

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.11 - 16; Richtlinien	408.1100 Seite 1

1 Verzeichnis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Aktualisierung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	408.11 - 16	13.12.2015	Neuherausgabe	
2	408.11 - 16	11.12.2016	Aktualisierung 01	
3	408.11 - 16	10.12.2017	Aktualisierung 02	
4	408.11 - 16	15.12.2019	Aktualisierung 03	
5	408.11 - 16	12.12.2021	Aktualisierung 04	
6	408.11 - 16	01.01.2024	Aktualisierung 04.1	
* 7	408.11 - 16	15.12.2024	Aktualisierung 05	

2 Richtlinien

- 408.11 Züge fahren - Allgemeines -
Fachautor: Jens Rasch, info408@deutschebahn.com
- 408.12 Züge fahren - Regelfall -
Fachautor: Toralf Große, info408@deutschebahn.com
- 408.13 Züge fahren - Regelfall -
Fachautor: Jens Rasch, info408@deutschebahn.com
- 408.14 Züge fahren - Besonderheiten -
Fachautor: Fabian Waldecker, info408@deutschebahn.com
- 408.15 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb -
Fachautor: Jens Rasch, info408@deutschebahn.com
- 408.16 Züge fahren - Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen -
Fachautor: Fabian Waldecker, info408@deutschebahn.com



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben, Maßgebende Neigungen bekanntgeben	408.1101 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
11 - 14	Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben	408.0101 2 (1)
21	Maßgebende Neigungen bekanntgeben	408.0101 2 (2) b)

2 Allgemeines

- (1) Den Mitarbeitern des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) sind zusätzliche oder abweichende Regeln zur Richtlinie 408.01 - 06 im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta zu geben, soweit es im Anhang 408.1101A01 vorgesehen und erforderlich ist. **Richtlinie 408.01 - 06**
- (2) Den Triebfahrzeugführern des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) werden zusätzliche oder abweichende Regeln zur Richtlinie 408.21 - 27 als Angaben für das Streckenbuch zur Verfügung gestellt oder in einer Beta gegeben, soweit es im Anhang 408.1101A01 vorgesehen und erforderlich ist. **Richtlinie 408.21 - 27**
- (3) In den zusätzlichen Regeln sollen keine
 - Textwiederholungen aus Richtlinien,
 - Verweise auf Richtlinien und
 - Hinweise, dass keine Regelungen getroffen werden, gegeben werden. **Wiederholungen, Verweise**
- * (4) Ausnahmen von den Regeln der Richtliniengruppe 408.11 - 16 genehmigt ausschließlich die regelwerksverantwortliche Stelle des Infrastrukturbetreibers. **Ausnahmen**

3 Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen

- (1) Zusätzliche oder abweichende Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen sind von dem Eisenbahnunternehmen zu geben, welches die Mitarbeiter auf den Betriebsstellen beschäftigt. **Verantwortliche Stelle**
- (2) EIU geben die zusätzlichen oder abweichenden Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta bekannt. **EIU**
- (3) EVU geben die zusätzlichen oder abweichenden Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen in einer durch das jeweilige EVU zu bestimmenden örtlichen Unterlage bekannt. **EVU**
- (4) Kann für die Erstellung von zusätzlichen oder abweichenden Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EIU eine Übernahme von Daten oder Regeln des EVU im Betriebsstellenbuch erforderlich sein, ist im Anhang 408.1101A01 in Spalte 8 darauf hingewiesen. **Datenlieferung vom EVU an das EIU**
- (5) Kann für die Erstellung von zusätzlichen oder abweichenden Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen von EVU eine Übergabe von Daten oder Regeln an das EVU erforderlich sein, ist im Anhang 408.1101A01 in Spalte 7 darauf **Datenlieferung vom EIU an das EVU**

hingewiesen.

- Betra** (6) Wenn zusätzliche oder abweichende Regeln in einer Betra gegeben werden dürfen, ist im Anhang 408.1101A01 in Spalte 6 darauf hingewiesen.

4 Regeln für Triebfahrzeugführer

- Herausgeben, Aufstellen** (1) Zusätzliche oder abweichende Regeln zur Ril 408.21 - 27 werden vom EIU als Angaben für das Streckenbuch zur Verfügung gestellt.

Hinweis:

Bis auf weiteres werden die Angaben für das Streckenbuch weiterhin auch als Druckstück veröffentlicht.

Regeln dürfen gegeben werden, wenn im Anhang 408.1101A01 in Spalte 4 darauf hingewiesen wird. Regeln können dabei sowohl vom EIU, als auch vom EVU gegeben werden.

- Aufnahme von Regeln des EVU** (2) Dürfen EVU abweichende oder zusätzliche Regeln zu Textstellen und Stichwörtern der Richtlinie 408.21 - 27 zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch geben, ist im Anhang 408.1101A01 in Spalte 8 auf die hierzu notwendige Datenlieferung hingewiesen.

- Kennzeichnung** (3) Regeln, die auf Antrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens aufgenommen werden, sind durch „EVU [Name des Eisenbahnverkehrsunternehmens]“ zu ergänzen.

- Mitteilen** (4) Das EVU muss die Aufnahme und notwendige Änderungen und Ergänzungen der Stelle mitteilen, die die Angaben für das Streckenbuch herausgibt.

- Berichtigung** (5) Berichtigungen der Angaben für das Streckenbuch erfolgen im Regelfall zum Jahresfahrplanwechsel.

5 Abstimmen der Regeln - Beteiligen anderer Eisenbahnunternehmen

Soweit erforderlich, muss das Eisenbahnunternehmen, das zusätzliche oder abweichende Regeln gibt, beim Aufstellen der Regeln andere Eisenbahnunternehmen beteiligen und die Regeln mit den zuständigen Stellen der anderen Unternehmen abstimmen.

21 Maßgebende Neigung bekanntgeben

Die maßgebende Neigung wird nach den Regeln der Ril 457.0401 Abschnitt 1.4 durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ermittelt. Diese Werte finden Anwendung für das Rangieren und das Abstellen von Fahrzeugen.

Wenn für durchgehende Hauptgleise keine maßgebende Neigung nach 457.0401 Abschnitt 1.4 ermittelt ist, ist der Wert mit der betragsmäßig höchsten Neigung (ohne Vorzeichen) den Gleisvermarkungsplänen zu entnehmen. Dieser Wert bildet dann mit dem aus dem Vorzeichen abzuleitenden Hinweis „fällt“ bzw. „steigt“ und der Richtungsangabe (z. B. steigt in Ri FF, fällt ab km ... in Ri FH) die maßgebende Neigung.

Im Betriebsstellenbuch sind Gleisgruppen, Gleise und Gleisabschnitte in Verbindung mit der jeweiligen Richtung anzugeben, für die die bekannt gegebenen Werte gelten.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben, Maßgebende Neigungen ermitteln	408.1101A01 Seite 1

1 Spaltenübersicht

1. Spalte 1 - Stichwort

In Spalte 1 sind Textstellen und Stichwörter der Richtlinien 408.01 - 06 bzw. der Richtlinien 408.21 - 27 genannt, für die - soweit erforderlich - im Betriebsstellenbuch, in den Angaben für das Streckenbuch oder in einer Beta abweichende oder ergänzende Regeln zu geben sind. Hinter der Richtliniennummer sind die Abschnitte und weitere Untergliederungen genannt, z. B. 408.0101 2 (2) a) bedeutet Richtlinie 408.0101 Abschnitt 2 Absatz (2) a).

2. Spalte 2 - Betriebsstellenbuch

In Spalte 2 wird durch Schrägstrich (/) darauf hingewiesen, wenn der Aufsteller örtlicher Bestimmungen abweichende oder zusätzliche Regeln im Betriebsstellenbuch geben kann.

3. Spalte 3 – Örtliche Zusätze für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EVU

bleibt in dieser Richtlinie frei

4. Spalte 4 – Angaben für das Streckenbuch

In Spalte 4 wird durch Schrägstrich (/) darauf hingewiesen, wenn der Aufsteller örtlicher Bestimmungen abweichende oder zusätzliche Regeln in den Angaben für das Streckenbuch geben kann.

5. Spalte 5 – Zu beachtende Regeln

In Spalte 5 sind Textstellen der Regelwerke genannt, die beim Aufstellen der Regeln für das Betriebsstellenbuch, der Angaben für das Streckenbuch und der Beta zu beachten sind.

6. Spalte 6 - Beta

In Spalte 6 wird durch Schrägstrich (/) darauf hingewiesen, wenn der Aufsteller einer Beta Regeln geben kann.

7. Spalte 7 - Lieferung von EIU an EVU

In Spalte 7 wird darauf hingewiesen, wenn und zu welchem Zweck das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Daten zur Erstellung örtlicher Zusätze für das EVU liefern kann.

8. Spalte 8 – Lieferung von EVU an EIU

In Spalte 8 wird darauf hingewiesen, wenn und zu welchem Zweck EVU dem EIU Daten zuliefern können.

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
<p>408.0101 2 (2) a) Darstellung gemeinsam mit 408.4801 2 (2) a) Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle:</p> <p>1. Beschreibung der Anlage, z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lage der Betriebsstelle, Grenzen, - Rangierbezirke, - Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise, - Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen, - Gleise für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen, - Rangieranlagen (Ablaufberge, Gleisbremsen, Weiterführungseinrichtungen), - Bahnsteige und ihre Bahnsteignutzlänge, verkehrliche Bezeichnung der Bahnsteiggleise - Ausweich- und Überleitungsmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen, - Lageplan der Betriebsstelle. <p>2. Zusatzanlagen, z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rampen mit nutzbaren Längen und Höhen über Schienen- bzw. Straßenoberkante, - Ladestellen, Freiladegleise, - Fahrzeugbehandlungsanlagen. <p>3. Bahnübergänge</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verzeichnis der Bahnübergänge für den öffentlichen Verkehr. Es sind alle Bahnübergänge - auch nicht technisch gesicherte - in der Betriebsstelle und auf den anschließenden Streckenabschnitten bis zum ständig besetzten Bahnhof in der Reihenfolge ihrer Lage aufzunehmen. Bei Bahnübergängen mit PZB-Magneten nach 408.0461 3 (1) d) ist zusätzlich die kilometrische Lage des PZB-Magneten zu nennen - Übergänge, die ausschließlich dem Verkehr innerhalb der Betriebsstelle dienen. 	/			/	Daten zur Aufnahme in örtliche Zusätze, sofern erforderlich	Daten zur Aufnahme in das Betriebsstellenbuch, sofern erforderlich

*
*
*
*

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
4. Andere Anlagen, z. B. - Bremsprobeanlagen, - Vorheizanlagen, - Alarmanlagen, - Telekommunikationseinrichtungen, - Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall						
408.0101 2 (2) b) Darstellung gemeinsam mit 408.4801 2 (2) b) Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen	/		408.1101 21			
408.2101 2 (2) a) Maßgebende Neigungen größer als 2,5‰ (1:400)		/	408.1101 21			
408.0101 2 (2) c) Darstellung gemeinsam mit 408.4801 2 (2) c) Ergänzung der Bezeichnung durchgehender Hauptgleise	/					
408.0101 2 (2) d) Darstellung gemeinsam mit 408.4801 2 (2) d) Aufteilung des Bahnhofs in mehrere Fahrdienstleiterbezirke	/					
408.0101 2 (2) e) Darstellung gemeinsam mit 408.4801 2 (2) e) Zugeteilte Blockstellen des automatischen Streckenblocks auf eingleisigen Strecken	/					
408.0101 2 (2) f)/ 408.2101 2 (2) b) Gewöhnlicher Halteplatz	/	/				Daten zur Aufnahme in das Betriebsstellenbuch und zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch
408.0101 2 (2) g) Darstellung gemeinsam mit 408.4801 2 (2) f) Grenze zwischen Bahnhof und freier Strecke bei besonderen örtlichen Verhältnissen	/					

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0101 2 (2) h) Selbststellbetrieb und Zuglenkung mit Lenkplan	/					
408.0101 2 (2) i) Zeitweise ausgeschaltete Zugfolgestellen	/					
408.0101 2 (2) j) Zu Zugmeldestellen erklärte Zugfolgestellen	/					
408.0111 3 Darstellung gemeinsam mit 408.4802 3 Tätigkeiten abgrenzen	/					
408.0111 5 Darstellung gemeinsam mit 408.4802 5 Arbeitsaufnahme und Arbeitschluss melden	/					
408.0111 6 (1) Darstellung gemeinsam mit 408.4802 6 (1) Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme bescheinigen	/					
408.0111 6 (2) Darstellung gemeinsam mit 408.4802 6 (2) Bescheinigen der Arbeitsübernahme - abweichende Regeln	/		408.1111 51 - 52			
408.0111 7 Darstellung gemeinsam mit 408.4802 7 Beginn und Ende der Unterbrechung der Arbeitszeit mitteilen, zu übergebende Unterlagen hinterlegen	/		408.1111 61 - 62			
408.0111 9 Darstellung gemeinsam mit 408.4802 9 Uhrzeitvergleich	/		408.1111 71 - 72			
408.0131 1 Grundstellung für Weichen und Gleissperren in Gleisbildstellwerken	/					

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0131 1 Verzicht auf Grundstellung für Riegel	/					
408.0202 4 Andere Mitarbeiter beauftragen, Aufträge oder Meldungen zu geben	/					
408.0202 4 Besondere Art der Abgabe von Meldungen mit festem Wortlaut	/					
408.0203 2 b) Nr. 1 Besondere Regeln für Zugmeldebücher bei mehreren ineinander übergehenden Strecken	/		408.1203 21 - 22			
408.0203 2 b) Nr. 2 Besondere Regeln für Zugmeldebücher in Fernstell- oder Fernsteuerbereichen	/		408.1203 31 - 34			
408.0203 2 b) Nr. 3 Besondere Regeln für Zugmeldebücher für Eintragen der Stundenzahlen	/		408.1203 41 - 42			
408.0203 2 b) Nr. 4 Besondere Regeln für Zugmeldebücher für Eintragen der Zugschlussmeldung	/		408.1203 51 - 52			
408.0203 3 b) Regeln für das Fernsprechbuch	/		408.1203 61 - 63			
408.0203 4 Aufbewahren von Unterlagen	/		408.1203 71			
408.0211 2 (1) Durchfahrstraßen	/					
408.0221 1 (2) Fernsprechverbindung für Zugmeldungen	/					
408.0221 1 (2) Zugmeldungen unmittelbar mündlich geben	/					
408.0221 1 (3) Namen von Betriebsstellen verkürzen	/					
408.0221 1 (5) a) Angabe der Strecke bei parallel verlaufenden Strecken	/					

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0221 1 (6) c) Regeln für Rückmelden, wo Zugmeldungen durch technische Meldeeinrichtungen gegeben werden	/					
408.0221 1 (7) b) Bei eingleisigen Stichstrecken auf Zugmeldungen verzichten	/		408.1221 21 - 22			
408.0221 2 (1) b) Nr. 2 Züge auf zweigleisigen Strecken anbieten und annehmen	/			/		
408.0221 3 (1) Andere Zugfolgestellen, an die abzumelden ist oder die abmelden	/			/		
408.0221 3 (3) Voraussichtliche Ab- oder Durchfahrzeit	/			/		
408.0221 3 (4) Mit der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrzeit abmelden	/		408.1221 31 - 32			
408.0221 3 (6) Zeitpunkt der Ab- oder Durchfahrzeit	/					
408.0221 3 (7) Wortlaut der Abmeldung	/		408.1221 41 - 42			
408.0231 1 (2) Beginn und Ende des zu prüfenden Teils des Fahrwegs	/		408.1231 21 - 22			
408.0231 1 (3) Durchrutschwege	/					
408.0231 1 (5) Zulassen, dass im Flankenschutzraum stehen dürfen				/		
408.0231 1 (7) Bahnübergänge sichern	/		412.2003			
408.0231 2 (1) Weichen oder Gleissperren zweimal umstellen	/		408.1231 31 - 32			
408.0231 3 (1) a) Grenzen der Gleisfreimeldeanlagen	/					
408.0231 3 (1) b) Ergänzende Regeln für das Prüfen des Fahrwegs	/		408.1231 51 - 52			

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Beta	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0231 3 (1) c) Zusätzliche Regeln für Gleise mit Krananlagen	/					
408.0231 3 (2) Freisein von für Durchfahrten eingestellten Fahrwegen während unterbrochener Arbeitszeit				/		
408.0231 3 (3) a) Bei Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ freizuhaltende Gleisabschnitte, die im Bogen liegen	/					
408.0231 3 (3) b) Fahrwegprüfung für Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ bei selbsttätigen Gleisfreimeldeanlagen	/					
408.0231 3 (4) Anordnungen bei Gleisfreimeldeanlagen mit Gleisstromkreisen, deren Wirksamkeit durch Versandung, Rostbildung oder starke Verschmutzung beeinträchtigt sein kann	/					
408.0231 3 (6) Einfahrten von Kleinwagenfahrten bei EZMG-Stellwerken	/		408.1231 61 - 62			
408.0231 3 (7) Streckenblock auf Bahnhofsgleisen	/		408.1231 71 - 73			
408.0231 3 (8) a) und (8) b) Maßnahmen bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleisen	/		408.1231 81 - 82			
408.0231 3 (9) a) Nr. 2 Ständig nicht einsehbare Abschnitte	/					
408.0231 3 (9) b) Nr. 2 Verzicht auf Nachfrage beim Triebfahrzeugführer beim mittelbaren Feststellen	/		408.1231 41-42			
408.0231 3 (10) Ende eines Abschnitts ohne Weichen im Bahnhof oder auf einer Abzweigstelle (km ...)	/					

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0231 3 (11) Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist	/		408.1231 91			
408.0232 3 Ortsgestellte Weichen, die durch Signaldrahtzug geregelt werden	/					
408.0232 4 b) Signale, an denen Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet sein dürfen	/		408.1232 21 - 23			
408.0232 5 a) Stellung der Weichen bei unterbrochener Arbeitszeit	/			/		
408.0232 5 b) Stellung der Weichen für abzweigende Strecken bei unterbrochener Arbeitszeit	/			/		
408.0232 5 c) Ortsgestellte Weichen bei unterbrochener Arbeitszeit sichern	/			/		
408.0233 1 (2) a) Prüfbezirke (die Prüfbezirke dürfen auch farblich im Lageplan dargestellt werden)	/		408.1233 21			
408.0233 1 (2) b) Anderer Mitarbeiter, der die Feststellungen treffen darf	/			/		
408.0233 3 (2) c) Art der Meldung über Prüfen und Sichern des Fahrwegs	/		408.1233 31 - 32			
408.0233 4 (2) Eingangsnachweis für Fahrweg-sicherungsmeldungen	/		408.1233 41 - 42			
408.0241 3 Beteiligung eines Zugschlussmeldepostens an der Räumungsprüfung	/		408.1241 21 - 23	/		
408.0241 4 b) Vergleich der Achszahlen, wenn die Feststellung des Zugschlusses auf Schwierigkeiten stößt	/		408.1241 31 - 35			

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0241 4 b) Verzicht auf Feststellen des Schlussignals bei Reisezügen auf Strecken ohne Streckenblock, mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder automatischem Streckenblock	/		408.1241 41 - 42			
408.0241 4 b) Verzicht auf Feststellen des Schlussignals bei Felderblock und Achszähleinrichtungen	/		408.1241 51 - 54			
408.0241 6 Blockstreckensicherung in Fahrstraßentechnik	/		408.1241 61			
408.0242 3 Melden der Einfahrt der Züge, wo das Hauptsignal nicht vom Fahrdienstleiter bedient wird	/					
408.0243 5 (7) Rückmelden bei Blockstellen, die keine Blockendstellen sind	/		408.1243 21 - 23			
408.0243 6 (3) c) Ersetzen der Feststellung, dass ein Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals auf der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist	/		408.1243 31 - 32			
408.0244 1 Räumungsprüfstelle	/		408.1244 21 - 22			
408.0244 3 (2) Ergänzende oder abweichende Regeln für Bestätigen der Räumungsprüfung	/		408.1244 31 - 32			
408.0244 5 (7) Einsatz eines Rückmeldepostens auf einer selbsttätigen Blockstelle bei Räumungsprüfung auf Zeit	/		408.1244 61 - 65	/		
408.0244 6 (1) c) Ersetzen der Feststellung, dass ein Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals auf der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist	/		408.1244 71 - 72			
408.0245 1 Räumungsprüfstelle	/		408.1245 21 - 22			

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0245 3 (2) Ergänzende oder abweichende Regeln für Bestätigen der Räumungsprüfung	/		408.1245 31 - 32			
408.0245 4 (1) a) und (1) b) Einzelräumungsprüfung bei Bahnhöfen mit Blockkennzeichen	/		408.1245 41			
408.0245 4 (1) a), (1) b) und (1) c) Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit	/		408.1245 42			
408.0245 5 (7) Einsatz eines Rückmeldepostens auf einer selbsttätigen Blockstelle bei Räumungsprüfung auf Zeit	/		408.1245 61 - 65	/		
408.0246 1 Räumungsprüfstelle	/		408.1246 21 - 22			
408.0246 3 (2) Ergänzende oder abweichende Regeln für Bestätigen der Räumungsprüfung	/		408.1246 31 - 32			
408.0246 4 (1) a) und (1) b) Einzelräumungsprüfung bei Bahnhöfen mit Blockkennzeichen	/		408.1246 41			
408.0246 4 (1) a), (1) b) und (1) c) Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit	/		408.1246 42			
408.0246 4 (1) e) Räumungsprüfung vor Hilfsauflösung einer Fahrstraße	/		408.1246 43			
408.0246 4 (5) Auswerten der Anzeigen	/		408.1246 51 - 54			
408.0246 5 (7) Einsatz eines Rückmeldepostens auf einer selbsttätigen Blockstelle bei Räumungsprüfung auf Zeit	/		408.1246 61-65	/		
408.0247 1 Räumungsprüfstelle	/		408.1247 21 - 22			

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0247 3 (2) Ergänzende oder abweichende Regeln für Bestätigen der Räumungsprüfung	/		408.1247 31 - 32			
408.0247 4 (1) a) und (1) b) Einzelräumungsprüfung bei Bahnhöfen mit Blockkennzeichen	/		408.1247 41			
408.0247 4 (1) a), (1) b) und (1) c) Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit	/		408.1247 42			
408.0247 5 (7) Einsatz eines Rückmeldepostens auf einer selbsttätigen Blockstelle bei Räumungsprüfung auf Zeit	/		408.1247 61-65	/		
408.0247 6 (1) c) Ersetzen der Feststellung, dass ein Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals auf der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist	/		408.1247 71 - 72			
408.0248 1 Räumungsprüfstelle	/		408.1248 21 - 22			
408.0248 3 (2) Ergänzende oder abweichende Regeln für Bestätigen der Räumungsprüfung	/		408.1248 31 - 32			
408.0248 4 (1) a) und (1) b) Einzelräumungsprüfung bei Bahnhöfen und Abzweigstellen mit Blockkennzeichen	/		408.1248 41			
408.0248 4 (1) a), (1) b) und (1) c) Einführen der Räumungsprüfung auf Zeit	/		408.1248 42			
408.0248 (5) 7 Einsatz eines Rückmeldepostens auf einer selbsttätigen Blockstelle bei Räumungsprüfung auf Zeit	/		408.1248 61-65	/		
408.0248 6 (1) c) Ersetzen der Feststellung, dass ein Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals auf der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist	/		408.1248 71 - 72			

*
*

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0251 1 Hauptsignale durch andere Mitarbeiter bedienen oder freigeben	/					
408.0251 2 (2) Mündlicher Auftrag, ein Hauptsignal auf Fahrt zu stellen	/					
408.0251 2 (5) Verbot des Auffahrtstellens des Einfahrsignals oder Zwischensignals vor dem Ausfahrtsignal	/		408.1251 21 - 22			
408.0251 2 (6) b) Durchfahrten auf Gruppenausfahrtsignal	/					
408.0251 3 (1) a) Zugschluss feststellen – ergänzende oder abweichende Regeln	/		408.1251 31 - 33			
408.0251 5 (2) Durchrutschweg auflösen bei nicht einsehbarem Zielabschnitt	/					
408.0251 6 Ausnahmen für das Blocken von Zustimmungsempfangsfeldern	/					
408.0251 7 Nennung der Zugschlussstellen	/		408.1251 41 - 47	/		
408.0261 3 (2) Befehl 14 für Triebfahrzeugführer auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal, die zur Zeit der Zugfahrt unbesetzt sind	/					
408.0261 5 (1) Meldungen des Triebfahrzeugführers	/					
408.0262 1 Mitarbeiter, die Züge beobachten	/					
408.2301 1 (2) a) Fahren ohne Streckenkenntnis verbieten		/	408.1301 21			
408.2301 1 (2) b) Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zulassen		/	408.1301 51			

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0321 1/408.2321 2 Melden an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist	/	/				Daten zur Aufnahme in das Betriebsstellenbuch und zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch
408.2321 3 Manuelle ETCS-Levelwahl		/	408.1321 21 - 23			
* 408.0331 2 b)/408.2331 2 (1) g) * Kennlicht als Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt	/	/	408.1331 31			
* 408.0331 3 (1)/408.2331 3 (1) b) Mitteilung des Fahrdienstleiters an den Triebfahrzeugführer, dass das Hauptsignal auf Fahrt gestellt ist	/	/		/		
408.0331 3 (2) a)/408.2331 3 (2) a) Zustimmen des Fahrdienstleiters bei Gruppensignalen	/	/	408.1331 21 - 22			
408.0331 3 (2) b)/408.2331 3 (2) b) Besondere Zustimmung zur Abfahrt bei Gruppensignalen	/	/				
408.0331 3 (4) d)/408.2331 3 (4) d) Zusätzliche Regeln für den Fall, dass in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen	/	/	408.1331 51 - 53			
408.0331 3 (6)/408.2331 3 (6) Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen	/	/	408.1331 71			
408.0331 3 (7)/408.2331 3 (7) Besondere Zustimmung bei höhengleichen Übergängen	/	/				
408.2341 3 Am gewöhnlichen Halteplatz halten		/				Daten zur Aufnahme in das Betriebsstellenbuch und zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.2341 6 (1) Meldungen des Triebfahrzeugführers		/				
408.2341 6 (1) Zugvollständigkeitsmeldung während der Fahrt abgeben		/	408.1341 11 - 12			
408.2341A01 4 (6) i) und 408.2341A02 5 n) Bahnübergänge durch Zugpersonal sichern			408.1341 21-22			Bestätigung, über Prüfung und Unterweisung
408.2351 1 (2) Fahrzeuge zurücklassen, Meldung des Triebfahrzeugführers		/	408.1351 31-32			
408.2351 3 Zulassen des Trennens von Zügen oder des Abstellens von einzelnen Fahrzeugen auf freier Strecke		/	408.1351 21 - 22 und 51	/		
408.0401 1 Bestätigung des Eingangs von Anordnungen über den Zugverkehr oder der Berichtigung von Fahrplanunterlagen durch den Bediener	/		408.1401 21 - 22			
408.0401 1 Verzicht auf Bestätigung	/					
408.0401 2 (2) Örtliche Regeln für Eintragungen im Vordruck „Anordnungen über den Zugverkehr“	/		408.1401 51 - 56			
408.0401 2 (2) Verwendung des Vordruckes „Anordnungen über den Zugverkehr“ nach Modul 408.0401V01; Verzicht	/		408.1401 51 - 56			
408.0401 2 (2) d) Zu benachrichtigende Betriebsstellen	/		408.1401 54			
408.0401 3 Berichtigungen von Streckenfahrplänen und Fahrplänen für Schrankenposten	/		408.1401 71			
408.0402 1 Merkhinweis nach Nr. 2, 3, 4, 6, 7, 9, 12 oder 14 anbringen	/		408.1402 21 - 22			

*

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Beta	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0402 2 Merkinweise bei EZMG-Stellwerken anbringen	/		408.1402 41 - 42			
408.0402 3 Nr. 2 Besonderheiten beim Eingeben von Merkinweisen bei elektronischen Stellwerken	/		408.1402 61 - 62			
408.0402 3 Andere Merkinweise verwenden oder Merkinweise an anderen als den genannten Einrichtungen eingeben	/					
408.0403 1 Sperrung nach Nr. 8 oder 10 anbringen	/		408.1403 21 - 22			
408.0403 2 Sperrungen bei EZMG-Stellwerken anbringen	/		408.1403 41 - 42			
408.0411 2 (1) a) Abweichende Orte der Befehlsübermittlung zulassen	/		408.1411 11 - 12			
408.0411 2 (2) b) Befehle einem anderen Mitarbeiter diktieren	/					
408.0411 2 (2) d) Ausfertigen von Befehlen im Auftrag des Fahrdienstleiters	/		408.1411 21 - 22			
408.0411 2 (8) Namen von Betriebsstellen abkürzen	/		408.1411 41 - 42			
408.0411 2 (12) Abkürzung der Betriebsstelle für den Übermittlungscode geben	/		408.1411 51 - 52			
408.0411 3 (3) Befehle 2 für die Vorbeifahrt an mehreren Signalen oder mehreren virtuellen Blockstellen	/		408.1411 61 - 62			
408.0411 3 (5) Geben von Befehlen 2 mit 8 oder 14 ohne Vordruck	/		408.1411 71 - 73			
408.0421 1 (1) a) Benachrichtigen von Schrankenwärtern oder Blockstellen vor Zulassung einer Zugfahrt	/		408.1421 21 - 27	/		

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0421 1 (1) b) Benachrichtigen von Bahnübergangsposten vor Zulassung einer Zugfahrt	/		408.1421 21 - 27	/		
408.0421 1 (2) Zulassen des Offenlassens von Anrufschranken in Zugpausen	/		408.1421 41 - 44	/		
408.0421 1 (4) Überwachen der Bestätigung, dass der Bahnübergang gesichert ist	/		412.2005	/		
408.0421 1 (8) Bestimmen der Mindestzeit beim Benachrichtigen	/		408.1421 51 - 52	/		
408.0421 1 (9) Angabe der zulässigen Geschwindigkeit beim Benachrichtigen von Bahnübergangsposten	/		408.1421 71 - 72	/		
408.0421 1 (13) Befehl 8 nicht erforderlich, wenn Schranken in geschlossener Stellung verschlossen sind	/					
408.0421 1 (13) Befehl 8 nicht erforderlich, wenn Schranken in geschlossener Stellung verschlossen sind	/					
408.0421 1 (16) Benachrichtigung nachweisen	/					
408.0421 2 (1) Beim Benachrichtigen melden; andere als fernmündliche Benachrichtigung; Benachrichtigung wiederholen	/		408.1421 21 - 26	/		
408.0421 2 (2) Erstellen und Zuteilen von Streckenfahrplänen	/		408.1421 81 - 83			
408.0423 1(3) Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke; Nennung zulässiger Streckenabschnitte bzw. Zulässigkeit bei Fahrten im Gegengleis	/		408.1423 21 - 23	/		
408.0431 1 (1) b) Unvorhergesehene Fahrten als Zug des Gelegenheitsverkehrs verkehren lassen	/					
408.0431 1 (3) Fahren von Rettungszügen	/		408.1431 41 - 47			

*
*

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0431 2 (2) / 408.2431 2 (2) Umleiten unter erleichterten Bedingungen	/	/	408.1431 61 - 62			
408.0435 1 (1) Begriffliche Festlegung von Fahrzeugen, die von den vorgesehenen Maßen abweichen	/					
408.0435 1 (4) Für bestimmte Züge zugelassene Strecken	/		408.1435 41			
408.0435 3 (2) a) Ergänzende Anordnungen für den Bahnhofsbereich bei Lü-Sendungen	/					
408.0435 3 (2) b) Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü-Sendungen fahren dürfen	/					
408.0435 3 (2) d) Zustimmen bei Zügen mit Lü-Sendungen	/		408.1435 61 - 62			
408.0435 4 Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen	/					
408.0435 5 Schneeräumfahrten verboten	/					
408.0441 3 (3) Verzicht auf Befehl wo regelmäßig nachgeschoben wird	/					
408.0441 3 (8) b) Merkinweis und Sperre bei zurückkehrendem Schiebetriebfahrzeug auf Abzweigstellen	/					
408.2441 1 (7) Druckkräfte beim Nachschieben		/	408.1441 21 - 22			Angabe der Zugnummern
408.2441 2 (3) Planmäßiges Nachschieben ohne Befehl		/				
408.0445 (1) c) / 408.2445 1 (1) c) Geschobene Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen	/	/				
408.0445 (1) / 408.2445 1 (1) Verbot des Schiebens von Zügen	/	/				

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.2445 2 (3) Verwendung des Luftbremsskopfes bei geschobenen Zügen vorschreiben		/	408.1445 21 - 22	/		Angabe der Zugnummern
408.0451 1 (4) Einfahrt in ein teilweise besetztes oder gesperrtes Gleis bzw. in ein Gleis mit besetztem oder gesperrtem Durchrutschweg	/		408.1451 31 - 35			
408.0451 2 Einfahrt in Stumpfgleise und besonders kurze Stumpfgleise	/		408.1451 51 - 52			
408.0451 3 (2) Einfahrt in teilweise besetzte Gleise ohne Zielsignal	/		408.1451 71			
408.0451 3 (3) a) Vorschreiben des Halteplatzes mit Befehl	/		408.1451 91			
408.0453 1 (1) c) Regeln für das Vorschreiben des Halteplatzes bei Gruppensignalen im Befehl 14 geben, wenn eine Wärterhaltscheibe nicht aufgestellt werden kann	/		408.1453 21 - 22			
408.0453 2 Auf das Anhalten schwerer Züge am Einfahrsignal bzw. Zwischensignal verzichten	/					
408.0454 Wechsel der ETCS-Betriebsart	/		408.1454 11-12			
408.0455 1 (1) Ergänzende Regeln zur Zulassung einer Zugfahrt mit besonderem Auftrag	/					
408.0455 1 (2) Ergänzende Regeln zur Vorbeifahrt eines anzeigegeführten Zuges an einem Sperrsignal, an dem eine virtuelle Blockstelle eingerichtet ist	/					
408.0455 2 (1) Gegen die Spitze zu befahrende Weichen von Anschlussstellen	/					
408.0455 2 (5) d) Regeln für den Übergang von ETCS auf PZB	/		408.1455 21 - 22			

*
*

*

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebs- stellen- buch	Angaben für das Strecken- buch	Zu be- achtende Regeln	Beta	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0455 3 (2) Hauptsignale, die durch Bedienen einer Signalnottaste auf Halt gestellt werden können	/					
408.0455 3 (4) Erlaubniswechsel durch Erlaubnisholtaste möglich	/					
408.0455 3 (5) Zufahrtsicherungssignale	/					
408.0458 3 (3) b) Signalnottasten, die zurückgestellt werden müssen	/					
408.0461 3 Regeln für planmäßig durchfahrende Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit über 60 km/h, wenn statt Signal Hp 1 Signal Hp 2 gezeigt werden kann, ohne dass dies signalmäßig vorangekündigt wird	/					
408.0462 2 a) Gleichzeitiges Befahren von Regel- und Gegengleis in derselben Fahrtrichtung auf Strecken mit Schrankenwärtern	/		408.1462 21 - 23			
408.0463 1 (1) b) Nennung der zuständigen Zugmeldestelle für das Einführen des Fahrens auf dem Gegengleis				/		
408.0463 2 Regeln für Abzweigstellen beim Fahren auf dem Gegengleis mit Signal Zs 8 oder Befehl	/					
408.0463 3 Bestimmen des Fahrdienstleiters, der die Reihenfolge der Züge beim Fahren auf dem Gegengleis regelt	/		408.1463 21 - 22	/		
408.0463 6 (4) Freizuhaltender Gleisabschnitt im Ausfahr- gleis	/					
408.0463 10 Aufträge zum Fahren auf dem Gegengleis zulassen			408.1463 41 - 42	/		
408.0463 10 (3) c) Auftrag zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal	/		408.1463 51 - 52			

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0463 11 (1) c) Verbot der Ein- oder Weiterfahrt ohne Halt	/					
408.0463 11 (2) b) Halten vor anderen Stellen im Gegengleis	/		408.1463 61 - 62			
408.0463 12 Muster für Befehle für Fahrten auf dem Gegengleis und Weisungen hierzu	/					
408.0463 13 Regeln für das Befahren von Bahnübergängen im Gegengleis	/		408.1463 81 - 82	/		
408.2463 2 Beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gültige ortsfeste Signale		/	408.1463 91 - 92			
408.0471 1 (1) Gleise der freien Strecke sperren, weitere Anlässe	/			/		
408.0471 1 (2) Anordnung zur Durchführung des Bahnbetriebs bei einer Gleissperrung	/			/		
408.0471 1 (3) Sperren von Gleisen zwischen Zugfolgestellen	/		408.1471 21 - 28	/		
408.0471 1 (4) Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen	/			/		
408.0471 1 (6) Meldung beim Sperren von Gleisen parallel verlaufender Strecken	/		408.1471 41 - 42	/		
408.0471 1 (7) Verzicht auf das Sperren benachbarter Gleise bei Schneeräumfahrten	/					
408.0471 1 (8) a) Weitere Bedingungen beim Aufheben der Gleissperrung	/			/		
408.0471 1 (8) b) Meldung beim Aufheben von Gleissperrungen parallel verlaufender Strecken	/		408.1471 51 - 52			

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0471 2 (2) a) Nr. 1 Ergänzende Maßnahmen beim Abriegeln bei EZMG Stellwerken	/		408.1471 61 - 62	/		
408.0471 2 (2) a) Nr. 3 Abriegeln durch Verschließen der Zugangswweichen	/			/		
408.0471 2 (9) Verzicht auf das Sperren benachbarter Gleise bei Schneeräumfahrten	/					
408.0471 3 Baugleise und das Rangieren im Baugleis			408.1471 71 - 80	/		
408.0471 3 (1) Meldung beim Erklären von gesperrten Gleisen parallel verlaufender Strecken zum Baugleis	/		408.1471 81 - 82			
408.0475 5 (2) Sperren der ETCS-Zentrale				/		
408.0481 1 (1)/408.0471 1 (2)/408.2481 2 (1) Sperren von Gleisen und Durchführen von Sperrfahrten während der unterbrochenen Arbeitszeit			408.1481 21 - 23	/		
408.0481 1 (3)/408.2481 2 (3) Sperrfahrten im Bereich von Abzweigstellen oder beim Bedienen von Anschlussstellen	/	/		/		
408.0481 2/408.2481 4 Trennen von Sperrfahrten oder Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke	/	/	408.1481 31 - 32	/		
* * * * 408.0481 5 (2) Mehrere Sperrfahrten auf Strecken mit Technischer Unterstützung Zugmeldebetrieb	/		408.1481 33 - 34			
408.0481 5 (4) Auf-Fahrt-Stellen von Einfahrsignalen für Sperrfahrten bei nichtselbsttätigem Streckenblock	/		408.1481 51 - 52	/		
408.0481 11 (1) Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerten Bahnübergangssicherungen bei Sperrfahrten	/		408.1481 71 - 74	/		
408.0481 11 (2) Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerten Bahnübergangssicherungen bei Kleinwagenfahrten	/		408.1481 81 - 84	/		

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.2481 8 (2) Bahnübergänge bei Sperrfahrten beim Bedienen von Anschlussstellen sichern		/	408.1481 71 - 74			
408.0485 5 (1) Befahren von Bahnübergängen durch Hilfszüge	/					
408.0487 1 (3) und (6)/ 408.2487 1 Regeln für das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke geben <i>und</i> Regeln auf Strecken anwenden	/	/	408.1487 21 - 22			
408.0487 3 (4) Zug- und Rangierfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock	/		408.1487 31-32			
408.0487 3 (4) Bedienen von Anschlussstellen auf Strecken mit Stichstreckenblock	/		408.1487 41-42			
408.2487 2 (1) Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke einholen		/				
408.2487 2 (4) Fernsprechbuch mitführen oder aufbewahren		/				
408.0488 1 (2)/408.2488 1 (2) Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, in eine Zugfahrt			408.1488 21 - 22	/		
408.0488 1 (3) Übergang einer Rangierfahrt, die eine Anschlussstelle verlässt, in eine Zugfahrt	/		408.1488 31 - 32			
408.0488 2 (1)/408.2488 2 (1) Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in ein Baugleis einfährt			408.1488 41 - 42	/		
408.0488 2 (1)/408.2488 2 (1) Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in eine Anschlussstelle einfährt	/	/	408.1488 51 - 52			
408.0488 2 (2) Nach planmäßigem Halt am Bahnsteig vorziehen lassen	/		408.1488 61 - 62			

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0488 2 (3) 1./408.2488 2 (3) 1. Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz	/	/	408.1488 71 - 72			Angabe der Zugnummern
408.0491/408.2491 Sichern höhengleicher Übergänge für Reisende	/	/	408.1491 21 - 25	/		
408.0492 1 (2) Melden von Verspätungen von weniger als 10 Minuten	/					
408.0492 1 (2) Andere Stelle, die Verspätungen melden muss	/					
408.0492 1 (2) Stellen, die bei Verspätungen von 30 Minuten oder mehr Maßnahmen bei bestimmten Zügen zu treffen haben	/					
408.0492 1 (5) Anschlussbahnhöfe, benachbarte Anschlussbahnhöfe	/					
408.0492 5 (1) Erhöhte SR-Geschwindigkeit	/		408.1492 11 - 12			
408.0501 1 (1) c) Schrakenwärter oder Fahrdienstleiter von Blockstellen verständigen	/					
408.0501 1 (2) Einfahr- oder Blocksignal der benachbarten Zugmeldestelle, Signale der Blockstellen, die dem Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle zugeteilt sind und gegen die Spitze zu befahrende Weichen von Anschlussstellen	/					
408.0501 1 (3) Eingestellte Fahrwege auf benachbarten Abzweigstellen oder auf benachbarten Bahnhöfen mit Streckenverzweigung	/					
408.0501 3 Sichern von Bahnübergängen	/					
408.0501 4 (1) Befehl 8 oder Befehl 14 ohne Vordruck	/		408.1501 21 - 22			
408.0501 4 (2) Muster für Befehle	/					
* 408.0531 2 (8) c) * ETCS-Streckenausrüstung nicht kompatibel *	/		408.1531 11 - 12			

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0541 2 (5) Befehl 8 für Bahnübergänge	/					
408.0541 3 (2) / 408.2541 3 Bahnübergänge oder Streckenabschnitte mit Spurrillen	/		408.1541 21 - 22			
408.0541 4 Eiszapfenbildung in Tunnel	/					
408.0541 7 Maßnahmen bei kritischen Wetersituationen	/		408.1541 71 - 72			
408.0551 1 (2) Bei unvollständigem Nachtzeichen des Spitzensignals auf Befehl verzichten	/		408.1551 21 - 22			
408.0551 2 (1) Abweichende Regeln für Abzweigstellen beim Fehlen des Schlussignals	/					
408.0571 7 (2) Störungen an Gleisfreimeldeanlagen beim Einlassen von Hilfsfahrzeugen	/		408.1571 21 - 24			
408.0572 3 (2) Zustimmen zum Zurücksetzen bei ETCS	/		408.1572 11 - 12			
408.0581 1 /408.2581 1 Maßnahmen bei Gefahr	/	/				Daten zur Übernahme in die Angaben zum Streckenbuch
408.0581 1 Nothaltauftrag zweimal geben	/		408.1581 21 - 22			
408.0601 1 (2) Weichenlage bei EZMG-Stellwerken an der Außenanlage feststellen	/		408.1601 11			
408.0601 2 (1) Sichern von Weichen durch Handverschluss (allgemein) bei EZMG-Stellwerken	/		408.1601 21			
408.0601 2 (2) Weichenverschlüsse, die nicht in Ordnung sind, bei EZMG-Stellwerken	/		408.1601 31			

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Beta	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0601 4 Weichen, Gleissperren oder Riegel abgebunden, ergänzende Regeln für EZMG-Stellwerke	/		408.1601 41			
408.0601 5 (2) a), 1. Anstrich Weichen oder Gleissperren zweimal umstellen	/		408.1231 31 - 32			
408.0601 5 (5) Aufgehobene Signalabhängigkeit und Verzicht auf Befehl 12	/		408.1601 51			
408.0601 5 (7) Aufgehobene Signalabhängigkeit bei EZMG-Stellwerken	/		408.1601 61			
408.0611 4 (2) Regeln bei Unregelmäßigkeiten an Vorsignalwiederholern geben, wenn bei Stellwerken der Bauform SpDr L 30 nur das Signal „Halt erwarten“ gezeigt werden kann	/		408.1611 51 - 52			
408.0621 3 (2) Befehls- oder Zustimmungsempfangsfelder ohne Rückgabepflicht	/					
408.0622 1 (6) Grundstellung des Streckenblocks durch Fachkraft-LST in Beta angeordnet				/		
408.0625 1 (3) Anwenden der mittelbaren Fahrwegprüfung	/		408.1625 21 - 22			
* 408.0625 1 (5) * Grundstellung der Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen durch Fachkraft-LST in Beta angeordnet				/		
408.0625 2 (1) Verzicht auf Abschnittsprüfung vor dem Herstellen der Achszählgrundstellung	/		408.1625 41 - 44			
* 408.0625 2 (3) * Grundstellung der Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern durch Fachkraft-LST in Beta angeordnet				/		

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0632 1 Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich, meldende Stelle	/		408.1632 21-22	/		
408.0632 1 (2) Warnen von Reisenden nicht möglich, Geschwindigkeit	/		408.1632 23	/		
408.0632 1(2) Warnen von Reisenden nicht möglich, Verzicht auf Befehl 12	/		408.1632 24			
408.0633 1 Reisendeninformation bei Ausfall der dynamischen Schriftanzeiger (DSA) nicht möglich; Kriterien für betroffene Betriebsstellen und Bahnsteige	/		408.1633 21			
408.0633 3 Nr. 3 Reisendeninformation bei Ausfall der Dynamischen Schriftanzeiger (DSA) nicht möglich; Grenzen für die Fahrt auf Sicht	/		408.1633 22			
408.0641 3 (1 c) Geben von Befehlen für mehrere Bahnübergänge	/		408.1641 21 - 22			
408.0651 3 (4) Ergänzende Regeln bei PZB-Zwangsbremung	/		408.1651 11 - 12			
408.0651 3 (4) PZB-Zwangsbremung auf einer Strecke mit der Technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb	/		408.1651 13 - 14			
408.2651 3 (3) Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremung am Zufahrtsicherungssignal oder am 2000 Hz-Gleismagnet am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale		/	408.1651 21-24		/	
408.0652 1 (4) Räumungsprüfung bei LZB-Übertragungsausfall	/		408.1245 41			
	/		408.1246 41			
	/		408.1247 41			
	/		408.1248 41			

*
*
*
*
*
*
*
*
*

1	2	4	5	6	7	8
Stichwort	Betriebsstellenbuch	Angaben für das Streckenbuch	Zu beachtende Regeln	Betra	Lieferung von EIU an EVU	Lieferung von EVU an EIU
408.0653 1 (4) Räumungsprüfung bei gestörter ETCS-Fahrzeugeinrichtung	/					
* 408.0653 1 (5) * Flankenschutz durch die ETCS-Zentrale *	/		408.1653 41 - 42			
* 408.0653 1 (6) a) Nr. 1 * Wechsel nach ETCS-Betriebsart IS oder NP *	/		408.1653 51 - 52			
408.0653 1 (6) a) Nr. 4 Ergänzende Regeln für die Weiterfahrt bei Störung der ETCS-Fahrzeugeinrichtung in der Betriebsart IS	/					*
* 408.0653 1 (6) b) Nr. 2 * Ausfall der ETCS-Funkübertragung *	/		408.1653 11 - 12			
* 408.0653 3 (1) Nr. 2 * Automatischer Levelwechsel am Grenzsinal *	/		408.1653 21 - 22			
* 408.0653 4 * Dispositive Zufahrtsicherung *	/		408.1653 31 - 32			
408.2671 2 (3) Bahnübergänge sichern		/	412.2001			
408.2671 2 (5) a) Bahnübergänge mit Ausfahr-schrankenöffnungsschalter		/				
408.2691 6 (1) a) Zug bei erloschenem Spitzensignal sofort anhalten		/	408.1691 21 - 22			
408.2691 6 (2) a) Zug bei unvollständigem Spitzensignal auf dem nächsten Bahnhof anhalten		/	408.1691 21 - 22			



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme am Zug; unterbrochene Arbeitszeit; Uhrzeitvergleich	408.1111 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
51 - 52	Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme am Zug	408.0111 6 (2)
61 - 62	Beginn und Ende der unterbrochenen Arbeitszeit mitteilen	408.0111 7 408.4802 7
71 - 72	Uhrzeit vergleichen	408.0111 9

51 Grundsatz

Kann wegen der An- oder Abfahrmöglichkeiten der Mitarbeiter die Arbeitsübergabe nicht am Arbeitsplatz erfolgen, darf zugelassen werden, dass am Zug abgelöst wird.

Der abzulösende Mitarbeiter darf mit demselben Zug wegfahren, wenn er sich vergewissert hat, dass der ablösende Mitarbeiter mit dem Zug angekommen ist.

52 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen, dabei sind etwaige weitere Einzelheiten unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse mit zu regeln.

Es ist festzulegen, wie Übergabe und Übernahme der Arbeit zu erfolgen haben und welcher Mitarbeiter bei einer während der Ablösung stattfindenden Zugfahrt für die betrieblichen Handlungen verantwortlich ist.

61 Beginn und Ende der unterbrochenen Arbeitszeit melden

- (1) Im Betriebsstellenbuch ist die an die Strecke bzw. Betriebsstelle mit unterbrochener Arbeitszeit angrenzende durchgehend besetzte Betriebsstelle als Kontaktstelle zu benennen, der Beginn und Ende der unterbrochenen Arbeitszeit mitzuteilen ist.

Bei der Festlegung der Kontaktstelle ist für Betriebsstellen mit unterbrochener Arbeitszeit und abzweigenden Strecken die Stellung der Weichen während der unterbrochener Arbeitszeit zu berücksichtigen.

Wenn die unmittelbar an die Strecke mit unterbrochener Arbeitszeit angrenzende Betriebsstelle selbst eine unterbrochene Arbeitszeit hat, muss eine andere Stelle durchgehend besetzte Betriebsstelle innerhalb des Netzbereichs/des Regionalnetzes als Kontaktstelle benannt werden.

- * Die auf der Betriebsstelle mit unterbrochener Arbeitszeit vorhandenen Kommunikationsmittel - ausgenommen Streckenfernsprechverbindungen in Alttechnik - sind bei Beginn der unterbrochenen Arbeitszeit auf die im Betriebsstellenbuch genannte Kontaktstelle umzuschalten. Der Mitarbeiter auf der Betriebsstelle mit unterbrochener Arbeitszeit hat die Umschaltung bei Ende der unterbrochenen Arbeitszeit zurückzunehmen.

- (2) Die Mitarbeiter auf der Betriebsstelle mit unterbrochener Arbeitszeit und die Mitarbeiter der Kontaktstelle müssen die Meldungen des Beginns und Endes

der unterbrochenen Arbeitszeit in der im Betriebsstellenbuch genannten Unterlage nachweisen.

62 Betriebsstellenbuch

Die Regeln nach Abschnitt 61 sind in die Betriebsstellenbücher der Betriebsstelle mit unterbrochener Arbeitszeit und der Kontaktstelle aufzunehmen.

71 Grundsatz

- (1) Haben Betriebsstellen einen Anschluss an das Netz der Bahnuhren, müssen die Mitarbeiter die Uhrzeit mit der Zeitansage des Bahnnetzes vergleichen. Die Mitarbeiter der übrigen Stellen müssen die Uhrzeit bei der dazu bestimmten Stelle (z. B. Fahrdienstleiter) erfragen. Die Zeitanzeige an Außenuhren muss, soweit möglich, ebenfalls verglichen werden. Außenuhren sind nahegelegenen Betriebsstellen zur Prüfung zuzuteilen.
- (2) Die Uhrzeit muss täglich mindestens einmal verglichen werden. Der Zeitpunkt hierfür ist zu bestimmen.
- (3) Das Vergleichen der Uhrzeit muss im Zugmeldebuch, sonst im Fernsprechbuch vermerkt werden. Dabei ist anzugeben, ob die Uhr die richtige Uhrzeit anzeigt, z. B. „Uhr zeigt richtig“ oder „Uhr geht 2 Minuten vor (nach); Uhr richtig gestellt/Störung gemeldet an um Uhr“.

72 Betriebsstellenbuch

Die Regeln, insbesondere die Meldewege bei Störungen, sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Vorgänge, Aufträge oder Meldungen nachweisen	408.1203 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Zugmeldebuch bei mehreren ineinander übergehenden Strecken	408.0203 2 b) Nr. 1
31 - 34	Zugmeldebuch in Fernstell- oder Fernsteuerbereichen	408.0203 2 b) Nr. 2
41 - 42	Stundenzahlen im Zugmeldebuch eintragen	408.0203 2 b) Nr. 3
51 - 53	Zugschlussmeldung im Zugmeldebuch eintragen	408.0203 2 b) Nr. 4
61 - 63	Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen führen	408.0203 3 b)
71	Unterlagen aufbewahren	408.0203 4

21 Muster

Bei mehreren ineinander übergehenden Strecken dürfen für das Zugmeldebuch Vordrucke verwendet werden, die für ein Gleis den gleichen Spaltenaufbau und die gleiche Spaltenbreite enthalten wie ein Zugmeldebuch nach den Mustern in den Modulen 408.0203V11, 408.0203V21 oder 408.0203V31.

22 Betriebsstellenbuch

Die zu verwendenden Vordrucke sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.

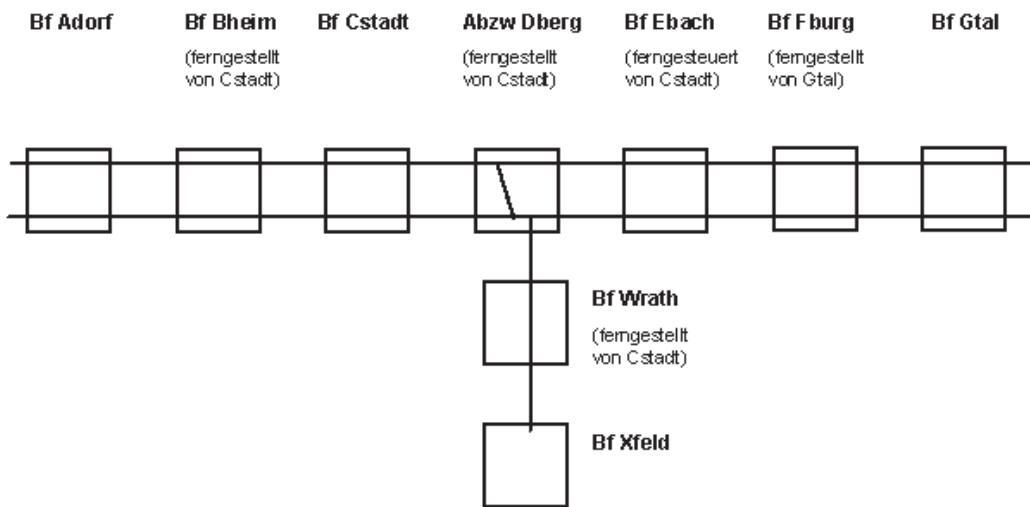
31 Grundsätze

Es ist möglichst ein Zugmeldebuch für den gesamten Fernstell- oder Fernsteuerbereich zu führen. Im Abschnitt 33 ist ein Beispiel für das Gestalten des Zugmeldebuchs gegeben.

Auf einer auf Ortsbetrieb geschalteten Zugmeldestelle muss ein Zugmeldebuch nach den Mustern in den Modulen 408.0203V11, 408.0203V21 oder 408.0203V31 geführt werden.

Die Regeln bzw. die zu verwendenden Vordrucke sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.

32 Lageplanskizze



34 Betriebsstellenbuch

Regeln bzw. die zu verwendenden Vordrucke sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.

41 Grundsatz

Um das Führen von Zugmeldebüchern zu erleichtern, darf zugelassen werden, dass in den Zugmeldebüchern die Stundenzahlen nur bei Stunden-, Seiten- oder Schichtwechsel eingetragen werden, wenn im Durchschnitt innerhalb einer Stunde mehr als zehn Züge einzutragen sind.

42 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

51 Grundsatz

Wenn Zugschlussmeldungen regelmäßig gegeben werden, darf zugelassen werden, dass

- Spalte 7 (Meldungen und Vermerke) im Vordruck Zugmeldebuch für eingleisige Strecken in die Spalten 7a (Zugschlussmeldung) und 7b (Meldungen und Vermerke) oder
- Spalte 10 (Meldungen und Vermerke) im Vordruck Zugmeldebuch für zweigleisige Strecken in die Spalten 10a (Zugschlussmeldung) und 10b (Meldungen und Vermerke)

geteilt und in die Spalten 7a bzw. 10a die Zugschlussmeldung eingetragen wird.

Beispiel:

10a		10b	
Zugschlussmeldung von		Meldungen und Vermerke	
U	M		

52 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

61 Allgemeines

Es darf zugelassen werden, dass häufig gegebene Meldungen statt im Fernsprechbuch nach Vordruck 408.0203V41 in einem „Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen“ nachgewiesen werden dürfen.

62 Inhalt

Beim Aufstellen des Fernsprechbuches für häufig gegebene Meldungen sind folgende Regeln zu beachten:

- (1) Das Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen darf eine oder mehrere Spalten mit vorgegebenen Inhalten von Meldungen enthalten.

Beispiel:

Zug mit Schluss eingefahren

- (2) Wenn das Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen an Stelle des Fernsprechbuches nach Vordruck 408.0203V41 geführt werden soll, muss es eine Spalte für frei einzutragenden Meldungstext enthalten.

Beispiel:

Wortlaut des Gesprächs

- (3) Das Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen muss Spalten enthalten, in denen der Zeitpunkt der Meldung, die abgebende Stelle und die annehmende Stelle eingetragen werden.

Beispiel:

Abgabe durch (Sprechstelle, Name)	Zeit (Std, Min)	Annahme durch (Sprechstelle, Name)
---	-----------------------------	--

63 Betriebsstellenbuch

Bei Bedarf ist das Führen des Fernsprechbuches für häufig gegebene Meldungen im Betriebsstellenbuch anzuordnen. Hierbei ist auch anzuordnen, ob das Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen an Stelle oder zusätzlich zum Fernsprechbuch nach Vordruck 408.0203V41 geführt werden muss.

71 Unterlagen aufbewahren

Zugmeldebücher, Fernsprechbücher, Vordrucke Anordnungen über den Zugverkehr, Fahrplan-Mitteilungen oder Befehle müssen nach ihrem Abschluss bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres aufbewahrt werden. Dies gilt auch für Datenaufzeichnungen, die o.g. Unterlagen ersetzen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrplan für Zugmeldestellen aufstellen	408.1211 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema
21 - 25	Fahrplan für Zugmeldestellen aufstellen

21 Notwendigkeit

- (1) Für Bahnhöfe, in denen für eine Richtung mehrere Zugstraßen vorhanden sind, muss ein Fahrplan für Zugmeldestellen aufgestellt werden.
- (2) Für Abzweigstellen darf die Fahrtrichtung der Züge und Benutzung der Streckengleise im Fahrplan für Zugmeldestellen oder im Streckenfahrplan vorgeschrieben werden.
- (3) Wo Fahrdienstleiter Signalanlagen örtlich nicht besetzter Zugmeldestellen bedienen, darf der Fahrplan für Zugmeldestellen auch Angaben für ferngestellte oder ferngesteuerte Zugmeldestellen enthalten.

22 Inhalt

Beim Aufstellen des Fahrplans für Zugmeldestellen sind folgende Regeln zu beachten:

- (1) Der Fahrplan muss enthalten:

	Erforderliche Angaben
--	------------------------------

 - a) Ankunftszeit,
 - b) Abfahrtszeit (Durchfahrtszeit),
 - * c) verkehrliche Abfahrtszeit
 - * d) Zuggattung und ergänzte Zuggattungsbezeichnung,
 - * e) Zugnummer,
 - * f) Gleisbezeichnung,
 - * g) Fahrt des Zuges (von ... nach ...),
 - * h) soweit es sich um einen aS-Zug handelt - die Bezeichnung „aS“ und
 - * i) die größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges im betroffenen Abschnitt bzw. in den betroffenen Abschnitten, wenn die zulässige Geschwindigkeit beim Benachrichtigen von Bahnübergangsposten gemäß Modul 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (9) angegeben werden muss.
- (2) Weitere Angaben:

	Zugstraßen, Gleise
--	---------------------------

 - a) Für Reisezüge sind Zugstraßen für Reisezüge, für Güterzüge solche für Reise- oder Güterzüge vorzuschreiben.
 - b) Für Durchfahrten sind nur die zugelassenen Zugstraßen vorzusehen.
 - c) Für durchfahrende Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h sind Zugstraßen vorzusehen, bei denen die Geschwindigkeit der Züge nicht eingeschränkt werden muss oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung signalmäßig vorangekündigt wird.

- d) LZB-geführte Züge dürfen nicht von mit LZB ausgerüsteten Gleisen abgelenkt werden. ETCS-geführte Züge dürfen nicht von mit ETCS ausgerüsteten Gleisen abgelenkt werden.
- e) Für Züge deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „K“, „-L“, „-W“ oder „-D“ ergänzt ist, sind auf zugelassenen Strecken Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen zu beachten.
- f) Auf größeren Bahnhöfen dürfen statt der Gleise auch Gleisgruppen angegeben werden.
- g) Wenn erforderlich, muss der Halteplatz der Züge näher bezeichnet werden.
- h) Wenn im Fahrplan des Zuges die Benutzung eines bestimmten Gleises (auch Streckengleis) vorgeschrieben ist, muss im Fahrplan für Zugmeldestellen die Bezeichnung des Gleises angegeben werden, z. B. „Gleis mit Frühhalt“, „Stumpfgleis“, „Gegengleis“, „R - S - T - U“. Im Fahrplan für Zugmeldestellen darf die Fahrt eines Zuges in ein Gleis mit Frühhalt oder Stumpfgleis nur aufgenommen werden, wenn die Benutzung des Gleises im Fahrplan des Zuges geplant ist.

(3) Weitere Zusätze:

Zusätze

- a) Verkehrstage der Züge sind hinter der Zugnummer anzugeben. Verkehren Züge täglich, muss kein Verkehrstag angegeben werden.
- b) Bei Bedarfszügen ist vor der Zugnummer ein „B“ anzugeben.
- c) Bei einem Betriebshalt muss ein „+“, bei einem Bedarfshalt ein „x“ vor der Ankunftszeit angegeben werden.
- d) Wenn bei einem Bahnhof ohne Ausfahrtsignal in der Ankunftsspalte des Buchfahrplans bei diesem Bahnhof für einen Zug ein „H“ vorgeschrieben ist, muss im Fahrplan für Zugmeldestellen statt der Ankunftszeit für diesen Zug ein „H“ vorgeschrieben werden.
- e) Bei aS-Zügen müssen die Beförderungsbedingungen und die Nummer der Beförderungsanordnung angegeben werden.
- f) Der Eintrag für Züge, die
 - mit Dauerbeförderungsanordnung bekannt gegeben und aus Wagen mit automatischer Kupplung UIC 69 oder UIC 69e gebildet sind, muss durch den Zusatz „AK-Zug“ oder „AK-Schwerwagenzug“,
 - mit Dauerbeförderungsanordnung des Kombinierten Verkehrs (KV) bekannt gegeben sind, muss durch den Zusatz „KV“, die Nummer der Dauerbeförderungsanordnung und den Hinweis „Lü Anton“ gekennzeichnet werden.
- g) Der Eintrag für
 - Züge mit außergewöhnlichen Fahrzeugen, die häufig mit gleichen Beförderungsbedingungen befördert werden, oder
 - außergewöhnliche Züge, die häufig mit gleichen Beförderungsbedingungen durchgeführt werdendarf durch Angabe der Beförderungsbedingungen ergänzt werden

(4) Besonderheiten, z. B.:

- Wechsel von Triebfahrzeugen,
- Verwendung von Schiebetriebfahrzeugen,

- bei Triebfahrzeugfahrten Verwendungszweck,
 - Sicherstellen der ungehinderten Durchfahrt auf Steigungsabschnitten,
 - bei Fahrplänen für Zugmeldestellen, die auf Schrankenposten verwendet werden - soweit diese bei der Meldung auf den Zugmelderuf nicht bestätigen, dass die Schranken geschlossen sind - die größte zulässige Geschwindigkeit in km/h und die Mindestfahrzeit in Minuten des Zuges auf dem Streckenabschnitt von der benachbarten Zugmeldestelle bis zum maßgebenden Bahnübergang,
- dürfen als Zusätze zu den Angaben für die Züge zugeordnet werden.

23 Form

(1) Es gilt Folgendes:

- a) Der Fahrplan für Zugmeldestellen darf in tabellarischer Form oder als bildliche Übersicht herausgegeben werden. **andere Formen**
- b) Die Züge sind in der Zeitfolge der Ankunft und Abfahrt zu benennen. Bei Zügen, die hiernach zweimal erscheinen, ist neben der Ankunftszeit die Abfahrtszeit in Klammern anzugeben und umgekehrt.

(2) Bedarfszüge dürfen statt im Fahrplan für Zugmeldestellen in ein Verzeichnis aufgenommen und dieses dem Fahrplan als Anlage beigegeben oder - bei einer größeren Zahl von Bedarfszügen - ein Fahrplan für Zugmeldestellen für Bedarfszüge aufgestellt werden. **Verzeichnis für Bedarfszüge**

24 Änderungen

Änderungen zum Fahrplan für Zugmeldestellen müssen schriftlich bekannt gegeben werden.

25 Zuglenkung

Bei Zuglenkung mit Lenkplan dürfen die

- Angaben aus dem Fahrplan für Zugmeldestellen,
- Gleise, die ein Zug, der nicht im Fahrplan für Zugmeldestellen genannt ist, befahren soll,
- Änderungen des Fahrplans für Zugmeldestellen oder
- Abweichungen vom Fahrplan für Zugmeldestellen

in den Zuglenkplan eingegeben werden. Hierbei müssen die Regeln im Abschnitt 22 beachtet werden.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zugmeldungen	408.1221 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Auf eingleisigen Stichstrecken auf Zugmeldungen verzichten	408.0221 1 (7) b)
* 31 - 32	Mit tatsächlicher Ab- oder Durchfahrtzeit abmelden	408.0221 3 (4)
41 - 42	Wortlaut der Abmeldung	408.0221 3 (7)

21 Bedingungen

Auf eingleisigen Stichstrecken darf auf Zugmeldungen verzichtet werden, wenn keine Regelung und Sicherung der Zugfolge erforderlich ist, weil jeweils nur ein Zug verkehrt.

22 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

31 Anwendungsfälle

Es darf zugelassen werden, dass mit der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtzeit abgemeldet wird, wenn

- keine Blockstellen oder Schrankenwärter durch Abmelden über Zugfahrten zu benachrichtigen sind und
- auf der benachbarten Zugmeldestelle auf die Abmeldung hin keine Schranken geschlossen werden müssen.

32 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

41 Grundsatz

Bei Meldung der Ab- oder Durchfahrtzeit dürfen - wenn der Zug auf der Zugmeldestelle durchfährt - folgende Wortlaute zugelassen werden:

- bei der Meldung der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtzeit:
„Zug ... (Nummer) ... (Name der Zugmeldestelle) voraussichtlich durch (Minute der voraussichtlichen Durchfahrtzeit)“,
- bei der Meldung der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrtzeit:
„Zug ... (Nummer) ... (Name der Zugmeldestelle) durch (Minute der Durchfahrtzeit)“.

42 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrweg prüfen	408.1231 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Beginn und Ende des zu prüfenden Teils des Fahrwegs bestimmen	408.0231 1 (2)
31 - 32	Richtige Stellung der Weichen bei nicht überwachter Stelltafelbeleuchtung feststellen	408.0231 2 (1)
41 - 42	Verzicht auf Nachfrage beim Triebfahrzeugführer, beim mittelbaren Feststellen auf Gleisen ohne Gleisfreimeldeanlage	408.0231 3 (9) b) Nr. 2
51 - 52	Ergänzende Regeln für das Prüfen des Fahrwegs geben	408.0231 3 (1) b)
61 - 62	Einfahrten von Kleinwagenfahrten bei EZMG-Stellwerken	408.0231 3 (6)
71 - 73	Streckenblock auf Bahnhofsgleisen	408.0231 3 (7)
81 - 82	Maßnahmen bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleisen treffen	408.0231 3 (8) a) und (8) b)
* 91	Befahren von Fahrzeugen mit unzureichender Anzeige des Besetztseins von 42 Hz und 100 Hz-Gleisstromkreisen auf Gleisabschnitten mit Gleisfreimeldeanlagen der Bauform WSSB (maximaler Achsnebenchlusswiderstand 60 mOhm)	408.0231 3 (11)

21 Bestimmen von Beginn und Ende

- * (1) Nach den Regeln in Ril 408.0231 Abschnitt 1 Absatz (2) e) kann der zu prüfende Teil des Fahrwegs im Einfahrgleis am Signal Ra 10 oder, wenn dieses nicht vorhanden ist, mit der ersten Weiche hinter dem Einfahrsignal beginnen oder enden. Dies ist der maßgebende Gefahrpunkt.
- * (2) Wo nach den Regeln in Ril 819.0202 Abschnitt 11 Absatz (2) der maßgebende Gefahrpunkt an einer anderen Stelle als an einer in Absatz (1) genannten liegt, muss der zu prüfende Teil des Fahrwegs an diesem Gefahrpunkt beginnen oder enden, soweit nicht die Bahnhofsgleisfreimeldeanlage zwischen dem Gefahrpunkt und dem Einfahrsignal beginnt oder endet.

22 Betriebsstellenbuch

Die Stelle nach Abschnitt 21 Absatz (2), an der der zu prüfende Teil des Fahrwegs beginnt oder endet, ist im Betriebsstellenbuch zu nennen.

31 Bedingung

Wo in Gleisbildstellwerken die Stelltafelbeleuchtung nicht überwacht wird (Dr I- und Dr S-Anlagen ohne Blinklichtstörmelder), muss angeordnet werden, dass Weichen und Gleissperren zweimal umgestellt werden, wenn ihre richtige Stellung überprüft werden soll.

32 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

41 Verzicht auf Nachfrage beim Triebfahrzeugführer bei mittelbarem Feststellen auf Gleisen ohne Gleisfreimeldeanlage

Beim mittelbaren Feststellen muss der Fahrdienstleiter nach Ril 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) b) Nr. 2 beim Triebfahrzeugführer des zuletzt gefahrenen Zuges nachfragen, ob im Fahrweg, Durchrutschweg bzw. betroffenen Abschnitt Fahrzeuge zurückgelassen wurden oder sich die Zusammensetzung des Zuges änderte. In folgenden Fällen darf im Betriebsstellenbuch zugelassen werden, dass darauf verzichtet wird.

Ständig nicht einsehbare Abschnitte

- (1) Ständig nicht einsehbare Abschnitte, in denen Züge nicht halten.
- (2) Ständig nicht einsehbare Abschnitte, in denen Züge halten. In den Angaben für das Streckenbuch sind die Betriebsstellen zu Ril 408.2351 Abschnitt 1 Absatz (2) bekanntzugeben. *

Vorübergehend nicht einsehbare Abschnitte

- (3) Durchfahrende Züge, wenn mittelbares Feststellen eingeführt ist.

42 Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch ist aufzunehmen, dass der Fahrdienstleiter auf die Nachfrage beim Triebfahrzeugführer verzichten darf.

51 Fernbeobachtungsanlage

Grundsatz

- (1) Die Feststellungen, dass
 - Fahrweg, Durchrutschweg oder einmündende Gleisabschnitte bis zum Grenzzeichen frei von Fahrzeugen sind und dass zwischen Flankenschutz-einrichtung und Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg keine Fahrzeuge stehen, oder
 - im Fahrweg, Durchrutschweg oder in den einmündenden Gleisabschnitten keine anderen Hindernisse vorhanden sind,dürfen - wo keine selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist - mit einer Fernbeobachtungsanlage getroffen werden.

Hinsehen

- (2) Das Feststellen mit Fernbeobachtungsanlage ersetzt das Hinsehen.

Unregelmäßigkeit

- (3) Wenn die Feststellungen nach Absatz (1) nicht mit einer Fernbeobachtungsanlage getroffen werden können, weil die Anlage nicht ordnungsgemäß wirkt, darf zugelassen werden, dass die Feststellungen nach den Regeln in Ril 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) mittelbar getroffen werden. *

52 Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch sind die Teile des Fahrwegs, Durchrutschwegs oder der einmündenden Gleisabschnitte, deren Freisein durch Feststellen mit einer Fernbeobachtungsanlage geprüft wird, zu nennen und ergänzende Regeln zu geben.

61 Kleinwagenfahrten in EZMG-Stellwerken

Bei EZMG-Stellwerken muss nach Einfahrt einer Kleinwagenfahrt auf beiden Bahnhofsköpfen sofort ein anderer Fahrweg eingestellt werden.

62 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

71 Begriff

Ein durch Hauptsignale begrenzter Abschnitt eines durchgehenden Bahnhofshauptgleises mit Streckenblock heißt Bahnhofsblockstrecke.

72 Bahnbetrieb auf einer Bahnhofsblockstrecke durchführen

- (1) Für den Bahnbetrieb auf einer Bahnhofsblockstrecke muss bestimmt werden, ob bei Störung der Streckenblockeinrichtung **Grundsatz**
- * a) die Regeln nach Ril 408.0231 gelten oder
b) Räumungsprüfung durch Rückmelden zu bestätigen ist.
- * (2) Wenn die Regeln nach Ril 408.0231 gelten, darf das Rangieren oder das Abstellen von Fahrzeugen auf Gleisen der Bahnhofsblockstrecke in der Regel nicht zugelassen werden. **Regeln nach Modul 408.0231 gelten**
- Wenn ausnahmsweise zugelassen wurde, dass auf einem Gleis der Bahnhofsblockstrecke rangiert werden darf oder Fahrzeuge abgestellt werden dürfen, muss angeordnet werden, dass die nach Ril 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (8) erforderlichen Maßnahmen sofort zu treffen sind.
- * (3) Wenn Räumungsprüfung durch Rückmelden zu bestätigen ist, gilt Folgendes: **Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigen**
- a) Sofern in einem Stellwerksbezirk, in dem eine Bahnhofsblockstrecke einmündet, Fahrwegverzweigungen liegen, ist das Stellwerk Zugmeldestelle, andernfalls nur Zugfolgestelle
- b) Für die Bahnhofsblockstrecke gelten die Regeln für die freie Strecke. Rangieren oder Abstellen von Fahrzeugen auf der Bahnhofsblockstrecke darf in der Regel nicht zugelassen werden. Fahrten in ein gesperrtes Gleis der Bahnhofsblockstrecke sind jedoch als Rangierfahrten durchzuführen.

73 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

81 Sperren

- (1) Mitarbeiter, in deren Fahrwegprüfbezirk ein Einfahrgleis ohne selbsttätige Gleisfreimeldeanlage oder ohne Gleisfreimelde-Schließasten besetzt wird, und der Fahrdienstleiter müssen Hilfssperren anbringen, und zwar
- a) am Fahrstraßenhebel oder
b) wo kein Fahrstraßenhebel vorhanden ist
1. auf mechanischen Stellwerken am Befehls- oder Zustimmungsabgabefeld, das für das Gleis einzeln bedient werden kann,
 2. auf elektromechanischen Stellwerken am Befehls- oder Zustimmungsabgabe- oder Fahrstraßensignalhebel,

- 3. bei Schlüsseltasten im Schlüsseloch,
 - 4. bei Schlüsselwerken am Schlüssel oder am Schubriegel oder
 - 5. auf Gleisbildstellwerken an der Zieltaste für die Einfahrt.
- c) Sind die unter a) oder b) genannten Einrichtungen nicht vorhanden, müssen Hilfssperren an den Einrichtungen angebracht werden, mit denen der Auftrag zum Bedienen von Einfahrsignalen oder Zwischensignalen erteilt wird oder mit denen das Auf-Fahrt-Stellen der genannten Signale oder die Abgabe einer Gleisfreimeldung ermöglicht wird.
- (2) Wo Hilfssperren nicht angebracht werden können, muss ein Schild mit der Aufschrift „Gleis (Nummer) besetzt“ am Schlüsselbrett neben der Gleisbezeichnung, sonst am Signalhebel (Signalwinde, Signalkurbel) angebracht werden.
 - (3) Wo das Freisein des Gleises fernmündlich gemeldet wird, ist das besetzte Gleis auf einer Gleisbesetzungstafel zu kennzeichnen. Auf die Gleisbesetzungstafel darf verzichtet werden, wenn das Freisein des Gleises in ein Gleisfreimeldebuch eingetragen wird.

82 Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch sind für jeden Fahrwegprüfbezirk die erforderlichen Maßnahmen zu nennen. Wenn das Anbringen von Hilfssperren in einem Verzeichnis vorgeschrieben wird, muss das folgende Muster verwendet werden:

Verzeichnis der bei besetzten oder gesperrten Einfahrgleisen anzubringenden Sperren

für _____

1	2	3	4
Einfahrgleis			
Nr.	lässt Einfahrt zu aus Richtung	auf Signal	Bei besetztem oder gesperrtem Einfahrgleis müssen Sie Sperre anbringen an in Grundstellung

91 Betriebsstellenbuch

- * (1) Geben Sie im Betriebsstellenbuch Gleisabschnitte bekannt, die mit 42 Hz oder
- * 100 Hz-Gleisstromkreisen der Bauform WSSB (maximaler Achsnebenschluss-
- widerstand 60 mOhm) ausgerüstet sind.

- (2) Ordnen Sie im Betriebsstellenbuch für Gleisabschnitte nach Absatz (1) Folgendes an:
 - 1. Vor Zulassung von Zugfahrten, deren Zuggattungsbezeichnung mit dem
 - * Buchstaben „-G“ ergänzt sind, muss Merkhinweis nach Ril 408.0402 Nr.
 - * 11 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 1 angebracht bzw. eingegeben werden.

 - 2. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht
 - * eingespeichert sein. Sperre muss nach Ril 408.0403 Nr. 7 angebracht werden.

- Merkhinweis und Sperre darf entfernt werden, wenn im Gleisabschnitt eine Abschnittsprüfung durchgeführt wurde oder für den Zug eine Zugschlussmeldung oder Zugvollständigkeitsmeldung gegeben worden ist.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrweg sichern	408.1232 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 23	Selbststellbetrieb in Stellwerken bestimmter Bauformen verbieten	408.0232 4 b)

21 Bedingungen

Eine Zugfahrt in Richtung auf ein Zielsignal darf erst zugelassen werden, wenn nach Vorbeifahrt eines Zuges am Zielsignal dieses Signal auf Halt gestellt und der Melder eines für den Zug bedienten Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erloschen ist. Bei Selbststellbetrieb ist in der Regel sichergestellt, dass die vorgenannten Bedingungen erfüllt sind.

22 Stellwerke bestimmter Bauformen

- (1) In Stellwerken der Bauformen Dr I, Dr S, Dr S2, Dr S3 (2), Sp Dr S59, Dr L2, Sp Dr L20 oder Sp Dr L30 kann ein Einfahr- oder Zwischensignal in Fahrtstellung kommen, obwohl nach Vorbeifahrt eines Zuges am Zielsignal (Ausfahr-signal oder Zwischensignal) der Melder eines Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 nicht erloschen ist.
- (2) Um sicherzustellen, dass am Einfahr- oder Zwischensignal die Fahrt in Richtung auf ein Zielsignal erst zugelassen wird, wenn an diesem Signal die in Abschnitt 21 genannten Bedingungen erfüllt sind, muss angeordnet werden, dass in Stellwerken der in Absatz (1) genannten Bauformen Selbststellbetrieb am Einfahr- oder Zwischensignal nicht eingeschaltet sein darf, wenn am Zielsignal eine Zugfahrt ohne Fahrtstellung des Hauptsignals mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 zugelassen werden soll.

23 Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch sind Einfahr- und Zwischensignale, an denen Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet sein darf, wenn am Zielsignal eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 zugelassen werden soll, zu nennen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrweg prüfen und sichern; Mitarbeiter, Melden, Nachweis	408.1233 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21	Bezirke für das Prüfen oder Sichern des Fahrwegs bestimmen	408.0233 1 (2) a)
31 - 32	Meldungen über das Prüfen oder Sichern des Fahrwegs bestimmen	408.0233 3 (2) c)
41 - 42	Eingangsnachweis für Fahrwegsicherungsmeldungen führen	408.0233 4 (2)

21 Übersicht

Die Bezirke dürfen in eine Übersicht nach folgendem Muster aufgenommen werden.

Übersicht über Prüfen oder Sichern der Fahrwege

für _____

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Fahrweg- prüfbezirk	Sie müssen den Fahrweg prüfen für Zugfahrten						Das Freisein des Fahrwegs ist zu melden			Bemerkungen
	auf Signal	von	nach	von	bis	durch	von	an	durch (Art der Meldung)	

31 Sachverhalt

- (1) Wenn außer dem Fahrdienstleiter andere Mitarbeiter Feststellungen nach 408.0233 Abschnitte 1 oder 2 treffen, melden diese die Feststellungen in der Regel mündlich. *
- (2) Für das Melden der Feststellungen nach *
- a) 408.0231 Abschnitt 1 Absatz (1) (Richtige Stellung der zu befahrenden Weichen, der Weichen im Durchrutschweg und der Flankenschutzeinrichtungen),
 - b) 408.0231 Abschnitt 1 Absatz (2) und (3) (Fahrweg, zugehöriger Durchrutschweg) oder
 - c) 408.0231 Abschnitt 1 Absatz (4) und (5) (einmündende Gleisabschnitte sind bis zum Grenzzeichen frei von Fahrzeugen und zwischen Flankenschutzeinrichtung und dem Grenzzeichen einer Weiche oder Kreuzung im Fahrweg stehen keine Fahrzeuge),
 - d) 408.0231 Abschnitt 1 Absatz (7) (Bahnübergänge sind - soweit es im Betriebsstellenbuch vorgeschrieben ist - gesichert) oder
 - e) 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (5) (Einlassen elektrischer Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer in einen Fahrweg, für den Oberleitung vorhanden und diese weder abgeschaltet noch gestört ist)
- darf das Bedienen des Bahnhofsblocks zugelassen werden.
- (3) Für das Melden der Feststellungen nach 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) b) Nr. 1 muss in der Regel der Wortlaut der Zugschlussmeldung „Zug (Nummer) vollständig in (Name der Betriebsstelle) angekommen“ vorgeschrieben werden. *
- Es darf zugelassen werden, dass die Zugschlussmeldung durch Bedienen des Bahnhofsblocks oder durch Bestätigen einer Räumungsprüfung ersetzt wird, wenn dazu mindestens ein Zeichen des Schlusssignals festgestellt werden muss. *

32 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

Die Regeln nach Abschnitt 31 Absatz (1) oder Absatz (2) dürfen in der „Übersicht über Prüfen und Sichern des Fahrwegs“ aufgenommen werden, soweit die Prüfbezirke in der Übersicht bestimmt wurden. *

41 Grundsatz

- (1) Es darf zugelassen werden, dass statt des Nachweises im Zugmeldebuch, Fernsprechbuch oder Fernsprechbuch für häufig gegebene Meldungen Fahrwegsicherungsmeldungen vom Fahrdienstleiter im Eingangsnachweis für Fahrwegsicherungsmeldungen eingetragen werden.
- (2) Es darf für den Nachweis das folgende Muster verwendet werden.

Muster

Eingangsnachweis für Fahrwegsicherungsmeldungen

begonnen am _____

abgeschlossen am _____

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11											
Zug (Nummer)	nach/aus	Betriebsstelle(n)																			
	Gleis (Nummer)	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.

42 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung; Allgemeines	408.1241 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug	
21 - 23	Zugschlussmeldeposten einsetzen	408.0241 3	
31 - 35	Achszahlen vergleichen, wenn die Feststellung des Zugschlusses auf Schwierigkeiten stößt	408.0241 4 b)	
41 - 42	Auf Feststellen des Schlussignals bei Reisezügen auf Strecken ohne Streckenblock, mit nicht-selbsttätigem Streckenblock oder automatischem Streckenblock verzichten	408.0241 4 b)	
* * *	51 - 54	Auf Feststellen des Schlussignals bei Stellwerken mit Felderblock und Achszähleinrichtungen im Zugfolgeabschnitt verzichten	408.0241 4b)
* *	61	Blockstreckensicherung in Fahrstraßentechnik	408.0241 6

21 Anwendungsfälle

Örtliche Mitarbeiter dürfen als Zugschlussmeldeposten eingesetzt werden, wenn

- a) bei einer Räumungsprüfstelle am Einfahrtsignal oder Blocksinal einer Abzweigstelle der für das Signal zuständige Bediener die Feststellungen nach 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 b) nicht treffen kann oder
- * b) nach 408.0233 Abschnitt 1 Absatz (2) b) im Betriebsstellenbuch ein anderer Mitarbeiter bestimmt ist, der Zugschlussmeldungen zu geben hat.

22 Bedingungen für den Einsatz

(1) Es gilt Folgendes:

- * a) Es ist sicherzustellen, dass der Zugschlussmeldeposten von seinem Standort aus die Feststellung nach 408.0241 Abschnitt 4 b) und im Fall nach Abschnitt 21 a) zusätzlich die Feststellung nach Modul 408.0241 Abschnitt 4 a) treffen kann. **Allgemein**
- b) Es ist zu regeln, wie dem Zugschlussmeldeposten die Züge bekannt gegeben werden, für die er Zugschlussmeldungen zu geben hat.
- c) Dem Zugschlussmeldeposten ist der Bediener bekannt zu geben, an den er die Zugschlussmeldung zu geben hat.

(2) Mitarbeiter, die als Zugschlussmeldeposten eingesetzt werden, müssen vor ihrem ersten Einsatz über ihre Aufgaben unterwiesen werden. **Unterweisen**

23 Betriebsstellenbuch, Beta

Die erforderlichen Regeln, die Signal-Zugschlussstellen der betroffenen Signale und die Art der Unterrichtung über Zugfahrten sind in dem Betriebsstellenbuch oder in der Beta zu geben.

31 Achszählpunkte

Wenn auf Strecken ohne Streckenblock oder mit nichtselbsttätigem Streckenblock die Feststellung des Zugschlusses auf Schwierigkeiten stößt, können für den Zugfolgeabschnitt Achszählpunkte mit Anzeigeeinrichtungen vorhanden sein.

32 Räumungsprüfung

Für die Räumungsprüfung müssen folgende Regeln gegeben werden:

- (1) Bevor eine Zugfahrt in den Zugfolgeabschnitt zugelassen wird, müssen der Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt in den Zugfolgeabschnitt zulässt und der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle feststellen, dass sich die Anzeigeeinrichtung in Grundstellung befindet. Ist die Anzeigeeinrichtung nicht in Grundstellung, müssen die Fahrdienstleiter die Grundstellung herstellen.
- (2) Nachdem der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist, muss der Fahrdienstleiter die Feststellungen nach 408.0241 Abschnitt 4 a) und 4 c) treffen, die von der Anzeigeeinrichtung angezeigten Achszahlen im Zugmeldebuch in Spalte „Meldungen und Vermerke“ eintragen und die angezeigten Achszahlen dem Fahrdienstleiter, der die Zugfahrt in den Zugfolgeabschnitt zugelassen hat, mitteilen.
- (3) Der Fahrdienstleiter, der die Fahrt in den Zugfolgeabschnitt zugelassen hat, muss die ihm mitgeteilten Achszahlen mit den Zahlen seiner Anzeigeeinrichtung vergleichen. Anschließend muss er dem Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle die Achszahlen seiner Anzeigeeinrichtung melden.
- (4) Der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle muss die Übereinstimmung mit dem Wort „richtig“ bestätigen. Beide Fahrdienstleiter müssen die Eintragung im Zugmeldebuch abhaken.
- (5) Nachdem die Einträge im Zugmeldebuch abgehakt sind, muss der Fahrdienstleiter der Räumungsprüfstelle die Räumungsprüfung bestätigen.

33 Keine Übereinstimmung

- (1) Wird beim Vergleich festgestellt, dass die Achszahlen nicht übereinstimmen, muss im Zugmeldebuch hinter der Angabe der Achszahlen das Wort „falsch“ eingetragen werden.
- (2) Auf der Räumungsprüfstelle muss festgestellt werden, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat.
- (3) Die Räumungsprüfung darf dann bestätigt werden.

34 Grundstellung

- (1) Nach Bestätigen der Räumungsprüfung darf die Anzeigeeinrichtung in Grundstellung gebracht werden, soweit sie nicht selbsttätig in Grundstellung gekommen ist. Die Fahrdienstleiter müssen feststellen, dass die Anzeigeeinrichtung in Grundstellung gekommen ist.
- (2) Die Anzeigeeinrichtung muss außerdem in Grundstellung gebracht werden, wenn
 - a) bei Zügen, die das Gegengleis befahren haben, die Räumungsprüfung bestätigt worden ist,

- b) nach dem Rangieren auf dem Ausfahr- oder Einfahrgleis festgestellt worden ist, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen worden sind,
- c) bei Sperrfahrten, die nur einen Teil des gesperrten Gleises befahren haben, die Meldung über die Beendigung der Sperrfahrt im Zugmeldebuch eingetragen ist,
- d) ein Zug zurückgesetzt worden ist.

35 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

41 Grundsatz

In den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen darf bei Reisezügen auf das Feststellen des Zugschlusses verzichtet werden, wenn auf Strecken

- ohne Streckenblock,
- mit nichtselbsttätigem Streckenblock oder
- automatischem Streckenblock

dem zur Zugschlussbeobachtung verpflichteten Mitarbeiter von seinem Standort aus das Erkennen des Schlussignals nicht möglich ist.

42 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

*** 51 Achszähleinrichtung**

- * Die Regeln der Abschnitte 51-54 gelten für die Betriebsstellen Augustfehn, Stickhausen-Velde, Marienhafte und Norden.
- * In den Stellwerken Augustfehn, Stickhausen-Velde; Marienhafte und Norden sind zusätzlich zu den Einrichtungen des Felderblocks Achszähleinrichtungen für den Zugfolgeabschnitt vorhanden.
- * Mit den Achszähleinrichtungen wird bei Einfahrt in den bzw. Ausfahrt aus dem Zugfolgeabschnitt die erforderliche Besetzt- oder Freimeldung erzeugt. Sind Achsen eingezählt, leuchtet die Anzeige des Zugfolgeabschnittes rot. Nachdem die gleiche Anzahl von eingezählten Achsen aus dem Zugfolgeabschnitt ausgezählt wurde, leuchtet die Anzeige des Zugfolgeabschnittes gelb und zeigt damit an, dass dieser frei von Fahrzeugen ist.
- * Nur bei gelb leuchtender Anzeige des Zugfolgeabschnittes kann durch Bedienung des Endfeldes die Rückblockung vorgenommen werden.

*** 52 Räumungsprüfung**

- * Für die Räumungsprüfung müssen folgende zusätzliche Regeln zu 408.0243 Abschnitte 1-5 gegeben werden:
- * (1) Der Fahrdienstleiter darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlussignals hat (408.0241 4b)), durch das Auswerten der Anzeigen im Zugfolgeabschnitt ersetzen. Dabei muss er feststellen, dass der Zugfolgeabschnitt als frei angezeigt wird.

- (2) Wenn der Fahrdienstleiter zusätzlich zu Absatz (1) die Feststellungen nach 408.0241 Abschnitt 4a) und 4c) getroffen hat, darf er die Räumungsprüfung durch Rückblocken bestätigen. *
- (3) Das Ersetzen der Feststellung nach Absatz (1) ist nicht zulässig, wenn nach 408.0243 Abschnitt 5 Absatz (1) Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigt werden muss. *

53 Achszählgrundstellung *

Zeigen die Anzeigen des Zugfolgeabschnittes das Freisein nicht an, darf der Bediener die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (408.0241 Abschnitt 4b)) nicht durch das Auswerten der Anzeigen im Zugfolgeabschnitt ersetzen. Der Bediener muss eine Räumungsprüfung durchführen und dabei mindestens ein Zeichen des Schlusssignals feststellen oder den Triebfahrzeugführer auffordern, eine Zugvollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu geben (408.0261 Abschnitt 5). Im Anschluss ist die Achszählgrundstellung herzustellen. Kann die Achszählgrundstellung nicht hergestellt werden, muss Rückmelden nach 408.0243 Abschnitt 5 eingeführt werden. Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges, der den betroffenen Abschnitt nach Eintritt der Störung befahren soll, mit Befehl 12 -Grund Nr.1- beauftragen, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren. Solange Züge zurückzumelden sind, darf der Bediener die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat (408.0241 Abschnitt 4b)), durch Auswerten der Anzeigen im Zugfolgeabschnitt nicht ersetzen. *

54 Betriebsstellenbuch *

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben. *

61 Anwendungsfall *

Allgemein

- (1) Bei Relaisstellwerken kann Blockstreckensicherung mit Schaltmitteln der Fahrstraßentechnik nach Ril 818 - „LST-Anlagen planen“ eingerichtet sein. Blockstreckensicherung mit Schaltmitteln der Fahrstraßentechnik ist eine Besonderheit des Zentralblocks 65 in ferngestellten Bereichen. *

Betriebsstellenbuch

- (2) Im Betriebsstellenbuch sind die Zugfolgeabschnitte nach Absatz (1) zu nennen und es ist anzuordnen, dass bei diesen Zugfolgeabschnitten die Regeln nach 408.0246 - Räumungsprüfung-Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock ohne ESTW - anzuwenden sind. *

Im Betriebsstellenbuch sind für die Zugfolgeabschnitte nach Absatz (2) die zusätzlichen Regeln für Blockstreckensicherung in Fahrstraßentechnik nach 408.1246 Abschnitte 43 und 51 - 54 zu geben. *



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung; Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock	408.1243 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 23	Rückmelden einführen auf Blockstellen, die keine Blockendstellen sind	408.0243 5 (7)
* * * *	31 - 32 Auf die Feststellung verzichten, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist	408.0243 6 (3) c)

21 Zugfolgeabschnitte

Wenn beim Rückmelden eine Blockstelle beteiligt ist, die nicht Blockendstelle ist, muss das Rückmelden für alle Zugfolgeabschnitte zwischen dieser Blockstelle und den ihr benachbarten Blockendstellen eingeführt werden.

22 Rückmelden einführen

Tritt der Anlass für das Einführen des Rückmeldens auf der Zugfolgegestelle auf, die nicht Blockendstelle ist, ist abweichend von 408.0243 Abschnitt 5 Absatz (2) a) Rückmelden einzuführen

- a) auf zweigleisiger Strecke vom Fahrdienstleiter der rückgelegenen Blockendstelle,
- b) auf eingleisiger Strecke vom Fahrdienstleiter der nach der Streckenkilometrierung rückgelegenen Blockendstelle; es darf hierfür auch der Fahrdienstleiter der anderen benachbarten Blockendstelle bestimmt werden.

23 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

31 Sachverhalt

- * (1) Bei der Räumungsprüfung muss der Bediener des Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle feststellen, dass
 - * a) der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist,
 - * b) der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat und
 - * c) das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle der Räumungsprüfstelle Halt zeigt und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erloschen ist.
- * (2) Nach den Regeln im 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (3) c) darf der Bediener eines ESTW die Feststellung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage hinter dem Hauptsignal als frei angezeigt wird. **Grundsatz**

Signal-Zugschlussstelle

Voraussetzung hierfür ist, dass sich die Signal-Zugschlussstelle der Räumungsprüfstelle innerhalb des ersten Gleis- oder Weichenabschnitts der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage hinter dem Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 befindet. *

- (3) Befindet sich die Signal-Zugschlussstelle hinter dem Hauptsignal oder Signal Ne 14 der Räumungsprüfstelle nicht innerhalb des ersten Gleis- oder Weichenabschnitts der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage, muss der Gleis- oder Weichenabschnitt ermittelt werden, in dem sich die Signal-Zugschlussstelle befindet. *

Es ist vorzuschreiben, dass zur Anwendung der Regeln nach 408.0243 Abschnitt 6 Absatz (3) c) der ermittelte Gleis- oder Weichenabschnitt mit Signal-Zugschlussstelle und die davor liegenden Gleis- oder Weichenabschnitte bis zum Hauptsignal der Räumungsprüfstelle frei anzeigen müssen. *

32 Betriebsstellenbuch

Der nach Abschnitt 31 Absatz (3) ermittelte Gleis- oder Weichenabschnitt mit Signal-Zugschlussstelle und die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben. *



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; automatischer Streckenblock	408.1244 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Räumungsprüfstelle bei selbsttätigem Streckenblock bestimmen	408.0244 1
31 - 32	Einfahrt melden	408.0244 3 (2)
61 - 65	Rückmeldeposten einsetzen	408.0244 5 (7)
71 - 72	Auf die Feststellung verzichten, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist	408.0244 6 (1) c)

21 Bedingungen

Wenn bei automatischem Streckenblock

- a) eine Zugfolgestelle, die keine Zugmeldestelle ist, örtlich mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist,
- b) der Fahrdienstleiter die Signale der Zugfolgestelle bedient und
- c) der Fahrdienstleiter die Feststellungen nach 408.0241 Abschnitt 4 treffen kann

darf die Zugfolgestelle zur Räumungsprüfstelle erklärt werden.

22 Betriebsstellenbuch

Die Zugfolgestelle wird im Betriebsstellenbuch zur Räumungsprüfstelle bestimmt.

31 Meldung des Bedieners

Wenn das Hauptsignal nicht zugbewirkt auf Halt gestellt wird und nicht vom Fahrdienstleiter bedient wird, muss der Bediener die Einfahrt der Züge melden. Die Meldung lautet:

„Zug (Nummer) mit Schluss eingefahren, Signal (Bezeichnung) auf Halt.“

32 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

61 Bedingungen

(1) Es gilt Folgendes:

- a) Ein Rückmeldeposten darf
 - auf zweigleisigen Strecken,

- bei Räumungsprüfung auf Zeit,
 - auf einer selbsttätigen Blockstelle zwischen dem betroffenen Zugfolgeabschnitt und der Räumungsprüfstelle und
 - für jedes Gleis für nur ein Blocksignal eingesetzt werden.
- b) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss angeordnet werden, dass der Rückmeldeposten vor der ersten Fahrt auf dem Gegengleis zurückgezogen werden muss.
- (2) Der Rückmeldeposten muss von seinem Standort aus das selbsttätige Blocksignal und die Signal-Zugschlussstelle sehen können.

62 Räumungsprüfung

Die Räumungsprüfung durch Rückmeldeposten darf erst eingeführt werden, wenn die Räumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt worden ist, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt vor der Besetzung der selbsttätigen Blockstelle zuletzt befahren hat. Die Räumungsprüfung durch Rückmeldeposten muss eingeführt sein, bevor die folgende Zugfahrt zugelassen wird.

63 Verständigen

Der Rückmeldeposten ist über die Zugfahrten zu verständigen. Er hat sich mit der Bezeichnung des selbsttätigen Blocksignals, an dem er eingesetzt ist, zu melden.

64 Unterrichten

Mitarbeiter, die als Rückmeldeposten eingesetzt werden, müssen über ihre Aufgaben und in die Örtlichkeit eingewiesen sein.

65 Betriebsstellenbuch, Beta

Wenn Rückmeldeposten zugelassen werden, sind Regeln zu den Abschnitten 61 bis 63, die Signal-Zugschlussstelle des selbsttätigen Blocksignals und die Art der Verständigung des Rückmeldepostens im Betriebsstellenbuch oder in der Beta bekanntzugeben.

71 Sachverhalt

- Feststellungen** (1) Bei der Räumungsprüfung muss der Bediener des Hauptsignals feststellen, dass
- a) der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist,
 - b) der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat und
 - c) das Hauptsignal der Räumungsprüfstelle Halt zeigt und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erloschen ist.
- Grundsatz** (2) Nach den Regeln in 408.0244 Abschnitt 6 Absatz (1) c) darf der Bediener eines ESTW die Feststellung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage hinter dem Hauptsignal als frei angezeigt wird.

Voraussetzung hierfür ist, dass sich die Signal-Zugschlussstelle der Räumungsprüfstelle innerhalb des ersten Gleis- oder Weichenabschnitts der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage hinter dem Hauptsignal befindet.

- (3) Befindet sich die Signal-Zugschlussstelle hinter dem Hauptsignal der Räumungsprüfstelle nicht innerhalb des ersten Gleis- oder Weichenabschnitts der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage, muss der Gleis- oder Weichenabschnitt ermittelt werden, in dem sich die Signal-Zugschlussstelle befindet.

Signal-Zugschlussstelle

Es ist vorzuschreiben, dass zur Anwendung der Regeln nach 408.0244 Abschnitt 6 Absatz (1) c) der ermittelte Gleis- oder Weichenabschnitt mit Signal-Zugschlussstelle und die davor liegenden Gleis- oder Weichenabschnitte bis zum Hauptsignal der Räumungsprüfstelle frei anzeigen müssen.

72 Betriebsstellenbuch

Der nach Abschnitt 71 Absatz (3) ermittelte Gleis- oder Weichenabschnitt mit Signal-Zugschlussstelle und die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock ohne ESTW	408.1245 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Räumungsprüfstelle bei selbsttätigem Streckenblock bestimmen	408.0245 1
31 - 32	Einfahrt melden	408.0245 3 (2)
41 - 42	Einzelräumungsprüfung - Besonderheiten	408.0245 4 (1) a), (1) b) und (1) c)
61 - 65	Rückmeldeposten einsetzen	408.0245 5 (7)

21 Bedingungen

Wenn bei Selbstblock

- a) eine Zugfolgestelle, die keine Zugmeldestelle ist, örtlich mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist,
- b) der Fahrdienstleiter die Signale der Zugfolgestelle bedient und
- c) der Fahrdienstleiter die Feststellungen nach 408.0241 Abschnitt 4 treffen kann

darf die Zugfolgestelle zur Räumungsprüfstelle erklärt werden.

22 Betriebsstellenbuch

Die Zugfolgestelle wird im Betriebsstellenbuch zur Räumungsprüfstelle bestimmt.

31 Meldung des Bedieners

Wenn das Hauptsignal nicht zugbewirkt auf Halt gestellt wird und nicht vom Fahrdienstleiter bedient wird, muss der Bediener die Einfahrt der Züge melden. Die Meldung lautet:

„Zug (Nummer) mit Schluss eingefahren, Signal (Bezeichnung) auf Halt.“

32 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

41 Einzelräumungsprüfung bei Bahnhöfen mit Blockkennzeichen

- (1) Bei Bahnhöfen, in denen Blockkennzeichen vorhanden sind, ist bei Anlässen **Anlässe** nach 408.0245 Abschnitt 4 Absatz (1) a) und b) sowie bei Anlässen nach 408.0652 Abschnitt 1 Absatz (4) Einzelräumungsprüfung bei allen Blockstellen für anzeigegeführte Züge zwischen Ausfahrtsignal (jeweils einschließlich) und Bahnhofsgrenze erforderlich.

Betriebsstellenbuch

- (2) Im Betriebsstellenbuch sind die Ausfahrtsignale und Blockkennzeichen, bei denen bei Anlässen nach 408.0245 Abschnitt 4 Absatz (1) a) und b) sowie bei Anlässen nach 408.0652 Abschnitt 1 Absatz (4) Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, zu nennen.

42 Räumungsprüfung auf Zeit bei selbsttätigem Streckenblock einführen

Anwendungsfälle

- (1) Räumungsprüfung auf Zeit ist erforderlich
1. für den Zugfolgeabschnitt hinter einem Ausfahrtsignal, selbsttätigen Blocksignal oder hinter dem Blocksignal einer Abzweigstelle, wenn sich am Ende dieses Zugfolgeabschnitts
 - ein Formhauptsignal oder
 - ein Lichthauptsignal, das nicht zugbewirkt auf Halt gestellt wird, befindet,
 2. wenn es sich um Zugfolgeabschnitte mit Gleisstromkreisen und Dreilaugenmotorrelais handelt.

Betriebsstellenbuch

- (2) Im Betriebsstellenbuch muss Folgendes angeordnet werden:
- Es sind Zugfolgeabschnitte, für die Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss, zu nennen.
 - Wenn im Anschluss an eine Einzelräumungsprüfung Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung gebracht werden konnten, muss der Triebfahrzeugführer des ersten Zuges, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befahren soll, mit Befehl 12 -Grund Nr. 1 - beauftragt werden, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.

61 Bedingungen

- (1) Es gilt Folgendes:
- a) Ein Rückmeldeposten darf
 - auf zweigleisigen Strecken,
 - bei Räumungsprüfung auf Zeit,
 - auf einer selbsttätigen Blockstelle zwischen dem betroffenen Zugfolgeabschnitt und der Räumungsprüfstelle und
 - für jedes Gleis für nur ein Blocksignal eingesetzt werden.
 - b) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss angeordnet werden, dass der Rückmeldeposten vor der ersten Fahrt auf dem Gegengleis zurückgezogen werden muss.
- (2) Der Rückmeldeposten muss von seinem Standort aus das selbsttätige Blocksignal und die Signal-Zugschlussstelle sehen können.

62 Räumungsprüfung

Die Räumungsprüfung durch Rückmeldeposten darf erst eingeführt werden, wenn die Räumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt worden ist, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt vor der Besetzung der selbsttätigen Blockstelle zuletzt befahren hat. Die Räumungsprüfung durch Rückmeldeposten muss eingeführt sein, bevor die folgende Zugfahrt zugelassen wird.

63 Verständigen

Der Rückmeldeposten ist über die Zugfahrten zu verständigen. Er hat sich mit der Bezeichnung des selbsttätigen Blocksignals, an dem er eingesetzt ist, zu melden.

64 Unterrichten

Mitarbeiter, die als Rückmeldeposten eingesetzt werden, müssen über ihre Aufgaben und in die Örtlichkeit eingewiesen sein.

65 Betriebsstellenbuch, Beta

Wenn Rückmeldeposten zugelassen werden, sind Regeln zu den Abschnitten 61 bis 63, die Signal-Zugschlussstelle des selbsttätigen Blocksignals und die Art der Verständigung des Rückmeldepostens im Betriebsstellenbuch oder in der Beta bekanntzugeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock ohne ESTW	408.1246 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Räumungsprüfstelle bei selbsttätigem Streckenblock bestimmen	408.0246 1
31 - 32	Einfahrt melden	408.0246 3 (2)
41 - 43	Einzelräumungsprüfung - Besonderheiten	408.0246 4 (1) a), (1) b), (1) c) und (1) e)
51 - 54	Anzeigen auswerten	408.0246 4 (5)
61 - 65	Rückmeldeposten einsetzen	408.0246 5 (7)

21 Bedingungen

Wenn

- a) eine Zugfolgestelle, die keine Zugmeldestelle ist, örtlich mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist,
- b) der Fahrdienstleiter die Signale der Zugfolgestelle bedient und
- c) der Fahrdienstleiter die Feststellungen nach 408.0241 Abschnitt 4 treffen kann

darf die Zugfolgestelle zur Räumungsprüfstelle erklärt werden.

22 Betriebsstellenbuch

Die Zugfolgestelle wird im Betriebsstellenbuch zur Räumungsprüfstelle bestimmt.

31 Meldung des Bedieners

Wenn das Hauptsignal nicht zugbewirkt auf Halt gestellt wird und nicht vom Fahrdienstleiter bedient wird, muss der Bediener die Einfahrt der Züge melden. Die Meldung lautet:

„Zug (Nummer) mit Schluss eingefahren, Signal (Bezeichnung) auf Halt.“

32 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

41 Einzelräumungsprüfung bei Bahnhöfen mit Blockkennzeichen

- (1) Bei Bahnhöfen, in denen Blockkennzeichen vorhanden sind, ist bei Anlässen **Anlässe** nach 408.0246 Abschnitt 4 Absatz (1) a) und b) sowie bei Anlässen nach

408.0652 Abschnitt 1 Absatz (4) Einzelräumungsprüfung bei allen Blockstellen für anzeigegeführte Züge zwischen Ausfahrtsignal (jeweils einschließlich) und Bahnhofsgrenze erforderlich.

Betriebsstellenbuch

- (2) Im Betriebsstellenbuch sind die Ausfahrtsignale und Blockkennzeichen, bei denen bei Anlässen nach 408.0246 Abschnitt 4 Absatz (1) a) und b) sowie bei Anlässen nach 408.0652 Abschnitt 1 Absatz (4) Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, zu nennen.

42 Räumungsprüfung auf Zeit bei selbsttätigem Streckenblock einführen

Anwendungsfälle

- (1) Räumungsprüfung auf Zeit ist erforderlich für den Zugfolgeabschnitt hinter dem letzten Hauptsignal des Zentralblockbereichs, wenn sich am Ende dieses Zugfolgeabschnitts
- ein Formhauptsignal oder
 - ein Lichthauptsignal, das nicht zugbewirkt auf Halt gestellt wird, befindet.

Betriebsstellenbuch

- (2) Im Betriebsstellenbuch muss Folgendes angeordnet werden:
- Es sind Zugfolgeabschnitte, für die Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss, zu nennen.
 - Wenn im Anschluss an eine Einzelräumungsprüfung Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung gebracht werden konnten, muss der Triebfahrzeugführer des ersten Zuges, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befahren soll, mit Befehl 12 -Grund Nr. 1 - beauftragt werden, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.

43 Räumungsprüfung vor Bedienen der Fahrstraßenhilfstaste

Anwendungsfälle

- (1) Bei Relaisstellwerken kann Blockstreckensicherung in Fahrstraßentechnik (Bahnhofstechnik) eingerichtet sein, z. B. bei
- den Stellwerksbauformen Sp Dr S600, Sp Dr S60, Sp Dr L60 und
 - der Stellwerksbauform MC L84 mit integriertem Streckenblock.

Wenn bei diesen Relaisstellwerken in einer Ausfahrzugstraße oder in einer Zugstraße bei einer Abzweigstelle nach dem Befahren durch einen Zug Abschnitte mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage nicht aufgelöst sind, obwohl sie nicht mehr als besetzt angezeigt werden und deshalb die Fahrstraße hilfsweise aufgelöst werden muss, ist anzuordnen, dass vor dem Bedienen - neben einer erforderlichen Abschnittsprüfung - stets eine Einzelräumungsprüfung durchzuführen ist.

Betriebsstellenbuch

- (2) Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

51 Voraussetzungen

Das Auswerten der Anzeigen kann für folgende Stellwerksbauformen unter Beachtung der aufgeführten Voraussetzungen zugelassen werden:

- (1) Sp Dr S600, Sp Dr S60 und Sp Dr L60: **Sp Dr S600,
Sp Dr S60
oder Sp Dr L
60**
- a) Das Auswerten der Anzeigen darf zugelassen werden, wenn nach DS 818 bei den Bauformen Sp Dr S600, Sp Dr S60 oder Sp Dr L60 Blockstreckensicherung mit Schaltmitteln der Fahrstraßentechnik in Fernstellbereichen eingerichtet ist.
 - b) Ist auf zweigleisigen Strecken Gleiswechselbetrieb nicht ständig eingerichtet, darf das Auswerten der Anzeigen nur zugelassen werden, wenn Zughilfsstraßen für Fahrten in das Gegengleis eingerichtet sind. Die unter a), c) oder d) genannten Voraussetzungen müssen für alle begrenzenden Zugmeldestellen und für alle sie verbindenden Streckengleise (Stellwerk und Strecke) ohne Einschränkungen oder Abweichungen gegeben sein.
 - c) Die Zugmeldestellen, die den Zugfolgeabschnitt begrenzen, müssen im selben Fernstellbereich liegen und müssen demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sein. In Fernsteuerbereichen darf das Auswerten der Anzeigen nicht zugelassen werden.
 - d) Zwischen den begrenzenden Zugmeldestellen nach c) darf je Streckengleis nur ein Zugfolgeabschnitt eingerichtet sein. In diesem Zugfolgeabschnitt darf keine Anschlussstelle oder Ausweichanschlussstelle liegen.
- (2) Zentralblock MC L84N: **Zentralblock
MC L84N**
- a) Für Zugfolgeabschnitte mit Anschlussstellen oder Ausweichanschlussstellen darf das Auswerten der Anzeigen nur zugelassen werden, wenn ein Blocküberwachungsmelder (BLÜM) vorhanden ist.
 - b) Zwischen zwei Zugmeldestellen, die demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, darf das Auswerten der Anzeigen nur zugelassen werden, wenn das Auswerten für alle Streckengleise - bei einer Unterteilung in mehrere Zugfolgeabschnitte für alle Zugfolgeabschnitte - einheitlich anwendbar ist.
 - c) Sind die benachbarten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt, müssen richtungsweise einheitliche Regeln gegeben sein.
- (3) Zentralblock Zb S660: **Zentralblock
Zb S660**
- a) Für Zugfolgeabschnitte mit Anschlussstellen oder Ausweichanschlussstellen darf das Auswerten der Anzeigen nicht zugelassen werden.
 - b) Zwischen zwei Zugmeldestellen, die demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, darf das Auswerten der Anzeigen nur zugelassen werden, wenn das Auswerten für alle Streckengleise - bei einer Unterteilung in mehrere Zugfolgeabschnitte für alle Zugfolgeabschnitte - einheitlich anwendbar ist.
 - c) Sind die benachbarten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt, müssen richtungsweise einheitliche Regeln gegeben sein.
- (4) Fernsteuerzentrale F 70 mit ferngesteuertem Zentralblock MC L84N oder Zb S660: **Fernsteuerzentrale F 70
mit ferngesteuertem
Zentralblock
MC L84N oder
Zb S660**
- a) Zwischen zwei Zugmeldestellen, die demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, darf das Auswerten der Anzeigen nur zugelassen werden, wenn das Auswerten für alle Streckengleise - bei einer Unterteilung in mehrere Zugfolgeabschnitte für alle Zugfolgeabschnitte - einheitlich anwendbar ist.
 - b) Sind die benachbarten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt, müssen richtungsweise einheitliche Regeln gegeben sein.

Fernsteuerzentrale DUS 500 mit ferngesteuertem Zentralblock MC L84N oder Zb S660

- (5) Fernsteuerzentrale DUS 500 mit ferngesteuertem Zentralblock MC L84N oder Zb S660:
- a) Die technischen Voraussetzungen für eine Anwendung des Verfahrens werden von der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik bekannt gegeben.
 - b) Zwischen zwei Zugmeldestellen, die demselben Fahrdienstleiter zugeteilt sind, darf das Auswerten der Anzeigen nur zugelassen werden, wenn das Auswerten für alle Streckengleise - bei einer Unterteilung in mehrere Zugfolgeabschnitte für alle Zugfolgeabschnitte - einheitlich anwendbar ist.
 - c) Sind die benachbarten Zugmeldestellen nicht demselben Fahrdienstleiter zugeteilt, müssen richtungsweise einheitliche Regeln gegeben sein.

52 Anwendungsfälle

Das Auswerten der Anzeigen darf für folgende Anwendungsfälle zugelassen werden:

1. Ein Zug soll an einem Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal oder an einem LZB-Halt am Anfang eines Zugfolgeabschnittes vorbeifahren.
2. Ein Zug soll in einem Zugfolgeabschnitt für anzeigegeführte Züge signalgeführt weiterfahren, dessen Ende gekennzeichnet ist durch ein Blockkennzeichen der freien Strecke.

53 Verbot der Anwendung

Das Auswerten von Anzeigen darf nicht zugelassen werden für Zugfolgeabschnitte, an deren Ende sich

- in Formhauptsignal oder
- ein Lichthauptsignal, das nicht zugbewirkt auf Halt gestellt wird,

befindet.

54 Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch sind die für das Auswerten der Anzeigen zugelassenen Anwendungsfälle und Zugfolgeabschnitte zu nennen.

61 Bedingungen

- (1) Es gilt Folgendes:
- a) Ein Rückmeldeposten darf
 - auf zweigleisigen Strecken,
 - bei Räumungsprüfung auf Zeit,
 - auf einer selbsttätigen Blockstelle zwischen dem betroffenen Zugfolgeabschnitt und der Räumungsprüfstelle und
 - für jedes Gleis für nur ein Blocksignal eingesetzt werden.

- b) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss angeordnet werden, dass der Rückmeldeposten vor der ersten Fahrt auf dem Gegengleis zurückgezogen werden muss.
- (2) Der Rückmeldeposten muss von seinem Standort aus das selbsttätige Blocksignal und die Signal-Zugschlussstelle sehen können.

62 Räumungsprüfung

Die Räumungsprüfung durch Rückmeldeposten darf erst eingeführt werden, wenn die Räumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt worden ist, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt vor der Besetzung der selbsttätigen Blockstelle zuletzt befahren hat. Die Räumungsprüfung durch Rückmeldeposten muss eingeführt sein, bevor die folgende Zugfahrt zugelassen wird.

63 Verständigen

Der Rückmeldeposten ist über die Zugfahrten zu verständigen. Er hat sich mit der Bezeichnung des selbsttätigen Blocksignals, an dem er eingesetzt ist, zu melden.

64 Unterrichten

Mitarbeiter, die als Rückmeldeposten eingesetzt werden, müssen über ihre Aufgaben und in die Örtlichkeit eingewiesen sein.

65 Betriebsstellenbuch, Beta

Wenn Rückmeldeposten zugelassen werden, sind Regeln zu den Abschnitten 61 bis 63, die Signal-Zugschlussstelle des selbsttätigen Blocksignals und die Art der Verständigung des Rückmeldepostens im Betriebsstellenbuch oder in der Beta bekanntzugeben.

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Selbstblock im ESTW	408.1247 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Räumungsprüfstelle bei selbsttätigem Streckenblock bestimmen	408.0247 1
31 - 32	Einfahrt melden	408.0247 3 (2)
41 - 42	Einzelräumungsprüfung - Besonderheiten	408.0247 4 (1) a), (1) b) und (1) c)
61 - 65	Rückmeldeposten einsetzen	408.0247 5 (7)
71 - 72	Auf die Feststellung verzichten, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist	408.0247 6 (1) c)

21 Bedingungen

Wenn bei Selbstblock

- a) eine Zugfolgestelle, die keine Zugmeldestelle ist, örtlich mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist,
- b) der Fahrdienstleiter die Signale der Zugfolgestelle bedient und
- c) der Fahrdienstleiter die Feststellungen nach 408.0241 Abschnitt 4 treffen kann

darf die Zugfolgestelle zur Räumungsprüfstelle erklärt werden.

22 Betriebsstellenbuch

Die Zugfolgestelle wird im Betriebsstellenbuch zur Räumungsprüfstelle bestimmt.

31 Meldung des Bedieners

Wenn das Hauptsignal nicht zugbewirkt auf Halt gestellt wird und nicht vom Fahrdienstleiter bedient wird, muss der Bediener die Einfahrt der Züge melden. Die Meldung lautet:

„Zug (Nummer) mit Schluss eingefahren, Signal (Bezeichnung) auf Halt.“

32 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

41 Einzelräumungsprüfung bei Bahnhöfen mit Blockkennzeichen

- (1) Bei Bahnhöfen, in denen Blockkennzeichen vorhanden sind, ist bei Anlässen **Anlässe** nach 408.0247 Abschnitt 4 Absatz (1) a) und b) sowie bei Anlässen nach

408.0652 Abschnitt 1 Absatz (4) Einzelräumungsprüfung bei allen Blockstellen für anzeigegeführte Züge zwischen Ausfahrtsignal (jeweils einschließlich) und Bahnhofsgrenze erforderlich.

Betriebsstellenbuch

- (2) Im Betriebsstellenbuch sind die Ausfahrtsignale und Blockkennzeichen, bei denen bei Anlässen nach 408.0247 Abschnitt 4 Absatz (1) a) und b) sowie bei Anlässen nach 408.0652 Abschnitt 1 Absatz (4) Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, zu nennen.

42 Räumungsprüfung auf Zeit bei selbsttätigem Streckenblock einführen

Anwendungsfälle

- (1) Räumungsprüfung auf Zeit ist erforderlich
1. für den Zugfolgeabschnitt hinter einem Ausfahrtsignal, selbsttätigen Blocksignal oder hinter dem Blocksignal einer Abzweigstelle, wenn sich am Ende dieses Zugfolgeabschnitts
 - ein Formhauptsignal oder
 - ein Lichthauptsignal, das nicht zugbewirkt auf Halt gestellt wird, befindet,
 2. wenn es sich um Zugfolgeabschnitte mit Gleisstromkreisen und Dreilaugenmotorrelais handelt,

Betriebsstellenbuch

- (2) Im Betriebsstellenbuch muss Folgendes angeordnet werden:
- Es sind die Zugfolgeabschnitte, für die Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss, zu nennen.
 - Wenn im Anschluss an eine Einzelräumungsprüfung Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung gebracht werden konnten, muss der Triebfahrzeugführer des ersten Zuges, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befahren soll, mit Befehl 12 -Grund Nr. 1 - beauftragt werden, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.

61 Bedingungen

- (1) Es gilt Folgendes:
- a) Ein Rückmeldeposten darf
 - auf zweigleisigen Strecken,
 - bei Räumungsprüfung auf Zeit,
 - auf einer selbsttätigen Blockstelle zwischen dem betroffenen Zugfolgeabschnitt und der Räumungsprüfstelle und
 - für jedes Gleis für nur ein Blocksignal eingesetzt werden.
 - b) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss angeordnet werden, dass der Rückmeldeposten vor der ersten Fahrt auf dem Gegengleis zurückgezogen werden muss.
- (2) Der Rückmeldeposten muss von seinem Standort aus das selbsttätige Blocksignal und die Signal-Zugschlussstelle sehen können.

62 Räumungsprüfung

Die Räumungsprüfung durch Rückmeldeposten darf erst eingeführt werden, wenn die Räumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt worden ist, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt vor der Besetzung der selbsttätigen Blockstelle zuletzt befahren hat. Die Räumungsprüfung durch Rückmeldeposten muss eingeführt sein, bevor die folgende Zugfahrt zugelassen wird.

63 Verständigen

Der Rückmeldeposten ist über die Zugfahrten zu verständigen. Er hat sich mit der Bezeichnung des selbsttätigen Blocksignals, an dem er eingesetzt ist, zu melden.

64 Unterrichten

Mitarbeiter, die als Rückmeldeposten eingesetzt werden, müssen über ihre Aufgaben und in die Örtlichkeit eingewiesen sein.

65 Betriebsstellenbuch, Beta

Wenn Rückmeldeposten zugelassen werden, sind Regeln zu den Abschnitten 61 bis 63, die Signal-Zugschlussstelle des selbsttätigen Blocksignals und die Art der Verständigung des Rückmeldepostens im Betriebsstellenbuch oder in der Beta bekanntzugeben.

71 Sachverhalt

- (1) Bei der Räumungsprüfung muss der Bediener des Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle feststellen, dass **Feststellungen**
 - a) der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist,
 - b) der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat und
 - c) das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle der Räumungsprüfstelle Halt zeigt und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erloschen ist.
- (2) Nach den Regeln in 408.0247 Abschnitt 6 Absatz (1) c) darf der Bediener eines ESTW die Feststellung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage hinter dem Hauptsignal als frei angezeigt wird. **Grundsatz**

Voraussetzung hierfür ist, dass sich die Signal-Zugschlussstelle der Räumungsprüfstelle innerhalb des ersten Gleis- oder Weichenabschnitts der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage hinter dem Hauptsignal befindet.
- (3) Befindet sich die Signal-Zugschlussstelle hinter dem Hauptsignal der Räumungsprüfstelle nicht innerhalb des ersten Gleis- oder Weichenabschnitts der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage, muss der Gleis- oder Weichenabschnitt ermittelt werden, in dem sich die Signal-Zugschlussstelle befindet. **Signal-Zugschlussstelle**

Es ist vorzuschreiben, dass zur Anwendung der Regeln nach 408.0247 Abschnitt 6 Absatz (1) c) der ermittelte Gleis- oder Weichenabschnitt mit Signal-Zugschlussstelle und die davor liegenden Gleis- oder Weichenabschnitte bis zum Hauptsignal der Räumungsprüfstelle frei anzeigen müssen.

72 Betriebsstellenbuch

Der nach Abschnitt 71 Absatz (3) ermittelte Gleis- oder Weichenabschnitt mit Signal-Zugschlussstelle und die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Räumungsprüfung - Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock im ESTW	408.1248 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Räumungsprüfstelle bei selbsttätigem Streckenblock bestimmen	408.0248 1
31 - 32	Einfahrt melden	408.0248 3 (2)
41 - 42	Einzelräumungsprüfung - Besonderheiten	408.0248 4 (1) a), (1) b), und (1) c)
61 - 65	Rückmeldeposten einsetzen	408.0248 5 (7)
71 - 72	Auf die Feststellung verzichten, dass der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist	408.0248 6 (1) c)

21 Bedingungen

Wenn bei Zentralblock

- a) eine Zugfolgestelle, die keine Zugmeldestelle ist, örtlich mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist,
- b) der Fahrdienstleiter die Signale der Zugfolgestelle bedient und
- * c) der Fahrdienstleiter die Feststellungen nach Ril 408.0241 Abschnitt 4 treffen kann

darf die Zugfolgestelle zur Räumungsprüfstelle erklärt werden.

22 Betriebsstellenbuch

Die Zugfolgestelle wird im Betriebsstellenbuch zur Räumungsprüfstelle bestimmt.

31 Meldung des Bedieners

Wenn das Hauptsignal nicht zugbewirkt auf Halt gestellt wird und nicht vom Fahrdienstleiter bedient wird, muss der Bediener die Einfahrt der Züge melden. Die Meldung lautet:

„Zug (Nummer) mit Schluss eingefahren, Signal (Bezeichnung) auf Halt.“

32 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

- * **41 Einzelräumungsprüfung bei Bahnhöfen und Abzweigstellen mit Blockkennzeichen**

- * (1) Bei Bahnhöfen und Abzweigstellen, in denen Blockkennzeichen vorhanden **Anlässe**

sind, ist bei Anlässen nach Ril 408.0248 Abschnitt 4 Absatz (1) a) und b) sowie bei Anlässen nach Ril 408.0652 Abschnitt 1 Absatz (4) und Ril 408.0653 Abschnitt 1 Absatz (4) Einzelräumungsprüfung bei allen Blockstellen für anzeigeführte Züge zwischen Ausfahrtsignal, Blocksignal bzw. dem letzten Signal Ne 14 des Bahnhofs oder der Abzweigstelle (jeweils einschließlich) und Bahnhofsgrenze bzw. Grenze der Abzweigstelle erforderlich.

Betriebsstellenbuch

- (2) Im Betriebsstellenbuch sind die Ausfahrtsignale, Blocksignale, Signale Ne 14 und Blockkennzeichen, bei denen bei Anlässen nach Ril 408.0248 Abschnitt 4 Absatz (1) a) und b) sowie bei Anlässen nach Ril 408.0652 Abschnitt 1 Absatz (4) und Ril 408.0653 Abschnitt 1 Absatz (4) Einzelräumungsprüfung erforderlich ist, zu nennen.

42 Räumungsprüfung auf Zeit bei selbsttätigem Streckenblock einführen

Anwendungsfall

- (1) Räumungsprüfung auf Zeit ist erforderlich für den Zugfolgeabschnitt hinter dem letzten Hauptsignal des Zentralblockbereichs, wenn sich am Ende dieses Zugfolgeabschnitts
- ein Formhauptsignal oder
 - ein Lichthauptsignal, das nicht zugbewirkt auf Halt gestellt wird, befindet.

Betriebsstellenbuch

- (2) Im Betriebsstellenbuch muss Folgendes angeordnet werden:
- Es sind die Zugfolgeabschnitte, für die Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden muss, zu nennen.
 - Wenn im Anschluss an eine Einzelräumungsprüfung Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung gebracht werden konnten, muss der Triebfahrzeugführer des ersten Zuges, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt nach Eintritt der Störung befahren soll, mit Befehl 12 - Grund Nr. 1 - beauftragt werden, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren.

61 Bedingungen

- (1) Es gilt Folgendes:
- a) Ein Rückmeldeposten darf
- auf zweigleisigen Strecken,
 - bei Räumungsprüfung auf Zeit,
 - auf einer selbsttätigen Blockstelle zwischen dem betroffenen Zugfolgeabschnitt und der Räumungsprüfstelle und
 - für jedes Gleis für nur ein Blocksignal eingesetzt werden.
- b) Wo Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, muss angeordnet werden, dass der Rückmeldeposten vor der ersten Fahrt auf dem Gegengleis zurückgezogen werden muss.
- (2) Der Rückmeldeposten muss von seinem Standort aus das selbsttätige Blocksignal und die Signal-Zugschlussstelle sehen können.

62 Räumungsprüfung

Die Räumungsprüfung durch Rückmeldeposten darf erst eingeführt werden, wenn die Räumungsprüfung bei dem Zug durchgeführt worden ist, der den betroffenen Zugfolgeabschnitt vor der Besetzung der selbsttätigen Blockstelle zuletzt befahren hat. Die Räumungsprüfung durch Rückmeldeposten muss eingeführt sein, bevor die folgende Zugfahrt zugelassen wird.

63 Verständigen

Der Rückmeldeposten ist über die Zugfahrten zu verständigen. Er hat sich mit der Bezeichnung des selbsttätigen Blocksignals, an dem er eingesetzt ist, zu melden.

64 Unterrichten

Mitarbeiter, die als Rückmeldeposten eingesetzt werden, müssen über ihre Aufgaben und in die Örtlichkeit eingewiesen sein.

65 Betriebsstellenbuch, Beta

Wenn Rückmeldeposten zugelassen werden, sind Regeln zu den Abschnitten 61 bis 63, die Signal-Zugschlussstelle des selbsttätigen Blocksignals und die Art der Verständigung des Rückmeldepostens im Betriebsstellenbuch oder in der Beta bekanntzugeben.

71 Sachverhalt

- (1) Bei der Räumungsprüfung muss der Bediener des Hauptsignals bzw. der virtuellen Blockstelle feststellen, dass **Feststellungen**
 - a) der Zug an der Signal-Zugschlussstelle des Hauptsignals oder des Signals Ne 14 der Räumungsprüfstelle vorbeigefahren ist,
 - b) der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat und
 - c) das Hauptsignal bzw. die virtuelle Blockstelle der Räumungsprüfstelle Halt zeigt und der Melder des Signals Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 erloschen ist.
- * (2) Nach den Regeln in Ril 408.0248 Abschnitt 6 Absatz (1) c) darf der Bediener eines ESTW die Feststellung nach Absatz (1) a) ersetzen durch die Feststellung, dass der Zug auf der Räumungsprüfstelle angekommen ist und der erste Gleis- oder Weichenabschnitt der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage hinter dem Hauptsignal als frei angezeigt wird. **Grundsatz**

Voraussetzung hierfür ist, dass sich die Signal-Zugschlussstelle der Räumungsprüfstelle innerhalb des ersten Gleis- oder Weichenabschnitts der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage hinter dem Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 befindet.
- (3) Befindet sich die Signal-Zugschlussstelle hinter dem Hauptsignal oder Signal Ne 14 der Räumungsprüfstelle nicht innerhalb des ersten Gleis- oder Weichenabschnitts der selbsttätigen Gleisfreimeldeanlage, muss der Gleis- oder Weichenabschnitt ermittelt werden, in dem sich die Signal-Zugschlussstelle befindet. **Signal-Zugschlussstelle**
- * Es ist vorzuschreiben, dass zur Anwendung der Regeln nach Ril 408.0248 Abschnitt 6 Absatz (1) c) der ermittelte Gleis- oder Weichenabschnitt mit Signal-Zugschlussstelle und die davor liegenden Gleis- oder Weichenabschnitte

bis zum Hauptsignal bzw. Ne 14 der Räumungsprüfstelle frei anzeigen müssen.

72 Betriebsstellenbuch

Der nach Abschnitt 71 Absatz (3) ermittelte Gleis- oder Weichenabschnitt mit Signal-Zugsschlussstelle und die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Hauptsignale bedienen	408.1251 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Ausfahrtsignal vor dem Einfahrtsignal auf Fahrt stellen	408.0251 2 (5)
31 - 33	Zugschluss feststellen	408.0251 3 (1) a)
41 - 47	Zugschlussstellen bestimmen	408.0251 7

21 Grundsatz

Wenn der Bremsweg zwischen Einfahrtsignal bzw. dem Zwischensignal und dem Ausfahrtsignal kürzer als der Bremsweg der Strecke ist und für alle durchfahrenden Züge

- a) in den Spalten 2 oder 3a des Buchfahrplans keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen ist, die den verkürzten Abstand der Signale berücksichtigt oder
- b) der verkürzte Bremsweg beim Festsetzen der Mindestbremswert nicht berücksichtigt worden ist,

muss das Stellen des Einfahrtsignals bzw. Zwischensignals vor dem Ausfahrtsignal verboten werden.

22 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

31 Erkennbarkeit durch den Bediener

Wenn der Zugschluss bei einfahrenden Zügen nach dem Anhalten am gewöhnlichen Halteplatz nicht festgestellt werden kann, dürfen folgende Regeln gegeben werden:

- a) Das Einfahrtsignal darf erst auf Halt gestellt werden, wenn nach der Weiterfahrt des Zuges der für die Signalbedienung zuständige Bediener den Zugschluss festgestellt hat. Diese Regelung gilt nur für solche Züge, deren Zugbildung während des Haltens am gewöhnlichen Halteplatz nicht verändert wird.
- b) Stehen Mitarbeiter zur Verfügung, dürfen diese als Zugschlussmeldeposten nach Modul 408.1241 Abschnitte 21 - 23 eingesetzt werden.
- c) Es darf zugelassen werden, dass der Triebfahrzeugführer nach Modul 408.0261 Abschnitt 5 Absatz (1) b) oder 408.0261 Abschnitt 5 Absatz (2) für den eigenen Zug eine Zugvollständigkeitsmeldung abgibt. Diese Regelung ist nur dort vorzusehen, wo der Bediener des Signals feststellen kann, dass der Zug die Signal-Zugschlussstelle geräumt hat.

32 Verzicht

Wo bei angepasstem selbsttätigen Streckenblock das Einfahrsignal oder Blocksignal nicht zugbewirkt auf Halt gestellt wird, darf zugelassen werden, dass das Signal auf Halt gestellt wird, wenn der Zug an der Signal-Zugschlussstelle vorbeigefahren ist, ohne dass ein Zeichen des Zugschlusssignals erkannt worden ist.

33 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch zu geben.

41 Signal-Zugschlussstelle bestimmen

Die Signal-Zugschlussstellen sind so zu bestimmen, dass zwischen dem Hauptsignal oder der virtuellen Blockstelle und der Signal-Zugschlussstelle mindestens der Durchrutschweg bzw. Gefahrpunktabstand vorhanden ist.

42 Fahrstraßen-Zugschlussstelle bestimmen

Grundsatz

- (1) Die Fahrstraßen-Zugschlussstelle für die Fahrstraßenauflösung (hierzu zählen das Auflösen der Fahrstraße und das Blocken des Zustimmung- oder Befehlsempfangsfeldes) oder für das Zurücklegen des Fahrstraßenhebels ist so zu bestimmen, dass ein fahrender Zug durch Umstellen von Weichen oder Flankenschutzeinrichtungen nicht gefährdet werden kann. Werden statt des Fahrstraßenhebels andere Einrichtungen verwendet, sind diese zu nennen.

Zustimmungs- oder Befehlsempfangsfelder

- (2) Bei Zustimmungs- oder Befehlsempfangsfeldern, die keine Weichen verschließen oder nur solche, die auch unter Verschluss eines folgenden Hauptsignals sind, darf die Fahrstraßen-Zugschlussstelle für das Blocken des Zustimmung- oder Befehlsempfangsfeldes bis an die Grenze des Fahrwegprüfbezirks gelegt werden. Die Fahrstraßen-Zugschlussstelle gilt dann für Züge, die den Stellwerksbereich durchfahren. Wenn die Zugschlussstellen in ein Verzeichnis nach Muster im Abschnitt 47 eingetragen werden, sind diese Fahrstraßen-Zugschlussstellen durch das Zeichen „+“ zu kennzeichnen.

Weichenbereich

- (3) Fahrstraßen-Zugschlussstellen müssen nur dann bestimmt werden, wenn der durch den Fahrstraßenhebel gesicherte Weichenbereich durchfahren wird.

Wird der Weichenbereich nicht durchfahren, darf die Fahrstraße aufgelöst, das Zustimmung- oder Befehlsempfangsfeld geblockt oder der Fahrstraßenhebel zurückgelegt werden, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz - wenn im Fahrweg mehrere gewöhnliche Halteplätze liegen, am letzten gewöhnlichen Halteplatz - zum Halten gekommen ist. Wenn die Zugschlussstellen in ein Verzeichnis nach Muster im Abschnitt 47 eingetragen werden, muss in die betreffende Spalte das Zeichen „/.“ gesetzt werden.

Fahrstraßen-Zugschlussstellen müssen für Fahrstraßen bestimmt werden, auf denen

- a) Durchfahrten zugelassen sind oder
- b) zwar keine Durchfahrten zugelassen sind, wo aber bei Halt des Zuges am gewöhnlichen Halteplatz - wenn im Fahrweg mehrere gewöhnliche Halteplätze liegen, am letzten gewöhnlichen Halteplatz - der Zug den durch Fahrstraßenfestlegung gesicherten Weichenbereich verlassen hat.

- (4) Die Fahrstraßen-Zugschlussstelle für die Fahrstraßenauflösung fällt mit der Fahrstraßen-Zugschlussstelle für das Zurücklegen des Fahrstraßenhebels zusammen, wenn die Fahrstraße auf der Stelle aufgelöst wird, auf der auch der Fahrstraßenhebel zurückgelegt wird. **Fahrstraßen-Zugschlussstelle fällt zusammen**

43 Signal-Zugschlussstelle und Fahrstraßen-Zugschlussstelle zusammenlegen

Wird der Fahrstraßenhebel nach Zurücklegen des Signalhebels frei oder werden Weichen oder Gleissperren durch Signaldraht geriegelt, darf das Signal erst auf Halt gestellt werden, wenn der fahrende Zug durch Umstellen von nicht gesicherten Weichen oder Gleissperren nicht mehr gefährdet werden kann. In diesen Fällen ist die Signal-Zugschlussstelle mit der Fahrstraßen-Zugschlussstelle zusammenzulegen.

44 Zugschlussstellen kennzeichnen

Zugschlussstellen sind auffällige Punkte zuzuordnen, wie Stellwerke, Signale, Maste. Fehlt ein solcher Punkt, ist eine besondere Kennzeichnung vorzusehen, z. B. weißer Pfahl oder weiße Tafel.

45 Zugschlussstellen für Stellwerke oder andere Stellen bestimmen

Signal-Zugschlussstellen oder Fahrstraßen-Zugschlussstellen sind für Stellwerke mit Signal- oder Fahrstraßenhebeln oder für Stellen, auf denen sich Einrichtungen für Fahrstraßenauflösung oder für Zustimmungs- oder Befehlsempfang, Schlüssel tafeln oder Schlüsselbretter befinden oder auf denen Zugschlussmeldungen zu geben sind, zu bestimmen.

46 Betriebsstellenbuch

Signal-Zugschlussstellen oder Fahrstraßen-Zugschlussstellen sind im Betriebsstellenbuch zu benennen. Wenn die Zugschlussstellen in einem Verzeichnis aufgenommen werden, muss das Muster nach Abschnitt 47 verwendet werden.

47 Muster für Verzeichnis der Zugschlussstellen

(1) Verzeichnis der Zugschlussstellen

Verzeichnis der Zugschlussstellen

für _____

Erläuterung

Das Zeichen

"/." bedeutet, dass die Einrichtungen bedient werden dürfen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist,

„+“ bedeutet, dass die Zugschlussstelle für Züge gilt, die den Stellwerksbereich durchfahren.

1	2	3	4	5	6	7
Bei der Fahrt des Zuges		Signal-Zugschlussstelle	Fahrstraßen-Zugschlussstelle			
auf Signal	nach	Signal auf Halt stellen oder Signalhebel zurücklegen, wenn der Zug mit Schlussignal vorbeigefahren ist	Fahrstraße auflösen,	Fahrstraßenhebel zurücklegen,	Zustimmungsempfangsfeld blocken,	Befehlsempfangsfeld blocken,
		an	wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder vorbeigefahren ist an	an	an	an

(2) Verzeichnis der Zugschlussstellen für Gleisbildstellwerke

Verzeichnis der Zugschlussstellen für Gleisbildstellwerke

für _____

Erläuterung

Das Zeichen

"/." bedeutet, dass die Einrichtungen bedient werden dürfen, wenn der Zug zum Halten gekommen ist.

1	2	3	4	5	6
Bei der Fahrt des Zuges		Signal-Zugschlussstelle		Fahrstraßen-Zugschlussstelle	
auf Signal	nach	Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlussignal vorbeigefahren ist an	Gleis- oder Weichenabschnitt ... verlassen hat	Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am letzten gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen oder vorbeigefahren ist an	Gleis- oder Weichenabschnitt ... verlassen hat



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter untersagen, Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zulassen	408.1301 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter untersagen	408.2301 1 (2) a)
51 - 52	Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zulassen	408.2301 1 (2) b)

21 Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter untersagen

Das Fahren, ohne dass ein streckenkundiger Mitarbeiter beigegeben wird, ist zu untersagen

1. auf Strecken mit Lichthauptsignalen, die zugleich Vorsignalfunktion besitzen und nicht mit Vorsignalmastschild (DV 301) gekennzeichnet sind,
2. für Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer, wenn auf der Strecke Schutzstrecken zu befahren sind, die nicht durch Signal EI 1v, das in der Regel im halben Bremswegabstand vor Signal EI 1 aufgestellt ist, vorangekündigt werden; dabei ist zu berücksichtigen, dass Signal EI 1v bei einfachen örtlichen Verhältnissen nicht gezeigt wird, also nicht erforderlich ist,
3. auf der Strecke Augsburg - Donauwörth,
4. auf Strecken mit Zugleitbetrieb,
5. auf Strecken mit signalisiertem Zugleitbetrieb,
6. auf Strecken mit Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignale,
7. auf Steilstrecken.

22 Streckenbuch

Die Strecken nach Abschnitt 21 sind in den Angaben für das Streckenbuch bekanntzugeben.

51 Auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zulassen

Wenn ein Triebfahrzeugführer nicht streckenkundig ist und ein streckenkundiger Mitarbeiter nicht beigegeben werden kann, darf die zulässige Geschwindigkeit auf Nebenbahnen von 40 km/h gemäß Modul 492.0755 Abschnitt 6.1 auf die Streckengeschwindigkeit, höchstens 100 km/h, heraufgesetzt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Hauptsignale sind entsprechend EBO § 14 Abs. 12 vorsignalisiert.
- Signale Ne 3 (Vorsignalbaken) sind nach den Regeln für Hauptbahnen aufgestellt.
- Die Strecke ist mit PZB ausgerüstet.
- Die Sicherung der Bahnübergänge entspricht den Anforderungen der Sicherung von Bahnübergängen auf Hauptbahnen nach EBO § 11.
- Der Triebfahrzeugführer muss für technisch gesicherte Bahnübergänge keine besonderen Einschaltkriterien beachten.
- Die Strecke ist mit Hektometerzeichen wie auf Hauptbahnen ausgerüstet.

Für Nebenbahnen ist zu prüfen, ob die vorgenannten Kriterien erfüllt sind und welche zulässige Geschwindigkeit festzulegen ist.

52 Streckenbuch

Die von der Regel abweichende zulässige Geschwindigkeit ist in den Angaben für das Streckenbuch bekanntzugeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug vorbereiten, manuelle ETCS-Levelwahl	408.1321 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 23	Regeln zur manuellen ETCS-Levelwahl geben	408.2321 3

21 Abweichende Regeln zur ETCS-Levelwahl

Abweichend vom Grundsatz in 408.2321 Abschnitt 3 müssen im Streckenbuch in folgenden Fällen Regeln zur ETCS-Levelwahl gegeben werden:

- (1) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale mit Trusted Area muss der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 wählen.
- (2) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale und ohne Trusted Area gilt folgendes:
 - a) In Hauptgleisen mit Flankenschutzweichen darf der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 wählen.
 - b) In Hauptgleisen ohne Flankenschutzweichen darf der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 wählen, wenn das führende Fahrzeug bei ETCS-Levelwahl mindestens 300 m vor dem Signal Ne 14 steht.
- (3) Auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen und Trusted Area darf der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 wählen, wenn der Zug eine Strecke mit ETCS-Level 2 befahren soll.
- * (4) An Zufahrtsicherungssignalen muss der Triebfahrzeugführer eines Zuges, der in Richtung einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale fährt, ETCS-Level 2 wählen.
- (5) An mit Signalen Ne 14 gekennzeichneten Hauptsignalen, die unmittelbar vor einem Zufahrtsicherungssignal angeordnet sind, muss der Triebfahrzeugführer eines Zuges, der in Richtung einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale fährt, ETCS-Level 2 wählen.
- (6) Wird auf einer Betriebsstelle mit ETCS-Level 2 und Hauptsignalen mit dem führenden Triebfahrzeug vor Beginn einer Zugfahrt rangiert und soll der Zug anschließend eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale befahren, muss der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 wählen.

22 Kontaktdaten der ETCS-Zentrale

In den Fällen nach Abschnitt 21 müssen dem Triebfahrzeugführer die Kontaktdaten zur ETCS-Zentrale (RBC) bekanntgegeben werden. Da die RBC-Kontaktdaten in den Fahrzeugen am MFD in unterschiedlichem Format eingegeben werden können, wird zwischen einer Eingabe von drei oder vier Zahlenblöcken unterschieden. Die Kontaktdaten sind dem ETCS-Übersichtsplan am Sitz der ETCS-Zentrale zu entnehmen. Dabei sind darin enthaltenen Angaben wie folgt ins Streckenbuch zu übertragen:

Bezeichnung ETCS-Übersichtsplan	Bezeichnung Streckenbuch – 3 Zahlenblöcke	Bezeichnung Streckenbuch – 4 Zahlenblöcke
NID_MN	GSM-R-Netz	GSM-R-Netz
RBC ETCS identity	RBC-Nummer	-
NID_C	-	RBC-Land
NID_RBC	-	RBC-ID
NID_RADIO	RBC-Tel.-Nr.	RBC-Tel.-Nr.

23 Streckenbuch

- (1) Betriebsstellen nach Abschnitt 21 Absatz (1) bis (3) und (6) bzw. Signale nach Abschnitt 21 Absatz (4) und (5) und Kontaktdaten zur ETCS-Zentrale nach Abschnitt 22 müssen in den Angaben für das Streckenbuch genannt werden.
- (2) In den Angaben für das Streckenbuch ist bei Hauptgleisen nach Abschnitt 21 Absatz (2) b) ist in der Spalte „Signale“ der Vermerk „)*“ einzutragen. Der Vermerk ist am Ende der Tabelle wie folgt zu erläutern: „)* Wenn das führende Fahrzeug mind. 300 m vor dem mit Signal steht, kann das ETCS-Fahrzeuggerät nach dem Start in ETCS-Betriebsart SR bis zum Ne 14 in die ETCS-Betriebsart OS wechseln.“

Betriebsstelle	Signale	Erforderlich für Richtung	Rufnummer	
			a) GSM-R-Netz b) RBC-Nummer c) RBC-Tel. Nr.	a) GSM-R-Netz b) RBC Land c) RBC ID d) RBC-Tel. Nr.
Erfurt	01P82 01P83 01P84 01P85 01P86 01ZW401 01ZW402 01ZW411 01ZW413 01ZW309 01ZW396	Großbrennbach	a) 26210 b) 1286954 c) 0049 1835 999 00403	a) 26210 b) 78 c) 9002 d) 0049 1835 999 00403

Tabelle 1: Muster am Beispiel Bf Erfurt

Betriebsstelle	Signale	Erforderlich für Richtung	Rufnummern	
			a) GSM-R-Netz b) RBC-Nummer c) RBC-Tel. Nr.	a) GSM-R-Netz b) RBC Land c) RBC ID d) RBC-Tel. Nr.
Großbrennbach	65N2 65N3*) 65N4*) 65N5 65P2 65P3*) 65P4*) 65P5	Alle Richtungen	a) 26210 b) 1286953 c) 0049 1835 999 00404	a) 26210 b) 78 c) 9001 d) 0049 1835 999 00404

*) Wenn das führende Fahrzeug mind. 300 m vor dem mit Signal steht, kann das ETCS-Fahrzeuggerät nach dem Start in ETCS-Betriebsart SR bis zum Ne 14 in die ETCS-Betriebsart OS wechseln."

Tabelle 2: Muster am Beispiel Bf Großbrennbach



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Ergänzende Regeln zur Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof	408.1331 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Triebfahrzeugführer eines angehaltenen Zuges auf Bahnhöfen mit Gruppensignalen unterrichten	408.0331 3 (2) a) 408.2331 3 (2) a)
* * 31	Zustimmung zur Abfahrt bei Kennlicht	408.0331 2 b) 408.2331 2 g)
51 - 53	Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit	408.0331 3 (4) d) 408.2331 3 (4) d)
71 - 75	Regeln bei mehreren gewöhnlichen Halteplätzen zwischen zwei Hauptsignalen oder virtuellen Blockstellen geben	408.0331 3 (6) 408.2331 3 (6)

21 Triebfahrzeugführer eines angehaltenen Zuges auf Bahnhöfen mit Gruppensignalen unterrichten

Wenn ein planmäßig durchfahrender Zug durch ein Gruppensignal in einem Gleis angehalten worden ist, dass nicht durch ein Sperrsignal als Lichtsignal oder hohes Formsignal abgeschlossen ist, und das Gruppensignal für einen anderen Zug auf Fahrt gestellt werden soll, ist wie folgt zu verfahren:

Es ist anzuordnen, dass der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des angehaltenen Zuges vor Auffahrtstellen des Signals für einen anderen Zug unterrichten muss, dass die Fahrtstellung für seinen Zug nicht gilt, und dass er nur nach seiner besonderen Zustimmung nach 408.0331/408.2331 Abschnitt 3 Absatz (2) a) abfahren darf. Lässt der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer durch einen Mitarbeiter unterrichten, darf er das Signal für den anderen Zug erst auf Fahrt stellen, wenn ihm der Mitarbeiter bestätigt hat, dass der Zug verständigt ist.

22 Betriebsstellenbuch / Streckenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch und in den Angaben für das Streckenbuch bekanntzugeben.

31 Zustimmung zur Abfahrt bei Kennlicht

- (1) Ausfahrtsignale und Zwischensignale können wegen der zulässigen signal-
technischen Planungen (Halbregelabstand oder Langeinfahrt oder Langaus-
fahrt) Kennlicht zeigen. Der Fahrdienstleiter darf an folgenden Signalen der
Abfahrt mit Kennlicht zustimmen:
- a) Signale im halben Regelabstand (Halbregelabstand). Die Signale müssen
von der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik bestätigt werden.
 - b) Zwischensignale
 - c) Ausfahrtsignale, wenn ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges die Stellung
des folgenden Hauptsignals anzeigt.

Wenn der Fahrdienstleiter an diesen Signalen die Zustimmung zur Abfahrt
geben kann, sind die Hauptsignale mit ihrer Signalbezeichnung im Betriebs-
stellenbuch zu nennen. In den Angaben für das Streckenbuch sind die Be-
triebsstellen und die Hauptsignale mit ihrer Signalbezeichnung anzugeben.

51 Mehrere Züge stehen zur Abfahrt bereit

Stehen in einem Gleis mehrere Züge zur Abfahrt bereit, muss der Fahrdienstleiter in der Regel den Triebfahrzeugführer des zweiten und weiterer Züge darüber verständigen, dass er die Zustimmung außer durch Signal zusätzlich noch mündlich gibt.

Im Betriebsstellenbuch können ergänzende Regeln gegeben sein.

52 Ergänzende Regeln für Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter

- (1) Wenn auf einem Bahnhof regelmäßig mehrere Züge zur Abfahrt bereit stehen, deren Abfahrt am selben Signal zugestimmt wird, ist der Triebfahrzeugführer in den Angaben für das Streckenbuch anzuweisen, die Zustimmung des Fahrdienstleiters durch Signal erst dann als gültig anzusehen, nachdem der Fahrdienstleiter der Abfahrt zusätzlich mündlich zugestimmt hat. Wenn der Triebfahrzeugführer dermaßen angewiesen wurde, darf im Betriebsstellenbuch zugelassen werden, dass der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer nicht nach 408.0331/408.2331 Abschnitt 3 Absatz (4) b) verständigen muss.
- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer in den Angaben für das Streckenbuch angewiesen werden soll, sind:
 - a) in den Angaben für das Streckenbuch dem Triebfahrzeugführer die Züge zu nennen, bei denen zusätzlich zur Zustimmung mit Signal eine mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters erforderlich ist,
 - b) im Betriebsstellenbuch dem Fahrdienstleiter die Züge zu nennen, bei denen er vorab den Triebfahrzeugführer nicht darüber verständigen muss, dass er die Zustimmung außer durch Signal zusätzlich noch mündlich gibt.

Die betroffenen Züge dürfen:

- einzeln mit ihren Zugnummern genannt,
- nach Zuggattungen zusammengefasst und hierbei die Bezeichnung der Zuggattung, z. B. S-Bahn oder StadtExpress genannt oder
- wenn sie geteilt werden, z. B. durch „erster Teil des eingefahrenen Zuges“ oder „zweiter Teil des eingefahrenen Zuges“ oder nach Richtungen, in die die Züge fahren sollen, bezeichnet werden.

53 Betriebsstellenbuch / Angaben für das Streckenbuch

In Absprache mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Regeln im Betriebsstellenbuch und den Angaben für das Streckenbuch bekanntzugeben.

71 Regeln bei mehreren Halteplätzen zwischen zwei Hauptsignalen oder virtuellen Blockstellen geben

Bei Anlagen mit automatischer Auflösung des Durchrutschweges dürfen mehrere Halteplätze in einem Bahnhof nur dann vorhanden sein, wenn sich der vorletzte gewöhnliche Halteplatz nicht im selben Gleisfreimeldeabschnitt - auch nicht teilweise - des letzten gewöhnlichen Halteplatzes befindet.

72 Mündliche Zustimmung für beginnende Züge

Wenn ein Zug in einem Bahnhof zwischen zwei Hauptsignalen oder virtuellen Blockstellen an mehreren gewöhnlichen Halteplätzen hält, ist nach 408.0331/408.2331 Abschnitt 3 Absatz (6) eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nur am letzten gewöhnlichen Halteplatz erforderlich. Diese Erleichterung setzt voraus, dass der Zug sich auf einer gesicherten Zugstraße befindet und zuvor an einem Einfahr- oder Zwischensignal vorbeigefahren ist (dies gilt sinngemäß auch für Einfahrten vom Gegengleis). Die Regel gilt folglich nicht für einen beginnenden Zug. Ein beginnender Zug, der im selben Bahnhof noch an weiteren gewöhnlichen Halteplätzen hält, benötigt für die Abfahrt am ersten gewöhnlichen Halteplatz eine Zustimmung des Fahrdienstleiters nach den Grundregeln in 408.0331/408.2331 Abschnitte 1 und 2, wenn sich zwischen den Halteplätzen kein Hauptsignal oder keine virtuelle Blockstelle befindet. 408.0331/408.2331 Abschnitt 2 gibt keine Regeln für die Zustimmung zur Abfahrt für den Fall, dass ein beginnender Zug am ersten gewöhnlichen Halteplatz abfahren und - zunächst - lediglich bis zum zweiten gewöhnlichen Halteplatz fahren soll. Für diesen Fall darf im Betriebsstellenbuch/Angaben für das Streckenbuch zugelassen werden, dass der Fahrdienstleiter die Zustimmung auch mündlich geben darf. Die zulässige Geschwindigkeit bei mündlicher Zustimmung ist 40 km/h.

73 Regeln im Betriebsstellenbuch

Wenn auf einem Bahnhof mit mehreren gewöhnlichen Halteplätzen zwischen zwei Hauptsignalen regelmäßig Züge beginnen, die im selben Bahnhof noch an weiteren gewöhnlichen Halteplätzen halten, sind die Regeln nach Abschnitt 72 orts- und fahrtrichtungsgenau im Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

Beispiel für Bahnhof Mittelstadt:

„Bf Mittelstadt

408.0331 Abschnitt 3 Absatz (6)

Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen

Für die Richtung A - Z gilt: In Bft Hbf beginnende Züge, die auch im Bft Schulzentrum halten, dürfen im Bft Hbf auch auf mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters abfahren, wenn der Fahrdienstleiter nicht nach 408.0331 Abschnitt 2 zustimmen kann.“

Soweit erforderlich ist außerdem anzugeben, wie der Fahrweg gesichert werden muss, bevor der Fahrdienstleiter eine mündliche Zustimmung zur Abfahrt geben darf.

74 Regeln im Streckenbuch

In den Angaben für das Streckenbuch sind orts- und fahrtrichtungsgenau die Regeln nach Abschnitt 72 darzustellen, wenn auf einem Bahnhof mit mehreren gewöhnlichen Halteplätzen zwischen zwei Hauptsignalen oder virtuellen Blockstellen regelmäßig Züge beginnen, die im selben Bahnhof noch an weiteren gewöhnlichen Halteplätzen halten.

Beispiel für Bahnhof Mittelstadt mit den Bahnhofsteilen Hbf und Schulzentrum:

„Bf Mittelstadt

*

408.2331 Abschnitt 3 Absatz (6)

Mehrere gewöhnliche Halteplätze zwischen zwei Hauptsignalen

↑ Im Bft Hbf beginnende Züge, die auch im Bft Schulzentrum halten, dürfen im Bft Hbf auch auf mündliche Zustimmung des Fahrdienstleiters abfahren; die zulässige Geschwindigkeit ist 40 km/h.“

75 Fahrplan-Anordnung

In eine Fahrplan-Anordnung sind die nach den Abschnitten 73 und 74 zu gebenden Regeln sinngemäß aufzunehmen, wenn auf einem Bahnhof mit mehreren gewöhnlichen Halteplätzen zwischen zwei Hauptsignalen ausnahmsweise Züge beginnen, die im selben Bahnhof noch an weiteren gewöhnlichen Halteplätzen halten.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahrt des Zuges	408.1341 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
11 - 12	Zugvollständigkeitsmeldung bei Zugfahrten deren Zuggattungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist	408.2341 6 (4)
21 - 22	Bahnübergänge durch Zugpersonal sichern	408.2341A01 4 (6) i) 408.2341A02 5 n)

* 11 Zugvollständigkeitsmeldung während der Zugfahrt bei 42 Hz oder 100 Hz-Gleisstromkreisen

Für das Zulassen einer Zugvollständigkeitsmeldung während der Fahrt eines Zuges dessen Zuggattungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist, gilt Folgendes:

- * Der Zug muss die Grenzen der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage einer Betriebsstelle mit 42 Hz oder 100 Hz-Gleisstromkreisen mit der gesamten Länge des Zuges verlassen haben. Der Triebfahrzeugführer muss die Grenze der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage anhand eines markanten Punktes erkennen können.

Folgende markante Punkte sind zulässig:

- Einfahrtsignal am Gegengleis bzw. in Höhe des Einfahrtsignals.
- Ein hoch aufgestelltes Hektometerzeichen, dass sich unmittelbar hinter der Grenze der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage befindet.
- Ein Bahnübergang, der sich unmittelbar hinter der Grenze der Bahnhofsgleisfreimeldeanlage befindet.

12 Angaben für das Streckenbuch

- Für die Regeln in den Angaben für das Streckenbuch ist folgendes Muster zu verwenden:
- „Für Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist, ist nach der Ausfahrt aus ... (Name der Betriebsstelle) am ... (markanter Punkt) eine Zugvollständigkeitsmeldung an den Fahrdienstleiter ... (Name der Betriebsstelle) abzugeben, wenn der Zug mit seiner gesamten Länge am ... (markanten Punkt) vorbeigefahren ist“.

21 Grundsatz

Das Sichern von Bahnübergängen durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug darf zugelassen werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die zulässige Geschwindigkeit des Zuges darf im Bremswegabstand vor dem Bahnübergang 50 km/h nicht überschreiten.
- b) Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Bahnübergänge durch Zugpersonal oder andere Mitarbeiter beim Zug sichern sollen, müssen bestätigt haben, dass die Mitarbeiter, die Bahnübergänge sichern sollen, in der Handhabung der Bahnübergangssicherung unterwiesen sind und in einer

Prüfung nachgewiesen haben, dass sie befähigt und mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sind.

- c) Im Sicherheitsabstand vor dem Bahnübergang muss eine Tafel mit der Aufschrift „Halt für Zugfahrten“ aufgestellt sein.

22 Buchfahrplan

Der für das Aufstellen des Buchfahrplans zuständigen Stelle ist mitzuteilen, bei welchen Bahnübergängen die Bedingungen nach Abschnitt 21 erfüllt sind.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Auf der freien Strecke Züge trennen oder Fahrzeuge abstellen, Fahrzeuge zurücklassen	408.1351 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Auf der freien Strecke Züge trennen oder Fahrzeuge abstellen	408.2351 3
31-32	Zurücklassen von Fahrzeugen melden	408.2351 1 (2)
51	Fahrzeuge auf Gleisen der freien Strecke abstellen	408.2351 3

21 Bedingungen

- (1) Das Trennen von Zügen oder das Abstellen von einzelnen Fahrzeugen auf der freien Strecke darf auf Streckenabschnitten mit einer Neigung bis 10 ‰ (1:100) für das Bedienen von Anschlussstellen zugelassen werden.

Wenn das Trennen und Abstellen zugelassen wird, sind die Zulässigkeit, die Angabe der maßgebenden Neigung, die betreffenden Abschnitte und ggf. zusätzliche Bedingungen bekannt zu geben. Als maßgebende Neigung ist der zutreffende Wert nach Modul 408.1101 Abschnitt 21 zu verwenden.

- (2) In Gleisen mit einer Neigung von mehr als 2,5 ‰ (1:400) muss vorgeschrieben werden, dass sich ein arbeitendes Triebfahrzeug auf der Talseite befinden muss.

zusätzliche Bedingungen

Es darf zugelassen werden, dass sich das Triebfahrzeug nicht auf der Talseite befindet. In diesem Fall muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen anordnen wie der vom Triebfahrzeug abgetrennte Zugteil zu sichern ist.

Radvorleger oder Hemmschuhe dürfen als Ersatz nicht zugelassen werden.

22 Angaben für das Streckenbuch / Beta

Die Regeln sind in die Angaben für das Streckenbuch oder in die Beta aufzunehmen.

* 31 Zurücklassen von Fahrzeugen melden

- * Im Streckenbuch darf angeordnet werden, dass auf Betriebsstellen ohne Gleisfreimeldeanlage bei ständig nicht einsehbaren Abschnitten, in denen Züge halten,
- * der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter meldet, wenn Fahrzeuge zurückgelassen werden oder sich die Zusammensetzung des Zuges änderte.

* 32 Angaben für das Streckenbuch

- * Wenn der Triebfahrzeugführer nach Abschnitt 31 melden muss, sind in den Angaben für das Streckenbuch die Betriebsstellen zu 408.2351 Abschnitt 1 Absatz (2)
- * bekanntzugeben.

51 Fahrzeuge auf Gleisen der freien Strecke abstellen

- (1) Das Abstellen von Fahrzeugen auf Gleisen der freien Strecke darf zugelassen werden, wenn auf ihnen planmäßig keine Züge mehr verkehren.
- (2) Die maßgebende Neigung des Gleisabschnitts, in dem Fahrzeuge abgestellt werden sollen, darf nicht größer als 10 ‰ (1:100) sein, d. h. der Abschnitt darf im VzG bzw. im Fahrplan nicht mit Sägelinien gekennzeichnet sein. Fahrten zum Abstellen der Fahrzeuge sind als Rangierfahrten durchzuführen.
- (3) Folgende Sicherungsmaßnahmen sind anzuordnen:
 - a) Der zum Abstellen der Fahrzeuge vorgesehene Gleisabschnitt ist auf der Bedienungsseite durch eine verschließbare Gleissperre, auf der anderen Seite durch einen festen Abschluss (Prellbock, Schwellenstapel) abzuriegeln.
 - b) Die erste und letzte Achse einer Fahrzeuggruppe sind durch verschließbare Radvorleger zu sichern; dies gilt nicht für die Achse, die unmittelbar vor dem festen Gleisabschluss steht. *
 - c) Mehrere Fahrzeuge oder Fahrzeuggruppen sind möglichst miteinander zu kuppeln.
 - d) Bei den abgestellten Fahrzeugen sind alle vorhandenen Feststellbremsen, mindestens aber die für eine Neigung von 10 ‰ erforderliche Anzahl anzuziehen zu lassen.
- (4) Das Abstellen ist zu regeln, wenn Bedarf besteht.

Hinweis:

Abschnitt 51 wird bei der DB Netz AG derzeit nicht angewendet.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Anordnungen über den Zugverkehr	408.1401 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Regeln für die Weitergabe von Anordnungen über den Zugverkehr geben	408.0401 1
* 51 - 56	Regeln für die Verwendung des Vordrucks „Anordnungen über den Zugverkehr“ geben	408.0401 2 (2)
71	Regeln für das Berichtigen von Streckenfahrplänen und Fahrplänen für Schrankenposten geben	408.0401 3

21 Grundsatz

Es ist ein Wegweiser für die Weitergabe von Anordnungen über den Zugverkehr aufzustellen und zu regeln, welcher Stelle die Mitarbeiter den Eingang der Anordnungen oder die Berichtigung von Fahrplanunterlagen bestätigen müssen.

22 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.

51 Vordruck

Auf Zugmeldestellen ist in der Regel der Vordruck 408.0401V01 „Anordnungen über den Zugverkehr“ zu führen.

52 Verzicht

Bei ferngesteuerten oder ferngestellten Zugmeldestellen darf auf das Führen der „Anordnungen über den Zugverkehr“ verzichtet werden.

53 Abweichen

Es ist anzuordnen, dass

- a) ein vom Vordruck 408.0401V01 abweichendes Muster verwendet wird,
- b) mehrere Seiten des Vordrucks verwendet werden, z. B. wenn im Kopf der Spalte 9 die zu benachrichtigenden Betriebsstellen nicht alle genannt werden können,
- c) der Vordruck getrennt für Strecken oder Tagesabschnitte geführt wird, z. B. 0 bis 12 Uhr, 13 bis 24 Uhr,
- d) eine Seite des Vordrucks für mehrere Tage gilt,
- e) schriftlich bekannte gegebene Anordnungen um Mitternacht oder bei Aufnahme der Arbeit eingetragen werden,
- f) eingetragene Anordnungen um Mitternacht oder bei Aufnahme der Arbeit in zeitlicher Reihenfolge auf einer neuen Seite des Vordrucks eingetragen werden.

54 Zu benachrichtigende Stellen

Die zu benachrichtigenden Betriebsstellen sind zu bestimmen.

55 Andere Unterlagen

Es ist zulässig, dass zu benachrichtigende Betriebsstellen oder Bahnhöfe auf Nebenbahnen, die selbst keine anderen Stellen benachrichtigen müssen, die Anordnungen über den Zugverkehr in eine andere Unterlage als in den Vordruck 408.0401V01 eintragen, z. B. in das Fernsprechbuch.

56 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.

71 Berichtigungen

Müssen Streckenfahrpläne oder Fahrpläne für Schrankenposten berichtigt werden, sind die auf den Posten befindlichen Fahrpläne umgehend gegen die berichtigte Ausfertigung austauschen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Anbringen und Eingeben von Merkhinweisen	408.1402 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Merkhinweis nach Nr. 2, 3, 4, 6, 7, 9, 12 oder 14 anbringen	408.0402 1
41 - 42	Merkhinweise bei EZMG-Stellwerken anbringen	408.0402 2
61 - 62	Regeln für Besonderheiten beim Eingeben von Merkhinweisen bei Elektronischen Stellwerken geben	408.0402 3 Nr. 2

21 Merkhinweis nach Nr. 2, 3, 4, 6, 7, 9, 12 oder 14 anbringen

Nach Modul 408.0402 Abschnitt 1 Nr. 2, 3, 4, 6, 7, 9, 12 oder 14 ist ein Merkhinweis beim Fahrdienstleiter an den genannten Einrichtungen anzubringen.

Wenn der Fahrdienstleiter den Auftrag, ein Hauptsignal auf Fahrt zu stellen, nicht durch Befehlsabgabe oder Auftragsmelder erteilt, kann der Merkhinweis an den im Modul 408.0402 genannten Einrichtungen nicht angebracht werden.

22 Betriebsstellenbuch

Wenn der Fahrdienstleiter den Merkhinweis nicht anbringen kann, darf im Betriebsstellenbuch angeordnet sein, dass der Merkhinweis angebracht wird

- beim Bediener des Hauptsignals im Stellwerk, z. B. an der Einrichtung für die Fahrstraßenfestlegung oder an den Hebeln der Hauptsignale oder
- beim Fahrdienstleiter an anderen geeigneten Einrichtungen z. B. an einer Schlüsseltaste oder an einer Tafel.

41 Merkhinweise bei EZMG-Stellwerken anbringen

Nach Modul 408.0402 Abschnitt 2 können für EZMG-Stellwerke im Betriebsstellenbuch abweichende Regeln gegeben sein. Hierzu gelten folgende Vorgaben:

Merkhinweis Nr.	Bei EZMG-Stellwerken sind folgende Merkhinweise erforderlich:
2	an der Zugstraßensignaltaste „Ausfahrt“
3	an der Zugstraßensignaltaste „Ausfahrt“
4	an der Zugstraßensignaltaste „Ausfahrt“
6	an der Zugstraßensignaltaste „Ausfahrt“
7	an der Zugstraßensignaltaste „Ausfahrt“
8	an den Fahrwegtasten
9	an der Zugstraßensignaltaste „Ausfahrt“
10	an den Fahrwegtasten
15	an der Zugstraßensignaltaste „Ausfahrt“

42 Betriebsstellenbuch

Das Anbringen der o. g. Merkhinweise ist im Betriebsstellenbuch vorzuschreiben.

61 Regeln für Besonderheiten beim Eingeben von Merkhinweisen bei Elektronischen Stellwerken geben

Im Modul 408.0402 Abschnitt 3 Nr. 2 ist vorgeschrieben, dass im Zugfolgeabschnitt hinter einem selbsttätigen Blocksignal ein Merkhinweis einzugeben ist.

Bei Elektronischen Stellwerken ist dies nur möglich, wenn ESTW-Zentralblock eingerichtet ist.

Wenn an ein Elektronisches Stellwerk andere Bauformen des Streckenblocks angepasst sind, lässt sich der Merkhinweis nur im Zielabschnitt der Zugstraßen (hinter Ausfahrtsignalen oder Blocksignalen von Abzweigstellen) eingeben.

62 Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch sind zu nennen

1. Zugfolgeabschnitte der freien Strecke, in denen der Merkhinweis nicht eingegeben werden kann und
2. Zielabschnitte der Zugstraßen, in denen der Merkhinweis eingegeben werden muss.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Anbringen und Eingeben von Sperren	408.1403 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Sperren Nr. 8 oder 10 anbringen	408.0402 1
41 - 42	Sperren bei EZMG-Stellwerken anbringen	408.0403 2

21 Sperren Nr. 8 oder 10 anbringen

Nach Modul 408.0403 Abschnitt 1 Nr. 8 oder 10 ist eine Sperre beim Fahrdienstleiter an den genannten Einrichtungen anzubringen.

Wenn der Fahrdienstleiter den Auftrag, ein Hauptsignal auf Fahrt zu stellen, nicht durch Befehlsabgabe oder Auftragsmelder erteilt, kann die Sperre an den im Modul 408.0403 genannten Einrichtungen nicht angebracht werden.

22 Betriebsstellenbuch

Wenn der Fahrdienstleiter die Sperre nicht anbringen kann, darf im Betriebsstellenbuch angeordnet sein, dass die Sperre angebracht wird

- beim Bediener des Hauptsignals im Stellwerk, z. B. an der Einrichtung für die Fahrstraßenfestlegung oder an den Hebeln der Hauptsignale oder
- beim Fahrdienstleiter an anderen geeigneten Einrichtungen z. B. an einer Schlüsseltaste.

41 Abweichende Regeln für EZMG-Stellwerke geben

Nach Modul 408.0403 Abschnitt 2 können für EZMG-Stellwerke abweichende Regeln zu sperren gegeben sein. Hierzu gelten folgende Vorgaben:

Sperre Nr.	Bei EZMG-Stellwerken ist folgende Sperre erforderlich:
1	Hilfssperre an der Zugstraßensignaltaste „Einfahrt“
4	nach Bedienungsplan
8	Hilfssperre an der Zugstraßensignaltaste „Ausfahrt“
10	Hilfssperre an der Zugstraßensignaltaste „Ausfahrt“
12	zusätzlich Hilfssperre an den Fahrwegtasten oder der Zugstraßensignaltaste
13	zusätzlich Hilfssperre an den Fahrwegtasten oder der Zugstraßensignaltaste
14	Hilfssperre an der Fahrwegtaste (Der Bediener muss den Fahrweg zuvor nach einem anderen Gleis einstellen)
19	Hilfssperre an der Zugstraßensignaltaste „Einfahrt“ bzw. „Ausfahrt“

42 Betriebsstellenbuch

Die o. g. Sperren sind im Betriebsstellenbuch vorzuschreiben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Befehle	408.1411 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
11 - 12	Abweichende Orte der Befehlsübermittlung zulassen	408.0411 2 (1) a)
21 - 22	Regeln für das Ausfertigen von Befehlen im Auftrag des Fahrdienstleiters geben	408.0411 2 (2) d)
41 - 42	Namen von Betriebsstellen abkürzen	408.0411 2 (8)
51 - 52	Regeln für die Abkürzung der Betriebsstelle für den Übermittlungscode geben	408.0411 2 (12)
61 - 62	Befehle 2 für die Vorbeifahrt an mehreren Signalen oder mehreren virtuellen Blockstellen	408.0411 3 (3)
71 - 73	Regeln für das Geben von Befehlen 2 mit 8 oder 14 ohne Vordruck geben	408.0411 3 (5)

11 Abweichende Orte der Befehlsübermittlung zulassen.

Wo die Regel nach Modul 408.0411 Abschnitt 2 Absatz (1) a) bei Zügen, deren freie Durchfahrt auf einer Steigungsstrecke sichergestellt werden muss, auf Schwierigkeiten stößt, gilt Folgendes:

Der Fahrdienstleiter darf Befehl 2 auch an einem weiter zurückliegenden Hauptsignal vor der Steigungsstrecke übermitteln, wenn folgende Bedingung erfüllt ist:

Zwischenliegende Hauptsignale müssen Fahrtstellung zeigen. Der für den Befehl 2 zuständige Fahrdienstleiter darf hierzu den Befehl 2 in jedem Einzelfall dem Fahrdienstleiter diktieren, der für das Hauptsignal am Ort der Befehlsübermittlung zuständig ist. Dieser Fahrdienstleiter übermittelt den Befehl dem Triebfahrzeugführer.

12 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

21 Voraussetzungen

Wenn der Fahrdienstleiter andere Mitarbeiter beauftragen soll, Befehle auszufertigen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- a) Die Mitarbeiter müssen für ihre Aufgabe geeignet, im Ausstellen von Befehlen ausreichend unterwiesen und für diese Tätigkeit geprüft sein. Unterweisung und Prüfung sind nachzuweisen.
- b) Die Betriebsstellen und die Art der auszustellenden Befehle sind festzulegen.

22 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

41 Namen von Betriebsstellen abkürzen

Der Ausfertiger eines Befehls darf Namen von Betriebsstellen unter folgenden Bedingungen abkürzen:

Bei einem Befehl, den er dem Triebfahrzeugführer durch Diktieren übermittelt, darf der Ausfertiger die 5stellige Abkürzung nach Modul 100.0002 eintragen. Beim Diktieren muss er den Langnamen oder den Kurznamen der Betriebsstelle angeben.

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

42 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen. Hierbei müssen in einer 3spaltigen Tabelle die für die Betriebsstelle erforderlichen Betriebsstellen, ihre 16stelligen Kurznamen und ihre 5stelligen Abkürzungen als Auszug aus Modul 100.0002 vorgegeben werden.

51 Grundsatz

Im Betriebsstellenbuch ist als Abkürzung für den Übermittlungscode eines Befehls die in Modul 100.0002 festgelegte Abkürzung der Betriebsstelle nach Modul 408.0411 Abschnitt 2 Absatz (11) vorzugeben.

52 Mehrere Fahrdienstleiterarbeitsplätze auf einer Betriebsstelle

Wenn auf einer Betriebsstelle mehrere Fahrdienstleiterarbeitsplätze vorhanden sind, ist die Abkürzung nach Abschnitt 51 mit einer laufenden Nummer zu ergänzen und diese den einzelnen Arbeitsplätzen zuzuordnen, z. B. FWTH01, FWTH02.

61 Befehl 2 für die Vorbeifahrt an mehreren Hauptsignalen oder mehreren virtuellen Blockstellen

Der Fahrdienstleiter darf einen Befehl 2

- für die in den örtlichen Zusätzen zu Modul 484.0030 genannten Signale oder virtuellen Blockstellen
- zur Vorbeifahrt am Ausfahr- oder Zwischensignal des in den örtlichen Zusätzen zu Modul 484.0030 genannten Bahnhofs

erst erteilen, wenn der Zug an der Heißläuferortungsanlage oder Festbremsortungsanlage vorbeigefahren ist und diese keinen Alarm ausgelöst hat.

62 Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch ist zu verbieten, dass der Fahrdienstleiter die Vorbeifahrt an mehreren Signalen bzw. virtuellen Blockstellen zulässt, wenn die Bedingung nach Abschnitt 61 nicht erfüllt ist.

71 Bedingungen

Befehl 2 mit der Weisung, am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal vorbeizufahren und Befehl 8 oder 14 dürfen zusammen regelmäßig auch ohne Vordruck 408.0411V01 gegeben werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- (1) Der Fahrdienstleiter muss die Befehle 2 und 8 oder 14 ausfertigen oder darf einen anderen Mitarbeiter - ausgenommen Zugpersonal - beauftragen, indem er den Befehl in jedem Einzelfall diktiert.
- (2) Der Befehl darf nur durch Aushändigung übermittelt werden.
- (3) Der Befehl darf nur ausgehändigt werden, wenn der Zug hält
 - a) am Signal, von dem ab der Befehl gilt, oder am gewöhnlichen Halteplatz vor dieser Stelle,
 - b) am Signal, das vor dem ersten betroffenen Signal steht oder am gewöhnlichen Halteplatz unmittelbar vor diesem Signal oder
 - c) zur Vorbeifahrt an einem Zwischen- oder Ausfahrtsignal - in Höhe des Einfahrtsignals.
- (4) Die im Befehl 2 genannten Signale oder im Befehl 8 oder 14 genannten Bahnübergänge müssen in der im Befehl genannten Reihenfolge angetroffen werden und unmittelbar aufeinander folgen.
- (5) Befehl 2 oder Befehl 8 oder 14 muss für jedes Signal bzw. für jeden Bahnübergang besonders gegeben werden.
- (6) Im Befehl dürfen bis zu 10 Signale bzw. Bahnübergänge genannt sein.

72 Anwendungsfälle und Befehlsmuster

- (1) Es müssen aufgrund der in Abschnitt 71 gegebenen Regeln Anwendungsfälle bestimmt werden.
- (2) Es ist für jeden nach Absatz (1) bestimmten Anwendungsfall ein Muster des Befehls vorzusehen.
- (3) Es sind beim Fahrdienstleiter und - wenn der Fahrdienstleiter einem anderen Mitarbeiter den Befehl diktieren darf - auch bei diesem Mitarbeiter bis zu 25 Ausfertigungen der Muster aufzulegen.
- (4) Für die Muster gilt folgendes Beispiel (in Klammern ist die Schriftgröße angegeben):

Muster	
Befehl (16)	<p style="text-align: center;">Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt KI – Schiebetriebfahrzeug für Zug – (8)</p> <p>Standort: in Rgl/Ggl/Gl <small>(km/Signal/Welche) (Gl-Nr., Betriebsstelle / von Betriebsstelle nach Betriebsstelle)</small></p>
2	Sie dürfen –vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am Esig (8)..... des Bf/Bft (8)
2	Sie dürfen –vorbeifahren am Zsig des Bf/Bft (8)
2	Sie dürfen –vorbeifahren am Asig des Bf/Bft (8)
2	Sie dürfen –vorbeifahren am Sbk
8	Sie müssen zwischen Zmst und Zmst halten vor BÜ in km Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
2	Sie dürfen –vorbeifahren am Sbk
8	Sie müssen zwischen Zmst und Zmst halten vor BÜ in km Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.
2	Sie dürfen –vorbeifahren am Bksig der Abzw

73 Betriebsstellenbuch

Anwendungsfälle und Muster sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen	408.1421 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
* 21 - 27	Regeln für das Benachrichtigen von Schrankenwärtern, Bahnübergangsposten oder Blockstellen geben	408.0421 1 (1)
41 - 44	Regeln für das Offenlassen von Anrufschranken in Zugpausen geben	408.0421 1 (2)
51 - 52	Regeln für das Bestimmen der Mindestzeit beim Benachrichtigen geben	408.0421 1 (8)
71 - 72	Regeln für das Angeben der zulässigen Geschwindigkeit beim Benachrichtigen von Bahnübergangsposten geben	408.0421 1 (9)
81 - 83	Regeln für das Erstellen und Zuteilen von Streckenfahrplänen	408.0421 2 (2)

21 Zu benachrichtigende Stellen

* Zu benachrichtigende Stellen im Sinne von 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (1) a) sind:

a) Schrankenwärter; zu den Schrankenwärtern gehören auch

- Bediener von Endstellwerken, die vor dem Einfahr- oder Blocksignal oder im Sicherheitsabstand hinter dem Einfahr- oder Blocksignal liegende Schranken bedienen,
- Fahrdienstleiter, die gleichzeitig Schrankenwärter sind, und zwar auf Blockstellen, die nicht Bahnhof oder Abzweigstelle sind.

* b) Schrankenwärter von Anrufschranken, wenn im Betriebsstellenbuch zu 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (2) geregelt ist, dass Anrufschranken in Zugpausen offen gelassen werden dürfen,

c) Fahrdienstleiter von Blockstellen,

* d) Bahnübergangsposten.

22 Fernsprecheinrichtungen, Benachrichtigungsabschnitt

Es sind die zu verwendenden Fernsprecheinrichtungen und die Art des Gesprächs bzw. der Verbindung anzugeben. Dabei ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Zu benachrichtigende Stellen müssen von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle benachrichtigt werden.
- Wenn für den Benachrichtigungsabschnitt eine Fernsprecheinrichtung mit Konferenzverbindungen vorhanden ist, muss deren Benutzung vorgeschrieben werden.

23 Stellen, die sich beim Benachrichtigen in Konferenzverbindungen melden müssen

Schrankenwärter, Anrufschrankenwärter nach Abschnitt 21 b) und - wenn eingesetzt - Bahnübergangsposten müssen sich beim Benachrichtigen in Konferenzverbindungen melden.

24 Wiederholen

Bei Konferenzverbindungen ist festzulegen, wer eine Benachrichtigung wiederholen muss. Hierbei ist auch der mögliche Einsatz von Bahnübergangsposten zu berücksichtigen.

25 Benachrichtigen mit dem Abmelden

Das Benachrichtigen mit dem Abmelden ist vorzuschreiben, wenn der Benachrichtigungsabschnitt mit einem Abschnitt nach 408.0221 Abschnitt 3 Absatz (1) zusammenfällt, fernmündliche Zugmeldungen zu geben sind und die Fernsprecheinrichtung Konferenzverbindungen zulässt. *

26 Andere als fernmündliche Benachrichtigung

Wo es zweckmäßig ist, dürfen andere als fernmündliche Benachrichtigung angeordnet werden, z. B. wenn sich der zu benachrichtigende Mitarbeiter im selben Raum aufhält oder technische Meldeeinrichtungen verwendet werden können.

27 Betriebsstellenbuch, Beta

Die zutreffenden Regeln sind im Betriebsstellenbuch darzustellen oder in eine Beta aufnehmen zu lassen.

41 Zulassen

Wenn Anrufschraken auch außerhalb unterbrochener Arbeitszeit in Zugpausen offengelassen werden sollen, darf dies unter folgenden Bedingungen zugelassen werden:

- a) Es wird eine wirtschaftliche Personalverwendung oder zweckmäßigere Dienstplangestaltung erreicht (z. B. bei Zugpausen zwischen zwei Schichten, anderweitiger Einsatz).
- b) Dem Fahrdienstleiter können die zusätzlichen Meldungen der Schrankenwärter und das Überwachen der zeitgerechten Rückkehr zugemutet werden.
- c) Der Fahrdienstleiter muss Schrankenwärter, die nur Anrufschraken bedienen, benachrichtigen und die Schrankenwärter müssen sich beim Benachrichtigen melden (Betriebsstellenbuch zu 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (1)).

*

42 Bedingungen

- (1) Das Offenlassen von Anrufschraken darf nur für bestimmte, nach den Zugpausen des Fahrplans festzulegende Zeiten zugelassen werden.
- (2) Für alle zwischen zwei Zugmeldestellen in Betracht kommenden Anrufschraken müssen dieselben Öffnungszeiten festgelegt werden.
- (3) Wenn ein Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle Anrufschraken bedient, die vor dem Einfahrtsignal oder im Sicherheitsabstand hinter dem Einfahrtsignal liegen, ist anzuordnen, dass sich der Fahrdienstleiter bei der benachbarten Zugmeldestelle ab- und zurückmelden muss.

43 Maßnahmen der Fahrdienstleiter

Es ist für die Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestellen Folgendes anzuordnen:

- a) Im Zugmeldebuch oder in der Unterlage, die im Betriebsstellenbuch nach 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (16) genannt ist, müssen die Fahrdienstleiter eintragen, wann sich die Schrankenwärter ab- und zurückgemeldet haben.
- b) Für die Dauer der Abwesenheit der Schrankenwärter
 - 1. darf Selbststellbetrieb nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein; Sperre muss nach 408.0403 Nr. 7 angebracht werden,
 - 2. müssen Merkhinweis „BUE“ nach 408.0402 Nr. 3 und Sperre nach 408.0403 Nr. 8 angebracht bzw. eingegeben werden.

*

*

*

*

44 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

51 Grundsatz und Bedingungen

Wenn Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten mit einem Fahrplan ausgerüstet sind, der Mindestfahrzeiten enthält oder der das sofortige Schließen nach dem Benachrichtigen anordnet (Ril 412.2005), muss anhand der Mindestfahrzeiten des schnellsten Zuges und des Zeitbedarfs für das Sichern des Bahnübergangs die Mindestzeit für das Benachrichtigen bestimmt werden. Es muss hierbei eine zulässige Toleranz von 2 Minuten für Abweichungen von der gemeldeten Ab- oder Durchfahrzeit berücksichtigt werden, die der Fahrdienstleiter nicht berichten muss. Es ist anzuordnen, dass der Fahrdienstleiter beim Benachrichtigen die ermittelte Mindestzeit nicht unterschreiten darf.

52 Betriebsstellenbuch, Beta

Es muss die jeweilige Mindestzeit und die Regel hierzu in das Betriebsstellenbuch oder in die Beta aufgenommen werden.

71 Grundsatz und Bedingungen

- * Wenn Bahnübergangsposten mit einer „Übersicht der Mindestfahrzeiten“ ausgerüstet sind, die Mindestfahrzeiten für unterschiedliche Geschwindigkeitsstufen
- * enthält (Ril 412.2005 Abschnitt 2 Absatz (2) c)), ist anzuordnen, dass der Fahrdienstleiter bei der Benachrichtigung eines Bahnübergangspostens über Zugfahrten die im Fahrplan angegebene zulässige Geschwindigkeit mitteilen muss.
- *

72 Betriebsstellenbuch, Beta

Die Regeln müssen in das Betriebsstellenbuch oder in die Beta aufgenommen werden.

81 Grundsatz

Die Streckenfahrpläne sind

1. Abzweigstellen - soweit sie nicht mit Fahrplan für Zugmeldestellen ausgerüstet sind - oder
2. Blockstellen

zuzuteilen.

82 Vordruck, vom Vordruck abweichendes Muster

Es ist Vordruck 408.1421V01 zu verwenden. Es darf ein vom Vordruck 408.1421V01 abweichendes Muster verwendet werden, wenn die erforderlichen Angaben des Streckenfahrplans enthalten sind.

83 Änderungen

Änderungen zu Streckenfahrplänen sind schriftlich bekannt zu geben.



Nicht für Dritte

Streckenfahrplan

für _____

zwischen den Zugmeldestellen _____ und _____

Gültig ab _____

Erläuterungen

1. In Spalte 1 sind Zuggattung und Zugnummer eingetragen. Bei Bedarfszügen ist in der linken Unterspalte ein „B“ zugefügt. Hinter der Zugnummer sind die Verkehrstage angegeben. Sind keine Verkehrstage angegeben, verkehren die Züge täglich. Wegen der Darstellung der Verkehrstage siehe Nr. 5.
2. Die Spalten 2 und 5 enthalten die Ab- oder Durchfahrtszeiten auf den benachbarten Zugmeldestellen.
3. Wo Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 ständig eingerichtet ist, ist bei Fahrten auf dem Gegengleis in den freien Spalten 2 bis 4 bzw. 5 bis 7 eingetragen „auf Gegengleis“.
4. Wird der Streckenfahrplan auf Betriebsstellen mit Schranken benutzt, können in je einer Unterspalte der Spalte 8 die größte zulässige Geschwindigkeit (in km/h) und die Mindestfahrzeit (in Minuten) des Zuges auf dem Streckenabschnitt von der benachbarten Zugmeldestelle bis zum maßgebenden Bahnübergang eingetragen sein.
5. a) Regelzüge ohne Angabe der Verkehrstage verkehren täglich.
b) Verkehren Züge nur an einzelnen Tagen, sind die Verkehrstage abgekürzt hinter der Zugnummer angegeben; dabei bedeutet:

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

Weitere Feiertage sind:

In den Bundesländern	Heilige Drei Könige, 06.01.	Fronleichnam	Mariä Himmelfahrt, 15.08.	Reformationstag	Allerheiligen	Buß- und Bettag
Baden-Württemberg	X	X			X	
Bayern	X	X	K)		X	
Brandenburg				X		
Hessen		X				
Mecklenburg-Vorpommern				X		
Nordrhein-Westfalen		X			X	
Rheinland-Pfalz		X			X	
Saarland		X	X		X	
Sachsen		1)		X		X
Sachsen-Anhalt	X			X		
Thüringen		2)		X		

V408.1421V01 Streckenfahrplan (Titel) A4q 4a-80 12.09

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen	408.1423 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 23	Regeln für das Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke geben	408.0423 1 (3)

21 Zulässige Zugfolgeabschnitte

Eine Zugmeldestelle bzw. ein selbsttätiges Blocksignal bei ESTW-Zentralblock, hinter der das Benachrichtigen von Arbeitsstellen erfolgen soll, darf für das Benachrichtigen von Arbeitsstellen zugelassen werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die nach Modul 408.0423 Abschnitt 2 Absatz (6) geforderten Merkhinweise und Sperren müssen angebracht bzw. eingegeben werden können.
2. Der Fahrdienstleiter darf Sperren nur für solche Bedienungshandlungen umgehen bzw. abnehmen, bei denen er vorher die Arbeitsstelle benachrichtigen muss.
3. Die Belastung des Fahrdienstleiters nach Modul 132.0118A03 Abschnitt 4 lässt das Benachrichtigen zu.

22 Zugfahrten im Gegengleis

Das Benachrichtigen ist auch für Fahrten im Gegengleis zulässig, wenn Gleiswechselbetrieb eingerichtet ist und die Bedingungen nach Abschnitt 21 erfüllt sind; bei ESTW-Zentralblock darf im Gegengleis nur ein Blockabschnitt vorhanden sein.

23 Betriebsstellenbuch, Beta

Die für das Benachrichtigen von Arbeitsstellen zugelassenen Zugmeldestellen und selbsttätigen Blocksignale bei ESTW-Zentralblock müssen im Betriebsstellenbuch bekannt geben werden. Die Gleise, bei denen Arbeitsstellen über Zugfahrten im Gegengleis benachrichtigt werden dürfen, sind im Betriebsstellenbuch oder in einer Beta bekannt zu geben. Die für das Benachrichtigen von Arbeitsstellen zugelassenen Zugfolgeabschnitte sind auch der BzS bekannt zu geben.

□

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen, Versuchszüge, Rettungszüge	408.1431 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 23	Regeln für das Fahren von Versuchszügen geben	408.0431 1 (4)
41 - 47	Regeln für das Fahren von Rettungszügen geben	408.0431 1 (3)
61 - 62	Regeln für das Umleiten unter erleichterten Bedingungen geben	408.0431 2 (2) 408.2431 2 (2)

21 Begriffe

(1) Versuchszüge sind Züge, für die

Versuchszüge

a) nach den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 40 Absatz 8 Ausnahmen von Vorschriften des § 40 zugelassen, nach Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) § 15 Absatz (4) bzw. aufgrund anderer Inkompatibilitätskriterien nötig sind, oder

b) von Regeln der Ril

- 408.0481 Abschnitt 2 (Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen) oder Abschnitt 10 (Geschwindigkeit),
- 408.2481 Abschnitt 4 (Sperrfahrten trennen, Fahrzeuge abstellen) oder Abschnitt 7 (Geschwindigkeit) oder
- 408.2721 Abschnitt 4 (Brems Hundertstel fehlen)

abgewichen werden darf.

Versuchszüge fahren nach den Regeln der Ril 408.01 - 06 und 408.21 - 27 und den in dieser Ril gegebenen Regeln.

(2) Unternehmen können sein:

Unternehmen

a) Eisenbahnverkehrsunternehmen oder

b) Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit Eisenbahnfahrzeugen am Eisenbahnbetrieb teilnehmen.

22 Regeln für die Regionen DB Netz

- Bestellung
Frist** (1) Es gelten die folgenden allgemeinen Bedingungen:
- a) Versuchsfahrten werden vom Unternehmen in der Regel 4 Wochen und 6 *
Arbeitstage (gemäß Nutzungsbedingungen Netz, NBN 4.2.2.4) vor dem *
Verkehrstag schriftlich bei den beteiligten Regionen DB Netz - Abteilungen
Bereich Fahrplan - bestellt.
- Angaben** b) Das Unternehmen gibt bei der Bestellung die Bedingungen an, unter denen
Versuchsfahrten durchgeführt werden sollen. Sollen bei der Fahrt eines
Versuchszuges die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkei-
ten genannten Geschwindigkeiten überschritten werden, müssen entspre-
chende Geschwindigkeitsstaffelungen aufgestellt werden, z. B. durch die
DB Netz AG. Die Prüfung dieser Staffelung erfolgt durch das Arbeitsgebiet
Fahrndynamik / Linienführung.
- Hinweis:*
Regeln zu den Geschwindigkeitsstaffelungen finden sich auch in Modul
810.0400A05.
- Das Unternehmen muss außerdem mitteilen, wenn:
1. in einen Versuchszug Fahrzeuge eingestellt werden, die den Bestim-
mungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 22 nicht entspre-
chen - das Unternehmen muss die Abweichungen nennen - ,
 2. die Wirbelstrombremse eingesetzt werden soll,
 3. die Wirkung der Zugbeeinflussung
- der Streckeneinrichtung
- der Fahrzeugeinrichtung
festgestellt werden soll,
 4. Fahrzeuge während der Fahrt entkuppelt oder mit Fahrzeugen Rück-
wärtsbewegungen durchgeführt werden sollen oder
 5. Einschränkungen beim Begegnen mit anderen Zügen beachtet werden
müssen - das Unternehmen gibt die Einschränkungen an - .
- Unterlagen der
Aufsichts-
behörde** c) Das Unternehmen muss der Bestellung von Versuchsfahrten, bei denen
von Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 40 abgewi-
chen werden soll, die von der Aufsichtsbehörde zugelassene Ausnahme
und den zugehörigen Antrag begeben.
- Abteilungen
Bereich Fahr-
plan** (2) Die Regionen DB Netz - Abteilungen Bereich Fahrplan - müssen einen Ab-
druck der Bestellung an den Betrieb Netz und den Aufsteller der Fahrplanan-
ordnung geben.
- Ständiger
Stellvertreter
des Eisen-
bahnbetriebs-
leiters** (3) Bevor ein Unternehmen Versuchsfahrten durchführt, muss es die schriftliche
Zustimmung des Ständigen Stellvertreters des Eisenbahnbetriebsleiters der
jeweiligen Region der DB Netz einholen. Der Ständige Stellvertreter des Ei-
senbahnbetriebsleiters muss die Zustimmung nach Abstimmung mit dem Auf-
steller der Fahrplananordnung so früh absenden, dass sie spätestens fünf Ar-
beitstage vor dem Verkehren der Versuchsfahrten beim Unternehmen vor-
liegt.
- Der Ständige Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters bestätigt - soweit ei-
ne Zustimmung anderer erforderlich ist - durch Abgabe seiner Zustimmung,

dass die Verantwortlichen für den Betrieb Netz, Fahrbahn, Leit- und Sicherungstechnik, Elektro- und Maschinentechnik, Konstruktiver Ingenieurbau, Telekommunikation und - soweit Aufgaben der genannten Fachbereiche durch nicht zum DB-Konzern gehörende Unternehmen wahrgenommen werden - diese Unternehmen mitgewirkt und der Durchführung der Versuchsfahrten zugestimmt haben.

(4) Es gelten die folgenden örtlichen Bedingungen:

a) Bei Versuchszügen

1. mit nicht wirksamer Zugbeeinflussung oder nicht erreichten Mindestbremsleistung,
2. mit einer zulässigen Geschwindigkeit, welche die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten genannten Geschwindigkeiten überschreitet,

**Örtliche Bedingungen
- Allgemein -**

gilt Folgendes:

Die Züge dürfen nur in vorher bestimmten Versuchsabschnitten fahren. Ein Versuchsabschnitt darf aus mehreren Zugfolgeabschnitten bestehen. Vor Beginn der Fahrt am Startsignal muss Folgendes sichergestellt sein:

- Das Hauptsignal am Ende des Versuchsabschnitts (Zielsignal) muss Halt zeigen.
- Alle anderen für den Versuchszug geltenden Haupt- oder Kombinationsignale, die sich im Versuchsabschnitt befinden, müssen grundsätzlich zur Fahrt in durchgehende Hauptgleise Fahrt zeigen. Fahrstraßen im abzweigenden Strang sind nur zulässig, wenn dies für die Durchführung der Versuchsfahrten festgelegt ist. Soll bei einem Versuchszug die Wirkung der Zugbeeinflussung festgestellt werden, dürfen Hauptsignale Halt zeigen.
- Für den unmittelbar hinter dem Zielsignal im durchgehenden Hauptgleis liegenden Gleisabschnitt müssen Maßnahmen für das Prüfen und Sichern des Fahrwegs nach den Regeln in den Richtlinien 408.0231 und 408.0232 getroffen sein. Soweit ein Zugfolgeabschnitt folgt, muss dieser geräumt sein. Bei selbsttätigem Streckenblock darf eine Einzerräumungsprüfung durch die Feststellung ersetzt werden, dass das Hauptsignal am Anfang des Zugfolgeabschnitts Fahrt zeigt. Nach Feststellen der Fahrtstellung muss das Signal auf Halt gestellt werden.

*

Soll ein Versuchszug in unmittelbar aufeinander folgenden Versuchsabschnitten fahren, darf der Fahrdienstleiter das Hauptsignal für die Fahrt in einen weiteren Abschnitt erst auf Fahrt stellen, nachdem die Voraussetzungen auch für diesen Abschnitt erfüllt sind. Er muss dem Ersten Triebfahrzeugführer des Versuchszuges über Zugfunk mitteilen, dass das Startsignal für den weiteren Abschnitt auf Fahrt steht. Bis der Triebfahrzeugführer diese Meldung erhalten hat, muss er stets mit der Haltstellung des Zielsignals am Ende des vorhergehenden Abschnitts rechnen.

Es muss bestimmt werden

- Startsignal und Zielsignal,
- Signale, die vor Beginn der Fahrt in Fahrtstellung sein müssen,
- Meldungen der beteiligten Fahrdienstleiter, dass die für den Zug geltenden Signale in Fahrtstellung sind, an den Fahrdienstleiter, der das Startsignal auf Fahrt stellt,

- Maßnahmen für Prüfen und Sichern im unmittelbar hinter dem Zielsignal liegenden Gleisabschnitt,
- Bedingungen, die erfüllt sein müssen, bevor Signale auf Fahrt gestellt werden dürfen.

**Arbeiten,
Bahnübergänge,
Fahrten bei
Dunkelheit**

b) Für Versuchszüge nach a) gilt außerdem:

1. Während Versuchszüge fahren, dürfen im Bereich des vom Versuchszug befahrenen Gleises (Gleisbereich) oder in Nachbargleisen in der Regel keine Arbeiten durchgeführt werden. Sind Arbeiten zwingend erforderlich, muss der Leiter Betrieb Netz die erforderlichen Maßnahmen gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb anordnen. Die Arbeiten müssen vor Beginn der Versuchsfahrt mit dem Versuchsleiter abgestimmt werden.
2. Bei Bahnübergängen mit wärterbedienten Bahnübergangssicherungsanlagen mit Schranken muss der Fahrdienstleiter den Schrankenwärter einzeln auffordern, den Bahnübergang zu sichern. Der Schrankenwärter muss den Bahnübergang sichern und dies dem Fahrdienstleiter bestätigen.

Bahnübergänge mit wärterbedienten Bahnübergangssicherungsanlagen mit Halbschranken, mit signal- oder zuggesteuerten Bahnübergangssicherungsanlagen oder Bahnübergänge ohne technische Sicherung müssen durch Bahnübergangsposten gesichert werden. Der Fahrdienstleiter muss Bahnübergangsposten einzeln auffordern, den Bahnübergang zu sichern. Der Bahnübergangsposten muss den Bahnübergang sichern und dies dem Fahrdienstleiter bestätigen.

Soll ein Versuchszug einen Bahnübergang mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h befahren, muss der Bahnübergang nach Maßgabe der Anordnungen seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zusätzlich zum Sichern abgesperrt werden. Sie müssen die erforderlichen Maßnahmen für das Absperrern des Bahnübergangs mit der Straßenverkehrsbehörde abstimmen.

3. Versuchsfahrten bei Dunkelheit dürfen nur zugelassen werden, wenn sie in nur einem Versuchsabschnitt fahren. Bahnübergänge dürfen nur befahren werden, wenn sie nach Maßgabe der Anordnungen seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgesperrt werden. Der Fahrdienstleiter ist in der Fahrplananordnung anzuweisen, den Ersten Triebfahrzeugführer zu verständigen, wenn die Tunnelbeleuchtung ausgefallen ist.
4. Soll ein Versuchszug in unmittelbar aufeinander folgenden Versuchsabschnitten fahren und verlängern sich dadurch die Sperrzeiten an Bahnübergängen, ist die Straßenverkehrsbehörde zu verständigen.

**Signale in
Haltstellung,
LZB-Halte**

c) Soll die Wirkung der Zugbeeinflussung festgestellt werden, sind Signale, die Halt zeigen bzw. LZB-Halte oder ETCS-Halte zu bestimmen, und in der Fahrplananordnung die Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen oder am LZB-Halt bzw. ETCS-Halt zuzulassen. Dies gilt sinngemäß auch für dunkelgeschaltete Signale oder Signale, die aus technischen Gründen nicht auf Fahrt gestellt werden können.

**Zulässige Ge-
schwindigkeit**

d) Es müssen für Versuchszüge, die mit einer größeren Geschwindigkeit als die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten genannten Geschwindigkeiten fahren sollen, die zulässigen Geschwindigkeiten auf

Grund der vom Unternehmen der Bestellung beigegebenen Geschwindigkeitsstaffelung bestimmt werden.

- e) Ist bei Versuchsfahrten die LZB bzw. ETCS nicht wirksam und ist die zulässige Geschwindigkeit im Bereich einer vorübergehenden Langsamfahrstelle 160 km/h oder größer als 160 km/h, ist **Langsamfahrstellen**

1. die zulässige Geschwindigkeit einer in die LZB bzw. in ETCS eingegebenen Langsamfahrstelle dem Ersten Triebfahrzeugführer in der Fahrplananordnung in Spalte 2 des Buchfahrplans bekannt zu geben, und
2. der Fahrdienstleiter, der das Startsignal auf Fahrt stellt, in der Fahrplananordnung anzuweisen, vor Zulassen der Fahrt am Startsignal, die in die LZB bzw. ETCS eingegebenen vorübergehenden Langsamfahrstellen bei der LZB-Zentrale bzw. der ETCS-Zentrale zu erfragen und in die LZB bzw. ETCS eingegebene Langsamfahrstellen, die nicht in der Fahrplananordnung in Spalte 2 des Buchfahrplans bekannt gegeben sind, dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 14 mitzuteilen.

Soweit die Anlagenverantwortlichen zustimmen, sind bekannt gegebene Langsamfahrstellen für einen Versuchszug aufzuheben. Soll die zulässige Geschwindigkeit einer Langsamfahrstelle für den Versuchszug nicht gelten, ist der Fahrdienstleiter schriftlich zu beauftragen, dies dem Ersten Triebfahrzeugführer durch Befehl 14 mitzuteilen.

- f) Soll ein Versuchszug eine Weiche **Weichen sichern**
- mit einer Geschwindigkeit von mehr als 330 km/h oder
 - mit auffahrbarem Antrieb mit einer Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h

* gegen die Spitze befahren, muss die Weiche durch HV 73 Sp nach den Regeln in Ril 482.9001Z09 gesichert sein.

Das Sichern der Weichen ist zu veranlassen und es ist dafür zu sorgen, dass die Sicherung der Weichen dem Fahrdienstleiter erforderlichenfalls gemeldet wird. Die zu sichernden Weichen sind dem Fahrdienstleiter mitzuteilen und er ist anzuweisen, das Signal für den Versuchszug erst auf Fahrt zu stellen, wenn die Weichen durch Handverschluss gesichert sind.

- g) Soll ein Versuchszug **Fahren auf Bahnsteiggleisen**
- mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis 160 km/h und nicht erreichten Mindestbremsleistung oder
 - mit einer zulässigen Geschwindigkeit, die die im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten genannten Geschwindigkeiten überschreitet,

auf Bahnsteiggleisen fahren, ist das mit der Verkehrssicherungspflicht beauftragte Unternehmen aufzufordern, für den Schutz der Personen auf dem Bahnsteig zu sorgen und zu bestätigen, dass die erforderlichen Regelungen getroffen sind.

Der Fahrdienstleiter ist in der Fahrplananordnung anzuweisen, das Signal für den Versuchszug erst auf Fahrt zu stellen, wenn die Bedingungen für das Fahren auf Bahnsteiggleisen erfüllt sind.

- h) Soll ein Versuchszug in mehreren unmittelbar aufeinander folgenden Versuchsabschnitten fahren, sind dem Ersten Triebfahrzeugführer die Zielsignale der einzelnen Abschnitte in der Fahrplananordnung bekannt zu ge- **Mehrere Abschnitte**

ben.

**Wirbelstrom-
bremse**

- i) Ist während der Fahrt des Versuchszuges die Wirbelstrombremse wirksam, sind dem Fahrdienstleiter und dem Ersten Triebfahrzeugführer in der Fahrplananordnung die zu treffenden Maßnahmen bekannt zu geben.
- j) Sofern Fahrstraßen im abzweigenden Strang vorgesehen sind, müssen diese in der Fahrplananordnung bzw. in der Fahrplandarstellung enthalten sein.

Sperrfahrten

- k) Für Versuchszüge als Sperrfahrten gilt:
 - 1. Ein Versuchszug, der als Sperrfahrt durchgeführt wird, darf mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h fahren.
 - 2. Sollen während der Fahrt eines Versuchszuges Fahrzeuge entkuppelt werden, muss der Versuchszug als Sperrfahrt durchgeführt werden. Nachdem beide Teile der Sperrfahrt nach dem Entkuppeln zum Halten gekommen sind, darf ein Teil der Sperrfahrt auf Sicht zum anderen Teil fahren und mit diesem Teil kuppeln.

Die Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder das Entkuppeln von Fahrzeugen ist nur zulässig, wo die Sperrfahrt keine Bahnübergänge befährt.

Begegnen

- l) Sind beim Begegnen des Versuchszuges mit anderen Zügen Einschränkungen zu beachten, müssen diese dem Fahrdienstleiter und der Betriebszentrale in der Fahrplananordnung genannt werden.

**Ansprech-
partner**

- m) Es muss - soweit erforderlich - ein Mitarbeiter als Ansprechpartner des Versuchsleiters bestimmt werden. In der Fahrplananordnung sind Namen und Fernsprechverbindung des Mitarbeiters zu nennen.

**Abstimmen
der Regeln,
Fahrplan-
anordnung**

- (5) Die in die Fahrplananordnung aufzunehmenden Regeln sind mit dem Ständigen Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters abzustimmen und dem Aufsteller der Fahrplananordnung die Regeln mitzuteilen. Dem Aufsteller der Fahrplananordnung ist bekannt zu geben, welche Stellen oder Mitarbeiter eine Fahrplananordnung erhalten müssen. Eine Fahrplananordnung muss stets erhalten:
 - 1. jeweils zuständige Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes,
 - 2. bestellendes Unternehmen (auch für Versuchsleiter und Triebfahrzeugführer),
 - 3. Region DB Netz (auch für Fahrdienstleiter, Schrankenwärter, Bahnübergangsposten, Betriebszentrale, Ständigen Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters, Anlagenverantwortliche, Arbeiten ausführende Stellen),
 - 4. Unternehmen, das mit der Verkehrssicherungspflicht auf den Bahnsteigen beauftragt ist.

Die Regeln sind wie folgt zu gliedern:

Allgemeines

- a) Allgemeines
 - 1. Name des Eisenbahnbetriebsleiters des Unternehmens und Fernsprechverbindung,
 - 2. Name des Versuchsleiters und Fernsprechverbindung, ggf. Ansprechpartner.
 - 3. Name und Fernsprechverbindung des Ansprechpartners des Betrieb Netz, Fernsprechverbindung der beteiligten Fahrdienstleiter.

b) Regeln für Fahrdienstleiter

**Fahrdienstlei-
ter**

Von der unten genannten Reihenfolge der Regeln darf abgewichen werden. Sind für einen Sachverhalt keine Regeln erforderlich, müssen sie nicht genannt werden.

1. Anweisung, Versuchszüge ausschließlich über durchgehende Hauptgleise zu leiten, - sofern Fahrstraßen im abzweigenden Strang vorgesehen sind, sind diese detailliert zu benennen,
2. Startsignal, Versuchsabschnitte,
3. Signale, die vor Zulassen der Fahrt in Fahrtstellung sein müssen,
4. Signale, die Halt zeigen müssen bzw. LZB-Halte oder ETCS-Halte, weil die Wirkung der Zugbeeinflussung festgestellt werden soll,
5. Zielsignal mit Standort; das Zielsignal muss in Haltstellung gesperrt, bzw. am Fahrstraßenhebel in Grundstellung eine Hilfssperre angebracht werden,
6. Maßnahmen für Prüfen und Sichern im unmittelbar hinter dem Zielsignal liegenden Gleisabschnitt,
7. Bedingungen, die erfüllt sein müssen, bevor Signale auf Fahrt gestellt werden dürfen (z. B. Mitteilen von Langsamfahrstellen durch den Fahrdienstleiter an den Ersten Triebfahrzeugführer, Sichern bzw. Absperren der Bahnübergänge, Sichern von Weichen, Bedingungen beim Fahren auf Bahnsteiggleisen),
8. Einschränkungen beim Begegnen,
9. Meldungen der beteiligten Fahrdienstleiter, dass Signale in Fahrtstellung sind, an den Fahrdienstleiter, der das Startsignal auf Fahrt stellt,
10. mitteilen des Zielsignals und die Fahrtstellung aller Signale bis zum Zielsignal an den Ersten Triebfahrzeugführer,
11. Regeln für den Fall, dass der Versuchszug mehrere aufeinander folgende Versuchsabschnitte befahren soll,
12. Die Tunnelbeleuchtung ist einzuschalten. Mitteilen an den Ersten Triebfahrzeugführer, wenn die Tunnelbeleuchtung ausgefallen ist,
13. Regeln für den Fall, dass während der Fahrt des Versuchszuges die Wirbelstrombremse wirksam ist,
14. Regeln für den Fall, dass während der Fahrt des Versuchszuges Fahrzeuge entkuppelt oder mit Fahrzeugen Rückwärtsbewegungen durchgeführt werden sollen,
15. Erster Triebfahrzeugführer teilt Halten am Zielsignal mit,
16. andere Regeln, z. B. Anordnungen der Aufsichtsbehörde.

c) Regeln für den Ersten Triebfahrzeugführer

**Erster Trieb-
fahr-
zeugführer**

Von der unten genannten Reihenfolge der Regeln darf nicht abgewichen werden. Sind für einen Sachverhalt keine Regeln erforderlich, muss der Sachverhalt genannt werden und „Fehlanzeige“ angegeben werden.

1. Bedingungen vor der Abfahrt (Probegespräch über Zugfunk, Pfeifeinrichtung des Triebfahrzeugs prüfen, Meldung des Fahrdienstleiters, dass alle Signale bis zum Zielsignal in Fahrtstellung sind, ggf. Fahrten im abzweigenden Strang),

2. Regel, dass der Erste Triebfahrzeugführer dem Zweiten Triebfahrzeugführer Weisungen erteilen darf,
3. Zielsignale mit Angabe des Standortes,
4. soweit die Wirkung der Zugbeeinflussung festgestellt werden soll - Signale, die Halt zeigen bzw. LZB-Halte oder ETCS-Halte und Auftrag, an Halt zeigenden Signalen oder am LZB-Halt bzw. ETCS-Halt und nach dem Halt durch Zwangsbremmung weiterzufahren. Dies gilt sinngemäß auch für dunkelgeschaltete Signale oder Signale, die aus technischen Gründen nicht auf Fahrt gestellt werden können,
5. Versuchsleiter legt die Geschwindigkeit des Zuges fest,
6. Bremsensatzpunkte, die vom Versuchsleiter vor der Abfahrt des Zuges schriftlich mitgeteilt werden,
7. Regeln über Langsamfahrstellen; verständigen des Versuchsleiters, wenn eine zulässige Geschwindigkeit im Bereich einer Langsamfahrstelle nicht gelten soll, und dies durch Befehl 14 mitgeteilt worden ist.
8. bei unsichtigem Wetter oder bei ausgefallener Tunnelbeleuchtung entscheidet der Versuchsleiter im Einvernehmen mit dem Ersten Triebfahrzeugführer, ob die Fahrt mit dem Versuchszug durchgeführt wird,
9. wenn der Versuchszug in mehreren aufeinander folgenden Versuchsabschnitten fahren soll,
10. melden an den Fahrdienstleiter, wenn ein Versuchsabschnitt nicht in der in der Fahrplananordnung vorgesehenen Länge oder in Teilabschnitten befahren werden soll,
11. Regeln für den Fall, dass die Wirbelstrombremse eingeschaltet ist,
12. Regeln für den Fall, dass während der Fahrt des Versuchszuges Fahrzeuge entkuppelt oder mit Fahrzeugen Rückwärtsbewegungen durchgeführt werden sollen,
13. Regeln für Versuchsfahrten bei Dunkelheit; den Triebfahrzeugführern müssen im Führerraum des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges Kilometer- und Hektometerangaben digital angezeigt werden; die Triebfahrzeugführer müssen spätestens nach zwei Stunden abgelöst werden,
14. melden an den Fahrdienstleiter, wenn der Versuchszug unvorhergesehen angehalten hat,
15. nach Halten am Zielsignal Zugbeeinflussung - soweit am Triebfahrzeug vorhanden - einschalten und Halten dem Fahrdienstleiter melden,
16. andere Regeln, z. B. Anordnungen der Aufsichtsbehörde.

**Zweiter Trieb-
fahr-
zeugführer
Betriebs-
zentrale**

- d) Regeln für den Zweiten Triebfahrzeugführer
Es sind die Weisungen des Ersten Triebfahrzeugführers zu beachten.
- e) Regeln für Betriebszentrale
 1. Fahrdienstleiter unterrichtet über das Verkehren des Versuchszuges,
 2. Fahrdienstleiter beim Durchführen des Versuchszuges unterstützen,
 3. Einschränkungen beim Begegnen.

- f) Regeln für Schrankenwärter, Bahnübergangsposten
- (6) Für das Aufstellen der Fahrplananordnung gilt Folgendes:
- a) In der Fahrplananordnung müssen die Fahrplanangaben auf Fahrplanseiten und die von Betrieb Netz mitgeteilten und zu beachtenden Regeln im Abschnitt „Besondere Anordnungen“ bekannt geben werden. Auf der Titelseite der Fahrplananordnung und im Kopf des Fahrplans ist der Hinweis „Versuchszug“ aufzunehmen.
- b) Die Region DB Netz - Betrieb Netz - teilt mit, welche Stellen oder Mitarbeiter eine Fahrplananordnung erhalten müssen.
- Die Fahrplananordnung ist so früh abzusenden, dass sie spätestens am fünften Arbeitstag vor dem Verkehren des Versuchszuges bei den beteiligten Stellen eintrifft.

**Schranken-
wärter, BÜP**

Verteilen

23 Versuchsfahrten auf Strecken mit ETCS Level 2

- * (1) Abweichend von den Regeln in Ril 408.1431, 408.3431, 408.0455 und 408.2456 dürfen Versuchsfahrten an dunkelgeschalteten Signalen mit der nach Buchfahrplan zugelassenen Geschwindigkeit vorbeifahren, wenn die für die Fahrt dunkelgeschalteten Signale bestimmt werden und die Vorbeifahrt am dunkelgeschalteten Signal in der Fahrplananordnung signalspezifisch zugelassen wird.
- Soll die Versuchsfahrt bereits an einem dunkelgeschalteten Hauptsignal beginnen und das Startsignal ist als Außensignalisierung vorhanden und dunkelgeschaltet, ist neben der Angabe zur Zulassung der Vorbeifahrt in der Fahrplananordnung eine Zustimmung des Fahrdienstleiters durch Befehl erforderlich. Es sind Befehle 2 und 14 mit dem Wortlaut „Geschwindigkeit gemäß Buchfahrplan“ zu erteilen. Dies ist dem Fahrdienstleiter und dem Triebfahrzeugführer in der Fahrplananordnung vorzuschreiben.

**Vorbeifahrt an
durch ETCS
dunkelge-
schalteten
Signalen mit
Geschwindig-
keiten größer
40 km/h**

Hinweis:

- * *Ril 408.1431 Abschnitt 22 Absatz (4) und 408.3431 Abschnitt 22 Absatz (1) geben vor, dass für Versuchsfahrten ohne wirkende Zugbeeinflussung u. a. „gültige Haupt- oder Kombinationssignale, die sich im Versuchsabschnitt befinden, zur Fahrt in durchgehende Hauptgleise Fahrt zeigen“ müssen. Soll die Wirkung der Zugbeeinflussung festgestellt werden, müssen Halt zeigende Signale bzw. LZB-Halte oder ETCS-Halte bestimmt werden, und in der Fahrplananordnung die Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen oder am LZB-Halt bzw. ETCS-Halt zugelassen werden.*
- Die Signaltechnik der betroffenen Stellwerke ist abgenommen und voll funktionsfähig. Beim Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 erhält der Triebfahrzeugführer die notwendigen Führungsgrößen über die Anzeigeführung. Bei Anzeigeführung gelten Haupt-, Vor- und Zusatzsignale nicht, diese werden im Regelfall dunkelgeschaltet. Bei Fahrten ohne oder ohne zugelassenes ETCS gelten die Versuchsfahrten als signalgeführt, dunkelgeschaltete Signale gelten bei Signalführung als gestört. Eine Vorbeifahrt erfolgt grundsätzlich nach den Regeln in Ril*
- * *408.0455 und 408.2456 mit besonderem Auftrag und mit maximal 40 km/h.*

**Vorbeifahrt an
Halt zeigenden
Signalen mit
Geschwindig-
keiten größer
40 km/h**

- (2) Sofern dies für den Zweck der Fahrt erforderlich ist, dürfen Versuchsfahrten abweichend von den Regeln in Ril 408.0455 und 408.2456 unter folgenden Bedingungen an Halt zeigenden Signalen mit der nach Buchfahrplan zugelassenen Geschwindigkeit vorbeifahren:
1. Die für die Versuchsfahrt Halt zeigenden Signale, an denen mit Geschwindigkeiten größer 40 km/h vorbeigefahren werden soll, werden in der Fahrplananordnung bestimmt.
 2. Die an Halt zeigenden Signalen nach Fahrplananordnung eingestellten und nach den Regeln in Ril 408.0232 gesicherten Fahrwege sind durch einen zweiten, unabhängigen, in die Örtlichkeit eingewiesenen Fahrdienstleiter dokumentiert zu prüfen.
 3. Es ist für den Zugfolgeabschnitt nach diesem Halt zeigenden Signal eine Räumungsprüfung nach den Regeln in Ril 408.0248 durchzuführen.
 4. Während der Fahrt des Versuchszuges dürfen in den Bahnhöfen, in denen an Halt zeigenden Signalen mit Geschwindigkeiten größer 40 km/h vorbeigefahren werden soll, keine weiteren Fahrten mit besonderem Auftrag zugelassen werden.
 5. Für die Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen gilt:
 - Die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal mit Geschwindigkeiten größer 40 km/h wird in der Fahrplananordnung signalspezifisch zugelassen oder
 - die Vorbeifahrt wird durch Befehle 2 und 14 mit dem Wortlaut „Geschwindigkeit gemäß Buchfahrplan“ zugelassen.
 6. Signale, die in den Fällen nach 5. erster Anstrich, eine Vorsignalisierung in Warnstellung zeigen, sind in der Fahrplananordnung zu benennen.
 7. Die Fahrten sind von den Fahrdienstleitern während des Verkehrs in ihrem Zuständigkeitsbereich auf den Anzeigen des Stellwerks zu beobachten.

Halt zeigende Signale, an denen nach diesen Regeln mit mehr als 40 km/h vorbeigefahren werden soll und für die eine Zustimmung zur Vorbeifahrt in der Fahrplananordnung oder mit Befehl übermittelt wurde, sind für die Bestätigung des Fahrdienstleiters an den ersten Triebfahrzeugführer, dass sich alle Signale bis zum Zielsignal in Fahrstellung befinden, als in Fahrtstellung zu betrachten.

Soll die Versuchsfahrt bereits an einem Halt zeigenden Hauptsignal beginnen, ist immer die Zustimmung des Fahrdienstleiters mit Befehl erforderlich. Es sind Befehle 2 und 14 mit dem Wortlaut „Geschwindigkeit gemäß Buchfahrplan“ zu erteilen.

Kommt ein Signal unvorhergesehen nicht in Fahrtstellung, dürfen diese Regeln nicht angewendet werden.

Hinweis:

Fährt ein Zug ohne wirkendes ETCS, kommen einzelne Signale auch bei korrekt eingelaufener Fahrstraße nicht in Fahrtstellung (Zufahrtsicherungssignal). Eine Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen erfolgt grundsätzlich nach den Regeln in Ril 408.0455 und 408.2456 mit besonderem Auftrag und mit höchstens 40 km/h.

(3) Für die Signalausrüstung gilt Folgendes:

**Signalaus-
rüstung**

1. Die Forderungen für Haupt- oder Kombinationssignale nach Ril 408.1431 Abschnitt 22 Absatz (4) a) und 408.3431 Abschnitt 22 Absatz (1) gelten auch für virtuelle Blockstellen. Für die Feststellung, dass sich virtuelle Blockstellen in Fahrstellung oder Haltstellung befinden, wertet der Fahrdienstleiter die Anzeigen des Stellwerks nach den Regeln für das Bedienen von Signalanlagen aus.
2. Die Fahrten sind von den Fahrdienstleitern während des Verkehrs in ihrem Zuständigkeitsbereich auf den Anzeigen des Stellwerks zu beobachten.
3. Virtuelle Blockstellen mit Signal Ne 14 sind in der Fahrplananordnung mit dem Klammervermerk [Ne 14] zu bezeichnen.

Hinweis:

Die Strecke ist in der Regel mit konventioneller Außensignalisierung ausgerüstet. Die Übermittlung von Geschwindigkeitsvorgaben bzw. Fahr- und Haltaufträgen erfolgt in diesen Bereichen unter ETCS-Führung ausschließlich über die Anzeigeführung. Stellwerksseitig unterscheidet sich die Bedienoberfläche nur unwesentlich von der Bedienoberfläche herkömmlicher mit Außensignalisierung ausgerüsteter Stellwerksbereiche. Virtuelle Einfahr-, Ausfahr- und Blocksignale sind dargestellt, zeigen Fahrt- und Haltmelder und sind nach den Regeln für das Bedienen von Signalanlagen bedien- und auswertbar. Anstelle der Außensignale sind virtuelle Blockstellen eingerichtet und es sind ETCS-Blockkennzeichen oder Signale Ne 14 (ETCS-Stop Marker) mit Signalbezeichnung aufgestellt.

* Ril 408.1431 Abschnitt 22 Absatz (4) und 408.3431 Abschnitt 22 Absatz (1) geben u.a. vor:

„Das Hauptsignal am Ende des Versuchsabschnitts (Zielsignal) muss Halt zeigen. Alle anderen für den Versuchszug geltenden Haupt- oder Kombinationssignale, die sich im Versuchsabschnitt befinden, müssen zur Fahrt in durchgehende Hauptgleise Fahrt zeigen. Soll bei einem Versuchszug die Wirkung der Zugbeeinflussung festgestellt werden, dürfen Hauptsignale Halt zeigen. Für den unmittelbar hinter dem Zielsignal im durchgehenden Hauptgleis liegenden Gleisabschnitt müssen Maßnahmen für das Prüfen und Sichern des Fahrwegs nach den Regeln in den Ril 408.0231 und 408.0232 getroffen sein. Soweit ein Zugfolgeabschnitt folgt, muss dieser geräumt sein. Bei selbsttätigem Streckenblock darf eine Einzelräumungsprüfung durch die Feststellung ersetzt werden, dass das Hauptsignal am Anfang des Zugfolgeabschnitts Fahrt zeigt. Nach Feststellen der Fahrstellung muss das Signal auf Halt gestellt werden.“

(4) Für den Beginn und das Ende signalgeführter Züge gilt Folgendes:

**Beginn und
Ende signal-
geführter
Fahrten an
Stellen, die mit
Signalen Ne
14 gekenn-
zeichnet sind**

1. Ein Zug darf bei Versuchsfahrten bei Tageslicht an einer mit Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle mit der Funktion eines Ein- oder Ausfahrsignals enden (Zielsignal im Sinne der Ril 408.1431 bzw. 408.3431), wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Abweichend von den Regeln in Ril 408.1431 Abschnitt 22 Absatz (4) muss der Fahrdienstleiter über das Zielsignal hinaus einen freizuhaltenden Abschnitt bis zur folgenden virtuellen Blockstelle, die mit einem Signal Ne 14 gekennzeichnet ist, einstellen und sichern.

Direkt im Anschluss an den freizuhaltenden Abschnitt muss der Fahrdienstleiter durch Sperren von Weichen gegen Umstellen einen zusätzlichen Abschnitt bis zum nächsten Lichthauptsignal oder bis zu einem Stumpfgleis mit oder ohne Gleisabschluss sichern.

Folgt unmittelbar nach dem Zielsignal [Ne14] ein Lichthauptsignal, endet der freizuhaltende Abschnitt an diesem Lichthauptsignal und der Fahrweg ist bis zu diesem einzustellen und zu sichern. Ein zusätzlich zu sichernder Abschnitt ist nicht erforderlich.

- b) Den freizuhaltenden Abschnitt und den zusätzlich gesicherten Abschnitt darf der Fahrdienstleiter auflösen, wenn der erste Triebfahrzeugführer bestätigt hat, dass die Versuchsfahrt am Zielsignal angehalten hat.
 - c) Der Fahrdienstleiter nennt dem ersten Triebfahrzeugführer gemäß Fahrplananordnung das Zielsignal mit dem Zusatz „virtuelle Blockstelle mit Ne 14“ (vgl. Ril 408.1431 Abschnitt 22 Absatz (5) b); Regeln für Fahrdienstleiter Punkt 10).
2. Eine Versuchsfahrt soll in der Regel an einer mit Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle mit der Funktion eines Ausfahrsignals enden.
 3. Muss eine Versuchsfahrt an einer mit Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle mit der Funktion eines Einfahrsignals enden, muss im Anschluss eine Einfahrt in den unmittelbar folgenden Bahnhof erfolgen, in der Regel in ein nicht-durchgehendes Hauptgleis. Diese Fahrt muss der Fahrdienstleiter mit Befehl 2 zulassen und zusätzlich Befehl 14 mit dem Wortlaut „Sie müssen halten vor Signal Ne 14 [Bezeichnung des Ziels der Einfahrtzugstraße]“ erteilen. Diese Einfahrt in den Bahnhof erfolgt nach den Bedingungen einer Versuchsfahrt. Ein zusätzlich zu sichernder Abschnitt nach den Regeln in Nr.1 a) ist nicht erforderlich.
 4. Ein Zug darf an einer mit Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle mit der Funktion eines Ein- oder Ausfahrsignals beginnen (Startsignal im Sinne der Ril 408.1431 bzw. 408.3431). Der Fahrdienstleiter erteilt die Zustimmung gegenüber dem ersten Triebfahrzeugführer mit Befehl 2.
 5. Soll ein Versuchszug in mehreren unmittelbar aufeinander folgenden Versuchsabschnitten fahren und die Zustimmung für den weiteren Abschnitt erfolgt an einem mit Signal Ne 14 gekennzeichneten Standort einer virtuellen Blockstelle, stimmt der Fahrdienstleiter dem ersten Triebfahrzeugführer mündlich zu. Die Meldung darf nur über GSM-R-Zugfunk gegeben werden.

Hinweis:

Wie zuvor erläutert ist die Strecke nicht mit konventioneller Außensignalisierung ausgerüstet. Dennoch sollen bei Tageslicht in bestimmten Bahnhöfen Versuchsfahrten an den virtuellen Blockstellen mit der Funktion Ein- und Ausfahrsignal beginnen oder enden.

Ril 408.1431 Abschnitt 22 Absatz (4) a) und 408.3431 Abschnitt 22 Absatz (1) geben u.a. vor:

„Die Züge dürfen nur in vorher bestimmten Versuchsabschnitten fahren. Ein Versuchsabschnitt darf aus mehreren Zugfolgeabschnitten bestehen. Vor Beginn der Fahrt am Startsignal muss Folgendes sichergestellt sein:

*Das Hauptsignal am Ende des Versuchsabschnitts (Zielsignal) muss Halt zeigen.“
Zuvor wurde angeordnet, dass die für Haupt- oder Kombinationssignale geltenden
Forderungen auch für virtuelle Blockstellen gelten.*

- (5) Bei der Durchführung von Versuchsfahrten im Sinne der Ril 408.1431 bzw. 408.3431 muss sichergestellt sein, dass mit dem Einschalten des Tunnelrichtungsbetriebs bzw. durch Ausschalten des TBV-S die Tunnelportalsignale für den Versuchszug in Fahrstellung gelangen. Die Zulässigkeit von Begegnungen in Tunnelbereichen ist für die Zeit des Verkehrs von Versuchsfahrten fahrplantechnisch sicherzustellen.

**Verhinderung
einer Fahrt-
stellung von
Signalen auf-
grund eines
TBV-S**

Für jede Versuchsfahrt ist im Vorfeld zu bestimmen, ob ein Einschalten des Tunnelrichtungsbetriebs bzw. das Ausschalten des TBV-S erforderlich ist und mit der Fahrplananordnung bekannt zu geben.

Hinweis:

Die Begegnung von Reise- und Güterzügen ist in Tunneln nicht oder nur mit Restriktionen zulässig. Eine technische Funktionalität, das TBV-S, erlaubt nur zulässige Begegnungen in Tunnelbereichen und verhindert bei möglichen unzulässigen Begegnungen die Fahrtstellung deckender Signale.

41 Mappe „Einsatzauftrag für Rettungszug“

- (1) Die für die Durchführung der Rettungszüge (Rtz) erforderlichen Regeln sind in einer Mappe „Einsatzauftrag für den Rettungszug“ bekannt zu geben.

Für die Mappe ist ein Ringordner mit rotem Umschlag im Format DIN A 5 zu verwenden.

- (2) Die Mappe ist wie folgt zu gliedern:

- Titelblatt,
- Verteilungsplan mit Nachweis der Bekanntgaben,
- Inhaltsverzeichnis,
- Übersicht der Einsatzfälle (Sperrabschnitte),
- Fahrpläne für die Fahrt vom Standortbahnhof und zurück,
- Einsatzfälle,
- Block „Fahrplan-Mitteilung“ für Rettungszug.

- (3) Die Einsatzaufträge sind jeweils für einen Bereich zwischen zwei Rettungszug-Standortbahnhöfen aufzustellen.

42 Sperrabschnitte festlegen

Für die einzelnen Sperrabschnitte ist nach folgenden Grundsätzen festzulegen:

- a) Es sind die Sperrabschnitte jeweils zwischen zwei Rettungszug-Standortbahnhöfen festzulegen und die Sperrabschnitte mit eins beginnend in Süd-Nord-Richtung zu nummerieren.

Richtung und Gegenrichtung sind in der Nummer durch eine Ziffer hinter einem Schrägstrich darzustellen (z. B. 6/1 = Richtung Würzburg - Fulda, 6/2 = Richtung Fulda - Würzburg).

In einer Mappe darf jede Sperrabschnitts-Nummer nur einmal vorhanden sein.

Die Sperrabschnitte für einen Einsatz des Rettungszuges außerhalb von Tunnel sind so festzulegen, dass jeweils ein Abschnitt zwischen zwei benachbarten Zugmeldestellen und ein Abschnitt zwischen Zugmeldestellen unter Einbeziehung einer Abzweigstelle/Überleitstelle entsteht (z. B. Üst Dittenbrunn - Üst Altengronau und Üst Dittenbrunn - Bf Mottgers).

- b) Die Übersicht der Einsatzfälle (Sperrabschnitte) ist nach dem Muster in Abschnitt 47 aufzustellen.

43 Einsatzfälle gestalten

- (1) Beim Erstellen der Einsatzfälle sind die Muster im Abschnitt 47 zu beachten. Der Aufbau der Muster ist verbindlich.
- (2) Im Kopf des Einsatzfalls ist die Nummer entsprechend der „Übersicht der Einsatzfälle (Sperrabschnitte)“ zu vermerken. Außerdem ist anzugeben:
 - a) der Name des Tunnels (für Einsatzfälle im Tunnel),
 - b) der Sperrabschnitt mit Angabe der begrenzenden Zugmeldestellen (für Einsatzfälle der Sperrfahrt außerhalb von Tunneln).

44 Sperrabschnitt darstellen

- a) Der Sperrabschnitt ist mit den beiden begrenzenden Zugmeldestellen - ggf. mit der in den Abschnitt einbezogenen Zugmeldestelle - (bei Bahnhöfen nur der entsprechende Bahnhofskopf) als verzerrter Streckenübergangsplan auf der linken Hälfte des Einsatzfalls darzustellen. Alle Kilometerangaben sind rechtsbündig zu schreiben. Der gesperrte Abschnitt ist in gelber Farbe zu unterlegen.
- b) Die Betriebsstellen sind mit ihrem Namen und den entsprechenden Signalen und deren Standort zu nennen.
- c) Alle Tunnel sind nach dem Muster in der Anlage darzustellen, mit Angabe von Tunnelanfang und -ende, Name und Länge. Bei den „Tunnel-Einsatzfällen“ ist der betreffende Tunnel, statt der sonst verwendeten Umrahmung durch fett-schwarze Umrahmung hervorzuheben.
- d) Die Lage der Rettungsplätze darf durch die km-Angabe und eine waagrecht gestrichelte Linie angegeben werden.
- e) Die Rettungszug-Halteplätze sind durch die km-Angabe und eine waagrecht gestrichelte Linie anzugeben.
- f) Die Anrückrichtung des Rettungszuges ist durch einen fettgedruckten Pfeil am oberen Rand des Streckenübersichtsplans anzudeuten.

45 Regeln geben

- a) Die Regeln für die Fahrt in den Sperrabschnitt und für alle Fahrten innerhalb des Sperrabschnitts sind auf der rechten Hälfte des Einsatzfalls aufzuführen. Alle Angaben sind nach dem Muster in Abschnitt 47 zu umrahmen und zusätzlich durch einen Hinweispfeil den entsprechenden kilometrischen Angaben im Streckenübersichtsplan zuzuordnen, wenn sich die Angaben ausschließlich auf einen Punkt beziehen.
- b) Dem Triebfahrzeugführer des Rettungszuges ist vorzuschreiben, dass er sich bei Annäherung an, die in der Fahrplan-Mitteilung für Rettungszug aufgeführte Zugmeldestelle über Zugfunk beim zuständigen Fahrdienstleiter melden muss.

- c) An der Betriebsstelle, an der die Sperrfahrt beginnt, ist dem Triebfahrzeugführer eine entsprechende Weisung geben zu lassen. Dabei sind die Wortlaute
- „Beginn der Sperrfahrt - Fahren auf Sicht“,
 - „Achtung: Liegegebliebener Zug kann außerhalb des Tunnels stehen!“ (nur bei Tunnel-Fällen) und
 - „Achtung: Gleis kann durch liegegebliebenen Zug besetzt sein!“ (nur bei Einsatzfällen für die offene Strecke)
- jeweils in Fettdruck darzustellen und in gelber Farbe zu unterlegen.
- d) Bei Einsatzfällen für den Einsatz des Rettungszuges in Tunneln ist der Rettungsplatz - soweit vorhanden - zu nennen. Außerdem ist dem Triebfahrzeugführer der Halt im Bereich des Tunnelportals wie folgt vorzuschreiben:
- „Halt spätestens in km ... (Rtz-Halteplatz)“
- Dieser Wortlaut ist in Fettdruck darzustellen und in roter Farbe zu unterlegen.
- e) Auf die auf Sicht verkehrenden Fahrten ist wie folgt hinzuweisen:
- „Fahrten innerhalb des Sperrabschnitts auf Sicht“.
- Dieser Wortlaut ist in gelber Farbe zu unterlegen.
- f) Die Hauptsignale innerhalb des gesperrten Abschnitts gelten nicht. Darauf ist unter Angabe der Signale und des Namens der Betriebsstelle hinzuweisen.
- g) Bei den „Anweisungen für die Rückfahrt“ sind die Hauptsignale und der Name der Betriebsstelle anzugeben, bis zu der auf fernmündlichen Auftrag des zuständigen Fahrdienstleiters höchstens gefahren werden darf.

46 Mappe „Einsatzauftrag für Rettungszug“ aufbewahren

Die Mappe „Einsatzauftrag für Rettungszug“ muss beim Fahrdienstleiter und in den Führerräumen auf beiden Triebfahrzeugen des Rettungszuges und zusätzlich in den Aufenthaltsräumen aufbewahrt werden.

47 Muster

Einsatzauftrag Deckblatt

47 Muster

Einsatzauftrag

für den

Rettungszug

(Strecke Würzburg – Fulda)

Gültig vom _____ an

Nachweis der Bekanntgaben

Die Mappe „Einsatzauftrag für den Rettungszug“ ist den Fahrdienstleitern und Triebfahrzeugführern durch Auslegen in den Arbeits- und Aufenthaltsräumen zugänglich zu machen.

Nachweis der Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig vom an	Bemerkungen	Bekanntgabe eingearbeitet (Name/Tag)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

1. Übersicht der Einsatzfälle (Sperrabschnitte)
2. Fahrpläne (Hin- und Rückfahrt)
3. Einsatzfälle
4. Block Fahrplan-Mitteilung

Übersicht der Einsatzfälle

1. Übersicht der Einsatzfälle (Sperrabschnitte)

A. Richtung Würzburg – Fulda

Einsatzfall Nr.	Sperrabschnitt			
	von Signal	in km	bis Signal	in km

6/1	Eichelberg-Tunnel			
	Bksig 839/889 Üst Neuberg	320,5	Bksig 830/880 Üst Espenloh	316,8

21/1	Bksig 207/257 Üst Dittenbrunn	277,2	Bksig 006/056 Üst Altengronau	217,2
23/1	Bksig 207/257 Üst Dittenbrunn	277,2	Esig F 002/F052 Bf Mottgers	267,6

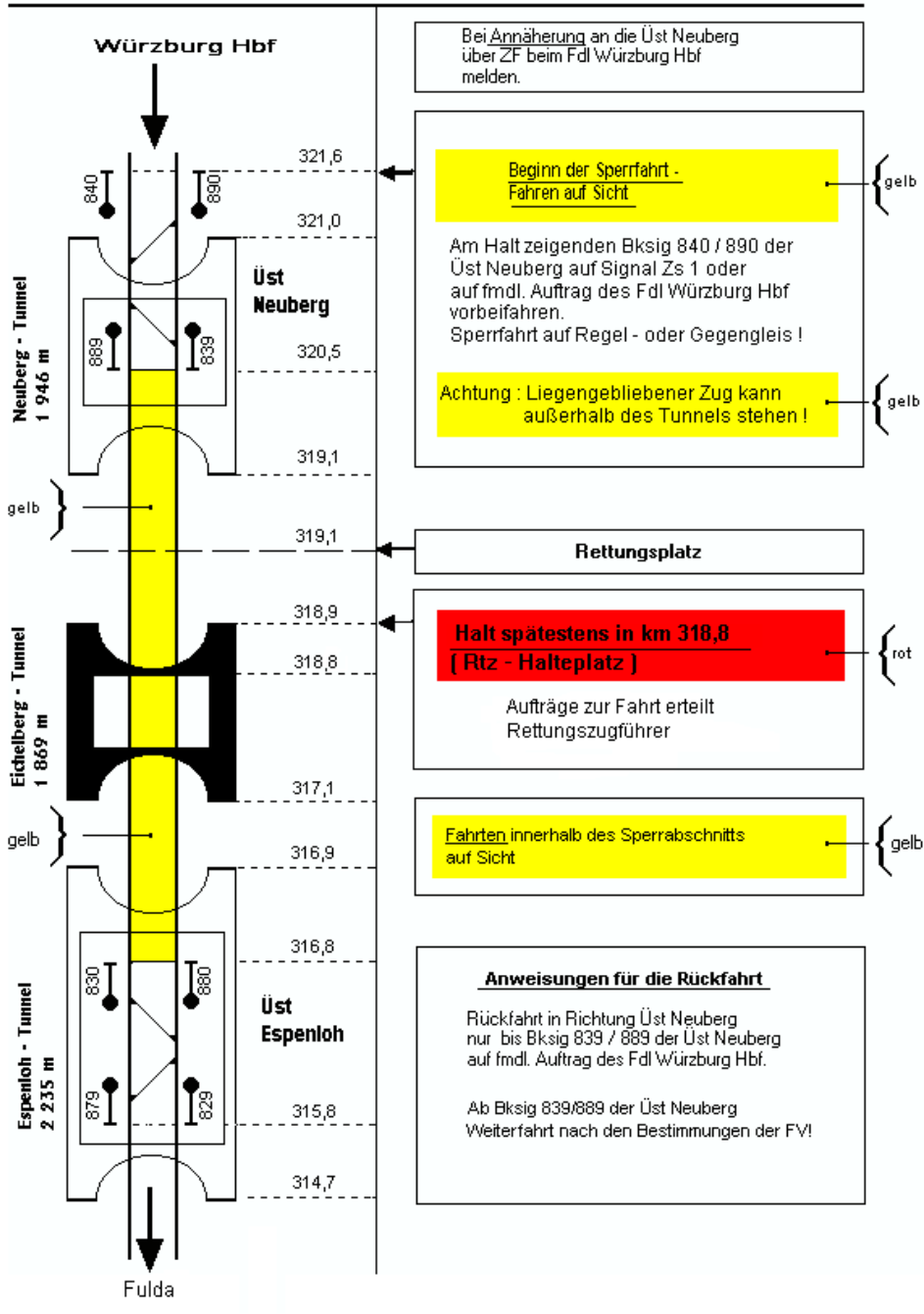
Fahrplan für Rettungszug				
2. Fahrplan für Rettungszug				
Würzburg Hbf - Fulda				
Tfz 714 + 714 SG				
100 km/h 350 t Mbr 79 P				
1	2	3a	3b	4/5
326,4	60	- ZF A 79 - Würzburg Hbf	327,4	00
	100	Steinberg-T	325,6	06
		Sbk 848 (898)	325,4	
		Roßberg-T	325,0	
			324,8	
		Neuberg-T	322,6	
		Üst Neuberg ohne Zs 6	321,0	
			321,0	
		Eichelberg-T	319,1	
			318,8	
		Espenloh-T	317,1	
		Üst Espenloh ohne Zs 6	316,9	
	316,3	10		
	314,7	14		
Üst Hohe Wart ohne Zs 6	309,9			
	309,6	20		
	308,8			
Rohrbach	302,5			

Einsatzfall Nr. 6/1

Einsatzfall

Nr. 6/1

Betriebliche Regeln für den Einsatz der Sperrfahrt im Eichelberg - Tunnel

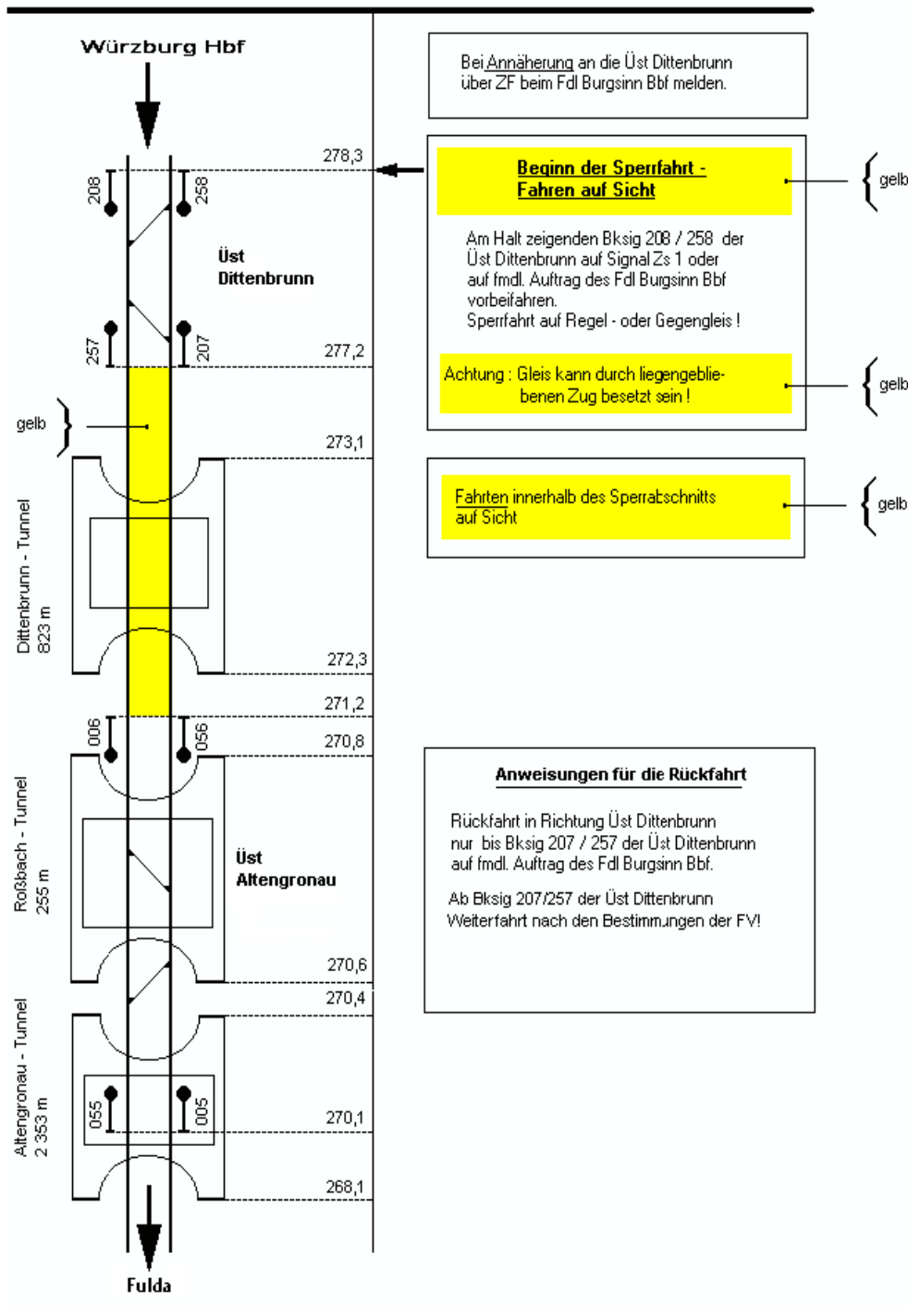


Einsatzfall 21/1

Einsatzfall

Nr. 21/1

Betriebliche Regeln für den Einsatz der Sperrfahrt im Sperrabschnitt
Üst Dittenbrunn - Üst Altengronau

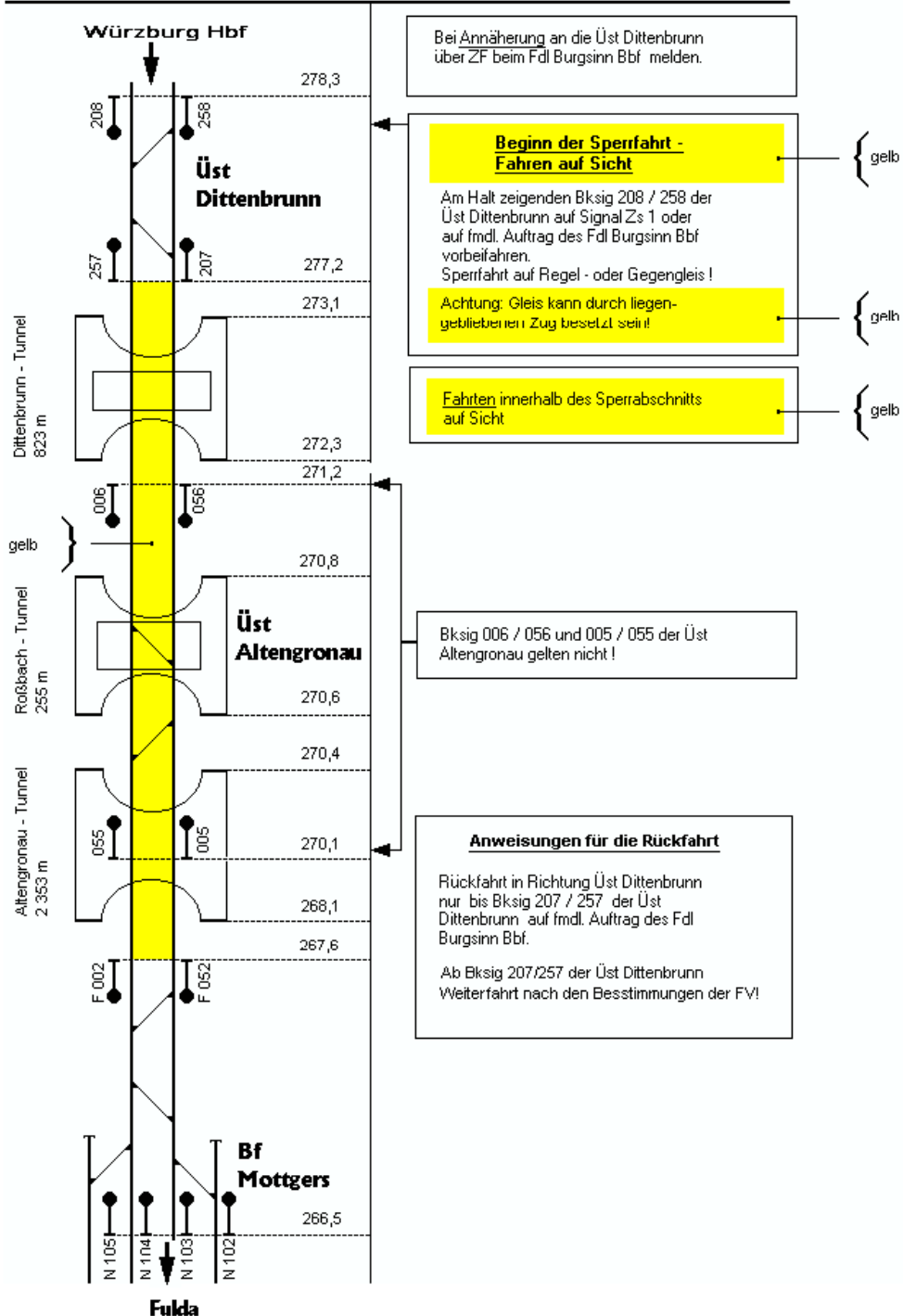


Einsatzfall 23/1

Einsatzfall

Nr. 23/1

Betriebliche Regeln für den Einsatz der Sperrfahrt im Sperrabschnitt Üst Dittenbrunn - Bf Mottgers



Block Fahrplan-Mitteilung

4. Block Fahrplan-Mitteilung

Fahrplan-Mitteilung für Rettungszug

Am verkehrt
(Verkehrstag) (Zugg., Zug-Nr.)

von nach
(Zuganfangsbahnhof) (Zugmeldestelle)

für Einsatzfall Nr. /

im Einsatzabschnitt -

Abfahrtszeit Uhr

nach Fahrplan für Rettungszug im Einsatzauftrag.

Ab als Sperrfahrt.
Bf/Bft
Abzw/Üst

Liegengebliebener Zug im Gleis -

in km im-Tunnel

brennt / brennt nicht *)

*) Nichtzutreffendes streichen.

.....
(Anordnende Stelle) (Datum)

.....
(Unterschrift)

61 Bedingungen

Das Umleiten von Zügen unter erleichterten Bedingungen darf zugelassen werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Zulässige Radsatz- und Meterlast müssen auf der Umleitstrecke mindestens so hoch sein wie auf der Stammstrecke.
- b) Umzuleitende Züge müssen unterrichtet werden
 1. durch Richtungsanzeiger,
 2. durch unterschiedliche Stellungen eines Hauptsignals oder Signals Zs 3 oder
 3. mündlich.
- * c) Die Umleitstrecke muss für Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-L“, „-W“, „-D“, „-E“ oder „-K“ ergänzt ist, zugelassen sein, wenn diese auf dem Regellaufweg zugelassen sind.

62 Fahrplan, Betriebsstellenbuch

- (1) Der Betrieb Netz der jeweiligen Netz Region bestellt in Absprache mit der Betriebszentrale Strecken für das Umleiten unter erleichterten Bedingungen beim zuständigen betrieblichen Infrastrukturdatenmanagement. Das betriebliche Infrastrukturdatenmanagement bestätigt, dass die Angaben zum Umleiten unter erleichterten Bedingungen in die betriebliche Infrastrukturdatenhaltung aufgenommen worden sind.
- (2) Die Strecken sind im Betriebsstellenbuch zu nennen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Das zuständige betriebliche Infrastrukturdatenmanagement hat bestätigt, dass die Angaben zum Umleiten unter erleichterten Bedingungen in der betrieblichen Infrastrukturdatenhaltung enthalten sind.
 - * b) Soweit Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „-A“, „-L“, „-W“, „-D“, „-E“ oder „-K“ ergänzt ist, umgeleitet werden sollen, müssen die Bedingungen nach Abschnitt 61 c) erfüllt sein oder das Umleiten der Züge ist zu verbieten, wenn sie auf der Umleitstrecke nicht zugelassen sind.
- (3) Im Betriebsstellenbuch sind die Umleitstrecken zu nennen, bei denen der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mündlich unterrichten muss. Dies ist erforderlich, wenn der Triebfahrzeugführer weder durch Richtungsanzeiger noch durch unterschiedliche Stellungen eines Hauptsignals oder Signals Zs 3 unterrichtet wird.



Bezeichnung der Fahrten (Ausführliches Programm, Verkehrstage, Zuglauf)

Ausnahme der Aufsichtsbehörde (Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung § 40 Absatz 8)

nicht erforderlich

liegt vor von Gz Datum

**Zustimmung des Ständigen Stellvertreters des Eisenbahnbetriebsleiters beim
Regionalbereich DB Netz**

nicht erforderlich

erforderlich durch

RB Nord

RB West

RB Ost

RB Südost

RB Mitte

RB Süd

RB Südwest

Versuchsleiter

Unternehmen	Name	Tel	Fax	Mobil

Eisenbahnbetriebsleiter des Unternehmens

Unternehmen	Name	Tel	Fax	Mobil

Art und Baureihe der Fahrzeuge, Reihung

**Bedingungen, unter denen die Versuchsfahrt durchgeführt werden soll (Modul 408.1431
Abschnitt 22 Absatz (1) b)**

Angaben zum Prüfablauf

Ort

Datum

Unterschrift



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Außergewöhnliche Fahrzeuge, außergewöhnliche Züge, von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen	408.1435 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 24	Regeln für das Verkehren außergewöhnlicher Fahrzeuge und Züge geben	408.0435 1 (1)
41	Regeln für das Ermitteln zugelassener Strecken geben	408.0435 1 (4)
61 - 62	Regeln für das Zustimmung bei Zügen mit Lü-Sendungen geben	408.0435 3 (2) d)

21 Allgemeines

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verwenden Fahrzeuge, deren Maße die Bezugslinie G 1 oder G 2 nach Anlage 7 oder 8 der EBO überschreiten oder andere außergewöhnliche Fahrzeuge, die auf Gleisen der DB Netz AG nur fahren dürfen, wenn diese (einschließlich Regellichtraum) geeignet sind.

* Dies sind z. B. Fahrzeuge der Baureihen 401, 402 oder 801 bis 808 (Fahrzeuge für ICE-Züge), Fahrzeuge mit der Anschrift „LNT“, Wagen der Bauart-Nummernreihe 116 oder Doppelstockfahrzeuge, wenn diese Fahrzeuge das Lichtraumprofil DE 2 überschreiten oder mit dem Lichtraumprofil DE 3 zugelassen sind.

22 Aufgaben

- (1) Aufgrund des Antrags des EVU ist zu prüfen, ob die im Antrag genannten außergewöhnlichen Fahrzeuge auf den gewünschten Strecken fahren dürfen. Es dürfen nur Strecken zugelassen werden, wenn sie geeignet sind. **Prüfen**
- (2) Es ist davon auszugehen, dass in Bahnhöfen die Züge über alle Hauptgleise fahren dürfen und dass auf allen Hauptgleisen rangiert werden soll. **Gleise**
Wenn auf Nebengleisen rangiert werden soll, ist zu prüfen, ob sie geeignet sind.
- (3) Dem EVU ist mitzuteilen, ob die im Antrag genannten außergewöhnlichen Fahrzeuge auf den beabsichtigten Strecken fahren dürfen. **Antwort**
- (4) Strecken, auf denen außergewöhnliche Fahrzeuge fahren dürfen, sind in eine „Übersicht der für außergewöhnliche Fahrzeuge zugelassenen Strecken (Übersicht der Strecken)“ aufzunehmen. In der Übersicht sind Bedingungen und Einschränkungen, die beim Befahren der Haupt- oder Nebengleise zu beachten sind, zu nennen. Für die Übersicht darf folgendes Muster oder eine Übersichtskarte verwendet werden. **Übersicht der Strecken**

Übersicht der Strecken			
1	2	3	4
Übersicht der für außergewöhnliche Fahrzeuge zugelassenen Strecken (Übersicht der Strecken)			
Bezeichnung der Strecke		Zugelassen für Fahr- zeuge	Benutzungsbe- schränkungen
von	bis	(Bezeichnung)	

23 Bekanntgeben

Es sind

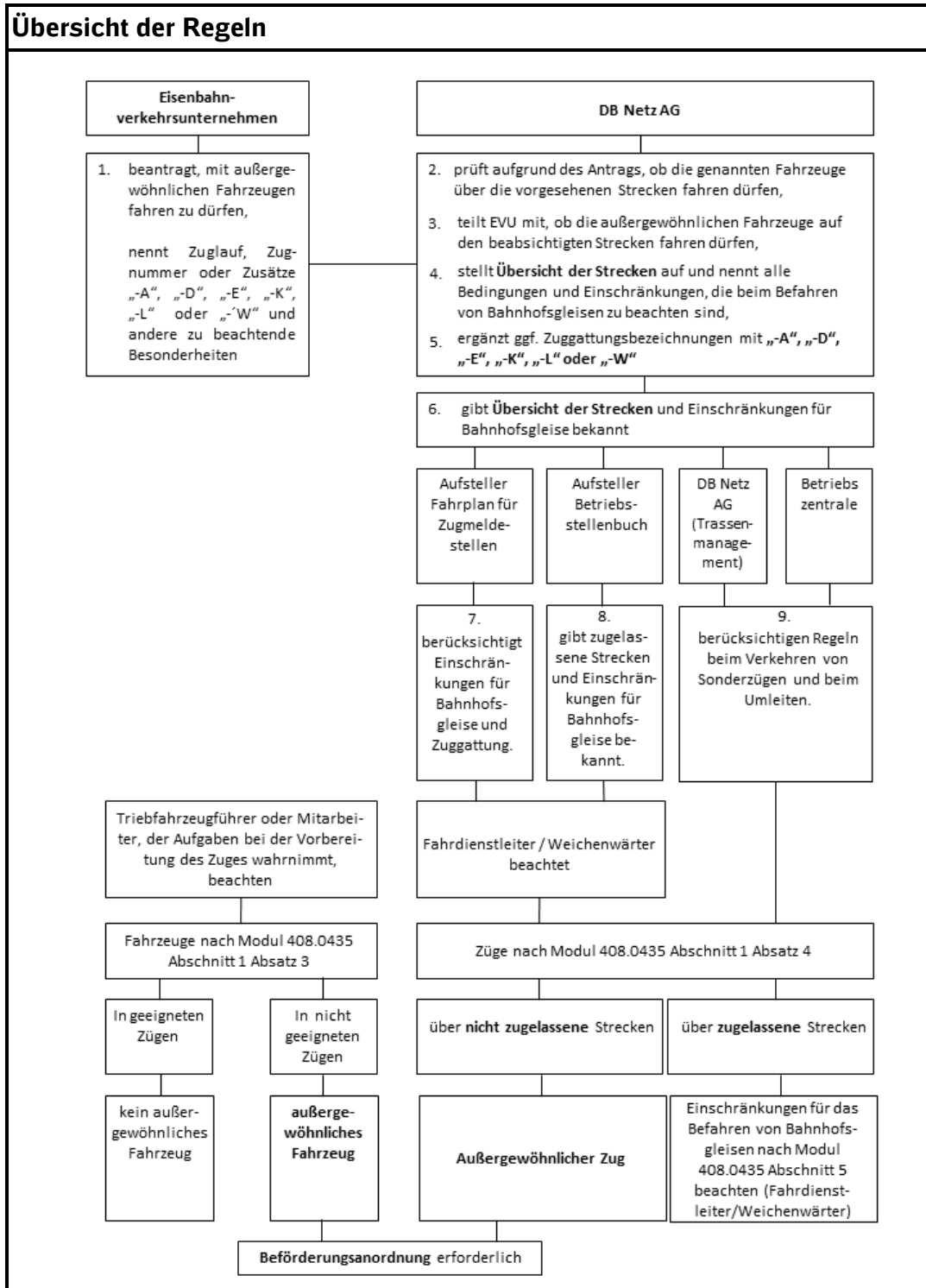
- die Angaben über außergewöhnliche Züge den Aufstellern der Fahrpläne für Zugmeldestellen und der Betriebszentrale,
- die „Übersicht der Strecken“ den Aufstellern der Fahrpläne für Zugmeldestellen, den Aufstellern der Betriebsstellenbücher, dem Trassenmanagement und der Betriebszentrale

bekannt zu geben.

Fahrdienstleiter müssen aufgrund der Regeln in 408.0435 Abschnitt 1 Absatz (4) zugelassene Strecken kennen oder außergewöhnliche Züge erkennen und aufgrund der Regeln in 408.0435 Abschnitt 4 (Einschränkungen für das Befahren von Bahnhofsgleisen auf zugelassenen Strecken) und 5 (Schneeräumfahrten) kennen.

24 Übersicht der Regeln

Die Regeln der Abschnitte 21 bis 23 sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt.



41 Zugelassene Strecken ermitteln

Die für außergewöhnliche Züge zugelassenen Strecken und die besonderen Bedingungen bei deren Benutzung sind bei den für den jeweiligen Fachbereich zuständigen Anlagenverantwortlichen zu ermitteln.

Diese Bedingungen sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

61 Grundsatz

Es darf angeordnet werden, dass Züge mit Lü-Sendungen nur ab- oder durchgelassen werden dürfen, wenn der Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestelle zugestimmt hat.

Das Einholen der Zustimmung des Fahrdienstleiters der benachbarten Zugmeldestelle ist anzuordnen, wenn z. B. angenommen werden muss, dass bei Zügen mit Lü-Sendungen „Berta“ oder „Cäsar“ im Bereich der benachbarten Zugmeldestelle eine Begegnung nicht stattfinden kann.

62 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Nachschieben	408.1441 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Ermitteln der Gleisgeometrie; Regeln für das Bestimmen der Druckkräfte	408.2441 1 (7)

21 Gleisgeometrie ermitteln und Druckkraft festlegen

Die Druckkraft beim Nachschieben darf höchstens 240 kN (24 t), in Bahnhöfen oder auf Abzweigstellen 120 kN (12 t) betragen. In Abhängigkeit von der Gleisgeometrie dürfen im Streckenbuch größere Druckkräfte zugelassen werden. Die Angaben zur Gleisgeometrie und die zulässigen Druckkräfte sind zu ermitteln:

**Gleis-
geometrie**

a) in Bahnhöfen und auf Abzweigstellen,

wenn alle Weichen und Gleisbogen, in denen nachgeschoben wird, einen Halbmesser haben von	Zulässige Druckkraft
≥ 275 m bis ≤ 300 m	240 kN (24 t)
> 300 m bis ≤ 600 m	380 kN (38 t)
> 600 m	ohne Begrenzung

b) auf den übrigen Streckenabschnitten

Bei Gleisbogen mit einem Halbmesser von	Zulässige Druckkraft
> 300 m bis ≤ 600 m	380 kN (38 t)
> 600 m	ohne Begrenzung

22 Streckenbuch

Die nach Abschnitt 21 zugelassenen größeren Druckkräfte sind in die Angaben für das Streckenbuch aufzunehmen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Geschobene Züge	408.1445 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Regeln für das Verwenden des Luftbremskopfes bei geschobenen Zügen	408.2445 2 (3)

21 Anwendungsfälle

Die Anwendung des Luftbremskopfes bei geschobenen Zügen zur Bedienung von Anschlussstellen ist dann vorzuschreiben, wenn der zu erwartende Sicherheitsgewinn in einem angemessenen Verhältnis zu dem erforderlichen Aufwand für die Anwendung des Luftbremskopfes steht. Der zu erwartende Sicherheitsgewinn ist besonders hoch zu bewerten, wenn

1. die Züge eine große Last befördern,
2. die Züge gefährliche Güter befördern,
3. mehrere Sperrfahrten in ein gesperrtes Gleis eingelassen werden,
4. auf Strecken mit Krümmungen die Sichtverhältnisse eingeschränkt sind.

22 Streckenbuch

Fälle nach Abschnitt 21 Nr. 1 und 2 werden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen ermittelt und die Zugnummern dem Mitarbeiter örtliche Planung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Übernahme in die Angaben für das Streckenbuch mitgeteilt.

Fälle nach Abschnitt 21 Nr. 3 und 4 werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ermittelt und ebenfalls in den Angaben für das Streckenbuch oder in einer Beta bekanntgegeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Einfahrt in Stumpfgleise oder teilweise besetzte Gleise, Einfahrweg begrenzen, Halteplatz im Befehl vorschreiben	408.1451 Seite 1

* **1 Inhaltsübersicht**

Abschnitt	Thema	Bezug
11	Allgemeines	
31 - 35	Einfahrt in ein teilweise besetztes oder gesperrtes Gleis bzw. in ein Gleis mit besetztem oder gesperrtem Durchrutschweg nach Absatz (2), Einfahrten in Gleise mit Zugdeckungssignalen, in Gleise mit verkürztem Durchrutschweg oder in andere Gleise	408.0451 1 (4)
51 - 52	Einfahrt in Stumpfgleise und besonders kurze Stumpfgleise	408.0451 2
* 71	Einfahrt in teilweise besetzte Gleise ohne Zielsignal	408.0451 3 (2)
* 91	Vorschreiben des Halteplatzes mit Befehl	408.0451 3 (3) a)

11 Allgemeines

EBO § 39 Absatz 4 schreibt für die Einfahrt eines Zuges in ein Stumpfgleis oder in ein besetztes Gleis folgendes vor:

„ ... wenn der Einfahrweg in einem Stumpfgleis oder besetzten Gleis endet, muss die Sicherheit durch betriebliche Anweisungen oder technische Einrichtungen gewährleistet sein.“

- * Diese Richtlinie regelt, welche „betriebliche Anweisungen“ das Betriebsstellenbuch geben muss.

31 Einfahrt in ein teilweise besetztes oder gesperrtes Gleis bzw. in ein Gleis mit besetztem oder gesperrtem Durchrutschweg

Nach 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (4) können bei der Einfahrt in ein teilweise besetztes oder gesperrtes Gleis bzw. in ein Gleis mit besetztem oder gesperrtem Durchrutschweg ergänzende Regeln im Betriebsstellenbuch gegeben sein. Ergänzende Regeln sind in folgenden Fällen erforderlich:

- Einfahrt in Gleise mit Zugdeckungssignalen (Abschnitte 32 und 35)
- Einfahrt in Gleise mit verkürztem Durchrutschweg (Abschnitte 33 und 35)
- Einfahrt in Gleise, deren Einfahrweg nach Ril 301.0301 Abschnitt 13 Absatz (3), 3. Anstrich um mehr als 30 % kürzer ist als bei den übrigen Einfahrten (Abschnitte 34 und 35)

32 Einfahrt in Gleise mit Zugdeckungssignalen

Für die Erstellung des Betriebsstellenbuches bei Einfahrt in Gleise mit Zugdeckungssignalen gelten folgende Regeln:

Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt eines Zuges auf ein Zugdeckungssignal in folgenden Fällen zulassen:

**Signale Zs 3v
+ Zs 3**

- a) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals ein und Signale Zs 3v und Zs 3 zeigen die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h an (Ril 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5), Satz 2 i. V. m. Ril 301.0301 Abschnitt 6).
- b) Vor einer Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein Gleis nach a) erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 - Grund Nr. 5 - nach 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (3).

Signal Zs 3

- c) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals ein und ein Signal Zs 3 zeigt die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h an (Ril 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5), Satz 2): Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt zulassen, wenn eine der folgend genannten Bedingungen erfüllt ist:
 - Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug planmäßig in ein Gleis mit einem Zugdeckungssignal als Zielsignal einfährt. Die zutreffenden Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen anzugeben. Dies ist zulässig, wenn im Fahrplan des Zuges das Zeichen „□“ dargestellt wird.
 - Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am Hauptsignal angehalten hat.
 - Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am vor dem Hauptsignal liegenden gewöhnlichen Halteplatz angehalten hat. Dies ist zulässig, wenn hinter dem gewöhnlichen Halteplatz kein Vorsignal bzw. Vorsignalwiederholer vorhanden ist (Feststellung der Zustimmung zur Abfahrt durch unmittelbare Sicht auf das Hauptsignal oder durch Fahrtanzeiger).
 - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer fernmündlich verständigt haben, dass er mit 20 km/h einfahren muss.
 - Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am „Halt erwarten“ zeigenden Vorsignal vorbeigefahren ist. Dies ist zulässig,

wenn kein Vorsignalwiederholer vorhanden ist und der Fahrdienstleiter die Feststellung durch Hinsehen oder Auswerten der Besetztanzeige treffen kann.

Beispiele:

Ein Einfahrvorsignal ist am rückliegenden Selbstblocksignal angebracht: Der Fahrdienstleiter kann anhand der Besetztanzeige feststellen, dass der Zug am Selbstblocksignal - und damit auch am Vorsignal - vorbeigefahren ist. Dieser Fall ist zulässig, wenn kein Vorsignalwiederholer folgt.

Zwischen Einfahrsignal und Zwischensignal befindet sich ein allein stehendes Vorsignal. Der Fahrdienstleiter kann feststellen, dass der Zug den Gleisfreimeldeabschnitt hinter dem Vorsignal belegt hat. Dieser Fall ist zulässig, wenn kein Vorsignalwiederholer folgt.

Bei einem alleinstehenden Einfahrvorsignal kann der Fahrdienstleiter anhand der Besetztanzeige nicht feststellen, ob sich der Zug noch vor dem Vorsignal befindet oder bereits daran vorbeigefahren ist; dieser Fall ist unzulässig.

- * - Eine allein stehende Vorsignaltafel kennzeichnet den Bremsweg der Strecke vor dem Hauptsignal, mit dem der Fahrdienstleiter die Einfahrt des Zuges zulässt (Ril 301.1401 2 (6) a)).
- * d) Vor einer Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein Gleis nach c) erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 - Grund Nr. 5 - nach 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (3).
- * e) Der Fahrdienstleiter lässt bei einer Einfahrt mit besonderem Auftrag die Vorbeifahrt am Hauptsignal mit Signal Zs 7 zu und ein alleinstehendes Signal Zs 3 im Fahrweg hinter dem Hauptsignal zeigt die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h an (Ril 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5), Satz 2). **Signale Zs 7 + Zs 3**
- * f) Vor einer Einfahrt mit einem anderen besonderen Auftrag in ein Gleis nach e) erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 - Grund Nr. 5 - nach 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2).
- * g) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals in ein durch Signale abschnittsweise unterteiltes Gleis mit verkürztem Einfahrweg ein und ein Signal Zs 13 kündigt dies dem Triebfahrzeugführer an (Ril 301.0301 Abschnitt 13 Absatz (3), 2. Anstrich). **Signal Zs 13**
- h) Vor einer Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein Gleis nach g) erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.3 mit dem Wortlaut „Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg“.

Im Betriebsstellenbuch müssen Gleise mit Zugdeckungssignalen genannt sowie die zutreffenden Regeln aus a) - h) vorgeben werden. Wenn c) zutrifft, muss der zutreffende Anstrich bzw. die zutreffenden Anstriche vorgegeben werden. Gleise, für welche die gleichen Regeln gelten, dürfen zusammengefasst werden.

Hinweis:

Folgende Kombinationen sind möglich: a) + b), c) + d), e) + f), g) + h)

33 Gleise mit verkürztem Durchrutschweg

Für die Erstellung des Betriebsstellenbuchs für die Einfahrt in Gleise, in die bei verkürztem Durchrutschweg signalmäßig eingefahren werden kann, gelten folgende Regeln:

Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt eines Zuges in ein Gleis mit verkürztem Durchrutschweg in folgenden Fällen zulassen:

**Signale Zs 3v
+ Zs 3**

- a) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals ein und Signale Zs 3v und Zs 3 zeigen die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h an (Ril 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5), Satz 1 i. V. m. Ril 301.0301 Abschnitt 6). *
- b) Vor einer Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein Gleis nach a) erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 - Grund Nr. 6 - nach 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (3). *

Signal Zs 3

- c) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals ein und ein Signal Zs 3 zeigt die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h an (Ril 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5)): Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt zulassen, wenn eine der folgend genannten Bedingungen erfüllt ist:
- Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug planmäßig in ein Gleis mit verkürztem Durchrutschweg einfährt. Die zutreffenden Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen anzugeben. Dies ist zulässig, wenn im Fahrplan des Zuges das Zeichen „└“ dargestellt wird.
 - Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am Hauptsignal angehalten hat.
 - Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am vor dem Hauptsignal liegenden gewöhnlichen Halteplatz angehalten hat. Dies ist zulässig, wo hinter dem gewöhnlichen Halteplatz kein Vorsignal bzw. Vorsignalwiederholer vorhanden ist (Feststellung der Zustimmung zur Abfahrt durch unmittelbare Sicht auf das Hauptsignal oder durch Fahrtanzeiger).
 - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer fernmündlich verständigt haben, dass er mit 30 km/h einfahren muss.
 - Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am „Halt erwarten“ zeigenden Vorsignal vorbeigefahren ist. Dies ist zulässig, wo kein Vorsignalwiederholer vorhanden ist und der Fahrdienstleiter die Feststellung durch Hinsehen oder Auswerten der Besetztanzeige treffen kann (Beispiele vgl. Abschnitt 32 c), 5. Anstrich).
 - Eine allein stehende Vorsignaltafel kennzeichnet den Bremsweg der Strecke vor dem Hauptsignal, mit dem der Fahrdienstleiter die Einfahrt des Zuges zulässt (Ril 301.1401 Abschnitt 2 Absatz (6) a)). *
 - Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug bereits in der rückliegenden Zugstraße mit höchstens 30 km/h fährt. Dies ist zulässig, wenn dem Zug bereits am Startsignal der rückliegenden Zugstraße ein Signal Zs 3 mit Kennzahl 3 gezeigt wurde.
- d) Vor einer Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein Gleis nach c) erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 - Grund Nr. 6 - nach 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (3). *

Im Betriebsstellenbuch müssen Gleise, in die bei verkürztem Durchrutschweg signalmäßig eingefahren werden kann, genannt sowie die zutreffenden Regeln aus a) - d) vorgegeben werden. Wenn c) zutrifft, muss der zutreffende Anstrich bzw. die zutreffenden Anstriche vorgegeben werden. Gleise, für welche die gleichen Regeln gelten, dürfen zusammengefasst werden.

Hinweis:

Folgende Kombinationen sind möglich: a) + b); c) + d)

34 Einfahrt in andere Gleise

* Für die Erstellung des Betriebsstellenbuchs bei Einfahrt in andere Gleise, deren Einfahrweg nach Ril 301.0301 Abschnitt 13 Absatz (3), 3. Anstrich um mehr als 30 % kürzer ist als bei den übrigen Einfahrten, gelten folgende Regeln:

* Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt in ein anderes Gleis, dessen Einfahrweg nach Ril 301.0301 Abschnitt 13 Absatz (3), 3. Anstrich um mehr als 30 % kürzer ist als bei den übrigen Einfahrten, in folgenden Fällen zulassen:

- a) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals ein und ein Signal Zs 13 kündigt die Einfahrt in das Gleis mit dem um mehr als 30 % verkürztem Einfahrweg an. **Signal Zs 13**
- b) Vor Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein Gleis nach a) erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 14.3 mit dem Wortlaut „Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg“.

Im Betriebsstellenbuch müssen o. g. Gleise genannt und hierzu die Regeln nach a) und b) vorgegeben werden; hierbei dürfen Gleise, für welche die gleichen Regeln gelten, zusammengefasst werden.

35 Befehl 12 oder 14 durch Signal Zs 7 ersetzen

* Im Betriebsstellenbuch darf zugelassen werden, dass der Fahrdienstleiter einen Befehl 12 oder 14 gemäß Abschnitt 32 b), 32 d), 32 h), 33 b), 33 d), 34 b) bzw. gemäß 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) durch ein Signal Zs 7 ersetzen darf.

51 Einfahrt in Stumpfgleise und besonders kurze Stumpfgleise

Gemäß 408.0451 Abschnitt 2 sind Stumpfgleise und besonders kurze Stumpfgleise sowie die für die Zulassung einer Zugfahrt in diese Gleise geltenden Regeln im Betriebsstellenbuch genannt. Für die Erstellung des Betriebsstellenbuches gelten folgende Regeln:

Der Fahrdienstleiter darf die Fahrt eines Zuges in ein Stumpfgleis in folgenden Fällen zulassen:

Kopfbahnhof

a) Der Zug fährt in ein Stumpfgleis - ausgenommen in ein besonders kurzes Stumpfgleis - in einen Kopfbahnhof ein.

Stumpfgleis Durchgangsbahnhof, Signal Zs 3

b) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals in ein Stumpfgleis - ausgenommen in ein besonders kurzes Stumpfgleis - in einen Bahnhof mit Stumpfgleisen und durchgehenden Gleisen ein und ein Signal Zs 3 zeigt die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h - an (Ril 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5), Satz 1). Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt zulassen, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug planmäßig in das Stumpfgleis einfährt. Die zutreffenden Züge sind im Fahrplan für Zugmeldestellen anzugeben. Dies ist zulässig, wenn im Fahrplan des Zuges das Zeichen „┌“ dargestellt wird.
- Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am Hauptsignal angehalten hat.
- Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am vor dem Hauptsignal liegenden gewöhnlichen Halteplatz angehalten hat. Dies ist zulässig, wo hinter dem gewöhnlichen Halteplatz kein Vorsignal bzw. Vorsignalwiederholer vorhanden ist (Feststellung der Zustimmung zur Abfahrt durch unmittelbare Sicht auf das Hauptsignal oder durch Fahrtanzeiger).
- Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer fernmündlich verständigt haben, dass er mit 30 km/h einfahren muss.
- Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am „Halt erwarten“ zeigenden Vorsignal vorbeigefahren ist. Dies ist zulässig, wo kein Vorsignalwiederholer vorhanden ist und der Fahrdienstleiter die Feststellung durch Hinsehen oder Auswerten der Besetztanzeige treffen kann (Beispiele vgl. Abschnitt 32 c), 5. Anstrich).
- Eine allein stehende Vorsignaltafel kennzeichnet den Bremsweg der Strecke vor dem Hauptsignal, mit dem der Fahrdienstleiter die Einfahrt des Zuges zulässt (Ril 301.1401 Abschnitt 2 Absatz (6) a)). *
- Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug bereits in der rückliegenden Zugstraße mit 30 km/h fährt. Dies ist zulässig, wo dem Zug bereits am Startsignal der rückliegenden Zugstraße ein Signal Zs 3 mit Kennziffer 3 gezeigt wurde.

c) Der Fahrdienstleiter schreibt dem Triebfahrzeugführer bei Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein Stumpfgleis nach b) die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h durch Befehl 12 - Grund Nr. 4 - vor. Er muss Befehl 12 am Hauptsignal bzw. am davor liegenden gewöhnlichen Halteplatz unmittelbar vor Zulassen der Zugfahrt übermitteln. Wenn ein Zug vom Gegengleis in ein Stumpfgleis einfährt und kein Hauptsignal vorhanden ist, muss der

- *
Fahrdienstleiter den Befehl 12 übermitteln, bevor er die Einfahrt des Zuges in Höhe des Einfahrsignals zulässt. Die Einfahrt darf in diesem Fall nicht mit Befehl 6 zugelassen werden (Verbot im Betriebsstellenbuch zu 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (1) c)).
- *
*
d) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals in ein Stumpfgleis - ausgenommen in ein besonders kurzes Stumpfgleis - in einen Bahnhof mit Stumpfgleisen und durchgehenden Gleisen ein und Signale Zs 3v und Zs 3 zeigen die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h an (Ril 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5), Satz 1 u. Ril 301.0301 Abschnitt 6). **Stumpfgleis Durchgangsbahnhof, Signal Zs 3v + Zs 3**
- *
e) Der Fahrdienstleiter schreibt dem Triebfahrzeugführer bei Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein Stumpfgleis nach d) die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h durch Befehl 12 - Grund Nr. 4 - vor. Er muss Befehl 12 am Hauptsignal bzw. am davor liegenden gewöhnlichen Halteplatz unmittelbar vor Zulassen der Zugfahrt übermitteln. Wenn ein Zug vom Gegengleis in ein Stumpfgleis einfährt und kein Hauptsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter den Befehl 12 übermitteln, bevor er die Einfahrt des Zuges in Höhe des Einfahrsignals zulässt. Die Einfahrt darf in diesem Fall nicht mit Befehl 6 zugelassen werden (Verbot im Betriebsstellenbuch zu 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (1) c)).
- *
f) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals in ein besonders kurzes Stumpfgleis ein und ein Signal Zs 3 zeigt die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h an (Ril 301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5), Satz 2). Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt zulassen, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist: **Besonders kurzes Stumpfgleis, Zs 3**
- Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am Hauptsignal angehalten hat.
 - Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am vor dem Hauptsignal liegenden gewöhnlichen Halteplatz angehalten hat. Dies ist zulässig, wo hinter dem gewöhnlichen Halteplatz kein Vorsignal bzw. Vorsignalwiederholer vorhanden ist (Feststellung der Zustimmung zur Abfahrt durch unmittelbare Sicht auf das Hauptsignal oder durch Fahrtanzeiger).
 - Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer fernmündlich verständigt haben, dass er mit 20 km/h einfahren muss.
 - Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am „Halt erwarten“ zeigenden Vorsignal vorbeigefahren ist. Dies ist zulässig, wo kein Vorsignalwiederholer vorhanden ist und der Fahrdienstleiter die Feststellung durch Hinsehen oder Auswerten der Besetztanzeige treffen kann (Beispiele vgl. Abschnitt 32 c), 5. Anstrich).
 - Eine allein stehende Vorsignaltafel kennzeichnet den Bremsweg der Strecke vor dem Hauptsignal, mit dem der Fahrdienstleiter die Einfahrt des Zuges zulässt (Ril 301.1401 Abschnitt 2 Absatz (6) a)).
- *
g) Der Fahrdienstleiter schreibt dem Triebfahrzeugführer bei Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein besonders kurzes Stumpfgleis nach f) die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h durch Befehl 12 - Grund Nr. 5 - vor. Er muss Befehl 12 am Hauptsignal bzw. am davor liegenden gewöhnlichen Halteplatz unmittelbar vor Zulassen der Zugfahrt übermitteln. Wenn ein Zug vom Gegengleis in ein besonders kurzes Stumpfgleis einfährt und kein Hauptsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter den Befehl 12 übermitteln, bevor er die Einfahrt des Zuges in Höhe des Einfahrsignals zulässt.

Die Einfahrt darf in diesem Fall nicht mit Befehl 6 zugelassen werden (Verbot im Betriebsstellenbuch zu 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (1) c)).

**Besonders
kurzes
Stumpfgleis,
Zs 3v + Zs 3**

- h) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals in ein besonders kurzes Stumpfgleis ein und Signal Zs 3v und Zs 3 zeigen die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h an (301.0301 Abschnitt 5 Absatz (5), Satz 2). *
- i) Der Fahrdienstleiter schreibt dem Triebfahrzeugführer bei Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein besonders kurzes Stumpfgleis nach h) die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h durch Befehl 12 - Grund Nr. 5 - vor. Er muss Befehl 12 am Hauptsignal bzw. am davor liegenden gewöhnlichen Halteplatz unmittelbar vor Zulassen der Zugfahrt übermitteln. Wenn ein Zug vom Gegengleis in ein besonders kurzes Stumpfgleis einfährt und kein Hauptsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter den Befehl 12 übermitteln, bevor er die Einfahrt des Zuges in Höhe des Einfahrsignals zulässt. Die Einfahrt darf in diesem Fall nicht mit Befehl 6 zugelassen werden (Verbot im Betriebsstellenbuch zu 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (1) c)). *

**Stumpfgleis
Durchgangs-
bahnhof, Zs 13**

- j) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals in ein Stumpfgleis - ausgenommen in ein besonders kurzes Stumpfgleis - in einen Bahnhof mit Stumpfgleisen und durchgehenden Gleisen ein und ein Signal Zs 13 kündigt die Einfahrt in das Stumpfgleis an (Ril 301.0301 Abschnitt 13 Absatz (3), 1. Anstrich). *
- k) Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer bei Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein Stumpfgleis nach j) Befehl 14.2 mit dem Wortlaut „Sie fahren in ein Stumpfgleis.“ Er muss Befehl 14.2 am Hauptsignal bzw. am davor liegenden gewöhnlichen Halteplatz unmittelbar vor Zulassen der Zugfahrt übermitteln. Wenn ein Zug vom Gegengleis in ein Stumpfgleis einfährt und kein Hauptsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter den Befehl 14.2 übermitteln, bevor er die Einfahrt des Zuges in Höhe des Einfahrsignals zulässt. Die Einfahrt darf in diesem Fall nicht mit Befehl 6 zugelassen werden (Verbot im Betriebsstellenbuch zu 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (1) c)). *

**Besonders
kurzes
Stumpfgleis,
Zs 13**

- l) Der Zug fährt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals in ein besonders kurzes Stumpfgleis ein und ein Signal Zs 13 kündigt die Einfahrt in das besonders kurzes Stumpfgleis an (Ril 301.0301 Abschnitt 13 Absatz (3), 3. Anstrich). *
- m) Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer bei Einfahrt mit besonderem Auftrag in ein besonders kurzes Stumpfgleis nach l) Befehl 14.2 mit dem Wortlaut „Sie fahren in ein besonders kurzes Stumpfgleis.“ Er muss Befehl 14.2 am Hauptsignal bzw. am davor liegenden gewöhnlichen Halteplatz unmittelbar vor Zulassen der Zugfahrt übermitteln. Wenn ein Zug vom Gegengleis in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg einfährt und kein Hauptsignal vorhanden ist, muss der Fahrdienstleiter den Befehl 14.2 übermitteln, bevor er die Einfahrt des Zuges in Höhe des Einfahrsignals zulässt. Die Einfahrt darf in diesem Fall nicht mit Befehl 6 zugelassen werden (Verbot im Betriebsstellenbuch zu 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (1) c)). *

Im Betriebsstellenbuch müssen Stumpfgleise und besonders kurze Stumpfgleise genannt sowie die jeweils zutreffenden Regeln aus a) - m) vorgegeben werden. Wenn b) oder f) zutrifft, muss der zutreffende Anstrich bzw. die zutreffenden Anstriche vorgegeben werden. Gleise, für welche die gleichen Regeln gelten, dürfen zusammengefasst werden.

Hinweis:

Folgende Kombinationen sind möglich:

a), b) + c), d) + e), f) + g), h) + i), j) + k), l) + m).

52 Befehl 12 oder 14 durch Signal Zs 7 ersetzen

Im Betriebsstellenbuch darf zugelassen werden, dass der Fahrdienstleiter einen
* Befehl 12 oder 14 gemäß Abschnitt 51 c), e), g), i), k) oder m) durch ein Signal Zs
7 ersetzen darf.

Züge fahren; Einfahrt in Stumpfgleise oder teilweise besetzte Gleise, Einfahrweg begrenzen, Halteplatz im Befehl vorschreiben	408.1451 Seite 10
--	------------------------------

71 Einfahrt in teilweise besetzte Gleise ohne Zielsignal zu- lassen (zu 408.0451 Abschnitt 3 Absatz (2)) *

Für die Erstellung des Betriebsstellenbuches zu 408.0451 Abschnitt 3 Absatz (2) *
gelten folgende Regeln:

Züge dürfen zum Vereinigen in teilweise besetzte Gleise ohne Zielsignal einfahren, auch wenn der zweite Zug am Ende des Einfahrweges nicht durch Schutzsignal angehalten werden kann. Hierbei gilt Folgendes:

- (1) Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt des zweiten Zuges erst zulassen, wenn der zuerst in das Gleis eingefahrene Zug zum Halten gekommen ist.
- (2) Der Fahrdienstleiter muss die Einfahrt in das teilweise besetzte Gleis im Regelfall mit Hauptsignal und Signal Zs 3, Kennziffer 2 zulassen können.
- (3) Vor einer Einfahrt mit besonderem Auftrag in das teilweise besetzte Gleis muss der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer Befehl 12 - Grund Nr. 5 - erteilen.
- (4) Bei außerplanmäßigen Einfahrten in ein teilweise besetztes Gleis zum Vereinigen gilt zusätzlich zu den Absätzen (1) bis (3) Folgendes:
 - a) Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt des zuerst einfahrenden Zuges erst zulassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 1. Er muss den Triebfahrzeugführer über das außerplanmäßige Vereinigen und einen ggf. abweichenden gewöhnlichen Halteplatz informiert haben.
 2. Er muss den Triebfahrzeugführer verständigt haben, dass das Schluss-signal an der Kuppelstelle so lange eingeschaltet bzw. angebracht sein muss, bis die Einfahrt des zweiten Zuges in das Gleis abgeschlossen ist
 - b) Der Fahrdienstleiter darf die Einfahrt des zweiten Zuges erst zulassen, wenn er dem Triebfahrzeugführer fernmündlich mitgeteilt hat, dass er zum Vereinigen in teilweise besetzte Gleise ohne Zielsignal einfährt.

Die Regeln müssen in das Betriebsstellenbuch aufgenommen werden.

*** 91 Vorschreiben des Halteplatzes mit Befehl (zu 408.0451
Abschnitt 3 Absatz (3) a)**

* Nach 408.0451 Abschnitt 3 Absatz (3) a) darf der Fahrdienstleiter, wenn er einen Zug in einem Gleis ohne Zielsignal ausnahmsweise nicht durch eine Wärterhalte-scheibe am Ende des Einfahrwegs anhalten kann, die Zugfahrt zulassen, wenn es im Betriebsstellenbuch zugelassen ist und er dem Triebfahrzeugführer im Befehl 14.4 den Halteplatz vorgeschrieben hat. Für das Erstellen des Betriebsstellenbuchs gelten folgende Bedingungen:

- Der Triebfahrzeugführer muss den im Befehl vorgeschriebenen Halteplatz anhand eines markanten Punktes bestimmen können.
- Der markante Punkt muss mindestens aus einer Entfernung von 100 m sichtbar sein.

Folgende markante Punkte sind zulässig:

Markante Punkte	Wortlaut des Befehls
hoch aufgestelltes Hektometer Zeichen, das sich unmittelbar neben dem Einfahr-gleis befindet; das Hektometer Zeichen muss rückstrahlend sein oder bei Dunkel-heit anhand der allgemeinen Bahnsteig-oder Gleisfeldbeleuchtung erkennbar sein, solange Züge verkehren.	Halten Sie an vor km ... (Hektometer An-gabe, z. B. „7,8“)
technisch gesicherter Bahnübergang mit Kennzeichnung	Halten Sie an vor BÜ in km ... (Lage des BÜ, z. B. „7,853“)
Hauptsignal am Nachbargleis, das sich unmittelbar neben dem Einfahrgleis be-findet und im Fahrplan für die Fahrtrich-tung des Zuges genannt ist.	Halten Sie an vor Höhe ... (Bezeichnung des Signales, z. B. „Asig N 204“) in km ... (Lage des Signals gemäß Fahrplan. z. B. „7,8“)

Die zugelassenen Einfahrwege und die zutreffenden Wortlaute der Befehle 14.4 müssen im Betriebsstellenbuch aufgenommen werden.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Ausfahrt verhindert - Halteplatz im Befehl 14 vorschreiben	408.1453 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Regeln für das Vorschreiben des Halteplatzes im Befehl 14 geben	408.0453 1 (1) c)

21 Zulässige Halteplätze

Im Betriebsstellenbuch darf zugelassen sein, dass ein Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer, der bei der Einfahrt in ein zu einem Gruppenausfahrtsignal gehörendes Gleis nicht bis zum Gruppenausfahrtsignal fahren darf, den Halteplatz im Befehl 14.4 vorschreiben darf, wenn am Einfahrgleis kein Zwischensignal oder hochstehendes Sperrsignal vorhanden ist und der Fahrdienstleiter den Zug ausnahmsweise nicht durch ein Schutzsignal am Ende des Einfahrweges anhalten kann. Hierzu gelten folgende Bedingungen:

- Der Triebfahrzeugführer muss den im Befehl vorgeschriebenen Halteplatz anhand eines markanten Punktes bestimmen können.
- Der markante Punkt muss mindestens aus einer Entfernung von 100 m sichtbar sein.

Folgende markante Punkte sind zulässig:

- hoch aufgestelltes Hektometerzeichen, das sich unmittelbar neben dem Einfahrgleis befindet; das Hektometerzeichen muss rückstrahlend sein oder bei Dunkelheit anhand der allgemeinen Bahnsteig- oder Gleisfeldbeleuchtung erkennbar sein, solange Züge verkehren - Wortlaut des Befehls 14.4: „Halten Sie an vor km (Hektometerangabe, z.B. „7,8““.
- technisch gesicherter Bahnübergang mit Kennzeichnung - Wortlaut des Befehls 14.4: „Halten Sie an vor BÜ in km (Lage des BÜ, z.B. „7,853““.
- Hauptsignal am Nachbargleis, das sich unmittelbar neben dem Einfahrgleis befindet und im Fahrplan für die Fahrtrichtung des Zuges genannt ist - Wortlaut des Befehls 14.4: „Halten Sie an in Höhe Signal (Bezeichnung, z. B. „N 204“) in km (Lage des Signals gemäß Fahrplan, z. B. „7,8““.

22 Betriebsstellenbuch

Die zugelassenen Einfahrwege und die zutreffenden Wortlaute der Befehle 14.4 sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Wechsel der ETCS-Betriebsart	408.1454 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
* 11 - 12	Regeln für den Wechsel der ETCS-Betriebsart	408.0454

* 11 Wechsel der ETCS-Betriebsart

* Auf den mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitten der Strecke Unterleiterbach - Leipzig/Halle wird der Flankenschutz durch Mitwirkung der ETCS-Zentrale sichergestellt. Es gilt Folgendes:

* Wenn der Triebfahrzeugführer aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere ETCS-Betriebsart wechseln will, muss er den Fahrdienstleiter verständigen. Dies gilt nicht, wenn der Fahrdienstleiter für Wechsel aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere Betriebsart bereits einen Befehl erteilt hat.

* Bevor der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer dem Wechsel aus der ETCS-Betriebsart FS oder OS in eine andere Betriebsart mündlich zustimmt, muss er sicherstellen, dass der haltende Zug auf der Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale

- * - in einem Bahnhof,
- * - auf einer Abzweigstelle bzw.
- * - unmittelbar vor oder hinter einem Bahnhof oder einer Abzweigstelle

* keinen Flankenschutz für eine benachbarte Fahrstraße bietet. Zuglenkung mit Lenkplan darf an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein.

* 12 Betriebsstellenbuch

* Die Regeln nach Abschnitt 11 sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben, bis auf Grund signaltechnischer Änderungen Flankenschutz für benachbarte Fahrstraßen ohne Mitwirkung der ETCS-Zentrale erfolgt.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen	408.1455 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
11 - 12	Bei ETCS-Level 2 mit Trainguard-200-RBC die Bedienung von Signal Zs 1, Zs 7 und Zs 8 verbieten	408.0455 1 (1)
21 - 22	Regeln für den Übergang von ETCS auf PZB	408.0455 2 (5) d)

11 Bei ETCS-Level 2 mit Trainguard-200-RBC die Bedienung von Signal Zs 1, Zs 7 und Zs 8 verbieten

Das Trainguard-200-RBC erkennt in einigen Fällen nicht die eindeutige Annäherung eines Zuges an das Zielsignal, wenn ein Zug auf Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 ohne eindeutigen Fahrweg fährt, d. h. über eine Weiche, deren Überwachungseinrichtung eine Störung anzeigt, (L2-Repositioning). In einem solchen Fall wird die Fahrerlaubnis des Zuges nicht verlängert, sondern endet in Höhe des kürzest möglichen Zielsignals. Um in einem Gleis mit weiter entferntem Zielsignal weiterfahren zu können, müsste der Triebfahrzeugführer am Ende der Fahrerlaubnis "Override EoA" wählen. Hierzu wäre ein Befehl 2 erforderlich. Um zu vermeiden, dass an einer solchen für die Betriebsführung unzureichenden Stelle ein Befehl übermittelt werden muss, muss der Fahrdienstleiter die Zugfahrt bereits am Startsignal mit Befehl 2 zulassen. Der Zug fährt dann in der ETCS-Betriebsart SR und kann so an alle Zielsignale heranfahren.

Hinweis: Die Situation tritt auf, wenn folgender Lageplanfall vorliegt:

Signal S1 -> gestörte Weiche -> Balisengruppe BG1 -> Balisengruppe BG2 -> gegen die Spitze befahrene Weiche -> [ggf. weitere Balisengruppen] -> Signal S2

12 Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch muss für die zutreffenden Betriebsstellen vorgegeben werden, dass der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt eines ETCS-geführten Zuges nicht mit Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 zulassen darf, wenn sich im Fahrweg eine Weiche befindet, deren Überwachungseinrichtung eine Störung anzeigt. Die Vorgabe darf sich auf die betroffenen Zugstraßen beschränken oder pauschal für die gesamte Betriebsstelle gelten.

21 Vorbeifahrt am Grenzsinal mit Befehl 2

Wenn der Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale unmittelbar hinter einem Bahnhof oder einer Abzweigstelle hält, muss der Fahrdienstleiter zusätzlich zu den Bedingungen in Ril 408.0455 Abschnitt 2 Absatz (5) a) und b) sicherstellen, dass der haltende Zug keinen Flankenschutz für eine andere, rückgelegene Fahrstraße bietet. Zuglenkung mit Lenkplan darf an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein.

22 Betriebsstellenbuch

Für Grenzschnale sind auf den ohne Hauptschnale ausgerüsteten Abschnitten der Strecke Unterleiterbach - Leipzig/Halle die Regeln nach Abschnitt 21 im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben, bis auf Grund signaltechnischer Änderungen Flankenschutz für benachbarte Fahrstraßen ohne Mitwirkung der ETCS-Zentrale erfolgt.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen	408.1462 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 23	Regeln für das gleichzeitige Befahren von Regel- und Gegengleis in derselben Fahrtrichtung auf Strecken mit Schrankenwärtern geben	408.0462 2 a)

21 Voraussetzungen

Wenn auf Strecken mit Schrankenwärtern, wenn Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet ist, gleichzeitige Fahrten in derselben Fahrtrichtung auf Regel- und Gegengleis zulässig sein sollen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- (1) Bahnübergänge mit signalabhängigen Schranken
 - a) Für den Regelfall sind keine zusätzlichen Voraussetzungen zu erfüllen, wenn in beiden Gleisen für Fahrten auf dem Regel- und Gegengleis Signalabhängigkeit vorhanden ist.
 - b) Sobald die Signalabhängigkeit zwischen den Schranken und einem Hauptsignal aufgehoben ist, müssen die Schrankenwärter über Zugfahrten benachrichtigt werden und den Nachweis der Zugmeldungen führen.
- (2) Ist Signalabhängigkeit nur teilweise eingerichtet, müssen die Voraussetzungen nach Absatz (3) erfüllt sein.
- (3) Bei Bahnübergängen ohne signalabhängige Schranken ist anzuordnen, dass die Schrankenwärter über alle Zugfahrten benachrichtigt werden müssen und den Nachweis der Zugmeldungen führen müssen.

22 Maßnahmen

Die Maßnahmen des Abschnitts 21 sind für jeden betroffenen Abschnitt zwischen zwei Zugmeldestellen stets für dauernd anzuordnen, unabhängig davon, ob im Einzelfall Fahrten in derselben Fahrtrichtung auf dem Regel- und Gegengleis stattfinden.

23 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahren auf dem Gegengleis	408.1463 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Regeln für das Bestimmen des Fahrdienstleiters, der die Reihenfolge der Züge beim Fahren auf dem Gegengleis regelt, geben	408.0463 3
41 - 42	Regeln für Aufträge zum Fahren auf dem Gegengleis zulassen geben	408.0463 10
51 - 52	Regeln für den Auftrag zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal geben	408.0463 10 (3) c)
61 - 62	Regeln für das Halten im Gegengleis geben	408.0463 11 (2) b)
81 - 82	Regeln für das Sichern von Bahnübergängen beim Fahren auf dem Gegengleis geben	408.0463 13
91 - 92	Regeln für das Ermitteln nicht gültiger ortsfester Signale für Fahrten auf dem Gegengleis geben	408.2463 2

21 Grundsatz

Liegen auf zweigleisiger Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen mit Überleitmöglichkeit vom Regelgleis auf das Gegengleis und umgekehrt noch Zugmeldestellen ohne Überleitmöglichkeit, ist abweichend von den Regeln in 408.0463 Abschnitt 3 der Fahrdienstleiter einer der beiden Zugmeldestellen mit Überleitmöglichkeit zuständig für die Regelung der Reihenfolge der Züge beim Fahren auf dem Gegengleis zu bestimmen.

22 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

41 Auftrag durch Signal Zs 6, wenn Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet werden soll

Wenn Gleiswechselbetrieb vorübergehend eingerichtet werden soll, sind die Signalanlagen anzupassen.

42 Auftrag durch Signal Zs 6 oder Zs 8 zulassen

Das Erteilen des Auftrags zum Befahren des Gegengleises darf durch Signal

- a) Zs 6 zugelassen werden, wenn auf dem nächsten Bahnhof in Höhe des Einfahrsignals, oder, wenn davor eine Abzweigstelle liegt, in Höhe des Blocksignals ein gültiges Hauptsignal am Gegengleis vorhanden ist und in der Regel auf Fahrtstellung des Hauptsignals ein- oder weitergefahren werden darf,
- b) Zs 8 zugelassen werden, wenn auf dem nächsten Bahnhof in Höhe des Einfahrsignals, oder, wenn davor eine Abzweigstelle liegt, in Höhe des Blocksignals ein gültiges Hauptsignal oder Sperrsignal am Gegengleis vorhanden ist und in der Regel auf Fahrtstellung des Hauptsignals, Signal Zs 1 oder Stellung Sh 1 des Sperrsignals ein- oder weitergefahren werden darf.

51 Grundsatz und Bedingungen

Wenn Bahnübergangssicherungsanlagen durch die Bedienung des Signals Zs 1 oder Zs 7 ein- oder wirksam geschaltet werden, darf zugelassen werden, dass der Auftrag zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörten Hauptsignal statt mit Befehl 2 auch durch diese Signale erteilt werden darf.

52 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

61 Allgemeines

Zu den Stellen im Gegengleis, an denen das Halten der Züge anzuordnen ist, gehören

- a) Weichen auf freier Strecke, die nicht durch Handverschluss oder durch Hilfssperre am Fahrstraßen- oder Weichenhebel gesichert werden können,
- b) bewegliche Brücken auf freier Strecke,
- c) Einfahrtsignale oder Blocksignale einer Abzweigstelle, die vom Gegengleis aus nicht, nicht rechtzeitig oder nicht sicher erkannt werden können. Wenn am Gegengleis in Höhe des Einfahrtsignals eines Bahnhofs oder dem Blocksignal einer Abzweigstelle ein Signal Ne 1 aufgestellt ist, muss kein Halt mit Befehl 14.4 angeordnet werden.

62 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

81 Maßnahmen

- (1) Müssen Züge das Gegengleis befahren und sind keine Kontakte im Gegengleis vorhanden, ist **Bahnübergangsposten oder Befehl 8**
- a) die Anlage möglichst durch einen Bahnübergangsposten örtlich mit der Handschalteinrichtung (Hs) - Schlüssel DB 22 - bedienen zu lassen oder
- * b) der Triebfahrzeugführer durch Befehl 8 anweisen zu lassen, den Bahnübergang zu sichern.
- (2) Sind fernüberwachte Anlagen bei mechanischen oder elektromechanischen Stellwerken von der Stellung eines Hauptsignals abhängig, ist anzuordnen, dass vor Aushändigung des Befehls 4 oder Bedienen des Signals Zs 8 bzw. vor Übermittlung des Befehls 1 oder Bedienen des Sperrsignals die Anlage durch die Einschalttaste eingeschaltet werden muss, die im Regelfall für eine Fahrt der Gegenrichtung gilt. Es ist anzuordnen, dass der Bediener hierbei überwachen muss, dass die Überwachungslampe an der Einschalttaste blinkt und der Signalfreimelder leuchtet. Bei Gleisbildstellwerken ist nach Absatz (1) zu verfahren. **Einschalttaste**
- * (3) Es ist anzuordnen, dass Kontakte für das Gegengleis, die innerhalb eines Bahnhofs liegen, vor Aushändigen eines Befehls 4 oder Bedienen des Signals Zs 8 wirksam geschaltet werden müssen. **Kontakte für das Gegengleis im Bahnhof**

82 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen, soweit die Regeln nicht in einer Bedienungsanweisung gegeben sind.

91 Regeln des Signalbuches

Nach Ril 301.0002 Abschnitt 2 Absatz (3) befinden sich ortsfeste Signale in der Regel unmittelbar rechts - auf zweigleisigen Strecken für Fahrten entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf der freien Strecke unmittelbar links - neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören. *

92 Nicht gültige ortsfeste Signale

- Sachverhalt** (1) Für ortsfeste Signale gilt Folgendes:
- a) Links neben dem Gegengleis können sich ortsfeste Signale befinden, die zu einem benachbarten Gleis gehören und für Fahrten auf dem Gegengleis nicht gelten.
 - b) Nach den Regeln in 408.2463 Abschnitt 2 sind die unter a) genannten Signale in den Angaben für das Streckenbuch genannt. *
- Signale ermitteln** (2) Durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind die ortsfesten Signale zu ermitteln,
- die sich links vom Gegengleis befinden,
 - für Fahrten auf dem Gegengleis nicht gelten und
 - vom Triebfahrzeugführer eines auf dem Gegengleis fahrenden Zuges als gültig angesehen werden könnten.
- Der Sachverhalt muss durch Hinsehen an der Außenanlage festgestellt worden sein. Die ermittelten Signale sind den Eisenbahnverkehrsunternehmen bekanntzugeben.
- Signale in den Angaben für das Streckenbuch nennen** (3) Jedes nach Absatz (2) ermittelte Signal ist in den Angaben für das Streckenbuch zu nennen. Die Signale sind einzeln zu nennen oder in eine Übersicht aufzunehmen. Für die Angabe des Standortes ist die km-Angabe des Gegengleises zu verwenden.

Beispiel für die Übersicht

„408.2463 Abschnitt 2

Beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gültige ortsfeste Signale

Zwischen Zugmeldestelle und Zugmeldestelle		Links neben dem Gegengleis stehendes Signal (Bezeichnung) in Höhe km ... ist nicht gültig	
Adorf	Bstadt	Bksig 3	112,468
Cdorf	Dheim	EvsigWdh a	78,396 “

Beispiel für ein einzeln genanntes Signal:

„408.2463 Abschnitt 2

Beim Fahren auf dem Gegengleis nicht gültige ortsfeste Signale

Links neben dem Gegengleis stehendes Bksig 3 in Höhe km 112,468 ist nicht gültig“.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Gleise sperren	408.1471 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 28	Regeln für das Sperren von Gleisen zwischen Zugfolgestellen geben	408.0471 1 (3)
41 - 42	Regeln für die Meldung beim Sperren von Gleisen parallel verlaufender Strecken geben	408.0471 1 (6)
51 - 52	Regeln für die Meldung beim Aufheben von Gleissperrungen parallel verlaufender Strecken	408.0471 1 (8) b)
61 - 62	Regeln für das Sperren von Gleisen in einem Bahnhof, EZMG Stellwerke	408.0471 2 (2) a) 1.
71 - 80	Regeln für Baugleise und das Rangieren im Baugleis geben	408.0471 3
81 - 82	Regeln für die Meldung beim Erklären von gesperrten Gleisen parallel verlaufender Strecken zum Baugleis geben	408.0471 3 (1)

21 Anlässe

Das Sperren eines Streckengleises zwischen zwei Zugfolgestellen zur Ausführung von Arbeiten oder zur Durchführung eines Zuges mit Lü-Sendungen „Dora“ im Nachbargleis darf zugelassen werden.

Das Sperren eines Streckengleises zwischen zwei Zugfolgestellen ist nicht zulässig, wenn der zu sperrende Abschnitt durch mindestens ein Lichthauptsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild begrenzt wird. **Verbot**

22 Bedingungen

- (1) Zwischen zwei Zugmeldestellen darf nur ein Abschnitt zwischen zwei Zugfolgestellen gesperrt werden. **Zahl der Abschnitte**
- (2) Auf eingleisigen Strecken darf das Sperren eines Streckengleises zwischen zwei Zugfolgestellen nur zugelassen werden, wenn Beginn und Ende des zu sperrenden Zugfolgeabschnitts in beiden Richtungen deckungsgleich ist. **Eingleisige Strecken**
- (3) Bei zweigleisigen Strecken darf das Sperren eines Streckengleises zwischen zwei Zugfolgestellen nicht zugelassen werden, wenn für das Gleis Fahren auf dem Gegengleis eingeführt ist oder Fahrten auf dem Gegengleis zugelassen sind. Während der Gleissperrung darf der Fahrdienstleiter Fahrten auf das Gegengleis nicht zulassen. **Zweigleisige Strecken**
- (4) Das Sperren des Streckengleises zwischen zwei Zugfolgestellen für anzeigeführte Züge darf zugelassen werden, **Zugfolgestellen für anzeigeführte Züge**
 - a) wenn der Anfang des zu sperrenden Zugfolgeabschnittes für anzeigeführte Züge mit einem Hauptsignal oder einem Signal Ne 14 gekennzeichnet ist oder

b) wenn angeordnet wird, dass

- vor der Sperrung zurückliegende Hauptsignale oder mit Signal Ne 14 gekennzeichnete virtuelle Blockstellen in Haltstellung sein müssen; Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet sein und Fahrstraßen nicht eingespeichert sein; der Fahrdienstleiter muss Sperren nach 408.0403 Nr. 12 anbringen bzw. eingeben, und *
- vor der Sperrung der Abschnitt zwischen dem zurückliegenden Hauptsignal oder der mit Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle bis zum Beginn des zu sperrenden Zugfolgeabschnittes frei sein muss, und
- bei einem LZB-Übertragungsausfall oder bei unwirksamem ETCS der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Befehl zur Weiterfahrt als signalgeführter Zug neben den sonstigen Bedingungen erst erteilen darf, wenn die Sperrung des Zugfolgeabschnittes für anzeigeführte Züge aufgehoben ist.

23 Zuständiger Fahrdienstleiter

Als zuständiger Fahrdienstleiter ist bei einer Gleissperrung für das

- Ausführen von Arbeiten der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugfolgestelle,
- Durchführen eines Zuges mit Lü-Sendung „Dora“ im Nachbargleis der Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle, auf der der Zug mit der Lü-Sendung abgelassen wird

zu bestimmen.

24 Vereinbaren, Sperren

Die Sperrung des Gleisabschnitts muss der zuständige Fahrdienstleiter mit dem Fahrdienstleiter der anderen Zugfolgestelle vereinbaren. Der Fahrdienstleiter darf das Gleis erst sperren, wenn der letzte in den zu sperrenden Gleisabschnitt abgelassene Zug diesen Abschnitt geräumt hat.

25 Merkinweis, Sperre

Während einer Gleissperrung nach Abschnitt 21 muss der Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle am Anfang des Sperrabschnitts Merkinweis „X“ nach 408.0402 Nr. 7 und Sperre nach 408.0403 Nr. 12 anbringen bzw. eingeben. Ein selbsttätiges Blocksignal oder eine Blockstelle für anzeigeführte Züge muss gesperrt werden. *

Während einer Gleissperrung nach Abschnitt 21 muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle am Anfang des Gegengleises Merkinweis „NLF“ nach 408.0402 Nr. 5 und Sperre nach 408.0403 Nr. 12 anbringen bzw. eingeben. *

26 Zusatz beim Abmelden und beim Benachrichtigen

Bei Zügen, die in Richtung des gesperrten Gleisabschnittes abgelassen werden, muss der Fahrdienstleiter bei einer Abmeldung oder einer Benachrichtigung das vorläufige Ziel angeben, z. B. „... bis Bk C“. Bei der Weiterfahrt muss der Fahrdienstleiter der Zugmeldestelle eine neue Zugmeldung bzw. Benachrichtigung mit

dem Zusatz „... ab Bk C“ geben. Das Signal der Blockstelle darf erst auf Fahrt gestellt werden, nachdem der Zug abgemeldet ist und zu benachrichtigende Stellen benachrichtigt wurden.

27 Nachweis

- * Für Einträge im Zugmeldebuch gilt das Muster in 408.0481 Abschnitt 14 sinngemäß. Im Sperrkasten muss der gesperrte Zugfolgeabschnitt angegeben werden, z. B. „gesp. von Sbk 3 - Sbk 7 10.45“.

28 Betriebsstellenbuch, Betra

Die zutreffenden Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen oder in die Betra aufnehmen zu lassen.

41 Wortlaut der Meldung

Beim Sperren von Gleisen parallel verlaufender Strecken darf angeordnet werden, dass der Fahrdienstleiter der zuständigen Zugmeldestelle das zu sperrende Gleis mit folgendem Wortlaut sperrt:

„(Bezeichnung des zu sperrenden Gleises) von ... nach ... gesperrt“.

42 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

51 Wortlaut der Meldung

Beim Aufheben von Gleissperrungen parallel verlaufender Strecken darf angeordnet werden, dass der Fahrdienstleiter der zuständigen Zugmeldestelle die Sperrung des Gleises mit folgendem Wortlaut aufhebt:

„Sperrung des (Bezeichnung des gesperrten Gleises) von ... nach ... aufgehoben“.

52 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

61 Abriegeln von gesperrten Gleisen bei EZMG-Stellwerken

Bei EZMG-Stellwerken ist ein gesperrtes Gleis abweichend von den Regeln in 408.0471 2 (2) a Nr. 1 abgeriegelt, wenn auf beiden Bahnhofsköpfen ein anderer Fahrweg eingestellt ist.

62 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

71 Maßgebende Neigung

Ein Gleis darf zum Baugleis erklärt werden, wenn die maßgebende Neigung nicht stärker als 40 ‰ (1:25) ist.

72 Umfang der Sperrung, Ausdehnung des Baugleises

- * (1) Ein Gleis der freien Strecke - außer dem Gleis einer Abzweigstelle -, das - auch abschnittsweise - zum Baugleis erklärt werden soll, ist von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle oder von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle (Abschnitt 21 bis 28) sperren zu lassen. **Freie Strecke - außer Abzweigstellen**
- (2) Für das Festlegen der Grenzen von Baugleisen gilt Folgendes: **Bahnhof oder Abzweigstellen**
 - * a) Ein Baugleis nach Absatz (1) darf in einen Bahnhof bzw. in eine Abzweigstelle oder über diesen bzw. diese hinaus fortgeführt werden.
 - * b) Ein Gleis eines Bahnhofs oder einer Abzweigstelle darf zum Baugleis erklärt werden, ohne dass ein Baugleis der freien Strecke anschließt.
- (3) In der Beta sind die Stellen zu nennen, an denen das Baugleis beginnt und endet. Die Stellen sind in den Lageplan der Beta einzutragen. Zu berücksichtigen sind bei der Ausdehnung des Baugleises Auswirkungen auf die Durchführung des Bahnbetriebs und die Ausführung der Arbeiten. Zu beachten sind die Regeln über den Flankenschutz im Abschnitt 75 und die Beispiele im Abschnitt 80. **Betra**

73 Ein gesperrtes Gleis - auch abschnittsweise - zum Baugleis erklären

- (1) Für das Erklären eines gesperrten Gleises oder einzelner Abschnitte davon zum Baugleis muss in der Beta ein Fahrdienstleiter für zuständig bestimmt werden. Folgende Regeln sind hierbei zu beachten:
 - a) Bei einem Gleis der freien Strecke ist ein zuständiger Fahrdienstleiter einer der benachbarten Zugmeldestellen zu bestimmen. Bei einem Bahnhofsgleis ist der Fahrdienstleiter des Bahnhofs zuständig.
 - b) Wird das Baugleis von einem Gleis der freien Strecke in einem Bahnhof fortgeführt, muss der Fahrdienstleiter des betroffenen Bahnhofs bestimmt werden, der das Gleis der freien Strecke und das Bahnhofsgleis zum Baugleis erklärt.
 - c) Erstreckt sich das Baugleis über mehrere Zugmeldestellen, dürfen mehrere Fahrdienstleiter für das Erklären der Teilabschnitte zum Baugleis bestimmt werden.
- (2) In der Beta ist die Person zu nennen, die dem Fahrdienstleiter die Zustimmung zum Erklären des gesperrten Gleises oder einzelner Abschnitte davon zum Baugleis geben muss. In der Beta ist die Person anzuweisen, dass sie die Zustimmung nur geben darf, wenn die Wärterhaltscheiben am Anfang und Ende des Baugleises sowie beim Einrichten einzelner Baugleisabschnitte innerhalb eines gesperrten Gleises die Wärtervorsignale aufgestellt und die erforderlichen Flankenschutzeinrichtungen vorhanden sind.

74 Anfang und Ende des Baugleises kennzeichnen

- (1) Es ist anzuordnen, dass am Anfang des Baugleises eine Wärterhaltscheibe so aufzustellen ist, dass sie Rangierfahrten, die in Richtung des Baugleises fahren, Halt gebietet. Liegt der Beginn eines Baugleisabschnitts innerhalb eines über die Grenzen des Baugleises hinausgehenden gesperrten Gleises oder an einer Zugfolgestelle, muss angeordnet werden, dass am Anfang des Baugleisabschnitts eine Wärterhaltscheibe sowie im Bremswegabstand davor ein Wärtervorsignal so aufzustellen ist, dass sie Zugfahrten, die in Richtung des Baugleises fahren, Halt gebietet. Das Wärtervorsignal ist nicht erforderlich, wenn Zugfahrten in Richtung Baugleis ausgeschlossen werden. Es muss angeordnet werden, dass am Ende des Baugleises eine Wärterhaltscheibe so aufzustellen ist, dass sie Rangierfahrten, die aus dem Baugleis fahren, Halt gebietet.
- (2) In der Beta sind die Stellen zu nennen, an denen die Wärterhaltscheiben aufzustellen sind und es sind die Stellen in der Beta mit „Beginn/Ende des Baugleises“ zu bezeichnen. Die Stellen sind in den Lageplan der Beta einzutragen und es sind die Beispiele im Abschnitt 80 zu beachten.

75 Flankenschutzeinrichtungen

Mündet das Baugleis in ein Hauptgleis, gelten für den Flankenschutz die Regeln in 408.5841. In der Beta sind die durchzuführenden Maßnahmen zu nennen. *

76 Stellung der Weichen

Ein Baugleis darf über Weichen führen. In der Beta ist die Stellung der im Baugleis liegenden Weichen zu bestimmen und es sind die Beispiele im Abschnitt 80 zu beachten. In der Beta darf zugelassen werden, dass im Baugleis liegende Weichen umgestellt werden dürfen.

77 Gültigkeit der Signale

Für Rangierfahrten im Baugleis oder Rangierfahrten, die in ein Baugleis fahren, dürfen Signale in der Beta für nicht gültig erklärt werden, wenn sie nicht

- a) für andere Rangierfahrten gelten oder
- b) als Flankenschutz dienen.

78 Freisein und Befahrbarkeit melden

In der Beta ist die Person zu nennen, die dem Fahrdienstleiter das Freisein und die Befahrbarkeit (einschließlich Regellichtraum) des Baugleises melden muss.

Die Person ist anzuweisen, dass sie die Meldung erst geben darf, wenn auch Wärterhaltscheiben und als Flankenschutz eingebaute Gleissperren entfernt sind.

79 Rangieren

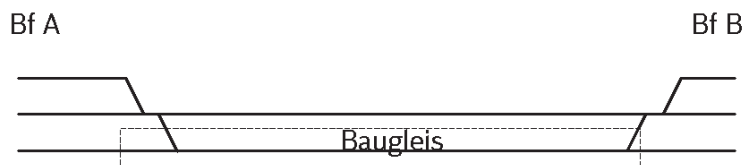
- (1) Wenn nach Abschnitt 76 zugelassen wurde, dass im Baugleis liegende Weichen umgestellt werden dürfen, muss
- * a) der Triebfahrzeugführer abweichend von den Regeln in 408.4813 Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr. 2, 6. Anstrich den Weichenwärter über Ziel und Zweck nach 408.4813 Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr. 1 verständigen,
- * b) der für die umzustellenden Weichen zuständige Weichenwärter abweichend von den Regeln in 408.4813 Abschnitt 1 Absatz (3) d) Besonderheiten nach 408.4813 Abschnitt 1 Absatz (3) a) mitteilen und die Verständigung nach 408.4813 Abschnitt 1 Absatz (3) b) oder Absatz (3) c) durchführen,
- * c) der für die umzustellenden Weichen zuständige Weichenwärter abweichend von den Regeln in 408.4813 Abschnitt 3 Absatz (3) d) dem Rangieren zustimmen.
- Dem Triebfahrzeugführer oder dem Weichenwärter sind diese Aufgaben in der Beta mitzuteilen.
- (2) Das Abstoßen oder Ablaufen lassen von Fahrzeugen im Baugleis darf nicht zugelassen werden. **Abstoßen, Ablaufenlassen**
- (3) Wenn Rangierfahrten vor Gefahrstellen im Baugleis zum Halten kommen müssen, müssen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter in der Beta darauf hingewiesen werden. In der Beta müssen alle Stellen genannt werden, vor denen Rangierfahrten halten müssen. **Gefahrstellen**
- (4) In der Beta ist die Sicherung der im Baugleis liegenden Bahnübergänge zu regeln. Rangierfahrten müssen vor Bahnübergängen halten. Sie dürfen weiterfahren, wenn der Bahnübergang gesichert ist. In der Beta sind:
- a) die Bahnübergänge mit Angabe ihrer Lage zu nennen,
- b) Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter anzuweisen, vor Bahnübergängen zu halten und einen Bahnübergang erst zu befahren, wenn er gesichert ist und
- c) Maßnahmen zur Sicherung der Bahnübergänge vorzuschreiben.
- * (5) Grundlage für die Forderung in 408.4821 Abschnitt 1 Absatz (2), dass 80 % der Fahrzeuge gebremst sein müssen, ist eine Rangierfahrt, die auf einem Gleisabschnitt mit einem maßgebenden Gefälle bis zu 35 ‰ (1:29) mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h durchgeführt wird. **Zulässige Geschwindigkeit**
- Wenn in Abschnitten mit einem stärkeren Gefälle als 35 ‰ (1:29) bis zu 40 ‰ (1:25) rangiert werden soll, ist in der Beta eine zulässige Geschwindigkeit von 15 km/h vorzuschreiben.
- (6) Das Abstellen von Fahrzeugen darf im Baugleis nur zugelassen werden, wenn in der Beta **Abstellen von Fahrzeugen**
- a) der Schutz der Zugfahrten vor Fahrzeugbewegungen aus dem Baugleis durch eine abhängige Weiche oder Gleissperre vorgeschrieben und
- b) die im Baugleis vorhandenen Neigungen angegeben ist.

80 Beispiele

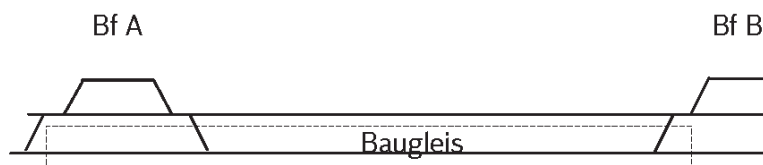
Skizzen

(1) Beispiele für Anfang und Ende des Baugleises

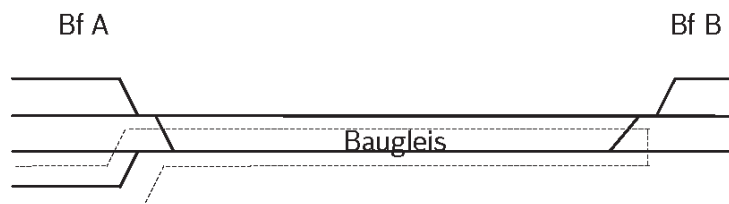
a) Baugleis beginnt und endet am Grenzzeichen einer Weiche



b) Baugleis wird in eine Zugmeldestelle fortgeführt



c) Baugleis wird in einer Zugmeldestelle in einem abzweigenden Gleis fortgeführt

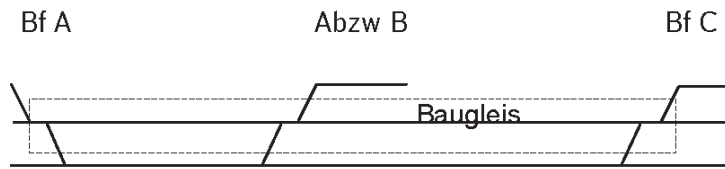


d) Baugleis beginnt auf der Abzweigstelle B und wird in den Bahnhof C fortgeführt

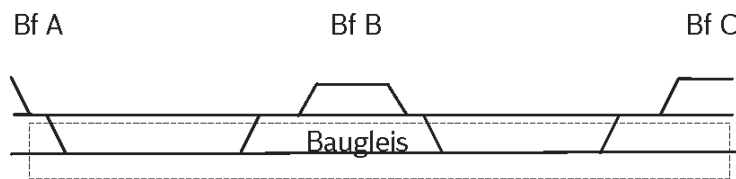


Skizzen

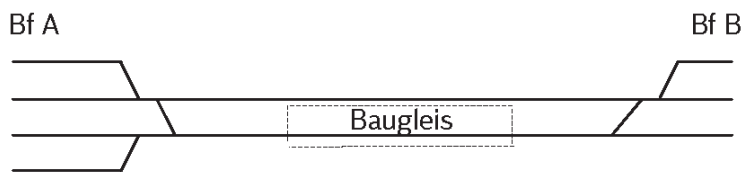
- e) Baugleis beginnt im Bahnhof A und wird über die Abzweigstelle B in den Bahnhof C fortgeführt



- f) Baugleis beginnt im Bahnhof A und wird über Bahnhof B in den Bahnhof C fortgeführt



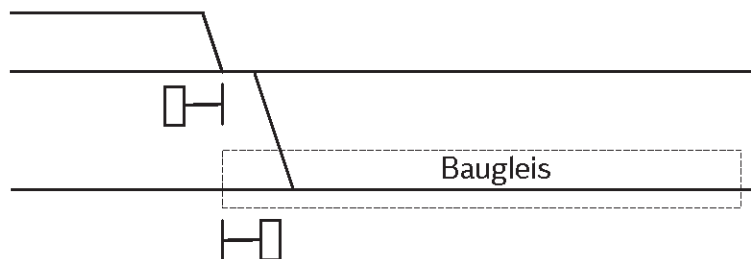
- g) Baugleis beginnt innerhalb eines gesperrten Gleises zwischen den Bahnhöfen A und B



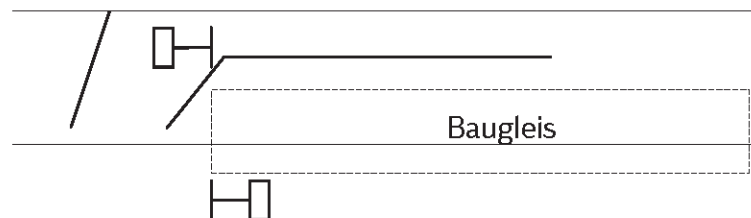
Skizzen

(2) Beispiele für das Bestimmen von Anfang und Ende des Baugleises

a) Baugleis beginnt am Grenzzeichen einer Weiche

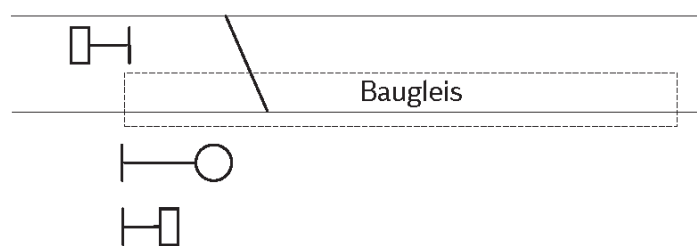


b) Baugleis beginnt auf einer Abzweigstelle

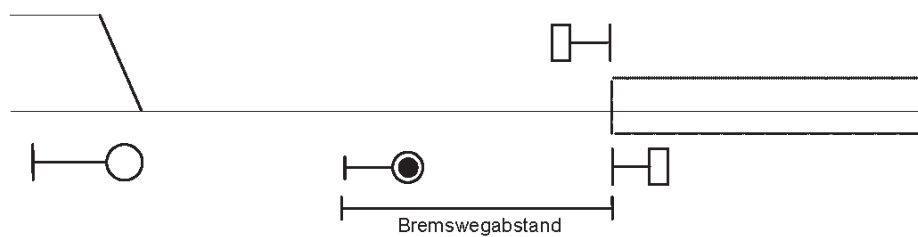


Skizzen

c) Baugleis beginnt am Ausfahrtsignal



d) Baugleisabschnitt beginnt im gesperrten Gleis oder an einer Zugfolgestelle



81 Wortlaut der Meldung

Beim Erklären von gesperrten Gleisen parallel verlaufender Strecken zum Baugleis darf angeordnet werden, dass der Fahrdienstleiter der zuständigen Zugmeldestelle das betroffene Gleis mit folgendem Wortlaut zum Baugleis erklärt:

„(Bezeichnung des zu sperrenden Gleises) von (Betriebsstelle oder km) bis (Betriebsstelle oder km) ist Baugleis“.

82 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sperren von Gleisen und Sperrfahrten durchführen	408.1481 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 23	Regeln für das Sperren von Gleisen und Durchführen von Sperrfahrten während unterbrochener Arbeitszeit geben	408.0481 1 (1) 408.0471 1 (2)
31 - 32	Regeln für das Trennen von Sperrfahrten oder Abstellen von Fahrzeugen auf der freien Strecke geben	408.0481 2 408.2481 4
* * 33 - 34	Mehrere Sperrfahrten auf Strecken mit der Technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb	408.0481 5 (2)
51 - 52	Regeln für das Auf-Fahrt-Stellen von Einfahrsignalen für Sperrfahrten bei nichtselbsttätigem Streckenblock geben	408.0481 5 (4)
71 - 74	Regeln für das Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerten Bahnübergangssicherungen bei Sperrfahrten geben und Bahnübergänge bei Sperrfahrten sichern	408.0481 11 (1) 408.2481 8 (2)
81 - 84	Regeln für das Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerten Bahnübergangssicherungen bei Kleinwagenfahrten geben	408.0481 11 (2)

* 21 Gleise sperren (zu Ril 408.0471 Abschnitt 1 Absatz (2))

(1) In einer Betra darf zugelassen sein, dass während unterbrochener Arbeitszeit **Grundsatz**

- Gleise der freien Strecke zwischen zwei oder mehreren Zugmeldestellen und
- die durchgehenden Hauptgleise im Bereich von Bahnhöfen

zum Ausführen von Arbeiten gesperrt werden.

Wenn im Betriebsstellenbuch eine andere Stellung der Weichen als zur Fahrt über die durchgehenden Hauptgleise bestimmt ist, muss dies in der Betra berücksichtigt sein.

(2) Für Zugmeldestellen im Zusammenhang mit dem Sperren von Gleisen gilt Folgendes: **Bedingungen für Zugmeldestellen**

a) Mindestens eine der begrenzenden Zugmeldestellen muss ein Bahnhof sein. Abzweigstellen oder Bahnhöfe mit abzweigenden Strecken dürfen in das zu sperrende Gleis einbezogen werden, wenn auch auf den abzweigenden Strecken während der Gleissperrung die Arbeitszeit unterbrochen ist. Ein Bahnhof darf auch dann begrenzende Zugmeldestelle sein, wenn Gleise innerhalb des Bahnhofs einseitig in die Sperrung der angrenzenden Strecke einbezogen sind.

b) Der Fahrdienstleiter einer Zugmeldestelle, ab der das Gleis der freien Strecke gesperrt ist, muss anwesend sein, wenn es für Meldungen bei Beginn und Ende der Arbeiten und für das Ablassen oder Beenden von Sperrfahrten **Überwachende Zugmeldestelle**

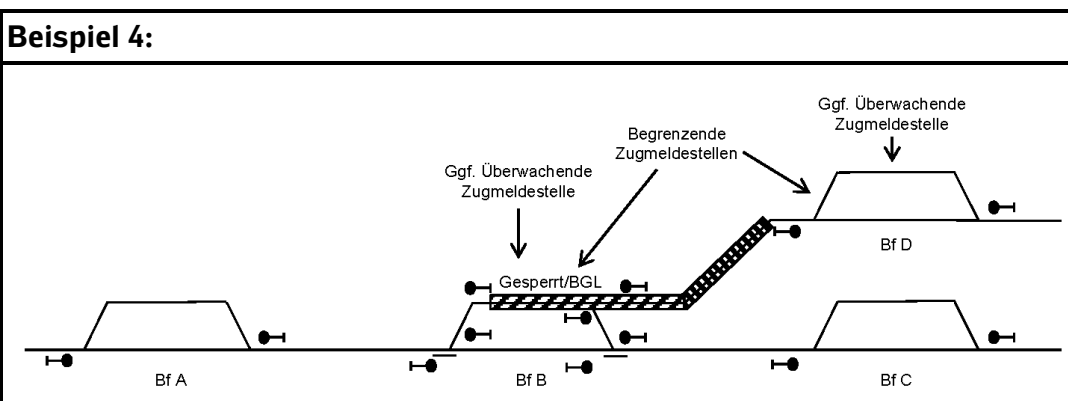
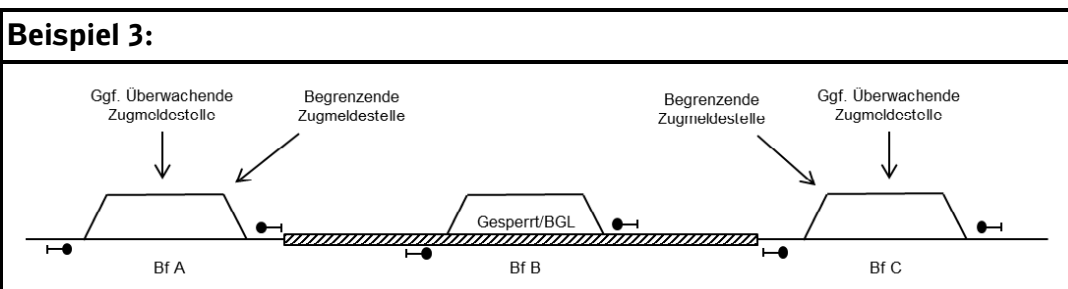
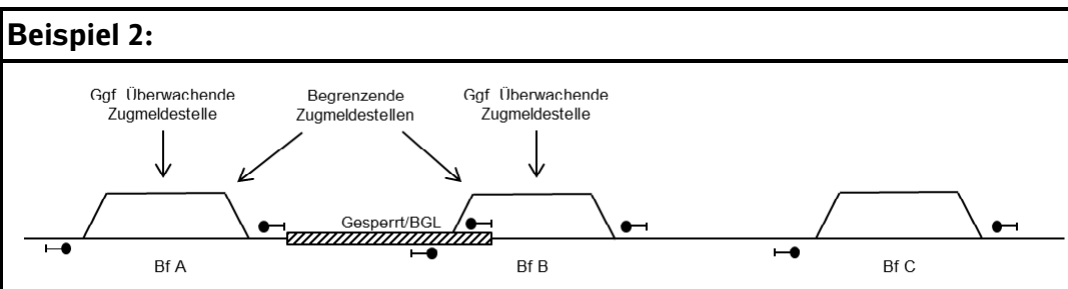
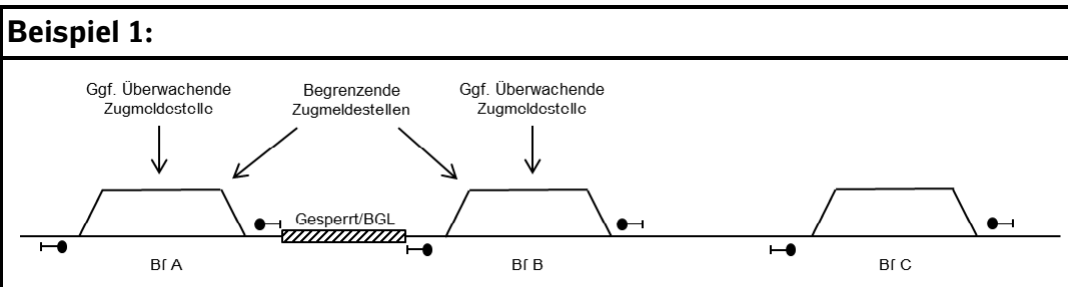
ten erforderlich ist. Die Zugmeldestelle muss als „überwachende Zugmeldestelle“ bezeichnet sein.

In der Betra muss angeordnet werden, dass der Aufruf von Hilfe durch die überwachende Zugmeldestelle bzw. die Kontaktstelle bei der Notfallleitstelle erfolgt.

Andere Zugmeldestelle

- c) Der Fahrdienstleiter der anderen Zugmeldestelle, bis zu der das Gleis der freien Strecke gesperrt ist, muss anwesend sein, wenn auf dieser Zugmeldestelle Sperrfahrten beginnen oder enden sollen.

Beispiele für das Sperren von Gleisen während der unterbrochenen Arbeitszeit:



(3) In der Beta muss angeordnet werden, dass

Durchführen

- a) die Gleise der freien Strecke und die durchgehenden Hauptgleise der Bahnhöfe vor dem Unterbrechen der Arbeitszeit von den nach dem Betriebsstellenbuch zuständigen Fahrdienstleitern gesperrt werden,
- b) vor dem Sperren der Gleise im Bereich eines Bahnhofs oder einer Abzweigstelle die Feststellungen nach den Regeln in Ril 408.0231 getroffen werden,
- c) auf zweigleisigen Strecken beide Gleise gesperrt werden,
- d) die Sperrung dem Fahrdienstleiter der überwachenden Zugmeldestelle gemeldet wird,
- e) die gesperrten Gleise der freien Strecke und die gesperrten durchgehenden Hauptgleise der Bahnhöfe als nur ein gesperrtes Gleis gelten.

(4) Beim Aufheben der Gleissperrung ist wie folgt vorzugehen:

Aufheben

- a) Die Fachkraft muss dem Fahrdienstleiter der überwachenden Zugmeldestelle melden, dass alle gesperrten Gleise befahrbar sind (einschließlich Regellichraum).
- b) Der Fahrdienstleiter der überwachenden Zugmeldestelle muss feststellen, dass die Meldung der Fachkraft über die Befahrbarkeit (einschließlich Regellichraum) und die Beendigung aller in das gesperrte Gleis abgelassenen oder auf der freien Strecke begonnenen Sperrfahrten im Zugmeldebuch eingetragen sind.
- c) Wenn der Fahrdienstleiter der überwachenden Zugmeldestelle die Feststellungen nach b) getroffen hat, muss er den Fahrdienstleitern, die nach dem Betriebsstellenbuch für die Gleissperrung zuständig sind, bei Arbeitsaufnahme die Befahrbarkeit der Gleise (einschließlich Regellichraum) melden.
- d) Die Fahrdienstleiter heben die Sperrung des Gleises auf, für das sie nach den Angaben im Betriebsstellenbuch zuständig sind.

(5) Die Regeln müssen in der Beta bekannt gegeben werden.

* **22 Sperrfahrten durchführen (zu Ril 408.0481 Abschnitt 1 Absatz (1))**

(1) In der Beta müssen Regeln für das Beginnen und Enden der Sperrfahrten aufgenommen werden. Folgendes ist zu beachten:

Beginnen, Enden

a) Für Zugmeldestellen gilt:

Zugmeldestellen

1. Sperrfahrten dürfen auf der überwachenden Zugmeldestelle beginnen und enden, während die Zugmeldestelle mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist.
2. Sperrfahrten dürfen auf der anderen begrenzenden Zugmeldestelle beginnen oder enden, während die überwachende und die andere begrenzende Zugmeldestelle mit einem Fahrdienstleiter besetzt sind.
3. Sperrfahrten dürfen auf der freien Strecke oder im Bereich der Bahnhöfe in den gesperrten durchgehenden Hauptgleisen beginnen oder enden, während die überwachende Zugmeldestelle mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist.

- Abmelden** b) Für das Abmelden gilt:
1. Solange die überwachende Zugmeldestelle und die andere begrenzende Zugmeldestelle mit einem Fahrdienstleiter besetzt sind, müssen alle Sperrfahrten abgemeldet werden.
 2. Ist nur die überwachende Zugmeldestelle mit einem Fahrdienstleiter besetzt, müssen Sperrfahrten abgemeldet werden, wenn Blockstellen, Schrankenposten oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten zu benachrichtigen sind.
- Rück- oder Weiterfahrt** c) Über die Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter nur verständigen, wenn der Fahrdienstleiter Beteiligte von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen muss oder Blockstellen, Schrankenposten oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten zu benachrichtigen sind.
- Nachweis** d) Auf der überwachenden Zugmeldestelle müssen alle Sperrfahrten nachgewiesen werden, auf der anderen begrenzenden Zugmeldestelle nur die dort beginnenden oder endenden Sperrfahrten.
- Geschwindigkeit** (2) In der Beta muss angeordnet werden, dass die größte zulässige Geschwindigkeit für gezogene Sperrfahrten 40 km/h ist.
- Fahrpläne** (3) In der Beta müssen die zu verwendenden Fahrpläne genannt sein.
- Signale** (4) Für die Gültigkeit der Signale gilt Folgendes:
- a) Hauptsignale oder Sperrsignale der begrenzenden Zugmeldestellen sind gültig. Alle anderen Hauptsignale oder Sperrsignale am gesperrten Gleis gelten nicht.
 - b) Die nicht gültigen Hauptsignale oder Sperrsignale müssen in der Beta genannt sein. In der Beta ist vorzuschreiben, dass der Triebfahrzeugführer über die nicht gültigen Hauptsignale oder Sperrsignale durch Befehl 14 verständigt werden muss. Die Texte für Befehl 14 für die einzelnen Sperrfahrten müssen in der Beta vorgeschrieben sein.
- Gegengleis** (5) In der Beta muss angeordnet werden, dass Weisungen zur Fahrt auf dem Gegengleis durch Befehl 14 zu geben sind.
- Bahnübergänge sichern** (6) Für Bahnübergänge gilt Folgendes:
- a) In der Beta muss angeordnet werden, dass dem Triebfahrzeugführer für das Sichern von Bahnübergängen
 - mit wärterbedienten Schranken, deren Bedienungsstelle nicht besetzt ist,
 - mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung, bei denen die Wirksamkeit der technischen Sicherung nicht auf besetzten Betriebsstellen überwacht wird, oder
 - mit signalgesteuerter BahnübergangssicherungBefehl 8 oder Befehl 14 erteilt werden muss. Die Texte für Befehl 14 für die einzelnen Sperrfahrten müssen in der Beta vorgeschrieben sein.
- außer Betrieb setzen** b) Sollen mehrere Sperrfahrten gleichzeitig verkehren und sollen sie Bahnübergänge mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung befahren oder in deren Einschaltstrecken fahren, muss veranlasst werden, dass die Bahn-

übergangssicherungsanlagen der von der Fahrt betroffenen Bahnübergänge für die Dauer der Gleissperrung durch eine Fachkraft außer Betrieb zu setzen sind. In der Beta muss angeordnet werden, dass dem Triebfahrzeugführer für das Sichern der Bahnübergänge Befehl 8 oder Befehl 14 erteilt werden muss. Die Texte für Befehl 14 für die einzelnen Sperrfahrten müssen in der Beta vorgeschrieben werden.

- (7) Soll der Triebfahrzeugführer über nicht gültige Hauptsignale durch Befehl 14 verständigt und soll ihm Befehl 8 oder Befehl 14 für das Sichern von Bahnübergängen erteilt werden, darf in der Beta angeordnet werden, dass die Aufträge des Befehls 8 und des Befehls 14 im Befehl 14 gegeben werden. Signale und Bahnübergänge müssen vom Triebfahrzeugführer in der im Befehl genannten Reihenfolge angetroffen werden. Die Texte für Befehl 14 für die einzelnen Sperrfahrten müssen in der Beta vorgeschrieben werden.

Befehl 14 für Signale und Bahnübergänge

23 Besonderheiten

- (1) Für die Unterbrechung der Arbeitszeit während der Gleissperrung gilt Folgendes:

Fahrdienstleiter unterbricht die Arbeit während der Gleissperrung

- a) Es darf zugelassen werden, dass der Fahrdienstleiter der überwachenden Zugmeldestelle während der Gleissperrung die Arbeit unterbricht, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Es muss für die Zeit, in der der Fahrdienstleiter der überwachenden Zugmeldestelle nicht anwesend ist, in der Beta eine andere Zugmeldestelle als Kontaktstelle bestimmt sein.
2. Der Kontaktstelle muss für den Bereich des gesperrten Gleises und für die begrenzenden Zugmeldestellen die Rufnummer der Notfallleitstelle vorliegen. In der Beta müssen die erforderlichen Regeln gegeben werden.
3. In der Beta muss eine Sprechverbindung zwischen den Arbeitsstellen und der Kontaktstelle bestimmt sein.
4. In der Beta muss angeordnet werden, dass der Fahrdienstleiter der überwachenden Zugmeldestelle die Arbeit so früh aufnimmt, dass alle Sperrfahrten vor der in der Beta genannten Zeit für das Aufheben der Gleissperrung beendet werden können.

- b) In der Beta muss bekannt gegeben werden, dass der Fahrdienstleiter der überwachenden Zugmeldestelle die Arbeit unterbrechen darf, wenn

1. alle Sperrfahrten abgelaufen sind oder auf der freien Strecke begonnen haben und
2. die nach Beta zuständige Fachkraft und die Kontaktstelle verständigt sind und die Sprechverbindung hergestellt ist.

- c) In der Beta muss bestimmt werden, dass während der Abwesenheit des Fahrdienstleiters der überwachenden Zugmeldestelle Meldungen über Unregelmäßigkeiten oder Unfälle an die Kontaktstelle zu geben sind und dass die Kontaktstelle, die nach der Ril 423 erforderlichen Maßnahmen einleiten muss.

*

- (2) Hat nach unterbrochener Arbeitszeit ein Fahrdienstleiter - außer dem Fahrdienstleiter der überwachenden Zugmeldestelle -, der das Sperren eines Gleises aufheben darf, die Arbeit wider Erwarten nicht aufgenommen, darf der

Zugmeldestelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt

benachbarte Fahrdienstleiter die Sperrung des Gleises aufheben. Dies muss in der Beta zugelassen werden.

Hilfszug durchführen

- (3) Für das Durchführen von Hilfszügen gilt Folgendes:
- a) Über Gleise, die während unterbrochener Arbeitszeit gesperrt sind, darf ein Hilfszug, der zu einem Einsatzort außerhalb der gesperrten Gleise fahren soll, nicht verkehren. Wenn erforderlich, müssen Regeln für das Verkehren von Hilfszügen in die Beta aufgenommen werden.
 - b) Wenn in der Beta zugelassen ist, dass der Fahrdienstleiter der überwachenden Zugmeldestelle während der Gleissperrung die Arbeit unterbricht, muss in der Beta angeordnet werden, dass Hilfsfahrzeuge
 - über die Kontaktstelle bei der Notfalleitstelle angefordert werden,
 - bis zum Einfahrtsignal oder Blocksignal der überwachenden Zugmeldestelle oder bis zum Einfahrtsignal oder Blocksignal der anderen begrenzenden Zugmeldestelle fahren dürfen und
 - von dort auf Weisung des Notfallmanagers an den Ereignisort weitergeleitet werden.

31 Bedingungen

- (1) Das Trennen von Sperrfahrten oder das Abstellen von einzelnen Fahrzeugen auf der freien Strecke darf auf Streckenabschnitten mit einer Neigung bis 10 ‰ (1:100) für das Bedienen von Anschlussstellen oder im Rahmen von Bauarbeiten zugelassen werden.

Wenn das Trennen und Abstellen zugelassen wird, sind die Zulässigkeit, die Angabe der maßgebenden Neigung, die betreffenden Abschnitte und ggf. zusätzliche Bedingungen bekannt zu geben. Als maßgebende Neigung ist der zutreffende Wert nach Ril 408.1101 Abschnitt 21 zu verwenden.

*

- (2) In Gleisen mit einer Neigung von mehr als 2,5 ‰ (1:400) muss vorgeschrieben werden, dass sich ein arbeitendes Triebfahrzeug auf der Talseite befinden muss.

**zusätzliche
Bedingungen**

Für die Bedienung von Anschlussstellen darf zugelassen werden, dass sich das Triebfahrzeug nicht auf der Talseite befindet. In diesem Fall muss angeordnet werden, dass in dem vom Triebfahrzeug getrennten Zugteil für je angefangene 100 t Zuggewicht oder je angefangene vier Achsen eine Feststellbremse anzuziehen ist. Radvorleger oder Hemmschuhe dürfen als Ersatz nicht zugelassen werden.

32 Streckenbuch, Beta

Die Regeln sind in die Angaben für das Streckenbuch oder in die Beta aufzunehmen.

* * * 33 Mehrere Sperrfahrten auf Strecken mit der Technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU-ZMB)

- * Bevor der Fahrdienstleiter auf Strecken mit TU-ZMB eine Sperrfahrt in einen besetzten Zugfolgeabschnitt zulässt, muss er Weisung mit Befehl 14 mit folgendem Wortlaut erteilen:

* „Wirksamer 2000 Hz Gleismagnet in km ...“

* * 34 Betriebsstellenbuch

- * In den Betriebsstellenbüchern der mit TU-ZMB ausgerüsteten Betriebsstellen sind die Regeln aufzunehmen.

51 Bedingungen

Wenn bei Felderblock das Auslösen der Streckentastensperre von der Vorblo-ckung abhängig ist, darf zugelassen werden, dass für Sperrfahrten, die zum Aus-gangsbahnhof zurückkehren, bei der Rückkehr das Einfahrsignal auf Fahrt gestellt werden darf.

52 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

71 Anwendungsfälle

Für das Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerter Bahnübergangssicherung sind beim Verkehren von Sperrfahrten folgende Anwendungsfälle zu unterscheiden:

- a) Sperrfahrt soll in der Einschaltstrecke halten, weiterfahren und bei der Weiterfahrt den Bahnübergang befahren,
- b) Sperrfahrt beginnt in der Einschaltstrecke und soll den Bahnübergang befahren,
- c) Sperrfahrt soll in der Einschaltstrecke halten und dann zurückfahren,
- d) Sperrfahrt endet in der Einschaltstrecke.

72 Bedienungsart

Es sind die im Regelwerk „Signalanlagen bedienen“ und die in den Zusätzen gegebenen Regeln zu beachten. Die Anlagen sollen möglichst durch Bedienen der Hilfeinschalttaste (HET) ein- und durch Befahren des Ausschaltkontaktes ausgeschaltet werden.

73 Bahnübergangssicherungsanlagen außer Betrieb setzen lassen

Soll ein Gleis auf Grund einer schriftlichen Anweisung gesperrt und sollen mehrere Sperrfahrten gleichzeitig verkehren, sind die Bahnübergangssicherungsanlagen der betroffenen Bahnübergänge für die Dauer der Gleissperrung durch eine Fachkraft außer Betrieb setzen zu lassen.

74 Betriebsstellenbuch, Beta, Streckenbuch

Die Regeln für das Sichern der Bahnübergänge sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen oder in die Beta aufnehmen zu lassen.

Betriebsstellenbuch, Beta

Die Weisungen müssen dem Triebfahrzeugführer in der Regel durch Befehl 8 oder Befehl 14 gegeben werden. Deshalb sind die Wortlaute der Befehle in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen bzw. in die Beta aufnehmen lassen.

Für Fahrten zum Bedienen von Anschlussstellen dürfen die Regeln in den Angaben für das Streckenbuch gegeben werden.

Streckenbuch

81 Anwendungsfälle

Für das Sichern von Bahnübergängen sind beim Verkehren von Kleinwagen folgende Anwendungsfälle zu unterscheiden:

- a) Kleinwagenfahrt soll in der Einschaltstrecke halten, weiterfahren und bei der Weiterfahrt den Bahnübergang befahren,
- b) Kleinwagenfahrt beginnt in der Einschaltstrecke und soll den Bahnübergang befahren,
- c) Kleinwagenfahrt soll in der Einschaltstrecke halten und dann zurückfahren,
- d) Kleinwagenfahrt endet in der Einschaltstrecke.

82 Bedienungsart

Es sind die im Regelwerk „Signalanlagen bedienen“ und die in den Zusätzen gegebenen Regeln zu beachten. Die Anlagen sollen möglichst durch Bedienen der Hilfseinschalttaste (HET) ein- und durch Befahren des Ausschaltkontaktes ausgeschaltet werden.

83 Bahnübergangssicherungsanlagen außer Betrieb setzen lassen

Soll ein Gleis auf Grund einer schriftlichen Anweisung gesperrt werden und sollen mehrere Kleinwagenfahrten gleichzeitig verkehren, sind die Bahnübergangssicherungsanlagen der betroffenen Bahnübergänge für die Dauer der Gleissperrung durch eine Fachkraft außer Betrieb setzen zu lassen.

84 Betriebsstellenbuch, Beta

Die Regeln für das Sichern der Bahnübergänge sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen oder in die Beta aufnehmen zu lassen.

Die Weisungen müssen dem Triebfahrzeugführer durch Befehl 8 oder 14 gegeben werden. Die Wortlaute der Befehle sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen bzw. in die Beta aufnehmen zu lassen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen	408.1487 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Regeln für das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke geben	408.0487 1 (3)
31 - 32	Regeln für das Rangieren auf Strecken mit Stichstreckenblock geben	408.0487 3 (4)
41 - 42	Regeln für das Bedienen von Anschlussstellen auf Strecken mit Stichstreckenblock geben	408.0487 3 (4)
* * 61 - 63	Regeln für das Sperren von Gleisen zur Durchführung von Arbeiten geben	408.0487 4 (3)

21 Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke

- (1) Das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke darf nur zugelassen werden, wenn auf der Stichstrecke eine zweiseitig gerichtete Fernsprechverbindung (z. B. Zugfunk, Fernsprecher) eingerichtet ist.
- (2) Auf Stichstrecken, die über keine Ausrüstung nach Absatz (1) verfügen, dürfen keine Zugfahrten während der unterbrochenen Arbeitszeit auf der Stichstrecke verbleiben und es darf kein Personalwechsel des Triebfahrzeugführers auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke zugelassen werden.

22 Betriebsstellenbuch, Streckenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch und in die Angaben für das Streckenbuch aufzunehmen.

31 Rangieren auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke

Umfahren von Zügen

Das Rangieren auf Betriebsstellen am Ende der Stichstrecke zum Zwecke des Umfahrens von Zügen durch das Triebfahrzeug beim Fahrtrichtungswechsel ist zulässig.

32 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

41 Bedienen von Anschlussstellen auf Strecken mit Stichstreckenblock

- (1) Das Bedienen von Anschlussstellen auf Strecken mit Stichstreckenblock ist zulässig.
- (2) Für die Dauer der Bedienungsfahrt darf sich keine andere Zugfahrt auf der Strecke befinden.

42 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

61 Sperren von Gleisen zur Durchführung von Arbeiten

- (1) Zur Durchführung von Arbeiten kann zugelassen werden, dass die Strecke von der angrenzenden Zugmeldestelle bis zur Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke oder einzelne Abschnitte der freien Strecke gesperrt werden dürfen, wenn Fahrzeuge auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke halten oder dort abgestellt sind.
- (2) Der Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle muss vor der Sperrung das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke auf der angrenzenden Zugmeldestelle anordnen.
- (3) Vor den auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke haltenden oder dort abgestellten Fahrzeugen ist für die Dauer der Gleissperrung eine Wärterhaltscheibe aufzustellen. Der Fahrdienstleiter der angrenzenden Zugmeldestelle hat sich das Aufstellen der Wärterhaltscheibe bestätigen zu lassen.

62 Befehl 12

Sperrfahrten sind Befehle 12 Grund Nr. 2 zu erteilen, wenn Fahrzeuge auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke halten oder dort abgestellt sind.

63 Beta

Die Regeln sind in die Beta aufnehmen zu lassen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt	408.1488 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Regeln für den Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt aus Baugleisen geben	408.0488 1 (2)
31 - 32	Regeln für den Übergang einer Rangierfahrt, die eine Anschlussstelle verlässt, in eine Zugfahrt, geben	408.0488 1 (3)
41 - 42	Regeln für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in ein Baugleis fährt, geben	408.0488 2 (1)
51 - 52	Regeln für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in eine Anschlussstelle fährt, geben	408.0488 2 (1) 408.2488 2 (1)
* 61 - 62	Nach planmäßigem Halt am gewöhnlichen Halteplatz als Rangierfahrt vorziehen	408.0488 2 (2)
71 - 72	Regeln für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Haltplatz geben	408.0488 2 (3) 408.2488 2 (3)

21 Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, in eine Zugfahrt

Für den Übergang einer Rangierfahrt, die ein Baugleis verlässt, in eine Zugfahrt, gelten folgende Regeln:

- Die Rangierfahrt muss am Ende des Baugleises halten.
- Das Zulassen der Zugfahrt ab dieser Stelle erfolgt, wenn die Bedingungen hierfür erfüllt sind.
- Die Zugfahrt beginnt, wenn die Spitze der Rangierfahrt das Baugleis verlässt.
- Die zulässige Geschwindigkeit ist 20 km/h, bis die Zugfahrt das Baugleis vollständig verlassen hat.

22 Beta

Die zutreffenden Regeln sind in die Beta aufzunehmen.

31 Übergang einer Rangierfahrt, die eine Anschlussstelle verlässt, in eine Zugfahrt

Für den Übergang einer Rangierfahrt, die eine Anschlussstelle verlässt, in eine Zugfahrt, gelten folgende Regeln:

- Die Rangierfahrt muss vor dem Befahren der Anschlussweiche halten.
- Das Zulassen der Zugfahrt ab dieser Stelle erfolgt, wenn die Bedingungen hierfür erfüllt sind.
- Die Zugfahrt beginnt, wenn die Spitze der Rangierfahrt die Anschlussweiche befährt.
- Die zulässige Geschwindigkeit ist 25 km/h, bis die Zugfahrt die Anschlussstelle vollständig verlassen hat.

32 Betriebsstellenbuch

Die zutreffenden Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

41 Übergang einer Zugfahrt, die in ein Baugleis fährt, in eine Rangierfahrt,

Für den Übergang einer Zugfahrt, die in ein Baugleis fährt, in eine Rangierfahrt, gelten folgende Regeln:

- Der Fahrdienstleiter erteilt dem Triebfahrzeugführer der Zugfahrt, die sich dem Baugleis annähert, Befehl 12 mit dem Auftrag, in einem Abschnitt, der mindestens 200 m vor dem Standort der Wärterhaltscheibe oder an einem Einfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle oder in Höhe eines Einfahrsignals oder Blocksignals einer Abzweigstelle beginnt, bis zur Wärterhaltscheibe mit höchstens 20 km/h zu fahren.
- Der Übergang einer Zugfahrt, die in ein Baugleis fährt, in eine Rangierfahrt ist nur mit Halt vor dem Baugleis zulässig. Die Rangierfahrt beginnt mit der Vorbeifahrt der Spitze am Standort der Wärterhaltscheibe.
- Die aus der Zugfahrt übergehende Rangierfahrt darf vor der vollständigen Vorbeifahrt am Standort der Wärterhaltscheibe nicht verändert werden.
- Die Rangierfahrt muss bis zur vollständigen Ankunft im Baugleis mindestens ein Zeichen des Schlussignals führen.
- Für die Räumungsprüfung darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlussignals hat, auch bei der Rangierfahrt getroffen werden.
- Vor der Bestätigung der Räumungsprüfung ist die Wärterhaltscheibe wieder aufzustellen.

42 Beta

Die zutreffenden Regeln sind in die Beta aufzunehmen.

51 Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in eine Anschlussstelle fährt

Für den Übergang einer Zugfahrt, die in eine Anschlussstelle fährt, in eine Rangierfahrt, gelten folgende Regeln:

- Der Übergang einer Zugfahrt, die in eine Anschlussstelle fährt, in eine Rangierfahrt ist nur mit Halt vor der Anschlussweiche zulässig. Die Rangierfahrt beginnt mit dem Befahren der Anschlussweiche durch die Spitze der Rangierfahrt.
- Die aus der Zugfahrt übergehende Rangierfahrt darf vor der vollständigen Fahrt in die Anschlussstelle nicht verändert werden.
- Die Rangierfahrt muss bis zur vollständigen Ankunft in der Anschlussstelle mindestens ein Zeichen des Schlusssignals führen.
- Für die Räumung des Streckengleises darf die Feststellung, dass der Zug mindestens ein Zeichen des Schlusssignals hat bei der Rangierfahrt getroffen werden.
- Nach der Bestätigung der Räumung des Streckengleises ist die Anschlussweiche in Grundstellung zu bringen. *

52 Betriebsstellenbuch und Streckenbuch

Die zutreffenden Regeln sind in das Betriebsstellenbuch und in die Angaben für das Streckenbuch aufzunehmen.

61 Nach planmäßigem Halt am gewöhnlichen Halteplatz als Rangierfahrt vorziehen

Züge dürfen in einem Bahnhof nach dem planmäßigen Halt am gewöhnlichen Halteplatz als Rangierfahrt bis zu einem Halt zeigenden Signal, einem LZB-Halt oder einem ETCS-Halt vorziehen, wenn dies für eine anschließende Überholung oder Kreuzung erforderlich ist. Der Fahrdienstleiter muss dem Vorziehen mündlich zustimmen.

62 Betriebsstellenbuch

Die betroffenen Bahnhöfe sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

71 Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz

- (1) In der Regel darf eine Zugfahrt in eine Rangierfahrt übergehen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist.
- (2) Für den Übergang in eine Rangierfahrt gilt Folgendes:
 - a) Im Betriebsstellenbuch darf zugelassen werden, dass eine Zugfahrt ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz übergehen darf, wenn
 1. der Fahrweg für die Rangierfahrt bei nicht aufgelöster Zugstraße (einschließlich Durchrutschweg) eingestellt werden kann,
 2. die Zustimmung zur Rangierfahrt ausschließlich am Halt zeigenden Hauptsignal durch Signal Sh 1 Lichtsignal (DS 301) oder Signal Ra 12 (DV 301) gegeben werden kann und
 3. der Weichenwärter nicht über Ziel und Zweck verständigt werden muss, weil es sich nach den Regeln in 408.4813 Abschnitt 1 Absatz (1) a) Nr. 2 um eine regelmäßig wiederkehrende Fahrt mit dem Triebfahrzeug des Zuges handelt. *
 - b) Wenn zugelassen wird, dass Zugfahrten ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen dürfen, müssen
 1. die Züge, die ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen dürfen, und
 2. der Fahrweg für die Rangierfahrten festgelegt werden.

72 Betriebsstellenbuch und Streckenbuch

- (1) Im Betriebsstellenbuch sind die Nummern der Züge, die ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen dürfen, und die Fahrwege der Rangierfahrten zu nennen.
- (2) In den Angaben für das Streckenbuch sind die Nummern der Züge, die ohne Halt am gewöhnlichen Halteplatz in eine Rangierfahrt übergehen dürfen, zu nennen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Höhengleiche Übergänge für Reisende sichern	408.1491 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
* 21 - 25	Regeln für das Sichern höhengleicher Übergänge für Reisende geben	Ril 408.0491
*		Ril 408.2491
*		

21 Höhengleiche Übergänge

Es ist dafür zu sorgen, dass Personen höhengleiche Übergänge für Reisende zu den Bahnsteigen (Reisendenübergänge (RÜ)) nur betreten, wenn sie nicht durch Zugfahrten gefährdet werden können. Es gibt folgende Arten der Sicherung:

Durch Mitarbeiter

- durch eine geschlossene mitarbeiterbediente Absperrung des Zuganges zum Reisendenübergang, z. B. geschlossene Tür am Empfangsgebäude
- durch geschlossene mitarbeiterbediente Absperrungen unmittelbar vor, zwischen oder unmittelbar hinter den Gleisen,
- durch Mitarbeiter gem. Abschnitt 22 Absatz (4) ohne Absperrung oder

Ohne Mitarbeiter

- z. B. durch
 - Warntafel,
 - Warntafel mit Umlaufsperre,
 - Warntafel mit Licht- und Tonsignal oder
 - Warntafel mit Schranke und Licht- und Tonsignal.

Hinweis: Die Auswahl der jeweils zutreffenden Art der Sicherung ist nicht Bestandteil dieses Moduls.

22 Sicherung durch Mitarbeiter

(1) Wenn Mitarbeiter Reisendenübergänge mit oder ohne Absperrungen nach **Allgemeines** Abschnitt 21 Nummer 1, 2 oder 3 sichern, gilt Folgendes:

a) Vom Infrastrukturbetreiber des Bahnsteiges (z. B. zuständiges Bahnhofsmanagement der DB Station&Service AG) ist die Bestätigung einzuholen, ob und unter welchen Bedingungen ein gefahrloser Aufenthalt auf diesem Bahnsteig möglich ist. Dabei sind folgende Fälle zu unterscheiden:

- Vorbeifahrt auf dem Gleis an der nutzbaren Bahnsteigkante
- Einfahrten haltender Züge auf dem Gleis an der nutzbaren Bahnsteigkante
- Fahrten auf dem zu überquerenden Gleis

b) Es ist Folgendes zu regeln:

- Es ist festzulegen, wer den Reisendenübergang sichert; hierzu dürfen örtliche Mitarbeiter oder der Triebfahrzeugführer bestimmt werden.
- Es ist vorzuschreiben, dass der sichernde Mitarbeiter Warnkleidung oder Unternehmensbekleidung tragen muss.
- Es ist festzulegen, ob, von wem und wie der sichernde Mitarbeiter benachrichtigt wird.
- Es ist festzulegen, ob und wie Meldungen nachzuweisen sind.

Sicherung von Reisendenübergängen mit Absperrung des Zugangs

- (2) Wenn Mitarbeiter Reisendenübergänge mit Absperrungen nach Abschnitt 21 Nummer 1 sichern, gilt Folgendes:
- a) Absperrungen müssen in Grundstellung geschlossen sein.
 - b) Die Einfahrt eines Reisezuges mit planmäßigem Halt oder das Bereitstellen eines Reisezuges in ein Gleis ohne Reisendenübergang, dessen Bahnsteig durch Überqueren anderer Gleise erreicht werden kann, darf in der Regel nur zugelassen werden, oder eine Absperrung nur geöffnet sein, wenn in den Gleisen mit Reisendenübergang keine den RÜ gefährdende Zugfahrt zugelassen ist oder Zugfahrten in den Gleisen mit Reisendenübergang angehalten oder den RÜ mit dem ersten Fahrzeug befahren haben. Dies gilt auch, wenn durch das Öffnen der Absperrung ein Zug erreicht werden soll, für den das Überqueren anderer Gleise nicht notwendig ist, dies jedoch aufgrund einer nicht vorhandenen Sicherung nach Abschnitt 21 Nummer 2 bis 4 möglich wäre.
 - c) Zusätzlich zu b) gilt:
 - Absperrungen dürfen **erst** geöffnet werden **nach Halt** eines planmäßig haltenden Reisezuges in einem Gleis, dessen Bahnsteig über RÜ erreichbar ist, wenn für den Bahnsteig die Bestätigung nach Abschnitt 22 Absatz (1) a) nicht vorliegt.
 - Absperrungen dürfen geöffnet werden **vor Zulassung** einer Zugfahrt eines planmäßig haltenden Reisezuges in ein Gleis, dessen Bahnsteig über RÜ erreichbar ist, wenn für den Bahnsteig die Bestätigung nach Abschnitt 22 Absatz (1) a) vorliegt.
 - d) Für das Öffnen der Absperrung ist anzuordnen, dass für den Zeitraum der Sicherung für Zugstraßen in den zu überquerenden Gleisen Sperren nach Ril 408.0403 Nr. 1 anzubringen bzw. einzugeben sind. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Es ist anzuordnen, dass Sperren nach Ril 408.0403 Nr. 7 angebracht werden. *
 - e) Haben alle Personen nach Abfahrt eines planmäßig haltenden Reisezuges die Bahnsteige und die Reisendenübergänge verlassen, muss die Grundstellung der Absperrung wieder hergestellt werden. Beim Schließen der Absperrungen dürfen sich keine Personen in dem abgesperrten Bereich befinden.
 - f) Es ist festzulegen, ob und wie der sichernde Mitarbeiter nach dem Schließen der Absperrungen den Fahrdienstleiter verständigt.
 - g) Zur Sicherung von RÜ, die grundsätzlich unter diesen Absatz fallen, dürfen im Bedarfsfall ergänzende Maßnahmen nach Abschnitt 22 Absatz (3) und (4) angewendet werden (z. B. zur Sicherung eines RÜ bei Ausfahrt eines Zuges, wenn der RÜ bei der Einfahrt des Zuges nicht befahren wurde).

(3) Wenn Mitarbeiter Reisendenübergänge mit Absperrungen nach Abschnitt 21 Nummer 2 sichern, gilt Folgendes:

- a) Absperrungen müssen in Grundstellung geschlossen sein.
- b) Die Einfahrt eines Reisezuges mit planmäßigem Halt in ein Gleis, dessen Bahnsteig durch Überqueren anderer Gleise erreicht werden kann, darf in der Regel nur zugelassen werden, wenn in den zu überquerenden Gleisen keine andere den RÜ gefährdende Zugfahrt zugelassen ist oder Zugfahrten in den zu überquerenden Gleisen angehalten oder den RÜ befahren haben.

Eine Absperrung darf nur geöffnet sein, wenn in den zu überquerenden Gleisen keine den RÜ gefährdende Zugfahrt zugelassen ist oder Zugfahrten in den zu überquerenden Gleisen angehalten oder den RÜ befahren haben.

c) Zusätzlich zu b) gilt:

- Absperrungen dürfen **erst** geöffnet werden **nach Halt** eines planmäßig haltenden Reisezuges in einem Gleis, dessen Bahnsteig über RÜ erreichbar ist, wenn für den Bahnsteig die Bestätigung nach Abschnitt 22 Absatz (1) a) nicht vorliegt.
- Absperrungen dürfen geöffnet werden **vor Zulassung** einer Zugfahrt eines planmäßig haltenden Reisezuges in ein Gleis, dessen Bahnsteig nur über RÜ erreichbar ist, wenn für den Bahnsteig die Bestätigung nach Abschnitt 22 Absatz (1) a) vorliegt.

* d) Für das Öffnen der Absperrung ist anzuordnen, dass für Zugstraßen in den zu überquerenden Gleisen Sperren nach Ril 408.0403 Nr. 1 anzubringen bzw. einzugeben sind. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Es ist anzuordnen, dass Sperren nach Ril 408.0403 Nr. 7 angebracht werden.

e) Während des Aufenthaltes eines planmäßig haltenden Reisezuges in einem Gleis, für dessen Bahnsteig die Bestätigung nach Abschnitt 22 Absatz (1) a) vorliegt, darf die Absperrung für Zugfahrten über den RÜ (z. B. bei Kreuzung, Überholung oder Zugbegegnung) geschlossen werden, wenn die Reisenden zuvor Gelegenheit zum Zu- und Abgang hatten. Einzelne Personen dürfen sich dann beim Schließen der Absperrung in dem geschlossenen Bereich aufhalten. Sobald die Zugfahrt den RÜ nicht mehr gefährdet, muss der weitere Reisendenwechsel gewährleistet werden.

Es ist zu beurteilen, insbesondere, wenn Züge über den RÜ durchfahren, ob weitere Maßnahmen (z. B. sinngemäß nach Absatz (4)) erforderlich sind.

f) Nach der Abfahrt planmäßig haltender Reisezüge muss die Grundstellung der Absperrung wieder hergestellt werden. Es ist vorzuschreiben, dass der sichernde Mitarbeiter sicherstellen muss, dass sich beim Schließen der Absperrungen keine Personen in dem abgesperrten Bereich befinden. Ist hierbei der abgesperrte Bereich nicht vollständig einsehbar, sind geeignete Maßnahmen festzulegen, die verhindern, dass auf dem Bahnsteig zurückgebliebene oder über den RÜ nachströmende Personen durch Zugfahrten gefährdet werden können. Es ist z. B. festzulegen, dass Absperrungen nach der Abfahrt planmäßig haltender Reisezüge für eine zu bestimmende Zeit offen gehalten werden, und/oder dass der RÜ vor Zulassung der nächsten Zugfahrt beobachtet wird.

Sichern von RÜ mit Absperrung un-mittelbar am Gleis

- g) Es ist festzulegen, ob und wie der sichernde Mitarbeiter nach dem Schließen der Absperrungen den Fahrdienstleiter verständigt.
- h) Liegen mehrere Bahnsteige hintereinander, die über RÜ erreichbar sind, sind die Festlegungen nach a) - g) sinngemäß zu treffen.
- (4) Wo Mitarbeiter RÜ ohne Absperrungen sichern, gilt Folgendes:
- a) Personen müssen vor der Fahrt eines Zuges über einen RÜ unterrichtet werden (z. B. Lautsprecherdurchsagen).
- b) Die Einfahrt eines Reisezuges mit planmäßigem Halt in ein Gleis, dessen Bahnsteig durch Überqueren anderer Gleise erreicht werden kann, darf in der Regel nur zugelassen werden, wenn in den zu überquerenden Gleisen keine andere den RÜ gefährdende Zugfahrt zugelassen ist oder Zugfahrten in den zu überquerenden Gleisen angehalten oder den RÜ befahren haben.
- c) Wenn eine Zugfahrt über einen RÜ zugelassen ist, muss ein Mitarbeiter den RÜ sichern. Hierzu muss der Mitarbeiter den Reisendenübergang und dessen Zugang beobachten und Personen ansprechen, die sich dem Reisendenübergang nähern. Der Mitarbeiter muss so lange sichern, wie damit gerechnet werden muss, dass Personen zu- oder abgehen.
- d) Zusätzlich zu b) und c) gilt:
- Ist eine Bestätigung nach Abschnitt 22 Absatz (1) a) nicht möglich, sind Maßnahmen festzulegen, wonach der Bahnsteig von Personen nicht vorzeitig betreten wird bzw. rechtzeitig verlassen wird, z. B. durch Beschilderung oder Lautsprecherdurchsagen.
 - Die Sicherung ist zusätzlich erforderlich und darf erst aufgehoben werden **nach Halt** eines planmäßig haltenden Reisezuges in einem Gleis, dessen Bahnsteig über RÜ erreichbar ist, wenn für den Bahnsteig die Bestätigung nach Abschnitt 22 Absatz (1) a) nicht vorliegt.
- e) Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan darf für Zugstraßen über RÜ nicht eingeschaltet oder Fahrstraßen nicht eingespeichert sein.
- f) Hierzu ist zusätzlich zu Abschnitt 22 (1) b) Folgendes zu regeln:
- wer die Personen wie unterrichtet,
 - wo sich der sichernde Mitarbeiter aufhalten muss: Der sichernde Mitarbeiter muss die RÜ einsehen, sich körperlich dort aufhalten und Personen, die sich dem Reisendenübergang nähern, unmittelbar ansprechen,
 - ob und wie der sichernde Mitarbeiter dem Fahrdienstleiter die Sicherung bestätigt,
 - dass Zugfahrten erst zugelassen werden dürfen, wenn Mitarbeiter die vorgeschriebenen Maßnahmen zur Sicherung der RÜ ausüben bzw. Fahrdienstleiter zur unverzüglichen Ausübung der vorgeschriebenen Maßnahmen für die Sicherung der RÜ bereit sind, *
 - ob und wie der sichernde Mitarbeiter nach Abschluss der Sicherung den Fahrdienstleiter verständigt.
- Sicherung nicht möglich** (5) Für den Fall, dass ein Mitarbeiter einen RÜ ausnahmsweise nicht sichern kann oder ein zu benachrichtigender Mitarbeiter sich nicht meldet, ist anzuordnen, dass

- a) der Fahrdienstleiter betroffene Züge am zurückliegenden Hauptsignal anhält und den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 12 - anweist, den RÜ mit höchstens 5 km/h zu befahren und durch Befehl 12.2 anweist, vor dem RÜ Signal Zp 1 zu geben.
- b) Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan für Zugstraßen über RÜ nicht eingeschaltet oder Fahrstraßen nicht eingespeichert sein dürfen.

23 Sichern durch Warntafel, Warntafel mit Umlaufsperrung, Warntafel mit Licht- und Tonsignal oder Warntafel mit Schranke und Licht- und Tonsignal

- (1) Für den Fall, dass bei einer Warntafel mit Licht- und Tonsignal oder Warntafel mit Schranke und Licht- und Tonsignal die technische Einrichtung zur Sicherung eines RÜ nicht ordnungsgemäß wirkt, ist anzuordnen, dass
 - a) der Fahrdienstleiter betroffene Züge am zurückliegenden Hauptsignal anhält und den Triebfahrzeugführer durch Befehl 12 - Grund Nr. 12 - anweist, den RÜ mit höchstens 5 km/h zu befahren und durch Befehl 12.2 anweist, vor dem RÜ Signal Zp 1 zu geben,
 - b) Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan nicht eingeschaltet oder Fahrstraßen nicht eingespeichert sein dürfen.
- (2) Die Maßnahmen nach Absatz (1) sind auch anzuordnen für den Fall, dass bei Sicherung durch Warntafel oder Warntafel mit Umlaufsperrung, bei der Züge in der Regel vor dem RÜ halten, ein Zug ausnahmsweise nicht vor dem RÜ in dem zu überquerenden Gleis halten soll (z. B. beim Abweichen vom Fahrplan für Zugmeldestellen oder beim Verkehren eines Zuges des Gelegenheitsverkehrs).
- (3) Der Triebfahrzeugführer muss bei RÜ mit Warntafel und Warntafel mit Umlaufsperrung beauftragt werden, den RÜ bei der Abfahrt zu beobachten und auf zu- und abgehende Reisende zu achten. Wenn zu- und abgehende Reisende durch die Zugfahrt gefährdet werden können, muss der Triebfahrzeugführer beauftragt werden, die Reisenden durch Signal Zp 1 zu warnen und erforderlichenfalls vor dem RÜ anzuhalten. Die Regeln in den Angaben für das Streckenbuch sind mit folgendem Wortlaut zu geben:

„Bei Abfahrt aus Gleis (Bezeichnung) in Richtung (Fahrtrichtung des Zuges) ist auf zu- und abgehende Reisende zu achten. Gefährdete Reisende sind durch Signal Zp1 zu warnen.“

Warntafel mit Licht- und Tonsignal oder Warntafel mit Schranke und Licht- und Tonsignal

Zug hält ausnahmsweise nicht vor Reisendenübergang

Warntafel und Warntafel mit Umlaufsperrung

24 Maßnahmen bei Störungen und Notrufen

Bei FÜ-Störmeldungen / eingehenden Notrufen müssen Regeln getroffen werden, ob und unter welchen Bedingungen Mitarbeiter, die den RÜ nach Abschnitt 22 sichern, ihren Aufgaben nachkommen können.

25 Betriebsstellenbuch, Angaben für das Streckenbuch

Die zutreffenden Regeln sind:

- im Betriebsstellenbuch,
- sofern Sie dem Triebfahrzeugführer regelmäßig Aufgaben übertragen, in die Angaben für das Streckenbuch

aufzunehmen oder in eine Betra aufnehmen zu lassen.

Zur Berücksichtigung örtlicher Besonderheiten dürfen abweichende Regeln unter Beteiligung des zuständigen betrieblichen Infrastrukturplaners und mit Zustimmung des Ständigen Stellvertreters des Eisenbahnbetriebsleiters zugelassen werden.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Erhöhte SR-Geschwindigkeit	408.1492 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Erhöhte SR-Geschwindigkeit	408.0492 5 (1), 2. Anstrich

21 Grundsatz

Für Streckenabschnitte mit erhöhter SR-Geschwindigkeit ist es erforderlich, dass der Fahrdienstleiter bei einer in ETCS eingegebenen und aktivierten Langsamfahrstelle Befehle 12 erteilt, wenn er eine Zugfahrt auf Befehl zulässt und die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als die jeweilige SR-Geschwindigkeit.

22 Betriebsstellenbuch

Streckenabschnitte mit erhöhter SR-Geschwindigkeit und die sich daraus ableitende Regel für das Erfordernis von Befehlen 12 sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen. Hierzu gilt folgendes Muster:

Modul 408.0492 5 (1), 2. Anstrich

Auf den unten angegebenen Streckenabschnitten ist bei einer in ETCS eingegebenen und aktivierten Langsamfahrstelle ein Befehl 12 erforderlich, wenn die Zugfahrt mit Befehl zugelassen wird und die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als die in der 4. Spalte angegebene SR-Geschwindigkeit.

1	2	3	4
Streckenabschnitt	von km	bis km	SR-Geschwindigkeit in km/h
Astadt - Bheim	2,4	14,5	100
Bheim - Cdorf	16,8	22,9	100



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt - Befehle ohne Vordruck -	408.1501 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 -22	Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt - Befehle ohne Vordruck -	408.0501 4

21 Sachverhalt

- (1) Wenn Betriebsstellen nach Arbeitsruhe nicht besetzt sind, dürfen Befehle 8 oder 14 auch ohne Vordruck gegeben werden, z. B. wenn
 - a) Befehle 8 und Befehle 14 auf nur einem Vordruck gegeben werden sollen oder
 - b) umfangreiche Texte nicht im Vordruck „Befehle 1 - 14“ eingetragen werden können.
- (2) Für jeden Anwendungsfall ist ein Muster des Befehls ohne Vordruck zu erstellen.

Beim Fahrdienstleiter ist ein Muster aufzulegen, ihm sind die Anzahl der Muster bekanntzugeben.

Für das Muster gilt folgendes Beispiel (in Klammern ist die Schriftgröße angegeben):

Beispiel	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Befehl (16) Triebfahrzeugführer - Zug - Sperrfahrt - (8)</p> <p style="text-align: center;">Standort km / Signal in Rgl/ Ggf/ Gl.....</p> </div>	
8	<p>Sie müssen zwischen Zmst und Zmst halten vor BÜ in km</p> <p>Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist.</p>
14	<p>(Text nach den Regeln im Modul 408.0501 Abschnitt 1 Absatz 2)</p>

22 Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch sind Muster für Befehle 8 und 14 aufzunehmen und zwar

- für Befehle, die auf Vordruck gegeben werden, wenn es erforderlich ist, oder
- für Befehle, die ohne Vordruck gegeben werden und für die ein Muster nach Abschnitt 21 Absatz (2) vorgesehen ist, stets.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unzulässiges Vorbeifahren an Haltsignalen, LZB-Halt, ETCS-Halt oder an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten war; Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR	408.1531 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
* 11 - 12	Regeln für die Weiterfahrt mit inkompatiblen ETCS-Fahrzeuggerät	Ril 408.0531 2 (8) c)

* 11 Zusätzliche Maßnahmen bei Ein- und Ausfahrten

* In der ETCS-Betriebsart IS gewährt das ETCS-Fahrzeuggerät auf den ohne Hauptsignalen ausgerüsteten Abschnitten der Strecke Unterleiterbach-Leipzig/Halle keinen Flankenschutz. Ein sich einem Bahnhof nähernder Zug in der ETCS-Betriebsart IS könnte eine Flankenschutzverletzung für eine andere Zugstraße verursachen. Aus diesem Grund darf der Fahrdienstleiter Ein- bzw. Ausfahrten, für die der eingestellte Fahrweg keinen Flankenschutz durch Weichen bietet, erst zulassen, wenn der Zug im Bahnhof zum Halten gekommen ist. Darüber hinaus soll der Fahrdienstleiter den Fahrweg in den nächsten Bahnhof möglichst in ein Gleis einstellen, in dem gegenüber dem durchgehenden Hauptgleis Flankenschutz durch Weichen besteht. Dies stellt sicher, dass die anschließend stattfindenden Zugstraßen mit Fahrtstellung eines Hauptsignals stattfinden können.

* 12 Betriebsstellenbuch

* Bis auf Grund signaltechnischer Änderungen Flankenschutz für benachbarte Fahrstraßen ohne Mitwirkung der ETCS-Zentrale erfolgt, ist im Betriebsstellenbuch vorzugeben, dass der Fahrdienstleiter

- * - Ein- bzw. Ausfahrten, für die der eingestellte Fahrweg keinen Flankenschutz durch Weichen bietet, erst zulassen darf, nachdem der Zug im Bahnhof zum Halten gekommen ist.
- * - den Fahrweg in den Bahnhof möglichst in ein Gleis einstellen soll, in dem gegenüber dem durchgehenden Hauptgleis Flankenschutz durch Weichen besteht.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Eis, Wind und Sturm	408.1541 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Vereiste Spurrillen oder Bahnübergänge befahren	408.0541 3
* 71 - 72	Maßnahmen bei kritischen Wettersituationen	408.0541 7

21 Vereiste Spurrillen oder Bahnübergänge befahren

- * (1) Nach den Regeln in 408.0541 Abschnitt 3
- sind im Betriebsstellenbuch betroffene Streckenabschnitte, Bahnübergänge und Zeiten genannt,
 - können im Betriebsstellenbuch Radsatzlasten der Fahrzeuge angegeben sein und
 - können im Betriebsstellenbuch zusätzliche Regeln gegeben sein.
- (2) Es ist festzulegen, ob und nach Ablauf welcher Zeit auf den im Betriebsstellenbuch genannten Streckenabschnitten oder Bahnübergängen mit verschneiten oder vereisten Spurrillen oder Bahnübergängen gerechnet werden muss.
- Hierbei sind u. a. zu berücksichtigen
- Zeitraum, in dem das Gleis nicht befahren wird,
 - Jahreszeit oder
 - Lage der Spurrillen oder des Bahnübergangs.
- * (3) Nach den Regeln in 408.0541 Abschnitt 3 Absatz (1) muss der Fahrdienstleiter vom Triebfahrzeugführer die Radsatzlast des Fahrzeugs an der Spitze des Zuges melden lassen, soweit die Radsatzlast nicht im Betriebsstellenbuch angegeben ist.
- Wenn der Fahrdienstleiter von seinem Arbeitsplatz aus die Fahrzeuge an der Spitze der Züge erkennen kann, darf er die Radsatzlast der Fahrzeuge, die Spurrillen auf freier Strecke oder Bahnübergänge, die nicht schnee- und eisfrei gemacht werden konnten, als erste befahren sollen, feststellen.

22 Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch sind die betroffenen Streckenabschnitte, Bahnübergänge und Zeiten bekanntzugeben. Soweit erforderlich, sind zusätzliche Regeln nach Abschnitt 21 zu geben. Die Radsatzlast der Fahrzeuge an der Spitze der Züge ist anzugeben, wenn der Fahrdienstleiter sie von seinem Arbeitsplatz aus erkennen kann.

71 Maßnahmen bei kritischen Wettersituationen

Eigenverantwortung

- (1) Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen informieren sich eigenverantwortlich über die Entwicklung von Witterung, z. B. bei öffentlich zugänglichen Wetterdiensten.

Hinweis: Die DB Netz AG stellt auf ihrer Internetseite ein Warnmodul zur Auswertung auf Grundlage der Wetterwarnungen des Deutschen Wetterdienstes (DWD) zur Verfügung. Nach der Definition des Deutschen Wetterdienstes werden bei Sturmböen ab Windgeschwindigkeiten von 65 km/h Warnungen vor markantem Wetter herausgegeben. Diese werden im Folgenden als Sturmwarnungen bezeichnet.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

- (2) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen trifft vorbereitende Maßnahmen, um aufgrund von Wetterwarnungen (Sturmwarnungen auf Grundlage der Wetterwarnungen des Deutschen Wetterdienstes) sein Zugpersonal informieren zu können, welche fahrzeugspezifischen Schutzvorkehrungen getroffen werden müssen, z. B. Geschwindigkeitsherabsetzungen, Maßnahmen zur Ladungssicherung oder zur Gewährleistung der Entgleisungs- oder Kippsicherheit der Fahrzeuge. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen informiert die Betriebszentrale der DB Netz AG über geplante Maßnahmen, die die Betriebsführung betreffen können.

Abstimmung mit der Betriebszentrale

- (3) Nach einer Wetterwarnung informiert das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Betriebszentrale der DB Netz AG über die vorgesehenen Maßnahmen und stimmt diese mit der Betriebszentrale ab. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sein Zugpersonal, z. B. Triebfahrzeugführer, vor dem Durchführen einer Zugfahrt in einem gefährdeten Bereich unterrichten, dass eine kritische Wettersituation eingetreten ist und die vorbereiteten fahrzeugspezifischen Maßnahmen durchzuführen sind.

72 Regeln zum Aufstellen der Einträge des Betriebsstellenbuchs

Betroffene Streckenabschnitte

- (1) Gemäß betrieblicher Weisung "Sturmwarnungen kommunizieren" werden die landkreisbezogenen Sturmwarnungen des Deutschen Wetterdienstes an die Fahrdienstleiter über Leporello per Fax weitergeleitet. Die Fachlinie Planung und Steuerung teilt dem Ersteller des Betriebsstellenbuchs die Streckenabschnitte mit, auf denen bei Sturmwarnungen als Vorsichtsmaßnahme die Geschwindigkeit der Züge auf 80 km/h zu begrenzen ist.

Regeln zum Aufstellen der Einträge des Betriebsstellenbuchs

- (2) Es ist eine Abstimmung innerhalb der eigenen und mit der Nachbar-OE erforderlich, um die Streckenabschnitte so einzuteilen, dass möglichst wenig Kommunikationsaufwand erforderlich ist. Es sind die Fahrdienstleiter zu bestimmen, die für die betroffenen Streckenabschnitte die Geschwindigkeit der Züge gemäß 408.0541 Abschnitt 8 begrenzen sollen. Dabei ist zu beachten: *

 1. Die Fahrdienstleiter müssen neben der grundsätzlichen Verteilung der Sturmwarnungen nach Absatz (1) alle ggf. zusätzlich erforderlichen Sturmwarnungen über Leporello per Fax erhalten.
 2. Für die mündliche Beauftragung des Triebfahrzeugführers durch den Fahrdienstleiter nach 408.0541 Abschnitt 8 müssen die nach Absatz (1) mitgeteilten Streckenabschnitte von Kilometerangaben auf begrenzende Betriebsstellen umgewandelt werden, weil im festen Wortlaut des Auftrages nur Betriebsstellen in den Ortsangaben verwendet werden dürfen. Die Streckenabschnitte sind in der Regel durch (nicht zwingend be-

nachbarte) Zugmeldestellen zu begrenzen. Wird ein Abschnitt bereits durch die Begrenzung der benachbarten Zugmeldestellen unverhältnismäßig lang, können auch geeignete andere Betriebsstellen bestimmt werden, z. B. Haltepunkte. Hierbei soll möglichst eine gute Merkbarkeit der begrenzenden Stellen durch den Triebfahrzeugführer gegeben sein, indem diejenigen Betriebsstellen verwendet werden, die auch im Fahrplan Verwendung finden. Bei der Einteilung der betroffenen Streckenabschnitte sind die Grenzen der Landkreise zu berücksichtigen, so dass die betroffenen Streckenabschnitte nur möglichst gering in benachbarte Landkreise hineinreichen, bzw. möglichst kurz vor einer Landkreisgrenze enden. Eine Überlappung der resultierenden betroffenen Streckenabschnitte an Landkreisgrenzen soll möglichst vermieden werden.

3. Bei längeren Streckenabschnitten oder mehreren beteiligten Fahrdienstleitern ist die Aufgabenverteilung festzulegen, z. B. wer richtungsbezogen die Triebfahrzeugführer verständigt. Weitere Aufteilungen können z. B. vorgenommen werden, indem innerhalb des betroffenen Streckenabschnittes beginnende oder umzuleitende Züge vom jeweils die Abfahrt zulassenden Fahrdienstleiter zu beauftragen sind. Grundsätzlich soll die Beauftragung zum Zeitpunkt der Zulassung der Zugfahrt in den betroffenen Streckenabschnitt vorgeschrieben werden. Eine Ausschaltung von Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan ist hierbei nicht erforderlich.
 4. Bei Streckenverzweigungen innerhalb (langer) betroffener Streckenabschnitte sind die Abschnitte aufzuteilen oder es ist sicherzustellen, dass der Fahrdienstleiter aufgrund der beim Fahrdienstleiter vorhandenen Informationen in der Lage ist, den Triebfahrzeugführer für den tatsächlich befahrenen Anteil des betroffenen Streckenabschnitts mit Angabe der begrenzenden Betriebsstellen zu beauftragen.
 5. Wenn ein Fahrdienstleiter für verschiedene betroffene Streckenabschnitte beauftragen soll, sind die Abschnitte in tabellarischer Form unter Angabe des relevanten Landkreises, des jeweils betroffenen Streckenabschnittes (begrenzende Betriebsstellen) und der zu beachtenden Besonderheiten (z. B. nur richtungsbezogene Beauftragung erforderlich) anzugeben.
 6. Grundsätzlich erfolgt die Beauftragung mündlich, d. h. es ist kein Befehl erforderlich. Die Beauftragung soll über Zugfunk erfolgen. Ist kein Zugfunk vorhanden oder ausnahmsweise eine andere Übermittlungsart (z. B. mündliche Verständigung am Bahnsteig) sinnvoll, darf hiervon abgewichen werden. Die Beauftragung darf nicht über einseitig gerichtete Sprechrichtungen erfolgen. Die Art der Verständigung ist vorzugeben.
 7. Zur erleichterten Nachweisführung sind Vordrucke aufzustellen mit den Spaltenangaben „Zugnummer“ und „Uhrzeit“ (der Verständigung). Je nach örtlichen Verhältnissen können verschiedene Vordrucke für die jeweiligen betroffenen Streckenabschnitte vorgesehen werden.
- (3) Die Streckenabschnitte mit Angabe der begrenzenden Betriebsstellen sowie weitere nach Absatz (2) getroffene Festlegungen für den Fahrdienstleiter sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben. Wird von der Fachlinie Planung und Steuerung gemeldet, dass Streckenabschnitte nicht mehr betroffen sind, da mittlerweile die Vegetationsbehandlung durchgeführt wurde und die Vorsichtsmaßnahme daher nicht mehr erforderlich ist, sind die Vorsichtsmaßnahmen für diese Streckenabschnitte außer Kraft zu setzen.

Aktualisierung (4) Die im Betriebsstellenbuch aufgenommenen Streckenabschnitte sind mit Streckennummer und den begrenzenden Betriebsstellen und deren Kilometerangaben an den Ersteller der Regionalen Zusätze zur Ril 420 in der Betriebszentrale zu melden. Die Übersicht der betroffenen Streckenabschnitte in den Regionalen Zusätzen zur Ril 420 (Teil 1) ist zum Fahrplanwechsel im Juni zu aktualisieren. Meldetermin hierfür ist der 15. Mai. Weitere Aktualisierungen sind jeweils zum 15. August, 15. November sowie 15. Februar zu melden.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Bei unvollständigem Nachtzeichen des Spitzensignals auf Befehl verzichten	408.1551 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Bei unvollständigem Nachtzeichen des Spitzensignals auf Befehl verzichten	408.0551 1 (2)

21 Sachverhalt

Da auf Nebenbahnen Bahnübergänge in weiteren Anwendungsfällen durch die Übersicht auf die Strecke gesichert werden können als bei Hauptbahnen, ist bei unvollständigem Nachtzeichen des Spitzensignals vorgeschrieben, dass bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter die Geschwindigkeit des Zuges auf 40 km/h begrenzt wird und auch vor nicht mit Pfeiftafeln gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung Signal Zp 1 zu geben ist. Der Fahrdienstleiter beauftragt den Triebfahrzeugführer hierzu durch Befehl.

Wenn die Sicherung der Bahnübergänge auf der Nebenbahn den Anforderungen der Sicherung von Bahnübergängen auf Hauptbahnen nach EBO § 11 entspricht, kann auf so ausgestatteten Nebenbahnen bei unvollständigem Nachtzeichen des Spitzensignals wie auf Hauptbahnen gefahren werden. D. h., der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer nicht mit Befehl nach Modul 408.0551 1 (2) beauftragen.

Für Nebenbahnen ist zu prüfen, ob die Sicherung der Bahnübergänge den Anforderungen der Sicherung von Bahnübergängen auf Hauptbahnen nach EBO § 11 entspricht. Ist dies der Fall, ist der Fahrdienstleiter anzuweisen, den Befehl nach Modul 408.0551 1 (2) nicht auszustellen.

22 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Einlassen von Hilfsfahrzeugen, wo Störungen an der Gleisfreimeldeanlage auftreten können	408.1571 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 24	Einlassen von Hilfsfahrzeugen, wo Störungen an der Gleisfreimeldeanlage auftreten können	408.0571 7 (2)

21 Zählkapazität der Achszähler

- (1) Wird einem auf freier Strecke lieengebliebenen Zug Hilfe durch eine Sperrfahrt geleistet, kann die Zählkapazität der Achszähler von 255 + 1 erreicht oder überschritten werden. **Grundsatz**
- (2) Erreicht ein Achszähler mit einer Zählkapazität von 255 + 1 einen Zählstand von 256 Achsen, kommt der Blockabschnittsmelder in die Grundstellung. Er zeigt wieder das Besetztsein des Blockabschnitts an, wenn mindestens eine weitere Achse eingezählt wird. Beim Auszählen zeigt der Blockabschnittsmelder bei einem Zählerstand von 256 Achsen die Grundstellung, bis er beim weiteren Auszählen auf 255 oder weniger Achsen wieder das Besetztsein anzeigt. **Auswirkungen**

22 Durch Sperrfahrten Hilfe leisten

- * (1) Bevor einem Zug, der in einem Zugfolgeabschnitt mit Zählkapazität der Achszähler von 255 + 1 lieengeblieben ist, Hilfe durch eine Sperrfahrt geleistet wird, muss sich der Fahrdienstleiter vom Triebfahrzeugführer des lieengebliebenen Zuges die Zahl der Achsen des Zuges und vom Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt die Zahl der Achsen der Sperrfahrt melden lassen. **Melden durch den Triebfahrzeugführer**
- * (2) Ist die Gesamtzahl der Achsen des lieengebliebenen Zuges und der Achsen der Sperrfahrt größer als 255, ist ein Blocksignal am Anfang des betroffenen Zugfolgeabschnitts zu sperren. Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan dürfen nicht eingeschaltet sein. Ein selbsttätiges Blocksignal darf erst entsperrt oder der Selbststellbetrieb eingeschaltet werden, nachdem die Sperrung des Gleises aufgehoben ist. **Achszahl von 255 überschritten**

23 Weiterfahrt des Zuges, dessen Achszahl von 255 überschritten ist

- * (1) Wird bei der Weiterfahrt des Zuges die Achszahl von 255 überschritten, muss der Fahrdienstleiter der Zugfolgestelle, auf der die Achszahl von 255 erstmals überschritten wird, die Fahrdienstleiter der nächsten Zugmeldestelle und der dazwischen gelegenen Zugfolgestellen und die Betriebszentrale verständigen. Die Betriebszentrale verständigt die beteiligten Stellen. Der Zug darf mit mehr als 255 Achsen nur bis zu einem von der Betriebszentrale bestimmten Bahnhof fahren, auf dem die zulässige Achszahl hergestellt werden kann. **Verständigung**

**Räumungs-
prüfung auf
Zeit**

- (2) Bei der Durchführung von Zügen mit mehr als 255 Achsen gelten die Blockeinrichtungen der Zugfolgeabschnitte mit einer Achszählkapazität von 255 + 1 als nicht ordnungsgemäß wirkend. Vor Durchführung der Zugfahrt ist Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen. *

24 Betriebsstellenbuch

Für Zugfolgeabschnitte mit Achszählern mit einer Zählkapazität von 255 + 1 sind Regeln nach Abschnitt 22 und 23 im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Zug zurücksetzen	408.1572 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
* 11 - 12	Zurücksetzen bei ETCS	408.0572 3 (2)

11 Zurücksetzen bei ETCS

Im Betriebsstellenbuch sind die Streckenabschnitte zu nennen, die nur im Regelgleis über eine ETCS-Streckenausrüstung verfügen.

Muss auf diesen Strecken ein Zug zurücksetzen, ist dem Triebfahrzeugführer Befehl 10 mit Wortlaut „Wählen Sie Level NTC PZB/LZB“ zu erteilen.

12 Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch sind die Streckenabschnitte bekanntzugeben und entsprechende Musterbefehle aufzunehmen.



Richtlinie

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Nothaltauftrag zweimal geben	408.1581 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Nothaltauftrag zweimal geben	408.0581 1

21 Sachverhalt

Bei Funkversorgungslücken im GSM-R-Funknetz kann der Notruf auf dem GSM-R-Zugfunkfahrzeuggerät nicht empfangen werden. Um nach Wiederaufnahme in die GSM-R-Funkversorgung die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, dass eine Notdurchsage empfangen wird, ist jeder Nothaltauftrag auf Streckenabschnitten mit Funkversorgungslücken innerhalb der aufgebauten Notrufverbindung zweimal zu geben.

Der Betreiber des GSM-R-Funknetzes nennt dem Aufsteller des Betriebsstellenbuchs die Streckenabschnitte, bei denen über einen längeren Zeitraum GSM-R-Funkversorgungslücken bestehen.

Die Fahrdienstleiter sind anzuweisen, Nothaltaufträge auf Streckenabschnitten mit Funkversorgungslücken innerhalb einer aufgebauten Notrufverbindung zweimal zu geben und eingehende Nothaltaufträge, ggf. nach Ergreifen von Maßnahmen zum Abwenden der Gefahr, erneut zu geben.

22 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Signalabhängigkeit aufgehoben	408.1601 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
11	Regeln für das Feststellen der richtigen Stellung von Fahrwegelementen an der Außenanlage bei EZMG-Stellwerken geben	408.0601 1 (2)
21	Regeln für das Sichern von Weichen durch Handverschluss bei EZMG-Stellwerken geben	408.0601 2 (1)
31	Regeln für Weichenverschlüsse, die nicht in Ordnung sind, bei EZMG-Stellwerken geben	408.0601 2 (2)
41	Regeln für abgebundene Weichen bei EZMG-Stellwerken geben	408.0601 4
51	Regeln für aufgehobene Signalabhängigkeit und Verzicht auf Befehl 12 geben	408.0601 5 (5)
61	Aufgehobene Signalabhängigkeit bei EZMG-Stellwerken	408.0601 5 (7)

11 Regeln für das Feststellen der richtigen Stellung von Fahrwegelementen an der Außenanlage bei EZMG-Stellwerken geben

- (1) Abweichend von den Regeln in Modul 408.0601 Abschnitt 1 darf der Bediener eines EZMG-Stellwerkes die richtige Lage an der Innenanlage feststellen, wenn zwar die Ausleuchtung der Fahrwegelemente gestört ist, jedoch die Anzeigen in den Prüffeldern ausgewertet werden können.
- (2) Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.

21 Weichen durch Handverschluss sichern (allgemein), Ergänzende Regeln für EZMG-Stellwerke

- (1) Bei EZMG-Stellwerken müssen Weichen zusätzlich zu den in Modul 408.0601 Abschnitt 2 Absatz (1) genannten Fällen in folgendem Fall durch Handverschluss gesichert werden: Die Weiche wird vom Herzstück aus befahren, hat keinen Weichenverschluss und ist abgebunden.
- (2) Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.

31 Weichenverschluss nicht in Ordnung, ergänzende Regeln für EZMG-Stellwerke

- (1) Ist bei EZMG-Stellwerken an einer Weiche der Innenverschluss oder eine Stellstange nicht in Ordnung, darf die Weiche nur befahren oder als Schutzweiche verwendet werden, wenn beide Weichenzungen durch Handverschluss gesichert sind.
- (2) Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.

41 Weiche abgebunden, ergänzende Regeln für EZMG-Stellwerke

- (1) Bei EZMG-Stellwerken dürfen abgebundene Weichen ohne Weichenverschluss nur befahren werden, wenn sie durch Handverschluss oder eine andere Vorkehrung örtlich gesichert sind.
- (2) Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.

51 Signalabhängigkeit aufgehoben, Verzicht auf Befehl 12

- (1) In folgenden Fällen ist es zulässig, dass der Fahrdienstleiter auf das Erteilen von Befehlen 12 zum Befahren von Weichen mit höchstens 50 km/h, wenn deren Signalabhängigkeit aufgehoben ist, verzichtet:

1. Der Hauptsignalbegriff schreibt der Zugfahrt eine Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h im Bereich der betreffenden Weiche vor.
2. Ein Signal Zs 3 schreibt der Zugfahrt eine Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h im Bereich der betreffenden Weiche vor.

Hierbei müssen Signale Zs 3 oder Zs 10 berücksichtigt werden, die hinter den unter Nr. 1 und 2 genannten Signalen das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigen bzw. eine höhere Geschwindigkeit als 50 km/h zulassen.

- (2) Die Regeln sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben. Das Betriebsstellenbuch darf auch auf Unterlagen verweisen, denen der Fahrdienstleiter die Geschwindigkeiten nach Absatz (1) entnehmen kann.

61 Aufgehobene Signalabhängigkeit bei EZMG-Stellwerken

- (1) Für EZMG-Stellwerke gilt zusätzlich zur Definition der aufgehobenen Signalabhängigkeit in Modul 408.0101A01 Folgendes: Signalabhängigkeit ist aufgehoben, wenn ein Hauptsignal auf Fahrt gestellt werden kann, obwohl der Innenverschluss des Antriebs einer Weiche ohne Weichenverschluss nicht ordnungsgemäß wirkt.
- (2) Die ergänzende Definition ist im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an Signalen	408.1611 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
51 - 52	Regeln bei Unregelmäßigkeiten an Vorsignalwiederholern geben, wenn bei Stellwerken der Bauform SpDr L 30 nur das Signal „Halt erwarten“ gezeigt werden kann	408.0611 4 (2)

51 Anwendung bei Stellwerken der Bauform SpDr L 30

Wird dem Fahrdienstleiter bekannt, dass sich ein Vorsignalwiederholer in Stellung „Halt erwarten“ befindet, obwohl das Vorsignal die Stellung „Fahrt erwarten“ oder „Langsamfahrt erwarten“ zeigt, gilt für die Dauer der Unregelmäßigkeit Folgendes:

1. Der Fahrdienstleiter darf das zugehörige Hauptsignal für nachfolgende Zugfahrten zunächst nicht auf Fahrt stellen.
2. Selbststellbetrieb darf nicht eingeschaltet und Fahrstraßen dürfen nicht eingespeichert sein. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach 408.0403 Nr. 7 anbringen bzw. eingeben.
3. In dem Abschnitt hinter dem betroffenen Hauptsignal sind Merkinweis „!“ nach 408.0402 Nr. 14 und Sperre nach 408.0403 Nr. 1 anzubringen bzw. einzugeben.
4. Der Fahrdienstleiter darf das Hauptsignal auf Fahrt stellen, nachdem er
 - selbst festgestellt hat, dass der Zug an dem betroffenen Vorsignalwiederholer vorbeigefahren ist, oder
 - er nach Aufforderung vom Triebfahrzeugführer nach dem Anhalten vor dem Hauptsignal eine Standortmeldung erhalten hat.

52 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder im Bereich einer Abzweigstelle gestört	408.1625 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
* * 21 - 22	Regeln für das Anwenden des mittelbaren Feststellens geben	408.0625 1 (3)
41 - 44	Regeln, wenn vor dem Herstellen der Achszählgrundstellung auf Abschnittsprüfung verzichtet werden kann, geben	408.0625 2 (1)

21 Anwendung der mittelbaren Fahrwegprüfung innerhalb von Bahnhöfen und auf Abzweigstellen

* Für Gleisabschnitte innerhalb von Bahnhöfen oder Abzweigstellen, die mit einer
* Gleisfreimeldeanlage mit Gleisstromkreisen ausgerüstet sind und für die das mit-
* telbare Feststellen eingeführt wurde, bevor sie länger als 24 Stunden nicht befah-
* ren worden sind, darf angeordnet werden, dass die vor Einführung des mittelbaren
* Feststellens getroffenen Feststellungen auch nach Ablauf der 24 Stunden ausge-
wertet werden dürfen.

22 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

41 Anwendungsfall

Wenn Abschnittsprüfung nicht durchführbar ist, darf zugelassen werden, dass für Gleisabschnitte ohne Weichen Achszählgrundstellung hergestellt wird, wenn das Freisein des Gleises durch die Feststellungen nach Abschnitt 42 geprüft wird.

42 Feststellungen

Bevor die Achszählgrundstellung hergestellt werden darf, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

- a) Der zuletzt gefahrene Zug muss den betroffenen Gleisabschnitt mit Schlussignal durchfahren haben.
- b) Wenn der Zug von einem nicht mit dem Zug gekuppelten Schiebetriebfahrzeug nachgeschoben wurde, muss geprüft werden, dass auch das Schiebetriebfahrzeug den Abschnitt geräumt hat.
- c) Am zuletzt gefahrenen Zug darf im betroffenen Abschnitt weder rangiert worden sein noch dürfen Zugteile abgestellt oder der Zug geteilt worden sein.
- d) Nach dem zuletzt gefahrenen Zug darf im betroffenen Abschnitt nicht rangiert worden sein.

43 Prüfende Mitarbeiter

Allgemeines

- (1) Die Feststellungen nach Abschnitt 42 muss der Fahrdienstleiter oder, wenn eine Betriebsstelle in mehrere Prüfbezirke eingeteilt ist, der Mitarbeiter, der für den einzelnen Bezirk bestimmt ist, treffen. Die Feststellung nach Abschnitt 42 c) muss der Fahrdienstleiter durch Nachfragen beim Triebfahrzeugführer des zuletzt gefahrenen Zuges treffen.

Kann der Fahrdienstleiter oder der für den einzelnen Bezirk bestimmte Mitarbeiter die Feststellungen nicht selbst treffen, dürfen hierfür andere Mitarbeiter von Betriebsstellen (z. B. Stellwerke, Schrankenposten) bestimmt werden, die sich hinter dem betroffenen Gleisabschnitt befinden. Es ist zu regeln, wie den anderen Mitarbeitern die Züge bekannt gegeben werden.

Meldung

- (2) Für Meldungen gilt Folgendes:
 - a) Wenn andere Mitarbeiter die Feststellungen nach Abschnitt 42 a) oder b) treffen, müssen diese an den zuständigen Mitarbeiter mit dem Wortlaut der Zugschlussmeldung nach Abschnitt 6 Absatz (2) in den Ril 408.0244 bis 408.0248 unter Angabe ihrer Betriebsstelle melden. *
 - b) Die Zugschlussmeldung darf durch die Rückmeldung ersetzt werden.

44 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen. Es ist auch zu regeln, wie den Mitarbeitern der betroffene Zug bekannt gegeben wird.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich, meldende Stelle sowie Geschwindigkeiten am Bahnsteig festlegen	408.1632 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 25	Regeln geben, wenn das Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich ist sowie die meldende Stelle und Geschwindigkeiten am Bahnsteig festlegen	408.0632 1 408.0632 2

21 Anwendung

In Absprache mit dem zuständigen Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige (z. B. örtliches Bahnhofsmanagement der DB Station&Service AG) sind die Bahnsteige der Betriebsstellen festzulegen sowie die Zeiten, für die Maßnahmen zu treffen sind, wenn das Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich ist.

Hinweis:

Zu berücksichtigen sind auch Zeiten, in denen der Infrastrukturbetreiber von Bahnsteigen keine Ansagen durchführt.

22 Meldende Stelle

In Absprache mit dem zuständigen Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige (z. B. örtliches Bahnhofsmanagement der DB Station&Service AG) ist festzulegen, welche Stelle des zuständigen Infrastrukturbetreibers der Bahnsteige dem Fahrdienstleiter meldet, dass das Warnen von Reisenden vor Zügen auf betroffenen Bahnsteigen nicht möglich ist bzw. dass die Maßnahmen wieder aufgehoben werden können.

23 Geschwindigkeiten

Der zuständige Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige (z. B. örtliches Bahnhofsmanagement der DB Station&Service AG) legt nach den Regeln des Moduls 513.1583A02 im Bereich des Bahnsteigs die örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für den Fall fest, wenn das Warnen von Reisenden vor Zügen am Bahnsteig nicht möglich ist. Diese Geschwindigkeiten sowie die Kilometerangaben (Hektometerzeichen / markante Punkte) für deren Beginn und Ende sind dem Fahrdienstleiter zur Erteilung der Befehle 12 - Grund Nr. 38 bekanntzugeben.

24 Verzicht auf Befehl 12

In folgenden Fällen ist es zulässig, dass der Fahrdienstleiter auf das Erteilen von Befehlen 12 verzichtet:

1. Der Hauptsignalbegriff schreibt der Zugfahrt eine Geschwindigkeit von höchstens der unter Abschnitt 23 vorgegebenen Geschwindigkeit im Bereich des Bahnsteiges vor.

2. Ein Signal Zs 3 schreibt der Zugfahrt eine Geschwindigkeit von höchstens der unter Abschnitt 23 vorgegebenen Geschwindigkeit im Bereich des Bahnsteigs vor.

Hierbei müssen Signale Zs 3 oder Zs 10 berücksichtigt werden, die hinter den unter Nr. 1 und 2 genannten Signalen das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigen bzw. eine höhere Geschwindigkeit als die unter Abschnitt 23 vorgegebene Geschwindigkeit zulassen.

25 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Reisendeninformation bei Ausfall der dynamischen Schriftanzeiger (DSA) nicht möglich	408.1633 Seite 1

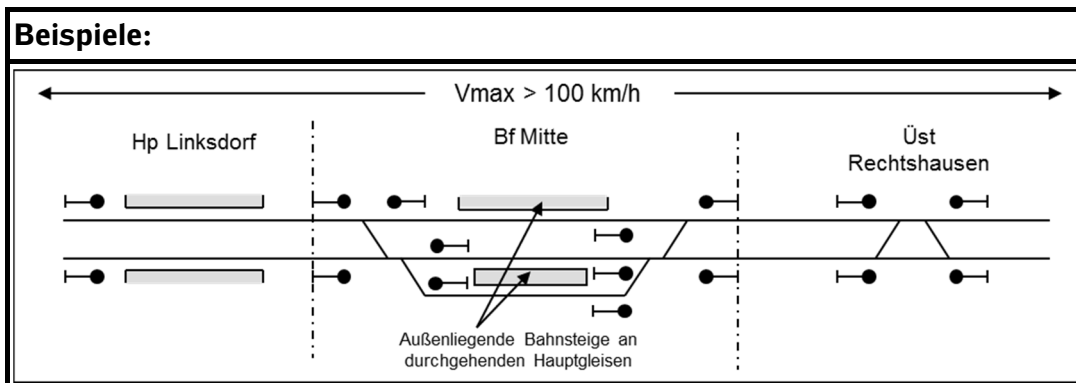
1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
* * * 21 - 23	Regeln bei Ausfall der dynamischen Schriftanzeiger (DSA) für außerplanmäßige Bahnsteigwechsel geben	408.0633

* 21 Betroffene Betriebsstellen und Bahnsteige

* Folgende Kriterien müssen erfüllt sein:

- * 1. Haltepunkte oder Bahnhöfe mit DSA
- * 2. außenliegende Bahnsteige an durchgehenden Hauptgleisen
- * 3. Geschwindigkeiten größer 100 km/h gemäß Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten



* *Hinweis: Um die unterschiedlichen Betriebssituationen abzubilden, wird einer der außenliegenden Bahnsteige an den durchgehenden Hauptgleisen im Beispiel als Mittelbahnsteig dargestellt.*

* 22 Grenzen für die Fahrt auf Sicht

* Es ist anzugeben, in welchem Abschnitt auf Sicht gefahren werden muss. Dabei muss mindestens der Abschnitt der betroffenen Bahnsteige abgedeckt sein.

23 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	408.1641 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
* 21 - 22	Regeln für das Geben von Befehlen für mehrere Bahnübergänge geben	408.0641 3 (1) c)

21 Anwendungsfälle

Für den Fall, dass die technische Sicherung eines Bahnübergangs ausgefallen oder gestört ist, vor dem eine Bü-Kennzeichentafel und zusätzlich eine Bü-Ankündetafel für den folgenden Bahnübergang aufgestellt ist, muss ein Befehl 8 ausgestellt werden

- a) für den Bahnübergang, dessen technische Sicherung ausgefallen oder gestört ist,
- b) für alle diesem Bahnübergang folgenden Bahnübergänge, vor denen zusätzlich zur Bü-Kennzeichentafel eine Bü-Ankündetafel für den folgenden Bahnübergang aufgestellt ist, und
- c) für den nächsten Bahnübergang, vor dem nur eine Bü-Kennzeichentafel aufgestellt ist.

Dies gilt nicht für Bahnübergänge mit Überwachungssignalen.

Müssen mehr als sechs Bahnübergänge gesichert werden, ist vorzuschreiben, dass der Auftrag des Befehls 8 durch Befehl 14 zu erteilen ist.

22 Betriebsstellenbuch

- * Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung	408.1651 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
11 - 12	PZB-Zwangsbremung am Anfang einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale	Ril 408.0651 3 (4)
* * *	13 - 14 PZB-Zwangsbremung auf einer Strecke mit der Technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb	Ril 408.0651 3 (4)
21 - 24	Weiterfahrt nach PZB-Zwangsbremung am Zufahrtsicherungssignal oder am 2000 Hz-magnet am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale	Ril 408.2651 3

11 PZB-Zwangsbremung am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale

Am Anfang einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale sind ständig wirksame 2000 Hz-Gleismagnete verlegt. Diese sollen verhindern, dass ein nicht mit ETCS ausgerüsteter Zug in diese Strecke einfährt. Wenn ein Zug an einem solchen Gleismagneten zwangsgebremst wird, gelten folgende Regeln:

Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass eine PZB-Zwangsbremung seinen Zug angehalten hat, muss der Fahrdienstleiter gemeinsam mit ihm feststellen, ob die Zwangsbremung am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale eingetreten ist. Wenn dies zutrifft, gilt Folgendes:

- * - Wenn das führende Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, gelten die Regeln in Ril 408.0653 Abschnitt 3.
- Wenn das führende Fahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Zug zurückgesetzt werden.

12 Betriebsstellenbuch

Die Regeln sind in das Betriebsstellenbuch aufzunehmen.

* 13 PZB-Zwangsbremung auf einer Strecke mit der Technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU-ZMB)

* Wenn ein Triebfahrzeugführer meldet, dass eine PZB-Zwangsbremung einen Zug angehalten hat und die gemeinsame Prüfung mit dem Triebfahrzeugführer ergibt, dass die PZB-Zwangsbremung am Standort eines Hauptsignals mit einer TU-ZMB oder an einem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ eingetreten ist, muss der Fahrdienstleiter Maßnahmen bei Gefahr nach Ril 408.0581 treffen. **Grundsatz**

- * (1) Als betroffener Abschnitt gilt der Zugfolgeabschnitt, der dem Hauptsignal bzw. dem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ folgt, an dem die PZB-Zwangsbremung mit der TU-ZMB ausgelöst wurde oder der Zugfolgeabschnitt, in dem sich das Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ befindet. **Betroffener Abschnitt**

- Standortmeldung**

(2) Der Fahrdienstleiter muss nach dem Anhalten der Züge innerhalb des betroffenen Abschnitts Standortmeldungen aller Züge einholen und im Fernsprechbuch nachweisen.

*
- TU-ZMB gestört**

(3) Befindet sich nur ein Zug im betroffenen Abschnitt, müssen die benachbarten Fahrdienstleiter anhand der Einträge im Zugmeldebuch die Zulässigkeit der Zugfahrt prüfen. Ergibt die Prüfung, dass die Fahrt zulässig ist, gilt die TU-ZMB so lange als gestört, bis die Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat. Bei einer Zwangsbremmung an einem Hauptsignal gelten zusätzlich die Regeln in Ril 408.0651 Abschnitt 1 (PZB-Streckeneinrichtung gestört).

*
- Weiterfahrt**

Hinweis: An einem Hauptsignal sind die PZB-Magnete der TU-ZMB und der PZB-Streckeneinrichtung unmittelbar hintereinander angeordnet. Somit kann bei einer Zwangsbremmung in der Regel nicht sicher bestimmt werden, welche der beiden Einrichtungen gestört ist.

*
- Befehl 12**

(4) Die Weiterfahrt des betroffenen Zuges lässt der Fahrdienstleiter nach den Regeln in Ril 408.0531 Abschnitt 2 zu.

*
- Befehl 12**

(5) Für die Dauer der Störung erhalten alle Züge Befehl 12 Grund Nr. 34 zur Fahrt mit höchstens 50 km/h in dem betroffenen Abschnitt. Zusätzlich sind die Triebfahrzeugführer der Züge von der Störung der TU-ZMB durch Befehl 12.4 zu verständigen.

*
- Bei einer Zwangsbremmung an einem Hauptsignal ist im Befehl 12.4 die Bezeichnung des Hauptsignals einzutragen.

-Bei einer Zwangsbremmung an einem Orientierungszeichen „PZB 2000“ ist die km-Angabe des PZB-Magneten einzutragen. Die Standorte der mit dem Orientierungszeichen „PZB 2000“ ausgerüsteten PZB-Magnete sind im Betriebsstellenbuch zu nennen.

*
- Merkhinweis und Sperre**

(6) Für die Dauer der Störung der TU-ZMB muss der Fahrdienstleiter, der die Befehle nach Absatz 5 übermittelt, Merkinweis „BEF“ nach Ril 408.0402 Nr. 15 und Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 19 anbringen bzw. eingeben.

*
- Außerbetriebnahme der TU-ZMB**

(7) Wenn die Fachkraft die Außerbetriebnahme der TU-ZMB anordnet (z. B. bei Bauarbeiten), gelten die Regeln in Absatz 6 sinngemäß.

*

14 Betriebsstellenbuch

In den Betriebsstellenbüchern der mit TU-ZMB ausgerüsteten Betriebsstellen sind die Regeln aufzunehmen.

21 PZB-Zwangsbremung am Zufahrtsicherungssignal

Wenn bei einem Zug, der auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale fahren soll, eine PZB-Zwangsbremung an einem Zufahrtsicherungssignal eingetreten ist, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass ein automatischer Levelwechsel nach Level 2 nicht stattgefunden hat.

22 Streckenbuch

Die Regeln sind im Streckenbuch nach folgendem Muster darzustellen:

„Bei einer PZB-Zwangsbremung am ... (Bezeichnung des Zufahrtsicherungssignals) muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass ein Levelwechsel nach ETCS-Level 2 nicht stattgefunden hat.“

23 PZB-Zwangsbremung am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale

Am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale sind ständig wirkungsvolle 2000 Hz-Gleismagnete verlegt. Diese sollen verhindern, dass ein Zug in diese Strecke einfährt, bei dem ein Wechsel nach Level 2 nicht stattgefunden hat. Wenn ein Zug an solchen Gleismagneten zwangsgebremst wird, darf der Triebfahrzeugführer nicht (auf Sicht) weiterfahren, wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht.

24 Streckenbuch

Die Regeln sind im Streckenbuch nach folgendem Muster darzustellen:

„Bei PZB-Zwangsbremung zwischen ... (Name der Betriebsstelle vor dem 2000 Hz-Gleismagnet) und ... (Name der Betriebsstelle hinter dem 2000 Hz-Gleismagnet) darf der Triebfahrzeugführer nicht weiterfahren, wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht.“



Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS Level 2	408.1653 Seite 1

1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
* 11 - 12	Manueller Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB oder ETCS-Level 0 auf Strecken mit Baseline 2	408.0653 1 (6) b) Nr. 2
* 21 - 22	Automatischer Levelwechsel vor Grenzsinal hat nicht stattgefunden	408.0653 3 (1) Nr. 2
* 31 - 32	Dispositive Zufahrtsicherung	408.0653 4
* 41 - 42	Flankenschutz durch die ETCS-Zentrale	408.0653 1 (5)
* 51 - 52	Bestätigen der Ausführung des Wechsels nach ETCS-Betriebsart IS oder NP	408.0653 1 (6) a) Nr. 1

* 11 Manueller Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB oder ETCS-Level 0 auf Strecken mit Baseline 2

* *Hinweis: Bei Ausrüstung mit ETCS-Baseline 2 darf ein manueller Levelwechsel beim Übergang von ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale auf ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen und Ausfall der ETCS-Funkübertragung mit Befehl 10 und Befehl 10.1 nur zugelassen werden, wenn vor dem ersten Hauptsignal ein Datenpunkt-Typ 63 verlegt ist. Hauptsignale und Datenpunkte-Typ 63 sind dem ETCS-Übersichtsplan zu entnehmen.*

* (1) Wenn kein Datenpunkt-Typ 63 verlegt ist, gilt für Züge, die von der Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale kommen und noch keinen Datenpunkt-Typ 21 im Bereich mit Hauptsignalen an einem für den Zug gültigen Hauptsignal bzw. Signal Ne 14 befahren haben, folgendes:

- * - Der Fahrdienstleiter muss Befehl 2 zur Vorbeifahrt bei ETCS-Halt übermitteln, bis der Zug einen Datenpunkt-Typ 21, an einem für den Zug gültigen Hauptsignal bzw. Signal Ne 14, befahren hat.
- * - Ein manueller Levelwechsel darf erst angeordnet werden, nachdem der Zug einen Datenpunkt-Typ 21, an einem für den Zug gültigen Hauptsignal bzw. Signal Ne 14, befahren hat.

* 12 Betriebsstellenbuch

* Im Betriebsstellenbuch sind Hauptsignale, an denen bis nach Befahren eines Datenpunkt-Typ 21 bei Ausfall der ETCS-Funkübertragung mit Befehl 2 vorbeizufahren ist, bekanntzugeben.

* 21 Automatischer Levelwechsel vor Grenzsinal hat nicht stattgefunden

Auf den ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitten der Strecke Unterleiterbach - Leipzig/Halle bietet die ETCS-Fahrzeugeinrichtung zusammen mit der

ETCS-Zentrale Flankenschutz. Für die Erstellung des Betriebsstellenbuchs gelten folgende Regeln:

Wenn der Zug auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale unmittelbar hinter einem Bahnhof oder einer Abzweigstelle hält, muss der Fahrdienstleiter vor Übermittlung des Befehls nach Ril 408.0653 Abschnitt 3 Absatz (1) sicherstellen, dass der haltende Zug keinen Flankenschutz für eine andere, rückgelegene Fahrstraße bietet. Zuglenkung mit Lenkplan darf an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein.

22 Betriebsstellenbuch

Die Regeln nach Abschnitt 21 sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben, bis auf Grund signaltechnischer Änderungen Flankenschutz für benachbarte Fahrstraßen ohne Mitwirkung der ETCS-Zentrale erfolgt.

31 Dispositive Zufahrtsicherung

Allgemein

- (1) Vor Strecken, die mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale ausgerüstet sind, kann eine dispositive Zufahrtsicherung eingerichtet sein.

Nach Befahren zusätzlicher Funkaufbaubalisen für die dispositive Zufahrtsicherung, kann der Triebfahrzeugführer erkennen, ob eine Funkverbindung zur ETCS-Zentrale hergestellt wurde.

Bedingungen

- (2) Wenn der Triebfahrzeugführer nach Befahren der Funkaufbaubalisen dem Fahrdienstleiter eine fehlende Funkverbindung zur ETCS-Zentrale mitteilt, muss der Fahrdienstleiter am betroffenen Signal vor dem Zufahrtsicherungssignal Selbststellbetrieb oder Zuglenkung mit Lenkplan¹ ausschalten. Der Fahrdienstleiter muss Sperre nach Ril 408.0403 Nr. 7 anbringen.
- (3) Der Fahrdienstleiter darf die Weiterfahrt am betroffenen Signal nicht zulassen.
- (4) Der Fahrdienstleiter muss die Betriebszentrale über die fehlende Funkverbindung des Zuges verständigen.
- (5) Der Fahrdienstleiter darf die Weiterfahrt am betroffenen Signal erst zulassen, wenn die Betriebszentrale entschieden hat, über welche Strecke der Zug weiterfährt.

32 Betriebsstellenbuch

Betriebsstellenbuch

Im Betriebsstellenbuch sind

- die Abschnitte mit Funkaufbaubalisen nach Abschnitt 31 Absatz (1) mit Bezeichnung der Kilometerangabe der Funkaufbaubalisen zu nennen. Wenn sich die Funkaufbaubalisen an einem Signal befinden ist zusätzlich die Bezeichnung des Signals zu nennen.
- die Regeln in Abschnitt 31 Absätze (2) bis (5) mit Bezeichnung der betroffenen Signale, an denen der Zug halten soll, zu geben.

¹ Das Ausschalten der Zuglenkung mit Lenkplan ist nicht erforderlich, wenn am betroffenen Signal ein Dispo-Halt eingegeben ist.

* 41 Flankenschutz durch die ETCS-Zentrale

* Auf den ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitten der Strecke Unterleiterbach - Leipzig/Halle bietet die ETCS-Fahrzeugeinrichtung zusammen mit der ETCS-Zentrale Flankenschutz. Für die Erstellung des Betriebsstellenbuchs gelten folgende Regeln:

* Wenn ein Zug

- * - in einem Bahnhof,
- * - auf einer Abzweigstelle bzw.
- * - unmittelbar vor oder hinter einem Bahnhof oder einer Abzweigstelle

* hält, muss der Fahrdienstleiter sicherstellen, dass der haltende Zug keinen Flankenschutz für eine benachbarte Fahrstraße bietet. Hierzu muss der Fahrdienstleiter die Auflösung benachbarter Fahrstraßen abwarten, zu denen kein Flankenschutz durch Weichen besteht. Zuglenkung mit Lenkplan darf an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet sein.

* 42 Betriebsstellenbuch

* Die Regeln nach Abschnitt 41 sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben, bis auf Grund signaltechnischer Änderungen Flankenschutz für benachbarte Fahrstraßen ohne Mitwirkung der ETCS-Zentrale erfolgt.

* 51 Bestätigen der Ausführung des Wechsels nach ETCS-Betriebsart IS oder NP

* Auf den ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitten der Strecke Unterleiterbach - Leipzig/Halle bietet die ETCS-Fahrzeugeinrichtung zusammen mit der ETCS-Zentrale Flankenschutz. Für die Erstellung des Betriebsstellenbuchs gelten folgende Regeln:

* Der Fahrdienstleiter muss sich vom Triebfahrzeugführer die Ausführung des Befehls 10 bestätigen lassen, bevor er Zugfahrten auf benachbarten Fahrstraßen zulässt, zu denen kein Flankenschutz durch Weichen besteht.

* 52 Betriebsstellenbuch

* Die Regel nach Abschnitt 51 ist im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben, bis auf Grund signaltechnischer Änderungen Flankenschutz für benachbarte Fahrstraßen ohne Mitwirkung der ETCS-Zentrale erfolgt.

□

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen	408.1691 Seite 1

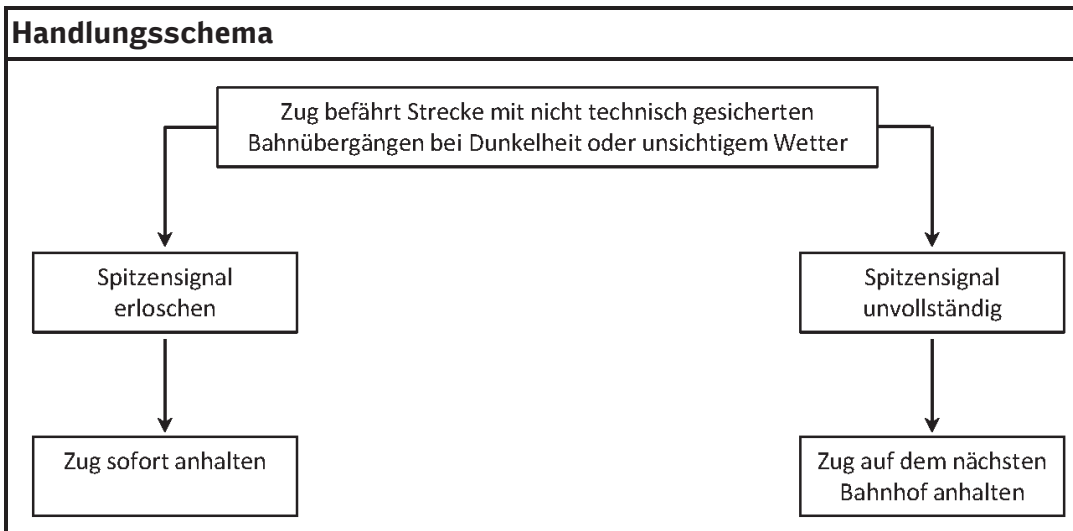
1 Inhaltsübersicht

Abschnitt	Thema	Bezug
21 - 22	Regeln geben, wenn das Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung ist	408.2691 6 (1) 408.2691 6 (2)

21 Grundsatz

Im Modul 301.1101 Abschnitt 2 Absatz (4) ist bestimmt, dass die Nachtzeichen des Spitzensignals (Signal Zg 1) auch bei Tage zu führen sind.

Auf Strecken mit nicht technisch gesicherten Bahnübergängen gilt Folgendes:



22 Streckenbuch

Die Streckenabschnitte, auf denen Züge nicht technisch gesicherte Bahnübergänge befahren, sind zu ermitteln und in den Angaben für das Streckenbuch bekanntzugeben.



29.11.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Aktualisierung 5 zu den Richtlinien 408.11 - 16 gilt ab 15.12.2024.
Sie enthält folgende geänderte Richtlinien:

408.1100Z06	408.1231	408.1454	408.1625
408.1100	408.1248	408.1455	408.1651
408.1101A01	408.1321	408.1481	408.1653
408.1211	408.1341	408.1491	
408.1221	408.1431	408.1531	

Mit der Aktualisierung 5 der Richtlinien 408.11 - 16 werden die Sonderbestimmungen für den Betrieb der S-Bahn Berlin als Zusätze 31 in Kraft gesetzt. Enthalten sind Planungsregeln, die seit dem Auflösen der Richtlinien 432 durch die Region Ost der DB Netz AG betreut und weiterentwickelt wurden, jedoch nicht im Regelwerk verankert sind. Durch die Herausgabe als Zusätze zu den entsprechenden Richtlinien 408.11 - 16 werden diese Regeln in das zentrale Regelwerk eingebunden und dem betreffenden Anwenderkreis zur Verfügung gestellt. In Kraft gesetzt werden folgende Zusätze:

408.1241Z31	408.1421Z31	408.1471Z31
408.1331Z31	408.1431Z31	

Erläuterungen

Allgemein

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

Zusätze 31

Mit dem Vermerk „[Zusatz S-Bahn]“ wird im Betriebsstellenbuch darauf hingewiesen, dass es sich um eine Regelung im Zusammenhang mit den Zusätzen 31 handelt.

408.1100 – Verzeichnis der Aktualisierungen

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

408.1101A01 – Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben, Maßgebende Neigungen ermitteln

Im Stichwort 408.0101 2 (2) a) / 408.4801 2 (2) a) ist zu „Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle“ im Punkt 1 „Beschreibung der Anlage“ die Bezeichnung der Bahnsteiggleise ergänzt. Damit wird verbindlich vorgegeben, eine Matrix der betrieblichen und verkehrlichen Gleisbezeichnung aufzunehmen. Obwohl in der Kommunikation grundsätzlich die betriebliche Gleisbezeichnung verwendet wird, ist dies erforderlich, für den Fall, dass den Fahrdienstleiter / Weichenwärter eine Information abseits der Standardmeldewege erreicht.

Beim Stichwort zu Ril 408.0248 4 (1) a) und (1) b) wurden Abzweigstellen ergänzt.

Beim Stichwort 408.0331 3 (1) / 408.2331 3 (1) b) wurde der Eintrag in Spalte 5 der Tabelle gelöscht, weil in Ril 408.1331 keine zu beachtenden Regeln zu diesem Sachverhalt gegeben werden. Durch das Löschen des Eintrages wurde der ursprüngliche Zustand der Aktualisierung 03 wieder hergestellt.

Die Absatzbezeichnung (4) des Stichwortes „Zugvollständigkeitsmeldung während der Fahrt abgeben“ wurde berichtigt. Die berichtigte Bezeichnung ist 408.2341 6 (1).

Das bisher fehlende Stichwort 408.0421 1 (16) wurde ergänzt.

Das Stichwort 408.0454 Wechsel der ETCS-Betriebsart wurde neu hinzugefügt.

Ein Schreibfehler bei der zu beachtenden Regel zu 408.0455 Abschnitt 2 Absatz (5) d) wurde korrigiert.

Für Strecken mit der Technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU-ZMB) ist das Stichwort 408.0481 5 (2) eingefügt und der Verweis auf die zu beachtende Regel aufgenommen.

Das Stichwort 408.0531 2 (8) c) Streckenausrüstung nicht kompatibel wurde neu hinzugefügt.

Für Strecken mit der Technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU-ZMB) ist das Stichwort 408.0651 3 (4) eingefügt und der Verweis auf die zu beachtenden Regel aufgenommen.

Das Stichwort 408.2651 3 (3) wurde in eine separate Spalte verschoben.

Das Stichwort zu 408.0653 Abschnitt 1 Absatz (5) wurde neu hinzugefügt.

Das Stichwort 408.0653 1 (6) a) Nr. 1 Wechsel nach ETCS-Betriebsart IS oder NP wurde neu hinzugefügt.

Das Stichwort zu 408.0653 1 (6) b) Nr. 2 Ausfall der ETCS-Funkübertragung wurde eingefügt. Die Regel war bereits Inhalt der Ausnahme 240.

Die zu beachtende Regel zum Stichwort 408.0653 3 (1) Nr. 2 Automatischer Levelwechsel am Grenzsinal wurde ergänzt.

Das Stichwort 408.0653 4 Dispositive Zufahrtsicherung wurde ergänzt. Die Regel war bereits Inhalt der Ausnahme 240.

408.1211 – Fahrplan für Zugmeldestellen aufstellen

In Abschnitt 22 Absatz (1) c) wurde als erforderliche Angabe im Fahrplan für Zugmeldestellen die verkehrliche Abfahrtszeit aus der Weisung 408.1211-W-102 (Verfahrensregeln zu Betrieblichen und Verkehrlichen Abfahrtszeit; Mehrkraft-Tfz) hinzugefügt. Die Weisung 408.1211-W-102 bleibt bestehen, weil sie auch Regeln für Mehrkrafttriebfahrzeuge enthält und diese nicht in die Aktualisierung 05 der Fahrdienstvorschrift überführt werden.

408.1221 – Zugmeldungen

In der Inhaltsübersicht wurde ein redaktioneller Fehler berichtigt.

408.1231 – Fahrweg prüfen

In Bezug auf Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz -Gleisstromkreisen haben Untersuchungen ergeben, dass für die 100 Hz-Gleisstromkreise der Bauform WSSB das gleiche Verfahren wie für die 42 Hz-Gleisstromkreise der Bauform WSSB (maximaler Achsnebenschlusswiderstand 60 mOhm) angewendet werden muss. Der Abschnitt 91 wurde entsprechend ergänzt.

408.1248 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock; Zentralblock im ESTW

Es wurde folgende Regel der Weisung 408.1248-W-101 Aktualisierte + neue Regeln für ETCS-Level 2 (Ausnahme 240) übernommen:

Im Abschnitt 41 sind Regeln für Blockkennzeichen auf Abzweigstellen ergänzt.

408.1321 – Zug vorbereiten, manuelle ETCS-Levelwahl

Im Abschnitt 21 Absatz (3) wurde die ETCS-Betriebsart NP gestrichen. Damit wird der Start von Fahrzeugen ohne PZB-Ausrüstung (ETCS-only Fahrzeuge) auf Strecken mit ETCS im ETCS-Level 2 ermöglicht.

408.1341 – Fahrt des Zuges

In Bezug auf Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz -Gleisstromkreisen haben Untersuchungen ergeben, dass für die 100 Hz-Gleisstromkreise der Bauform WSSB (maximaler Achsnebenschlusswiderstand 60 mOhm) das gleiche Verfahren wie für die 42 Hz-Gleisstromkreise der Bauform WSSB (maximaler Achsnebenschlusswiderstand 60 mOhm) angewendet werden muss. Der Abschnitt 11 wurde entsprechend ergänzt.

408.1431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen, Versuchszüge, Rettungszüge

In Abschnitt 22 Absatz (1) a) wurde der Zeitraum von 26 Arbeitstagen in 4 Wochen und 6 Arbeitstage geändert. Damit entspricht der Zeitraum Abschnitt 4.2.2.4 der Nutzungsbedingungen Netz der DB Netz AG.

In Abschnitt 22 Absatz (4) f) wurde die Schreibweise an „HV 73 Sp“ gemäß Ril 482.9001 angepasst.

In den Abschnitten 61 Absatz c) und 62 Absatz (2) b) wurden jeweils die fehlenden Suffixe „-E“ und „-K“ ergänzt.

408.1454 – Wechsel der ETCS-Betriebsart

Die Richtlinie 408.1454 ist neu. Im Abschnitt 11 sind die ehemaligen Regeln aus Ril 408.0454 enthalten. Diese Regeln werden in das Betriebsstellenbuch verschoben. Auf zukünftigen Strecken ohne Hauptsignale gewährt das Stellwerk ohne Mitwirkung der ETCS-Zentrale Flankenschutz. Ein Verlassen der ETCS-Betriebsart FS oder OS führt dann nicht mehr zum Haltfall benachbarter Signale. Diese Funktion ist auf den ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitten der Strecke Unterleiterbach - Leipzig/Halle (VDE 8) noch nicht implementiert. Auf der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm und folgenden Strecken ist diese Funktion bereits implementiert. Bis zu einer Hochrüstung der ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitte der Strecke Unterleiterbach - Leipzig/Halle müssen die Regeln deshalb in das Betriebsstellenbuch verschoben werden. Nach Abschnitt 12 sind die Regeln im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben, bis auf Grund signaltechnischer Änderungen Flankenschutz für benachbarte Fahrstraßen ohne Mitwirkung der ETCS-Zentrale erfolgt.

408.1455 – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen

Im Abschnitt 22 wurde ergänzt, dass die Regeln nur für die ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitte der Strecke Unterleiterbach - Leipzig/Halle zu geben sind. Auf anderen Strecken ohne Hauptsignale (z.B. Wendlingen - Ulm) führt ein manueller Levelwechsel nach ETCS-Level NTC PZB/LZB vor dem Grenzsinal nicht zum Flankenschutzverlust, weil Flankenschutz ohne Mitwirkung der ETCS-Zentrale erfolgt.

408.1481 – Sperrfahrten durchführen

Auf Strecken mit der Technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU-ZMB) müssen alle Sperrfahrten mit Befehl 14 über die wirksamen PZB-Gleismagnete des TU-ZMB und deren Lage verständigt werden, bevor diese Fahrten in einen besetzten Zugfolgeabschnitt zugelassen werden. Triebfahrzeugführer von Sperrfahrten, die auf Strecken mit TU-ZMB in einen besetzten Zugfolgeabschnitt zugelassen werden, müssen über die zusätzlich vorhandenen und wirksamen 2000 Hz PZB-Gleismagnete am Standort von Hauptsignalen oder Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ verständigt werden. Da die Triebfahrzeugführer zur Vorbeifahrt an diesen Standorten die Befehlstaste der PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen müssen, erhalten sie den entsprechenden Auftrag mit Befehl 14. Zur Vereinfachung wird im Wortlaut des Befehls lediglich die kilometrische Lage des 2000 Hz PZB-Gleismagneten angegeben.

Die Regeln für technisch unterstützten Zugmeldebetrieb (Tu ZMB) wurden bisher als Weisungen (408.0481-W-101 und 408.0481-W-102) streckenbezogen bekanntgegeben und werden hiermit all-gemeingültig für Strecken mit dieser Ausrüstung in die Richtlinie überführt.

408.1491 – Höhengleiche Übergänge für Reisende sichern

Abschnitt 22 (4) f) 4. Anstrich wurde redaktionell überarbeitet. Klarstellung, dass Fahrdienstleiter nach Zulassung einer Zugfahrt unverzüglich für die Maßnahmen zur Sicherung der RÜ bereit sein müssen, wenn sie für die Sicherung der RÜ verantwortlich sind.

408.1531 –

Die Richtlinie 408.1531 ist neu. Sie gilt nur für die ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitte der Strecke Unterleiterbach - Leipzig/Halle. In den Abschnitten 11 - 12 ist ein Teil der bisher in 408.0531 Abschnitt 2 Absatz (8) c) gegebenen Regeln enthalten. Da diese Regeln nur noch auf der Strecke Unterleiterbach - Leipzig/Halle erforderlich sind bzw. bei anderen Strecken ohne Hauptsignale der Flankenschutz ohne Mitwirkung der ETCS-Zentrale erfolgt, wurden sie in das Betriebsstellenbuch verschoben.

408.1625 – Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder im Bereich einer Abzweigstelle gestört

In den Abschnitten 1 und 21 wurden die Begrifflichkeiten der „Mittelbaren Fahrwegprüfung“ geändert in das „Mittelbare Feststellen“.

408.1651 – Technische Unterstützung Zugmeldebetrieb

In den Abschnitten 13 und 14 werden neue Regeln bei Unregelmäßigkeiten an der PZB-Streckeneinrichtung der Technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU-ZMB) aufgenommen.

Es ist sicherzustellen, dass die Fahrdienstleiter auf Strecken mit der Technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU-ZMB) bei Arbeiten und Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung der TU-ZMB Maßnahmen zur Sicherheit und zur Weiterführung des Betriebes ableiten können.

Zur Weiterführung des Betriebes bei Unregelmäßigkeiten und Störungen des TU-ZMB, ist es erforderlich, Maßnahmen festzulegen, die zum einen den Gefahren entgegenwirken, die in Folge einer möglichen Fehlhandlung auftreten. Zum anderen müssen sie sicherstellen, dass Zugfahrten auch bei einer vorübergehenden Nicht-Verfügbarkeit der streckenseitigen Zugbeeinflussung des TU-ZMB durchgeführt werden können. Unter einer vorübergehenden Nicht-Verfügbarkeit werden dabei sowohl Störungen als auch Arbeiten an der Einrichtung verstanden.

Im Grundsatz wird hierbei, analog anderer PZB-Zwangsbremungen unterstellt, dass Triebfahrzeugführer, deren Züge durch eine solche Zwangsbremung angehalten wurden, dieses Ereignis an den Fahrdienstleiter melden. Die neuen Regeln gelten für den Fall, dass bei vorhandener TU-ZMB die gemeinsame Prüfung zwischen Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer ergibt, dass die PZB-Zwangsbremung am Standort eines Hauptsignals oder eines Orientierungszeichens mit der Aufschrift „PZB 2000 Hz“ eingetreten ist. Da auf Strecken mit TU-ZMB zunächst nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Überwachung des Folge- oder Gegenfahrtschutzes bei nicht vorhandener Störung des TU-ZMB angesprochen hat, sind vor einer Klärung einer möglichen Störung zunächst Maßnahmen bei Gefahr zu treffen.

Nach den Regeln in Absatz 1 ist hierbei ein betroffener Abschnitt festzulegen. Den Beginn dieses Abschnitts bildet die PZB-Streckeneinrichtung, an der die PZB-Zwangsbremung eingetreten ist. Das Ende des festzulegenden Abschnitts bildet die PZB-Streckeneinrichtung, die den Zugfolgeabschnitt in Fahrtrichtung des Zuges bzw. aus der Gegenrichtung begrenzt. In Fällen, in denen Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ aufgestellt sind, sind die Zugfolgeabschnitte als betroffene Abschnitte zu betrachten, in denen sich diese Orientierungszeichen befinden, weil an diesen Orientierungszeichen im Gegensatz zu begrenzenden Hauptsignalen selbst keine Zugfahrten zugelassen werden können; sie begrenzen keine Zugfolgeabschnitte.

Die Regeln in Absatz 2 dienen dazu, anhand der im weiteren Verlauf vom Fahrdienstleiter einzuholenden Standortmeldungen des bzw. der Triebfahrzeugführer zu ermitteln, ob es sich bei der PZB-Zwangsbremung um ein gefährliches Ereignis im Sinne der Ril 423 oder um eine technische Störung der PZB-Streckeneinrichtung handelt. Befindet sich im betroffenen Abschnitt nur ein Zug, so kann von einer Störung der PZB-Streckeneinrichtung der TU-ZMB ausgegangen werden.

Nach den Regeln in Absatz 3 müssen sodann die Fahrdienstleiter anhand ihrer Einträge im Zugmeldebuch die Zulässigkeit der Zugfahrt prüfen und dabei bestätigen, dass sich anhand der Aufschreibungen und ausgetauschter Zugmeldungen nur ein Zug in dem betroffenen Zugfolgeabschnitt hätte befinden dürfen. Diese Maßnahme ersetzt in vergleichbaren Fällen die Auswertung der Einrichtungen des Streckenblocks, die auf Strecken mit TU-ZMB nicht vorhanden sind. Erst wenn dabei festgestellt wird, dass die von der PZB-Zwangsbremung betroffene Zugfahrt ordnungsgemäß zugelassen war, gilt die TU-ZMB als gestört und es sind Maßnahmen zur Entstörung zu ergreifen. Dabei gilt die Einrichtung so lange als gestört, bis die verständigte Fachkraft im Arbeits- und Störungsbuch die Beseitigung der Störung eingetragen hat.

Da die Regeln zur Weiterfahrt der von einer PZB-Zwangsbremung des TU-ZMB betroffenen Zugfahrt sich nicht von den Regeln zur Weiterfahrt einer durch andere Einrichtungen der PZB hervorgerufenen zwangsgebremsten Zugfahrt unterscheiden, verweisen die Regeln in Absatz 4 zur Weiterfahrt auf die Regeln in Ril 408.0531 Abschnitt 2.

Um die Triebfahrzeugführer nachfolgender Zugfahrten für die Dauer der Störung zu verständigen, sind in Absatz 5 Regeln gegeben, die dem Fahrdienstleiter das Übermitteln von Befehlen 12 vorschreiben. Darin werden die Triebfahrzeugführer angewiesen, im betroffenen Abschnitt mit höchstens 50 km/h zu fahren und es wird mit Befehl 12.4 die Lage des gestörten 2000 Hz PZB-Magneten entweder am betr. Hauptsignale oder dem Orientierungszeichen „PZB 2000 Hz“ mitgeteilt. Damit erhält der Triebfahrzeugführer die Berechtigung zur Bedienung der Befehlstaste an der PZB-Fahrzeugeinrichtung.

Zur Gewährleistung der Handlungssicherheit des Fahrdienstleiters, der die Befehle 12 übermittelt, geben die Regeln in Absatz 6 bei mechanischen Stellwerken das Anbringen von Merkhinweisen „BEF“ und Sperren an den Einrichtungen der Befehlsabgabe, der Fahrstraßenfestlegung oder an den Hebeln der Hauptsignale vor. Bei Relaisstellwerken werden Merkhinweise und Sperren an den Start- oder Zieltasten der betr. Zug- oder Zughilfsstraßen angebracht bzw. eingegeben. In elektronischen Stellwerken erzeugen die eingegebenen Merkhinweise automatisch die entsprechenden Sperren.

Werden die Einrichtungen der TU-ZMB durch eine Fachkraft im Rahmen von Instandhaltungs- oder Bauarbeiten außer Betrieb genommen, enthält die Regel in Absatz 7 einen sinngemäßen Verweis auf die Regeln des Absatzes 5, in denen die Notwendigkeit des Übermittels von Befehlen 12 als Maßnahme bei Störungen der PZB-Streckeneinrichtung beschrieben ist.

Die Regeln für technisch unterstützten Zugmeldebetrieb (Tu ZMB) wurden bisher als Weisungen (408.0651-W-101 und 408.0651-W-102) streckenbezogen bekanntgegeben und werden hiermit all-gemeingültig für Strecken mit dieser Ausrüstung in die Richtlinie überführt.

408.1653 – Züge fahren; Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung – ETCS-Level 2

Es wurden Regeln für die ohne Hauptsignale ausgerüsteten Abschnitte der Strecke Unterleiterbach – Leipzig/Halle aufgenommen. Diese Regeln waren bisher in der Ril 408.0653. Die Verschiebung in das Betriebsstellenbuch erfolgte, weil bei anderen Strecken ohne Hauptsignale der Flankenschutz ohne Mitwirkung der ETCS-Zentrale erfolgt. Dies betrifft die Abschnitte 21-22, 41-42 und 51-52.

Des Weiteren wurden folgende Regeln der Weisung 408.1653-W-101 Aktualisierte + neue Regeln für ETCS-Level 2 (Ausnahme 240) übernommen:

In der Inhaltsübersicht wurde ein Schreibfehler zum Bezug Ril 408.0653 Abschnitt 3 Absatz (1) korrigiert.

Die Abschnitte 11-12 (gültig nur für Strecken des VDE 8) geben vor, dass bei Ausfall der ETCS-Funkübertragung im Bereich ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen ein manueller Levelwechsel nach PZB nicht durchgeführt werden darf, weil ETCS-Level NTC PZB/LZB im Fahrzeug nicht auswählbar ist. Dies führt dazu, dass zur Vorbeifahrt an allen Hauptsignalen (auch bei Fahrtstellung) wegen nicht schaltbarer Balisen Befehl übermittelt werden muss. Die fehlende Möglichkeit des Auswählens vom ETCS-Level NTC PZB/LZB auf dem Fahrzeug besteht aber nur, wenn Züge von einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale in den Bereich mit Hauptsignalen einfahren.

Abschnitt 11 gibt Regeln für den Ausfall der ETCS-Funkübertragung auf Strecken mit Ausrüstung Baseline 2. Die Regeln werden dem Fahrdienstleiter über das Betriebsstellenbuch gegeben, weil zukünftig grundsätzlich die Ausrüstung mit Baseline 3 erfolgt. Eine manuelle Auswahl der ETCS-Level NTC PZB/LZB und ETCS-Level 0 ist bei Baseline 3 (im Gegensatz zu Baseline 2) möglich. Die neu gegebenen Regeln 408.1653 Abschnitte 11-12 finden dann keine Anwendung mehr. Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale sind die Level NTC PZB/LZB und Level 0 auf dem Fahrzeug nicht auswählbar. Aus diesem Grund wird vor dem ersten Hauptsignal ein Datenpunkt-Typ 63 (Balise) verlegt. Dieser korrigiert die auf dem Fahrzeug vorhandene Liste der streckenseitig vorhandenen ETCS-Level und ermöglicht nach dem Befahren die Auswahl der ETCS-Level NTC PZB/LZB und ETCS-Level 0.

In bestimmten Fällen darf der Datenpunkt-Typ 63 bei Baseline 2 nicht geplant werden. Wenn der Datenpunkt nicht geplant wurde und es zum Ausfall der ETCS-Funkübertragung kommt, kann der Triebfahrzeugführer am ersten Hauptsignal einen mit Befehl angeordneten Levelwechsel nach ETCS Level NTC PZB/LZB bzw. ETCS-Level 0 durch manuelle Auswahl auf dem Fahrzeug nicht ausführen, weil diese Level in der Auswahlliste des Fahrzeugs nicht zur Verfügung stehen. Der Fahrdienstleiter muss deshalb nach den Vorgaben im Betriebsstellenbuch Befehl 2 zur Vorbeifahrt am ETCS-Halt erteilen. Die Weiterfahrt erfolgt in ETCS-Level 2 ETCS Betriebsart SR. Wenn der Zug im weiteren Verlauf einen Datenpunkt Typ 21 befährt (befindet sich an Ausfahrtsignalen und teilweise an Zwischensignalen) wird die auf dem Fahrzeug vorhandene Liste der ETCS-Level durch das im Datenpunkt befindliche Paket 46 aktualisiert und die ETCS-Level NTC PZB/LZB und ETCS-Level 0 sind auf dem Fahrzeug auswählbar.

Absatz (1) regelt, dass der Datenpunkt-Typ 21 die auf dem Fahrzeug hinterlegte Liste nur beim Befahren in einer Richtung aktualisiert (an einem für den Zug gültigen Signal). Wird ein Datenpunkt-Typ 21 in der Gegenrichtung befahren erfolgt keine Aktualisierung.

Der Fahrdienstleiter darf nach Befahren eines Datenpunkt-Typ 21 einen manuellen Levelwechsel mit Befehl 10 und Befehl 10.1 anordnen. Abschnitt 12 regelt deshalb, dass Hauptsignale, an denen bis nach Befahren eines Datenpunkt-Typ 21 mit Befehl 2 vorbeizufahren ist, im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben sind.

Abschnitt 31 ist neu und gibt dem Ersteller des Betriebsstellenbuchs Vorgaben zur dispositiven Zufahrtsicherung. Die dispositive Zufahrtsicherung kann angewendet werden, wenn nach einem Zufahrtsicherungssignal keine Möglichkeit mehr zum Umleiten eines Zuges über eine Strecke mit Hauptsignalen besteht. Störungen an der ETCS-Fahrzeugeinrichtung oder der ETCS-Streckeneinrichtung werden durch die dispositive Zufahrtsicherung frühzeitig bzw. vor Erreichen des Zufahrtsicherungssignals erkannt. Durch das frühzeitige Erkennen einer Störung besteht die Möglichkeit Züge vor Erreichen des Zufahrtsicherungssignals umzuleiten. Hierzu werden vor den herkömmlichen Funkaufbaubalisen zusätzliche Funkaufbaubalisen installiert. Nach Überfahren der zusätzlichen Funkaufbaubalisen wird geprüft, ob ein erfolgreicher Funkaufbau zur ETCS-Zentrale stattgefunden hat. In der ersten Ausrüstungsphase übernimmt der Triebfahrzeugführer diese Überprüfung und wird in der La auf die vorübergehende Besonderheit hingewiesen. Bei fehlgeschlagenen Funkaufbau benachrichtigt er den, in der La bekanntgegebenen, Fahrdienstleiter. In einer späteren Ausrüstungsphase entfällt die Überprüfung durch den Triebfahrzeugführer und das System meldet den Fahrdienstleiter einen fehlgeschlagenen Funkaufbau automatisch.

Absatz (1) beschreibt die dispositive Zufahrtsicherung. Funkaufbaubalisen für die dispositive Zufahrtsicherung werden im ETCS-Übersichtsplan dargestellt.

Absatz (2) regelt die Handlungen des Fahrdienstleiters, wenn der Triebfahrzeugführer die fehlende Funkverbindung zur ETCS-Zentrale mitteilt. Der Fahrdienstleiter muss durch Ausschalten der Zuglenkung mit Lenkplan (alternativ dem Eingeben eines Dispo-Haltes) bzw. des Selbststellbetriebes an einen im Betriebsstellenbuch genannten Signal (betroffenes Signal) dafür sorgen, dass der Zug das Zufahrtsicherungssignal nicht erreicht.

Absatz (3) regelt, dass die Weiterfahrt des Zuges am betroffenen Signal nicht zugelassen ist.

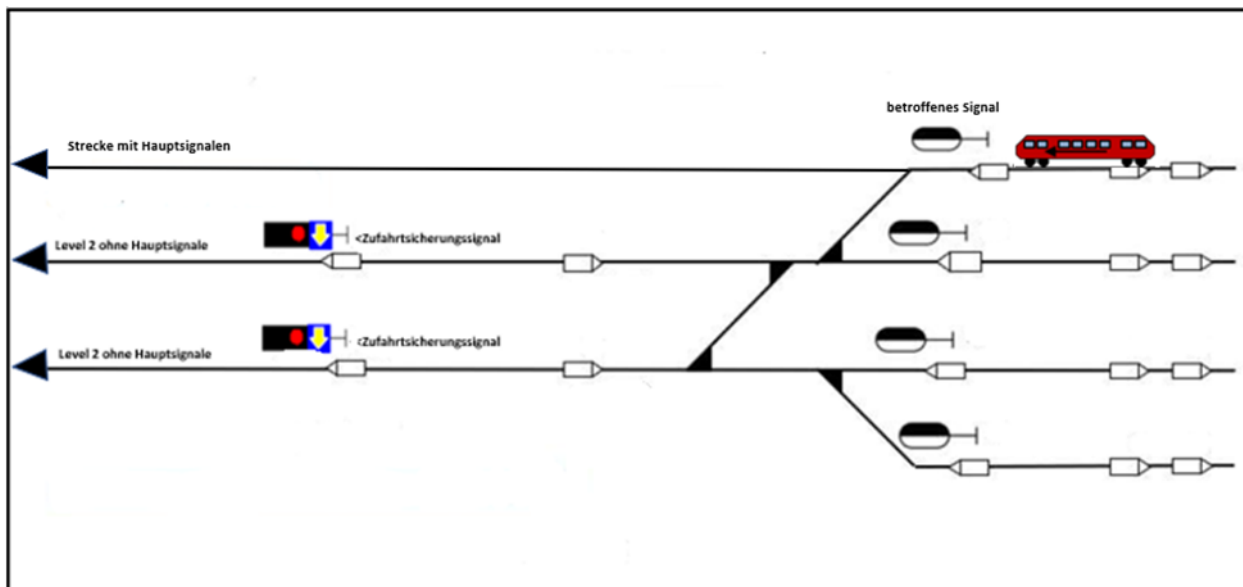
Nach Absatz (4) muss der Fahrdienstleiter die Betriebszentrale über den fehlgeschlagenen Funkaufbau verständigen.

Absatz (5) gibt vor, dass der Fahrdienstleiter den Zug nach Entscheidung der Betriebszentrale weiterfahren darf. Die Betriebszentrale entscheidet, ob der Zug umgeleitet wird oder trotz fehlgeschlagener Funkverbindung über die Strecke ohne Hauptsignale verkehrt.

Abschnitt 32 gibt vor, dass die Standorte der Funkaufbaubalisen dem Fahrdienstleiter bekanntzugeben sind. Funkaufbaubalisen für die dispositive Zufahrtsicherung werden im ETCS-Übersichtsplan dargestellt und in der Regel am Standort von Signalen installiert. Im Betriebsstellenbuch muss zu-

sätzlich angegeben werden, an welchen betroffenen Signal(en) vor dem Zufahrtsicherungssignal der Fahrdienstleiter einen Zug mit fehlender Funkverbindung nicht weiterfahren darf, bis die Betriebszentrale über den weiteren Laufweg des Zuges entschieden hat.

Beispiel betroffenes Signal vor Zufahrtsicherungssignal:



Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur 408.11 - 16 - Züge fahren

Mit der Aktualisierung 5 zu den Richtlinien 408 - Fahrdienstvorschrift - werden folgende Weisungen ungültig:

- Weisung 408.1248-W-101 Aktualisierte + neue Regeln für ETCS-Level 2 (Ausnahme 240)
- Weisung DB Netz EIU allgemein 408.1421-FuW-101 - Benachrichtigen über Zugfahrten
- Weisung 408.1653-W-101 Aktualisierte + neue Regeln für ETCS-Level 2 (Ausnahme 240)

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V. Dirk Menne

Leiter Eisenbahnbetriebsverfahren und
Digitalisierung Bahnbetrieb

i. A. Julian Huth

Experte Fahrdienstvorschrift

27.11.2023

Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Richtlinien 408.11 – 16, Aktualisierung 4.1 Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 4.1 der Richtlinie 408.11 – 16 gilt ab 01.01.2024. Sie enthält folgende geänderte bzw. neue Regeln:

408.1100	408.1101A01	408.1633
408.1100Z05 (neu)		

Erläuterungen

Allgemein

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

Wenn in einer Richtlinie ein Verweis auf eine andere Richtlinie enthalten ist, wird diesem Verweis „Richtlinie“ oder „Ril“ vorangestellt. War Verweisen der Begriff Modul vorangestellt, wurde dieser durch „Richtlinie“ oder „Ril“ ersetzt.

408.1100 – Verzeichnis der Aktualisierungen Richtlinie 408.11 – 16; Richtlinien

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

408.1101A01 – Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben, Maßgebende Neigungen ermitteln

Das Stichwortverzeichnis und die Verweise auf die Richtlinien 408.0633 und 408.1633 wurden angepasst.

408.1633 – Reisendeninformation bei Ausfall der dynamischen Schriftanzeiger (DSA) nicht möglich

Die Richtlinie 408.1633 wurde gesamthaft überarbeitet, da die Inhalte der formungebundenen Weisung 408.1633-FuW-103 in die Richtlinienfamilie 408 übernommen wurden.

Der Richtlinientitel wurde analog zum Titel der Ril 408.0633 geändert.

In Abschnitt 1 wurde das Thema angepasst.

Abschnitt 21 gibt die Kriterien zur Ermittlung betroffener Betriebsstellen und Bahnsteige vor. Es wurde präzisiert, dass für das Kriterium der Geschwindigkeiten größer 100 km/h, die Angaben gemäß dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten maßgeblich sind.

Abschnitt 22 gibt Vorgaben für die Ersteller von Betriebsstellenbücher und regelt, für welchen Abschnitt Befehl 12, Grund Nr. 39 und Befehl 12.7 erforderlich wird, wenn Betriebsstellen und Bahnsteige die Kriterien nach Ril 408.1633 Abschnitt 21 erfüllen.

Inhalte die bereits mit Einführung des „modifizierten Störmeldevorgangs“ per formungebundener Weisung 408.1633-FuW-103 ihre Gültigkeit verloren haben, wurden mit der Aktualisierung und Übernahme der Regeln gestrichen.

Außerkraftsetzen

Mit Inkraftsetzung der Aktualisierung 4.1 zu den Richtlinien 408.11 - 16 wird die formungebundene Weisung 408.1633-FuW-103 ungültig und außer Kraft gesetzt.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V. Dirk Menne

Leiter Eisenbahnbetriebsverfahren
und Digitalisierung Bahnbetrieb

i. A. Julian Huth

Experte Fahrdienstvorschrift

20.11.2020

Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift -, Richtlinien 408.11 - 16, Aktualisierung 04; Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 4 der Richtlinien 408.11 - 16 gilt ab 12.12.2021. Sie enthält folgende geänderte bzw. neue Richtlinien, Anhänge, Vordrucke und Zusätze:

408.1100	408.1233	408.1247(neu)	408.1435
408.1100Z04 (neu)	408.1241	408.1248(neu)	408.1491
408.1101A01	408.1244	408.1351	408.1541
408.1231	408.1245(neu)	408.1401	408.1572
	408.1246(neu)	408.1431	408.1625

Erläuterungen**Allgemein**

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

408.1100 – Verzeichnis der Aktualisierungen

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

...

408.1101A01 – Übersicht über die in das Betriebsstellenbuch, die Angaben für das Streckenbuch und die Beta aufzunehmenden Regeln

Die in den örtlichen Zusätzen zu gebenden Regeln wurden den Änderungen der Ril 408.11 - 16 angepasst.

08.1231 – Fahrweg prüfen

Abschnitte 41 und 42 sind aufgenommen worden, um auf Betriebsstellen ohne Gleisfreimeldeanlage bei mittelbarer Fahrwegprüfung den Fahrdienstleiter vom ständig wiederkehrenden Nachfragen beim Triebfahrzeugführer des zuletzt gefahrenen Zuges zu entlasten.

Hintergrund: Beim mittelbaren Feststellen muss der Fahrdienstleiter nach 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) b) Nr. 2 beim Triebfahrzeugführer des zuletzt gefahrenen Zuges nachfragen, ob im Fahrweg, Durchrutschweg bzw. betroffenen Abschnitt Fahrzeuge zurückgelassen wurden oder sich die Zusammensetzung des Zuges änderte. Diese Regel gilt für Gleise mit Gleisfreimeldeanlage und für Gleise ohne Gleisfreimeldeanlage. Im Betriebsstellenbuch dürfen für Gleise ohne Gleisfreimeldeanlage abweichende Regeln (Erleichterungen) gegeben werden.

Absatz (1) gibt die Möglichkeit auf das Nachfragen zu verzichten, wenn es sich um ständig nicht einsehbare Abschnitte handelt, in denen Züge nicht halten (z.B. zwischen Ra 10 und Einfahrweiche).

Absatz (2) gibt die Möglichkeit auf das Nachfragen zu verzichten, wenn es sich um ständig nicht einsehbare Abschnitte handelt, in denen Züge halten (z.B. Bahnsteig, Abschnitt zwischen den Ausfahrtsignalen). In diesen Abschnitten darf ein Verzicht auf Nachfragen im Betriebsstellenbuch nur zugelassen werden, wenn im Streckenbuch angeordnet ist, dass der Triebfahrzeugführer nach 408.2351 Abschnitt 1 Absatz (2) das Zurücklassen von Fahrzeugen auf der jeweiligen Betriebsstelle meldet. Der Triebfahrzeugführer muss dann vor Abfahrt oder Weiterfahrt des Zuges dem Fahrdienstleiter zurückgelassene Fahrzeuge mitteilen. Durch das unaufgeforderte Melden des Triebfahrzeugführers an den Fahrdienstleiter über eventuell zurückgelassene Fahrzeuge, kann die Nachfrage des Fahrdienstleiters beim Triebfahrzeugführer entfallen.

Absatz (3) gibt die Möglichkeit auf das Nachfragen zu verzichten, wenn es sich um vorübergehend nicht einsehbare Abschnitte (z.B. bei Nacht und Nebel) handelt und der Zug nicht hält. Bei haltenden Zügen innerhalb eines Abschnittes, für den vorübergehend mittelbar festgestellt wird, muss immer durch Nachfragen festgestellt werden, ob Fahrzeuge zurückgelassen wurden oder sich die Zusammensetzung des Zuges änderte. Das Nachfragen ist erforderlich, weil ein zurückgelassener Zugteil dem Fahrdienstleiter sonst nicht bekannt werden könnte. Dies wäre der Fall, wenn der zurückgelassene Zugteil auf Grund seiner Besetzung mit einem Triebfahrzeugführer nicht als abgestellt gilt und somit dem Fahrdienstleiter nicht gemeldet wird. Eine Bringschuld des Triebfahrzeugführers wie in Absatz (2), ist bei vorübergehend nicht einsehbaren Abschnitten nicht vorgesehen.

408.1233 – Fahrweg prüfen und sichern

In Abschnitt 31 Absatz (3) wurde der Verweis auf 408.0231 korrigiert. Durch die Änderungen in 408.231 ist die Verweisstelle neu 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) b).

Im 2. Unterabsatz wurden die Regeln für das Feststellen des Zugschlussignals den Regeln in 408.0241 angepasst. Für die Räumungsprüfung ist das Erkennen mindestens eines Zeichens

des Zugschlussignals ausreichend. Für das Feststellen, dass der Zug einen mittelbar zu prüfendem Abschnitt vollständig verlassen hat, genügt daher das Erkennen eines Zeichens des Zugschlussignals. Eine solche Situation kann eintreten, wenn der Fahrdienstleiter oder der mit der Prüfung beauftragte Mitarbeiter von seinem Standort wegen Bogenlage und Überhöhungen nur ein Zeichen des Zugschlusses erkennen kann.

408.1241 – Räumungsprüfung; Allgemeines

Die Abschnitte 51 bis 54 sind neu und übernehmen die Regeln der Ausnahme 227 - Betriebliche Mitteilung 2019-005/B-Ausn 408.

Abschnitt 51 regelt die Anzeige der Gleisfreimeldeanlage beim Bediener. Die Anzeige leuchtet bei Freianzeige gelb. Wenn die gelbe Anzeige beim Bediener vorhanden ist, darf er die Feststellung nach 408.0241 Abschnitt 4 b) ersetzen. Die Regeln dürfen außerdem zugelassen werden, wenn eine Abhängigkeit zwischen der Bedienung des Endfeldes und der Anzeige des Zugfolgeabschnittes besteht. Die Abhängigkeit bewirkt, dass nur bei gelber Anzeige die Rückblockung durch Bedienen des Endfeldes möglich ist bzw. bei roter Anzeige die Rückblockung nicht erfolgt.

Abschnitt 52 Absatz (1) und (2) regelt das Auswerten der Freianzeige zum Ersetzen der Feststellung nach 408.0241 Abschnitt 4 b) und das folgende Bestätigen der Räumungsprüfung durch Rückblocken.

Abschnitt 52 Absatz (3) gibt vor, dass der Bediener die Freianzeige nicht auswerten darf, wenn nach 408.0243 Abschnitt 5 Absatz (1) Räumungsprüfung durch Rückmelden bestätigt werden muss.

Abschnitt 53 regelt die Achszählgrundstellung. Bevor der Fahrdienstleiter Achszählgrundstellung herstellen darf, muss er eine Räumungsprüfung durchführen. Der Fahrdienstleiter/Bediener muss die Feststellung, dass der Zug mindestens 1 Zeichen des Schlussignals hat, durch Hinsehen treffen oder er muss den Triebfahrzeugführer auffordern, eine Zugvollständigkeitsmeldung zu geben. Wenn nach der Räumungsprüfung die Achszählgrundstellung nicht hergestellt werden kann, ist Rückmelden einzuführen. Während des Rückmeldens darf der Fahrdienstleiter die Feststellung nach 408.0241 Abschnitt 4 b) nicht durch das Auswerten der Anzeigen ersetzen. Nach erfolgloser Achszählgrundstellung muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges beauftragen, auf Sicht zu fahren. Die Vorgabe ist analog der in 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) und 408.0622 Abschnitt 5 enthaltenen Regeln.

Abschnitt 54 regelt die Vorgabe im Betriebsstellenbuch.

Abschnitt 61 ist neu. Absatz (1) macht deutlich, dass Abschnitte mit Blockstreckensicherung mit Schaltmitteln der Fahrstraßentechnik eine Besonderheit des Zentralblocks 65 in ferngestellten Bereichen sind. Durch die Zugehörigkeit zur Blockbauform Zentralblock ist eine eindeutige Zuordnung dieser Abschnitte zur Blockbauform Zentralblock in den örtlichen Zusätzen des Fahrdienstleiters möglich. In der Vergangenheit wurde des Öfteren die Blockbauform der Blockstreckensicherung mit Schaltmitteln der Fahrstraßentechnik hinterfragt. Die Kenntnis der Blockbauform ist für den Fahrdienstleiter von zentraler Bedeutung, weil er nur dann die entsprechende Richtlinie der Fahrdienstvorschrift anwenden kann. Wenn dem Fahrdienstleiter dafür keine Regeln gegeben werden, fehlen die notwendigen Handlungsanweisungen.

Nach Absatz (2) muss deshalb vorgegeben werden, dass bei diesen Zugfolgeabschnitten die Regeln nach 408.0246 anzuwenden sind. Diese Vorgabe ist erforderlich, weil die technische

Ausstattung bei Blockstreckensicherung mit Schaltmitteln der Fahrstraßentechnik vom Zentralblock abweicht (z.B. kein Ausfahrsperrmelder). Zusätzlich müssen dem Fahrdienstleiter die zu beachtenden betrieblichen Besonderheiten bei Blockstreckensicherung mit Schaltmitteln der Fahrstraßentechnik vorgegeben werden. Diese Besonderheiten wurden unverändert aus der alten Richtlinie 408.1244 in die neue Richtlinie 408.1246 Abschnitte 43 und 51 - 54 übernommen und sind im Betriebsstellenbuch bekanntzugeben.

408.1244 – 408.1248 – Räumungsprüfung, Strecken mit selbsttätigem Streckenblock

Die bisherige Richtlinie 408.1244 wurde aufgegliedert. Die Regeln für die Räumungsprüfung bei selbsttätigen Streckenblock sind neu in folgenden Richtlinien:

408.1244	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, automatischer Streckenblock
408.1245	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, Selbstblock ohne ESTW
408.1246	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, Zentralblock ohne ESTW
408.1247	Strecken mit selbsttätigen Streckenblock, Selbstblock im ESTW
408.1248	Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, Zentralblock im ESTW

Die Aufteilung in fünf verschiedene Richtlinien gibt dem örtlichen Planer gezielte anwenderspezifische Regeln. Die Aufteilung wurde analog in den Richtlinien des Fahrdienstleiters (408.0244-408.0248) vorgenommen. Damit soll eine anwendergerechte und auf die jeweilige Art des Streckenblocks zugeschnittene Anwendung ermöglicht werden. Weiterhin sollen betriebsstellenbuchspezifische Einträge in den Richtlinien des Fahrdienstleiters nur dort aufgeführt werden, wo Notwendigkeit besteht.

Die Richtlinie 408.1244 gilt für alle Stellwerke mit automatischem Streckenblock. Die Richtlinien 408.1245 und 408.1246 gelten für alle Stellwerke, außer ESTW. Die Richtlinien 408.1247 und 408.1248 gelten nur für ESTW.

408.1244 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, automatischer Streckenblock

neu: Modul 408.1244, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.1244 1
21	408.1244 21
22	408.1244 22
61	408.1244 61
62	408.1244 62
63	408.1244 63

neu: Modul 408.1244, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
64	408.1244 64
65	408.1244 65
71	408.1244 71
72	408.1244 72

Die Richtlinie für automatischen Streckenblock wurde aus der bisherigen Richtlinie 408.1244 (Räumungsprüfung; Strecken mit selbsttätigem Streckenblock) entwickelt. Die Nummerierung der Abschnitte blieb aus redaktionellen Gründen gleich.

Im Abschnitt 1 (Inhaltsübersicht) sind die Abschnitte 41-43 und 51-54) entfallen, weil sich die hier beschriebenen Verfahren auf Besonderheiten (Blockkennzeichen im Bahnhof, Selbstblock, Zentralblock, Blockstreckensicherung in Fahrstraßentechnik) beziehen, die bei automatischem Streckenblock nicht vorhanden sind.

408.1245 - Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, Selbstblock ohne ESTW

neu: Modul 408.1245, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.1244 1
21	408.1244 21
22	408.1244 22
31	408.1244 31
32	408.1244 32
41	408.1244 41
42	408.1244 42
61	408.1244 61
62	408.1244 62
63	408.1244 63
64	408.1244 64
65	408.1244 65

Die Richtlinie wurde aus der bisherigen Richtlinie 408.1244 (Räumungsprüfung; Strecken mit selbsttätigem Streckenblock) entwickelt. Sie gilt für Selbstblock ohne ESTW.

Im Abschnitt 1 (Inhaltsübersicht) sind die Abschnitte 43, 51 bis 54 sowie 71 bis 72 entfallen, weil sich die in den Abschnitten beschriebenen Regeln nicht auf Selbstblock ohne ETSW beziehen. In der Spalte „Bezug“ wurden die Bezugsstellen redaktionell auf die neue Struktur angepasst.

Im Abschnitt 41 wurden die Verweise auf die neue Struktur in Ril 408.01 – 06 angepasst.

Im Abschnitt 42 Absatz (1) ist der Anwendungsfall b) entfallen, weil dieser Fall nur für Strecken mit Zentralblock gilt.

Absatz (2) zweiter Anstrich ist neu. Die neue Regel fordert im Betriebsstellenbuch anzuordnen, dass bei nicht möglicher Blockgrundstellung der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges beauftragen muss, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren. Hintergrund: Nach einer Einzelräumungsprüfung und dem anschließenden Einführen von Räumungsprüfung auf Zeit ist es bisher nicht erforderlich, den ersten Zug auf Sicht zu fahren. Dies hat immer wieder zu Fragen im Zusammenhang mit den Regeln in 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 1 geführt. Durch die Aufnahme einer entsprechenden Regel in die Betriebsstellenbücher ist eine Analogie zu 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 1 hergestellt und die entstandenen Fragen sind geklärt.

408.1246 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, Zentralblock ohne ESTW

neu: Modul 408.1246, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.1244 1
21	408.1244 21
22	408.1244 22
31	408.12441 31
32	408.1244 32
41	408.1244 41
42	408.1244 42
43	408.1244 43
51	408.1244 51
52	408.1244 52
53	408.1244 53
54	408.1244 54
61	408.1244 61
62	408.1244 62
63	408.1244 63
64	408.1244 64
65	408.1244 65

Die Richtlinie wurde aus der bisherigen Richtlinie 408.1244 (Räumungsprüfung; Strecken mit selbsttätigem Streckenblock) entwickelt. Sie gilt für Zentralblock ohne ESTW.

Im Abschnitt 1 (Inhaltsübersicht) wurden in der Spalte „Bezug“ die Bezugsstellen redaktionell auf die neue Struktur der Richtlinien zur Räumungsprüfung bei selbsttätigem Streckenblock angepasst.

Im Abschnitt 41 wurden die Verweise auf die neue Struktur in Ril 408.01 – 06 angepasst.

Im Abschnitt 42 Absatz (1) ist der Anwendungsfall a) entfallen, weil dieser Fall nur für Strecken mit Selbstblock gilt.

Absatz (2) zweiter Anstrich ist neu. Die neue Regel fordert im Betriebsstellenbuch anzuordnen, dass bei nicht möglicher Blockgrundstellung der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges beauftragen muss, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren. Hintergrund: Nach einer Einzelräumungsprüfung und dem anschließenden Einführen von Räumungsprüfung auf Zeit ist es bisher nicht erforderlich, den ersten Zug auf Sicht zu fahren. Dies hat immer wieder zu Fragen im Zusammenhang mit den Regeln in 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 1 geführt. Durch die Aufnahme einer entsprechenden Regel in die Betriebsstellenbücher ist eine Analogie zu 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 1 hergestellt und die entstandenen Fragen sind geklärt.

Abschnitt 51 Absatz (6) ist entfallen, weil die Betriebssteuerzentrale (BSZ) München nicht mehr existiert.

408.1247 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, Selbstblock im ESTW

neu: Modul 408.1247, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.1244 1
21	408.1244 21
22	408.1244 22
41	408.1244 41
42	408.1244 42
61	408.1244 61
62	408.1244 62
63	408.1244 63
64	408.1244 64
65	408.1244 65
71	408.1244 71
72	408.1244 72

Die Richtlinie wurde aus der bisherigen Richtlinie 408.1244 (Räumungsprüfung; Strecken mit selbsttätigem Streckenblock) entwickelt. Im Folgenden werden die Änderungen gegenüber der bisherigen Richtlinie 408.1244 beschrieben.

Im Abschnitt 1 (Inhaltsübersicht) wurden in der Spalte „Bezug“ die Bezugsstellen redaktionell auf die neue Struktur der Richtlinien zur Räumungsprüfung bei selbsttätigem Streckenblock angepasst.

Im Abschnitt 41 wurden die Verweise auf die neue Struktur in Ril 408.01 – 06 angepasst.

Im Abschnitt 42 Absatz (1) ist der Anwendungsfall b) entfallen, weil dieser Fall nur für Strecken mit Zentralblock gilt.

Absatz (2) zweiter Anstrich ist neu. Die neue Regel fordert im Betriebsstellenbuch anzuordnen, dass bei nicht möglicher Blockgrundstellung der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des ersten Zuges beauftragen muss, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren. Hintergrund: Nach einer Einzelräumungsprüfung und dem anschließenden Einführen von Räumungsprüfung auf Zeit ist es bisher nicht erforderlich, den ersten Zug auf Sicht zu fahren. Dies hat immer wieder zu Fragen im Zusammenhang mit den Regeln in 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 1 geführt. Durch die Aufnahme einer entsprechenden Regel in die Betriebsstellenbücher ist eine Analogie zu 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 1 hergestellt und die entstandenen Fragen sind geklärt.

408.1248 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock, Zentralblock im ESTW

neu: Modul 408.1248, Abschnitt, Absatz usw.	alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	408.1244 1
21	408.1244 21
22	408.1244 22
41	408.1244 41
42	408.1244 42
61	408.1244 61
62	408.1244 62
63	408.1244 63
64	408.1244 64
65	408.1244 65
71	408.1244 71
72	408.1244 72

Die Richtlinie wurde aus der bisherigen Richtlinie 408.1244 (Räumungsprüfung; Strecken mit selbsttätigem Streckenblock) entwickelt. Im Folgenden werden die Änderungen gegenüber der bisherigen Richtlinie 408.1244 beschrieben.

Im Abschnitt 1 (Inhaltsübersicht) wurden in der Spalte „Bezug“ die Bezugsstellen redaktionell auf die neue Struktur der Richtlinien zur Räumungsprüfung bei selbsttätigem Streckenblock angepasst.

Im Abschnitt 41 wurden die Verweise auf die neue Struktur in Ril 408.01 – 06 angepasst.

Im Abschnitt 42 Absatz (1) ist der Unterabsatz a) entfallen, weil dieser Anwendungsfall nur für Strecken mit Selbstblock gilt.

Absatz (2) zweiter Anstrich ist neu. Die neue Regel fordert im Betriebsstellenbuch anzuordnen, dass bei nicht möglicher Blockgrundstellung der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer des

ersten Zuges beauftragen muss, bis zum nächsten Hauptsignal auf Sicht zu fahren. Hintergrund: Nach einer Einzelräumungsprüfung und dem anschließenden Einführen von Räumungsprüfung auf Zeit ist es bisher nicht erforderlich, den ersten Zug auf Sicht zu fahren. Dies hat immer wieder zu Fragen im Zusammenhang mit den Regeln in 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 1 geführt. Durch die Aufnahme einer entsprechenden Regel in die Betriebsstellenbücher ist eine Analogie zu 408.0622 Abschnitt 1 Absatz (2) Nr. 1 hergestellt und die entstandenen Fragen sind geklärt.

Abschnitt 43 ist entfallen, weil dieser Abschnitt nur für Gleisbildstellwerke mit Blockstreckensicherung mit Schaltmitteln der Fahrstraßentechnik (Ril 818) und nicht für ESTW gilt.

408.1351 – Auf der freien Strecke Züge trennen oder Fahrzeuge abstellen, Fahrzeuge zurücklassen

Abschnitte 31 und 32 sind neu. Sie stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den geänderten Regeln zum mittelbaren Feststellen in 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9). Durch die geänderten Regeln zum mittelbaren Feststellen wird BM 2017-063 ungültig.

Beim mittelbaren Feststellen muss der Fahrdienstleiter nach den geänderten Regeln in 408.0231 Abschnitt 3 Absatz (9) grundsätzlich durch Nachfragen beim Triebfahrzeugführer des zuletzt gefahrenen Zuges feststellen, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden. Dies gilt für Betriebsstellen mit und ohne Gleisfreimeldeanlage. Der Begriff „Zurücklassen“ wurde gewählt, um eine Unterscheidung zum Begriff „Abstellen“ zu schaffen. Wenn mittelbar festgestellt wird, ist eine Nichtbesetzung oder Besetzung mit einem Triebfahrzeugführer (siehe Definition Abstellen) ohne Bedeutung. Ein zurückgelassener Zugteil, der mit einem Triebfahrzeugführer besetzt ist, gilt nicht als abgestellt und würde somit dem Fahrdienstleiter nicht gemeldet werden.

Bei haltenden Zügen innerhalb eines mittelbar festzustellenden Abschnittes in Betriebsstellen ohne Gleisfreimeldeanlage sah BM 2017-063 vor, dass der Fahrdienstleiter beim Triebfahrzeugführer die Feststellung des Freiseins u.a. durch Nachfragen treffen muss. 408.1231 Abschnitt 41 Absatz (2) eröffnet neu die Möglichkeit auf das Nachfragen bei ständig nicht einsehbaren Abschnitten, in denen Züge halten (z.B. Bahnsteiggleise, Abschnitte zwischen Ausfahrtsignalen), zu verzichten. Voraussetzung dafür ist, dass nach 408.1351 Abschnitt 32 die Betriebsstellen auf denen ständig nicht einsehbare Abschnitte, wo Züge halten, vorhanden sind, im Streckenbuch benannt sind. Somit sind Betriebsstellen im Streckenbuch bekannt zu geben, auf denen Züge mit Fahrplanhalt in einem Abschnitt halten, in dem ständig mittelbar geprüft wird. Es sind aber auch Betriebsstellen bekannt zu geben, auf denen Züge ohne Fahrplanhalt (z.B. aus dispositiven Gründen) halten können, wenn dieser Halt in einem ständig nicht einsehbaren Abschnitt erfolgt. Bei Bekanntgabe der Betriebsstelle im Streckenbuch wird der Triebfahrzeugführer unaufgefordert das Zurücklassen von Fahrzeugen bzw. Änderungen an der Zusammensetzung des Zuges dem Fahrdienstleiter melden, weil 408.2351 Abschnitt 1 Absatz (2) die Meldung an den Fahrdienstleiter fordert, wenn es im Streckenbuch angeordnet ist. Der Fahrdienstleiter muss somit bei diesen ständig nicht einsehbaren Abschnitten beim Triebfahrzeugführer nicht nachfragen. Die geänderten Regeln wurden mit den Vertretern der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Ausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen abgestimmt. Durch die neue Regel wird für haltende Züge in ständig nicht einsehbaren Abschnitten die gleiche Sicherheit wie mit BM 2017-063 gewährleistet. Für ständig nicht einsehbare Abschnitte, die nicht in einem Bereich liegen, wo Züge halten (z.B. Zwischen Signal Ra 10 und Einfahrweiche), sind diese Maßnahmen nicht erforderlich, weil hier keine Züge geteilt werden.

Für zeitweise nicht einsehbare Abschnitte (z.B. bei Nacht und Nebel) kann die Regel nicht angewendet werden, weil ein vorab vorgenommener Eintrag im Streckenbuch nicht möglich ist. Es besteht bei haltenden Zügen (z.B. Halt aus dispositiven Gründen vor dem Ausfahrtsignal) das Risiko, dass Zugteile zurückgelassen werden, ohne dass dies dem Fahrdienstleiter bekannt wird. Deshalb ist in diesen Abschnitten ein Nachfragen des Fahrdienstleiters immer erforderlich.

408.1401 – Anordnungen über den Zugverkehr

In der Inhaltsübersicht wurde unter Abschnitt 51 – 56 ein Verweisfehler auf Ril 408.0401 2 (2) korrigiert.

408.1431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen, Versuchszüge, Rettungszüge

In Abschnitt 212 Absatz (1) a) wurde die Definition der Versuchszüge um die Bestimmungen der Eisenbahninbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) erweitert.

In Abschnitt 22 Absatz (1) a) wurde die Bestellfrist der Eisenbahnverkehrsunternehmen von bislang 4 Wochen auf 26 Arbeitstage redaktionell geändert. Diese neue Frist setzt sich zusammen aus vier Wochen für die Trassenbearbeitung, einem Arbeitstag Annahmefrist sowie fünf Arbeitstagen für die Fahrplanerstellung und Bekanntgabe des Fahrplans.

In Abschnitt 22 Absatz (3)) wurde die Frist bei der Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters an die Abstimmung mit dem Aufsteller der Fahrplananordnung gekoppelt. Der bisherige Konflikt, wonach die Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters spätestens zwei Werkzeuge vor dem verkehren der Versuchsfahrten beim Unternehmen vorliegen muss zu der in Absatz (6) b) vorgeschriebenen 5-Tages-Frist bei der Vorlage der Fahrplananordnung bei den beteiligten Stellen, wurde damit aufgelöst.

In Abschnitt 22 Absatz (3)) wurden im zweiten Unterabsatz bei den zu beteiligenden Stellen die Verantwortlichen für die Betriebsdurchführung, den Konstruktiven Ingenieurbau sowie die Telekommunikation ergänzt. Das Fehlen dieser Fachstellen führte in der Vergangenheit nicht selten zu Verzögerungen durch eine nachträgliche Einbindung.

In Abschnitt 22 Absatz (4) b) Ziffer 3. wird künftig das Befahren von Bahnübergängen mit Versuchszügen auch bei Dunkelheit zugelassen. Voraussetzung ist, dass diese Bahnübergänge für Wegebenutzer gesperrt und entsprechend gekennzeichnet werden. Dadurch ist sichergestellt, dass diese Kreuzungen für die Dauer der Versuchsfahrten nicht mehr als solche erkennbar und benutzbar sind. Mit dieser Änderung sind gesperrte Bahnübergänge nicht vorhandenen Bahnübergängen betrieblich gleichgestellt.

Des Weiteren wurde eine neue Regel in Ziffer 4. aufgenommen, wonach im Falle der Verlängerung der Sperrzeiten beim Befahren von technisch gesicherten Bahnübergängen im Vorfeld die Straßenverkehrsbehörde zu verständigen ist, damit z. B. Einsatzfahrzeuge der Polizei, der Feuerwehr oder des Rettungsdienstes nicht unnötig lange aufgehalten werden.

In Abschnitt 22 Absatz (6) b) wurde in Analogie zu Ril 406.1201 Abschnitt 5 Absatz (8) eine Regel aufgenommen, die Maßnahmen beschreibt, wenn die Vorlagefrist der Fahrplananordnung für die Versuchsfahrten von fünf Tagen bei den beteiligten Stellen nicht eingehalten werden kann. Damit werden die übergeordneten Stellen beauftragt, zu prüfen, ob die Versuchsfahrten auch bei einer Verkürzung der Vorbereitungsfristen bei den beteiligten Stellen ohne weiteres durchgeführt

werden können, oder in komplexeren Fällen ggf. zusätzliche Einweisungen oder andere kompensatorische Maßnahmen ergriffen werden müssen. Ggf. müssen die Versuchsfahrten in der Folge auch verschoben werden.

Abschnitt 23 ist neu. Er gibt die Besonderheiten für Versuchsfahrten auf Strecken mit ETCS-Level 2 vor.

Absatz (1) regelt die Vorbeifahrt an durch ETCS dunkelgeschalteten Signalen mit Geschwindigkeiten größer 40 km/h.

Richtlinie 408.1431 Abschnitt 22 Absatz (4) und 408.3431 Abschnitt 22 Absatz (1) geben vor, dass für Versuchsfahrten ohne wirkende Zugbeeinflussung u.a. „geltende Haupt- oder Kombinationssignale, die sich im Versuchsabschnitt befinden zur Fahrt in durchgehende Hauptgleise Fahrt zeigen“ müssen. Soll die Wirkung der Zugbeeinflussung festgestellt werden, müssen Halt zeigende Signale bzw. LZB-Halte oder ETCS-Halte bestimmt werden, und in der Fahrplananordnung die Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen oder am LZB-Halt bzw. ETCS-Halt zugelassen werden.

Die Signaltechnik der betroffenen Stellwerke ist abgenommen und voll funktionsfähig. Beim Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 erhält der Triebfahrzeugführer die notwendigen Führungsgrößen über die Anzeigeführung. Bei Anzeigeführung gelten Haupt-, Vor- und Zusatzsignale nicht, diese werden im Regelfall dunkelgeschaltet. Bei Fahrten ohne oder ohne zugelassenes ETCS gelten die Versuchsfahrten als signalgeführt, dunkelgeschaltete Signale gelten bei Signalführung als gestört. Eine Vorbeifahrt erfolgt grundsätzlich nach den Regeln in Richtlinie 408.0455 und 408.2456 mit besonderem Auftrag und mit maximal 40 km/h.

Absatz (2) regelt die Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen mit Geschwindigkeiten größer 40 km/h.

Fährt ein Zug ohne wirkendes ETCS, gelangen einzelne Signale auch bei korrekt eingelaufener Fahrstraße nicht in Fahrtstellung (Zufahrtsicherungssignal). Eine Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen erfolgt grundsätzlich nach den Regeln in Richtlinie 408.0455 und 408.2456 mit besonderem Auftrag und mit maximal 40 km/h. Davon darf bei Versuchsfahrten bei Vorbeifahrt am Zufahrtsicherungssignal abgewichen werden.

Absatz (3) regelt das Verhalten bzw. die Auswertung, die wegen der Nichtvorhanden konventionellen Außensignalisierung, erforderlich werden.

Die Übermittlung von Geschwindigkeitsvorgaben, Fahr- und Haltaufträgen erfolgen in diesen Bereichen unter ETCS-Führung ausschließlich über die Anzeigeführung. Stellwerksseitig unterscheidet sich die Bedienoberfläche nur unwesentlich von der Bedienoberfläche herkömmlicher mit Außensignalisierung ausgerüsteter Stellwerksbereiche. Virtuelle Ein-, Ausfahr- und Blocksignale sind dargestellt, zeigen Fahrt- und Haltmelder und sind nach den Bedienregeln bedien- und auswertbar. Anstelle der Außensignale sind virtuelle Blockstellen eingerichtet und ETCS-Blockkennzeichen oder Signale Ne 14 (ETCS-Stop Marker) mit Signalbezeichnung aufgestellt.

Richtlinie 408.1431 Abschnitt 22 Absatz (4) und 408.3431 Abschnitt 22 Absatz (1) geben u.a. vor: „Das Hauptsignal am Ende des Versuchsabschnitts (Zielsignal) muss Halt zeigen. Alle anderen für den Versuchszug geltenden Haupt- oder Kombinationssignale, die sich im Versuchsabschnitt befinden, müssen zur Fahrt in durchgehende Hauptgleise Fahrt zeigen. Soll bei einem Versuchszug die Wirkung der Zugbeeinflussung festgestellt werden, dürfen Hauptsignale Halt zeigen. Für den unmittelbar hinter dem Zielsignal im durchgehenden Hauptgleis liegenden Gleisabschnitt müssen Maßnahmen für das Prüfen und Sichern des Fahrwegs nach den Regeln in den Modulen

408.0231 und 408.0232 getroffen sein. Soweit ein Zugfolgeabschnitt folgt, muss dieser geräumt sein. Bei selbsttätigem Streckenblock darf eine Einzelräumungsprüfung durch die Feststellung ersetzt werden, dass das Hauptsignal am Anfang des Zugfolgeabschnitts Fahrt zeigt. Nach Feststellen der Fahrtstellung muss das Signal auf Halt gestellt werden.“

Absatz (4) gibt die Regeln vor, die zu beachten sind, wenn die Versuchsfahrt als signalgeführte Fahrt an einem Signal Ne 14 beginnt oder endet.

Wie zu Absatz (3) erläutert ist die Strecke nicht mit konventioneller Außensignalisierung ausgerüstet. Dennoch sollen bei Tageslicht in den Bahnhöfen, deren Außensignalisierung nur durch virtuelle Blockstellen (Ne 14) erfolgt, Versuchsfahrten an den Signalen Ne 14 mit der Funktion Ein- und Ausfahrtsignal beginnen oder enden.

Richtlinie 408.1431 Abschnitt 22 Absatz (4) a) und 408.3431 Abschnitt 22 Absatz (1) geben u.a. vor:

„Die Züge dürfen nur in vorher bestimmten Versuchsabschnitten fahren. Ein Versuchsabschnitt darf aus mehreren Zugfolgeabschnitten bestehen. Vor Beginn der Fahrt am Startsignal muss Folgendes sichergestellt sein:

Das Hauptsignal am Ende des Versuchsabschnitts (Zielsignal) muss Halt zeigen.“

In Absatz (2) wurde angeordnet, dass die für Haupt- oder Kombinationssignale geltenden Forderungen auch für virtuelle Blockstellen gelten.

Absatz (5) regelt die Besonderheiten, die für Versuchsfahrten zurzeit auf der VDE 8.1 zu beachten sind. Die VDE 8.1 ist derzeit die einzige Strecke, die ein technisches System zur Verhinderung von unzulässigen Begegnungen in Tunneln hat.

Bei der Durchführung von Versuchsfahrten im Sinne der Ril 408.1431 bzw. 408.3431 muss sichergestellt sein, dass durch Einschalten des Tunnelrichtungsbetriebes bzw. durch Unwirksam-schalten des TBV-S die Tunnelportalsignale für den Versuchszug in Fahrtstellung gelangen. Die Zulässigkeit von Begegnungen in Tunnelbereichen ist für die Zeit des Verkehrs von Versuchsfahrten fahrplantechnisch sicherzustellen.

Für jede Versuchsfahrt ist im Vorhinein zu bestimmen, ob ein Einschalten des Tunnelrichtungsbetriebes bzw. das Ausschalten des TBV-S erforderlich ist und mit der Fahrplananordnung bekannt zu geben.

408.1435 – Außergewöhnliche Fahrzeuge, außergewöhnliche Züge, von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

In Abschnitt 21 wurde die Bezeichnung für Doppelstockfahrzeuge redaktionell an die geltende UIC-Norm angepasst.

Die Regeln in Abschnitt 81 über das Verbot des Ausfahrens von Trittstufen wurden mit dem Entfall der Regeln in 408.0435 Abschnitt 4 ersatzlos gestrichen.

408.1491 – Höhengleiche Bahnübergänge für Reisende sichern

In Abschnitt 23 wurde der neue Absatz (3) hinzugefügt.

Die Ril 816.1000 gibt im Abschnitt 2 Absatz (13) vor, dass bei Reisendenübergängen ohne technische Sicherung im Sinne der Ril 816 die Triebfahrzeugführer mit dem Beobachten des RÜ beauftragt werden müssen. Da die Ril 816 ein Planungsregelwerk für die Infrastruktur ist und die Angaben zum Streckenbuch von den Betriebsplanern angemeldet werden, ist die inhaltliche Übernahme der Planungsregel aus der Ril 816 in die Ril 408.1491 erforderlich.

408.1541 – Eis, Wind und Sturm

In Abschnitt 1 wurde der Bezug zu den Regeln der Abschnitt 71 – 72 redaktionell korrigiert.

408.1572 – Zug zurücksetzen

In Abschnitt 1 wurde der Bezug zu den Abschnitten 11 – 12 redaktionell korrigiert.

408.1625 – Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder im Bereich einer Abzweigstelle gestört

In Abschnitt 43 Absatz (2) a) wurden neue Verweise auf Abschnitt 6 Absatz (2) in den Richtlinien 408.0244 bis 408.0248 eingefügt.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur 408.11 - 16 - Züge fahren

Mit der Aktualisierung 4 zur Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift – werden folgende Ausnahmegenehmigungen und Betriebliche Weisungen ungültig:

- BM 2019 - 005/B-Ausnahme 408 Nr. 227 - Stellwerke mit Felderblock und Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Dirk Menne

Leiter Eisenbahnbetriebsverfahren und
Digitalisierung Bahnbetrieb

gez. i.V. Villioth-Ebert

Leiterin Fahrdienstvorschrift und Sa-
fety

28.05.2018

Richtlinie 408 - Fahrdienstvorschrift -, Richtlinien 408.11 - 16, Aktualisierung 03; Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 3 der Richtlinien 408.11 - 16 gilt ab 15.12.2019. Sie enthält folgende geänderte bzw. neue Richtlinien, Anhänge, Vordrucke und Zusätze:

408.1100	408.1321	408.1451	408.1611 (neu)
408.1100Z03	408.1331	408.1455	408.1633
408.1101A01	408.1421	408.1463	
408.1243	408.1431	408.1471	
	408.1435	408.1488	

Erläuterungen

Allgemein

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

...

408.1101A01 – Übersicht über die in das Betriebsstellenbuch, die Angaben für das Streckenbuch und die Beta aufzunehmenden Regeln

In der Richtlinie sind die Aktualisierungen eingearbeitet worden, die sich aus den Aktualisierungen der nachfolgend aufgeführten Richtlinien ergeben, redaktionell eingearbeitet worden.

In der Strichliste wurde der fehlende Verweis auf 408.0435 Abschnitt 1 Absatz (1) ergänzt.

Bei Stichwort „Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle“ wurde der Punkt 3 Bahnübergänge ergänzt. Bei Bahnübergängen, die wärterbedient sind und mit PZB-Magneten zur Sicherung ausgerüstet werden, sogenannte PZB-BÜ, muss die kilometrische Lage des PZB-Magneten mit angegeben werden. Hintergrund: Die PZB-Magnete sind im Bremswegabstand zum BÜ verlegt. Der Bremswegabstand ist dem Fahrdienstleiter nicht bekannt. Damit kann der Fahrdienstleiter die Lage des BÜ im nach 408.0641 3 (1) d) genannten Störfall die Lage des PZB-Magneten genau angeben.

Die Änderungen in 408.1231 wurden in 408.1101A01 durch die Aufnahme der entsprechenden Hinweise berücksichtigt.

Die neue Regel in Abschnitt 6 Absatz (3) im 408.0243 gibt einen Hinweis auf zusätzliche Regeln im Betriebsstellenbuch. Folglich musste für diesen geregelten Sachverhalt ein neuer Eintrag vorgenommen werden.

408.1243 – Räumungsprüfung; Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock

408.1243 wurde analog zu 408.1244 Abschnitte 71 - 72 durch zwei neue Abschnitte 31 - 32 ergänzt. Lesen Sie auch die Erläuterungen zu 408.0243.

408.1321 – Manuelle ETCS-Levelwahl

Die Regeln für die manuelle ETCS-Levelwahl wurden den geänderten technischen Funktionalitäten angepasst. Mit Inbetriebnahme des VDE 8.1 werden Trusted Area eingerichtet. Die manuelle Wahl des ETCS-Levels 2 ist davon abhängig, ob die jeweilige Betriebsstelle mit Trusted Area ausgerüstet ist oder nicht. Die bisher in Abschnitt 21 Nr. 1 enthaltene Regel wurde daher in den neuen Absatz (1) überführt. Die Regel gilt unverändert nur auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale mit Trusted Area.

Der Absatz (2) ist neu. Er gibt die Regeln für die manuelle Levelwahl des ETCS-Level 2, wenn auf Strecken ohne Hauptsignale keine Trusted Area eingerichtet sind. Hintergrund: Auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale und ohne Trusted Area werden Fahrzeuge mit ETCS-Ausrüstung erst an der ersten Ortungsbalise in ETCS aufgenommen. Diese Ortungsbalisen sind in einer Entfernung von 250 m zum Signal Ne 14 verlegt. Wenn der Triebfahrzeugführer in einem Gleis ohne Trusted Area den ETCS-Level 2 wählt, weist die ETCS-Zentrale dem ETCS-Fahrzeuggerät die ETCS-Betriebsart SR zu. Die Signale Ne 14 sind auf den betroffenen Betriebsstellen in einem Abstand zur ersten Weiche aufgestellt, der bei einer SR-Geschwindigkeit von 40 km/h und der Nichtbeachtung des Signals Ne 14 durch den Triebfahrzeugführer eine mögliche Kollision nicht verhindern würde. Deshalb haben die Systemgutachter gefordert, dass auf Betriebsstellen ohne Trusted Area der ETCS-Level 2 nur in Gleisen mit Flankenschutzweichen bzw. in einer Entfernung von 300 m zum Signal Ne 14 der ETCS-Level 2 gewählt werden darf. In Gleisen mit Flankenschutzweichen würde das Missachten des Signals Ne 14 zu keiner Gefährdung führen. Wenn das führende Fahrzeug in einer Entfernung von 300 m zum Signal Ne 14 in Hauptgleisen ohne Flankenschutzeinrichtungen steht, befährt das Fahrzeug bis zum Erreichen des Signals Ne 14 eine Ortungsbalise und wird in die ETCS-Betriebsart OS kommandiert und damit am Signal Ne 14 bei einer fehlenden Fahrerlaubnis durch das End of Authority (EoA) angehalten.

Der Absatz (3) ist neu und regelt die manuelle Wahl des ETCS-Levels 2 auf Strecken mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen und Trusted Area. Wenn die Strecke mit ETCS-Level 2 mit Hauptsignalen und Trusted Area ausgerüstet ist, darf der Triebfahrzeugführer ETCS-Level 2 wählen, wenn das ETCS-Fahrzeuggerät nicht in der ETCS-Betriebsart NP ist und der Zug eine Strecke mit ETCS-Level 2 befahren soll. Diese Regel betrifft neu den Streckenabschnitt Erfurt – Eisenach.

Der neue Absatz (4) enthält die Regel des bisherigen Abschnitts 21 Nr. 2.

Der neue Absatz (5) enthält die Regel des bisherigen Abschnitts 21 Nr. 3.

Der Absatz (6) gibt eine Regel für die Wahl des ETCS-Level 2, wenn vor dem Beginn einer Zugfahrt mit dem führenden Triebfahrzeug rangiert wird. Die Regel verhindert, dass Fahrdienstleiter und Triebfahrzeugführer am Zufahrtssicherungssignal die Regeln nach 408.0653 Abschnitt 4 bzw. 408.2653 Abschnitt 3 anwenden müssen.

Der Abschnitt 23 wurde redaktionell in zwei Absätze unterteilt. Der Absatz (1) enthält die bisherigen Regeln und wurde redaktionell den geänderten Regeln in Abschnitt 21 angepasst.

Der Absatz (2) ist neu und gibt vor, wie in den Angaben zum Streckenbuch die Signale nach Abschnitt 21 Absatz (2) a) bekanntzugeben sind. Hintergrund: Wenn in den Angaben zum Streckenbuch angegeben wird, dass bei den genannten Signalen nur ETCS-Level 2 gewählt werden darf, wenn der Triebfahrzeugführer 300 m vor dem Signal Ne 14 steht, kann dies zu Missverständnissen bei Triebfahrzeugführer führen. Der Triebfahrzeugführer kann auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale nur ETCS-Level 2 wählen. Durch den Vermerk „*“ und die Erläuterung am Schluss der Tabelle wird der Triebfahrzeugführer darauf hingewiesen, dass er ETCS-Level 2 wählen muss und das ETCS-Fahrzeuggerät erst in die Anzeigeführung aufgenommen wird, wenn der Zug 300 m vor dem Signal Ne 14 steht.

Die Beispieltabelle für den Bf Großbrennbach wurde entsprechend angepasst.

408.1331 – Ergänzende Regeln zur Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

Bisher gab es für die Angaben im Betriebsstellen- und im Streckenbuch keine Regeln in 408.1331. Dies führte dazu, dass die Angaben im Betriebsstellenbuch und im Streckenbuch teilweise sehr unterschiedlich gehandhabt wurden. Um einheitliche Regeln für den Anwendungsfall „Zustimmung zur Abfahrt bei Kennlicht“ in den Betriebsstellen- und Streckenbüchern zu haben, war es notwendig eine entsprechende Planungsregel zu erstellen. Der neue Abschnitt 31 enthält diese Regel. In der Regel ist auch genannt welche signaltechnischen Planungen bei der Bekanntgabe der Zustimmung zur Abfahrt bei Kennlicht zu berücksichtigen sind. Die Regeln betreffen Züge, die nach planmäßigen Halt am Bahnsteig (gewöhnlicher Halteplatz) abfahren sollen, wenn das folgende Hauptsignal Kennlicht zeigt.

Abschnitt 31 Absatz (1) a) gibt vor, dass an Signalen im Halbregelabstand der Fahrdienstleiter der Abfahrt mit Kennlicht zustimmen darf. Halbregelabstände werden nur im Streckennetz der ehemaligen Deutschen Bundesbahn in Verbindung mit dem H/V-Signalsystem verwendet. Halbregelabstände sind in durchgehenden Hauptgleisen vorhanden. Sie können von der Fachlinie Leit- und Sicherungstechnik bestätigt werden.

Abschnitt 31 Absatz (1) b) gibt vor, dass an Zwischensignalen der Fahrdienstleiter der Abfahrt mit Kennlicht zustimmen darf. Nach 408.2341 Abschnitt 2 Absatz 6 darf der Triebfahrzeugführer in diesem Fall bis zum nächsten Hauptsignal mit höchstens 40 km/h fahren. Nach Halt eines Reisezuges am gewöhnlichen Halteplatz Bahnsteig (408.0101A01) vor dem Kennlicht zeigendem Zwischensignal endet nach Richtlinie 301 Abschnitt 5 Absatz (1) der anschließende Wei-

chenbereich. Der Zug könnte mit zu hoher Geschwindigkeit am Bahnsteig abfahren bzw. folgende abzweigende Weichen befahren. Durch die neue Regel wird dies verhindert.

Abschnitt 31 Absatz (1) c) gibt vor, dass an Ausfahrtsignalen der Fahrdienstleiter der Abfahrt mit Kennlicht zustimmen darf, wenn ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges die Stellung des folgenden Hauptsignals anzeigt. Nach Halt eines Reisezuges am gewöhnlichen Halteplatz Bahnsteig (408.0101A01) vor dem Kennlicht zeigendem Ausfahrtsignal endet nach Richtlinie 301 Abschnitt 5 Absatz (1) der anschließende Weichenbereich. Der Zug könnte mit zu hoher Geschwindigkeit am Bahnsteig abfahren bzw. folgende abzweigende Weichen befahren. Durch die neue Regel wird dies verhindert. Der Triebfahrzeugführer darf nach der Abfahrt nach der letzten Weiche im Fahrweg oder einer anderen im Fahrplan durch „¥“ gekennzeichneten Stelle auf die im Fahrplan zulässige Geschwindigkeit beschleunigen. Es muss dann sichergestellt sein, dass ein Vorsignal am Fahrweg des Zuges die Stellung des folgenden Hauptsignals anzeigt. Befindet sich kein Vorsignal am Fahrweg des Zuges darf die Zustimmung zur Abfahrt durch Kennlicht am Ausfahrtsignal nicht zugelassen werden. Die Zulassung der Zugfahrt kann nur mit Befehl 3 erfolgen.

408.1421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen

In der Inhaltsübersicht zu den Abschnitten 21 – 27 wurde „Bahnübergangsposten“ ergänzt, da dieser im Abschnitt 23 erwähnt ist.

In Abschnitt 71 wurde der Text redaktionell an die Inhalte der Richtlinie 456 mit Gültigkeit ab dem 11.12.2016 angepasst.

408.1431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen, Versuchszüge, Rettungszüge

In Abschnitt 21 Absatz (1) b) wurden fehlerhafte Bezüge korrigiert.

408.1435 – Außergewöhnliche Fahrzeuge, außergewöhnliche Züge, von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

In Abschnitt 21 zweiter Unterabsatz wurden außergewöhnliche Fahrzeuge mit den Gattungsbuchstaben DA, DAB oder DB um das Suffix „-E“ ergänzt. Dabei handelt es sich um Züge, die für den Einsatz von Doppelstockfahrzeugen mit dem Lichtraumprofil DE 3 zugelassen sind.

In Abschnitt 24 wurde die Übersicht der Regeln um die Suffixe „-E“ und „-W“ ergänzt.

408.1451 – Einfahrt in Stumpfgleise oder teilweise besetzte Gleise, Einfahrt begrenzen, Halteplatz im Befehl vorschreiben

In der Inhaltsübersicht wurden die Bezüge zu 408.0451 bei den Abschnitten 71 und 91 in der dritten Spalte aktualisiert.

In 408.1451 Abschnitt 51 Absatz d) wurde ein Druckfehler und damit ein falscher Bezug berichtigt. Aus 408.0301 Abschnitt 6 wurde 301.0301 Abschnitt 6.

In Abschnitt 71 wurde in der Abschnittsüberschrift und im ersten Satz der Bezug zu 408.0451 Abschnitt 3 Absatz (2) redaktionell den Änderungen in 408.0451 angepasst.

In Abschnitt 91 wurde in der Abschnittsüberschrift und im ersten Satz der Bezug zu 408.0451 Abschnitt 3 Absatz (3) a) redaktionell den Änderungen in 408.0451 angepasst.

408.1455 – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen

Die Abschnitte 11 und 12 sind neu und regeln das Verbot, beim Trainguard-200-RBC die Signale Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 zu bedienen, wenn sich im Fahrweg eine Weiche befindet, deren Überwachungseinrichtung eine Störung anzeigt. Details sind unmittelbar im Abschnitt 1 erläutert.

408.1463 – Fahren auf dem Gegengleis

In 408.1463 Abschnitt 81 Absatz (1) b) und Absatz (2) wurden zwei Fehlerkorrekturen durchgeführt.

408.1471- Gleise sperren

Nach den Regeln in 408.0471 kann das Gleis einer Abzweigstelle auch abschnittsweise gesperrt werden. Die geänderten Regeln für den Umfang der Sperrung und die Ausdehnung des Baugleises in Abschnitt 72 sind dieser Grundregel angepasst worden.

In Abschnitt 80 Absatz (2) wurde ein Druckfehler korrigiert. Es wurden die Beispielskizzen der Absätze c) und d) wieder aufgenommen.

408.1488 – Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

In Abschnitt 51 wurde die Aufzählung im letzten Anstrich korrigiert. Die Anschlussweiche ist nach der Bestätigung der Räumung des Streckengleises in Grundstellung zu bringen.

408.1611- Unregelmäßigkeiten an Signalen

408.1611 ist neu erstellt und in das betriebliche Regelwerk aufgenommen worden.

Die Grundsaltungen bei Stellwerken der Bauform SpDr L 30 lassen es zu, dass bei Vorsignalwiederholern auf Grund des fehlenden Nebenfadens in der Grünlampe die Signalstellung Vr 1 bzw. Vr 2 beim Reißen des Hauptfadens in Stellung „Halt erwarten“ zurückfällt, obwohl das zugehörige Vorsignal weiterhin die Stellung „Fahrt erwarten“ oder „Langsamfahrt erwarten“ zeigt. Die dann u. U. entstehende Signalfolge Vr 1 oder Vr 2 - Vr 0 - Hp 1 oder Hp 2 hat dazu geführt, dass Triebfahrzeugführer nach Erkennen der Signalstellung Vr 0 am Vorsignalwiederholer in Erwartung der nun folgenden Haltstellung des Hauptsignals eine Schnellbremsung eingeleitet haben, obwohl das Hauptsignal weiterhin einen Fahrtbegriff zeigte. Dies erfordert Regeln, die sicherstellen, dass Züge für die Dauer dieser Unregelmäßigkeit nicht wiederholt Schnellbremsungen einleiten. Da von dieser möglichen Signalfolge ausschließlich Stellwerke der Bauform SpDr L 30 betroffen sind, wurde entschieden, hierfür örtliche Regeln im Betriebsstellenbuch zu geben.

408.1633 – Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel nicht möglich

Die Änderung des Regeltextes in 408.1633 Abschnitt 22 wurde erforderlich, weil der Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige, hier die DB Station&Service AG, die Meldungen über Störungen der Dynamischen Schriftanzeiger (DSA) der betroffenen Betriebsstellen b. a. w. nur per Mail bekanntgeben und nicht direkt die Fahrdienstleiter informieren kann. Die Bekanntgabe gestörter DSA erfolgt täglich um 06.00 Uhr und um 18.00 Uhr auf dem Wege einer aus der Stationsleitstelle der DB Station&Service AG generierten E-Mail. Diese E-Mail enthält ein pdf-Dokument, welches neben der Kopfzeile mit der Bezeichnung der Meldung sowie Datum und Uhrzeit den nachfolgenden Spaltenaufbau aufweist:

1. Bezeichnung der betroffenen Betriebsstelle nach Ril 100
2. Name der betroffenen Betriebsstelle als Langbezeichnung
3. Standortzusatz (Gleisbezeichnung der gestörten DSA)

4. Status der betroffenen DSA (gestört)

Dabei werden gestörte DSA täglich jeweils um 06.00 Uhr und um 18.00 Uhr so lange gemeldet, bis über die Systeme die Funktion der betr. DSA wieder angezeigt wird. Entstörte DSA erscheinen ab dem Zeitpunkt der Entstörung nicht mehr in den Meldungen und gelten dann wieder als ordnungsgemäß funktionierend. Die Weiterleitung dieser auf Ebene der Regionalbereiche der DB Netz AG eingehenden Meldungen erfolgt automatisch in Form eines sog. Mailsystems aus den im „Deutsche Bahn AGs Adressbuch“ hinterlegten Adressdaten. In diesem System sind sternförmig die Mailadressen der Fahrdienstleiter mit LeiDis oder die Faxnummern der Fahrdienstleiter als Weiterleitungsregeln hinterlegt, so dass eine automatische Weiterleitung an die Fahrdienstleiter erfolgt, die dann ggf. Maßnahmen nach 408.0633 ergreifen. Wird bekannt, dass eine automatische Weiterleitung eingehender Meldungen von der DB Station&Service AG vorübergehend nicht möglich ist, wird auf der Ebene der Betriebszentralen der Eingang der Mails in dem elektronischen Briefkasten täglich um 06.00 Uhr und um 18.00 Uhr manuell überwacht und ggf. die betroffenen Fahrdienstleiter einzeln fernmündlich oder manuell durch Fax-Weiterleitung über die Störung der DSA verständigt. Die Prüfung und Anpassung der Weiterleitungsregeln erfolgt durch die Regionalbereiche der DB Netz AG.

Mit dieser Änderung wurde der Text der bislang gültigen Ausnahmegenehmigung Nr. 216 zu 408.11 in die 408.1633 Abschnitt 22 übernommen.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.11 - 16 - Züge fahren

Mit der Aktualisierung 3 zur Ril 408 - Fahrdienstvorschrift - werden folgende Ausnahmegenehmigungen ungültig:

- BM 2017-57 - Ausnahme 215 - ETCS VDE 8.1
- BM 2016-029 - Ausnahme 216 - Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel nicht möglich; meldende Stelle
- BM 2018-52 - Ausnahme 222 - Mittelbare Fahrwegprüfung

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.

Dirk Menne

(Leiter Betriebssteuerung)

i. A.

Heike Villioth-Ebert

(Fachautorin Richtlinie 408)

Gemäß Verteiler Ril 408.11 - 16

13.05.2016

Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.11 – 16, Aktualisierung 2, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung der Richtlinie 408.11 - 16 gilt ab 10.12.2017 Sie enthält folgende geänderte Module:

408.1100	408.1101A01	408.1351
408.1100Z02	408.1111	408.1471
408.1101	408.1221	

Erläuterungen**Allgemein**

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

408.1100 – Verzeichnis der Aktualisierungen

Das Verzeichnis der Aktualisierungen wurde angepasst.

408.1101 – Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben, Maßgebende Neigungen bekanntgebenIm Abschnitt 11 wurde der Absatz (4) neu eingefügt. Die neue Regel ist aus folgenden Gründen erforderlich:

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

Modul 408.1101A01 – Übersicht über die in das Betriebsstellenbuch, die Angaben für das Streckenbuch und die Beta aufzunehmenden RegelnZum Stichwort 408.0421 1 (4) – Überwachen der Bestätigung, dass der Bahnübergang gesichert ist wurde in Spalte 5 - zu beachtende Regeln - neu die Ril 412.2005 aufgenommen. In

...

der Ril 412.2005 sind Regeln enthalten, die bei einer ersatzweisen Sicherung des Bahnübergangs die Bahnübergangssicherungsmeldung für den Bahnübergangsposten verpflichtend vorschreiben. Die Regeln müssen für den Fahrdienstleiter im Betriebsstellenbuch zur Ril 408.0421 Abschnitt 1 Absatz (4) gegeben werden.

Modul 408.1111 – Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme am Zug; unterbrochene Arbeitszeit; Uhrzeitgleich

In Abschnitt 61 Absatz (1) 4. Unterabsatz wurde im letzten Satz das Wort „mit“ vor Betriebsstelle gestrichen und der Satz somit redaktionell richtig gestellt.

Modul 408.1221 – Zugmeldungen

Lesen Sie zur geänderten Regel im Abschnitt 41 die Erläuterungen zu Modul 408.0221 Abschnitt 3 Absatz (7).

Modul 408.1351 – Auf der freien Strecke Züge trennen oder Fahrzeuge abstellen

In Modul 408.1351 Abschnitt 21 Absatz (2) wurde die Vorgabe für das Sichern von Fahrzeugen bzw. Zugteilen auf der freien Strecke geändert. Der Halbsatz „für je angefangene 100 t Zuggewicht oder je angefangene vier Achsen ist eine Feststellbremse anzuziehen“ entfällt. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist für die Sicherung des abgetrennten Zugteils verantwortlich. Eine korrespondierende Regel wurde in Modul 408.3351 aufgenommen. Radvorleger und Hemmschuhe sind als Ersatz für die Sicherung weiterhin nicht zugelassen.

Abschnitt 51 Absatz (3) wurde redaktionell geändert. „Die erste und letzte Achse einer Fahrzeuggruppe sind durch verschließbare Radvorleger zu sichern;-...“. Die Formulierung wurde geändert weil die Ril 915, die VDV-Schrift 757 und die EBO den Begriff „sichern“ verwenden.

Modul 408.1471 – Gleise sperren

In Modul 408.1471 Abschnitt 21 wurde das Verbot des Sperrrens von Streckengleisen zwischen zwei Zugfolgestellen aufgenommen, wenn der zu sperrende Abschnitt durch mindestens ein Lichthauptsignal mit weiß-gelb-weiß-gelb-weißem Mastschild begrenzt wird. Die Regel stellt sicher, dass der Triebfahrzeugführer eines vor einem solchen Hauptsignal haltenden Zuges im Falle einer Nichterreichbarkeit des Fahrdienstleiters nach den Regeln in Modul 301.0002 Abschnitt 8 Absatz (1) b) nicht an dem Halt zeigenden Signal vorbei- und auf Sicht bis zum nächsten Hauptsignal weiterfährt. Im Falle einer Weiterfahrt in ein dahinter gesperrtes Gleis bzw. aus einem gesperrten Gleis könnte dies zu einer Gefährdung führen, da für solche Fahrten zusätzliche betriebliche Regeln zu beachten sind, die über die reine Zugfolgesicherung hinaus gelten.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.11 - 19 - Züge fahren und Rangieren

./.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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

Gemäß Verteiler Ril 408.11 - 16

408.1100Z01 gültig ab: 11.12.2016

06.10.2015

Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.11 – 16, Aktualisierung 1, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung der Richtlinie 408.11 - 16 gilt ab 11.12.2016 Sie enthält folgende geänderte bzw. neue Module:

408.1100Z01	408.1351	408.1541
408.1101	408.1431	408.1571
408.1101A01	408.1451	408.1572 (neu)
408.1111	408.1455 (neu)	408.1633 (neu)
408.1221	408.1471	408.1641
408.1231	408.1481	408.1651 (neu)
408.1321 (neu)	408.1487	408.1653 (neu)
408.1331	408.1488	
408.1341	408.1491	

Erläuterungen**Allgemein**

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

Modul 408.1101 - Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben, Maßgebende Neigungen bekanntgeben

Aufgrund eines Auskunftsersuchens des Eisenbahn-Bundesamtes wurde ein sicherheitsrelevanter Widerspruch bei der Bekanntgabe von maßgebenden Neigungen offenbar:

Zur Aufhebung des Widerspruchs mussten zunächst Regelungen in der Richtlinie 457.0401 modifiziert und präzisiert werden.

...

Für das Rangieren gibt Ril 457.0401 bisher eine Mittelwertermittlung vor, die in besonderen Fällen einen zu geringen Neigungswert ausweist.

Mit dem angepassten Modul 408.1101 wurden Redundanzen beseitigt und die Vorgabe zur Ermittlung eindeutig gestaltet. Hierzu wurden die Regeln zur Ermittlung maßgebender Neigungen nach Ril 457.0401 geändert, und entsprechende Regeln in den Modulen 408.1101 und 408.5801 aufgenommen.

Da in der Ril 457.0401 konkrete Vorgaben für das Ermitteln der maßgebenden Neigungswerte gegeben werden, ist eine Wiederholung in den Modulen 408.1101 und 408.5801 nicht mehr erforderlich. In diesen Modulen wird jetzt präzisiert, dass die nach den Regeln der Ril 457.0401 ermittelten Werte für das Rangieren und Abstellen von Fahrzeugen zu verwenden sind. Wenn die Werte für die durchgehenden Hauptgleise nicht vorliegen, weil z.B. planmäßig nicht rangiert wird, sind die maßgebenden Neigungswerte den Gleisvermarkungsplänen zu entnehmen. Auch hier gilt: Der betragsmäßig größte Werte (ohne Vorzeichen) ist den Gleisvermarkungsplänen zu entnehmen und in den örtlichen Zusätzen mit dem aus dem Vorzeichen abzuleitenden Hinweis „fällt“ bzw. „steigt“ und der Richtungsangabe bekanntzugeben.

Die Module 408.1351 und 408.1481 verweisen auf die Regelungen in Modul 408.1101, da für die Regeln in den beiden Modulen Angaben der maßgebenden Neigungen erforderlich werden. Damit ist jetzt klargestellt, wie diese Neigungswerte zu ermitteln sind.

Die Regeln in 408.3431 präzisieren ebenfalls, welche Neigungswerte für das dynamische Bremsen zu verwenden sind.

Die oben beschriebenen Änderungen wurden vorab mit Ausnahme 202 zu Richtlinie 408.11 - 16 bekanntgegeben. Ausnahme 202 wird somit mit Inkrafttreten der vorliegenden Aktualisierung ungültig.

Modul 408.1101A01 – Übersicht über die in das Betriebsstellenbuch, die Angaben für das Streckenbuch und die Betra aufzunehmenden Regeln

In der Übersicht wurden mehrere Fehler berichtigt. Außerdem wurden Stichwörter neu aufgenommen, die sich aus den hier erläuterten Änderungen bzw. den übernommenen Ausnahmen ergeben.

Modul 408.1111 – Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme am Zug; Uhrzeitvergleich

Modul 408.0111 Abschnitt 7 gibt erweiterte Regeln für das Melden des Beginns und Endes der unterbrochenen Arbeitszeit. Die Regeln geben vor, dass der Beginn und das Ende der unterbrochenen Arbeitszeit einer im Betriebsstellenbuch genannten Kontaktstelle zu melden sind. Welche Betriebsstelle als Kontaktstelle geeignet ist muss beim Erstellen der Betriebsstellenbücher durch den örtlichen Planer oder den zuständigen Bezirksleiter Betrieb entschieden werden. Der neue Abschnitt 61 legt hierzu die Kriterien fest.

Modul 408.1221 Zugmeldungen

Die Regeln im Abschnitt 41 b) wurden durch den bisher fehlenden festen Wortlaut für die Meldung der tatsächlichen Ab- oder Durchfahrzeit ergänzt.

Modul 408.1231 Fahrweg prüfen

Nach den Regeln im Modul 408.0231 Abschnitt 3 Absatz 11 können für Zugfahrten, deren Zugartungsbezeichnung durch „-G“ ergänzt ist, im Betriebsstellenbuch für bestimmte Gleise zusätzliche oder abweichende Regeln gegeben sein. Siehe hierzu die Erläuterungen zu den neuen Regeln im Modul 408.0231 Abschnitt 3 Absatz 11. Für den Ersteller des Betriebsstellenbuches sind im Modul 408.1231 Abschnitt 91 Regeln gegeben.

Modul 408.1321 - Zug vorbereiten, manuelle ETCS-Levelwahl

Modul 2321 Abschnitt 3 regelt für führende Fahrzeuge, die mit ETCS ausgerüstet sind, Folgendes: Der Triebfahrzeugführer muss in der Regel Level NTC PZB/LZB wählen; Abweichungen sind im Streckenbuch gegeben. Eine manuelle Wahl des ETCS-Level 2 ist nur auf Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale und den daran angrenzenden Betriebsstellen erforderlich. Daher wird die manuelle Wahl des ETCS-Level 2 im Streckenbuch bekannt gegeben. Die Angaben für das Streckenbuch, an welchen Signalen und für welche Strecken der Triebfahrzeugführer manuell ETCS-Level 2 wählen muss, kann nur der Infrastrukturbetreiber geben. Das neue Modul 408.1321 regelt, welche Angaben der Infrastrukturbetreiber geben muss. Dies sind die Betriebsstellen, die Signale, die Richtung sowie die Rufnummern. Die Rufnummern entnimmt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem ETCS-Übersichtsplan. Die im ETCS-Übersichtsplan angegebenen Bezeichnungen der Rufnummern stimmen nicht mit den Bezeichnungen im ETCS-Fahrzeuggerät überein. Deshalb gibt Modul 408.1321 vor, wie das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Bezeichnungen der Rufnummern anwendergerecht für das Streckenbuch übersetzen muss. Die Regeln berücksichtigen dabei auch, dass die Eingabemasken im Fahrzeug in 2 unterschiedlichen Varianten existieren, nämlich mit 3 bzw. 4 Eingabefeldern.

Die oben beschriebenen Änderungen wurden vorab mit Ausnahme 201 zu Richtlinie 408.11 - 16 bekanntgegeben. Ausnahme 201 wird somit mit Inkrafttreten der vorliegenden Aktualisierung ungültig.

Modul 408.1331 - Ergänzende Regeln zur Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

In der Inhaltsübersicht wurden zu Modul 408.0331 und 408.2331 die Bezüge richtiggestellt.

Modul 408.1341 – Fahrt des Zuges

In das Modul wurden die Abschnitte 11 und 12 neu aufgenommen, um das Abgeben von Zugvollständigkeitsmeldungen bei 42-Hz-Gleisstromkreisen neu zu regeln. Abschnitt 11 regelt, dass der Triebfahrzeugführer eine Zugvollständigkeitsmeldung auch während der Fahrt geben darf. Dem Triebfahrzeugführer sind dazu im Streckenbuch markante Punkte zu nennen. Die zugelassenen markanten Punkte sind vorgegeben - analog zu Modul 408.1451 Abschnitt 91. Abschnitt 12 gibt das Muster für die Einträge im Streckenbuch vor.

Modul 408.1351 - Auf der freien Strecke Züge trennen oder Fahrzeuge abstellen

In Abschnitt 21 Absatz 1 wurde ergänzt, dass der zutreffende Wert der maßgebenden Neigung nach Modul 408.1101 Abschnitt 21 verwendet werden muss.

Modul 408.1431 – Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen, Versuchszüge, Rettungszüge

Nachrichtlich weisen wir auf Folgendes hin: In der Überschrift zu den Erläuterungen zu Modul 408.1431 wurde in der Neuherausgabe, gültig ab 13.12.2015 fälschlicherweise noch der Begriff „Sonderzüge“ verwendet.

In Abschnitt 1 wurde in der Inhaltsübersicht in der letzten Zeile der Tabelle der Bezug zu Modul 408.0431 um die Angabe des Abschnittes und Absatzes ergänzt [„2 (2)“] sowie der Bezug zu Modul 408.2431 2 (2) neu aufgenommen.

In Abschnitt 21 Absatz 1 b) erster Anstrich wurde der fehlerhafte Verweis auf Modul 408.0481 Abschnitt 11 korrigiert nach Modul 408.0481 Abschnitt 10.

Modul 408.1451 – Einfahrt in Stumpfgleise oder teilweise besetzte Gleise, Einfahrweg begrenzen, Halteplatz im Befehl vorschreiben

In Abschnitt 1 (Inhaltsübersicht) wurde zu den Abschnitten 31 – 35 die Inhaltsangabe ergänzt.

In Abschnitt 31 wurde in der Aufzählung der Fälle, für die Regeln erforderlich sind, im 1. bis 3. Anstrich jeweils ein Verweis auf Abschnitt 35 ergänzt. Dafür ist der bisher im 4. Anstrich geregelte Fall „Ersatz Befehl 12 oder 14 durch Signal Zs 7 (Abschnitt 35)“ als eigener Anstrich entfallen, da die Regeln in Abschnitt 35 nur in einem Fall des 1. bis 3. Anstriches anzuwenden sind.

In Abschnitt 33 wurden in der ersten Zeile zur redaktionellen Klarstellung die Worte „für die Einfahrt“ ergänzt.

Modul 408.1455 (neu) – Zugfahrten mit besonderem Auftrag zulassen

Nach Modul 408.0455 2 (5) muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10 beauftragen, ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen, bevor er die Vorbeifahrt an einem Grenzsinal mit Befehl 2 zulässt. Wenn der Zug hierbei aus einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale heraus vor einem Grenzsinal hält und zwischen der rückgelegenen Zugmeldestelle und dem Grenzsinal keine Blockteilung besteht, könnte der Levelwechsel zu einer Verletzung des Flankenschutzes auf der rückgelegenen Zugmeldestelle führen. Der Fahrdienstleiter muss in diesem Fall sicherstellen, dass der haltende Zug keinen Flankenschutz für eine andere, rückgelegene Fahrstraße bietet und darf Zuglenkung mit Lenkplan an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet haben. Diese Situation liegt selten vor, weil in der Mehrzahl der Fälle eine Blockteilung vorhanden ist oder vor dem Grenzsinal ein weiteres Hauptsignal vorhanden ist. Es ist deshalb sinnvoll, die Regeln bei Bedarf im Betriebsstellenbuch vorzugeben.

Modul 408.1471 – Gleise sperren

In Abschnitt 22 sind die Regeln zum Sperren von Gleisen zwischen Zugfolgestellen für anzeigegeführte Züge an eine Besonderheit bei ETCS angepasst worden: Bei ETCS-Level 2 darf der Fahrdienstleiter eine Zugfahrt mit besonderem Auftrag zwischen dem zurückliegenden Hauptsignal bzw. der mit Signal Ne 14 gekennzeichneten virtuellen Blockstelle und dem Blockkennzeichen vor dem Beginn des Sperrabschnittes erst zulassen, wenn die Sperrung des Zugfolgeabschnittes für anzeigegeführte Züge aufgehoben ist. Dies ist erforderlich, weil die Möglichkeit besteht, dass ein in ETCS-Betriebsart SR fahrender Zug bis zum Erreichen des Blockkennzeichens am Anfang des gesperrten Zugfolgeabschnittes nicht wieder in die ETCS-Betriebsart FS oder OS gewechselt ist. In SR stellt das Blockkennzeichen aber kein Haltbegriff für den Zug dar. Dies gilt auch für Befehle nach Modul 408.0653 Abschnitt 1, bei denen es u. a. auch zu einer Weiterfahrt in ETCS-Betriebsart IS kommen kann. Die Fälle nach Modul 408.0653 Abschnitt 1 sind zwar zum Teil durch den ersten Anstrich abgedeckt bzw. führen u. a. zu einer Zugfahrt mit Fahrtstellung eines Signals, sind aber aus Gründen der Einfachheit und Einheitlichkeit in Relation zum seltenen kombinierten Vorkommen einer gestörten ETCS-Fahrzeugeinrichtung und einer Sperrung eines Zugfolgeabschnittes für anzeigegeführte Züge hier nicht differenziert aufgenommen.

In Abschnitt 28 wurde ein Schreibfehler korrigiert.

Die bisherigen Abschnitte 61 bis 64 wurden inhaltsgleich in ein neues Modul 408.5851 überführt.

Die neuen Regeln in den Abschnitten 61 und 62 beinhalten die Regeln für das Abriegeln gesperrter Gleise bei EZMG-Stellwerken. Bis zur Neuherausgabe der Ril 408.01 - 06, gültig ab 13.12.2015, waren die Regeln in Modul 408.0902 gegeben. Mit der Neuherausgabe werden

abweichende bzw. ergänzende Regeln für EZMG-Stellwerke in die Ril 408.11 - 16 gegeben. Die abweichenden Regeln für das Abriegeln von gesperrten Gleisen wurden bei der Neuherausgabe nicht in die Ril 408.11 - 16 übernommen. Dieser Fehler wird mit der Aufnahme der abweichenden Regeln für das Abriegeln gesperrter Gleise bei EZMG-Stellwerken in das Modul 408.1471 korrigiert.

Modul 408.1481 – Sperren von Gleisen und Sperrfahrten durchführen

In Abschnitt 31 Absatz 1 wurde ergänzt, dass der zutreffende Wert der maßgebenden Neigung nach Modul 408.1101 Abschnitt 21 verwendet werden muss.

Modul 408.1487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen

Es wurden die Abschnitte 61 und 62 ergänzt, in denen zugelassen wird, dass die Strecke von der angrenzenden Zugmeldestelle bis zur Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke oder einzelne Abschnitte zur Durchführung von Arbeiten auch dann gesperrt werden dürfen, wenn Fahrzeuge auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke halten oder dort abgestellt sind. Dies eröffnet die Möglichkeit, im Rahmen entsprechender Regelungen in der Beta, auch dann Arbeiten in gesperrten Gleisen durchzuführen, wenn z. B. während der unterbrochenen Arbeitszeit Fahrzeuge am Ende der Stichstrecke abgestellt sind. In diesen Fällen ist das Verfahren der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke immer anzuordnen, so dass der Triebfahrzeugführer, nach Aufhebung der unterbrochenen Arbeitszeit ggf. über die noch bestehende Gleissperrung benachrichtigt werden kann. In allen anderen Fällen, wenn z. B. kurzzeitige Gleissperrungen während des Halts von Fahrzeugen auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke notwendig werden, sehen die Regeln eine Anordnung des Verfahrens der Zustimmung zur Abfahrt auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke vor.

Zur Absicherung der auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke haltenden oder dort abgestellten Fahrzeuge gegen Sperrfahrten, ist in der Beta anzuordnen, vor diesen Fahrzeugen für die Dauer der Gleissperrungen Wärterhaltscheiben aufzustellen.

Modul 408.1488 – Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt oder umgekehrt

In der Inhaltsübersicht wurde für die Abschnitte 51 - 52 der Verweis auf Modul 408.2488 Abschnitt 2 Absatz (1) ergänzt.

In Abschnitt 52 wurde ergänzt, dass die für den Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt, die in eine Anschlussstelle fährt, neben Regeln im Betriebsstellenbuch auch Regeln in den Angaben für das Streckenbuch zu geben sind.

Modul 408.1491 – Höhengleiche Übergänge für Reisende sichern

In Abschnitt 21 wurde im ersten Unterabsatz die mit Anstrichen versehene Aufzählung in eine Aufzählung mit den Ziffern 1. bis 3. geändert und damit ein Schreibfehler korrigiert.

Modul 408.1541 – Eis, Wind und Sturm

Die Abschnitte 51 - 53 „Windwarnung“ sind aufgehoben. Die Regeln werden neu inhaltsgleich in Ril 484.1035 gegeben.

Modul 408.1571 – Einlassen von Hilfsfahrzeugen, wo Störungen an der Gleisfreimeldeanlage auftreten können

In den einzelnen Abschnitten wurde die Absatznummerierung so geändert, dass sie in einem neuen Abschnitt jeweils wieder bei (1) beginnt.

Modul 408.1572 (neu) – Zug zurücksetzen

Bei der Ausrüstung von Strecken mit ETCS kann es vorkommen, dass ein Streckenabschnitt einer zweigleisigen Strecke nur im Regelgleis mit ETCS ausgerüstet ist. Auf einem solchen Streckenabschnitt müssen beim Zurücksetzen von Zügen und bei der Durchführung von Sperrfahrten, die nur bis zu einem Punkt der freien Strecke fahren und von dort zurückkehren, besondere Regeln beachtet werden. Die Regel, dass der Triebfahrzeugführer beim Zurücksetzen auf diesem Streckenabschnitt im ETCS-Level NTC PZB/LZB fahren muss, muss im Betriebsstellenbuch gegeben werden. Die mit Befehl 10 angeordnete ETCS-Levelwahl NTC PZB/LZB soll verhindern, dass der Zug beim Zurücksetzen nach Level 2 kommandiert wird und beim Zurücksetzen als geschobene Fahrt Führungsgrößen angezeigt werden, die um den Betrag der geschobenen Zuglänge falsch sind. Bei einem Wechsel nach ETCS-Betriebsart FS bestünde außerdem die Möglichkeit, dass sich der geschoben zurücksetzende Zug selbst zwangsbremsen würde.

Modul 408.1633 – Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel nicht möglich (neues Modul)

Das neue Modul 408.1633 beinhaltet Regeln für den Ersteller des Betriebsstellenbuches wenn die Reisendeninformation bei außerplanmäßigem Gleiswechsel nicht möglich ist. Aus den korrespondierenden Regeln in Richtlinie 513 ergibt sich für den Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige die Verpflichtung, der DB Netz AG diejenigen Haltepunkte oder Bahnhöfe zu benennen, für die bei Nichtverfügbarkeit der dynamischen Schriftanzeiger (DSA) betriebliche Maßnahmen zu treffen sind, die geeignet sind, Reisende zu schützen, denen der Gleiswechsel erst bei Annäherung des Zuges an den abweichend gewählten Bahnsteig bekannt wird. Der Fokus der Betrachtung liegt hier auf dem Verhalten der Reisenden bei Annäherung des Zuges an die Bahnsteigkante des vom veröffentlichten Fahrplan abweichenden Gleises. Im Rahmen einer Gefährdungsanalyse wurden dabei typische Betriebsstellen ausgewählt, deren Beschaffenheit in Abschnitt 21 Absatz (1) aufgezählt und in einer beispielhaften Abbildung dargestellt sind. Neben der Bezeichnung der betroffenen Betriebsstellen müssen den Fahrdienstleitern im Betriebsstellenbuch auch Beginn und Ende für das Anordnen des Fahrens auf Sicht als Maßnahme zum Schutz der Reisenden benannt werden. Der Beginn muss hierbei stets der Bahnsteiganfang sein und das Ende darf frühestens am Ende des betroffenen Bahnsteigs oder an einem markanten Punkt dahinter liegen. Des Weiteren ist mit dem Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige vereinbart, dass die Meldung über die Nichtverfügbarkeit der DSA und auch die Wiederherstellung ihrer ordnungsgemäßen Funktion an den Fahrdienstleiter zu melden ist. Hierbei legt der Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige eine Stelle, vornehmlich die 3-S-Zentrale, fest, die diese Meldungen so zeitnah wie möglich abgibt.

Modul 408.1641 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

Die Abschnitte 61 – 64 sind entfallen. Regeln für Störungen der Windmeldeanlagen sind neu in Modul 484.1035 gegeben.

Modul 408.1651 – PZB-Zwangsbremung (neues Modul)

Züge dürfen auf einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale verkehren, wenn ihr führendes Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist. Um zu verhindern, dass Züge mit einem führenden Fahrzeug ohne ETCS auf eine Strecke mit ETCS-Level 2 einfahren, ist am Zufahrtsicherungssignal und zusätzlich am Anfang der Strecke mindestens ein 2000 Hz-Gleismagnet verlegt. Dieser leitet eine PZB-Zwangsbremung ein, wenn das führende Fahrzeug, das mit ETCS-Level 2 ausgerüstet ist, noch nicht nach ETCS-Level 2 gewechselt ist bzw. wenn das führende Fahrzeug nur mit PZB, nicht aber mit ETCS ausgerüstet ist. Da diese Gleismagnete nur am Beginn einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale vorhanden sind, sind die Regeln im Be-

triebsstellenbuch bzw. für die Triebfahrzeugführer im Streckenbuch zu geben. Wenn die PZB-Zwangsbremung am Anfang einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale eingetreten ist, muss der Triebfahrzeugführer nach den Regeln in Modul 408.2531 Absatz (1) sofort nach dem Anhalten den Fahrdienstleiter verständigen. Beide müssen gemeinsam feststellen, dass die PZB-Zwangsbremung am Anfang einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale eingetreten ist. Wenn das führende Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, darf es in die Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale einfahren. Es gelten die Regeln in Modul 408.0653 Abschnitt (4) und Modul 408.2653 Abschnitt 3. Wenn das führende Fahrzeug nicht mit ETCS ausgerüstet ist, muss der Zug zurücksetzen und über eine Strecke mit PZB/LZB fahren. Im Betriebsstellenbuch sind die Regeln sowohl für eine PZB-Zwangsbremung am Zufahrtsicherungssignal als auch für eine PZB-Zwangsbremung durch den ständig wirksamen 2000 Hz-Gleismagneten am Anfang einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale zu geben.

Die Regeln gemäß Abschnitt 23 sind im Streckenbuch zu geben. Sie sind erforderlich, weil der Triebfahrzeugführer bei einer PZB-Zwangsbremung auf der freien Strecke, die nicht an einem Haupt- oder Sperrsignal eingeleitet wurde, in anderen Situationen weiterfahren darf, wenn er den Fahrdienstleiter nicht erreicht [Modul 408.2651 Abschnitt 3 Absatz (2) a)]. Am Anfang einer Strecke mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale sind ständig wirksame 2000 Hz-Gleismagnete verlegt. Dieser Gleismagnet befindet sich hinter dem Zufahrtsicherungssignal bzw. kann auch auf der freien Strecke verlegt sein. Ein Zug mit führendem Fahrzeug ohne ETCS-Ausrüstung darf nicht in eine Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale einfahren. Deshalb muss bei einer PZB-Zwangsbremung an diesem Gleismagneten geklärt werden, ob das führende Fahrzeug des Zuges mit ETCS ausgerüstet ist. Wenn das führende Fahrzeug mit ETCS ausgerüstet ist, gelten die Regeln in Modul 408.0653. Wenn das führende Fahrzeug keine ETCS Ausrüstung hat, muss der Zug zurücksetzen. Eine Weiterfahrt ohne vorherige Verständigung zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter ist nicht zulässig.

Modul 408.1653 (neu) – Unregelmäßigkeiten an der Zugbeeinflussung - ETCS

Nach Modul 408.0653 Abschnitt 3 Absatz (1) muss der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer mit Befehl 10 beauftragen, ETCS-Level NTC PZB/LZB zu wählen, wenn ein Zug vor einem Grenzsinal am Ende einer ETCS-Strecke hält, weil der automatische Levelwechsel nach NTC PZB/LZB nicht stattgefunden hat. Wenn der Zug hierbei aus einer Strecke mit ETCS Level 2 ohne Hauptsignale heraus vor einem Grenzsinal hält und zwischen der rückgelegenen Zugmeldestelle und dem Grenzsinal keine Blockteilung besteht, könnte der Levelwechsel zu einer Verletzung des Flankenschutzes auf der rückgelegenen Zugmeldestelle führen. Der Fahrdienstleiter muss in diesem Fall sicherstellen, dass der haltende Zug keinen Flankenschutz für eine andere, rückgelegene Fahrstraße bietet und darf Zuglenkung mit Lenkplan an den betroffenen Signalen nicht eingeschaltet haben. Diese Situation liegt selten vor, weil in der Mehrzahl der Fälle eine Blockteilung vorhanden ist oder vor dem Grenzsinal ein weiteres Hauptsignal vorhanden ist. Es ist deshalb sinnvoll, die Regeln bei Bedarf im Betriebsstellenbuch vorzugeben.

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.11 - 19 - Züge fahren und Rangieren

Mit der Aktualisierung 1 zur Ril 408.11 - 19 werden folgende Ausnahmegenehmigungen ungültig:

1. Ausnahme 201 zu Richtlinie 408.11 - 16 (u.a.) - Geänderte und ergänzende Regeln ETCS
2. Ausnahme 202 zu Richtlinie 408.11 - 16 (u.a.) - Maßgebende Neigungen bekanntgeben

3. Ausnahme 203 zu Richtlinie 408.11 - 16 - Fahrzeuge mit unzureichender Belegung von 42 Hz-Gleisstromkreisen.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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

Gemäß Verteiler Ril 408.11 - 16

20.10.2014

Neuherausgabe Richtlinie 408; hier: Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift -, Modulgruppen 408.11 – 16, Erläuterungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die neue Richtlinie 408.11 - 16 gilt ab 13.12.2015. Sie enthält folgende Module:

408.1100	408.1251	408.1431V01	408.1492
408.1101	408.1301	408.1435	408.1501
408.1101A01	408.1331	408.1441	408.1541
408.1111	408.1341	408.1445	408.1551
408.1203	408.1351	408.1451	408.1571
408.1211	408.1401	408.1453	408.1581
408.1221	408.1402	408.1462	408.1601
408.1231	408.1403	408.1463	408.1625
408.1232	408.1411	408.1471	408.1632
408.1233	408.1421	408.1481	408.1641
408.1241	408.1421V01	408.1487	408.1691
408.1243	408.1423	408.1488	
408.1244	408.1431	408.1491	

Geltung

Die neue Richtlinie 408, Modulgruppen 408.11 - 16 gilt ab 13.12.2015. Sie gilt für örtliche Planer des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die Betriebsstellenbücher für ihre eigenen Mitarbeiter erstellen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen Daten für das Streckenbuch bereitstellen müssen.

...

Übergang der Gültigkeit

Die Richtlinie 408.11 - 19 B 9 wird mit Ablauf des 12.12.2015 ungültig und ist wegzulegen. Die bisherigen Regeln gehen in die neuen Richtlinien 408.11 - 16, 408.31 - 37 und 408.58.

Erläuterungen

Nummerierung der Module

Die bisherigen Module der Modulgruppe 408.11 - 19 waren abschnitts- bzw. absatzgenau bezeichnet. So gab es z. B. zum Modul 408.0451 die Module „408.1451 Abschnitt 2 a“ und „408.1451 Abschnitt 2 b“. Da diese so bezeichneten Module ebenfalls eine innere Gliederung in Abschnitte und Absätze aufwiesen, war es schwer, diese zu zitieren. Die neuen Module der Modulgruppe 408.11 - 16 sind deshalb lediglich mit 4stelligen Modulnummern bezeichnet. So gibt es z. B. zum Modul 408.0451 nur ein einziges Modul 408.1451. Eine Übersicht am Anfang jedes Moduls stellt dann den genauen Bezug zu den Ausgangsmodulen her. Pro Bezugsstelle beginnen die Abschnitte innerhalb eines Moduls mit einer neuen Zehnerstelle. Zwischen Zehnerstellen können Lücken gelassen sein, um künftige Erweiterungen ohne Änderung der vorher vorhandenen Gliederung einfügen zu können. So gibt es z. B. im neuen Modul 408.1451 die Abschnitte 11, 31 - 34, 51 - 52, 71 und 91.

Modul 408.1100 – Übersicht der Aktualisierungen, Modulgruppen

Neu: Modul 408.1100, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	Vorspannseiten

Modul 408.1101 – Zusätzliche oder abweichende Regeln aufstellen und bekanntgeben, Maßgebende Neigungen

Neu: Modul 408.1101, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
11 - 13	neu
14	408.1101 Abschnitt 2 1 (3)
21	408.1102 Abschnitt 2

Die Vorgaben zum Erstellen zusätzlicher und abweichender Regeln sind aufgrund der TSI-gerechte Trennung der Regeln der Ril 408.01-09 neu erstellt worden. Die hierzu notwendigen generellen Regeln sind als Abschnitte 11 - 13 aufgenommen worden. Weiterführende Vorgaben zum Erstellen des Betriebsstellenbuches und der Angaben für das Streckenbuch enthalten die Richtlinien 412.0110 und 412.0121. Die Vorgabe zum Abstimmen der Regeln konnte unmittelbar als Abschnitt 14 übernommen werden.

Anhang 408.1101A01 – Übersicht über die in das Betriebsstellenbuch, die Angaben für das Streckenbuch und die Beta aufzunehmenden Regeln

Neu: Anhang 408.1101A01, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.

Neu: Anhang 408.1101A01, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamter Anhang	neu

Modul 408.1111 – Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme am Zug; Uhrzeitvergleich

Neu: Modul 408.1101, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
51 - 52	408.1111 Abschnitt 6 Absatz 2
71 - 72	408.1111 Abschnitt 9

Modul 408.1203 – Vorgänge, Aufträge oder Meldungen nachweisen

Neu: Modul 408.1203, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
11 - 12	408.1203 Abschnitt 2b Nr.1
21 - 24	408.1203 Abschnitt 2 b Nr. 2
31 - 32	408.1203 Abschnitt 2 b Nr. 3
41 - 42	408.1203 Abschnitt 2 b Nr. 4
51 - 53	408.1203 Abschnitt 3 b
61	408.1203 Abschnitt 4

Modul 408.1211 – Fahrplan für Zugmeldestellen aufstellen

Neu: Modul 408.1211, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.1211 Abschnitt 1

Die Zuggattung TALGO und LTALGO wurde gestrichen, da diese Zuggattung nicht mehr verwendet wird.

Modul 408.1221 – Zugmeldungen

Neu: Modul 408.1xxx, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
11 - 12	408.1221 Abschnitt 1 Absatz 7 b
21 - 22	408.1221 Abschnitt 3 Absatz 3 b
31 - 33	408.1221 Abschnitt 3 Absatz 5

Modul 408.1231 – Fahrweg prüfen

Neu: Modul 408.1231, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
11 - 12	408.1231 Abschnitt 1 b
21 - 22	408.1231 Abschnitt 2 Absatz 1 a
31 - 32	408.1231 Abschnitt 3 Absatz 1 b

Neu: Modul 408.1231, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
41 - 42	408.1231 Abschnitt 3 Absatz 7
51 - 52	408.1231 Abschnitt 3 Absatz 8 a

Modul 408.1232 – Fahrweg sichern

Neu: Modul 408.1232, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.1232 Abschnitt 4 b

Modul 408.1233 – Fahrweg prüfen und sichern – Mitarbeiter, Melden, Nachweis -

Neu: Modul 408.1233 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul 408.xxxx, Abschnitt, Absatz usw.
11	408.1233 Abschnitt 1 Absatz 2 a, -
21	408.1233 Abschnitt 3 Absatz 2 c, 1
22	408.1233 Abschnitt 3 Absatz 2 c, 2
31	408.1233 Abschnitt 4 Absatz 2, 1
32	408.1233 Abschnitt 4 Absatz 2, 2

Modul 408.1241 – Räumungsprüfung - Allgemeines

Neu: Modul 408.1241 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul 408.xxxx, Abschnitt, Absatz usw.
11	408.1241 Abschnitt 3, 1
12	408.1241 Abschnitt 3, 2
13	408.1241 Abschnitt 3, 3
21	408.1241 Abschnitt 4, 1
22	408.1241 Abschnitt 4, 2
23	408.1241 Abschnitt 4, 3
24	408.1241 Abschnitt 4, 4
25	408.1241 Abschnitt 4, 5
31	408.1241 Abschnitt 5, 1
32	408.1241 Abschnitt 5, 2

Modul 408.1243 – Räumungsprüfung – Strecken mit nichtselbsttätigem Streckenblock

Neu: Modul 408.1243 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul 408.xxxx, Abschnitt, Absatz usw.
---	--

Neu: Modul 408.1243 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul 408.xxxx, Abschnitt, Absatz usw.
11	408.1243 Abschnitt 5 Absatz 7 1
12	408.1243 Abschnitt 5 Absatz 7 2
13	408.1243 Abschnitt 5 Absatz 7 3

Modul 408.1244 – Räumungsprüfung – Strecken mit selbsttätigem Streckenblock

Neu: Modul 408.1244 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul 408.xxxx, Abschnitt, Absatz usw.
11	408.1244 Abschnitt 1, 1
12	408.1244 Abschnitt 1, 2
21	408.1244 Abschnitt 3 Absatz 2, 1
22	408.1244 Abschnitt 3 Absatz 2, 2
31	408.1244 Abschnitt 4 Absatz 1, 1
32	408.1244 Abschnitt 4 Absatz 1, 2
33	408.1244 Abschnitt 4 Absatz 1, 3
41	408.1244 Abschnitt 4 Absatz 5 b, 1
42	408.1244 Abschnitt 4 Absatz 5 b, 2
43	408.1244 Abschnitt 4 Absatz 5 b, 3
44	408.1244 Abschnitt 4 Absatz 5 b, 4
51	408.1244 Abschnitt 5 Absatz 7, 1
52	408.1244 Abschnitt 5 Absatz 7, 2
53	408.1244 Abschnitt 5 Absatz 7, 3
54	408.1244 Abschnitt 5 Absatz 7, 4
55	408.1244 Abschnitt 5 Absatz 7, 5
61	408.1244 Abschnitt 6 Absatz 1 c, 1
62	408.1244 Abschnitt 6 Absatz 1 c, 2

Modul 408.1251 – Hauptsignale bedienen

Neu: Modul 408.1251 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul 408.xxxx, Abschnitt, Absatz usw.
11	408.1251 Abschnitt 2 Absatz 5, 1
12	408.1251 Abschnitt 2 Absatz 5, 2
21	408.1251 Abschnitt 3 Absatz 1 a, 1

Neu: Modul 408.1251 Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul 408.xxxx, Abschnitt, Absatz usw.
22	408.1251 Abschnitt 3 Absatz 1 a, 2
31	408.1251 Abschnitt 7, 1
32	408.1251 Abschnitt 7, 2
33	408.1251 Abschnitt 7, 3
34	408.1251 Abschnitt 7, 4
35	408.1251 Abschnitt 7, 5
36	408.1251 Abschnitt 7, 6
37	408.1251 Abschnitt 7, 7

Modul 408.1301 – Fahren ohne streckenkundigen Mitarbeiter untersagen, auf Nebenbahnen höhere Geschwindigkeiten zulassen

Neu: Modul 408.1301, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21 a)-c) und 22	408.1301 Abschnitt 5 Absatz 2 a
21 d)-g)	neu
51 - 52	408.1301 Abschnitt 5 Absatz 2 b

Die zusätzlichen Strecken nach 21 d)-g) auf denen das Fahren ohne Streckenkenntnis zu untersagen ist, wurden aus Ril 492.0755 (Vdv-Schrift 755) Abschnitt 6.2 inhaltsgleich übernommen.

Modul 408.1331 – Ergänzende Regeln zur Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof

Neu: Modul 408.1331, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21 - 22	408.1331 Abschnitt 3 Absatz 2 a
51 - 53	408.1331 Abschnitt 3 Absatz 5 c
71 - 75	408.1331 Abschnitt 7

Modul 408.1341 – Bahnübergänge durch Zugpersonal sichern

Neu: Modul 408.1341, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21 - 22	408.1341 Abschnitt 3 Absatz 3

Modul 408.1351 – Auf der freien Strecke Züge trennen oder Fahrzeuge abstellen

Neu: Modul 408.1351, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.

Neu: Modul 408.1351, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21 (1) Satz 1	408.1351 Abschnitt 4 1 (1)
21 (1) Satz 2	neu
22	408.1351 Abschnitt 4 1 (2)
22	408.1351 Abschnitt 4 2
51	408.1351 Abschnitt 4 3

Die aufzunehmenden Regeln wurden konkretisiert.

Modul 408.1401 – Anordnungen über den Zugverkehr

Neu: Modul 408.1401, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1401 1 1
22	408.1401 1 2
51	408.1401 2 1
52	408.1401 2 2
53	408.1401 2 3
54	408.1401 2 4
55	408.1401 2 5
56	408.1401 2 6
71	408.1401 3

Modul 408.1402 – Anbringen und Eingeben von Merkhinweisen

Neu: Modul 408.1402, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	neu - Inhaltsübersicht
21	408.1402, dort 1
22	408.1402, dort 2
41	408.0402, in Spalte 2 enthaltene Regeln zu EZMG-Stellwerken
42	neu
61	408.1402 Nr. 2, dort 1 408.1403 Nr. 9, dort 1
62	408.1402 Nr. 2, dort 2 408.1403 Nr. 9, dort 2

Modul 408.1403 – Anbringen und Eingeben von Sperren

Neu: Modul 408.1403, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
--	---

Neu: Modul 408.1403, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
1	neu - Inhaltsübersicht
21	408.1403, dort 1
22	408.1403, dort 2
41	408.0402, in Spalte 2 enthaltene Regeln zu EZMG-Stellwerken
42	neu

Das bisherige Modul 408.1403 Nr. 9 wurde nicht in das neue Modul 408.1403 übernommen, da dessen Inhalt in Modul 408.1402 (neu) Abschnitt 6 und 7 aufgenommen wurde (siehe Übersicht Neu - Alt zu Modul 408.402)

Modul 408.1411 – Befehle

Neu: Modul 408.1411, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
11 - 12	neu
21 - 22	
41 - 42	neu
61 - 62	
51 - 52	
71 - 73	

Die Abschnitte 11 und 12 lassen einen abweichenden Ort der Befehlsübermittlung für Befehle 2 zu, wenn die Grundregel bei einem Zug, dessen freie Durchfahrt auf einer Steigungsstrecke sichergestellt sein muss, auf Schwierigkeiten stößt. Die Bedingung, dass der Befehl erst übermittelt werden darf, wenn zwischengelegene Hauptsignale Fahrtstellung zeigen, stellt sicher, dass der Triebfahrzeugführer nicht irrtümlich an einem nicht im Befehl 2 genannten Halt zeigenden Signal vorbeifahren kann.

Modul 408.1421 – Blockstellen, Schrankenwärter oder Bahnübergangsposten über Zugfahrten benachrichtigen

Neu: Modul 408.1421, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1421 1 (1) 1
22	408.1421 1 (1) 2
23	408.1421 1 (1) 3
24	408.1421 1 (1) 4
25	408.1421 1 (1) 5
26	408.1421 1 (1) 6
41	408.1421 1 (2) 1
42	408.1421 1 (2) 2
43	408.1421 1 (2) 3

Neu: Modul 408.1421, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
44	408.1421 1 (2) 4
51	408.1421 1 (8) 1
52	408.1421 1 (8) 2
71	408.1421 1 (9) 1
72	408.1421 1 (9) 2
81	408.1421 2 (2) 1
82	408.1421 2 (2) 2
83	408.1421 2 (2) 3

Modul 408.1421V01 – Vordruck Streckenfahrplan

Neu: Modul 408.1421V01, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
	408.1421V01

Modul 408.1423 – Arbeitsstellen auf der freien Strecke benachrichtigen

Neu: Modul 408.1423, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1423 1
22	408.1423 2
23	408.1423 3

Modul 408.1431 – Sonderzüge, Umleiten oder Ausfall von Zügen

Neu: Modul 408.1431, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1431 1 (1) 1
22	408.1431 1 (1) 4
41	408.1431 1 (3) 1
42	408.1431 1 (3) 2
43	408.1431 1 (3) 3
44	408.1431 1 (3) 4
45	408.1431 1 (3) 5
46	408.1431 1 (3) 6
47	408.1431 1 (3) 7
61	408.1431 2 (2) und 408.1432 2 (2) 1
62	408.1431 2 (2) und 408.1432 2 (2) 2

Modul 408.1431V01 – Angaben zur Versuchsfahrt

Neu: Modul 408.1431V01, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
	408.1431 1 (1)V01

Modul 408.1435 – Von den für Bahnanlagen oder Fahrzeuge vorgesehenen Maßen abweichen

Neu: Modul 408.1435, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1435 1 (1) 1
22	408.1435 1 (1) 3
23	408.1435 1 (1) 4
24	408.1435 1 (1) 5
41	408.1435 1 (4)
61	408.1435 3 (2) d) 1
62	408.1435 3 (2) d) 2
81	neu

Modul 408.1441 – Nachschieben

Neu: Modul 408.1441, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	(neu)
22	(neu)

In Abschnitt 21 Absatz (2) wurde die Regel, wonach es bei Zügen, die ausschließlich aus Drehgestellwagen gebildet sind, keine Druckkraftbegrenzung gibt, herausgenommen. Da es sich hierbei nicht um eine Planungsregel handelt, findet sich die Regel neu in Modul 408.2441 Abschnitt 1 Absatz (7).

Modul 408.1445 – Geschobene Züge

Übersicht Neu - Alt

Neu: Modul 408.1445, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1445 2 (3) 1
22	408.1445 2 (3) 2

Das bisherige Modul 408.1445 Abschnitt 2 Absatz 3 enthält Planungsregeln sowohl für das EIU, als auch für das EVU. Daher sind inhaltsidentisch ein Modul 408.1445 und 408.3445 entstanden. Die jeweils informativen Teile sind kursiv gedruckt.

408.1451 – Einfahrt in Stumpfgleise oder teilweise besetzte Gleise, Einfahrt begrenzen, Halteplatz im Befehl vorschreiben

Übersicht Neu - Alt

Neu: Modul 408.1451, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
11	-
31	-
32 a)	408.0451 1 (2) a) Nr. 1. - soweit Gleise mit Zugdeckungssignalen betroffen sind - i. V. m. 408.0451 1 (2) b) Nr. 1 1. Anstrich
32 b)	408.0451 1 (2) a) Nr. 1. - soweit Gleise mit Zugdeckungssignalen betroffen sind - i. V. m. 408.0451 1 (2) b) Nr. 2
32 c), 1. Anstrich	408.0451 1 (1) c) - in Bezug auf Gleis mit verkürztem Einfahrtweg
32 c), 2. Anstrich	408.0451 1 (2) a) Nr. 1. - soweit Gleise mit Zugdeckungssignalen betroffen sind - i. V. m. 408.0451 1 (2) b) Nr. 1 3. Anstrich
32 c), 3. Anstrich	- (neu)

Neu: Modul 408.1451, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
32 c), 4. Anstrich	- (neu)
32 c), 5. Anstrich	- (neu)
32 d)	408.0451 1 (2) a) Nr. 1. - soweit Gleise mit Zugdeckungssignalen betroffen sind - i. V. m. 408.0451 1 (2) b) Nr. 2
32 e)	408.0451 1 (2) a) Nr. 1. - soweit Gleise mit Zugdeckungssignalen betroffen sind - i. V. m. 408.0451 1 (2) b) Nr. 1 2. Anstrich
32 f)	408.0451 1 (2) a) Nr. 1. - soweit Gleise mit Zugdeckungssignalen betroffen sind - i. V. m. 408.0451 1 (2) b) Nr. 2
32 g)	408.0451 1 (1) a) - in Bezug auf verkürzten Einfahrweg
32 h)	408.0451 1 (1) e) 2. Anstrich
33 a)	408.0451 1 (1) b) - außer Parenthese
33 b)	408.0451_1_(1)_e)_1. Anstrich - außer Parenthese
33 c)	- (neue Einleitung)
33 c) 1. Anstrich	408.0451 1 (1) c) - in Bezug auf Stumpfgleis
33 c) 2. Anstrich	408.0451 1 (2) a) Nr. 2 i. V. m. 408.0451 1 (2) b) Nr. 1 3. Anstrich
33 c) 3. Anstrich	- (neu)
33 c) 4. Anstrich	- (neu)
33 c) 5. Anstrich	- (neu)
34	- (neue Einleitung)
34 a)	408.0451 1 (1) a) - in Bezug auf verkürzten Einfahrweg
34 b)	408.0451 1 (1) e) 2. Anstrich
35	- (neu)
51)	- (neue Einleitung)
51 a)	408.0451 1_(1) c) - in Bezug auf Stumpfgleis, ohne Parenthese
51 b), 1. Anstrich	408.0451 1 (1) c) - in Bezug auf Stumpfgleis, ohne Parenthese
51 b), 2. Anstrich	408.0451 1 (1) d) - in Bezug auf Stumpfgleis, ohne Parenthese
51 b), 3. Anstrich	- (neu)
51 b), 4. Anstrich	- (neu)
51 b), 5. Anstrich	- (neu)

Neu: Modul 408.1451, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
51 b), 6. Anstrich	- (neu)
51 c)	408.0451 1 (1) e) 1. Anstrich - ohne Parenthese
51 d)	408.0451 1 (1) b) - ohne Parenthese
51 e)	408.0451 1 (1) e) 1. Anstrich - ohne Parenthese
51 f), 1. Anstrich	408.0451 1 (1) d) - in Bezug auf besonders kurzes Stumpfgleis, Parenthese
51 f), 2. Anstrich	- (neu)
51 f), 3. Anstrich	- (neu)
51 f), 4. Anstrich	- (neu)
51 g)	408.0451 1 (1) e) 1. Anstrich -Parenthese
51 h)	408.0451 1 (1) b) -Parenthese
51 i)	408.0451 1 (1) e) 1. Anstrich -Parenthese
51 j)	408.0451-1-(1)-a) - in Bezug auf Stumpfgleis
51 k)	408.0451 1 (1) e) 2. Anstrich (neuer Befehlswortlaut)
51 l)	408.0451 1 (1) a) - in Bezug auf verkürzten Einfahrweg
51 m)	408.0451 1 (1) e) 2. Anstrich (neuer Befehlswortlaut)
52	- (neu)
71	408.1451 1, 2, 3
91	408.1451 4, 5

Allgemein: Das Modul fasst die Inhalte der bisherigen Module 408.1451 Abschnitt 2 a und 408.1451 Abschnitt 2 b zusammen und gibt außerdem neue Regeln zur Erstellung des Betriebsstellenbuches für die Einfahrt in teilweise besetzte Gleise, Gleise mit verkürztem Durchschwung und Stumpfgleise oder. Im Einzelnen:

Abschnitt 11 „Allgemeines“ ist neu und stellt einen Bezug zur gesetzlichen Vorgabe der EBO her. Diese schreibt in § 39 Absatz 4 vor: „ ... wenn der Einfahrweg in einem Stumpfgleis oder besetzten Gleis endet, muss die Sicherheit durch betriebliche Anweisungen oder technische Einrichtungen gewährleistet sein.“

Modul 408.1451 regelt, welche „betriebliche Anweisungen“ im Betriebsstellenbuch zu geben sind. Die betrieblichen Anweisungen sind hierbei abhängig von den technischen Einrichtungen, insbesondere von der Signalisierung.

Die Abschnitte 31 - 35 und 51 - 52 geben die bisher unmittelbar in Modul 408.0451 Abschnitt 1 gegebenen Regeln zur Einfahrt in

- Gleise mit Zugdeckungssignalen,

- Gleise mit verkürztem Durchrutschweg,
- Gleise mit verkürztem Einfahrweg sowie
- Stumpfgleise und besonders kurze Stumpfgleise

wieder. Diese Regeln richten sich neu an den Aufsteller des Betriebsstellenbuches. Dieser gibt im Betriebsstellenbuch die zutreffenden Regeln bekannt. Dies entlastet den Fahrdienstleiter als End-Anwender der Regeln, da dieser die zutreffenden Fälle nicht mehr selbst herleiten muss. Bei der Übernahme der Regeln aus Modul 408.0451 wurden folgende Änderungen berücksichtigt:

Die bisher in Modul 408.0451 Abschnitt 1 in Unterabsätzen sowie in Parenthesen und Anstrichen geregelten Unterfälle sind neu jeweils als eigenständiger, weitgehend parenthese- und anstrichfreier Unterabsatz wiedergegeben. Hierbei sind Regeln, die auf mehrere Unterfälle zutreffen, bewusst mehrfach dargestellt: Dies erleichtert die Übernahme der zutreffenden Regeln in das Betriebsstellenbuch.

Abschnitt 31 stellt den Bezug zum Verweis auf das Betriebsstellenbuch in Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (3) her. Es zählt dem Ersteller des Betriebsstellenbuches die Fälle auf, in denen er örtliche Zusätze geben muss und verweist auf die zutreffenden Abschnitte mit Einzelregeln.

Abschnitt 32 gibt die Regeln für die Einfahrt in Gleise mit Zugdeckungssignalen vor. Er regelt 4 Anwendungsfälle, welche die signaltechnischen Ausrüstungszustände widerspiegeln:

- Zs 3v + Zs 3 (Absätze a) und b))
- Zs 3 (Absätze c) und d))
- Zs 7 + Zs 3(Absätze e) und f))
- Zs 13(Absätze g) und h))

Der jeweils erste Absatz eines Anwendungsfalles gibt die Regeln für die Einfahrt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals vor, der jeweils zweite Absatz gibt die Regeln für eine Einfahrt mit besonderem Auftrag vor. Den Regeln für die Einfahrt mit besonderem Auftrag ist gemeinsam, dass immer ein Befehl erforderlich ist. Dies stellt sicher, dass der Triebfahrzeugführer auch dann eine „betriebliche Anweisung“ im Sinne der EBO § 39 Absatz 4 erhält, wenn bei einer aus Sicht des Fahrdienstleiters planmäßigen Einfahrt in ein Gleis mit Zugdeckungssignalen bei ausnahmsweiser Anwendung des Ersatzfahrplanes nicht sichergestellt ist, dass das Zeichen „H“ im Fahrplan den Triebfahrzeugführer auf die Besonderheit hinweist:

- Bei Einfahrt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals erhält der Triebfahrzeugführer eine signaltechnisch sichere Information aus einem Zusatzsignal.
- Bei einer Einfahrt mit besonderem Auftrag erhält er in allen Fällen einen Befehl.

Abschnitt 32 c) enthält neue Regeln für die Einfahrt eines Zuges in ein Gleis mit einem Zugdeckungssignal, bei der die zulässige Geschwindigkeit durch Signal Zs 3 angezeigt wird. Hintergrund: Bisher war lediglich zugelassen, dass der Fahrdienstleiter den Zug am Hauptsignal anhalten musste, bevor er ihn eingelassen hat. Diese Regel stellt sicher, dass der Triebfahrzeugführer nicht nach Wahrnehmung eines Vorsignals in Stellung Vr 2 von dem unangekündigten Signal Zs 3 mit Kennzahl 2 überrascht wird und ggf. schneller als zulässig im anschließenden Weichenbereich fährt. Die neuen Regeln müssen diese Anforderung ebenfalls sicherstellen. Im Einzelnen gibt es folgende neue Regeln:

- Der Fahrdienstleiter muss anhand des Fahrplans für Zugmeldestellen feststellen, dass der Zug planmäßig in das Gleis mit Zugdeckungssignal einfährt. Der Aufsteller des Fahrplans für Zugmeldestellen darf einen entsprechenden Hinweis aufnehmen, wenn im Fahrplan des Zuges das Zeichen „┌“ dargestellt ist. Das Zeichen „┌“ weist den Triebfahrzeugführer darauf hin, dass das Einfahrgleis ein teilweise besetztes Gleis oder ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg sein kann.
- Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am vor dem Hauptsignal liegenden gewöhnlichen Halteplatz angehalten hat. Dies ist zulässig, wo hinter dem gewöhnlichen Halteplatz kein Vorsignal bzw. Vorsignalwiederholer vorhanden ist. In diesen Fällen ist der Triebfahrzeugführer am Vorsignal in Stellung Vr 0 vorbeigefahren und stellt anschließend die Zustimmung zur Abfahrt durch unmittelbare Sicht auf das Hauptsignal oder durch Fahrtanzeiger fest. Wenn der Triebfahrzeugführer unmittelbare Sicht auf das Hauptsignal hat, gilt für ihn die durch Signal Zs 3 angezeigte Geschwindigkeit bereits bei der Abfahrt. Wenn der Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt aus einem Fahrtanzeiger herleitet, also das Hauptsignal selbst nicht sehen kann, muss er bis zum Erkennen der Stellung des Signals so vorsichtig fahren, dass er ggf. zum Halten kommen kann. Diese Vorgabe schließt ein, dass der Triebfahrzeugführer auf 20 km/h abbremsen kann.
- Der Fahrdienstleiter muss den Triebfahrzeugführer fernmündlich verständigt haben, dass er mit 20 km/h einfahren muss. Die fernmündliche Verständigung ersetzt hierbei die Information aus dem fehlenden Signal Zs 3v. Da die fernmündliche Information Bedingung für das Einlassen des Zuges ist, wirkt es sich zur sicheren Seite hin aus, wenn der Fahrdienstleiter den Triebfahrzeugführer nicht erreicht.
- Der Fahrdienstleiter muss festgestellt haben, dass der Zug am „Halt erwarten“ zeigenden Vorsignal vorbeigefahren ist, bevor er die Einfahrt des Zuges zulässt. Dies ist zulässig, wo kein Vorsignalwiederholer vorhanden ist und der Fahrdienstleiter die Feststellung durch Hinsehen oder Auswerten der Besetztanzeige treffen kann. Diese Bedingungen stellen sicher, dass der Triebfahrzeugführer das Vorsignal in Stellung Vr 0 wahrgenommen hat, sodass das anschließende Signal Hp 2 und Zs 3 Kennzahl 2 für ihn eine Aufwertung darstellt.
- Eine allein stehende Vorsignaltafel kennzeichnet den Bremsweg der Strecke vor dem Hauptsignal, mit dem der Fahrdienstleiter die Einfahrt des Zuges zulässt (Modul 301.1401 2 (6) a)).

Alle Bedingungen sind als Alternativen zu verstehen. Der Aufsteller des Betriebsstellenbuchs kann entscheiden, welche Möglichkeiten örtlich zutreffen und zweckmäßig sind.

Abschnitt 33 gibt die Regeln für die Einfahrt in Gleise mit verkürztem Durchrutschweg vor. Er regelt 2 Anwendungsfälle, welche die signaltechnischen Ausrüstungszustände widerspiegeln:

- Zs 3v + Zs 3 (Unterabsätze a) und b))
- Zs 3 (Unterabsätze c) und d))

Der jeweils erste Unterabsatz eines Anwendungsfalles gibt die Regeln für die Einfahrt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals vor, der jeweils zweite Unterabsatz gibt die Regeln für eine Einfahrt mit besonderem Auftrag vor. Den Regeln für die Einfahrt mit besonderem Auftrag ist gemeinsam: Es ist immer ein Befehl erforderlich. Dies stellt sicher: Der Triebfahrzeugführer erhält auch dann eine „betriebliche Anweisung“ im Sinne der EBO § 39 Absatz 4, wenn bei einer aus Sicht des Fahrdienstleiters planmäßigen Einfahrt in ein Gleis mit verkürztem Durchrutschweg bei Anwendung des Ersatzfahrplanes nicht sicher ist, dass das Zeichen „┌“ im Fahrplan den Triebfahrzeugführer auf die Besonderheit hinweist:

- Bei Einfahrt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals erhält der Triebfahrzeugführer eine signaltechnisch sichere Information aus einem Zusatzsignal.
- Bei einer Einfahrt mit besonderem Auftrag erhält er in allen Fällen einen Befehl.

Abschnitt 33 c) enthält neue Regeln für die Einfahrt eines Zuges in ein Gleis mit verkürztem Durchrutschweg, bei der die zulässige Geschwindigkeit durch Signal Zs 3 angezeigt wird. Bezüglich des 1., 3., 4., 5. und 6. Anstriches treffen die Erläuterungen zu Abschnitt 32 c) sinngemäß zu. Zusätzlich gibt es hier eine weitere Möglichkeit: Der Fahrdienstleiter kann feststellen, dass der Zug bereits in der rückliegenden Zugstraße mit höchstens 30 km/h fährt. Dies ist zulässig, wo dem Zug bereits in der rückliegenden Zugstraße ein Signal Zs 3 mit der Kennzahl 3 gezeigt wurde. Da das Startsignal der rückliegenden Zugstraße entweder Einfahrtsignal oder Zwischensignal ist, erstreckt sich der anschließende Weichenbereich jeweils bis zum nächsten Hauptsignal. Der Triebfahrzeugführer nähert sich deshalb dem nächsten Hauptsignal mit höchstens 30 km/h und kann daher nicht durch ein Signal Zs 3 mit der Kennzahl 3 überrascht werden.

Alle Bedingungen sind als Alternativen zu verstehen. Der Aufsteller des Betriebsstellenbuchs kann entscheiden, welche Möglichkeiten örtlich zutreffen und zweckmäßig sind.

Abschnitt 35 ist neu und regelt, dass der Fahrdienstleiter einen Befehl 12 oder 14 gemäß Abschnitt 32 bis 34 bzw. nach Modul 408.0451 Abschnitt 1 Absatz (2) durch ein Signal Zs 7 ersetzen darf. Zusammen mit den Vorgaben in Abschnitt 32 Absätze b), d), f) und h), Abschnitt 33 Absatz b) und d) sowie Abschnitt 34 Absatz b) ersetzt und erweitert diese Regel das bisher in Modul 408.0691 geregelte Vorgehen. Nach Modul 408.0691 musste ein Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren, wenn er bei Ausfall der Führerraumanzeige der Fahrplanangaben mit Ersatzfahrplan weiterfuhr und die Zugfahrt an einem Einfahr- oder Zwischensignal mit Signal Zs 1 oder Befehl zugelassen wurde bzw. wenn eine Zugfahrt in Höhe des Einfahrsignals auf Befehl zugelassen wurde. Da er nach der Neuregelung entweder einen Befehl 12 oder 14 erhält oder mit Signal Zs 7 beauftragt wird, auf Sicht zu fahren, kann die entsprechende Regel in Modul 408.0691 entfallen. Vorteil dieses Vorgehens ist, dass die Regeln für den Triebfahrzeugführer vereinfacht werden und dass sie auch für die bisher nicht erfassten Fälle gelten, bei denen ein Zug mit Ersatzfahrplan fuhr, der nicht bei einem Ausfall der Führerraumanzeige der Fahrplanangaben verwendet wurde.

Abschnitt 51 gibt die Regeln für die Einfahrt in Stumpfgleise und besonders kurze Stumpfgleise vor. Geregelt werden 7 Anwendungsfälle, welche die möglichen signaltechnischen Ausrüstungszustände widerspiegeln:

- Stumpfgleis eines Kopfbahnhofs (Unterabsatz a))
- Stumpfgleis eines Durchgangsbahnhofs, Ausrüstung mit Zs 3 (Unterabsätze b) und c))
- Stumpfgleis eines Durchgangsbahnhofs, Ausrüstung mit Zs 3v + Zs 3 (Unterabsätze d) und e))
- Besonders kurzes Stumpfgleis, Ausrüstung mit Zs 3 (Unterabsätze f) und g))
- Besonders kurzes Stumpfgleis, Ausrüstung mit Zs 3v + Zs 3 (Unterabsätze h) und i))
- Stumpfgleis eines Durchgangsbahnhofs, Ausrüstung mit Zs 13 (Unterabsätze j) und k))
- Besonders kurzes Stumpfgleis, Ausrüstung mit Zs 13 (Unterabsätze l) und m)).

Mit Ausnahme des Anwendungsfalles „Kopfbahnhof“ gibt der jeweils erste Unterabsatz eines Anwendungsfalles die Regeln für die Einfahrt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals vor, der jeweils zweite Unterabsatz gibt die Regeln für eine Einfahrt mit besonderem Auftrag vor. Den Re-

geln für die Einfahrt mit besonderem Auftrag ist gemeinsam, dass immer ein Befehl erforderlich ist. Dies stellt sicher, dass der Triebfahrzeugführer auch dann eine „betriebliche Anweisung“ im Sinne der EBO § 39 Absatz 4 erhält, wenn bei einer aus Sicht des Fahrdienstleiters planmäßigen Einfahrt in ein Gleis mit verkürztem Durchrutschweg bei ausnahmsweiser Anwendung des Ersatzfahrplanes nicht sichergestellt ist, dass das Zeichen „H“ im Fahrplan den Triebfahrzeugführer auf die Besonderheit hinweist:

- Bei Einfahrt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals erhält der Triebfahrzeugführer eine signaltechnisch sichere Information aus einem Zusatzsignal.
- Bei einer Einfahrt mit besonderem Auftrag erhält er in allen Fällen einen Befehl.

Bei der Einfahrt in ein Stumpfgleis eines Kopfbahnhofs nach Unterabsatz a) ist die Unterscheidung nach einer Einfahrt mit Fahrtstellung eines Hauptsignals oder mit besonderem Auftrag nicht erforderlich: Das Zeichen „H“ und ggf. die zutreffende Geschwindigkeitsbeschränkung im Fahrplan des Zuges ist hier bereits im VzG vorgegeben und ergibt sich nicht erst aus der Fahrplanbearbeitung. Der Fahrdienstleiter darf deshalb die Einfahrt eines Zuges in das Stumpfgleis immer zulassen, egal ob diese auf Fahrt zeigendes Hauptsignal stattfindet oder als Zugfahrt mit besonderem Auftrag.

Abschnitt 51 enthält in den Unterabsätzen b) und f) neue Regeln für die Einfahrt eines Zuges in ein Stumpfgleis b) bzw. besonders kurzes Stumpfgleis f), bei der die zulässige Geschwindigkeit durch Signal Zs 3 angezeigt wird. Es treffen die Erläuterungen zu Abschnitt 32 c) und 33 c) sinngemäß zu.

In Abschnitt 51 ist in den Unterabsätzen c), e), g), i), k) und m) der Fall neu geregelt, dass ein Zug vom Gegengleis aus in ein Stumpfgleis oder besonders kurzes Stumpfgleis einfährt und kein Hauptsignal vorhanden ist: In diesem Fall muss der Fahrdienstleiter den Befehl 12 übermitteln, bevor er die Einfahrt des Zuges in Höhe des Einfahrsignals zulässt, z. B. mit Signal Sh 1 oder mit Befehl 1. Deshalb darf die Einfahrt in diesem Fall nicht mit Befehl 6 zugelassen werden; Befehl 6 ist in den Örtlichen Richtlinien zu Modul 408.0463 Abschnitt 11 Absatz (1) c) zu untersagen.

Alle Bedingungen sind als Alternativen zu verstehen. Der Aufsteller des Betriebsstellenbuchs kann entscheiden, welche Möglichkeiten örtlich zutreffen und zweckmäßig sind.

Abschnitt 52 ist neu und regelt, dass der Fahrdienstleiter einen Befehl 12 oder 14 gemäß Abschnitt 51 durch ein Signal Zs 7 ersetzen darf. Hierzu treffen die Erläuterungen zu Abschnitt 35 sinngemäß zu.

Modul 408.1453 – Ausfahrt verhindert

Neu: Modul 408.1453, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1453 1 (1) c) 1
22	408.1453 1 (1) c) 2

Modul 408.1462 – Von der Fahrordnung auf der freien Strecke abweichen

Neu: Modul 408.1462, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1462 2 a) 1
22	408.1462 2 a) 2

Neu: Modul 408.1462, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
23	408.1462 2 a) 3

Modul 408.1463 – Auf dem Gegengleis fahren

Neu: Modul 408.1463, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1463 3 1
22	408.1463 3 2
41	408.1463 10 1
42	408.1463 10 2
51	408.1463 10 (3) c 1
52	408.1463 10 (3) c 2
61	408.1463 1 (2) b) 1
62	408.1463 1 (2) b) 2
81	408.1463 13 2
82	408.1463 13 2
91	408.1464 2 1
92	408.1464 2 2

Modul 408.1471 – Gleise sperren

Neu: Modul 408.1471, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1902 1 (3) 1
22	408.1902 1 (3) 2
23	408.1902 1 (3) 3
24	408.1902 1 (3) 4
25	408.1902 1 (3) 5
26	408.1902 1 (3) 6
27	408.1902 1 (3) 7
28	408.1902 1 (3) 8
41	neu
42	neu
51	neu
52	neu
61	408.1902 2 (1) 1
62	408.1902 2 (1) 2
63	408.1902 2 (1) 3
64	408.1902 2 (1) 4
71	408.1902 3 (1)
72	408.1902 3 (2)
73	408.1902 3 (3)
74	408.1902 3 (4)
75	408.1902 3 (5)
76	408.1902 3 (6)
77	408.1902 3 (7)
78	408.1902 3 (8)
79	408.1902 3 (9)
80	408.1902 3 (10)
81	neu
82	neu

In Modul 408.1471 Abschnitt 41 und 42 wurden neue Regeln für das Melden gesperrter Gleise parallel verlaufender Strecken aufgenommen. Mit einem ergänzenden Wortlaut bei der Sperrmeldung kann eine eindeutigere Zuordnung gesperrter Gleise erfolgen und die Gefahr von Verwechslungen minimiert werden. Durch örtlich zu bestimmende Namensgebungen für parallel verlaufende Streckengleise könnte dann z. B. folgende Meldung stehen: „Maustaltunnel grünes Gleis von A-Stadt bis B-Dorf gesperrt“.

Sinngemäß wurden in Modul 408.1471 Abschnitt 51 und 53 auch für den Wortlaut beim Aufheben von Gleissperrungen parallel verlaufender Strecken neue Regeln aufgenommen, die eine entsprechende Ergänzung um eine zusätzliche Namensgebung der jeweiligen Streckengleise vorsehen.

Modul 408.1481 – Sperren von Gleisen und Sperrfahrten durchführen

Neu: Modul 408.1481, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1481 1 (1) und 408.1902 1 (2) 1
22	408.1481 1 (1) und 408.1902 1 (2) 2
23	408.1481 1 (1) und 408.1902 1 (2) 3
31 (1) Satz 1	408.1481 3 und 408.1482 2 1 (1)
31 (1) Satz 2	neu
31 (2)	408.1481 3 und 408.1482 2 1 (2)
32	408.1481 3 und 408.1482 2 2
51	408.1481 6 (3) 1
52	408.1481 6 (3) 2
71	408.1481 12 A(1) und 408.1482 6 (2) 1
72	408.1481 12 (1) und 408.1482 6 (2) 2
73	408.1481 12 (1) und 408.1482 6 (2) 3
74	408.1481 12 (1) und 408.1482 6 (2) 4
81	408.1481 12 (2) 1
82	408.1481 12 (2) 2
83	408.1481 12 (2) 3
84	408.1481 12 (2) 4

In Modul 408.1481 Abschnitt 21 Absatz (2) a) erfolgt eine Präzisierung in Bezug auf das Benennen der begrenzenden Zugmeldestelle bei Gleissperrungen während der unterbrochenen Arbeitszeit. Diese Präzisierung ist notwendig, weil die vorherige Formulierung nicht selten zu Irritationen und der Annahme führte, dass ein Bahnhof als begrenzende Zugmeldestelle nicht mehr herangezogen werden darf, wenn Gleise der freien Strecke einseitig über das Einfahrsignal des Bahnhofs hinaus bis in diese Betriebsstelle hinein (ausschließlich des Bereichs zwischen Signal Ra 10 und dem Einfahrsignal der Gegenrichtung) verlängert werden. Als Argument wurde angeführt, es bestünde die Gefahr, dass in Fällen, bei denen ein solcher Bahnhof nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt würde, die erste Zugfahrt unzulässig - nach Vereinbarung zwischen den dieser Betriebsstelle benachbarten Zugmeldestellen - in diesen Bahnhof einfahren könnte, obwohl dort noch Gleise gesperrt und u. U. mit Fahrzeugen besetzt sind. Diese Möglichkeit wird jedoch dadurch ausgeschlossen, dass mindestens eine der eine solche

Zugfahrt zulassenden Zugmeldestelle gemäß Betra auch diejenige Stelle ist, mit der die nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzte Zugmeldestelle zuvor die Sperrung der Gleise aufheben muss. Ist dies nicht erfolgt, darf die benachbarte Zugmeldestelle eine Zugfahrt über die unbesetzte Zugmeldestelle hinaus nicht anbieten bzw. es ist die Annahme zu weigern, weil die Vorbedingungen nicht erfüllt sind. Zwischen den Absätzen (2) und (3) sind zur Verdeutlichung 4 Beispiele für das Sperren von Gleisen während der unterbrochenen Arbeitszeit skizziert worden.

Modul 408.1487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen

Neu: Modul 408.1487, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	neu
22	neu
31	neu
32	neu
41	neu
42	neu

Dieses Modul bietet die Möglichkeit auf Strecken mit Stichstreckenblock örtliche Besonderheiten beim Rangieren auf Betriebsstellen am Ende der Stichstrecke sowie beim Bedienen von Anschlussstellen auf Stichstrecken zu regeln.

Modul 408.1488 – Übergang einer Zugfahrt in eine Rangierfahrt oder umgekehrt

Neu: Modul 408.1488, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	neu
22	neu
31	neu
32	neu
41	neu
42	neu
51	neu
52	neu
61	neu
62	neu
71	neu
72	neu

Die neuen Regeln in Modul 408.1488 schließen eine Lücke beim Übergang von Zugfahrten in Rangierfahrten oder umgekehrt an den Grenzen zu Baugleisen und Gleisen von Anschlussstellen. Bislang wurden diese Übergänge als sog. „Fahrten“ vollzogen, bei denen es nicht eindeutig geregelt war, ob es sich dabei noch um Zugfahrten oder bereits um Rangierfahrten und umgekehrt oder um eine Kombination aus Beidem handelte. Den neuen Regeln liegt die Überlegung zu Grunde, wonach es möglich sein muss, eine divergierende Spitze-Schluss-Betrachtung bei Fahrten in Baugleise bzw. Anschlussstellen und umgekehrt zu vollziehen. Für die Praxis bedeutet dies, dass Fahrten in Baugleise bzw. Anschlussstellen ab der Spitze bereits als Rangierfahrt durchgeführt werden, der Schluss jedoch bis zur vollständigen Vorbeifahrt an einer definierten Stelle weiterhin den Status einer Zugfahrt behält. Bei der Ausfahrt aus Baugleisen bzw. Anschlussstellen erhält die Fahrt demzufolge ab der Spitze den Status einer Zugfahrt, während der Schluss bis zum vollständigen Verlassen dem Wesen nach eine Rangierfahrt bleibt. Der restriktivere Status der Fahrt bestimmt damit stets auch die Geschwindigkeit. Somit gelten bei Ein- und Ausfahrten in bzw. aus Baugleisen und Anschlussstellen immer die Rangiergeschwindigkeiten von 20 km/h (BGL) bzw. 25 km/h (Anst.).

In Modul 408.1488 Abschnitt 21 und 22 sowie 31 und 32 sind die Regeln für das Verlassen von Baugleisen bzw. Anschlussstelle gegeben. Da sich dieser Regeln sehr ähnlich sind, werden sie zusammengefasst erläutert. Um den Übergang zu gewährleisten, müssen die Fahrzeuge in beiden Fällen vor dem Verlassen am Ende des Baugleises bzw. vor der Anschlussweiche halten. Übergänge ohne Halt sind demnach nicht zulässig. Bevor die Fahrten das Baugleis bzw. die Anschlussstelle verlassen, müssen Bedingungen erfüllt sein. Im Falle von Baugleisen muss z. B. der zuständige Fahrdienstleiter der Ausfahrt aus dem Baugleis zugestimmt haben, die Zugsignale müssen angebracht/eingeschaltet und die Wärterhaltscheibe muss beseitigt worden sein. Bei der Ausfahrt aus einer Anschlussstelle muss z. B. der Anschlussstellenschlüssel freigegeben sein und der Fahrdienstleiter muss der Ausfahrt aus der Anschlussstelle zugestimmt haben. Es müssen auch hier die Zugsignale angebracht/eingeschaltet sein. Da die Aufzählung beispielhaft ist, kann es sein, dass weitere Bedingungen gemäß Ril 408 erfüllt sein müssen, bevor sich die Fahrt in Bewegung setzen darf. Die genaue Stelle, ab der die Zugfahrt beginnt,

ist für Baugleise die jeweilige Grenze zum Betriebsgleis gemäß Betra. Bei Fahrten aus Anschlussstellen ist diese Grenze die zu befahrende Anschlussweiche. Die bis zum vollständigen Verlassen des Baugleises bzw. der Anschlussstelle zulässigen Geschwindigkeiten sind oben bereits erläutert.

In Modul 408.1488 Abschnitt 41 und 42 sind die Regeln für das Einfahren in Baugleise gegeben.

Der Beginn von Baugleisen wird durch im Gleis aufgestellte Wärterhaltscheiben signalisiert. Werden diese Wärterhaltscheiben nicht durch Wärtervorsignale angekündigt, mit einer vollwertigen PZB-Absicherung versehen und befindet sich hinter den Wärterhaltscheiben demzufolge kein freizuhaltender D-Weg, so muss der Fahrdienstleiter sich annähernden Zugfahrten Befehl 12 mit der Weisung erteilen, bei Annäherung an das Baugleis in einem Abschnitt, der mindestens 200 m vor dem Standort der Wärterhaltscheibe beginnt oder an einem Einfahrsignal oder Blocksignal einer Abzweigstelle oder in Höhe eines Einfahrsignals oder Blocksignals einer Abzweigstelle beginnt mit höchstens 20 km/h zu fahren, da der D-Weg fehlt. Hier werden sinngemäß die Regeln für Fahrten in Stumpfgleise angewendet. Der hierfür eigentlich zutreffende Wert von 30 km/h wurde hierbei auf 20 km/h gesenkt, um bereits bei Annäherung an das Baugleis die erforderliche Geschwindigkeit für Baugleise zu erreichen. Um den Übergang zu gewährleisten müssen auch hier die Fahrzeuge vor dem Baugleis halten. Mit der Vorbeifahrt der Zugspitze am Standort der Wärterhaltscheibe beginnt die Rangierfahrt im Baugleis. Um die Zugfahrt nach vollständiger Einfahrt in das Baugleis dort enden zu lassen, muss nach der erfolgten Einfahrt eine Räumungsprüfung durchgeführt werden. Hierzu darf die aus der Zugfahrt übergehende Rangierfahrt bis zur vollständigen Ankunft im Baugleis nicht verändert werden; das Signal des Zugschlusses muss angebracht bzw. eingeschaltet bleiben. Da mit der vollständigen Ankunft aller Fahrzeuge im Baugleis die Zugfahrt bereits in eine Rangierfahrt übergegangen ist, war eine Regel erforderlich, wonach an dieser Rangierfahrt das noch vorhandene Zeichen des Schlusssignals im Rahmen der Räumungsprüfung ausgewertet werden darf. Die Bestätigung der Räumungsprüfung darf analog der Grundsätze für das Durchführen von Räumungsprüfungen erst erfolgen, wenn die Wärterhaltscheibe wieder aufgestellt wurde und damit das Betriebsgleis gegen das Baugleis abgegrenzt ist.

Die neuen Regeln in Modul 408.1488 Abschnitt 41 und 42 schaffen auch die Möglichkeit eines Übergangs von Zug- in Rangierfahrten an Einfahrsignalen von Bahnhöfen und Blocksignalen von Abzweigstellen, wenn unmittelbar dahinter Baugleise beginnen. Da hier keine gewöhnlichen Halteplätze liegen, war dies bislang nicht möglich und führte in bestimmten Betriebssituationen nicht selten zu unüberwindbaren Hindernissen.

In Modul 408.1488 Abschnitt 51 und 52 sind die Regeln für das Einfahren in Anschlussstellen gegeben.

Um den Übergang zu gewährleisten, müssen die Fahrzeuge der Bedienungsfahrt vor der Anschlussweiche halten. Nachdem die Anschlussweiche aufgeschlossen ist, erfolgt die Einfahrt in die Anschlussstelle als Rangierfahrt. Der Wechsel Zugfahrt/Rangierfahrt erfolgt ab dem Moment des Befahrens der Anschlussweiche mit der Spitze der Rangierfahrt. Auch hier darf die aus der Zugfahrt übergehende Rangierfahrt bis zu ihrer vollständigen Ankunft in der Anschlussstelle nicht verändert werden. Das Zeichen des Schlusssignals ist bis zur vollständigen Ankunft der Rangierfahrt in der Anschlussstelle angebracht bzw. eingeschaltet zu lassen. Soll nach der vollständigen Einfahrt in die Anschlussstelle eine Räumung des Streckengleises festgestellt und an den Fahrdienstleiter gemeldet werden, darf das noch vorhandene Zeichen des Schlusssignals an der Rangierfahrt entsprechend ausgewertet werden. Als Vorbedingung für diese Bestätigung muss die Anschlussweiche wieder in Grundstellung gebracht worden und verschlossen sein.

Modul 408.1491 – Höhengleiche Übergänge für Reisende sichern

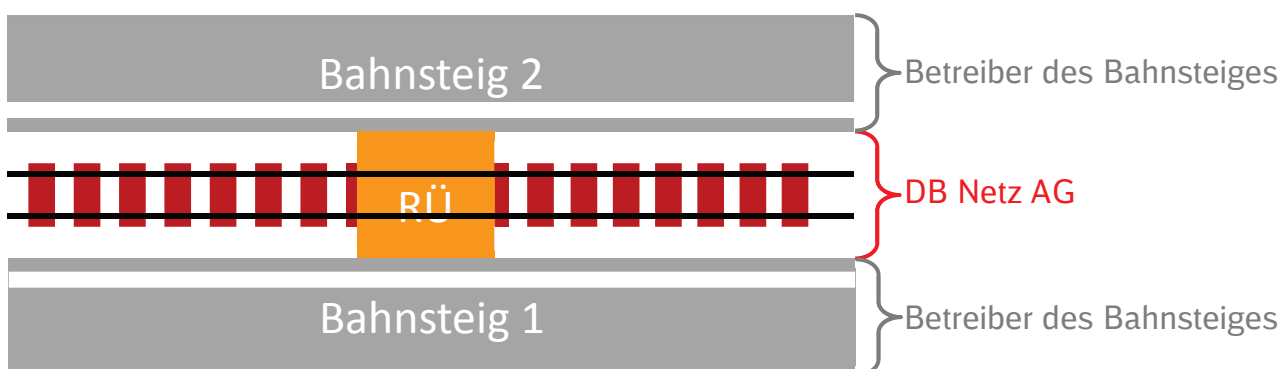
Neu: Modul 408.1491, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1491 1
22	408.1491 2
23	408.1491 3
24	neu
25	408.1491 4

Die Regeln in Modul 408.1491 wurden modifiziert, ergänzt und präzisiert. Ziel der Änderung ist es, Schnittstellenregeln zwischen der DB Netz AG und dem Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige zu definieren. Neben den bereits bestehenden Vorgaben zur Sicherung des höhengleichen Bahnsteigzugangs wird nun auch die Sicherung der Personen auf dem Bahnsteig gemäß Betreiberverantwortung geregelt.

Höhengleiche Übergänge für Reisende dienen der Erreichbarkeit von Bahnsteigen, wenn zu diesem Zweck Gleise zu überschreiten sind. Es ist sicherzustellen, dass Reisende diese Übergänge nur betreten, wenn sie nicht durch Zugfahrten gefährdet werden können und dass ihnen ein gefahrloser Aufenthalt auf den Bahnsteigen möglich ist.

Die Grenzen der Betreiberverantwortung unterteilen das System in Reisendenübergänge (RÜ) und Bahnsteige. Die Betreiberverantwortung für die Reisendenübergänge liegt bei der DB Netz AG, die für die Bahnsteige beim Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige (z.B. DB Station&Service AG).

Die baulichen Eigenschaften der Bahnsteige können Zeitpunkt und Dauer der Sicherung der RÜ beeinflussen. Aus diesem Grund muss der Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige zur Lieferung entsprechender Vorgaben an die DB Netz AG verpflichtet sein. Die Regeln zu dieser Schnittstelle sind Bestandteil der modifizierten Regeln dieses Moduls.



Modul 408.1492 – Erhöhte SR-Geschwindigkeit

Neu: Modul 408.1492, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	neu

Bei erhöhter SR-Geschwindigkeit ist es erforderlich, dass der Fahrdienstleiter bei einer in ETCS eingegebenen und aktivierten Langsamfahrstelle Befehle 12 nach Modul 4080492 5 (1), 2. Anstrich erteilt, wenn er eine Zugfahrt auf Befehl zulässt und die anzuordnende Geschwindigkeit niedriger ist als die jeweilige SR-Geschwindigkeit. Es ist deshalb erforderlich, dem Fahrdienstleiter Abschnitte mit höherer SR-Geschwindigkeit und die sich daraus ableitende Regel für das Erfordernis von Befehlen 12 im Betriebsstellenbuch vorzugeben.

Modul 408.1501 – Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt - Befehle ohne Vordruck -

Neu: Modul 408.1501, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Gesamtes Modul	408.1501 4 (1)

Modul 408.1541 – Eis, Wind und Sturm

Neu: Modul 408.1541, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21 - 22	408.1541 2 b)
51 - 53	408.1541 4
71 - 72	neu

Die Abschnitte 71 - 72 sind aus der Ausnahmegenehmigung Nr. 107 zur Richtlinie 408.11 - 19 ins Regelwerk überführt worden.

Modul 408.1551 – Bei unvollständigem Nachtzeichen des Spitzensignals auf Befehl verzichten

Neu: Modul 408.1551, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.1551 1 (2)

Modul 408.1571 – Einlassen von Hilfsfahrzeugen, wo Störungen an der Gleisfreimeldeanlage auftreten können

Neu: Modul 408.1571, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.1571 9 (2)

Modul 408.1581 – Nothaltauftrag zweimal geben

Neu: Modul 408.1581, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Ganzes Modul	408.1581 Abschnitt 1

Modul 408.1601 – Signalabhängigkeit aufgehoben

Neu: Modul 408.1601, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.

Neu: Modul 408.1601, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
11	408.0231 2 (2), abschließender Textabsatz, 1. Anstrich
21	408.0601 1 (1) d)
31	408.0911 3 (1) a)
41	408.0911 3 (1) b)
51	408.1601 3 (2)
61	408.0601 3 (1), mittlerer Kasten

Modul 408.1625 – Gleisfreimeldeanlagen im Bahnhof oder im Bereich einer Abzweigstelle gestört

Neu: Modul 408.1625, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1625 1 (3) 1
22	408.1625 1 (3) 2
41	408.1625 2 (1) 1
42	408.1625 2 (1) 2
43	408.1625 2 (1) 3
44	408.1625 2 (1) 4

Modul 408.1632 – Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich, Meldende Stelle sowie Geschwindigkeiten am Bahnsteig festlegen

Neu: Modul 408.1632, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
Neues Modul	-

Dieses neue Modul enthält Regeln für die Schnittstelle zum Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige, die festlegen, wann und wie betriebliche Ersatzmaßnahmen zu treffen sind, wenn das Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich ist.

In Abschnitt 21 ist vorgegeben, dass im gegenseitigen Benehmen mit dem Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige festzulegen ist, welche Bahnsteige in welchen Betriebsstellen zu welchen Zeiten von den Ersatzmaßnahmen betroffen sind. In einem kursiven Hinweis wird verdeutlicht, dass dabei auch Zeiten zu berücksichtigen sind, in denen die Arbeitsplätze der Reisendeninformation beim Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige nicht besetzt sind.

In Abschnitt 22 ist vorgegeben, dass dem Fahrdienstleiter eine vom Infrastrukturbetreiber des Bahnsteiges definierte Stelle bekanntzugeben ist, die dem Fahrdienstleiter den Zeitpunkt des Beginns der Unmöglichkeit des Warnens von Reisenden auf dem Bahnsteig sowie den Zeitpunkt für das Aufheben der betrieblichen Ersatzmaßnahmen mitteilt. Der Meldeweg bezieht sich in diesem Zusammenhang ausschließlich auf diese definierte Stelle, da nur dort Informationen über z. B. defekte Lautsprecheranlagen oder optische Anzeigeeinrichtungen eingehen und verantwortlich ausgewertet werden können.

In Abschnitt 23 ist festgelegt, dass der Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige die Höhe der durch den Fahrdienstleiter anzuordnenden bahnsteigbezogenen Geschwindigkeiten für die Fälle zu übermitteln hat, wenn das Warnen von Reisenden am Bahnsteig nicht möglich ist. Die jeweilige Höhe dieser Geschwindigkeiten ist das Ergebnis bundesweit durchgeführter fallbezogener Gefährdungsbetrachtungen. Da der Beginn und das Ende der dann abweichend anzuordnenden Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht pauschal festgelegt werden können, müssen auch hier vom Infrastrukturbetreiber der Bahnsteige genauer Grenzen übermittelt werden, von wo ab und bis zu welcher Stelle diese Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten müssen. Für den Triebfahrzeugführer sind in der Umsetzung dann Grenzen im Befehl vorzugeben, die den Beginn und das Ende klar erkennen lassen (z. B. Hektometertafeln oder markante Punkte). Diese Grenzen dürfen die Mindestvorgaben des Infrastrukturbetreibers der Bahnsteige zwar überschreiten, jedoch keinesfalls unterschreiten.

Modul 408.1641 – Sonstige Unregelmäßigkeiten an technischen Einrichtungen

Neu: Modul 408.1641, Abschnitt, Absatz usw.	Alt: Modul, Abschnitt, Absatz usw.
21	408.1641 3 (1) 1
22	408.1641 3 (1) 2
41	408.1641 5 (1) 1
42	408.1641 5 (1) 2
61	408.1641 6 (1)
62	408.1641 6 (2)
63	408.1641 6 (3)
64	408.1641 6 (4)

Aufheben von Ausnahmegenehmigungen zur Ril 408.11 - 19 - Züge fahren und Rangieren

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

- Nr. 107 (Kritische Wettersituationen (Sturmwarnungen), gültig ab 01.04.2013)

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

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

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

und gemäß Verteiler Richtlinie 408

20.10.2014

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund der Vorgaben der Technischen Spezifikation Interoperabilität „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ und in Anlehnung an den nationalen Umsetzungsplan des Bundesverkehrsministeriums¹ wird die Richtlinie 408 neu herausgegeben. Mit der Neuherausgabe erhält die Richtlinie 408 wieder die Bezeichnung „Fahrdienstvorschrift“. Die Bekanntgabe der Neuherausgabe der Richtlinie 408 erfolgt in elektronisch nutzbarer Form (Dateien im Word- und PDF-Format) ab Oktober 2014. Die Druckstücke stehen etwas später zur Verteilung zur Verfügung.

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

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

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

Die verwendeten Abkürzungen sind am Schluss des Dokuments erläutert.

¹ Verkehrsblatt 2008, lfd. Nummer 114, Seite 434 ff.

1. Grundsätze der Weiterentwicklung

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

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

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

2. Neue Struktur der Richtlinie 408

Die folgende Abbildung zeigt die ab 13.12.2015 gültige Struktur:

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

2.1 Modulgruppe 408.01 - 06

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

2.2 Modulgruppe 408.11 - 16

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

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

2.3 Modulgruppe 408.21 - 27

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

2.4 Modulgruppe 408.31 - 37

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

2.5 Modulgruppe 408.48

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

2.6 Modulgruppe 408.58

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

2.7 Modulgruppe 408.81 - 89

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

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

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

2.8 Modulgruppe 408.91 - 99

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

2.9 Erläuterungsschreiben

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

3. Netzzugangsrelevantes Regelwerk

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

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

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

4. Weiterentwicklung der Örtlichen Richtlinien als örtl. Zusätze

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

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

4.1 Örtliche Richtlinien (Status quo)

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

4.2 Angaben für das Streckenbuch

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

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

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

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

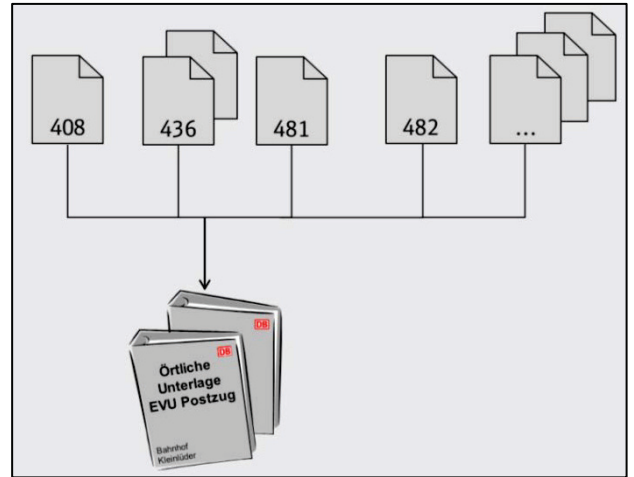
4.3 Betriebsstellenbuch

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

4.4 Örtliche Zusätze für Mitarbeiter auf Betriebsstellen des EVU

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

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

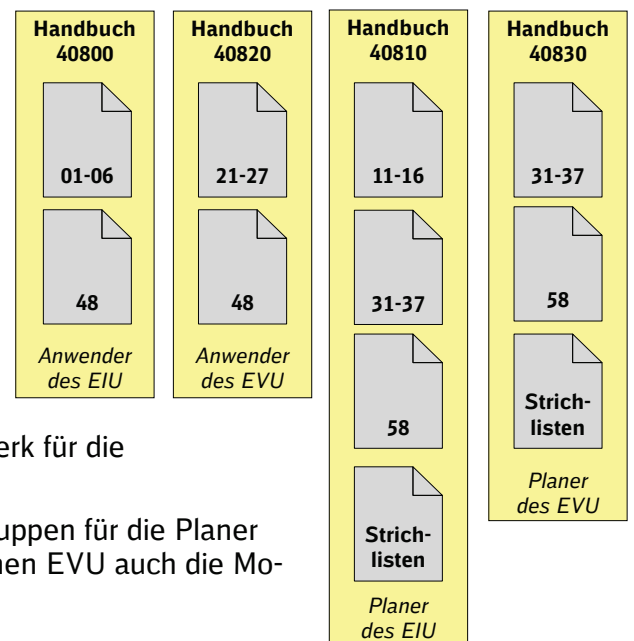


5. Handbücher und Druck

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

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

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



6. Aktualisierung weiterer Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks

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

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

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

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

Abkürzungen

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

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

Für Rückfragen und Hinweise stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte senden Sie Ihre Fragen oder Hinweise an info408@deutschebahn.com.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Bormet
(Leiter Betriebsverfahren)

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

