



Richtlinie

Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Zug- und Rangierfahrten im Zugleitbetrieb durchführen	436 Seite 1

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB Netz AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und uneingeschränkte Nutzungsrecht zu.
Jegliche Formen der Vervielfältigung und Weitergabe außerhalb der DB AG bedürfen der Zustimmung der DB Netz AG.

Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Zug- und Rangierfahrten im Zugleitbetrieb durchführen	436
	Seite 2

Zielgruppen, für welche diese Richtlinie erarbeitet wurde:

Zugleiter

Örtliche Bahnhofsfahrdienstleiter

Fahrdienstleiter, deren Bereiche an Zugleitstrecken grenzen

Zugbegleiter 1)

Triebfahrzeugführer 1)

Mitarbeiter mit betrieblichen Planungs-, Leitungs- und Überwachungsaufgaben im Zugleitbetrieb

Lehrkräfte im Bahnbetrieb

1) eingesetzt im Zugleitbetrieb, erhalten diese Module zum persönlichen Gebrauch

Impressum

Geschäftsführende Stelle: DB Netz AG
Betriebsverfahren (I.NPB 4)
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

Fachautor: Dirk Enders
I.NPB 4 En
Tel.: 069 265 31636
Fax: 069 265 20844
Mail: dirk.enders@deutschebahn.com

Bestelladresse : DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien und Informationsdienste
Logistikcenter - Kundenservice-
Kriegsstrasse 136
76133 Karlsruhe

Tel : 0721 938 5965, Intern 972 5965
Fax : 0721 938 5509, Intern 972 5509

E-Mail : dzd-bestellservice@deutschebahn.com

Werden in dieser Richtlinie sprachlich vereinfachende Bezeichnungen, wie "Mitarbeiter", "Fahrdienstleiter", "Zugleiter", "Triebfahrzeugführer", usw. verwendet, beziehen sich diese auf Männer und Frauen in gleicher Weise.

Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Zug- und Rangierfahrten im Zugleitbetrieb durchführen	436 Seite 3

Inhaltsverzeichnis

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
436.0000	Übersicht über die in das Betriebsstellenbuch aufzunehmenden Regeln	13.12.2015
436.0001	Grundsätze, Begriffe, betriebliche Unterlagen	13.12.2015
436.0001A01	Muster Buchfahrplanseite im Zugleitbetrieb	13.12.2015
436.0001A02	Erläuterungen zum Buchfahrplan für den Zugleitbetrieb	13.12.2015
436.0001A03	Mustereinträge Zugmeldebuch für den Zugleitbetrieb	13.12.2015
436.0001V01	Vordruck Zugmeldebuch für den Zugleitbetrieb	13.12.2015
436.0001V02	Vordruck Fernsprechbuch für den Zugleitbetrieb	13.12.2015
436.0001V03	Vordruck Fahrplan für Zuglaufstellen	13.12.2015
436.0001V04	Vordruck ZLB-Befehl	13.12.2015
436.0001Z01	Bedieneinrichtung an der Schnittstelle ESTW-ZLB	13.12.2015
436.0002	Zuglaufmeldungen, Zugmeldungen	13.12.2015
436.0003	Zugfolge, Kreuzungen und Überholungen regeln	13.12.2015
436.0004	Betrieb auf Zugleitstellen	13.12.2015
436.0005	Unregelmäßigkeiten, Störungen	13.12.2015

Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Zug- und Rangierfahrten im Zugleitbetrieb durchführen	436 Seite 4

Nachweis der Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Bekanntgegeben durch	Gültig ab	berichtigt		
			am	durch	Bemerkungen
0	Neuherausgabe der Ril 436	13.12.2015			



07.10.2014

Neuherausgabe der Richtlinie 436

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Neuherausgabe der Richtlinie 436 – Zug- und Rangierfahrten im Zugleitbetrieb durchführen – tritt am 13.12.2015 in Kraft.

Hinweise und Erläuterungen

Die Neuherausgabe beinhaltet Anpassungen, die im Zuge der EBO-Novelle vom 01.12.2012 sowie der TSI-gerechten Weiterentwicklung der Richtlinie 408 notwendig wurden und Anpassungen im Zuge der Nutzung elektrisch ortsgestellter Weichen auf Zugleitstrecken.

Die wesentlichen Änderungen werden wie folgt erläutert:

Mit der Einführung des neuen Moduls 436.0000 wird der Richtlinie 436 eine eigene Übersicht über die in das Betriebsstellenbuch / Streckenbuch aufzunehmenden örtlichen Zusätze („Strichliste“) vorangestellt. Damit entfallen die für den Zugleitbetrieb entsprechenden Einträge in Modul 408.1101 Abschnitt 2A01 und müssen dort bei Änderungen nicht mehr aufwendig eingepflegt werden. Die TSI-gerechte Umgestaltung des betrieblichen Regelwerks erfordert eine Neuordnung der Begriffe für zu bildende örtliche Regelungen, die bislang in den Örtlichen Richtlinien für Mitarbeiter auf Betriebsstellen und den Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal enthalten waren. Örtliche Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen werden ab sofort als örtliche Zusätze in einem Betriebsstellenbuch und als örtliche Zusätze für das Zugpersonal im Streckenbuch dargestellt. Die Veröffentlichung erfolgt über die Handbücher 40810 und 40830.

In Modul 436.0001 wird ein neuer Abschnitt 5 für das Zurückziehen von Befehlen aufgenommen, der die Verfahrensregeln der Richtlinie 408 mit Stand vor dem 10.06.2012 für das Zurückziehen von Befehlen beinhaltet. Diese Maßnahme ist erforderlich, weil die neuen Regeln der Richtlinie 408 in diesem Zusammenhang für den Zugleitbetrieb nicht mehr anwendbar sind. Im Zugleitbetrieb existiert das Procedere des Übermittlungscodes für ZLB-Befehle nicht.

...

In Modul 436.0001Z01 Abschnitt 2 Absatz (1) und 436.0001Z01 Abschnitt 4 Absatz (1) bis (3) wird die Funktionsbeschreibung der Bedieneinrichtung angepasst und entspricht somit allen Herstellervarianten gemäß dem Lastenheft für diese Einrichtungen.

In Modul 436.0002 Abschnitt 3 Absatz (2) wird der letzte Satz mit dem Verweis auf die in der Beta zu gebenden Regeln beim Benachrichtigen von Arbeitsstellen gestrichen. Ein Hinweis für den Beta-Ersteller findet sich neu in Modul 436.0000 Abschnitt 6 Spalte 6 (Beta).

In Modul 436.0004 Abschnitt 3 werden die Regeln für elektrisch ortsgestellte Weichen aufgenommen, die mit Ausnahme Nr. 001 zu den Regeln in Richtlinie 436 bekanntgegeben wurden. Diese Ausnahme wird mit der Neuherausgabe der Richtlinie 436 ungültig und ist wegzulegen.

Die bislang gültigen Regeln in Modul 436.0004 Abschnitt 3 Absatz (4) sahen vor, dass ein Zug die Zuglaufstelle nur verlassen darf, wenn die Weichen und Flankenschutzeinrichtungen in Grundstellung stehen und gesichert sind und der Zugführerschlüssel sich in Verwahrung des Zugführers befindet.

Insbesondere in den Fällen, in denen kein örtliches Personal zur Prüfung der o. g. Bedingungen in der Zuglaufstelle zur Verfügung steht und regelmäßig umfangreiche Rangierarbeiten zu verrichten sind, bereitet insbesondere das Prüfen des gesicherten Zustandes aller Weichen und Flankenschutzeinrichtungen vor dem Verlassen der Zuglaufstelle einen nicht unerheblichen zeitlichen Aufwand.

Mit dem Einsatz von EOW-Technik in Hauptgleisen besteht die Möglichkeit, dass die in einer für den Richtungsbetrieb benötigten Vorzugslage befindlichen Weichen von einer zentralen Bedieneinrichtung (Weichenbedientafel - WbT) in der Betriebsstelle aus nach dem Freischließen mit dem Zugführerschlüssel zum Zwecke des Rangierens ferngestellt werden können. Nach dem Freifahren der Weichen laufen diese selbsttätig wieder in die Vorzugslage um. Nachdem die WbT durch das Einführen des Zugführerschlüssels aktiviert wurde, zeigen Deckungssignale, die in einem widerspruchsfreien Abstand hinter den die Betriebsstelle begrenzenden Trapeztafeln aufgestellt sind, jeweils ein rotes Licht. Wurde der Schlüssel aus der WbT abgezogen und befinden sich die Weichen der Betriebsstelle in einer überwachten Grundstellung, so zeigen die Deckungssignale Kennlicht.

Durch Signalisierung der Grundstellung der Fahrweegelemente in der Zuglaufstelle mittels Deckungssignalen besteht die Möglichkeit, das Prüfen der Grundstellung auf einen nachfolgenden Zug, der in die Zuglaufstelle einfahren soll, zu übertragen. Dieser erkennt anhand der Stellung der Deckungssignale, ob die erforderliche Grundstellung nach Verlassen der Betriebsstelle durch die vorherige Zugfahrt hergestellt wurde und kann bei vorhandenem Kennlicht gemäß dem Ziel der erteilten Fahrerlaubnis in die Zuglaufstelle einfahren.

Zeigen die Deckungssignale für einen nachfolgenden Zug Haltstellung, so kann der Zugleiter nach den Regeln in Modul 436.0004 Abschnitt 3 Absatz (1) c) Weisung erteilen. Die Art der Weisung soll im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch geregelt werden. Denkbar wäre z. B. ZLB-Befehl f) mit der Weisung, auf Sicht bis vor die Spitze der Einfahrweiche der Betriebsstelle zu fahren und dort anzuhalten. Nach Prüfung der Endlage der Weiche und ggf. dem Anbringen eines an der Weiche vormontierten oder in einem Schrank untergebrachten Handverschlusses durch den Triebfahrzeugführer, könnte der Zug seine Fahrt dann fortsetzen. Hierüber sind örtliche Regelungen mit dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffen. Diesen örtlichen Regelungen soll die Richtlinie 436 nicht vorgreifen. In jedem Falle benötigt der Triebfahr-

zeugführer zur Vorbeifahrt an den Halt zeigenden Deckungssignalen ZLB-Befehl b). Daher wurde im Vordruck 436.0001V04 im ZLB-Befehl b) das Deckungssignal neu aufgenommen.

Um die beschriebene EOW-Technik anwenden zu können, sind die beschriebenen Änderungen in Modul 436.0004 Abschnitt 3 Absatz (1) c) sowie Absatz (4) erforderlich.

In Modul 436.0005 Abschnitt 6 werden die Regeln bei Störungen der 2000-Hz-Magnete bei technisch unterstütztem Zugleitbetrieb sinngemäß aufgenommen, die mit Ausnahme Nr. 002 zu den Regeln in Richtlinie 436 bekanntgegeben wurden. Diese Ausnahme wird mit Herausgabe der Aktualisierung 1 zu Richtlinie 436 ungültig und ist wegzulegen.

In Modul 436.0005 Abschnitt 7 wurden Regeln bei Störungen anderer PZB-Streckeneinrichtungen ergänzt. Diese Ergänzung ist notwendig, weil auch bei Störungen von PZB-Streckeneinrichtungen an Langsamfahrstellen und Überwachungssignalen im Zugleitbetrieb betroffene Abschnitte zu benennen sind, für die ZLB-Befehle a) Grund 34 zu erteilen sind.

Mit Inkrafttreten der sechsten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (Drucksache Bundesrat 327/12) zum 01.12.2012 wurden u. a. Bestimmungen des § 40 Absatz 2 Ziff. 2 der EBO in Bezug auf die zulässige Fahrgeschwindigkeit der Züge bei Unwirksamkeit der Zugbeeinflussung geändert. Dort heißt es auszugsweise:

„Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 80 km/h; abweichend davon beträgt die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, wenn die Zugbeeinflussung der Strecke oder des führenden Fahrzeugs vorübergehend nicht wirksam ist oder bei Zugleitbetrieb die Sicherheit durch technische Einrichtungen vorübergehend nicht gewährleistet ist; ...“

Technische Einrichtungen wie z. B. schaltbare 2000-Hz-Magnete an den Signalen Ne 1 und Ne 5 unterstützen das verfahrensgesicherte Zuglaufmeldesystem im Zugleitbetrieb. Technische Einrichtungen dieser Art offenbaren Fehlhandlungen des Betriebspersonals und verhindern unterstützend gefährdende Zugfahrten ohne oder mit fälschlicherweise erteilter Fahrerlaubnis. Die neuen Regeln in Modul 436.0005 Abschnitt 6 sehen vor, die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei Störungen der 2000-Hz-Magnete in den betroffenen Abschnitten vor der gestörten Einrichtung mit ZLB-Befehl a) entsprechend der geänderten EBO-Norm auf 50 km/h zu begrenzen. Als sinnvolle Begrenzung für die anzuordnende Geschwindigkeitsreduzierung wird der Abschnitt zwischen einem jeweils rückgelegenen Signal Ne 1 oder Ne 5 und dem gestörten 2000-Hz-Magneten gewählt. An diesen Signalen besteht die Möglichkeit, Züge in Fahrtrichtung des gestörten 2000-Hz-Magneten zur Befehlserteilung anzuhalten. Hierzu musste der Befehlsvordruck in Modul 436.0001V04 auf der Rückseite um den Grund 34 ergänzt werden. Bei Störungen der schaltbaren 2000-Hz-Magnete im technisch unterstützten Zugleitbetrieb, handelt es sich im übertragenen Sinne um Störungen der PZB-Streckeneinrichtung. Es müssen daher künftig jeweils die ZLB-Befehle a), Grund 34 „PZB-Streckeneinrichtung gestört“ sowie zusätzlich f) mit dem Text „2000-Hz-Magnet in km gestört“ erteilt werden. Daher dürfen die aktuell gültigen Befehlsvordrucke nur noch bis zum 12.12.2015 genutzt werden und sind ab dem 13.12.2015 ungültig wegzulegen.

1. Ersetzen von Seiten

Die Richtlinie erscheint im Neudruck und ist auszutauschen. Mit Ausnahme des geänderten

Befehlsvordruckes 436.0001V04 dürfen Restbestände aufgelegter Vordrucke aufgebraucht werden.

2. Handschriftliche Einbesserungen

Keine

DB Netz AG

gez. i. V. Bormet
(Leiter Betriebsverfahren)

gez. i. A. Enders
(Fachautor Ril 436)

Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Grundsätze, Begriffe, betriebliche Unterlagen	436.0001 Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Für den Zugleitbetrieb bei der DB Netz AG gelten die Regelungen der Module **Zugleitbetrieb** 436.0001 bis 436.0005, sonst die Richtlinie 408 sowie weitere Regelungen in anderen Richtlinien.
- (2) Zusätzliche oder abweichende Regeln sind in örtlichen Zusätzen zur Richtlinie **Betriebsstellenbuch / Streckenbuch** 436 gegeben.
Die örtlichen Zusätze zu Richtlinie 436 werden für Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens im Betriebsstellenbuch und für Zugpersonal im Streckenbuch gegeben.
Wenn örtliche Zusätze im Betriebsstellenbuch und im Streckenbuch gegeben sind, ist darauf hingewiesen.

Strecken, auf denen das Betriebsverfahren „Zugleitbetrieb“ angewendet wird, sind im Betriebsstellenbuch und im Streckenbuch genannt.
- (3) Ausnahmen von den Regeln genehmigt ausschließlich die DB Netz AG - **Ausnahmen** Betriebsverfahren -. Sie werden im Auftragsbuch bekannt gegeben.

2 Grundsätze der Betriebsführung, Begriffe

- (1) Die im Zugleitbetrieb betriebene Strecke heißt **Zugleitstrecke**. Sie grenzt in der Regel an eine Zugmeldestelle oder eine andere Zugleitstrecke an.

Die Zugleitstrecke beginnt im Allgemeinen am Einfahr- oder Blocksignal der angrenzenden Zugmeldestelle.

Grenzen zwei Zugleitstrecken aneinander an, sind im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch ergänzende Regelungen getroffen.
- (2) Der **Zugleiter** regelt Zug- und Rangierfahrten auf der Zugleitstrecke mit Zuglaufmeldungen und anderen Meldungen. Er kann zugleich Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle oder örtlicher Bahnhofsfahrdienstleiter einer Zuglaufstelle sein (Betriebsstellenbuch).
- (3) Die Bahnhöfe sind **Zuglaufstellen**. Weitere Betriebsstellen können zur Zuglaufstelle erklärt sein. Im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch sind die Zuglaufstellen genannt.
- (4) **Besetzung der Zuglaufstellen**
Zuglaufstellen - auch Bahnhöfe - ohne Hauptsignale sind unbesetzt.

Bahnhöfe mit Hauptsignalen sind mit einem örtlichen Bahnhofsfahrdienstleiter besetzt (Betriebsstellenbuch / Streckenbuch). In der Regel sind dies Bahnhöfe mit Einfahrsignalen. Andernfalls sind im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch ergänzende Regelungen getroffen.
- (5) Auf **Zuglaufmeldestellen** und auf den an die Zugleitstrecke angrenzenden Zugmeldestellen kann im Fahrplan oder durch Befehl die Abgabe von Zuglaufmeldungen vorgeschrieben sein. Diese Stellen sind Zuglaufmeldestellen.
- (6) Auf **unbesetzten Zuglaufmeldestellen** gibt der Zugführer Zuglaufmeldungen und übernimmt das Einstellen und Sichern von Fahrwegen.
- (7) Auf den **Zuglaufstellen** obliegt dem Zugführer die **Zugaufsicht**. Abweichungen

auf besetzten Zuglaufstellen sind im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch geregelt.

**Örtlicher
Bahnhofs-
fahrdienstlei-
ter**

- (8) Auf besetzten Bahnhöfen regelt der örtliche Bahnhofsahrdienstleiter den Betrieb innerhalb seiner Zuglaufstelle.

**Andere Mitar-
beiter im
Bahnbetrieb**

- (9) Einzelne Aufgaben, z. B. die Abgabe bestimmter Meldungen können einem anderen als den in den Absätzen (6) und (8) genannten Mitarbeitern im Bahnbetrieb übertragen werden.

**Erster und
zweiter Zug**

- (10) Bei Kreuzungen und Überholungen wird hinsichtlich der Einfahrt zwischen erstem Zug und zweitem Zug unterschieden.

Auf unbesetzten Bahnhöfen verkehrt der erste Zug über das durchgehende Hauptgleis, der zweite Zug über ein anderes Hauptgleis.

**Bahnhöfe mit
Rückfallwei-
chen**

- (11) Auf Bahnhöfen mit Rückfallweichen und Richtungsbetrieb gelten beide Hauptgleise je für ihre Richtung als durchgehendes Hauptgleis. Es wird nicht nach erstem und zweitem Zug unterschieden.

Im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch sind die Bahnhöfe mit Rückfallweichen und Richtungsbetrieb genannt.

Sonderzüge

- (12) Sonderzüge auf der Zugleitstrecke darf nur der Bereich Fahrplan des Regionalbereichs Netz oder der Zugleiter bekanntgeben.

**Zugführer-
schlüssel**

- (13) Für die Handverschlüsse einer Zugleitstrecke ist in der Regel ein zentraler Zugführerschlüssel vorgesehen. Im Betriebsstellenbuch ist geregelt, wo die Zugführerschlüssel sowie Ersatzschlüssel für die einzelnen Handverschlüsse aufbewahrt werden. Die Schlüssel werden nur mit Zustimmung des Zugleiters gegen Empfangsbestätigung ausgegeben. Die Rückgabe ist ihm zu melden.

**Mitarbeiter
fortbilden und
prüfen**

- (14) Zugleiter, Triebfahrzeugführer, Zugführer, örtlicher Bahnhofsahrdienstleiter und Fahrdienstleiter angrenzender Zugmeldestellen müssen für den Zugleitbetrieb fortgebildet und geprüft sein.

**Zugführer
örtlich einwei-
sen**

- (15) Zugführer müssen auf den unbesetzten Zuglaufstellen, auf denen Züge kreuzen oder überholen dürfen, für den örtlichen Bahnbetrieb eingewiesen sein.

3 Fahrdienstliche Unterlagen

**Zugmelde-
buch**

- (1) Der Zugleiter führt das Zugmeldebuch für den Zugleitbetrieb. Der Vordruck wird vom Regionalbereich Netz nach dem Muster-Vordruck 436.0001V01 aufgestellt.

Für die Eintragungen gelten die Mustereinträge nach Anhang 3.

**Fernsprech-
buch**

- (2) Auf Stellen, auf denen Zuglaufmeldungen gegeben werden, liegt das Fernsprechbuch für den Zugleitbetrieb nach Vordruck 436.0001V02 auf.

Das Muster des Fernsprechbuchs des örtlichen Bahnhofsahrdienstleiters kann vom Regionalbereich Netz hiervon abweichend festgelegt sein.

Das Fernsprechbuch wird von dem Mitarbeiter geführt, der die Gespräche mit dem Zugleiter führt.

Werden Zuglaufmeldungen über Zugfunk gegeben, liegt das Fernsprechbuch beim Triebfahrzeugführer aus.

Für Zuglaufmeldungen, die auf Sprachspeicher aufgezeichnet werden, kann bei unbesetzten Zuglaufstellen auf das Führen des Fernsprechbuches verzichtet sein (Betriebsstellenbuch / Streckenbuch).

- (3) Im Bildfahrplan sind zusätzlich die Zugleitstrecke und für jeden Zug die abzugebenden Zuglaufmeldungen dargestellt. **Bildfahrplan**
- (4) Im Buchfahrplan für den Zugleitbetrieb (Anhang 1) - folgend Buchfahrplan genannt - sind zusätzlich zum Buchfahrplan nach Richtlinie 408 festgelegt:
- a) Zuglaufmeldungen, und durch wen sie zu geben sind,
 - b) Züge, mit denen gekreuzt wird,
 - c) Züge, die überholen oder überholt werden,
 - d) Züge, die an der Trapeztafel halten müssen.
- (5) Anordnungen über den Zugverkehr werden vom Zugleiter geführt; Auszüge hiervon oder entsprechende Aufschreibungen von den besetzten Zuglaufstellen. **Anordnungen über den Zugverkehr**
- (6) Für jeden besetzten Bahnhof, auf dem Züge kreuzen oder überholen können, wird ein Fahrplan für Zuglaufstellen (Vordruck 436.0001V03) aufgestellt. **Fahrplan für Zuglaufstellen**
- (7) Bei Bedarf sind am Arbeitsplatz des Zugleiters Übersichtspläne, Streckenbänder o. ä. ausgelegt, aus denen Gleise, Bahnübergänge und Signale der Zugleitstrecke ersichtlich sind. Der Zugleiter ist auch mit den Buchfahrplänen der Zugleitstrecke ausgerüstet. **Übersichten**

4 Befehle

- ZLB-Befehl** (1) Für Befehle ist der ZLB-Befehl (Vordruck 436.0001V04) zu verwenden. Der Vordruck ist beim Zugleiter sowie auf den Zuglaufstellen und beim benachbarten Fahrdienstleiter ausgelegt.
- Auf Strecken mit Zugfunk ist der Vordruck auch auf dem Triebfahrzeug mitzuführen.
- Ausfertigen von Befehlen** (2) Beim Ausfertigen von Befehlen ist folgendes zu beachten:
- Befehle für die Zugleitstrecke fertigt der Zugleiter aus oder lässt sie ausfertigen.
 - Der örtliche Bahnhofsfahrdienstleiter fertigt Befehle für seine eigene Zuglaufstelle aus. Dabei ist das Wort „Zugleiter“ in „öBfDl“ zu ändern.
Andere Befehle fertigt er im Auftrag des Zugleiters aus.
 - Der Zugführer des ersten Zuges fertigt ZLB-Befehle im Auftrag des Zugleiters auch für den zweiten Zug aus und bestätigt die Aushändigung dem Zugleiter.
- Anzahl der Ausfertigungen** (3) Zugführer und Triebfahrzeugführer erhalten jeweils eine Ausfertigung des ZLB-Befehls.
- Nachweis** (4) Die Ausfertigung der Befehle ist im Zugmeldebuch, bei besetzten Zuglaufstellen im Fernsprechbuch, zu vermerken.

5 Befehle zurückziehen

- Grundsatz** (1) Der Zugleiter darf Befehle zurückziehen.
- Allgemein** (2) Ein Befehl ist zurückgezogen wenn der Zugleiter die dem Triebfahrzeugführer übermittelte Urschrift des Befehls durchgekennzeichnet und durch Unterschrift hierauf bestätigt hat, dass der Befehl ungültig ist.
- Fermündlich** (3) Fermündlich darf der Zugleiter einen Befehl nur zurückziehen, wenn der Triebfahrzeugführer ihm nach Aufforderung den Standort seines Zuges mitgeteilt hat und ihm bestätigt hat, dass er den Befehl nach Aufforderung durchgekennzeichnet und damit ungültig gemacht hat. Der Zugleiter durchkreuzt seine Ausfertigung des Befehls und vermerkt das Zurückziehen auf der Rückseite des Befehls nach folgendem Muster:
- „Befehl zurückgezogen. Gellweiler, Tf, über ZF. Enders, ZL, 13.12.2015, 00.01 Uhr“



Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Muster Buchfahrplanseite im Zugleitbetrieb	436.0001A01
	Seite 1

Muster Buchfahrplanseite									
65326 W (Sa)									
Tfz 212 LG 800 t Mbr 58 P									
Zugleitbetrieb									
1	2	3a	3b	4	5	6	7	8	9
Zulässige Geschwindigkeiten		Betriebsstellen Tunnelanfang und -ende, verkürzter Bremsweg von 40 km/h abweichende Geschwindigkeit auf Signal Hp 2, Zugfunk	Lage in km	An der Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzt mit Zug	Überholt wird überholt durch Zug	Zuglaufmeldungen durch Art
ab km	km/h								
1,5	40	Adorf	0,0			17:35			Zf Fe
	50								
4,0	40	Bstadt	4,5		17:48	58	4063		Zf Ak+Fe
	5,0	50	Cweiler Hst	8,7		18:04	18:23		
18,4	40	Ebach	18,8	4065	45	19:20	4065		Zf Ak+Fe Zf f. 4065 Ak+Fe
	19,3								
34,6		Fburg Gfeld	23,3		19:32	20:10		4066	Zf Ak öBfFdl Fe
			28,7						
36,3	30	Kfeld	35,3	65326 Halt	21:39	21:41	65327		Zf 65327 Ak+Fe
	38,0								
	30	Lkirchen	38,7		21:48				Zf Ak+As

Hinweis: Bstadt hat Rückfallweichen, Gfeld hat ÖBfFdl



Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Erläuterungen zum Buchfahrplan für den Zugleitbetrieb	436.0001A02 Seite 1

1 Erläuterungen

- (1) In Spalte 4 ist angegeben, welcher Zug bei Kreuzungen und Überholungen an der Trapeztafel halten muss. Unter der Nummer des eigenen Zuges steht das Wort „Halt“.
- (2) In Spalte 8 ist
 - ein zu überholender Zug durch einen Strich unter der Zugnummer und
 - ein überholender Zug durch einen Strich über der Zugnummer dargestellt.
- (3) In Spalte 9 ist angegeben,
 - wer welche Zuglaufmeldungen für den dargestellten Zug und
 - welche Zuglaufmeldungen der Zugführer des dargestellten Zuges für andere Zügeabzugeben bzw. einzuholen hat.
- (4) Dabei bedeuten die Abkürzungen
 - Zf* *Zugführer des eigenen Zuges*
 - Zf f (Zugnummer)* *Zugführer des eigenen Zuges für einen anderen Zug*
 - Zf (Zugnummer)* *Zugführer eines anderen Zuges*
 - öBfFdl* *örtlicher Bahnhofsfahrdienstleiter*
 - Fe* *Fahrerlaubnis*
 - Ak* *Ankunftsmeldung*
 - Ve* *Verlassensmeldung*
 - As* *Abstellmeldung*
 - FsE* *Fahrwegsicherung für Einfahrten*
- (5) Mehrere für einen Zug abzugebende Zuglaufmeldungen sind durch ein Pluszeichen („+“) miteinander verbunden.



Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Mustereinträge Zugmeldebuch für den Zugleitbetrieb	436.0001A03
	Seite 1

Erläuterungen zu den Mustereinträgen

Es empfiehlt sich, die einzelnen Schritte anhand der Anleitung zum Führen des Zugmeldebuchs – Vordruck 436.0001V01 – nachzuvollziehen.

Systematik (Beispiel 0)

Am Beispiel eines nach rechts fahrenden Zuges wird die Systematik

a) Fahrerlaubnis / Ankunftsmeldung sowie

b) Kennzeichnung besetzt / frei

skizziert.

1 Fahrerlaubnis, Ankunftsmeldung

- a) Zug 7001 erhält in Fburg Fahrerlaubnis bis zur besetzten Zuglaufstelle (Zlst) Bstadt.

(Es besteht kein Grund für eine Ankunftsmeldung und neue Fahrerlaubnis in Adorf)

Nach der Rückmeldung des öBfDl Bstadt erfolgt die Frei-Kennzeichnung von Fburg bis Bstadt sowie die Rückmeldung des Zugleiters an den Fdl Fburg.

- b) Zug 7001 erhält in Bstadt Fahrerlaubnis bis Cheim, nach Ankunftsmeldung in Cheim erfolgt die Frei-Kennzeichnung der Strecke, die Zlst Cheim bleibt besetzt.

- c) Zug 7002 erhält in Cheim Fahrerlaubnis bis Bstadt.

Die Rückmeldung des öBfDl Bstadt bewirkt die Frei-Kennzeichnung für Strecke und Zlst Cheim.

- d) Zug 7002 erhält Fahrerlaubnis Bstadt - Adorf (zur Annahme durch Fdl Fburg).

Nach der Ankunftsmeldung in Adorf gilt die Strecke Bstadt - Adorf als frei.

- e) Nach der Annahme erhält Zug 7002 Fahrerlaubnis Adorf - Fburg.

Nach der Rückmeldung gilt die Zlst Adorf und die Strecke Adorf - Fburg als frei.

2 Verlassensmeldung, Abstellmeldung, Rangiererlaubnis, Nachfahren

- a) Zug 7011 fährt Fburg - Adorf und erhält Fahrerlaubnis Adorf - Bstadt.
- b) Nach Ausfahrt in Adorf erfolgt Verlassensmeldung durch einen anderen Mitarbeiter im Bahnbetrieb; damit gilt die Zlst Adorf für den nachfolgenden Zug 7013 als frei.
- c) Noch vor Ankunft des Zuges 7011 in Bstadt wird Zug 7013 bis Adorf angenommen.
- d) Zug 7011 fährt (Adorf -) Bstadt - Cheim, Zuggarnitur soll später auf Zug 7014 wenden.
- e) Rf aus Zug 7011 setzt in Cheim in ein Nebengleis um und gibt Abstellmeldung, damit gilt die Zlst Cheim als frei.
Für den nachfolgenden Zug 7013 ist kein Halt an der Trapeztafel erforderlich.
- f) Zug 7013 fährt (Fburg -) Adorf - Bstadt - Cheim im Abstand nach. Der Zug wendet in Cheim auf Zug 7012.
- g) Nach Ausfahrt Zug 7012 in Cheim erfolgt Verlassensmeldung (z. B. durch Zf aus Zug 7011); damit gilt die Zuglaufstelle Cheim zunächst als frei.
- h) Rf aus Zug 7011 erhält in Cheim Rangiererlaubnis zum Aufstellen der Zuggarnitur für Zug 7014 in einem Hauptgleis. Damit ist die Zlst Cheim wieder besetzt.
- i) Zug 7012 fährt über Bstadt nach Adorf und später weiter nach Fburg.
- j) Zug 7014 fährt Cheim - Bstadt und erhält Fahrerlaubnis bis Adorf.

3 Kreuzungen, Seitenübertrag, Fahrwegsicherungsmeldung

- a) Übertrag des Besetzt- und Freizustands aller dem Zugleiter zugeordneten Streckenabschnitte und unbesetzten Zuglaufstellen.
- b) Zug 7014 hat Fahrerlaubnis bis Adorf.
- c) Nach Fahrplan ist Kreuzung der Züge 7014 / 7015 in Adorf vorgesehen.
Zug 7014 soll als erster Zug einfahren, für Zug 7015 ist im Fahrplan Halt vor Trapeztafel vorgeschrieben.
- d) Zug 7015 erhält mit der Annahme Fahrerlaubnis von Fburg bis Adorf.
- e) Damit ist die Zlst Adorf mit zwei Einheiten belegt; für die Freikennzeichnung sind daher ebenfalls zwei getrennte Meldungen erforderlich.
- f) Nach der Kreuzung fährt Zug 7015 weiter nach Bstadt; Zug 7014 fährt weiter nach Fburg.
- g) Nach der Rückmeldung für Zug 7014 erfolgt die Freikennzeichnung für die Strecke Adorf - Fburg.
- h) Nach der Rückmeldung für Zug 7015 wird die Strecke Adorf - Bstadt und zugleich die Zlst Adorf als frei gekennzeichnet.
- i) Zug 7015 fährt weiter nach Cheim.
- j) Zug 7017 fährt von Fburg nach Bstadt.

Für eine Ankunftsmeldung / neue Fahrerlaubnis in Adorf besteht kein Anlass.

- k) Im Fahrplan ist für Zug 7017 in Cheim Fahrwegsicherungsmeldung durch Zugführer 7015 vorgeschrieben, für Zug 7017 ist deshalb – obwohl zweiter Zug in Cheim – kein Halt an der Trapeztafel vorgesehen.
- l) Nach der Fahrwegsicherungsmeldung erhält Zug 7017 in Bstadt Fahrerlaubnis bis Cheim.

Damit ist die Zlst Cheim durch zwei Züge besetzt.

4 Überholung

- a) Zug 67019 fährt von Fburg nach Adorf zur Überholung durch Zug 7021.
- b) Zug 7021 fährt von Fburg nach Adorf und fährt dort nach Halt an der Trapeztafel als zweiter Zug ein.
Zlst Adorf ist jetzt durch zwei Züge besetzt.
- c) Zug 7021 fährt weiter von Adorf nach Bstadt.
- d) Zug 67019 fährt nach Bstadt nach.
- e) Nach Ankunftsmeldung des Zuges 67019 von Bstadt gilt auch die Zlst Adorf als frei.

5 Rangieren

- a) Beim Übertrag ist zu beachten, dass die Zlst Cheim noch besetzt ist (Züge 7015 und 7017).
- b) Rf aus Zug 7017 setzt in Cheim in das durchgehende Hauptgleis um und kuppelt mit Zug 7015.
Da die Zlst Cheim für Zug 7017 noch besetzt ist (keine Abstellmeldung gegeben), ist für dieses Rangieren keine Rangiererlaubnis erforderlich (dasselbe gilt für ein evtl. Rangieren mit dem Tfz aus Zug 7015).
- c) Die Vereinigung der beiden Züge (Meldung in Spalte 11) bedeutet, dass die Zlst Cheim nur noch durch einen Zug besetzt ist.
- d) Zug 7016 fährt von Cheim nach Bstadt. Nach Ankunftsmeldung gelten die Strecke und die Zlst Cheim als frei.
Zug 67020 fährt mit Schiebetriebfahrzeug von Bstadt nach Adorf. Dort sollen das Schiebetriebfahrzeug und mehrere Wagen abgesetzt werden.
- e) Das Absetzen des Schiebetriebfahrzeuges erfordert in Adorf eine Rangiererlaubnis und damit eine zusätzliche Belegung der Zlst.
Die abgesetzten Wagen werden zunächst dem Schiebetriebfahrzeug zugeordnet.
Ohne dieses Tfz dürften die abgesetzten Wagen nicht in einem Hauptgleis verbleiben.
- f) Zug 67020 fährt weiter nach Fburg.
- g) Die städtische Industrielok soll die von Zug 67020 zurückgelassenen Wagen in den Gleisanschluss stellen; für das Belegen des Hauptgleises durch die Lok ist eine weitere Rangiererlaubnis und damit eine weitere Belegung der Zlst erforderlich.

- h) Nach Übergabe der Wagen an die Rf Industrielok fährt das ehemalige Schiebetriebfahrzeug als Triebfahrzeugfahrt 87021 nach Bstadt.
- i) Die Rf Industrielok fährt mit den Wagen zurück in den Gleisanschluss.
- j) Mit der Abstellmeldung gilt die Zlst Adorf als frei.

Mustereinträge Tabelle 3

Tag 26.08.		Zugmeldungen nach Rll 408						Zuglaufmeldungen										Meldungen u. Vermerke											
1	2	3	4	5	6											8c	9c	11											
Zugnummer	Gleis von nach Fburg	Annahme		gemeldete Abfahrt		Abfahrt (Abmeldung)		Rückmeldung		7a Strecke		8a Adorf unbesezt		7b Strecke		8b BStadtbesezt		7c Strecke		8c Heim unbesezt		9c		11					
→	←	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
Übertrag																													
	7016																												
	67020	10	38	10	38	10	48																						
	Raf																												
	Raf																												
	87021																												
	Raf																												



Zugmeldebuch für den Zugleitbetrieb

Zugleitstrecke von bis

Zugleiter in

Begonnen am, abgeschlossen am, Inhalt Blätter

Anleitung

1. Im Zugmeldebuch für den Zugleitbetrieb sind neben den Meldungen die Besetzung und das Freisein der einzelnen Streckenabschnitte und Zuglaufstellen darzustellen. Die Einträge sind sofort nach Erteilen der Fahrerlaubnis oder nach Eingang der Meldung vorzunehmen.
2. Für jeden Zug ist - außer bei Kreuzungen und Überholungen - eine Dreifachzeile (Besetzungslinie - Meldungen mit Zeitangabe - Freilinie) zu verwenden. Überholte Züge erhalten bei der Weiterfahrt eine neue Dreifachzeile. Bei Kreuzungen ist für einen der beiden Züge eine neue Dreifachzeile erforderlich.
3. Meldungen werden im mittleren Teil der Dreifachzeile dargestellt. Fahrerlaubnis, Ankunftsmeldung und Rückmeldung sind in die vorgesehenen Spalten, weitere Meldungen in der Spalte „sonstige Zuglaufmeldungen“ oder in die Spalte „Meldungen und Vermerke“ einzutragen.
4. Die Besetzung der freien Strecke und der Zuglaufstellen bzw. deren Freisein ohne Einfahrsignal werden durch rote Besetzungslinien (im oberen Teil der Dreifachzeile) bzw. grüne Freilinien (im unteren Teil der Dreifachzeile) dargestellt.

Die Besetzung der Zuglaufstellen mit Einfahrtsignalen bzw. deren Freisein werden nicht dargestellt.
5. Die erteilte Fahrerlaubnis ist durch eine rote Besetzungslinie mit Richtungspfeil darzustellen. Die Besetzungslinie wird durch die Zuglaufstelle ohne Einfahrtsignale, bis zu der die Fahrerlaubnis erteilt ist, hindurchgezogen; bei Zuglaufstellen mit Einfahrtsignalen endet sie vor der betreffenden Zuglaufstelle.
6. Nach Eingang einer Ankunftsmeldung ist eine grüne Freilinie bis vor die Zuglaufstelle zu ziehen, bis zu der die Fahrerlaubnis erteilt war. Die Freilinie für die Zuglaufstelle darf gezogen werden, wenn alle Züge und alle Rangierfahrten die Hauptgleise der Zuglaufstelle verlassen haben und dafür je

- eine Abstellmeldung (s. auch Ziffer 7)
- eine Verlassensmeldung von dieser Zuglaufstelle oder
- eine Ankunftsmeldung von einer weiter gelegenen Zuglaufstelle oder
- eine Rückmeldung von einer Zugmeldestelle

gegeben wurde.

7. Die erteilte Rangiererlaubnis ist durch eine rote Besetzungslinie über die Spalten der betreffenden Zuglaufstelle darzustellen, ausgenommen ist die Erlaubnis für das Rangieren mit Triebfahrzeugen aus der vorhergehenden Zugfahrt auf Bahnhöfen mit Rückfallweichen. Beim Rangieren über die Rangierhalttafel bzw. die Einfahrweiche ist eine rote Besetzungslinie bis zur benachbarten Zuglaufstelle durchzuziehen. Das Ende des Rangierens ist mit einer grünen Freilinie zu kennzeichnen.

8. Die Sperrung des durchgehenden Hauptgleises einer unbesetzten Zuglaufstelle ist durch eine rote Besetzungslinie, die Sperrung eines anderen Gleises durch eine gestrichelte rote Besetzungslinie über die Spalten der betreffenden Zuglaufstelle zu kennzeichnen. Die Aufhebung der Gleissperrung ist durch eine grüne Freilinie darzustellen. Die Sperrung eines Streckengleises sowie Sperrfahrten sind analog nach Ril 408 in der jeweiligen Spalte 7 darzustellen.

9. Auf jeder neuen Seite ist für die gesamte Strecke die Kennzeichnung der besetzten und freien Abschnitte zu übertragen. Noch nicht abgeschlossene Besetztzustände sind in neuen Dreifachzeilen zu wiederholen.

10. Zugmeldungen mit dem benachbarten Fahrdienstleiter bzw. dem benachbarten Zugleiter sind in den hierfür vorgesehenen Spaltenaufbau des Zugmeldebuchs nach Ril 408 einzutragen. Diese Spalten sind bei Bedarf vorgesehen.

Fernsprechbuch für den Zugleitbetrieb

Zuglaufstelle

an der Zugleitstrecke von nach

Begonnen abgeschlossen

Inhalt: 32 Seiten

Anleitung

1. Die Einträge sind vor der Abgabe bzw. sofort nach dem Empfang der Meldung vorzunehmen.
2. Liegt das Fernsprechbuch auf dem Triebfahrzeug aus, so ist das Datum quer über den Spaltenbau einzutragen. In Spalte 1 ist dann die Zuglaufstelle einzutragen, auf der die Meldung gegeben wird.
3. In Spalte 2 ist einzutragen, für welchen Zug die Meldung gegeben wird. Bei Meldungen für Rangierfahrten ist einzutragen „Rf“.
4. Die Wortlaute der Meldungen sind auf der Rückseite des Fernsprechbuches abgedruckt.

Wortlaut der Meldungen im Zugleitbetrieb

Fahrerlaubnis

„Darf Zug (Nummer) bis (Name der Zuglaufstelle/Zugmeldestelle) fahren?“

„Zug (Nummer) darf bis (Name der Zuglaufstelle/Zugmeldestelle) fahren.“
Beziehungsweise: „Nein, warten.“

Ankunftmeldung

„Zug (Nummer) in (Name der Zuglaufstelle/Zugmeldestelle).“

Verlassensmeldung

„Zug (Nummer) hat (Name der Zuglaufstelle) verlassen.“

Fahrwegsicherungsmeldung

„Fahrweg für Zug (Nummer) nach Gleis (Nummer) gesichert.“

Abstellmeldung

„Zug (Nummer) Rangierfahrt in (Name der Zuglaufstelle) in Gleis (Nummer) abgestellt.“

Rangiererlaubnis

„Rangieren in (Name der Zuglaufstelle) erlaubt.“



Fahrplan für Zuglaufstellen

Für Zuglaufstelle _____

Gültig vom _____ an

Erläuterungen

1. Die Züge sind nach der Zeitfolge der Ankunft und Abfahrt eingetragen. Bei Zügen, die hiernach zweimal erscheinen, ist neben der Ankunftszeit (Spalte 1) in Spalte 2 die Abfahrt in Klammern angegeben und umgekehrt. In Spalte 3 ist bei Bedarfszügen das „B“ in der linken Unterspalte zugefügt.
2. Die Verkehrs- und Meldetage sind nach KoRil 408 angegeben; die Meldetage jedoch nur, wenn sie von den Verkehrstagen abweichen. Sind keine Verkehrstage angegeben, verkehren die Züge täglich.
3. Züge, bei denen der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnimmt, sind in Spalte 12 mit „(o Zub)“ gekennzeichnet.

Berichtigungen

Nummer der Berichtigung	Gültig vom an	Berichtigt	
		am	durch
1	15.06.2003		Neudruck

1	2		3	4	5		6	7	8	9	10		11	12
	U	M			U	M					Ankunft- meldung durch	Fahrerlaubnis bis		
Ankunft	Abfahrt		Zug	Gl. Nr.	Zug fährt			kreuzt mit Zug	überholt Zug	wird überholt durch Zug	Zuglaufmeldungen		Bemerkungen	
U	M	U	M		von	nach								
									1					
									2					
									3					
									4					
									5					
									6					
									7					
									8					
									9					
									10					
									11					
									12					
									13					
									14					
									15					



ZLB-Befehl

Zug/Sperrfahrt

a) - fährt mit höchstens km/h -

- fährt auf Sicht -

in Zuglaufstelle von bis
in (km oder Sig) in (km oder Sig)

zwischen und von bis
(Zuglaufstelle) (Zuglaufstelle) in (km oder Sig) in (km oder Sig)

zwischen und von bis
(Zuglaufstelle) (Zuglaufstelle) in (km oder Sig) in (km oder Sig)

Grund - Nr. (siehe Rückseite)

b) fährt vorbei am Halt zeigenden oder gestörten

Einfahrsignal Zwischensignal Sperrsignal
Ausfahrsignal Blocksignal Deckungssignal

der Zuglaufstelle

c) Nr. 1 kreuzt mit Zug

.....
(Nummer)

überholt Zug

.....
(Nummer)

wird überholt von Zug

.....
(Nummer)

in
(Zuglaufstelle)

anstatt in
(Zuglaufstelle)
Halt an der Trapeztafel entfällt

c) Nr. 2

in fahren ein
(Zuglaufstelle)

Zug als erster Zug
(Zugnummer)

Zug hält nicht an der Trapeztafel

Zug als zweiter Zug
(Zugnummer)

Zug hält an der Trapeztafel

d) Nr. 1

gibt ab in
holt ein (Zuglaufstelle)

für den eigenen Zug

für Zug
(Nummer)

die Meldungen

die Meldungen

d) Nr. 2

es entfallen in
(Zuglaufstelle)

für den eigenen Zug

für Zug
(Nummer)

die Meldungen

die Meldungen

e)

Rangieren im Bf/Bft

aus Richtung

- Einfahrweiche Nr. - hinaus bis

auf Einfahrgleis

über die - Rangierhalttafel -

Uhr erlaubt

f)

....., den Uhr Min

Zugleiter

Erhalten

.....
(Name, Funktion)

Gültiges unter Benutzung der Querlinien umrahmen !
Nichtzutreffendes im umrahmten Teil schräg streichen !

Gründe	Geben Sie auf der Vorderseite im ZLB-Befehl a) folgenden Auftrag
Gleisbelegung, Zugfolge	
1 Gleis kann besetzt sein	auf Sicht
2 Fahrzeuge im Gleis	auf Sicht
3 Mehrere Sperrfahrten unterwegs	auf Sicht
4 Einfahrt in ein Stumpfgleis	30 km/h
5 Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20 km/h
6 Durchrutschweg besetzt, nur teilweise befahrbar oder nicht ausreichend	30 km/h
7 Verständigung zwischen den Zuglaufstellen gestört.....	auf Sicht
8 Auf der Strecke ruht die Arbeit	50 km/h
9 Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren	40 km/h
Bahnübergänge, Übergänge zu Bahnsteigen	
10 Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert	20 km/h
11 Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt	30 km/h
12 Reisendenübergang nicht gesichert	5 km/h
Arbeiten, La	
20 Bauarbeiten	*)
21 Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	auf Sicht
22 Zustand nach Bauarbeiten	*)
23 Arbeitsstelle nicht benachrichtigt.....	auf Sicht
24 Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La	*)
25 Beschäftigte im gesperrten Gleis.....	20 km/h und auf Sicht
Mängel an Bahnanlagen	
30 Mängel am Oberbau	*)
31 Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis)	auf Sicht
32 Verdacht auf Unwetterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden, usw.) .	auf Sicht
33 Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	auf Sicht
34 PZB-Streckeneinrichtung gestört	50 km/h
35 Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50 km/h
36 Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5 km/h
Besonderheiten am Zug	
40 Engstelle für Lü-Sendungen	10 km/h
41 Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen für Schwerwagen	*)
42 Spitzensignal unvollständig	40 km/h

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsangaben

Zusätzliche Aufträge und Hinweise zu ZLB-Befehl a) sind in f) zu geben.



Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Bedieneinrichtung an der Schnittstelle ESTW-ZLB	436.0001Z01
	Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Dieser Zusatz ergänzt die Regeln der Richtlinie 436 bzw. der FV-NE, wenn Zugmeldestellen, in die Zugleitstrecken einmünden, mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet sind. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die das Regelwerk der FV-NE anwenden, geben die Regeln dieses Zusatzes in der Sammlung betrieblicher Verfügungen (SBV). **Schnittstelle ESTW-ZLB**
- (2) Die Regeln gelten
- | | | | |
|--|--|--|----------------------|
| <p>auf der linken Hälfte einer Seite nur für den Betrieb der Zugleitstrecke nach Richtlinie 436.</p> | | <p>auf der rechten Hälfte einer Seite nur für den Betrieb der Zugleitstrecke nach FV-NE.</p> | Ril 436/FV-NE |
|--|--|--|----------------------|
- Die über die volle Breite einer Seite gedruckten Regeln gelten für den Betrieb der Zugleitstrecke nach Richtlinie 436 und FV-NE.
- (3) Die Schnittstelle ESTW-ZLB besteht aus mindestens einer Bedieneinrichtung und einem Signalhaltmelder. Die Standorte der Bedieneinrichtungen und Signalhaltmelder auf den Zugmeldestellen sind im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch bzw. den SBV genannt.
- (4) Durchfahrten aus bzw. in die Zugleitstrecke sind auf diesen Zugmeldestellen nicht zulässig. **Durchfahrten**

2 Aufbau und Funktion der Bedieneinrichtung

- (1) Die Bedieneinrichtung befindet sich auf Zugmeldestellen an Gleisen, von denen planmäßig in eine Zugleitstrecke eingefahren wird. Sie ist im Regelbetrieb für alle Züge zu nutzen, die in die Zugleitstrecke einfahren. Die Mindestausrüstung der Bedieneinrichtung besteht aus einem Gehäuse mit Schlüsseltaste, einer Drucktaste „Fahrstraßenanforderung“ (optional), einer Drucktaste „Zustimmungsanforderung“ und einem Leuchtmelder. Weitere Einrichtungen sind im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch bzw. SBV der jeweiligen Zugleitstrecke beschrieben. **Standort und Aufbau**
- (2) Der zu verwendende Zugführerschlüssel ist im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch bzw. SBV der jeweiligen Zugleitstrecke vorgeschrieben. Nach dem Einführen und Herumdrehen des Schlüssels sind die Tasten der Einrichtung nach dem Prinzip der Zwei-Tasten-Bedienung bedienbar. **Zugführerschlüssel**
- (3) Die Bedieneinrichtung ist in Grundstellung, wenn alle Leuchtmelder erloschen sind. **Grundstellung**

3 Funktion des Signalhaltmolders



Der Signalhaltmolder befindet sich am Ende des Einfahrwegs für Zugfahrten aus der Zugleitstrecke auf Zugmeldestellen, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet sind.

Der Signalhaltmolder zeigt an, dass das zugehörige Einfahrsignal (hier Signal 60B) Halt zeigt und kein Ersatzsignal bzw. Vorsichtsignal angeschaltet ist.

4 Regeln für den Zugführer

Einfahrt in die Zugleitstrecke

- (1) Der Zugführer darf die Bedieneinrichtung erst bedienen, wenn er die Fahrerlaubnis vom Zugleiter der Zugleitstrecke erhalten hat oder wenn auf der Zugleitstrecke

nach Modul 436.0003 Abschnitt 1 Absatz (7) auf Zuglaufmeldungen verzichtet wird.

nach § 12 (1) aufgrund der Regelungen in den SBV die Zustimmung des Zugleiters vorliegt.

Fahrstraßenanforderung (optional)

- (2) Der Zugführer bedient die Schlüsseltaste und die Taste „Fahrstraßenanforderung“ (optional). Der Bedienzeitpunkt kann im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch bzw. den SBV vorgegeben sein.

Nachdem die angeforderte Fahrstraße in die Zugleitstrecke eingestellt wurde, wird der Leuchtmelder der Bedieneinrichtung angeschaltet. Die vom Zugführer angeforderte Fahrstraße ist eingestellt und der Zugführer kann die Taste „Zustimmungsanforderung“ bedienen.

Zustimmungsanforderung

- (3) Der Zugführer bedient die Schlüsseltaste und die Taste „Zustimmungsanforderung“. Nachdem die angeforderte Fahrstraße in die Zugleitstrecke eingestellt wurde, wird der Leuchtmelder der Bedieneinrichtung angeschaltet.

Das zugehörige Ausfahrtsignal kommt in Fahrtstellung, wenn alle Bedingungen für das Sichern der Fahrstraße bis an die Grenze zur ZLB-Strecke erfüllt sind.

Der Leuchtmelder der Bedieneinrichtung erlischt wenn der Zug vollständig in die Zugleitstrecke eingefahren ist.

Ausfahrt aus der Zugleitstrecke

- (4) Für Züge, die die Zugleitstrecke verlassen, wird die Räumung der Zugleitstrecke mit einer Ankunftsmeldung des Zugführers auf der benachbarten Zugmeldestelle an den Zugleiter bestätigt. Die Ankunftsmeldung darf erst gegeben werden, wenn

1. der Zug am gewöhnlichen Halteplatz angehalten hat,
2. der Zug vollständig ist und
3. der Zugführer die Haltstellung des Einfahrsignals durch Auswerten des Signalhaltmolders festgestellt hat.

Die Erreichbarkeit des Zugleiters ist im Streckenbuch bzw. den SBV bekannt gegeben. Zuglaufmeldungen sind über Zugfunk zu geben, wenn dieser vorhanden ist.

- | | | |
|--|--|---|
| (5) Es kann auf die Abgabe der Ankunftsmeldung verzichtet werden, wenn

Modul 436.0003 Abschnitt 1 Absatz (7) angewandt wird. | nach § 12 (1) die SBV diesbezügliche Regeln enthalten. | Verzicht auf Ankunfts-
meldung |
| (6) Der Zugführer verständigt den Zugleiter über Besonderheiten, Verspätungen bzw. Zugausfälle. Im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch bzw. den SBV können ergänzenden Regelungen enthalten sein. | | Besonder-
heiten |

5 Regeln für Zugleiter und Fahrdienstleiter

- | | |
|--|---|
| (1) Ist zwischen dem Zugleiter und dem Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle eine Schnittstelle ESTW-ZLB eingerichtet, sind fernmündliche Zugmeldungen in der Regel nicht notwendig. Ergänzende oder abweichende Regelungen können im Betriebsstellenbuch bzw. SBV gegeben sein. | Zug-
meldungen |
| (2) Der Zugleiter darf einem Zug aus der Zugleitstrecke bis zur Zugmeldestelle, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet ist, eine Fahrerlaubnis erteilen, wenn

- die Ankunftsmeldung des vorausgefahrenen Zuges von dieser Zugmeldestelle im Zugmeldebuch für den Zugleitbetrieb eingetragen ist und

- dem Fahrdienstleiter die Zugnummer bekannt ist (z. B. Zugnummernmeldeanlage). Ergänzende Regelungen können im Betriebsstellenbuch bzw. den SBV gegeben werden. | Fahrerlaubnis
aus der
Zugleitstrecke |
| (3) Die Hauptgleise einer unbesetzten Zuglaufmeldestelle gelten als frei, wenn für den zuletzt gefahrenen Zug eine Ankunftsmeldung von einer benachbarten Zugmeldestelle vorliegt, die mit der Schnittstelle ESTW-ZLB ausgerüstet ist. | unbesetzte
Zuglaufmelde-
stellen |
| (4) Die gegenseitige Verständigung über Besonderheiten, Verspätungen bzw. Zugausfälle erfolgt nach den Regeln der Richtlinie 408 bzw. FV-NE, wenn das Betriebsstellenbuch bzw. die SBV keine ergänzenden Regelungen enthalten. | Besonder-
heiten |

6 Regeln für den Zugführer und Fahrdienstleiter

- | | | |
|--|---|--|
| (1) Der Zugführer meldet Störungen der Bedieneinrichtung fernmündlich beim Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle und fordert bei diesem nach erteilter Fahrerlaubnis durch den Zugleiter oder wenn auf der Zugleitstrecke

auf Zuglaufmeldungen nach Modul 436.0003 Abschnitt 1 Absatz (7) verzichtet wird | die Zustimmung des Zugleiters nach den SBV gem. § 12 (1) vorliegt | Störung der Bedien-
einrichtung |
|--|---|--|

das Einstellen der Zugstraße und die Zustimmung zur Fahrt in die Zugleitstrecke an.

Hinweis: Sowohl die Fahrstraßenanforderung, als auch das fernmündliche Anfordern des Einstellens der Zugstrasse bei gestörter Bedieneinrichtung setzt das Vorhandensein einer Fahrerlaubnis in die Zugleitstrecke durch den Zugleiter an den Zugführer voraus. Eine Fahrerlaubnis darf nach den Regeln in Modul 436.0002 Abschnitt 1 Absatz (4) erst erteilt werden, nachdem die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Hierzu gehört die Feststellung über das Freisein des zu befahrenden Abschnitts der Zugleitstrecke (Räumung der Strecke). Dies bedeutet für den Fahrdienstleiter, dass sowohl die Fahrstraßenanforderung, als auch das fernmündliche Anfordern des Einstellens einer

Zugstrasse bei gestörter Bedieneinrichtung voraussetzt, dass zuvor der zu befahrende Abschnitt der Zugleitstrecke durch den Zugleiter auf Freisein geprüft wurde.

**Störung des
Signalhalt-
melders**

- (2) Der Zugführer meldet Störungen des Signalhaltmelders fernmündlich beim Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle und fordert von diesem, nachdem der Zug am gewöhnlichen Halteplatz angehalten hat, eine Meldung
- über die Haltstellung des Einfahrsignals oder
 - über das erloschene Ersatzsignal bzw. Vorsichtsignal
- an. Wenn die übrigen Bedingungen nach Abschnitt 4 Absatz (4) erfüllt sind, bestätigt der Zugführer dem Zugleiter das Räumen der Zugleitstrecke durch eine Ankunftsmeldung, es sei denn, dass nach Abschnitt 4 Absatz (5) auf die Zuglaufmeldung verzichtet werden kann.
- (3) Meldungen zwischen Zugführer und Fahrdienstleiter werden vom Fahrdienstleiter im Fernsprechbuch nachgewiesen.



Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Zuglaufmeldungen, Zugmeldungen	436.0002 Seite 1

1 Zuglaufmeldungen

- (1) Der Zugleiter regelt die Fahrt der Züge auf der Zugleitstrecke durch die Fahrerlaubnis. Er erteilt die Fahrerlaubnis auf Grund **Allgemeines**
- der Zuglaufmeldungen, die er mit dem Zugführer bzw. dem örtlichen Bahnhofsfahrdienstleiter wechselt und
 - der Zugmeldungen, die er mit dem benachbarten Fahrdienstleiter oder Zugleiter wechselt.
- (2) Zuglaufmeldungen sind **Art der Zuglaufmeldungen**
- Fahrerlaubnis,
 - Ankunftsmeldung,
 - Verlassensmeldung,
 - Fahrwegsicherungsmeldung,
 - Abstellmeldung.
- Jede Zuglaufmeldung ist einzuleiten mit dem Wort „Zuglaufmeldung“, bei der Fahrerlaubnis gilt dies nur für die Anfrage. Die Anfrage zur Fahrerlaubnis wird nicht wiederholt.
- Die Rangiererlaubnis ist im Modul 436.0004 Abschnitt 4 (2) geregelt.
- (3) Für die Abgabe und Übermittlung der Zuglaufmeldungen ist folgendes zu beachten: **Abgabe und Übermittlung der Zuglaufmeldungen**
- a) Die Abgabe der Zuglaufmeldungen wird im Fahrplan oder durch den Zugleiter mit Befehl angeordnet, Abstellmeldungen jedoch nur, sofern eine Ankunftsmeldung vorausging.
- Zuglaufmeldungen können nach b), c), d) oder e) übermittelt werden. Im Fahrplan bzw. im ZLB-Befehl ist vermerkt, wer die Zuglaufmeldungen gibt bzw. übermittelt.
- Zuglaufmeldungen werden in der Regel über Streckenfernsprechverbindungen gegeben. Abweichungen, z. B. bei Einsatz von Funk, sind im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch geregelt.
- b) Bei Verwendung von Zugfunk werden die Zuglaufmeldungen durch den Triebfahrzeugführer übermittelt.
- c) Auf unbesetzten Zuglaufstellen werden Zuglaufmeldungen für den zweiten Zug vom Zugführer des ersten Zuges gegeben. Er übermittelt die Fahrerlaubnis dem Zugführer des zweiten Zuges.
- Dies gilt nicht,
- wenn die Zuglaufmeldungen über Zugfunk gegeben werden,
 - wenn beim ersten Zug der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnimmt oder
 - wenn bei Zuglaufstellen mit Rückfallweichen Richtungsbetrieb eingerichtet ist.

In diesen Fällen enthält das Betriebsstellenbuch / Streckenbuch nähere Regelungen.

- d) Auf besetzten Zuglaufstellen holt der örtlichen Bahnhofsfahrdienstleiter die Fahrerlaubnis ein und übermittelt sie dem Zugführer.
- e) Wegen der Übermittlung der Fahrerlaubnis auf benachbarten Zugmeldestellen oder benachbarten Zuggleitstrecken siehe Abschnitt 2 (2) b.

Das Festsetzen der Zuglaufmeldungen ist gesondert geregelt.

- Fahrerlaubnis** (4) Die Fahrerlaubnis wird nach den Angaben im Fahrplan oder Befehl angefordert, wenn die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Die Anfrage zur Fahrerlaubnis lautet:

„Darf Zug (Nummer) bis (Name der Zuglaufstelle / Zugmeldestelle) fahren?“

Als Ziel der Anfrage gilt die Zuglaufstelle, auf der die nächste Fahrerlaubnis eingeholt werden muss, sonst der Endbahnhof des Zuges innerhalb der Zuggleitstrecke oder die erste Zugmeldestelle nach Verlassen der Zuggleitstrecke.

Das Ziel der Anfrage bei teilweiseem Verzicht auf Zuglaufmeldungen ist in Modul 436.0003 Abschnitt 1 (7) geregelt.

Bei unbesetzten Zuglaufstellen, außer auf Zuglaufstellen mit Rückfallweichen, darf die Anfrage - bei Kreuzungen und Überholungen die Anfrage für den letzten Zug - erst gestellt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Die Weichen und Flankenschutzeinrichtungen müssen in Grundstellung stehen und gesichert sein,
- der Zugführerschlüssel muss sich in Verwahrung des Zugführers befinden und
- in den Hauptgleisen dürfen außer dem Zug keine Fahrzeuge stehen. Dies gilt nicht, wenn für ein zurückgelassenes Triebfahrzeug eine Rangiererelaubnis erteilt wurde.

Die Fahrerlaubnis lautet:

„Zug (Nummer) darf bis (Name der Zuglaufstelle / Zugmeldestelle) fahren.“

Steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, so ist die Fahrerlaubnis zu verweigern mit dem Wortlaut:

„Nein, warten.“

Die Fahrerlaubnis darf bis zu 10 Minuten vor der voraussichtlichen Abfahrt erteilt werden, sofern nicht im Betriebsstellenbuch eine kürzere Frist angeordnet ist.

- (5) Die Ankunftsmeldung wird durch den Zugführer bzw. durch den örtlichen Bahnhofsfahrdienstleiter an den Zugleiter gegeben. Die Ankunftsmeldung lautet:
- „Zug (Nummer) in (Name der Zuglaufstelle / Zugmeldestelle).“
- Sie darf erst gegeben werden, wenn der Zug vollständig an der festgelegten Zugschlussstelle für die Einfahrt (Betriebsstellenbuch / Streckenbuch) vorbeigefahren ist bzw. die letzte Weiche des Einfahrweges geräumt hat. Bahnhofsfahrdienstleiter von Bahnhöfen mit Einfahrsignal dürfen die Ankunftsmeldung erst dann geben, wenn sie eine Räumungsprüfung durchgeführt haben.
- Ankunfts-
meldung**
- (6) Die Verlassensmeldung an den Zugleiter wird nur auf unbesetzten Zuglaufstellen gegeben. Sie kann von einem anderen Mitarbeiter im Bahnbetrieb oder vom Zugführer eines anderen Zuges gegeben werden. Die Verlassensmeldung lautet:
- „Zug (Nummer) hat (Name der Zuglaufstelle) verlassen.“
- Sie darf erst gegeben werden, wenn der Zug vollständig an der festgelegten Zugschlussstelle für die Ausfahrt (Betriebsstellenbuch / Streckenbuch), bzw. an der Trapeztafel der Gegenrichtung vorbeigefahren ist.
- Verlassens-
meldung**
- (7) Die Fahrwegsicherungsmeldung an den Zugleiter wird vom Zugführer des ersten Zuges auf unbesetzten Zuglaufstellen ohne Rückfallweichen und Richtungsbetrieb gegeben. Die Fahrwegsicherungsmeldung lautet:
- „Fahrweg für Zug (Nummer) nach Gleis (Nummer) gesichert.“
- Die Fahrwegsicherungsmeldung ist vorgesehen, wenn der zweite Zug ohne Halt an der Trapeztafel einfahren soll.
- Sie darf erst gegeben werden, wenn die Voraussetzungen für die Einfahrt des Zuges nach Modul 436.0004 Abschnitt 3 (2) b) erfüllt sind.
- Fahrwegsiche-
rungsmeldung**
- (8) Die Abstellmeldung an den Zugleiter wird vom Zugführer auf unbesetzten Zuglaufstellen gegeben. Die Abstellmeldung lautet:
- „Zug (Nummer) / Rangierfahrt in (Name der Zuglaufstelle) in Gleis (Nummer) abgestellt.“
- Sie darf nur gegeben werden, wenn die Rangierfahrt im Nebengleis abgestellt ist, in den Hauptgleisen keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden und der Zugführerschlüssel sich in Verwahrung des Meldenden befindet.
- Der Abstellmeldung muss immer eine Ankunftsmeldung oder eine Rangierlaubnis vorausgegangen sein.
- Abstellmel-
dung**
- (9) Für Züge mit Schiebetriebfahrzeugen, die nicht mit dem Zug gekuppelt sind, werden die Zuglaufmeldungen - mit Ausnahme der Fahrwegsicherungsmeldung - ergänzt durch den Zusatz:
- „Mit Schiebetriebfahrzeug, das nicht mit dem Zug gekuppelt ist.“
- Schiebetrieb-
fahrzeug**
- (10) Kehrt ein Schiebetriebfahrzeug von der freien Strecke zurück, lautet die Ankunftsmeldung auf der ersten bei der Rückfahrt erreichten Zuglaufstelle:
- „Schiebetriebfahrzeug von Zug (Nummer) in (Name der Zuglaufstelle / Zugmeldestelle).“
- Zurückkeh-
rendes Schie-
betriebfahr-
zeug**

2 Zugmeldungen

Zugmeldungen

- (1) Der Zugleiter regelt die Zugfolge und die Reihenfolge der Züge, die in die Zugleitstrecke hineinfahren oder sie verlassen, mit dem benachbarten Zugleiter bzw. Fahrdienstleiter durch Zugmeldungen. Zugmeldungen sind nicht erforderlich, wenn der Zugleiter zugleich Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle ist.

In die Zugleitstrecke einfahrender Zug

- (2) Für einen in die Zugleitstrecke einfahrenden Zug ist folgendes zu beachten:
- a) Abweichend von Richtlinie 408 wird der Zug mit dem Wortlaut angenommen:
„Zug (Nummer) bis (Name der Zuglaufstelle) ja.“
Damit gilt die Fahrerlaubnis des Zugleiters als erteilt.
- b) Der benachbarte Zugleiter bzw. Fahrdienstleiter übermittelt vor der Zustimmung zur Abfahrt dem Zugführer die Fahrerlaubnis und vermerkt dies im Zugmeldebuch.
Bei besonderen örtlichen Verhältnissen kann im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch eine andere Übermittlung der Fahrerlaubnis angeordnet sein.
- c) Der Zugleiter meldet den Zug zurück, nachdem er für diesen eine Ankomfmeldung erhalten hat oder - sofern er selbst Fahrdienstleiter bzw. örtlicher Bahnhofsfahrdienstleiter ist - bei dem Zug eine Räumungsprüfung durchgeführt wurde.

Die Zugleitstrecke verlassender Zug

- (3) Für einen die Zugleitstrecke verlassenden Zug ist folgendes zu beachten:
- a) Der Zugleiter darf dem Zug die Fahrerlaubnis über die letzte Zuglaufstelle hinaus erst erteilen, wenn der Zug von der benachbarten Zugmeldestelle angenommen ist.
- b) Der benachbarte Zugleiter bzw. Fahrdienstleiter gibt für jeden Zug eine Rückmeldung.

Benachbarte Zugleiter

- (4) Für das Zusammenwirken zweier Zugleiter, deren Zugleitstrecken aneinander anstoßen, können im Betriebsstellenbuch weitere Regelungen getroffen sein.

3 Benachrichtigen von Schrankenwärtern, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen

Schrankenwärter

- (1) Müssen Schrankenwärter über Zugfahrten benachrichtigt werden, ist dies im Betriebsstellenbuch geregelt.

Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen auf der freien Strecke

- (2) Für die Benachrichtigung von Schrankenwärtern, Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen über Zugfahrten ist zu berücksichtigen:
- Der Zugleiter hat die Benachrichtigung vorzunehmen. Fährt der Zug auf einer benachbarten Zugmeldestelle ab und befinden sich Bahnübergänge / Arbeitsstellen zwischen Zugmeldestelle und erster Zuglaufstelle, obliegt dem Fahrdienstleiter die Benachrichtigung.
 - Auf der letzten Zuglaufstelle vor dem Standort der Bahnübergangsposten / Arbeitsstellen ist Fahrerlaubnis anzuordnen.
 - Die Benachrichtigung muss erfolgen, bevor dem Zug die Fahrerlaubnis über die vor dem Bahnübergang bzw. der Arbeitsstelle liegende Zuglaufstelle hinaus erteilt wird.

- Die Benachrichtigung darf frühestens bis zu fünf Minuten vor dem Erteilen der Fahrerlaubnis erfolgen.
 - Ein Schrankenwärter bzw. Bahnübergangsposten ist mit den Worten:
„Zug (Nummer) in (Name der Zuglaufstelle / Zugmeldestelle) voraussichtlich ab (Minute der voraussichtlichen Abfahrtszeit)“,
zu benachrichtigen.
 - Eine Arbeitsstelle ist mit den Worten:
„Zug (Nummer) von (Name der letzten Zuglaufstelle / Zugmeldestelle vor der Arbeitsstelle) nach (Name der ersten Zuglaufstelle / Zugmeldestelle hinter der Arbeitsstelle)“,
zu benachrichtigen.
- (3) Der Zugleiter darf dem Beginn der Arbeiten erst zustimmen, wenn das Gleis, in dem gearbeitet werden soll, im Zugmeldebuch als frei gekennzeichnet ist. Bei Arbeiten zwischen der benachbarten Zugmeldestelle und der ersten Zuglaufstelle verständigen sich Fahrdienstleiter und Zugleiter darüber, dass Arbeitsstellen zu benachrichtigen sind bzw. dass die Benachrichtigung nicht mehr erforderlich ist.

**Beginn und
Ende der Ar-
beiten**



Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Zugfolge, Kreuzungen und Überholungen regeln	436.0003 Seite 1

1 Zugfolge, Festlegen der Zuglaufmeldungen

- (1) Der Zugleiter darf einen Zug einem vorausgefahrenen Zug bis zur letzten von diesem Zug geräumten Zuglaufstelle folgen lassen, wenn das Gleis nicht für einen Zug der Gegenrichtung beansprucht wird. Dazu muss **Zugfolge**
- die Verlassensmeldung von dieser Zuglaufstelle,
 - die Ankunftsmeldung von einer weiter gelegenen Zuglaufstelle oder
 - die Rückmeldung von einem benachbarten Zugleiter oder einer benachbarten Zugmeldestelle
- im Zugmeldebuch eingetragen sein.
- (2) Abweichend von Absatz (1) und bei kreuzenden Zügen darf einem Zug die Fahrerlaubnis **Abweichungen / kreuzende Züge**
- a) bis zu der Zuglaufstelle, auf der für den vorausgefahrenen Zug eine Ankunftsmeldung oder – wenn der Zugleiter selbst örtlicher Bahnhofsfahrdienstleiter ist – eine Räumungsprüfung durchgeführt wurde oder
- b) bis zur festgesetzten Kreuzungsstelle erteilt werden,
- wenn
- diese Einfahrtsignale hat,
 - der Zug durch Fahrplan oder ZLB-Befehl den Auftrag hat, an der Trapeztafel zu halten,
 - für den Zug eine Fahrwegsicherungsmeldung gegeben wurde oder
 - für den vorausgefahrenen Zug eine Abstellmeldung gegeben wurde.
- (3) In den Fahrplänen werden zur Regelung der Zugfolge folgende Zuglaufmeldungen angeordnet: **Anordnen der Zuglaufmeldungen im Fahrplan**
- Fahrerlaubnis,
 - Ankunftsmeldung,
 - Verlassensmeldung,
 - Fahrwegsicherungsmeldung,
 - Abstellmeldung.
- Die Zuglaufmeldungen sind wie folgt vorgesehen:
- a) Fahrerlaubnis:
- vor Beginn der Zugfahrt innerhalb der Zugleitstrecke,
 - vor Einfahrt des Zuges in die Zugleitstrecke,
 - vor Weiterfahrt eines Zuges auf einer besetzten Zuglaufstelle,
 - vor Verlassen der Zugleitstrecke. Dies gilt nicht, wenn der Zugleiter zugleich Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle ist.

- bei Kreuzungen und Überholungen für beide Züge; außerdem ist die Ankunftsmeldung für beide Züge und ggf. Fahrwegsicherungsmeldung für die Einfahrt des zweiten Zuges notwendig,
- für die Benachrichtigung von Schrankenwärtern über den Zugverkehr,
- beim An- und Absetzen eines Schiebetriebfahrzeuges auf Zuglaufstellen; außerdem wird die Ankunftsmeldung angeordnet.

b) Ankunftsmeldung:

- nach Ankunft des Zuges auf einer besetzten Zuglaufstelle,
- nach Beendigung der Zugfahrt innerhalb der Zugleitstrecke,
- nach Ankunft eines in die Zugleitstrecke einfahrenden Zuges auf der ersten Zuglaufstelle, auf der der Zug planmäßig hält. Dies gilt nicht, wenn der Zugleiter zugleich Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle ist.
- nach Absetzen eines Schiebetriebfahrzeuges auf freier Strecke auf der ersten von dem zurückkehrenden Schiebetriebfahrzeug erreichten Zuglaufstelle,
- bei Kreuzungen und Überholungen für beide Züge; außerdem ist für beide Züge eine Fahrerlaubnis und ggf. eine Fahrwegsicherungsmeldung für die Einfahrt des zweiten Zuges notwendig.

c) Verlassensmeldung:

- nach Verlassen eines Zuges auf einer unbesetzten Zuglaufstelle, wenn dies zur Regelung der Zugfolge notwendig ist.

d) Fahrwegsicherungsmeldung:

- ggf. für die Einfahrt des zweiten Zuges.

e) Abstellmeldung:

- für das Abstellen eines Zuges im Nebengleis einer Zuglaufstelle, um die Hauptgleise für andere Züge zu räumen; außerdem ist eine Ankunftsmeldung notwendig.

**Zusätzliche
Zuglaufmel-
dungen**

- (4) Wenn wegen des Verkehrs eines Sonderzuges – auch Bedarfszüge – zusätzliche Zuglaufmeldungen für Regelzüge erforderlich werden, sind sie festzulegen. Wenn aus Anlass von Arbeiten bzw. wegen Benachrichtigung von Arbeitsstellen oder Bahnübergangsposten zusätzliche Zuglaufmeldungen erforderlich werden, sind sie festzulegen.

Bedarfszüge

- (5) Zuglaufmeldungen bei Regelzügen, die beim Verkehren von Bedarfszügen erforderlich werden, sind im Buchfahrplan der Regelzüge nicht enthalten.

**Änderung der
Zuglaufmel-
dungen durch
Zugleiter**

- (6) Der Zugleiter legt nach betrieblicher Notwendigkeit zusätzliche oder wegfallende Zuglaufmeldungen fest, z. B.
- bei Verspätungen und beim Fahren vor Plan,
 - beim Verlegen von Kreuzungen und Überholungen,
 - bei Sonderzügen – auch Bedarfszügen – ,
 - bei unvorhergesehenen Gleisperrungen,
 - bei Benachrichtigung von Bahnübergangsposten und Arbeitsstellen

und gibt diese den Zugführern durch ZLB-Befehl und den örtlichen Bahnhofsfahrdienstleitern fernmündlich bekannt.

- (7) Im Fahrplan kann auf Zuglaufmeldungen beim Beginn und Enden von Zügen verzichtet werden, solange auf einer Stichstrecke jeweils nur ein Zug unterwegs ist. Im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch sind diese Strecken genannt. **Teilweise Verzicht auf Zuglaufmeldungen**
- Für die erste Zugfahrt ist dann eine Fahrerlaubnis für alle Fahrten bis zur Rückkehr bzw. bis zum Ende der letzten Fahrt innerhalb der Zugleitstrecke vorgesehen. Nach der Rückkehr bzw. beim Ende der letzten Fahrt innerhalb der Zugleitstrecke ist eine Ankunftsmeldung und ggf. eine Abstellmeldung angeordnet.
- (8) Die Rangiererlaubnis, die Meldung über das Beenden des Rangierens sowie die Abstellmeldung, der keine Ankunftsmeldung für einen Zug vorausging, werden nicht besonders angeordnet. **Meldungen beim Rangieren**

2 Zugkreuzungen und Überholungen regeln

- (1) Für Kreuzungen und Überholungen gelten folgende Grundsätze: **Grundsätze**
- a) Für kreuzende und überholende Züge ist stets ein Halt auf der Zuglaufstelle vorzusehen, auf der die Kreuzung bzw. Überholung stattfindet.
- b) Für Zuglaufstellen ohne Einfahrsignale ist die Reihenfolge der Einfahrten im Fahrplan durch Angabe der Ankunftszeiten festzulegen. Für den zuerst einfahrenden Zug ist in der Regel die Ausfahrt als letzter Zug vorzusehen. Für den zweiten einfahrenden Zug ist der Halt vor der Einfahrt festzulegen.
- (2) In den folgenden Fällen ist für den zweiten Zug die Einfahrt ohne Halt an der Trapeztafel gestattet: **Einfahrt ohne Halt an der Trapeztafel**
- a) wenn im Fahrplan für die Einfahrt des zweiten Zuges eine Fahrwegsicherungsmeldung angeordnet ist,
- b) bei Bahnhöfen mit Rückfallweichen,
- c) bei Wegfall eines im Fahrplan vorgesehenen Haltes an der Trapeztafel oder eines zusätzlich erforderlichen Haltes an der Trapeztafel; der Zugleiter ordnet dies mit ZLB-Befehl an.
- (3) Muss die Einfahrreihenfolge bei Kreuzungen geändert werden, verständigt der Zugleiter beide Züge durch ZLB-Befehl und zwar zuerst den Zug, der planmäßig als Erster einfährt. **Änderung der Reihenfolge der Einfahrten**
- (4) In bestimmten Fällen müssen Kreuzungen und Überholungen zusätzlich angeordnet, verlegt werden oder wegfallen. **Änderungen bei Kreuzungen und Überholungen**
- a) Das Verlegen von Kreuzungen und Überholungen ordnet der Zugleiter dadurch an, dass er den Zügen durch ZLB-Befehl die wegfallende und die neue Kreuzungs- bzw. Überholungsstelle sowie die neue Reihenfolge der Einfahrten bekannt gibt. Dabei darf er dem Zug, der über die bisherige Kreuzungsstelle hinausfahren soll, die Fahrerlaubnis erst erteilen, wenn der entgegengerichtete Zug den ZLB-Befehl erhalten hat.
- b) Den Wegfall einer Kreuzung oder Überholung bzw. eine zusätzlich erforderliche Kreuzung oder Überholung ordnet der Zugleiter mit ZLB-Befehl an.
- c) Kreuzungen und Überholungen, die im Fahrplan eines Sonderzuges – auch Bedarfszuges – festgelegt sind, gibt der Zugleiter den betroffenen Regelzügen mit ZLB-Befehl bekannt, bevor er dem Sonderzug die Fahrerlaubnis erteilt.

Zugfolge, Kreuzungen und Überholungen regeln	436.0003 Seite 4
---	-----------------------------------



Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Betrieb auf Zuglaufstellen	436.0004 Seite 1

1 Fahrwegprüfung auf unbesetzten Zuglaufstellen

- (1) Die Hauptgleise einer unbesetzten Zuglaufstelle gelten als frei, wenn für den **Hauptgleise** zuletzt gefahrenen Zug
- eine Abstellmeldung,
 - eine Verlassensmeldung,
 - eine Ankunftsmeldung von einer weiter gelegenen Zuglaufstelle oder
 - eine Rückmeldung von einer Zugmeldestelle
- vorliegt.

Wurde für ein zurückgelassenes Triebfahrzeug jedoch eine Rangiererlaubnis erteilt, muss auch für dieses Triebfahrzeug eine der oben genannten Meldungen vorliegen oder festgestellt sein, dass das zu befahrende Hauptgleis gemäß Absatz (2) frei ist.

- (2) Der Fahrweg für den zweiten Zug ist vom Zugführer des ersten Zuges als frei **Fahrweg für den zweiten Zug** anzusehen, wenn der erste Zug vollständig grenzzeichenfrei zum Halten gekommen ist.

Wurde im Bereich des Hauptgleises rangiert, ist der Fahrweg für den nächsten Zug als frei anzusehen, wenn für jedes beteiligte Triebfahrzeug eine Abstellmeldung abgegeben wurde oder festgestellt wurde, dass in dem zu befahrenden Hauptgleis und den einmündenden Gleisabschnitten keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden und die Rangierarbeiten eingestellt sind.

Für das Prüfen der richtigen Stellung von Weichen und Flankenschutzeinrichtungen gilt Abschnitt 3.

2 Zug- und Rangierfahrten auf besetzten Zuglaufstellen durchführen

- (1) Bei besetzten Zuglaufstellen muss die Fahrerlaubnis vor der Zustimmung zur **Übermittlung der Fahrerlaubnis** Abfahrt übermittelt sein.
- (2) Soll auf dem Einfahrgleis über die Rangierhalttafel oder, wo keine vorhanden ist, über die Einfahrweiche hinaus rangiert werden, ist wie bei unbesetzten Zuglaufstellen nach Abschnitt 4 (7) zu verfahren. **Rangieren über Rangierhalttafel bzw. Einfahrweiche**

3 Zugfahrten auf unbesetzten Zuglaufstellen durchführen

Einfahrt

(1)

- a) In Zuglaufstellen ohne Einfahrtsignale darf ein Zug ohne Halt einfahren, wenn er nicht durch Fahrplan oder ZLB-Befehl beauftragt wurde, an der Trapeztafel zu halten.
- b) Der Zug, für den ein Halt an der Trapeztafel angeordnet ist, darf einfahren, wenn er durch das Signal „Kommen“ oder mündlich vom Zugführer des ersten Zuges dazu beauftragt wurde.

bleibt das Signal „Kommen“ oder der mündliche Auftrag aus, ist die Weisung des Zugleiters einzuholen.

- c) In Zuglaufstellen mit elektrisch ortsgestellten Weichen darf nur eingefahren werden, wenn das Deckungssignal zwischen der Trapeztafel und der Einfahrweiche Kennlicht zeigt. Zeigt das Deckungssignal Haltstellung, ist die Weisung des Zugleiters einzuholen (Betriebsstellenbuch / Streckenbuch). Zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Deckungssignal erteilt der Zugleiter ZLB-Befehl b).

Einfahrt des zweiten Zuges

(2)

- a) Bei Kreuzungen und Überholungen werden die Weichen und Flankenschutzeinrichtungen für die Einfahrt des zweiten Zuges durch den Zugführer des ersten Zuges gestellt und gesichert.
- b) Der Zugführer des ersten Zuges darf den Auftrag zur Einfahrt des zweiten Zuges erst erteilen bzw. eine Fahrwegsicherungsmeldung für den zweiten Zug erst abgeben, wenn der Fahrweg nach Abschnitt 1 Absatz (2) als frei gilt, die Weichen und Flankenschutzeinrichtungen richtig gestellt und gesichert sowie Rangierfahrten auf Hauptgleisen und – soweit im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch vorgesehen – auf Nebengleisen eingestellt sind.
- c) Die Fahrwegsicherung darf wieder aufgehoben werden, wenn der Zug die letzte Weiche des Einfahrweges geräumt hat.

Vollständigkeitsprüfung

(3) Auf Betriebsstellen, auf denen

- rangiert werden soll,
- sich die Fahrtrichtung des Zuges ändern soll oder
- eine Ankunfts meldung zu geben ist,

stellt der Zugführer nach Ankunft die Vollständigkeit des Zuges fest.

Verlassen der Zuglaufstelle

(4) Beim Verlassen von Zuglaufstellen gilt Folgendes:

- a) Zuglaufstellen ohne elektrisch ortsgestellte Weichen

Der Zug – bei Kreuzungen und Überholungen der letzte Zug – darf die Zuglaufstelle nur verlassen, wenn die Weichen und Flankenschutz einrichtungen in Grundstellung stehen und gesichert sind, der Zugführerschlüssel sich in Verwahrung des Zugführers befindet sowie in den Hauptgleisen nach der Abfahrt keine Fahrzeuge zurückgelassen werden. Dies gilt nicht, wenn für ein zurückgelassenes Triebfahrzeug Rangiererlaubnis erteilt wurde.

b) Zuglaufstellen mit elektrisch ortsgestellten Weichen

Der Zug darf die Zuglaufstelle verlassen, wenn sich der Zugführerschlüssel für die EOW-Bedienung in Verwahrung des Zugführers befindet und in den Hauptgleisen nach der Abfahrt keine Fahrzeuge zurückgelassen werden.

Dies gilt nicht, wenn für ein zurückgelassenes Triebfahrzeug Rangierlaubnis erteilt wurde.

Sonst ist der Zugleiter zu verständigen, der das betreffende Gleis sperrt.

(5)**Abfahrt**

a) Voraussetzung für die Abfahrt ist, dass dem Zugführer die Fahrerlaubnis erteilt wurde. Vor der Anfrage zur Fahrerlaubnis - bei Kreuzungen und Überholungen für den letzten Zug - müssen die Bedingungen für das Verlassen der Zuglaufstelle erfüllt sein.

b) Bei Kreuzungen und Überholungen stellt und sichert der Zugführer des ersten Zuges die Weichen und Flankenschutzeinrichtungen für die Ausfahrt des zweiten Zuges und bestätigt dem Zugführer des zweiten Zuges die Sicherung des Fahrweges.

c) Wurde rangiert, darf der Abfahrauftrag nur erteilt werden, wenn der Fahrweg nach Abschnitt 1 als frei gilt, die Weichen und Flankenschutzeinrichtungen richtig gestellt und gesichert sowie Rangierfahrten im Betriebsstellenbuch / Streckenbuch vorgesehen - auf Nebengleisen eingestellt sind.

d) Die Fahrwegsicherung darf wieder aufgehoben werden, wenn der Zug die letzte Weiche geräumt hat.

(6)**Durchfahrt**

Im Buchfahrplan sind die Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal nicht durch „ohne Ausfahrtsignal“ und „H“ bzw. „U“ gekennzeichnet. Züge dürfen durchfahren, wenn kein Halt an der Trapeztafel angeordnet ist und die Fahrerlaubnis vorliegt.

4 Rangieren auf unbesetzten Zuglaufstellen

Rangiererlaubnis auf Hauptgleisen

- (1) Zum Rangieren auf Hauptgleisen ist in der Regel die Unterrichtung und Zustimmung des Zugleiters erforderlich. Die Zustimmung wird als Rangiererlaubnis erteilt; sie lautet:

„Rangieren in (Name der Zuglaufstelle) erlaubt.“

Sie wird vom Triebfahrzeugführer eingeholt.

Auf Bahnhöfen mit Rückfallweichen ist stets die Zustimmung des Zugleiters einzuholen.

Andere Triebfahrzeuge

- (2) Soll mit anderen Triebfahrzeugen als dem Triebfahrzeug aus der vorhergehenden Zugfahrt auf Hauptgleisen rangiert werden oder sollen Hauptgleise mit solchen Triebfahrzeugen besetzt werden, ist für jedes beteiligte Triebfahrzeug eine eigene Rangiererlaubnis des Zugleiters einzuholen.

Triebfahrzeug des Zuges

- (3) Mit dem Triebfahrzeug aus der vorhergehenden Zugfahrt darf auf Hauptgleisen ohne Rangiererlaubnis des Zugleiters rangiert werden, solange für den Zug keine Abstellmeldung gegeben wurde.

Übergabe von Wagen

- (4) Sind beim Rangieren auf Hauptgleisen mehrere Triebfahrzeuge beteiligt und sollen Wagen auf andere Rangierfahrten übergehen, ist dies zwischen den beteiligten Triebfahrzeugführern ausdrücklich zu vereinbaren. Dies gilt auch für vorübergehend in Hauptgleisen abgestellte Wagen.

Beenden

- (5) Das Rangieren auf Hauptgleisen gilt als beendet und damit auch die Rangiererlaubnis als aufgehoben, wenn nach Einstellen der Rangierarbeiten

a) mit dem Triebfahrzeug des Zuges aus der vorhergehenden Zugfahrt

- die Abstellmeldung,
- die Anfrage zur Fahrerlaubnis oder
- die Fahrwegsicherungsmeldung für einen zweiten Zug,

b) mit anderen Triebfahrzeugen als dem Triebfahrzeug des Zuges aus der vorhergehenden Zugfahrt für jedes beteiligte Triebfahrzeug

- eine Abstellmeldung oder
- die besondere Mitteilung, dass das Triebfahrzeug in den Zug eingestellt wurde oder selbst zur Zugfahrt wird

erfolgte.

Weitere Bedingungen bei Abstellmeldung

- (6) Wird die Abstellmeldung auf einer Zuglaufstelle gegeben, auf der sich keine andere Rangierfahrt und kein Zug befindet, müssen außerdem die Bedingungen, die für das Verlassen der Zuglaufstelle wie bei Zügen gelten, erfüllt sein.

Rangieren ohne Rangiererlaubnis beenden

- (7) Wurde rangiert, ohne dass eine Rangiererlaubnis erteilt wurde (siehe Absatz 3), sind nach Beenden der Rangierarbeiten die Maßnahmen nach Absatz 6 zu erfüllen.

- (8) Der Zugleiter darf die Zustimmung zum Rangieren auf dem Einfahrgleis über die Rangierhalttafel oder - wo keine vorhanden ist - über die Einfahrweiche hinaus nur geben, wenn er keine Fahrerlaubnis bis zu dieser Zuglaufstelle oder darüber hinaus erteilt hat. Die Zustimmung wird mit ZLB-Befehl erteilt.

Die Zustimmung des Zugleiters ist nicht erforderlich,

- a) solange auf der Strecke nur ein Zug unterwegs ist und deshalb auf Zuglaufmeldungen teilweise verzichtet wird oder
- b) wenn der Zugleiter bereits die Fahrerlaubnis erteilt hat und in der späteren Fahrtrichtung des Zuges rangiert wird.

**Rangieren
über Rangier-
halttafel bzw.
Einfahrweiche**



Bahnbetrieb	Zugleitbetrieb
Unregelmäßigkeiten, Störungen	436.0005
	Seite 1

1 Sperren von Gleisen

- (1) Der Zugleiter ist für die Sperrung der Gleise der Zugleitstrecke zuständig, ausgenommen der Bahnhofsgleise besetzter Zuglaufstellen. Wenn der örtliche Bahnhofsfahrdienstleiter ein Bahnhofsgleis sperrt, verständigt er den Zugleiter. **Zuständigkeit**
- (2) Ein Streckengleis wird zwischen einer Zuglaufstelle und der benachbarten Zuglaufstelle oder Zugmeldestelle gesperrt. Bei Zuglaufstellen mit Einfahrsignalen oder Trapeztafeln endet der Sperrabschnitt am Einfahrsignal bzw. an der Trapeztafel. Andere Zuglaufstellen sind immer in den Sperrabschnitt mit einbezogen. **Sperrabschnitt**

2 Sperrfahrten

- (1) Sperrfahrten, die nur einen Teil der Strecke zwischen zwei Zuglaufstellen befahren und auf demselben Gleis zurückkehren, erhalten Fahrerlaubnis bis zu dem im Fahrplan angegebenen Ziel und zurück. **Fahrerlaubnis**
- (2) Im Fahrplan oder durch ZLB-Befehl ist zu regeln, ob die zurückkehrende Sperrfahrt an der Trapeztafel halten muss. **Halt an der Trapeztafel**

3 Zugverspätungen, Änderung der Reihenfolge

- (1) Eine Verspätung von 10 Minuten und mehr ist vom Zugführer an den Zugleiter möglichst von der Stelle aus zu melden, auf der sie entstanden ist, spätestens jedoch von der nächsten Zuglaufstelle aus. **Melden der Verspätungen**
- (2) Der Zugleiter informiert besetzte Bahnhöfe seiner Zugleitstrecke sowie den benachbarten Fahrdienstleiter bzw. Zugleiter über Verspätungen und verständigt sich mit ihnen über Änderungen der Reihenfolge von Zügen. **Verständigung der Zuglaufstellen**

4 Gestörte Verständigung

- (1) Kann zum Einholen der Fahrerlaubnis wegen gestörter Telekommunikationseinrichtungen keine Verständigung hergestellt werden, ist zu versuchen, über andere Telekommunikationseinrichtungen Verbindung mit dem Zugleiter aufzunehmen.
Ist dies nicht möglich, darf der Zug nicht weiterfahren. **Fahrerlaubnis nicht möglich**
- (2) Kann die Rangiererlaubnis nicht eingeholt werden, darf nicht rangiert werden. **Rangiererlaubnis nicht möglich**

5 Besonderheiten bei Benutzung des Zugführerschlüssels

Arbeiten

- (1) Auf unbesetzten Zuglaufstellen ist vor der Benutzung des Zugführerschlüssels durch andere Mitarbeiter als den Zugführer (z. B. Weichenreiniger, Fachkraft) die Zustimmung des Zugleiters einzuholen. Nach Beendigung der Arbeiten ist dem Zugleiter mitzuteilen, dass sich der Zugführerschlüssel im Besitz des Meldenden befindet.

Bei Zuglaufstellen mit Trapeztafel verfährt der Zugleiter wie bei Erteilung einer Rangiererlaubnis und anschließender Abstellmeldung. Bei den übrigen Betriebsstellen ist vor der Zustimmung das Streckengleis zu sperren.

Verlust

- (2) Der Verlust eines Zugführerschlüssels ist dem Zugleiter zu melden. Die Züge sind dann mit ZLB-Befehl anzuweisen,
- Weichen der freien Strecke mit höchstens 40 km/h zu befahren und
 - in den Bahnhöfen auf Sicht zu fahren.

6 Störung der 2000-Hz-Magnete bei technisch unterstütztem Zugleitbetrieb

ZLB-Befehl a)

Bei Störung eines 2000-Hz-Magneten im technisch unterstützten Zugleitbetrieb ist ZLB-Befehl a) Grund 34 ab dem rückliegenden Signal Ne 1 oder Ne 5 oder Hauptsignal bis zu dem gestörten 2000-Hz-Magneten zu erteilen. Zusätzlich ist Befehl f) mit folgendem Wortlaut zu erteilen:

„2000-Hz-Magnet in km ständig wirksam“ oder

„2000-Hz-Magnet in km ständig unwirksam“

7 Störungen anderer PZB-Streckeneinrichtungen

Bei Störungen anderer PZB-Streckeneinrichtungen gilt Folgendes:

Lf-Signale

1. Bei Störungen von PZB-Streckeneinrichtungen an Langsamfahrstellen hat der Zugleiter festzustellen, ob sich zwischen dem Signal Lf 1, Lf 4 (DV 301) oder Lf 6 und dem Signal Lf 2, Lf 5 (DV 301) oder Lf 7 ein 2000-Hz-Magnet bei technisch unterstütztem Zugleitbetrieb befindet. Wenn dies zutrifft, muss der Zugleiter dem Triebfahrzeugführer ZLB-Befehl a) Grund 34, vom rückliegenden Signal Ne 1 oder Ne 5 oder Hauptsignal bis zum nachfolgenden Signal Ne 1 oder Ne 5 oder Hauptsignal erteilen. Ansonsten ist der Befehl für den Abschnitt vom rückgelegenen Signal Ne 1 oder Ne 5 oder Hauptsignal bis zum Signal Lf 2, Lf 5 (DV 301) oder Lf 7 zu erteilen.

Überwachungs-signale

2. Bei Störungen von PZB-Streckeneinrichtungen an Überwachungssignalen muss der Zugleiter dem Triebfahrzeugführer ZLB-Befehl a) Grund 34 für den Abschnitt vom betroffenen Überwachungssignal bis zum zugehörigen Bahnübergang erteilen. Zusätzlich ist Befehl f) mit folgendem Wortlaut zu erteilen:

„1000-Hz-Magnet am ÜS in km ständig wirksam“ oder

„1000-Hz-Magnet am ÜS in km ständig unwirksam“

