1 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	auf Sicht	zwischen Astadt	und Beheim	von Asig N 3	4,567	34
<input checked="" type="checkbox"/>	12.4	PZB - am ..... sig ..... - in km 3,567 ..... - ständig wirksam / unwirksam.					
Vordruck 2 von 2							
<input checked="" type="checkbox"/>	8	Sie müssen - zwischen Zmst Astadt ..... und Zmst Beheim ..... - im Bf/Bft / auf Abzw/Üst ..... halten vor BÜ in km 4,567 /km ..... /km ..... /km ..... /km ..... /km ..... Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.					

**Abstimmung mit benachbarten Fahrdienstleitern** (5) Wenn der Fahrdienstleiter den im Befehl 12 zu nennenden betroffenen Abschnitt nicht alleine bestimmen kann, muss er sich mit dem benachbarten Fahrdienstleiter abstimmen. \*

*Hinweis: Eine Abstimmung ist erforderlich, wenn der Beginn oder das Ende des betroffenen Abschnittes in der Zuständigkeit eines anderen Fahrdienstleiters liegt.*

**Ort der Befehlsübermittlung** (6) Befehle 12 nach Absatz (1) müssen spätestens auf oder vor der Zugmeldestelle vor dem Anfang des betroffenen Abschnittes nach Absatz (2) übermittelt werden. \*

a) Wenn der Fahrdienstleiter, dem die Störung bekannt wird, die Befehle nicht selbst übermitteln kann, muss er den Fahrdienstleiter der rückliegenden Zugmeldestelle beauftragen, die Befehle zu übermitteln. Wenn unterschiedliche Inhalte für den Befehl 12 infrage kommen, gibt er diese dem beauftragten Fahrdienstleiter jeweils vor.

*Hinweis: Unterschiedliche Inhalte kommen vor, wenn das Ende des Abschnittes nach Absatz (1) in unterschiedlichen Gleisen oder in unterschiedlichen Strecken liegen kann.*

b) Der Fahrdienstleiter der rückliegenden Zugmeldestelle übermittelt die Befehle in eigener Zuständigkeit mit seinem eigenen Übermittlungscode. Er muss dem veranlassenden Fahrdienstleiter die Übermittlung nicht bestätigen. Wenn unterschiedliche Inhalte für den Befehl 12 infrage kommen, stimmt er sich jeweils mit dem veranlassenden Fahrdienstleiter ab.

**Beispiel: 2000 Hz-Gleismagnet am Esig A des Bf Kleinstadt (Hauptsignal + Vorsignal) ist ständig unwirksam. Fdl Kleinstadt hat Fdl Erle beauftragt, Befehle zu übermitteln. Da das folgende Hauptsignal (Befehl 12, 6. Sp) unterschiedlich sein kann, gibt Fdl Kleinstadt dieses dem Fdl Erle jeweils vor.**

X	12	Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:					
	km/h	auf Sicht	im / auf / zwischen Bf / Bft / Abzw / Üst	und Bf / Bft / Abzw / Üst	in / von km / Sig	bis km / Sig	Grund Nr.
	50	<del>auf Sicht</del>	zwischen Bf Erle	und Bf Kleinstadt	von Sbk 15	bis Zsig R 4	34
X	12.4	PZB - am ..... <u>E sig A</u> ..... - <del>in</del> ..... - ständig <del>wirksam</del> / unwirksam.					
Übermittlungscod: <u>FER-357</u>							
<u>Erle</u>		<u>20.12.2015</u>		<u>08</u>		<u>11</u>	
(Ort)		(Datum)		(Uhr)		(Minuten)	
<u>Erlauer</u>		<u>Rieger, Tf</u>					
(Fahrdienstleiter)		erhalten (!Lame, Triebfahrzeugführer)					
bei fmdl. Übermittlung: <input checked="" type="checkbox"/> ZF / <input type="checkbox"/> andere .....							

- \* (7) Beim Fahrdienstleiter, der die Befehle nach Absatz (6) übermitteln muss, darf Selbststellbetrieb an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein, Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Modul 408.0403 N. 7 anbringen.
- \* (8) Der Fahrdienstleiter, der die Befehle nach Absatz (6) übermitteln muss, muss Merkhinweis „BEF“ nach Modul 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

**Selbststellbetrieb**

**Merkhinweis und Sperre**

## 2 PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört

Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass die PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört ist, muss der Fahrdienstleiter die Betriebszentrale unterrichten.

*Hinweis: Die zulässige Geschwindigkeit eines signalgeführten Zuges ist 50 km/h.*

## 3 PZB-Zwangsbremung

- \* Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass eine PZB-Zwangsbremung seinen Zug angehalten hat, muss der Fahrdienstleiter gemeinsam mit ihm feststellen, wo die Zwangsbremung eingetreten ist.

**Grundsatz**

- \* (1) Wenn die Zwangsbremung an
  - \* - einem Hauptsignal,
  - \* - einem Sperrsignal oder
  - \* - einem Signal Ne 1

**Hauptsignal, Sperrsignal, Befehl 7**

eingetreten ist, gelten die Regeln im Modul 408.0531. Dies gilt auch, wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt.

- \* (2) Wenn die Zwangsbremung an einem Orientierungszeichen „PZB BÜ“ eingetreten ist, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 erteilen.

**PZB-BÜ**

len. Danach darf er dem Triebfahrzeugführer die mündliche Zustimmung zur Weiterfahrt geben.

- Andere Stellen** (3) Wenn die Zwangsbremse an einer anderen als in den Absätzen (1) oder (2) \*  
genannten Stelle eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher \*  
Zustimmung weiterfahren.
- (4) Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein. \*



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - LZB</b>	<b>408.0652</b>
	<b>Seite 1</b>

## 1 LZB-Übertragungsausfall

Wenn der Triebfahrzeugführer meldet, dass er für die Weiterfahrt nach einem LZB-Übertragungsausfall einen Befehl benötigt, gilt Folgendes:

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss einen LZB-Ersatzauftrag, LZB-Vorsichtauftrag oder LZB-Gegengleisfahrauftrag zurücknehmen; einen Befehl, mit dem er die Fahrt des Zuges zugelassen hatte, muss er zurückziehen.
- (3) Der Fahrdienstleiter muss alle Hauptsignale, welche die LZB für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob die LZB für den Zug Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.
- (4) Wenn der Zug in einem Zugfolgeabschnitt hält, dessen Ende durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke gekennzeichnet ist, muss der Fahrdienstleiter eine Einzelräumungsprüfung durchführen. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.
- (5) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut: „Fahren Sie signalgeführt weiter“ und Befehl 10.1 erteilen.

Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/> 10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie <del>ETCS-Level</del> / <del>ETCS-Betriebsart</del> .....
<input checked="" type="checkbox"/> 10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

## 2 LZB unwirksam – Anordnung der Betriebszentrale

Wenn die LZB-Streckeneinrichtung unwirksam ist, darf die Betriebszentrale anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren. Für Fahrdienstleiter gilt Folgendes:

- (1) Er muss den Triebfahrzeugführern Befehl 9 erteilen und Befehl 10 mit dem Wortlaut:  
„Fahren Sie signalgeführt weiter“.

Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/> 9	Schalten Sie die LZB von Zmst <i>Astadt</i> ..... bis Zmst <i>Cedorf</i> ..... ab.
<input checked="" type="checkbox"/> 10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie <del>ETCS-Level</del> / <del>ETCS-Betriebsart</del> .....
<input type="checkbox"/> 10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

- (2) Er darf das Hauptsignal erst auf Fahrt stellen, wenn der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass die LZB abgeschaltet ist. Bei einer seitlichen Einfahrt muss er den Befehl vor Einfahrt in die LZB-Strecke übermitteln.

- (3) Für Züge, die bereits LZB-geführt fahren, darf er die Befehle erst übermitteln, wenn die Bedingungen nach Abschnitt 1 Absatz (2) und (3) erfüllt sind.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS</b>	<b>408.0653</b>
	<b>Seite 1</b>

## 1 ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört; Aufgaben des Fahrdienstleiters

Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass die ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört ist und dass er für die Störungsbeseitigung bzw. zur Weiterfahrt einen Befehl benötigt, gilt Folgendes:

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss mitteilen, wo die Spitze des Zuges hält.
- (2) Ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss der Fahrdienstleiter zurücknehmen, um die daraus durch ETCS abgeleitete Fahrterlaubnis zurückzunehmen; einen Befehl, mit dem er die Fahrt des Zuges zugelassen hatte, muss er zurückziehen.
- (3) Der Fahrdienstleiter muss alle Hauptsignale, die ETCS für den Zug dunkelgeschaltet hatte, auf Halt stellen. Zusätzlich muss er ermitteln, ob ETCS für den Zug Signale dunkelgeschaltet hatte, die Nachbarfahrdienstleitern zugeteilt sind. Wenn dies zutrifft, muss er die Nachbarfahrdienstleiter auffordern, die Signale auf Halt zu stellen und dies zu bestätigen.
- (4) Wenn der Zug in einem Zugfolgeabschnitt hält, dessen Ende durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke gekennzeichnet ist, muss der Fahrdienstleiter für die anschließenden Teilblockabschnitte bis zur Räumungsprüfstelle eine Einzelräumungsprüfung durchführen. Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.
- (5) Wenn der Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale
  - in einem Bahnhof,
  - auf einer Abzweigstelle bzw.
  - unmittelbar vor oder hinter einem Bahnhof oder einer Abzweigstelle
 hält, muss der Fahrdienstleiter sicherstellen, dass der haltende Zug keinen Flankenschutz für eine benachbarte Fahrstraße bietet. Zuglenkung mit Lenkplan darf an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein.
- (6) Das weitere Vorgehen ist abhängig von der Art der Störung:
  - \* a) Wenn der Triebfahrzeugführer einen Befehl 10 fordert, der ihm erlaubt, in
  - \* die ETCS-Betriebsart IS oder NP zu wechseln, gilt Folgendes:
    - \* 1. Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.6 erteilen mit dem Wortlaut „Bleiben Sie halten“ und Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Betriebsart IS oder NP“.

Beispiel	
Vordruck 1 von 2	
<input checked="" type="checkbox"/> 14.6	Bleiben Sie halten.
Vordruck 2 von 2	
<input checked="" type="checkbox"/> 10	Fahren Sie <del>signalgeführt weiter</del> / Wählen Sie <del>ETCS-Level</del> / ETCS-Betriebsart <u>IS oder NP</u> .....
<input type="checkbox"/> 10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

*Hinweis: Der Triebfahrzeugführer versucht anschließend, ETCS neu zu starten und teilt dem Fahrdienstleiter das Ergebnis mit. Weiter mit 2., 3. bzw. 4.*

- der Triebfahrzeugführer ETCS neu starten konnte und in ETCS-Betriebsart FS oder OS weiterfahren kann, muss der Fahrdienstleiter den Befehl 14.6 nach Nr. 1 zurückziehen.

Beispiel	
X	14.35 Befehl <b>ABCD-001</b> ..... ist zurückgezogen. <small>(Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)</small>

- Wenn der Triebfahrzeugführer ETCS neu starten konnte und in Betriebsart SR weiterfahren kann, muss der Fahrdienstleiter den Befehl 14.6 nach Nr. 1 zurückziehen, dem Triebfahrzeugführer mit Befehl 2 die Weiterfahrt erlauben und ihm Befehl 13 nach Modul 408.0455 Abschnitt 2 Absatz 4 erteilen, soweit er ihn nicht mit Befehl 12 beauftragen muss, auf Sicht zu fahren.

Beispiel													
Erster Befehl:													
X	14.35 Befehl <b>ABCD-001</b> ..... ist zurückgezogen. <small>(Übermittlungscode des zurückziehenden Befehls)</small>												
Zweiter Befehl:													
X	2 Sie dürfen - <del>vorbeifahren</del> - weiterfahren nach <del>Vorbeifahrt</del> / TR - am / an / in												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Signal usw.</th> <th>Bezeichnung / km</th> <th>Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>km 56,2</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst		km 56,2							
Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst											
	km 56,2												
	2.1 Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.												
X	13 Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen <b>km 56,2</b> ..... und <b>ETCS-Bk 22A</b> ..... entbunden.												

- Wenn der Triebfahrzeugführer ETCS nicht neu starten konnte und in ETCS-Betriebsart IS weiterfahren muss, gilt Folgendes:
  - Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Fahrdienstleiter den Fahrweg in den nächsten Bahnhof einstellen und sichern.

*Hinweis: Der Fahrdienstleiter soll den Fahrweg in den Bahnhof möglichst in ein Gleis einstellen, in dem gegenüber dem durchgehenden Hauptgleis Flankenschutz durch Weichen besteht.*

Danach muss er

- den Befehl 14.6 nach Nr. 1 zurückziehen,
- mit Befehl 10 die Weiterfahrt als signalgeführter Zug zulassen,



- Befehl 10.1 erteilen,
- auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale Befehl 2 für die Einfahrt in den nächsten Bahnhof erteilen,
- auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale für Langsamfahrstellen unter 40 km/h Befehl 12 erteilen,
- auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer für die Vorbeifahrt an Signalen Ne 14 Befehl 2 erteilen.

**Beispiel**

Erster Befehl:

X	14.35	Befehl <u>ABCD-001</u> ..... ist zurückgezogen. <small>(Übermittlungscode des zurückzuziehenden Befehls)</small>
---	-------	---

Zweiter Befehl:

Vordruck 1 von 2

X	10	Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie <del>ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart</del> .....
X	10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

Vordruck 2 von 2

X	2	Sie dürfen - vorbeifahren - <del>weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - an / an / in</del>		
		Signal usw.	Bezeichnung / km	Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst
		Ne 14	22A63	Bf Rechtsheim

	2.1	Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.
--	-----	--

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Wenn der Triebfahrzeugführer die PZB/LZB nicht aktivieren kann bzw. wenn der Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale fährt, darf der Zug maximal bis zum nächsten geeigneten Bahnhof mit Abstellmöglichkeit fahren, bei Reisezügen bis zu einem Bahnhof mit ausreichend langen Bahnsteigen, um den Zug zu räumen.

*Hinweis: Der Fahrdienstleiter verständigt die Betriebszentrale. Diese ermittelt den geeigneten Bahnhof und gibt diesen den Beteiligten bekannt.*

b) Bei einem Ausfall der ETCS-Funkübertragung gilt Folgendes:

1. Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale befindet, gilt:
  - Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer einen Befehl 2 zur Vorbeifahrt bei ETCS-Halt erteilen.
  - Wenn der Fahrdienstleiter mit einem Befehl 2 die Vorbeifahrt an mehreren ETCS-Halten zulässt, muss er dem Triebfahrzeugführer zusätzlich Befehl 14 mit folgendem Wortlaut „Befehl 2 wird ungültig, wenn Führungsgrößen wieder angezeigt werden“ erteilen.
  - Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer für vorübergehende Langsamfahrstellen unter 40 km/h Befehl 12 erteilen.

2. Wenn sich der Zug auf einer Strecke mit ETCS und Hauptsignalen befindet, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt.
  - Wenn das führende Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1 erteilen.
  - Wenn das führende Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1 erteilen.

*Hinweis:*

*Die zulässige Geschwindigkeit bei Fahrt in Level 0 beträgt 50 km/h.*

- Bei einer länger andauernden streckenseitigen Störung kann der Fahrdienstleiter in Absprache mit der Betriebszentrale auch nach Abschnitt 5 vorgehen.
- Der Zug darf in eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nicht einfahren.

*Hinweis: Die Betriebszentrale entscheidet, wie weit der Zug fahren darf.*

## 2 Streckenseitiger Ausfall der ETCS-Funkübertragung

Bei einem streckenseitigen Ausfall der ETCS-Funkübertragung gilt Abschnitt 1 Absätze (1) bis (5) und Absatz (6) b).

## 3 Automatischer Levelwechsel vor Grenzsignal hat nicht stattgefunden

Wenn der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilt, dass er vor einem Grenzsignal hält, weil dort der automatische Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB nicht stattgefunden hat, gilt Folgendes:

- (1) Der Fahrdienstleiter muss dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1 erteilen.
- (2) Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

Beispiel	
X 10	<del>Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart</del> NTC PZB/LZB
X 10.1	Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

## 4 Automatischer Levelwechsel vor Zufahrtsicherungssignal hat nicht stattgefunden

Wenn ein Triebfahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, aber vor einem Zufahrtsicherungssignal ein automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat, gilt Folgendes:

1. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10 beauftragen, ETCS-Level 2 zu wählen. Wortlaut: „Wählen Sie ETCS-

Level 2“.

Beispiel	
X	10 <del>Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart</del> <sup>2</sup> .....
	10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

2. Wenn der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 nicht wählen konnte, gelten die Regeln in Abschnitt 1. Wenn der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 wählen konnte und einen Befehl zur Weiterfahrt nach Wechsel in die ETCS Betriebsart TR benötigt, muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 2 zur Weiterfahrt nach Trip mit folgendem Wortlaut erteilen: „Sie dürfen weiterfahren nach TR in km ... (Standort des Zuges) ... (Name der Betriebsstelle)“.

Beispiel			
X	2	<del>Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - an / an / in</del>	
		Signal usw.	Bezeichnung / km
			Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst
			km 23,4
			Bf Beheim

3. Wenn der Triebfahrzeugführer anschließend keine Fahrerlaubnis in der Betriebsart FS oder OS erhält, muss der Fahrdienstleiter ihm Befehl 2 zur Vorbeifahrt an der ETCS-Blockstelle erteilen.

Beispiel			
X	2	<del>Sie dürfen - vorbeifahren - weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR - an / an / in</del>	
		Signal usw.	Bezeichnung / km
			Bf, Bft, Abzw, Üst, Bk, Dkst
		ETCS-Bk	01P302
			Bf Erfurt
X	13	Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen <sup>Erfurt</sup> ..... und <sup>Großbrenb</sup> ..... entbunden.	

## 5 ETCS unwirksam – Anordnung der Betriebszentrale

Wenn die ETCS-Streckeneinrichtung unwirksam ist, darf die Betriebszentrale auf Strecken mit Hauptsignalen anordnen, dass alle Züge zwischen zwei Zugmeldestellen signalgeführt fahren.

Für Fahrdienstleiter gilt Folgendes:

- (1) Ein Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 muss er zurücknehmen, um die daraus durch ETCS abgeleiteten Fahraufträge zurückzunehmen; einen Befehl, mit dem er die Fahrt des Zuges zugelassen hatte, muss er zurückziehen.
- (2) Er muss in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperrungen einrichten und aktivieren.
- (3) Er darf das Hauptsignal auf Fahrt stellen, nachdem in den betroffenen Abschnitten ETCS-Sperrungen aktiviert sind.

- (4) Er muss Triebfahrzeugführern von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug über PZB/LZB verfügt, Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level NTC PZB/LZB“ und Befehl 10.1 erteilen.

Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/>	10 <del>Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart.....</del> NTC PZB/LZB
<input checked="" type="checkbox"/>	10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

- (5) Er muss Triebfahrzeugführern von Zügen mit ETCS-Halt, deren führendes Fahrzeug nicht über PZB/LZB verfügt, Befehl 10 erteilen mit dem Wortlaut „Wählen Sie ETCS-Level 0“ und Befehl 10.1 erteilen.

Beispiel	
<input checked="" type="checkbox"/>	10 <del>Fahren Sie signalgeführt weiter/ Wählen Sie ETCS-Level/ ETCS-Betriebsart.....</del> 0
<input checked="" type="checkbox"/>	10.1 Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.

## 6 Zwangsbremmung in ETCS-Level 0

Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass eine Zwangsbremmung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN seinen Zug angehalten hat, muss der Fahrdienstleiter gemeinsam mit ihm feststellen, ob die Zwangsbremmung an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist. Wenn dies zutrifft oder wenn es sich nicht eindeutig feststellen lässt, gelten die Regeln im Modul 408.0531. Wenn die Zwangsbremmung nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingetreten ist, darf der Triebfahrzeugführer mit mündlicher Zustimmung weiterfahren.





## **2 Modulgruppen**

408.48      Rangieren  
                 Fachautor: Dietmar Homeyer. (069) 265 31632



20.10.2014

## Erläuterungen zur Neuherausgabe Richtlinie 408,

Sehr geehrte Damen und Herren,

die neue Richtlinie 408.48 gilt ab 13.12.2015. Sie enthält folgende Module:

408.4800	408.4801Z11	408.4814	408.4831
408.4801	408.4801Z21	408.4815	408.4841
408.4801A01	408.4802	408.4816	408.4851
408.4801A02	408.4811	408.4817	
408.4801A03	408.4812	408.4818	
408.4801A04	408.4813	408.4821	

## Allgemeines

Mit der Neuherausgabe Richtlinie 408.48 „Rangieren“ zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 werden die für das Rangieren geltenden Regeln nicht nach Regeln für Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Regeln für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unterschieden, sondern in einer Richtlinie 408.48 gegeben. Eine Trennung der bisherigen Regeln der Richtlinie 408 zwischen den o.g. Eisenbahnunternehmen schreiben die internationalen Bestimmungen der TSI OPE nur für solche Regeln vor, die beim „Züge fahren“ gelten.

Die bisherigen Regeln für das Rangieren in den Modulgruppen 408.01, 408.08 und 408.09 werden in der neuen Richtlinie 408.48 „Rangieren“ zusammengeführt. Die Regeln in Richtlinie 408.48 (neu) sind wie bisher in Module (Abschnitte, Absätze, Unterabsätze) und Anhänge gegliedert.

## Begriffserklärungen

Die in den Regeln für das Rangieren verwendeten Begriffe sind im Anhang 408.4801A01 erklärt. Aus dem bisherigen Modul 408.0102 wurden alle Verweise auf Örtliche Richtlinien (alt) sowie enthaltene betriebliche Regeln in diejenigen Module verschoben, zu denen die Verweise bzw. Regeln thematisch passen.

...

### **Abkürzungen und Verkehrstage**

Dem Anhang 408.4801A01 folgen die beiden Anhänge 408.4801A02 (Abkürzungen) und 408.4801A03 (Verkehrstage). Das bisherige Modul 408.0103 wurde als Anhang 02 zu Modul 408.4801 neu herausgegeben und Abkürzungen für die Begriffe „Betriebsstelle, Betriebsstellenbuch, örtliche Zusätze, Streckenbuch und Übermittlungscodes neu aufgenommen.

In dem neuen Modul 408.4801A03 (Verkehrstage) wurde der Landkreis Zittau-Löbau geändert in Westlausitzkreis.

### **Leseransprache**

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

### **Gültigkeit der Module für Mitarbeiter**

Im Anhang 408.4801A04 ist die Gültigkeit der Module für Mitarbeiter bestimmt. In dieser Übersicht sind in den Spalten 1 und 2 die Nummer und Bezeichnung der Module angegeben. In den Spalten 3 bis 6 sind die Anwendergruppen genannt, für die die Module gelten können. Wenn ein Modul für eine Anwendergruppe gilt, ist in der Spalte in der jeweiligen Zeile „ja“ eingetragen. Es wurde neu bestimmt, dass ein Fahrdienstleiter auch Aufgaben eines Weichenwärters wahrnimmt. Hierzu wurde in Spalte 3 „Fahrdienstleiter“ analog zur Spalte 5 „Weichenwärter“ in den Zeilen ein „ja“ nachgetragen.

### **EZMG-Stellwerke**

Wegen der geringen Anzahl von EZMG-Stellwerken sind verschiedene für EZMG-Stellwerke gültige Regeln entfallen. Dem Anwender werden die besonderen Regeln künftig im Betriebsstellenbuch bekannt gegeben.

### **408.4801Z11 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Hamburg in den örtlichen Zusätzen zur Richtlinie 408.48**

Das Modul wird vsl. zu 12/2014 veröffentlicht (nach der Bekanntgabe der Grundmodule der Richtlinie 408.48).

### **408.4801Z21 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Berlin in den örtlichen Zusätzen zur Richtlinie 408.48**

Das Modul wird vsl. zu 12/2014 veröffentlicht (nach der Bekanntgabe der Grundmodule der Richtlinie 408.48).

### **Merkinweise und Sperren**

Die Verweise auf Merkinweise und Sperren in den bisherigen Texten mussten gestrichen werden, weil in den für das Rangieren geltenden Regeln keine Hinweise auf für „Züge fahren“ gültigen Module gegeben werden dürfen. Sie wurden durch die in den Modulen 408.0402 und 408.0403 gegebenen Regeln – ausgenommen die Regeln für EZMG-Stellwerke – ersetzt. Für EZMG-Stellwerke wurde in den Texten der betroffenen Module auf zusätzliche Regeln in örtlichen Zusätzen hingewiesen. Folgende Tabelle enthält eine Übersicht über alle Textstellen mit Hinweisen auf Merkinweis und/oder Sperre, die von der Änderung betroffen sind.



1	2	3	4	5	6
Modulnr. (alt)	Abschnitt (Absatz)	Modulnr. (neu)	Abschnitt (Absatz)	Merkhinweis nach Modul 408.0402 (alt)	Sperre nach Modul 408.0403 (alt)
408.0811	3 (1) c)	408.4813	3 (1) c)	-	Nr. 7
408.0822	1 (3)	408.4815	4	-	Nr. 13
408.0824	1 (3)	408.4817	1 (3)	Nr. 2	Nr. 8
408.0851	2 (2)	408.4841	2 (2)	Nr. 2	Nr. 7/8
408.0851	3 (2)	408.4841	3 (2)	Nr. 2	-
408.0851	3 (3)	408.4841	3 (3)	Nr. 1	Nr. 1
408.0851	9	408.4841	9	-	Nr. 13
408.0901	3	408.4815	13	Nr. 2	Nr. 12
408.0902	2 (5)	408.4851	1 (7)	Nr. 8	Nr. 12
408.0903	2 (3) b)	408.4851	3 (2) b)	Nr. 10	Nr. 1
408.0911	1 (2)	408.4815	15	-	Nr. 7
408.0911	4	408.4815	13	-	Nr. 13

### **Modul 408.4800 - Verzeichnis der Aktualisierungen, Modulgruppen**

Die Verzeichnis der Aktualisierungen und die Übersicht über die Modulgruppen und den zugehörigen Fachautor wurde aus den Vorspannseiten der Ril 408 in diesen Teil des Regelwerks überführt.

### **Modul 408.4801 - Inhalt und zusätzliche Regeln**

#### Abschnitt 2 Absatz (1)

Zusätzliche und/oder abweichende Regeln zu den Regeln der Module 408.4801 - 4851 können in einer Fahrplananordnung, Beförderungsanordnung, örtlichen Zusätzen oder in einer Beta gegeben sein. Wenn Regeln in örtlichen Zusätzen oder in einer Beta gegeben sein können, ist in den Modulen darauf hingewiesen. Die örtlichen Zusätze können im Betriebsstellenbuch, örtlichen Unterlagen des EVU und im Streckenbuch enthalten sein. Ausnahmen zu den Regeln genehmigt ausschließlich die DB Netz AG - Betriebsverfahren.

#### Abschnitt 2 Absatz (2)

Die Regeln enthalten Angaben, die - soweit dies erforderlich ist - in örtlichen Zusätzen bekanntzugeben sind.

## **Modul 408.4811 - Allgemeines**

### Abschnitt 6 Absatz (1)

Die Regel enthält neu den Hinweis, dass Vorgänge, Aufträge oder Meldungen nachzuweisen sind, wenn dies in den Regeln der Module 408.4801 - 4851 angeordnet ist. Beispielsweise heißt es in den Regeln für das Sperren von Gleisen (Modul 408.4851 Abschnitt 1 Absatz (11)): „Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und Benachrichtigung der Beteiligten sind nachzuweisen“. An dieser Textstelle wird also angeordnet, dass diese Sachverhalte nachzuweisen sind.

Das Eisenbahnunternehmen gibt seinem Personal bekannt, in welchen Unterlagen der Nachweis zu führen ist.

### Abschnitt 6 Absatz (2)

Die Regel enthält einen Hinweis auf den neuen Anhang 408.4801A02, weil nur bei Einträgen abgekürzt werden darf. Der Anhang enthält ein „Verzeichnis der Abkürzungen“. In diesem Verzeichnis werden die für das Rangieren maßgebenden Abkürzungen gegeben.

## **Modul 408.4813 – Vorbereiten**

### Abschnitt 3 Absatz (1) b) Nr. 4

Die Regel wurde in Aufgaben für den Weichenwärter und Fahrdienstleiter aufgeteilt. Der Weichenwärter kennt nicht den Begriff „anzeigegeführte Züge“. Der Weichenwärter muss zuvor den Fahrdienstleiter verständigen und dessen Erlaubnis einholen, wenn er beabsichtigt, die Zustimmung zum Rangieren an der Spitze eines anzeigegeführten Zuges zu geben. Der Fahrdienstleiter darf die Erlaubnis nur erteilen, wenn er bei anzeigegeführten Zügen die dunkelgeschalteten Hauptsignale in Haltstellung gebracht hat.

Die Regeln im Abschnitt 3 Absatz (1) c) wurden in Aufgaben für den Weichenwärter und Fahrdienstleiter aufgeteilt. Der Weichenwärter soll der Fahrzeugbewegung zustimmen. Er muss zuvor nach Modul 408.4841 Abschnitt 6 Absatz (1) feststellen, dass keine Zugfahrt gefährdet wird. Dazu muss er wissen, dass keine Zugfahrt zugelassen ist. Diesen Sachverhalt wiederum kennt nur der Fahrdienstleiter. Folgerichtig muss der Fahrdienstleiter dies dem Weichenwärter bestätigen. Der Fahrdienstleiter wird durch Regeln aufgefordert, dass er, wenn er seine Bestätigung dem Weichenwärter abgibt, auch verhindern muss, dass in der Folge eine Zugfahrt zugelassen wird. Hierzu muss er Selbststellbetrieb usw. verhindern und an der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs bei Relaisstellwerken eine Hilfssperre anbringen.

## **Modul 408.4815 - Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale**

### Abschnitt 13

Die Regeln aus den bisherigen Modulen 408.0901 Abschnitt 3 (... versehentliches Umstellen) und 408.0911 Abschnitt 4 (... gestört oder gearbeitet) wurden zusammengefasst und auf Abschnitt 4 (Maßnahmen) hingewiesen. Das sind die Maßnahmen, die auch beim Umstellverbot von Weichen im Baugleis gelten. Im Abschnitt 4 ist die gesamte Regel wiedergegeben, die bisher im Modul 408.0822 Abschnitt 1 Absatz (3) gegeben war. Das Sperrsignal als Flankenschutzeinrichtung aus dem bisherigen Modul 408.0911 Abschnitt 4 steht nicht im Zusammenhang mit den für das Rangieren geltenden Regeln. Gleiches gilt auch für die für einen Riegel maßgebenden Regeln. Folgerichtig bleiben nur noch die für Weichen und Gleissperren zutreffenden Regeln übrig. Dennoch musste in den Regeln das Sperrsignal genannt werden, weil dieser Begriff im bisherigen Modul 408.0901 Abschnitt 3 beim versehentlichen Umstellen verwendet wird.

## **Modul 408.4817 - Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen -**

### Abschnitt 1 Absatz (3)

In der Regel wurde auf die neue Textstelle im Modul 408.4815 Abschnitt 4 hingewiesen (alt: Modul 408.0822 Abschnitt 1 Absatz (3)), weil es sich in der Regel um eine Weiche handelt, so wie im Modul 408.4815 Abschnitt 4.

## **Modul 408.4841 - Auf Hauptgleisen rangieren**

### Abschnitt 2 Absatz (2)

Die Regeln aus Modul 408.0402 Nr. 2 (RP) und 408.0403 Nr. 8 (Hilfssperre, Sperre) wurden zusammengefasst und in einen Regelsatz geschrieben. Die für Weichenwärter und Fahrdienstleiter gültigen Regeln wurden diesen beiden Anwendergruppen präziser zugeordnet.

### Abschnitt 2 Absatz (3)

Die Regeln sind den Änderungen im Modul 408.0455 Abschnitt 3 d) angepasst worden.

Im bisher gültigen Text des Absatzes (3) ist das Wort „nur“ gestrichen worden. Zugefügt wurden die Wörter „in der Regel“. Das Wort „nur“ ist nicht erforderlich, weil die Bedingungen, unter denen auf dem Ausfahr Gleis rangiert werden darf, nachfolgend genannt werden. Die Wörter „in der Regel“ mussten zugefügt werden, weil in den folgenden Regeln Ausnahmen von der Grundregel genannt werden. Weggefallen ist auch der letzte Satz in der bisher gültigen Regel: „Wird er nicht ordnungsgemäß angezeigt, muss die benachbarte Zugmeldestelle dem Rangieren zustimmen.“ Die neuen Regeln bestimmen, dass bei nicht ordnungsgemäßer Anzeige des Erlaubnisempfangs dieselben Maßnahmen zu treffen sind wie in den drei neu aufgenommen Anwendungsfällen. Wenn z. B. bei ordnungsgemäß angezeigtem Erlaubnisempfang und der Möglichkeit des Erlaubniswechsels bei Zuglenkung mit Lenkplan Merkhinweis und Sperre angebracht bzw. eingegeben werden müssen, ist dies auch erforderlich, wenn der Erlaubnisempfang nicht ordnungsgemäß angezeigt wird.

### Abschnitt 3 Absatz (3)

Die bisherigen Regeln zum Sachverhalt „selbsttätiges Blocksignal“ sind entfallen, weil das selbsttätige Blocksignal bereits in den Regeln im Modul 408.4841 Abschnitt 3 Absatz (2) berücksichtigt ist. Dies gilt auch für den Sachverhalt, dass es zu sperren ist. Hierdurch wird eindeutiger herausgestellt, dass auch bei selbsttätigem Streckenblock die gleichen Maßnahmen zu treffen sind wie bei nichtselbsttätigem Streckenblock. Hierbei ist es nicht maßgebend, ob das Blocksignal ein selbsttätiges Blocksignal ist. In den Regeln verbleibt nur noch die Bestimmung, dass der Fahrdienstleiter bei selbsttätigem Streckenblock immer feststellen muss, dass der Zugfolgeabschnitt geräumt ist.

## **Modul 408.4851 Gleise sperren; Oberleitung ausgeschaltet oder gestört**

### Abschnitt 1 Absatz (2) b)

In den bisherigen Regeln war nicht vorgesehen bzw. kam in diesen nicht zum Ausdruck, dass der Fahrdienstleiter einen anderen Mitarbeiter mit dem Aufstellen der Wärterhaltscheibe beauftragen darf. Die neue Regel lässt zu, dass Fahrdienstleiter oder andere Mitarbeiter, die für das Sperren von Gleisen zuständig sind, andere Mitarbeiter mit dem Aufstellen der Wärterhaltscheibe beauftragen dürfen.

Abschnitt 1 Absätze (7) und (8)

Die Regeln wurden neu gegeben, weil die Maßnahmen gleichermaßen auch bei einem Nebengleis zu treffen sind. Es kann sein, dass z.B. eine Weiche, an der ein Nebengleis abzweigt, Flankenschutzweiche für eine Zugfahrt ist und die Weiche daher sich in Schutzstellung für eine Zugfahrt befinden muss. Sie müsste aber in Schutzstellung für das Nebengleis gestellt und in dieser Stellung festgehalten werden. Folgerichtig muss sie durch Sperre gesichert werden und dies mit allen Maßnahmen, die sich aus Modul 408.0403 Nr. 12 ergeben (Weichenlaufkette usw.). Wenn all diese Maßnahmen nicht gemacht werden dürfen, weil z.B. Zugfahrten nicht mehr möglich wären, muss eine Wärterhaltscheibe aufgestellt werden. Dennoch muss die Möglichkeit gefordert werden. Folgerichtig enthält die Regel die Maßnahmen nach den Regeln im Modul 408.0403 Nr. 12, soweit dies für Nebengleise zutrifft. Die für Zugstraßen vorgeschriebenen Maßnahmen sind jedoch nicht erforderlich.

Abschnitt 3 Absatz (2)

Die Regel, dass Sperre nach Modul 408.0403 Nr. 1 anzubringen ist, musste nicht beachtet werden und wurde folgerichtig nicht gegeben. In Nebengleisen gibt es keine Fahrstraßenhebel und Zugstraßen.

**Übersicht „neu-alt“**

In der Übersicht „Gegenüberstellung der Abschnitts- und Absatzbezeichnungen der Module der neuen Modulgruppe 408.48 zu Abschnitts- und Absatzbezeichnungen der Module der bisherigen Modulgruppen 408.01, 408.08, 408.09 sind die bis zum Fahrplanwechsel 12.12.2015 und die ab Fahrplanwechsel 13.12.2015 geltenden Regeln, gegliedert nach Modulen, Abschnitten und Absätzen, vergleichend gegenübergestellt.

1	2	3	4	5
Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)	Module neu	Module alt	
		Inhalt	Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)
Vorspannseite III	-	Inhaltsverzeichnis	Vorspannseiten III - XII	-
entfällt	-	Verzeichnis der Vordrucke	Vorspannseite XIII	-
Vorspannseiten	-	Stichwortverzeichnis	Vorspannseiten XV - XXXIII	-
4800	-	Verzeichnis der Aktualisierungen - neu - (Verzeichnis der Bekanntgaben - alt -)	Vorspannseite XXXV	-
<b>4801</b>	<b>Inhalt und zusätzliche Regeln</b>			
	1	Inhalt	0101	1
	2 (1)	Zusätzliche oder abweichende Regeln und örtliche Zusätze	0101	2
	2 (2)	Zusätzliche oder abweichende Regeln und örtliche Zusätze	-	-
	3	Ausnahmen	0101	3

1	2	3	4	5
Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)	Module neu	Module alt	
		Inhalt	Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)
<b>4801A01</b>	<b>Begriffe - neu</b>			
		alle Begriffe	0102	
		Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	0901	2 (1) – (2)
<b>4801A02</b>	<b>Abkürzungen - neu</b>			
		alle Abkürzungen	0103	
<b>4801A03</b>	<b>Verkehrstage - neu</b>			
	1	Züge allgemein Kennzeichen der Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren	0104	1
	2	Kennzeichen der Züge, die an einzelnen Tagen nicht verkehren	0104	2
<b>4801A04</b>	<b>Gültigkeit der Module für Mitarbeiter - neu</b>			
		Gültigkeit der Module für Mitarbeiter als Anwender der Modulgruppe 408.48	Vorspannseiten IV - XII	
<b>4802</b>	<b>Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich</b>			
	1	Tätigkeiten selbstständig verrichten	0111	1
	2	Tätigkeiten übertragen oder von anderen ständig verrichten	0111	2
	3	Tätigkeiten abgrenzen	0111	3
	4	Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit	0111	4
	5	Melden bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss	0111	5
	6 (1) und (2)	Arbeitsübergabe, Arbeitsübernahme	0111	6 (1) – (2)
	7	unterbrochene Arbeitszeit	0111	7
	8	Verlassen des Stellwerks	0111	8
	9	Uhrzeitvergleich	0111	9
	10 (1)	Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ; persönliche Uhren	0111	10 (1)
	10 (2) a) und (2) b)	Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ; Beginn der MESZ	0111	10 (2) a) – (2) b)
	10 (3) a) - (3) c)	Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ; Ende der MESZ	0111	10 (3) a) – (3) c)
	10 (4)	Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ; unterbrochene Arbeitszeit	0111	10 (4)
	10 (5)	Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ; Geräte mit Zeitausdruck	0111	10 (5)
	10 (6)	Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ; Unregelmäßigkeiten	0111	10 (6)
<b>4811</b>	<b>Allgemeines</b>			

1	2	3	4	5
Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)	Module neu	Module alt	
		Inhalt	Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)
	1	Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter	0801	1
	2	Besetzen der Triebfahrzeuge	0801	2
	3 (1) – (6)	Verständigen	0801	3 (1) – (6)
	4 (1) – (5)	Rangieren in Ortsstellbereichen	0801	6 (1) – (5)
	5 (1) – (2)	Verhalten bei Gefahr oder Unregelmäßigkeiten	0801	7 (1) – (2)
	6 (1) – (2)	Nachweis	0801	4
	7	Örtliche Besonderheiten	0801	5
<b>4812</b>	<b>Besonderheiten</b>			
	1 (1) – (2)	Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt	0901	1 (1) a) - (1) b)
	1 (3) - neu	Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt	-	-
	2 (1)	Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt	0901	1 (2) a)
	2 (2) - neu	Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt	-	-
	2 (3)	Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt	0901	1 (2) b)
	3	Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	0901	2 (1) – (2)
<b>4813</b>	<b>Vorbereiten</b>			
	1 (1) – (3)	Verständigen	0811	1 (1) – (3)
	2 (1) – (3)	Fahrbereitschaft feststellen	0811	2 (1) – (3)
	3 (1) a)	Zustimmen; Allgemein	0811	3 (1) a)
	3 (1) b)	Zustimmen; Bedingungen	0811	3 (1) b)
	3 (1) c)	Zustimmen; verbotene Fahrzeugbewegungen	0811 0403	3 (1) c)
	3 (1) d)	Zustimmen; Arten der Zustimmung	0811	3 (1) d)
	3 (2) – (4)	Zustimmen; Verzicht, Sonderfälle, Verbot	0811	3 (2) – (4)
	4	ETCS-Betriebsart	0811	4
<b>4814</b>	<b>Durchführen - Regelfall</b>			
	1	Bestätigen durch den Rangierbegleiter	0821	1
	2	Fahrauftrag	0821	2
	3 (1) – (2)	Geschwindigkeit	0821	3 (1) – (2)
	4 (1) – (5)	Fahrweg beobachten	0821	4 (1) – (5)
	5 (1) – (3)	Freien Fahrweg ansagen	0821	5 (1) – (3)
	6	Gleiswaagen befahren	0821	6
	7	Stärker geneigte Gleise befahren	0821	7
	8	Ablaufberge befahren	0821	8
	9	Während der Fahrt entkuppeln	0821	9

1	2	3	4	5
Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)	Module neu	Module alt	
		Inhalt	Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)
	10	Baugleis verlassen	0821	10
	11 (1) – (3)	Verschieben	0821	11 (1) – (3)
<b>4815</b>	<b>Durchführen – Weichen, Gleissperren, Signale</b>			
	1	Grundstellung von Weichen, Gleissperren oder Sperrsignalen	0131	1
	2	Weiche oder Gleissperre umstellen	0911	5 (1)
	3	Reihenfolge beim Stellen von Weichen und Gleissperren	0822	1 (1)
	4 a) und 4 b)	Umstellverbot	0822 0403	1 (3) Nr. 13
	5	Stellen durch Rangierpersonal	0822	1 (2)
	6	Ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss befahren	0822	1 (4)
	7	Rangierfahrten mit Reisenden	0822	1 (5)
	8 (1) – (2)	Handverschluss	0822	1 (6) a) – b)
	9 (1) – (2)	Verschlüsse an Weichen gestört	0911	3 (1) a) – (1) b)
	10 (1)	Zungenvorrichtung	0911	3 (2)
	10 (2)	Zungenvorrichtung	0911	3 (3)
	11	Gleissperren gestört	0822	1 (7)
	12	Weichensignal oder Signal einer Gleissperre gestört	0911	2
	13	Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale durch Sperre sichern	0901 0911 0403	3 4 a), 4 b) Nr. 13
	14	Weichen umkurbeln	0901	4
	15 (1)	Auffahren von Weichen	0911	1 (1)
	15 (2)	Auffahren von Weichen	0911	1 (2), 1. Regelsatz
	16	Flachkreuzungen	0131	3
	17 (1) – (4)	Vorbeifahrt an Signalen	0822	2 (1) a) – d)
	18	Signale auf Halt stellen	0822	2 (2)
<b>4816</b>	<b>Durchführen – Übergänge sichern</b>			
	1 (1) – (3)	Bahnübergänge sichern	0823	1 (1) – (3)
	2 (1) – (2)	Andere Übergänge sichern	0823	2 (1) – (2)
<b>4817</b>	<b>Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen -</b>			
	1 (1) – (3)	Ladestellen mit Oberleitung	0824	1 (1) – (3)
	2	Umschlaggleise	0824	2
<b>4818</b>	<b>Durchführen - Abstoßen und Ablaufen</b>			
	1 (1) – (3)	Zugelassen - Verboten	0825	1 (1) – (2)



1	2	3	4	5
Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)	Module neu	Module alt	
		Inhalt	Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)
	2	Fahrzeuggruppen	0825	2
	3	Wageneinheiten	0825	3
	4	Abstände der Fahrzeuge	0825	4
	5 (1) – (2)	Güterwagen mit einem Achsstand von mehr als 14 m	0825	5 (1) – (2)
	6 (1) – (3)	Einschränkungen beim Ablaufen oder Abstoßen	0825	6 (1) – (3)
	7	Gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge schützen	0825	7
	8 (1) – (2)	Abweichende Regeln	0825	8 (1) – (2)
	9	Vor dem Beidrücken anhalten	0825	9
<b>4821</b>	<b>Fahrzeuge aufhalten</b>			
	1 (1) – (4)	Bremsen	0831	1 (1) – (4)
	2 (1) – (5)	Hemmschuhe	0831	2 (1) – (5)
	3	Luftbremskopf	0831	3
<b>4831</b>	<b>Fahrzeuge abstellen und festlegen</b>			
	1 (1) – (2)	Abstellen	0841	1 (1) – (2)
	2 (1) – (4)	Festlegen	0841	2 (1) – (4)
<b>4841</b>	<b>Auf Hauptgleisen rangieren</b>			
	1	Vorwissen des Fahrdienstleiters	0851	1
	2 (1)	Auf dem Ausfahrgleis rangieren	0851	2 (1)
	2 (2) a) – e)	Auf dem Ausfahrgleis rangieren	0851 0403	2 (2) – (3) Nr. 8
	2 (3) – (5)	Auf dem Ausfahrgleis rangieren	0851	2 (4) – (6)
	3 (1)	Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren	0851	3 (1)
	3 (2) a) – d)	Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren	0851 0403	3 (2) Nr. 8
	3 (3) – (5)	Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren	0851	3 (3) – (5)
	4 (1) – (3)	Sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden, Melden	0851	4 (1) – (3)
	5 (1) – (2)	Hauptgleise freihalten	0851	5 (1) – (2)
	6 (1) – (2)	Rangierverbot	0851	6 (1) – (2)
	7	Abstellverbot	0851	7
	8	Lü-Sendungen	0851 0231	8 3 (3) a)
	9 (1) – (2)	Mit Kleinwagenfahrten auf Gleisen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage rangieren	0851 0403	9 Nr. 1
	10	Nachweis	0851	10
<b>4851</b>	<b>Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört</b>			



1	2	3	4	5
Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)	Module neu	Module alt	
		Inhalt	Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)
	1 (1) a) – e)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Anlässe	0902	2 (1) a) – (1) e)
	1 (2) a)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Maßnahmen, Abriegeln	0902	2 (2) a) Nr. 1
	1 (2) b)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Maßnahmen, Abriegeln	0902	2 (2) a) Nr. 2
	1 (2) c)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Maßnahmen, Abriegeln	0902	2 (2) a) Nr. 3
	1 (3)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Wortlaut für die Gleissperrung	0902	2 (7)
	1 (4)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Befahren	0902	2 (3)
	1 (5) a)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Bedingungen für die Aufheben der Gleissperrung	0902	2 (4) a)
	1 (5) b)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Bedingungen für die Aufheben der Gleissperrung	0902	2 (4) b)
	1 (5) c)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Bedingungen für die Aufheben der Gleissperrung	0902	2 (4) d)
	1 (6)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Wortlaut für die Aufhebung der Gleissperrung	-	-
	1 (7)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Merkhinweis	0902 0402	2 (5) Nr. 8
	1 (8)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Hilfssperren, Sperre	0902 0403	2 (5) Nr. 12
	1 (9)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Beteiligte benachrichtigen	0902	2 (6)
	1 (10)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Schneeräumfahrten	0902	2 (9)
	1 (11)	Gleise in einem Bahnhof sperren; Nachweisführung	0902	2 (8)
	2 (1)	Baugleis; Erklärung zum Baugleis	0902	3 (1)
	2 (2)	Baugleis; Bewegen im Baugleis ist Rangieren	0902	3 (2)
	2 (3)	Baugleis; Merkhinweis austauschen	0902	3 (3)
	2 (4)	Baugleis; Beteiligte benachrichtigen	0902	3 (4)

1	2	3	4	5
Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)	Module neu	Module alt	
		Inhalt	Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)
	2 (5)	Baugleis; Nachweisführung	0902	3 (5)
	3 (1)	Oberleitung; Grundsatz	0903	1
	3 (2) a) – b)	Oberleitung; Maßnahmen und Benachrichtigen	0903	2 (3) a) Nr. 1 – 2
	3 (3)	Oberleitung; Nachweisführung	0903	3

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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

12.12.2015

**Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.48, Aktualisierung 1, Erläuterungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 1 der Richtlinie 408.48 gilt ab 11.12.2016. Sie enthält folgende geänderte Module:

408.4800Z01	408.4812	408.4817
408.4801A01	408.4813	408.4841
408.4802	408.4815	408.4851

**Erläuterungen****Allgemein**

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

Bei Änderungen eines Anhangs, Vordrucks oder Zusatzes ändert sich automatisch auch das Gültigkeitsdatum im jeweiligen Grundmodul. Daher sind diese im Inhaltsverzeichnis ebenfalls mit dem Gültigkeitsdatum 11.12.2016 dargestellt, ohne dass es eine Änderung im jeweiligen Grundmodul gegeben hat. Grundmodule ohne Änderungen werden im Rahmen der Aktualisierung 01 nicht mitgeliefert.

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

- 201 - ETCS
- 202 - Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen

**Erläuterungen zu den Änderungen****Modul 408.4801A01 - Begriffe**

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

...

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Modul 408.4802 – Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich**

Abschnitt 7 gibt erweiterte Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen bei unterbrochener Arbeitszeit: Mitarbeiter auf Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit müssen Beginn und Ende der

---

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

<sup>2</sup> = NTC

Unterbrechung der in örtlichen Zusätzen genannten Stelle melden. Dies stellt sicher, dass der Mitarbeiter der in örtlichen Zusätzen genannten Stelle die Mitarbeiter der Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit über Unregelmäßigkeiten, die während der unterbrochene Arbeitszeit eingetreten sind, unterrichten kann.

#### **Modul 408.4812 - Besonderheiten**

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

#### **Modul 408.4813 – Vorbereiten**

Abschnitt 3 Absatz (1) b) Nr. 2 wurde um eine besondere Regel für Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ergänzt: Der Weichenwärter muss sicherstellen, dass kein Flankenschutz für eine benachbarte Fahrstraße verletzt wird. Diese Regel ist erforderlich, weil bei ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale die ETCS-Zentrale den Flankenschutz zusammen mit der ETCS-Fahrzeugeinrichtung herstellt. Ohne diese Regel könnte es vorkommen, dass infolge des Wechsels in die ETCS-Betriebsart SH ein Haltfall des virtuellen Signales der benachbarten Zugstraße ausgelöst wird. Der dort fahrende Zug könnte in die ETCS-Betriebsart TR wechseln und zwangsgebremst werden. Die korrespondierende Regel für den Triebfahrzeugführer steht in Abschnitt 4.

In Abschnitt 3 Absatz 1 c) wurden die Regeln zur Hilfssperre an der Einschalttaste für den Selbststellbetrieb an die in Modul 408.0403 bereits umgesetzte Gliederung in mechanische Stellwerke, Relaisstellwerke und elektronische Stellwerke angepasst. In diesem Fall gilt die Regel ausschließlich für Relaisstellwerke.

In Abschnitt 3 Absatz (2) wurde die Gliederung redaktionell überarbeitet: Jeder Unterabsatz bildet einen abgeschlossenen Satz und der einleitende Absatz (2) weist auf die folgende Aufzählung der Fälle hin.

In die Unterabsätze a) und c) wurde aufgenommen, dass auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale eine Zustimmung des Weichenwärters erforderlich ist. Bei den in den Unterabsätzen a) und c) genannten Rangierfahrten handelt es sich um Fahrzeugbewegungen, die bei einem Fahrzeug in ETCS-Level 2 wegen der Stillstandsüberwachung nicht in den ETCS-Betriebsarten FS oder OS durchgeführt werden können. Zum Wechsel in die ETCS-Betriebsart SH muss die Zustimmung des Weichenwärters vorliegen. Der Weichenwärter muss damit auch in diesen Fällen nach Abschnitt 3 Absatz (1) b) Nr. 2 sicherstellen, dass keine Flankenschutzverletzung eintritt.

Die Regel in Abschnitt 4 konnte auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale beschränkt werden, da nur dort das Zusammenwirken zwischen der ETCS-Zentrale und der ETCS-Fahrzeugeinrichtung den Flankenschutz sicherstellt. Es gilt die einfache Regel: Der Triebfahrzeugführer darf in die ETCS-Betriebsart SH wechseln, wenn der Weichenwärter der Rangierfahrt zugestimmt hat. Der bisherige Einschub „soweit erforderlich“ ist entfallen, weil bei den in

Abschnitt 3 Absatz (2) a) und c) geregelten Fällen bei ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale kein Verzicht auf die Zustimmung des Weichenwärters mehr zulässig ist (s. o.).

#### **Modul 408.4815 – Durchführen – Weichen, Gleissperren, Signale**

In Abschnitt 4 a), b) und c) wurden die Regeln zum Sperren von Weichen an die in Modul 408.0403 bereits umgesetzte Gliederung in mechanische Stellwerke, Relaisstellwerke und elektronische Stellwerke angepasst.

Dasselbe gilt für die Regeln in Abschnitt 13.

#### **Modul 408.4817 – Durchführen – Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen**

In Abschnitt 1 Absatz 3 wurden die Regeln zu Sperren an Zugangswweichen an die in Modul 408.0403 bereits umgesetzte Gliederung in mechanische Stellwerke, Relaisstellwerke und elektronische Stellwerke angepasst.

#### **Modul 408.4841 – Auf Hauptgleisen Rangieren**

An mehreren Stellen wurden die Regeln zu Merkhinweisen und Sperren an die in Modul 408.0403 bereits umgesetzte Gliederung in mechanische Stellwerke, Relaisstellwerke und elektronische Stellwerke angepasst.

Die bisherige Regel in Abschnitt 2 Absatz (2) d) wurde in einen neuen Absatz (3) gegeben.

Die Regeln in Abschnitt 3 Absatz (2) c) wurden an die Besonderheiten von ETCS angepasst: Auf Strecken mit ETCS-Level 2 darf der Fahrdienstleiter eine virtuelle Blockstelle nur verwenden, um dort den Merkhinweis „RP“ einzugeben, wenn diese mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet ist. „Andernfalls gilt Nr. 1.“ Das bedeutet: Bei einer bei einer mit einem Blockkennzeichen gekennzeichneten virtuellen Blockstelle muss der Fahrdienstleiter den Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben, also unmittelbar hinter dem rückliegenden Bahnhof bzw. der rückliegenden Abzweigstelle. Hintergrund: Bei ETCS bestünde die Gefahr, dass ein Zug, der in ETCS-Betriebsart SR fährt, bis zum Erreichen des letzten Blockkennzeichens noch nicht wieder in ETCS-Betriebsart FS oder OS gewechselt ist - das Blockkennzeichen wäre für diesen Zug kein Haltsignal. Diese Gefahr besteht bei LZB nicht, weil die LZB in vergleichbaren Situationen entweder wieder nach LZB-Fahrt wechselt oder mit einem Übertragungsausfall im Teilblockmodus reagiert, der die Mitwirkung des Fahrdienstleiters vor der Weiterfahrt nach sich zieht.

Abschnitt 2 Absatz (3) wurde ebenfalls an die Besonderheiten von ETCS angepasst: Bei ETCS Level 2 ohne Hauptsignale stimmt der Fahrdienstleiter dem Rangieren über Signal Ra 10 usw. zu, dem die mit Signal Ne 14 gekennzeichnete virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnittes zugeteilt ist. Wenn es sich um eine mit Signal Ne 14 gekennzeichnete virtuelle Blockstelle der freien Strecke handelt, muss der Fahrdienstleiter diese sperren, indem er Merkhinweis „RP“ im Zugfolgeabschnitt hinter der virtuellen Blockstelle eingibt. Da die Regel auch für Relaisstellwerke gilt, weist eine Fußnote darauf hin, dass sich bei Elektronischen Stellwerken die Sperrwirkung aus dem Merkhinweis ergibt und es hier deshalb nicht erforderlich ist, die virtuelle Blockstelle zu sperren. Bei einer nicht mit Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle der freien Strecke verweist die Regel auf Absatz (2) c) Nr. 1. Das heißt: Bei einer mit einem Blockkennzeichen gekennzeichneten virtuellen Blockstelle muss der Fahrdienstleiter den Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben, also unmittelbar hinter dem rücklie-

genden Bahnhof bzw. der rückliegenden Abzweigstelle. Dort ist sichergestellt, dass ein Signal Ne 14 anstelle eines Hauptsignals vorhanden ist. Es gilt der bereits zu Absatz (2) c) erläuterte Hintergrund.

**Modul 408.4851 – Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört**

Im Abschnitt 1 Absatz (7) und (8) wurden die Regeln zu Merkhinweisen und Sperren an die in Modul 408.0403 bereits umgesetzte Gliederung in mechanische Stellwerke, Relaisstellwerke und elektronische Stellwerke angepasst.

Im Abschnitt 3 Absatz (3) und (4) wurden die Regeln zu Merkhinweisen und Sperren an die in Modul 408.0403 bereits umgesetzte Gliederung in mechanische Stellwerke, Relaisstellwerke und elektronische Stellwerke angepasst.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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





04.07.2016

**Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, hier: Modulgruppe 408.48, Aktualisierung 2; Erläuterungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 2 der Richtlinie 408.48 gilt ab 10.12.2017. Sie enthält folgende geänderte Module:

408.4800	408.4801	408.4818
408.4800Z02 (neu)	408.4801A01 408.4801A02	408.4841 408.4851

**Erläuterungen****Allgemein**

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

**408.4800 – Verzeichnis der Aktualisierungen**

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

**Modul 408.4801**

Nach Abschnitt 3 genehmigt nicht mehr die „DB Netz AG – Betriebsverfahren“, sondern die „regelwerksverantwortliche Stelle des Infrastrukturbetreibers“ Ausnahmen von den Regeln. Diese neutrale Formulierung ist aus folgenden Gründen erforderlich:

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

### **Modul 408.4801A01 – Begriffe**

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

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

### **Modul 408.4801A02 – Abkürzungen**

Im Modul wurden vier neue Abkürzungen aufgenommen. Dies sind:

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

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

### **Modul 408.4818 - Durchführen – Abstoßen und Ablaufen**

In Abschnitt 1 Absatz (2) wurde ein Zeichensetzungsfehler berichtigt.

### **Modul 408.4841 – Rangieren auf Hauptgleisen**

Die Regel im Abschnitt 10 ist neu. Lesen Sie hierzu die Erläuterungen im Modul 408.0581 Abschnitt 7.

### **Modul 408.4851 – Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört**

In Abschnitt 1 Absatz (3) wurde der Wortlaut für eine Gleissperrung um die Angabe der Betriebsstelle ergänzt. Damit sollen insbesondere in Fernstell- und Fernsteuerbereichen Verwechslungen der Betriebsstellen ausgeschlossen werden.

In Abschnitt 1 Absatz (5) wurde die Regel durch einen neuen Unterabsatz d) ergänzt. Das Bewegen von Fahrzeugen in Bahnhofsgleisen oder in gesperrten Bahnhofsgleisen oder das Einsetzen von Fahrzeugen in gesperrten Bahnhofsgleisen ist Rangieren. Nach den Regeln in Abschnitt 1 Absatz (1) e) muss ein Gleis in einem Bahnhof gesperrt werden, wenn Fahrzeuge - ausgenommen Kleinwagen - in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt werden sollen. Für die Aufhebung solcher Gleissperrungen muss nach den Regeln in Abschnitt 1 Absatz (5) der Anlass weggefallen sein. Weitere Bedingungen sind in den Regeln nicht genannt. Analog zu den bisher gültigen Regeln im Modul 408.0471 Abschnitt 2 Absatz (4) c) wurde in Abschnitt 1 Absatz (5) d) eine neue Regel gegeben, die für das Aufheben einer Gleissperrung eine weitere Bedingung vorschreibt. Hierdurch wird verhindert, dass der Weichenwärter einen für die Rangierfahrt freien Fahrweg ansagt, obwohl dieser noch mit Fahrzeugen besetzt ist. Die neue Regel verhindert, dass Fahrzeuge, die in ein gesperrtes Bahnhofsgleis eingesetzt wurden und keinen Achszähler befahren haben, durch die Gleisfreimeldeanlage nicht erkannt werden oder dass Achszähler durch Fahrzeugbewegungen in einem gesperrten Bahnhofsgleis fehlerhaft beeinflusst werden können und nach Aufhebung der Gleissperrung eine Achszählgrundstellung hergestellt werden soll.

In Abschnitt 1 Absatz (6) wurde der Wortlaut für das Aufheben einer Gleissperrung um die Angabe der Betriebsstelle ergänzt. Damit sollen insbesondere in Fernstell- und Fernsteuerbereichen Verwechslungen der Betriebsstellen ausgeschlossen werden.

DB Netz AG

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

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



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Rangieren; Inhalt und zusätzliche Regeln</b>	<b>408.4801</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Inhalt

Die Module 408.4801 - 4851 enthalten Regeln für das Rangieren.

## 2 Zusätzliche oder abweichende Regeln und örtliche Zusätze

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln können

- in einer Fahrplananordnung,
- in einer Beförderungsanordnung,
- in einer Betra,
- in Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken oder
- in örtlichen Zusätzen (diese können im Betriebsstellenbuch, anderen örtlichen Unterlagen oder im Streckenbuch enthalten sein)

gegeben sein.

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

**Zusätzliche  
oder abwei-  
chende Re-  
geln**

(2) In örtlichen Zusätzen sind enthalten:

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

**Örtliche Zu-  
sätze**

## 3 Ausnahmen

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





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Begriffe	408.4801A01 Seite 1

## Ablaufen, Abdrücken

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

## Abstoßen

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

## Abzweigstellen

Abzweigstellen sind ▶ Blockstellen der freien Strecke, wo ▶ Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können. Eine Abzweigstelle wird durch ihre Blocksignale bzw. Signale Ne 14 begrenzt.

## Anschlussbahnhöfe

Anschlussbahnhöfe haben besondere Aufgaben bei der Meldung der ▶ Züge.

## Anschlussstellen, Ausweichanschlussstellen

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

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

## Anzeigegeführt

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

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

## Arbeitendes Triebfahrzeug

Ein ▶ Triebfahrzeug ist arbeitend, wenn es Antriebskraft erzeugt.

## aS-Zug

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

## Aufdrücken

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

## Aufgehobene Signalabhängigkeit

Signalabhängigkeit ist in folgenden Fällen aufgehoben:

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

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

## Bahnanlagen

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

## Bahnbetrieb

Bahnbetrieb ist das Bewegen von Fahrzeugen.

Zum Bahnbetrieb gehören das Fahren von Zügen und das Rangieren.

## Bahnhöfe, Bahnhofsteile

Bahnhöfe sind ▶ Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo ▶ Züge beginnen, enden, halten, ▶ kreuzen, ▶ überholen oder wenden dürfen. Bahnhöfe können in Bahnhofsteile unterteilt sein. Bahnhofsteile können durch Zwischensignale bzw. Signale Ne 14 gegeneinander abgegrenzt sein.

## Balise, Balisengruppe

Eine Balise ist ein im Gleis angeordnetes Datenübertragungselement.

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

Bei Neigetchnik übertragen Balisen Informationen für die Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetchnik.

## Bedarfshalt

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

- der Triebfahrzeugführer ein Haltsignal oder ein blinkendes Signal Ne 5 erhält,
- der Triebfahrzeugführer Reisende bemerkt, die ein- oder aussteigen wollen,



- die Fahrgasthaltewunschrichtung dem Triebfahrzeugführer einen Haltewunsch anzeigt oder
- der Triebfahrzeugführer nicht verständigt wurde, dass der Halt ausfallen darf.

### **Beidrücken**

Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender ▶ Fahrzeuge zum Kuppeln.

### **Betriebshalt**

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

### **Betriebsstellen**

Betriebsstellen sind

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

### **Blockstellen**

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

\* Es gibt Blockstellen für ▶ signalgeführte Züge, für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge und für Züge in ETCS-Betriebsart SR.

Blockstellen für ▶ signalgeführte ▶ Züge sind an Hauptsignalen eingerichtet.

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

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

### **Blockstrecken**

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

### **Deckungsstellen**

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

### **Durchgehende Hauptgleise**

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

## Einfahrweiche

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

## ETCS-Fahrterlaubnis

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

## ETCS-Halt

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

## ETCS-Zentrale

Zu einer ETCS-Zentrale gehören

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

## Fahrdienstleiter

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

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

Ein ▶ Bahnhof kann in mehrere Fahrdienstleiterbezirke aufgeteilt sein.

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

## Fahrplanhalt

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

## Fahrtstellung eines Hauptsignals, Hauptsignal auf Fahrt stellen

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

## Fahrzeuge

Fahrzeuge werden unterschieden nach ▶ Regelfahrzeugen und ▶ Nebenfahrzeugen.

### Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen

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

### Fehlleitung, fehlleiten

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

### Flankenschutzeinrichtungen

Flankenschutzeinrichtungen sind signaltechnische Einrichtungen, die Fahrten auf Fahrstraßen gegen Fahrzeugbewegungen schützen. Zu den Flankenschutzeinrichtungen gehören Weichen, Gleissperren, Sperrsignale, Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Signale Ra 11 (DS 301) mit Lichtsignal Sh 1, sofern technisch ausgeschlossen ist, dass das Signal Sh 1 erteilt werden kann, solange das Wartezeichen als Flankenschutz für eine Zugfahrt dient, und Signale Ra 11 a (DV 301).

### Flankenschutzraum

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

### Führungsgrößen

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

### FS (Full Supervision)

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

### Gegengleis

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

## Geschobene Züge

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

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

## Gewöhnlicher Halteplatz

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

Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit ▶ Betriebshalt oder eines Güterzuges ist möglichst nahe am Halt gebietenden Signal, vor dem LZB-Halt bzw. vor dem ETCS-Halt.

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

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

## Gleiswechselbetrieb

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

## Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke

Als Grenze zwischen den ▶ Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale bzw. die sie ersetzenden Signale Ne 14 oder Trapeztafeln, sonst die ▶ Einfahrweichen. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann die Grenze anderweitig festgelegt sein. Bahnhofsgleise und andere Anlagen neben den ▶ durchgehenden ▶ Hauptgleisen, die über die Grenze hinausreichen, gehören zu den Bahnhofsanlagen.

## Grenzsignal

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

## Halt zum Sichern eines Bahnüberganges

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

## Haltepunkte

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

## Haltestellen

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

## Hauptgleise

Hauptgleise sind die von ▶ Zügen planmäßig befahrenen Gleise.

## IS (Isolation)

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

## Kleinwagen

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

## Kleinwagenfahrten

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

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

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

## Kontaktstelle

Kontaktstelle ist

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

## Kreuzen

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

## Mitarbeiter

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

## Nachgeschobene Züge

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

## Nebenfahrzeuge

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

## Nebengleise

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

## NL (Non Leading)

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

## Notbremsüberbrückungsabschnitt

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

## NP (No Power)

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

## Ortsstellbereich

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

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

## OS (On Sight)

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

## Override EOA

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

## Planmäßige Halte

Ein planmäßiger Halt kann

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

## PT (Post Trip)

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

## Rangieren

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

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

## Rangierfahrt

Eine Rangierfahrt ist eine Fahrzeugbewegung beim ▶ Rangieren, bei der

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

bewegt werden.

## Regelfahrzeuge

Regelfahrzeuge werden unterschieden nach ▶ Triebfahrzeugen und ▶ Wagen.

### **Regelgleis**

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

### **Regelhalt**

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

### **Regelzüge**

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

### **Release Speed**

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

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

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

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

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

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

### **Schneeräumfahrten**

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

### **Selbsttätige Blockstellen**

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

### **Selbststellbetrieb, Zuglenkung**

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



## SH (Shunting)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug oder eine Rangierfahrt ohne ▶ ETCS-Fahrterlaubnis fahren kann und die ETCS dem Triebfahrzeugführer durch ein Symbol in der Führerraumanzeige anzeigt; die ▶ Fahrterlaubnis erhält der Triebfahrzeugführer durch einen Befehl bzw. beim Rangieren durch Zustimmung des Weichenwärters.

## Signalgeführt

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

## Sollgeschwindigkeit

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

## Sperrfahrten

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

## SR (Staff Responsible)

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

## Strecken mit Stichstreckenblock

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

## TR (Trip)

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

## Triebfahrzeuge

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

## Überholen

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

## Überleitstellen

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

## Überwachende Zugmeldestelle

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

## Umleiten

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

## UN (Unfitted)

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

## Verlassensfeststellung

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

## Verschieben

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

## Versuchsfahrten

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

## Virtuelle Blockstelle

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

## Wagen

Wagen werden eingeteilt in

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

### **Weichenwärter**

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

Weichenwärter können an der Durchführung von Zugfahrten beteiligt sein.

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

### **Wendezüge**

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

### **Zielentfernung**

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

### **Zielgeschwindigkeit**

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

### **Zufahrtsicherungssignal**

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

### **Züge**

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

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

Züge werden in Reise- und Güterzüge eingeteilt.

### **Züge des Gelegenheitsverkehrs**

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

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

### **Zugfahrt mit besonderem Auftrag**

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

### **Zugfolgeabschnitte**

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

### **Zugfolgestellen**

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

### **Zugmeldestellen**

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

### **Zugpersonal**

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



## Richtlinie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Rangieren; Abkürzungen</b>	<b>408.4801A02</b> <b>Seite 1</b>

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

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

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

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

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



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

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

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





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Rangieren; Verkehrstage</b>	<b>408.4801A03</b> <b>Seite 1</b>

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

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

Weitere Feiertage sind:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Rangieren; Gültigkeit der Module für Mitarbeiter</b>	<b>408.4801A04</b> <b>Seite 1</b>

Modul	Bezeichnung	gilt für				
		Fahrdienstleiter	Weichenwärter	Triebfahrzeugführer	Rangierbegleiter, Rangierer	Andere Mitarbeiter, die nach Modul 408.4851 Gleise sperren
408.4801	Inhalt und zusätzliche Regeln	ja	ja	ja	ja	ja
408.4801A01	Begriffe	ja	ja	ja	ja	ja
408.4801A02	Abkürzungen	ja	ja	ja	ja	ja
408.4801A03	Verkehrstage	ja	ja	ja	ja	ja
408.4801A04	Gültigkeit der Module für Mitarbeiter	ja	ja	ja	ja	ja
408.4802	Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	ja	ja	ja	ja	ja
408.4811	Allgemeines	ja	ja	ja	ja	
408.4812	Besonderheiten	ja	ja	ja	ja	
408.4813	Vorbereiten	ja	ja	ja	ja	
408.4814	Durchführen - Regelfall	ja	ja	ja	ja	
408.4815	Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale	ja	ja	ja	ja	
408.4816	Durchführen - Übergänge sichern	ja	ja	ja	ja	
408.4817	Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen	ja	ja	ja	ja	
408.4818	Durchführen - Abstoßen oder Ablaufen	ja	ja	ja	ja	
408.4821	Fahrzeuge aufhalten			ja	ja	
408.4831	Fahrzeuge abstellen und festlegen			ja	ja	
408.4841	Auf Hauptgleisen rangieren	ja	ja	ja	ja	
408.4851	Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	ja				ja







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Rangieren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich</b>	<b>408.4802</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

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

Tätigkeiten beim Rangieren verrichten

- Weichenwärter,
- Triebfahrzeugführer,
- Fahrdienstleiter, soweit auf Hauptgleisen rangiert wird.

## 2 Tätigkeiten übertragen oder von anderen ständig verrichten

Aufgrund von Regeln der Module 408.4801 - 4851 dürfen Tätigkeiten des Weichenwärters oder Triebfahrzeugführers

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

## 3 Tätigkeiten abgrenzen

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

## 4 Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit

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

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

## 5 Melden bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss

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

## 6 Arbeitsübergabe, Arbeitsübernahme

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

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

**Arbeitsplatz verlassen**

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

## 7 Unterbrochene Arbeitszeit

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

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

## 8 Verlassen des Stellwerks

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

## 9 Uhrzeitvergleich

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

## 10 Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ

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

**Persönliche Uhren**

- (1) Die Mitarbeiter müssen am Tag der Umstellung und am folgenden Tag eine richtig zeigende Uhr tragen.

**Beginn der MESZ**

- (2) Beim Beginn der MESZ gelten folgende Regeln:
  - a) Am Tag des Beginns der MESZ müssen die Mitarbeiter die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 2.45 Uhr) vorgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen haben.
  - b) Mit Zeigersprung der Bahnuhren von 1.59 Uhr auf null Minuten gilt die MESZ 3.00 Uhr und ab diesem Zeitpunkt vorerst nur noch die Zeitanzeige der persönlichen Uhr.

**Ende der MESZ**

- (3) Beim Ende der MESZ gelten folgende Regeln:
  - a) Die Stunde von 2.00 Uhr bis 3.00 Uhr erscheint bei Beendigung der MESZ doppelt, wobei die erste Stunde (MESZ) als 2A, die zweite Stunde - mitteleuropäische Zeit (MEZ) - als 2B bezeichnet wird. Diese Bezeichnung ist bei Aufträgen und Meldungen, die eine Stundenangabe enthalten, sowie bei den entsprechenden Einträgen in die Unterlagen der Stundenbezeichnung hinzuzufügen, z.B. 2A Uhr .... Minuten bzw. 2B Uhr .... Minuten.
  - b) Am Tag der Beendigung der MESZ müssen die Mitarbeiter die persönliche Uhr bis 1.45 Uhr um eine Stunde (auf 0.45 Uhr) zurückgestellt und bezüglich des minutengenauen Ganges mit einer Bahnuhr verglichen haben.

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





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Allgemeines	408.4811 Seite 1

## 1 Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter

In der Regel rangiert der Triebfahrzeugführer. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra dürfen Aufgaben des Triebfahrzeugführers einem Rangierbegleiter übertragen sein. Der Triebfahrzeugführer darf Aufgaben einem Rangierbegleiter übertragen.

**Aufgaben übertragen**

## 2 Besetzen der Triebfahrzeuge

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

**Arbeitende Triebfahrzeuge besetzen**

## 3 Verständigen

(1) Es gilt Folgendes:

- a) Mündliche Aufträge und Meldungen müssen vom Empfänger wiederholt werden. Die Wiederholung muss alle wesentlichen Angaben enthalten.
- b) Bei fernmündlicher Verständigung, muss jedes Wiederholen mit den Worten „Ich wiederhole“ eingeleitet werden.
- c) Die Richtigkeit der Wiederholung ist vom Mitarbeiter, der den Auftrag oder die Meldung gegeben hat, mit dem Wort „Richtig“ zu bestätigen.

**Allgemeines**

(2) Aufträge oder Meldungen über einseitig gerichtete Sprechleinrichtungen müssen zweimal gegeben werden. Die zweite Durchsage ist mit den Worten „Ich wiederhole“ einzuleiten.

**Einseitig gerichtete Sprechleinrichtungen**

(3) Bei Fragen müssen in der Antwort alle wesentlichen Angaben der Frage enthalten sein.

**Fragen**

(4) Die Regeln für die Verständigung über Rangierfunk sind in Modulen der Richtlinie 481 gegeben.

**Rangierfunk**

(5) Aufträge, Fahrzeugbewegungen auszuführen, darf der Rangierbegleiter nur erteilen, wenn er nach Modul 408.4814 Abschnitt 4 Absatz (1) den Fahrweg beobachtet. Aufträge zum Halten muss der Triebfahrzeugführer stets ausführen, auch wenn sie nicht vom Rangierbegleiter gegeben werden.

**Aufträge**

(6) Wenn der Rangierbegleiter den Fahrauftrag nicht über Rangierfunk erteilt, muss er mit dem Triebfahrzeugführer eine Rangierseite vereinbaren, sofern sie nicht in örtlichen Zusätzen bestimmt ist.

**Während der Fahrt**

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

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

## 4 Rangieren in Ortsstellbereichen

- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Besonderheiten</b>               | (1) Besonderheiten (z. B. gestörte Bahnübergangssicherung, niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) sind dem Triebfahrzeugführer von der in Absatz (3) a) genannten Stelle bekanntzugeben.   |
| <b>Besonderheiten bekannt geben</b> | (2) Besonderheiten dürfen von der Bekanntgabe ausgenommen werden, wenn: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gleise mit abgeschalteter oder gestörter Oberleitung mit Fahrleitungssignalen oder</li> <li>- Besonderheiten in Gleisen, z.B. durch Wärterhaltscheiben gekennzeichnet sind.</li> </ul>   |
| <b>Zuständige Stelle</b>            | (3) Es gilt Folgendes: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bevor der Triebfahrzeugführer in einen Ortsstellbereich hineinfährt, muss er sich bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen. Die zuständige Stelle bzw. die Unterlagen werden in örtlichen Zusätzen genannt.</li> <li>b) Bei Arbeitsaufnahme oder nach einer Arbeitsunterbrechung in einem Ortsstellbereich muss sich der Triebfahrzeugführer bei der zuständigen Stelle melden oder Unterlagen einsehen (örtliche Zusätze). Die zuständige Stelle bzw. die Unterlagen werden in örtlichen Zusätzen genannt.</li> </ul> |
| <b>Unregelmäßigkeiten</b>           | (4) Der Triebfahrzeugführer muss Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen an die in örtlichen Zusätzen genannte zuständige Stelle melden.   |
| <b>Zusätzliche Regeln</b>           | (5) In örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein, z.B. Beschreibung des Ortsstellbereiches, dessen Grenzen und weitere örtliche Regeln.   |

## 5 Verhalten bei Gefahr oder Unregelmäßigkeiten

- |  |   |
|--|---|
| <b>Gefahr</b>                            | (1) Wenn eine Gefahr droht, muss in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.<br><br>Bei Gefahr müssen Fahrzeuge angehalten werden, soweit nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird. Eine Gefahr muss auch für Nachbargleise angenommen werden, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können.  |
| <b>Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen</b> | (2) Bei Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen sind folgende Regeln zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Wird ein Mangel am Oberbau gemeldet oder festgestellt, müssen Maßnahmen bei Gefahr getroffen werden.             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Triebfahrzeugführer muss den Mangel dem Weichenwärter mitteilen.</li> <li>- Der Weichenwärter muss für das Sperren des Gleises sorgen.</li> </ul> </li> <li>b) Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten (z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammen, rot glühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funken am Radsatz, kreischendes Geräusch, rot glühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung, nach außen aufschlagende Türen, Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer)</li> </ul> |
| <b>Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen</b>  |   |

festgestellt oder solche Unregelmäßigkeiten gemeldet werden, müssen Maßnahmen bei Gefahr getroffen werden.

Nach dem Anhalten muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Weichenwärter mitteilen.

Der Triebfahrzeugführer muss - auch wenn er eine Unregelmäßigkeit selbst festgestellt hat - die Fahrzeuge nach der Unregelmäßigkeit absuchen und dem Weichenwärter die zu treffenden Maßnahmen mitteilen.

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

## 6 Nachweis

- (1) Vorgänge, Aufträge oder Meldungen sind schriftlich nachzuweisen, wenn dies in den Regeln der Module 408.4801 - 4851 oder in örtlichen Zusätzen angeordnet ist. In örtlichen Zusätzen ist vorgeschrieben, in welchen Unterlagen der schriftliche Nachweis zu führen ist.
- (2) Es dürfen Abkürzungen nach Modul 408.4801A02 verwendet werden. Abkürzungen dürfen zusammengesetzt werden.

## 7 Örtliche Besonderheiten

Örtliche Besonderheiten sind in örtlichen Zusätzen bekannt gegeben.







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Rangieren; Besonderheiten</b>	<b>408.4812</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

- (1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal - bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal - nicht angehalten werden, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen. **Übergang am Signal**

Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen.

- (2) Der Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, ohne Halt in eine Zugfahrt ist nicht zugelassen. In einer Beta können zusätzliche Regeln gegeben sein. **Baugleis**
- (3) Für den Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt, die eine Anschlussstelle verlässt, sind zusätzliche Regeln in örtlichen Zusätzen gegeben. **Anschlussstelle**

## 2 Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt

- (1) In der Regel darf eine Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug **Übergang mit Halt**
- am gewöhnlichen Halteplatz,
  - vor einem Halt zeigenden Signal,
  - vor einem Signal Ne 1 oder in Höhe eines Einfahr- oder Blocksignals am Gegengleis oder
  - vor einer auf der freien Strecke liegenden Anschlussweiche zum Zwecke der Bedienung einer Anschlussstelle ohne Hauptsignal

zum Halten gekommen ist. Für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in ein Baugleis oder eine Anschlussstelle fährt, können in örtlichen Zusätzen oder in eine Beta zusätzliche Regeln gegeben sein.

- \* In den Fällen nach b) und c) muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer beauftragen, den Zugschluss so lange eingeschaltet bzw. angebracht zu lassen, bis er eine Räumungsprüfung durchführen kann, wenn dies erforderlich ist.

- (2) In örtlichen Zusätzen sind zusätzliche Regeln gegeben, wenn ein Zug nach planmäßigem Halt am Bahnsteig bis zum Halt zeigenden Signal, LZB-Halt oder ETCS-Halt als Rangierfahrt vorziehen darf. **Vorziehen nach Halt am Bahnsteig**

- (3) Eine Zugfahrt darf ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: **Übergang ohne Halt**
- In örtlichen Zusätzen ist für Fahrdienstleiter und Weichenwärter die Nummer des Zuges und der Fahrweg der Rangierfahrt genannt.
  - In örtlichen Zusätzen ist für Triebfahrzeugführer die Nummer des Zuges genannt.
  - Die Zustimmung durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Ra 12 (DV 301) am Halt zeigenden Hauptsignal ist gegeben.

Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt der Spitze des Zuges am Signal.

### 3 Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen

- (1) Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen sind für Weichenwärter in örtlichen Zusätzen genannt, und zwar auf Strecken, die zugelassen sind für Züge, deren Zuggattungsbezeichnung ergänzt ist durch
  - „-A“ für Fahrzeuge, deren Trittstufen an bestimmten Bahnsteigen nicht ausfahren dürfen,
  - „-L“ für Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“,
  - „-D“ für Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB,
  - „-W“ für Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse.
- (2) In örtlichen Zusätzen sind Bahnhofsgleise genannt, die von Schneeräumfahrten – außer Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind – nicht befahren werden dürfen.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Rangieren; Vorbereiten</b>	<b>408.4813</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Verständigen

(1) Es gilt Folgendes:

a) Verständigung durch Triebfahrzeugführer:

1. Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Triebfahrzeugführer den Weichenwärter über Ziel, Zweck und Besonderheiten (z. B. Lössendung, außergewöhnliche Länge, Kleinwagenfahrt, Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse oder Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB bzw. DB) der Fahrzeugbewegung verständigen. **Triebfahrzeugführer**

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

2. Der Triebfahrzeugführer muss den Weichenwärter nicht über Ziel und Zweck verständigen, **Verzicht**

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

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

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

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

1. beteiligte Rangierer über Ziel und Zweck der Fahrzeugbewegung und über Besonderheiten, die beim Durchführen der Fahrzeugbewegung zu beachten sind,

2. andere Triebfahrzeugführer, die Fahrzeugbewegungen durchführen, wenn eine gegenseitige Gefährdung eintreten kann.

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

**Rangierbegleiter**

- (2) Verständigung durch Rangierbegleiter:

- a) Der Rangierbegleiter muss die Verständigung nach Absatz (1) durchführen, wenn ihm diese Aufgaben übertragen worden sind.
- b) Wenn der Rangierbegleiter den Weichenwärter nach Absatz (1) a) verständigt, muss er den Triebfahrzeugführer über Ziel und Zweck der Fahrzeugbewegung und über Besonderheiten, die bei der Fahrzeugbewegung zu beachten sind, verständigen.

**Weichenwärter**

- (3) Verständigung durch Weichenwärter:

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

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

- b) Bei regelmäßig wiederkehrenden Fahrten mit dem Triebfahrzeug eines Zuges (z. B. Vorziehen von Fahrzeugen zum Kuppeln von Zugteilen, Abstellen von Fahrzeugen, Fahrten von und zum Zug) muss der Weichenwärter den Triebfahrzeugführer verständigen, wenn sich der Zweck der Fahrt geändert hat oder vom Ziel abgewichen werden soll.
- c) Der Weichenwärter muss verständigen
1. den benachbarten Weichenwärter, wenn eine Rangierfahrt über den eigenen Rangierbezirk hinaus durchgeführt werden soll,
  2. den Schrankenwärter, wenn ein Bahnübergang befahren werden soll.
- d) Beim Rangieren im Baugleis muss der Weichenwärter keine Besonderheiten nach a) mitteilen und nicht nach b) oder c) verständigen. In der Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

## 2 Fahrbereitschaft feststellen

**Allgemein**

- (1) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, muss der Triebfahrzeugführer Folgendes feststellen:
- a) Gemeinsam zu bewegendes Fahrzeuge müssen untereinander gekuppelt sein, ausgenommen beim Beidrücken oder an Trennstellen abzustoßender oder ablaufender Fahrzeuge.
- b) Die Bremsen müssen gelöst sein.
- c) Die zu bewegendes Fahrzeuge dürfen nicht durch Hemmschuhe oder Radvorleger festgelegt sein.

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

### 3 Zustimmung

- (1) Es gilt Folgendes:
- a) Bevor Fahrzeuge bewegt werden, ist in der Regel die Zustimmung des Weichenwärters erforderlich. **Allgemein**
- b) Der Weichenwärter darf die Zustimmung erst geben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
1. Die Beteiligten nach Abschnitt 1 Absatz (3) müssen verständigt sein.
  2. Zugfahrten oder andere Fahrzeugbewegungen dürfen nicht gefährdet werden.
- \* Auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale muss der Weichenwärter sicherstellen, dass kein Flankenschutz für eine benachbarte Fahrstraße verletzt wird.
- \*  
\*  
3. Der Fahrweg muss eingestellt sein.
4. Vor dem Rangieren an der Spitze eines Zuges muss der Weichenwärter die Erlaubnis des Fahrdienstleiters einholen. Beim Rangieren an der Spitze eines anzeigegeführten Zuges darf der Fahrdienstleiter die Erlaubnis nur erteilen, wenn er alle für den Zug von der LZB oder von ETCS dunkel geschalteten Hauptsignale in Haltstellung gebracht hat und, wenn es der Triebfahrzeugführer bei LZB gefordert hat, der Zug

Befehl 14.9 mit dem Wortlaut „Sie dürfen sich aus der LZB entlassen“ erhalten hat.

5. Der Weichenwärter muss vor dem Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus, den Fahrdienstleiter verständigt haben und dieser muss ihm bestätigt haben, dass er das Rangieren durch Befehl 14.1 erlaubt hat.

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

Wenn eine Rangierfahrt über den Rangierbezirk eines Weichenwärters hinaus durchgeführt werden soll, müssen die beteiligten Weichenwärter zugestimmt haben. Stimmen nicht alle beteiligten Weichenwärter zu, darf die Fahrt nur bis zu einem neu vereinbarten Ziel stattfinden.

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

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

- c) Der Weichenwärter darf Fahrzeugbewegungen, die nach örtlichen Zusätzen nach Modul 408.4841 Abschnitt 6 Absatz (1) während einer Zugfahrt verboten sind, nur zustimmen, wenn der Fahrdienstleiter bestätigt hat, dass die Zugfahrt nicht zugelassen ist und für die in örtlichen Zusätzen genannten Signale, mit denen die Zugfahrt zugelassen wird, Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sind. Bei Relaisstellwerken muss der Fahrdienstleiter an der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs eine Hilfssperre anbringen. \*

- d) Der Weichenwärter kann zustimmen

1. durch Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) - in örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein - ,
2. mündlich oder
3. durch Hochhalten eines Arms oder einer weißleuchtenden Handleuchte, wenn er nicht durch ein Signal oder mündlich zustimmen kann.

#### Verzicht

- (2) Eine Zustimmung des Weichenwärters ist in folgenden Fällen nicht erforderlich:

- a) Der Triebfahrzeugführer soll mit einer regelmäßig wiederkehrenden Rangierfahrt zum Kuppeln von Zugteilen vorziehen. Ausnahme: Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ist eine Zustimmung erforderlich. \*
- b) In Einfahrstumpfgleisen sollen einzeln oder zu zweien fahrende Triebfahrzeuge (auch Einheiten, die aus Triebwagen, Triebköpfen, Steuerwagen oder Mittelwagen gebildet sind) eines angekommenen Zuges dem ausfah-

renden Zug oder den als Rangierfahrt wegfahrenden Fahrzeugen nachfahren. Die hierfür zugelassenen Gleise sind in örtlichen Zusätzen genannt.

- \* c) Ein Triebfahrzeug soll zum Kuppeln oder Entkuppeln von Fahrzeugen aufdrücken oder nach dem Entkuppeln geringfügig vorziehen, damit die Fahrzeuge getrennt stehen. Ausnahme: Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ist eine Zustimmung erforderlich.
- \* d) Für das Beidrücken werden Förderanlagen oder von einem Ablaufrechner gesteuerte Lokomotiven verwendet.
- \* e) Einzelne Wagen oder Wagengruppen sollen beim Beladen oder Entladen verschoben werden; die hierfür zugelassenen Gleisabschnitte sind in örtlichen Zusätzen angegeben.
- \* f) Im Baugleis soll rangiert werden.

(3) Es gelten folgende Sonderfälle:

**Sonderfälle**

- a) Beim Wechsel der Fahrtrichtung ist für die Weiterfahrt stets eine neue Zustimmung erforderlich.
- b) Beim Ablaufen ist nur eine Zustimmung vor Beginn des Ablaufens erforderlich.
- c) Fahrzeuge dürfen in ein Gleis - außer in ein Baugleis - eingesetzt werden, wenn der Weichenwärter zugestimmt hat.
- d) Beim Rangieren im Baugleis oder beim Einsetzen von Fahrzeugen in ein Baugleis stimmt die in der Beta genannte Person mündlich zu. In der Beta können abweichende Regeln gegeben sein.

(4) Der Weichenwärter darf dem Rangieren in einem Gleis, das zur Sicherung von Personen gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesperrt ist, nicht zustimmen.

**Verbot**

#### **4 Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale in ETCS-Betriebsart SH wechseln**

- \* Der Triebfahrzeugführer darf auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale in
- \* ETCS-Betriebsart SH wechseln, wenn der Weichenwärter der Rangierfahrt zugestimmt hat.







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Rangieren; Durchführen - Regelfall</b>	<b>408.4814</b>
	<b>Seite 1</b>

## 1 Bestätigen durch den Rangierbegleiter

Wenn der Rangierbegleiter Aufgaben des Triebfahrzeugführers wahrnimmt, muss er die Ausführung der Aufgaben dem Triebfahrzeugführer bestätigen. **Betätigen**

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

## 2 Fahrauftrag

Der Rangierbegleiter darf Fahrauftrag erteilen, wenn:

**Bedingungen**

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

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

## 3 Geschwindigkeiten

(1) Es gilt Folgendes:

a) Beim Rangieren muss der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit so regeln, dass er **Stellen**

- vor Halt gebietenden Signalen,
- vor Fahrzeugen,
- vor Gefahrstellen, die einen Halt erfordern (örtliche Zusätze oder Betra) oder
- an der beabsichtigten Stelle

anhalten kann.

b) Die Geschwindigkeit, mit der höchstens gefahren werden darf, beträgt **Geschwindigkeiten** 25 km/h, beim Rangieren im Baugleis 20 km/h. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra kann eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben sein.

(2) In örtlichen Zusätzen sind Regeln für das Befahren von Gleisbogen mit einem **Gleisbogen** Radius von weniger als 150 m gegeben.

## 4 Fahrweg beobachten

(1) Bei jeder Fahrzeugbewegung muss der Triebfahrzeugführer den Fahrweg und seine Signale beobachten und darauf achten, dass **Triebfahrzeugführer**

1. der Fahrweg frei ist,
2. Weichen - soweit ein bestimmter Fahrweg vereinbart wurde und Weichensignale vorhanden sind -, Gleissperren, Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbremsen und sonstige Einrichtungen richtig gestellt sind,
3. die einmündenden Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei sind,
4. sich dem Fahrweg kein Fahrzeug in gefährdender Weise nähert,

5. kein Fahrzeug unbeabsichtigt über ein Grenzzeichen oder Isolierzeichen am anderen Ende des Gleises gelangt,
  6. Bahnübergänge gesichert sind,
  7. ein Triebfahrzeug mit gehobenem Stromabnehmer nur in einen Fahrweg mit Oberleitung eingelassen wird und diese weder abgeschaltet noch gestört ist.
- (2) In Ablaufanlagen mit technischen Einrichtungen zur Überwachung des Beidrückens können zu Absatz (1) Nr. 5 in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

**Beschäftigte warnen**

- (3) Wenn in einem Baugleis rangiert wird oder der Weichenwärter dem Triebfahrzeugführer mitgeteilt hat, dass in einem gesperrten Bahnhofsgleis Beschäftigte gewarnt werden müssen, gilt Folgendes:
1. Die Spitze der Rangierfahrt muss mit mindestens einem weißen Licht gekennzeichnet sein.
  2. Die Rangierfahrt muss luftgebremst durchgeführt werden.
  3. Die Rangierfahrt muss von der Spitze aus gesteuert sein oder die Spitze der Rangierfahrt muss mit einem Rangierbegleiter besetzt sein. Auf das Besetzen des Fahrzeugs an der Spitze darf verzichtet werden, wenn
    - nur ein Fahrzeug geschoben wird und
    - der Triebfahrzeugführer den Fahrweg beobachten kann und
    - eine Person unmittelbar vor Ingangsetzen der Fahrt das Freisein des Fahrwegs von Beschäftigten direkt vor dem ersten Fahrzeug feststellt.
  4. Wenn sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze der Rangierfahrt, aber nicht im Führerraum befindet, muss er mit einem Signalhorn ausgerüstet sein. Wenn ein Rangierbegleiter die Spitze der Rangierfahrt besetzt, muss dieser in Funkkontakt mit dem Triebfahrzeugführer stehen, einen Luftbremskopf verwenden und mit einem Signalhorn ausgerüstet sein.
  5. Der Triebfahrzeugführer darf mit höchstens 20 km/h fahren.
  6. Der Mitarbeiter an der Spitze der Rangierfahrt muss Personen an und im Gleis mit Signal Zp 1 warnen.
  7. Die Rangierfahrt muss vor im Gleis befindlichen Personen anhalten, wenn diese das Gleis nicht verlassen.

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

- (4) Es gilt Folgendes:

**Rangierbegleiter**

- a) Die Aufgaben nach Absatz (1) und (3) muss der Rangierbegleiter wahrnehmen, wenn sie ihm übertragen worden sind.
- b) Befindet sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze der Rangierfahrt, darf er die Aufgaben nach Absatz (1) Nr. 1 oder Nr. 7 nicht auf den Rangierbegleiter übertragen.
- c) Beim Rangieren im Baugleis muss der Rangierbegleiter Signal Zp 1 nach Modul 301.0901 geben.
- d) Wenn der Rangierbegleiter nicht gleichzeitig den Fahrweg mit seinen Signalen beobachten und Verbindung zum Triebfahrzeugführer halten kann, darf er eine dieser Aufgaben einem Rangierer übertragen.

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

## 5 Freien Fahrweg ansagen

- (1) Es gilt Folgendes:

a) Mit Rangierfahrten, bei denen

**Bedingungen**

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

b) mit allein oder zu zweien fahrenden Triebfahrzeugen (außer Kleinwagen)

darf bis zu 40 km/h gefahren werden, wenn der Weichenwärter den freien Fahrweg angesagt hat.

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

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

**Bedingungen**

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

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

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

## 6 Gleiswaagen befahren

In örtlichen Zusätzen ist angegeben, wenn

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



dürfen.


## 7 Stärker geneigte Gleise befahren

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

## 8 Ablaufberge befahren

### Ausrundungsradien

Güterwagen mit dem Zeichen  dürfen keinen Ablaufberg befahren, dessen Ausrundungsradius 250 m oder kleiner ist. Alle übrigen Fahrzeuge mit dem Zeichen  dürfen keinen Ablaufberg befahren.

Fahrzeuge mit einer Zahl unter dem Zeichen, z. B. , dürfen Ablaufberge mit einem Ausrundungsradius unter dem angegebenen Wert nicht befahren.

## 9 Während der Fahrt entkuppeln

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

## 10 Baugleis verlassen

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

## 11 Verschieben

### Menschen

(1) Es gilt Folgendes:

- a) Durch Menschen dürfen Fahrzeuge nur in solcher Zahl und mit solcher Geschwindigkeit bewegt werden, dass sie durch Menschenkraft, durch die Fahrzeugbremsen oder andere Bremsmittel beherrscht werden.
- b) Personen, die nicht zum Rangierpersonal gehören, dürfen beim Verschieben nur helfen, wenn der Triebfahrzeugführer oder Rangierbegleiter zugestimmt hat. Die Personen müssen über die von ihnen wahrzunehmenden Aufgaben unterrichtet werden.

### Kraftfahrzeuge usw.

(2) Mit Kraftfahrzeugen, Spillanlagen, Seilwinden oder Wagenschiebern dürfen Fahrzeuge nur bewegt werden, wenn es in örtlichen Zusätzen zugelassen ist.

### Baugleis

(3) Im Baugleis dürfen keine Fahrzeuge verschoben werden.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Rangieren; Durchführen - Weichen, Gleissperren, Signale</b>	<b>408.4815</b>
	<b>Seite 1</b>

## 1 Grundstellung von Weichen, Gleissperren oder Sperrsignalen

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

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

## 2 Weiche oder Gleissperre umstellen

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

## 3 Reihenfolge beim Stellen von Weichen oder Gleissperren

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

## 4 Umstellverbot von Weichen

Weichen im Baugleis dürfen in der Regel nicht umgestellt werden. **Verbot**

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

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

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

## 5 Stellen durch Rangierpersonal

### Stellen

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

## 6 Ortsgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss befahren

### Weichenhebel

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

## 7 Rangierfahrten mit Reisenden

### Nicht gesicherte Fahrwege

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

## 8 Handverschluss

### Anlässe

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

## 9 Verschlüsse an Weichen gestört

### EZMG-Stellwerke

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

## 10 Zungenvorrichtung

### Verschlüsse nicht in Ordnung

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

## 11 Gestörte Gleissperren

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

## 12 Weichensignal oder Signal einer Gleissperre gestört

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

## 13 Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen durch Sperre sichern

- \* Wenn Weichen oder Gleissperren gestört sind oder wenn verhindert werden muss, dass Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen umgestellt werden, muss der Bediener folgende Sperren anbringen bzw. eingeben: **Sicherungsmaßnahmen**
- \* a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk: Hilfssperre an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale bzw. an der Bedienungseinrichtung der Wartezeichen.
- \* b) Im Relaisstellwerk:
  - \* - Einzelsperrung der Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen.
  - \* - Wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale anbringen. Zusätzlich muss der Bediener - wo vorhanden - die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten.
  - \* - Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder den Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Rangierstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Rangierstraßen oder die Weichen durch Handverschluss sichern.
  - \* - Bedienungsausschaltung der Weichen.
- \* c) Im Elektronischen Stellwerk: Einzelsperrung der Weichen, Wartezeichen, Gleissperren oder Sperrsignale.
- \* d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.
- \* Durch ein „W“ gekennzeichnete ortsgestellte Weichen müssen durch Handverschluss gesichert werden.
- \* In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein.

## 14 Weichen umkurbeln

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

## 15 Auffahren von Weichen

(1) Weichen dürfen nicht aufgefahren werden. Wurden sie dennoch aufgefahren, dürfen sie nur in Auffahrrichtung geräumt werden. Rückfallweichen dürfen **Maßnahmen**

aufgefahren werden, ausgenommen von Kleinwagenfahrten.

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

## 16 Flachkreuzungen

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

## 17 Vorbeifahrt an Signalen

- Ortsfeste Signale** (1) Ortsfeste Signale gelten für Rangierfahrten nur, wenn sie sich in der beabsichtigten Fahrtrichtung vor der Spitze der Rangierfahrt befinden.
- Wechsel der Fahrtrichtung** (2) Wo Hauptsignale, Sperrsignale oder Wartezeichen vorhanden sind, ist, wenn es möglich ist, beim Wechsel der Fahrtrichtung bis hinter ein Signal der Gegenrichtung zu fahren.
- Mündliche Zustimmung** (3) Kann das Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) nicht gezeigt werden, muss der Bediener die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Hauptsignal, Sperrsignal oder Wartezeichen mündlich erteilen, wenn die Rangierfahrt vor dem Signal hält.
- Gültigkeit der Signale** (4) Für Rangierfahrten im Baugleis oder für Rangierfahrten, die in ein Baugleis fahren, können in einer Betra Signale für nicht gültig erklärt sein.

## 18 Signale auf Halt stellen

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





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Durchführen - Übergänge sichern	408.4816 Seite 1

## 1 Bahnübergänge sichern

- (1) Vor dem Befahren von Bahnübergängen sind die Schranken zu schließen und bei Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen die zusätzlichen Regeln in örtlichen Zusätzen oder in einer Betra gegebenen Weisungen zu beachten. **Technische Sicherung**

- (2) Ist die technische Sicherung ausgefallen, muss vor dem Bahnübergang angehalten werden. **Technische Sicherung ausgefallen**

Wird das Triebfahrzeug gesteuert - ausgenommen von einem Steuerwagen aus - oder ist ein Rangierbegleiter anwesend, darf der Triebfahrzeugführer mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert ist und Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss der Bahnübergang schnellstens geräumt werden.

Der Posten muss sich zur Sicherung des Bahnübergangs mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

„Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)

und anschließend

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

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

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

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

Wird das Triebfahrzeug von einem Steuerwagen aus gesteuert oder wird das Triebfahrzeug nicht gesteuert und es ist kein Rangierbegleiter anwesend, muss der Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf er mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, muss der Bahnübergang schnellstens geräumt werden.

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

## 2 Andere Übergänge

- (1) Vor höhengleichen Übergängen zu den Bahnsteigen muss der Triebfahrzeugführer Rangierfahrten anhalten, wenn Reisende gefährdet werden können. Soweit erforderlich, muss der Triebfahrzeugführer die Reisenden vor der Wei-

terfahrt warnen. In örtlichen Zusätzen können andere Maßnahmen zur Sicherung von Reisenden vorgeschrieben sein.

- (2) Für die Sicherung der Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Bahnhöfe dienen, gelten die Regeln in örtlichen Zusätzen.





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

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein. \*

## **2 Umschlaggleise**

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



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Rangieren; Durchführen - Abstoßen und Ablaufen</b>	<b>408.4818</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Zugelassen – Verboten

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

## 2 Fahrzeuggruppen

Sollen Fahrzeuggruppen beim Abstoßen oder Ablaufen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, darf die Radsatzlast des ersten Fahrzeugs nicht kleiner sein als die mittlere Radsatzlast der Fahrzeuggruppe. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein. **Aufhalten durch Hemmschuhe**

## 3 Wageneinheiten


Wageneinheiten oder Gelenkwagen dürfen beim Abstoßen oder Ablaufen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, wenn dies in örtlichen Zusätzen zugelassen ist. **Zulassen**

## 4 Abstände der Fahrzeuge

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

Vor und nach den unter Abschnitt 6 Absatz (1) Spalten 3 b und 3 c aufgeführten Fahrzeugen soll ein größerer Abstand bleiben. Dieser darf in Ablaufanlagen mit automatischer Geschwindigkeitsregelung entfallen (örtliche Zusätze).

## 5 Güterwagen mit einem Achsstand von mehr als 14 m

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

## 6 Einschränkungen beim Abstoßen oder Ablaufen

(1) Es gilt folgende Übersicht:

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

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

## **7 Gegen Auflaufen anderer Fahrzeuge schützen**

Angehaltene Wagen müssen durch einen Hemmschuh gegen unerwartet nachlaufende Wagen geschützt werden, soweit diese nicht nach Abschnitt 6 Absatz (1) Spalte 4 b geschützt werden müssen. Für ablaufende Wagen, die mit Handbremse angehalten werden und für Rangierfahrten muss der aufgelegte Hemmschuh entfernt werden.

**Nachlaufende  
Wagen**

## **8 Abweichende Regeln**

- (1) Es dürfen andere Fahrzeuge auf Fahrzeuge mit drei roten Dreiecken und dem Nebenzettel > 100 t abgestoßen werden oder ablaufen.
- (2) In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln zu den Angaben im Abschnitt 6 Absatz (1) Spalten 3 oder 4 gegeben sein.

**Abweichun-  
gen**

## **9 Vor dem Beidrücken anhalten**

Bevor mit Fahrzeugen nach Abschnitt 6 Absatz (1) Spalte 3 an andere Fahrzeuge oder mit anderen Fahrzeugen an Fahrzeuge nach Abschnitt 6 Absatz (1) Spalte 3 herangefahren wird, muss angehalten und dann erst begedrückt werden. Dies entfällt, wenn für das Beidrücken Förderanlagen oder Lokomotiven verwendet werden, deren Geschwindigkeit rechnergesteuert oder durch den Triebfahrzeugführer ständig überwacht werden (örtliche Zusätze). Die Geschwindigkeit während des Beidrückens darf 5 km/h nicht überschreiten.

**Ausnahmen**







Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Rangieren; Fahrzeuge aufhalten</b>	<b>408.4821</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Bremsen

- (1) Wenn Druckluftbremsen benutzt werden, muss festgestellt werden, dass die Bremsen ordnungsgemäß wirken. **Wirksamkeit der Bremsen**
- (2) Bei Rangierfahrten in einem Baugleis müssen alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen und alle brauchbaren Bremsen eingeschaltet sein. Das erste und letzte Fahrzeug muss eine wirkende Bremse haben. Mindestens 80 % der Fahrzeuge müssen gebremst sein. **Bremsen im Baugleis**
- (3) Ohne bediente Handbremse dürfen höchstens 10 Achsen gleichzeitig abgestoßen werden. In stärkeren Wagengruppen muss für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedient werden. In örtlichen Zusätzen können andere Werte vorgeschrieben sein. **Abstoßen**
- (4) Es gilt Folgendes:
  - a) Beim Abdrücken ist in den vom Triebfahrzeug geschobenen Wagengruppen keine wirkende Bremse erforderlich. In örtlichen Zusätzen können andere Regeln gegeben sein. **Abdrücken, Ablaufen**
  - b) Ohne bediente Handbremse dürfen höchstens 6 Achsen, bei Leerwagengruppen höchstens 10 Achsen, gleichzeitig ablaufen. In stärkeren Wagengruppen muss für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedient werden. In örtlichen Zusätzen können andere Werte vorgeschrieben sein.
  - c) Bei Ablaufanlagen mit Gleisbremsen oder Einrichtungen zur kontinuierlichen Geschwindigkeitsregelung kann in örtlichen Zusätzen für eine ablaufende Wagengruppe eine größere Achsenzahl ohne bediente Handbremse zugelassen sein.

## 2 Hemmschuhe

- (1) Bevor Fahrzeuge abgedrückt oder abgestoßen werden, muss der Rangierer, der Hemmschuhe auslegt, seinen Platz im Auffangbereich einnehmen und sich überzeugen, dass die zu verwendenden Hemmschuhe vollzählig und in Ordnung sind. **Vollzählig und in Ordnung**
- (2) Hemmschuhe müssen in solchem Abstand ausgelegt werden, dass die bewegten Wagen mit Sicherheit vor den im Gleis stehenden Wagen zum Stillstand kommen. **Abstand**
- (3) Wenn zwei Hemmschuhe ausgelegt werden, sind diese entweder auf derselben Schiene hintereinander oder verteilt auf beide Schienen versetzt angeordnet auszulegen. Dabei muss der hintere Hemmschuh für den Ablauf so aufgelegt werden, dass ein ausreichender Bremsweg vorhanden ist. Der zweite Hemmschuh muss möglichst entfernt werden, wenn der erste wirkt. **Zwei Hemmschuhe**
- (4) Die Wirkungsweise des Hemmschuhs muss überwacht werden. Springt er ab, muss möglichst ein zweiter ausgelegt werden. Der Hemmschuhlegervormann muss verständigt werden. **Wirkungsweise**
- (5) Ein Hemmschuh ist, wenn das Fahrzeug von ihm abgerollt ist, möglichst sofort abzunehmen und - sofern er nicht gleich wieder verwendet wird - an den dafür bestimmten Platz zu legen. **Entfernen**

### 3 Luftbremskopf

**Luftbremskopf** Ein Luftbremskopf muss verwendet werden, wenn der Rangierbegleiter den Fahrweg und die Signale beobachtet, und zwar

- a) bei Rangierfahrten im Baugleis stets,
- b) in anderen Fällen, wenn es in örtlichen Zusätzen angeordnet ist.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Rangieren; Fahrzeuge abstellen und festlegen</b>	<b>408.4831</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Abstellen

- (1) Beim Abstellen von Fahrzeugen vor einem Grennzeichen, einem Übergang oder einem sonst freizuhaltenden Abschnitt muss berücksichtigt werden, dass die Fahrzeuge sich noch bewegen können, wenn sich die Pufferfedern strecken oder andere Fahrzeuge anstoßen. **Vor freizuhaltenden Abschnitten**
- (2) Im Baugleis dürfen Sie Fahrzeuge nur abstellen, wenn es in der Betra zugelassen ist. **Im Baugleis**

## 2 Festlegen

- (1) Abgestellte Fahrzeuge müssen so festgelegt werden, dass sie nicht über ein Grennzeichen, ein Hauptsignal, Sperrsignal, eine Gleissperre oder einen Übergang entlaufen oder an Fahrzeuge anstoßen, an oder in denen gearbeitet wird. **Umfang**
- (2) Sind in einem Gleis mehr als ein Fahrzeug oder mehr als eine Fahrzeuggruppe abgestellt, müssen die dem Grennzeichen, dem Hauptsignal, Sperrsignal, der Gleissperre oder dem Übergang am nächsten abgestellten Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen festgelegt werden. Dabei sind auch weitere im Gleis abgestellte Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen zu berücksichtigen.
- (3) Für das Festlegen von Fahrzeugen kann in örtlichen Zusätzen zugelassen sein, dass das Festlegen der Fahrzeuge mit Hemmschuhen nur nach der Talseite hin genügt oder dass auf das Festlegen verzichtet werden darf. **Erleichterungen**
- (4) Für das Festlegen der Fahrzeuge ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich, wenn er die Fahrzeuge abstellt. Der Rangierbegleiter ist verantwortlich, wenn ihm diese Aufgabe übertragen worden ist. **Zuständigkeit**





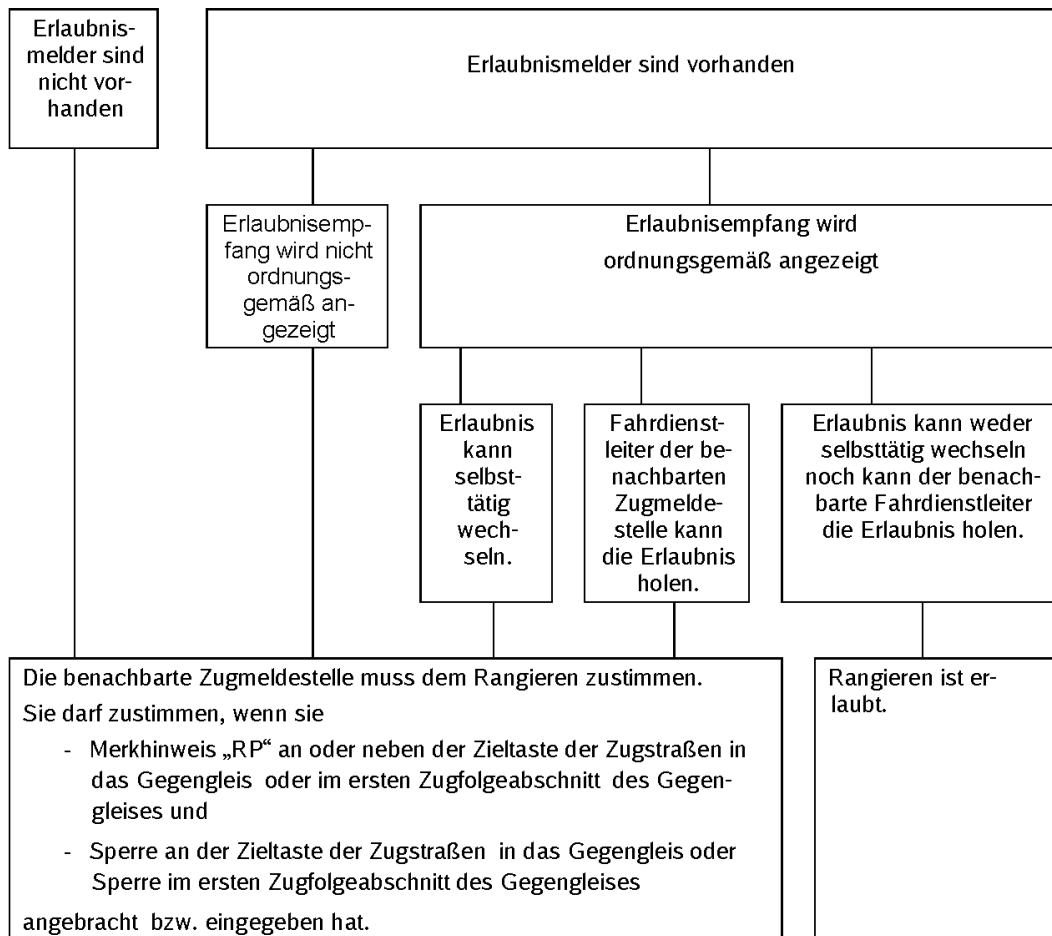
Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Rangieren; Auf Hauptgleisen rangieren</b>	<b>408.4841</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Vorwissen des Fahrdienstleiters

Hauptgleise dürfen nur mit Vorwissen des Fahrdienstleiters zum Rangieren benutzt oder mit Fahrzeugen besetzt werden. Hauptgleise müssen für Zugfahrten rechtzeitig geräumt werden. **Hauptgleise**

## 2 Auf dem Ausfahrgleis rangieren

- (1) Auf Bahnhöfen zweigleisiger Strecken soll, wenn kein Ausziehgleis benutzt werden kann, nach Möglichkeit auf dem Ausfahrgleis rangiert werden. **Ausziehgleis**
- (2) Bei selbsttätigem Streckenblock darf der Weichenwärter dem Rangieren in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage in der Regel nur zustimmen, wenn der Fahrdienstleiter ihm bestätigt hat, dass der Ausfahrblockabschnitt geräumt ist. Wenn der Blockabschnittsmelder rot leuchtet, weil der Blockabschnitt gestört oder ausnahmsweise noch nicht von einem zuvor ausgefahrenen Zug geräumt ist, gilt Folgendes: Der Fahrdienstleiter darf das Rangieren zulassen, wenn er Merkhinweis und Sperre nach den folgenden Regeln angebracht bzw. eingegeben hat:
  - a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ und Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale anbringen. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.
  - b) Im Relaisstellwerk muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen oder im ersten Zugfolgeabschnitt anbringen.  
 Der Fahrdienstleiter muss eine Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt.
  - c) Bei Elektronischen Stellwerken muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass der Fahrdienstleiter einen anderen Merkhinweis verwenden muss oder er den Merkhinweis an einer anderen Einrichtung eingeben muss.
  - d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.
- (3) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist darf in der Regel auf dem Ausfahrgleis rangiert werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: **Gleiswechselbetrieb**



Die o. g. Bedingungen müssen nicht erfüllt werden, wenn das Gleis zum Baugleis erklärt ist.

**Zentralblock**

- (4) Wenn bei Zentralblock in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage rangiert werden soll, muss der zuständige Fahrdienstleiter, der ggf. rechtzeitig zu verständigen ist, das erste Zentralblocksignal in Ausfahrtrichtung sperren.

**Selbsttätiger Streckenblock**

- (5) Wenn bei selbsttätigem Streckenblock in den Bereich der Streckengleisfreimeldeanlage rangiert wurde und danach Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung sind, dürfen diese in Grundstellung gebracht werden, nachdem der Triebfahrzeugführer oder der beauftragte Rangierbegleiter die Rückkehr aller Fahrzeuge gemeldet hat. War der Blockabschnitt bei Zulassung der Rangierfahrt noch mit einem Zug besetzt, muss bei diesem Zug eine Einzelraumprüfung durchgeführt werden.

**örtliche Zusätze**

- (6) In örtlichen Zusätzen ist bestimmt, welcher Gleisabschnitt im Ausfahrtrichtung freizuhalten ist, solange ein Zug das Gegengleis befährt oder die Rückkehr eines Schiebetriebfahrzeugs von der freien Strecke zu erwarten ist.

### 3 Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus rangieren

- (1) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus ist nur mit schriftlicher Erlaubnis des Fahrdienstleiters gestattet. Der Fahrdienstleiter muss sich vorher vergewissern, dass die benachbarte Zugfolgestelle, bei automatischem Streckenblock die benachbarte Zugmeldestelle, keinen Zug abgelassen hat und zustimmt. **Einfahrgleis**
- (2) Bevor der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugfolgestelle, bei automatischem Streckenblock der benachbarten Zugmeldestelle, zustimmt, muss er Merkhinweis und Sperre nach folgenden Regeln anbringen bzw. eingeben: **Maßnahmen**
- a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ und Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale anbringen. In örtlichen Zusätzen können abweichende Regeln gegeben sein.
- b) Im Relaisstellwerk gilt Folgendes:
1. Wenn die Zugfolgestelle eine Zugmeldestelle ist,
    - muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ an oder neben der Zieltaste der Zugstraßen oder im ersten Zugfolgeabschnitt anbringen.
    - muss der Fahrdienstleiter eine Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im ersten Zugfolgeabschnitt,
    - darf dort Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss an der Taste für das Einschalten des Selbststellbetriebs eine Hilfssperre anbringen.
  2. Wenn die Zugfolgestelle ein selbsttätiges Blocksignal ist, muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ neben der Signaltaste anbringen. Er muss das selbsttätige Blocksignal sperren.
- c) In Elektronischen Stellwerken gilt Folgendes:
1. Wenn die Zugfolgestelle eine Zugmeldestelle ist, muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ im ersten Zugfolgeabschnitt eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis.
  2. Bei einem selbsttätigen Blocksignal oder einer virtuellen Blockstelle der freien Strecke muss der Fahrdienstleiter Merkhinweis „RP“ im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttätigen Blocksignal bzw. der virtuellen Blockstelle oder an der in örtlichen Zusätzen genannten Stelle eingeben. Die Sperrwirkung ergibt sich aus diesem Merkhinweis. Auf Strecken mit ETCS ist dies für virtuelle Blockstellen nur zulässig, wenn diese mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet sind; andernfalls gilt Nr. 1.
- d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.
- (3) Bei selbsttätigem Streckenblock, ausgenommen bei automatischem Streckenblock, erteilt der Fahrdienstleiter die Zustimmung, dem das Hauptsignal oder die durch Signal Ne 14 gekennzeichnete virtuelle Blockstelle am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts zugeteilt ist. Er darf nur zustimmen, wenn der Zugfolgeabschnitt, in den rangiert werden soll, geräumt ist. **Selbsttätiger Streckenblock**

Der Fahrdienstleiter muss ein selbsttätiges Blocksignal oder eine virtuelle lockstelle der freien Strecke, die die Fahrt in diesen Abschnitt sichern, sperren<sup>1</sup>. Der Fahrdienstleiter muss Merkhinweis „RP“ neben der Signaltaste, im Zugfolgeabschnitt hinter dem selbsttätigem Blocksignal bzw. der virtuellen Blockstelle oder an der in örtlichen Zusätzen genannten Stelle anbringen bzw. eingeben. Auf Strecken mit ETCS ist dies für virtuelle Blockstellen nur zulässig, wenn diese mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet sind; andernfalls gilt Absatz (2) c) Nr. 1. Für Elektronische Stellwerke kann in örtlichen Zusätzen angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

Bei automatischem Streckenblock erteilt der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle die Zustimmung. Er darf nur zustimmen, wenn der Zugfolgeabschnitt, in den rangiert werden soll und alle anderen Zugfolgeabschnitte bis zur benachbarten Zugmeldestelle geräumt sind.

- Befehl 14.1** (4) Das Rangieren auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder Einfahrweiche hinaus wird mit Befehl 14.1 zugelassen. Bei Aushändigung wird der Empfang nicht bescheinigt. Der Befehl darf dem Triebfahrzeugführer über Funk diktiert werden, wenn das Triebfahrzeug hält.
- keine Grundstellung** (5) Sind nach Rückkehr der Rangierfahrt Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung, muss sinngemäß nach Abschnitt 2 Absatz (5) verfahren werden.

#### **4 Sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden, Melden**

- Fahrzeuge** (1) Beim Rangieren auf dem Ein- oder Ausfahrgleis muss der Triebfahrzeugführer oder ein beauftragter Rangierbegleiter sicherstellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen werden.

- Bestätigung** (2) Der Weichenwärter muss sich vom Triebfahrzeugführer bestätigen lassen, dass das Rangieren
- a) auf dem Ausfahrgleis über den letzten Abschnitt der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage, sonst über die Höhe des Einfahrsignals der Gegenrichtung hinaus oder
- b) auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 oder, wo kein Signal Ra 10 vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus,

beendet ist und sich alle Fahrzeuge im Fall a) innerhalb der Grenzen der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage bzw. im Bahnhof, im Fall b) vor Signal Ra 10 bzw. der ersten Einfahrweiche befinden. In örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein.

- Unterrichten** (3) Hat die benachbarte Zugfolgegestelle - bei automatischem Streckenblock die Zugmeldestelle - dem Rangieren zugestimmt, muss diese über die Räumung des Gleises unterrichtet werden.

#### **5 Hauptgleise freihalten**

- Allgemein** (1) Der Fahrweg eines Zuges einschließlich Durchrutschweg darf beim Rangieren nicht berührt werden, sobald eine Zugfahrt zugelassen oder eine Zustimmung oder Gleisfreimeldung für sie gegeben ist.

<sup>1</sup> Dies gilt nicht für Elektronische Stellwerke; hier ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkhinweis „RP“.



- (2) Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal muss der Fahrweg 10 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft eines Zuges geräumt sein, wenn nicht in örtlichen Zusätzen etwas anderes bestimmt ist. **Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal**

## **6 Rangierverbot**

- (1) Rangieren ist verboten, wenn eine Zugfahrt gefährdet werden kann. In örtlichen Zusätzen oder in einer Betra sind die während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote genannt. In den im Modul 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (2) a), c), d), e) und f) genannten Fällen ist Rangieren erlaubt. Im Fall nach Modul 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (2) b) gilt der ausfahrende Zug durch einzeln oder zu zweien nachfahrende Triebfahrzeuge eines angekommenen Zuges als nicht gefährdet. **Örtliche Zusätze, Betra**
- (2) Der Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, muss anordnen, dass gefährdende Fahrzeugbewegungen eingestellt werden; der Triebfahrzeugführer oder beauftragte Rangierbegleiter muss dies bestätigen. Das Rangieren darf erst fortgesetzt werden, wenn der Mitarbeiter, der den Fahrweg prüft, zugestimmt hat. **Fahrzeugbewegungen einstellen**

## **7 Abstellverbot**

Zwischen einer Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg dürfen beim Rangieren keine Fahrzeuge abgestellt werden. In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein. **Verbot**

## **8 Lü-Sendungen**

Vor dem Rangieren mit Lü-Sendungen oder dem Abstellen einer solchen Sendung auf Hauptgleisen oder auf den ihnen benachbarten Nebengleisen muss die Zustimmung des Fahrdienstleiters eingeholt werden. Lü-Sendungen dürfen auf Gleisabschnitten, die in Hauptgleise einmünden, nicht zwischen dem Grenzzeichen der einmündenden Weiche und dem Ende des an die Weiche anschließenden Weichenbogens - bei anschließender Kreuzung nicht bis zum Nachbargleis - abgestellt werden. Für Gleise, die im Bogen liegen, wird der freizuhaltende Abschnitt in örtlichen Zusätzen genannt. **Rangieren mit Lü-Sendungen**

## **9 Mit Kleinwagenfahrten auf Gleisen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage rangieren**

- (1) Solange Gleise mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage von Kleinwagenfahrten besetzt sind, sind folgende Merkinweise und Sperren anzubringen bzw. einzugeben: **Maßnahmen**
- a) Der Bediener muss Merkinweis „KL“
- im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk am Hebelschild des zugehörigen Fahrstraßenhebels,
  - im Relaisstellwerk im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt,
  - im Elektronischen Stellwerk im betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitt
- anbringen bzw. eingeben.

Für Elektronische Stellwerke kann in örtlichen Zusätzen angegeben sein, dass ein anderer Merkinweis zu verwenden oder der Merkinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.

- b) Der Bediener muss
- im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk Hilfssperre am zugehörigen Fahrstraßenhebel in Grundstellung anbringen,
  - im Relaisstellwerk Hilfssperre an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraße anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Zielsperre der betroffenen Zugstraßen eingeben.
  - Im Elektronischen Stellwerk ergibt sich die Sperrwirkung aus dem Merkhinweis „KL“ nach a).
- c) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

Merkhinweis und Sperre dürfen entfernt werden, wenn durch Hinsehen festgestellt wurde oder der Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte nicht mit Kleinwagen besetzt sind.

**örtliche Zusätze**

- (2) In örtlichen Zusätzen können für das Rangieren mit Nebenfahrzeugen auf Gleisen mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage ergänzende Regeln gegeben sein.

## 10 Sanden mitteilen

**Sanden**

Wenn der Triebfahrzeugführer dem Weichenwärter meldet, dass er oder eine automatische Sandstreueinrichtung gesandet hat, muss der Weichenwärter dem Fahrdienstleiter die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte mitteilen.

\*  
\*  
\*  
\*

## 11 Nachweis

Die Zustimmung nach Abschnitt 3 Absatz (1) und die Unterrichtung über die Räumung des Gleises nach Abschnitt 4 Absatz (3) müssen nachgewiesen werden.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Rangieren; Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört</b>	<b>408.4851</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Gleise in einem Bahnhof sperren

- (1) Gleise in einem Bahnhof - auch Abschnitte von Gleisen oder Weichen - müssen in der Regel vom Fahrdienstleiter gesperrt werden, wenn: **Anlässe**

- a) sie unbefahrbar geworden sind,
- b) auf Grund einer schriftlichen Anweisung oder als Folge von Unfällen oder Betriebsstörungen gearbeitet wird,
- c) Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis durchgeführt werden,
- d) auf Antrag oder Anweisung Personen durch Sperren des Gleises gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert werden sollen oder
- e) Fahrzeuge - ausgenommen Kleinwagen - in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt werden sollen.

Die Grenzen für die Gleissperrung sind festzulegen (z. B. Grenzzeichen von Weichen, Signale, markante Punkte).

Für das Sperren von Nebengleisen kann in örtlichen Zusätzen ein anderer Mitarbeiter bestimmt sein.

- (2) Es gilt Folgendes:

- a) Der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, muss für das Abriegeln des gesperrten Gleises sorgen. Ein gesperrtes Gleis ist abgeriegelt, wenn: **Maßnahmen Abriegeln**
  - Zugangsweichen in abweisender, Gleissperren in aufgelegter Stellung sind oder
  - Hauptsignale ohne Signal Zs 103, Sperrsignale in Haltstellung sind oder Signale Ra 11a (DV 301), die die Fahrt in das gesperrte Gleis verbieten, vorhanden sind.
- b) Wo die Maßnahmen nach Absatz (2) a) nicht durchgeführt werden können, hat der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, Wärterhaltscheiben aufzustellen oder aufstellen zu lassen.
- c) In örtlichen Zusätzen oder in einer Beta kann das Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen oder der Gleissperren angeordnet sein.

- \* (3) Das Gleis ist mit den Worten zu sperren: „... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... gesperrt“. **Wortlaut**

- (4) Das Bewegen von Fahrzeugen im gesperrten Gleis eines Bahnhofs ist Rangieren. **Befahren**

- (5) Der Mitarbeiter, der das Gleis gesperrt hat, darf die Sperrung eines Gleises aufheben, nachdem er **Aufheben**

- a) festgestellt hat oder ihm gemeldet worden ist, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und er dies nachgewiesen hat,

- b) wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind - die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum) nachgewiesen hat,

\*

- c) wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll – die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum) nachgewiesen hat und \*
- d) wenn ein gesperrtes Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern befahren worden ist oder in das Gleis Fahrzeuge eingesetzt worden sind - durch eine Abschnittsprüfung festgestellt hat, dass das Gleis frei ist und dies nachgewiesen hat. \*

**Wortlaut** (6) Die Sperrung des Gleises ist aufzuheben mit den Worten: „... (Betriebsstelle) Sperrung Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... aufgehoben“.

- Merkinweis** (7) Der Bediener muss Merkinweis „X“ wie folgt anbringen bzw. eingeben:
- a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale.
  - b) Im Relaisstellwerk an den Tasten im gesperrten Gleis, am gesperrten Gleis oder an der gesperrten Weiche.
  - c) Im Elektronischen Stellwerk im gesperrten Gleis oder an der gesperrten Weiche. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass ein anderer Merkinweis zu verwenden oder der Merkinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.
  - d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

- Sperre** (8) Für das Anbringen bzw. Eingeben von Sperren gilt Folgendes:
- a) In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken muss der Bediener Hilfssperre an den Hebeln der Zugangsweichen, der Gleissperren und Sperrsignale sowie Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung anbringen.
  - b) In Relaisstellwerken muss der Bediener Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen. Außerdem gilt folgendes:
    - In einem Stellwerk ohne Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren oder Sperrsignale anbringen.
    - In einem Stellwerk mit Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf muss der Bediener die Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale einzeln sperren.

Wenn Einzelspernung nicht möglich ist, muss der Bediener die Weichenlaufkette sperren oder den Weichenselbstlauf abschalten. An den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale muss der Bediener Hilfssperren anbringen.



Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder der Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er die Weichen durch Handverschluss sichern.
  - c) In Elektronischen Stellwerken ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkinweis „X“ nach Absatz (7) c).
  - d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.

- (9) Sperrung, Anlass für die Sperrung und Aufheben der Sperrung müssen den Beteiligten mitgeteilt werden. **Benachrichtigen**
- (10) Bei Schneeräumfahrten müssen in der Regel auch die benachbarten Gleise gesperrt werden. In örtlichen Zusätzen können Ausnahmen zugelassen sein. In den gesperrten benachbarten Gleisen dürfen sich keine Fahrzeuge oder Baumaschinen befinden. Die Fachkraft darf Ausnahmen zulassen. **Schneeräumfahrten**
- (11) Sperrung, Anlässe der Sperrung, Aufheben der Sperrung und die Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden. **Nachweis**

## 2 Baugleis

- (1) Wenn es in einer Betra angeordnet ist, darf ein gesperrtes Gleis oder Abschnitte davon, nach dem die in der Betra genannte Person zugestimmt hat, mit folgenden Worten zum Baugleis erklärt werden: **Erklären**
- „... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... ist Baugleis“
- (2) Das Bewegen von Fahrzeugen im Baugleis ist Rangieren. **Befahren**
- (3) Wenn ein Gleis zum Baugleis erklärt worden ist, muss der nach Abschnitt 1 Absatz (7) angebrachte bzw. eingegebene Merkhinweis gegen den Merkhinweis „BGL“ ausgetauscht werden. **Merkhinweis**
- (4) Erklären eines Gleises zum Baugleis muss Beteiligten mitgeteilt werden.
- (5) Erklären eines Gleises zum Baugleis und Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden. **Nachweis**

## 3 Oberleitung

- (1) Gleise, deren Oberleitung ausgeschaltet oder - ohne den Regellichtraum für Gleise ohne Oberleitung einzuschränken - gestört ist, müssen nicht gesperrt werden. Sie dürfen aber nicht von Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden. **Grundsatz**
- (2) Der Mitarbeiter, der für das Sperren von Gleisen zuständig ist, muss Beteiligte benachrichtigen. **Beteiligte benachrichtigen**
- (3) Für Merkhinweise gilt Folgendes: **Merkhinweis**
- a) Im mechanischen Stellwerk muss der Bediener Merkhinweis  an den Hebeln der Weichen anbringen, die in die Gleise der betroffenen Schaltgruppen führen.
- b) im Relaisstellwerk muss der Bediener Merkhinweis  an den betroffenen Gleisen oder Gleisabschnitten anbringen.
- c) Im Elektronischen Stellwerk muss der Bediener Merkhinweis „F“ in den betroffenen Gleisen oder Gleisabschnitten eingeben. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass ein anderer Merkhinweis zu verwenden oder der Merkhinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.
- d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen abweichende Regeln gegeben sein.

Der Merkhinweis ist nicht erforderlich, wenn die betroffene Schaltgruppe durch besondere Einrichtungen kenntlich gemacht ist.

**Sperren**

(4) Für Sperren gilt folgendes:

- a) Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk muss der Fahrdienstleiter Hilfssperre an der Einrichtung für die Befehlsabgabe oder Fahrstraßenfestlegung, wo diese nicht vorhanden ist, an den Hebeln der Hauptsignale anbringen.
- b) Im Relaisstellwerk muss der Fahrdienstleiter Hilfssperre an der Zieltaste der Zugstraßen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre in den betroffenen Gleisabschnitten anbringen.
- c) Im Elektronischen Stellwerk ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkinweis „F“.
- d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen Regeln gegeben sein.

**Nachweis**

(5) Nichtbefahrbarkeit und Wiederbefahrbarkeit der Gleise durch Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer und die Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden.



## Stichwortverzeichnis

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
-A (ergänzte Zuggattungsbezeichnung)	408.0435	1	(3)
	408.0435	1	(4)
-A (ergänzte Zuggattungsbezeichnung), Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	408.4812	3	(1)
-D (ergänzte Zuggattungsbezeichnung)	408.0435	1	(3)
	408.0435	1	(4)
-D (ergänzte Zuggattungsbezeichnung), Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	408.0435	5	
	408.4812	3	(1)
-G, Fahrwegprüfung	408.0231	3	(11)
-K (ergänzte Zuggattungsbezeichnung)	408.0435	1	(3)
	408.0435	1	(4)
-L (ergänzte Zuggattungsbezeichnung)	408.0435	1	(3)
	408.0435	1	(4)
-L (ergänzte Zuggattungsbezeichnung), Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	408.0435	5	
	408.4812	3	(1)
-W (ergänzte Zuggattungsbezeichnung), Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	408.0435	5	
116 (Bauart-Nummernreihe)	408.0435	1	(3)
401, 402 oder 801 bis 808 (Baureihen)	408.0435	1	(3)
Abdrücken, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Abfahrt des Zuges, Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.0488	1	(1)
	408.4812	1	(1)
Abfahrt des Zuges, Zustimmung	408.0331	1	
Abfahrt, mehrere Züge stehen in einem Gleis bereit	408.0331	3	(4)
Abfahrtszeit	408.0221	3	(6)
Abgrenzung von Tätigkeiten	408.4802	3	
Ablaufen, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Ablaufen, Bremsbesetzung	408.4821	1	(4)
Ablaufen, Drehgestellgüterwagen	408.4818	5	(1)
Ablaufen, Zustimmung	408.4813	3	(3)
Abmelden	408.0221	1	(1)
	408.0221	3	(1)
Abmelden, Abmeldung, Hilfszüge	408.0485	2	(1)
Abmelden, Abmeldung, Sperrfahrten	408.0481	8	(1)
Abmelden, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	7	
Abriegeln, Bahnhof oder Abzweigstelle	408.0471	2	(2)
Abschnitt, freizuhaltende, Abstellen von Fahrzeugen	408.4831	1	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Abschnittsprüfung, Achszähler	408.0625	3	(2)
Abschnittsprüfung, Arbeiten an technischen Einrichtungen	408.0475	6	
Abschnittsprüfung, Auswerten der sicheren Anzeigen nicht möglich	408.0231	3	(1)
Abschnittsprüfung, Gleisfreimeldeanlage gestört	408.0625	1	(1)
Abschnittsprüfung, mittelbar feststellen	408.0231	3	(9)
Abschnittsprüfung; Gleisfreimeldeanlage gestört	408.0625	1	(2)
Abstände der Fahrzeuge, Beim Abstoßen und Ablaufen	408.4818	4	
Abstellen, Fahrzeuge vor freizuhaltenen Abschnitten	408.4831	1	(1)
Abstellen, Zug, Zugteil, melden	408.0351		
Abstoßen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Abstoßen, Bremsen	408.4821	1	(3)
Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen	408.0461	1	
Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen, planmäßig durchfahrende Züge	408.0461	3	
Abzweigstellen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Abzweigstellen, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	2	
Abzweigstellen, Fahrordnung auf der freien Strecke	408.0212	3	(1)
Achszähler, Gestört	408.0625	2	(1)
Anbieten	408.0221	1	(1)
Anbieten und Annehmen	408.0221	2	(1)
Anbieten und Annehmen, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	5	
Anbieten, Bedienen von Awanst	408.0261	4	(1)
Anbieten, zweigleisige Strecke	408.0221	2	(1)
Anbieten, Zeitpunkt	408.0221	2	(3)
Anbieten, Zulassen der Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	408.0261	1	(1)
Andere Fernsprechverbindungen, Nothaltauftrag	408.0581	3	(1)
Anfordern von Hilfe	408.0571	1	
Ankündigen, aufheben	408.0621	1	(2)
Ankündigen, Bahnhofsblock bei Arbeiten an technischen Einrichtungen	408.0475	7	
Ankündigen, einführen	408.0621	1	(1)
Anlässe, Gleise sperren	408.0471	1	(1)
Annehmen	408.0221	1	(1)
Annehmen, Bedienen von Awanst	408.0261	4	(1)
Annehmen, Zulassen einer Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	408.0261	1	(1)
Anordnungen über den Zugverkehr	408.0401	1	
Anordnungen über den Zugverkehr, aufbewahren	408.0203	4	
Anordnungen über den Zugverkehr, außergewöhnliche Fahrzeuge	408.0401	2	
Anordnungen über den Zugverkehr, außergewöhnlichen Sendungen	408.0401	2	
Anordnungen über den Zugverkehr, Betra	408.0401	2	



<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Anordnungen über den Zugverkehr, Erteilen von Befehlen	408.0401	2	
Anordnungen über den Zugverkehr, Verkehren von Zügen des Gelegenheitsverkehrs	408.0401	2	
Anordnungen über den Zugverkehr, Vordruck 408.0401V01	408.0401	2	
Anordnungen über den Zugverkehr; von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	408.0435	1	(7)
Anrufschranken in Zugpausen offen lassen	408.0421	1	(2)
Anrufschrankenwärter meldet Ende der Offenhaltung nicht	408.0421	1	(14)
Ansage des freien Fahrwegs beim Rangieren	408.4814	5	(1)
Anschlussbahnhöfe, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Anschlussstelle, Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.0488	1	(3)
	408.4812	1	(3)
Anschlussstellen, Bedienen auf Strecken mit Stichstreckenblock	408.0487	3	(3)
Anschlussstellen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Anschlussstellen, Weichen von Anschlussstellen gegen die Spitze befahren	408.0455	2	(1)
Anton	408.0435	3	(1)
Anzeigegeführt, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Anzeigegeführt, Fahrordnung im Bahnhof	408.0211	2	(3)
Anzeigegeführt, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	408.0611	1	(2)
Anzeigegeführt, Rangieren zustimmen	408.4813	3	(1)
Arbeiten an technischen Einrichtungen, Zustimmung	408.0475	8	(1)
Arbeiten, Ankündigen Bahnhofsblockbedienung	408.0475	7	
Arbeiten, ETCS Streckeneinrichtung	408.0475	5	(1)
Arbeiten, LZB-Streckeneinrichtung	408.0475	4	
Arbeiten, Zugeinwirkung	408.0475	1	
Arbeitende Triebfahrzeuge, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Arbeitsaufnahme, Arbeitsschluss	408.4802	5	
Arbeitsaufnahme, Arbeitsschluss, melden	408.0111	5	
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Antrag	408.0423	2	(1)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Art und Zeitpunkt	408.0423	3	(1)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Befahren des Gegengleises	408.0423	1	(3)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Benachrichtigung nicht möglich	408.0423	4	(1)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Einzelverbindung zwischen Fahrdienstleiter und Meldeposten	408.0423	2	(3)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Ende der Benachrichtigung	408.0423	5	
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Grundsatz	408.0423	1	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Höchstzahl der zu benachrichtigenden Arbeitsstellen	408.0423	2	(4)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Lage der Arbeitsstelle, Gleise und Fahrtrichtung, Beginn und Ende	408.0423	2	(2)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Merkinweis und Sperre	408.0423	2	(6)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Nachweis	408.0423	6	
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Selbststellbetrieb	408.0423	2	(7)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Wortlaut	408.0423	3	(2)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, zulässige Zugfolgeabschnitte	408.0423	1	(3)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Zulassen Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	408.0261	1	(1)
Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen, Zuständigkeit	408.0423	1	(2)
Arbeitsübergabe	408.4802	6	(1)
Arbeitsübergabe, Arbeitsübernahme, durchgehende Arbeit	408.0111	6	(1)
Arbeitsübernahme	408.4802	6	(1)
Arbeitszeit, unterbrochen	408.0111	7	
AS-Züge	408.0435	1	(6)
AS-Züge, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Aufdrücken, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Aufenthalt melden	408.0571	2	
Aufgehobene Signalabhängigkeit, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Aufgehobene Signalabhängigkeit, richtige Stellung von Weichen	408.0231	2	
Aufhalten der Fahrzeuge, Bremsen	408.4821	1	(4)
Aufhalten der Fahrzeuge, Hemmschuhe	408.4821	2	(2)
Aufheben, Gleissperrung von Bahnhofsgleisen	408.4851	1	(5)
Aufheben, Räumungsprüfung auf Zeit	408.0244	5	(6)
Aufheben, Rückmelden	408.0243	5	(4)
Auflaufen, Schutz gegen andere Wagen	408.4818	7	
Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	10	(1)
Auftrag, Fahrweg sichern	408.0232	4	
Auftragsbuch	408.0101	2	(1)
Aufträge und Meldungen, Bezeichnen der Züge	408.0202	1	
Aufträge und Meldungen, wiederholen	408.0202	3	
Aufträge, Meldungen oder Vorgänge nachweisen	408.0203	1	(1)
Ausbleiben, Rückblockung	408.0243	4	
Ausbleiben, Rückmeldung	408.0242	5	
Ausfahrgleis, Rangieren allgemein	408.4841	2	(1)
Ausfahrtsignal, Bahnhöfe ohne	408.0261	3	

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Ausfahrt verhindert, Ausnahmen	408.0453	2	
Ausfahrt verhindert, Bahnhof mit Ausfahrtsignal	408.0453	1	(1)
Ausfahrt verhindert, Bahnhof ohne Ausfahrtsignal	408.0453	1	(2)
Ausfall von Zügen	408.0431	3	
Ausfall von Zügen, Anordnungen über den Zugverkehr	408.0401	2	
Ausnahmen von Regeln	408.0101	3	
Ausweichanschlussstellen, Fahrten	408.0261	4	(1)
Auswerten der Fahrtstellung	408.0244	4	(6)
Auswerten der sicheren Anzeigen, Fahrwegprüfung	408.0231	3	(1)
Außergewöhnliche Arbeitsbelastung	408.0423	2	(5)
	408.0423	4	(2)
Außergewöhnliche Fahrzeuge	408.0435	1	(3)
Außergewöhnliche Fahrzeuge, Anordnungen über den Zugverkehr	408.0401	2	
Außergewöhnliche Fahrzeuge, Zulassen der Zugfahrt	408.0261	1	(1)
Außergewöhnliche Sendungen	408.0435	1	(2)
Außergewöhnliche Sendungen, Anordnungen über den Zugverkehr	408.0401	2	
Außergewöhnliche Sendungen, Zulassen der Zugfahrt	408.0261	1	(1)
Außergewöhnliche Züge	408.0435	1	(4)
Automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2, Zufahrtsicherungssignal	408.0653	4	
Automatischer Levelwechsel nach Level NTC PZB/LZB, Grenzsinal	408.0653	3	
Autotransportwagen	408.0435	1	(3)
Änderung, Reihenfolge der Züge	408.0492	8	
Änderung, Traktionsart	408.0492	7	
<b>Bahnanlagen, Begriff</b>	408.0101A01		
	408.4801A01		
Bahnbetrieb, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Bahnblocksblock, Ankündigen der Bedienung	408.0475	7	
Bahnblocksblock, Hilfseinrichtung	408.0621	3	(1)
Bahnblocksblock, Störungen	408.0621	1	(1)
Bahnblocksblock, Einschränkungen für das Befahren	408.0435	5	
Bahnblocksblock, Gleissperrung	408.4851	1	(1)
Bahnblocksblock, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Bahnblocksblock ohne Ausfahrtsignal, Zustimmung zur Abfahrt	408.0331	2	
Bahnblocksblock, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Bahnsteig nicht ausreichend lang	408.0461	2	
Bahnsteig, höhengleiche Zugänge beim Rangieren	408.4816	2	(1)
Bahnsteig, Länge	408.0211	2	(2)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Bahnsteigwechsel bei außerplanmäßigem Gleiswechsel, Reisendeninformation nicht möglich	408.0633	1	
Bahnübergang, Befahren von Hilfszügen	408.0485	5	(1)
Bahnübergang, melden und bestätigen, dass Bahnübergang gesichert ist	408.0421	1	(4)
Bahnübergang, nach unterbrochener Arbeitszeit nicht schnee- und eisfrei	408.0541	3	(1)
Bahnübergang, nicht ausreichend gesichert	408.0641	3	(2)
Bahnübergang, Orientierungszeichen „PZB-BÜ“, zusätzliche Befehle	408.0641	3	(1)
Bahnübergang, sichern beim Rangieren	408.4816	1	(1)
Bahnübergang, sichern beim Rangieren, BÜ nicht technisch gesichert	408.4816	1	(3)
Bahnübergang, sichern beim Rangieren, technische Sicherung ausgefallen	408.4816	1	(2)
Bahnübergang, technische BÜ-Sicherung ausgefallen oder gestört	408.0641	3	(1)
Bahnübergang, völlig gestörte Verständigung	408.0631	5	
Bahnübergang, Wegebenutzer eingeschlossen, Meldung Tf	408.0641	3	(4)
Bahnübergang, zuggesteuert, Verhalten bei Sperrfahrten	408.0481	11	(1)
Bahnübergang, Zulassen einer Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	408.0261	1	(1)
Bahnübergangsposten oder ein Schrankenwärter kann nicht benachrichtigt werden	408.0421	1	(13)
Bahnübergangsposten, Benachrichtigung, Stichstreckenblock	408.0487	5	(1)
Bahnübergangsposten, Benachrichtigungsabschnitt und Bedingungen bei Bahnübergangsposten	408.0421	1	(3)
Bahnübergangsposten, voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit	408.0421	1	(8)
Bahnübergangsposten, zulässige Geschwindigkeit des Zuges mitteilen	408.0421	1	(9)
Bahnübergänge befahren	408.0541	2	(5)
Balise, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Balisengruppe, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Baugleis	408.0481	1	(4)
Baugleis, Beschäftigte warnen	408.4814	4	(3)
Baugleis, Erklären zum Baugleis	408.4851	2	(1)
Baugleis, Fahrten	408.0481 408.4851	1 2	(4) (2)
Baugleis, Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.0488 408.4812	1 1	(2) (2)
Bedarfshalt, Ausfahrt	408.0251	2	(4)
Bedarfshalt, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Bedarfshalt, Fahrplan für Zugmeldestellen	408.0211	1	(4)
Bedarfszug, Fahrplan für Zugmeldestellen	408.0211	1	(3)
Bedingungen	408.0633	1	(1)
Bedingungen für die Annahme, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	6	(1)
Befahren des Gegengleises nicht zugelassen	408.0501	1	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Befahren des Gegengleises, Sperrfahrten	408.0481	5	(2)
	408.0481	5	(3)
Befahren des Gegenleises, Rangieren auf Ausfahrngleis bei Gleiswechselbetrieb	408.4841	2	(3)
Befahren des Gegenleises, Sperrfahrten, Signal Zs 8	408.0481	5	(3)
Befahren von Bahnübergängen, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	13	
Befehl 12	408.0633	1	(1)
Befehl 12 (Grund Nr. 1) mit der Weisung auf Sicht zu fahren, ersetzen	408.0411	4	
Befehl 14 beim Zurückziehen aushändigen	408.0411	5	(3)
Befehl 14.35 beim Zurückziehen erteilen	408.0411	5	(2)
Befehl zurückziehen, Grundsatz	408.0411	5	(1)
Befehle 2 mit 8 oder 14 ohne Vordruck aushändigen	408.0411	3	(5)
Befehle 6 und 7 für mehrere Zugmeldestellen erteilen	408.0411	3	(4)
Befehle im Auftrag eines anderen Fahrdienstleiters in eigener Zuständigkeit ausfertigen	408.0411	2	(9)
Befehle mit gleichem Inhalt für mehrere Züge durch Diktieren übermitteln	408.0411	2	(10)
Befehle ohne Vordruck	408.0501	4	(1)
Befehle, aufbewahren	408.0203	4	
Befehle, aushändigen	408.0411	2	(7)
Befehle, Aufträge des Befehls 8 durch Befehl 14	408.0411	3	(6)
Befehle, Bahnsteigwechsel bei außerplanmäßigen Gleiswechsel, Reisendeninformation nicht möglich	408.0633	1	(1)
Befehle, Blockeinrichtungen bei selbsttätigem Streckenblock nicht in Grundstellung	408.0622	1	(2)
Befehle, diktieren	408.0411	2	(5)
Befehle, Fahren auf Sicht bei gestörtem selbsttätigem Streckenblock	408.0622	1	(3)
Befehle, Grundsatz	408.0411	1	(1)
Befehle, Langsamfahrstelle	408.0641	1	(2)
Befehle, Langsamfahrstellen auf Strecken mit ETCS ohne Hauptsignale	408.0492	5	
Befehle, Langsamfahrstellen auf Strecken mit PZB/LZB und ETCS	408.0492	6	
Befehle, Langsamfahrstellen, Strecken mit LZB	408.0492	4	
Befehle, mehrere Befehle auf einem Vordruck erteilen	408.0411	3	(1)
Befehle, Name der Betriebsstelle eintragen	408.0411	2	(11)
Befehle, Namen von Betriebsstellen abkürzen	408.0411	2	(8)
Befehle, Reisende warnen	408.0632	1	(2)
Befehle, Sperrfahrten	408.0481	5	
	408.0481	6	(3)
	408.0481	7	(1)
	408.0481	7	(3)
Befehle, Stichstreckenblock	408.0487	2	
	408.0487	8	
Befehle, Übermittlungsarten	408.0411	2	(2)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Befehle, vorbereiten	408.0411	2	(3)
Befehle, Verwenden des Vordrucks 408.0411V01	408.0411	1	(2)
Befehle, weitere Sperrfahrten	408.0481	7	(2)
Befehle, Wortlaut nach dem Diktieren wiederholen	408.0411	2	(5)
Befehle, Zeitpunkt der Übermittlung	408.0411	2	(6)
Befehle, Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.0455	1	(1)
Befehle, Zulassen Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	408.0261	1	(1)
Befehle, Zustimmung zur Abfahrt	408.0331	2	
Beförderungsanordnung	408.0101	2	(1)
	408.0435	1	(3)
	408.4801	2	(1)
Beförderungsanordnung, Fahrplananordnung; von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	408.0435	1	(6)
Beförderungsbedingungen mitteilen	408.0435	1	(8)
Bei mehreren Sperrfahrten	408.0481	9	(1)
Beiblatt zum Befehl	408.0485	5	(3)
Beidrücken, Anhalten vor dem	408.4818	9	
Beidrücken, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Bekanntgabe von Fahrplanangaben	408.0415	1	(1)
Bekanntgabe, Ausfall von Zügen	408.0431	3	
Bekanntgabe, Verkehren von Zügen des Gelegenheitsverkehrs	408.0431	1	(1)
Benachbarte Zugmeldestelle kann nicht benachrichtigt werden	408.0421	1	(11)
Benachrichtigen über Zugfahrten, Bahnübergangsposten	408.0261	1	(1)
Benachrichtigen über Zugfahrten, Schrankenwärter	408.0261	1	(1)
Benachrichtigen von Blockstellen, Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, Abmelden, Wortlaute	408.0421	1	(7)
Benachrichtigen von Blockstellen, Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, Benachrichtigungen nachweisen	408.0421	1	(16)
Benachrichtigen von Blockstellen, Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, Grundsatz	408.0421	1	(1)
Benachrichtigen von Blockstellen, Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, Merkhinweis und Sperre anbringen bzw. eingeben	408.0421	1	(3)
Benachrichtigen von Blockstellen, Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten, zum Wiederholen verpflichtete Stelle meldet sich nicht	408.0421	1	(15)
Benachrichtigen von Schrankenwärtern oder Bahnübergangsposten, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	7	
Benachrichtigen, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	7	
Benachrichtigen über Zugfahrten, Arbeitsstellen auf der freien Strecke	408.0261	1	(1)
Benachrichtigung nicht möglich, Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen	408.0423	4	(1)
Benachrichtigung zurücknehmen, Zulassung Zugfahrt zurücknehmen	408.0458	1	(3)
Beobachten der Züge, Gegenstand des Beobachtens	408.0262	2	

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Beobachten der Züge, Personenkreis	408.0262	1	
Berichtigung / Rücknahme einer Abmeldung bzw. Benachrichtigung	408.0421	1	(10)
Berichtigung der Abmeldung	408.0221	3	(8)
Berta	408.0435	3	(1)
Beschäftigte, warnen, Rangieren	408.4814	4	(3)
Besetzen, arbeitende Triebfahrzeuge beim Rangieren	408.4811	2	
Besondere Zustimmung bei höhengleichen Übergängen	408.0331	3	(7)
Beteiligte Stellen verständigen, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	1	(2)
Beteiligte verständigen	408.0571	3	
	408.0581	4	(2)
Betra	408.0101	2	(1)
	408.4801	2	(1)
Betra, Anordnungen über den Zugverkehr	408.0401	2	
Betriebshalt, Ausfahrt	408.0251	2	(4)
Betriebshalt, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Betriebshalt, Fahrplan für Zugmeldestellen	408.0211	1	(4)
Betriebsstellen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Betriebsstellenbuch	408.0101	2	(1)
Betroffener Zugfolgeabschnitt, Fahren auf Sicht	408.0622	1	(4)
Blockbedienung, Sperrfahrten	408.0481	5	
Blockeinrichtungen, Grundstellung bei selbsttätigem Streckenblock	408.0622	1	(1)
Blockeinrichtungen, Grundstellung erfolglos	408.0622	1	(2)
Blockeinrichtungen, Störungen, Bahnhofsblock	408.0621	1	(1)
Blockstelle kann nicht benachrichtigt werden	408.0421	1	(12)
Blockstelle, melden als Fahrdienstleiter einer Blockstelle, wiederholen	408.0421	2	(1)
Blockstelle, völlig gestörte Verständigung	408.0631	4	
Blockstellen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Blockstellen, selbsttätig, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Blockstrecken, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Bremsprobe, Ansage freier Fahrweg	408.4814	5	(1)
Bremsprobe, Fahrbereitschaft	408.4813	2	(1)
Cäsar	408.0435	3	(1)
D, DA, DAB bzw. DB, Verständigen beim Rangieren	408.4813	1	(1)
D, DA, DAB oder DB, Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	408.4812	3	(1)
DA, DAB oder DB (Gattungsbuchstaben)	408.0435	1	(3)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Deckungsstellen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Dora	408.0435	3	(1)
Drehgestellgüterwagen, Ablaufen	408.4818	5	(1)
Durchfahrten, Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal	408.0261	3	(1)
Durchfahrten, Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal, Betriebsstelle nach Arbeitsruhe nicht besetzt	408.0261	3	(2)
Durchfahrtszeit	408.0221	3	(6)
Durchgehende Hauptgleise, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Durchgehende Hauptgleise, Durchfahrten bei unterbrochener Arbeitszeit	408.0232	5	
Durchrutschweg auflösen	408.0251	5	(1)
Durchrutschweg, Fahrweg sichern	408.0232	1	
Durchrutschweg, Fahrwegprüfung	408.0231	1	(1)
	408.0231	1	(3)
	408.0231	2	
	408.0231	3	(1)
Durchrutschweg, Hauptgleise beim Rangieren freihalten	408.4841	5	(1)
Durchrutschwege, Fahrten gleichzeitig zulassen	408.0261	2	
<b>Ein Orientierungszeichen „PZB BÜ“. Sperrfahrten</b>	408.0481	11	(3)
Einfahrgleis, besetzt	408.0231	3	(8)
Einfahrgleis, Befehl 14	408.0451	1	(2)
Einfahrgleis, Rangieren	408.4841	3	(1)
	408.4841	4	(1)
Einfahrgleis, zulässige Geschwindigkeit 20 km/h	408.0451	1	(1)
Einfahrgleis, zulässige Geschwindigkeit durch Befehl 12 vorschreiben	408.0451	1	(2)
Einfahrt in ein teilweise besetztes oder gesperrtes Gleis bzw. in ein Gleis mit besetztem oder gesperrtem Durchrutschweg usw.	408.0451	1	(1)
Einfahrt melden bei Räumungsprüfung	408.0242	3	
	408.0243	5	(3)
Einfahrtweg begrenzen, Ausnahmen	408.0451	3	(3)
Einfahrtweg, Begrenzung	408.0231	1	(3)
Einfahrweiche, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Einfahrweiche, Rangieren über	408.4841	3	(4)
	408.4841	4	(2)
Einfahrweiche, Rangieren, Zustimmung	408.4813	3	(1)
Einführen, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	1	(1)
Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	408.4812	3	(1)
Einzelräumungsprüfung	408.0244	2	
Einzelräumungsprüfung, Anlässe	408.0244	4	(1)
Einzelräumungsprüfung, ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	408.0653	1	(4)



<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Einzelräumungsprüfung, Feststellungen ersetzen	408.0244	6	(1)
Einzelräumungsprüfung, LZB-Übertragungsausfall	408.0652	1	(4)
Einzelräumungsprüfung, Rangieren auf Ausfahrgeleis	408.4841	2	(5)
Einzelräumungsprüfung, Streckenblock gestört	408.0622	1	(1)
Eisabwurf	408.0591	2	
Eiszapfen	408.0541	4	(1)
Ende des Einfahrwegs	408.0451	3	(1)
Ersatzsignal erlischt nicht	408.0611	5	
ETCS-Betriebsart SH, Zustimmung des Weichenwärters	408.4813	4	
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	408.0653	1	
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört, Art der Störung	408.0653	1	(6)
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört, Flankenschutz für benachbarte Fahrstraße	408.0653	1	(5)
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört, Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart FS oder OS	408.0653	1	(6)
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört, Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart IS	408.0653	1	(6)
ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört, Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart SR	408.0653	1	(6)
ETCS-geführt, Fehlleitung eines Zuges, Zug hält vor der fahrwegbestimmenden Weiche	408.0591	1	(2)
ETCS-geführt, zusätzliche Maßnahmen bei Fehlleitung	408.0591	1	(2)
ETCS-Halt, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
ETCS-Halt, Weiterfahrt nach Halt	408.0492	9	(1)
ETCS-Level 0, Zwangsbremmung	408.0653	6	
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale	408.0463	10	(2)
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis	408.0463	10	(2)
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, geschobene Züge, Vorbeifahrt am Signale Ne 14	408.0445		(3)
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Kleinwagenfahrt, Vorbeifahrt Signal Ne 14	408.0481	9	(2)
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Wechsel der ETCS-Betriebsart	408.0454		
ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Wechsel der ETCS-Betriebsart, Voraussetzung	408.0454		
ETCS-Level 2, Abweichungen beim Zurücksetzen eines Zuges	408.0572	3	(3)
ETCS-Level 2, Zufahrtsicherungssignal, Vorbeifahrt mit besonderem Auftrag	408.0455	3	(5)
ETCS-Streckeneinrichtung unwirksam	408.0653	5	
ETCS, Arbeiten an ETCS-Streckeneinrichtung	408.0475	5	(1)
ETCS, Ausfall der ETCS-Funkübertragung	408.0653	1	(6)
ETCS, Ausfall der Funkübertragung, ETCS-Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale	408.0653	1	(6)
ETCS, Ausfall der Funkübertragung, ETCS-Strecke mit Hauptsignalen	408.0653	1	(6)
ETCS, ETCS-Zentrale, Sperren	408.0475	5	(2)
ETCS, Fahrordnung im Bahnhof	408.0211	2	(3)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
ETCS, Grenzsinal, automatischer Levelwechsel nach Level NTC PZB/LZB	408.0653	3	
ETCS, Langsamfahrstellen	408.0475	8	(3)
ETCS, Langsamfahrstellen, Strecken ohne Hauptsignale	408.0492	5	
ETCS, mehrere Züge stehen in einem Gleis zur Abfahrt bereit	408.0331	3	(4)
ETCS, Oberleitung schadhaft	408.0641	4	(2)
ETCS, streckenseitiger Ausfall der ETCS-Funkübertragung	408.0653	2	
ETCS, Vorbeifahrt am Grenzsinal am Ende einer ETCS-Strecke	408.0455	2	(5)
ETCS, Weiterfahrt nach Wechsel in ETCS Betriebsart TR	408.0653	4	
ETCS, Zufahrtsicherungssinal, automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2	408.0653	4	
ETCS, Zurücksetzen eines Zuges	408.0572	1	(2)
ETCS, Zwangsbremmung in ETCS-Level 0	408.0653	6	
<b>Fahrauftrag</b>	408.4811	3	(6)
Fahrauftrag, nicht über Rangierfunk	408.4811	3	(5)
Fahrauftrag, Rangieren	408.4814	1	
	408.4814	2	
Fahrbereitschaft, Feststellen beim Rangieren	408.4813	2	(1)
Fahrbereitschaft, vor Fahrauftrag	408.4814	2	
Fahrdienstleiter, Aufgaben, Zuständigkeit	408.0101	2	(2)
Fahrdienstleiter, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Fahrdienstleiter, Hauptsignale bedienen	408.0251	1	
Fahrdienstleiter, Vorwissen beim Rangieren auf Hauptgleisen	408.4841	1	
Fahrdienstleiter, Zustimmung zur Abfahrt des Zuges auf Bahnhof	408.0331	1	
Fahren auf dem Gegengleis, aufheben	408.0463	15	
Fahren auf dem Gegengleis, Abmelden, Benachrichtigen	408.0463	7	
Fahren auf dem Gegengleis, Anbieten und Annehmen	408.0463	5	
Fahren auf dem Gegengleis, Anbieten und Annehmen, Gleiswechselbetrieb nicht eingerichtet	408.0463	5	(2)
Fahren auf dem Gegengleis, Anbieten und Annehmen, Züge auf dem Regelgleis	408.0463	5	(1)
Fahren auf dem Gegengleis, Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis	408.0463	10	(1)
Fahren auf dem Gegengleis, beteiligte Stellen verständigen	408.0463	1	(2)
Fahren auf dem Gegengleis, Bedingungen für die Annahme	408.0463	6	(1)
Fahren auf dem Gegengleis, Befahren von Bahnübergängen	408.0463	13	
Fahren auf dem Gegengleis, einführen	408.0463	1	(1)
Fahren auf dem Gegengleis, ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis	408.0463	10	(2)
Fahren auf dem Gegengleis, Fahren auf Sicht	408.0463	9	
Fahren auf dem Gegengleis, Merkhinweis und Sperre	408.0463	14	(1)
Fahren auf dem Gegengleis, Nachweis Einführen und Aufheben	408.0463	16	
Fahren auf dem Gegengleis, Räumungsprüfung	408.0463	8	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Fahren auf dem Gegengleis, Reihenfolge der Züge bei Gleissperrungen	408.0463	3	
Fahren auf dem Gegengleis, selbsttätige Blockeinrichtungen	408.0463	4	(2)
Fahren auf dem Gegengleis, Selbststellbetrieb	408.0463	4	(3)
Fahren auf dem Gegengleis, Verzicht auf das Einführen	408.0463	1	(1)
Fahren auf dem Gegengleis, Weiterfahrt, Einfahrt, Halten	408.0463	11	(1)
Fahren auf dem Gegengleis, Zugfolge	408.0463	4	(1)
Fahren auf Sicht	408.0231	3	(10)
	408.0625	4	
Fahren auf Sicht, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	9	
Fahrordnung, Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen	408.0461	1	
	408.0632	1	(1)
Fahrordnung, gewöhnliche Fahrtrichtung bei zweigleisigen Bahnen	408.0212	1	
Fahrordnung, im Bahnhof	408.0211	1	(1)
Fahrordnung, mehrere Strecken derselben Fahrtrichtung	408.0212	2	
Fahrplan-Mitteilung diktieren	408.0415	2	(2)
Fahrplan-Mitteilung übermitteln	408.0415	2	(1)
Fahrplan-Mitteilung wiederholen, Richtigkeit bestätigen	408.0415	2	(3)
Fahrplan-Mitteilung, aufbewahren	408.0203	4	
Fahrplan-Mitteilung, Verwenden des Vordrucks 408.0415V01	408.0415	1	(2)
Fahrplan-Mitteilungen, Anordnungen über den Zugverkehr	408.0401	2	
Fahrplan für Zugmeldestellen	408.0211	1	(1)
Fahrplan für Zugmeldestellen, Abweichen	408.0461	1	
Fahrplan, Angaben bei Zügen des Gelegenheitsverkehrs	408.0431	1	(2)
Fahrplananordnung	408.0101	2	(1)
	408.4801	2	(1)
Fahrplananordnung, Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	408.0435	1	(3)
Fahrplanhalt ausfallen lassen, Aufgaben Fahrdienstleiter	408.0452	2	(1)
Fahrplanhalt ausfallen lassen, Aufgaben Triebfahrzeugführer	408.0452	2	(2)
Fahrplanhalt ausfallen lassen, Grundsatz	408.0452	1	
Fahrplanhalt, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Fahrstraße auflösen	408.0251	4	(1)
Fahrstraßen-Zugschlussstellen	408.0251	7	
Fahrstraßen, Störungen beim Auflösen	408.0625	3	(1)
Fahrstraßenhebel zurücklegen	408.0251	4	(1)
Fahrstraßenhebel, Sichern des Fahrwegs, Arbeitsruhe	408.0232	5	
Fahrterlaubnis, Haltstellung nicht möglich	408.0611	1	(2)
Fahrterlaubnis, Weiterfahrt nach Halt	408.0492	9	(1)
Fahrtrichtung auf Abzweigstellen	408.0212	3	(1)
Fahrtrichtung, gewöhnliche	408.0212	1	

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Fahrtrichtung, mehrere Strecken derselben	408.0212	2	
Fahrtrichtung, Wechseln der Fahrtrichtung beim Rangieren	408.4813	3	(3)
	408.4814	2	
Fahrtstellung Hauptsignal auswerten bei Räumungsprüfung	408.0244	4	(6)
Fahrtstellung Hauptsignal auswerten bei Räumungsprüfung, Nachweis	408.0244	4	(7)
Fahrtstellung Hauptsignal, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Fahrtstellung Hauptsignal, Kontrollzug bei Räumungsprüfung auf Zeit	408.0244	5	(6)
Fahrtstellung Hauptsignal, Zeitpunkt	408.0251	2	(1)
Fahrtstellung Hauptsignal, Zustimmung zur Abfahrt	408.0331	2	
Fahrtstellung virtuelle Blockstelle auswerten bei Räumungsprüfung	408.0244	4	(6)
Fahrweg prüfen, Meldungen	408.0233	3	(1)
	408.0233	3	(2)
Fahrweg prüfen, prüfende Mitarbeiter	408.0233	1	(1)
	408.0233	1	(2)
Fahrweg prüfen, prüfende Mitarbeiter, Anschlussstellen	408.0233	2	(3)
Fahrweg prüfen, prüfende Mitarbeiter, Feststellungen durch Bediener nicht möglich	408.0233	2	(1)
Fahrweg prüfen, prüfende Mitarbeiter, Sichern durch Bediener nicht möglich	408.0233	2	(2)
Fahrweg, Ansage des freien Fahrwegs bei Rangierfahrten	408.4814	5	(1)
Fahrweg, Auftrag zur Fahrwegsicherung	408.0233	3	(3)
Fahrweg, Fahrwegsicherung bei Rangierfahrten mit Reisenden	408.4815	7	
Fahrweg, Verbot des Abstellens zwischen Flankenschutzeinrichtung und Fahrweg	408.4841	7	
Fahrweg, während unterbrochener Arbeitszeit	408.0232	5	
	408.0501	1	(3)
Fahrweg, Weichen der Einfahrstraße bei Ausfahrt sichern	408.0492	3	
Fahrwegprüfbezirke	408.0233	1	(2)
Fahrwegprüfung, Zuggattungsbezeichnung „-G“	408.0231	3	(11)
Fahrwegsicherung, Auftrag	408.0233	3	(3)
Fahrwegsicherung, Rangierfahrten mit Reisenden	408.4815	7	
Fahrwegsicherungsmeldung, allgemein	408.0233	3	(3)
Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus	408.0331	3	(3)
Fahrzeuge einsetzen	408.4813	1	(1)
	408.4813	3	(3)
	408.4851	1	(1)
Fahrzeuge, Ablaufberge nicht oder nur beschränkt befahren	408.4814	8	
Fahrzeuge, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Fahrzeuge, Einsetzen	408.0481	4	(4)
Fahrzeuge, Festlegen von abgestellten	408.4831	2	(1)
	408.4831	2	(2)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Fahrzeuge, Kuppeln	408.4813	2	(1)
Fahrzeuge, Verbot des Abstellens zwischen Flankenschutzeinrichtung und Fahrweg	408.4841	7	
Fahrzeuge, Verschieben	408.4814	11	(1)
Fehlleitung	408.0591	1	
Fehlleitung, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Fehlleitung, Hauptsignal sofort auf Halt stellen	408.0458	1	(2)
Fehlleitung, Zug hinter fahrwegbestimmender Weiche zum Halten gekommen	408.0591	1	(4)
Fehlleitung, Zug vor Hauptsignal an dem die Fehlleitung beginnt zum Halten gekommen	408.0591	1	(1)
Fehlleitung, Zug zwischen Hauptsignal und fahrwegbestimmender Weiche durch Zwangsbremung zum Halten gekommen	408.0591	1	(3)
Fehlleitung, Zug zwischen Hauptsignal und fahrwegbestimmender Weiche ohne Zwangsbremung zum Halten gekommen	408.0591	1	(2)
Fernsprechbuch	408.0203	1	(1)
	408.0203	3	
Fernsprechbuch, aufbewahren	408.0203	4	
Fernsprecher, Zugmeldungen	408.0221	1	(2)
Festbremsortungsanlage	408.0553	1	
Feststellen, Fahrwegprüfung	408.0231	3	(1)
Feuer im Zug	408.0554	2	(1)
Flankenschutz für benachbarte Fahrstraße, ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	408.0653	1	(5)
Flankenschutzeinrichtung, Fahrzeuge zwischen Fahrweg und Flankenschutzeinrichtung	408.4841	7	
Flankenschutzeinrichtungen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Flankenschutzeinrichtungen, Fahrwegsicherung bei Zugfahrten	408.0232	1	
Flankenschutzeinrichtungen, Feststellen der richtigen Stellung	408.0231	2	
Flankenschutzraum, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Flankenschutzraum, mittelbare Fahrwegprüfung	408.0231	3	(9)
Freie Strecke, Grenze gegen den Bahnhof	408.0101	2	(2)
Freie Strecke, Grenze gegen den Bahnhof, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Freie Strecke, Grenze zwischen freier Strecke und Bahnhof	408.4801	2	(2)
Freie Strecke, Sperrfahrten beginnen oder enden	408.0481	1	(1)
FS, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Führerräume, besetzen des vorderen beim Rangieren	408.4811	2	
Führungsgrößen, Begriff	408.0101A01		

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
	408.4801A01		
Gefahr, Aufträge / Meldungen wiederholen	408.0202	3	
Gefahr, Aufträge, Meldungen oder Vorgänge nachweisen	408.0203	1	(3)
Gefahr, Fahrzeuge und Ladungen	408.0553	1	
Gefahr, Gleise erkunden bei gefahrdrohenden Umständen	408.0541	1	(1)
Gefahr, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	408.0611	1	(4)
Gefahr, Hauptsignal sofort auf Halt stellen	408.0458	1	(1)
Gefahr, Mangel am Oberbau	408.0641	2	(1)
Gefahr, Rangieren	408.4811	5	(1)
	408.4815	18	
Gefahr, Schlussignal fehlt	408.0551	2	(1)
Gefahr, Stromabnehmer	408.0554	1	(1)
Gefahr, technische BÜ-Sicherung gestört	408.0641	3	(1)
Gefahr, Verhalten bei	408.0581	1	
Gefahr, Weiche auffahren	408.4815	15	(2)
Gegengleis, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Geschlossene Schneedecke	408.0541	5	(1)
Geschobene Züge	408.0445		(1)
Geschobene Züge, Befehl 14.9	408.0445		(2)
Geschobene Züge, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Geschobene Züge, Geschwindigkeit Sperrfahrt	408.0481	10	(2)
Geschobenen Züge, Vorbeifahrt am Signal Ne 14	408.0445		(3)
Geschwindigkeit, Erkundungsfahrt auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit	408.0541	2	(4)
Geschwindigkeit, Hilfszüge bei unterbrochener Arbeitszeit	408.0485	4	(2)
Geschwindigkeit, Kleinwagenfahrt	408.0481	10	(4)
Geschwindigkeit, Rangieren	408.4814	3	(1)
Geschwindigkeit, Schneeräumfahrt	408.0481	10	(3)
Geschwindigkeit, Sperrfahrt, geschoben	408.0481	10	(2)
Geschwindigkeit, Sperrfahrt, gezogen	408.0481	10	(1)
Geschwindigkeit, vermindert	408.0641	1	(1)
Geschwindigkeit, Zurücksetzen eines Zuges	408.0572	4	
Gewöhnlicher Halteplatz hinter dem Ausfahrtsignal	408.0331	3	(5)
Gewöhnlicher Halteplatz, Abfahrtszeit	408.0221	3	(6)
Gewöhnlicher Halteplatz, Ankunftszeit	408.0203	1	(1)
Gewöhnlicher Halteplatz, mehrere zwischen zwei Hauptsignalen	408.0331	3	(6)
Gleichzeitige Fahrten	408.0455	3	(1)
Gleisbildstellwerk ohne Rangierstraße	408.4813	3	(1)
Gleise erkunden	408.0541	1	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Gleise sperren, Anlässe	408.0471	1	(1)
Gleise sperren, Aufheben	408.0471	1	(8)
Gleise sperren, Ausfahr Gleis	408.0471	2	(2)
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Abriegeln	408.0471	2	(2)
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Anlässe	408.0471	2	(1)
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Aufheben	408.0471	2	(4)
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Beteiligte benachrichtigen	408.0471	2	(6)
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Bewegen von Fahrzeugen	408.0471	2	(3)
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Merkinweis und Sperre	408.0471	2	(5)
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Nachweis	408.0471	2	(8)
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Wärterhaltscheiben aufstellen	408.0471	2	(2)
Gleise sperren, Bahnhof oder Abzweigstelle, Wortlaut	408.0471	2	(7)
Gleise sperren, Beteiligte Benachrichtigen	408.0471	1	(10)
Gleise sperren, Einfahr Gleis	408.0471	2	(2)
Gleise sperren, Gleise der freien Strecke	408.0471	1	(1)
Gleise sperren, Meldung	408.0471	1	(6)
	408.0471	1	(8)
Gleise sperren, Merkinweis und Sperre	408.0471	1	(9)
Gleise sperren, Nachweis	408.0471	1	(11)
Gleise sperren, Schneeräumfahrten	408.0471	1	(7)
Gleise sperren, Selbststellbetrieb	408.0471	1	(5)
	408.0471	2	(2)
Gleise sperren, Umfang	408.0471	1	(3)
Gleise sperren, Verbot	408.0471	4	
Gleise sperren, Voraussetzungen	408.0471	1	(5)
Gleise sperren, zuständiger Fahrdienstleiter	408.0471	1	(4)
Gleise, Rangieren, stärker geneigt	408.4814	7	
Gleisfreimeldeanlage, selbsttätige, bei Kleinwagenfahrt	408.0231	3	(6)
Gleisfreimeldeanlage, selbsttätige, Fahrwegprüfung	408.0231	3	(1)
Gleisfreimeldeanlage, selbsttätige, Versandung, Rostbildung	408.0231	3	(4)
Gleissperre, Grundstellung	408.0131	1	
	408.4815	1	
Gleissperre, Maßnahmen bei Störung	408.4815	11	
Gleissperre, Umstellverbot	408.0131	2	(1)
Gleissperren, Fahrweg beobachten	408.4814	4	(1)
Gleissperren, Rangieren - durchführen	408.4815	3	
Gleissperren, Sperre bei Arbeiten	408.0475	3	
Gleisstromkreise, Gestört	408.0625	1	(1)
	408.0625	1	(2)
Gleisstromkreise, länger als 24 Stunden nicht befahren	408.0625	1	(3)
Gleisstromkreise, Versandung, Rostbildung	408.0231	3	(4)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Gleiswaagen, befahren	408.4814	6	
Gleiswechsel, außerplanmäßig, Bahnsteigwechsel erforderlich	408.0633	1	
Gleiswechselbetrieb, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Gleiswechselbetrieb, Rangieren auf Ausfahrgeleis	408.4841	2	(3)
Grenzsignal, ETCS, automatischer Levelwechsel nach Level NTC PZB/LZB	408.0653	3	
Grenzsignal, unzulässige Vorbeifahrt	408.0531	2	(4)
Grenzsignal, Vorbeifahrt am Ende einer ETCS-Strecke	408.0455	2	(5)
Grenzzeichenfrei, Meldung	408.0261	5	(1)
Grundstellung, Gleissperren, Riegel, Sperrsignale, Weichen	408.0131 408.4815	1 1	
Gruppensignal, Zustimmung zur Abfahrt	408.0331	3	(2)
Güterwagen, Ablaufberg befahren	408.4814	8	
Güterwagen, Ablaufen	408.4818	1	(1)
<b>Halt im Tunnel, Reisende</b>	408.0641	5	
Halt vor der beabsichtigten Stelle	408.0455	5	(1)
Halt zum Sichern eines BÜ, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Halt, auf freier Strecke	408.0481	12	
Halt, planmäßig, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Halt, Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	408.0488 408.4812	2 2	(1) (1)
Halt, Vorziehen nach Halt am Bahnsteig	408.0488 408.4812	2 2	(2) (2)
Halteplatz, gewöhnlicher, Ausfahrt	408.0251	2	(4)
Halteplatz, gewöhnlicher, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Halteplatz, gewöhnlicher, Durchrutschweg auflösen	408.0251	5	(1)
Halteplatz, gewöhnlicher, Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	408.0488 408.4812	2 2	(1) (1)
Halteplatz, gewöhnlicher, Weichen der Einfahrstraße bei Ausfahrt sichern	408.0492	3	
Halteplatz, gewöhnlicher, Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.0232	4	
Halteplatz, gewöhnlicher, Zugstraße auflösen	408.0251	4	(1)
Haltepunkte, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Haltestellen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Haltmeldung	408.0261	5	(1)
Haltsignal, für Züge mit „x“ oder „+“	408.0251	2	(4)
Haltstellung, Hauptsignal bei Räumungsprüfung	408.0241	5	



<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Handbremse, Ablaufen, Abstoßen	408.4818	6	(1)
	408.4818	7	
Handbremse, Rangieren	408.4813	2	(1)
	408.4821	1	(3)
Handverschluss, richtige Stellung von Weichen	408.0231	2	(2)
Handverschluss, Weichen beim Rangieren sichern	408.4815	4	
	408.4815	8	(1)
Hauptgleis (s. auch durchgehende Hauptgleise)	408.0101	2	(2)
Hauptgleis, Freihalten beim Rangieren	408.4841	5	(1)
Hauptgleise (s. auch durchgehende Hauptgleise)	408.4801	2	(2)
Hauptgleise, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Hauptluftleitung, Ansage des freien Fahrwegs	408.4814	5	(1)
Hauptluftleitung, Rangieren, Bremsen	408.4821	1	(2)
Hauptsignal sofort auf Halt stellen	408.0458	1	(1)
Hauptsignal wieder auf Fahrt stellen	408.0458	5	(1)
Hauptsignal zurücknehmen durch Fahrdienstleiter	408.0458	2	
Hauptsignal, Arbeiten an	408.0475	2	
Hauptsignal, Maßnahmen bei gemeldeter Haltstellung	408.0492	9	(2)
Hauptsignal, Unregelmäßigkeiten	408.0611	1	
Hauptsignal, Unregelmäßigkeiten, weitere Maßnahmen	408.0611	1	(3)
Hauptsignale bedienen	408.0251	1	
Heißläuferortungsanlage	408.0553	1	
Hemmschuh, Ablaufen, Abstoßen	408.4818	6	(1)
	408.4818	7	
Hemmschuh, Fahrbereitschaft	408.4813	2	(1)
Hemmschuh, Fahrzeuge aufhalten	408.4821	2	(1)
Hemmschuh, Festlegen	408.4831	2	(3)
Hemmschuh, Gleiswaagen	408.4814	6	
Hemmschuh, Rangieren	408.4818	2	
	408.4818	3	
Herzstückverschluss nicht in Ordnung	408.4815	10	(1)
Hilfe anfordern	408.0571	1	
Hilfseinrichtung, Bahnhofsblock	408.0621	3	(1)
Hilfseinrichtung, Bahnhofsblock, Verzicht Entblocken	408.0621	3	(2)
Hilfszüge auf Strecken mit unterbrochener Arbeitszeit	408.0485	1	
Hindernis im Fahrweg	408.0231	3	(1)
Hinsehen, Fahrwegprüfung	408.0231	3	(1)
	408.0231	3	(6)
	408.0231	3	(9)
Hinsehen, Weiche umstellen	408.4815	2	

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage	408.0231	3	(1)
Kennlicht, Zustimmung zur Abfahrt	408.0331	2	
Kleinwagen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Kleinwagenfahrt, Ansage des freien Fahrwegs verboten	408.4814	5	(1)
Kleinwagenfahrt, Bahnübergänge sichern	408.0481	11	(1)
	408.0481	11	(2)
Kleinwagenfahrt, Bezeichnen	408.0202	1	
Kleinwagenfahrt, ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, Vorbeifahrt Signal Ne 14	408.0481	9	(2)
Kleinwagenfahrt, Fahrplanangaben	408.0431	1	(2)
Kleinwagenfahrt, Fahrweg nicht festlegen bei	408.0232	4	
Kleinwagenfahrt, Gleis sperren	408.4851	1	(1)
Kleinwagenfahrt, Rückfallweiche auffahren verboten	408.4815	15	(1)
Kleinwagenfahrt, selbsttätige Gleisfreimeldeanlage	408.0231	3	(6)
	408.4841	9	(1)
Kleinwagenfahrt, Signalbedienung bei Sperrfahrten	408.0481	5	(2)
	408.0481	5	(3)
	408.0481	5	(3)
	408.0481	5	(4)
	408.0481	5	(5)
Kleinwagenfahrt, Verständigen	408.4813	1	(1)
Kleinwagenfahrten, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Kleinwagenfahrten, gesperrte Gleise der freien Strecke	408.0471	1	(1)
Kontaktstelle, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Kreuzen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Kreuzungen, mittelbare Fahrwegprüfung	408.0231	3	(9)
Kuppeln der Fahrzeuge, Entkuppeln während der Fahrt	408.4814	9	
Kuppeln der Fahrzeuge, Fahrbereitschaft	408.4813	2	(1)
Kuppeln der Fahrzeuge, gemeinsam bewegte Fz	408.4813	2	(1)
<b>La</b>	408.0101	2	(1)
	408.0453	2	
	408.0641	4	(2)
Ladegleise, Ladestraßen, Feststellen der Fahrbereitschaft	408.4813	2	(2)
Ladestellen, Ladegleise, Oberleitung	408.4817	1	(1)
Langsamfahrstelle, Verzicht auf Befehl bei LZB/ETCS	408.0641	1	(1)
Langsamfahrstellen, ETCS	408.0475	8	(3)
Langsamfahrstellen, Strecken mit ETCS ohne Hauptsignale	408.0492	5	

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Langsamfahrstellen, Strecken mit LZB	408.0492	4	
Langsamfahrstellen, Strecken mit PZB/LZB und ETCS	408.0492	6	
Laufwegsteuerung, automatische, Ausschalten	408.4818	5	(1)
Lautsprecher, verwenden	408.0202	2	
Lichthauptsignal erloschen	408.0611	2	
Lichtvorsignal erloschen	408.0611	4	
Lichtvorsignal, „Halt erwarten“ nicht möglich	408.0611	4	
Linienzugbeeinflussung, Arbeiten	408.0475	4	
Linienzugbeeinflussung, Arbeiten, Zustimmung	408.0475	8	(1)
Linienzugbeeinflussung, Fahrordnung im Bahnhof	408.0211	2	(3)
Linienzugbeeinflussung, Langsamfahrstellen	408.0475	8	(2)
	408.0492	4	
Linienzugbeeinflussung, LZB-Halt an LZB-Blockstelle	408.0492	9	(1)
Linienzugbeeinflussung, Oberleitung schadhaft	408.0641	4	(2)
Linienzugbeeinflussung, Rangieren an der Spitze des Zuges	408.4813	3	(1)
Linienzugbeeinflussung, Störung der Streckeneinrichtung	408.0652	1	
Linienzugbeeinflussung, unwirksam	408.0652	1	
Linienzugbeeinflussung, Übertragungsausfall	408.0652	1	
Linienzugbeeinflussung, Zurücksetzen eines Zuges	408.0572	1	(2)
LNT	408.0435	1	(3)
LNT, Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	408.4812	3	(1)
Luftbremskopf, Baugleis	408.4821	3	
Luftbremskopf, Beschäftigte warnen	408.4814	4	(3)
Lü-„Cäsar“, Bedingungen	408.0435	3	(3)
Lü-„Dora“, Bedingungen	408.0435	3	(4)
Lü-Sendung „Dora“, Bahnhof oder Abzweigstelle	408.0471	2	(1)
Lü-Sendungen	408.0435	1	(2)
Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis, gesperrte Gleise der freien Strecke	408.0471	1	(1)
Lü-Sendungen, besondere Regeln	408.0435	3	(1)
Lü-Sendungen, Fahrweg beobachten	408.4814	4	(5)
Lü-Sendungen, Rangieren auf Hauptgleisen	408.4841	8	
Lü-Sendungen, Verständigen	408.4813	1	(1)
Lü „Anton“	408.0435	3	(1)
Lü „Berta“	408.0435	3	(1)
Lü „Cäsar“	408.0435	3	(1)
Lü „Dora“	408.0435	3	(1)
Lü Berta, Fahrwegprüfung	408.0231	3	(3)
Lü Cäsar, Fahrwegprüfung	408.0231	3	(3)
Lü Cäsar, Zugmeldung	408.0221	1	(6)
Lü Dora, Sperren Bahnhofsgleis	408.4851	1	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
LZB-geführt, Fehlleitung eines Zuges, Zug hält vor der fahrwegbestimmenden Weiche	408.0591	1	(2)
LZB-Streckeneinrichtung unwirksam	408.0652	2	
Mappe „Anordnungen mit Gültigkeitstag“	408.0401	2	
Mappe „Anordnungen ohne Gültigkeitstag“	408.0401	2	
Mappe „Heute gültige Anordnungen“	408.0401	2	
Maßgebende Neigung	408.4801	2	(2)
Maßnahmen bei Gefahr	408.0553	1	
Maßnahmen bei Gefahr, Stichstreckenblock	408.0487	4	(4)
Mängel, am Oberbau	408.0641	2	(1)
Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen	408.0331	3	(6)
Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit	408.0331	3	(4)
Mehrmaliges Bedienen Zs 1, Zs 7 oder Zs 8	408.0455	4	
Meldeposten	408.0423	3	(3)
Merkhinweis und Sperre, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	14	(1)
Mitarbeiter	408.4802	1	
Mitarbeiter, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Mittelbar feststellen/prüfen	408.0231	3	(9)
	408.0233	4	(1)
Mittelbare Fahrwegprüfung, Fahren auf Sicht	408.0231	3	(10)
Nach Sanden	408.0622	4	(1)
Nachschieben von Zügen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Nachschieben, außerplanmäßiges Nachschieben	408.0441	1	(1)
Nachschieben, Befehl 14.9	408.0441	5	
Nachschieben, Befehle	408.0441	1	(4)
Nachschieben, Merkhinweis, Sperre	408.0441	2	(2)
Nachschieben, planmäßig nachgeschobene Züge	408.0441	1	(1)
Nachschieben, Rückmelden auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock	408.0441	2	(1)
Nachschieben, Schiebetriebfahrzeug nicht mit dem Zug gekuppelt	408.0441	3	(2)
Nachschieben, Selbststellbetrieb	408.0441	1	(3)
Nachschieben, unbeabsichtigtes Trennen vom Zug	408.0441	4	
Nachschieben, Zugmeldungen oder Benachrichtigungen, Wortlaut	408.0441	1	(2)
Nachtzeichen Formsignal erloschen	408.0611	3	
Nachweis (Vorgänge, Aufträge, Meldungen) beim Rangieren	408.4811	6	(1)
Nebenfahrzeuge, mit/ohne Kraftantrieb, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Nebengleise, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Neigung, maßgebende	408.0101	2	(2)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
NL, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Notbremsüberbrückungsabschnitt, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Nothaltauftrag abgeben	408.0581	3	(1)
Nothaltauftrag, Maßnahmen nach Abgabe	408.0581	4	(1)
Notruf, LZB-Nothalt	408.0581	3	(4)
Notruf, Nothaltauftrag einleiten	408.0581	3	(2)
<b>O</b> berleitung, ausgeschaltet oder gestört	408.0474 408.4851	1 3	 (1)
Oberleitung, Bedienen von Ladestellen	408.4817	1	(1)
Oberleitung, Fahren mit gesenktem Stromabnehmer	408.0641	4	(2)
Oberleitung, Fahrweg prüfen	408.0231	3	(5)
Oberleitung, Feuer im Zug	408.0554	2	(2)
Oberleitung, heftig schwankend	408.0554	1	(1)
Oberleitung, Mängel/schadhaft	408.0641	4	(1)
Oberleitung, Rangieren, Fahrweg beobachten	408.4814	4	(1)
Offene Türen	408.0552	1	(1)
Orientierungszeichen „PZB BÜ“, PZB-Zwangsbremsung	408.0651	3	(2)
Orientierungszeichen „PZB BÜ“, zusätzliche Befehle	408.0421 408.0641	1 3	(13) (1)
Ort der Befehlsübermittlung	408.0411	2	(1)
Ortskenntnis, Triebfahrzeugführer nicht ausreichend	408.0301		
Ortsstellbereich, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Ortsstellbereich, Rangieren im	408.4811	4	(1)
OS, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
<b>ö</b> rtliche Zusätze	408.4801	2	(1)
<b>P</b> lanmäßig Halt, Fahren mit gesenktem Stromabnehmer	408.0641	4	(2)
Prüfen durch Hinsehen	408.0625	4	
PZB-Fahrzeugeinrichtung gestört	408.0651	2	
PZB-Streckeneinrichtung gestört	408.0651	1	(1)
PZB-Streckeneinrichtung, gestört Orientierungszeichen „PZB-BÜ“	408.0651	1	(4)
PZB-Zwangsbremsung	408.0531 408.0651	1 3	
PZB-Zwangsbremsung an Zufahrtsicherungssignal	408.0531	2	(6)
PZB-Zwangsbremsung, andere Stellen	408.0651	3	(3)
PZB BÜ	408.0651 408.0651	1 3	(4) (2)
<b>R</b> angierbegleiter	408.4811	1	

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Rangierbegleiter, Ausführen der Aufgaben	408.4814	1	
Rangierbegleiter, Fahrauftrag	408.4814	2	
Rangierbegleiter, Fahrbereitschaft feststellen	408.4813	2	(3)
Rangierbegleiter, Fahrweg beobachten	408.4814	4	(4)
Rangierbegleiter, Fahrzeuge festlegen	408.4831	2	(4)
Rangierbegleiter, Ladestellen bedienen	408.4817	1	(1)
Rangierbegleiter, Luftbremskopf	408.4821	3	
Rangierbegleiter, Oberleitung	408.4817	1	(2)
Rangierbegleiter, Rangieren auf Hauptgleisen	408.4841	2	(5)
	408.4841	4	(1)
Rangierbegleiter, Rangierverbot	408.4841	6	(2)
Rangierbegleiter, Umschlaggleise bedienen	408.4817	2	
Rangierbegleiter, verständigen	408.4811	3	(5)
	408.4811	3	(6)
Rangierbegleiter, Verschieben	408.4814	11	(1)
Rangierbegleiter, Verständigen	408.4813	1	(2)
	408.4813	1	(3)
Rangierbegleiter, Verständigen der Tätigen beim Rangieren, Ladestellen	408.4817	1	(1)
Rangierbezirk	408.4813	3	(1)
Rangieren, andere Übergänge sichern	408.4816	2	(2)
Rangieren, Ansage des freien Fahrwegs	408.4814	5	(1)
Rangieren, Ausfahrngleis	408.4841	2	(1)
Rangieren, Bahnübergang sichern beim Rangieren, technische Sicherung	408.4816	1	(1)
Rangieren, Bedienen von Ladestellen mit Oberleitung	408.4817	1	(1)
Rangieren, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Rangieren, Behandlung von Lü-Sendungen	408.4841	8	
Rangieren, Beobachten des Fahrwegs	408.4814	4	(1)
Rangieren, Beschäftigte warnen	408.4814	4	(3)
Rangieren, Bremsen	408.4821	1	(1)
Rangieren, Entkuppeln während der Fahrt	408.4814	9	
Rangieren, Fahrauftrag	408.4814	2	
Rangieren, Geschwindigkeit	408.4814	3	(1)
Rangieren, Grundsatz	408.4811	1	
Rangieren, Hauptgleis	408.4841	1	
Rangieren, stärker geneigte Gleise	408.4814	7	
Rangieren, Signal zurücknehmen	408.4815	18	
Rangieren, Strecken mit Stichstreckenblock	408.0487	3	(3)
Rangieren, Übergänge für Reisende sichern	408.4816	2	(1)
Rangieren, Verhalten bei Gefahr	408.4811	5	(1)
Rangieren, Vorbeifahrt an Signalen	408.4815	17	(3)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Rangieren, Weichen auffahren	408.4815	15	(1)
Rangierfahrt, Befahren eines gesperrten Bahnhofsgleises	408.4851	1	(4)
Rangierfahrt, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Rangierfahrt, Übergang in Zugfahrt	408.0488	1	(1)
	408.4812	1	(1)
Rangierfahrt, Übergang in Zugfahrt auf freier Strecke, Zustimmung	408.0488	1	(4)
Rangierfahrt, Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt	408.0488	2	(1)
	408.4812	2	(1)
Rangierfahrten, Ansage des freien Fahrwegs	408.4814	5	(1)
Rangierfunk, Regeln	408.4811	3	(4)
Rangierseite	408.4811	3	(6)
Rangiersignale	408.4811	3	(6)
Räumung der Gleise	408.0423	2	(8)
Räumungsprüfstelle	408.0241	2	(1)
	408.0242	1	
	408.0243	1	
	408.0244	1	
Räumungsprüfstelle, Feststellungen	408.0241	4	
Räumungsprüfstelle, Stichstreckenblock	408.0487	6	(2)
Räumungsprüfung	408.0241	1	
Räumungsprüfung auf Zeit, Anlässe	408.0244	5	(1)
Räumungsprüfung auf Zeit, Arbeiten	408.0475	8	(1)
Räumungsprüfung auf Zeit, Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung	408.0622	1	(2)
	408.0622	1	(5)
Räumungsprüfung auf Zeit, Feststellungen ersetzen	408.0244	6	(1)
Räumungsprüfung, Bestätigen der Räumungsprüfung	408.0242	4	
Räumungsprüfung, Bestätigung, Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	408.0521	1	
	408.0521	4	
Räumungsprüfung, ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	408.0653	1	(4)
Räumungsprüfung, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	8	(1)
Räumungsprüfung, Gleise erkunden	408.0541	2	(3)
Räumungsprüfung, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	408.0611	1	(2)
Räumungsprüfung, Hilfszug bei unterbrochener Arbeitszeit	408.0485	3	
Räumungsprüfung, LZB-Übertragungsausfall	408.0652	1	(4)
Räumungsprüfung, Rangieren auf Einfahrgleis	408.4841	2	(5)
Räumungsprüfung, selbsttätiger Streckenblock, Sperrfahrten	408.0481	6	(1)
Räumungsprüfung, selbsttätiger Streckenblock, zuletzt gefahrener Zug	408.0481	6	(2)
Räumungsprüfung, Schlussignal fehlt	408.0551	2	(1)
Räumungsprüfung, Sperrfahrten	408.0481	5	(5)
Räumungsprüfung, Stichstreckenblock	408.0487	1	(2)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Räumungsprüfung, Strecken ohne Streckenblock	408.0242	2	
Räumungsprüfung, Streckenblock gestört	408.0622	1	(1)
Räumungsprüfung, Übergang Zugfahrt in eine Rangierfahrt	408.0488	2	(1)
Räumungsprüfung, Zug/Zugteil bleibt auf der Strecke stehen	408.0571	7	(3)
Räumungsprüfung, Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt zulassen	408.0261	1	(1)
Regelfahrzeuge, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Regelgleis, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Regelgleis, gewöhnliche Fahrtrichtung	408.0212	1	
Regelhalt, gewöhnlicher Halteplatz	408.0101	2	(2)
Regelzüge, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Reihenfolge der Züge bei Gleissperrungen, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	3	
Reihenfolge der Züge, Änderung	408.0492	8	
Reihenfolge der Züge, Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	408.0501	1	(1)
Reihenfolge der Züge, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	3	
Reisende sichern an höhengleichen Übergängen	408.0491 408.4816	2	(1)
Reisende warnen, Selbststellbetrieb	408.0632	1	(4)
Reisende, Fahrwegsicherung bei Rangierfahrten	408.4815	7	
Reisende, Feuer im Zug	408.0554	2	(3)
Reisende, Gleise erkunden	408.0541	1	(1)
Reisende, Halt im Tunnel	408.0641	5	
Reisende, Sichern an höhengleichen Übergängen	408.4818	1	(3)
Reisenden warnen an Bahnsteigen nicht möglich	408.0632	1	
Reisendeninformation nicht möglich, außerplanmäßiger Gleiswechsel	408.0633	1	
Reisezug befährt Güterzuggleis	408.0211 408.0212	2 3	(2) (2)
Relaisblock	408.0622	4	(3)
Release Speed, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Riegel, Grundstellung	408.0131	1	
Riegel, Sperre bei Arbeiten	408.0475	3	
Rückblockung	408.0243 408.0243 408.0243	3 4 6	
Rückblockung, vorzeitig	408.0622	2	
Rückmelden	408.0221	1	(1)
Rückmelden, Rückmeldung, auf Strecken ohne Streckenblock	408.0242	4	



<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Rückmelden, Rückmeldung, Anlässe für das Einführen	408.0243	5	(1)
Rückmelden, Rückmeldung, Arbeiten	408.0475	8	(1)
Rückmelden, Rückmeldung, Ausweichanschlussstellen	408.0261	4	(2)
Rückmelden, Rückmeldung, bestätigen auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock	408.0244	3	(1)
Rückmelden, Rückmeldung, Begriff, Wortlaut	408.0221	4	(1)
Rückmelden, Rückmeldung, Einführen auf Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock	408.0243	5	(2)
	408.0243	6	(1)
Rückmelden, Rückmeldung, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	408.0611	1	(1)
Rückmelden, Rückmeldung, Hilfszug bei unterbrochener Arbeitszeit	408.0485	2	(1)
Rückmeldeposten bei selbsttätigem Streckenblock	408.0244	5	(7)
Rücknahme der Abmeldung	408.0221	3	(8)
Schiebetriebfahrzeug, nicht mit dem Zug gekuppelt	408.0441	3	(1)
Schiebetriebfahrzeug, nicht mit dem Zug gekuppelt, Fahrweg prüfen	408.0231	3	(9)
Schlussignal feststellen vor Zurückstellen von Hauptsignalen	408.0251	3	(1)
Schlussignal, fehlt	408.0551	2	(1)
Schlussignal, Feststellung bei Räumungsprüfung	408.0241	4	
Schlussignal, Kann nicht festgestellt werden	408.0243	6	(3)
Schlussignal, zweifelhaft	408.0551	3	
Schlusssignals, Feststellung ersetzen	408.0244	6	(1)
Schmierfilm	408.0561		(1)
Schneeräumfahrten	408.0435	1	(5)
Schneeräumfahrten in Bahnhofsgleisen	408.0435	6	
Schneeräumfahrten, Bahnhof oder Abzweigstelle	408.0471	2	(1)
Schneeräumfahrten, Bahnhofsgleise, die nicht befahren werden dürfen	408.4812	3	(2)
Schneeräumfahrten, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Schneeräumfahrten, gesperrte Gleise der freien Strecke	408.0471	1	(1)
	408.0471	1	(7)
Schneeräumfahrten, Sperren von Nachbargleisen	408.4851	1	(10)
Schranken, Rangieren, Bahnübergang	408.4816	1	(1)
Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten kann nicht benachrichtigt werden	408.0421	1	(13)
Schrankenwärter, voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit	408.0421	1	(8)
Schrankenwärter, Zulassen einer Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt	408.0261	1	(1)
Schwerwagen	408.0435	1	(2)
Schwerwagen, besondere Regeln	408.0435	2	
Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan, von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	408.0435	1	(8)
Selbststellbetrieb, Abschnittsprüfung bei Arbeiten	408.0475	6	
Selbststellbetrieb, Aktivieren von Langsamfahrstellen	408.0475	8	(3)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Selbststellbetrieb, Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	408.0521	3	
Selbststellbetrieb, bei Befehl 14.8	408.0431	2	(3)
Selbststellbetrieb, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Selbststellbetrieb, Eingeben von Langsamfahrstellen	408.0475	8	(2)
Selbststellbetrieb, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	4	(3)
Selbststellbetrieb, Fahrzeugbewegungen, die während einer Zugfahrt verboten sind	408.4813	3	(1)
Selbststellbetrieb, Feststellungen bei Räumungsprüfung	408.0241	4	
Selbststellbetrieb, Gleise der freien Strecke sperren	408.0471	1	(5)
Selbststellbetrieb, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	408.0611	1	(2)
Selbststellbetrieb, Langsamfahrstelle	408.0641	1	(3)
Selbststellbetrieb, Meldung des Tf bei Haltstellung eines Signals	408.0492	9	(2)
Selbststellbetrieb, Oberleitung abgeschaltet	408.0474	2	(1)
Selbststellbetrieb, PZB-Streckeneinrichtung gestört	408.0651	1	(7)
Selbststellbetrieb, Räumungsprüfung auf Zeit	408.0244	5	(5)
Selbststellbetrieb, Reisende warnen,	408.0632	1	(4)
Selbststellbetrieb, Schlussignal fehlt	408.0551	2	(1)
Selbststellbetrieb, technische Bahnübergangssicherung gestört	408.0641	3	(3)
Selbststellbetrieb, Wirkung	408.0251	2	(1)
Selbststellbetrieb, zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	408.0244	4	(8)
Selbststellbetrieb, Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt zulassen	408.0261	1	(1)
Selbststellbetrieb, Zugfahrten mit besonderem Auftrag	408.0232	4	
Selbststellbetrieb, Zurücksetzen eines Zuges	408.0572	1	(2)
Selbststellbetrieb, Zustimmung zum Rangieren	408.4813	3	(1)
Selbsttätige Blockeinrichtungen, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	4	(2)
Selbsttätige Blockstellen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Selbsttätiger Streckenbock	408.0622	4	(2)
Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (Lü-Sendungen)	408.0435	1	(2)
Sichern der Reisenden, höhengleiche Übergänge	408.0491 408.4816	2	(1)
Sichern, Weiche gegen Umstellen	408.4815	13	
Sichern, Weichen auf Ladestellen mit Oberleitung	408.4817	1	(3)
Sichern, Weichen der Einfahrstraße bei der Ausfahrt	408.0492	3	
Sichern, Weichen usw. durch Sperren	408.4815	13	
Sichtverbindung, Rangieren	408.4811	3	(6)
Signal-Zugschlussstelle, Zurückstellen des Signals auf Halt	408.0251	3	(1)
Signal-Zugschlussstellen	408.0251	7	
Signal nicht sichtbar	408.0331	3	(1)
Signal zurücknehmen	408.4815	18	

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Signalabhängigkeit, aufgehoben, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Signalbedienung, Hilfszüge bei unterbrochener Arbeitszeit	408.0485	3	
Signalbedienung, Sperrfahrten	408.0481	5	
Signale Ne 14 bei Kleinwagenfahrten	408.0481	9	(2)
Signale, Gültigkeit bei mehreren Sperrfahrten	408.0481	9	(1)
Signale, Lichthauptsignal erloschen	408.0611	1	(2)
Signale, Nachtzeichen Formsignal erloschen	408.0611	3	
Signale, Reißen der Stelleitung	408.0611	9	(1)
Signale, vorzeitig auf Halt	408.0611	6	
Signale, Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erlischt nicht	408.0611	5	
Signalflügelkupplung, gestört	408.0611	7	
Signalgeführt, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Signalgeführt, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	408.0611	1	(2)
Signalgesteuerte Bahnübergangssicherungsanlagen	408.0455	3	(3)
Signalnottaste	408.0455	3	(2)
Sollgeschwindigkeit, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Sperrabschnitt, Stichstreckenblock	408.0487	4	(2)
Sperren von Bahnhofsgleisen	408.4851	1	(1)
Sperrfahrten, Beenden, freie Strecke	408.0481	13	(2)
Sperrfahrten, Beenden, Meldung	408.0481	13	(3)
Sperrfahrten, Beenden, Zugmeldestelle	408.0481	13	(1)
Sperrfahrten, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Sperrfahrten, Bezeichnen	408.0202	1	
Sperrfahrten, Stichstreckenblock, Bedienung von Anschlussstellen.	408.0487	4	(5)
Sperrsignal zurücknehmen	408.4815	18	
Sperrsignal, Grundstellung	408.0131	1	
	408.4815	1	
Sperrsignal, Vorbeifahrt mit Rangierfahrt	408.4815	17	(1)
Sperrsignale, Maßnahmen bei Störung	408.0611	8	(1)
	408.0611	9	(2)
Sperrsignale, Sperre bei Arbeiten	408.0475	3	
Sperrung, Stichstreckenblock	408.0487	4	(1)
Spitzensignal, Nachtzeichen nicht in Ordnung	408.0551	1	(1)
Spitzenverschluss, Befahren von ortsgestellten Weichen ohne	408.4815	6	
Spurrillen, vereiste	408.0541	3	(1)
SR, Zustimmung zur Abfahrt	408.0331	2	
Standort des Zuges melden, ETCS-Fahrzeugeinrichtung gestört	408.0653	1	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Standort des Zuges melden, LZB-Übertragungsausfall	408.0652	1	(1)
Standortmeldung	408.0411	2	(5)
Stichstreckenblock, Bedienen von Anschlussstellen	408.0487	3	(3)
Stichstreckenblock, Befehle	408.0487	8	
Stichstreckenblock, Benachrichtigung von Arbeitsstellen bei Stichstreckenblock	408.0487	5	(2)
Stichstreckenblock, Benachrichtigung von Bahnübergangsposten	408.0487	5	(1)
Stichstreckenblock, erster Zug nach Arbeitsruhe	408.0487	3	(2)
Stichstreckenblock, Rangieren	408.0487	3	(3)
Stichstreckenblock, Räumungsprüfstelle	408.0487	6	(2)
Stichstreckenblock, Räumungsprüfung	408.0487	1	(2)
Stichstreckenblock, Sperrabschnitt	408.0487	4	(2)
Stichstreckenblock, Sperrung der Gleise	408.0487	4	(1)
Stichstreckenblock, Strecken mit, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Stichstreckenblock, unterbrochene Arbeitszeit	408.0487	1	(3)
Stichstreckenblock, Zulassung der Fahrt	408.0487	3	(1)
Stichstreckenblock, Züge	408.0487	1	(1)
Strecke benachrichtigen, Zurücksetzen eines Zuges	408.0572	1	(2)
Streckenblock, automatisch	408.0101 408.4801	2 2	(2) (2)
Streckenblock, Abmelden	408.0221	3	(2)
Streckenblock, Annehmen	408.0221	2	(7)
Streckenblock, Bahnhofsgleise	408.0231	3	(7)
Streckenblock, Bedienung für Sperrfahrten	408.0481	5	(3)
Streckenfahrplan	408.0421	2	(2)
Streckenfahrplan, Fahrordnung auf der freien Strecke	408.0212	3	(1)
Streckengleisfreimeldeanlage, Rangieren auf Hauptgleis	408.4841	2	(2)
Streckengleisfreimeldeanlagen, Besonderheiten bei Räumungsprüfung	408.0243 408.0243	2 6	
Stromabnehmer, Fahren mit gesenktem	408.0641	4	(2)
Stromabnehmer, Fahrwegprüfen bei Tfz mit gehobenem	408.0231	3	(5)
Stumpfgleise	408.0451	2	
Sturmwarnung	408.0541	7	
Tätigkeiten, Rangieren	408.4802	1	
Technische Meldeeinrichtungen	408.0221	1	(6)
Telekommunikationseinrichtungen, Stichstreckenblock, völlig gestört	408.0487	6	(1)
Traktionsart, Änderung	408.0492	7	
Traktionsart, Bekanntgabe bei Zug des Gelegenheitsverkehrs	408.0431	1	(2)
Triebfahrzeug, gehobene Stromabnehmer	408.0231	3	(5)
Triebfahrzeuge, besetzen	408.4811	2	

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Triebfahrzeuge, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Triebfahrzeuge, mit gehobenem Stromabnehmer, Oberleitung abgeschaltet	408.0474	1	
Triebfahrzeugführer, Fahrzeuge festlegen	408.4831	2	(4)
Triebfahrzeugführer, Ortskenntnis nicht ausreichend	408.0301		
Triebfahrzeugführer, Personalwechsel bei Stichstreckenblock	408.0487	3	(2)
Trittstufen ausfahren	408.0435 408.0435	1 4	(5)
TR, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
TR, Wechsel nach	408.0531	1	
<b>Uhr, Mitarbeiter</b>	408.0111	4	
Uhr, umstellen	408.0111 408.4802	10 10	(1) (1)
Uhrzeitvergleich, durchführen	408.0111 408.4802	9 9	
Uhrzeitvergleich, Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der mitteleuropäischen Sommerzeit (MESZ)	408.0111 408.4802	10 10	
Umleiten von Zügen	408.0431	2	(1)
Umleiten von Zügen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Umleitungen unter erleichterten Bedingungen	408.0431	2	(2)
Unregelmäßigkeiten, Fahrzeuge oder Ladungen	408.0553	1	
Unregelmäßigkeiten, offene Türen	408.0552	1	(1)
Unregelmäßigkeiten, Rangieren, an Bahnanlagen und Fahrzeugen	408.4811	5	(2)
Unregelmäßigkeiten, Stromabnehmer	408.0554	1	(1)
Unterbrochene Arbeitszeit	408.0111 408.4802	7 7	
Unterbrochene Arbeitszeit, Anordnungen über den Zugverkehr	408.0401	2	
Unterbrochene Arbeitszeit, Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	408.0501	1	(1)
Unterbrochene Arbeitszeit, Fahrweg prüfen	408.0231	3	(2)
Unterbrochene Arbeitszeit, Fahrweg sichern	408.0232	5	
Unterbrochene Arbeitszeit, Gleise erkunden	408.0541	2	(1)
Unterbrochene Arbeitszeit, Hilfszüge auf Strecken mit	408.0485	1	
Unterbrochene Arbeitszeit, Sperrfahrten während	408.0481 408.0481	1 5	(1) (6)
Unterbrochene Arbeitszeit, Stichstreckenblock, erster Zug nach Arbeitsruhe	408.0487	3	(2)
Unterbrochene Arbeitszeit, Zustimmung zur Abfahrt, Stichstreckenblock	408.0487	1	(3)
Unvorhergesehenes Halten einer Rangierfahrt	408.4811	5	(2)
Unvorhergesehenes Halten eines Zuges	408.0571	1	

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Unzulässige Vorbeifahrt an ETCS-Halt	408.0531	1	
Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignal	408.0531	1	
Unzulässige Vorbeifahrt an LZB-Halt	408.0531	1	
Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt, Zugschluss	408.0488	2	(1)
Übergang, Rangierfahrt in Zugfahrt	408.0488	1	(1)
	408.4812	1	(1)
Übergang, Zugfahrt in Rangierfahrt	408.0488	2	(1)
	408.4812	2	(1)
Übergänge, andere, sichern beim Rangieren	408.4816	2	(2)
Überholen, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Überleitstellen, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Übermittlungsarten, Befehle	408.0411	2	(2)
Übermittlungscode	408.0411	2	(12)
Übertragung von Tätigkeiten	408.4802	2	
Überwachende Zugmeldestelle, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Überwachungssiegel, lösen	408.0621	2	(1)
Überwachungssiegel, Maßnahmen bei gelöstem	408.0621	2	(2)
Verlassen des Stellwerks	408.0111	8	
Verlässensfeststellung, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Verminderter Reibwert	408.0561		(1)
Verschieben, Baugleis	408.4814	11	(3)
Verschieben, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Verschieben, Durchführen	408.4814	11	(1)
Verspätung	408.0492	1	(1)
Verständigen, Aufträge / Meldungen wiederholen	408.0202	3	
Verständigen, Bediener bei Rückmeldung	408.0243	5	(3)
Verständigen, Beteiligte	408.4813	1	(1)
Verständigen, durch Rangierbegleiter	408.4813	1	(2)
Verständigen, durch Triebfahrzeugführer	408.4813	1	(1)
Verständigen, durch Weichenwärter	408.4813	1	(3)
Verständigen, Fahrauftrag des Rangierbegleiters	408.4811	3	(5)
Verständigen, örtliche Besonderheiten	408.4811	4	(1)
Verständigen, Personen	408.4813	1	(1)
Verständigen, Rangierfunk	408.4811	3	(4)
Verständigen, Rangierseite	408.4811	3	(6)
Verständigen, Sichtverbindung	408.4811	3	(6)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Verständigen, unvorhergesehener Halt eines Zuges	408.0571	2	
	408.0571	3	
Verständigen, Unterbrechung Sichtverbindung	408.4811	3	(6)
Verständigen, Verbindungsmann	408.4811	3	(6)
Verständigen, Verzicht auf Verständigung des Weichenwärters	408.4813	1	(1)
Verständigen, wiederholen der Aufträge	408.4811	3	(1)
Verständigen, Zustimmung des Weichenwärters	408.4813	1	(3)
Verständigung, völlig gestört	408.0631	1	
Verständigung, völlig gestört, Ablassen der Züge	408.0631	3	(1)
Verständigung, völlig gestört, Bahnübergang	408.0631	5	
Verständigung, völlig gestört, Blockstelle	408.0631	4	
Verständigung, völlig gestört, Maßnahmen	408.0631	3	(2)
Versuchsfahrten, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Verzicht auf das Einführen, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	1	(1)
Verzicht auf die Zustimmung des Weichenwärters	408.4813	3	(2)
Virtuelle Blockstelle, Räumungsprüfung	408.0244	4	(6)
Virtuelle Blockstelle, Sperre nach Halt	408.0492	9	(1)
Virtuelle Blockstellen, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
VMZ 200	408.0431	2	(3)
Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen, Abmelden	408.0435	1	(8)
Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen, Begriffe	408.0435	1	(1)
Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen, ergänzende Anordnungen	408.0435	3	(2)
Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen, Sonstige Abweichungen	408.0435	1	(5)
Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen; Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten	408.0435	1	(9)
Voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit	408.0421	1	(8)
Vorbeifahrt am erloschenen Lichtsperrsignal	408.0455	1	(2)
Vorbeifahrt am Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist	408.0455	1	(2)
Vorbeifahrt an mehreren Signalen oder mehreren virtuellen Blockstellen	408.0411	3	(3)
Vorbeifahrt an Signalen Ne 14, Zurücksetzen eines Zuges	408.0572	3	(3)
Vorbeifahrt an Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre	408.0531	1	
Vorbeifahrt an Wärterhaltscheibe	408.0455	1	(3)
Vorbeifahrt, Grenzsinal am Ende einer ETCS-Strecke	408.0455	2	(5)
Vordrucke, aufbewahren	408.0203	4	
Vorsichtsignal erlischt nicht	408.0611	5	
Vorsignal, „Halt erwarten“ nicht möglich	408.0611	4	
Vorsignale, Reißen der Stelleitung	408.0611	9	(1)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Völlig gestörte Verständigung, Begriff	408.0631	1	
Wagen, Abstellen im Baugleis	408.4831	1	(2)
Wagen, Abstellen vor freizuhaltenden Abschnitt	408.4831	1	(1)
Wagen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Warnen an Bahnsteigen, Reisende	408.0632	1	
Wegfall der Maßnahmen	408.0633	2	
Weiche auffahren	408.4815	15	(1)
Weiche durch Sperre sichern	408.4815	13	
Weiche umkurbeln	408.4815	14	
Weiche, EZMG-Stellwerk, gestört	408.4815	9	(1)
Weiche, Grundstellung	408.0131 408.4815	1 1	
Weiche, Umstellverbot	408.0131 408.4815	2 4	(2)
Weiche, Zungenvorrichtung unvollständig	408.4815	10	(2)
Weichen, Fahrwegsicherung bei Zugfahrten	408.0232	1	
Weichen, Feststellen der richtigen Stellung	408.0231	2	
Weichen, Flachkreuzungen	408.0131	3	
Weichen, mittelbare Fahrwegprüfung	408.0231	3	(9)
Weichen, Maßnahmen bei gestörtem Gleisfreimeldeabschnitt	408.0625	4	
Weichen, Rangieren, Reihenfolge beim Umstellen	408.4815	3	
Weichen, Reihenfolge der Bedienhandlungen beim Bedienen von Ladestellen	408.4817	1	(2)
Weichen, Sperre bei Arbeiten	408.0475	3	
Weichenbereich, Fahrweg prüfen	408.0231	3	(9)
Weichenlaufkette	408.4813	3	(1)
Weichenselbstlauf	408.4813	3	(1)
Weichensignal gestört	408.4815	12	
Weichenwärter, Ansage freier Fahrweg	408.4814	5	(2)
Weichenwärter, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Weichenwärter, Verständigen	408.4813	1	(3)
Weichenwärter, Verständigen durch Triebfahrzeugführer	408.4813	1	(1)
Weichenwärter, Zustimmung beim Rangieren	408.4813	3	(1)
Weiterfahren, nach unvorhergesehenem Halt	408.0571 408.0571 408.0571	4 5 6	(1) (1) (1)
Weiterfahrt bei LZB-Halt	408.0411	2	(3)
Weiterfahrt, Einfahrt, Halten, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	11	(1)
Weiterfahrt, nach Anhalten wegen Gefahr	408.0581	5	



<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Weiterfahrt, Sperrfahrt	408.0481	12	
Wendezüge, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Wiederholen, Anbieten und Annehmen	408.0221	2	(5)
Wiederholen, Aufträge / Meldungen	408.0202	3	
Wiederholen, mündliche Aufträge oder Meldungen beim Rangieren	408.4811	3	(1)
Wirbelstrombremse - Umleiten	408.0431	2	(4)
Wirbelstrombremse, Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	408.4812	3	(1)
Wirbelstrombremse, Rangieren, Verständigen	408.4813	1	(1)
Zielentfernung, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Zielgeschwindigkeit, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Zufahrtsicherungssignal	408.0531	2	(6)
Zufahrtsicherungssignal, automatischer Levelwechsel nach ETCS-Level 2	408.0653	4	
Zufahrtsicherungssignal, PZB-Zwangsbremung	408.0531	2	(6)
Zufahrtsicherungssignal, Vorbeifahrt auf besonderen Auftrag	408.0455	3	(5)
Zug nicht vollständig	408.0551	2	(3)
Zug vollständig	408.0551	2	(2)
Zug vorbereitet, melden	408.0321		
Zug, zuletzt gefahrener Zug nicht feststellbar	408.0244	4	(8)
Zugeinwirkung, Arbeiten	408.0475	1	
Zugfahrt mit besonderem Auftrag	408.0455	1	(1)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Bedingungen	408.0455	3	
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Befehl 1 bzw. 6 für Abzweigstellen	408.0455	2	(2)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Befehl 13	408.0455	2	(4)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Befehl 2.1	408.0455	2	(3)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Befehl 3	408.0455	2	(2)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Einzelräumungsprüfung, Anlass	408.0244	4	(1)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Erlaubniswechsel	408.0455	3	(4)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Halt vor der beabsichtigten Stelle	408.0455	5	(1)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Rückmelden, Anlass	408.0243	5	(1)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, signalgesteuerte Bahnübergangssicherungsanlagen	408.0455	3	(3)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Signalnottaste	408.0455	3	(2)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, umleiten	408.0431	2	(2)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignal	408.0455	1	(2)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Weichen von Anschlussstellen gegen die Spitze befahren	408.0455	2	(1)
Zugfahrt mit besonderem Auftrag, Zufahrtsicherungssignal	408.0455	3	(5)
Zugfahrt, Übergang in Rangierfahrt	408.0488	2	(1)
	408.4812	2	(1)
Zugfahrt, Übergang in Rangierfahrt ohne Halt	408.0488	2	(3)
	408.4812	2	(3)
Zugfahrt, Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt	408.0488	1	(1)
	408.4812	1	(1)
Zugfahrten mit besonderem Auftrag, Fahrwegsicherungsmeldung	408.0233	3	(3)
Zugfolge, Fahren auf dem Gegengleis	408.0463	4	(1)
Zugfolgeabschnitt, Zulassen einer Zugfahrt	408.0261	1	(1)
Zugfolgeabschnitte, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Zugfolgestelle, ausgeschaltet	408.0101	2	(2)
Zugfolgestelle, zur Zugmeldestelle erklärt	408.0101	2	(2)
Zugfolgestellen, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Zugfolgestellen, Räumungsprüfung	408.0242	1	
	408.0243	1	
Zugfunk, Aufträge / Meldungen wiederholen	408.0202	3	
Zuglenkung mit Lenkplan, Anhalten vor der Signal-Zugschlussstelle	408.0521	3	
Zuglenkung mit Lenkplan, Arbeiten an technischen Einrichtungen	408.0475	8	(2)
	408.0475	8	(3)
Zuglenkung mit Lenkplan, Fahrzeugbewegungen, die während einer Zugfahrt verboten sind	408.4813	3	(1)
Zuglenkung mit Lenkplan, Feststellungen bei Räumungsprüfung	408.0241	4	
Zuglenkung mit Lenkplan, Haltstellung Hauptsignal nicht möglich	408.0611	1	(2)
Zuglenkung mit Lenkplan, Weiterfahrt nach Halt	408.0492	9	(2)
Zuglenkung mit Lenkplan, Wirkung	408.0251	2	(1)
Zuglenkung mit Lenkplan, Zugfahrt in Zugfolgeabschnitt zulassen	408.0261	1	(1)
Zuglenkung mit Lenkplan, Zugfahrten mit besonderem Auftrag	408.0232	4	
Zuglenkung, Begriff	408.0101A01		
	408.4801A01		
Zuglenkung, Zustimmung zum Rangieren	408.4813	3	(1)
Zugmeldebuch	408.0203	1	(1)
	408.0203	2	
Zugmeldebuch, aufbewahren	408.0203	4	
Zugmeldestelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	408.0501	1	(1)
Zugmeldestelle, angrenzende, Rangieren auf Einfahrgleis, Stichstreckenblock	408.0487	3	(3)
Zugmeldestelle, Räumungsprüfung	408.0244	1	

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Zugmeldestelle, überwachende, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Zugmeldestellen, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Zugmeldungen, Arten	408.0221	1	(1)
Zugmeldungen, einleiten	408.0221	1	(4)
Zugmeldungen, Fernsprechverbindung	408.0221	1	(2)
Zugmeldungen, parallel verlaufende Strecken	408.0221	1	(5)
Zugmeldungen, Verzicht	408.0221	1	(7)
Zugmeldungen, Zusätze	408.0221	1	(6)
Zugnummer, Bezeichnen der Züge	408.0202	1	
Zugnummer, Sperrfahrten	408.0481	3	
Zugpersonal, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Zugschlussmeldeposten	408.0241	3	
Zugschlussmeldeposten bei selbsttätigem Streckenblock	408.0244	6	(1)
Zugschlussmeldeposten, Bei Relaisblock	408.0243	5	(3)
Zugschlussstellen	408.0251	7	
Zugverspätung	408.0492	1	(1)
Zugvollständigkeitsmeldung, Abgabe durch Triebfahrzeugführer	408.0261	5	(1)
Zugvollständigkeitsmeldung, Ankunft auf Awanst	408.0261	4	(2)
Zugvollständigkeitsmeldung, Aufforderung durch Fdl	408.0261	5	(2)
Zugvollständigkeitsmeldung, bei Kleinwagenfahrt	408.0231	3	(6)
Zugvollständigkeitsmeldung, bei mittelbarer Prüfung	408.0231	3	(9)
Zugvollständigkeitsmeldung, Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt	408.0501	1	(2)
Zugvollständigkeitsmeldung, Wortlaut	408.0244	6	(2)
Zulassen einer Zugfahrt in einen Zugfolgeabschnitt	408.0261	1	(1)
Zulassen gleichzeitiger Fahrten	408.0261	2	
Zulassung Zugfahrt mit besonderem Auftrag zurücknehmen	408.0458	4	
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Befehl 14.6 zurückziehen	408.0458	5	(3)
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Befehl 14.9	408.0458	5	(2)
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Benachrichtigung zurücknehmen	408.0458	1	(3)
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Dunkelschaltung	408.0458	3	(4)
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, fahrender Zug, Bedingungen	408.0458	2	(2)
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, haltender Zug, Bedingungen	408.0458	2	(1)
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Halt durch Bediener	408.0458	3	(1)
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Hauptsignale hinter virtueller Blockstelle	408.0458	6	(2)
	408.0458	6	(3)
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Nottaste	408.0458	3	(3)
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, Selbststellbetrieb	408.0458	3	(2)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Zulassung Zugfahrt zurücknehmen, virtuelle Blockstellen	408.0458	6	(1)
Zungenverschluss, ortgestellte Weichen ohne Spitzenverschluss	408.4815	6	
Zungenvorrichtung nicht in Ordnung	408.4815	10	(1)
Zungenvorrichtung unvollständig	408.4815	10	(2)
Zurücknahme Hauptsignal	408.0458	1	(1)
Zurücknahme Hauptsignal, Hauptsignal wieder auf Fahrt stellen	408.0458	5	(1)
Zurücknahme, Signale beim Rangieren	408.4815	18	
Zurücksetzen eines Zuges, Vorbeifahrt an Signalen Ne 14	408.0572	3	(3)
Zurückstellen auf Halt, Hauptsignal	408.0251	3	(1)
Zusatzanlagen	408.4813	2	(2)
Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken	408.0101	2	(1)
	408.4801	2	(1)
Zusatzsignal, Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erlischt nicht	408.0611	5	
Zusätzliche oder abweichende Regeln	408.0101	2	(1)
	408.4801	2	(1)
Zusätzlicher Halt	408.0492	2	(2)
Zusätzlicher Halt, geeignetes Gleis	408.0492	2	(2)
Zuständiger Fahrdienstleiter, Gleise sperren	408.0471	1	(4)
Zustimmung	408.0488	1	(4)
Zustimmung des Weichenwärters	408.4813	3	(1)
Zustimmung in Sonderfällen	408.4813	3	(3)
Zustimmung zur Abfahrt	408.0331	1	
Zustimmung zur Abfahrt, Befehle bei Stichstreckenblock	408.0487	2	
Zustimmung zur Abfahrt, Benachrichtigung von Arbeitsstellen bei Stichstreckenblock	408.0487	5	(2)
Zustimmung zur Abfahrt, Stichstreckenblock, Benachrichtigung von Bahnübergangsposten	408.0487	5	(1)
Zustimmung zur Abfahrt, Stichstreckenblock, erster Zug nach Arbeitsruhe oder Personalwechsel Tf	408.0487	3	(2)
Zustimmung zur Abfahrt, völlig gestörte Verständigung, Stichstreckenblock	408.0487	6	(1)
Zustimmung zur Abfahrt, Verfahren, Stichstreckenblock	408.0487	1	(3)
Zustimmung zur Abfahrt, Wortlaut, Stichstreckenblock	408.0487	1	(4)
Zustimmung, Abfahrt allgemein	408.0321		
Zustimmung, Abfahrt Sperrfahrt	408.0481	8	(2)
Zustimmung, Ablassen einer Sperrfahrt	408.0481	4	(1)
Zustimmung, Arbeiten an technischen Einrichtungen	408.0475	8	(1)
Zustimmung, Arbeiten an technischen Einrichtungen, Abschnittsprüfung	408.0475	8	(1)
Zustimmung, Arbeiten auf Strecken mit Stichstreckenblock	408.0487	5	(2)
Zustimmung, Bediener bei ortsgestellten Weichen	408.4815	5	
Zustimmung, Bewegen Zug nach Anforderung von Hilfe	408.0571	4	(2)
	408.0571	5	(2)
Zustimmung, Einsetzen von Fahrzeugen	408.0481	4	(4)

<b>Stichwort</b>	<b>Regelwerk</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Absatz</b>
Zustimmung, Fahrdienstleiter bei Arbeiten	408.0475	8	(1)
Zustimmung, Fortsetzen nach Rangierverbot	408.4841	6	(2)
Zustimmung, Rangieren auf Ausfahrgleis	408.4841	2	(2)
Zustimmung, Rangieren auf Einfahrgleis	408.4841	3	(2)
Zustimmung, Rangieren Ausfahrgleis	408.4841	3	(3)
Zustimmung, Rangieren Einfahrgleis, Automatischer Streckenblock	408.4841	3	(3)
Zustimmung, Rangieren mit Lü-Sendung	408.4841	8	
Zustimmung, Rück-oder Weiterfahrt	408.0481	12	
Zustimmung, Sperrfahrt, die auf einer Abzweigstelle beginnt	408.0481	4	(2)
Zustimmung, vor Fahrauftrag	408.4814	2	
Zustimmung, Vorbeifahrt am gestörten oder Halt zeigenden Signal	408.4815	17	(3)
Zustimmung, Weichenwärter	408.4813	3	(1)
Zustimmung, Weiterfahrt nach Halt wegen drohender Gefahr	408.0581	5	
Züge beobachten	408.0262	1	
Züge des Gelegenheitsverkehrs	408.0431	1	(1)
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Änderung der Traktionsart	408.0492	7	
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Fahrordnung auf der freien Strecke	408.0212	3	(2)
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Gleise bestimmen	408.0211	2	
Züge des Gelegenheitsverkehrs, Zugarten	408.0431	1	(1)
Züge, Ablassen bei völlig gestörter Verständigung	408.0631	3	(1)
Züge, Anhalten für Hilfskräfte	408.0492	2	(1)
Züge, Ausfall	408.0431	3	
Züge, Ändern der Reihenfolge	408.0492	8	
Züge, Begriff	408.0101A01 408.4801A01		
Züge, Bezeichnen	408.0202	1	
Züge, Feuer	408.0554	2	(1)
Züge, Schutz gefährdeter	408.0581	2	(2)
Züge, Stichstreckenblock	408.0487	1	(1)
Züge, umleiten	408.0431	2	(1)
Züge, zurücksetzen	408.0572	1	(1)
Züge, zusätzlicher Halt	408.0492	2	(2)
Zwangsbremung in ETCS-Level 0	408.0531 408.0653	1 6	
Zwangsbremung, Orientierungszeichen „PZB-BÜ“	408.0651	3	(2)
Zwangsbremung, PZB	408.0531 408.0651	1 3	
Zwieschutzweichen, richtige Stellung	408.0231 408.0231	2 2	(1) (2)

