



## Richtlinie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte EVU-Regeln der Ril 408; Modulgruppen 408.81 - 89; Regeln für Mitarbeiter im Bahnbetrieb</b>	<b>40881 Seite I</b>

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

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

Zielgruppen, für welche diese Richtlinie erarbeitet wurde:

Eisenbahnverkehrsunternehmen:

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

## **Impressum**

### **Fachautor**

DB Netz AG  
I.NPB 4  
Heike Villioth-Ebert  
Theodor-Heuss-Allee 5-7  
60486 Frankfurt am Main  
Tel. Intern (955) 31633 / Extern (069) 265-31633

## Inhaltsverzeichnis

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
408.0020Z00	Züge fahren und Rangieren; Erläuterungen zur Neuherausgabe; Grundsätze	13.12.2015
408.8100	Archivierte Regeln; Verzeichnis der Aktualisierungen archivierter Regeln 408.81-89	13.12.2015
408.8100Z00	Archivierte Regeln; Erläuterungen zur Neuherausgabe; Archivierte Regeln	13.12.2015
408.8111	Archivierte Regeln; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	13.12.2015
408.8262	Archivierte Regeln; Züge beobachten	13.12.2015
408.8301	Archivierte Regeln; Zugpersonal	13.12.2015
408.8311	Züge fahren; Wagenliste führen	11.12.2011
408.8311V11	Züge fahren; Vordruck Wagenliste	11.12.2011
408.8311V21	Züge fahren; Vordruck Internationale Wagenliste für Reisezüge	11.12.2011
408.8312	Züge fahren; Bremszettel führen	11.12.2011
408.8312V01	Züge fahren; Vordruck Bremszettel	11.12.2011
408.8321	Archivierte Regeln; Zug vorbereiten	13.12.2015
408.8325	Archivierte Regeln; Zugaufsicht wahrnehmen	13.12.2015
408.8331	Archivierte Regeln; Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof - Besonderheiten	13.12.2015
408.8332	Archivierte Regeln; Abfahrbereitschaft feststellen	13.12.2015
408.8333	Archivierte Regeln; Abfahrauftrag erteilen, Abfahrt	13.12.2015
408.8341	Archivierte Regeln; Fahrt des Zuges - Aufgaben des Triebfahrzeugführers und des Triebfahrzeugbegleiters	13.12.2015
408.8341A01	Archivierte Regeln; Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans und zum Buchfahrplan	13.12.2015
408.8342	Archivierte Regeln; Fahrt des Zuges - Aufgaben des Zugführers und des Zug-schaffners	13.12.2015
408.8342A01	Archivierte Regeln; Erläuterungen zum Fahrplan für Zugführer	13.12.2015
408.8351	Archivierte Regeln; Zug oder Zugteile abstellen	13.12.2015
408.8401	Archivierte Regeln; Anordnungen über den Zugverkehr	13.12.2015
408.8401V01	Archivierte Regeln; Vordruck Anordnungen über den Zugverkehr	13.12.2015
408.8415	Archivierte Regeln; Fahrplan-Mitteilung	13.12.2015
408.8431	Archivierte Regeln; Sonderzüge	13.12.2015
408.8441	Archivierte Regeln; Nachschieben	13.12.2015
408.8452	Archivierte Regeln; Fahrplanhalt ausfallen lassen	13.12.2015
408.8505	Archivierte Regeln; Triebfahrzeugführer oder Zugführer arbeitsunfähig	13.12.2015
408.8511	Archivierte Regeln; Schwierigkeiten beim Aus- oder Einsteigen Nach Halten am Bahnsteig anfahren	13.12.2015
408.8552	Archivierte Regeln; Offene Türen bei Reisezügen	13.12.2015
408.8554	Archivierte Regeln; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	13.12.2015
408.8571	Archivierte Regeln; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	13.12.2015
408.8581	Archivierte Regeln; Verhalten bei Gefahr	13.12.2015
408.8591	Archivierte Regeln; Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb	13.12.2015
408.8681	Archivierte Regeln; Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben	13.12.2015
408.8701	Archivierte Regeln; Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge	13.12.2015
408.8711	Archivierte Regeln; Stärke oder Länge der Züge	13.12.2015



und gemäß Verteiler Richtlinie 408

20.10.2014

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

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

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

Die verwendeten Abkürzungen sind am Schluss des Dokuments erläutert.

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

## 1. Grundsätze der Weiterentwicklung

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

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

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

## 2. Neue Struktur der Richtlinie 408

Die folgende Abbildung zeigt die ab 13.12.2015 gültige Struktur:

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

### 2.1 Modulgruppe 408.01 - 06

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

### 2.2 Modulgruppe 408.11 - 16

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

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

---

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

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

---

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

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

---

### **2.5 Modulgruppe 408.48**

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

---

### **2.6 Modulgruppe 408.58**

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

---

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

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

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

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

## 2.8 Modulgruppe 408.91 - 99

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

## 2.9 Erläuterungsschreiben

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

## 3. Netzzugangsrelevantes Regelwerk

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

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

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

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

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

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

---

#### 4.1 Örtliche Richtlinien (Status quo)

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

---

#### 4.2 Angaben für das Streckenbuch

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

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

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

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

---

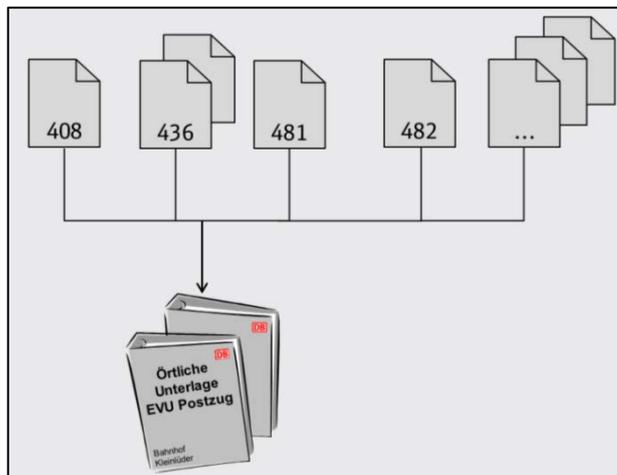
#### 4.3 Betriebsstellenbuch

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

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

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

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

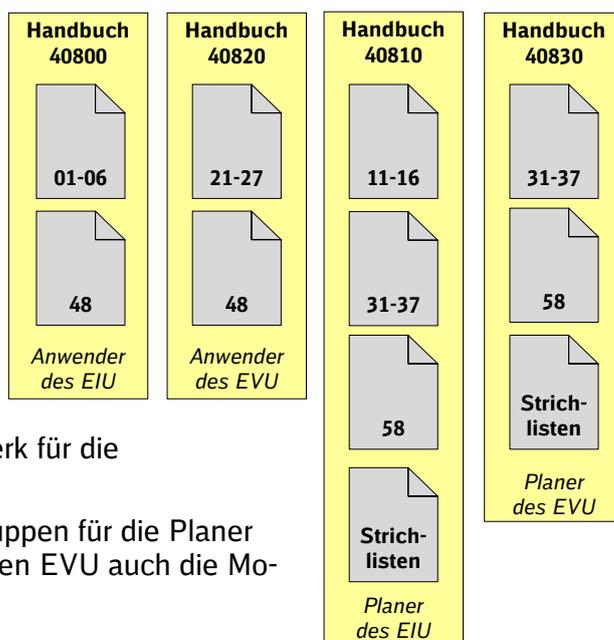


### 5. Handbücher und Druck

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

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

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



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

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

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

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

Die genannten Richtlinien oder Module sind nur bezüglich der neuen Begriffe Streckenbuch bzw. Betriebsstellenbuch sowie der überführten Anteile der bisherigen Strichlisten hin angepasst. Falls diese Richtlinien oder Module aus anderen Gründen zum selben Zeitpunkt inhaltliche Änderungen erfahren, werden diese Änderungen mit gesondertem Einführung- 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	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
Tf	Triebfahrzeugführer
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität
Ww	Weichenwärter

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

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

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Bormet  
(Leiter Betriebsverfahren)

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







Gemäß Verteiler  
Modulgruppen 408.81 - 89

20.10.2014

**Neuherausgabe Richtlinie 408, hier: Modulgruppen 408.81 – 89, Erläuterungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Regeln in den Modulgruppen 408.81 - 89 werden zum 13.12.2015 archiviert. Sie enthalten folgende Module:

408.8100	408.8312V01	408.8351	408.8554
408.8101Z11	408.8321	408.8401	408.8571
408.8101Z21	408.8325	408.8401V01	408.8581
408.8111	408.8331	408.8415	408.8591
408.8262	408.8332	408.8431	408.8681
408.8301	408.8333	408.8441	408.8701
408.8311	408.8341	408.8452	408.8711
408.8311V11	408.8341A01	408.8505	
408.8311V21	408.8342	408.8511	
408.8312	408.8342A01	408.8552	

**Übergang der Gültigkeit**

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

Die bisherigen Regeln gehen über in die neuen Richtlinien 408.01 – 06, 408.21 – 27 und 408.48, bzw. werden in die bereits bestehenden Modulgruppen 408.81 – 89 (bisher: 408.81 – 87) übernommen.

**Modulgruppen 408.81 – 89**

Aus den bestehenden Modulgruppen 408.81 – 87 werden mit der Neuherausgabe die Modulgruppen 408.81 – 89. Hierhin werden zusätzlich zu den bereits in den bisherigen Modulgruppen 408.81 – 87 enthaltenen Modulen zum Thema Wagenliste und Bremszettel alle Regeln der bisherigen Richtlinie 408.01 – 09 B 11/10A überführt, welche interne Prozesse von Eisenbahnverkehrsunternehmen beschreiben, insbesondere Zugbildung, Feststellung der Abfahrbereitschaft, Abfahrauftrag. Diese Prozesse darf die DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber nicht mehr verbindlich vorgeben. Die Modulgruppen 408.81 – 89 dienen daher lediglich als Archiv für die mit Ablauf des 12.12.2015 ungültig werdenden Regeln zu EVU-internen Prozessen, welche einen anerkannten Stand der Technik darstellen. Die Anwendung der in den Modulgruppen 408.81 –

...

89 gegebenen Regeln ist für Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht mehr Vertragsbestandteil zwischen EIU und EVU. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die Regeln, die sie übernehmen wollen, in eine für ihre Mitarbeiter geeignete Darstellung überführen. Die DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wird die Regeln der Modulgruppen 408.81 - 89 nicht weiterentwickeln. Dies müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen in eigener Verantwortung tun. Die DB Netz AG wird die Modulgruppen 408.81 - 89 aufheben, und zwar nach einer Übergangsfrist, in der die Eisenbahnverkehrsunternehmen die für sie zutreffenden Regeln in ihr eigenes Regelwerk überführt haben müssen.

Wenn in der Modulgruppe 408.21 - 27 Regeln für die Zusammenarbeit an der Schnittstelle geändert worden sind (Beispiel: *alt* Kommunikation Fahrdienstleiter - Zugführer, *neu* Kommunikation Fahrdienstleiter - Triebfahrzeugführer) sind diese nicht in die Modulgruppe 408.81-89 überführt worden.

### Gültigkeit der Module für Mitarbeiter

Für die archivierten Regeln wird in der folgenden Tabelle die bisherige Gültigkeit dargestellt. Bereits vor dem 13.12.2015 archivierte Regeln sind nicht mehr aufgeführt.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Modul								
Nr.	Bezeichnung	galt für						archiviert als
408		öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Andere (einzeln genannt)	
0111	Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	ja	ja	ja	ja	ja	ja alle Anderen	408.8111
0262	Züge beobachten	ja						408.8262
0301	Zugpersonal		ja	ja	ja	ja		408.8301
0321	Zug vorbereiten	ja	ja		ja		Zugvorbereiter	408.8321
0325	Zugaufsicht wahrnehmen	ja	ja		ja	ja		408.8325
0331	Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	ja	ja		ja			408.8331
0332	Abfahrbereitschaft feststellen	ja	ja		ja	ja	Mitarbeiter auf Betriebsstellen	408.8332
0333	Abfahrauftrag erteilen, Abfahrt	ja	ja	ja	ja	ja		408.8333
0341	Fahrt des Zuges - Aufgaben des Triebfahrzeugführers und des Triebfahrzeugbegleiters -		ja	ja				408.8341

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Modul								
Nr.	Bezeichnung	galt für						archiviert als
408		öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Andere (einzeln genannt)	
0341 A01	Erläuterungen zur Führer- raumanzeige des Fahrplans		ja	ja				408.8341A01
0342	Fahrt des Zuges - Aufgaben des Zugführers und des Zugschaffners -				ja	ja		408.8342
0342 A01	Erläuterungen zum Fahr- plan für Zugführer				ja	ja		408.8342A01
0351	Zug oder Zugteile abstellen		ja	ja	ja	ja		408.8351
0401	Anordnungen über den Zugverkehr	ja						408.8401
0401 V01	Vordruck Anordnungen über den Zugverkehr	ja						408.8401V01
0415	Fahrplan-Mitteilung		ja		ja			408.8415
0432	Sonderzüge, Umleiten von Zügen - Regeln für Tf und Zf -		ja		ja			408.8431
0442	Nachschieben - Regeln für Triebfahrzeugführer -		ja					408.8441
0452	Fahrplanhalt ausfallen las- sen				ja			408.8452
0505	Tf oder Zf arbeitsunfähig		ja	ja	ja	ja		408.8505
0511	Schwierigkeiten beim Aus- oder Einsteigen Nach Halten am Bahnsteig anfahen		ja		ja	ja		408.8511
0552	Offene Türen	ja	ja	ja	ja	ja	Meldeposten	408.8552
0554	Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	ja	ja	ja	ja	ja	Meldeposten	408.8554
0571	Zug hält aus unvorherge- sehenem Anlass		ja	ja	ja	ja		408.8571

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Modul								
Nr.	Bezeichnung	galt für						archiviert als
408		öA	Tf	Tb	Zf	Zs	Andere (einzeln genannt)	
0581	Verhalten bei Gefahr	ja	ja	ja	ja	ja		408.8581
0591	Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb		ja		ja	ja		408.8591
0681	Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben		ja	ja	ja	ja		408.8681
0701	Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge				ja		Zugvorbereiter	408.8701
0711	Stärke oder Länge der Züge				ja		Zugvorbereiter	408.8711

**408.8101Z11 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Hamburg in den örtlichen Zusätzen zu den Modulgruppen 408.81 - 89**

Das Modul wird vsl. zu 12/2014 veröffentlicht (nach der Bekanntgabe der Grundmodule der Modulgruppen 408.81 - 89).

**408.8101Z21 – Zusätzliche Verweise der S-Bahn Berlin in den örtlichen Zusätzen zu den Modulgruppen 408.81 - 89**

Das Modul wird vsl. zu 12/2014 veröffentlicht (nach der Bekanntgabe der Grundmodule der Modulgruppen 408.81 - 89).

**Modul 408.8111 – Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich**

Übersicht Neu - Alt:

Neu: Modul 408.8111 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 - 3	408.0111 1 - 3
4	408.0111 4, 2. Absatz
5	408.0111 5
6 (1)	408.0111 6 (1)
6 (2)	408.0111 6 (2)
7 - 10	408.0111 7 - 10

Aus dem bisherigen Modul 408.0111 wurde lediglich der Vorrang von Sicherheit und Pünktlichkeit in das Schnittstellenmodul 408.2111 überführt. Die restlichen Regeln wurden nach Modul 408.8111 und somit in die Zuständigkeit der EVU verschoben. Hierbei sind diejenigen Regeln entfallen, die sich ausschließlich an Fahrdienstleiter richten.

### Modul 408.8262 – Züge beobachten

Übersicht Neu – Alt:

Neu: Modul 408.8262 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0262

Da sich das bisherige Modul 408.0262 auch an die örtliche Aufsicht gerichtet hatte, wurden die Regeln in das Modul 408.8262 überführt.

### Modul 408.8301 – Zugpersonal

Übersicht Neu – Alt:

Neu: Modul 408.8301 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0301 1
2	408.0301 2
3	408.0301 3
4	408.0301 6
5 (1)	408.0301 7 (1) a)
5 (2)	408.0301 7 (1) b)
5 (3)	408.0301 7 (2)

Die EVU-internen Regeln aus Modul 408.0301 wurden nur teilweise nach Modul 408.8301 übernommen, da Teile der Regeln in Modul 492.1001 bekannt gegeben werden. Aufgrund zum Teil abweichender Formulierungen gegenüber dem ehemaligen Stand wurden Regeln auch beibehalten (somit Dopplung der Regeln). Die EVU müssen entscheiden, welche Regeln sie wie anwenden und wie die Zugpersonale, die nicht zugleich Triebfahrzeugführer sind, erreicht werden.

### Modul 408.8311 – Wagenliste führen

Ergänzend zu den Festlegungen aus den Erläuterungen zur Bekanntgabe 9 zur Ril 408.01 - 09 vom 05.09.2011 („In Richtlinie 408.81 - 89 werden die o. g. Regeln auf dem heutigen Stand „eingefroren“; Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die Regeln dann in eigener Verantwortung weiterentwickeln.“) sind die Module redaktionell an die Vorgaben zur Neuherausgabe der Ril 408 angepasst worden:

- Die Sie-Anrede musste neutral formuliert werden.

- Hinweise auf Örtliche Richtlinien mussten in Hinweise auf örtliche Zusätze geändert werden.

In Abschnitt 6 Absatz (1) a) wurde „der Triebfahrzeuge“ geändert in „dieser Triebfahrzeuge“, um zu verdeutlichen, dass hiermit nur die in den Wagenzug eingestellten, nicht arbeitenden Triebfahrzeuge betroffen sind.

In Abschnitt 6 Absatz (10) d) wurde bei der 2. Strichaufzählung der Hinweis zum Zustandekommen der seit 01.01.2011 gültigen Regelung zu den in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern gelöscht.

### Modul 408.8312 – Bremszettel führen

Entgegen der Festlegung aus den Erläuterungen zur Bekanntgabe 9 zur Ril 408.01 - 09 vom 05.09.2011 („In Richtlinie 408.81 - 89 werden die o. g. Regeln auf dem heutigen Stand „eingefroren“; Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die Regeln dann in eigener Verantwortung weiterentwickeln.“) mussten die Module redaktionell an die Vorgaben zur Neuherausgabe der Ril 408 (Wegfall der Sie-Anrede) angepasst werden.

In Abschnitt 5 wurde Zeile 23 redaktionell überarbeitet.

### Modul 408.8321 – Zug vorbereiten

Übersicht Neu - Alt:

Neu: Modul 408.8321 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0321 1
2 a) - e)	408.0321 2 a) - e)
2 f)	408.0321 2 g)
2 g)	408.0321 2 h)
2 h)	408.0321 2 i)
3	408.0321 4

Aus dem bisherigen Modul 408.0321 wurden nur die Regeln zu außergewöhnlichen Sendungen und Fahrzeugen (bisher Abschnitt 2 Absatz f)) sowie zur Meldung an den Fahrdienstleiter (bisher Abschnitt 3) in das Schnittstellenmodul 408.2321 überführt. Alle anderen Regeln sind im Archivmodul 408.8321 wiedergegeben.

### Modul 408.8325 – Zugaufsicht wahrnehmen

Übersicht Neu - Alt:

Neu: Modul 408.8325 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0325 2 (1)
2	408.0325 2 (2)

Neu: Modul 408.8325 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
3	408.0325 3

Abschnitt 1 des bisherigen Moduls 408.0325 konnte entfallen, da bei Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal der Fahrdienstleiter die Zustimmung zur Abfahrt unmittelbar dem Triebfahrzeugführer erteilt (s. Modul 408.2331 Abschnitt 2 f)). Deshalb müssen die in das Archivmodul 408.8325 übernommenen Regeln zur Zugaufsicht nicht mehr zwischen Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal und Bahnhöfen mit Ausfahrtsignal unterscheiden. Stattdessen verbleibt der einfache, für alle Betriebsstellen geltende Grundsatz: In der Regel nimmt der Zugführer die Zugaufsicht wahr (Abschnitt 1). Örtlich kann geregelt sein, dass eine örtliche Aufsicht die Zugaufsicht wahrnimmt (Abschnitt 2).

### Modul 408.8331 – Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof - Besonderheiten

Übersicht Neu - Alt:

Neu: Modul 408.8331 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
- (1)	408.0331 3 (1) a)
- (2)	408.0331 3 (3)
- (3) a)	408.0331 3 (4) a) Nr.1, Satz 4
- (3) b)	408.0331 3 (4) a) Nr.2.

Modul 408.8331 gibt in den Absätzen (1) und (2) die im bisherigen Modul 408.0331 in Abschnitt 3 Absatz (1) a) und in Abschnitt 3 Absatz (3) enthaltenen EVU-internen Regeln zum Auswerten des Fahrtanzeigers und zum Nichtvorhandensein von Hauptsignalen oder Dunkelschaltung von Hauptsignalen weiter bekannt.

Absatz (3) gibt für den Anwendungsfall „Fahrzeug an der Spitze des Zuges steht über das Signal hinaus“ die bisher in Modul 408.0331 Abschnitt 3 Absatz (4) a) Nr.1, Satz 3 und in Abschnitt 3 Absatz (4) a) Nr.2 gegebenen EVU-internen Regeln zur Feststellung der Signalstellung durch die Zugaufsicht weiter bekannt.

### Modul 408.8332 – Abfahrbereitschaft feststellen

Übersicht Neu - Alt:

Neu: Modul 408.8332 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0332

Die Regeln des bisherigen Modules 408.0332 wurden vollständig - lediglich redaktionell angepasst - in das Modul 408.8332 überführt.

### Modul 408.8333 – Abfahrauftrag erteilen, Abfahrt

Übersicht Neu – Alt:

Neu: Modul 408.8333 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0333 1
2	408.0333 2
3	408.0333 3
4 (1)	408.0333 4
4 (2)	408.0901 1 (1) a), letzter Satz
5	408.0333 5 a) - c)
6	408.0333 6

Dieses Modul enthält, redaktionell angepasst, die im bisherigen Modul 408.0333 enthaltenen EVU-internen Regeln.

Abschnitt 3 Absatz (2) ist neu und enthält die bisher in Modul 408.0901 Abschnitt 1 Absatz (1) a) gegebene Regel, dass beim Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt ohne Halt ein Abfahrauftrag nicht erforderlich ist.

### Modul 408.8341 – Fahrt des Zuges

Übersicht Neu – Alt:

Neu: Modul 408.8341 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0341 2
2	408.0341 3 (5)
3	408.0341 7

Die im bisherigen Modul 408.0341 enthaltenen EVU-internen Regeln zur Streckenbeobachtung durch den Triebfahrzeugbegleiter (Abschnitt 2), zur zulässigen Geschwindigkeit, wenn sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges nicht in einem Führerraum aufhält (Abschnitt 3 Absatz (5)) und zu verbotswidrigem Aus- oder Einsteigen (Abschnitt 7) sind in Modul 408. 8341 - redaktionell angepasst - als Abschnitte 1 bis 3 wiedergegeben.

### Modul 408.8342 – Fahrt des Zuges - Aufgaben des Zugführers und Zugschaffners -

Übersicht Neu – Alt:

Neu: Modul 408.8342 Abschnitt Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.0342 1
2	408.0342 2

<b>Neu: Modul 408.8342 Abschnitt Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
3	408.0342 3
4	408.0342 4
5	408.0342 5
6	408.0342 6
7	408.0342 8

Das ehemalige Modul 408.0342 wurde samt Anhang redaktionell angepasst archiviert. Hierbei sind die bisherigen Abschnitte 7 - Melden - und 9 - Bedarfshalt vormelden - nicht übernommen worden, da sie als eine sich an den Triebfahrzeugführer richtende Schnittstellenregel nach Modul 408.2341 Abschnitte 6 und 7 verschoben wurden.

### **Modul 408.8342A01 – Erläuterungen zum Fahrplan für Zugführer**

Übersicht Neu - Alt:

<b>Neu: Modul 408.8342A01 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0342A01

Modul 408.8342A01 gibt die bisher in Modul 408.0342A01 gegebenen Erläuterungen zum Fahrplan für Zugführer wieder. In Abschnitt 4 Absatz f) wurde bei dem Eintrag „A“ (Halt nur zum Aussteigen von Reisenden) in der Ankunftsspalte die Einschränkung „jedoch nicht vor der planmäßigen Ankunftszeit“ gelöscht. Das EIU gibt bezüglich der Abfahrt vor der planmäßigen Abfahrtszeit hier keine Beschränkungen vor.

### **Modul 408.8351 – Zug oder Zugteile abstellen**

Übersicht Neu - Alt:

<b>Neu: Modul 408.8351 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0351 1

Abschnitt 1 des ehemaligen Modules 408.0351 regelt die EVU-interne Verantwortlichkeit beim Abstellen. Diese Regel wurde deshalb redaktionell überarbeitet nach Modul 408.8351 übernommen.

### **Modul 408.8401 – Anordnungen über den Zugverkehr**

Übersicht neu - Alt:

<b>Neu: Modul 408.8401 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0401

Da sich das bisherige Modul 408.0401 auch an die örtliche Aufsicht gerichtet hatte, wurden die Regeln in das Modul 408.8401 überführt.

### Modul 408.8401V01 – Vordruck „Anordnungen über den Zugverkehr“

Übersicht neu – Alt:

Neu: Modul 408.8401V01 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0401V01

Das Modul 408.8401V01 gibt den bisher in Modul 408.0401V01 vorgegebenen Vordruck „Anordnungen über den Zugverkehr“ unverändert wieder. Ebenfalls unverändert bleibt die Vordrucknummer V408.0401V01, unter welcher der Vordruck beim Logistikzentrum Karlsruhe weiterhin bestellbar ist.

### Modul 408.8415 – Fahrplan-Mitteilung

Übersicht neu – Alt:

Neu: Modul 408.8415 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.0415 3

Modul 408.8415 gibt die bisher in Modul 408.0415 Abschnitt 3 gegebene EVU-interne Regel zur Verständigung des Zugführers durch den Triebfahrzeugführer – redaktionell angepasst – wieder.

### Modul 8431 - Sonderzüge

Übersicht Neu – Alt:

Neu: Modul 408.8431 Abschnitt Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
- (ganzes Modul)	408.0432 1 (1) a) Nr. 2

Das Modul 408.8431 (neu) beschränkt sich auf eine zu archivierende Regel, die sich an den Zugführer als Mitarbeiter des EVU richtet. Die übrigen Regeln stellen Schnittstellenregeln dar und finden sich künftig in Modul 408.2431.

### Modul 408.8441 - Nachschieben

Übersicht neu – Alt:

Neu: Modul 408.8441 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1 (1)	408.0442 1 (3)
1 (2)	408.0442 1 (5)

<b>Neu: Modul 408.8441 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1 (3)	408.0442 1 (6) a)
2 (1)	408.0442 2 (1) b)
2 (2)	408.0442 2 (2) a)

Das Modul 408.8441 (neu) beschränkt sich auf zu archivierende Regeln, die durch das EVU intern zu gestalten sind. Die übrigen Regeln stellen Schnittstellenregeln dar und finden sich künftig in Modul 408.2441.

### **Modul 408.8452 – Fahrplanhalt ausfallen lassen**

Übersicht Neu – Alt:

<b>Neu: Modul 408.8452 Abschnitt Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
ganzes Modul	408.0452 1, 1. Anstrich

Das Modul gibt den bisher in Modul 408.0452 Abschnitt 1 im ersten Anstrich geregelten Sachverhalt wieder. Dieser beschreibt eine EVU-interne Vorgabe.

### **Modul 408.8505 - Triebfahrzeugführer oder Zugführer arbeitsunfähig**

Übersicht Neu – Alt:

<b>Neu: Modul 408.8505 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
ganzes Modul	408.0505

Modul 408.8505 gibt die bisher in Modul 408.0505 gegebenen EVU-internen Regeln redaktionell angepasst wieder.

### **Modul 408.8511 - Schwierigkeiten beim Aus- oder Einsteigen/Nach Halten am Bahnsteig anfahren**

Übersicht Neu – Alt:

<b>Neu: Modul 408.8511 Abschnitt Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
ganzes Modul	408.0511

Das Modul 408.8511 gibt die bisher in Modul 408.0511 gegebenen EVU-internen Regeln redaktionell angepasst wieder.

### **Modul 408.8552 - Offene Türen**

Übersicht Neu – Alt:

<b>Neu: Modul 408.8552 Abschnitt, Absatz</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>

<b>usw.</b>	
- (1)	408.0552 1 (2) a), 2. Absatz
- (2)	408.0552 1 (2) b)

Aus dem bisherigen Modul 408.0552 wurden die in Abschnitt 1 Absatz (2) a) letzter Unterabsatz und Absatz (2) b) nach Modul 408.8552 verschoben.

### Modul 408.8554 - Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug

Übersicht Neu - Alt:

<b>Neu: Modul 408.8554 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
2 (1)	408.0554 2 (1), 2. bis 5. Satz
2 (2)	408.0554 2 (1) 1. und 2. Satz
2 (2) a) und b)	408.0554 2 (3) a) und b)

Aus dem bisherigen Modul 408.0554 wurden die in Abschnitt 2 Absatz (1) (letzten drei Unterabsätze) sowie Absatz (3) a) und b) gegebenen EVU-internen Regeln redaktionell angepasst nach 408.8554 verschoben.

### Modul 408.8571 - Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass

Übersicht Neu - Alt:

<b>Neu: Modul 408.8571 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1	408.0571 2 (3)
2	408.0571 7 (2)

Aus dem bisherigen Modul 408.0571 wurden die in den Abschnitten 2 Absatz (3), erster Satz und Abschnitt 7, einleitender Halbsatz von Absatz (1) sowie Absatz (2) gegebenen EVU-internen Regeln redaktionell angepasst nach Modul 408.8571 verschoben.

### Modul 408.8581 - Verhalten bei Gefahr

Übersicht Neu - Alt:

<b>Neu: Modul 408.8581 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0581 4 (2) b)

Redaktionelle Anpassungen aufgrund Trennung der Regeln. Nur der ehemalige Abschnitt 4 Absatz (2) b) (Regeln für Zugbegleiter und Triebfahrzeugbegleiter) wurde als EVU-interne Regel übernommen.

### Modul 408.8591 - Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb

Übersicht Neu - Alt:

<b>Neu: Modul 408.8591 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
Ganzes Modul	408.0591 2 a)

Die bisher in Modul 408.0591 Abschnitt 2 a) gegebene EVU-interne Regel wurde redaktionell angepasst in das Modul 408.8591 verschoben.

### Modul 408.8681 – Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben

Übersicht neu - Alt:

<b>Neu: Modul 408.8681 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1	408.0681 1
2 (1) a)	408.0681 2 (2) b)
2 (1) b)	408.0681 2 (2) c)
2 (1) c)	408.0681 2 (2) e) letzter Satz
3	408.0681 3

Die bisher in Modul 408.0681 gegebenen EVU-internen Regeln wurden redaktionell angepasst und in das Modul 408.8681 verschoben.

### Modul 408.8701 – Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge

Übersicht neu - Alt:

<b>Neu: Modul 408.8701 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1	408.0701 1
2 (1) a)	408.0701 2 a) 1. und 2.
2 (2) - (5)	408.0701 2 b) - e)
3 (1) - (4)	408.0701 3 (1) - (4)
3 (5)	408.0701 3 (6) a)
3 (6)	408.0701 3 (6) b)
3 (7)	408.0701 3 (6) c)
3 (8)	408.0701 3 (7) a)
4	408.0701 4

Der überwiegende Teil der Regeln aus Modul 408.0701 ist als EVU-interne Regel in Modul 408.8701 übernommen worden. Im Schnittstellenmodul 408.2701 sind lediglich mit einer Teil-

menge die Abschnitte 1 - Auszuschließende Fahrzeuge -, 2 - Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen - und 3 - Überschreiten von Last oder Länge - verblieben.

Die aus dem ehemaligen Modul 408.0701 entnommenen und nicht nach Modul 408.2701 überführten Regeln wurden in Modul 408.8701, redaktionell angepasst, als EVU-interne Regeln archiviert.

### **Modul 408.8711 – Stärke oder Länge der Züge**

Übersicht Neu - Alt:

<b>Neu: Modul 408.8711 Abschnitt, Absatz usw.</b>	<b>Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.</b>
1	408.0711 1, letzter Satz
2 - 4	408.0711 2 - 4

Aus dem ehemaligen Modul 408.0711 verbleiben lediglich die allgemeinen Begrenzungen für Gesamtzüge (250 bzw. 252 Achsen und 740 Länge) als Schnittstellenregeln in Modul 408.2711. Die restlichen Regeln wurden als EVU-interne Regeln nach Modul 408.8711 überführt.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i. V. Bormet  
(Leiter Betriebsverfahren)

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

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Archivierte Regeln; Tätigkeiten, Uhrzeitvergleich	408.8111 Seite 1

## 1 Tätigkeiten selbstständig verrichten

Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten im Bahnbetrieb selbstständig nur verrichten, wenn sie für die Tätigkeit geprüft und mit ihrer Ausführung beauftragt sind. Auszubildende Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten im Bahnbetrieb nur unter Aufsicht und Verantwortung des mit der Ausführung beauftragten Mitarbeiters ausführen.

Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten

- Fahrdienstleiter,
- Weichenwärter,
- Triebfahrzeugführer oder
- Zugführer.

## 2 Tätigkeiten übertragen oder von anderen ständig verrichten

Aufgrund von Regeln dieser Richtlinie dürfen Tätigkeiten des Weichenwärters, Triebfahrzeugführers oder Zugführers

- anderen Mitarbeitern übertragen werden oder
- ständig verrichtet werden vom Rangierbegleiter, Rangierer, Triebfahrzeugbegleiter, Zugschaffner, Zugvorbereiter oder von der örtlichen Aufsicht.

## 3 Tätigkeiten abgrenzen

Wenn mehrere Mitarbeiter auf Betriebsstellen Tätigkeiten im Bahnbetrieb gemeinsam verrichten, ist ihre Verantwortung in den örtlichen Richtlinien abgegrenzt.

## 4 Betreiben von Geräten

Ton-, Funk-, Fernseh- oder Datenverarbeitungsgeräte dürfen nur betrieben werden, wenn dies für das Verrichten der übertragenen Tätigkeiten erforderlich ist.

## 5 Melden bei Arbeitsaufnahme und Arbeitsschluss

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist in den örtlichen Richtlinien 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 den örtlichen Richtlinien bestimmten Unterlage bescheinigen. Sie müssen alle der Betriebsabwicklung dienenden Unterlagen übergeben. **Allgemein**

Bei Arbeitsübergabe muss der übergabende den übernehmenden Mitarbeiter auf Besonderheiten hinweisen. Der übernehmende Mitarbeiter muss die Unterlagen und das Auftragsbuch 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 den örtlichen Richtlinien können abweichende Regeln gegeben sein.

## 7 Unterbrochene Arbeitszeit

Bei unterbrochener Arbeitszeit ist der Beginn der Unterbrechung beteiligten Stellen mitzuteilen, wenn dies in den örtlichen Richtlinien bestimmt ist.

Die zu übergebenden Unterlagen müssen an der in den örtlichen Richtlinien bestimmten Stelle hinterlegt werden.

## 8 Uhrzeitvergleich

Für Mitarbeiter auf Betriebsstellen ist in den örtlichen Richtlinien geregelt, wann und wie die Uhrzeit zu vergleichen ist.

## 9 Umstellen der Uhren bei Beginn und Ende der MESZ

Beim Umstellen der Uhren 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.

**Unterbrochene Arbeitszeit**

- (4) Auf Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit gelten die Bestimmungen sinngemäß am Tag der Arbeitsaufnahme nach der Zeitumstellung.

**Geräte mit Zeitausdruck**

- (5) Während der Umstellung der Bahnuhren weisen selbsttätig schreibende oder druckende Geräte mit Zeitausdruck eine falsche Uhrzeit aus. Es sind Maßnahmen zu treffen, wie sie bei Störung dieser Geräte vorgeschrieben sind. Nach 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.

- (6) Wenn nach Abschluss der Umstellmaßnahmen Uhren mit abweichender Zeitanzeige angetroffen werden, gilt die Anzeige der persönlichen Uhr.

**Unregelmäßigkeiten**





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Züge beobachten</b>	<b>408.8262</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

In den Örtlichen Richtlinien bestimmte Mitarbeiter müssen vorbeifahrende Züge beobachten, sofern dies nicht aus örtlichen Gründen unmöglich ist.

## 2 Gegenstand des Beobachtens

Es muss auf Folgendes geachtet werden:

- Signale am Zug,
- nach außen aufschlagende Türen und bei Personenwagen andere offene Außentüren,
- Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen oder an Ladungen,
- Feuer im Zug.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Zugpersonal</b>	<b>408.8301</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Triebfahrzeuge mit Triebfahrzeugführern besetzen

- (1) Arbeitende Triebfahrzeuge müssen während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. Werden arbeitende Triebfahrzeuge gesteuert, dürfen sie unbesetzt sein.
- (2) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges muss während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. Dies gilt nicht für geschobene Züge.
- (3) Wenn sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befindet, darf dieses Fahrzeug während der Fahrt unbesetzt sein, wenn er den Zug zur Sicherung von Bahnübergängen verlassen muss.
- (4) Bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen muss sich der Triebfahrzeugführer im vorderen Führerraum befinden. Bei kurzen Rückwärtsbewegungen muss er den Führerraum nicht wechseln.

## 2 Triebfahrzeuge mit Triebfahrzeugbegleitern besetzen

- (1) Das Fahrzeug an der Spitze des Zuges ist während der Fahrt - außer bei geschobenen Zügen - mit einem Triebfahrzeugbegleiter zu besetzen, wenn es keine wirksame Sicherheitsfahrerschaltung, Fahr- und Stillstandsüberwachungseinrichtung oder keine betriebsbereite Einrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Fahrzeugs hat.
- (2) Triebfahrzeugbegleiter nach Absatz 1 darf ein Mitarbeiter sein, der Tätigkeiten im Bahnbetrieb verrichten darf. Er muss nach Einweisung durch den Triebfahrzeugführer den Zug zum Halten bringen und Hilfe anfordern können.

## 3 Züge mit Zugbegleitern besetzen

Reisezüge sind in der Regel mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen. Leerreisezüge dürfen ohne Zugbegleiter fahren. Andere Reisezüge dürfen ohne Zugbegleiter fahren, wenn es dem Triebfahrzeugführer bekannt gegeben ist.

## 4 Ortskenntnis des Zugpersonals

Wenn das Zugpersonal planmäßig rangieren soll, muss es die hierfür erforderliche Ortskenntnis besitzen. Muss außerplanmäßig rangiert werden, muss sich das Zugpersonal beim Weichenwärter oder der zuständigen Stelle erkundigen, wenn die Ortskenntnis nicht ausreichend ist.

## 5 Unterlagen, Gegenstände

- (1) Dem Triebfahrzeugführer eines Fahrzeugs an der Spitze des Zuges, der sich während der Fahrt im Führerraum befindet, und Triebfahrzeugführern weiterer Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer müssen die für den Zug geltenden Fahrplan- und La-Angaben in der Regel in der Führerraumanzeige angezeigt werden. **Triebfahrzeugführer**

Wenn keine Führerraumanzeige des Fahrplans zur Verfügung steht, müssen sie den Fahrplan des Zuges in gedruckter Form aufgeschlagen haben.

Wenn keine Führerraumanzeige der La zur Verfügung steht, müssen sie die La der zu befahrenden Strecke in gedruckter Form im Führerraum aufgeschlagen haben, soweit sie Einträge beachten müssen.

Der Triebfahrzeugführer muss das Streckenbuch während seiner Tätigkeit einsehen können.

- (2) Der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges, der sich während der Fahrt nicht im Führerraum befindet, muss den für den Zug geltenden Fahrplan, die La und das Streckenbuch vor Beginn der Fahrt einsehen.

Er muss mit einer rot abblendbaren Handleuchte und - wenn am Signal Bü 4 bzw. am Signal Pf 2 und mehrmals vor dem Befahren des Bahnübergangs zu blasen ist - mit einem Signalhorn ausgerüstet sein.

**Zugführer**

- (3) Der Zugführer muss während der Fahrt die von ihm zu beachtenden Fahrplanangaben und örtlichen Zusätze für den Zug mit sich führen.

Bei einem Reisezug, der mit mehr als einem Zugbegleiter besetzt ist, muss er an einem Unterarm den roten Zugführer-Ärmelstreifen tragen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Wagenliste führen	408.8311 Seite 1

## 1 Grundsatz

- (1) Der Zugführer muss in der Regel für seinen Zug eine Wagenliste nach Vordruck 408.8311V11 führen, soweit diese nicht von einem anderen Mitarbeiter geführt wird.
- (2) Für Reisezüge im grenzüberschreitenden Verkehr gilt:
  - a) Für Reisezüge im grenzüberschreitenden Verkehr ist die Internationale Wagenliste zu verwenden. Mit der Nachbarbahn können abweichende Regeln vereinbart sein (Örtliche Richtlinien).
  - b) Für Reisezüge, die auf dem Grenzbahnhof der übernehmenden Bahn enden, braucht keine Internationale Wagenliste geführt zu werden.
- (3) Der übergabende Zugführer muss abzusetzende Wagen, der übernehmende Zugführer neu einzustellende Wagen eintragen.

## 2 Besonderheiten

- (1) Solange ein Wagenzug für mehrere Züge unverändert bleibt, braucht täglich nur eine Wagenliste geführt zu werden.
- (2) Wenn im Fahrplan angegeben ist  
„Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremshundertstel ausgerechnet werden“, ist eine Wagenliste nur zu führen, wenn
  - das geschätzte Gewicht des Wagenzuges größer als 800 t ist oder
  - nach Abschluss der Zugbildung weniger als 90 % der Achsen des Wagenzuges gebremst sind.

## 3 Verzicht

Eine Wagenliste braucht nicht geführt zu werden,

- wenn diese durch ein Datenverarbeitungssystem erstellt wird,
- für Züge, wenn die Angaben im Display im Führerraum enthalten sind,
- wenn ein Dauerbremszettel nach Modul 408.8312 Abschnitt 3 ausgelegt ist,
- für Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Lokomotiven oder aus arbeitenden Lokomotiven und nur einem Fahrzeug im Wagenzug gebildet sind; die Angaben für das Fahrzeug im Wagenzug sind unmittelbar in den Bremszettel einzutragen,
- für Züge, die ausschließlich aus Nebenfahrzeugen gebildet sind; die Angaben sind unmittelbar in den Bremszettel einzutragen.

## 4 Durchschriften fertigen

- (1) Die Wagenliste ist in der Regel mit einer Durchschrift zu fertigen.

- (2) Für einen Zug, der den Bereich der Deutschen Bahn verlässt, sind zwei Durchschriften zu fertigen, soweit nicht die Internationale Wagenliste verwendet wird.
- (3) Wenn die Internationale Wagenliste geführt wird, sind im Verkehr zwischen zwei Bahnen drei Durchschriften, im Verkehr zwischen drei oder mehr Bahnen fünf Durchschriften zu fertigen.

## **5 Verbleib von Urschrift, Durchschriften oder Auszügen**

- (1) Die Urschrift der Wagenliste begleitet den Zug bis zum Endbahnhof. Sie bleibt auch bei einem Wechsel des Zugführers beim Zug.
- (2) Wird die Wagenliste durch ein Datenverarbeitungssystem erstellt, erhält der Zugführer keinen Ausdruck der Wagenliste.
- (3) Für den Verbleib von Durchschriften gilt:
  - a) Die Durchschrift der Wagenliste ist auf dem Zusanfangsbahnhof, die Urschrift auf dem Zugsbahnhof abzugeben.
  - b) In den Örtlichen Richtlinien ist angegeben, wo Durchschriften beim Übergang eines Zuges auf Strecken einer anderen Bahn abzugeben sind.
- (4) Auf den in den Örtlichen Richtlinien bestimmten Unterwegsbahnhöfen sind für zugesetzte oder abgesetzte Wagen Auszüge aus der Wagenliste abzugeben.

## **6 Anleitung zum Führen der Wagenliste**

### **Allgemeines**

- (1) Für das Führen der Wagenliste gilt:
  - a) Die zum Wagenzug gehörenden Fahrzeuge sind im Allgemeinen von der Zugspitze aus beginnend, in die Wagenliste einzutragen.

Bei Güterzügen dürfen in eine durch ein Datenverarbeitungssystem erstellte Wagenliste auch die Angaben der arbeitenden Triebfahrzeuge aufgenommen werden.

Wenn die Fahrzeuge ausnahmsweise vom Zugschluss beginnend aufgeführt sind, ist neben dem ersten Eintrag der Vermerk „Schluss“ anzubringen.

Wenn nicht arbeitende Triebfahrzeuge in den Zug eingestellt werden, nachdem die Summen der Spalten 5 b und 6 gebildet worden sind, dürfen Gewicht und Bremsgewicht dieser Triebfahrzeuge den Summen der Spalten 5 b und 6 hinzugerechnet werden.

Der Mitarbeiter muss seinen Namen unter die von ihm eingetragenen Fahrzeuge in Spalte „Bemerkungen“ eintragen, soweit er nicht Zugführer des Zuges ist.
  - b) Gewichte sind in vollen Tonnen einzutragen. Bruchteile einer Tonne unter 500 kg brauchen nicht eingetragen zu werden, solche von 500 kg und darüber sind aufzurunden. Bei beladenen Wagen ist jedoch mindestens 1 t als Gewicht der Ladung einzutragen.
  - c) Auf Unterwegsbahnhöfen, wo Fahrzeuge zugesetzt werden, ist die Urschrift der Wagenliste zu ergänzen. Dabei ist in die erste freie Leerzeile einzutragen „zugesetzt in ...“.

Sind zugesetzte Fahrzeuge nicht so eingereiht, wie sie in der Wagenliste aufgeführt sind, ist ihr Standort im Zug in der Wagenliste zu bezeichnen

(z. B. zugesetzt in ... hinter Fahrzeug ...); dies gilt auch, wenn die zugesetzten Fahrzeuge in ein besonderes Blatt eingetragen wurden, das der Urschrift der Wagenliste beizugeben ist.

- (2) Im Kopf in Spalte a ist die Zugnummer oder - wenn ein Wagenzug für mehrere Züge unverändert bleibt und nach Abschnitt 2 Absatz 1 täglich nur eine Wagenliste geführt wird - die Zugnummern der Züge hintereinander (durch Komma getrennt) einzutragen. Der Zugführer trägt in Spalte b seinen Namen und in Spalte c die Nummer des ersten Zuges ein, den er begleitet. Wird ein Zug auf einer Betriebsstelle übernommen, ohne dass sich die Zugnummer ändert, ist hinter die Zugnummer der Name der Betriebsstelle einzutragen. **Kopf der Wagenliste**
- (3) In Spalte 3 a sind die Achsen der Personenwagen einzutragen, die für Reisende freigegeben sind. Bei leeren Güterwagen mit Beförderungspapieren ist zusätzlich in dieser Spalte ein „B“ einzutragen. **Spalte 3 a**
- (4) In Spalte 4 ist die Länge über Puffer auf eine Dezimale aufzurunden, z. B. bei (- 10,540 -) = 10,6. **Spalte 4**
- Ist keine Länge über Puffer angeschrieben, ist sie zu schätzen.
- Wenn die Länge des Wagenzuges nach ortsfesten Marken festgestellt wird, ist unter dem Summenstrich nur das Ergebnis einzutragen.
- (5) Für Eintragungen in Spalte 5 a gilt: **Spalte 5 a**
- a) In Spalte 5 a ist bei leeren Fahrzeugen und bei mit Reisenden besetzten Personenwagen nichts einzutragen.
- b) Ist das Gewicht der Ladung nicht aus der Bezettelung oder einer Anschrift zu ersehen, ist einzutragen
- bei beladenen Gepäckwagen 5 t,
  - bei Autoreisezügen je Personenkraftwagen 1 t,
  - bei Viehwagen und bei mit Gepäck beladenen Militärgutwagen 7 t,
  - bei anderen Wagenladungen das in den Beförderungspapieren angegebene Gewicht, wenn Papiere fehlen, die Lastgrenze des Fahrzeugs.
- c) Sind die Gewichte der Ladungen offensichtlich höher oder niedriger als die vorstehend angegebenen Durchschnittsgewichte, sind diese bei den Begleitern oder Transportführern zu erfragen, sonst zu schätzen.
- (6) In Spalte 5 b ist nach den Anschriften oder der Bezettelung einzutragen: **Spalte 5 b**
- a) Bei Reisezugwagen oder Triebwagen, die mit Reisenden besetzt werden dürfen, das angeschriebene Gesamtgewicht. Ist kein Gesamtgewicht angeschrieben, sind dem Eigengewicht 5 t als Reisegewicht zuzuschlagen. Für Speise- und Barwagen ist kein Reisegewicht anzurechnen,
- b) bei Reisezugwagen oder Triebwagen ohne automatische Lastabbremung, die leer befördert werden, das Eigengewicht,
- c) bei Reisezugwagen oder Triebwagen mit automatischer Lastabbremung, die als Leerwagen befördert werden, das Gesamtgewicht,
- d) bei Güterwagen als Gesamtgewicht das Eigengewicht zuzüglich des Gewichts der Ladung. Bei Tragwagen mit leeren Mittelcontainern sind dem angeschriebenen Eigengewicht für jeden Mittelcontainer 1 t zuzuschlagen,
- e) bei Triebfahrzeugen das Gewicht des Triebfahrzeugs.
- (7) Für die Eintragungen in den Spalten 6 gilt: **Spalten 6**

- a) In die Spalten 6 sind die Bremsgewichte aller wirkenden Bremsen einzutragen. Die Bremsgewichte der Fahrzeuge mit einlösigem Bremsen sind zu unterstreichen.
- b) Bei Reisezügen sind in die Spalten 6 a bis 6 d die Bremsgewichte einzutragen, die am Fahrzeug für die Bremsstellungen R + Mg, R und P angeschrieben sind.
- c) Bei Güterzügen ist in die Spalten 6 b bis 6 e das Bremsgewicht einzutragen, das am Fahrzeug für die eingestellte Bremsstellung angeschrieben ist.
- d) Für die Anrechnung der jeweiligen Bremsstellung gilt:
1. Die Spalte derjenigen Bremsstellung ist aufzurechnen, in die die Bremsstellungswechsel der Fahrzeuge eingestellt sind. Wenn bei der Bremsstellung R das rot angeschriebene Bremsgewicht angerechnet werden darf, ist die Spalte 6 b aufzurechnen. Ist in der aufzurechnenden Spalte für ein Fahrzeug kein Bremsgewicht eingetragen, ist zuvor in diese Spalte das Bremsgewicht, das der Bremsstellung des Fahrzeugs entspricht, einzutragen und einzukreisen. Ist in der aufzurechnenden Spalte für ein Fahrzeug ein Bremsgewicht eingetragen, das nicht angerechnet werden darf, ist dieses durchzustreichen und das nächstniedrigere Bremsgewicht bzw. das in Spalte 6 d bei Fahrzeugen, deren Bremsstellungswechsel in Bremsstellung P eingestellt sind, einzukreisen; bei Reisezügen ist in diesem Fall die Überschrift in Spalte 6 e durchzustreichen, alle anzurechnenden Bremsgewichte sind in Spalte 6 e zu übertragen und Spalte 6 e ist aufzurechnen.
  2. Abzüge, die sich beim Ermitteln des Bremsgewichtes ergeben, sind unter der Aufrechnung der Spalten nachzuweisen.
- e) Werden Bremsen ausgeschaltet, sind die Zahlen durchzustreichen. Besitzt ein Fahrzeug mehr als einen Bremsapparat, ist beim Ausfall eines Bremsapparates das Bremsgewicht durchzustreichen und das anteilig anrechenbare Bremsgewicht einzutragen.

**Spalte 7**

- (8) In Spalte 7 sind einzutragen:
- a) Bei Reisezügen die Zahl der Sitzplätze der Wagen, die Reisende befördern (ausgenommen Schlaf- und Speisewagen) - bei Zügen, deren Wagen Ordnungsnummern tragen, ist die Ordnungsnummer einzutragen - ,
- b) bei Güterzügen die Richtzahl oder die Kennzahl nach der Bezeichnung oder den Beförderungspapieren, und zwar
- in die Unterspalten „Sitzplätze“ die drei Stellen der Richtzahl oder die vier Stellen der Kennzahl jeweils rechtsbündig und paarweise,
  - in die Unterspalte „Ordnungs-Nr.“ die ggf. der Kennzahl nachgestellte Zahl.

**Spalten 8 und 9**

- (9) In den Spalten 8 und 9 sind einzutragen:
- a) Bei Reisezügen Abgangs- und Zielbahnhof der Wagen nach den Angaben des Reihungsplans oder der Bezeichnung - wenn die Wagenliste nach Abschnitt 2 Absatz 1 für mehrere Züge geführt wird, sind in Spalte 8 der Abgangsbahnhof des ersten und in Spalte 9 der Zielbahnhof des letzten Zuges einzutragen,
- b) bei Güterzügen Versand- und Bestimmungsbahnhof der Wagen nach den Angaben der Bezeichnung oder den Beförderungspapieren.

(10) In Spalte 10 sind einzutragen:

Spalte 10

- a) Bei Schwerverwagen „Schwer“,
- b) bei Wagen mit Lü-Sendungen „Lü“,
- c) bei anderen außergewöhnlichen Sendungen, die nur unter besonderen Bedingungen befördert werden, „Ausend“, bei außergewöhnlichen Fahrzeugen „Aufz“,
- d) bei Wagen oder Ladeeinheiten mit gefährlichen Gütern
  - die vierstellige UN-Nummer, der die Buchstaben „UN“ vorangestellt werden,
  - die Buchstaben „LQ“, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter über acht Tonnen je Wagen oder Ladeeinheit befördert werden,
  - die Nummern der Gefahrzettelmuster (Großzettel), der die Buchstaben „Gef“ vorangestellt werden; die Nummer der Hauptgefahr ist an erster Stelle zu schreiben, z.B.: „UN 2023, Gef 6.1, 3“,
- e) bei Kesselwagen mit Anschrift „Chlor“, leer oder beladen, „Chlor“,
- f) bei leeren Schadwagen mit roten Schadzetteln „Schad“,
- g) bei Wagen, die mit Notbremsüberbrückung/ep-Bremse ausgerüstet und in Reisezüge eingestellt sind, „NBÜ/ep“, bei Wagen, die mit ep-Bremse ausgerüstet sind und in Güterzügen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h eingestellt sind, „ep“,
- h) bei Fahrzeugen die zulässige Geschwindigkeit, wenn sie niedriger ist als die größte zulässige Geschwindigkeit aller im Kopf der Wagenliste in Spalte a eingetragener Züge,
- i) bei Reisezugwagen - soweit am Fahrzeug angeschrieben -
  - die Kennbuchstaben „a“, „h“, „n“, „y“ oder „z“,
  - „TB 0“,
  - o. Zub“ oder
  - bei Reisezugwagen ausländischer Bahnen, die das Zeichen ee im RIC- oder Konventionsraster tragen, „ee“,
- k) bei Güterwagen
  - eine Handbremse mit „H“,
  - eine Feststellbremse mit „(H)“,
- l) bei Wagen mit Scheibenbremsen D,
- m) bei Wagen mit Verbundstoffbremsklotzsohlen
  - K, L, oder LL
- n) bei Sonderplanwagen „Spl“,

- o) das Absetzen von Fahrzeugen auf Unterwegsbahnhöfen durch den Vermerk „ab in ...“, ggf. unter Angabe des Grundes, z. B. „Heißl ab in ...“,
- p) bei Wagen mit Matrossow-Bremsen „M“,
- q) bei Wagen mit windgefährdeten Ladungen „Wind“; windgefährdete Ladungen sind Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs (KV) - Container und Wechselbehälter -, die auf Flachwagen ohne Aufsetzpfaffen verladen sind.

**Aufzurechnende Spalten**

- (11) Aufzurechnen sind außer der Spalte 6 nach Absatz 7 d, die Spalten 3 bis 5 und die Zahlen der Sitzplätze in Spalte 7. Beim Austausch von Fahrzeugen ist eine neue Summe unter Berücksichtigung der ab- und zugesetzten Fahrzeuge zu bilden. Abgesetzte Fahrzeuge brauchen hierbei nur in einer Summe nachgewiesen zu werden.

Die Summe der Spalte 5 b ist das Gewicht des Wagenzuges, die Summe der Spalte 6 das Bremsgewicht des Wagenzuges.

**7 Anleitung zum Führen der Internationalen Wagenliste**

**Allgemeines**

- (1) Die Internationale Wagenliste ist im Verkehr zwischen der Deutschen Bahn und folgenden Bahnen vorgesehen:

Tschechische Bahnen AG	CD
Nationale Gesellschaft der luxemburgischen Eisenbahnen	CFL
Dänische Staatsbahnen	DSB
Italienische Staatsbahnen	FS
Kroatische Eisenbahnen	HZ
Gemeinschaft der Jugoslawischen Eisenbahnen	JZ
Ungarische Staatseisenbahnen AG	MAV
Niederländische Eisenbahnen AG	NS
Österreichische Bundesbahnen	ÖBB
Polnische Staatsbahnen AG	PKP
Schweizerische Bundesbahnen	SBB
Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen	SNCB
Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen	SNCF
Slowenische Eisenbahnen	SZ
Eisenbahnen Bosnien und Herzegowina	ZBH
Eisenbahnen der Slowakischen Republik	ZSR

- (2) Die Anwendung des jeweiligen Vordrucks richtet sich nach dem Bestimmungsland des Reisezuges.
- (3) Für Eintragungen in der Internationalen Wagenliste gilt:
  - a) Für das Ausfüllen gelten die Bestimmungen im Abschnitt 6 sinngemäß, soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt ist.
  - b) In die Ausfertigungen, die für die Nachbarbahnen bestimmt sind, sind nur die Wagen aufzunehmen, die der übernehmenden Bahn übergeben werden.

- (4) Für das Ausfüllen des Vordrucks im Kopf und am rechten Rand gilt Folgendes: **Kopf und rechter Rand des Vordrucks**
- a) Als Zugdaten sind einzutragen
- die Zugnummer, die der Zug am ersten Grenzbahnhof hat,
  - der Tag der Abfahrt auf dem Anfangsbahnhof,
  - Anfangs- und Endbahnhof.
- b) Für den Grenzübergang sind einzutragen
- der Grenzbahnhof der übernehmenden Bahn,
  - die tatsächliche Ankunftszeit auf diesem Bahnhof mit Datum und Uhrzeit; das Datum mit 6 Ziffern, z. B. 11.12.11.
- c) Angaben zum Triebfahrzeug sind nur auf besondere Weisung einzutragen.
- (5) Für das Ausfüllen der Spalten des Vordrucks gilt Folgendes: **Spalten des Vordrucks**
- a) Es sind einzutragen in Spalte
- 2 a die Achsen der Reisezugwagen und der beladenen Güterwagen,
  - 2 b die Achsen der leeren Güterwagen,
  - 2 c die gebremsten Achsen der Wagen (nur bei Zügen, die in den Bereich der SNCF oder der SNCB fahren).
- b) Die Spalte 4 a bleibt frei, außer bei Zügen, die in den Bereich der CD fahren.
- c) Die Spalten 5 b bis 5 d sind stets auszufüllen; die Spalte 5 a ist zusätzlich auszufüllen, wenn die Bremsgewichte R + Mg angerechnet werden dürfen. Dabei sind für Wagen, bei denen bestimmte Bremsstellungen fehlen, zunächst die angeschriebenen Bremsgewichte in die jeweils zutreffende Spalte einzutragen und danach die freien Spalten mit dem höchsten angeschriebenen Bremsgewicht ausfüllen.
- d) In die Spalte 10 sind die Zeichen
- (D), (K), (L), und (LL)
- einzutragen. Außerdem muss der übernehmende Mitarbeiter in der Spalte 10 die Angaben bei Zügen aus dem Ausland ggf. auf dem Grenzbahnhof ergänzen.













Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Bremszettel führen	408.8312 Seite 1

## 1 Grundsatz

Der Zugführer muss in der Regel einen Bremszettel nach Vordruck 408.8312V01 führen, soweit er nicht vom Triebfahrzeugführer oder einem anderen Mitarbeiter geführt wird.

## 2 Besonderheiten

Bleiben die Angaben für Wagenzug, arbeitende Triebfahrzeuge und Gesamtzug für mehrere Züge unverändert, braucht für diese Züge täglich nur ein Bremszettel geführt zu werden.

## 3 Verzicht

Ein Bremszettel braucht nicht geführt zu werden für

- Züge, deren Bremszettel durch ein Datenverarbeitungssystem erstellt wird,
- Züge, wenn die Angaben im Display im Führerraum enthalten sind. In den Führerräumen dieser Züge ist ein Dauerbremszettel ausgelegt, der zu verwenden ist, wenn die Angaben im Display des Führerraums nicht zur Verfügung stehen,
- Reisezüge, auf deren Führerräumen für die im Zug eingestellten Fahrzeuge ein Dauerbremszettel ausgelegt ist,
- Züge, die ausschließlich aus arbeitenden Lokomotiven oder arbeitenden Nebenfahrzeugen gebildet sind.

Im Dauerbremszettel sind auch Angaben der Wagenliste enthalten.

## 4 Änderungen

- (1) Der Triebfahrzeugführer ist mündlich zu unterrichten, wenn sich Angaben im Bremszettel ändern.
- (2) Der Triebfahrzeugführer muss den Bremszettel selbst berichtigen, sofern nicht bei umfangreichen Änderungen die Ausfertigung eines neuen Bremszettels erforderlich ist.

## 5 Anleitung zum Führen des Bremszettels

- (1) Im Kopf ist in Spalte a die Zugnummer oder sind - wenn ein Wagenzug für mehrere Züge unverändert bleibt und nach Abschnitt 2 täglich nur ein Bremszettel geführt wird - die Zugnummern der Züge hintereinander (durch Komma getrennt) einzutragen. Ist die Betriebsstelle, ab der der Bremszettel gilt, nicht Zuganfangsbahnhof, ist in Spalte b der Name der Betriebsstelle einzutragen.
- (2) Für Züge, in deren Fahrplan eingetragen ist „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremszentel ausgerechnet werden“, und bei denen das Gewicht des Wagenzuges nicht größer als 800 t ist, sind zunächst nur die Zeilen 3, 7, 14 und 15 auszufüllen. Ist die

Zahl in Zeile 14 mindestens so groß wie die in Zeile 15 ermittelte Zahl, sind auch die Zeilen 16 und 31 auszufüllen. Ist die Zahl in Zeile 14 kleiner als die in Zeile 15 ermittelte Zahl, ist nach Modul 408.8311 Abschnitt 2 Absatz 2 eine Wagenliste zu führen und sind die Angaben im Bremszettel nach den Regeln in Absatz 3 einzutragen.

- (3) Für andere als im Absatz 2 genannte Züge sind die Angaben für die Spalten 4 (Wagenzug), 5 (arbeitende Triebfahrzeuge) und 6 (Gesamtzug) des Bremszettels nach den Regeln der folgenden Übersicht einzutragen:

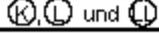
Angaben			
Zeile	Bezeichnung	für Spalte	Nach folgenden Regeln eintragen
1	Gewicht	4	aus Spalte 5 b der Wagenliste entnehmen
		5	aus der Anschrift am Triebfahrzeug entnehmen
		6	Summe der Spalten 4 und 5
2	Bremsgewicht	4	aus den Spalten 6 a bis 6 e der Wagenliste entnehmen
		5	Bremsgewicht beim Triebfahrzeugführer erfragen
		6	Summe der Spalten 4 und 5
3	Zahl der Achsen	4	aus den Spalten 3a und 3b der Wagenliste entnehmen
		5	am Triebfahrzeug feststellen
		6	Summe der Spalten 4 und 5
4	Mindestbremshundertstel	6	aus dem Fahrplan entnehmen
5	Vorhandene Bremshundertstel	6	nach der Formel in Zeile 5 ermitteln. Bruchteile von Bremshundertsteln bleiben unberücksichtigt
6	Fehlende Bremshundertstel	6	Unterschied aus Zahl in Zeile 4 minus Zahl in Zeile 5. Zeile 6 nur ausfüllen, wenn die Zahl in Zeile 4 größer ist als die Zahl in Zeile 5
7	Nummer des letzten Fahrzeugs	4 bis 6	aus der Wagenliste entnehmen.
8	Zahl der einlösig Bremsen	4	aus Spalten 6 a bis 6 e der Wagenliste entnehmen
9	Zahl der mehrlösig Bremsen	4	

Angaben				
Zeile	Bezeichnung	für Spalte	Nach folgenden Regeln eintragen	
10	Zahl der Bremsen mit 	4	aus Spalte 10 der Wagenliste entnehmen	
11	Zahl der Bremsen mit   	4		
12	Zahl der Matrossow-Bremsen	4		
13	Länge [m]	4	aus Spalte 4 der Wagenliste entnehmen	
		5	am Triebfahrzeug feststellen	
		6	Summe der Spalten 4 und 5	
14	Zahl der gebremsten Achsen	4	am Wagenzug feststellen	Die Zeilen 14 und 15 sind nur auszufüllen, wenn im Fahrplan der Vermerk „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremshundertstel ausgerechnet werden“, eingetragen ist
15	Zahl der erforderlichen gebremsten Achsen	4	nach der Formel in Zeile 15 ermitteln	
16	Im Wagenzug sind Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die des Zuges	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste die zulässige Geschwindigkeit von Fahrzeugen eingetragen ist. Wird keine Wagenliste geführt, ist am Wagenzug festzustellen, ob Fahrzeuge eingestellt sind, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die des Zuges. Sind solche Fahrzeuge im Wagenzug, ist die Angabe mit „ja“ zu bestätigen. Wenn mit „ja“ bestätigt wurde, ist die niedrigste zulässige Geschwindigkeit eines Fahrzeugs im Wagenzug einzutragen	
21	NBÜ/ep-Bremse an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei allen Fahrzeugen des Wagenzuges „NBÜ/ep“ eingetragen ist	
22	Notbremsüberbrückung wirksam	4	die Angabe ist nur zu beantworten, wenn die Notbremsüberbrückung im Fahrplan gefordert ist. Mit „ja“ darf sie nur bestätigt werden, wenn bei allen Fahrzeugen des Wagenzuges in Spalte 10 der Wagenliste „NBÜ/ep“ eingetragen ist und geprüft wurde, dass die Einrichtungen wirksam sind	

Angaben			
Zeile	Bezeichnung	für Spalte	Nach folgenden Regeln eintragen
23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben h, z oder ee	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste der Kennbuchstabe h, z oder ee eingetragen ist
24	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit den Kennbuchstaben n oder y	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste der Kennbuchstabe n oder y eingetragen ist
25	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit „TB 0“	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei allen Fahrzeugen „TB 0“ eingetragen ist
26	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit „o. Zub“	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei allen Fahrzeugen „o. Zub“ eingetragen ist
27	Im Wagenzug sind ausschließlich Fahrzeuge mit dem Kennbuchstaben a	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste bei allen Fahrzeugen der Kennbuchstabe a eingetragen ist
31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern	4	mit „ja“ bestätigen, wenn in Spalte 10 der Wagenliste „UN“, „Gef“ oder „Chlor“, eingetragen ist.  Wird keine Wagenliste geführt, ist am Wagenzug festzustellen, ob im Wagenzug Fahrzeuge mit Großzetteln sind. Sind solche Fahrzeuge im Wagenzug, ist die Angabe mit „ja“ zu bestätigen
32	ep-Bremse an allen Fahrzeugen im Wagenzug wirksam	4	die Angabe ist nur zu beantworten, wenn die zulässige Geschwindigkeit des Zuges größer als 120 km/h ist.  Mit „ja“ darf nur bestätigt werden, wenn bei allen Fahrzeugen des Wagenzuges in Spalte 10 der Wagenliste „ep“ eingetragen ist und geprüft wurde, dass die ep-Bremse wirksam ist.

- (4) Wird für Züge, bei denen Fahrzeuge im Wagenzug eingestellt sind, keine Wagenliste geführt, sind die Angaben für den Wagenzug unmittelbar in Spalte 4 (Wagenzug) einzutragen.



Bremszettel		Datum _____			
a			b		
Zugnummer(n)			ab Betriebsstelle		
1	2	3	4	5	6
	Zeile	Bezeichnung	Wagenzug	arbeitende Triebfahr- zeuge	Gesamt- zug
Angaben für Reise- und Güterzüge	1	Gewicht [t]			
	2	Bremsgewicht [t]			
	3	Zahl der Achsen			
	4	Mindestbremshundertstel			
	5	Vorhandene <u>Zeile 2, Sp. 6 x 100</u> Bremshundertstel <u>Zeile 1, Sp. 6</u>	X	X	*)
	6	Fehlende Bremshundertstel			
	7	Nummer des letzten Fahrzeugs			
	8	Zahl der einlösisigen Bremsen		}	Nicht Zutreffendes schräg durchstreichen
	9	Zahl der mehrlösisigen Bremsen			
	10	Zahl der Bremsen mit 			
	11	Zahl der Bremsen mit 			
	12	Zahl der Matrossow-Bremsen			
	13	Länge [m]			
	14	Zahl der gebremsten Achsen			
	15	Zahl der erforderlichen <u>Zeile 3, Sp. 4 x 9</u> gebremsten Achsen <u>10</u>			
	16	Im Wagenzug sind Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger ist als die des Zuges. Wenn ja, niedrigste zulässige Geschwindigkeit eines Fahrzeugs im Wagenzug	nein / ja *)  ..... km/h		
Besondere Angaben für Reisezüge	21	NBU/ep-Bremse an allen Fahrzeugen im Wagenzug vorhanden	nein / ja		
	22	Notbremส์überbrückung wirksam	nein / ja		
	23	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit	den Kennbuchstaben <b>h, z, oder ee</b>	nein / ja	
	24		den Kennbuchstaben <b>n oder y</b>	nein / ja	
	25	Im Wagenzug sind ausschließlich	Fahrzeuge mit <b>TB 0</b>	nein / ja	
	26		Fahrzeuge mit „ <b>o. Zub</b> “	nein / ja	
	27		Fahrzeuge mit dem Kennbuchstaben <b>a</b>	nein / ja	
Besondere Angaben für Güterzüge	31	Im Wagenzug sind Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern	nein / ja		
	32	ep-Bremse an allen Fahrzeugen im Wagenzug wirksam	nein / ja		

Bremszettel ausgefertigt (Name)

V408.8312V01 Bremszettel A5 Bk 100 12.09

\*) Weisung der Betriebszentrale einholen





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Archivierte Regeln; Zug vorbereiten	408.8321 Seite 1

## 1 Grundsatz

- (1) Auf dem Zuganfangsbahnhof oder auf Unterwegsbahnhöfen, auf denen sich die Zusammensetzung des Zuges ändert, muss der Zugführer den Zug vorbereiten, soweit nicht Aufgaben von anderen Mitarbeitern wahrgenommen werden.
- (2) Der andere Mitarbeiter, der Aufgaben beim Vorbereiten des Zuges wahrnimmt, muss die Durchführung der Aufgaben dem Zugführer melden, soweit diese nicht dem Zugführer in einem durch ein Datenverarbeitungssystem erstellten Bremszettel bestätigt wird. In örtlichen Zusätzen können zusätzliche Regeln gegeben sein.

## 2 Wann ist ein Zug vorbereitet?

Ein Zug ist vorbereitet, wenn

- a) die Fahrzeuge ordnungsgemäß gekuppelt sind,
- b) die wagentechnische Behandlung ausgeführt ist,
- c) - soweit erforderlich - die Bremsprobe ausgeführt ist,
- d) - soweit ein Bremszettel zu führen ist - dieser erstellt ist und sich beim Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges befindet. Befindet sich der Triebfahrzeugführer während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum, muss der Bremszettel im Führerraum des Triebfahrzeugs liegen,
- e) - soweit im Bremszettel angegeben ist, dass sich im Zug Wagen mit gefährlichen Gütern befinden - sich Frachtbrief oder Begleitschein der Sendungen mit gefährlichen Gütern auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges befinden. Befindet sich der Triebfahrzeugführer auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum, müssen die Frachtbriefe oder Begleitscheine im Führerraum des Triebfahrzeugs liegen,
- f) bei Kleinwagenfahrten im Fahrplan die Bezeichnung „Sperrfahrt KI“ angegeben ist,
- g) die Zugsignale angebracht sind; der Triebfahrzeugführer muss dafür sorgen, dass die Zugsignale am Triebfahrzeug oder am Fahrzeug an der Spitze des Zuges angebracht sind,
- h) die Festlegemittel entfernt und die Feststellbremsen gelöst sind.

## 3 An andere Triebfahrzeugführer melden

Sind außer dem Triebfahrzeug an der Spitze des Zuges andere arbeitende Triebfahrzeuge im Zug, muss der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges den anderen Triebfahrzeugführern die Last des Zuges mitteilen.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Zugaufsicht wahrnehmen</b>	<b>408.8325</b> <b>Seite 1</b>

## **1 Zugführer**

In der Regel nimmt der Zugführer die Zugaufsicht wahr.

Wo es in örtlichen Zusätzen zugelassen ist, darf der Zugführer die Zugaufsicht im Einzelfall der örtlichen Aufsicht mündlich übertragen.

## **2 Örtliche Aufsicht**

In örtlichen Zusätzen kann geregelt sein, dass die Zugaufsicht von der örtlichen Aufsicht wahrgenommen wird.

Die örtliche Aufsicht darf die Zugaufsicht im Einzelfall dem Zugführer übertragen mit den Worten: „Zugführer (Zugnummer) bitte Zugaufsicht übernehmen“.

## **3 Ausrüstung der örtlichen Aufsicht**

Die örtliche Aufsicht trägt eine rote Mütze.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
<b>Achivierte Regeln; Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof - Besonderheiten</b>	<b>408.8331</b> <b>Seite 1</b>

- (1) Die Zugaufsicht darf die Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auch anhand eines Fahrtanzeigers feststellen. **Signal nicht sichtbar**
- (2) Wenn ein Hauptsignal nicht vorhanden ist oder ein Hauptsignal durch die LZB oder ETCS betrieblich abgeschaltet ist (Dunkelschaltung), muss der Triebfahrzeugführer die Zustimmung des Fahrdienstleiters der Zugaufsicht übermitteln. Dies ist nicht erforderlich, wenn der Triebfahrzeugführer selbst die Zugaufsicht wahrnimmt oder die Zugaufsicht die Zustimmung des Fahrdienstleiters anhand eines Fahrtanzeigers feststellen kann. **Hauptsignal nicht vorhanden, Dunkelschaltung**
- (3) Steht das Fahrzeug an der Spitze über das Signal hinaus gilt Folgendes: **Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus**
- a) Wenn der Triebfahrzeugführer die Stellung des Signals, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt, nicht selbst feststellen kann, muss er die Zugaufsicht beauftragen.
- b) Wenn die Zugaufsicht vom Triebfahrzeugführer beauftragt wird, die Feststellung des Signals nach a) festzustellen, muss sie die Stellung des Signals, mit dem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zustimmt, feststellen. Bei Gruppensignalen muss sie zusätzlich feststellen, dass das zugehörige Sperrsignal die Fahrt erlaubt. Bei Fahrt in das Gegengleis muss sie zusätzlich das Signalbild Zs 6 feststellen. Sie muss dem Triebfahrzeugführer das Ergebnis melden.
- Der Triebfahrzeugführer muss
- im anschließenden Weichenbereich und
  - bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals - höchstens 2.000 m -
- mit höchstens 40 km/h fahren.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Archivierte Regeln; Abfahrbereitschaft feststellen	408.8332 Seite 1

## 1 Grundsatz

Ein Zug darf nur abfahren, wenn er abfahrbereit ist. Die Zugaufsicht muss feststellen, dass der Zug abfahrbereit ist.

## 2 Wann ist ein Zug abfahrbereit?

Ein Zug ist abfahrbereit, wenn

- er vorbereitet ist,
- die Ladearbeiten eingestellt sind,
- die Außentüren zum Aus- oder Einsteigen und - soweit vorgeschrieben - andere Außentüren geschlossen sind,
- zusätzliche Bedingungen erfüllt sind, z.B. bei Zügen mit Wirbelstrombremse.

## 3 Außentüren schließen

- (1) Die Außentüren dürfen erst geschlossen werden, wenn die Reisenden aus- und eingestiegen sind. **Grundsatz**
- (2) Vor dem Schließen der Türen muss die Zugaufsicht einen Achtungspfeiff geben. **Achtungspfeiff**
- (3) Wenn der Zug nicht begleitet wird, entfällt der Achtungspfeiff.
- (4) Wenn ein Zugschaffner einen Zug begleitet und der Triebfahrzeugführer die Zugaufsicht wahrnimmt, muss der Zugschaffner den Achtungspfeiff geben.
- (5) Wenn der Triebfahrzeugführer die Außentüren vom Führerraum aus schließt, ist das Schließen der Türen durch Lautsprecher anzukündigen. Dies ist nicht erforderlich, wenn ein Warntongebener vorhanden ist oder im Wagenzug ausschließlich Fahrzeuge mit dem Kennbuchstaben „a“ in der Gattungsbezeichnung oder hinter der Fahrzeugnummer sind. **Ankündigen durch Lautsprecher**

## 4 Feststellen und melden, dass die Außentüren geschlossen sind

- (1) Zugführer und Zugschaffner müssen feststellen, dass die Außentüren geschlossen und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind. **Zugführer, Zugschaffner**
- (2) Der Zugschaffner muss dies dem Zugführer mit der orangefarbenen Zugbegleiter-Meldescheibe, bei Dunkelheit mit einer weiß leuchtenden Handleuchte melden. **Melden durch Zugschaffner**
- (3) Wenn es in der Bedienungsanweisung des Triebfahrzeugs oder des Steuerwagens zugelassen ist, muss der Triebfahrzeugführer bei wirksamer Überwachungseinrichtung im Führerraum nicht feststellen, dass die Außentüren geschlossen und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind. **Verzicht**
- (4) Wenn ein Triebwagen, der ohne Zugbegleiter verkehrt, von einem Triebfahrzeug gezogen wird, muss der Triebfahrzeugführer des Triebwagens feststellen, dass die Außentüren geschlossen und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind. **Triebwagen wird von Triebfahrzeug gezogen**

de eingeklemmt sind und dies dem Triebfahrzeugführer an der Spitze mit erhobenem Arm melden. Der Triebfahrzeugführer darf die Meldung nur geben, wenn auch die Überwachungseinrichtung im Führerraum anzeigt, dass die Außentüren geschlossen sind.

## 5 Melden, dass der Zug abfahrbereit ist

- (1) Wenn eine örtliche Aufsicht die Zugaufsicht wahrnimmt, muss der Zugführer dieser mündlich oder mit erhobenem Arm melden, dass der Zug abfahrbereit ist.

Wenn der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnimmt, darf er die Meldung erst geben, wenn - soweit vorhanden - die Überwachungseinrichtung im Führerraum anzeigt, dass die Außentüren geschlossen sind.

- (2) In den örtlichen Richtlinien kann zugelassen sein, dass die örtliche Aufsicht bei Reisezügen, bei denen der Triebfahrzeugführer zugleich Zugführer ist, die Abfahrbereitschaft ohne Meldung nach Absatz 1 feststellt.

## 6 Besonderheiten

- (1) Welche Aufgaben bei der Feststellung der Abfahrbereitschaft bei Zügen, bei denen der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnimmt, von Mitarbeitern der Betriebsstellen wahrzunehmen sind, ist im Dienstplan angegeben.
- (2) In den örtlichen Richtlinien können abweichende Regelungen für das Feststellen der Abfahrbereitschaft gegeben sein.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Abfahrauftrag erteilen, Abfahrt</b>	<b>408.8333</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Bedingungen für den Abfahrauftrag

Die Zugaufsicht darf dem Triebfahrzeugführer Abfahrauftrag erteilen, wenn

- auf Bahnhöfen der Fahrdienstleiter der Abfahrt zugestimmt hat, wenn dies nach Modul 408.2331 erforderlich ist, und
- der Zug abfahrbereit ist.

## 2 Art des Abfahrauftrages

Der Abfahrauftrag ist mündlich oder durch Signal Zp 9 zu geben.

Wenn der Abfahrauftrag mit Lichtsignal Zp 9 gegeben werden kann, ist dieses Signal anzuwenden.

Der mündliche Abfahrauftrag darf nicht durch einseitig gerichtete Sprechrichtungen gegeben werden.

Bei Triebwagen darf der mündliche Abfahrauftrag durch einen mäßig langen Ton mit der Summer- oder Klingelanlage ersetzt werden.

## 3 Besonderheiten beim Erteilen des Abfahrauftrages

- (1) Wenn der Abfahrauftrag auf der Fahrzeugseite des Triebfahrzeugbegleiters gegeben wird, muss der Triebfahrzeugbegleiter den Abfahrauftrag dem Triebfahrzeugführer übermitteln.
- (2) Wenn mehrere Züge zur Abfahrt bereitstehen, muss der Abfahrauftrag so gegeben werden, dass das Signal Zp 9 nur von dem Triebfahrzeugführer des Zuges aufgenommen werden kann, für den es gilt. Bei mündlichem Abfahrauftrag ist die Zugnummer hinzuzufügen.

## 4 Auf Abfahrauftrag verzichten

- (1) Wenn der Triebfahrzeugführer die Zugaufsicht wahrnimmt, entfällt der Abfahrauftrag.
- (2) Beim Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt ohne Halt entfällt der Abfahrauftrag.

## 5 Bedingungen für die Abfahrt

Der Triebfahrzeugführer darf nur abfahren, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die Bremse muss in Ordnung sein.
- b) Sofern der Triebfahrzeugführer nicht selbst die Zugaufsicht wahrnimmt, muss der Zugführer des Zuges oder die örtliche Aufsicht Abfahrauftrag erteilt haben oder das Lichtsignal Zp 9 muss leuchten.
- c) Soweit vorhanden, muss die Überwachungseinrichtung im Führerraum anzeigen, dass die Außentüren geschlossen sind, auch dann, wenn bereits ein Abfahrauftrag erteilt wurde.

Wenn die Überwachungseinrichtung anzeigt, dass die Außentüren nicht geschlossen sind, muss der Triebfahrzeugführer die Zugbegleiter oder - bei Zügen, die nicht begleitet werden - die Reisenden auffordern, die Türen zu schließen. Wenn weiterhin angezeigt wird, dass die Außentüren nicht geschlossen sind, darf der Triebfahrzeugführer nur abfahren, wenn erneut durch Hinsehen festgestellt worden ist, dass die Außentüren geschlossen sind.

## **6 Vorgänge am Zug beobachten**

Bei der Abfahrt müssen Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter, Zugführer, Zug-schaffner oder die örtliche Aufsicht, die die Zugaufsicht wahrnimmt, die Vorgänge am Zug beobachten. Ist im Führerraum eine Überwachungseinrichtung für Außentüren wirksam, muss der Triebfahrzeugführer die Vorgänge am Zug nur beobachten, wenn im Zug Reisezugwagen mit dem Kennbuchstaben „n“ oder „y“ sind.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Archivierte Regeln; Fahrt des Zuges - Aufgaben des Triebfahrzeugführers und des Triebfahrzeugbegleiters	408.8341 Seite 1

## 1 Strecke durch den Triebfahrzeugbegleiter beobachten

Der Triebfahrzeugbegleiter muss den Triebfahrzeugführer bei der Beobachtung der zu befahrenden Strecke, der Signale, der Bahnübergänge und der Oberleitung unterstützen. Er muss auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten.

## 2 Triebfahrzeugführer nicht im Führerraum

Ein Zug, bei dem sich der Triebfahrzeugführer während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befindet, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn die im Fahrplan, in der La, durch Signale, Befehl oder Fahrplan-Mitteilung vorgeschriebene Geschwindigkeit niedriger ist als 30 km/h.

## 3 Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen

Versucht ein Reisender einen in Bewegung befindlichen Zug zu verlassen oder zu besteigen, darf er nur durch Zuruf gewarnt, nicht aber gewaltsam daran gehindert werden.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans und zum Buchfahrplan</b>	<b>408.8341A01 Seite 1</b>

Bei einem in den Ankunfts- und Abfahrtsspalten durch „A“ gekennzeichneten Halt gilt Folgendes: Der Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit abfahren, jedoch nicht vor der planmäßigen Ankunftszeit.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Fahrt des Zuges - Aufgaben des Zugführers und des Zugschaffners</b>	<b>408.8342 Seite 1</b>

## **1 Aus- und Einsteigen der Reisenden, Einnehmen der Plätze**

Zugführer und Zugschaffner müssen - soweit möglich - darauf achten, dass die Reisenden

- nur an den dazu bestimmten Stellen oder nur an der dazu bestimmten Seite der Fahrzeuge aus- und einsteigen, während die Wagen stillstehen und
- nur die zu ihrer Beförderung vorgesehenen Sitz- und Stehplätze einnehmen.

## **2 Außentüren schließen**

Zugführer und Zugschaffner müssen nach dem Aus- und Einsteigen die Außentüren der Personenwagen schließen. Nach außen führende Türen, die nicht dem Aus- und Einsteigen dienen, müssen gegen unbefugtes Öffnen gesichert oder bewacht sein, wenn Reisende bei geöffneter Tür gefährdet werden können.

## **3 Reisezugwagen verschließen**

Wenn das Besetzen von Reisezugwagen nicht gestattet ist, müssen Zugführer und Zugschaffner darauf achten, dass die Türen auf beiden Seiten der Wagen verschlossen sind. Reisende, die in diese Wagen einsteigen wollen, müssen sie nach Möglichkeit darauf hinweisen, dass die Wagen nicht benutzt werden können.

## **4 Türen überwachen**

Zugführer und Zugschaffner müssen beim Gang durch den Zug darauf achten, dass den Reisenden zugängliche Außentüren geschlossen sind.

## **5 Verbotswidriges Aus- oder Einsteigen**

Versucht ein Reisender einen in Bewegung befindlichen Zug zu verlassen oder zu besteigen, darf er nur durch Zuruf gewarnt, nicht aber gewaltsam daran gehindert werden.

## **6 Fahrplan für Zugführer**

Erläuterungen zum Fahrplan für Zugführer sind im Modul 408.8342A01 enthalten.

## **7 Strecke beobachten**

Im besetzten Führerraum mitfahrende Zugbegleiter müssen den Triebfahrzeugführer bei der Beobachtung der zu befahrenden Strecke, der Signale, der Bahnübergänge und der Oberleitung unterstützen. Sie müssen auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Erläuterungen zum Fahrplan für Zugführer</b>	<b>408.8342A01</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

In der gedruckten Ausgabe des Fahrplans für Zugführer können die in den folgenden Abschnitten genannten Angaben enthalten sein.

## 2 Angaben im Kopf des Fahrplans

- a) Bezeichnung des Streckenabschnitts,
- b) Zugnummer,
- c) Baureihennummern der arbeitenden Triebfahrzeuge,
- d) Last (zulässiges Gewicht des Wagenzuges). Bei Triebwagen kann die Zusammensetzung der Einheit angegeben sein, z. B. „Tfz 628.2 + 928.2“; eine Grenzlast ist durch „GL“ hinter der Lastangabe gekennzeichnet,
- e) zulässige Länge des Gesamtzuges,
- f) Mindestbremsleistung,
- g) größte zulässige Geschwindigkeit,
- h) Bremsstellung R/P oder G (bei R + WB ist „WB“ angegeben),
- i) Notbremsüberbrückung bei Reisezügen,
- j) abschnittsweise Durchführung eines Zuges unter einer anderen Zugnummer (Doppelfahrplan),
- k) Hinweis auf zweite Fahrplandarstellung des Zuges,
- l) „Mindestens 90 % der Achsen des Wagenzuges müssen gebremst sein“, ggf. mit dem Zusatz „Bei einem Gewicht des Wagenzuges von mehr als 800 t müssen Bremsleistung ausgerechnet werden“,
- m) Streckenabschnitte, auf denen Züge mit der angegebenen Last nachgeschoben werden müssen.

## 3 Angaben in Spalte 3a

Laufweg des Zuges durch Angabe von

1. Anfangsbahnhof (Grenzbahnhof),
2. Bahnhöfen und Haltepunkten mit Fahrplanhalten,
3. Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal,
4. „BÜ km ...,...“ mit der Angabe „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ in Verbindung mit dem Auftrag „Halt“ in Spalte 4, wenn der Triebfahrzeugführer vor dem Bahnübergang anhalten muss, weil der Bahnübergang durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug gesichert werden muss.

Es bedeuten:

„Schranke“

Bedienen der Schranken; der Zug darf weiterfahren, wenn die Schranken geschlossen sind. Können die Schranken nicht geschlossen werden, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz 6.

„AutomET“

Der Zug muss bis an das Schild „AutomatikET“ heranfahren. Er darf den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren ein weißes Licht leuchtet oder blinkt. Leuchtet oder blinkt kein weißes Licht, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz 6.

„HET“

Bedienen der Hilfseinschalttaste; der Zug darf den Bahnübergang befahren, wenn nach Bedienen der Hilfseinschalttaste eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz 6.

„AutomHET“

Der Zug muss bis an das Schild „AutomatikHET“ heranfahren. Er darf den Bahnübergang befahren, wenn nach dem Heranfahren eines der Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind. Ist die technische Sicherung nicht hergestellt, gelten die Regeln im Modul 408.2671 Abschnitt 2 Absatz 6.

„Posten“

Der Zug darf mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert und Wegebenutzer und Posten durch Signal Zp 1 gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat und der Posten wieder aufgenommen ist, muss der Zug den Bahnübergang schnellstens räumen.

Der Posten, der den Bahnübergang sichert, hat folgende Aufgaben: er muss sich, mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

-„Anhalten“ (Hochheben eines ausgestreckten Armes)

und anschließend

-„Halt“ (seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme)

geben. Muss er den Straßenverkehr aus beiden Richtungen anhalten, muss er den Fahrer des zuerst angehaltenen Fahrzeugs zum weiteren Halten auffordern, ehe er sich der anderen Seite des Bahnübergangs zuwendet.

Die Zeichen muss er bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit rotleuchtender Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen geben. Für das Geben der Tageszeichen muss er - soweit vorhanden - eine rotweiße Signalfahne benutzen.

Das „Halt“-Zeichen muss er so lange geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf er den Bahnübergang verlassen,

5. „ET km ...,... für BÜ km ...,...“ hinter einer Betriebsstellenangabe, z. B. „Adorf ET km 33,8 für BÜ km 34,205“, wenn vor der Abfahrt Bahnübergangssicherungsanlagen durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug bedient werden müssen,

6. Endbahnhof (Grenzbahnhof).

#### 4 Angaben in den Spalten 4 oder 5

Unter der jeweiligen Zugnummer sind für die in Spalte 3a genannten Betriebsstellen in Spalte 4 Ankunfts- und in Spalte 5 Abfahrtszeiten angegeben.

Stundenzahlen sind nur bei der ersten und letzten Betriebsstelle auf jeder Seite und bei Stundenwechsel angegeben. Bei Taktfahrplänen enthalten die Spalten 4 oder 5 keine Stundenzahlen. Statt der Stundenzahl ist jeweils ein Punkt vor der Minutenzahl angegeben. Bei Nahverkehrszügen, die auf einer in Spalte 3a aufgeführten Stelle nicht halten, ist in Spalte 5 ein senkrechter Strich aufgenommen.

Eine Zeitangabe in Spalte 5 ist

- Abfahrtszeit, und zwar auf dem Anfangsbahnhof und nach einem Regelhalt, Bedarfshalt bzw. Betriebshalt,
- Durchfahrtszeit, wenn in der Ankunftsspalte nichts eingetragen ist.

Ein Eintrag in Spalte 4 gibt einen Fahrplanhalt an.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

- a) Eine Zeitangabe in der Spalte 4 kennzeichnet die planmäßige Ankunftszeit eines Regelhaltes,
- b) „x“ kennzeichnet einen Bedarfshalt,
- c) „Halt“ in Spalte 4 in Verbindung mit der Angabe „BÜ km ...,...“ mit „Schranke“, „ET“, „AutomET“, „HET“, „AutomHET“ oder „Posten“ in Spalte 3a oder 3c kennzeichnet einen Halt zum Sichern eines Bahnübergangs,
- d) „+“ vor der Ankunftszeit in Spalte 4 kennzeichnet einen Betriebshalt,
- e) „N“ kennzeichnet einen nicht veröffentlichten Halt,
- f) „A“ bedeutet Halt nur zum Aussteigen von Reisenden, Zug darf vor der planmäßigen Abfahrtszeit abfahren,
- g) „Z“ bedeutet Halt nur zum Zusteigen von Reisenden,
- h) Hinweiszeichen „\*)“, „\*1“) oder „\*2“)“ usw. weisen auf eine Fußnote hin,
- i) Fußnoten am unteren Rand geben Fortsetzungshinweise und Weisungen, z.B. zum Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal, zum Vereinigen von Zügen oder zum Sperren der Wirbelstrombremse.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Zug oder Zugteile abstellen</b>	<b>408.8351</b> <b>Seite 1</b>

Für das Abstellen oder Festlegen von Zügen oder Zugteilen und für das Melden an den Fahrdienstleiter ist der Zugführer verantwortlich. Bei Triebwagen, Triebköpfen oder Triebzügen ist der Triebfahrzeugführer verantwortlich. Wenn andere Mitarbeiter den Zug oder Zugteile festlegen, müssen diese dem Zugführer oder Triebfahrzeugführer bestätigen, dass sie das Abstellen oder Festlegen übernehmen.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Anordnungen über den Zugverkehr</b>	<b>408.8401</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Bestätigen

Die örtliche Aufsicht muss den Eingang von Anordnungen über den Zugverkehr oder die Berichtigung von Fahrplanunterlagen der in den Örtlichen Richtlinien genannten Stelle bestätigen. In den Örtlichen Richtlinien kann zugelassen sein, dass sie auf die Bestätigung verzichten darf, wenn der Absender eine automatische elektronische Empfangsbestätigung erhält.

## 2 Im Vordruck 408.8401V01 eintragen

Die örtliche Aufsicht muss Anordnungen über den Zugverkehr in Vordruck 408.8401V01 nach folgenden und in den Örtlichen Richtlinien gegebenen Regeln eintragen, soweit nicht in den Örtlichen Richtlinien auf das Eintragen verzichtet oder vor-geschrieben ist, die Anordnungen über den Zugverkehr in eine andere Unterlage einzutragen oder in Betriebszentralen elektronisch darzustellen.

- a) Die örtliche Aufsicht muss alle Anordnungen eintragen, die für das Verkehren der Züge von Bedeutung sind, z. B. Verkehren von Sonderzügen, Ausfall von Zügen, Züge mit außergewöhnlichen Sendungen oder außergewöhnlichen Fahrzeugen. Umfangreiche Anordnungen, wie Beta oder das Erteilen von Befehlen oder Fahrplan-Mitteilungen, darf sie quer über den Spaltenbau eintragen.
- b) Die örtliche Aufsicht muss Anordnungen mit Gültigkeitstag tageweise geordnet in einer Mappe „Anordnungen mit Gültigkeitstag“, Anordnungen ohne Gültigkeitstag nach ihrer Nummer geordnet in einer Mappe „Anordnungen ohne Gültigkeitstag“ aufbewahren.
- c) Die örtliche Aufsicht muss die Spalten 1 bis 8 ausfüllen
  - für Anordnungen mit Gültigkeitstag sofort nach Eingang der Anordnung,
  - für Anordnungen ohne Gültigkeitstag sofort nach Bekanntgabe des Gültigkeitstages.

Die örtliche Aufsicht muss bei fernmündlicher Bekanntgabe in Spalte 8 die Eingangszeit eintragen.

Die örtliche Aufsicht muss nach Eintrag der ersten Anordnung in den Vordruck 408.8401V01 diesen in der Mappe „Anordnungen mit Gültigkeitstag“ unter dem im Vordruck eingetragenen Tag aufbewahren. Wenn der Vordruck für mehrere Tage geführt wird, muss sie ihn unter dem Tag des jeweils ersten gültigen Eintrags aufbewahren.

- d) Die zu benachrichtigenden Betriebsstellen sind in den Örtlichen Richtlinien genannt. Die örtliche Aufsicht muss die Stellen im Kopf der Spalte 9 (obere Hälfte) vortragen.
- e) In den Spalten 9 und 10 gilt die obere Hälfte für die bekannt gebende, die untere Hälfte für die zu benachrichtigende Betriebsstelle. Die örtliche Aufsicht muss die jeweils nicht gültige obere oder untere Hälfte im Kopf des Vordrucks schräg durchstreichen.
- f) Die örtliche Aufsicht muss um Mitternacht die bis dahin vorliegenden, für den laufenden Tag gültigen Anordnungen den zu benachrichtigenden Be-

triebsstellen in zeitlicher Reihenfolge bekannt geben. Sie muss später eingehende Anordnungen für diesen Tag sofort nach Eintrag bekannt geben. Sie muss bei unterbrochener Arbeitszeit die Anordnungen nach Aufnahme der Arbeit sofort bekannt geben. Sie muss die für den laufenden Tag gültigen Anordnungen in eine Mappe „Heute gültige Anordnungen“ einlegen.

- g) Die örtliche Aufsicht muss in Spalte 9 für jede im Kopf angegebene zu benachrichtigende Betriebsstelle die Zeit der Benachrichtigung eintragen.
- h) Die örtliche Aufsicht muss bei erledigten Einträgen die Zugnummer oder die Anordnung schräg durchstreichen.

### **3 Fahrplanänderung**

Die örtliche Aufsicht muss Fahrplanänderungen so lange in den Vordruck 408.8401V01 eintragen, bis bei den zu benachrichtigenden Betriebsstellen die Fahrplanunterlagen berichtigt sind.







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Fahrplan-Mitteilung</b>	<b>408.8415</b> <b>Seite 1</b>

## **1 Verständigen durch den Triebfahrzeugführer**

Wird dem Triebfahrzeugführer eine Fahrplan-Mitteilung ausgehändigt oder diktiert, muss er nach Möglichkeit für die Verständigung des Zugführers sorgen. Bei einer Fahrplan-Mitteilung 1 muss er den Zugführer immer verständigen.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Sonderzüge</b>	<b>408.8431</b> <b>Seite 1</b>

Ein Zugführer darf einen Sonderzug begleiten, wenn ihm die für den Zug zu beachtenden Fahrplanangaben bekannt gegeben sind.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Nachschieben</b>	<b>408.8441</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

- (1) Der Triebfahrzeugführer eines mit einem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges muss dafür sorgen, dass vor Beginn des Nachschiebens das Schlusssignal vom letzten Fahrzeug vor dem Schiebetriebfahrzeug entfernt und nach Beendigung des Nachschiebens wieder angebracht ist. **Zugvorbereitung**
- (2) Der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges und der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges verständigen sich in der Regel über Funk. Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, dürfen sie sich durch Signal Zp 1 verständigen, wenn die Schiebetriebfahrzeuge mit dem Zug gekuppelt sind oder wenn dies in den Örtlichen Richtlinien zugelassen ist. **Verständigen**
- (3) Wenn der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges das Schiebetriebfahrzeug vor der Abfahrt an den Zug gesetzt hat und zum Nachschieben bereit ist, muss er den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen. Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss er Signal Zp 1 geben. **Ansetzen an den Zug**
- (4) Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges darf mit dem Nachschieben erst beginnen, wenn der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges die Weisung zum Anfahren gegeben hat. Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss der Triebfahrzeugführer an der Spitze Signal Zp 1 geben. Der Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges muss mit Signal Zp 1 antworten und mit dem Nachschieben beginnen. In den Örtlichen Richtlinien kann eine andere Art der Verständigung angeordnet sein.
- (5) Bevor der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges eine Bremsung einleitet, muss er den Triebfahrzeugführer des Schiebetriebfahrzeuges verständigen. Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss er Signal Zp 1 geben. **Bremsen**

## 2 Nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug

- (1) Wenn der Triebfahrzeugführer eines nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeuges das Nachschieben beendet, muss er den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen. Wenn Funk nicht zur Verfügung steht, muss er Signal Zp 1 geben. Er muss den weiterfahrenden Zug so lange beobachten, bis er sich überzeugt hat, dass keine Zugtrennung eingetreten ist. **Beenden des Nachschiebens**
- (2) Wenn sich ein nicht mit dem Zug gekuppeltes Schiebetriebfahrzeug ohne Absicht vom Zug getrennt hat, muss der Triebfahrzeugführer sofort anhalten. Nach dem Anhalten muss er den Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges verständigen. **Unbeabsichtigtes Trennen vom Zug**





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Fahrplanhalt ausfallen lassen</b>	<b>408.8452</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Grundsatz

Ein nicht benötigter Fahrplanhalt darf ausfallen, wenn er den Reisenden nicht bekannt gegeben ist.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Triebfahrzeugführer oder Zugführer arbeitsunfähig</b>	<b>408.8505 Seite 1</b>

## **1 Triebfahrzeugführer**

Wenn der Triebfahrzeugbegleiter feststellt, dass der Triebfahrzeugführer während der Fahrt arbeitsunfähig geworden ist, muss er den Zug anhalten und Hilfe anfordern.

## **2 Zugführer**

Wenn der Zugführer während der Fahrt arbeitsunfähig geworden ist und kein Zugbegleiter die Aufgaben des Zugführers übernehmen darf, muss der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers wahrnehmen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Archivierte Regeln; Schwierigkeiten beim Aus- oder Einsteigen	408.8511
Nach Halten am Bahnsteig anfahren	Seite 1

## 1 Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen

- (1) Wenn mit Reisenden besetzte Wagen ausnahmsweise an Stellen zum Halten gekommen sind, wo das Aus- oder Einsteigen schwierig ist, müssen Zugbegleiter die Reisenden zur Vorsicht auffordern. Sie müssen die Reisenden bitten, nach Möglichkeit durch die Wagen so weit durchzugehen, dass sie ungefährdet aussteigen können. **Allgemeine Maßnahmen**
- (2) Wenn dem Zugführer bekannt wird, dass Schwierigkeiten beim Aussteigen zu erwarten sind, muss er dafür sorgen, dass
1. sich ein Zugbegleiter in dem betroffenen Wagen aufhält, um ein Aussteigen aus diesem Wagen möglichst zu verhindern,
  2. die Reisenden bis zu einem für das Aussteigen geeigneten Wagen durchgehen.
- (3) Wenn ein Zug auf freier Strecke aus unvorhergesehenem Anlass hält, darf der Zugführer das Aussteigen der Reisenden zulassen, wenn der Aufenthalt voraussichtlich längere Zeit dauert und sie nicht gefährdet werden können. Er muss die Reisenden darauf hinweisen, dass sie auf eigene Gefahr aus- oder einsteigen. **Maßnahmen bei Halt auf freier Strecke**

## 2 Nach Halten am Bahnsteig anfahren

- (1) Wenn ein Reisezug mit wirksamer Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum am Bahnsteig unvorhergesehen hält, darf der Triebfahrzeugführer die Außentüren der Wagen nicht freigeben. Er darf den Zug ohne Auftrag des Zugführers bewegen, wenn im Führerraum angezeigt wird, dass keine Außentüren geöffnet worden sind. **Unvorhergesehenes Halten**
- (2) Wenn im Führerraum angezeigt wird, dass Außentüren geöffnet worden sind oder der Reisezug keine wirksame Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum hat, darf der Triebfahrzeugführer den Zug bewegen, wenn der Zugführer ihn hierzu beauftragt hat.
- Zugführer und Zugschaffner müssen feststellen, dass Reisende nicht ein- oder aussteigen und die Türen geschlossen sind.
- Nach dieser Feststellung gilt Folgendes:
- Zugschaffner müssen eine Fertigmeldung geben.
  - Der Zugführer muss dem Triebfahrzeugführer Abfahrauftrag nach Modul 408.8333 mit Signal Zp 9 geben.
  - Der Triebfahrzeugführer muss Signal Zp 1 geben, bevor er den Zug bewegt.
- (3) Wenn ein Reisezug mit wirksamer Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum bei planmäßigem Halt nicht am gewöhnlichen Halteplatz hält, darf der Triebfahrzeugführer die Außentüren der Wagen nicht freigeben. Er darf den Zug ohne Auftrag des Zugführers bewegen, wenn im Führerraum angezeigt wird, dass keine Außentüren geöffnet worden sind. **Halten nicht am gewöhnlichen Halteplatz**

- (4) Wenn im Führerraum angezeigt wird, dass Außentüren geöffnet worden sind oder der Reisezug keine wirksame Überwachungseinrichtung der Außentüren im Führerraum hat, darf der Triebfahrzeugführer den Zug bewegen, wenn der Zugführer ihn hierzu beauftragt hat.

Zugführer und Zugschaffner müssen feststellen, dass Reisende nicht ein- oder aussteigen und die Türen geschlossen sind.

Nach dieser Feststellung gilt Folgendes:

- Zugschaffner müssen eine Fertigmeldung geben.
- Der Zugführer muss den Triebfahrzeugführer mündlich oder durch Hochhalten des Armes beauftragen, weiterzufahren. Der Zugführer darf keinen Abfahrauftrag nach Modul 408.8333 geben.
- Der Triebfahrzeugführer muss Signal Zp 1 geben, bevor er den Zug bewegt.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Offene Türen bei Reisezügen</b>	<b>408.8552</b> <b>Seite 1</b>

- (1) In den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge oder technischer Einrichtungen am Zug oder im Abhilfetext zur Störungsbeseitigung im Display der Führerraumanzeige können ergänzende oder abweichende Regeln zum Anhalten von Reisezügen gegeben sein.
- (2) Nach dem Anhalten muss der Triebfahrzeugführer, soweit der Zug begleitet wird, die Zugbegleiter verständigen. Der Zugbegleiter muss Weisungen des Triebfahrzeugführers beachten.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Archivierte Regeln; Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern, Feuer im Zug	408.8554 Seite 1

## 1 Unregelmäßigkeiten an Stromabnehmern

Wenn ein Zugbegleiter bei einem fahrenden Zug einen Speisewagen mit gehobenem Stromabnehmer feststellt, muss er den Zug sofort anhalten.

Nach dem Halt muss der Zugführer veranlassen, dass der Stromabnehmer gesenkt wird. Wenn dies nicht möglich ist, muss er den Speisewagen auf dem nächsten Bahnhof aussetzen.

## 2 Feuer im Zug

- (1) Wenn ein Zugbegleiter Feuer im Zug entdeckt, muss er bei Zügen mit Lautsprecheranlage die Hilfe der anderen Zugbegleiter anfordern mit der Ansage: **Erste Maßnahmen**
- "Achtung Zugbegleiter! Mit F-Gerät in Wagen (Nummer) kommen."
- Das Zugpersonal muss unverzüglich für die Sicherung der Reisenden und Ladungen sorgen.
- (2) Wenn ein Fahrzeug eines Zuges, der Reisende befördert, in Brand gerät und der Zug in einem Tunnel zum Halten kommt, ist wie folgt zu verfahren: **Tunnel**
- Zugbegleiter müssen dafür sorgen, dass Reisende den Wagen mit der Brandstelle sofort räumen und sich in die benachbarten Wagen begeben.
  - Klimaanlage und Belüftung im ganzen Zug sind sofort auszuschalten.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Archivierte Regeln; Zug hält aus unvorhergesehenem Anlass	408.8571 Seite 1

## 1 Hilfe anfordern

Wenn Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter Hilfe angefordert haben, müssen sie den Triebfahrzeugführer hierüber verständigen.

## 2 Mit einem Zugteil weiterfahren

Wenn mit einem Zugteil weitergefahren werden kann, soll ein Zugbegleiter oder Triebfahrzeugbegleiter beim stehen bleibenden Zugteil bleiben. Wenn das nicht möglich ist, darf der Zug nicht weiterfahren, solange sich im stehen bleibenden Zugteil Reisende befinden oder wenn der Streckenabschnitt, auf dem der Zugteil stehen bleiben soll, im Fahrplan durch zwei Sägelinien gekennzeichnet ist.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Archivierte Regeln; Verhalten bei Gefahr	408.8581 Seite 1

## 1 Grundsatz

Wenn eine Gefahr droht, muss jeder in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles tun, um die Gefahr abzuwenden oder zu mindern.

**Schutz gefährdeter Züge**

## 2 Züge anhalten

- (1) Bei Gefahr sind Züge anzuhalten, sofern nicht die Gefahr durch das Anhalten vergrößert wird.
- (2) Wird ein Zug wegen einer Gefahr angehalten oder kommt ein Zug aus nicht erkennbarem Anlass zum Halten, so muss die Gefahr auch für Züge in Nachbargleisen angenommen werden, wenn nicht einwandfrei festgestellt wird, dass die Nachbargleise befahren werden können. Der Triebfahrzeugführer muss Signal Zp 5 geben, um das Zugpersonal und andere in der Nähe befindliche Mitarbeiter aufmerksam zu machen und zur Hilfeleistung aufzufordern.

## 3 Nothaltauftrag

- (1) Bei Gefahr muss sofort zusätzlich zu den Maßnahmen nach Abschnitt 2 Nothaltauftrag gegeben werden. Wird ein Nothaltauftrag fernmündlich gegeben, gelten folgende Wortlaute:

**Wortlaute**

a) auf der Streckenfernsprechverbindung,

„Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!  
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge sofort anhalten!  
Hier (Tätigkeit und Name des Meldenden)“.

b) auf anderen Fernsprechverbindungen,

„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!  
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen (Zugmeldestelle) und (Zugmeldestelle) / im Bahnhof (Name) sofort anhalten!  
Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.

oder

„Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!  
Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten!  
Hier (Tätigkeit und Stelle des Meldenden) / Hier Zug (Nummer)“.

- (2) Wenn ein Nothaltauftrag auf der Streckenfernsprechverbindung oder fernmündlich über Zugfunk gegeben wird, ist er durch Notruf einzuleiten.
- (3) Wenn Zugfunk nicht verfügbar ist, ist der Nothaltauftrag - sofern möglich - über eine andere Fernsprechverbindung zu geben. Wenn hierzu ein Strecken- oder Signalfernsprecher benutzt wird, ist bei zweigleisiger Strecke der in Fahrtrichtung des Zuges gelegene zu verwenden.

**Einleiten**

**Zugfunk nicht verfügbar**

#### 4 Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages

**Ergänzende  
Meldungen**

- (1) Nach Abgabe des Nothaltauftrages gilt:
- a) Der Nothaltauftrag muss, soweit erforderlich, nach der Durchsage begründet und anschließend die Notrufverbindung beendet werden. Erst danach dürfen ergänzende Meldungen entgegengenommen und Rückfragen gestellt werden.
  - b) Zugbegleiter und Triebfahrzeugbegleiter müssen die Gleise beobachten und gefährdete Züge mit Signal Sh 3 anhalten. Dabei müssen sie einem Zug möglichst entgegenlaufen und bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter eine Handleuchte mitnehmen.

**Beteiligte ver-  
ständigen**

- (2) Wurde vom Zugpersonal ein Nothaltauftrag gegeben, muss der Fahrdienstleiter das Zugpersonal verständigen, sobald feststeht, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.

Das Zugpersonal braucht Maßnahmen nach Absatz 1 b) nicht mehr durchzuführen, wenn der Fahrdienstleiter mitgeteilt hat, dass keine Züge mehr zu erwarten sind.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb</b>	<b>408.8591</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Eisabwurf

Wenn bei kalter Witterung durch Flugschnee Eisstücke unter den Fahrzeugen entstehen können, müssen die Zugbegleiter auf den Strecken

- Hannover - Würzburg (einschließlich Nantenbacher Kurve),
- Mannheim - Stuttgart,
- Hannover - Berlin und
- Hamburg - Berlin

Poltern oder Schlagen am Fahrzeug sofort dem Triebfahrzeugführer mitteilen.





Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Archivierte Regeln; Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben	408.8681 Seite 1

## 1 Bremsen bei Gefahr

Wenn das Zugbegleitpersonal erkennt, dass eine Gefahr droht, die durch Anhalten des Zuges abgewendet oder gemindert werden kann, ist sofort eine Notbremsung durchzuführen. Bei ungenügender Bremswirkung muss mit allen Mitteln versucht werden, erreichbare Handbremsen anzuziehen. Das Gleiche gilt, wenn der Triebfahrzeugführer Signal Zp 5 gibt.

## 2 Bremsen aus dem Zug

(1) Bei der Betätigung der Notbremsüberbrückung gilt Folgendes:

**Notbremse  
überbrücken**

- a) Zugbegleiter und Reisende werden vom Triebfahrzeugführer über eine Notbremsüberbrückung informiert, und zwar:
  - bei Zügen des Nah- und Stadtschnellverkehrs mit dem Wortlaut „Achtung, es wurde eine Notbremse gezogen. Der Zug hält an der nächsten geeigneten Stelle an.“
  - bei Zügen des Fernverkehrs mit dem Wortlaut „Achtung Zugbegleiter, Schaltschrankanzeige oder Display beachten!“
- b) Der Zugbegleiter muss nach der Ansage des Triebfahrzeugführers anhand der Schaltschrankanzeigen oder der Displays in den Wagen prüfen, in welchen Wagen und aus welchem Grund die Notbremse betätigt wurde. Er muss den Triebfahrzeugführer umgehend über das Ergebnis der Prüfung verständigen.
- c) Wenn vermutet werden muss, dass bei dem Halt im Tunnel Reisende den Zug verlassen haben, ist unverzüglich der Fahrdienstleiter zu verständigen.

## 3 Notbremsüberbrückung bei Bremsprobe nicht wirksam

Wenn bei Zügen, die nach den Angaben im Fahrplan mit Notbremsüberbrückung fahren sollen, bei der Bremsprobe festgestellt wird, dass die Notbremsüberbrückung - auch die Sprechverbindung zwischen Triebfahrzeug und Wagenzug - nicht wirkt, ist wie folgt zu verfahren:

Der Zug darf bis zum letzten planmäßigen Haltbahnhof vor dem Streckenabschnitt fahren, für den nach den Angaben im Fahrplan die Notbremsüberbrückung wirken muss. Dort darf der Zug auf mündliche Weisung des Zugführers an den Triebfahrzeugführer weiterfahren, wenn im Zug für jeweils vier Wagen ein Zugbegleiter oder andere geeignete Mitarbeiter zur Verfügung stehen. Stehen nicht genügend Mitarbeiter zur Verfügung, ist die Weisung der Betriebszentrale einzuholen.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Allgemeine Regeln für das Bilden der Züge</b>	<b>408.8701</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Grundsätze

Beim Bilden der Züge muss darauf geachtet werden, dass

- a) nur Fahrzeuge eingestellt werden, die zur Beförderung mit dem Zug zugelassen sind,
- b) die Fahrzeuge vorschriftsmäßig gekuppelt werden,
- c) lose Fahrzeugteile (z. B. Rungen) ordnungsgemäß festgelegt und bewegliche Fahrzeugeinrichtungen (z. B. Türen, Klappen, Dächer, Wände, verstellbare Pufferträger) richtig gestellt und verriegelt sind,
- d) der Zustand der Fahrzeuge und Ladungen die Betriebssicherheit nicht gefährden kann. Bei Zweifeln entscheidet der Wagenmeister, wenn keiner anwesend ist, der Triebfahrzeugführer,
- e) bei Reisezügen, die Stirnwandtüren der Reisezugwagen an der Spitze und am Schluss des Wagenzuges verschlossen sind.

## 2 Auszuschließende Fahrzeuge

Es dürfen nicht eingestellt werden

(1) in Züge

- a) Fahrzeuge, bei denen das Gewicht der Ladung die am Fahrzeug angeschriebene Lastgrenze für diejenige Streckenklasse überschreitet, in die die zu befahrenden Strecken oder Streckenabschnitte eingestuft sind. Unterwegs festgestellte Lastgrenzüberschreitungen bei Güterwagen sind zulässig, wenn sie nicht mehr als 2 % des angeschriebenen Eigengewichts betragen,
- b) Fahrzeuge, die nach ihrer Anschrift auf den zu befahrenden Strecken nicht zugelassen sind,

In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein,

(2) bei Reisezügen solche Güterwagen,

- a) deren Gesamtgewicht mehr als 40 t beträgt, wenn sie keine wirkende Druckluftbremse haben,
- b) die über die für die Streckenklasse C4 angeschriebene Lastgrenze hinaus beladen sind. In der Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein,

(3) in Güterzügen, für die Bremsstellung R vorgeschrieben ist und deren Wagenzug länger als 500 m ist, Güterwagen ohne Drehgestelle,

(4) Güterwagen in Zügen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h,

(5) mit Reisenden besetzte Fahrzeuge in Güterzügen.

### 3 Besonderheiten beim Einstellen von Fahrzeugen

- Grundsatz** (1) Fahrzeuge dürfen in Züge eingestellt werden, wenn
- in der Fahrzeugnummer als Kennzahl für die Eigentumsverwaltung 80 angegeben ist,
  - sie im Vereinbarungsraster das Zeichen „RIC“, „RIV“ oder das Kurzzeichen „D“ oder „DB“ tragen, oder
  - sie als Fahrzeuge eines Eisenbahnverkehrsunternehmens mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland gekennzeichnet sind.
- In einer Beförderungsanordnung können Ausnahmen zugelassen sein.
- Ungewöhnliche Ladung** (2) Unmittelbar vor oder hinter besetzten Personenwagen dürfen nicht eingestellt werden
- zwei oder mehr Wagen, über die dieselbe Ladung reicht, oder
  - Wagen, deren Ladung höher ist als die Stirnwand und die sich in der Längsrichtung leicht verschieben kann.
- Lange Ladung** (3) Einheiten mit einer Ladung von mehr als 60 m Länge müssen - einzeln oder zu mehreren - am Schluss von Zügen eingestellt werden. Langschiementransporteinheiten, die auf einer Tafel als solche gekennzeichnet sind, dürfen an beliebiger Stelle im Zug eingestellt werden.
- Durch Ladung oder Steifkupplung verbunden** (4) Wagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, müssen am Schluss von Zügen eingestellt werden.
- Nachgeschobene Züge** (5) In Züge, die nachgeschoben werden, dürfen Fahrzeuge nicht eingestellt werden,
- deren Zug- und Stoßeinrichtung das Nachschieben nicht zulässt oder
  - die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind.
- (6) Wagen mit Ladungen, die über mehrere Wagen reicht, dürfen in Züge, die nachgeschoben werden, nur eingestellt werden, wenn die einzelne Ladung nicht länger als 60 m ist und die Wagen durch Schraubekupplung verbunden sind. Die Einschränkung gilt nicht für Langschiementransporteinheiten, die auf einer Tafel als solche gekennzeichnet sind.
- (7) Zwischen Schiebetriebfahrzeug und Wagenzug dürfen keine Fahrzeuge laufen.
- Großzettel** (8) Wagen oder Großcontainer mit Großzetteln oder mit einer orangefarbenen Tafel dürfen nicht in Reisezüge eingestellt werden.
- (9) Wagen oder Großcontainer, die einen Großzettel nach Muster 1, 1.5 oder 1.6 tragen, müssen in Gleisrichtung von Wagen oder Großcontainern mit Großzettel nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 durch einen Schutzabstand getrennt sein.
- (10) Der Schutzabstand ist eingehalten, wenn, gemessen zwischen Puffertellern bzw. Großcontainerwänden,
- ein Abstand von mindestens 18 Metern oder
  - ein Abstand, der der Länge von zwei zweiachsigen oder einem mehr als dreiachsigen Wagen entspricht,

besteht.

- (11) Eine nicht arbeitende Lokomotive darf nur dann in den Wagenzug eingestellt werden, wenn auf einer Tafel oder in anderer geeigneter Weise die zulässige Geschwindigkeit, der Beförderungsweg, die eingestellte Bremsstellung und bei der Zugbildung zu beachtende Regeln, z. B. Beförderung des Fahrzeugs am Schluss des Zuges, angegeben sind. **Nicht arbeitende Lokomotiven**
- (12) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt dem Zugpersonal die zulässigen Fahrzeugkombinationen bekannt, wenn Züge, die aus einem Nebenfahrzeug mit Kraftantrieb und einem vorangestellten Nebenfahrzeug ohne Kraftantrieb oder aus einem Triebfahrzeug und einem vorangestellten Schneeräumfahrzeug gebildet sind, eine bauartkompatible Einheit bilden. **bauartkompatible Einheit**

#### 4 Zulässige Geschwindigkeit für Güterwagen

- (1) Die zulässige Geschwindigkeit, die ein Güterwagen fahren darf, ist im Lastgrenzenraster oder Lastgrenzen-Zusatzraster angegeben. Im Lastgrenzen-Zusatzraster können Bedingungen angegeben sein.
- (2) Zusätzlich zu den Regeln im Absatz 1 müssen folgende Regeln beachtet werden:

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt:

a) 120 km/ für

- Güterwagen mit dem Zeichen **SS** im Lastgrenzenraster oder im Lastgrenzen-Zusatzraster unter den dort angegebenen Bedingungen,
- Güterwagen mit dem Zeichen **S** oder **90** und dem Zusatzzeichen \*\* (zwei Sterne) neben dem Lastgrenzenraster, wenn sie im Zugbildungsplan nicht ausgeschlossen sind,

b) 100 km/h für Güterwagen mit dem Zeichen **S** im Lastgrenzenraster oder

c) 80 km/h für Güterwagen ohne Geschwindigkeitsangabe im Lastgrenzenraster oder Lastgrenzen-Zusatzraster.





<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Fahrdienstvorschrift</b>
<b>Archivierte Regeln; Stärke oder Länge der Züge</b>	<b>408.8711</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Gesamtzug

Ein Zug, bei dem sich der Triebfahrzeugführer während der Fahrt auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, aber nicht im Führerraum befindet, darf höchstens 150 m lang sein.

## 2 Wagenzug

Ein Wagenzug eines Güterzuges, für den die Bremsstellung R vorgeschrieben ist, darf höchstens 600 m lang sein.

Ein Wagenzug eines Leerreise- oder Autoreisezuges darf höchstens 100 Achsen, ein Wagenzug anderer Reisezüge höchstens 80 Achsen stark sein.

## 3 Wendezug

Bei einem Wendezug mit Steuerwagen an der Spitze darf der geschobene Teil des Wagenzuges höchstens 60 Achsen stark sein. Einschließlich eines gezogenen Zugteils dürfen im Wagenzug höchstens 80 Achsen sein.

## 4 Reisezug

Ein Reisezug darf in der Regel nicht länger sein als die Bahnsteige, an denen Halte zum Ein- oder Aussteigen geplant sind. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt die zulässige Zuglänge bekannt.

Ein Reisezug darf länger sein als die Bahnsteige, wenn die Sicherheit der Reisenden durch betriebliche Anweisungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens gewährleistet ist.



