DB InfraGO AG
Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb
I.IBB 31
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main
Deutschland
Steffen Mehner
steffen.mehner@deutschebahn.com

+49 (0)69 265 59468
+49 (0)160 974 156 35

DB InfraGO AG | I.IBB 31
Adam-Riese-Straße 11-13 | 60327 Frankfurt am Main

Zugangsberechtigte und Geschäftspartner
der DB InfraGO AG

sowie

gemäß Verteiler Richtlinie 492.1001

Zeichen: I.IBB 31 StM

09.12.2025

Aktualisierung 05 der Richtlinie 492.1001 "Eisenbahnfahrzeuge führen" mit Inkraftsetzungsdatum 13.12.2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Inkraftsetzung der Infrastrukturnutzungsbedingungen der InfraGO AG (INB 2027) für das Fahrplanjahr 2027 zum 13.12.2026 wird auch die Richtlinie 492.1001 „Eisenbahnfahrzeuge führen“ des betrieblich-technischen Regelwerks aktualisiert.

Erläuterungen der Änderungen in der Richtlinie 492.1001:

Abschnitt 1 „Allgemeine Regeln“

Die im vierten Anstrich enthaltene Regel zur Ortskenntnis wird gestrichen. Diese Regel ist nahezu wortgleich in der Richtlinie 408.2301 enthalten. Diese Doppelung wird beseitigt. Die Richtlinie 408.2301 enthält ohnehin die Anforderungen der DB InfraGO AG an die Streckenkenntnis, insofern sind die Regelungen zur Ortskenntnis dort sinnvoll verortet.

Abschnitt 2 „Sanden“

Im Satz 2 wird die Aufzählung der Stellen, an denen das Sanden – außer bei Gefahr – unzulässig ist, um den Begriff „Kreuzungen“ ergänzt. Die gemeinsamen Betriebsvorschriften in der Anlage

B.2 der TSI OPE[1] geben vor, dass „im Bereich von Weichen und Kreuzungen“ das Sanden – soweit möglich – vermieden werden soll. Der bisher im Satz 2 fehlende Begriff „Kreuzungen“ wird deshalb hinzugefügt.

Im Satz 3 wurde ein Rechtschreibfehler beseitigt.

Abschnitt 3 „Mitführen von Unterlagen und Gegenständen“

Im Zweiten Anstrich wird die Regelung zum Beachten von Fahrplan und La durch alle Tf klargestellt. Die bisherige Formulierung richtete sich neben den Tf an der Spitze des Zuges ausschließlich an Tf von Triebfahrzeugen, deren Stromabnehmer angelegt ist. Nach Richtlinie 408.2341 Abschnitt 1 Absatz 5 hat sich jeder Tf an der Streckenbeobachtung zu beteiligen, soweit sonstige Aufgaben sowie Bauart und Bedienungsweise des Fahrzeugs dies zulassen. Sowohl für Streckenbeobachtung als auch für das Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Kenntnis von Fahrplan und La für die Tf aller arbeitenden Triebfahrzeuge notwendig. Insofern ist die Einschränkung der Kenntnis von Fahrplan und La auf Triebfahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer vor dem Hintergrund zu beachtender El-Signale zwar plausibel, aber nicht ausreichend, um der generellen Verpflichtung aus Streckenbeobachtung und Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachkommen zu können. Zudem reduziert die vorhandene Kenntnis von Fahrplan und La der Tf aller arbeitenden Triebfahrzeuge den Kommunikationsbedarf und ggf. daraus resultierender Missverständnisse zwischen Tf des führenden Triebfahrzeugs und allen weiteren Tf erheblich.

Im Abschnitt 3 werden ansonsten redaktionelle Anpassungen ohne inhaltliche Änderungen umgesetzt:

- Ersatz des Begriffs „Modul“ durch „Richtlinie“ (die DB InfraGO AG veröffentlicht einzelne Regelwerke als „Richtlinien“),
- Korrektur des Verweises auf die Regeln zum Befahren von Bahnübergängen als Rangierfahrt (Richtlinie 408.4816)
- Ersatz „DB Netz AG“ durch „DB InfraGO AG“ und
- Streichung „~~Angaben für das~~ Streckenbuch“ (gemäß TSI OPE[1] müssen Tf das „Streckenbuch“ verwenden).

Abschnitt 4 „Maßnahmen bei außergewöhnlichen Vorkommnissen“

Im zweiten Anstrich wird der Begriff „Modul“ durch „Richtlinie“ ersetzt.

---

[1] Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) 2025/458 der Kommission vom 10. März 2025 zur Berichtigung bestimmter Sprachfassungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

Kennzeichnung von inhaltlichen Änderungen in der Richtlinie

Textänderungen sind in den jeweiligen Zeilen am Rand durch „*“ gekennzeichnet. Bei entfallenen Texten ist das Sternchen neben die letzte nicht geänderte Zeile gesetzt.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG

gez. i. V. Ehrhardt
Christian Ehrhardt
(Leiter „Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb“ - I.IBB 31)

gez. i. A. Mehner
Steffen Mehner
(Fachautor Ril 492.1001 - I.IBB 31)

1 Allgemeine Regeln

Sie als Eisenbahnunternehmer und das von Ihnen eingesetzte Personal haben sicherzustellen,

- dass beim Durchfahren von bzw. beim Aufenthalt in Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten sowie bei der Begegnung mit Fahrzeugen das Fernlicht abzuschalten ist. **Fernlicht**
- dass für das Befahren von Drehscheiben und Schiebebühnen die örtlichen Regelungen zu beachten sind. Diese Anlagen dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. **Drehscheiben/ Schiebebühnen**
- dass das Fahrzeug an der Spitze des Zuges während der Fahrt – außer bei geschobenen Zügen – zusätzlich mit einem Triebfahrzeugbegleiter zu besetzen ist, wenn es keine wirksame Sicherheitsfahrschaltung, Fahr- und Stillstandsüberwachungseinrichtung oder keine betriebsbereite Einrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Fahrzeuges hat. * **Sicherheitsfahrschaltung**

2 Sanden

Für das eingesetzte Personal sind Regeln für das Sanden zu geben.

In folgenden Fällen ist das Sanden, außer bei Gefahr, unzulässig: **Grundsatz zum Sanden**

* 1. auf Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Brücken, Betankungsanlagen, Gleiswaagen und Gleisbremsen;

2. beim Bremsen von Zug- und Rangierfahrten mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder niedriger.

* Wurde die Sandstreueinrichtung bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder niedriger in Verbindung mit einem Anhalte- oder Bremsvorgang betätigt oder ist davon auszugehen, dass sie durch eine automatische Einrichtung ausgelöst wurde, ist der Fahrdienstleiter sofort mit Ortsangabe des Sandstreuens (Betriebsstelle und Gleis bzw. Streckenkilometer) zu verständigen. Gelingt die sofortige Kontaktaufnahme nicht, so ist der Fahrdienstleiter unverzüglich mit einem Notruf zu rufen. **Sanden bei ≤ 25 km/h**

Besteht keine Notwendigkeit mehr zu sanden, ist das Streuen von Sand zu beenden.

3 Mitführen von Unterlagen und Gegenständen

Sie als Eisenbahnunternehmer haben bezogen auf die Einsatzbereiche und –zwecke der Zug- und Rangierfahrten sicherzustellen:

- dass folgende Unterlagen und Gegenstände mitgeführt werden, soweit diese nicht in elektronisch übermittelter Form vorliegen:
  - Fahrplanunterlagen **Unterlagen**
  - La

Streckenbuch *

  - Innenvierkantschlüssel 9 mm **Gegenstände**

    Z. B. für ortsfeste Fernsprecheinrichtungen oder Schlüsselkästen

- Schlüssel DB 21

  Bedienung von Schaltanlagen von technisch gesicherten Bahnübergängen; Bestellmöglichkeit beim Signalwerk Wuppertal der DB InfraGO AG *

- weiß-rot-weiße Signalfahne nach Richtlinie 301.0601 *

  Z. B. zum Geben des Signals Sh 3 – Tagzeichen – oder wenn Rangierfahrten gemäß Richtlinie 408.4816 Bahnübergänge befahren müssen *

- rot abblendbare Handleuchte

  Zum Geben des Signals Sh 3 - Nachtzeichen

- Signalhorn

  Z. B. wenn Bahnübergänge gemäß Richtlinie 301.1501 Abschnitt 1 Absatz 3 befahren werden oder dies in einer Betra gefordert wird. *

- dass folgende Triebfahrzeugführer im Zug die für den Zug geltenden Fahrplan- und La-Angaben beachten: *
  - der Triebfahrzeugführer des Fahrzeuges an der Spitze des Zuges,
  - die Triebfahrzeugführer weiterer arbeitender Triebfahrzeuge sowie *
  - die Triebfahrzeugführer weiterer Triebfahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer.
- dass der Triebfahrzeugführer während seiner Tätigkeit Einsicht in das Streckenbuch nehmen kann.

4 Maßnahmen bei außergewöhnlichen Vorkommnissen

Sie als Eisenbahnunternehmer und das von Ihnen eingesetzte Personal haben sicherzustellen,

Ausfall Geschwindigkeitsanzeige

- dass bei Ausfall der Geschwindigkeitsanzeige oder erkannter Falschanzeige die Fahrt nur fortgesetzt werden darf, wenn eine zweite mit der gleichen Genauigkeit anzeigende Geschwindigkeitsanzeige vorhanden ist. Ist keine funktionsfähige Geschwindigkeitsanzeige vorhanden, ist ein Hilfstriebfahrzeug anzufordern. Das Triebfahrzeugpersonal hat sich bezüglich der Weiterfahrt mit der Betriebszentrale in Verbindung zu setzen. Diese benennt eine Betriebsstelle, bis zu der die Zugfahrt fortgesetzt werden kann. Das Triebfahrzeugpersonal hat die Geschwindigkeit so einzuregeln, dass der Zug die zulässige Geschwindigkeit nicht überschreitet.

Fahrzeugbrand

- dass beim Auftreten eines Fahrzeugbrandes während der Fahrt der Zug unter Beachtung von Richtlinie 301.9001 Abschnitt 10 so schnell wie möglich zum Halten zu bringen ist. Dabei soll möglichst an solchen Stellen angehalten werden, an denen *
  - die Zugänglichkeit zum Brandort für die Rettungskräfte und
  - das sichere Aussteigen und Entfernen von Personen vom Ereignisort

  erleichtert wird.

❑