

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 Bundesverkehrsministeriums¹ 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.

¹ 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.

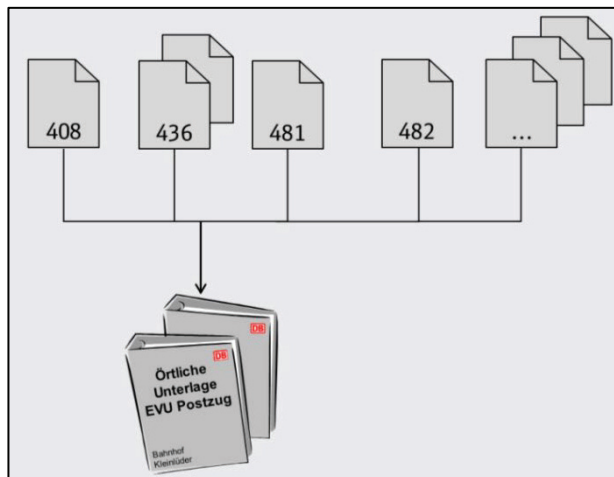
4.3 Betriebsstellenbuch

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.

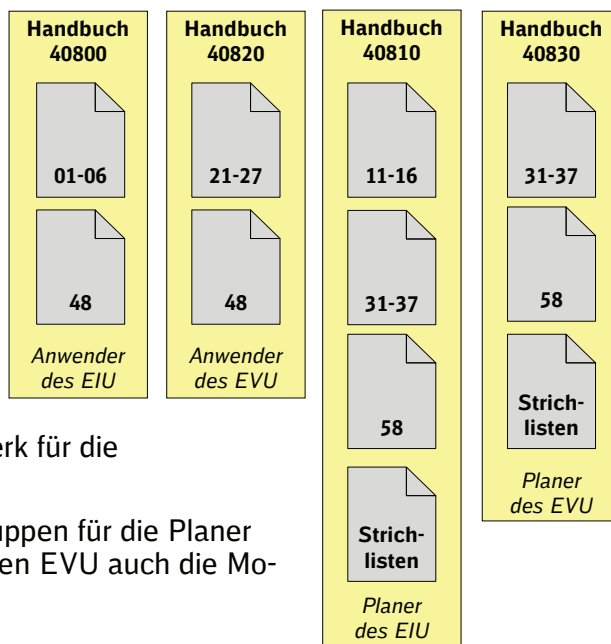


5. Handbücher und Druck

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.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Bormet
(Leiter Betriebsverfahren)

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

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.48; Richtlinien	408.4800 Seite 1

1 Verzeichnis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	408.48	13.12.2015	Neuherausgabe	
2	408.48	11.12.2016	Aktualisierung 01	
3	408.48	10.12.2017	Aktualisierung 02	
4	408.48	15.12.2019	Aktualisierung 03	
* 5	408.48	12.12.2021	Aktualisierung 04	

2 Richtlinien

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 Übermittlungscode 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	-
4801	Inhalt und zusätzliche Regeln			
	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)	Inhalt	Modulnr. 408...	Abschnitt (Absatz)
		Module neu	Module alt	
4801A01	Begriffe - neu			
		alle Begriffe	0102	
		Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	0901	2 (1) – (2)
4801A02	Abkürzungen - neu			
		alle Abkürzungen	0103	
4801A03	Verkehrstage - neu			
	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
4801A04	Gültigkeit der Module für Mitarbeiter - neu			
		Gültigkeit der Module für Mitarbeiter als Anwender der Modulgruppe 408.48	Vorspannseiten IV - XII	
4802	Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich			
	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)
4811	Allgemeines			

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
4812	Besonderheiten			
	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)
4813	Vorbereiten			
	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
4814	Durchführen - Regelfall			
	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)
4815	Durchführen – Weichen, Gleissperren, Signale			
	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)
4816	Durchführen – Übergänge sichern			
	1 (1) – (3)	Bahnübergänge sichern	0823	1 (1) – (3)
	2 (1) – (2)	Andere Übergänge sichern	0823	2 (1) – (2)
4817	Durchführen - Ladestellen oder Umschlaggleise bedienen -			
	1 (1) – (3)	Ladestellen mit Oberleitung	0824	1 (1) – (3)
	2	Umschlaggleise	0824	2
4818	Durchführen - Abstoßen und Ablaufen			
	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
4821	Fahrzeuge aufhalten			
	1 (1) – (4)	Bremsen	0831	1 (1) – (4)
	2 (1) – (5)	Hemmschuhe	0831	2 (1) – (5)
	3	Luftbremskopf	0831	3
4831	Fahrzeuge abstellen und festlegen			
	1 (1) – (2)	Abstellen	0841	1 (1) – (2)
	2 (1) – (4)	Festlegen	0841	2 (1) – (4)
4841	Auf Hauptgleisen rangieren			
	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
4851	Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört			

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 BTSF¹ 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 STM² 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

¹ Betrieblich-Technische Systemfunktionen

² = 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 -, 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	408.4841
	408.4801A02	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. 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 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 408.488 - 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 ge-

nannt. 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.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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

28.05.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Richtlinien 408.48, Aktualisierung 3, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung der Richtlinie 408.48 gilt ab 15.12.2019. Sie enthält folgende geänderte Richtlinien, Zusätze und Anhänge:

408.4800	408.4800Z03 (neu)	408.4801A01
408.4812	408.4815	408.4801A02
		408.4818

Erläuterungen**Allgemein**

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

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

408.4801 A01 – Rangieren, Begriffe

Die Definition „Flankenschutzraum“ wurde erweitert: Flankenschutzraum ist neu auch der Raum zwischen einem Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg. Hintergrund: Das Signal Ne 14 ist keine Flankenschutzeinrichtung. Das

...

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

Neu aufgenommen wurde die Definition des Begriffes „Abstellen“.

408.4801A02 – Abkürzungen

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

V = Geschwindigkeit

M = Maximal

Z = Zug.

408.4812 – Rangieren; Besonderheiten

Mit Bescheid vom 04.12.2017 hat das Eisenbahn-Bundesamt unter dem Geschäftszeichen 58413-554aüb/059-3400#323 den sofortigen Vollzug der Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) §§ 4 (2), 4 (7), 34 (1), 39 (2) und 42 (2) in Bezug auf die Regeln zum Übergang Zugfahrt in Rangierfahrt außerhalb von Bahnhöfen gemäß Richtlinie 408.0488 angeordnet.

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

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

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

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

408.4815 Abschnitt 17 – Rangieren; Durchführen – Weichen, Gleissperren, Signale

Aufgrund einer Ausnahmegenehmigung Nr. 102 zu den Richtlinien 301 – Signalbuch (hier: Richtlinie 301.1401) musste die Regel ergänzt werden. Das Signal Ne 14, welches nicht an ei-

nem Haupt- oder Sperrsignal aufgestellt ist, ist für Triebfahrzeugführer von Rangierfahrten ein Haltbegriff.

408.4818 Abschnitt 3 – Rangieren; Durchführen – Abstoßen und Ablaufen

Beladene Wageneinheiten oder Gelenkwagen dürfen beim Abstoßen oder Ablaufen durch Hemmschuhe aufgehalten werden, wenn dies in den örtlichen Zusätzen zugelassen ist. Durch die Regeländerung sind leere Wageneinheiten oder Gelenkwagen ausgenommen, d. h., sie dürfen beim Abstoßen oder Ablaufen ohne zusätzliche Maßnahmen durch Hemmschuhe aufgehalten werden. Die bisherigen Regeln in Richtlinie 408.4818 Abschnitt 3 unterscheiden nicht zwischen beladenen oder leeren Wageneinheiten oder Gelenkwagen, obwohl die Maßnahmen nach den Regeln in den Abschnitten 41 und 42 der Richtlinie 408.5818 ausschließlich für beladene Wageneinheiten oder Gelenkwagen vorgeschrieben sind. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass für leere Wageneinheiten oder Gelenkwagen keine Maßnahmen vorgeschrieben werden, wonach das Aufhalten mit Hemmschuhen durch zusätzliche Regeln in den örtlichen Zusätzen zugelassen werden müsste. Die Regel wurde aufgrund eines Verbesserungsvorschlages geändert.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.48 - Fahrdienstvorschrift

- Ausnahme 224 - Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt am Hauptsignal.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.

Dirk Menne

(Leiter Betriebssteuerung)

i. A.

Heike Villioth-Ebert

(Fachautorin Richtlinie 408)

23.11.2020

Richtlinie 408 -Fahrdienstvorschrift, Richtlinien 408.48, Aktualisierung 4, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung der Richtlinien 408.48 gilt ab 12.12.2021. Sie enthält folgende geänderte Richtlinien und Anhänge:

408.4800	408.4812	408.4816	408.4841
408.4800Z04(neu)	408.4813	408.4818	408.4851

Erläuterungen**Allgemein**

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

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

408.4800 – Verzeichnis der Aktualisierungen

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

408.4812 – Rangieren; BesonderheitenAbschnitt 2:

Die Regeln in Richtlinie 408 sind in die Bereiche "Züge fahren" und "Rangieren" gegliedert. Beim Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt und umgekehrt berühren sich die beiden Bereiche. Grundsätzlich darf eine Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten für die beteiligten Mitarbeiter die Regeln für das Fahren der Züge, die in den Richtliniengruppen 408.01 - 408.06 bzw. 408.21 - 27 gegeben sind. Die

...

Regeln gelten nicht für Mitarbeiter, die rangieren. Sie dürfen daher nicht in 408.48 gegeben werden. Folgerichtig werden die Regeln für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt gestrichen.

Abschnitt 2 Absatz (1), erster Anstrich:

Die Regel wurde gestrichen. Der Weichenwärter muss beim Einstellen des Fahrwegs für eine Rangierfahrt keine Beschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen mit solchen Fahrzeugen beachten, deren Trittstufen in Gleisen mit Bahnsteigen nicht ausgefahren werden dürfen. Ausfahrverbote von Trittstufen sind fahrzeugseitige Besonderheiten, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortet. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen teilt dem Triebfahrzeugführer in geeigneter Weise mit, in welchen Bahnhofsgleisen der Triebfahrzeugführer Ausfahrverbote von Trittstufen während seiner Rangierfahrt zu beachten hat.

Abschnitt 2 Absatz (1), vierter Anstrich (neu):

Für das Befahren von Bahnhofsgleisen mit Fahrzeugen der Baureihe 4010 und 4110 müssen Einschränkungen aufgrund Überschreitungen des Regellichtraums beachtet werden.

408.4813 – Rangieren; Vorbereiten

Abschnitt 1 Absatz 1 (a) Nr. 1: siehe hierzu Erläuterungen zu 408.4812 Abschnitt 2 Absatz (1), vierter Anstrich (neu).

Abschnitt 4 bezieht sich neu auf die Wahl der ETCS-Betriebsart SH, unabhängig von der Ausrüstung der Strecke und vom ETCS-Level. Der Abschnitt wurde in zwei Absätze gegliedert. Absatz 1 regelt unverändert die Bedingungen zum Wechsel in die ETCS-Betriebsart SH auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale. Im neuen Absatz 2 wurde aufgenommen, dass der Triebfahrzeugführer auf Strecken mit ETCS in ETCS-Betriebsart IS oder NP wechseln darf, wenn der Wechsel in die ETCS-Betriebsart SH nicht möglich ist. Der Wechsel in die ETCS-Betriebsart SH ist zum Beispiel nicht möglich, wenn auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 eine ETCS-Sperre aktiviert oder die ETCS-Funkübertragung ausgefallen ist. Ein Wechsel in die ETCS-Betriebsart SH kann auch nach Befahren bestimmter Balisen im Bereich von Einfahrweichen und anschließendem Fahrtrichtungswechsel nicht durchführbar sein.

408.4816 – Rangieren; Durchführen – Übergänge sichern

Abschnitt 1 Absatz (2) enthält geänderte Regeln für die Sicherung eines Bahnübergangs durch Posten. Die Regeln sind der D-GUV-I entnommen. Die geänderten Regeln sollen zum einen die Erkennbarkeit des Postens durch die Straßenverkehrsteilnehmer erhöhen und zum anderen die Sicherheit für den Posten selbst erhöhen. Der Erkennbarkeit des Postens wird durch das verpflichtende Tragen mindestens einer Warnweste erhöht. Wenn der Posten weitere Teile der persönlichen Schutzausrüstung trägt, ergibt sich dies aus der Gefährdungsbeurteilung seines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens. Die Sicherheit für den Posten erhöht sich durch die Regel, dass er sich in zunächst in Höhe des Andreaskreuzes am Fahrbahnrand gut sichtbar für den Straßenverkehr aufstellen muss und er die Fahrbahn erst bei einer ausreichend großen Lücke oder wenn der Verkehr zum Stillstand gekommen ist betreten darf. Die übrigen Regeln für das Sichern durch Posten waren bisher auch schon gegeben. Durch das Ergänzen der Regeln zur Erkennbarkeit und Sicherheit des Postens wurden die Regeln chronologisch gegeben und mit Anstrichen versehen.

408.4818 – Rangieren; Durchführen – Abstoßen und Ablaufen

Der Bedeutungsinhalt der Regel in Abschnitt 1 Absatz (2) wurde redaktionell richtiggestellt.

408.4841 Abschnitt 9 Absatz 2 - Rangieren; Auf Hauptgleisen rangieren

Die Regel im Absatz (1) b), dritter Anstrich, wurde formell als Unterabsatz c) eingefügt, weil sie nicht in das Gefüge der Aufzählung mit dem Beginn „Der Bediener muss...“ passt.

Die Regeln im Absatz (2) sind neu. Kleinwagen beeinflussen Gleisfreimeldeanlagen nicht zuverlässig. Weichen oder Gleissperren in Gleisfreimeldeabschnitten können daher umgestellt werden, wenn sie z. B. von Kleinwagen besetzt sind und die Gleisfreimeldeanlage das Besetztsein nicht wahrnimmt. Die Regeln müssen sicherstellen, dass Weichen bzw. Gleissperren in Gleisfreimeldeabschnitten beim Befahren durch Kleinwagen gesperrt sind. Gleisfreimeldeanlagen mit Gleisstromkreisen oder mit Achszählern sind gleich betroffen, so dass die Regeln im Absatz (2) für beide Anlagenarten gelten. Unterabsatz a) gibt Regeln für Anlagen ohne Weichenlaufkette, Unterabsatz b) für solche mit Weichenlaufkette. Zu den Stellwerken ohne Weichenlaufkette gehören auch mechanische oder elektromechanische Stellwerke. Durch das Zusammenfassen der Stellwerksbauarten konnte die Regel vereinfacht werden. Bei Stellwerken mit Weichenlaufkette wird immer Sperren der Weiche bzw. Gleissperre – einzeln oder durch Sperrung der Weichenlaufkette – und Anbringen einer Sperre an der Stelleinrichtung gefordert. Der sicher angezeigte Verschluss genügt nicht, da dieser durch die nicht zuverlässige Beeinflussung durch Kleinwagen nicht gewährleistet ist.

Sperren sind bei Weichen erforderlich, die gegen die Spitze und bei Weichen, die vom Herzstück aus befahren werden. Somit wird sichergestellt, dass zu befahrende Weichen unter Kleinwagen nicht umgestellt werden können.

Die Regeln richten sich grundsätzlich nach den für das Sichern von Weichen bei Zugfahrten gegebenen Regeln, berücksichtigen aber, dass für Kleinwagen der Fahrweg nicht festgelegt werden darf bzw. der Verschluss von Weichen als nicht sicher angezeigt gilt.

408.4851 Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört

Abschnitt 1 Absatz (1) e) wurde erweitert, um die BM 2014-015 in die Richtlinien zu überführen. Die ergänzten Regeln geben, vor dass ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern gesperrt werden muss, wenn in dieses Gleis ein Kleinwagen eingesetzt oder eingelassen wird und sich in diesem Gleis bereits weitere Fahrzeuge befinden. Dies gilt auch für den umgekehrten Fall, wenn Fahrzeuge -außer Kleinwagen in ein Gleis eingelassen werden sollen und das Gleis bereits von einem Kleinwagen besetzt ist. Hintergrund: Kleinwagen beeinflussen die Gleisfreimeldeanlagen mit Achszählern nicht zuverlässig. Daher kann beim Einlassen oder Einsetzen von Kleinwagen in ein bereits durch ein Regelfahrzeug besetztes Gleis der Kleinwagen nicht zuverlässig detektiert werden. Wenn jetzt das Regelfahrzeug oder auch der Kleinwagen, der zufällig die gleiche Achsenzahle wie das Regelfahrzeug aufweist, den Gleisabschnitt verlässt, kann durch das vollständige Erfassen der Achszahl des Kleinwagens bzw. durch das Auszählen der Achsen des Regelfahrzeugs zu einer Freianzeige des Gleisabschnitts kommen, obwohl der Gleisabschnitt tatsächlich noch von einem Fahrzeug besetzt ist. Um daraus entstehende Gefährdungen zu verhindern, muss das Gleis gesperrt werden. Wenn die Sperrung aufgehoben werden soll, muss der Weichenwärter durch eine Abschnittsprüfung feststellen, dass das Gleis frei ist.

Wenn das Gleis mit einer Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern zuerst von einem Kleinwagen besetzt wird, muss der Weichenwärter Merkhinweis „KL“ (siehe 408.4841 Abschnitt 9 Absatz (1) a) und Sperre nach 408.4841 Abschnitt 9 Absatz (1) b) anbringen. Der Merkhinweise und die Sperre verhindern das Einlassen einer Zugfahrt in den durch den Kleinwagen besetzten Gleisabschnitt. Wenn der Weichenwärter in das durch den Kleinwagen besetzte Gleis nun ein Regelfahrzeug als Rangierfahrt einlässt oder dem Einsetzen eines Regelfahrzeugs zustimmt, wird das Regelfahrzeug zumindest beim Einlassen durch den Achszähler gezählt. Wenn Regelfahrzeug und Kleinwagen die gleiche Achszahl haben und der Kleinwagen beim Verlassen des

Gleisabschnittes durch den Achszähler erfasst wird, kann der Gleisabschnitt als frei angezeigt werden, obwohl er noch durch ein Regelfahrzeug besetzt ist. Um die daraus entstehende Gefährdung zu verhindern, muss das Gleis gesperrt werden. Wenn die Sperrung aufgehoben werden soll, muss der Weichenwärter durch eine Abschnittsprüfung feststellen, dass das Gleis frei ist.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.48 - Rangieren

- BM 2014-015/B-BW Nr. 128 (A02)

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i.V. Menne

Leiter Eisenbahnbetriebsverfahren und
Digitalisierung Bahnbetrieb

i.V. Villioth-Ebert

Leiterin Fahrdienstvorschrift und Sa-
fety

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Inhalt und zusätzliche Regeln	408.4801 Seite 1

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
Züge fahren; 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.

* **Abstellen**

- * Züge und Triebfahrzeuge sind abgestellt, wenn sie nicht mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sind oder nicht gesteuert werden. Wagen sind abgestellt, sofern sie
- * nicht in Züge eingestellt sind oder nicht rangiert werden

Abstoßen

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

Abzweigstellen

Abzweigstellen sind ▶ Blockstellen der freien Strecke, wo ▶ Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können. Eine Abzweigstelle wird durch ihre Blocksignale bzw. Signale Ne 14 begrenzt.

Anschlussbahnhöfe

Anschlussbahnhöfe haben besondere Aufgaben bei der Meldung der ▶ Züge.

Anschlussstellen, Ausweichanschlussstellen

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

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

Anzeigegeführt

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

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

Arbeitendes Triebfahrzeug

Ein ▶ Triebfahrzeug ist arbeitend, wenn es Antriebskraft erzeugt.

aS-Zug

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

Aufdrücken

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

Aufgehobene Signalabhängigkeit

Signalabhängigkeit ist in folgenden Fällen aufgehoben:

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

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

Bahnanlagen

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

Bahnbetrieb

Bahnbetrieb ist das Bewegen von Fahrzeugen.

Zum Bahnbetrieb gehören das Fahren von Zügen und das Rangieren.

Bahnhöfe, Bahnhofsteile

Bahnhöfe sind ▶ Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo ▶ Züge beginnen, enden, halten, ▶ kreuzen, ▶ überholen oder wenden dürfen. Bahnhöfe können in Bahnhofsteile unterteilt sein. Bahnhofsteile können durch Zwischensignale bzw. Signale Ne 14 gegeneinander abgegrenzt sein.

Balise, Balisengruppe

Eine Balise ist ein im Gleis angeordnetes Datenübertragungselement.

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

Bei Neigetchnik übertragen Balisen Informationen für die Geschwindigkeitsüberwachung für Neigetchnik.

Bedarfshalt

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

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

Beidrücken

Beidrücken ist das Bewegen getrennt stehender ▶ Fahrzeuge zum Kuppeln.

Betriebshalt

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

Betriebsstellen

Betriebsstellen sind

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

Blockstellen

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

Es gibt Blockstellen für ▶ signalgeführte Züge, für ▶ anzeigegeführte ▶ Züge und für Züge in ETCS-Betriebsart SR.

Blockstellen für ▶ signalgeführte ▶ Züge sind an Hauptsignalen eingerichtet.

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

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

Blockstrecken

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

Deckungsstellen

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

Durchgehende Hauptgleise

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

Einfahrweiche

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

ETCS-Fahrterlaubnis

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

ETCS-Halt

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

ETCS-Zentrale

Zu einer ETCS-Zentrale gehören

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

Fahrdienstleiter

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

Fahrdienstleiter und Weichenwärter sind in den 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 oder einem Signal Ne 14 und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg oder Durchrutschweg.

Führungsgrößen

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

FS (Full Supervision)

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

Gegengleis

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

Geschobene Züge

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

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

Gewöhnlicher Halteplatz

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

Der gewöhnliche Halteplatz eines Reisezuges mit ▶ Betriebshalt oder eines Güterzuges ist möglichst nahe am Halt gebietenden Signal, vor dem LZB-Halt bzw. vor dem ETCS-Halt.

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

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

Gleiswechselbetrieb

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

Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke

Als Grenze zwischen den ▶ Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale bzw. die sie ersetzenden Signale Ne 14 oder Trapeztafeln, sonst die ▶ Einfahrweichen. Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann die Grenze anderweitig festgelegt sein. Bahnhofsgleise und andere Anlagen neben den ▶ durchgehenden ▶ Hauptgleisen, die über die Grenze hinausreichen, gehören zu den Bahnhofsanlagen.

Grenzsignal

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

Halt zum Sichern eines Bahnüberganges

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

Haltepunkte

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

Haltestellen

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

Hauptgleise

Hauptgleise sind die von ▶ Zügen planmäßig befahrenen Gleise.

IS (Isolation)

Betriebsart bei ETCS, wenn das ETCS-Fahrzeuggerät mit dem Störschalter abgeschaltet ist. Es sind keine Eingaben und Anzeigen über die Fahrzeuginrichtung möglich. Der Zug kann ohne ▶ ETCS-Fahrterlaubnis fahren.

Kleinwagen

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

Kleinwagenfahrten

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

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

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

Kontaktstelle

Kontaktstelle ist

- a) die ▶ Zugmeldestelle, die während der Arbeitsunterbrechung der ▶ überwachenden Zugmeldestelle bei der Notfallleitstelle für ein der ▶ überwachenden Zugmeldestelle zugeordnetes, gesperrtes Gleis Hilfe aufrufen muss,

- b) die Betriebsstelle, die die Meldungen zu Arbeitsende und Arbeitsbeginn bei unterbrochener Arbeitszeit 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 gekennzeichnetter Abschnitt, in dem ▶ Züge bei einer Notbremsung nicht anhalten sollen.

NP (No Power)

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

Ortsstellbereich

Ein Ortsstellbereich ist ein Bereich in Nebengleisen mit ortsgestellten Weichen und Gleissperren, in dem ausschließlich rangiert wird. Die Weichen und Gleissperren werden einzeln ggf. in Gruppen (elektrischer Antrieb) umgestellt. Die Bedie-

nung erfolgt durch das Rangierpersonal. Zug- und Rangierstraßen sind nicht vorhanden.

Ein für eine Rangierfahrt Halt gebietendes Signal begrenzt Ortsstellbereiche nach außen. Der Beginn eines Ortsstellbereiches kann durch ein Orientierungszeichen nach 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-Fahrterlaubnis übermittelt.

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

SB (Stand By)

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

SF (System Failure)

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

Schneeräumfahrten

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

Selbsttätige Blockstellen

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

Selbststellbetrieb, Zuglenkung

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

SH (Shunting)

Betriebsart bei ETCS, bei der ein Zug oder eine Rangierfahrt ohne ▶ ETCS-Fahrterlaubnis fahren kann und die ETCS dem Triebfahrzeugführer durch ein Symbol in der Führerraumanzeige anzeigt; die ▶ Fahrterlaubnis erhält der Triebfahrzeugführer durch einen Befehl bzw. beim Rangieren durch Zustimmung des Weichenwärters.

Signalgeführt

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

Sollgeschwindigkeit

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

Sperrfahrten

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

SR (Staff Responsible)

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

Strecken mit Stichstreckenblock

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

TR (Trip)

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

Triebfahrzeuge

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

Überholen

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

Überleitstellen

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

Überwachende Zugmeldestelle

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

Umleiten

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

UN (Unfitted)

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

Verlässensfeststellung

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

Verschieben

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

Versuchsfahrten

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

Virtuelle Blockstelle

Virtuelle Blockstellen sind eingerichtet an Stellen, die mit einem 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-Fahrerlaubnis in der ETCS-Betriebsart ▶ FS zulassen kann oder darf. An einer ▶ virtuellen Blockstelle entspricht der Fahrtstellung des Hauptsignals der entsprechende Fahrmelder.

Zugfolgeabschnitte

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

Zugfolgestellen

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

Zugmeldestellen

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

Zugpersonal

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Abkürzungen	408.4801A02 Seite 1

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
Einfahrtvorsignal	Evsig
Eingang	Eing
eingefahren	eingef
ingleisig	eingl
einverstanden	einv

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
* Grenzeichenfreimeldung	GM
Güterzug	Gz
Haltepunkt	Hp
Haltestelle	Hst
Haltmeldung	HM
Handverschluss	HV
Heißläufer	Heißl
Heißläuferortungsanlage	HOA
Hilfsausschalttaste	HAT

Hilfseinschalttaste	HET	
im Auftrag	i. A.	
Kennziffer	Kennz	
Kleinwagen	Kl	
Kreuzung	X	
Lademaßüberschreitung	Lü	
Langsamfahrsignal	Lfsig	
Langsamfahrstelle, vorübergehende	Lfst	
Linienzugbeeinflussung	LZB	
Lokomotive	Lok	
Lokomotivwechsel	Lokw	
Maximal zulässige Geschwindigkeit des Zuges	VMZ	*
Mindestbremsleistung	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 PI
Vorsignal	Vsig
Vorsignal eines selbsttätigen Blocksignals	Sbkvsig
Wagen	Wg
Wagenmeister	Wgm
Wagenprüfer	Wgp
Weiche	W
Weichenwärter	Ww
Weiterfahrt	Weiterf
wiederholen	wdh
Wiederholer	Wdh
Zentralschaltstelle	Zes
Zug	Z
Zugbegleiter	Zub
zugestimmt	zugest
Zugfolgestelle	Zfst
Zugführer	Zf
Zugfunk	ZF
Zuggattung	Zugg
Zugmeldebuch	Zmb
Zugmelder	Zm
Zugmeldestelle	Zmst
Zugpersonal	Zp
Zugschaffner	Zs
Zugschlussmeldeposten	ZMP
Zugschlussmeldung/Zugvollständigkeitsmeldung	ZM
Zugvorbereiter	Zugv

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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Verkehrstage	408.4801A03 Seite 1

1 Kennzeichen der Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren

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

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.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Gültigkeit der Module für Mitarbeiter	408.4801A04 Seite 1

Modul	Bezeichnung	gilt für				Andere Mitarbeiter, die nach Modul 408.4851 Gleise sperren
		Fahrdienstleiter	Weichenwärter	Triebfahrzeugführer	Rangierbegleiter, Rangierer	
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



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	408.4802 Seite 1

1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

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

Tätigkeiten beim Rangieren verrichten

- 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 ge-
richtete
Sprechlein-
richtungen**

(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

- Besonderheiten** (1) Besonderheiten (z. B. gestörte Bahnübergangssicherung, niedrigere Geschwindigkeit als 25 km/h) sind dem Triebfahrzeugführer von der in Absatz (3) a) genannten Stelle bekanntzugeben.
- Besonderheiten bekannt geben** (2) Besonderheiten dürfen von der Bekanntgabe ausgenommen werden, wenn:
- Gleise mit abgeschalteter oder gestörter Oberleitung mit Fahrleitungssignalen oder
 - Besonderheiten in Gleisen, z.B. durch Wärterhaltscheiben gekennzeichnet sind.
- Zuständige Stelle** (3) Es gilt Folgendes:
- a) Bevor der 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.
- 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.
- Unregelmäßigkeiten** (4) Der Triebfahrzeugführer muss Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen an die in örtlichen Zusätzen genannte zuständige Stelle melden.
- Zusätzliche Regeln** (5) In örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein, z.B. Beschreibung des Ortsstellbereiches, dessen Grenzen und weitere örtliche Regeln.

5 Verhalten bei Gefahr oder Unregelmäßigkeiten

- Gefahr** (1) Wenn eine Gefahr droht, muss in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.
- Bei Gefahr müssen Fahrzeuge angehalten werden, soweit nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird. Eine Gefahr muss auch für Nachbargleise angenommen werden, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können.
- (2) Bei Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen und Fahrzeugen sind folgende Regeln zu beachten:
- Unregelmäßigkeiten an Bahnanlagen** a) Wird ein Mangel am Oberbau gemeldet oder festgestellt, müssen Maßnahmen bei Gefahr getroffen werden.
- Der Triebfahrzeugführer muss den Mangel dem Weichenwärter mitteilen.
 - Der Weichenwärter muss für das Sperren des Gleises sorgen.
- Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen** b) Wenn an Fahrzeugen oder Ladungen Unregelmäßigkeiten (z. B. Brandgeruch, Ölqualm, Flammen, rot glühende Radsatzlager, Pfeiftöne, blockierter Radsatz, Funken am Radsatz, kreischendes Geräusch, rot glühende Bremsklötze oder Radreifen, brennende Bremsbeläge, unruhiger Lauf des Fahrzeugs, klapperndes klirrendes Geräusch, regelmäßiges starkes Klopfen oder Schlagen, lose Wagendecken, verschobene Ladung, nach außen aufschlagende Türen, Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer)

festgestellt oder solche Unregelmäßigkeiten gemeldet werden, müssen Maßnahmen bei Gefahr getroffen werden.

Nach dem Anhalten muss der 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.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Besonderheiten	408.4812 Seite 1

1 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

- (1) Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal - bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal - nicht angehalten werden, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen. **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 Betra 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 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
- * - „-L“ für Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“,
 - * - „-D“ für Fahrzeuge mit Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB,
 - * - „-W“ für Fahrzeuge mit wirkender Wirbelstrombremse,
 - * - „-E“ für Fahrzeuge der Baureihen 85 4010 und 85 4110
- * (2) In örtlichen Zusätzen sind Bahnhofsgleise genannt, die von Schneeräumfahrten - außer Schneepflügen, die mit dem Triebfahrzeug fest verbunden sind - nicht befahren werden dürfen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Vorbereiten	408.4813 Seite 1

1 Verständigen

(1) Es gilt Folgendes:

a) Verständigung durch 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, Fahrzeuge der BR 85 4010 und 85 4110 oder Personenzugwagen, die Doppelstockfahrzeuge sind 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 Betriebsvorschrift 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 Weichenlaufkette keine Rangierstraße * vorhanden ist, muss der Weichenwärter 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 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 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 ausfahrenden Zug oder den als Rangierfahrt weggehenden 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 Wechsel in ETCS-Betriebsart SH

- * (1) Der Triebfahrzeugführer darf auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale in ETCS-Betriebsart SH wechseln, wenn der Weichenwärter der Rangierfahrt zugestimmt hat.

Wechsel zustimmen

- * (2) Der Triebfahrzeugführer darf auf Strecken mit ETCS in ETCS-Betriebsart IS oder NP wechseln, wenn der Wechsel in ETCS-Betriebsart SH nicht möglich ist.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Durchführen - Regelfall	408.4814 Seite 1

1 Bestätigen durch den 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

- 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

Bedingungen

- 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 Sprecheinrichtungen dürfen für die Ansage nicht verwendet werden.

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

6 Gleiswaagen befahren

In örtlichen Zusätzen ist angegeben, wenn

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



dürfen.


7 Stärker geneigte Gleise befahren

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

8 Ablaufberge befahren

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.



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

1 Grundstellung von Weichen, Gleissperren oder Sperrsignalen

Ist bei Gleisbildstellwerken für Weichen oder Gleissperren ausnahmsweise eine Grundstellung erforderlich, ist dies in örtlichen Zusätzen bestimmt. **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:
 - Einzelspernung der Weichen, Gleissperren, Sperrsignale oder Wartezeichen.
 - Wenn Einzelspernung 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: Einzelspernung 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 Beta 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,
- Wartezeichen oder *
- Signal Ne 14, welches nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal aufgestellt ist, *

mündlich erteilen, wenn die Rangierfahrt vor dem Signal hält.

- Gültigkeit der Signale** (4) Für Rangierfahrten im Baugleis oder für Rangierfahrten, die in ein Baugleis fahren, können in einer Beta 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**

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

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

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

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

Sicherung durch Triebfahrzeugführer

Wenn kein Rangierbegleiter anwesend ist, 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. *

Bahnübergang nicht technisch gesichert

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

2 Andere Übergänge

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



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

1 Ladestellen mit Oberleitung

(1) Es gilt Folgendes:

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

**Bedingungen
für das Ein-
schalten**

(2) Es gilt Folgendes:

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

**Reihenfolge
der Handlungen**

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

**Zugangswei-
chen sichern**

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

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

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

In einer Betra können abweichende Regeln gegeben sein. *

2 Umschlaggleise

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



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

1 Zugelassen – Verboten

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

2 Fahrzeuggruppen

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. Beladene 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 ausgeschaltet ist. In örtlichen Zusätzen kann das Ablaufen mit eingeschalteter automatischer Laufwegsteuerung zugelassen sein.
- (2) Drehgestellgüterwagen sind durch das Zeichen  gekennzeichnet. Die Zahl unter dem Zeichen gibt den Abstand der inneren Achsen an.

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
Rangieren; Fahrzeuge aufhalten	408.4821 Seite 1

1 Bremsen

- (1) Wenn Druckluftbremsen benutzt werden, muss festgestellt werden, dass die Bremsen ordnungsgemäß wirken. **Wirksamkeit der Bremsen**
- (2) Bei Rangierfahrten in einem Baugleis müssen alle Fahrzeuge an die Hauptluftleitung angeschlossen und alle brauchbaren Bremsen eingeschaltet sein. Das erste und letzte Fahrzeug muss eine wirkende Bremse haben. Mindestens 80 % der Fahrzeuge müssen gebremst sein. **Bremsen im Baugleis**
- (3) Ohne bediente Handbremse dürfen höchstens 10 Achsen gleichzeitig abgestoßen werden. In stärkeren Wagengruppen muss für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedient werden. In örtlichen Zusätzen können andere Werte vorgeschrieben sein. **Abstoßen**
- (4) Es gilt Folgendes:
 - a) Beim Abdrücken ist in den vom Triebfahrzeug geschobenen Wagengruppen keine wirkende Bremse erforderlich. In örtlichen Zusätzen können andere Regeln gegeben sein. **Abdrücken, Ablaufen**
 - b) Ohne bediente Handbremse dürfen höchstens 6 Achsen, bei Leerwagengruppen höchstens 10 Achsen, gleichzeitig ablaufen. In stärkeren Wagengruppen muss für je angefangene 20 Achsen mindestens eine Handbremse bedient werden. In örtlichen Zusätzen können andere Werte vorgeschrieben sein.
 - c) Bei Ablaufanlagen mit Gleisbremsen oder Einrichtungen zur kontinuierlichen Geschwindigkeitsregelung kann in örtlichen Zusätzen für eine ablaufende Wagengruppe eine größere Achsenzahl ohne bediente Handbremse zugelassen sein.

2 Hemmschuhe

- (1) Bevor Fahrzeuge abgedrückt oder abgestoßen werden, muss der Rangierer, der Hemmschuhe auslegt, seinen Platz im Auffangbereich einnehmen und sich überzeugen, dass die zu verwendenden Hemmschuhe vollzählig und in Ordnung sind. **Vollzählig und in Ordnung**
- (2) Hemmschuhe müssen in solchem Abstand ausgelegt werden, dass die bewegten Wagen mit Sicherheit vor den im Gleis stehenden Wagen zum Stillstand kommen. **Abstand**
- (3) Wenn zwei Hemmschuhe ausgelegt werden, sind diese entweder auf derselben Schiene hintereinander oder verteilt auf beide Schienen versetzt angeordnet auszulegen. Dabei muss der hintere Hemmschuh für den Ablauf so aufgelegt werden, dass ein ausreichender Bremsweg vorhanden ist. Der zweite Hemmschuh muss möglichst entfernt werden, wenn der erste wirkt. **Zwei Hemmschuhe**
- (4) Die Wirkungsweise des Hemmschuhs muss überwacht werden. Springt er ab, muss möglichst ein zweiter ausgelegt werden. Der Hemmschuhlegervormann muss verständigt werden. **Wirkungsweise**
- (5) Ein Hemmschuh ist, wenn das Fahrzeug von ihm abgerollt ist, möglichst sofort abzunehmen und - sofern er nicht gleich wieder verwendet wird - an den dafür bestimmten Platz zu legen. **Entfernen**

3 Luftbremskopf

Luftbremskopf Ein Luftbremskopf muss verwendet werden, wenn der 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
Rangieren; Fahrzeuge abstellen und festlegen	408.4831 Seite 1

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**



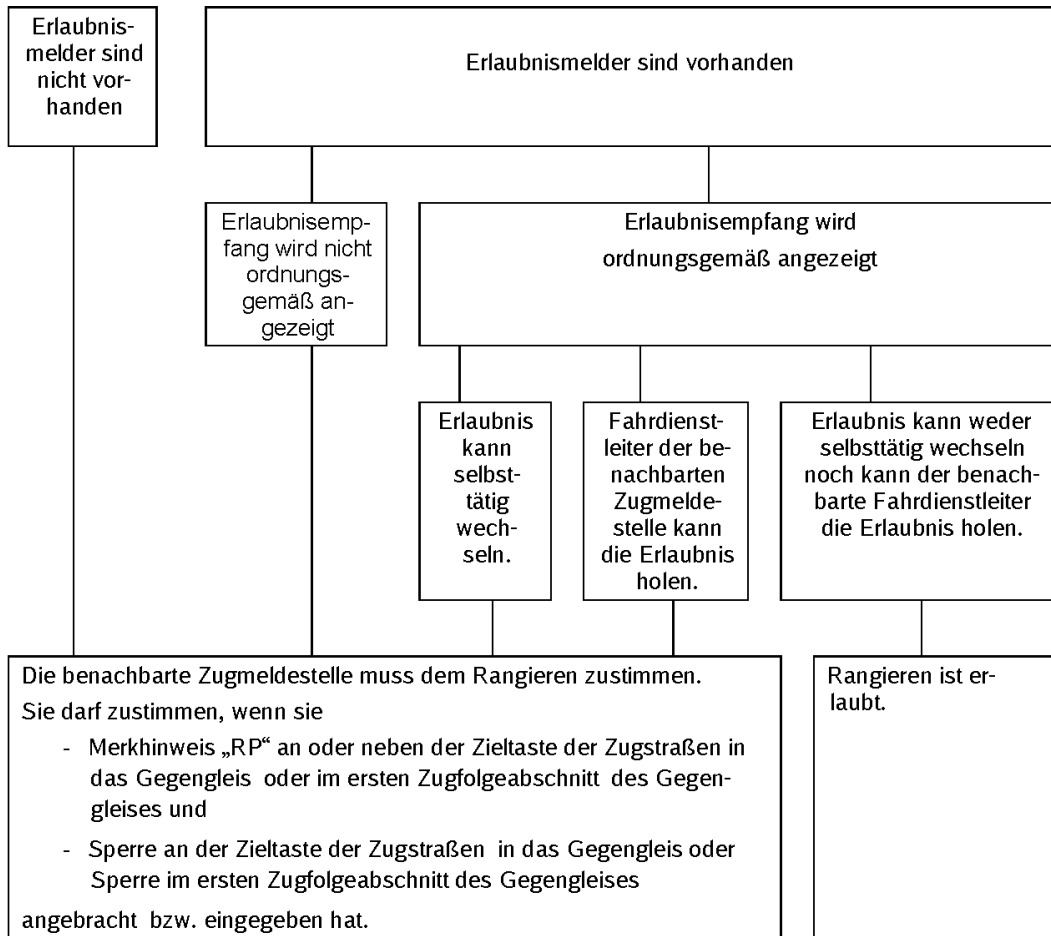
Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Auf Hauptgleisen rangieren	408.4841 Seite 1

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 Einzelraumungsprüfung 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 Blockstelle der freien Strecke, die die Fahrt in diesen Abschnitt sichern, sperren¹. 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.

¹ 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 Beta sind die während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote genannt. In den in 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (2) a), c), d), e) und f) genannten Fällen ist Rangieren erlaubt. Im Fall nach 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, Beta** *
- (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 Beta 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 Zielspernung der betroffenen Zugstraßen eingeben. *
- c) Im Elektronischen Stellwerk ergibt sich die Sperrwirkung aus dem Merkinweis „KL“ nach a). *

d) 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.

Gleisfreimeldeabschnitte mit Weichen oder Gleissperren

- (2) Kleinwagen dürfen Gleisfreimeldeabschnitte mit Weichen oder Gleissperren befahren, wenn in Stellwerken *

a) ohne Weichenlaufkette an der Stelleinrichtung der Weiche bzw. Gleissperre eine Sperre angebracht ist. *

b) mit Weichenlaufkette die Weiche bzw. Gleissperre einzeln gesperrt ist, oder wenn Einzelsperrung nicht möglich ist, die Weichenlaufkette gesperrt und an der Stelleinrichtung der Weiche bzw. Gleissperre eine Sperre angebracht ist. Kann an der Stelleinrichtung keine Sperre angebracht oder die Weichenlaufkette nicht gesperrt werden, darf während der Rangierfahrt in der Betriebsstelle keine andere Fahrzeugbewegung zugelassen und keine Bedienung vorgenommen werden. *

örtliche Zusätze

- (3) In örtlichen Zusätzen können ergänzende Regeln gegeben sein. *

10 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.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Rangieren; Gleise sperren, Oberleitung ausgeschaltet oder gestört	408.4851
	Seite 1

1 Gleise in einem Bahnhof sperren

- (1) Gleise in einem Bahnhof - auch Abschnitte von Gleisen oder Weichen - müssen in der Regel vom 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 Sperrung ist auch erforderlich, wenn

- * - Kleinwagen in Gleise mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingesetzt oder eingelassen werden, in denen sich bereits weitere Fahrzeuge - außer Kleinwagen befinden oder
- * - Fahrzeuge - außer Kleinwagen - in ein Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern eingelassen werden, in den sich bereits Kleinwagen befinden.

Die Grenzen für die Gleissperrung sind festzulegen (z. B. Grenzzeichen von Weichen, Signale, markante Punkte).

Für das Sperren von Nebengleisen kann in örtlichen Zusätzen ein anderer Mitarbeiter bestimmt sein.

- (2) Es gilt Folgendes:

- a) Der Mitarbeiter, der das Gleis sperrt, muss für das Abriegeln des gesperrten Gleises sorgen. Ein gesperrtes Gleis ist 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 Betra kann das Abriegeln durch Verschließen der Zugangsweichen oder der Gleissperren angeordnet sein.

- (3) Das Gleis ist mit den Worten zu sperren: „... (Betriebsstelle) Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... gesperrt“. **Wortlaut**

- (4) Das Bewegen von Fahrzeugen im gesperrten Gleis eines Bahnhofs ist Rangieren. **Befahren**

- Aufheben** (5) Der Mitarbeiter, der das Gleis gesperrt hat, darf die Sperrung eines Gleises aufheben, nachdem er
- festgestellt hat oder ihm gemeldet worden ist, dass alle Anlässe für die Gleissperrung weggefallen sind und er dies nachgewiesen hat,
 - wenn Arbeiten wegen der Anlässe nach Absatz (1) a) oder (1) b) ausgeführt worden sind - die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit des Gleises (einschließlich Regellichtraum) nachgewiesen hat,
 - wenn die Sperrung eines Baugleises aufgehoben werden soll - die Meldung der nach Betra zuständigen Fachkraft über Freisein und Befahrbarkeit des Baugleises (einschließlich Regellichtraum) nachgewiesen hat und
 - wenn ein gesperrtes Gleis mit Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern befahren worden ist oder in das Gleis Fahrzeuge eingesetzt worden sind - durch eine Abschnittsprüfung festgestellt hat, dass das Gleis frei ist und dies nachgewiesen hat.
- Wortlaut** (6) Die Sperrung des Gleises ist aufzuheben mit den Worten: „... (Betriebsstelle) Sperrung Gleis ... (Nr. oder Bezeichnung) von ... bis ... aufgehoben“.
- Merkinweis** (7) Der Bediener muss Merkinweis „X“ wie folgt anbringen bzw. eingeben:
- Im mechanischen oder elektromechanischen Stellwerk an den Hebeln der Weichen, Gleissperren oder Sperrsignale.
 - Im Relaisstellwerk an den Tasten im gesperrten Gleis, am gesperrten Gleis oder an der gesperrten Weiche.
 - Im Elektronischen Stellwerk im gesperrten Gleis oder an der gesperrten Weiche. In örtlichen Zusätzen kann angegeben sein, dass ein anderer Merkinweis zu verwenden oder der Merkinweis an einer anderen Einrichtung einzugeben ist.
 - Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln gegeben sein.
- Sperre** (8) Für das Anbringen bzw. Eingeben von Sperren gilt Folgendes:
- In mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken muss der Bediener Hilfssperre an den Hebeln der Zugangsweichen, der Gleissperren und Sperrsignale sowie Hilfssperre an den zugehörigen Fahrstraßenhebeln in Grundstellung anbringen.
 - In Relaisstellwerken muss der Bediener Hilfssperren an den Start- oder Zieltasten der betroffenen Zugstraßen anbringen, bei Nummernstellpulten stattdessen Sperre im Zielabschnitt der Zugstraßen. Außerdem gilt folgendes:
 - In einem Stellwerk ohne Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf muss der Bediener Hilfssperren an den Tasten der Zugangsweichen, Gleissperren oder Sperrsignale anbringen.
 - In einem Stellwerk mit Weichenlaufkette oder Weichenselbstlauf muss der Bediener die Zugangsweichen, Gleissperren und Sperrsignale einzeln sperren.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.



Wenn der Bediener die Weichenlaufkette nicht sperren oder der Weichenselbstlauf nicht abschalten kann, muss er die Weichen durch Handverschluss sichern.

- c) In Elektronischen Stellwerken ergibt sich die Sperrwirkung aus Merkhinweis „X“ nach Absatz (7) c).
 - d) Für EZMG-Stellwerke können in örtlichen Zusätzen zusätzliche Regeln 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 Regellichraum 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 Merkhinweis „F“.

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

Nachweis

(5) Nichtbefahrbarkeit und Wiederbefahrbarkeit der Gleise durch Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer und die Benachrichtigung der Beteiligten müssen nachgewiesen werden.

