

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

Zugangsberechtigte und
Kunden der DB InfraGO AG

sowie
gemäß Verteiler RW 408.01 – 06 und
RW 408.21 - 27

DB InfraGO AG
Grundlagen und Verfahren Bahnbetrieb
V.IWB 31
Adam-Riese-Straße 11 - 13
60327 Frankfurt am Main
DB InfraGO: Eisenbahninfrastruktur der Zukunft in
Deutschland

Thomas Richter
info408@deutschebahn.com

Az: 408Z31 Ausnahme 253

30. April 2026

Ausnahme 253 zum Regelwerk 408 – Fahrdienstvorschrift

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Ausnahme 253 gilt ab 31. Mai 2026.

Folgende Zusätze oder Seiten der Aktualisierung 1 sind auszutauschen:

- 408.2431Z31 die Seite 2/3,
- 408.0431Z31 die Seite 2/3 sowie
- 408.2561Z31.

Erläuterungen zum Inhalt der Ausnahme

▪ **Kennzeichnung**

Textänderungen im Rahmen der Ausnahme 253 sind am Rand der Zeile durch „+“ gekennzeichnet.

Hinweis:

Inhaltliche Textänderungen der bereits veröffentlichten Aktualisierung 1 des Regelwerks 408 – Fahrdienstvorschrift – sind am Zeilenrand mit einem „“ gekennzeichnet. Ist Text weggefallen, wird die letzte nicht geänderte Zeile gekennzeichnet.*

- **Hinweise zum Einarbeiten in gültige und verteilte Aktualisierungen zum Regelwerk 408 - Fahrdienstvorschrift**

In der Neuherausgabe (gültig ab 15.12.2025) sind in den Zusätzen 408.0431Z31 und 408.2431Z31 die beschriebenen Passagen und deren Randstichworte zu streichen; am Rand ist Verweis „**Ausnahme 253**“ anzubringen.

Die mitgelieferten Seiten sind in der Aktualisierung 1 zum Regelwerk 408 – Fahrdienstvorschrift – auszutauschen (gültig ab 13.12.2026).

In den veröffentlichten PDF-Dateien der Aktualisierung 1 zum Regelwerk 408 – Fahrdienstvorschrift – ist die Ausnahme eingearbeitet.

- **Zusätze 408.0431Z31 und 408.2431Z31**

Abschnitt 3 – Triebfahrzeuge ohne Zugbeeinflussung

(8) Aufgrund der nicht gewährten Verlängerung der Ausnahme zur zeitlich beschränkten Genehmigung für den Einsatz des Hilfsgerätezuges ohne Zugbeeinflussung ZBS darf der Hilfszug nicht mehr eingesetzt werden und die entsprechende Regel muss gestrichen werden.

- **Zusatz 408.2561Z31**

Abschnitt 2 – Fahren auf Sicht

Es wird hervorgehoben, dass mit dem Zusatz eine von der Richtlinie 408.2561 abweichende Regel gegeben ist. Abgesehen davon wird die Formulierung vereinheitlicht.

Damit wird der Triebfahrzeugführer zum Beachten der Regel nicht mehr vor die Entscheidung gestellt, eigenständig erkennen zu müssen, ob das Hauptsignal beim Annähern „Halt“ gebietet oder bereits die Fahrtstellung zeigt. Demnach ist die Regel in jeder Konstellation uneingeschränkt anzuwenden.

Mit freundlichen Grüßen

DB InfraGO AG

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten oder Ausfall von Zügen	408.0431Z31
Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin	Seite 1

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Ableiten

- (1) Züge dürfen abgeleitet werden, wenn die Angaben im Fahrplan enthalten sind. Dabei behalten die Züge ihre ursprüngliche Zugnummer.
- (2) Über das Ableiten entscheidet die Betriebszentrale.
- (3) Die Triebfahrzeugführer der betroffenen Züge werden mündlich durch den Fahrdienstleiter oder durch die Leitstelle des EVU (im Auftrag der Betriebszentrale) unterrichtet.
- (4) Die Unterrichtung beinhaltet die betroffenen Züge bzw. Linien, die Nummer des Fahrzeitenheftes und die Betriebsstelle, auf der die Ableitung beginnt oder endet.
- (5) Die Rückfahrt eines abgeleiteten Zuges erfolgt ebenfalls nach dem benannten Fahrzeitenheft.

Dazu meldet sich der Triebfahrzeugführer am Zuganfangsbahnhof beim Fahrdienstleiter und erfragt die Zugnummer, die Abfahrtszeit sowie den Zielbahnhof seines Zuges.

- (6) Für das Ableiten darf das Verfahren „Umleiten unter erleichterten Bedingungen“ sinngemäß angewandt werden.

3 Triebfahrzeuge ohne Zugbeeinflussung

Befahren Züge, die nicht der Bauart der Berliner S-Bahn entsprechen und die nicht mit Zugbeeinflussung (ZBS oder Fahrsperr) ausgestattet sind, S-Bahnstrecken, die nicht mit PZB 90 ausgerüstet sind, gilt folgendes:

- (1) Der Triebfahrzeugführer muss für den Fahrdienstleiter über GSM-R erreichbar sein.
- (2) Die Züge dürfen mit höchstens 40 km/h fahren, sofern nicht durch eine Fahrplananordnung eine höhere Geschwindigkeit zugelassen ist. Das Zugpersonal wird hierüber durch den Fahrplan verständigt.
- (3) Die Züge verkehren grundsätzlich im Abstand der Zugmeldestellen.
- (4) Für die Zugfahrt muss das Hauptsignal am Ende des zu befahrenden Abschnitts „Halt“ zeigen und gesperrt sein.
- (5) Vor Zulassen der Zugfahrt muss der Abschnitt hinter dem Zielsignal bis zum nächsten Hauptsignal frei von Fahrzeugen und gesichert sein.
- (6) Bei Fahrt über mehrere Zugmeldestellen darf die Strecke bis zum Arbeits- oder Einsatzort in mehrere zu befahrenden Abschnitte unterteilt werden.

- (7) Die Sicherungsmaßnahmen dürfen erst aufgehoben werden, nachdem der Triebfahrzeugführer den Halt des Zuges am Zielsignal bestätigt hat. *
- (8) (bleibt frei) +
- (9) Ist die Besetzung des Führerraumes mit einem Triebfahrzeugbegleiter nicht möglich, ist die Zugfahrt mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h durchzuführen.

4 Pendelbetrieb, Allgemeines und Definition

Betriebsverfahren

- (1) Der Pendelbetrieb ist ein Betriebsverfahren auf nicht gesperrten Bahnhofs- und Streckengleisen, auf denen zum Durchführen von Zugfahrten kein anderes Verfahren angewendet wird.

Der Pendelbetrieb wird

- auf der Grundlage einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) und einer Fahrplananordnung (Fplo) bzw.
- auf Anordnung der Betriebszentrale

eingerrichtet und durchgeführt.

In den örtlichen Unterlagen können Besonderheiten genannt sein.

Pendelbetrieb / Pendelfahrten

- (2) Beim Pendelbetrieb fährt auf dem Pendelgleis ein Pendelzug zwischen zwei Pendelendstellen in beiden Richtungen.

Pendelgleis

- (3) Das Pendelgleis ist das vom Pendelzug befahrene Gleis. Es wird nach jeder Seite durch eine Pendelendstelle begrenzt und endet am jeweiligen Bahnsteigende der Pendelendstelle.

Pendelendstellen

- (4) Die Pendelendstellen sind Bahnhöfe, Haltepunkte bzw. Haltestellen an beiden Enden des Pendelgleises und werden durch Signale Sh 2 (Wärterhaltscheibe) gekennzeichnet.

Fahrdienstleiter

- (5) Der Fahrdienstleiter der Pendelendstelle, auf der die erste Pendelfahrt beginnt, wird als einführender Fahrdienstleiter bezeichnet.

Der Fahrdienstleiter der Pendelendstelle, auf der die letzte Pendelfahrt endet, wird als aufhebender Fahrdienstleiter bezeichnet.

Pendelzug

- (6) Über die Dauer des Pendelbetriebes muss der Pendelzug mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein.

Jedem Pendelzug wird eine eindeutige Bezeichnung zugeordnet: Der Pendelzug des ersten Pendelbetriebes wird mit „PZ01“ bezeichnet („PZ“ für *Pendelzug*; „01“ für *den ersten Pendelbetrieb*). Bei weiteren Pendelbetrieben wird die Zählweise aufwärts weitergeführt. *

Zugnummern

Zugnummern werden in der Fahrplananordnung oder durch die Betriebszentrale vorgegeben. Die Zugnummer dient im Pendelbetrieb nicht zur

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Züge des Gelegenheitsverkehrs, Umleiten von Zügen	408.2431Z31
Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin	Seite 1

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

2 Ableiten

- (1) Züge dürfen abgeleitet werden, wenn die Angaben im Fahrplan enthalten sind. Dabei behalten die Züge ihre ursprüngliche Zugnummer.
- (2) Über das Ableiten entscheidet die Betriebszentrale.
- (3) Die Triebfahrzeugführer der betroffenen Züge werden mündlich durch den Fahrdienstleiter oder durch die Leitstelle des EVU (im Auftrag der Betriebszentrale) unterrichtet.
- (4) Die Unterrichtung beinhaltet die betroffenen Züge bzw. Linien, die Nummer des Fahrzeitenheftes und die Betriebsstelle, auf der die Ableitung beginnt oder endet.
- (5) Die Rückfahrt eines umgeleiteten Zuges erfolgt ebenfalls nach dem benannten Fahrzeitenheft.

Dazu meldet sich der Triebfahrzeugführer am Zuganfangsbahnhof beim Fahrdienstleiter und erfragt die Zugnummer, die Abfahrtszeit sowie den Zielbahnhof seines Zuges.

- (6) Zugnummer und Minutenplanregelung der betreffenden Zugfahrt gelten bis zur Ankunft auf den in der dritten Spalte genannten Zielbahnhöfen.
- (7) Für das Umleiten zu einem anderen Zielbahnhof darf das Verfahren „Umleiten unter erleichterten Bedingungen“ angewandt werden.

3 Triebfahrzeuge ohne Zugbeeinflussung

- (1) Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges muss streckenkundig sein oder ein streckenkundiger Mitarbeiter muss beigegeben sein.
- (2) Führende Fahrzeuge dürfen höchstens 40 km/h fahren, sofern nicht durch eine Fahrplananordnung eine höhere Geschwindigkeit zugelassen ist.
- (3) Der Triebfahrzeugführer muss für den Fahrdienstleiter über GSM-R erreichbar sein.
- (4) Während der Zugfahrt ist im Führerraum ein Triebfahrzeugbegleiter erforderlich. Der Triebfahrzeugbegleiter hat folgende Aufgaben:
 - Beobachten der Signale und bei Erfordernis Bedienen der Bremseinrichtung, um den Zug zum Halten zu bringen, wenn der Triebfahrzeugführer dies nicht vornimmt. Der Triebfahrzeugführer muss bei Erfordernis den Triebfahrzeugbegleiter in die Bedienung der Bremseinrichtung einweisen.

Triebfahrzeugbegleiter

- Ansage der Bedeutung des Signals laut hörbar für den Triebfahrzeugführer am Vorsignal und Hauptsignal, wenn die Geschwindigkeit kleiner oder gleich 40 km/h signalisiert wird, sofort nach Erkennen des Signalbildes.
 - Wiederholen des Signalzurufs vom Triebfahrzeugführer nach eigenem Erkennen des Signalbildes.
 - Wenn „Halt erwarten“ signalisiert wird, muss dem Triebfahrzeugführer sofort angesagt werden: „Halt erwarten, 30 km/h“.
- (5) Der Triebfahrzeugführer muss die Bedeutung des Signals laut hörbar für den Triebfahrzeugbegleiter am Vorsignal und Hauptsignal, wenn die Geschwindigkeit kleiner oder gleich 40 km/h signalisiert wird, sofort nach Erkennen des Signalbildes ansagen. Er muss den Signalzuruf vom Triebfahrzeugbegleiter laut hörbar wiederholen, wenn er das Signalbild selbst erkannt hat.
- (6) Der Triebfahrzeugführer muss bei Erkennen der Vorsignalisierung „Halt erwarten“ oder der Ankündigung einer Geschwindigkeit unter 40 km/h bis zum Erreichen des Vorsignals oder Hauptsignals mit Vorsignalisierung die Geschwindigkeit des Zuges auf 30 km/h ermäßigen.
- (7) Der Halt des Zuges an einem „Halt“ zeigenden Hauptsignal ist dem Fahrdienstleiter unverzüglich zu bestätigen.
- + (8) (bleibt frei)
- geschobene Züge** (9) Bei geschobenen Zügen ist die Spitze mit einem streckenkundigen Mitarbeiter zu besetzen.
- (10) Geschobene Züge müssen immer von der Spitze aus gebremst werden können.

4 Pendelbetrieb, Allgemeines und Definition

Betriebsverfahren

- (1) Der Pendelbetrieb ist ein Betriebsverfahren auf nicht gesperrten Bahnhofs- und Streckengleisen, auf denen zum Durchführen von Zugfahrten kein anderes Verfahren angewendet wird.

Der Pendelbetrieb wird

- auf der Grundlage einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) und einer Fahrplananordnung (Fplo) bzw.
- auf Anordnung der Betriebszentrale eingerichtet und durchgeführt.

Pendelbetrieb / Pendelfahrten

- (2) Beim Pendelbetrieb fährt auf dem Pendelgleis ein Pendelzug zwischen zwei Pendelendstellen in beiden Richtungen.

Pendelgleis

- (3) Das Pendelgleis ist das vom Pendelzug befahrene Gleis. Es wird nach jeder Seite durch eine Pendelendstelle begrenzt und endet am jeweiligen Bahnsteigende der Pendelendstelle.

Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Züge fahren; Fahren auf Sicht, Geschwindigkeit ermäßigen	408.2561Z31
Regeln für den Betrieb der Gleichstrom-S-Bahn Berlin	Seite 1

1 Geltungsbereich

Dieser Zusatz gilt ausschließlich im Bereich der Gleichstrom-S-Bahn Berlin.

* 2 Fahren auf Sicht

+ Abweichend zur 400-m-Regel gilt:

- * Wenn ein Triebfahrzeugführer bis zu einem Hauptsignal auf Sicht fahren muss und wenn ab dort die Fahrt zugelassen ist, muss er noch 40 m über das Signal hinaus auf Sicht fahren.
- +

